ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

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

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

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

ҚОРЫТЫНДЫ

000 532

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

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

БЕКІТЕМІН:

«Талдықорғанмемсараптама» ЕМК
Директоры

Н. Шымбаев

№ 18-0275/12 16 сәуір 2012 жыл

«410-426–шы шақырымдағы «Алматы-Өскемен» автокөлік жолын түбірлі жөндеу»
(түзету)
жұмыс жобасы бойынша

ҚОРЫТЫНДЫ

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

Жобалаушы:
«Жол көлік кешені басшы қызметкерлерінің біліктілігін арттыру институты» ЖШС
Астана қаласы

Талдықорған қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«410-426–шы шақырымдағы «Алматы-Өскемен» автокөлік жолын түбірлі жөндеу» (түзету) жұмыс жобасы бойынша осы қорытынды «Талдықорғанмемсараптама» ЕМК-мен берілді.

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

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

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

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

УТВЕРЖДАЮ:

Директор ДГП
«Талдыкоргангосэкспертиза»

Н. Чимбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 18-0275/12 от 16 апреля 2012 года

по рабочему проекту:
«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Оскемен», км 410-426»
(корректировка)

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

Проектировщик:
ТОО «Институт повышения квалификации руководящих работников дорожно-транспортного комплекса»
г. Астана

г. Талдыкорган

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту: **«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Оскемен», км 410-426» (корректировка)** выдано ДГП «Талдыкоргангосэкспертиза».

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ: Рабочий проект: **«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Оскемен», км 410-426» (корректировка).**

Настоящее заключение выполнено на основании договора №0094 от 08.02.2012 года с ТОО «Институт повышения квалификации руководящих работников дорожно-транспортного комплекса», на проведение экспертизы рабочего проекта.

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

3.ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Институт повышения квалификации руководящих работников дорожно-транспортного комплекса» (Государственная лицензия МКЛ № 000881 от 13.05.1998 года, срок действия до 01.06.2014 года).

Приказ ИПК «ДОРТРАНСКОМА» №67 от 14.11.2011 года о назначении Булатова Ю.И. главным инженером проекта.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

1) Задание на корректировку от 11.11.2011 года, утвержденное заказчиком.
2) Решение Алматинского областного маслихата №52-291 от 04.11.2011 года о внесении изменений в решение Алматинского областного маслихата №39-221 от 14.12.2010 года «Об утверждении бюджета Алматинской области на 2011-2013 годы».
3) Техническая спецификация от 11.11.2011 года, утвержденная заказчиком, разделительная ведомость.
4) Протокол совещания по вопросу корректировки проектно-сметной стоимости по объекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Оскемен», км 410-426» от 10.11.2011 года, подписанный комиссионно.

5.2. Комплектность представленной документации:

Таблица 1

№	*Альбом, книга*	*Наименование*
1	Книга 1	Общая пояснительная записка
2	Книга 2	Сметная документация

5.3. Цель проекта

Целью рабочего проекта является корректировка сметной стоимости в связи с изменением года реализации строительства с 2009-2010 годов на 2009-2012 годы.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Характеристика участка строительства и местонахождение объекта

Участок дороги Алматы-Оскемен км 410-426 с ПК49 по ПК89 проходит по г. Саркан, а с ПК135 по ПК148 – по поселку Алмалы Сарканского района Алматинской области. Протяжённость участка под капитальный ремонт составляет – 16 438 м. Общее направление трассы дороги – северо-восток.

Параллельно дороге в пределах г. Саркан проходит городская канализация и водопровод. По улице Мамонтова и Ауэзова проложена телефонная канализация «Казахтелеком». На пересечении с улицей Абая проходит линия связи ВОЛС ТУСМ-5 ЦЛКС-58.

6.1.1. Природно-климатические условия участка строительства:

Климат района резко континентальный с засушливым жарким летом и холодной зимой. Для территории характерны сильные ветры. Зимой преобладают северо-восточные ветра, летом – северные. Нередко ветры достигают ураганной силы со скоростью до 25-35 м/сек, зимой часты бураны, а в весенне-летнее время – суховеи или пыльные бури.

Средняя максимальная температура воздуха наиболее тёплого месяца колеблется в пределах +28,2° С. Абсолютная максимальная температура воздуха достигает плюс 42° С.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Количество осадков за апрель-октябрь составляет 192 мм.

Температура воздуха наиболее холодных суток достигает минус 41-42° С.

Температура воздуха наиболее холодной пятидневки около -39-40° С.

Количество осадков за ноябрь-март – 99 мм.

По дорожно-климатическому районированию согласно СНиП 3.03-09-2006 табл. 7.1 (примечание), обследованный район относится к IV дорожно-климатической зоне.

6.1.2. Существующее состояние дороги

На реконструируемом участке дороги намечен 31 угол поворота различной величины от 0°10' до 92°07' с радиусом поворота в плане до 3300 м. Углы назначены с целью сохранения существующего земляного полотна, дорожной одежды, искусственных сооружений и с целью наименьшего занятия и отвода новых земель.

Если оценивать существующую дорогу с позицией требований СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги» фактические параметры плана трассы не соответствуют нормативным требованиям. Минимальный радиус в плане для III технической категории в стеснённых условиях равен 400 м.

Продольный профиль имеет уклоны от 0‰ до 22‰, что в пределах норм СНиП РК 3.03-09-2006. Высота земляного полотна в пределах населённых пунктов не превышает 0,5 м, на подходах к мостам достигает 4-х метров. На многих участках земляное полотно имеет просадки, что является результатом недостаточной несущей способности грунтов.

6.1.3. Состояние существующей дорожной одежды

Ширина проезжей части существующей дороги находится в пределах от 6,1 м до 7,7 м, что значительно ниже нормативных. Конструкция дорожной одежды представляет многослойную систему, включающую в себя различные конструктивные слои. Основание гравийно-песчаная смесь толщиной слоя от 15 до 20 см. Верхний слой основания состоит из черно-щебеночной смеси толщиной слоя 6-8 см. Покрытие сделано из горячей плотной асфальтобетонной смеси толщиной слоя 5 см, обработанное шероховатой поверхностной обработкой (ШПО) толщиной 2 см, по которому позднее было перекрыто еще одним слоем асфальтобетона толщиной 5 см.

На многих участках дорожной одежды наблюдается ямочность, гребенка, колея, трещины, кромочность и просадки. Фактический модуль упругости дорожной одежды в зависимости от дефектов находится в пределах от 90 до 162 МПа.

Перекрестки и тротуары на существующих улицах

Общее число Т-образных примыканий – 22, а крестообразных перекрестков составляет 25. Ширина проезжей части на перекрёстках в пределах 6-7 м. Тротуары имеются только в центральной части города Саркан. Ширина асфальтобетонного покрытия 1,0 м, которое от длительной эксплуатации без капитального ремонта имеет многоженство дефектов.

Поверхностный водоотвод

Водоотвод с проезжей части осуществляется за счет продольного и поперечного уклонов, а от земляного полотна в пределах населенных пунктов вода отводится арыками (канавами). Укрепление арыков отсутствует.

Пропуск поверхностных вод под дорогой осуществляется металлическими и железобетонными трубами различного диаметра. Большинство труб согласно составленной дефектной ведомости имеют множественные дефекты и сильно заилено.

На проектируемом участке дороги имеется 5 малых мостиков, имеющих множество изъянов: трещины, сколы бетона опор и плит пролетного строения, подмывы опор).

Мост через реку Саркан

На ПК65+58 расположен железобетонный, балочный мост разрезной системы. Схема моста 16,76х4. Полная длина моста – 67,59 м. Габарит Г-9,1. Общая ширина моста 12,0 м. Береговые опоры моста обсыпные, укрепленные конусом. Промежуточные опоры Т-образного варианта, одностолбчатые.

Ригель имеет форму трапеции. Пролётные строения выполнены из железобетонных балок Т-образного сечения длиной 16,76 м (ВТП-16). Балки между собой объединены диафрагмами. Число балок в одном пролёте – 14.

Поперечный уклон пролетного строения для водоотвода обеспечивается за счет разности высот подферменников. Покрытие проезжей части на мосту выполнено из

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

плотного мелкозернистого асфальтобетона, тротуары выполнены в монолитном варианте, перильное ограждение – металлическое.

При составление дефектной ведомости выявлены множественные разрушения, техническое состояние моста – неудовлетворительное.

Мост через реку Баскан

На ПК140+00 расположен железобетонный балочный мост разрезной системы. Схема моста 16,76х4. Полная длина моста – 67,59 м. Габарит Г-7,1. Тротуар левый – 0,5 м; правый – 0,7 м. Общая ширина моста 8,6 м.

Береговые опоры представляют железобетонные стенки с открылками, промежуточные (русловые) Т-образного варианта, одностолбчатые.

Пролётные строения перекрыты железобетонными балками длиной 16,76 м (ВТП-16). Число балок в одном пролёте – 10. Поперечный уклон проезжей части для водоотвода с моста обеспечивается сточным треугольником.

Покрытие проезжей части выполнено из плотного мелкозернистого асфальтобетона, перильные ограждения – металлические.

В дефектной ведомости, приложенной к проекту, отражены все дефекты и разрушения моста. Техническое состояние моста – неудовлетворительное.

6.2. Описание принятых проектных решений

6.2.1. Дорожная одежда

В зависимости от фактического модуля упругости запроектировано три типа дорожной одежды.

I тип устраивается на участках, имеющих фактический модуль упругости не менее $E_ф$ = 162 МПа при требуемом нормативном модуле упругости $E_{тр}$ = 180 МПа. Предусмотрено усиление покрытия из плотной мелкозернистой горячей асфальтобетонной смеси толщиной слоя 4 см. Предусмотрено уширение дорожной одежды до нормативной – 8,0 м.

II тип устраивается на участках, имеющих незначительные дефекты покрытия (фактический модуль упругости $E_ф$ = 126 МПа). Проектом предусмотрено фрезерование существующего покрытия с последующим устройством конструктивных слоёв:

В результате расчёта необходимо устройство следующих конструктивных слоёв:

1) переработанное существующее покрытие толщиной 5 см;
2) крупнозернистая пористая горячая асфальтобетонная смесь толщиной слоя 7 см;
3) плотная мелкозернистая горячая асфальтобетонная смесь толщиной слоя 5 см.

Предусмотрено уширение проезжей части с доведением параметров до нормативных – 8,0 м.

III тип устраивается на участках, где производится замена рабочего слоя земляного полотна и имеет модуль упругости 90 МПа:

1) нижний слой основания из гравийно-песчаной смеси толщиной слоя 20 см;
2) верхний слой основания из черно-гравийной смеси толщиной 10 см;
3) нижний слой покрытия из крупнозернистой пористой горячей асфальтобетонной смеси толщиной слоя 6 см;
4) верхний слой покрытия из плотной горячей мелкозернистой асфальтобетонной смеси толщиной слоя 4 см.

На участках, где дорога проходит по улицам населенных пунктов, предусмотрена установка бордюрных блоков БР 100-30-18. На перекрестках и примыканиях дорожная одежда устраивается по типу основной дороги на длину закругления.

Основные технико-экономические показатели:

Длина реконструируемого участка – 16,438 км.

Ширина земляного полотна – 12,0 м.

Ширина дорожной одежды – 8,0 м.

Ширина проезжей части – 7,0 м.

Ширина укрепительных полос – 0,5 м.

1) Ремонт труб и малых мостов

На ремонтируемом участке находится 12 водопропускных труб различного диаметра и 5 малых моста, все они подлежат ремонту согласно дефектной ведомости.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Для водоотвода от земляного полотна на улицах населенных пунктов предусмотрено устройство арыков, облицованных бетонными лотками.

2) Мост через реку Саркан на ПК 65+58

Проектом предусматривается ремонт конусов береговых опор и их укрепления. Покрытие проезжей части на мосту подлежит полной замене, также устанавливаются новые железобетонные тротуарные блоки шириной 1,5 м.

Проектом разработано новое сопряжение моста с насыпью. Водоотвод осуществляется за счёт продольного и поперечного уклона моста со сбросом воды по лоткам к отстойникам, расположенным у подошвы насыпи.

Ввиду того, что движение большегрузных и большегабаритных автомашин переводится на объездную дорогу г. Саркан, данный мост запроектирован габаритом 9 м. Усиление пролетных строений под действующие нормативные нагрузки не предусматривается. Общая ширина моста с учетом тротуаров составляет 11,65 м.

Основные технико-экономические показатели:

Общая длина моста – 67,59 м.

Габарит моста – 9,0 м.

Ширина тротуаров – 1,5 м.

Схема моста – 16,76х4.

3) Мост через реку Баскан на ПК 140+00

Проектом предусматривается укрепление бетоном основания береговых опор, заделка трещин, сколов на опорах и торцах плит крайних балок пролётного строения. Производится полная замена покрытия проезжей части. Служебные тротуары шириной 0,75 выносятся на консоли, устраиваемые из швеллера №10. Данное решение принято для увеличения габарита проезжей части моста до 8,0 м.

Ввиду того, что автотранспорт больших габаритов и большой грузоподъемности переводится на объездную дорогу г. Саркан, данным проектом не предусматривается увеличение габаритов моста и его грузоподъемности. Проектная общая ширина моста с учетом тротуаров составляет 10,2 м. Водоотвод с проезжей части моста осуществляется за счет продольного и поперечного уклонов. На подходах к мосту предусмотрено устройство барьерного ограждения.

Основные технико-экономические показатели:

Общая длина моста – 67,59 м.

Габарит моста – 8,0 м.

Ширина тротуаров – 0,75 м.

Схема моста – 16,76х4.

4) Обустройство дороги

Проектом предусмотрена горизонтальная разметка проезжей части сплошной и прерывистой линиями. Устанавливаются дорожные сигнальные знаки, регулирующие движение автотранспорта и километровые знаки.

5) Коммуникации

На пересечении улиц Мамонтова (основная дорога) и Абая проектом предусмотрено устройство защитного кожуха линии связи ТУСМ-5 ЦЛКС-58.

6.2.2. Мероприятия по охране окружающей среды

Капитальный ремонт дороги существенного воздействия на флору и фауну не оказывает. Граница предельно допустимых концентраций вредных веществ от выбросов автотранспорта расположена в пределах придорожной полосы.

Мероприятия, предусмотренные проектом по снижению негативного воздействия на окружающую среду, будут способствовать улучшению экологических условий района местоположения проектируемого участка. Создание благоприятных условий для движущегося транспорта без вынужденных торможений и остановок будет способствовать равномерному движению с постоянными скоростями, что, в свою очередь, обеспечит уменьшение выбросов вредных веществ, их накоплению вдоль дороги и снижению уровня шума вдоль дороги.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.2.3. Техника безопасности

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

Генеральный подрядчик обязан с участием заказчика и субподрядных организаций разработать и утвердить мероприятия по технике безопасности и производственной санитарии. Этот проект должен быть согласован со службами техники безопасности строительно-монтажных работ.

Все работающие на строительной площадке должны быть обеспечены питьевой водой, качество которой соответствует санитарным требованиям.

Пожарная безопасность на строительной площадке, участках работ и рабочих местах должна обеспечиваться в соответствии с требованиями «Правила пожарной безопасности при производстве сварочных работ и других огневых работ на объектах народного хозяйства», а также требованиям ГОСТ 12.1.004-85.

Строительная площадка, участки работ, рабочие места, проезды и проходы к ним в темное время суток должны быть освещены в соответствии с ГОСТ 12.1.046-85 «Нормы освещения строительных площадок».

Руководители строительно-монтажной организации, производящие работы с применением машин, обязаны назначить инженерно-технических работников, ответственных за безопасное производство этих работ из числа лиц, прошедших проверку знаний правил и инструкций по безопасному производству работ с применением данных машин. Все рабочие и ИТР независимо от профессии и характера будущей работы могут быть допущены к работе только после прохождения вводного инструктажа.

Вводный инструктаж проводят главный инженер, инженер по технике безопасности (ТБ) или работник, назначенный для этой цели приказом по объединению.

6.2.4. Организация строительства

Участок строительства расположен в г. Саркан и п. Алмалы Сарканского района Алматинской области. Район строительства по наличию кадров, предприятий стройиндустрии, автомобильных дорог относится к освоенному.

Согласно ведомости источников получения материалов асфальтобетонная смесь, гравий (щебень) фракционированный, гравийно-песчаная смесь, цементобетонная смесь и песок поступает на трассу из города Сарканд, сборный железобетон – АЗМК г. Алматы, битум, пиломатериал, цемент, металл из города Талдыкорган. Техническая вода для нужд строительства забирается из рек Саркан и Баскан.

Объемы основных строительно-монтажных работ и потребность в основных строительных материалах, механизмах и транспортных средствах определена в разделе «Организация строительства» на основании рабочих чертежей. Основные строительно-монтажные работы будут выполнятся строительно-монтажной организацией, определяемой по результатам тендера.

Согласно расчета определения продолжительности капитального ремонта, представленного в разделе «Организация строительства» срок продолжительности капитального ремонта автомобильной дороги составит 12 месяцев, в том числе подготовительный период составит - 1 месяц.

Согласно письма №24-05/332 от 24.03.09 г. ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Алматинской области» реализация проекта капитального ремонта автомобильной дороги запланирована с III квартала 2009 года.

6.2.5. Сметная документация

Сметная документация составлена в соответствии со СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство», СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок на строительные работы СН РК 8.02-05-2002, на монтаж оборудования СН РК 8.02-06-2002, на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, книги 1-5 с изменениями и дополнениями, выпуск 1-11.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 4.2.3) по выпуску сметной документации в базовых ценах 2001 года, территориальный район принят 4.2.

Накладные расходы приняты от заработной платы рабочих по видам строительных и монтажных работ согласно СН РК 8.02-02-2002 приложение №1.

Ненормируемые и непредвиденные затраты приняты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов согласно СН РК 8.02-02-2002.

Затраты на строительство временных зданий и сооружений приняты согласно СН РК 8.02-09-2002 «Сборник сметных норм затрат на строительство временных зданий и сооружений».

Дополнительные затраты:

- при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время определены на основании СН РК 8.02-07-2002 «Сборник сметных норм дополнительных затрат при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время» (НДЗ 2001);
- дополнительные отпуска и выслуга лет по СН РК 8.02-02-2002.

В соответствии с Постановлением правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход к текущей сметной стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного на 2009-2010 годы Постановлениями Правительства Республики Казахстан, установленного на 2011 год в соответствии со статьей 8 подпункт 4) Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2011-2013 годы» от 29.11.2010 года № 357-IV ЗРК, установленного на 2012 год в соответствии со статьей 9 подпункт 4) Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24.11.2011 года № 496-IV ЗРК (с изменениями от 13.02.2012 года):

- 2009 год - 1273 тенге;
- 2010 год - 1375 тенге;
- 2011 год - 1512 тенге;
- 2012 год - 1618 тенге.

Налоги, сборы, обязательные платежи начислены в размере 2% согласно действующего законодательства.

Налог на добавленную стоимость (НДС) учтён в размере 12%, установленный законодательством Республики Казахстан от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учётом налогов, сборов и обязательных платежей.

Корректировка сметной стоимости на оставшиеся виды работ произведена по решению администратора программы с учетом:

- изменения года реализации строительства с 2009-2010 годов на 2009-2012 годы;
- пересчета сметной документации согласно изменений и дополнений выпуски 9,10,11 (СН РК 8.02-04-2002, СН РК 8.02-04С-2002).

При корректировке сметной документации выполненные работы учтены в ценах ранее утвержденной сметы.

7. ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений

Рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Оскемен», км 410-426» (корректировка) выполнен в соответствие с заданием на проектирование.

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

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 проект, в процессе экспертизы:

По сметной документации:

1) Откорректированы затраты на технический надзор согласно Приложения 13 РДС РК 1.03-02-2010 «Положение о заказчике-застройщике».

2) Исправлена арифметическая ошибка при внесении в сметный расчет стоимость по локальной смете «Дорожная одежда».
3) Откорректированы в соответствии с проектным решением:
- объемы выполненных работ на 2010 год.
4) 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 ценах в результате корректировки составило 34,781 млн. тенге.

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

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Показатели		Примеч. (+ увелич. -уменьш.)
			Заявленные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1	Строительная длина (протяженность)	км.	16,438	16,438	-
2	Категория дороги	-	III	III	-
3	Количество полос движения	шт.	2	2	
4	Ширина земляного полотна	м.	12,0	12,0	-
5	Ширина полосы движения	м.	3,5	3,5	-
6	Ширина проезжей части	м.	7,0	7,0	-
7	Тип дорожной одежды	-	капитальн.	капитальн.	-
8	Вид покрытия	-	а/бетонное	а/бетонное	-
9	Общая сметная стоимость в базовом уровне цен 2001 года	млн.тенге	441,043	455,833	+14,790
	в том числе: СМР	млн.тенге	434,892	449,483	+14,591
	Прочие	млн.тенге	6,151	6,350	+0,199
10	Общая сметная стоимость в текущих ценах 2009-2012 годов	млн.тенге	996,079	1030,860	+34,781
	в том числе: СМР	млн.тенге	819,982	850,680	+30,698
	Прочие	млн.тенге	176,097	180,180	+4,083
	Из них: - на 2009 год с МРП 1273 (выполнение по актам выполненных работ); - на 2010 год с МРП 1413 (выполнение по актам выполненных работ); - на 2011 год с МРП 1512 (стоимость экспертизы и ПИР корректировки проекта); - на 2012 год с МРП 1618 (остаточные объемы работ).	млн.тенге		73,256 521,248 2,800 433,556	
11	Нормативная продолжительность ремонтно-строительных работ	месяцев	12,0	12,0	-

Примечание: общая сметная стоимость строительства на весь период, согласно расчета общей продолжительности строительства, определена в текущих ценах через индекс изменения МРП, установленного на 2009-2010 годы Постановлениями Правительства Республики Казахстан, установленного на 2011 год в соответствии со статьей 8 подпункт 4) Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2011-2013 годы» от 29.11.2010 года № 357-IV ЗРК, установленного на 2012 год в соответствии со статьей 9 подпункт 4) Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24.11.2011 года № 496-IV ЗРК (с изменениями от 13.02.2012 года).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8. ВЫВОД:

8.1. С учётом внесённых изменений и дополнений, рабочий проект: «Капитальный ремонт автомобильной дороги Алматы-Оскемен, км 410-426» (корректировка) соответствует требованиям законодательных актов, государственных нормативов и документов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Протяженность автомобильной дороги	16,438 км.
Категория автомобильной дороги	III
Количество полос движения	2 шт.
Ширина полосы движения	3,5 м.
Ширина проезжей части	7,0 м.
Общая сметная стоимость строительства в базовом уровне цен 2001 года	455,833 млн. тенге
в том числе:	
- СМР	449,483 млн. тенге
Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2009-2012 годов	1030,860 млн. тенге
в том числе:	
- СМР	850,680 млн. тенге

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

8.2.1. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение 3 месяцев.

С выходом данного заключения ранее выданное заключение № 18-203/09 от 31.03.2009 года считать утратившим силу.

8. ТҰЖЫРЫМДАМА:

8.1. Сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістерді және толықтыруларды ескере отырып «410-426–шы шақырымдағы «Алматы-Өскемен» автокөлік жолын түбірлі жөндеу» (түзету) жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің және заңдылық кесімдердің талаптарына сәйкес келеді және келесі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен қалыптасқан ретте бекітілуге ұсынылады.

Автокөлік жолының ұзындығы	16,438 шақырым
Автокөлік жолының категориясы	III
Қозғалыс сызығының саны	2 дана
Қозғалыс сызығының ені	3,5 метр
Жүру бөлігінің ені	7,0 метр

2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	**455,833 млн. теңге**
Соның ішінде:	
- құрылыс-монтаж жұмыстары	**449,483 млн. теңге**
2009-2012 жылдардағы ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	**1030,860 млн. теңге**
Соның ішінде:	
- құрылыс-монтаж жұмыстары	**850,680 млн. теңге**

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.

Осы қорытындының шығуына байланысты 2009 жылдың 31-ші наурыз айында берілген № 18-203/09 қорытындысы өз күшін жояды.

Директордың орынбасары Ж. Молдыбаева

Өндірістік бөлім бастығы Т. Евтушевская

Жүргізуші сарапшы
Жетекші маман Л. Полищук

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Қорытынды 11 бетте

«16» апреля 2012 ж.