МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

ҚҰРЫЛЫС ІСТЕРІ ЖӨНІНДЕГІ КОМИТЕТІНІҢ,
ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУЫ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ
КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА

1801

БЕКІТЕМІН:
«Жамбылмемсараптама» ЕМК
Директоры

Ж.Жұмаділ

«Жамбыл-Луговой аралығы жұп жолының 3518 шақырымы 8 пикетіндегі көпірді күрделі жөндеу. Сметалық құжатын қайта есептеу»
жұмыс жобасы бойынша

2007 жылдың 14 мамырындағы
№10-139/07

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Қазақстан темір жолы ұлттық компаниясы» АҚ филиалы «Магистральді желі дирекциясы»

ЖОБАЛАУШЫ:
«Казахский промтранспроект» жобалау-зерттеу институты ЖШС
Алматы қ.

Тараз 2007 ж

9

ТОО "Казахский Промтранспроект"
ТЕХНИЧЕСКИЙ АРХИВ
№ 4531
"15" 08 2007 г.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

Утверждаю:

Директор
ДГП «Жамбылгосэкспертиза»

_____Ж. Жұмаділ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 10-139/07 от 14 мая 2007 г

по рабочему проекту «**Капитальный ремонт моста на четном пути 8 пикета 3518 км участка Жамбыл-Луговая. Пересчет сметной документации**»

ЗАКАЗЧИК:
Филиал АО «Нацональная компания «Қазақстан темір жолы» «Дирекция магистральной сети»

ПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО Проектно-изыскательский институт «Казахский промтранспроект» г. Алматы

Тараз 2007 г

1. Общие данные.

1.1. Рабочий проект «Капитальный ремонт моста на чётном пути 8 пикета 3518 км участка Жамбыл-Луговая» откорректирован в 2007 году.

1.2. Заказчик – филиал АО «НК «Қазақстан теміржолы» «Дирекция магистральной сети».

1.3. Источник финансирования – государственная инвестиция.

1.4. Рабочий проект разработан ТОО «Казахский Промтранспроект» (г. Алматы) в 2005 году и откорректирован в 2007 году, государственная лицензия 01 ГСЛ № 000272.

1.5. Исходные данные на разработку проектной документации:

- техническое задание на разработку проектно-сметной документации «Капитальный ремонт моста на 3518 км ПК 8 четного пути участка Жамбыл-Луговая, утвержденное филиалом АО «НК «Қазақстан теміржолы» «Дирекция магистральной сети»;
- акт обследования моста на чётном пути 8 пикета 3518 км участка Жамбыл – Луговая от 16.05.2005 г, составленный комиссионно;
- дефектный акт на капитальный ремонт моста на чётном пути 8 пикета 3518 км участка Жамбыл – Луговая от 11.01.2005 г., составленный комиссионно и утвержденный ПЧ-51.

1.6. Основание для пересчёта сметной документации:

- письмо заказчика № ЦЖС/237-и от 22.01.2007. о пересчёте сметной документации по рабочему проекту «Капитальный ремонт моста на чётном пути 8 пикета 3518 км участка Жамбыл-Луговая»;
- задание на пересчёт сметной документации по объекту «Капитальный ремонт моста на чётном пути 8 пикета 3518 км участка Жамбыл-Луговая», утвержденное заместителем директора по экономике и финансам филиала АО«НК «Қазақстан теміржолы» «Дирекция магистральной сети».

1.7. Цель пересчёта сметной документации.

Целью пересчёта сметной стоимости является определение сметной стоимости строительства в текущих ценах 2007 г. и включение объекта в план строительства.

Ранее разработанная проектно-сметная документация заказчиком не утверждена.

1.8. Проектно – сметная документация представлена в составе.

1. Исходные данные на проектирование.
2. Пояснительная записка.
3. Чертежи.
4. Сводный сметный расчёт стоимости строительства.
5. Сметная документация.

1.9. Рабочий проект согласован.

АО «НК «Қазақстан темір жолы».

1.10. Природные условия района строительства:

климатический подрайон	- IIIB;
нормативное значение веса снегового покрова	- 50 кгс/м^2;
нормативное значение ветрового давления	- 38 кгс/м^2;
среднегодовая температура	- минус 9.7^{0}С;
наиболее низкая среднемесячная температура воздуха	- минус 5.3^{0}С;
абсолютный минимум температуры воздуха	- минус 41^{0}С;
абсолютный максимум температуры воздуха	- плюс 44^{0}С;
высота снегового покрова, средняя	- 10 см;
глубина проникновения в грунт нулевой температуры	- 96 см;
максимальная скорость ветра западного направления	- 40 м/с,
порывы ветра	- 52 м/с;

ГОСЭКСПЕРТИЗА
МЕМСАРАПТАМА

сейсмичность площадки строительства - 8 баллов.

Климат в районе размещения площадки строительства резко-континентальный с большими перепадами месячных и суточных температур воздуха. Лето жаркое, сухое и продолжительное, зима короткая с оттепелями.

1.11. Техническое состояние существующего моста.

Мост однопролётный арочной системы. Существующий мост отверстием 2.0 м, построен в 1916 году, капитальный ремонт с момента строительства моста не производился.

Устои моста массивные с обратными стенками, выполнены из тесаного камня. На расстоянии 55 см от верха опоры в теле устоя находится дренажное отверстие размером 15 х 15 см. Состояние опор хорошее. Пролётное строение арочного вида, длина пролёта 2.9 м. Нижний пояс пролётного строения высотой 60 см выполнен из монолитного бетона. Заполнителем в бетоне служит галечник. Верхняя часть арочного пролётного строения выполнена из тесаного камня. Из-за неоднократной подъемки пути обратные стенки и борта пролётного строения наращивались, происходит осыпание балласта.

По всей ширине свода проходит трещина раскрытием от 2 до 4 мм, глубиной до 1 см. Трещина расположена в середине свода. Разрушение свода происходит на приопорных участках.

На данном участке железная дорога электрифицирована. Рельсовый путь на мосту - стыковой. Длина звеньев составляет 25 м. , шпалы –деревянные, рельсы – Р-65. Балласт щебеночный, сильно загрязнён. Угол пересечения 90^0, длина моста 12.25 м.

Деформационные швы разрушены, тротуары и ограждение отсутствуют. Через борта пролётного строения происходит осыпание балласта. Дно моста и конуса подходов частично укреплены камнем (25%) на цементном растворе. Русловые процессы протекают нормально. Размывы не наблюдаются.

На нечетном пути уложена железобетонная труба отверстием 2.0х2.5 м. Укрепление откосов насыпи и русла у входного оголовка отсутствует. Состояние трубы – удовлетворительное.

2. Проектные решения.

При капитальном ремонте моста предусматриваются следующие виды работ:

- удлинение существующего моста прямоугольной железобетонной трубой отверстием 2.0 х 2.5 м;
- замена арочного пролётного строения на плиты, изготавливаемых в опалубке бетонных водопропускных труб;
- укрепление откосов насыпи и русла монолитным бетоном.

2.2. Организация строительства.

Состав раздела «Организации строительства» не противоречит требованиям СНиП РК 1.03.06-2002 «Строительное производство. Организация строительного производства зданий и сооружений» и содержит следующие разделы:

- пояснительная записка;
- определение продолжительности строительства;
- ведомость потребности в строительных конструкциях, изделиях, материалах и оборудования;
- потребность в машинах, механизмах и автотранспортных средств.

В пояснительной записке приведены исходные данные, краткая характеристика площадки, мероприятия по охране труда и технике безопасности, условия сохранения окружающей природной среды, обоснование потребности в основных строительных машинах и механизмах и обоснование потребности в автотранспорте.

Работы по капитальному ремонту определены в следующей последовательности:

- подготовительный период;
- основной период, состоящий из 2-х этапов;
- заключительный период.

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

На период капитального ремонта моста движение поездов по четному пути на всём перегоне закрывается и осуществляется по нечётному пути.

Основные технико-экономические показатели:

продолжительность капитального ремонта моста, дней – 12,
в том числе:
продолжительность подготовительного периода - 3,
продолжительность закрытия перегона - 4,
продолжительность заключительного периода - 5;
расход основных строительных материалов:
монолитный бетон, $м^3$ - 10.00;
сборный бетон, $м^3$ - 13.66;
сборный железобетон, $м^3$ - 19.40;
битум, т - 0.84;
щебень, $м^3$ - 33.00.

2.3. Охрана окружающей среды.

Работы при производстве капитального ремонта моста относительно непродолжительные по времени и значительного ущерба окружающей среде не нанесут. При капитальном ремонте моста загрязнение окружающей среды вызовут только незначительными газами двигателей внутреннего сгорания.

Применённые технологии не требуют специальных защитных и охранных мер.

2.4. Мероприятия по импортозамещению.

Строительные конструкции и материалы приняты:

- отечественных товаропроизводителей;
- при отсутствии отечественных аналогов - зарубежных товаропроизводителей.

Материалы и оборудование, используемые для строительства, должны быть сертифицированы и соответствовать стандартам Республики Казахстан.

2.5. Сметная документация.

Сметная документация составлена на основании рабочих чертежей в соответствии с СН РК 8.02-02-2002 в ценах и нормах 2001 г., с пересчетом в текущий уровень цен 2007 г. по индексу изменения месячного расчетного показателя.

При составлении сметной документации приняты:

1. Территориальный район - 7, зона - 2.
2. Сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции, СН РК 8.02-04-2002. Книги 1-5.
3. Нормативные сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СНиР -2001).
4. Предельные нормы накладных расходов на строительные работы приняты согласно приложению №1 к СН РК 8.02-02-2002.
5. Ненормируемые и непредвиденные затраты - 6%.
6. Временные здания и сооружения приняты согласно СН РК 8.02-09-2002.
7. Затраты, связанные с производством работ в зимнее время, приняты согласно СН РК 8.02-07-2002.

Сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г. составила 7835.90 тыс. тенге, в том числе СМР – 7729.60 тыс. тенге, прочие – 106.31 тыс. тенге.

Сметная стоимость строительства в текущих ценах 2007 г. составила 16243.69 тыс. тенге, в том числе СМР – 10891.25 тыс. тенге, прочие – 5352.44 тыс. тенге.

3. Результаты экспертизы.

Содержание и состав сметной документации не противоречат требованиям СН РК 8.02-02-2002 "Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан".

В процессе проведения экспертизы, отступлений от норм проектирования не установлено.

ГОСЭКСПЕРТИЗА
МЕМСАРАПТАМА

Ранее выданное экспертное заключение № 10-347 от 11.11.2005 г. аннулируется и заменяется настоящим.

ВЫВОДЫ:

Рабочий проект "Капитальный ремонт моста на чётном пути 8 пикета 3518 км участка Жамбыл – Луговая. Пересчёт сметной документации» **соответствует требованиям законодательных актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению** в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

длина моста	- 12.25 м;
длина пролёта	- 2.90 м;
сметная стоимость строительства в ценах 2001 года	- 7835.90 тыс.тенге,
в том числе СМР	- 7729.60 тыс.тенге;
сметная стоимость строительства	
в текущем уровне цен 2007 г.	- 16243.69 тыс.тенге,
в том числе СМР	- 10891.25 тыс.тенге;
нормативная трудоемкость	- 765 чел. дней;
продолжительность капитального ремонта	- 12 дней;
в том числе подготовительный период	- 3 дня.

ТҰЖЫРЫМ:

«Жамбыл-Луговой аралығы жұп жолының 3522 шақырымы 3 пикетіндегі көпірді күрделі жөндеу. Сметалық құжатын қайта есептеу» жұмыс жобасы бойынша **Қазақстан Республикасында қолданылатын заң актілері мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен төмендегі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:**

- көпірдің ұзындығы	- 12.25 м;
- аралықтың ұзындығы	- 2.90 м;
- 2001 жылғы базалық бағадағы сметалық құны	- 7835.90 мың.теңге;
оның ішінде ҚМЖ:	- 7729.60 мың теңге;
- 2007 жылғы ағымдағы бағадағы сметалық құны	- 16243.69 мың.теңге;
оның ішінде ҚМЖ:	- 10891.25 мың теңге;
- күрделі жөндеудің созылу мерзімі	- 12 күн;
оның ішінде дайындық мерзімі	- 3 күн.

Директордың орынбасары Ж.Өміралиев

Бас маман Ю. Цхай

Сарапшы В. Алексин

Ксерокөшірмесі жарамсыз.