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)
АҚТӨБЕ 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 АКТЮБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

БЕКІТЕМІН:

«Мемсараптама» РМК
Ақтөбе облысы бойынша
филиалы директорының м.а.

Қ. Қандығұлов

«Ақтөбе – Родниковка – Мәртөк» автомобиль 65,5 км автомобиль жолындағы көпірді күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

2013 жылғы 7 тамыздағы №04-0370/13

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Ақтөбе облысының жолаушылар
көлігі және автомобиль жолдары
басқармасы» ММ,
Ақтөбе қаласы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«СпецДиагностика» ЖШС
Ақтөбе қаласы

Ақтөбе қаласы

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)
АҚТӨБЕ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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 АКТЮБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДАЮ:

И.о. директора филиала
РГП «Госэкспертиза»
по Актюбинской области

К. Кандыгулов

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№04-0370/13 от 7 августа 2013 года

по рабочему проекту
«Капитальный ремонт моста на 65,5 км автомобильной дороги «Актобе-Родниковка-Мартук»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Актюбинской области»,
город Актобе

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «СпецДиагностика»,
город Актобе

город Актобе

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Капитальный ремонт моста на 65,5 км автомобильной дороги «Актобе-Родниковка-Мартук».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором №332 от 20.06.2013г., между филиалом РГП «Госэкспертиза» по Актюбинской области и ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Актюбинской области».

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Актюбинской области», город Актобе.

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «СпецДиагностика» наличие у проектировщика государственной лицензии на ведение проектных работ: лицензия 06-ГСЛ № 000570 от 25.05.2007 года, выданная Департаментом государственного архитектурно-строительного контроля Актюбинской области.

ГИП- Ержанов С.Т. (приказ №2 от 01.04.2013 года).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

- техническое задание на производство проектно-сметной документации на капитальный ремонт моста, утвержденное заказчиком от 01.04.2013 года;
- протокол заседания бюджетной комиссии области №8 от 29.07.2012 года;
- ведомость дефектов, утвержденное заказчиком;
- постановление акима Мартукского района №135 от 25.05.2013 года о выделении земельных участков;
- ведомость источников получене и способов транспортировки материалов утвержденное заказчиком.

5.2. Согласования и заключения заинтересованных организаций:

- письмо-согласование №6-3-13/8942 от 06.05.2013 года, выданное ГУ «Управление дорожной полиции ДВД Актюбинской области»;
- санитарно–эпидемиологическое заключение №48 от 25.04.2013 года, выданное Управлением государственного санитарно–эпидемиологического надзора Мартукского района Актюбинской области;
- заключение энергетической экспертизы и экспертизы по энергосбережению и повышение энергоэффективности №442 от 22.05.2013 года, выданное Актюбинским представительством АО «Казахэнергоэкспертиза»;
- заключение государственной экологической экспертизы №5-6/346 от 14.06.2013 года, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Актюбинской области».
- заключения по рабочему проекту №19-13-06-19/93 от 14.05.2013 года, выданное ГУ «Урало-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использование и охране водных ресурсов».

5.3. Перечень документации, представленной на экспертизу:

- пояснительная записка;
- рабочие чертежи;
- охрана окружающей природной среды;
- сводная ведомость объемов работ;
- сметная документация;
- технический отчет инженерно-геологических изысканий, выполненный ТОО «СпецДиагностика» в 2013 году.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Проектируемый участок капитального ремонта моста расположен в близи п.Каратогай Мартукского района Актюбинской области на 65,5км автомобильной дороги «Актобе-Родниковка-Мартук IV технической категории.

Существующий железобетонный мост железобетонный капитального типа, построен в 1979 году по схеме 1х16,76. Дорожная одежда существующего покрытия моста и подходов разрушена.

Природно-климатические условия района строительства:

Обследуемый участок дороги расположен в IV дорожно-климатической зоне. Климатическая характеристика района приводится по многолетним наблюдениям метеостанции города Актобе. Климат района резко-континентальный с холодной зимой и жарким засушливым летом.

- климатический район строительства – III А;
- дорожно-климатическая зона – IV;
- вес снегового покрова 180 кгс/м^2;
- скоростной напор ветра 38 кгс/м^2.

Все реки в районе участка капитального ремонта объекта и прилежащих территорийотносятся к бассейну р. Илек.

По принятой классификации водотоки района относятся к малым рекам, по условиям режима к казахстанскому типу с резко выраженным преобладанием стока ввесенний период.

В годовом разрезе режим стока большинства водотоков характеризуется высоким весенним половодьем и низкой летней меженью. После окончания весеннего половодья наводотоках наступает летне-осенняя межень: величина стока резко уменьшается, а на многих водотоках сток совсем прекращается, за исключением водотоков, питающихся карьерными водами и родниками.

Инженерно-геологические условия

Самые древние палеозойские породы на территории Прикаспийской впадины, восточной частью которой является Подуральское плато, залегают на большой глубине под мощной толщей морских отложений мезозоя. Из отложений, лежащих близко к поверхности земли, древнейшими в этом регионе являются мезозойские отложения юры и мела. При этом юрские отложения встречаются редко небольшими пятнами на высоких холмах, в то время как меловые отложения распространены повсеместно.

Наиболее широко распространены в регионе отложения мелового возраста, при этом почти всю территорию занимают верхнемеловые отложения, а нижнемеловые обнажаются лишь на бортах речных долин и крупных балок.

Нижнемеловые отложения представлены глинами серыми и зеленовато-серыми до черных и пестроцветных, а также мелкозернистыми серыми до белых песками с конкрециями и плитамиожелезненного песчаника. С песками нижнемелового возраста (альб) связан повсеместно распространенный и широко используемый на практике водоносный горизонт пластовых напорных вод.

Верхнемеловые отложения слагают крылья соляных куполов и межкупольные депрессии. Они представлены мощными – в десятки и сотни метров – пластами белого пишущего мела, серого и зеленовато-серого мергеля, зеленовато-серых, зеленовато-серых карбонатных и песчанистых глин с прослоями мелких песков.

Палеогеновые отложения в регионе встречаются редко, небольшими пятнами и приурочены к грабенам куполов или компенсационным мульдам. Они представлены желтовато-серыми до белых мелкими с галькой кварца и яшм, с конкрециями мелкозернистых кремнистых песчаников и тонкими прослойками каолинизированных глин.

Отложения неогена в регионе связаны с Акчагыльской трансгрессией Каспийского моря. Они выполняют долины крупных рек (Илек) и замкнутых озерных котловин. Литоло-

МЕМОАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

тически это зеленовато-серые и желтовато-серые глины с прослоями серых мелких песков. Более поздняя апшеронская трансгрессия Подуральского плато не достигла, и ее отложения здесь отсутствуют.

Отложения четвертичного возраста тонким чехлом перекрывают породы мелового, палеогенового и неогенового возрастов. Они представлены элювиально-делювиальными, пролювиальными и аллювиальными образованиями. Мощность элювиально-делювиально-пролювиальных отложений в условиях увалистой равнины обычно не превышает 2-3 м.

Наиболее распространенными и имеющими практическое значение в регионе являются грунтовые воды, приуроченные к аллювиальным отложениям долины реки Илек и подземные воды в меловых и мергелистых породах. По степени минерализации подземные воды пресные до слабосолоноватых.

Грунтовые воды аллювиальных отложений долины реки Илек и ее притоков залегают в пределах поймы и речных террас на глубине от 5 до 10 м. Питание их происходит за счет инфильтрации снеговых и дождевых вод, а также подпитки из русла реки и из напорных подземных вод.

Территория объекта расположена в подзоне темно-каштановых почв. Согласн технического отчета об инженерно-геологических изысканиях площадка сложена из почвенно – растительного слоя – суглинистый, коричневый с корнями растений, мощностью – 0,2 м; супеси песчанистых – светло-коричневые, известковыстые, твердые, мощностью – 1,8-2,0 м; песков средней крупности – серые, средней плотности, мощностью – 2,0 – 2,3 м.

Существующее состояние моста

Мост железобетонный капитального типа, построен в 1979 году по схеме 1х16,76 с габаритами Г-10,2+2х0,9. Расчетная временная нагрузка Н30 НК80.

В поперечном сечении пролетное строение состоит из 14 балок ВТП-16 диафрагменных длиной 16,76м. Шаг установки балок 0,85м. крепление сваркой через накладные металлические планки к закладным деталям, расположенными в диафрагмах балок. Высота балок-0,9м. Балки установлены на сплошные подферменные площадки.

Береговые опоры свайные, однорядные безростверкового типа. Насадка объединяет 7 свай сечением 35х35см.

Цементобетонное покрытие и гидроизолирующий слой на мосту нарушены, между балками наблюдаются ржавые пятна от подтеков воды. Перильное ограждение отсутствует. В сопряжении сооружения с подходами из-за разрушения укрепления откосов и размыва грунта насыпи на опоре №1 произошло смещение и разрушение переходных плит, на опоре №2 на подходах образовались просадки покрытия.

Ширина существующего земляного полотна на подходах к мосту с правобережья равна 12,0м а с левобережья 11,2м.

Проезд транспорта невозможен из-за значительных обвалов и разрушений подходов к мосту. В настоящее время движение автотранспорта обеспечено по временной объездной дороге.

Расположение существующего моста и его параметры соответствуют требованиям строительных норм и технической квалификации данной дороги.

План и продольный профиль существующего моста подчинены общему направлению трассы, что обеспечивает однородные условия движения на всей длине дороги с расчетной скоростью..

Существующий мост подлежит дальнейшей эксплуатации при выполнении капитального ремонта в объемах предусмотренных данным проектом.

6.2. Проектные решения

6.2.1. Основные строительные решения

Проектом капитального ремонта моста предусмотрены следующие работы:

- устройство мостового полотна;
- переустройство сопряжения моста с насыпью;
- устройство перильных ограждений, лестничных сходов;

- укрепление откосов насыпи;
- рекультивация территории.

Устройство мостового полотна

Проектом предусмотрено полное переустройство конструктивных слоев проезжей части. Существующая проезжая часть до бетонной поверхности балок полностью разбирается и устраивается новое покрытие на мосту со следующими конструктивными слоями:

- устройство деформационных швов;
- выравнивающий слой толщиной 30 -130мм из бетона марки В= 25, F 300, W6;
- гидроизоляция из «Мостопласта»;
- защитный слой толщиной 40мм из бетона В 25,F 300,W6, армируется сварной сеткой из арматурной стали, класса В-1 по ГОСТ 23279-85;
- асфальтобетонное покрытие толщиной 60 мм из горячего мелкозернистого асфальтобетона тип Б марки II.

Конструкция проезжей части на мосту принята по типовому проекту серии 3.503.1-81.

Водоотвод с проезжей части обеспечивается за счет поперечного и продольного уклона проезжей части. Тротуарные блоки приняты с пониженным бордюром, на который устанавливается стальное барьерное ограждение. Тротуарные блоки устанавливаются на монолитную плиту, выпуски из блоков отогнуты и объединены с сеткой монолитной плиты.

Перильное ограждение металлическое, крепление сваркой.

Сопряжение моста с насыпью

В соответствии с требованиями СНиП 3.03-09-2006 проектом предусмотрено уширение земляного полотна на подходах к мосту. На расстоянии 10,0м от задней грани устоев земляного полотна насыпь уширяется до 13,6м. Переход существующего земляного полотна дороги к уширенному земляному полотну осуществляется на участке длиной 25,0м. Аналогично выполняется уширение проезжей части мостового перехода с 7,0 до 10,0м.

Комплекс работ по переустройству сопряжения моста с насыпью включает следующее:

- демонтаж переходных плит и блоков лежня;
- отсыпку участков земляного полотна на подходах к мосту с одновременной отсыпкой дренирующего грунта за опорами и конусов;
- устройство поверхностного водоотвода возле моста и лестничных сходов, укрепление конусов и обочин земляного полотна возле моста;
- устройство дорожной одежды на сопряжении.

Сопряжение моста с насыпью выполняется переходными плитами серии 3.503.18-96. Переходные плиты П400.98.25, длиной 4,0 м устанавливаются по 10 шт. с каждой стороны моста. Плиты опираются одним концом на шкафную стенку, другим на сборный лежень. Блок лежня марки Л-3, длиной 4,8 м по 2 блока на сопряжение.

Объединение блоков между собой предусмотрено сваркой арматурных выпусков и монолитным бетоном. Крепление плиты со шкафной стенкой штыревое. Под плиту устраивается подготовка из щебня, толщиной 10 см, под лежень - подушка устраивается, шириной 1,0 м, методом заклинки.

На переходных плитах и обочинах в пределах плит устраивается покрытие из асфальтобетона.

Ремонт железобетонных конструкций свай, насадки, открылок с щекой и шкафной стенки в местах разрушения и оголения арматуры, предусмотрено бетонированием из бетона В25. Дорожная одежда устраивается из асфальтобетонного покрытия на мосту и подходах к мостовому сооружению общей протяженностью 87,0м.

Сопряжение моста с подходами

Конструкции поперечных профилей земляного полотна разработаны согласно типового проекта серии 503-0-48.87.

Насыпь перед мостом (от ПК0+27,03 и после ПК0+63,8) на расстоянии по 10 м с каждой стороны устраивается шириной 13,6 м и сопрягается с насыпью основной дороги шириной 11,7 -12,2 м.

Ширина земляного полотна принята 13,6 м. Ширина проезжей части 7,0 м, обочин 3,3 м из них 1,0 м укрепленных.

На подходах дорожная одежда устраивается из асфальтобетона по щебню с подстилающим слоем из песчано-гравийной смеси.

Подходы ограждаются стальными барьерными ограждениями по 18 м с обеих сторон.

Укрепительные работы

По гидрологическому режиму рассматриваемый водоток представляет равнинную балку снегового питания с кратковременным весенним половодьем и незначительным, вплоть до отсутствия, стоком в период летне-осенней и зимней межени. Подземное питание на временных водотоках практическии отсутствует. Все водотоки участка относятся к району резко выраженного недостаточного увлажнения.

Основной фазой водного режима рек и временных водотоков является весеннее половодье, на которое приходится большая часть годового стока.

В связи с этим ,откосы конуса и русло укрепляются каменной наброской по щебню. Каменная рисберма устраивается в конце укрепления русла.

Обустройство моста

В соответствии с заданием Заказчика параметры земполотна и проезжей части на подходах к мосту приняты для дорог IV технической категории с 2 полосным движением, что соответствует оптимальному уровню загрузки и обеспечению нормальных условий для безопасного движения с расчетной скоростью.

Элементы плана и продольного профиля подходов к мосту назначены в соответствии СНиП РК 3.03-09-2006 для расчетной скорости движения автотранспорта – 80км/час.

Габарит моста Г- 10,20+2х0,75. Тротуары предусмотрены шириной 0,75 м и предназначены для служебного пользования, регулярное пешеходное движение отсутствует. Высота барьерного ограждения проезжей части – 0,75 м.

Покрытие на мосту и подходах из горячего плотного мелкозернистого асфальтобетона.

Согласно СНиП РК 3.03-09-2006 ограждение подходов к мосту выполнено барьерным металлическим ограждением по 18 м с обеих сторон. Высота перильного ограждения – 1,2 м. Проектом предусмотрена установка сигнальных столбиков в количестве -12 шт.

Конструкция дорожной одежды на подходах:

- покрытие из мелкозернистых асфальтобетонных смесей тип Б марка 2 толщиной – 60 мм;
- щебеночное основание толщиной – 100 мм;
- подстилающий и выравнивающий слой основание из песчано-гравийной смеси толщиной – 100 мм;
- уплотненный грунт насыпи.

6.3. Охрана окружающей среды

В рабочем проекте предусмотрены технические решения, способные обеспечить удовлетворительное состояние природной среды по окончании капремонта моста в зоне его экологического влияния. С целью недопущения ущерба или эффективности мероприятий должен быть установлен регулярный контроль за выполнением правил капремонта и содержания моста и общих правил охраны природы как в период капремонта, так и на стадии эксплуатации мостового перехода.

В период строительства основные задачи контроля сводятся к следующему:

1. Запрещение производства работ, прямо или косвенно воздействующих на окружающую среду, не предусмотренных проектом.

МЕМСАРАПТАМА • ГОССЭКСПЕРТИЗА

2. Запрещение применения токсичных или опасных для окружающей среды, а также других нестандартных материалов и конструкций без согласования со службами СЭС и экологии.

3. На строительных площадках и транспортных путях должен строго выполняться контроль за сохранностью деревьев, а также смежных угодий, ландшафтов, водных объектов.

4. Строительный мусор и бетонолом от разборки существующего моста вывозится на специальный полигон ТБО.

Для уменьшения выноса загрязняющих веществ, предусмотрено укрепление откосов конусов моста и откосов переливной насыпи камнем.

Для предотвращения загрязнения земель и водных ресурсов не допускается заправка дорожно-строительной техники горюче-смазочными материалами, мойка и ремонт вне мест постоянной дислокации и стоянка техники в водоохранной зоне ближе 100 м от летнего уреза водостока.

Применение для заправки открытых емкостей или масла и топливоподводящих шлангов без затворов у выпускных отверстий не допускается. Должен быть организован сбор отработанных масел с отправкой их на регенерацию.

Предложенные в проекте технические решения и природоохранные мероприятия позволяют минимизировать отрицательное воздействие на окружающую среду и обеспечить экологическую безопасность.

6.4. Организация строительства

Проектом определены объемы основных строительно-монтажных работ: потребность в основных строительных материалах, механизмах и транспортных средствах, трудоемкость и сроки строительства. Нормативный срок строительства в соответствии со СНиП 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений». Основная продолжительность строительства определилась в количестве 4 месяцев.

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 Республике Казахстан» на основании сборников сметных цен 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 дополнениями и изменениями выпуски 1-15.

При составлении сметной документации в базовом уровне цен использована сметно-нормативная база, в которой затраты на оплату труда работников строительства, цены и тарифы на материально-технические ресурсы и услуги приняты по состоянию, зафиксированному в инвестиционно-строительной сфере Республики Казахстан в 2001 году.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базово-индексным методом, который основан на использовании текущих индексов, рассчитанных на основании месячного расчетного показателя (Имрп), устанавливаемого ежегодно согласно бюджетного законодательства.

При составлении смет использованы:

- сборник сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002);
- сборник сметных цен и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002);
- сборник расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002);
- сборник сметных норм и затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-2004).

В сметной стоимости учтены:

- накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы в соответствии с приложением № 1 к СН РК 8.02-02-2002г;

- ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов (СН РК 8.02-02-2002);

- дополнительные затраты на временные здания и сооружения по СН РК 8.02-09-2002;

- дополнительные затраты при производстве работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002);

- затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет по СН РК 8.02-02-2002;

- переход в текущие цены сметной стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного на 2013 год, в размере 2,234;

- налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2 %;

- налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере 12 %, установленный законодательством Республики Казахстан, от сметной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка проектных решений:

Рабочий проект разработан в соответствии с техническим заданием на проектирование и требованиями нормативных документов.

Состав и комплектность представленных материалов соответствуют требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство».

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

В процессе рассмотрения рабочего проекта заказчиком и проектировщиком внесены следующие изменения и дополнения:

1. Представлено положительное заключение экологической экспертизы.
2. Представлено заключение от ГУ «Урало-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использование и охране водных ресурсов».
3. Откорректирован тип покрытие на подходах к мосту.
4. Указан тип и марка асфальтобетона на проезжей части моста.
5. В сводном ведомосте объемов работ откорректировано название раздела №2.

Сметная документация

6. Откорректированы прочие затраты.
7. Стоимость оборудования, изделий и материалов, отсутствующие в действующей нормативной базе и принятые по ценам поставщиков обоснована и согласована в соответствие СН 1.02-03-2011 заказчиком (протокол согласования стоимости оборудования и материалов 1 позиция, утвержденный заказчиком).

7.3. После внесения изменений и дополнений сформированы следующие технико-экономические показатели по рабочему проекту:

Таблица №1

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Примечание (+увел. - умен.)
			Заявлен-ные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению	
1	2	3	4	5	6

1	2	3	4	5	6
1	Длина моста	м	16,76	16,76	-
2	Габариты моста	-	Г-10,2+2х0,75	Г-8,0+2х0,75	-
3	Схема моста	-	1х16,76	1х16,76	-
4	Ширина проезжей части моста	м	7	7	-
5	Ширина полос безопасности	м	2х1,5	2х1,5	-
6	Общая длина подходов	м	73,23	73,23	-
7	Длина барьерного ограждения	м	106,64	106,64	-
8	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года в том числе СМР	млн.тенге млн.тенге	9,806 9,497	9,908 9,597	+0,102 +0,1
	Оборудование	млн.тенге	-	-	-
	Прочие затраты	млн.тенге	0,309	0,310	+0,001
9	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2013 года в том числе СМР	млн.тенге млн.тенге	30,221 21,217	30,315 21,440	+0,094 +0,223
	Оборудование	млн.тенге	-	-	-
	Прочие затраты	млн.тенге	9,003	8,875	-0,128
10	Продолжительность строительства	мес.	4	4	-

В результате экспертизы сметной документации с учетом внесенных изменений и дополнений сметная стоимость строительства в текущих ценах принята в сумме –30,315 млн.тенге, отклонена заявленная стоимость в сумме – 30,221 млн.тенге, общее увеличение сметной стоимости по объекту составило в сумме – 0,094 млн. тенге.

7.4. Рекомендации при последующем строительстве объекта

1. Заказчику во исполнение пункта 5 Протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года № 17-56/005-1689, 05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

2. В процессе производства строительно-монтажных работ при строительстве следует соблюдать основные требования безопасности согласно СНиП РК 1.03-05-2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве», СНиП РК 1.03.06-2002* «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений», а также учитывать эти нормативы при разработке проектов производства работ.

8. ВЫВОД

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Капитальный ремонт моста на 65,5 км автомобильной дороги «Актобе-Родниковка-Мартук» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

- схема моста - 1х16,76;
- габариты моста - Г-10,2+2х0,75;
- длина моста - 16,76 м;
- ширина проезжей части моста - 7 м;
- ширина полос безопасности - 2х1,5 м;
- общая длина подходов - 73,23 м;
- длина барьерного ограждения - 106,64 м;
- общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года - 9,908 млн.тенге;
- в том числе СМР - 9,597 млн.тенге;

МЕМОРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

- общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2013 года - 30,315 млн.тенге;
- в том числе СМР - 21,440 млн.тенге;
- продолжительность строительства - 4 мес.

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

3. До начало производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке не подзнее 3 месяцев.

8. ТҰЖЫРЫМ

1. «Ақтөбе–Родниковка–Мәртөк» автомобиль 65,5 км автомобиль жолындағы көпірді күрделі жөндеу» жұмыс жобасы, енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасының аумағында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және бекітуге келесідей негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен ұсынылады:

- көпірдің схемасы - 1х16,76;
- көпірдің габариті - Г-10,2+2х0,75;
- көпірдің ұзындығы - 16,76 м;
- көпірдегі жол жолағының ені - 7 м;
- қауіпсіздік жолағының ені - 2х1,5 м;
- келу жолының жалпы ұзындығы - 73,23 м;
- қоршаудың ұзындығы - 106,64 м;
- 2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны - 9,908 млн. теңге;
- оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары - 9,597 млн. теңге;
- 2013 жылғы ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны - 30,315 млн. теңге;
- оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары - 21,440 млн. теңге;
- құрылыстың ұзақтылығы - 4 ай.

2. Жұмыс жобасы бекітілуге ұсынылғанда және өндіріс жұмысына берілген кезде, оның мемсараптаманың нағыз тұжырымымен сәйкестілігі тексерілуге жатады.

3. Жұмыс жобасы өндіріс жұмысы басталғанға дейін қойылған тәртіп бойынша 3 ай мерзімі аралығында бекітілуге жатады.

Жетекші сарапшы: Ш. Тлегенов

Жетекші маман А. Тұрмағанбетова

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА