БЕКІТЕМІН:

"Мемсаяхаттама" РМК
Жамбыл облысы бойынша филиалының
директоры
_____ Ж. Ш. Жумалиев

«Тараз қаласы Жамбыл даңғылындағы жолеткелін қайта жаңарту»
жұмыс жобасы бойынша

2013 жылғы 28 желтоқсандағы № 08-0873/13

КОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
"Тараз қаласы әкімдігінің тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі" КГКМ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
"ҚазЗСТКСИ" АҚ ОҚФ
Тараз қ.

Тараз қаласы

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Реконструкция путепроводов по проспекту Жамбыла в г. Тараз» разработанный 2013 г.

Настоящее заключение выполнено согласно договору № 38-05[illegible] от [illegible].2013 г., заключенному между ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Тараз», исх. № [illegible] и ТОО «ЕвразИМСА» исх. № 259 от 29.08.2013 г., в [illegible].

2. ЗАКАЗЧИК: КГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Тараз».

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: Южный филиал Акционерного общества «Казахский научно-исследовательский и проектный институт строительства и архитектуры» ЮФ АО «КазНИИСА», обладающий государственной лицензией № 000006 от 12.12.1994 года, подтверждена Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства 24.12.2012 г.

Главный инженер проекта: [illegible] № 2-ж от 04.03.2013 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: бюджетные средства.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

письмо КГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Тараз» [illegible] 2013 г. с изменениями и дополнениями письмом № [illegible] от [illegible] 2013 г. [illegible] объекта «Реконструкция путепроводов по проспекту Жамбыла и улице Тауке хана в г. Тараз» [illegible] программы [illegible] обеспечение работы автомобильных дорог, подпрограмма 5.5 – местный бюджет, специфика 432 – капитальный ремонт дорог;

задание на проектирование, утвержденное КГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Тараз» от 27.06.2013 г.;

постановление акимата [illegible] КГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Тараз» проведения реконструкции путепроводов по проспекту Жамбыл и улице Тауке хана в г. Тараз;

ситуационная схема расположения существующего путепровода по проспекту Жамбыла г. Тараз, выданная ГОС [illegible] Тараз, утвержденная главным архитектором г. Тараз;

«Заключение о техническом состоянии конструкций путепровода, расположенного по адресу: г. Тараз, проспект Жамбыла» [illegible] ТОО «ЕвразИМСА» в 2013 г., государственная лицензия № 000006 от [illegible], выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства 24.12.2012 г.;

акт технического обследования конструкций путепровода по проспекту Жамбыла в г. Тараз, составленный и подписанный комиссионно от 27.06.2013 г.;

акты вскрытия существующего дорожного покрытия пролетных строений путепровода (В-1,2,3,4) по проспекту Жамбыла от 06.06.2013 г., подписанные представителем от заказчика [illegible] ТОО «ЕвразИМСА»;

дефектный акт, составленный и подписанный комиссионно, утвержденный заказчиком от 29.06.2013 г.;

архитектурно-планировочное задание № [illegible] от 12.10.2013 г. на разработку рабочего проекта «Реконструкция путепроводов по проспекту Жамбыла и улице Тауке хана в г. Тараз», выданное КГУ «Отдел архитектуры и градостроительства акимата г. Тараз».

6.2 Мет[illegible]

Обс[illegible] ра[illegible] специалистами ЮКФ АО «Ко[illegible]ИСА» [illegible] ат[illegible] состоянии конструкций.

Задачи [illegible]

- оценка [illegible] технического обследования;
- провер[illegible] решений сооруж[illegible]
- разраб[illegible]ности и надежности в эксплуатации [illegible]

По результатам обсле[illegible]

Путепровод (автомо[illegible] дорогой, построен [illegible]ическая документация на путепровод [illegible]

Объемно-планировочное [illegible]

Путепровод (запад[illegible] улицы общегородского значения [illegible] была с трехпутной железной дорог[illegible]

Сооружение прямо[illegible] 16,0 м с накладными тротуарами [illegible] переменная. Путепровод [illegible] 15[illegible]

Расчетная конструктивная схема сооружения [illegible] сборных железобетонных рам [illegible] фундаментах и пролетные строения из сборных железобетонных [illegible] сборных железобетонных плит [illegible] ригелей и стоек рам опор [illegible]

Сооружение [illegible]

Фундаменты [illegible]

Рамы опор путепровода [illegible] ригелей. Стойки – сборные железобетонные сечением 5[illegible] см. [illegible] концами входят в гнезда подколонников [illegible]

Поперечные ригели [illegible] сечения 77x127 см состоят из [illegible] Поперечные ригели установлены на [illegible] путем соединения [illegible] (см. лист 4).

Пролетные строения [illegible] использованием балок и плит. Объединение [illegible] пролетного строения выполнено слоем цементно-бетонного покрытия и сваркой [illegible] деталей с опиранием балок и плит на [illegible]

Балки и плиты [illegible] объединены между собой в поперечном [illegible] соединений закладных деталей и [illegible]

Деформационные [illegible] пролетных строений по осям «1» «5» [illegible]

Тротуары накладные из сборных железобетонных [illegible]

Сопряжение путепровода с насыпью выполнено с использованием переходных плит.

Балки [illegible] сборные [illegible] поперечными диафрагмами жесткости. [illegible]

Пустотные плиты сборные железобетонные [illegible]

Балки и плиты уст[illegible]

На ригелях по осям [illegible] на [illegible] опираются [illegible] балки и пустотные плиты устроены [illegible] подрельсовые плиты, который

- плиты пролетного строения, на которые опираются накладные тротуарные блоки, из-за некачественной гидроизоляции постоянно увлажнялись. Произошло отслоение защитного слоя бетона, корродирует арматура;
- по балкам и плитам уложен слой цементно-бетонного покрытия толщиной 8-9 см. Армирование слоя выполнено мелкоячеистой стальной плетеной сеткой с диаметром стержней 2 мм, что не соответствует требованиям по армированию;
- по цементно-песчаному слою выполнена гидроизоляция без защитного слоя. Из-за длительного срока эксплуатации гидроизоляция находится в неудовлетворительном состоянии;
- тротуары выполнены в виде консольных сборных железобетонных блоков, установленных на балки и плиты. В результате многолетнего воздействия атмосферных явлений на отдельных участках тротуарных плит разрушается бетон, оголена арматура, арматура коррозирует;
- крепление ограждения тротуаров разрушается. Состояние креплений ограждения неудовлетворительное;
- деформационные швы выполнены по осям «1», «5», «12» и «16». Конструкции деформационных швов разрушаются;
- подпорные стенки подъездной дороги сборные железобетонные. Состояние подпорных стенок удовлетворительное;
- асфальтобетонное покрытие неоднократно ремонтировалось, на поверхности видны следы ямочного ремонта, состояние дорожного покрытия – неудовлетворительное.

Обследованием выявлено, что состояние фундаментов - удовлетворительное, стоек - неудовлетворительное, стойки по оси «А/11» - аварийное, поперечных ригелей - неудовлетворительное, продольных плит и балок с дефектами – неудовлетворительное, тротуарных блоков - неудовлетворительное, скользящих опор – неудовлетворительное, гидроизоляции – неудовлетворительное, подпорных стенок подъездной дороги удовлетворительное.

Инженерный анализ объемно-планировочных и конструктивных решений автодорожного моста (путепровода) на соответствие действующих строительных норм

Расчетные пролеты путепровода составляют 18,0 и 22,3 м, что соответствует требованию п.1.9 норм СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы».

Параметры и конструкция мостового полотна отвечают требованиям, установленным для данной дороги, что соответствует требованиям п. 1.59* норм СНиП 2.05.03-84*.

В соответствии с п. 3.19* норм СНиП 2.05.03-84* класс бетона на сжатие для железобетонных конструкций должен быть не менее В25, что соответствует классу бетона обследуемых несущих конструкций путепровода. Класс бетона колонны в осях «А/11» не соответствует требованиям норм СНиП 2.05.03-84*.

Для омоноличивания стыков ригелей класс бетона по прочности на сжатие В27,5, что соответствует классу бетона стыкуемых элементов и соответствует требованию п. 3.20* СНиП 2.05.03-84*.

В соответствии с требованиями пункта 2.19 норм СНиП РК 5.03-34-2005 "Бетонные и железобетонные конструкции" в качестве ненапрягаемой арматуры железобетонных конструкций применяется стержневая арматура класса А-III. В стойках и ригелях использована арматура класса А-III, что соответствует требованиям норм СНиП РК 5.03-34-2005. Шаг хомутов в стойках и ригелях каркаса соответствует требованиям пунктов 8.3-8.6 норм СНиП РК 2.03-30-2006 "Строительство в сейсмических районах" узлы соединений элементов ригелей и стоек омоноличиваются.

Балки пролетного строения соединены между собой металлическими накладками.

Таким образом, учитывая выше изложенное, а также техническое состояние конструкций, определенное по результатам обследования, можно заключить, что путепровод по объемно-планировочным решениям не противоречит требованиям действующих строительных норм, по конструктивным решениям не полностью соответствует требованиям норм. Состояние части несущих конструкций

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Начало сооружения: подъездной путь - от точки подъема ПК0 (на пересечении улиц Мира и проспекта Жамбыла).

Пролетное строение: от оси «1» ПК1+66,19 до оси «16» ПК4+66,28;

Конец сооружения: точка спуска ПК6+52,34 (пересечение улиц Мамбет батыра и проспекта Жамбыла).

За отметку 0,000 условно принята отметка головки рельса железнодорожного пути.

Сооружение пролетного строения между осями «1-16» (за оси приняты стойки пролетного строения) прямоугольной формы в плане с размерами 300,10 х 16,0 м. Высота сооружения до низа балки переменная.

Поперечный уклон сооружения выполнен конструкциями балок в обе стороны от середины пролетного строения. Водоотвод решен по тротуарам.

Сопряжение путепровода с насыпью выполнено с использованием переходных плит. Опорные части резиновые, слоистые.

Подпорные стенки насыпи полотна дороги сборные железобетонные плиты.

Тротуарные блоки с жестким барьерным ограждением. Высота ограждения 1,20 м. По откосам насыпи устроены лестничные сходы шириной 0,75 м.

Рабочим проектом «Реконструкция путепровода по проспекту Жамбыла г. Тараз» предусмотрено:

- усиление стоек, ригелей и плит с дефектами;
- замена опорных частей пролетных строений (резиновые прокладки);
- замена тротуарных блоков и перильного ограждения;
- замена монолитной железобетонной плиты;
- замена освещения с использованием светильников нового образца.

Дорожная одежда (существующая)

С целью определения одежды полотна на подъездных путях произведено одно вскрытие и два вскрытия на пролетном строении в местах деформационного шва и шарнирного сопряжения, третье вскрытие в местах разрушения в основании колонны.

Существующая одежда полотна подъездного пути, в соответствии актов вскрытия, состоит из:

- асфальтобетона толщиной слоя - 180 мм;
- слоя щебня толщиной слоя - 220 мм;
- песчано-гравийной смеси толщиной слоя - 180 мм;
- утрамбованного грунта.

Существующая одежда пролетного строения, в соответствии актов вскрытия, состоит из:

- двух слоев асфальтобетона толщиной слоя - по 40 мм каждый;
- асфальтобетонной подготовки толщиной слоя - 80 мм;
- гидроизоляции из 3-х слоев рубероида на битумной мастике;
- монолитной железобетонной плиты толщиной 80 мм по железобетонным балкам.

Дорожная одежда (проектируемая)

Проектируемая одежда полотна подъездного пути состоит из:

1) асфальтобетонного покрытия:
   - щебне-мастичный асфальтобетон толщ. 60 мм;
   - асфальтобетон крупнозернистый толщ. 60 мм.

Проектируемая одежда полотна пролетного строения состоит из:

1) асфальтобетонного покрытия:
   - щебне-мастичный асфальтобетон толщ. 60 мм.
   - асфальтобетон мелкозернистый толщ. 60 мм.
2) гидроизоляции:
   - битумная эмульсия (для подгрунтовки) «FLEXIGUM-HP»;
   - геотекстиль (полиэстер);
   - битумная эмульсия (для подгрунтовки) «FLEXIGUM-HP»;
   - гидроизоляция «FLEXIGUM-HP»;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

полимерраствором На анкера устанавливаются уголки L140x10 мм по ГОСТ 8509-89, затягиваются болтами и обвариваются. Рабочая арматура усиления стоек класса AIII диаметром 28 мм в количестве 36 шт по периметру стоек привариваются к уголкам. На поврежденных участках соек вырубают трещиноватый бетон, очищают обнаженную арматуру от ржавчины. Очистку производят щетками и скребками или с помощью пескоструйных аппаратов. В стойке по оси «А/11» продольную арматуру усиления приваривают к существующей арматуре с помощью стержней класса AI диаметром 8 мм с шагом 200 мм и укладывают бетон класса В 30. Основание стойки «А/11» обетонируется на высоту 400 мм от верха фундамента бетоном класса В30. В местах соприкосновения поверхности бетона усиления стоек с грунтом их защищают путем нанесения обмазочной гидроизоляции. Для холодной обмазочной гидроизоляции применяют следующие составы мастик (% по массе):

1) битум марки БН-III (БН-IV) - 65-70; растворитель (бензин, лигроин, керосин и пр.) - 35-30;

2) битум марки БН-IV - 55; растворитель - 25; асбест 6 - 7 сорта 20. Обмазочную гидроизоляцию выполняют в два слоя по грунтовочному слою. В качестве грунтовочного слоя используют битум и растворитель в соотношении по массе (25 - 35)/(65 - 75).

Наружная поверхность фасадных элементов стоек после ремонта окрасить полимерцементным или синтетическими красками.

Усиление ригелей с дефектами

При локальных крупных сколах бетона, раковинах, обнажении арматуры, а также в местах отслаивающегося и трещиноватого бетона дефектные места заделываются полимербетоном (полимерраствором) с восстановлением сечения конструкции до проектного размера. Обнаженная арматура очищается от ржавчины. При сильном загрязнении поверхности маслами, жирами и битумом ее обрабатывают 10%-ным раствором каустической соды с последующей промывкой струей воды. Полимербетон или полимерраствор укладывают по грунтовочному слою на полимерной основе. Время схватывания применяемых материалов определяют опытным путем. Все работы производят в сухую погоду при температуре окружающего воздуха не ниже 10°С.

В состав полимербетона входят: эпоксидная смола (ЭД-20, ЭД-22, ЭИС-1), деготь, отвердитель (ПЭПА), песок и щебень в соотношении по массе соответственно 100:70:(8-12):350:500; грунтовка на полимерной основе принимается в составе: эпоксидная смола, деготь и ПЭПА в соотношении 100:70:(8-12). Наружная поверхность фасадных пролетных элементов после ремонта окрасить полимерцементным или синтетическими красками.

Замена резиновых опорных частей.

Для замены резиновых опорных частей пролетное строение поддомкрачивают с опоры или специально устроенных подмостей (в соответствии проекта организации строительства) и под него подводят в проектное положение новые опорные части. Резиновые прокладки приняты марки РОЧ 200x300x61 по ТУ 2539-008-00149334-2003. Предварительно, на открытой очищенной поверхности пролетов, выявляют накладки соединений закладных в ригелях с дефектами и производят их замену из листовой стали по ГОСТ 103-2006 толщиной листа 8 мм. Проектом предусмотрено после установки РОЧ восстановить соединения балок пролетного строения металлическими пластинами толщиной 8 мм при помощи приварки их к закладным балок (по диафрагмам), количество свариваемых стыков – 400 мм. Все поверхности металлических элементов стыков покрываются двумя слоями грунтовки ГФ 021.

Работы по капитальному ремонту путепровода вести в соответствии с указаниями «Руководства по ремонту элементов мостового полотна автодорожных мостов», СНиП 3.06.04-91 «Мосты и трубы».

Замена тротуарных блоков и перильного ограждения

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Источниками выделения загрязняющих веществ в атмосферу в ходе строительства являются земляные работы (пыль неорганическая); электросварочные работы (оксиды железа, марганец и его соединения); покрасочные работы (ксилол, уайт-спирит, спирт-н-бутиловый, спирт этиловый, др.), сжигание дизтоплива автотранспортом (продукты неполного сгорания топлива), всего определены 18 видов. В период проведения строительно-монтажных работ, максимальный выброс вредных веществ составит – 6.18 т/год, из них твердых – 0.079623 т/год, газообразных – 6.1384 т/год.

Водопотребление в период строительства составит 0,094 тыс.м^3, в том числе на производственные нужды – 0,09 тыс.м^3, вода – привозная, хранение предусматривается в металлических контейнерах.

В процессе строительства образуются различные виды отходов, временное хранение и транспортировка которых могут стать потенциальными источниками воздействия на различные компоненты окружающей среды: твердые бытовые отходы; металлолом, огарки сварочных электродов, строительный мусор, жестяные банки из-под краски.

Общее количество твердых отходов составит в период строительства – 9,529 т/год.

Мероприятия по снижению воздействия отходов производства на окружающую среду включают в себя решения по организации строительных работ, сбор, хранение, транспортировка всех видов планируемых отходов.

Особо охраняемых, редких и исчезающих видов растений в зоне влияния объекта нет.

Строительные работы не окажут существенного влияние на благоприятное состояние растительного покрова. Появление новых источников влияния на животный мир не будет.

При строительно-монтажных работах отрицательное воздействие производственного шума и вибрации кратковременное, возможно в течение непродолжительного периода строительных работ и будет иметь место в дневные часы.

Во время эксплуатации автодороги рекомендована посадка деревьев перед учебным корпусом школы.

Воздействие физических факторов соответствуют предельно-допустимому уровню.

Согласно заключению государственной экологической экспертизы от 12.12.2013 г. № 6-2596 при соблюдении всех требований проведения работ, объект не нарушит существующего экологического равновесия, не вызовет необратимых процессов в природе, отрицательное воздействие на здоровье населения будет минимальным.

6.6 Организация строительства

Раздел «Организация строительства» разработан на основании рабочих чертежей, в соответствии с требованиями СН РК 1.03-00-2011 "Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений".

Нормативная продолжительность строительства определена согласно СНиП РК 1.04.03-2008, часть 1,2 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, здания и сооружений» и составляет 10,0 месяцев, в том числе подготовительный период 1,0 месяц.

При реконструкции путепровода все этапы работ выполняются при отсутствии движения. Для замены резиновых опорных частей производится подъем пролетных строений. Подъем производят до усиления пролетных строений в поперечном направлении. Для подъема используют малогабаритные домкраты с ходом поршня 6-7 см, грузоподъемностью 30 тс, с установкой под диафрагмами на блок ригеля, что дает возможность осуществлять подъем без устройства промежуточных опор. Подъем осуществляется батареями домкратов без остановки от одной насосной станции. Количество подъемов -90. На один подъем конструкций путепровода необходимо 2,9 маш/часа. Работы по усилению ведутся с переносных трубчатых лесов.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка проектных решений

Рабочий проект разработан на основании задания на проектирование, материалов обследования в соответствии с требованиями СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы», СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Состав и комплектность представленной части рабочего проекта соответствуют требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство», СНиП 3.03.07-86 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний».

Проектные решения по реконструкции путепровода не противоречат требованиям СНиП 3.06.04-91 «Мосты и трубы», «Руководства по ремонту элементов мостового полотна автодорожных мостов». Антикоррозийные мероприятия выполнены в соответствии с требованиями СНиП РК 2.01-19-204 «Защита строительных конструкций от коррозии» и указаниями настоящего проекта.

Электротехническая часть проекта разработана в соответствии с требованиями действующей нормативной документации.

Строительные конструкции и материалы приняты отечественных товаропроизводителей в соответствии с реализацией государственной программы увеличения доли казахстанского содержания. При отсутствии отечественных аналогов, зарубежных товаропроизводителей.

Материалы и оборудование, используемое для строительства, должны быть сертифицированы, и соответствовать стандартам Республики Казахстан.

Сметная документация разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство» и СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республики Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок и принятых проектных решений.

Проектные решения с учетом внесенных изменений по п. 7.2 соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной, экологической, взрывной и пожарной безопасности, охране труда, функциональному назначению объекта.

7.2. Изменения и дополнения, внесенные в рабочий проект в процессе проведения экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям Филиала РГП «Госэкспертиза» по Жамбылской области в рабочий проект «Реконструкция путепровода по проспекту Жамбыла в г. Тараз» внесены следующие изменения и дополнения:

1. Уклоны (поперечные) приняты согласно СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги» 15‰ для V дорожно-климатической зоны.
2. Представлен продольный профиль по оси моста и подходов к нему.
3. Представлены рабочие поперечные профили по мосту и подходам с шагом 10-20 м.
4. На чертежах указать точные границы подсчета объемов работ (в плане).
5. Уклон проезжей части в поперечном профиле обеспечен за счет сточного треугольника железобетонной плиты.
6. Проект согласован с управлением дорожной полиции.
7. Разметки дороги выполнены до примыкания к улицам Мамбет батыра и Мира (отсутствовали стоп-линии и т.д.).

Электротехническая часть

1. Проект согласован с ТГЭС.
2. Чертежи установки и крепления осветительных опор на путепроводе (автодорожном мосту) и в земле перед путепроводом разработаны конструктором. Показана установка осветительных опор на разрезе путепровода (лист ТР-9).
3. Рекомендация по замене светильника ЖКУ-33-150-002-01G «Рефлакс» на светильник со светодиодной лампой типа ITL-SL-96т не принята в связи с большой стоимостью

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Примечание: увеличение сметной стоимости строительства произошло в связи с корректировкой рабочего проекта и пересчетом сметной документации по замечаниям филиала РГП «Госэкспертиза» по Жамбылской области.

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных по замечаниям и предложениям экспертизы изменений и дополнений, рабочий проект «Реконструкция путепровода по проспекту Жамбыла в г. Тараз» соответствует требованиям законодательных актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению в установленном порядке со следующими основными технико – экономическими показателями:

сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., млн. тенге	– 145,011;
в том числе СМР, млн. тенге	– 143,059,
сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2013-2014 гг., млн. тенге	– 410,527,
в том числе СМР, млн. тенге	– 341,865;
нормативная продолжительность строительства, месяцев	– 10,0.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ЮКФ АО «КазНИИСА» в соответствии с условиями договора № 08-0690 от 03.09.2013 г.
3. При представлении на утверждение и выдаче на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.
4. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение 3 месяцев.
5. Заказчику во исполнение пункта 5 Протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года №17-56/005-1686, 05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, строительные материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

8. ТҰЖЫРЫМ

1. «Тараз қаласы Жамбыл даңғылындағы жолөткелін қайта жаңғырту» жұмыс жобасы сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын заң актілері мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен төмендегі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

құрылыстың 2001 жылғы базалық бағадағы сметалық құны, млн. теңге	– 145,011,
оның ішінде ҚМЖ, млн. теңге	– 143,059,
құрылыстың 2013-2014 жылдардағы ағымдағы және болжамдағы бағадағы сметалық құны, млн. теңге	– 410,527;
оның ішінде ҚМЖ, млн. теңге	– 341,865;
құрылыстың нормативтік ұзақтығы, айлар	– 10,0.

2. Осы сараптамалық қорытынды 03.09.2013 жылғы № 08-0690 шарт талабына сәйкес, тапсырысшымен бекітілген, растығы «ҚазҒЗСТҚСИ» АҚ ОҚФ кепілдендірілген жобалауға арналған бастапқы материалдар (деректер) негізінде берілді.
3. Бекітуге және өндіріске ұсынылу кезінде жұмыс жобасының осы сараптама қорытындысына сәйкестігі тексеріледі.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА