Приложение 3
к приказу и.о. Министра
национальной экономики
Республики Казахстан
от 24 февраля 2015 года № 121

Декларация о соответствии

«26» сентября 2018 г.

Подрядчик (генеральный подрядчик): **ТОО «Арайстроймаркет-2003»**
Республика Казахстан, Жамбылская область, г. Тараз, ул. 3-й пер.автомобильный 16 «Г»
(наименование организации, юридический адрес)

в лице: **Есибаева Муратбека Мыктыбековича**
(фамилия, имя, отчество)

по объекту: **Корректировка.«Реконструкция путепровода автодорогипо ул. Айша биби, в городе Тараз».**

заказчиком которого является: **КГУ «Отдел ЖКХ, ПТ и АД акимата города Тараз»**
В лице руководителя Жаксылыкова Бахытжана Алпысовича
(наименование организации, фамилия, имя, отчество руководителя)

удостоверяет, что:
1. Строительно–монтажные работы на объекте выполнены в соответствии с утвержденным проектом (проектно–сметной документацией), государственными нормативами в сфере архитектурной, градостроительной и строительной деятельности;
2. Субподрядные организации: **ТОО «Арайстрой-GROUP» , в лице Садуакасовой Айгерим Адиевной**
(наименование организации)

3. Проект (проектно-сметная документация): **ЮКФ АО «КАЗНИИСА»**
(наименование проектной организации, номер проекта)

утвержден(а): **КГУ «Отдел ЖКХ,ПТ и АД акимата города Тараз»**
(наименование организации, утвердившей (переутвердившей) проект и дата утверждения)

4. Объект (комплекс) имеет следующие основные технико-экономические показатели (мощность, производительность, производственная площадь, протяженность, вместимость, объем, пропускная способность, провозная способность, число рабочих мест и тому подобное, заполняется по всем объектам в единицах измерения соответственно целевой продукции или основным видам услуг):

Мощность, производительность, протяженность	Единица измерения	По проекту		Фактически	
		Общая (с учетом ранее принятых)	В том числе пускового комплекса или очереди	Общая (с учетом ранее принятых)	В том числе пускового комплекса или очереди
Путепровод (мост) автодорога	м2	43988	43988	43988	43988
Автодорога по ул. Айша биби	км	4,012	4,012	4,012	4,012

Выпуск продукции (оказания услуг), предусмотренной проектом в объеме, соответствующем нормам освоения проектных мощностей в начальный период_____
факт начала выпуска продукции с указанием объема Мост путепровод имеет следующие показатели:

Показатели	Единица измерения	По проекту	Фактически
Общая площадь	$м^2$	43988	43988

Число этажей	этаж
Общий строительный объем	$м^3$
В том числе подземной части	$м^3$
Площадь встроенных, встроенно-пристроенных и пристроенных помещений	$м^2$

Показатели	По проекту			Фактически		
	число квартир	площадь квартир, $м^2$		число квартир	площадь квартир, $м^2$	
		общая	жилая		общая	жилая
Всего квартир,						
в том числе:						
однокомнатных						
двухкомнатных						
трехкомнатных						
четырехкомнатных						
и более						

5. Технологические и архитектурно-строительные решения по объекту характеризуется следующими данными: участок размещения сооружения сложной формы в плане с габаритными размерами 1450,0 х 220,0 м.На участке предусматривается размещение следующих соружений: участок №1 путепровод с двумя подъездными участками автомобильных дорог, участки №2 и №3 съезды с ул. Айша бибина ул. Байзак батыра, участки №4 и №5 съезды с ул. Айша биби на ул. соединяющую п. Кумшагал с массивом Дальняя Карасу, участок №6 уширение ул. Байзак батыра, участок №7 уширение соединяющей п. Кумшагал и масив Дальняя Карасу. Автодорожный мост имеет расчетно-конструктивную схему сооружения в виде опор из поперечных сборных железобетонных рам, жестко защемленных в фундаментах и пролетные строения из сборных ж/бетонных балок таврового сечения, опертых шарнирно на подферменики, установленные на ригели рам.

Сооружение состоит из существующих сборных фундаментов со стаканной опорной частью на естественном основании. В попоречном напрвлении фундаменты соеденины между собой монолитными железобетонными вставками.Фундаменты установлены на монолитную плиту из бетона класса В15, W6, F200 на сульфатостойком цементе по ГОСТу 22266, армирование каркасов и сеток выполненых из арматуры класса AIII, уложенную на галечниковый грунт с расчетным сопративлением 600 кПа.

Рамы опор выполнены из сборных ж/бетонных стоек и ригелей. Стойки сборные ж/бетонные сечением 500 х 700мм. Стойки нижним концом входят в стаканы подколоников и обетонируются.

Поперечные ригели опор –сборные ж/бетон.прямоугльного сечения 1660 х 700 мм. Состоят из пяти блоков, объеденных монолитными стыками. Поперечные ригели установлены на стойки. Сопряжение стоек и ригелей выполнены путем соединения арматуры стоек и ригелей с последующим обетонированием узлов. Для создания поперечного уклона на ригелях устроены монолитные ж/бетон.подферменники, которые объединяются с ригелями монтажными арматурными выпусками. Опорные части резиновые, слоистые.

Пролетное строение образовано из предварительно напряженных балок длиной 21 м объедененных между собой в поперечном направлении. Балки опираются на резиновые опорны части. В поперечном сечение установлены 18 балок.

Балки пролетного строения Т-образные предварительно напряженные бездиафрагменные длино 21,0 м шириной 1680мм. Балки объеденины между собой в поперечном направлении при помощ сварки арматурных выпусков, расположенных в плитной части балок и омоноличивания участков. местах опирания балок на подферменники установлены РОЧ 200х300х61 (резиновые опорные части Объединение балок в температуно-неразрезаное пролетное строение выполнено монолитно

ж/бетонной плитой из бетона класса В30, W6, F200, толщиной 80 мм. Плита армирована сеткой из арматуры класса AI.

Поперечный уклон путепровода составляет 20%, продольный уклон составляет между осями «1-6» 11,8%, между осями «7-16» -9,0%. Уклон создается монолитными ж/бетон. Подфермениками и в продольном направлении- отметка заложения фундаментов.

Сопряжение путепровода с насыпью выполнено с использованием переходных плит. Сопряжение с дорогой выполнено с помощью монолитной ж/бет. шкафной стенкой.

Подпорная стенка насыпи полотна дороги-сборные железобетоные кольца диамаетром 1200 м.

Деформационные швы устраиваютмся на концах температурно-неразрезаных пролетных строений по осям «1», «4», «7», «10», «13», «16». Температура конструкций в момент замыкания была от +100 до +150 С.

Дорожная одежда путепровода двухслойная, нижний слой- мелкозернистый асфальтобетон 60мм, верхний- ЩМА толщиной 60 мм. Гидроизоляция принята мастичная марки FLEXIGUM-HP/

Барьерное ограждение односторонее марки 11МО-3 по ГОСТ 26804-86 установлено на тротуарные блоки со стороны дорожного полотна, с другой стороны устанавливаются перильные ограждения из металлического профиля выполненное сварными секциями.

Лестничные сходы (косоуры, площадки, ступени, фундаменты) сборные ж/бетонные, приняты по серии 3.503.1-96.1-2. Ограждения лестниц металлические по серии 3.503.1-96.1-2.

Сопряжение с земляным полотном по оси «16» выполнено насыпью. Крепление откосов насыпи выполняется монолитными ж/бет.плитами из бетона класса В30, W6, F200. Часть насыпи по осям «А» «И» крепится подпорной стенкой, из круглых ж/бетон. колец марки КС10.9 по серии 3.900.1-14 в.1. Внутренняя часть колец заполняется бетоном класса В15.Кольца устанавливаются на ленточный фундамент из бетона В15, W6, F300, подпорноая стенка между осями монолитная ж/бетонная.

Для пропуска воды дренажного канала на участке предусмотрено устройство одного нового и удлинение трех существующих переходов. Новый переход выполнен двухтрубный из сборных ж/бет. элементов по серии 3.503.1-112.97.1, длина трубного перехода 53,3 м.Удлинение трех существующих переходов выполнено сборными ж/бет.трубами марки ЗК 8.300 по серии 3.501.1-144.0-4.

Наружние поверхности фасадных элементов пролетных строений после ремонта окрашиваются полимерцементными или синтетическими красками.

Дренажный канал вдоль подъездной дороги (участок II-II) реконструируется с устройством на нем водопропускного сооружения из двух труб диаметром 1,5 м.

Водоотвод с путепровода решается сбросом воды по подъездным дорогам на обочины в нижней части насыпи(за счет поперечного и продольного уклонов).

Подъездные дороги.

Корректировка проекта выполнена из-за увеличения ширины проезжей части автомобильной дороги по ул. Айша биби (изменение двухполосного движения на четырехполосное). Проектом предусматривается устройство подъездных дорог с возможностью въезда и съезда с путепровода. Проектом корректировки внесены следующие изменения:

- увеличена ширина проезжей части подъездных дорог по ул. Айша биби на участке I-I с 10,5 м до 14,0 м;
- из-за уширения и стесненных обстановки вокруг путепровода изменены радиусы кривых на участках II-II, III-III, IV-IV, V-V;
- произведена замена ж/бетонных бордюров на гранитные;
- сборные ж/бетонные тротуарные блоки заменены на монолитные ж/бетонные;
- крепление откосов насыпи высотой более 1,0 м предусмотрено монолитными ж/бетонными плитами, крепление остальных откосов и обочин подъездных дорог предусмотрено устройство орнаментов из щебня различного цвета;
- в связи с изменениями количества полос движения по ул. Айша биби(2-х полосное на 4-полосное) внесены изменения в дорожную разметку;
- согласно задания дороги запроектированы по нормативам улицы общегородского значения регулируемого движения. Расчетная скорость – 80 км/час;
- наибольший продольный уклон 40%;
- наименший радиус кривых в плане подъездных дорог – 400 м, кольцевых съездов -13,5 м;
- наименьший радиус кривых в продольном профиле:

  вогнутых – 2000;

  выпуклых – 5000;

- ширина проезжей части автодороги по ул. Айша биби – 14,0м;
- ширина проезжей части подъездных дорог – 10,5 м, дороги на участке II-II 7,5м;
- ширина обочин – 2 м, ширина обочин насыпи 1,5 м;
- покрытие нежесткое капитального типа, проектируемые подъездные дороги расположены на подъезде к путепроводу по ул. Айша биби, на пересечении с ул. Байзак батыра.

Строительство путепровода с автодрогами будет способствовать более полному освоению производительных сил района тяготения, ускорит доставку грузов и пассажиров, улчшит техноко-эксплуатационные показатели работыавтотранспорта и социально-экономическое и культурное развитие района.

Электроснабжение.

Для электроснабжения объекта III категории надежности проектом предусмотрено строительство КЛ-10 кВ и КЛ-0,4 кВ, уличного освещения с точкой подключения от существующих РУ - 0,4 кВ ТП-543В, ТП-542В, ТП558-В, ТП599В до проектируемых опор № 18, №54, №105, №135 кабелем с алюминиевыми жилами марки АВБбШв -4х16+1х10 мм2, в политэтиленовых трубах, проложенных в траншее типа Т1 под засыпку на глубине 0,7 м. Сечение КЛ-0,4 кВ выбрано по допустимому току и потери напряжения. Прокладка КЛ-0,4 кВ в траншее выполнено согласно серии А5-92.

Наружное освещение.

Проектом предусмотрено строительство ЛЭП-0,4 кВ от проектируемого шкафа наружного освещения до светильников наружного освещения по обеим сторонам путепровода кабелем АВБбШв-0,66 кВ расчетного сечения в трубе в траншеие глубиной 0,7 м от поверхности земли. Опроы освещения предусмотрены стальные оцинкованны многогранные марки СТВ – 7,0-3,0 СТВ -10,0-4,0 со светильниками ET-SL 120 со светодиодными лампами мощностью 120 Вт. Металлические опоры устанавливаются на закладные детали.

Реконструкция дороги по ул. Айша биби (от путепровода до ул. Тауке хана)

Автодорога по ул. Айша биби

Данный участок автомобильной дороги проходит по территории района массив Коктем города Тараз, расположен в черте городаи запроектирован как магитсральные улицы, общегородского значания регулируемого движения.(согласно техническому заданию).

Конструкция дорожной одежды на уширяемой части принята согласно существующей конструкции дорожной одежды по основной дороге, с устройством верхнего слоя покрытия из ЩМА-20 на всю ширину проезжей части после уширения. Все работы по устройству дорожной одежды, кроме устройства покрытияна всю ширину проезжей части из ЩМА-20, выполняются вручную

По проезжей части принята следующая конструкция дорожной одежды:

-устройство подстиляющих слоев основания из скального грунта, на уширяемой части дороги, вручную.

- устройство нижнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-5), толщиной 25 см, вручную;
- устройство верхнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-6), толщиной 15 см, вручную;
- устройство нижнего слоя покрытия вручную из крупнозернистой горячей асфальтобетонной смеси марки I, толщиной 7 см;
- устройство покрытия вручную из асфальтобетонной мелкозернистой горячей смеси типа А, марки I, толщиной 6 см;
- устройство покрытия толщиной 6 см из горячих асфальтобетонных смесей ЩМА-20, с розливом битума;

Замена бортового камня

Проектом предусмотрена замена существующего бетонного борового камня БР 100х30х15 на новый гранитный бортовой камень ГВП-1.

Пересечения и примыкания.

Принята следующая конструкция дорожной одежды:

- устройство нижнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-5), толщиной 25 см, вручную;
- устройство верхнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-6), толщиной 15 см, вручную;

- устройство нижнего слоя покрытия вручную из крупнозернистой горячей асфальтобетонной смеси марки I, толщиной 7 см;

- устройство покрытия вручную из асфальтобетонной мелкозернистой горячей смеси типа А, марки I, толщиной 6 см;

- устройство покрытия толщиной 6 см из горячих асфальтобетонных смесей ЩМА-20, с розливом битума;

Заезды к домам

Проектом предусмотрены заезды к домам, устраиваемые вручную:

- устройство нижнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-5), толщиной 15 см, вручную;

- устройство покрытия вручную из асфальтобетонной мелкозернистой горячей смеси типа А, марки I, толщиной 5 см;

Автобусные остановки.

Проектом предусмотрен перенос автобусных остановок в количестве 7 штук в связи с расширенем проезжей части и доведением посадочных площадок и карманов автобусных остановок до требуемых параметров ГОСТ и СниП, а также устройство новых автобусных остановок в количестве 7 штук. По автобусным остановкам принята следующая конструкция дорожной одежды:

На карманах по типу основной дороги

-устройство подстиляющих слоев основания из скального грунта, на уширяемой части дороги, вручную.

- устройство нижнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-5), толщиной 25 см, вручную;

- устройство верхнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-6), толщиной 15 см, вручную;

- устройство нижнего слоя покрытия вручную из крупнозернистой горячей асфальтобетонной смеси марки I, толщиной 7 см;

- устройство покрытия вручную из асфальтобетонной мелкозернистой горячей смеси типа А, марки I, толщиной 6 см;

- устройство покрытия толщиной 6 см из горячих асфальтобетонных смесей ЩМА-20, с розливом битума;

На посадочных площадках

- устройство верхнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-6), толщиной 20 см, вручную;

- устройство покрытия вручную из асфальтобетонной мелкозернистой горячей смеси типа А, марки I, толщиной 6 см;

Разрыв на разделительной полосе по ул. Тауке хана.

- устройство верхнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-6), толщиной 15 см, вручную;

- устройство нижнего слоя покрытия вручную из крупнозернистой горячей асфальтобетонной смеси марки I, толщиной 7 см;

- устройство покрытия вручную из асфальтобетонной мелкозернистой горячей смеси типа А, марки I, толщиной 6 см;

см. Приложение №1 (3 листа) к данной декларации. Перечень основных материалов и конструкций см. в Приложение №2 (2 листах) к данной декларации.

Проектом предусмотрено технологическое и инженерное оборудование, см в Актах индивидуального испытания приборов и инженерного оборудования

(краткие технические характеристики по особенностям его размещения, по основным материалам и конструкциям, инженерному и технологическому оборудованию)

6. На объекте установлено предусмотренное проектом оборудование в количестве согласно актам о его приемке после индивидуального испытания и комплексного опробования

В количестве актов индивидуального испытания оборудования

7. Мероприятия по охране труда, обеспечению взрывобезопасности, пожаробезопасности, охране окружающей природной среды и антисейсмические мероприятия, предусмотренные проектом

выполнены.

(сведения о выполнении)

8. Строительно-монтажные работы осуществлены в сроки:

начало работ **30 сентября 2016г.**

(месяц, год)

окончание работ **27 сентября 2018г.**

(месяц, год)

при продолжительности строительства:

по норме или по проекту организации строительства: **24 месяца;**

фактически: **24 месяца;**

9. Примененные строительные материалы, конструкции, оборудование и изделия соответствуют требованиям проекта и государственных нормативов;

10. Наружные инженерные коммуникации (холодное и горячее водоснабжение, канализация, теплоснабжение, электроснабжение и связь) обеспечивают нормальную эксплуатацию объекта, что подтверждается поставщиками услуг по инженерному и коммунальному обеспечению.

Поставщики услуг по инженерному и коммунальному обеспечению:

(наименование организации, фамилия, имя, отчество (при наличии), подпись руководителя)

Подрядчик (генеральный подрядчик) считает объект: **«Корректировка.«Реконструкция путепровода автодороги по ул. Айша биби в городе Тараз» .**

готовым к приемке в эксплуатацию, гарантирует качество выполненных строительно-монтажных и специальных работ, и принимает на себя обязательство устранять дефекты, возникшие по его вине при строительстве объекта согласно гарантийного срока в соответствии с законодательством Республики Казахстан. Подрядчик (генеральный подрядчик)

Есибаев Муратбек Мыктыбекович

(фамилия, имя, отчество руководителя, подпись, дата)

М.П.