«"Шымкент қаласындағы "Алаш" базары маңында А-2 автомобиль жолы арқылы жаяу жүргіншілер өткелін салу" ЖЖ**»**
жұмыс жобасы бойынша

09.11.2021 ж. № 19-0439/21
(он)

ҚОРЫТЫНДЫ

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

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Алматыдорпроект» ЖШС
Алматы қаласы

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Шымкент қаласындағы "Алаш" базары маңында А-2 автомобиль жолы арқылы жаяу жүргіншілер өткелін салу» жұмыс жобасына осы сараптама қорытындысы «Мемсараптама» республикалық мемлекеттік кәсіпорнының Оңтүстік өңірі бойынша филиалының Қызылорда облысы бойынша (Қызылорда қаласы) департаментімен берілді.

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

.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0439/21 от 09.11.2021 г.
(положительное)
по рабочему проекту
«РП "Строительство пешеходного перехода через автомобильной дороги А-2 в районе рынка «Алаш» в г. Шымкент"**»**

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

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Алматыдорпроект»
город Алматы

город Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Строительство пешеходного перехода через автомобильную дорогу А-2 в районе рынка «Алаш» в г. Шымкент»** выдано департаментом по Кызылординской области (г.Кызылорда) филиала республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза» по Южному региону.

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения департамента по Кызылординской области (г.Кызылорда) филиала республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза» по Южному региону.

1. НАИМЕНОВАНИЕ: Рабочий проект **«Строительство пешеходного перехода через автомобильную дорогу А-2 в районе рынка «Алаш» в г. Шымкент».**

Настоящее заключение выполнено на основании договора от 08 сентября 2021 года №130940007729/210413/00 (413).

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

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Алматыдорпроект», г. Алматы

государственная лицензия ГСЛ №008961 от 28 мая 2002 года, на проектную деятельность, I категория, выданная КГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля города Алматы». Акимат города Алматы, дата выдачи приложения 20 февраля 2017 года;

государственная лицензия ГСЛ №008961 от 28 мая 2002 года, на изыскательскую деятельность, выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, дата выдачи приложения 14 декабря 2012 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование от 10 июля 2020 года, утвержденное ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент»;

дополнение к заданию на проектирование от 24 ноября 2020 года №1, утвержденное ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент»;

дополнение к заданию на проектирование от 21 октября 2021 года №2, утвержденное ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент»;

архитектурно-планировочное задание от 06 марта 2020 года №KZ29VUA00195109, выданное ГУ «Управление архитектуры и градостроительства города Шымкент»;

постановление Акимата города Шымкент от 28 февраля 2020 года №128 о производстве работ по строительству пешеходного перехода через автомобильную дорогу А-2 в районе рынка «Алаш» в городе Шымкент;

акт на право постоянного землепользования от 09 февраля 2015 года №333812 на земельный участок с кадастровым номером 19-309-163-004 размером 16,26га для существующей автодороги «Алматы-Термез»;

перечень оборудования, материалов и изделий, с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденный ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» от 22 октября 2021 года;

эскизный проект, согласованный ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» и ГУ «Управление архитектуры, градостроительства и земельных отношений города Шымкент»;

Топогеодезический отчет, выполненный ТОО «КАЗГЕОСФЕРА» в 2021 году (государственная лицензия №12005324 от 06 июня 2012 года, на изыскательскую деятельность, III категория, выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства);

заключение об инженерно-геологических условиях, выполненное ТОО «KINBAK» в 2020 году (государственная лицензия №15021198 от 04 декабря 2015 года на изыскательскую деятельность, выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля акимата Жамбылской области». Акимат Жамбылской области).

письма:

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

от 26 апреля 2021 года №32-06-09/1971 о направлении рабочего проекта для проведения комплексной вневедомственной госэкспертизы;

от 22 июля 2021 года №32-08-05/4112 об источнике финансирования;

от 05 августа 2021 года №32-06-05//4376 гарантийное письмо о получении заключения экологической экспертизы до начала строительно-монтажных работ в соответствии с протоколом совещания Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и министерства экологии, геологии и природных от 16 июля 2021 года №03-24-3/250;

от 01 ноября 2021 года №32-06-05/6557 о сроке начала строительства;

ТОО «Оңтүстік Жарық Транзит» от 27 апреля 2021 года №52-1300 о согласовании проекта;

ГУ «Управление энергетики и развития инфраструктуры города Шымкент» от 13 сентября 2021 года №12-06-06/4608 о согласовании точки подключения электроснабжение пешеходного перехода;

Управление административной полиции Департамента полиции города Шымкент от 10 сентября 2021 года №5-3-26/4891 о том, что управление не согласует генеральные планы проектов с указанием дорожных знаков;

Технические условия:

ТОО «Оңтүстік Жарық Транзит»:

от 08 октября 2020 года №18-07-42-1809 на перенос ВЛ 10кВ, КЛ 10кВ;

от 18 августа 2021 года №18-07-42-2500 на электроснабжение освещение пешеходного перехода и платформы подъемной для инвалидов с вертикальным перемещением;

ЮК ТУМС АО «Казахтелеком» от 10 августа 2021 года №4-317-21/П на перенос линии связи ТПП50*2, ТПП 10*2, ОК-4 со схемой переноса.

5.2. Согласования и заключения заинтересованных организаций:

Ситуационный план, план подземного перехода, согласованные ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент»;

План сетей электроснабжения, согласованный ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент»;

Письмо-согласование эскизного проекта ГУ «Управление архитектуры, градостроительства и земельных отношений города Шымкент» от 05 августа 2021 года №KZ53VUA00485580;

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

	Паспорт проекта
Том I	Общая пояснительная записка. Согласование
Том II	Чертежи
Книга 1	Генеральный план.
Книга 2	Чертежи.
Том II	Чертежи. Освещение.
Том III.	Расчеты
Том IV	Переустройство коммуникаций
Книга 1	Переустройство линий электропередач
Книга 2	Наружные сети связи.
Книга 3	Видеонаблюдение и звуковое оповещение.

Том V	Сводная ведомость объемов работ
Том VI	Сметная документация
Книга 1	Сводный, сметный расчет стоимости строительства
Книга 2	Локальные сметы
Книга 3	Перечень, оборудования и изделий с прайс-листами
Том VII	Раздел «Оценка воздействия на окружающую среду», разработанный ТОО «Алматыдорпроект» (государственная лицензия №01311Р от 03 августа 2007 года Кан Л.В.)
Том VIII	Проект организации строительства

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Улучшение транспортной инфраструктуры региона.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Проектируемый пешеходный переход располагается в Абайском районе города Шымкент и пересекает улицу Жиделибайсына под углом 90º. Улица Жиделибайсына является участком автодороги, которая согласно классификации относится к магистральным автомобильным дорогам международного значения.

Природно-климатические условия района строительства:

Климатический подрайон – IV-Г по метеостанции Шымкент (СП РК 2.04-01-2017).

Среднегодовое количество осадков – 587 мм.

Средняя температура наружного воздуха:

наиболее холодной пятидневки – минус 14,3ºС;

наиболее холодных суток – минус 16,9ºС;

Район по давлению ветра – III.

Район по толщине стенки гололеда –III.

Район по весу снегового покрова – I.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Согласно заключению об инженерно-геологических условиях, выполненному ТОО «KINBAK» в 2020 году, площадка строительства характеризуется следующими данными:

Рельеф площадки ровный. Начинается линия с северо-запада (западнее этого направления) от высотных отметок 449,52 м до 449,32 м в направлении на юго-восток-восток. Незначительный уклон поверхности идет с северо-запада на юго-восток. Расстояние между двумя скважинами составляет 31,0 метр. Ширина проезжей части по автомобильной дороге А-2 составляет 15,0 м.

В пределах территории участка проектируемого строительства повсеместно распространены связанные грунты аллювиального и аллювиально-пролювиального генезиса среднечетвертичного возраста. Связанные грунты – предоставлены лессовидными суглинками. Большую часть проекта занимают лессовидные заложения, из которых образовались другие типы почв в зависимости от места и других факторов. Они однородны в профиле, с одинаковым светлым цветом, пористостью, рыхлой структурой, с высококарбонатным и пылеватым минеральным содержанием. Лессовидные суглинки состоят из среднего механического состава. В геолого-литологическом строении территория участка строительства, до глубины 10,0м, сложена грунтами средне-верхнечетвертичного возраста, аллювиально-пролювиального генезиса, представленными суглинком лессовидным, макропористым, комковатой структуры. Суглинок макропористый светло-коричневого цвета, с нормативным числом пластичности Ip=7,4-8,5, твердой и тугопластичной консистенции, просадочный. С поверхности земли, на всей площадке

строительства пешеходного переходника распространен насыпной грунт из суглинка с включением щебня, гравия. На поверхности существующей автодороги до глубины 0,21-0,22м заложен асфальт мощностью 0,21-0,22м, ниже распространен насыпной грунт из гравийно-галечника с супесчано-суглинистым заполнителем до 16%, мощностью 0,38-0,41м.

В связи с вскрытыми лессовидными отложениями верхнечетвертичного возраста, зачастую обладающих просадочными свойствами, инженерно-геологическую обстановку на изучаемом участке определяет просадочность грунтов из суглинков.

В пределах изучаемой территории объекта по просадочным и деформационным свойствам до глубины 10,0м выделен один инженерно-геологический элемент ИГЭ-1 – суглинок лессовидный, светло-коричневый, пористый, твердой – мягко пластичной консистенции, просадочный, с вскрытой мощностью10,0 м.

Грунты первого ИГЭ обладают просадочными свойствами от дополнительных нагрузок. Просадка грунта от собственного веса при замачивании составляет от 0,1 до 4,5см.

Грунты инженерно-геологических элементов характеризуются следующими показателями физико-механических свойств:

Таблица №6.А

Наименование, ед. измерения	ИГЭ-1
Плотность твердых частиц, г/см^3	2,70
Плотность, г/см^3	1,63
Плотность в сухом состоянии, г/см^3	1,52
Пористость	43,63
Влажность природная, %	14,56
Степень влажности	0,27
Коэффициент пористости	0,77
Влажность на границе раскатывания, %	19,39
Влажность на границе текучести, %	26,74
Число пластичности	7,35
Показатель текучести	<0
Коэффициент фильтрации, м/сут	0,20
При водонасыщенном состоянии и природной плотности: -удельный вес, кН/м^3 - угол внутреннего трения, град - удельное сцепление, кПа - модуль деформации, МПа	 17,7/17,7 20/21 3/4 4,3

По результатам химического анализа «водной вытяжки» грунтов, до глубины 10,0м, по содержанию легко и среднерастворимых солей, согласно ГОСТ 25100-96, грунты площадки незасолены. По нормативному содержанию сульфатов грунты площадки на бетон марки W4 по водонепроницаемости на портландцементе по ГОСТ 10178 (СПРК 2.01–101-2013) от слабоагрессивных до неагрессивных, на шлакопортландцементе и на сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266 – неагрессивные.

По нормативному содержанию хлоридов грунты площадки для бетонов на портландцементе, шлакопортландцементе по ГОСТ 10178 и сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266 – неагрессивные.

Подземные воды по материалам изысканий прошлых лет залегают на глубине более 26,0м.

Согласно таблицы 6.2 СП РК 2.03-30-2017, сейсмическая опасность территории строительства при II типе грунтовых условий по сейсмическим свойствам в баллах по картам ОСЗ-2_{475} равна 7-ми баллам, а при ОСЗ-2_{2475} - 8-ми баллам.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Генеральный план

Проектируемый пешеходный переход располагается в Абайском районе г. Шымкент и пересекает ул. Жиделибайсына под углом 90º. Улица Жиделибайсына является участком автодороги, которая согласно классификации, относится к магистральным автомобильным дорогам международного значения.

Площадь земельного участка составляет 0,082946 га, площадь земельного участка, используемая под строительство 0,082946 га.

Рельеф площадки ровный с незначительным уклоном поверхности с юго-востока на северо-запад от высотных отметок 450,77 м до 451,14 м.

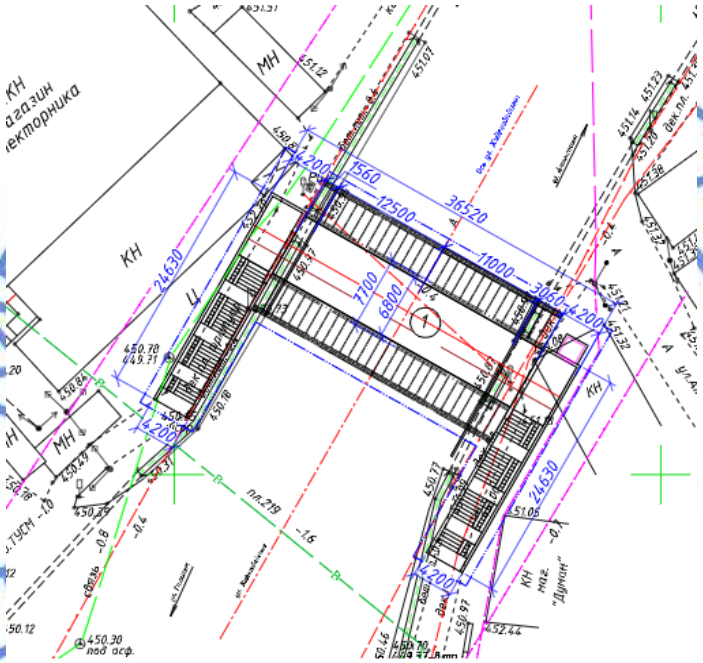

Рисунок 1. Ситуационная схема

Подземный пешеходный переход предусмотрен на магистральной автомобильной дороге международного значения с большим транспортным потоком. На данном участке дороге из-за вблизи расположенных рынков и отсутствия пешеходных дорожек для безопасности пешеходов, и пропуска транспортного потока, при этом создаются аварийные ситуации для пешеходов при переходе через автомобильную дорогу. Было принято решение предусмотреть подземный пешеходный переход с возможностью установки в тоннельной части торговых бутиков.

Проектируемый переход представляет собой путепровод, пропускающей транспортные средства по проезжей части, обеспечивающим пропуск пешеходов через ул. Жиделибайсына под пролётным строением (по телу перехода). С Северной и Южной стороны перехода предусмотрены входные группы для спуска пешеходов в переходах по лестничным сходам оборудованы с пандусами для тележек.

Проектом разрабатывается схема генерального плана подземного пешеходного перехода с переустройством и выносом коммуникаций, попадающих под строительство пешеходного перехода.

Проектируемый путепровод состоит из двух отдельно стоящих сооружений на раздельных фундаментах под каждое направление движения и разделяется условно на

Северный и Южный путепроводы.

Входные группы индивидуальной разработки, расположены как у Северного, так и у Южного путепровода. Размеры в плане 24,63х4,2 м.

Оснащены лестничные сходы с пандусами, поручнями и навесами. Также предусмотрен электроподъемник для людей с ограниченными возможностями.

Таблица 6.1

Технико-экономические показатели

№ п/п	Наименование	Ед. изм	Количество	% к общей площади
1	Площадь участка	га	0,082946	-
2	Площадь застройки	$м^2$	829,46	100

6.2.2 Конструктивные решения

Технические параметры перехода

Подземный пешеходный переход пересекает ось ул. Жиделибайсына под углом 90º. Подземное пространство предусматривает частичное его использование под коммерческую торговлю. Габарит прохода по высоте 2,6 м. Ширина перехода 6,1м. Длина тела составляет 28,10 м.

С Северной и Южной стороны ул. Жиделибайсына предусмотрены входные группы, оснащенные лестничным сходом с пандусами, поручнями и навесами. Также предусмотрен электроподъемник для людей с ограниченными возможностями.

Конструктивно пешеходный переход представляет из себя путепровод по схеме 1х6,8 м, из двух частей, опирающихся на отдельно стоящие фундаменты под каждое направление движения.

Габарит проезда путепровода принят для магистральной улицы скоростного движения в соответствии с существующей шириной проезжей части ул. Жиделибайсына на участке проектирования перехода и составляет Г=П+nb+П=1,0+12,5+11,0+1,0.

Габарит путепровода под 3 полосы шириной по 3,5м в каждом направлении движения и 2 полосы безопасности шириной по 1,0м.

Проезжая часть выполнена с поперечным уклоном $20^0/_{00}$.

Тротуарная часть шириной 1,5 м, с поперечным уклоном $20^0/_{00}$ устраивается с обоих сторон.

Расчетные временные вертикальные нагрузки А14, НК-120, НК-180 и пешеходная нагрузка – 400кг/м².

Расчетная сейсмичность сооружения 8 баллов.

Конструктивные решения

Основные характеристики перехода/путепровода:

Габарит перехода – 6,1х2,6 м (согласно СП РК 3.03-112-2013 п. 5.3.2);

Длина тела перехода – 28,10 м;

Схема путепровода – 1х6,8 м.

Длина путепровода по концам шкафных стен – 7,7 м.

Согласно СП РК 3.03-112-2013 табл.Б.1, габарит путепровода 12,5+11,0+1,5+2,8 м, где ширина проезжей части 12,5 и 11,0 м. Ширина тротуара с обоих сторон принята 1,5 и 2,8м.

Конструкция тела перехода.

Тело проектируемого перехода представляет собой путепровод, пропускающий транспортные средства по проезжей части и обеспечивающий пропуск пешеходов через ул. Жиделибайсына под пролетным строением (по телу перехода).

Проектируемый путепровод состоит из двух отдельно стоящих сооружений на раздельных фундаментах под каждое направление движения и разделяется условно на Северный и Южный путепроводы.

Фундаменты путепроводов расположены горизонтально на одной отметке. В случае попадания воды внутрь тела перехода устраивается монолитный лоток с односкатным продольным и поперечным уклоном для отвода воды по пристенному лотку, закрытому решетками, с целью исключения его засорения.

Конструкция стен-опор перехода.

Стены-опоры каждого из путепроводов представляют собой замкнутую П-образную перевернутую конструкцию, объединенную с фундаментами. Стены-опоры и фундаменты из монолитного железобетона класса В25 F100 W8. Угол пересечения с осью автодороги 90°.

Фундаменты монолитные железобетонные мелкого заложения по бетонной подготовке толщиной 20см из бетона класса В20 F100 W8 на основании из замененного грунта. Размеры фундамента Северного и Южного путепровода соответственно составляют 14,43х8,7х0,8м.

Ширина стены-опоры по оси перехода Северного и Южного путепровода составляет 14,43 м. Толщина стен по оси автодороги – 0,8 м. Высота стеновой части опор переменная от 2,72 м с понижением в стороны от оси проезжей части, обеспечивая поперечный уклон опорных площадок.

Из стен-опор предусмотрены выпуски арматурных стержней для объединения со шкафной стеной и порталом входных групп.

Портал входной группы опирается на фундамент и стеновую часть опоры путепровода.

На поверхности стен-опор, соприкасающейся с грунтом, устраивается обмазочная гидроизоляция битумом за 2 раза. Открытые бетонные поверхности опоры окрашиваются полихлорвиниловой краской за 2 раза.

Конструкция отделки стен перехода представлена в разделе 2.5.

Перекрытие перехода

Перекрытие перехода выполнено из сборных плит пролетного строения П-6,8-А14К7.

Пролётное строение по схеме: 1х6,8м.

Расчетные нагрузки А14, НК-120, НК-180 приняты в соответствии с СТ РК 1380-2005 и СП РК 3.03-112-2013.

Запроектировано из плит пролетного строения П6,8-А14К-7, изготавливается в опалубке плиты П12-А14К-7 применительно к Альбому "Пролетные строения автодорожных мостов из пустотных плит длиной 12 и 18 м под нагрузку А14, НК-120 и НК-180" по разработкам ТОО "Каздорпроект" Казахстан г.Алматы, Заказ N 01-08, выпуск 2. В поперечном сечении Северного путепровода 14 плита, Южного путепровода – 14 плит с шагом 1,0м.

Плиты объединены монолитной накладной плитой толщиной 12см. Монолитная накладная плита армируется шагом 200х200мм в продольном направлении Ø8 А 240 и в поперечном направлении Ø12 А 400. Бетон накладной плиты В30F100W8. Поверхности бетона пролетных строений окрашиваются полимерцементной краской.

Балки монтируются на опорные части, устанавливаемые на подливку из цементного раствора толщиной 2см.

Конструкция отделки потолка перехода представлена в разделе 2.5.

Опорные части

Опорные части резиново-металлические марки РОЧ 15х35х4,0см по ГОСТ 32020-2012. Для более точной установки РОЧ с выравниванием подстилающего слоя из цементного раствора были применены рамки-шаблоны из металлических уголков. Данные рамки-шаблоны позволяют укладывать РОЧ, выравнивая слой раствора по уклону без применения клиновидных металлических прокладок в плитах пролетного строения. На

стенах-опорах для предотвращения смещения пролетного строения при сейсмических нагрузках предусмотрена установка по половине опорных частей РОЧ 15х35х4,0см между поверхностью порталов и плитами пролетного, что препятствует боковому скольжению пролетного строения.

Проезжая часть и тротуары

Мостовое полотно состоит: из гидроизоляции, укладываемой поверх накладной плиты, армированного защитного слоя бетона по сетке и двухслойного асфальтобетонного покрытия.

Барьерные ограждения не предусмотрены. Разделение между проезжей частью и тротуаром Северного путепровода выполняется путем установки бортового камня БР 100.300.18. Разделение между проезжей частью и зелеными насаждениями Южного путепровода обеспечивается порталом входной группы.

Гидроизоляция из рулонного наплавляемого материала «Техноэластмост-Б» по (ТУ 5774-004-17925162-2003), ЗАО «ТехноНИКОЛЬ».

Защитный слой толщиной 40мм, армированный сеткой 4С 5ВрI-100 / 5ВрI-100, бетон класса В30F100W8.

Асфальтобетонное покрытие проезжей части: двухслойное из плотной мелкозернистой смеси из мелкозернистого, плотного, горячего асфальтобетона типа Б, марки I на БНД90/130 согласно СТ РК1225-2013.. Нижний и верхний слои толщиной по 40мм.

Поперечный уклон проезжей части составляет 20‰.

Покрытие тротуаров однослойное толщиной 50мм из горячей мелкозернистой асфальтобетонной смеси типа Б, марки I на БНД90/130.

Водоотвод с проезжей части и тротуаров запроектирован по продольно-поперечной схеме. Поперечный уклон проезжей части двускатный – $20^0/_{00}$, продольный уклон – $5^0/_{00}$.

За счет поперечных и продольных уклонов вода стекает с проезжей части и далее вдоль Тамерлановского шоссе по существующим прикромочным лоткам в существующие водосбросы.

Деформационные швы.

На проезжей части путепроводов на устоях №1 и №2 применены деформационные швы. ДШ-РМ-50 производства ЗАО НТЦ "Мониторинг мостов". Полная длина швов на переход – 56,16 п.м.

Деформационные швы ДШ-РМ-50 состоят из алюминиевых направляющих, в которые плотно вставлен уплотнительный профиль. Конструкция шва препятствует попаданию внутрь шва грязи и обеспечивает водонепроницаемость и устойчивость к износу при тяжелых эксплуатационных условиях. Швы не требуют проведения профилактических работ и устойчивы к старению.

Уплотнительный профиль изготовлен из плотной термо-, свето-, озоно-, морозостойкой резины на основе этиленпропиленового каучука (EPDM) и устойчив к воздействию озона, ультрафиолета, маслам, бензину и антиобледенительным солям. При выходе из строя может быть легко заменен.

Продольный шов между проезжими частями путепроводов заполняется уплотнителем системы ME-400 Elastomeric Membrane Seal, укладываемый в прорезанную штрабу в защитном слое, на предварительно шлифованную поверхность, покрытую грунтовкой Wabo® Bonding Agent. После монтажа уплотнителя свободный объемы штрабы заполняется 3-компонентным раствором Wabo®/Crete II. После укладки асфальтобетонного покрытия пространство над уплотнителем также заполняется 3-компонентным раствором Wabo®/Crete II, что обеспечивает дополнительную защиту внутреннего пространства подземного перехода от протечек.

Сопряжение с подходами

Конструкция сопряжения путепровода с подходами устраивается применительно к типовому проекту серии 3.503.1-96, («Союздорпроект» Москва 1988г.), полузаглубленного

типа, из сборных ж.б. переходных плит индивидуальной разработки с усиленным сечением арматуры (под нагрузку А-14 НК-120 и НК-180) и сохранением схемы армирования согласно типовому решению, бетон класса В30F100W6 с устройством подушки из фракционированного щебня (фр. 20-40).

Плиты одним концом опираются на монолитную шкафную стенку, другим, на длине 4,0 м, на щебеночную подушку, устраиваемую методом заклинки. Под основание плит устраивается щебеночная подготовка h=10см. Щебеночная подушка и щебеночное основание должны тщательно уплотняться.

На участках сопряжения тротуара с насыпью монтируется тротуарная плита.

При устройстве сопряжения, дренирующий грунт заустойной засыпки отсыпается послойно с тщательным уплотнением Купл.-0.98. Толщина отсыпаемых слоев – 0,40 м.

Поверхности переходных плит, соприкасающиеся с грунтом покрывается битумом за 2 раза.

На сопряжении – применяется асфальтобетонное покрытие толщиной 9 см, для автомобильных дорог общего пользования по типовому проекту серии 3.503.71/88.

Входные группы

Входные группы индивидуальной разработки, расположены как у Северного, так и у Южного путепровода. Размеры в плане 25,85х4,2 м.

Оснащены лестничным сходом с пандусами, поручнями и навесами. Также предусмотрен электроподъемник для людей с ограниченными возможностями.

Внутренняя и наружная отделки описаны в разделе 2.5.

Несущие конструкции входных групп

Вертикальное ограждение сходов состоит из монолитных рамповых стен, бетонируемых на монолитном фундаменте толщиной 40см по слою щебня толщиной 50 см. Подошва фундамента принята на 1,2 м ниже глубины промерзания.

Работы по сооружению рамповых стен производятся в открытом котловане. Лестничные марши шириной 4 м из монолитного бетона опираются на монолитные лежневые опоры, устанавливаемые внутри рамповых стен. Пространство между косоурами и днищем рампы заполняется щебнем. При этом между фундаментами разных секций рамповых стен, устанавливаемых ступенчато, бетонируется защитный экран.

Для защиты конструкций лестничных сходов от воздействия поверхностными водами, предусматривается обмазочная гидроизоляция наружной поверхности рамповых стен и фундамента с применением ЛАХТЫ в два слоя.

В качестве ограждающих парапетов служат продолжение рамповых стен лестничных сходов и портальной части. На парапет сверху укладывается накрывочная гранитная плита. Ограждающие парапеты с наружной стороны облицовываются гранитными плитами по цементному раствору.

Внутренние стены тоннельной части и лестничных сходов облицовываются ракушечником по металлической сетке. Потолок тоннельной части оштукатуривается по металлической сетке с окрашиванием высококачественной клеевой краской.

На косоуры лестничных сходов укладываются гранитные ступени и площадки толщиной 3 см по слою цементного раствора 2 см.

Лестничные сходы запроектированы полузакрытого типа. Навес галереи выполняется из светопрозрачного материала. Стойки и несущие конструкции крыши галереи металлические.

Навесы входных групп

Каждая входная группа обустроена навесом. Навесы представляют из себя металлический каркас с покрытием крыши, боковых, задних и передних стенок закаленным стеклом EVA триплекс. Каркас из ферм, стоек и распорок, выполненных из квадратных и прямоугольных труб сечением 100х100х6мм, 100х50х6мм, 40х40х4мм, 80х40х4мм и 60х40х4 по ГОСТ 30245-2003. Соединение со стенами сварное через закладные детали,

выполняется электродами Э-42А швами Т1 по ГОСТ 5264-80* и ГОСТ 11534-75. Общая высота навеса, считая от верха бетона стен 3,25мм. Поверхность металлоконструкций окрашивается масляной краской в 2 слоя поверх грунтовки.

6.2.3 Инженерное обеспечение, сети и системы.

Электротехнические решения

Предусмотрено электроснабжения пешеходного перехода через автомобильные дороги А-2 в районе рынка «Алаш» в г. Шымкент согласно выданных технических условий №18-07-42-2500 от 18 августа 2021 года выданными ТОО «Оңтүстік Жарық Транзит».

Проектом предусмотрено:

переустройство существующих сетей КЛ-10кВ кабелем марки АСБ-10 сечением 3х185 мм² (L=58,0м), КЛ-0,4кВ кабелем АВБбШв-0,66 сечением 4х25 мм² (L=56,0м) наружного освещения;

прокладка кабельной линии 0,4кВ для освещения проектируемого пешеходного перехода, кабелем марки АВБбШв-1, расчетного сечения (10мм2 и 6мм2) проложенное в траншее общей протяженностью 365,0 м.

Сети освещения пешеходного перехода

Электроснабжение проектируемого пешеходного перехода осуществляется кабелем АВБбШв-1 сечением 4х10 мм² (Ввод-1), от существующей трансформаторной подстанции КТПН-5830 питающейся от яч.13 ПС 35/10кВ «XXI-партсъезд», с установкой дополнительного автоматического выключателя типа ВА57Ф35, и кабелем АВБбШв-1 сечением 4х6 мм² (Ввод-2), от существующей опоры ВЛ-0,4кВ КТПН-1 (Акниет).

На пешеходном переходе предусмотрена установка светодиодных светильников "ВАРТОН" ЖКХ-12 мощностью 12 Вт, запитываемый от ящика управления освещением ШУО, установленного в служебное помещение. Светильники установлены на стены перехода с шагом 2,2 м. На выходных группах светильники установлены на металлическую конструкцию навеса.

Осветительная и силовая сеть выполняются кабелями, не распространяющими горение с медными жилами марки ВВГнг-0.66 прокладываемыми скрыто в ПВХ трубах по стенам и потолку. Электроснабжения системы видеонаблюдения и системы громкоговорителей обеспечивается от розеточной группы (гр.№7), установленной в тех. комнате пешеходного перехода.

Ящики управления освещением ШУО обеспечивают:

включение и отключение осветительной установки от сигнала фотодатчика при достижении заданного уровня освещенности;

отключение и включение осветительной установки в заданные периоды времени.

Мероприятиями по экономии материальных ресурсов и электроэнергии объектов являются:

выбор сечения кабелей и проводов с учетом их перегрузочной способности;

применение высокоэкономичных газоразрядных ламп;

автоматическое управление осветительной установки уличного освещения.

Основные технические показатели:

Категория надежности электроснабжения - I.

Общая установленная мощность электроосвещения составляют – 1,832 кВт.

Протяженность сети кабельных трасс 0,4кВ – 365,0 м.

Защитные мероприятия по безопасности

Защита от перенапряжений. Заземление

Сопротивление заземляющих устройств опор в населенной местности принято согласно ПУЭ РК в зависимости от удельного сопротивления грунта. Конструктивное выполнение заземляющих устройств, предусмотрено по т.п. 3.407-150 в соответствии с ПУЭ РК Глава 1.7. «Заземление и защитные меры электробезопасности».

Для обеспечения безопасности от поражения электрическим током все металлические нетоковедущие части электрооборудования подлежат заземлению. В качестве заземляющего проводника используется 5-я (3-я) жила питающего кабеля путем объединения металлических частей строительных конструкций и присоединением их к внутреннему контуру заземления.

Наружный контур заземления выполнен из вертикальных заземлителей (из стального круга диаметром 16мм2, длиной 3,0м) и приваренной к ним стальной полосы сечением 40х4мм. Глубина заложения полосы и верхнего конца, вертикальных заземлителей 0,7 м от поверхности земли.

Энергосбережение.

Для обеспечения энергосбережения предусмотрены следующие мероприятия:

а) исключены непроизводительные расходы топливно-энергетических ресурсов, то есть потери электроэнергии, вызванные отступлением от требований стандартов, ТУ или паспортные данных по оборудованию;

б) обеспечена приоритетность безопасности и здоровья человека, и охраны окружающей среды при транспортировке;

в) организован учет и контроль за расходованием потребляемой электроэнергии.

Качество электроэнергии.

Нормируемое отклонение напряжения у потребителей в пределах ±5% от Uном. (требование ГОСТ 13109-97 и ПУЭ РК) обеспечивается проектными решениями путём применения проводов и кабелей расчетного сечения.

На шинах 10кВ подстанции поддерживается стабилизированное напряжение на уровне ±5% от Uном. Это позволяет обеспечить оптимальный режим работы распределительной сети 10кВ и выдержать нормированный уровень напряжения у потребителей, требуемый ГОСТ (т.е. ±5% от Uном.).

Переустройство линия связи

Проектом предусмотрено переустройство и защита сетей связи согласно выданным техническим условиям от 10 августа 2021 года №4-317-21/П ЮК ТУМС АО «Казахтелеком» путем защиты существующего кабеля связи на пересечениях, попадающих в зону строительства проектируемого пешеходного перехода в соответствии действующих в Республика Казахстан нормами и правилами проектирования линейно-кабельных сооружений связи.

В проекте предусмотрен перенос линии связи ТПП 50х2, ТПП 10х2, ОК-4 от оконечных устройств и соединительных муфт в существующей кабельной канализации и вновь построенной кабельной телефонной канализации. Все переходы выполнены в футляре в стальной трубе d-159 мм, с протяжкой ПНД трубы d-63 мм, на 2 канала. Протяженность проектируемой линий связи составляет 60,0м. В качестве смотровых устройств применены сборные железобетонные колодцы типа ККС-3 с кронштейнами и консолями.

Глубина прокладки проектируемый телефонной канализации 0,8-1,0м. Минимальное расстояние от планировочной отметки земли (дорожного покрытия) до верха трубы под проезжей частью - 0,6м, по пешеходной - 0,4метра. При пересечении существующих кабелей связи с автодорогой, кабели связи защищаются стальными трубами.

Строительно-монтажные работы должны выполнятся в соответствии с "Правилами техники безопасности при работе на кабельных линии связи и радиофикации", а также другими руководящими, издаваемыми в официальном порядке. В зоне действующих инженерных сооружений работы должны выполнятся с соблюдением требовании эксплуатирующих организации.

Видеонаблюдение и звуковое оповещение

Система видеонаблюдения разработана в соответствии с техническим заданием на проектирование и предусматривает оснащение средствами видеонаблюдения (СВН)

находящихся на территории объекта сооружений, выполнен на основании: действующих строительных норм и правил проектирования, государственных стандартов, регламентирующих требования пожарной безопасности.

Видеокамеры охватывают участками весь периметр охраняемого объекта (туннельная часть подземного перехода) и устанавливаются ниже потолка. Предусмотрен Термошкаф типа ТКШ, IP-видеокамер с питанием по технологии PoE.

Термошкаф оборудован:

блоком управления климатом (БУК-4), предназначенным для управление холодным запуском аппаратуры и обогревом;

обогревателем ОТШ-160, оборудованным встроенным биметаллическим выключателем, ограничивающим температуру поверхности радиатора до +90°С.

Оснащением громкоговорителями подлежит туннельная часть подземного перехода. Количество звуковых оповещателей, их расстановка и мощность, обеспечивает необходимую слышимость во всех местах возможного пребывания людей. Оповещатели не имеют регуляторов громкости и подключаются к сети без разъемных устройств. Система позволяет управлять оповещением с микшера-усилителя, осуществлять трансляцию музыки по зонам и позволяет осуществлять контроль над линиями оповещания (короткое замыкание, обрыв линии, выхода из строя громкоговорителя).

Система оповещания состоит из следующих компонентов:

громкоговорители, расположенные в тоннеле с необходимостью трансляции музыки с USB накопителем или радиовещания;

усилители мощности, обеспечивающие звукоусиление в системе.

Для обеспечения передачи трансляции фоновой музыки в переходах предусмотрена установка системы звукоусиления АВК PA80U. В тоннеле устанавливаются потолочные громкоговорители АВК WA124. Сеть мультимедийной связи выполняется акустическим кабелем.

6.3 Оценка соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Проектом предусмотрено строительство пешеходного перехода через автомобильную дорогу А-2 в районе рынка «Алаш» в г.Шымкент. Проектируемый пешеходный переход представляет собой путепровод, пропускающий транспортные средства по проезжей части и обеспечивающий пропуск пешеходов через ул. Жиделибайсына под пролетным строением. При строительстве предусморено переустройство и вынос коммуникаций попадающих под строительство пешеходного перехода. Проектируются лестничные сходы с пандусами, поручнями и навесами. Также предусмотрен электроподъемник для людей с ограниченными возможностями. Каждая входная группа обустроена навесом.

Воздействие на атмосферный воздух будет осуществляться в процессе строительства объекта. Выбросы на период строительства являются временными, краткосрочными. Анализ проведенных расчетов приземных концентраций показывает, что выбросы вредных веществ, отходящих от источников загрязнения создают максимальные приземные концентрации по всем ингредиентам, не превышающие их ПДК на прилегающей жилой застройке. На период эксплуатации отсутствуют источники выделения загрязняющих веществ в атмосферу. Проектируемый объект не классифицируются, санитарно-защитная зона и санитарные разрывы для них не устанавливаются. Определены мероприятия, снижающие отрицательное влияние вредных веществ на окружающую среду, охватывающие охрану почв, поверхностные и подземные воды, атмосферный воздух, а также физические воздействия. В процессе строительства объекта водоснабжение – привозное. Производственные сточные воды в процессе строительства отсутствуют. Образовавшиеся отходы планируется вывозить по договору со специализированной

организацией. Представлены расчеты водопотребления и водоотведения, нормативы образования отходов. Проектные решения по объекту приняты с учетом действующих нормативных требований, обеспечивающих безопасность условий труда, с использованием строительных конструкций, материалов и изделий, действующих на территории РК.

6.4 Организация строительства

Раздел выполнен в соответствии со СН РК 1.03-00-2011 «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений».

Технико-экономические показатели:

Продолжительность строительства – 7 месяцев, определена по СП РК 1.03-102-2014 часть II. «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений» Табл. Б.5.7. пункт 8. Подземный пешеходный переход.

Начало строительства – март 2022 года, согласно письма ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» от 01 ноября 2021 года №32-06-05/6557.

6.5 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с Нормативным документом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным 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, утвержденными 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 2021.3) 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, Выпуск 22;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы, ЭСН РК 8.04-02-2015 изменения и дополнения, Выпуск 22;

сборники сметных цен в текущем уровне 2021 года на строительные материалы, изделия и конструкции, ССЦ РК 8.04-08-2021, Выпуск 3;

сборники сметных цен в текущем уровне 2021 года на инженерное оборудование объектов строительства, ССЦ РК 8.04-09-2021, Выпуск 2;

сборник сметных цен в текущем уровне 2020 года на эксплуатацию строительных машин и механизмов, СЦЭМ РК 8.04-11-2020 Изменения и дополнения, Выпуск 22;

сборник тарифных ставок в строительстве, СТС РК 8.04-07-2020, Выпуск 21;

сборник сметных цен в текущем уровне 2021 года на перевозку грузов для строительства, СЦПГ РК 8.04-12-2020 Отдел1;

сборник сметных цен в текущем уровне 2021 года на перевозку грузов для строительства, СЦПГ РК 8.04-12-2021 Отдел 2. Железнодорожные перевозки 2021 год, выпуск 1;

перечень оборудования, материалов и изделий, с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденный ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» от 22 октября 2021 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, определенные 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 расчета 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 Изменения и дополнения, Выпуск 22;

Сметная стоимость строительства определена в ценах 2021 года с учетом МРП 2022 года, установленного согласно приложению 1 «Прогноз социально-экономического развития Республики Казахстан на 2021–2026 годы», протокол заседания Правительства Республики Казахстан от 24 августа 2021 года №27.

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, внесенные в рабочий проект в процессе проведения экспертизы.

В процессе рассмотрения по замечаниям департамента по Кызылординской области (г.Кызылорда) филиала республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза» по Южному региону в рабочий проект **«Строительство пешеходного перехода через автомобильную дорогу А-2 в районе рынка «Алаш» в г. Шымкент»** внесены следующие изменения и дополнения:

По генеральному плану

7.1.1 Раздел генерального плана представлен.

7.1.2 Представлен согласованный генплан с эксплуатирующей организацией автодороги. Представлено письмо Государственной автодорожной инспекцией.

7.1.3 Представлен правоустанавливающий документ на право пользования земельным участком.

7.1.4 Пояснительная записка дополнена.

По конструктивным решениям

7.1.5 Приведена ситуационная схема объекта.

7.1.6 В задании на проектирование дополнительно приводится подземный пешеходный переход.

7.1.7 Длина туннельной части указана в дополнении к заданию 28,10м.

7.1.8 Необходимость строительства подземного пешеходного перехода на этом участке

принята согласно проекту детальной планировки.

7.1.9 Представлены технико-экономические показатели мостовых сооружений согласно приложение Ж СН РК 1.02-03-2011.

7.1.10 Для устранения просадочных свойств грунта в котловане устраивают грунтовую подушку суглинистым грунтом (заменой грунта на толщину 2,0м), что указано в Пояснительной записке раздел 2.6 «Мероприятия для устранения просадочных свойств грунта» и на чертеже 520-2020-07-07-ИС лист 7.

7.1.11 Пояснительная записка дополнено описанием существующим местоположение в районе строительства пешеходного перехода.

7.1.12 Согласно Таблице 23 СП РК 3.03-112-2013. Морозостойкость принята F100 для бетонные массивных конструкций, климатические условия для суровых ниже -10 до -20.

7.1.13 Забивка шпунтовых ограждений при разработке котлована применяется с целью уменьшения рабочей площадки для строительства перехода и предотвращения обвала грунта откосов в котловане в процессе производства СМР.

7.1.14 Ведомость объемов работ откорректирована, переходные плиты изменены на плиты заводского изготовления.

7.1.15 Шпоночное соединение плит исключено.

7.1.16 Представлен Стройгенплан и схема производства работ.

7.1.17 В проекте при разработке котлована принят экскаватор с емкостью ковша 1.0 м3.

7.1.18 Основные проектные решения согласованы с заказчиком. Представлено Письмо ГУ "Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог г.Шымкент" №32-06-09/1971 от 26.04.2021г. о направлении в экспертизу согласованного проекта и представлены согласованные чертежи заказчиком общий вид и ситуационный план.

По электротехнической части и слаботочным устройствам

7.1.19 Откорректировано:

мощность светильников пешеходного перехода согласно заданием на проектирования, распределение нагрузок пешеходного освещения, точка подключения к коммутационным аппаратам КТПН, привязочные размеры от инженерной коммуникации, продольный профиль пересечения ВЛ с проектируемой автодорогой (переустройство ВЛ) согласно с требованиями СН РК 1.02-03-2011, ПУЭ РК и ГОСТ 21.101-97;

основные технические показатели раздела НСС, указаны координаты и привязочные размеры телефонных колодцев от инженерной коммуникации, для камер видеонаблюдения на планах указан угол обзора охвата территории объекта, высота установки видеокамеры и способ крепления согласно нормам, СНиП РК 3.02-10-2010;

оформление чертежей РП в соответствие по ГОСТ 21.101-97 СПДС «Основные требования к проектной и рабочей документации» спецификацию оборудования в полном объеме (указать тип, марка, обозначение документа, опросного листа).

По организации строительства

7.1.20 Предоставлено письмо о сроках реализации от заказчика.

По сметной документации

7.1.21 Предоставлена сметная документация в АВС-4 (редакция 2021.3).

7.1.22 Расценки в локальных сметах приведены в соответствие с действующей сметно-нормативной базой.

7.1.23 Объемы работ в сметной документации приведены в соответствие с откорректированным рабочим проектом.

7.2 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с «Правила определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам», утвержденными приказом Министра национальной экономики РК от 28 февраля 2015 года №165

разработчиком проекта установлен II нормальный уровень ответственности (технически сложный).

Рабочий проект **«Строительство пешеходного перехода через автомобильную дорогу А-2 в районе рынка «Алаш» в г. Шымкент»** разработан в соответствии с утвержденным заданием на проектирование, иными исходными данными, техническими условиями и требованиями.

Состав и комплектность представленных материалов приведены в соответствие с требованиями СН РК 1.02-03-2011* «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

Принятые проектные решения, с учетом внесенных изменений по п.7.1, соответствуют государственным нормативным требованиям, и функциональному назначению объекта.

Проектные решения не противоречат требованиям санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утвержденные приказом Министра национальной экономики РК №237 от 20 марта 2015 года, «Санитарно-эпидемиологические требования к атмосферному воздуху в городских и сельских населенных пунктов», утвержденные Приказом Министра национальной экономики РК от 28.02.2015 года №168.

Таблица 7.1

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Единицы измерения	Показатели	
			заявленные	рекомендуемые к утверждению
1	Размеры пешеходного перехода, в т.ч.: - ствола (тоннельной части) - ширина ствола (тоннельной части) - высота ствола (тоннельной части) - длина лестничного схода - ширина лестничного схода	п.м.	 28,10 6,1 2,6 24,63 4,2	 28,10 6,1 2,6 24,63 4,2
2	Пересекаемое препятствие		Существующая дорога	
3	Угол пересечения оси дороги с переходом	град.	90^0	90^0
4	Нормативная нагрузка по СТ РК 1397-2005	шт.	А14, НК-120, НК-180.	А14, НК-120, НК-180.
5	Ширина краевой полосы безопасности на мосту, м	м	1,0	1,0
6	Схема и габариты мостового сооружения	п.м.	1х6,8 Г-12,5+11,0+(1,5+2,8)	1х6,8 Г-12,5+11,0+(1,5+2,8)
7	Существующий категория дороги		магистральная автомобильная дорога международного значения	
8	Тип береговых опор		Стены-опоры каждого из путепроводов представляют собой замкнутую П-образную перевернутую конструкцию, объединенную с фундаментами.	

9	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2021 года и прогнозном уровне 2022 года, в том числе	млн. тенге	479,352	366,879
	СМР		400,299	297,209
	Оборудование		0,938	4,333
	Прочие затраты		78,115	65,337
	Из них:			
	2020год (ПИР)		10,000	12,966
	2021год (экспертиза)		1,302	1,461
	2022год		468,050	352,452
10	Продолжительность строительства	мес.	7	7

8. ВЫВОДЫ

8.1 С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Строительство пешеходного перехода через автомобильной дороги А-2 в районе рынка «Алаш» в г. Шымкент»** соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан и рекомендуется к утверждению технико-экономическими показателями, указанные в таблице 7.1.

8.2 Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент» в соответствии с условиями договора от 08 сентября 2021 года №130940007729/210413/00 (413).

8.3 Заказчику до начала строительно-монтажных работ получить экологические разрешительные документы уполномоченного органа по экологической оценке деятельности проектируемого проекта строительства. О получении документов официально уведомить РГП «Госэкспертиза».

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

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

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1 Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, **«Шымкент қаласындағы "Алаш" базары маңында А-2 автомобиль жолы арқылы жаяу жүргіншілер өткелін салу»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілер мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және 7.1 кестеде көрсетілген мынадай техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітуге ұсынылады.

8.2 Осы сараптамалық қорытынды тапсырыс берушімен бекітілген, растығы 2021 жылғы 08 қыркүйектегі №130940007729/210413/00 (413) шарт талаптарына сәйкес «Шымкент қаласының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ-мен кепілдендірілген жобалауға арналған бастапқы материалдарды (деректерді) ескере отырып орындалды.

8.3 Тапсырыс берушіге құрылыс-монтаждау жұмыстары басталғанға дейін жобаланып отырған құрылыс жобасының қызметін экологиялық бағалау жөніндегі уәкілетті органның экологиялық рұқсат беру құжаттарын алуға. Құжаттарды алғаны туралы "Мемсараптама" РМК-ға ресми хабарлауға.

8.4 Жұмыс жобасы бекітуге және жұмыс өндірісіне рұқсат берген кезінде сараптаманың осы қорытындысына сәйкес екендігі тексерілуі тиіс.

8.5 Тапсырыс беруші құрылыс жүргізу барысында отандық өндірушілердің құрал-жабдықтарын, материалдарын және конструкцияларын барынша көп қолдануы қажет.

Курбанбаев Е.А.

И.о. директора

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Абдикаликов Б.А.

Директор департамента

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Бутабаева А.К.

Начальник производственного отдела

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Искаков Г.Т.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Жанбатыров Е.А.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Алиев Н.Д.

Главный специалист (по рассмотрению ценовых предложений по сметной документации)

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Балмаганбетова Ш.Б.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Исраилов Я.И.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Сулеева Г.А.

Эксперт

Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Ссылка на окончательную редакцию ПСД

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •