

Региональный Проект Tacis 2000 Программа Трасеса

**Реабилитация Кавказских
Магистралей
Азербайджан Грузия и Армения**

**Первый Отчёт о Прделанной
Работе**

(Измененный Вариант)

январь – июль, 2003

27 июля, 2003



Этот проект
финансируется
Европейским
Союзом



Техническая
Поддержка
Проекту Луис
Бергер

Обложка Отчёта

Название Проекта	Реабилитация Кавказских Магистралей Азербайджан Грузия и Армения	
Номер Проекта	EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI	
Агенство 1	Местный Оператор Министерство Транспорта, Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса, копия: Кабинет Министров	Консультант ЕК Луис Бергер
Адрес 1	ул. Узеира Гаджибекова, 72/4 370010 Баку Азербайджан	Mercure III 55 Bis Quai de Grenelle 75015 Paris France
Тел	+994 12 930192	+ 33 1 45 78 39 39
Факс		+ 33 1 45 77 74 69
Контактное Лицо	Г-н Джавид Гурбанов	Г-н Ф. Синьор
E-mail		fsignor@louisberger.com
Агенство 2	Министерство Транспорта и Связи Грузия Государственный Дорожный Департамент Грузия	
Адрес 2	ул. Гагарина, 29а 380060 Тбилиси, Грузия	
Тел	+995 12 376286	
Факс	+995 12 376218	
Контактное Лицо	Г-н Б. Саралидзе	
Агенство 3	Министерство Транспорта и Связи Армении, Дорожный Департамент Армении	
Адрес 3	ул. Кориун, 21, Ереван 375009, Армения	
Тел	+3742 582153	
Факс	+3742 151830	
e-mail	ahpiu@arminco.com	
Контактное Лицо	Г-н А. Бахтамян	

Дата Отчёта 27 июля, 2003.
 Отчётный Период январь – июль , 2003
 Автор Отчёта Кахраман Зухуров
 И.О. Руководителя Группы (Подрядчик по Услугам ЕК)

Азербайджан	Г-н Джавид Гурбанов		
Грузия	Г-н Борис Саралидзе		
Армения	Г-н А. Бахтамян		
Делегация ЕК			
Бюро TACIS (Менеджер по Заданию)			
	<i>Имя</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>

Содержание

Глава	Тема	Стр
	Обложка	Стр 2
1.0	Таблица Содержаний Синописис Проекта	Стр 3 Стр 4
2.0	Краткий Обзор функций проекта с начала	Стр 7
3.0	Краткий Обзор планирования для напоминания о проекте	Стр 8
4.0	Развитие Проекта	Стр 9
4.1	Визит Руководства, Связанный с Развитием Проекта LBSA	Стр 9
4.2	Мониторинг TACIS о Развиии Проекта	Стр 9
4.3	Административный Визит и.о. Руководителя Проекта	Стр 9
4.4	Достижения по сравнению с запланированными результатами	Стр 9
4.5	Отклонения от начального плана и их причины	Стр14
4.6	Специфические действия, необходимые со стороны местных властей – включая относящуюся Координационную Группу – и/или Европейской Комиссии	Стр 14
	Формы:	
	4.1 Отчёт о Развиии Проекта	
	4.2 Отчёт об использовании средств	
	4.3 Отчёт о выработанной продукции	
5.0	Планирование проекта на следующий отчётный период	Стр 16
5.1	Следующий Отчётный Период	Стр 16
5.2	Важные наблюдения для успеха проекта	Стр 16
5.3	Предложения по регулированию общим планированием и последствия	Стр 18
	Формы:	
	5.1 План действий на следующий период	

1 Синопсис Проекта

Название Проекта	Реабилитация Кавказских Магистралей Азербайджан Грузия и Армения
Номер Проекта	EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI
Страна	Азербайджан Армения Грузия

Общие Проектные Цели	<p>Общими проектными целями является оказание поддержки Республикам в устранении их серьёзных недостатков в дорожной эксплуатации, а также справиться с нарастающим Местным и международным транспортным потоком. Данное включает в себя нижеследующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Улучшение и предоставление сервиса более высокого уровня для передвигающихся по маршрутным корридорам; • Уменьшить затраты по дорожной эксплуатации; • Преостановить ухудшение дорожного покрытия своевременным вмешательством; • Уменьшить затраты по дородной реабилитации и дальнейшего поддержания; • Усилить национальное дорогостоение и эксплуатационные возможности путём передачи технологий.
Специфические Проектные Цели	<p>Специфические проектные цели должны предоставить консультационные услуги трём Бенефициарам. Все они являются Государственными Дорожными Депертаментами в следующих странах - Азербайджан, Грузия и Армения.</p>
	<p>Азербайджан:</p> <p>По Азербайджану данный проект включает четыре субкомпонента</p> <p>а) Обзор Проектов и Тендерных Документов;</p> <p>б) Контроль над Строительством секций дороги, финансируемой Всемирным Банком (МАР), под Проектом Азербайджанские Магистралей;</p> <p>в) Содействие Группе по Реализации Проекта (ГРП) в дорожных проектах Всемирного Банка и ЕБРР;</p> <p>г) Технический контроль над проектом ТАСИС: строительство двух мостов/ Гасан Су Чай и Шемкирю</p> <p>Предполагаемый срок 24 месяца.</p>

	<p>Грузия:</p> <p>В Грузии основной целью является разработка анализа по модернизации существующей дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост по стандартам международных магистралей, проходящих в густо населённых областях.</p> <p>Определяя срок пропускной способности дороги, основанной на динамике роста объёма движения на секциях существующей дороги, и периодов модернизации, технического и экономического анализа, и сравнение альтернативной модернизации с альтернативным международным дорогостроением (СниП, Категория I). А также обмен техническим опытом.</p> <p>Предполагаемый срок 10 месяцев, вместе с проектом в Армении.</p>
	<p>Армения:</p> <p>Проект в Армении включает в себя исследования, проекты, подготовку контрактных чертежей, составление смет и Тендерных Документов по 3-м тоннелям на дороге от Ванадзор до Грузинской границы. А также обмен техническим опытом.</p> <p>Предполагаемый срок 10 месяцев, вместе с проектом в Грузии.</p>
Запланированный Результат	<p>Азербайджан</p> <p>Содействие ГРП в том, чтобы она стала опытной группой и полностью ознакомленной с процедурами всех Международных Финансирующих Институтов (МФИ).</p> <p>Контроль над шестью контрактами с целью того, чтобы они все были завершены в соответствии с международными стандартами и в течение запланированного времени и в пределах бюджета.</p>
	<p>Грузия</p> <p>Осуществление разработки анализа с целью улучшения дороги от Поти до Красного Моста. Этот анализ выявит части дорог, требующие реабилитацию и реконструкцию. Данный анализ также осветит необходимость предохранения земельных запасов для выравнивания новой дороги. Целью является оказание поддержки Правительству Грузии в получении финансов от МФИ.</p>
	<p>Армения</p> <p>Изучить ситуацию относительно состояния трёх тоннелей и создать предложения по реабилитации, а затем представить все необходимые проекты, чертежи и Тендерные Документы.</p>

Действия Проекта

Проект создан в форме отдельных компонентов, где все из них составляют основу для предложенных действий проекта. Все они перечисляются в нижеследующей таблице.

Компонент	Расположение	Услуги
Компонент 1	Азербайджан	Обзор Проекта, Контроль над Строительством и Содействие Группе по Реализации Проекта в Азербайджане
Субкомпонент 1.1		Обзор Проекта и Контрактных Документов
Субкомпонент 1.2		Контроль над Строительством Лота 1 по дороге Гянджа-Шемкир и Лотов 1-4 по дороге Шемкир-Газах
Субкомпонент 1.3		Техническое содействие ГРП
Субкомпонент 1.4		Технический контроль над проектом Tasis «Реконструкция двух мостов Гасан Су Чай и Шемкир»
Компонент 2	Грузия	Разработка анализа по модернизации дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост в Грузии
Компонент 3	Армения	Проект и Подготовка Тендерных Документов по трём тоннелям на дороге от Ванадзор до Грузинской границы в Армении
Начальная Дата Проекта		Контракт подписан 25-ого ноября 2002 года Руководитель Группы мобилизован с 19-го января 2003 года Резидент Инженер мобилизован с 19-го февраля Инженер-Дорожник мобилизован с 17-го июня
Длительность Проекта	2 года	

2. Краткий Обзор Действий Проекта с Начала

2.1 Введение

Контракт был подписан 25 ноября 2002-го года. Руководитель группы прибыл в Баку вместе с Директором Проекта 19-го января 2003-го года. Изменённый Первоначальный Отчёт был выполнен в апреле и комментарии партнёров по проекту были добавлены в июне. Руководитель Проектной Группы подал в отставку, и Координатор Проекта от LBSA заменяет его с 10-го июня и по сей день.

2.2 Компонент 1: Обзор Проекта, Контроль над Строительством и Содействие Группе по Реализации Проекта в Азербайджане

Субкомпонент 1.1 Обзор Проекта и Контрактных Документов

работам уже были выдвинуты на тендер, и выиграны контакты. Таким образом, у консультанта не было возможности просмотреть документы до начала тендера. Обзор контрактных документов был проведён во время приведения в исполнение контрактов. К примеру, обзор проектов для двух мостов (перепроектированные Подрядчиком) находится на завершающей стадии. Проекты секции дороги Гянджа-Газах должны быть усовершенствованы. Проекты и Тендерные Документы по лотам 1-4 секции дороги Шемкир-Газах были затребованы на обзор со стороны ГРП, и сейчас ГРП готовит комплект документов на обзор Консультанту. Статус субкомпонента: работы ведутся.

Контракт по строительным работам на секции дороги Гянджа-Газах уже начат. Тем не менее, были найдены топографические расхождения и от клиента (Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса) потребовали предоставление надлежащих проектов для продолжения строительных работ. В настоящее время, Консультант готовит предложение для клиента с целью выявления надлежащего решения в выполнении контракта. Тендер на секцию дороги Шемкир-Газах (из 4-х контрактных лотов) находится на стадии приглашения на участие. Статус субкомпонента: работы ведутся.

Субкомпонент 1.3 Содействие ГРП

Список штата ГРП и её члены были утверждены Всемирным Банком, и Консультант подготовил и утвердил бюджет ГРП. Консультант (LBSA) осуществляет ежедневное содействие ГРП, включая предоставление оборудования для ГРП, предоставление заработной платы, обучающую сессию по реализации проектов, оплачиваемые международными организациями.

Субкомпонент 1.4 Технический Контроль над Проектом Tacis «Реконструкция двух мостов Гасан Су Чай и Шемкир»

Формально, работы ещё не начаты. Тем не менее, Подрядчик продолжает работы на строй площадке и на её дворе. Работы ведутся на собственный риск Подрядчика, поскольку контрактные проекты формально ещё не были утверждены ни Консультантом и ни со стороны ГОССТРОЙ (государственный комитет по строительству и архитектуре). Рабочая Программа Подрядчика не была ещё предоставлена Консультанту по Контролю над Строительством.

2.3 Компонент 2: Разработка Анализа по Модернизации Дороги Потти-Тбилиси-Красный Мост в Грузии

Работы были начаты с прибытием 17-го июня в Тбилиси Инженера-Дорожника от LBSA. Были проведены дорожно-транспортные расчёты по 5 основным пунктам вдоль дороги. Субконсультирующее соглашение было заключено с ТрансДорПроект. В данный момент ведутся работы.

2.4 Компонент 3: Проект и Подготовка Тендерных Документов по Трёх Тоннелям на Дороге от Ванадзор до Грузинской Границы в Армении.

Работы были начаты в мае 2003-го года. Два технических отчёта уже были выполнены. Это: Отчёт об Исследовании Строй площадки и Геотехнический Отчёт. Топографические Исследования завершены и разрабатываются строительные планы.

3. Краткий Обзор Планирования Проекта для Напоминания о Проекте

3.1 Продолжительность и Расчёт Времени Проекта

Продолжительность Контракта составляет 24 месяца со дня подписания контракта (контракт был подписан 25-го ноября 2002). С того времени ежедневные работы по проекту были начаты с приездом 19-го января в Баку Руководителя Группы, LBSA предлагает определить дату 15 января 2003-го года как дату начала проекта и дату 15 января 2005-го года - датой завершения проекта. Предполагаемая дата завершения проекта принимая в расчёт задержки определена в секции 5 данного отчёта.

3.2 Планирование Проекта для Компонента 1: Обзор Проектов, Контроль над Строительством и Содействие Группе по Реализации Проекта в Азербайджане Субкомпонент 1.1 Обзор Проекта и Контрактных Документов

Обзор контрактных документов был осуществлён во время приведения в исполнение двух контрактов: «Реабилитация Дороги Гянджа-Шемкир» и «Реконструкция Двух Мостов». Обзор проекта двух мостов (перепроектированные Подрядчиком) находится на завершающей стадии и ожидается, что будет завершён *в течение второй недели августа*. Обзор секции дороги Гянджа-Шемкир должен быть усовершенствован из-за расхождений в топографических данных. Хотя Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса любезно попросил предоставить точные проекты, на данный момент LBSA проводит совместные топографические исследования с Подрядчиком с целью подавления возникших вопросов к *15-му апрелю 2003-го года*. Тендерные Документы для лотов 1-4 по секции дороги Шемкир-Газах были затребованы ГРП с целью их обзора, и ГРП предоставила документацию по двум лотам в июле, и в данный момент готовит оставшийся комплект документов на обзор Консультанту. Обзор проекта и контрактных документов по лотам 1-4 ожидается, что *должен быть завершён к сентябрю 2003-го года*.

Субкомпонент 1.2 Контроль над Строительством Дороги Гянджа-Газах

Строительные работы на секции дороги Гянджа-Шемкир находятся вне расписания и скорее всего найденные Проектные (топографические) расхождения скажутся на дате завершения. Не смотря на задержки, *строительные работы по лоту 1 будут завершены в 2004 году*. Тендер на секцию дороги Шемкир-Газах (из 4-х контрактных лотов) находится на стадии пригласения на участие. Время тендера находится вне первоначального расписания и оставшиеся *контракты предположительно будут присуждаться в IV квартале 2003-го года*. Завершение строительных работ по дороге Шемкир-Газах очевидно опоздают к дате завершения проекта на 6 месяцев, как детально описанно в секции 5 данного отчёта.

Субкомпонент 1.3 Содействие ГРП

Консультант (LBSA) осуществляет ежедневное содействие ГРП, включая предоставление оборудования для ГРП, обеспечение заработной платой, обучающую сессию по реализации проектов, оплачиваемые международными организациями. LBSA будет продолжать оказывать содействие, как то требуется по Техническому Заданию, до завершения проекта.

Субкомпонент 1.4 Технический Контроль над проектом Tacis «Реконструкция двух мостов Гасан Су Чай и Шемкир»

Рабочая Программа Подрядчика не была ещё предоставлена Консультанту по Контролю над Строительством. *Подрядчик намеревается завершить работы в IV квартале 2003-го года*. Проекты, программа работ должны быть предоставлены как можно скоро для того, чтобы дать возможность консультанту по контролю выполнить свои обязанности, как то требуется.

3.3 Планирование Компонента 2: Разработка Анализа по Модернизации Дороги Потитбилиси-Красный Мост в Грузии

Работы были начаты с прибытием в Тбилиси 17-го июня Инженера-Мостовика от LBSA. Следовательно, Первоначальный Отчёт будет в августе, Отчёт о Прделанной Работе – в октябре, *Черновой Вариант Завершающего Отчёта – в декабре и Завершающий отчёт в апреле 2004 года*.

3.4 Планирование Компонента 3: Проект и Подготовка Тендерных Документов по Трёх Тоннелям на Дороге от Ванадзор до Грузинской Границы в Армении

Работы начались в мае 2003-го года. Первоначальный Отчёт выпущен в июле, Черновой Вариант Завершающего Отчёта будет издан в январе 2004-го года. Два технических отчёта до настоящего времени уже были изданы, которые частично охватили цель Первоначального Отчёта. Первоначальный Отчёт в требуемом формате запланированно должен быть *предоставлен в первой неделе августа.*

4. Развитие Проекта на Отчётный Период

4.1 Визит Руководства, Связанный с Развитием Проекта LBSA

Г-н Синьор, Директор Проекта LBSA, провёл рабочий визит с 13-20 июля с целью проведения обзора развития проекта и принятия необходимых действия для обеспечения удачной реализации Консультирующих Услуг. Г-н Синьор принял участие в важных встречах в Министерстве Транспорта с целью завершения определения новых положений, касаясь проектного партнёра и клиента в Азербайджане. Г-н Синьор принял участие во встрече в мониторинге по проектному развитию, проводимому Монитором Tacis – г-ом Торнике Готсиридзе, который прибыл в Баку 14-го июля с целью проведения проектного обзора. Это помогло получить ценные рекомендации от монитора по улучшению Отчёта о Развитии Проекта за 6 месяцев.

4.2 Tacis Мониторинг по Развитию Проекта

LBSA тщательно изучил замечания Монитора, предоставленные по Первоначальному Отчёту о проете. Замечания были обсуждены с Торнике Готсиридзе в тбилисском мониторинговом офисе Tacis во время визита Грузинского Компонента и.о. Менеджера Проекта. Мониторинг Азербайджанского Компонента был проведён в июле в Баку. И как следствие тому, были сделаны ценные заключения по улучшению выполнения проекта и проетного отчёта. К примеру, пришли к согласию, что Проектные Компоненты следует проверять с точки зрения унификации понимания специфических проектных целей. Таким образом, было предложено и использованно в данном отчёте обновлённое определение компонентов. Было предложено Три Компонента по местонахождению их действий: Азербайджан, Грузия и Армения. LBSA решил исключить компоненты Управление Общим Проектом и Передача Технологий как отдельные компоненты, поскольку запланированные действия по этим бывшим Компонентам фактически стали частью Компонентов 1, 2, и 3 (Азербайджан, Грузия и Армения).

4.3 Административный Визит и.о. Руководителя Проектной Группы в Армению и Грузию

И.О. Руководителя Группы осуществил с 1-7 июля 2003-го года административный визит в Армению и Грузию. Во время этого визита был проведён обзор по развитию проекта в организациях партнёра по проекту, а также административные визиты с суб-консультантами LBSA. Данный визит оказал поддержку в планировании дальнейших проектных действий.

4.4 Проектные Достижения по Сравнению с Запланированными Результатами

4.4.1 Развитие Компонента 1: Обзор Проекта, Контроль над Строительством и Содействие Группе по Реализации Проекта в Азербайджане

Административные изменения: новый партнёр по проекту для Азербайджанского Компонента

Развитие работ по проекту в Азербайджанском Компоненте претерпело ряд изменений в административном составе проекта – партнёров по проекту. Президентский Указ от 10-го июня ликвидировал Государственный Концерн «Азеравтохол» и перевёл организации по дорожной секции под ответственность Министерства Транспорта Азербайджана. Неофициальный перевод Президентского Указа даётся в Приложении 1. Группа от LBSA провела встречи с новым управленческим составом Дорожной Секции и адресовала письмо Министерству Транспорта с запросом о предоставлении разъяснений с определением представителей Клиента и подтверждении Консультанта по Контролю над строительными работами по проекту. Управленческий состав Министерства Транспорта провёл встречу, при этом пригласив заинтересованных официальных лиц от Трасеса, Мониторов Tасis, Подрядчиков и Консультанта. Министерство Транспорта отправило соответствующее письмо в офис Трасеса и Консультанту с назначением уполномоченного представителя Клиента (г-на Джавида Гурбанова) и подтверждением полномочий Консультанта (LBSA) и ГРП в реализации строительных работ. Письма прилагаются в Приложении 1.

Развитие Субкомпоненту 1.1 Обзор Проекта и Контрактных Документов

В предложении консультанта «Обзоры по Проектам» были запланированы на первые 4 недели проекта. Тем не менее, проект шёл по своему развитию, отличному от графика, указанного в Техническом Задании. К примеру, два из шести контрактных пакетов уже были объявлены на тендер и присуждены. Таким образом, Консультант осуществил обзор проекта во время приведения его в исполнение. Обзор контрактных документов был проведён во время приведения в исполнение двух контрактов: «Реабилитация Дороги Гянджа-Шемкир» и «Реконструкция Двух Мостов».

Обзор проекта двух мостов (перепроектированные подрядчиком) находятся на завершающей стадии и вероятнее всего будут завершены *во второй неделе августа*. Зарубежный Инженер-Мостовик от Консультанта - г-жа Элени - была пригласена 30 апреля 2003-го года. Г-жа Элени составила Черновой Вариант Отчёта по Обзору Проекта. Она попросила (в июне) у Разработчика Проекта – Азеркорпу – предоставить замечания по её наблюдениям (Отчёт по Обзору Проекту даётся в Приложении 2). Руководитель Группы и Резидент Инженер обсудили необходимость прислушаться к замечаниям Инженера-Мостовика во время встречи 20-го июня, проведённой в головном офисе Азеркорпу. Тем не менее, замечания всё ещё не были приняты во внимание Разработчиком Проекта. Группа LBSA намеревается нанять Местного Инженера-Мостовика для завершения обзора и потребовать удовлетворительной совместной работы в Обзорах Проекта со стороны Разработчика Проекта. Кроме обзоров Консультанта, требуются соответствующие технические обзоры и одобрение со стороны Государственного Комитета по Архитектуре и Строительству (ГОССТРОЙ), согласно местной инженерной практике. Обзоры на данный момент всё ещё разрабатываются.

Обзоры по секции дороги Гянджа-Шемкир должны быть усовершенствованы из-за расхождений в топографических данных. Топографические данные были найдены неточными в координатах и уровнях. Топографические данные существующего уровня земли показали, что ошибки непоследовательно расходятся до 75 см в первых 7 км дороги. От 7км до 21км в топографических данных наблюдается более или менее устойчивые ошибки в уровнях. Согласно грубым расчётам консультанта, следующие уровни земли без изменений в проектированном продольном профиле должны привести к дополнительным 35-40,000 кубических метров земельных работ. Туран – Подрядчик по Строительным Работам адресовал своё письмо «Азеравтохол» (от 9-го июня), уведомляя о существующих топографических расхождениях и требуя предоставления соответствующих проектных чертежей для выполнения строительных работ. В офисе г-на Гараисаева с участием Подрядчика и Консультанта была проведена встреча (20-го июня) по техническим вопросам по поводу исправлений в проектах. Тем не менее, решения, принятые во время этой встречи, были по разному истолкованы Консультантом и Подрядчиком, и Туран

отправил письмо от 8-го июля, уведомляя, что решения во время Технической Встречи от 20-го июня были неверно истолкованы. Клиент – Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса (г-н Джавид Гурбанов) адресовал письмо с инструкциями от 14-го июля, требуя Консультанта совместно с Подрядчиком подготовить исправления к проектам и предоставить их на одобрение Клиенту. Было предложено, чтобы проектированный продольный профиль был модифицирован без увеличения сметы. LBSA на данный момент проводит топографические измерения совместно с Подрядчиком, с целью устранения возникшего вопроса к 15 августа 2003-го года. LBSA по контракту не несёт никакой ответственности за перепроектирование секций дороги, но для удачного развития проекта LBSA высказал свою готовность в оказании поддержки Клиенту с целью преодоления возникшей ситуации. LBSA ожидает, что Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса предоставит своего инженера-проектировщика для принятия участия в проектных изменениях, также как и в принятии формальной ответственности за проектные изменения.

Тендерные документы по лотам 1-4 секции дороги Шемкир-Газах были потребованы от ГРП с целью проведения обзора и документация по 2-м лотам была получена в июле. ГРП на данный момент готовит оставшийся комплект документов, чтобы представить их на обзор Консультанту. Обзоры Проекта и Тендерных Документов по лотам 1-4 ожидаются что будут завершены к сентябрю 2003-го года..

Субкомпонент 1.2 Контроль над Строительством Дороги Гянджа-Газах

Контракт по строительным работам на секции дороги Гянджа-Шемкир уже начат. Тем не менее, Проектные (топографические) расхождения были найдены и соответствующие измерения были проведены, как то описывается выше. Касаясь проекта, расхождения могут сказаться на дате завершения строительных работ. Проектные данные кратко представлены в нижеследующей таблице и для более подробной информации Резидент Инженер подготовил Квартальный Отчёт и представил его следующим получателям: Клиент (Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса), Бакинский Офис Трасеса и Всемирный Банк.

Таблица 4.1 Данные по Развитию Строительных Работ

Контракт о Работах CW 2002-1	
Открытие Тендера	14 мая 2002
Присуждение Контракта Пункт 33.2	30 декабря 2002 по MAP
Письмо о Принятии выдано 33.1	24 марта 2003
Соглашение по Контракту Подписано Пункт 33.3	9 апреля 2003
Тендерная Сумма	28,749,462,180.50 Азери Манаты
Контрактная Сумма Пункт 15.3	29,903,403,179.00 Азери Манаты
Дата Начала Контракта	21 апреля 2003
Дата Завершения Контракта	21 июля 2004
Программа Работ получена	18 апреля 2003
Последняя Проверка Программы Работ	30 апреля 2003
Стоимость Работ по сей день	3,501,084,057.00 Азери Манаты
Изменения	Нет
Полученная Авансная Выплата	5,980,680,936.00 Азери Манаты
Выплаты	0%
Задержки	Нет
Требования	Нет
Затраченное сей день время	71
Оставшееся по сей день время	387

Контракты с CW 2003-1 по CW 2003-4 Реабилитация и улучшение секций дороги Шемкир - Газах

На сегодня Тендер не был объявлен. ГРП подготавливает тендерное расписание как указывается ниже:

Таблица 4.2 Тендерное Расписание

Работы	Даты
Согласование Тендерных Документов со Всемирным Банком	До 30 –го июня 2003
Учреждение Тендерной Комиссии	До 30 –го июня 2003
Уведомление о Тендере в местных и зарубежных газетах	
Распространение уведомлений по посольствам	1-ое июля 2003
Продажа тендерных документов Претендентам	2 –ое июля 2003
Последний срок представления Тендерных Предложений Претендентами в Корпорацию	2 –ое июля 2003
Рассмотрение Тендерных Предложений, согласование Приблизительных Подсчётов со Всемирным Банком и Министерством Транспорта в течение 60 дней	20 –ое августа 2003
Подписание Контракта с Подрядчиком. Через 28 дней после записи	До 18 –го ноября

Процесс Тендера немного запаздывает с указанной датой в расписании, но тем не менее, ожидается, что контракты будут подписаны в IV квартале или же к концу 2003 года.

Субкомпонент 1.3 Содействие ГРП

Штатное расписание ГРП и её членов было одобрено Всемирным Банком и Консультант следует утверждённому бюджету ГРП в финансовых операциях. Согласно Техническому Заданию, ГРП должна состоять из штата 4 основных сотрудников. Это:

- a) Инженер Дорожник, действующий как директор;
- b) Финансовый Специалист;
- c) Специалист по Закупкам;
- d) Переводчик.

Консультант осуществляет ежедневное содействие ГРП, включая предоставление оборудования для ГРП, обеспечение заработной платой, обучающую сессию по реализации проектов, оплачиваемые международными организациями. Материалы по Трейнингу даются в Приложении 3.

ГРП попросила Консультанта организовать тренинговые курсы на английском языке для ГРП и Местных Инженеров, при этом делая ударение на дорожной терминологии. Консультант намеревается предоставить такой тренинг, используя имеющиеся операционные источники для тренинга и действия, основанные на нанимании педагога английского языка или на том, чтобы отправить членов ГРП на утверждённые Британским Консульством курсы, предложенные в Баку. Консультант также попросил ГРП предоставить статус проекта ЕБРР с целью предоставления дальнейшей поддержки, если то требуется.

Субкомпонент 1.4 Технический Контроль над проектом Tacis «Реконструкция двух мостов Гасан Су Чай и Шемкир»

Формально, работы ещё не начаты. Тем не менее, Подрядчик продолжает работы на строй площадке и её дворе. Работы ведутся на собственный риск Подрядчика, поскольку проекты по контракту формально не были утверждены консультантом и ГОССТРОЙ

(государственный комитет по строительству и архитектуре). Программа Работ Подрядчика всё ещё не была представлена консультанту по контролю над Строительством. Проектные данные в кратце изложены в нижеприведённой таблице и для более подробной информации Резидент Инженер составил Квартальный Отчёт о Прделанной Работе и отправил его Клиенту (Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса), Офис Трасеса в Баку и во Всемирный Банк.

Таблица 4.3 Проектные Данные

Контракт о Работах Euroaid/112944/CN/AZ	
Открытие Тендера	
Присуждение Контракта	27 –ое декабря 2002
Соглашение по Контракту Подписано	27 –ое декабря 2002
Тендерная Сумма	1,424,017.80 Евро
Контрактная Сумма	1,424,017.80 Евро
Дата Начала Контракта	10 –ое марта 2003
Дата Завершения Контракта	4 –ое ноября 2003
Программа Работ получена	Нет
Запланированные Работы по сей день	Мобилизация 50%
Работы, завершённые по сей день	Мобилизация 50%
Стоимость Работ по сей день	0.00 Евро
Изменения по исправленному проекту моста за счёт Подрядчика	Нет
Полученная Авансная Выплата	284803.56
Выплаты	0%
Задержки	Работа ещё не начата
Требования	Письмо о Намерении–продление времени
Затраченное сей день время	116 дней
Оставшееся время	122 дней

4.4.2 Развитие Компонента 2: Разработка Анализа по Модернизации Дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост в Грузии

Работы были начаты с прибытием 17-ого июня в Тбилиси Инженера-Дорожника от LBSA. Были проведены дорожно-транспортные расчёты по 5 основным пунктам вдоль дороги. Субконсультирующее соглашение было заключено с Трансдорпроект. Согласно плану Консультанта, отчёт будет представлен со следующим содержанием:

Таблица 4.4 Содержание Отчёта по Разработке Анализа

Том	I	Объяснительные заметки и Таблицы Основных Работ
Том	II	Чертежи и Фотоснимки
Том	III	Экономика Дорожного Транспорта
Том	IV	Выводы и Рекомендации

Техническое Задание предопределяет то, что существующая дорога и альтернативы должны быть сравнены с автомагистральными стандартами. LBSA намеревается рассмотреть две альтернативы:

- Первая альтернатива будет состоять из улучшения уже существующей дороги до автомагистральных стандартов.

- Вторая альтернатива постарается избежать все оседания (используя новую ось). Сметы и экономические затраты будут рассчитываться на обе альтернативы.

Техническое Задание требует, чтобы составление смет было точным и в пределах $\pm 10\%$. Поскольку основное расположение будет выполнено на карте масштабом 1: 50,000, кажется, что такое требование не будет достигнуто. Мы предлагаем попытаться быть точными в пределах $\pm 20\%$, учитывая ограничения относительно масштаба имеющихся карт.

Более подробная информация по развитию проекта будет представлена в Первоначальном Отчёте по Грузинскому Компоненту к 15-му августу 2003 года.

4.4.3 Компонент 3: Проект и Подготовка Тендерных Документов по Трёх Тоннелям на Дороге от Ванадзор до Грузинской Границы в Армении.

Работы были начаты в мае 2003 года. Два технических отчёта уже были составлены: Отчёт об исследовании строй площадки и Геотехнический Отчёт. Топографические исследования завершены и разрабатываются строительные планы.

Отчёт об исследовании строй площадки предоставляет выводы о типах реабилитационных работ по тоннелям как то описывается ниже:

Тоннель 1 (км 25+460): мы рекомендуем интенсивную реабилитацию транспортного тоннеля №1, во время поддержания существующей чистки, также как и радиуса горизонтальной кривой. Реабилитация включит проезжую часть дороги, дренаж, осветительные приборы, обшивка, вентиляция и противопожарные средства.

Тоннель 2 (км 31+200): мы рекомендуем интенсивную реабилитацию транспортного тоннеля №2, увеличение чистки на высоте путём понижения проезжей части дороги. Усовершенствования затронут дренажную систему, осветительные приборы и декоративную облицовку тоннеля также предлагаются для большей безопасности и лёгкого поддержания.

Тоннель 3 (км 31+910): мы рекомендуем интенсивную реабилитацию транспортного тоннеля №1, во время поддержания существующей чистки, также как и радиуса горизонтальной кривой. Реабилитация включит дренаж, осветительные приборы, вентиляцию и противопожарные средства.

4.5 Отклонения от начального плана и их причины

Отклонения от начального планирования наблюдаются в обзоре проекта, контроле над строительством по реабилитации дороги Гянджа-Газах, и в Строительстве двух мостов. Причины этих отклонений подробно объясняются в секции 4.4.1.

Компоненты в Армении и Грузии соответственно начались в мае и июне. Задержки, по сравнению с изначально запланированной начальной датой (январь - согласно изначальному расписанию, указанному в предложении от LBSA – является первым месяцем проекта), появились из-за удобства полевых исследований и изучений горных условий.

4.6 Специфические Действия, необходимые со Стороны Местных Властей – включая Относящуюся Координационную Группу – и/или Европейской Комиссии

В действительности, специфические действия со стороны местных властей, включая Региональную Координационную Группу Трасеса и Европейский Союз, предоставлены для устранения возникших проблем во время реализации проекта. Например, Менеджер Проекта ЕС несёт прямую ответственность за ожидаемые изменения проекта в Строительстве двух мостов, проблема эта была обсуждена и было принято решение без затянувшихся задержек. Министерство Транспорта Азербайджана предприняло быстрые действия по установлению

ответственностей, предупреждая дополнительные задержки в реализации проекта по Азербайджанскому Компоненту, связанные с ликвидацией «Азеравтоюл». Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса, последующая организация после «Азеравтоюл», предпринял ряд мероприятий по устранению проктных расхождений и отослал письмо с инструкциями непосредственно Консультанту по Контролю. Региональный офис Тгасеса, осуществляя прямую поддержку в реализации Строительства двух мостов, организовал встречи по техническим вопросам с подрядчиком Азеркорпу.

Тем не менее, проект требует проведения в ближайшее время от Партнёров по Проекту следующих действий:

Компонент 1: Азербайджан

Консультант по Контролю работает над исправлениями проектов согласно письму Департамента Дорожно-Транспортного Сервиса от 14-го июля 2003 года. LBSA также работает над исправлениями, хотя и формально не отвечает за перепроектировку секций дорог. Таким образом, LBSA в настоящее время ведёт переговоры с ГПП и Департаментом Дорожно-Транспортного Сервиса по вопросу о привлечении их Инженера-Проектировщика для приступления к работам на завершающей стадии и принятия формальной ответственности за перепроектировку секций дорог, при этом осуществляя проверки и подтверждая новые проектированные оси. LBSA выражает свою готовность в оказании поддержки любым образом на усмотрение консультанта по контролю, включая подготовку предложенных новых вертикальной оси и, если понадобится, соответствующего поручения об изменении контракта. Консультант надеется решить проблему к 15-му августу 2003 года.

Касаясь Реконструкции двух мостов, Консультант по Контролю надеется, что Азеркорпу (Подрядчик) будет соблюдать свои контрактные обязанности, предоставив программу работ, как то требуется, следуя строительным спецификациям (включая установку тестирующего оборудования на строй площадке, оборудование для офиса на площадке и т.д.).

Компонент 2: Грузия

LBSA в настоящее время завершает работу над Первоначальным Отчётом с деталями дальнейших работ по разработке анализа. Консультант ожидает, что Партнёр по Проекту и ЕС предоставят свои комментарии с рекомендациями для консультанта по выполнению анализа по двум альтернативным вариантам: *магистральная дорога по новой оси и усовершенствование существующей дороги до магистральных стандартов* (два альтернативных варианта). Поскольку точности в составлении смет не может быть достигнуто в пределах +-10% используя карты масштабом 1:50,000, Консультант предлагает утвердить расчёты в пределах +-20%.

Компонент 3: Армения

LBSA намеревается предоставить Первоначальный Отчёт. Тем не менее, уже готов Технический Отчёт об Исследовании Трёх Тоннелей, где консультант представляет основные варианты по реабилитации каждого тоннеля. Необходимо просмотреть заключения по Технического Отчёта и утвердить основной масштаб предложенных работ по реабилитации (черновой вариант технического отчёта даётся в Приложении 4).

Форма 4.1 :Отчёт о Развитии Проекта

Название Проекта : Реабилитация Кавказских Магистралей		Номер Проекта : Europeaid/113179/C/SV/MULTI				Страна: Азербайджан, Грузия, Армения		Стр : 1 из 4							
Период планирования : январь 2003 – июнь 2003		Подготовлен: 27 июля, 2003				Консультант ЕК : LBSA									
Цели Проекта: Компонент 1: Контроль над 6 проектами по строительным работам, содействие ГРП, Компонент 2: Разработка анализа, Компонент 3: Проект и Тендерные Документы по трём тоннелям															
No	Выполненные Действия	В течение 2003 Месяцы						Вклады							
								Консультирующий штат ЕК		Противная Сторона		Оборудование и Материал		Остальное	
		1	2	3	4	5	6	Запланированно	Исползованно	Запланированно	Исползованно	Запланированно	Исползованно	Запланированно	Исползованно
1	Компонент 1: Азербайджан														
1.1	Субкомпонент 1.1: Обзор проекта и тендерных документов							35	14.53	97	8	н/д	н/д	н/д	н/д
1.1.1	Дорога Гянджа-Газах: Лот 1 Гянджа -Шемкир 2002-1 Лот 1 Шемкир-Дор. Станция Лот 2 Дор. Станция -Товуз Лот 3 Товуз –Дор. Станция Лот 4 Дор. Станция Газах														
1.1.2	Реконструкция двух мостов														
1.2	Субкомпонент 1.2 Контроль над Строительством Дороги Гянджа-Газах							220	91	2420	72	н/д	н/д	н/д	н/д
1.2.1	Лот 1 Гянджа-Шемкир														
1.2.1.1	Мобилизация Консультанта														
1.2.1.2	Предстроительные консуьлт. услуги														
1.2.1.3	Контроль над Строит-вом														
1.2.1.4	Отчёты о Развитии		X	X	X	X	X								

1.2.1.5	Последнее Принятие													
1.2.2	Лот 1 Шемкир-Дор. Станция	Ещё не начаты												
1.2.3	Лот 2 Дор. Станция-Товуз													
1.2.4	Лот 3 Товуз-Дор. Станция													
1.2.5	Лот 4 Дор. Станция Газях													
1.3	Субкомпонент 1.3: Содействие ГРП в реализации проектов Всемирного Банка и ЕБРР						(440)	(120)	22	0	20,000 евро	18.755 евро	н/д	н/д
1.3.1	Установление организации и структуры ГРП													
1.3.2	Обзор подходящих административных процедур и систем													
1.3.3	Совет и содействие ГРП в управлении и реализации проекта													
1.3.4	Совет и содействие ГРП в развитии и управлении процедурами, а также в набирании опыта в финансовом управлении контрактами													
1.3.5	Обеспечить поддержку и связи управлению Азеравтойола и ЕБРР, Всемирного Банка по необходимости													
1.3.6	Обеспечить административную поддержку ГРП в форме зарплат и оплате текущих расходов, офисного оборудования, трейнинг и транспорт						10	4						
1.4	Субкомпонент 1.4: Технический Контроль над						(220)	(91)	704	28	н/д	н/д	н/д	н/д

Форма 4.2: Отчёт об использовании ресурсов

Название проекта : Реабилитация Кавказских Магистралей		Номер Проекта : Europeaid/113179/C/SV/MULTI	Страна: Азербайджан, Грузия, Армения		Стр: 1 из 1
Период планирования январь – июнь 30, 2003		Подготовлено : July 27, 2003	Консультант ЕК: LBSA		
Цели проекта					
Ресурсы / Вклады	Общее запланированное	Запланированный период	Оставшийся период	Общее оставшееся	Доступный для оставшейся части
Кадры					
Зарубежные эксперты:					
<i>Долгосрочные:</i>					
Руководитель Группы	440	120	120	120	320
Резидент Инженер	440	91	91	91	349
Инженер Дорожник	220	11	11	11	209
<i>Краткосрочные:</i>					
Краткосрочные эксперты	103	32.8	32.8	32.8	70.2
Половина от суммы для международных экспертов	1203	254.8	254.8	254.8	948.2
Долгосрочные и краткосрочные местные эксперты					
Старшие	3310	236	236	236	3074
Младшие	2793	230	230	230	2563
Половина от суммы для местных экспертов	6103	466	466	466	5637
Половина	7306	720.8	720.8	720.8	6585.2
Оборудование и материалы	20,000 евро	20,000 евро	18,755 евро	18,755 евро	1,245 евро
Половина					

Форма 4.3 Отчёт о результатах

Название проекта: Реабилитация Кавказских Магистралей	Номер Проекта: Europeaid/113179/C/SV/MULTI	Страна: Азербайджан, Грузия, Армения	Стр: 1 из 3
Подготовлено: July 27, 2003		Консультант ЕК: LBSA	
Рельтаты	Отклонения от изначального плана + или - %	Причины отклонений	Комментарии по сложившимся трудностям и их решениям
<p>Компонент 1: Азербайджан</p> <p>Субкомпонент 1.1: Обзор проекта и тендерных документов</p> <p>Дорога Гянджа-Газах: Лот 1 Гянджа-Шемкир 2002-1 Лот 1 Шемкир-Дор. Станция Лот 2 Дор. Станция-Товуз Лот 3 Товуз-Дор. Станция Лот 4 Дор. Станция Газах</p> <p>Реконструкция двух мостов</p> <p>Субкомпонент 1.2 Контроль над Строительством дороги Гянджа-Газах</p> <p>Лот 1 Гянджа-Шемкир Мобилизация Консультанта Предстроительные консуьлт. услуги Контроль над строительством Отчёты о Развитии Последнее Принятие Лот 1 Шемкир-Дор. Станция Лот 2 Дор. Станция-Товуз</p>	<p>Отстаёт от расписания на 6 месяцев</p> <p style="text-align: center;">В процессе Остаёт от расписания Остаёт от расписания Остаёт от расписания Остаёт от расписания Остаёт от расписания</p> <p>Отстаёт от расписания на 6 месяцев</p> <p>Завершено Завершено</p> <p>В процессе, ожидаются задержки н/д Остаёт от расписания Остаёт от расписания</p>	<p>Топографические расхождения Документ представлен в июле 2003 Документ представлен в июле 2003 Документ представлен в июле 23 2003 Документ представлен в июле 23 2003</p> <p>Перепроектировкаизначальных контрактных документов</p> <p>Топографические расхождения н/д Ещё не объявлен на тендер Ещё не объявлен на тендер</p>	<p>Перепроектировка оси</p> <p>Не был завершён в сентябре</p> <p>Комментарии консультантaвсё ещё не выполнены проектировщиком</p> <p>Продолжается перепроектировка н/д Контракт должен быть подписан в IV квартале 2003 года</p>

Лот 3 Товуз-Дор. Станция Лот 4 Дор. Станция Газгах	Остаёт от расписания Остаёт от расписания	Ещё не объявлен на тендер Ещё не объявлен на тендер	
Субкомпопнент 1.3: Содействие ГРП в реализации проектов ВБ и ЕБРР	В процессе		Комментарий нет
Установление организации и структуры ГРП	В процессе		Комментарий нет
Обзор подходящих административных процедур и систем	В процессе		Комментарий нет
Совет и содействие ГРП в управлении и реализации проекта	В процессе		Комментарий нет
Совет и содействие ГРП в развитии и управлении процедурами, а также в набирании опыта в финансовом	В процессе		Комментарий нет
управлении контрактами	В процессе		Комментарий нет
Обеспечить поддержку и связи управлению Азеравтойола и ЕБРР, Всемирного Банка по	В процессе		Комментарий нет
необходимости	В процессе		Комментарий нет
Обеспечить административную поддержку ГРП в форме зарплат и	В процессе		Комментарий нет
оплате текущих расходов, офисного оборудования, трейнинг и транспорт	В процессе		Комментарий нет
Субкомпонент 1.4: Технический Контроль над проектом TACIS «Строительство двух мостов: Гасан Су Чай и Шемкир»	Остаёт от расписания	Проект не утверждён, план работы не представлен	Комментарии по проекту должны быть выполнены и проекты утверждены ГОССТРОЙ
Мобилизация Инженера Проектировщика моста	Завершено		Комментарий нет
Обзор проекта и Тендерных/Контрактных Документов	Комментарии использованы, Утверждение запаздывает		Комментарий нет
Встречи по технич. вопросам о просмотренных контрактных документах	Завершено		Комментарий нет
Предоставить ЕК и Азеравтойол расписание общего выполнения	Остаёт от расписания	Проект ещё не утверждён	Комментарии по проекту должны быть выполнены

5. Планирование Проекта на Следующий Отчётный Период.

5.1 Следующий Отчётный Период

Следующий Отчётный Период – июль-декабрь 2003. Данная секция отчёта представляет планы LBSA на следующий отчётный период.

5.2 Важные Наблюдения для успеха проекта.

Компонент 1: Обзор Проекта, Контроль над Строительством и Содействие Группе по Реализации Проекта в Азербайджане.

Субкомпонент 1.1 Обзор Проекта и Контрактных Документов

Во время подготовки данного отчёта, ГРП предоставила Тендерные Документы на оставшиеся секции дорог от Шемкира до Газаха (Лоты 1, 2, 3, и 4). Обзор Контрактных Документов будет важен для предоставления ранних замечаний Клиенту о каких-либо неточностях в Проектах. Также будет важно проверить данные геотехнических исследований, выборочно для общей совместимости.

Касаясь Строительства двух мостов (Гасаг Су Чай и Шемкир), разработчик проекта должен следовать замечаниям консультанта до того, как отошлёт проекты в ГОССТРОЙ на обзор и утверждение.

Субкомпонент 1.2 Контроль над Строительством Дороги Гянджа-Газах.

Контракт по строительным работам на секции дороги Гянджа-Шемкир отстают от расписания и вероятнее всего найденные Проектные (топографические) расхождения скажутся на дате завершения. Не смотря на задержки, *строительные работы по лоту 1 очевидно будут завершены в 2004 году.* Тендер на секцию дороги Шемкир-Газах (из 4 контрактных лотов) находится на стадии пригложения в участии. Процесс тендера отстаёт от изначального расписания и оставшиеся *контракты ожидаются, что будут присуждены в IV квартале 2003 года.* Завершение строительных работ по дороге Шемкир-Газах очевидно отстанет от даты завершения проекта приблизительно на 5 месяцев. В данной ниже таблице 4.2 приводится расписание тендерного процесса, предложенного ГРП и утверждённого Всемирным Банком. Тем не менее, это расписание также немного запаздывает. В случае, если тендерный процесс будет протекать строго по предложенному расписанию, дата завершения строительных работ отстанет от общего графика на 5 месяцев, принимая во внимание 18 месяцев для реализации строительных работ, указанных в Инженерном Отчёте (часть тендерных документов). LBSA определил влияние задержки на требуемое кадровое обеспечение ресурсов и представил всё в **Таблице 5.1 Прогноз влияния задержек на требуемое кадровое обеспечение ресурсов (Компонент 1).** Данная таблица также предлагает объединить / изменить требуемые позиции, основываясь на действительные нужды контроля. LBSA также рекомендует объединение классификации краткосрочных и долгосрочных местных экспертов; для интересов проекта, LBSA намеревается нанять долгосрочных экспертов для выполнения краткосрочных заданий, основываясь на их лучшем знании проекта. Это объединение не скажется на оплатах, поскольку нет никакой разницы в дневных расценках между долгосрочными и краткосрочными местными экспертами (разница существует между Старшими и Младшими сотрудниками). Другими словами, LBSA предлагает отменить классификацию местных экспертов на долгосрочных и краткосрочных экспертов (во всех проектных компонентах) и только сохранить классификацию старших и младших экспертов. Другое предложение на рассмотрение относится к рабочим дням в месяц. Для того, чтобы гарантировать сферу дневных действий подрядчика соответствующем контролем, LBSA вводит 6 рабочих дней в неделю вместо изначальных 5 по расписанию. Влияние задержек на требования

Субкомпонент 1.3 Содействие ГПП

Консультант (LBSA) осуществляет ежедневное содействие ГПП, включая предоставление оборудования для ГПП, предоставление заработной платы, обучающую сессию по реализации проектов, оплачиваемые международными организациями. LBSA будет продолжать оказывать содействие, как то требуется по Техническому Заданию, до завершения проекта.

ГПП как и группа LBSA должна иметь как можно скоро нормальный рабочий офис. Группа LBSA и ГПП переместились во временный офис с ограниченным пространством, что связано с ремонтными работами в основном здании Департамента Дорожно-Транспортного Сервиса. Ремонтные работы ведутся довольно быстро и скорее всего, в ближайшее время у ГПП и группы LBSA будут лучшие рабочие условия. Тем не менее, в переезде на новый офис есть и хорошая сторона. Из-за плотного местонахождения, общение между ГПП и LBSA ведутся чаще. Консультант также намеревается помочь ГПП в развитии проекта, финансируемого ЕБРР, что является частью требований Технического Задания. Таким образом, Консультант попросил ГПП подготовить отчёт о текущем состоянии проекта и описать требуемое содействие со стороны LBSA в проекте ЕБРР. Согласно официальному запросу ГПП в необходимости трейнинга, трейнинг по английскому языку, сфокусированный на дорожной терминологии, будет организован для членов ГПП и местных экспертов, работающих на строй площадке. Основной целью поддержки ГПП будет оказано в тендерном процессе и ежедневном управлении контрактом и администрации.

Субкомпонент 1.4 Технический Контроль над Проектом Tasis «Реконструкция двух мостов Гасан Су Чай и Шемкир»

Программа работ Подрядчика ещё не была представлена консультанту по контролю над строительством. *Подрядчик намеревается завершить работы в IV квартале 2003 года.* Проекты, программа работ должны быть предоставлены как можно скоро, чтобы дать возможность консультанту выполнить его обязанности. Субкомпонент развивается очень медленно. Некоторое развитие было заметно после ряда административных встреч, проведённых в Региональном офисе Трасеса, в офисах консультанта и подрядчика, а также в выездном офисе. Главной целью является получение утверждения со стороны ГОССТРОЙ совместно с выполнением рекомендаций по обзору проекта.

Консультант ожидает получение программы работ от подрядчика, и она должна быть предоставлена как можно скоро.

Планирование компонента 1 представлено в Форме 5.1 План Операций на следующий период.

Компонент 2: Разработка Анализа по Модернизации Дороги Потти-Тбилиси-Красный Мост в Грузии

Работы были начаты с прибытием 17-го июня Инженера-Мостовика от LBSA. Следовательно, Первоначальный Отчёт будет в августе, Отчёт о Прделанной Работе – в октябре, *Черновой Вариант Завершающего Отчёта – в декабре и Завершающий Отчёт в апреле.*

Планирование Компонента 2 представлено в таблице 5.1 План Операций на следующий период.

Компонент 3: Проект и Подготовка Тендерных Документов по Трём Тоннелям на Дороге от Ванадзор до Грузинской Границы в Армении

Работы были начаты в мае 2003 года. Первоначальный Отчёт будет составлен в июле. Два технических отчёта уже были подготовлены, которые частично

охватывали цель Первоначального Отчёта. Первоначальный Отчёт в требуемом формате запланированно должен быть *предоставлен в первой неделе августа*.

Планирование компонента 3 представлено в форме 5.1 План Операций на следующий период.

5.3 Предложения по регулированию общим планированием и последствия

Как описано в секции 5.2, в субкомпоненте 1.1 наблюдаются задержки, которые будут в реализации контроля над строительством в реабилитации дороги Гянджа-Газах. Влияние задержек на требуемое кадровое обеспечение ресурсов указано в таблице 5.1.

Начальная дата Компонента 2 Грузия и Компонента 3 Армения, в июне и соответственно в мае, не скажется реализации всего проекта. Будучи сроком в 10 месяцев, эти компоненты будут завершены в течение периода контракта об услугах (24 месяца).

1.4	Субкомпонент 1.4: Технический Контроль над проектом TACIS «Строительство двух мостов: Гасан Су Чай и Шемкир»																	(110)	302	н/д	н/д		
1.4.1	Мобилизация Инженера Проектировщика моста																						
1.4.2	Обзор проекта и Тендерных/Контрактных Документов																						
1.4.3	Встречи по технич. вопросам о просмотренных контрактных документах																						
1.4.4	Предоставить ЕК и Азеравтойол расписание общего выполнения																						
1.4.5	Технический Контроль над Контрактом																						
1.4.6	Проверки и контроль																						
1.4.7	Выпуск Сертификаты о Принятии																						
1.4.8	Подготовка финансовых документов																						
1.4.9	Подготовка Отчётов по Развитию Проекта		X		X		X		X		X		X		X								
2	Компонент 2: Грузия Разработка анализа по модернизации дороги Потн-Тбилиси-Коасный Мост в Грузии																			(144)	1200	н/д	н/д
2.1	Сбор данных и Исследований																						
2.2	Разработка технич. спецификаций																						
2.3	Оценка Окружающей Среды																						

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ŞAHİUAN

MECLİSİNİN ORQANI

№ 1000

www.azərbaycannews.az

ƏSASNAMƏNİN ORQANI

Şahıuanın Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi haqqında Əsasnəmənin təsdiq edilməsi barədə

Azərbaycan Respublikası prezidentinin fərmanı

Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinin fəaliyyətini təmin etmək məqsədi ilə **qərara alıram**:

1. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi haqqında Əsasnəmə təsdiq edilsin (əlavə olunur).

2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti:

- on gün müddətində Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin mərkəzi aparatının işçilərinin say həddini və Nazirliyin 2003-cü il üçün xərclər smetasını təsdiq etsin;

- bir ay müddətində normativ hüquqi aktların bu fərmana uyğunlaşdırılması barədə təkliflərini hazırlayıb Azərbaycan Respublikasının prezidentinə təqdim etsin;

- Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi ilə birlikdə özəlləşdirilməsi məqsədə uyğun hesab olunan nəqliyyat-yol kompleksini müəssisə və təşkilatlarının siyahısını hazırlayıb 3 ay müddətində Azərbaycan Respublikasının prezidentinə təqdim etsin;

- bu fərmandan irəli gələn digər məsələləri həll etsin.

3. Azərbaycan Respublikasının "Azəravto-nəqliyyat" Dövlət Konserni və "Azəravtoyol" Dövlət Şirkəti ləğv edilsin və onların tərkibində olan müəssisələr, təşkilatlar və digər obyektlər Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin tabeliyinə verilsin.

4. "Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin icrasının təmin edilməsi barədə" Azərbaycan Respublikası prezidentinin 2001-ci il 3 noyabr tarixli 594 nömrəli fərmanının 1-ci bəndindən "formalaşdırılmalı" müvəqqəti olaraq Azərbaycan Dövlət Xəzər Gəmiçiliyi" sözləri çıxarılsın.

5. Dəniz gəmiçiliyi sahəsində aparılan siyasətin, habelə BMT-nin Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı və digər beynəlxalq dəniz təşkilatları

ilə əməkdaşlığın, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq dəniz konvensiyalarının icrasına nəzarətin həyata keçirilməsi səlahiyyətləri Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinə tapşırılsın.

6. Azərbaycan Respublikasının Xarici İşlər Nazirliyinə tapşırılsın ki, bu fərmanın 5-ci bəndinə müvafiq olaraq dəniz gəmiçiliyi sahəsində aparılan siyasətin, habelə BMT-nin Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı və digər beynəlxalq dəniz təşkilatları ilə əməkdaşlığın, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq dəniz konvensiyalarının icrasına nəzarətin həyata keçirilməsi səlahiyyətlərini Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinə tapşırılması barədə BMT-nin Beynəlxalq Dəniz Təşkilatına müvafiq bildiriş göndərsin.

7. Dəniz gəmiçiliyi sahəsində müvafiq icra hakimiyyəti orqanının səlahiyyətlərini müvəqqəti olaraq Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə verilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası prezidentinin 2001-ci il 21 aprel tarixli 697 nömrəli sərəncamı qüvvədən düşmüş hesab edilsin.

8. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi:

- bu fərmanın 3-cü bəndində göstərilən Konsern və Şirkətin ləğvi ilə bağlı həmin sahələrin fəaliyyətini təmin etmək məqsədilə müvafiq hüquqi fəxslər yaratsın;

- bu fərmandan irəli gələn məsələləri həll etsin.

9. Bu fərman dərc olunduğu gündən qüvvəyə minir.

Heydər ƏLİYEV

Azərbaycan Respublikasının prezidenti

Bakı şəhəri, 10 iyun 2003-cü il

Səhiyyə işçilərinin əməkhaqlarının artırılması haqqında

aydıya görə baş
Tayyib Ərdəğana



AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ

№ 501/5 - NN

« 14 » 07 2003-il

TRACECA Koordinasiya
Qrupunun rəhbəri
cənab Mark Qreylə

Hörmətli cənablar,

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi Məsləhətçi Louis Berger SA firmasının 08 iyul 2003 – cü il tarixli məktubuna cavab olaraq aşağıdakıları nəzərinizə çatdırır:

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 10 iyul 2003-cü il tarixli 880 sayılı fərmanı ilə «Azəravtoyol» Dövlət Şirkəti ləğv edilmiş, onun tərkibində olan müəssisələr, təşkilatlar və digər obyektlər Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin təbəçiliyinə verilmişdir. Bununla əlaqədar Nəqliyyat Nazirliyinə tapşırılmışdır ki, həmin sahənin fəaliyyətini təmin etmək məqsədi ilə müvafiq hüquqi şəxs yaratsın. Nəqliyyat Nazirliyi tərkibində yeni yaradılmış «Yolnəqliyyatşəxsi» Departamenti Azərbaycan Hökuməti ilə Dünya Bankı Beynəlxalq İnkişaf Assosiasiyası arasında 25 iyul 2001-ci il tarixdə imzalanmış «Azərbaycan Magistral Avtomobil Yol Layihəsi, BİA Kredit № 3517 AZ» çərçivəsində görülən işlərin sifarişçisidir.

Sifarişçi adından qeyd olunan Kredit Müqaviləsi Layihələri üzrə səlahiyyətli şəxs «Yolnəqliyyatşəxsi» Departamentinin rəisi cənab Cavid Qurbanovdur.

Azərbaycan Hökuməti ilə Dünya Bankı Beynəlxalq İnkişaf Assosiasiyası arasında 25 iyul 2001-ci il tarixdə imzalanmış «Azərbaycan Magistral Avtomobil Yol Layihəsi, BİA Kredit № 3517 AZ» üzrə yaradılmış Layihə İşçi Qrupunun əvvəlki tərkibdə və vəzifə öhdəlikləri daxilində fəaliyyətlərini davam etdirmələrinə etiraz etmirik.

Avropa Birliyi tərəfindən «Gəncə – Qazax avtomobil yolunun reabilitasiyası və təkmilləşdirilməsi» Layihəsinin tikintisinə Texniki Nəzarətçi kimi seçilmiş Məsləhətçi Louis Berger SA firmasının FİDİC qaydalarına uyğun «Mühəndis» kimi fəaliyyətini davam etdirmələrinə etiraz etmirik və birgə əməkdaşlığın genişləndirilməsi üçün lazımi tədbirlər görəcəyik.

Hörmətlə,

Nazir



Z.MƏMMƏDOV

Surəti: Louis Berger Ltd Məsləhətçi
firmasının «Qafqaz Magistral
Avtomobil Yollarının Bərpası»
Layihəsinin Qrup rəhbəri
vəzifəsini icra edən
cənab K.Zuxurova

Surəti: Podratçı «Turan Xəzinədaroğlu
və Öztaş İş Ortaqlığı» Birgə
Müəssisəsinə



AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ
«YOLNƏQLİYYATSERVİS» DEPARTAMENTİ

№ 16/02 - YMS

«14» 07 2003-illr

LOUIS BERGER LTD MƏSLƏHƏTÇİ
FİRMASININ «QAFQAZ MAĞİSTRAL
AVTOMOBİL YOLLARININ BƏRPASI»
LAYİHƏSİNİN Qrup RƏHBƏRİ
VƏZİFƏSİNİ İCRA EDƏN
cənab K.ZUXUROVA

Hörmətli cənab Zuxurov,

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin «Yolnəqliyyatservis» Departamenti 08 iyul 2003-cü il tarixli məktubunuzda «Gəncə-Qazax avtomobil yolunun reabilitasiyası və təkmilləşdirilməsi» layihəsi barədə qaldırdığınız məsələləri araşdıraraq aşağıdakıları nəzərinizə çatdırır:

1. «Gəncə-Şəmkir avtomobil yolunun reabilitasiyası və təkmilləşdirilməsi» layihəsinin ilkin variantda tərtib edilmiş işçi cizgilərində geodezi yüksəkliklərin faktiki şəraitə uyğunsuzluğunu aradan qaldırmaq üçün Məsləhətçi Mühəndis həmin yüksəklikləri yenidən müəyyənləşdirərək işçi cizgilərdə müvafiq düzəlişlər etməlidir. İşçi cizgilərdə edilmiş düzəlişlər Podrat Müqaviləsinin qiymətinin artmasına gətirib çıxartmamalıdır. İşçi cizgilərdə bir ay müddətində düzəlişlər edilməli və bu düzəlişlər «Yolnəqliyyatservis» Departamenti ilə razılaşdırılmalıdır. Bu müddət ərzində podrat işlərinin dayanmaması üçün podratçının iş qrafikində düzəlişlər edilsin.

2. Şəmkir-Qazax avtomobil yolunun reabilitasiyası və təkmilləşdirilməsi» layihəsi, CW 2003 - 1, CW 2003 - 2, CW 2003 - 3, CW 2003 - 4 müqavilələri üzrə keçiriləcək tenderin yeniləşdirilmiş vaxt cədvəli, tender sənədləri və işçi cizgiləri yaxın vaxtda Sizə təqdim olunacaq.

3. Avropa Birliyi tərəfindən maliyyələşdirilən «Həsənsu çay və Şəmkir çay körpülərinin tikintisi» layihəsinin podratçısı «Azərkörpü» ASC – nin müqaviləsi ilə əlaqədar ortaya çıxan bütün nöqsanları ümumiləşdirib tədbirlər görülməsi üçün «Yolnəqliyyatservis» Departamentinə təqdim etməyi Sizdən xahiş edirik.

Hörmətlə,

 C.Q. QURBANOV

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Таблица Специфических Рекомендаций Проекта . Мост Шемкир Су Чай

Представленные на рассмотрение чертежи пролета 3x220м относятся к мосту со сплошной плитой. Эта плита совмещает 12 забетонированных железобетонных балок высотой 700мм, соединенных плитой толщиной 200мм, проходящей над промежуточными опорами. Балка, находящаяся в естественном залегании, с общей высотой 900мм и шириной 1000мм продольно бетонируется между балками на месте подпорок над промежуточными опорами.

Промежуточные опоры формируются у дна стены с размером 8000x1400мм и высотой 6300мм, и 6000мм для каждой промежуточной опоры. Два сборных эллиптических столба размером 800x1000мм и высотой 7000мм устанавливаются на самых концах стен. Сборная балка соединяет верхний конец столбов и создает платформу для поддержки плиты, которая ставится на поддерживающую поверхность. Общая высота промежуточных опор около 13м.

Основа соединяется с наголовником сваи, находящейся в естественном залегании, соединяющей уже существующие сваи.

Береговые устои моста состоят из четырех сборных эллиптических столбов размером 800x1000мм, соединяющихся со сборными балками размером 1200x800мм. Плита также устанавливается на подпорках моста.

Рекомендации

В Европейской практике для пролета с 22.0м обычная высота железобетонных балок приблизительно в 1.5 раза выше тех, которые используются в данном анализе, то есть около 1.3. Моделирование, использованное в анализах должно быть решеткой, но не плитой (элементами покрытия). Это приведет к абсолютно противоположному пониманию проекта.

Результаты анализов должны быть включены в представление. Описание модели и соответствующие решения должны содержать специфические ссылки на:

А: Вклады.

- Тип модели (например, решетка)
- Используемые части и анализы всех частей (т.е. промежуточных опор, балок, свай, плит)
- Фиксация (т.е. зафиксированный, закрепленный и т.д.)

Б: Результат:

- Смещение

Длина части плиты в естественном залегании, находящийся на поддерживающей площади равна 1,0м. Обычная практика советует использование компактных частей размером $1,5d$ на каждой стороне опоры, которые приведут к длине $3d=3 \times 0,9=2,7\text{м}$ для того, чтобы было возможным обеспечение сдвига у опор.

Европейская практика диктует использование как минимум одной поперечной балки в середине пролета для соединения продольных балок.

Длина забетонированных балок равна 21.2м. Осевое расстояние промежуточных опор равно 22.2м. По каждой промежуточной опоре проходит двойной ряд подпорок размером $0.3 \times 0.3\text{м}$, размещенных на расстоянии 0.35м от оси промежуточной опоры. Из вышесказанного следует, что забетонированная балка не может быть установлена на подпорках/устоях моста до бетонирования части плиты в естественном залегании. Прошу проверить и в последствии исправить.

Для бетонирования части плиты в естественном залегании толщиной в 20см должны быть использована временная опалубка. Обычно в Европейской практике, устанавливаются тонкие сборные плиты между балками, которые в последствии останутся на своем же месте и после бетонирования плиты. Объясните пожалуйста какие типы опалубок будут использованы в методе строения.

Расчеты должны включать анализы основных продольных балок для строительства и поэтапной доставки.

Проектные расчеты должны включать проверку на точность моделирования промежуточной опоры.

В представленном варианте моделирование промежуточных опор включает только сборные столбы высотой приблизительно 7.0м, не принимая во внимание действительную высоту промежуточных опор, которая равна приблизительно 13.0м. В результате, продольные смещения при землетресении очень малы. Также нет никаких расчетов для армирования на дне стен промежуточных опор.

Объясните метод конструирования основных сдвигов (антисейсмических опор(оставшихся), как показано на чертеже 5 из 29 под компактной частью плиты.

Сборные столбы промежуточных опор устанавливаются на краях стены промежуточных опор. Из-за высокого давления эта территория считается важной. Расчеты продольного армирования стен этой территории должны быть включены в анализ.

Проекты должны включать детали предложенных типов устоев подпорок моста и соединений (стыков), указанных в чертежах, и предоставить необходимую документацию.

Расчеты для крыльев моста также должны быть включены в анализ.

Параллельные уплотнения на обеих сторонах береговых устоев моста необходимы. Заметка должна быть добавлена к чертежам.

Проекты должны проверять максимальный процент армирования всех элементов.

Проекты должны проверять максимальность деформаций согласно параграфу 1.43 СНиП 2.05.03-84

Проекты должны проверку на содержание трещин согласно параграфу 3.95 СНиП 2.05.03-84

Основываясь на европейскую практику, некоторые общие комментарии должны быть применены:

- Арматура диаметром 32 или 40мм используется для железобетонирования балок. Проверка на содержание трещин может быть неудовлетворительной.
- Соединение и закрепление кажутся недостаточными.
- Сварка арматуры (в Великобритании не разрешается)

Гасан Су Чай

Представленные чертежи относились к мосту пролетом 3x18.0м. Верхняя конструкция состоит из 8-ми Т-образных сборных балок соединенных заполнением в естественном залегании. Промежуточные опоры производятся как порталные рамки с 2 столбами размером 0.80x1.00 и высотой 7.3 и 8.0м и соединяющая балка из сборных частей, соединенных в свою очередь бетоной частью в естественном залегании. Основание соединено с наголовником сваи в естественном залегании, соединяя уже существующие сваи. Оба береговых устоя моста и промежуточные опоры сборных частей соединены бетоном в естественном залегании.

Рекомендации.

Результаты анализов должны быть включены в представление. Описание модели и соответствующие решения должны содержать специфические ссылки на:

А: Вклады.

- Тип модели (например, решетка)
- Использованные части и анализы всех частей (т.е. промежуточных опор, балок, свай, плит)
- Фиксация (т.е. зафиксированный, закрепленный и т.д.)
- Тяжесть
- Материалы

В: Результат:

- Смещение

В европейской практике используется как минимум одна поперечная балка в середине пролета для соединения продольных балок.

Расчеты подножий должны быть включены в анализ. Существующие сваи должны быть разобраны так как они были сконструированы 10 лет назад и нет уверенности в том, что соединение с наголовником сваи будет надлежащим.

Расчеты должны включать анализ тяжестей, рассчитанный в проекте (свой вес, мертвый груз, тяжесть грузовиков – автомобилей, температуру, сейсмическую тяжесть, и т.д.)

Плиты должны включать адекватные средства для соединения Т – образных балок, как указано в чертежах дизайна, представленного КОСКС. Желательно использование плиты толщиной 20см.

Расчёты арматуры ниш для замены сборных колон должны быть включены в анализ.

Армирование сборных балок не включено в чертежи.

Соединение барьеров по безопасности к верхней плите не рассматривается адекватно.

Расчёты должны включать анализ основных продольных балок для конструкции и платформа для транспортировки.

Методы построения/ Предложения должны быть обеспечены, и в частности, для доставки бетона, арматуры, транспортировка сборных элементов, подъёмного крана, взятие образцов кубов и тестирование. Специфические ссылки должны относиться к потенциальным ущербам при транспортировке сборных балок.

Проект должен включать анализы свай и анализы подпорных стен, где то возможно.

Проекты должны включать анализ подходных плит.

Сопутствующее сжатие береговых устоев моста с обеих сторон необходимо. Такая заметка должна быть добавлена и в чертежах.

Проекты должны быть проверены на максимальный процент армирования всех элементов.

Проекты должны проверяться на на максимальную деформацию согласно параграфу 1.43 СНИП 2.05.03-84

Проекты должны включать проверку на соержжание трещин согласно параграфу 3.95 СНИП 2.05.03-84

Основываясь на европейскую практику, некоторые общие комментарии должны быть применены:

- Арматура диаметром 32 или 40мм используется для железобетонирования балок. Проверка на содержание трещин может быть неудовлетворительной.
- Соединение и закрепление кажутся недостаточными.
- Сварка арматуры (в Великобритании не разрешается)

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

“Строительство мостов Гасагн Су Чай и Шемкир” EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI

Семинар по Контрактным Процедурам,
проведённый 23-го мая 2003 года в офисе ГРП.

Список Участников

Г-н Дж. Тремлетт	Менеджер Проекта LBSA / Председатель (МП)
<i>Г-н С. Дочев</i>	Представитель Менеджера Проекта LBSA
<i>Г-н А. Годжаев</i>	Директор ГРП
<i>Г-н Г. Сафаров</i>	Эксперт по Закупкам ГРП
<i>Г-н Р. Гулиев</i>	Бухгалтер ГРП
<i>Г-н В. Ибрагимов</i>	Представитель ГК «Азеравтойол»
<i>Г-н И. Джамалов</i>	Представитель ГК «Азеравтойол»
<i>Г-н Кямал Рахид</i>	Резидент Инженер по Проекту Алят-Гази-Магоммед
<i>Г-н Толга Аксут</i>	Менеджер Проекта Алят-Гази-Магоммед

Заметки для Семинара по Контрактным Процедурам

Введение

Начальные времена, когда были сформированы правила и Почему

Общие правила контракта и Составление Контракта

Стороны Контракта

Заказчик и Обязанности

Подрядчик и Обязанности

Финансирующий Агент

Инженер

Обсуждение правил Контракта

Условия Контракта

Контрактные Аномалии

Введение

Этот Семинар обсудит основы элементарных знаний по современным методам строительства. Он включит в себя способы осуществления правил и обсудит роли каждой стороны, включая финансирующего агента, который фактически выделяет деньги для закупок (европейский английский) по контракту. Я также буду в общем обсуждать Условия Контракта, т.к. проекты в Азербайджане подчиняются правилам Всемирного Банка и/или правилам ЕК. Хотя я Сторонник FIDIC, который является чётким сводом условий, даже учитывая то, что 4-ый выпуск имел погрешности и неточности. Например, он не содержал Пункта 13.2, который был как Пункт 66, и к тому же Пункт 65.8 абсолютно не относился к Пункту 65.1-6.

Давайте начнём с некоторых определений, я сделаю ссылку на Подрядчика, где глава на площадке зовётся Инженер по Участку.

Инженер также именуется как Менеджер Проекта (как Инженер по FIDIC), но я буду использовать термин Инженер, чтобы избежать путаницы с общим Менеджером Проекта.

Также и Представитель Инженера имеет различные названия позиции, но далее он будет именоваться как Резидентный Инженер, или РИ.

Начальные времена, когда были сформированы правила и Почему

Процедуры Строительного Инженирования развивались в течение более, чем 150-летнего периода. Они основываются на правилах и принципах, установленные в 1820-х годах и связаны с такими знаменитыми именами как Стивенсон Телфорд МакАдам и Бруннель.

В течение начального периода строительства Заказчик искал Инженера с репутацией. Заказчик должен был быть местным Муниципалитетом города, или владельцем перевозочной компании, или аналогичным лицом, или корпоративной организацией. Фактически, Заказчик привлекал или нанимал Инженера практически так же, как заболевший человек нанимал врача. Инженер являлся профессиональным лицом и был независим от Заказчика и работал за плату. Его рекомендации (верительные грамоты) не подлежали обсуждению, так как он нанимался «под репутацию», а не как Служащий. Также никто и не задаёт вопросов врачу, хотя и должен оплатить его, как будто он его нанял. Заказчик, или более точнее, клиент, давал Инженеру краткое изложение или пояснение того, что он хотел, чтобы было построено, и мог выдать ему бюджетную расценку. Инженер работал совместно с Клиентом, чтобы предоставить схему и определить стоимость, и, если клиент давал согласие на проект, Инженер назначал и нанимал Подрядчика для строительства Работы. Поскольку обязанностью Инженера было присматривать за интересами клиента, он также должен был проверить оплачивает ли клиент услуги Подрядчика, который был нанят клиентом по совету Инженера. Чтобы быть честным со всеми сторонами, составлялся свод правил, в котором указывались все обязанности каждой из сторон, а также дальнейшие действия, если одна из сторон была не в состоянии выполнить эти правила. Также есть и разрешение для «Подрядчик»а с ним консультироваться по поводу повышения цен, так как он может быть не в состоянии оплатить дополнительные расходы, и должен был переделать Работы, чтобы они были в пределах бюджета. В течение времени, правила претерпевали поправки и стандартизировались, пока Общие Условия Контракта не были опубликованы. Некоторые конкретные изменения, которые приходят на ум, это случай, когда верховный судья сообщил Инженеру, что поскольку он не отметил, что предложенный метод работ Подрядчика был обречён на провал и проект потерпел крах, следовательно как Инженер он был вынужден оплатить ущерб, а не Подрядчик.

Термин Заказчик используется и по сей день. К сожалению, некоторые думают, что они контролируют все стороны, в особенности Инженера.

Общие правила контракта и Составление Контракта

Контракт определяется как соглашение между двумя сторонами на взаимной Выгоде. Он управляется сводом правил, которые осуществляются в проекте «независимым судьёй», или Инженером. Это не случай между Хозяином и Слугой,

на что потенциальным Заказчикам следует обратить внимания. Прибыль, получаемая Подрядчиком, составляют деньги. Это довольно просто.

Контракт формируется когда Тендер, который является предложением выполнения Работ, принят Заказчиком. Соглашение по Контракту является дополнительным документом, который оформляет любые спорные изменения и уточнения. Такой момент как задержка между Тендером и присуждением означает, что пункт вводится для изменения цены и нового показателя, возможно применяемый к части об иностранной валюте. Новые даты также являются частью соглашения. FIDIC Контракт не требует соглашения, но является желательным.

Стороны Контракта

Заказчик

Согласно Условиям Контракта ЕК, он рассматривается как Подрядная Организация. К сожалению, опыт предполагает, что такое название приведёт к неразберихе. Он является стороной, которая желает, чтобы проект был завершён. У него много обязанностей по контракту. Он ДОЛЖЕН обеспечить Подрядчика площадкой для работы, и он должен позволить Подрядчику, фактически, работать на площадке. Он в любом случае не должен вмешиваться. Он не может навязывать персонал Подрядчику или уволить кого-либо из его персонала. Правдой является то, что Инженер имеет полномочие, чтобы уволить персонал с площадки. Тем не менее, он должен иметь веские на то причины. Он также должен осознавать, что служащий имеет определённые права по Гражданскому Кодексу и Инженер будет ответственен, если судья обнаружит, что он поступил так со злобы, без всякого на то основания, что может привести к судебному иску со стороны Служащего. Заказчик также должен платить Подрядчику, как было то согласовано в условиях контракта, иначе подрядчик может подать на него в суд. Заказчик не должен думать, что он является Заказчиком, а Инженер и Подрядчик – его Служащими.

Подрядчик

При любых Условиях Контракта, Подрядчик является Подрядчиком. Он является стороной, которая предлагает выполнение Проекта за определённую выгоду, а именно – наличные. Возможно, единственно очевидная сторона. Он имеет специфические обязанности по Контракту.

Финансирующее Агенство

Во многих случаях сегодня оно представляется дополнительной стороной, которая возникла при организации финансирующего агента. Каждый Заказчик будет иметь источник денежных средств, будь то его собственные или из займа. Даже его собственные средства подчиняются правилам, которые он будет иметь, касаясь своего банковского счёта. Что же насчёт нашей ситуации, это является собой заём или даже безвозмездную передачу для завершения работ. В этих случаях заключается другой Контракт между Правительством Государства и МФИ. Этот Контракт налагает на Заказчика строгие ограничения, которые не известны Инженеру. Тем не менее, у меня есть опыт работы с ними в прошлом, и представляют собой Международный закон, о чём мне бы хотелось здесь упомянуть. Это контракт с Министерством Транспорта (как Заказчик), но если будут задержки по вине Министерства Железнодорожных Путей Сообщения или Финансов, то, будучи правительственным контрактом, Заказчик несёт ответственность за дополнительные расходы. Этот метод также применяется и к контрактам ЕК, когда Финансовая группа или Контрактные группы находятся не в ладах друг с другом, ответственность за оплату ложится на ЕК, являясь Подрядной Организацией (или Заказчик по FIDIC).

Группа по Реализации Проекта, ГРП

По правилам Всемирного Банка формируется Группа по Реализации Проекта, или ГРП. Эта группа должна заботиться о позиции Правительства и ответственна за повседневное управление проектом, ссылаясь на правила. Вновь у нас такая аномалия – ГРП, которые были на моём опыте, все являются частями Дорожных Фондов. Они контролируются директором Дорожного фонда. Основной функцией ГРП является удостоверение в том, что указанная сумма выплачена. Они стремятся действовать как представители Заказчика, поскольку их роль в том, чтобы одобрить все Изменения в проекте. К сожалению, как Инженер (с заглавной «И»), я нахожу, что бухгалтеры управляют всем, поскольку Изменения включают в себя деньги, т.к. они всё «контролируют». В действительности, момент, на который не обращают внимания, состоит в том, что большинство изменений появляются в результате технической проблемы, которая решается Инженерами. Таким образом, фактически я рад, что ГРП всегда формируются в дорожных фондах.

Инженер

Он представляет собой сторону, которая контролирует Работы. Он использует своего Представителя, постоянно действующего от его имени на строй. площадке, т.е. по предыдущему термину – Резидентный Инженер. Этот термин был воссоздан в FIDIC в 1999 году. Тут есть несколько важных пунктов, которые следует помнить, т.к. Заказчик часто привлекает РИ, но он не является Служащим. В его обязанность входит оберегать интересы Заказчика, т.к. он является клиентом. Тем не менее, Инженер является единственным судьёй по качеству работ, а также и по оценке работ.

Инженер также является единственным лицом, который может проинструктировать Подрядчика. Очевиден вопрос – почему. Ответ в том, что как судья, Инженер должен оценить работы, а Заказчик должен их оплатить. Инженер получает инструкции от своего клиента, и имеет полномочие по дачи совета клиенту о значимости любых расходов, касаясь инструкций. Согласившись с

ситуацией, Инженер инструктирует Подрядчика. Как часто происходит в некоторых странах, Заказчик просит Подрядчика сделать изменения и Подрядчик выполняет их. Далее, когда запрашивается сертификат и в нём указано увеличение в цене, Заказчик может отказаться от уплаты, т.к. изменения не были подтверждены Инженером, который также не может заверить оплату, поскольку её не заказывал. Также может быть и вопрос о качестве, который может быть злоупотреблён, к примеру, контракт определяет автомобиль «Форд», а клиент ожидает «Мерседес».

Аномалии в Контракте

Существует ряд классических аномалий, которые встречаются в современных контрактах и мне бы хотелось обсудить, в особенности, некоторые из них, поскольку они имеют отношение к этой части земного шара.

Отстранение Подрядчика от Работ

Существует широко распространённое убеждение, что Резидент Инженер или его персонал может отстранить Подрядчика от Работ. Это неверное суждение, поскольку нет такого пункта, который позволяет такое, в действительности, есть пункт, который включает компенсационные пункты и временное приостановление работ, как один из компенсационных пунктов. Это правда, существует пункт о приостановлении работ, но такое должно быть вызвано серьёзными проблемами, к примеру, воровскими обстоятельствами.

Независимость Инженера

Ещё одно широко распространённое убеждение, что Инженер предположительно должен быть полностью независим. Это тоже не совсем верно, т.к. его основной функцией является соблюдение интересов клиента. Тем не менее, Инженер несёт ответственность за гарантирование, что Подрядчик выполняет Работу согласно Спецификациям. Также Инженер должен обеспечить оплату Подрядчика Заказчиком. Существует её защита, т.к. это обязанность Инженера информировать клиента о всех возможных увеличениях в цене, поскольку Заказчик может уменьшить объём работ, если у него недостаток в дополнительных финансовых средствах. Инженер выступает в роли посредника, и ни Подрядчик, ни «Заказчик» не должны сами вести переговоры.

Кроме выше перечисленного, Инженер обладает некоторыми ролями, которые являются абсолютно независимыми. Он является единственным арбитром по качеству и оценке работ. Заказчик должен платить Подрядчику надлежащим образом. Естественно обе стороны прибегают к помощи более более высоких юридических средств, но Заказчик может поднять дело против Инженера. Заказчик своевременно оплачивает Инженера, но не нанимает его как рядового служащего. Чтобы наилучше это объяснить, я приведу самую яркую аналогию, к примеру, представьте, что во время футбольного матча Фергюсон платит рефери

(судье) в Олд Траффорде, а Вендер – в Хайбере. Вы все можете оплатить врача, но вы не ставите его диагноз ему же самому, не правда ли? То же самое и с Инженером.

Закон Контракта

Наихудшей проблемой является то, что обычно зовётся законом земли. Опять же, это ошибка, и некоторые финансирующие агентства должны приложить больше усилий, чтобы остановить «заказчиков», использующих такое извинение, чтобы побеспокоить подрядчиков. Если закон мешает Заказчику выполнять Условия Контракта, то Контракт аннулируется. **НО**, Заказчик должен решить всё с Подрядчиком, как будто он приостанавливает деятельность Контракта без всяких на то причин. Часто это обходится слишком дорого. Всегда есть соглашение между финансирующим агентом MAP ЕБРР, или кем-либо ещё, и Правительством о получении заёма. В этом соглашении есть пункты, настаивающие на том, что Условия Контракта, указанные в контракте, должны использоваться, и что работы **ДОЛЖНЫ** финансироваться зарубежными экспертами, часто предоставляемые бесплатно со стороны ЕК. Мониторы TACISa должны знать о таких соглашениях, которые являются конфиденциальными. Чаще всего, «Заказчик» требует, чтобы закон говорил об одном, но не зная, о чём поясняет пункт в соглашении. К примеру, в TRACECA Соглашении говорится о том, что языками будут Английский и Русский, таким образом, любые дальнейшие переводы будут за счёт бенефициара. Также многие пункты, которые востребованы как законы, в действительности являются обычаями и процедурами.

Эксплуатационный Период

Другое заблуждение фактически представляется термином «**Гарантийный Период**». Подрядчик только ответственен за любые починки, которые являются как результатом скудного мастерства. Он не несёт ответственность за новую покраску белых линий, которые стираются во время движения, если указанная краска прослужит только на год, и он не несёт ответственность за повреждения, нанесённые Заказчиком. В случае дороги – движение на ней остаётся на риске Заказчика. Заказчик может потребовать плату от владельца автомобиля, но не от Подрядчика.

Подрядчика Обязательства по Дизайну

Аналогично и с термином **неверное употребление рабочих чертежей**. Это позволит Заказчикам понять, что они ответственны за передачу информации Подрядчику, чего они хотят. За решение требований ответственен Инженер-Проектировщик. Практикой доказано, что годами с Подрядчиком неверно обходились. Причина тому кроется в раннем периоде. Всё это началось, когда подрядчики запросили использование лома различных диаметров для ряда целей и это включало тот факт, что ломы, в действительности, кусок металла с реальными размерами и без деталей и разъяснений, всего лишь на клочке бумаги. Я видел 4 лома диаметром по 32мм от центра к центру. А куда же собирается проектировщик заполнить бетон? Также, инженеры-строители подготовили стальные чертежи, но судостроители или рабочие по металлу, у которых были разные формы рабочих чертежей сооружённых секций конструкций.

Следовательно, рабочие чертежи были необходимы. И с такими ограничительными действиями так и обиманывался несчастный подрядчик.

Вот ещё один пример недоразумения. В системе СССР существовал Дорожный Фонд, который проектировал проект, строил проект и контролировал проект. Таким образом, если дизайн был неполностью завершён, то Дорожный Департамент завершает дизайн.

Сейчас же по Международному Контракту Проектировщик «Инженер» должен завершить дизайн и только потом Заказчик должен выдать завершённый дизайн Подрядчику.

По FIDIC и Условиям Контракта MAP чётко указывается, что Подрядчик не несёт никакой ответственности за дизайн, как определено в Контракте. Также и по условиям ЕК. Тем не менее, условия по ЕК написаны (плохо), чтобы охватить дизайн и выполнить проект, также как и строительный проект.

Во всех случаях Подрядчик должен подготовить ряд планов для **Временных работ**, позволяющие ему строить Постоянные Работы. Во всех контрактах это момент чётко объясняется. Проблема возникает тогда, когда полностью не осознают, что **Временные Работы** определены как часть, входящая в обязанности Подрядчика. Работы определяются как **Временными** Работами так и **Постоянными** Работами, но **Временные** Работы включают только **Временные** Работы. А в обязанность Подрядчика входят **Временные** Работы.

Подрядчикам разрешается предложить варианты к дизайну, но только незначительные моменты, такие как расстановка арматуры, но он не может заменить балки на железобетонные балки без получения на то полного согласия со стороны Заказчика. Затем Подрядчик должен оплатить услуги Инженера проектировщика, проверяющего дизайн.

Поушальная Цена и Разбивка Цен

Это другая часть, которая также приводит к недопониманию. Многие придерживаются той точки зрения, что в правилах говорится, что «Подрядчик должен предоставить Разбивку цен тарифов». Это верно, но данная фраза взята из контекста, т.к. там идут слова, стоящие до этого высказывания, которые включают следующее: «если то требуется и без всяких знаков препинания».

Существует хорошая причина на этот весь пункт и довольно благоразумно для Инженера потребовать её в начале проекта. Тем не менее, в действительности ему только надо знать как Подрядчик оценил свою работу по следующим 3 причинам:

1. Самое главное это знать завершённую разбивку цен по Контракту по основным единицам. Это: Выручка, Затрата на Материалы, Топливо, Затрата на Строительное Оборудование и процент Администрации. Типичная расценка должна быть:

Работа	15%
Оборудование	17%
Топливо	12%
Щебень для асфальта	10%

Щебень для бетона	10%
Цемент	3%
Битум	5%
Арматура	3%
Администрация	15%
Выручка	10%
Общее	100%

На это есть две причины, 1) она помогает с формулой регулировки цен, если используется; 2) и также в случае увеличения времени, дозволенное Подрядчику как «компенсационный результат», поскольку является абсолютным принципом для суммы обложения требования. К примеру, если контракт на 3.650.000 долларов США сроком на год, то основные издержки будут составлять 10.000 долларов США в день. В случае задержки, Подрядчик имеет право потребовать оплату за Работу, Оборудование и Администрацию, или 47% по таблице, или 4.700 долларов США в день.

2. В случае крупной единицы Поушной Цены, такой как предоставление лаборатории на строй. площадке и её оборудование и её удаление по окончании контракта. Если разбивка составляет 30% на предоставление и 50% на её (лаборатории) оборудование и 20% на её удаление, тогда промежуточные оплаты могут быть оценены без аргумента.
3. В случае Более важных единиц и только, разбивка цен может быть использована с помощью подготовки новых цен для относящихся единиц, которые могут возникнуть как изменения.

Из выше указанного вы заметили, что я не включил малые единицы. Например, если Смета включала обеспечение Теоделитом Инженера и Подрядчика, включив цену в офисное оборудование или не включает вовсе. В этом случае Подрядчик должен предоставить один Теоделит вне дополнительной стоимости, но Заказчик не может потребовать больше, чем один по нулевой стоимости или по любой цифре, т.к. Подрядчик может не обратить на это никакого внимания, т.к. это может быть важным изменением в количестве.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

А/Д М-6 ВАНАДЗОР – АЛАВЕРДИ – ГР. ГРУЗИИ

КМ 25+460 – КМ 32+090

ПРОЕКТ ПО ТРЕМ ТОННЕЛЯМ

ИНЖЕНЕРНО – ГЕОЛОГИЧЕСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ



ЕРЕВАН 2003г.

Содержание

<i>Введение</i> -----	1
<i>Глава I Физико-географические условия</i> -----	2
<i>§1. Климат</i> -----	2
<i>§2. Рельеф и геоморфология</i> -----	2
<i>§3. Почвы и растительность</i> -----	3
<i>§4. Гидрология</i> -----	3
<i>Глава II Геологические условия</i> -----	4
<i>§1. Условия залегания грунтов и описание слоев</i> -----	4
<i>§2. Гидрогеологические условия</i> -----	4
<i>§3. Сейсмичность района и сейсмические характеристики грунтов</i> -----	5
<i>§4. Характеристика грунтов (тб. - 1)</i> -----	6
<i>Глава III Выводы и рекомендации</i> -----	7
<i>Глава IV Дорожно-строительные материалы</i> -----	8
<i>Описание скважин</i> -----	9
<i>Литература</i> -----	10
<i>Графическая часть</i> -----	11

М-6 Ванадзор – Алаверди – гр. Грузии

км 25+460 – км 32+090



Введение

Согласно заданию по контракту с "Louis Berger" геологических исследований были выполнены следующие работы:

- 1. Обследование трассы длиной 9.0 км, шириной 200 м.*
- 2. Бурение скважин 26.62 п.м.*
- 3. Отбор проб 3 штук*
- 4. Составление характерных поперечников*
- 5. Обследование местонахождения карьеров дорожно – строительных материалов и их пригодность в полевых условиях.*

Полевые и камеральные работы произвел нач. геол. партии Макинян П.О.

Буровые работы произвел буровой мастер Сиреканян С.А.

Глава I Физико – географические условия

§1. Климат

Участок исследуемой автодороги относится к первому климатическому району с абсолютными отметками высот до 1200 м, который характеризуется теплым летом и холодной безветренной зимой.

Среднегодовая температура воздуха $8,3^{\circ}$ С (ст. Туманян). Средняя температура наиболее холодного месяца $-2,2^{\circ}$ С, наиболее теплого – $+18,1^{\circ}$ С.

Переход температуры воздуха через 0° градусов – февраль и декабрь. Абсолютный максимум температуры воздуха летом – $+35^{\circ}$ С, минимум – зимой – -23° С.

Преобладающие направления ветра в году: зимой – южные (Ю) XII – II месяцы, летом – южные (Ю) VII – X.

Среднегодовая скорость ветра 1,7 м/сек (ст. Одзун).

За год выпадает 593 мм осадков, больше 40% из них – в летние месяцы (июнь – август).

Снежный покров устойчиво образуется в начале декабря, достигает 10 см и начинает разрушаться в марте.

Максимальный запас воды в снегу 130 мм (ст. Одзун).

Число дней со снежным покровом в году 68 дней (ст. Ванадзор).

Максимальная глубина промерзания почвы 42 см (ст. Одзун).

Расчетная высота снежного покрова при 5 % обеспеченности (1:20) 32 см. Метели наблюдаются 5 – 6 дней, гололед – 0,5 дней в году.

Климатические данные даются по СНРА II.7.01.96 строительная климатология и климатическим справочникам выпуска N16, а также по Климатическому Атласу Арм. ССР 1975 г.

§ 2. Рельеф и геоморфология

Участок исследуемой трассы проходит по восточному подножию Базумского хребта, начиная с ж/д станции Шагали и кончая в населенном пункте Дзорaget, административно входит в Лорийскую область.

Рельеф участка очень сложный, разрезан множеством логов и ручьей с крутизнами откосов более 15° .

Трасса проходит вдоль р. Памбак, которая на данном участке образовала глубокий каньон средне и верхнечетвертичного возраста (Q3 – Q4), а ее притоки образовали V – образные и U – образные долины.

Генетический тип рельефа – вулканический. Абсолютные отметки высот колеблются в пределах 900 – 1200 м.



§ 3. Почвы и растительность

Растительность участка лесная, представленная дубово—грабовыми лесами и окультуренными разновидностями растений. Встречается также кустарниковое растение.

Почвы горно—лесные, представленные горно—лесными коричневыми почвами сухих лесов и кустарников. На участке слабо развита эрозия (физическое выветривание) почв.



§ 4. Гидрология

Участок проложения трассы беден гидрографической сетью. Вдоль трассы с правой стороны протекает р. Памбак. Только один из ее притоков (у перекрестка в с. Туманян) пересекает исследуемую трассу. Ж/б мост на этом участке находится в нормальном состоянии.

В конце трассы р. Памбак и р. Дзорагет сливаются и образуют р. Дебед.

Трасса пересекается в нескольких местах с логами, сточные воды которых имеют временный характер. Поверхностный сток воды в р. Памбак обеспечивается ж/б водопропускными трубами.

Участок относится к бассейнам селеносности средней активности.

Сели повторяются один раз за 3—10 лет.

Район работ находится в четвертой дорожно—климатической зоне. По условиям увлажнения участок изыскиваемой трассы относится ко II типу местности.



Глава II Геологические условия

§1. Условия залегания грунтов и описание слоев

В инженерно–геологическом отношении района исследуемой трассы принимают участие породы осадочно–вулканического комплекса нижне эоценого и палеоценого возраста (Pq1) третичной системы.

Непосредственно на участке при помощи буровых скважин и визуальных наблюдений нами были выявлены следующие разновидности грунтов и пород, а также мощность дорожной одежды и ее состав.

Слой N1. Асфальтобетон.

Слой N2. Щебеночное покрытие.

Слой N3. Гравийно–песчаная смесь.

Слой N4. Бетон.

Слой N5. Щебенисто–дресвяной грунт с примесью глыб с суглинистым заполните –

телем до 40–45% по объему.

Группа разработки грунта 10е – IV.

Слой N6. Коренные базальты сильно выветрившиеся, трещиноватые, измененные.

Группа разработки 20а – VII.

Слой N7. Коренные базальты слабо выветрившиеся, прочные, слегка трещиноватые, столбчатые. Группа разработки 20б – VIII.

Грунты и породы всех слоев имеют высокие физико–механические параметры и могут служить надежным основанием для проектируемой автодороги.



§2. Гидрогеологические условия

Грунтовые воды по всей протяженности трассы до глубины 5м не выявлены.

На участках: км 25 + 460÷25 + 570, км 31 + 200÷31 + 465, км 31 + 910÷32 + 090 трасса проходит через 3 тоннеля.

Рельеф над тоннелями сильно разрезан с множеством логов. Поверхностные воды с рельефа проникают в тоннели через слабо трещиноватые базальтовые горные

породы и создают неблагоприятные условия для эксплуатации тоннелей. Эти воды не имеют агрессивность по отношению к бетону.

Инженерно–геологический паспорт трассы и тоннельных участков прилагается отдельно.

Современные физико–геологические процессы (оползни, осыпи, обвалы и др.) на существующей автодороге не выявлены, кроме участка ст.21+100–ст.21+150, где часть автодороги обвалилась.



§3 Сейсмичность района и сейсмические характеристики грунтов

По карте сейсмичности территории Армении район обследуемой трассы относится ко второй зоне с коэффициентом сейсмичности VIII–IX баллов $A_{\max} = 0.3g$, $V = 24$ см/сек.

Грунты проектируемой автодороги по сейсмическим характеристикам относятся

1. 10e–IV – II категории щебенистый с суглинкой
2. 20a–VII I категории Базальт малопрочный
3. 20б–VIII I категории Базальт прочный



Глава III. Выводы и рекомендации

1. Нормативная глубина сезонного промерзания для грунтов принимается 42 см. (ст. Одзун).
2. Глубина заложения фундаментов искусственных сооружений назначается на 0.25 м ниже расчетной глубины промерзания грунтов.
3. Во время изыскания (май 2003г.) грунтовые воды до глубины 5.0м не обнаружены.
4. Сейсмичность района оценивается VIII – IX баллов.
5. На участках км 25 + 460÷25 + 570, км 31 + 200÷31 + 465, км 31 + 910÷32 + 090 необходимо произвести инженерно – техническое мероприятие для обеспечения нормальной эксплуатации тоннелей.
6. На участке ст 21+100 – ст 21+150 из – за очень крутого склона часть автодороги обвалилась, необходимо предусмотреть соответствующие мероприятия для нормальной эксплуатации части автодороги(устройство ППС,обход,уширение и др.).
7. По всей протяженности трассы рекомендуется устройство новой дорожной одежды.
8. Грунты, лежащие под основанием автодороги, находятся в плотном, надежном и устойчивом состоянии.

Глава IV. Дорожно – строительные материалы

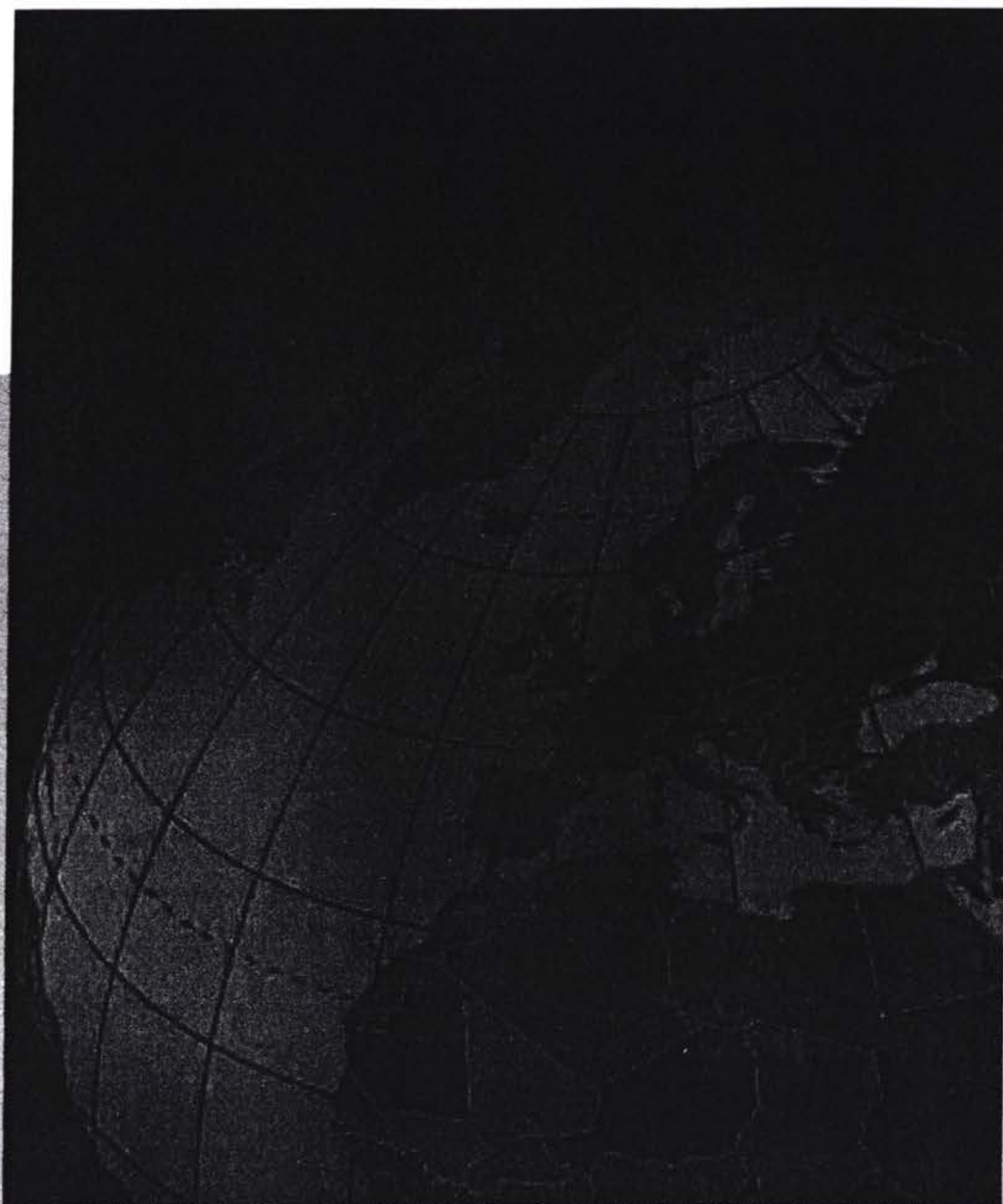
а) Гравийно – песчаный материал для насыпи и основания автодороги необходимо предусмотреть с поймы р. Памбак у с. Ваагнадзор.

Группа разработки бв – III. Среднее расстояние 12 (двенадцать) км.

б) Место отвала излишнего грунта предусмотреть в 3 (три) км (среднее расстояние). Госстрой приказ 76.85г.

Литература

1. ԹՄԻՐՅ էեè ԴԷè. օն՝Յ-Օáēİí, 1961Ă.
2. Հ.Ի. ԶԷՅՄՅՅ “ԹՄԵԻՅՇ é»ՇáՅՔ »նİն՝մՅáđĂÚáđՅ” օն՝Յ 1958Ă.
3. Մ. Գ՝»ԷԲİ»ՄՅ “Պ»áÚáñúáԷáՇՄՇ ÑՇÚáđՅùՅ»նÁ” օնáԹ. օն՝Յ 1958đĂ.
4. С.П.Баян “Структурная геоморфология Армянского нагорья и окаймляющих областей.” Ереван 1969г
5. Справочник по Инженерной геологии. Под общей редакцией М. В. Чуринова 1974г.
6. В.Ф. Бабков, В.М.Безрук “Основы грунтоведения и механики грунтов” Москва 1976г.
7. ГОСТ 5180—84. Грунты. Методы лабораторного определения физических характеристик грунтов. Москва 1986г.
8. СНиП 2.02.01—83. Основы зданий и сооружений. Москва 1985г.
9. Թ.Թ.Բ.Մ. 1-2.01-99 ՅԷՂ»Յ»ն՝Յ Ն»İ՝½ՅՅáđĂÚáđՅՅ»ն ԲՇՅ՝ն՝áđĂՄՅ Ն՝Մ՝ն. օն՝Յ 2000Ă.



Данная публикация была подготовлена при участии
Европейского Союза.
Содержание этой публикации является исключительной
ответственностью Луис Бергер и не может быть взята
для отражения взглядов Европейского Союза.

