««Шымкент қаласында Атасу көшесінің бойында Қошқар ата өзені арқылы өтетін көпірді күрделі жөндеу» ЖЖ**»**
жұмыс жобасы бойынша

10.03.2022 ж. № 19-0064/22
(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫС БЕРУШІ:
«Шымкент қаласының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«CRB Construction» ЖШС

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Шымкент қаласында Атасу көшесінің бойында Қошқар ата өзені арқылы өтетін көпірді күрделі жөндеу» жұмыс жобасына осы сараптама қорытындысы «Мемсараптама» республикалық мемлекеттік кәсіпорнының Оңтүстік өңірі бойынша филиалымен берілді.

«Мемсараптама» республикалық мемлекеттік кәсіпорнының Оңтүстік өңірі бойынша филиалының рұқсатынсыз осы сараптама қорытындысын толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0064/22 от 10.03.2022 г.
(положительное)
по рабочему проекту
«РП «Капитальный ремонт моста через реку Кошкар ата по улице Атасу в г. Шымкент»**»**

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «CRB Construction»

город Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Капитальный ремонт моста через реку Кошкар ата по улице Атасу в г. Шымкент»** выдано филиалом республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза» по Южному региону.

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения филиала республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза» по Южному региону.

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Капитальный ремонт моста через реку Кошкар ата по улице Атасу в г. Шымкент»**.

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором № 130940007729/210447/00 (447) от 10.12.2021г. с ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент».

***2.* ЗАКАЗЧИК:** ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «CRB Construction» (государственная лицензия № 19014657 от 10.07.2019 года, I категория).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: бюджетные средства

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование, утверждённое ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» 2021 г.;

ведомость дефектов моста, утверждённая ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» от 22.06.2021 г;

экспертное заключение №Т-024 по техническому обследованию состояний сооружения существующего моста по ул. Атасу, мкр. Катын копр в Шымкент, утверждённое руководителем АО «Құрылысконсалтинг» от 1108№2021 г;

постановление Акимата города Шымкент № 677 от 05.11.2020 года о капитальном ремонте моста через реку Кошкар ата по улице Атасу в г. Шымкент;

письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» № 32-06-05/1248 от 10.03.2022 года о получении акта на право землепользование под автомобильную дорогу до начала производства строительно-монтажных работ;

письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» № 32-06-05/1245 от 10.03.2022 года о том, что финансирование капитального ремонта моста через реку Кошкар ата по улице Атасу предусмотрено из бюджета города Шымкент;

инженерно-геологический отчёт «Капитальный ремонт моста через реку Кошкар ата по улице Атасу в г. Шымкент», выполненный ТОО «СпутникПроектГеодезия» в 2021 году (государственная лицензия № 20017569 от 23.11.2020 года);

топографическая съёмка, выполненная ТОО «СпутникПроектГеодезия» в 2021 году (государственная лицензия № 20017569 от 23.11.2020 года);

письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» № 32-06-05/657 от 10.02.2022 года о вывозе строительного мусора на городской полигон твердо бытовых отходов протяжённостью 23 километров;

письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» № 32-06-05/6461 от 27.10.2021 года о начале строительства объекта во II-квартале 2022 года;

5.2 Перечень документации, представленной на экспертизу

Книга1.Паспорт проекта
Книга2. Пояснительная записка
Книга 3. Проект организации строительства
Книга 4. Сметы
Книга 5. ОВОС
Альбом 1. Чертежи

5.3 Цель и назначение объекта строительства

Цель капитального ремонта–развитие транспортной системы Шымкента и улучшения экологической обстановки. В результате капитального ремонта улучшится эксплуатационное состояние автомобильной дороги. В результате капитального ремонта улучшится эксплуатационное состояние дороги Шымкента, способствующее повышению безопасности дорожного движения и эффективности работы автомобильного транспорта.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Исследуемый участок расположен в северной части города Шымкент, по улице Атасу.

Природно-климатические условия района строительства:

Климатический подрайон IV-Г

Температура наружного воздуха в. °С:

абсолютная максимальная +44,2

абсолютная минимальная -30,3,

Средняя максимальная температура воздуха наиболее тёплого месяца, °С +33,5.

Температура воздуха наиболее холодных (обеспеченностью 0,92):

суток – 16,9;

пятидневки – 14,3;

периода – 4,5;

Средняя суточная амплитуда температуры воздуха наиболее холодного месяца, °С – 1,5.

Средняя суточная амплитуда температуры воздуха наиболее тёплого месяца, °С + 23,8.

Продолжительность, сут. Средняя суточная температура воздуха, °С, периода со средней суточной температурой воздуха: 0°С - 48/-0,4

8°С - 136/2,1

10°С - 155/3,1.

Средняя годовая температура воздуха, °С - 12,6;

Количество осадков за ноябрь-март – 377 мм;

Количество осадков за апрель-октябрь - 210 мм;

Преобладающее направление ветра за декабрь-февраль - В (вост.)

Преобладающее направление ветра за июнь-август - В (вост.)

Максимальная из средних скоростей ветра по румбам за январь –6,0 м/сек;

Минимальная из средних скоростей ветра по румбам за июль, –1,3 м/сек;

Средняя скорость ветра за отопительный период, - 1,7 м/с;

Базовая скорость ветра, - 35 м/с;

Давление ветра, - 0,77 кПа;

Высота снежного покрова:

средняя из наибольших декадных за зиму –22,4 см;

максимальная из наибольших декадных -62,0 см;

максимальная суточная за зиму на последний день декады – 59 день;

Продолжительность залегания устойчивого снежного покрова 66 день;

Нормативная глубина промерзания, м: для суглинка, - 0,33;

Глубина проникновения 0°Св грунт, м: для суглинка, - 0,43;

Зона влажности - 3 (сухая);

Район по весу снегового покрова – I.

Район по давлению ветра – IV.

Район по толщине стенки гололеда – III.

Существующее положение

Рассматриваемый мост был построен в 2004-х г. для автомобильного транспорта и для пешеходного перехода речки по улице Атасу.

Общая длина моста 11,0 м.

Общая ширина моста 4,2 м.

Основанием под фундаментом служат местный грунт.

Опорные фундаменты из монолитного бетона.

Тротуар для пешехода не имеется.

Мост из металлического трубопровода диаметром 1200 мм в количестве 4 шт.

Мостовые плиты сборные железобетонные с толщиной 300 мм.

Асфальтобетонное покрытие имеется.

Ограждение моста не имеется.

Откосы не облицованы.

Срок эксплуатации моста более 10 лет.

При общей обследований технического состояния несущих конструкций сооружение существующего моста автомобильной дороги по улице Атасу, микрорайон Катын копр, г. Шымкент установлено:

Откосы заполнены камышовыми зарослями и заилены. Категория состояния конструкций относится к категории III (ограничено работоспособная конструкция).

Мостовые плиты из железобетона повреждений и трещины не имеют. Физический износ конструкций согласно РДС РК 1.04-07-2002 «Правила оценки физического износа зданий и сооружений» составляет порядка 15%. Категория состояния конструкций относится к категории I (исправная конструкция).

Мостовые трубы имеют видимые дефекты и повреждения. Трубопроводы металлические подвержены коррозии. Физический износ конструкций согласно РДС РК 1.04-07-2002 «Правила оценки физического износа зданий и сооружений» составляет порядка 45-55%. Категория состояния конструкций относится к категории III (ограничено работоспособная конструкция).

Асфальтобетонное покрытие повреждений и трещины не имеют. Физический износ конструкций согласно РДС РК 1.04-07-2002 «Правила оценки физического износа зданий и сооружений» составляет порядка 15%. Категория состояния конструкций относится к категории I (исправная конструкция).

Учитывая вышеизложенные, а также техническое состояние основных несущих конструкций по материалам обследования, можно заключить, что техническое состояние моста на момент обследования считается ограничено работоспособным.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Конструктивные решения

Назначение схемы моста, его высотно-плановое положение и конструкций опор произведено на основании технических расчетов опор, унификации сборных железобетонных конструкций, применения высокопроизводительной строительной техники.

Схема моста 1х15

Габарит моста Г-9 + 2 х 0,75 м.

В поперечные сечения мост выполнен из 12 плитами П15А14К7

Опоры

Опоры моста в соответствии со СТ РК 1380-2017 запроектированы под нагрузку А14 и НК80, НК120 и НК 180 для категории улиц районного значения.

Береговые опоры моста – двухрядные свайные с шагом 150 см. Марка свай С8-35Т2 по типовому проекту серии 3.501-86.

Длина и количество свай принято согласно расчетов несущей способности сваи по грунту, два ряда по 8шт. на опору.

Насадка береговых опор длиной 1245 см из монолитного железобетона сечением 150х50 см с открылками длиной 300 см.

Шкафная стенка с прямыми открылками – монолитная железобетонная длиной 300 см и толщиной 20 см с выпусками арматуры Д=22 AI под переходные плиты.

Все поверхности, засыпаемые землёй, покрываются битумом за два раза.

Пролётные строения

Плиты пролётного строения длиной 15 м железобетонные, приняты по типовому проекту заказ № 01-08 выпуск 3, заказ №03-08 выпуск 2 ТОО «Каздорпроект».

В поперечном сечении устанавливаются 12 плит. Поперечный уклон по мосту обеспечивается за счет подуклонки части опор.

Марка плит П15 А14К7. Материал балок - бетон В 35 F200

Высота плиты П15 А14К7 750 мм, ширина плит 990 мм. Материал-бетон класса В35 F200.

Плиты пролётного строения устанавливаются на резиново-металлические опорные части типа РОЧСП 15х35х4см.

Для усиления плит пролётного строение на плитах предусматриваются монолитная железобетонная накладная плита толщиной h=15 см. и армируются арматурой в продольном направлении Д=8 мм. А-I, а в поперечном направлении Д=12 мм. А-III

Проезжая часть, ограждения

На мосту предусмотрено устройство двухслойного асфальтобетонного покрытия проезжей части с двусторонним поперечным уклоном 20 ‰.

Проезжая часть на мосту состоит из двухслойного мелкозернистого асфальтобетона марки 2 тип Б по ГОСТ9128-97 толщиной 7см, укладываемого на гидроизоляционный слой.

Под тротуарами толщина монолитной накладной плиты 7 см.

Над береговыми и промежуточными опорами устраиваются деформационные швы закрытого типа.

Изоляция проезжей части разработана применительно к типовому проекту серии 3.503.1-101.

Для обеспечения требуемого габарита в конструкции пролётного строения применены сборные железобетонные тротуары марки Т75.75 шириной пешеходной части 0,75 м. Металлические блоки перильного ограждения высотой 1,1 м разработаны индивидуально и объединяются на монтаже с закладными деталями, установленными в приливах тротуарных блоков.

Водоотвод с проезжей части моста обеспечивается за счет поперечного и продольного уклонов.

Деформационных швы предусмотрены по индивидуальным решениям с изоляцией из стеклоткани пропитанной битумом в 2 слоя. Поперечные разрезы пролётных строений, конструкция проезжей части и технологический процесс устройства деформационных швов приведены на чертежах.

Сопряжения моста с насыпью

Конструкция сопряжения моста с подходами решена с применением

сборно-монолитных переходных плит, опирающихся на шкафную стенку и другим концом на щебёночную подушку, при этом лежень, как таковой отсутствует, а роль лежня выполняет омоноличенная часть переходных плит. Тип сопряжения - полузаглублённый. Длина переходных плит 4м. Марка плит П400.98.25.

После установки в проектное положение концевые части переходных плит омоноличиваются.

Материал плит: бетон класса по прочности В-30, по морозостойкости F-300.

При устройстве сопряжения дренирующей грунт конусов и засыпки за устоями должен отсыпаться послойно с тщательным уплотнением. (Купл. <0,98). Толщина слоёв 0,25 м. Поверхность переходных плит покрывается за 2 раза горячим битумом.

Технико-экономические показатели

Таблица 6.1

№№ п.п.	Наименование показателя	Ед. изм.	Значение	Примечание
1	2	3	4	5
1	Пересекаемое препятствие		канал «Кошкар-ата»	
2	Полная длина моста	м	21,10	
3	Длина подходов (подъездов)	м	4,0	
4	Габариты: -ширина моста (мостового сооружения, перехода) - ширина проезжей части (включая трамвайные проезды) с полосами безопасности - ширина тротуаров с бортовыми ограждениями -ширина краевой полосы безопасности -нормативная нагрузка по СТ РК 1380-2017	м м м м м	 Г-9+2х0,75 7,0 2х0,75 1,0 А14, НК-120, НК-180	
5	Тип фундаментов береговых опор	Отдельно стоящие сваи, объединённые ригелем.		
6	Схема моста, мостового сооружения, перехода		1х15	
7	Ширина земляного полотна подходов	м	10,0	

6.3 Инженерно-технические мероприятия по предупреждению чрезвычайных и взрывопожароопасных ситуаций

Рабочий проект выполнен согласно СН РК 2.02-05-2011 «Пожарная безопасность зданий и сооружений».

Для обеспечения безопасности обслуживающего персонала поражения электрическим током предусматривается заземление всех нормально нетоковедущих элементов оборудования, которые могут оказаться под напряжением при повреждении изоляции, путем присоединения к заземляющему устройству.

6.4 Оценка соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Цель капитального ремонта –развитие транспортной системы Шымкента и улучшения экологической обстановки. В результате капитального ремонта улучшится эксплуатационное состояние автомобильной дороги В результате капитального ремонта улучшится эксплуатационное состояние дороги Шымкента, способствующее повышению безопасности дорожного движения и эффективности работы автомобильного транспорта

На период строительства Источником водоснабжения на период строительных работ служит привозная вода. Для отвода сточных вод предусмотрен изолированный накопитель с последующим вывозом стоков в ближайшие очистные сооружения. Для нужд рабочих недалеко от строительной площадки предусмотрена установка биотуалета.

Производственные сточные воды в процессе строительных работ не образуется. Потребление воды рассчитано согласно норм расхода воды по СНиП РК 4.01-41-2006 и составляет: Расход воды на хоз. бытовые нужды на период строительства. Водопотребление на хозяйственно-бытовые нужды определяется из расчёта расхода воды на 1 работника учреждения 25 л/сутки.

Согласно санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утверждённых приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 20 марта 2015 года № 237, санитарно-защитная зона на период строительства не устанавливается. Объект относится к 5-му классу опасности санитарной классификации.

На период эксплуатации водоснабжение объекта не требуется. Водоотвод с проезжей части автомобильной дороги решен за счет поперечного уклона 20 ‰ для IV дорожно-климатической зоны. Отвод поверхностных вод осуществляется по рельефу и местным арыкам.

Намечаемая деятельность не приведёт и не ухудшит качество жизни местного населения и не нанесёт ущерб другим видам хозяйственной деятельности, а наоборот приведёт к улучшению условии жизни и укреплению здоровья населения.

Вредные выбросы не значительный.

Наше замечание исправлено и откорректировано.

6.5 Организация строительства

Продолжительность строительства

Продолжительность строительства определена в соответствии с п. 10.2 СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений. Часть II».

Согласно СП РК 1.03-102-2014 табл.Б.1.6.1. п.2

Продолжительность $Тн = Тм\sqrt[3]{\frac{Пн}{Пм}} = 5\sqrt[3]{\frac{24,10}{50}} = 5x0,784 = 3,92$ мес.

Где Тн – нормируемая продолжительность строительство.

Тм - максимальная или минимальное значения нормативной продолжительности строительство по норме для рассматриваемого типа объекта. = 5,0 месяцев

Пн - нормируемая (фактическая) показатель объекта.= 24,10 м

Пм - максимальное или минимальное значение показателя (мощности) для рассматриваемого типа объекта.

По нормам для строительства автодорожных мостов длиной 24,10 м и шириной проезжей части 6,0 м срок строительства рассчитывается методом линейной интерполяции исходя из имеющихся в нормах мощностей 50 м продолжительности строительства соответственно 3,92 месяца, в т. ч. 1 месяц на подготовительную работу.

Принятый срок на строительство составляет 4 месяца, в том числе 1 месяц на подготовительный период.

Начало работ предусмотрено во втором квартале 2022 года (письмо Государственное учреждение «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» от 27.10.2021 года № 32-0605/8461).

Распределение инвестиций (заделы) по годам строительства:

на 2022 год – 100%.

6.6 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с Нормативным документом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утверждённым приказом Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства

Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 ноября 2017 года № 249-нқ, на основании государственных сметных нормативов, задания на проектирования и принятых проектных решений.

Сметная стоимость строительства подлежит утверждению заказчиком в соответствии с Правилами утверждения проектов (технико-экономических обоснований и проектно-сметной документации), предназначенных для строительства объектов за счет бюджетных средств и иных форм государственных инвестиций, утверждёнными приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 2 апреля 2015 года № 304 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10632), и является основанием для определения лимита средств заказчика (инвестора) на реализацию объектов строительства в соответствии с пунктом 14 Нормативного документа по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан.

Сметная стоимость строительства подлежит утверждению заказчиком в установленном законодательством порядке.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 2021.4.1) по выпуску сметной документации в текущих ценах 2021 года.

При составлении смет использованы:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы, ЭСН РК 8.04-01-2015 изменения и дополнения, выпуски 1-23;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы, ЭСН РК 8.04-02-2015 изменения и дополнения, выпуски 1-23;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на ремонтно-строительные работы, ЭСН РК 8.05-01-2015 изменения и дополнения, выпуски 1-23;

сборники сметных цен в текущем уровне 2021 года на строительные материалы, изделия и конструкции, ССЦ РК 8.04-08-2020 (выпуск 5);

сборники сметных цен в текущем уровне 2021 года на инженерное оборудование объектов строительства, ССЦ РК 8.04-09-2020(выпуск 3);

сборник сметных цен в текущем уровне 2021 года на эксплуатацию строительных машин и механизмов, СЦЭМ РК 8.04-11-2020;

сборник тарифных ставок в строительстве, СТС РК 8.04-07-2019 на 2021 год;

сборник сметных цен в текущем уровне 2021 года на перевозку грузов для строительства, СЦПГ РК 8.04-12-2020;

сборники укрупнённых показателей сметной стоимости конструктивов и видов работ (МАФ) УСН РК 8.02-03-2020;

перечень оборудования, материалов и изделий, с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утверждённый Заказчиком Государственное учреждение «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» от 09 марта 2022 года, согласно пункту 9.3.14 СН РК 1.02-03-2011, пунктам 61, 62, 65, 66, 67 Нормативного документа по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, (приказ КДСиЖКХ МИР РК от 14 ноября 2017 года №249-нқ).

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы, определённые в соответствии с Нормативным документом по определению величины накладных расходов и сметной прибыли в строительстве (приложение 2 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

сметная прибыль в размере 8 % от суммы прямых затрат и накладных расходов (п. 20, приложение 2 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

средства на непредвиденные работы и затраты в размере 2 % от стоимости строительно-монтажных работ по главам 1-9 сметного расчёта стоимости строительства (п. 85, приложение 1 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

средства на временные здания и сооружения согласно НДЗ РК 8.04-05-2015;

дополнительные затраты при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время НДЗ РК 8.04-06-2015.

Сметная стоимость строительства определена в ценах 2021 года.

Переход к прогнозной сметной стоимости строительства на 2022 год выполнен с учетом норм задела объема инвестиций по годам строительства и прогнозного уровня инфляции, установленного согласно Приложению 1 к проекту прогноза социально-экономического развития на 2021-2026 годы, протокол № 27 от 24 августа 2021 года.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере, устанавливаемом законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от сметной стоимости строительства.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения и изменения, внесённые в рабочий проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Южному региону в рабочий проект «Капитальный ремонт моста через реку Кошкар ата по улице Атасу в г. Шымкент» внесены следующие изменения и дополнения:

Мостовые сооружения

1) в пояснительной записке категорию улицы принята согласно п.6 задание на проектирование;

2) принятые в рабочем проекте нормативные документы обновлены;

3) марка призматических свай исправлены;

4) длина ригеля на чертежах и пояснительной записке приведены в соответствия;

5) чертёж «Конструкция соединения тротуарных блоков с проезжей частью» дополнены;

6) в пояснительной записке исправлено количество плит пролётного строения;

7) в период строительства в РП не предусмотрен временный объезд так как движения автотранспорта предусматривается по соседней улице;

8) в технико-экономических показателях исправлено название пересекаемого препятствия;

9) представлен расчёт береговых опор;

Сметная документация

10) стоимость проектных работ, стоимость экспертизы, принята по расчёту;

11) нормы и объёмы работ в локальных сметах приведены в соответствие с откорректированными чертежами и ведомость объёмов работ.

7.2. Оценка проектных решений

В соответствии с Правилами определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологический сложным объектам, утверждённым приказом Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 28.02.2015 года № 165, разработчиком проекта установлен II уровень ответственности (нормальный).

Рабочий проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, исходными данными, техническими условиями и требованиями.

В целом проект разработан в необходимом объёме, в соответствии с заданием на проектирование, иными исходными данными, техническими условиями и требованиями.

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

Проектные решения с учётом внесённых изменений по п. 7.1. соответствуют государственным нормативным требованиям и функциональному назначению объекта.

Доля казахстанского содержания материалов, изделий и оборудования использованного в рабочем проекте «Капитальный ремонт моста через реку Кошкар ата по улице Атасу в г. Шымкент» составляет 100%.

В проекте учтены требования Санитарные правила «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда и бытового обслуживания при строительстве, реконструкции, ремонте и вводе, эксплуатации объектов строительства» Утверждённые приказом Министра здравоохранения Республики Казахстан т 16 июня 2021 года № ҚР ДСМ – 49

Санитарные правила «Санитарно-эпидемиологические требования к санитарно-защитным зонам объектов, являющихся объектами воздействия на среду обитания и здоровье человека» Утверждённые приказом, Исполняющий обязанности Министра здравоохранения Республики Казахстан от 11 января 2022 года № ҚР ДСМ-2.

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

Таблица 7.1

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм	показатели	
			заявленные	Рекомендуемые к утверждению
1	Пересекаемое препятствие		канал «Кошкар-ата»	канал «Кошкар-ата»
2	Полная длина моста	м	21,10	21,10
3	Длина подходов (подъездов)	м	4,0	4,0
4	Габариты: -ширина моста (мостового сооружения, перехода) - ширина проезжей части (включая трамвайные проезды) с полосами безопасности - ширина тротуаров с бортовыми ограждениями -ширина краевой полосы безопасности -нормативная нагрузка по СТ РК 1380-2017	м м м м м	Г-9+2х0,75 7,0 2х0,75 1,0 А14, НК-120, НК-180	Г-9+2х0,75 7,0 2х0,75 1,0 А14, НК-120, НК-180
5	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2021, 2022 годов, в том числе: СМР прочие	млн. тенге.	80,617 64,289 16,328	79,602 63,421 16,181
	из них по годам: на 2021 год (ПИР и экспертиза) на 2022 год	млн.тенге	5,473 75,144	5,473 74,129
6	Продолжительность строительства	месяц	4,0	4,0

8.ВЫВОДЫ:

8.1 С учетом внесённых изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт моста через реку Кошкар ата по улице Атасу в г. Шымкент»** соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1	Пересекаемое препятствие	канал «Кошкар-ата»
2	Полная длина моста	21,10 метр
3	Длина подходов (подъездов)	4,0 метр
4	Габариты:	
	-ширина моста (мостового сооружения, перехода)	Г-9+2х0,75 метр
	- ширина проезжей части (включая трамвайные проезды) с полосами безопасности	7,0 метр
	- ширина тротуаров с бортовыми ограждениями	2х0,75 метр
	-ширина краевой полосы безопасности	1,0 метр
	-нормативная нагрузка по СТ РК 1380-2017	А14, НК-120, НК-180
5.	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2021, 2022 годов,	79,602 млн. теңге
	в том числе:	
	СМР	63,421 млн. теңге
	прочие	16,181 млн. теңге
6	Продолжительность строительства	4 ай

8.2 Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утверждённых заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» в соответствии условиями договора № 130940007729/210447/00 (447) от 10.12.2021 года.

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

8.4. Заказчику при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных производителей.

8.ТҰЖЫРЫМДАР:

8.1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып **«Шымкент қаласында Атасу көшесінің бойында Қошқар ата өзені арқылы өтетін көпірді күрделі жөндеу»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілер мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, белгіленген тәртіпте төмендегі негізгі техникалық экономикалық көрсеткіштерімен бекітуге ұсынылады:

1.	қиылысатын кедергі	«Қошқар-ата» арнасы
2.	көпірдің толық ұзындығы	21,10 метр
3.	кіреберістердің (кіреберістердің) ұзындығы	4,0 метр
4.	өлшемдері:	
	- көпірдің (көпір құрылысының, өткелдің) ені	Г-9+2х0,75 метр
	- қауіпсіздік жолақтары бар жүру бөлігінің ені (трамвай жолдарын қоса алғанда)	7,0 метр
	- борттық қоршаулары бар тротуарлардың ені	2х0,75 метр

	- қауіпсіздік жиегінің ені	1,0 метр
	- ҚР СТ 1380-2017 М бойынша нормативтік жүктеме	А14, НК-120, НК-180
5.	2021, 2022 жылдардағы ағымдағы және болжамды бағалардағы құрылыстың жалпы сметалық құны, оның ішінде:	79,602 млн. теңге
	ҚМЖ	63,421 млн. теңге
	өзгелері	16,181 млн. теңге
6	Құрылыстың ұзақтығы	4 ай

8.2. Осы сараптама қорытындысы 10.12.2021 жылғы № 130940007729/210447/00 (447) шарт ережелеріне сәйкес дұрыстығына «Шымкент қаласының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ кепілдік беретін, жобалауға арналған материалдар, тапсырысшымен бекітілген бастапқы материалдар (мәліметтер) есебімен берілді.

8.3 Жұмыс жобасы бекітуге ұсынылған кезде және жұмыстар өндірісіне шығарылғанда оның осы сараптама қорытындысына сәйкестігі тексеріледі.

8.4 Тапсырыс беруші құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдарын және конструкцияларын барынша пайдалансын.

Ссылка на окончательную редакцию документации

Мыктыбаев Ж.С.

Директор

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Спатаев И.О.

Начальник производственного отдела

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Исламұлы А.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Алибекова С.С.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Ибраев Б.Ж.

Главный специалист (по рассмотрению ценовых предложений по сметной документации)

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Исраилов Я.И.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Абдуллина Г.А.

Ведущий специалист (оформление и выпуск ЭЗ)

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Жанбатыров Е.А.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону