ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ - КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ

"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ" РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК ҚӘСІПОРНЫ

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"

"Оңтүстікмемсараптама" ЕМК

БЕКІТЕМІН :

«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК
директоры

_____Р.Д. Оразбаев

2011 жылғы 02 қыркүйектегі №19-0530/11

«Строительство моста через р. Келес на автомобильной дороге КХ-21 « Кошкарарата-Жана Дауир» подьезд к с. Жузимдик км. 0+900 в Сарыагашском районе ЮКО»
жұмыс жобасы бойынша
ҚОРЫТЫНДЫ

Тапсырысшы:
«ОҚО,Жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

Бас жобалаушы:
«Шымкент Каздорпроект» ЖШС

Шымкент қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ - КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ

"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ" РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК ҚӘСІПОРНЫ

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"

ДГП "Южгосэкспертиза"

У Т В Е Р Ж Д А Ю :

Директор ДГП «Южгосэкспертиза»

_____Р.Д. Оразбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0530/11 от 02 сентября 2011 года

по рабочему проекту
«Строительство моста через р. Келес на автомобильной дороге КХ-21 « Кошкарарата-Жана Дауир» подьезд к с. Жузимдик км. 0+900 в Сарыагашском районе ЮКО»

Заказчик:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО»

Генпроектировщик:
ТОО «Шымкент Каздорпроект»

г.Шымкент

АЛҒЫ СӨЗ

«Строительство моста через р. Келес на автомобильной дороге КХ-21 « Кошкарарата-Жана Дауир» подьезд к с. Жузимдик км. 0+900 в Сарыагашском районе ЮКО»

жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы
«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК-мен берілді

«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК -ның рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

Орын. Чукаева Н.С.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение
на рабочий проект

«Строительство моста через р. Келес на автомобильной дороге КХ-21 « Кошкарарата-Жана Дауир» подьезд к с. Жузимдик км. 0+900 в Сарыагашском районе ЮКО»

выдано ДГП «Южгосэкспертиза»

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения ДГП «Южгосэкспертиза»

Исп.Чукаева Н.С.

361. НАМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Строительство моста через р. Келес на автомобильной дороге КХ-21 « Кошкарарата-Жана Дауир» подъезд к с. Жузимдик км. 0+900 в Сарыагашском районе ЮКО»**

Настоящее заключение выполнено согласно договору №19/0527 от 01.11.2011 года на экспертизу рабочего проекта.

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

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Шымкент Каздорпроект» Гослицензия ГСЛ № 006467 от 20.08.2001 года. Приложение к лицензии от 19.10.2007 года, приказ № 92. ГИП Лим И.Г. Приказ о назначении ГИП № 20П от 20.07.2011 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки

5.1.1. Задание на проектирование от 23 мая 2011 года, утвержденное начальником управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО.

5.1.2. Акт обследования, утвержденный начальником управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО.

5.1.3. Письмо управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО №06/2140 от 03.07.2011 года о том, что финансирование строительства моста предусмотрено постановлением акимата ЮКО № 114 от 18.05.2011 года.

5.1.4. Дефектный акт, утвержденный начальником управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО от 2011 года.

5.2. Согласование и заключение органов государственного надзора

5.2.1. Санитарно-эпидемиологическое заключение за №17-6-745 от 03.07.2011 года, выданное департаментом комитета государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения РК по ЮКО.

5.2.2. Заключение государственной экологической экспертизы №001270 от 11.07.2011 года, выданное управлением природных ресурсов и регулирования природопользования.

5.2.3. Согласование управления дорожной полиции Департамента внутренних дел ЮКО №190 от 22.08.2011 года.

5.2.4. Согласование рабочего проекта Арало-Сырдарьинской бассейновой инспекцией №427 от 18.06.2011 года.

5.2.5. Приказ Департамента по чрезвычайным ситуациям № 4н от 12.01.2011 года о создании комиссии по оценке состояния моста.

5.3. Комплектность представленной на экспертизу документации.

5.3.1. Том I Паспорт проекта.

5.3.2. Том II Пояснительная записка.

5.3.4. Том III Чертежи.

5.3.5. Том IV Сметная документация.

5.4. Цели и назначения объекта, необходимость и целесообразность его строительства.

Обеспечение автомобильным сообщением населенных пунктов Сарыагашского районе.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЬЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ.

6.1. Характеристика участка строительства и место положения объекта

Инженерно-геологические условия

Русло реки Келес резко врезано в пролювиальную равнину с обрывистыми берегами в виде уступа высотой (4,2 – 6,0 м) над урезом воды в реке. Русло реки шириной около 40 м, сток воды в реке постоянный, глубина столба воды на период изысканий составляет 0,5-1,6 м, сток воды занимает всю поверхность дна реки. Идёт постепенный подмыв правого берега реки.

Литологическое строение

В пределах площадки мостового перехода, на разведанную глубину 17 – 20 м, распространены аллювиальные грунты в русле реки и аллювиально-пролювиальные грунты по бортам реки и с глубины 8,1 м в русле реки.

Русло реки, до глубины 6,6 м, сложено песком гравелистым, полимиктовым, насыщенным водой, в интервале глубин 6,0 – 8,1 м – гравийный грунт с песчаным заполнителем, насыщенный водой.

Борта берегов, до глубины 4,1 – 6,0 м, сложены супесью (правый) и супесью (левый) светло-коричневого цвета, макропористой, твёрдой консистенции.

Ниже глубины 4,2 – 6,0 м, до глубины 12,1 – 12,4 м, распространена супесь коричневого цвета, пластичная и текучая, с глубины 12,1 – 12,4 м залегает суглинок с включением гравия до 10 % и с включением песка, от твёрдой до текучепластичной консистенции, коричневого цвета.

С глубины 13,1 – 20,0 м залегает суглинок плотный, коричневого и буровато-коричневого цвета, с включением гравия до 25 % и гнёзд песка, от твёрдой до тугопластичной консистенции, вскрытой мощностью 1,0 -3,9 м.

В интервале глубиной 18,1 – 20,0 м имеется линза гравийного грунта с песчаным заполнителем до 30 %, насыщенного водой.

Подземные воды

Подземные воды за пределами русла реки, по берегам реки, вскрыты на глубине 4,2 – 7,0 м.

Подземные и поверхностные воды в реке не обладают агрессивностью ко всем видам и маркам бетонов.

Режим грунтовых вод полностью зависит от положения уреза поверхностных вод в реке.

Сейсмичность площадки согласно СНиП РК 2.03-30-2006 и карты сейсмического районирования территории РК составляет - восемь баллов.

Категория грунтов по сейсмическим свойствам - третья.

Для расчётов сейсмичность площадки моста принять равной 9 баллам

Климатическая справка

Дорожно-климатическая зона - V

Тип местности по характеру и степени увлажнения - I

Климатический подрайон - VГ

Температура наружного воздуха °С: максимальная плюс 45; минимальная минус 30.

Средняя максимальная температура воздуха наиболее тёплого месяца плюс 35,4°С.

Температура воздуха наиболее холодных, °С: суток минус 16 (0,92) пятидневки минус 16 (0,98)

Средняя суточная амплитуда температуры воздуха наиболее холодного месяца, минус 9,6°С.

Средняя суточная амплитуда температуры воздуха наиболее тёплого месяца, плюс 16,8°С.

Количество осадков за год 437 мм

Количество осадков жидких и смешанных 389 мм

Суточный максимум 50 мм

Преобладающее направление ветра за декабрь-февраль В, ЮВ

Преобладающее направление ветра за июнь-август С, Ю

Максимальная из средних скоростей ветра по румбам за январь 2,1 м/с
Минимальная из средних скоростей ветра по румбам за июль 1,4 м/с
Нормативная глубина промерзания, для суглинка - 0,14 м
Глубина проникновения в грунт 0°С, для суглинка 0,21 м
Зона влажности – 3 (сухая)
Район по весу снегового покрова I
Район по давлению ветра III
Район по толщине стенки гололёда III
Расчётная толщина снегового покрова с вероятностью превышения – 5% - 10см.
Число дней с градом - 5, с гололёдом - 10, с изморозью -6.
Расчётные объёмы снегопереноса -5м^3/п.м

Гидрология.

Гидрологический режим реки Келес характеризуется весенними паводками с выдающимися пиками, низкой летней и устойчивой зимней меженями.

Питание реки смешанное: снегово-дождевое. Половодье на реке имеет 2 подъема. Первый начинается в середине февраля, второй – в апреле. 2-й подъем дает наивысшие годовые уровни.

Проектируемый мостовой переход расположен в зоне транзита по характеру прохождения паводков.

Пик половодья приходится, как правило, на конец апреля - начало мая.

Общий спад половодья заканчивается во второй половине июля, затем до конца сентября продолжается летняя межень с самыми низкими годовыми уровнями.

С конца сентября уровни в реке начинают постепенно подниматься, что связано с прекращением основного забора воды на поливы и началом выпадения осадков в верховьях реки.

Ледовый режим реки неустойчивый, как правило, сплошной ледостав отсутствует. Из ледовых явлений бывают только забереги и шуга, начало приходится на декабрь. Очищается река в феврале, при этом лед в большинстве случаев без ледохода разрушается и тает на месте.

В период прохождения максимумов на реке Келес наблюдается карчеход. Размеры плывущих карчей достигают длины 10 м. при диаметре 0,3 м и диаметре корневой системы до 1,0 м.

При расчете максимального расхода воды в створе мостового перехода был принят ряд наблюдений на в/посту п. Горный. Для обработки данных были использованы 2 метода: метод моментов и графоаналитический.

Расчеты показали наибольшую надежность графоаналитического метода, результаты этого метода и приняты для дальнейшего проектирования.

6.1.1. Существующее состояние моста

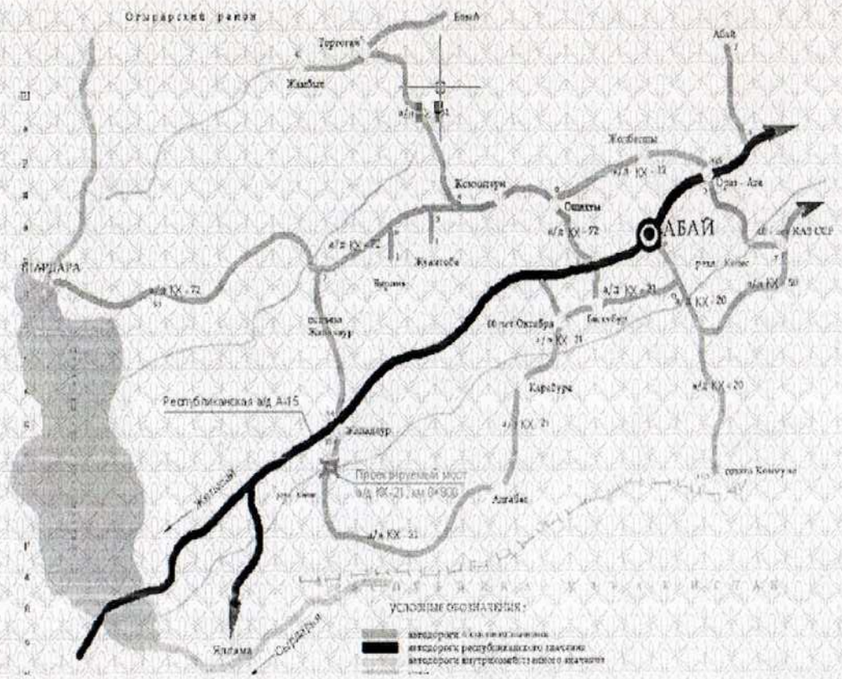
Существующий мост находится в аварийном состоянии из-за просадки правой береговой опоры в результате подмыва основания.

Аварийный мост, по опросам местного населения, построен в 1967-68 г.г. без проекта хозспособом, без надлежащего укрепления берегов русла реки и подмостовых конусов, что как следствие и привело к подмыву и обрушению правой береговой опоры.

Балки (плиты) пролетного строения существующего моста изготовлены из монолитного бетона с армированием «кустарным» методом – изготовлением на месте.

В результате длительной эксплуатации, а так же нарушения технологии изготовления балки (плиты) пролетного строения утратили имеют значительные дефекты в виде трещин до 1,5 см, сколов бетона, оголения арматуры.

Ситуационная схема.



Существующие тротуарные блоки с 2-х сторон моста представлены пустотными железобетонными плитами размером 5,63х1,0х0,22 м – также подвержены разрушению и не пригодны к дальнейшей эксплуатации или для повторного применения.

Стойки (сваи) промежуточных опор однорядные так же выполнены «кустарным» способом и имеют значительные дефекты разрушений по срокам длительной эксплуатации, а так же воздействию агрессивных вод.

Демонтажу (разборке) старого аварийного моста подлежат: тротуарные блоки из пустотных разрушенных железобетонных плит в количестве – 12 штук; существующее асфальтобетонное покрытие толщиной 7 см по всей длине моста – 34,5 м и на всю ширину -6,5 м; балки (плиты) пролетного строения длиной - 11,5м с шириной - 1,2м и высотой - 0,85м; промежуточные опоры с насадками (ригелем) из монолитного железобетона размером 7,86х0.6х0,4 в количестве – 2 шт и стоек (свай) сечением 0,35х0,35м в количестве -10 шт.

По техническим соображениям береговые опоры существующего моста разборке (демонтажу) не подлежат с перспективой использования их как концевые участки регуляционных сооружений при берегоукрепительных работах при строительстве нового моста в 30м выше по течению.

Более того демонтируемые железобетонные конструкции моста использованы при берегоукрепительных мероприятиях нового моста.

6.2. Описание принятых проектных решений.

6.2.1. Конструктивные решения

Схема моста 3х18 м. Длина моста 54,15 м, подходов 306 м.
Габариты 8+2х0,75 м.
Ширина моста 8 м, ширина тротуаров 2х0,75 м.
Ширина земляного полотна подходов 10 м.
В поперечном сечении мост выполнен из 10-ти плит П 18-А14МК180

Опоры

Опоры моста в соответствии с СТ РК 1380-2005 предусмотрены под нагрузку А14 и НК120 для автодороги IV технической категории.

Береговые опоры моста – двухрядные свайные с шагом 150 см. Марка свай СМ12-35Т15 по типовому проекту серии 3.501-86.

Длина и количество свай принято, согласно расчетов, несущей способности сваи по грунту.

Насадка береговых опор длиной 1045 см из монолитного железобетона сечением 180х50см с открылками длиной 300см.

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

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

Промежуточные опоры приняты трехстолбчатыми с шагом опор 400см, монолитные ригели сечением 150х80см и длиной 1150см на стойках диаметром 820х10мм и на ростверке сеч.325х120см длиной 1120см свайном основании. Шаг свай принят 145см.

Стойки промежуточной опоры запроектированы как металлические трубы диаметром 820мм с толщиной стенки 10мм, заполняемые монолитным железобетоном.

Пролетные строения

Плиты пролетного строения длиной 18 м пустотелые железобетонные, приняты по типовому проекту заказ №2081/24-1 ГГПИ «Каздорпроект».

В поперечном сечении устанавливаются 10 плит. Поперечный уклон по мосту обеспечивается за счет подуклонки опорных частей ригеля.

Марки плит П 18-А14-МК180 750мм. Материал плит - бетон В35 F200

Высота плиты П 18-А14-МК180 750мм, ширина плит 990 мм. Материал-бетон класса В35 F200 и плит П-6С, высотой плиты 300 мм.

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

Проезжая часть, ограждения

На мосту предусмотрено устройство асфальтобетонной проезжей части с двусторонним поперечным уклоном 20 ‰.

Проезжая часть на мосту состоит из двух слоев мелкозернистого асфальтобетона марки 2 тип Б по ГОСТ 9128-97 толщиной 7 см, укладываемого на монолитную железобетонную накладную плиту, армированный сеткой из катанки диаметром 8 мм А-1 в продольном направлении и диаметром 12мм А III в поперечном направлении размерами ячеек 200х200мм.

Под тротуарами толщина защитного и выравнивающего слоев 3 см.

Над опорами устраиваются деформационные швы закрытого типа.

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

Для обеспечения требуемого габарита в конструкции пролетного строения применены сборные железобетонные тротуары марки Т 75.75 шириной пешеходной части 0,75 м. Металлические блоки перильного ограждения высотой 1,1 м разработаны индивидуально и объединяются на монтаже с закладными деталями, установленными в приливах тротуарных блоков.

Деформационные швы предусмотрены по индивидуальным решениям с изоляцией из стеклоткани пропитанной битумом в 2 слоя.

Водоотвод с проезжей части моста обеспечивается за счет двухскатного поперечного и продольного уклона, а далее по водосбросным блокам Б-1-20-50, устраиваемые на подходах к мосту вдоль кромки проезжей части, по телескопическим лоткам по откосу насыпи в испарительный бассейн у подошвы насыпи.

Сопряжения моста с насыпью

Конструкция сопряжения моста с подходами решена с применением сборно-монолитных переходных плит, опирающихся на шкафную стенку и другим концом на щебеночную подушку, при этом лежень, как таковой отсутствует, а роль лежня выполняет омоноличенная часть переходных плит.

Тип сопряжения - полузаглубленный. Длина переходных плит 4 м. Марка плит П400.98.25.

После установки в проектное положение концевые части переходных плит омоноличиваются.

Материал плит: бетон класса по прочности В30, по морозостойкости F-300.

При устройстве сопряжения дренирующий грунт конусов и засыпки за устоями отсыпается послойно с тщательным уплотнением. (коэффициент уплотнение не менее 0,98). Толщина слоев 0,25 м. Поверхность переходных плит покрывается за 2 раза горячим битумом.

Подходы к мостовому переходу

План трассы.

При трассировании подходов учитывались:

1) IV категория существующей автодороги. Расчетная скорость 60 км/час.

2) пересечение реки в наиболее удобном месте.

Начало трассы ПК-0+00 и конец трассы ПК3+60 приняты на существующем земляном полотне.

Всего участок обхода составляет 360 м, имеет четыре угол поворота с радиусом закругления от 60м до 250 м.

Продольный профиль

Продольный профиль на подходах подчинено расположению моста в высотном отношении. Отметка низа пролетного строения назначена с учетом наличия карчехода, подпора и отметки горизонта высоких вод.

Для обеспечения водоотвода, мост выполнен с продольным уклоном 5‰

Высота насыпи обусловлена плавным сопряжением новой насыпи с существующей.

Наибольший продольный уклон на участке 24,7‰. Радиусы вогнутой и выпуклой кривых 1200 м и 2100 м соответственно.

Земляное полотно и дорожная одежда

Ширина земляного полотна в соответствии с IV технической категорией дороги принята 10 м.

Поперечный профиль земляного полотна принят согласно СНиП РК 3.03-09-2006. Крутизна откосов принята 1:3, что обеспечивает безопасность движения. В качестве мероприятий, направленных на повышение безопасности движения предусмотрено устройство сплошного барьерного ограждения до и после моста.

Тип конструкции дорожной одежды принят усовершенствованный облегченный, исходя из существующей дорожной одежды на дороге.

Покрытие из холодной асфальтобетонной смеси, марки Бх, толщиной - 8 см.

Основание двухслойное из песчано-гравийной смеси $С_6$, толщиной 10 см и песчано-гравийной смеси $С_4$ толщиной 17 см, СТ РК 1549-2006.

Ширина проезжей части 2 х 3,0 м, краевые полосы по 0,5 м. Ширина основания по верху больше ширины покрытия на 0,3 м с каждой стороны.

Уклон проезжей части 15‰ обочин – 40‰

Обочины укрепляются на всю ширину песчано-гравийной смесью на толщину 8 см.

6.2.2. Охрана окружающей среды.

Участок не занят посевами и жилыми постройками. Для защиты окружающей среды предусмотрены мероприятия: территория строительства, места складирования конструкций после окончания строительства должны быть очищены от строительного и бытового мусора и отходов: строительный и бытовой мусор вывозится в специально

отведенное место за 15 км; в сухое время года территория стройплощадок должна увлажняться поливочными машинами.

Вредных выбросов в атмосферу не имеется, запроектированные сооружения при эксплуатации нарушений флоры, фауны в сложившихся экологических условий в районе строительства не вызывают.

6.2.3. Организация строительства

Продолжительность строительства определена в соответствии СНиП РК 1.04.03-2008 «Норма продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» часть II, раздел II, п.1 «Мосты тоннели» стр.45 Автодорожный мост. Продолжительность строительства автодорожного моста длиной 50м, шириной 10м составляет 6 месяцев, для моста длиной 100м шириной 10м – 9 месяцев.

Длина мостаа 54 м.

Согласно п.3.7 продолжительность строительства определяется по интерполяции:

(9 - 6)/(100-50) равно 0,06, прирост равен 54 - 50 равно 4 м.

0,6х4+6 равно 6,024 месяцев.

Продолжительность моста принимаем 6 месяцев, в том числе подготовительный период 1 месяц.

6.2.4. Сметная документация

Сметная документация составлена в соответствии с СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан», СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство», СН РК 8.02-03-2002, СН РК 8.02-04-2002, СН РК8.02-05-2002, СН РК 8.02-06-2002, изменения и дополнения выпуски1-11.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4, редакция 4.2.3.

Сметная стоимость строительства составлена в базисном уровне цен 2001 года с использованием сметных норм и расценок СНиР2001 привязанных к местным условиям строительства ЮКО.

Перевод цен 2001 года в текущий уровень цен определен через индекс изменения месячного расчетного показателя установленного на 2011 год согласно бюджетному законодательству в размере 1512 тенге (1512:775 равно 1,951); на 2012 год согласно бюджетному законодательству в размере 1618 тенге (1618:775 равно 2,088).

При составлении сметной документации приняты:

1) территориальный район -15.2;
2) накладные расходы согласно СН РК 8.02-02-2002 Приложения 1;
3) затраты на временные здания и сооружения согласно СН РК 8.02-09-2002 - 10,5%;
4) дополнительные 2,03%;
5) затраты на выслугу лет - 1%;
6) затраты на дополнительные отпуска - 0,4%;
7) налоги, сборы, обязательные платежи - 2%;
8) налог на добавленную стоимость - 12%;
9) непредвиденные и ненормируемые затраты - 6%.

Основные показатели:

1.	Общая длина: моста	54,15 м
	подходов	306,0 м
2.	Габариты: ширина моста	9,5 м
	ширина проезжей части	8,0 м
	ширина тротуаров с бортовыми ограждениями	2х1,225м
3.	Схема моста	3х18 м
4.	Ширина земляного полотна	10 м
5.	Дорожное покрытие	Асфальтобетон тип II марки Б
6.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	45,368млн.тенге

	в том числе: СМР	44,754 млн.тенге
	прочие	0,614 млн.тенге
7.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2011, 2012 годов	114,893 млн.тенге
	в том числе: СМР	93,456 млн.тенге
	прочие	21,457 млн.тенге
8.	Нормативная трудоемкость	14,778 тыс.чел..час
9.	Продолжительность строительства	6,0 месяцев

7. ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ.

7.1. Оценка принятых проектных решений

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

Проектные решения с учетом внесенных изменений по разделу 7.2. соответствуют нормативным требованиям по санитарной, пожарной безопасности и функциональному назначению объекта.

7.2. Изменения и дополнения, внесенные в проект, в процессе экспертизы:

1) на листе «Общие данные» дополнены пояснения к проекту;
2) пикет 0 оси привязан к забитому штырю возле моста;
3) поставлена подпись ГИП;
4) лист 7. Исправлен уклон откоса основания из ПГС (СН РК3.03-19-2006 стр.9);
5) лист «Общий вид». Нагрузка исправлена и принята А14 согласно СТ РК 1380-2005 п.6.1;
6) листь 9, 12. Изменено расстояние между сваями насадки -110 см;
7) указаны максимальные расходы воды в р.Келес;
8) мост пересчитан на нагрузку А14, заменены плиты пролетных строений, насадка, предусмотрена накладная плита;
9) представлена смета на проектно-изыскательские работы и договор с заказчиком;
10) в сводном сметном расчете затраты на проведение экспертизы проекта приняты по расчету;
11) расценки и объемы работ в локальных сметах приведены в соответствие с откорректированными чертежами и спецификациями.

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

Основные показатели :

№ п п	Наименование	Единица измерения	Показатели		Изменен +Увелич. -Снижен.
			Заявл.до эксперт	Рекомен.к утвержд.	
1.	Общая длина: моста подходов	м м	54,15 306,0	54,15 306,0	
2.	Габариты: ширина моста ширина проезжей части ширина тротуаров с бортовыми ограждениями	м м м	9,5 8,0 2х1,225	9,5 8,0 2х1,225	
3.	Схема моста	м	3х18	3х18	
4.	Ширина земляного полотна	м	10,0	10,0	
5.	Дорожное покрытие		Асфальто-бетон тип II марки Б	Асфальто-бетон тип II марки Б	
2.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года в том числе: СМР прочие	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	45,368 44,754 0,614	45,558 44,941 0,617	+ 0,190 + 0,187 + 0,003

3.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2011,2012 года	млн.тенге	114,893	115,172	+ 0,279
	в том числе: СМР	млн.тенге	93,436	93,826	+ 0,390
	прочие	млн.тенге	21,457	21,346	- 0,111
	из них по годам:				
	на 2011 МРП 1512 (ПиР, экспертиза)	млн.тенге	5,776	5,600	-0,176
	на 2012 МРП 1581	млн.тенге	109,117	109,572	+ 0,455
4.	Нормативная трудоемкость	тыс.чел.ч	14,778	14,759	+ 0,019
5.	Продолжительность строительства	месяцев	6,0	6,0	

Примечание: общая сметная стоимость строительства на весь период, согласно расчета общей продолжительности строительства, определена в текущих ценах через индекс изменения МРП, установленный в соответствии с законом РК «О Республиканском бюджете на 2010-2012 годы» от 07.12.2009 года №219-IV ЗРК.

В результате рассмотрения сметной документации объекта, сметная стоимость увеличилась в текущих ценах 2011,2012 годов на общую сумму 0,279 млн. тенге.

8. ВЫВОД

С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «**Строительство моста через р. Келес на автомобильной дороге КХ-21 «Кошкарата-Жана Дауир» подъезд к с. Жузимдик км. 0+900 в Сарыагашском районе ЮКО»** соответствует требованиям нормативных актов, государственных нормативов и документов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными показателями:

1.	Общая длина: моста	54,15 м
	подходов	306,0 м
2.	Габариты: ширина моста	9,5 м
	ширина проезжей части	8,0 м
	ширина тротуаров с бортовыми ограждениями	2х1,225м
3.	Схема моста	3х18 м
4.	Ширина земляного полотна	10 м
5.	Дорожное покрытие	Асфальтобетон тип II марки Б
6.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	45,558млн.тенге
	в том числе СМР	44,941 млн.тенге
7.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2011, 2012 годов	115,172 млн.тенге
	в том числе СМР	93,826 млн.тенге
8.	Нормативная трудоемкость	14,759 тыс.чел..час
9.	Продолжительность строительства	6,0 месяцев

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

2. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение трех месяцев.

8. ТҰЖЫРЫМ

«ОҚО, Сарыағаш ауданы Жүзімдік ауылына кірме КХ-21 «Қошқарата-Жаңа Дәуір» автомобиль жолының 0+900 шақырымындағы Келес өзені арқылы өтетін көпір құрылысы» жұмыс жобасын сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстарымен енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып төмендегі негізгі көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

1.	Жалпы ұзындығы: көпірдің	54,15 м
	кіре беріс	306,0 м
2.	өлшемдері: көпірдің ені	9,5 м
	жүріп өту бөлігінің ені	8,0 м
	тротуарлардың бортты қоршауымен	2х1,225м
3.	Көпірдің схемасы	3х18 м
4.	Жер полотнасының ені	10 м
5.	Жол жабындысы	Б типті II маркалы асфальтобетон
6.	2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	45,558 млн.теңге
	оның ішінде құрылыс - монтаж жұмыстары	44,941 млн.теңге
7.	2011,2012 жылдардағы ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	115,172 млн.теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	93,826 млн.теңге
8.	Нормативтік еңбек сиымдылығы	14,759 мың адам сағ
9.	Құрылыстың ұзақтығы	5,0 ай

1. Жұмыс жобасын бекітуге және жұмыстарды өндіріске ұсынғанда, оның осы сараптама қорытындысына сәйкес келтірілген тексеру қажет.

2. Жұмыс жобасы жұмыстарды өндіруді бастағанға дейін үш ай көлемінде белгіленген тәртіпке сәйкес бекітілуі тиіс.

Директордың орынбасары	И. Спатаев
Өндіріс бөлімінің бастығы	С Турдиев
Жетекші сарапшы	О. Кадышев
Штаттан тыс сарапшы	Л. Майборода
Штаттан тыс сарапшы	В. Мадыка