<Бар-код 1 (не удалять)>>

Бекітемін
«Мемсараптама» РМК Қызылорда облысы бойынша филиалы
Директор
К.Д. Ансатбаев

««Қызылорда облысы Шиелі ауданы «Самара-Шымкент» автомобиль жолының 1942+200 км учаскесіндегі көпірді күрделі жөндеу» ЖЖ**»** жұмыс жобасы бойынша

28.02.2017 ж. № 14-0036/17

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Шиелі аудандық тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» КММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«ТМ ПроектСтрой» ЖШС
Қызылорда қаласы

Қызылорда қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«**Қызылорда облысы Шиелі ауданы «Самара-Шымкент» автомобиль жолының 1942+200 км учаскесіндегі көпірді күрделі жөндеу»**жұмыс жобасына осы қорытынды «Мемсараптама» республикалық мемлекеттік кәсіпорнының Қызылорда облысы бойынша филиалымен берілді.

«Мемсараптама» республикалық мемлекеттік кәсіпорнының Қызылорда облысы бойынша филиалының рұқсатынсыз осы қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

Утверждаю
Директор
Филиал по Кызылординской области РГП «Госэкспертиза»
Ансатбаев К.Д.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 14-0036/17 от 28.02.2017 г.

по рабочему проекту
«РП "Капитальный ремонт моста на участке 1942+200км автомобильной дороги "Самара-Шымкент" Шиелийского района Кызылординской области"**»**

ЗАКАЗЧИК:
КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «ТМ ПроектСтрой»
г.Кызылорда

г. Кызылорда

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Капитальный ремонт моста на участке 1942+200км автомобильной дороги "Самара-Шымкент" Шиелийского района Кызылординской области»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по Кызылординской области.

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения филиала по Кызылординской области РГП «Госэкспертиза».

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Капитальный ремонт моста на участке 1942+200км автомобильной дороги "Самара-Шымкент" Шиелийского района Кызылординской области»**.

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором 15 декабря 2016 года №14-0170 между филиалом по Кызылординской области РГП «Госэкспертиза» и КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог».

2. ЗАКАЗЧИК: КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог».

3.ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:ТОО «ТМ ПроектСтрой»(ГСЛ №001453 от 06 июня 2008 года, приложение от 16 января 2014 года, II-категория), г.Кызылорда.

ГИП – Кайырханулы Д. (приказ ТОО «ТМ ПроектСтрой» №15 от 11 ноября 2016 года).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции из местного бюджета по бюджетной программе 458 «Отделы жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог районов (городов областного значения)», 023 «Обеспечение функционирования автомобильных дорог», 422 «Капитальный ремонт дорог».

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

задание на проектирование от 07 ноября 2016 года, утвержденное КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»;

постановление акимата Шиелийского района от 07 сентября 2016 года №874 о внесении изменений в постановление акимата Шиелийского района от 31 декабря 2015 года №698 «Об исполнении районного бюджета на 2016-2018 годы» с пояснениями;

постановление акимата Шиелийского района от 09 ноября 2016 года №915 о разрешении на капитальный ремонт моста на участке 1942+200км автомобильной дороги «Самара-Шымкент»;

постановление акимата Шиелийского района от 26 января 2017 года №1009 о разрешении на демонтаж моста на участке 1942+200км автомобильной дороги «Самара-Шымкент» в связи с негодностью;

государственный акт на право постоянного землепользования с кадастровым номером 10-154-042-113 от 20 сентября 2016 года №0260479;

государственный акт на право постоянного землепользования с кадастровым номером 10-154-042-083 от 22 декабря 2009 года №0098252;

государственный акт на право постоянного землепользования с кадастровым номером 10-154-042-080 от 21 декабря 2009 года №0098250;

акт специального осмотра искусственного сооружения от 05 ноября 2016 года, составленный специальной комиссией;

экспертное заключение от 15 ноября 2016 года №27-16-ТО определения технического состоянии конструктивных элементов моста на участке 1942-200км автомобильной дороги «Шымкент-Самара», выполненное КОФ «НЦ «Курылысконсалтинг» (аттестат эксперта Акшатаева Т. от 23 сентября 2014 года №KZ66VJE00002016) (свидетельство об аккредитации от 30 марта 2016 года №000004);

приказ КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» от 05 ноября 2016 года №1317 о

создании рабочей комиссии для определения технического состояния аварийного моста через коллектор К-3;

дефектная ведомость на капитальный ремонт моста от 07 ноября 2016 года, утвержденнаяКГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»;

технический паспорт моста км 1942+200, выполненный ПИ «Кустанайдорпроект» в 2003 году;

технический паспорт коллектора ПК416–ПК522 от 30 декабря 2008 года;

прайс-листы с перечнем оборудования, материалов и изделий, принятых для проектирования от 03 февраля 2017 года, утвержденные КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»;

сведения о собственнике правообладателе от 14 ноября 2016 года, выданное ГУ «Управление юстиции Шиелийского района»;

договор от 07 ноября 2016 года за №78, заключенный между заказчиком и генпроектировщиком на разработку проектно-сметной документации;

отчеты об инженерно-геологических и инженерно-геодезических изысканиях, выполненные ТОО «KazGeoGroup»в2016 году (арх. №0158) (ГСЛ №1400323 от 28февраля 2014 года), г. Кызылорда.

Письма:

КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»:

от 14 ноября 2016 года №267 о начале срока строительства и об источнике финансирования;

от 07 ноября 2016 года №258 о расстоянии до асфальтобетонного завода;

ГУ Аппарат Акима кента Шиели:

от 07 ноября 2016 года №419 о расстоянии до карьера;

от 07 ноября 2016 года №420 о расстоянии до железнодорожного тупика;

от 07 ноября 2016 года №421 о разрешении на подключение освещения моста к уличному освещению улицы, находящейся на балансе ГУ Аппарат Акима кента Шиели;

от 07 ноября 2016 года №422 о расстоянии до места сбора мусора;

РГУ «Департамент по защите прав потребителейКызылординской области» от 28ноября 2016 года №ses/N61-03/00326/2 о том, что рабочий проект не входит в перечень эпидемически значимых объектов и не подлежит государственному санитарно-эпидемиологическому контролю и надзору;

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Кызылординской области» от 29 ноября 2016 года №eco/N64-03/00556/2 о том, что заключение государственной экологической экспертизы на рабочий проект не требуется.

Технические условия:

Шиелийского РЭС АО «КРЭК» от 23 ноября 2016 года №0512 на постоянное электроснабжение;

ПУ «Шиеливодхоз» КФ РГП «Казводхоз» на выполнение проектных работ;

техническая рекомендация ПУ «Шиеливодхоз» КФ РГП «Казводхоз» от 24 января 2017 года №18-17-29/15-16 о проектировании моста;

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

план уличного освещения, согласованный КГУ «Шиелийский районный отдел архитектуры и градостроительства», Шиелийским РЭС АО «КРЭК» и заказчиком;

план трассы, согласованный КГУ «Шиелийский районный отдел архитектуры и градостроительства» и заказчиком;

поперечный профиль автодороги, согласованный КГУ «Шиелийский районный отдел архитектуры и градостроительства» и заказчиком;

план обустройства, схема транспортировки ДСМ, схема организации движения при капитальном ремонте, согласованные с дорожной полицией и заказчиком;

схема расположения моста, согласованная:

КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»;

КГУ «Шиелийский районный отдел архитектуры и градостроительства»;

ПУ «Шиеливодхоз» КФ РГП «Казводхоз»;

ГУ «Акимат поселка Шиелий».

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том I Книга 1	Общая пояснительная записка.
	Паспорт проекта
Том II	Рабочие чертежи
Альбом I.	Автодорожный мост
Альбом II.	Автомобильные дороги
Альбом III.	Электротехническая часть
Том III	Сметная документация
Книга 2	Проект организации строительства

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Обеспечение безопасного передвижения автотранспортных средств по мосту.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Проектируемый объект расположен в пос. Шиели на автомобильной дороге, проходящей через населенный пункт пос. Шиели, имеющий выход на магистраль республиканского значения - автодорогу «Западная Европа – Западный Китай» и соединяющий между собой пос. Шиели с населенным пунктом Н.Бекежанова.

Природно-климатические условия района строительства (по м/с Кызылорда):

климатический район – IVг (СНиП РК 2.04-01-2010);

годовое количество осадков – 129.

средняя температура наружного воздуха (СНиП РК 2.04-01-2010):

наиболее холодной пятидневки – минус 24^{0}С;

наиболее холодных суток – минус 30^{0}С;

сейсмичность района – 5 баллов;

район по весу снегового покрова – I (S_0=50кг/м^2, СНиП 2.01.07-85*);

район по скоростному напору ветра – III (W_o=38кг/м^2, СНиП 2.01.07-85*);

экологическая характеристика района - зона экологического кризиса. (Закон РК «О социальной защите граждан, пострадавших вследствие экологического бедствия в Приаралье» №1468-XII от 30 июня 1992 год с изменениями).

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Согласно отчетам об инженерно-геологических и инженерно-геодезических изысканиях, выполненным ТОО «KazGeoGroup» в 2016 году, площадка строительства характеризуется следующими данными:

Район инженерных изысканий располагается в пределах одного геоморфологического элемента – первая надпойменная терраса реки Сырдарья, сложен

аллювиальными отложениями верхнечетвертичного-современного возраста(QIII-IV).Рельеф района работ относительно ровный, высотные отметки на уровне 129.80 м.

На площадке проектируемого моста с поверхности залегает почвенно-растительный слой вскрытой мощностью 0,2м, ниже до глубины 2,0м залегает супесь, темно-коричневая, от твердой до текучей консистенции, низкопористая, с пятнами ожелезнения, с включениями корней растений, вскрытой мощностью 1,80м,(γ_{II}=19,11кН/м^3; φ_{II}=21°; C_{II}=11кПа; E=10,6МПа), подстилаемая до разведанной глубины 16,0м песком пылеватым, серым, средней плотности, водонасыщенным, полимиктового состава, вскрытой мощностью 7,0м, обладающим плывунными свойствами, с высотой «пробки» до 1,0м, (γ_{II}=19,31кН/м^3; φ_{II}=26°; C_{II}=1кПа; E=11,0МПа).

По содержанию сухого остатка(0,680-0,960%) грунты –среднезасолены. Тип засоления –сульфатныйи хлоридно-сульфатный. По содержанию сульфатов в пересчете на ионы SO_4^{2-}-(4030-4700мг/кг) грунты сильноагрессивные к бетонам на портландцементе и среднеагрессивные к бетонам на шлакопортландцементе, неагрессивные к бетонам на сульфатостойких видахцемента. По содержанию хлоридов в пересчете на ионы Cl-(355-1670мг/кг)грунты среднеагрессивные к бетонам на всех видах цемента.

При промерзании глинистые грунты являются сильнопучинистыми. Глинистые грунты при динамическом воздействии от землеройной техники способны к тиксотропии(разжижению), а в зимнее время к пучению.

Подземные воды по замеру на 10 ноября 2016 года залегают на глубине 2,0м от поверхности земли, т.е. на отметке 127,80м.

Предполагаемый максимальный уровень подземных вод, с учетом амплитуды колебания уровня подземных вод, влияния оросительных сетей во время поливов, а также атмосферных осадков, принят на высотной отметке 128,50м.

Подземные воды обладаю сульфатной агрессией, III-типа.

По содержанию сульфатовподземные воды сильноагрессивные к бетонам на портландцементе, неагрессивные к бетонам на шлакопортландцементе и к бетонам на сульфатостойких видах цемента.

По содержанию хлоридов подземные воды слабоагрессивные к бетонным и железобетонным конструкциям при периодическом смачивании.

Существующее состояние

Мост построен 1964 году по типовому проекту ТП-56Д, рассчитан на нагрузки Н-13 и НГ-60.Существующий 3-х пролетный балочный мост со схемой 3х11.36м.

В настоящее время мост не обеспечивает безопасного передвижения транспортных средств и не соответствует современным стандартам.

Ремонтируемый участок подхода к мосту на ПК0+00-ПК3+00 протяженностью 300м. Ширина проезжей части составляет - 8,0м. Существующее состояние дороги разрушено, нет асфальтобетонного покрытия. Основания из гравийно-песчаной смеси на земляном полотне суглинки. Ширина земляного полотно соответствует для дорог III технической категории.

Техническое состояние моста обследовано экспертной организацией КОФ «НЦ «Курылысконсалтинг» и составлено экспертное заключение №27-16-ТО от 15 ноября 2016 года.

Согласно экспертного заключения о техническом состоянии эксплуатационного автомобильного моста выявлены следующие основные дефекты несущих и ограждающих элементов:

проезжая часть моста – покрытие имеет трещины, выбоины, в деформационных швах трещины по всей длине, физический износ более 61%;

опоры моста (стойки и ригели) - железобетонные, имеются трещины, оголение арматуры, разрушение шкафной стенки, физический износ -61-80%;

балки пролетных строений–имеют сколы бетона, выбоины, на торцах балок трещины, сколы бетона до арматуры, продольные швы между балками разрушены, оголение арматуры, физический износ более 61%;

сопряжение моста с насыпью - имеют просадки покрытия, трещины и выбоины, физический износ более 61%;

автомобильная дорога - на покрытии имеются ямы, ухабы, неровности;

тротуары – тротуарные плиты разрушены, оголение арматуры, подвержена коррозии, физический износ более 61%;

ограждение – перила не закреплены, стойки подвержены коррозии, местами отсутствует ограждение, физический износ более 61%.

Согласно рекомендациям выводах экспертного заключения, мост не соответствует современным стандартам для транспортных средств, необходимы ремонтно-восстановительные работы, основные несущие конструкции существующего моста повреждены, замена плит, средних опор моста, ремонт автодороги. Из-за больших затрат на восстановление, рекомендован демонтаж существующего автодорожного моста с устройством нового.

6.2 Проектные решения

Проектом предусмотрено строительство железобетонного моста, общей длиной 30,2 м и длиной пролетного строения 9,0м.

6.2.1 Генеральный план

Проектируемый автодорожный мост расположен на территории канала К-3по автомобильной дороге «Самара-Шымкент» на 1942+200 км Шиелийского района Кызылординской области».

Протяженность трассы мостового перехода с подходами – 300,0 м, в том числе:

автодорожный мост длиной с открылками 30,2м, пролетная часть – 3х9,0м;

продольный уклон пролетной части моста от центра к сходам 0,005:

сопряжение моста – по 1,5 м с каждой стороны;

подходы к мосту – 269,8 м.

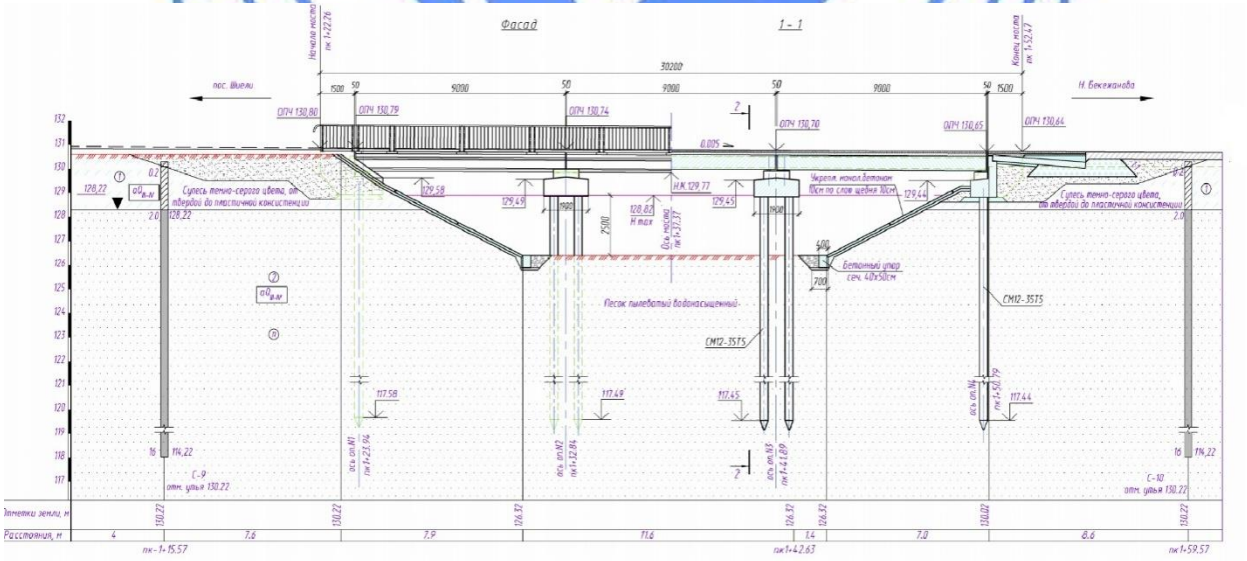

Рисунок 1. Фасад

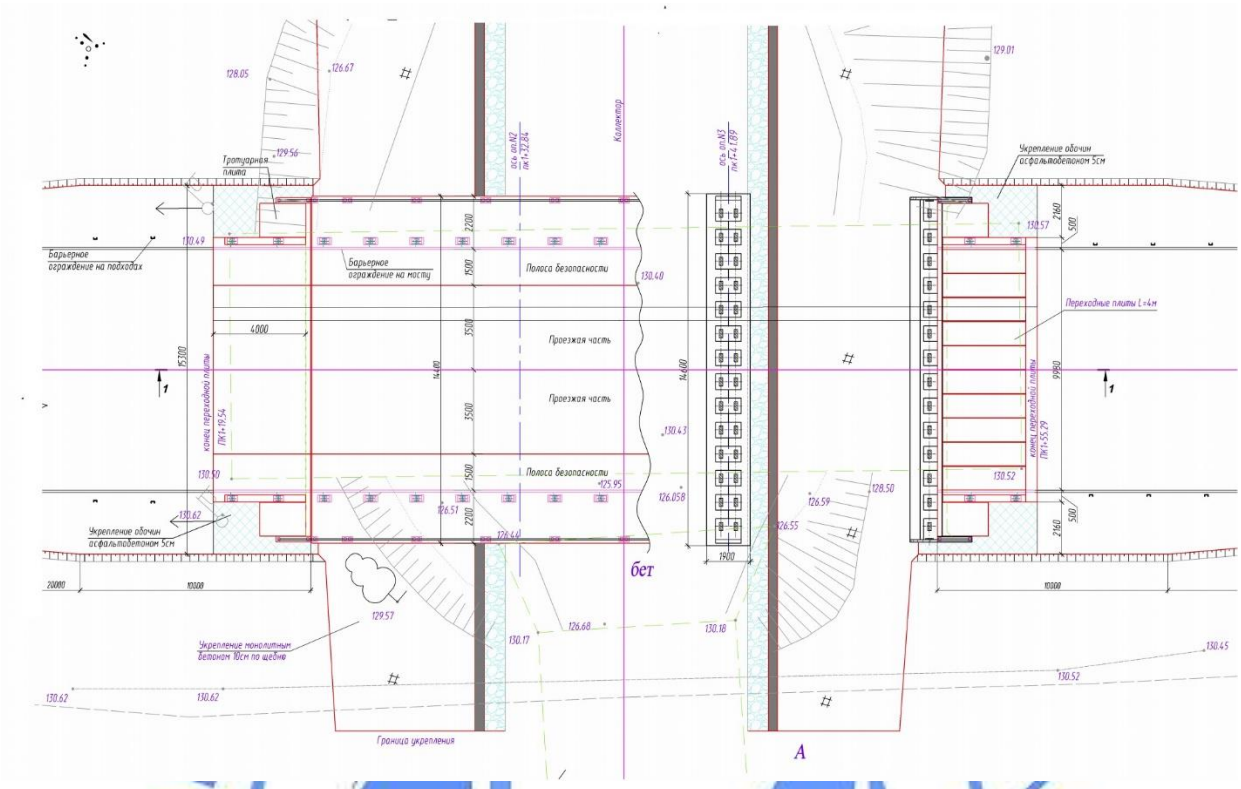

Рисунок 2.Ситуационный план

6.2.2 План, продольный и поперечный профили моста, мостового перехода

Проектные решения приняты исходя из условия перекрытия проезда через оросительный канала без нарушения режима потока, гидравлических характеристик, а также по условиям расположения моста на автомобильной дороге в плане и профиле.

Общее направление трассы между начальным и конечным пунктами – с юга на восток. Параметры автомобильной дороги и радиусы горизонтальных кривых в проекте даны в соответствии со СНиП 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

На продольном профиле указаны естественные грунты по намеченной оси проектируемой дороги, местоположение искусственных сооружений, отметки земли или полотна существующей дороги на пересечениях и примыканиях, интерполированные отметки земли и проектные отметки по оси проезжей части. Высота проектируемой автодороги удовлетворяет требованиям СНиП РК 3.03-09-2006* по грунтовым, гидрологическим и условиям снегозаносимости, в то же время продольный профиль взят из расчета минимума земляных работ и обеспечения необходимого возвышения земляного полотна. Проектная линия продольного профиля дана с учетом снегозаносимости, толщины дорожной одежды и размещения конструкций искусственных сооружений, а также с соблюдением нормативных требуемых значений максимального продольного уклона и радиусов вертикальных выпуклых и вогнутых кривых.

Проектные и рабочие отметки продольного профиля даны по оси проезжей части в условных отметках. В плановом и высотном отношении трасса закреплена закрепительными точками и реперами, вынесенными за полосу отвода и площадь возможных строительных работ.

Технические параметры моста

Таблица №1

Схема моста	-	3х9,0
Общая длина моста с подъездами	-	300,0м
Длина пролетного строения	-	9,0м
Число пролета	-	3
Длина автодорожного моста (с открылками)	-	30,2м
Ширина моста	-	14,4м
Высота моста	-	3,71м
Габарит моста	-	Г-10+2х1,5м
Временные вертикальные нагрузки	-	А-14, НК-120
Пешеходная нагрузка интенсивностью	-	400 кг/м^2
Ширина полосы безопасности моста	-	1,5м
Ширина проезжей части с полосами безопасности	-	7,0 м
Ширина тротуара с ограждениями	-	2х1,5 м
Число полос движения	-	2
Расчетная скорость движения	-	80 км/ч
Покрытие проезжей части	-	асфальтобетонное

6.2.3 Конструктивные решения

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

Схема моста 3х9

Габарит моста Г-10 + 2 х 1,5 м.

В поперечном сечений мост выполнен из 12 плитами П9-14К7.

Опоры моста

В соответствии с имеющимися инженерно-геологическими условиями, где с поверхности до исследуемой глубины залегают малопрочные грунты, рациональным типом фундаментов опор моста – железобетонный свайный фундамент.

Береговые опоры свайные однорядные на призматических сваях марки СМ12-3515 сечением 35х35см длиной 12м по серии 3.500.1-1.93.

Промежуточные опоры свайные двухрядные на призматических сваях марки СМ12-3515 сечением 35х35см длиной 12м по серии 3.500.1-1.93.

Береговые и промежуточные опоры приняты свайные с монолитной насадкой, класс бетона В30.

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

Насадка

Конструкция насадки разработана в монолитном варианте. Сечение насадки 1300х1150х750 см, бетон класса В30, F200, W6.

Объединение со сваями в монолитном варианте осуществляется путем омоноличивания, в котором предварительно располагаются выпуски рабочей арматуры свай.

Шкафная стенка

Шкафная стенка из монолитного железобетона по ТП серии 3.503.1-79 вып. 2.

Опорные части

Опорные части резино-металлические типа РОЧ 15х35х4. Данный тип применен для разрезных систем пролетных строений.

Для более точной установки РОЧ с выравниванием подстилающего слоя из цементного раствора применены специальные ограничительные рамки-шаблоны из металлических уголков.

Шаблоны позволяют укладывать РОЧ на уклонах до 5%, выравнивая слой раствора по уклону, без применения клиновидных металлических прокладок.

Опорные части размещены под швами поперечного объединения плит.

Тротуары

Тротуары приняты шириной 1,5 м с обоих сторон из сборного железобетона марки Т150.150, предусмотрены металлические перила высотой 1,1м из секции – 3 м, стойки привариваются к закладным деталям в отдельных тумбах. Поверхности перил, металлических ограждении и прочих металлических элементов мостового полотна защищается от коррозии лакокрасочным покрытием согласно СНиП РК 2.01-19-2004.

Пролетное строение моста

В пролетном строении применены плиты пустотные П-9А14К7 длиной – 9м, разработанный Каздорпроект по серии №01-08. Габаритные размеры плит пролетом 9 метров – 600х960х9000 мм.

Дополнительно для увеличения общей грузоподъемности пролетных строений применена монолитная накладная плита, включенная в работу с помощью вертикальных арматурных выпусков из сборных плит.

Накладная плита монолитная бетон класса В30, F200, W6, армированной сеткой арматуры AIII и используется по всей ширине пролетного строения, включая тротуарную часть, благодаря чему не требуется применение накладных тротуаров. Толщина накладной плиты принята 12 см на весь пролет общей длиной 30,2 м.

Сохранено поперечное объединение пустотных плит с помощью омоноличивания шпоночных стыков-пазов между плитами бетоном класса В35.

Проезжая часть

Ездовое полотно принято двухслойное, состоящее из гидроизоляции, укладываемой поверх накладной плиты и асфальтобетонного покрытия толщиной 90 мм.

Гидроизоляция применена из рулонного гидроизоляционного материала «Техноэласмост» С-5. Асфальтобетонное покрытие укладывается на данный тип гидроизоляции без применения защитного слоя.

Барьерное ограждение применено металлическое по типовому проекту серии 3.503.1-81 и соответствует действующему СТ РК 1278-2004.

Для пролетных строений длиной 3х9м при разрезной системе применен деформационный шов. Деформационные швы предусмотрены по индивидуальным решениям с изоляцией из стеклоткани пропитанной битумом в 2 слоя.

Для обеспечения требуемого габарита в конструкции пролетного строения применены сборные железобетонные тротуары марки Т150.150 шириной пешеходной части 1,5 м. Металлические блоки перильного ограждения высотой 1,1 м разработаны индивидуально и объединяются на монтаже с закладными деталями, установленными в приливах тротуарных блоков.

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

Сопряжение моста с дорогой

В качестве переходного элемента разработана сборная железобетонная плита П400.98.25 длиной 4 м и шириной 0,98 м, строительная высота 0,25 м по серии 3.503.1-

96. Переходная плита одним концом опирается на шкафную стенку, другим укладывается на щебеночную подушку и концы плит, омоноличивается бетоном класса В30, F200, W6.

Переходные плиты располагаются в пределах проезжей части. Для сопряжения бортовой балки тротуарного блока с подходами на протяжении переходных плит предусмотрены барьерные ограждения (серия 3.503.1-96).

Укрепление дна и откосов канала

Откосы канала укрепляются монолитным бетоном класса В30, армированным сеткой ячейками 200х200, арматура Ф6AI. Поверхность укрепления разбивается на карты со стороной не более 3м. Между картами устраиваются асфальтовые планки шириной 3см.

В основании укрепления устраивается монолитный упор с рисбермой из камня средним диаметром 25см.

В сопряжениях откоса со дном предусмотрен бетонный упор размером: шириной 40 см, высотой 50 см из бетона кл. В30, F200, W6.

Подходы к мосту

Проектная длина трассы составляет 300,0м. На этом участке выполнено сопряжение подходов с существующей автомобильной дорогой.

В продольном профиле мост располагается на участке длиной 30,2 м с продольным уклоном 5‰ в сторону начала трассы.

Автомобильная дорога

Интенсивность движения

Расчетный объем интенсивности движения на перспективный период – 1200 приведенных авт/сутки.

Принятые технические параметры

Таблица №2

№ п/п	Наименование параметров	Ед. изм.	СНиП РК 3.03.09-2006*	Принятые
1	Категория дороги	-	III	
2	Строительная длина	км	0,3	
3	Тип дорожной одежды	-	капитального типа	
4	Расчетная скорость движения	км/час	80	80
5	Число полос движения в одном направлении	шт.	2	2
6	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
7	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0
8	Ширина дорожной одежды	м	8,0	8,0
9	Ширина земляного полотна	м	12,0	12,0
10	Ширина обочины	м	2,0	2,0
11	Ширина укрепительной полосы обочины	м	0,5	0,5
12	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы	‰	15	15
13	Поперечный уклон обочины	‰	40	40

План и продольный профиль

Общее направление трассы – юго-восточное.

Общее протяжение ремонтируемого участка – 0,300 км (ПК0-ПК1+19,54;ПК1+55,29-ПК3+00).

Автодорога обеспечивает стабильное транспортное сообщения выход на магистраль республиканского значения автодорогу «Западная Европа –Западный Китай» и соединяет между собой пос. Шиели с населенными пунктами Н.Бекежанова.

Видимость в плане обеспечена.

Продольный профиль автодороги запроектирован из условий обеспечения безопасности движения. Максимальный продольный уклон принят 5‰.

Земляное полотно

Капитальный ремонт дороги на подходе к мосту выполнен согласно требованиям СНиП РК 3.03-09.2006 “Автомобильные дороги”. Проектная линия запроектирована с учетом максимального использования существующей дорожной одежды. Земляное полотно построено в насыпи средней высотой 1,5-2,15 м. Для отсыпки земполотна использовались грунты из внетрассовых резервов – суглинок пылеватый.

Крутизна откосов от 1:1,5 до 1:3. В отдельных местах требуется засыпка земляного полотна из внетрассового резерва до 1:3.

Тип местности по увлажнению – 1.

Грунты для засыпки земляного полотна – суглинки.

Дорожная одежда

Конструкция дорожной одежды – капитального типа, рассчитана к расчетной нагрузке группы А1 с минимально требуемым модулем упругости 162 Мпа для дорог III технической категорий.

Расчет прочности дорожной одежды произведен по СН РК 3.03-19-2006 с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006 по программе «Кредо» версия «Радон».

На всем протяжении дороги предусмотрен 1 тип конструкции дорожной одежды:

верхний слой покрытия из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси, Тип А, марки II, толщиной 0,05 м;

нижний слой покрытия из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси, марки I, толщиной 0,07 м;

верхний слой основания из черного щебня, уложенного по способ узаклинки, толщиной 0,10 м;

нижний слой основания из гравийно-песчаной смеси, толщиной 0,18 м.

Укрепление обочины устраиваются из гравийно-песчаной смеси толщиной 0,10 м.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Поверхностный водоотвод с проезжей части с учетом продольных и поперечных уклонов.

Примыкания и пересечения в одном уровне

Пересечения и примыкания в проекте рассматривались совместно с основной дорогой. Радиусы закругления приняты от 9 м до 80 м, в зависимости от существующих параметров закруглений кромок по съездам. Ширина проезжей части 6,0 м.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

В проекте принят ряд комплекс мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги», СТ РК 1125-2002 «Дорожные знаки», СТ РК1412-2005 «Технические средства

организации дорожного движения», ТУ СТРК 1124-2003 «Разметка дорожная».

Запроектированные дорожные знаки типоразмера II устанавливаются на металлических стойках СКМ в соответствии ТП 3.503.9-80. Установка дорожных знаков сбоку от проезжей части предусмотрена на одностоечных опорах. Конструкция опор разработаны в виде стойки заделанные в грунт.

Дорожная разметка предусмотрена для упорядочения движения, повышения безопасности движения и улучшения информации.

На примыканиях в пределах радиуса закругления и на подходе к мосту оборудованы направляющими столбиками высотой 0,75-0,80 м согласно СНиП РК 3.03-09-2006. Предусмотренные сигнальные столбики СС-1, с обозначением вертикальной разметки 2.4 со световозвращающими пленками или катафотами в соответствии с п.5.3.1ГОСТ23457-86 «Технические средства организации дорожного движения».

Защита строительных конструкций от коррозии

Антикоррозийная защита строительных конструкций разработана в соответствии с требованиями СНиП РК 2.01-19-2004 «Защита строительных конструкций от коррозии», СНиП РК 5.03-34-2005 «Бетонные и железобетонные конструкции».

Антикоррозионная защита при производстве строительно-монтажных работ выполняется согласно СНиП 3.04.03-85 «Защита строительных конструкций и сооружений от коррозии».

На основании решений Правительства Казахстан, Стандартов Единой системы защиты изделий и материалов от коррозии и преждевременного старения, в проекте предусмотрены меры по защите металлических и железобетонных конструкций от агрессивной среды.

Металлические поверхности (трубы-стойки и перила) окрашиваются водостойкой эмалью ПФ-115, а бетонные и железобетонные поверхности обмазываются со стороны обратной засыпки битумом БН 50/50 за два раза.

6.2.4 Инженерные сети

Электротехнические решения

Предусмотрен капитальный ремонт сети уличного освещения моста на участке 1942+200км автомобильной дороги «Самара-Шымкент», согласно выданных технических условий №0512 от 23 ноября 2016 года Шиелииским РЭС АО «КРЭК».

Проектом предусмотрена установка опор уличного освещения в количестве 12 шт и демонтаж существующих опор уличного освещения (2шт),общей протяженностью 0,414км,при этом протяженность одной стороны - 0,207 км).

Электроснабжения уличного освещения предусмотрено от существующих опор уличного освещения №52 (КТПН 10/0,4кВ №622).

Уличное освещение выполнено светодиодными светильниками наружного освещения типа «Эльбрус 48», на металлических опорах, высотой 11,0м(индивидуального изготовления) с кронштейном «Ива».

Питание и управление светильников уличного освещения предусмотрены от существующего шкафа управления наружным освещением в РУ-0,4кВ существующей трансформаторной подстанции.

Ящики управления освещением ШУНО обеспечивают:

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

отключение и включение осветительной установки в заданные периоды времени.

Строительство сетей предусмотрено на железобетонных опорах согласно «Пособие по проектированию воздушных линий электропередачи напряжением 0,38кВ с

изолированными проводами (ВЛИ) с использованием арматуры фирмы ENSTO» и с применением защищенного провода СИП-4 расчетного сечения (16мм2). План трассы строительства линии электроснабжения принят в соответствии с техническими условиями и актами отвода земельных участков, предоставленными заказчиком.

Комплектация натяжных изолирующих подвесок и узлов их крепления к элементам опор выполнено в соответствии с рекомендациями типовых проектов опор.

Многофункциональные приборы учета электроэнергии потребителей для общего учета предусмотрен на стороне РУ-0,4кВ КТПН-10/0,4кВ. Распределение электроэнергии осуществляется от РУ-0,4кВ трансформаторной подстанции. Расчетные пролеты между опорами 35,0м.

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 - III.

Общая потребная мощность электроснабжения – 3,0 кВт.

Общая протяженность сети уличного освещения – 0,414 км.

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 качестве защитных мероприятий предусмотрено: заземление металлических опор в соответствии с ПУЭ РК Глава 1.7. «Заземление и защитные меры электробезопасности».

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 на ВЛИ 0,38кВ 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.).

6.3 Охрана окружающей среды

В местах ведения строительно-монтажных работ, предусмотрен ряд мероприятий по защите и сохранению почвенного покрова: снятие растительного слоя почвы перед началом земляных работ и складирование его в валик; рекультивация нарушенных земель с использованием снятого растительного грунта; устройство покрытия на строительных площадках и оборудование их емкостями для утилизации горюче-

смазочных отходов; устройство объездных дорог с покрытием из песчано-гравийной смеси и их рекультивация.

При выполнении работ запрещена стоянка машин и транспортных средств вне специально отведенных для этих целей площадок. Запрещено осуществлять в непредусмотренных местах заправку, техническое обслуживание и ремонт машин, что связано с потерями нефтепродуктов, приводящими к уничтожению растительного покрова на длительное время и загрязнению грунтовых вод.

Дорожные машины и оборудование находятся на объекте только на протяжении периода производства соответствующих работ. Запрещено хранение на площадках временного отвода неиспользуемых, списанных или подлежащих ремонту в стационарных условиях машин их частей и агрегатов.

На каждый стационарный источник загрязнения атмосферы (дорожные машины и механизмы) установлен предельно-допустимый выброс в соответствии с действующими требованиями ГОСТ 17.2.3.02, ОДН-86, нормативами ПДК и ОБУВ ГОСТ 12.1.005.

Проектом организации строительства предусмотрено размещение временных зданий и складов в пределах выделенного земельного участка.

Участок не занят посевами и жилыми постройками. Для защиты окружающей среды в ПОС 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 15,0 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.

6.4 Организация строительства

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

Стройгенплан

Размещение площадки предусмотрено для разгрузки, складирования строительных материалов, механизмов, оборудования, снаряжения, инструментов; приготовление раствора и бетона; под временные здания и сооружения (вагончики-бытовки, навесы, контейнеры для раздельного сбора производственных и твердых бытовых отходов).

Энергоснабжение строительства осуществляется от ближайшей линии электропередачи, водоснабжение: технической водой – от водоемов, питьевого водоснабжения - бутилированная.

Снабжение сжатым воздухом монтажных работ - от компрессора.

Доставка ГСМ для работающих механизмов осуществляется в герметичной бочкотаре и автобензозаправщиками, заправка – вручную с соблюдением всех мер безопасности.

В целях пожарной безопасности на огневых работах сварочный участок оснащается первичными средствами пожаротушения согласно ППБ РК 08-97-2006.

На период строительства моста движение транспорта осуществляется по действующим объездным дорогам с установкой знаков.

Производство работ.

Все виды работ: подготовительные, монтажные и общестроительные должны быть организованы, согласованы и проведены с учетом мер безопасности в соответствии с требованиями:

СН РК 1.03-14-2014 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве»;

РД 34 РК.03-202-04 «Правила техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей Республики Казахстан».

Рабочим проектом предусмотрено строительство моста, технология производства работ включает:

подготовительные работы – демонтаж сооружения и подготовка территории бульдозером;

монтажные работы опорной части моста и пролетного строения;

устройство сопряжения моста с насыпью из сборных железобетонных переходных плит;

монтаж металлического перильного и барьерного ограждений секциями, позволяющими вести ручную сборку;

устройство дорожного покрытия проезжей части моста и сопряжения из асфальтобетона укладчиками асфальтобетона с уплотнением катками дорожными самоходными гладкими 25т.

*Машины и механизмы:*автомобильный кран 10т, кран на пневмоколесном ходу 25т, экскаваторы 0,65 м3, и 1м3; бульдозеры 0,79квт, автогрейдер 99квт, автопогрузчики 5т, автогудронаторы до 3500л, агрегаты копровые без дизель-молота на базе экскаватора1м3, агрегаты сварочные, дизель-молот 2,5т, вибратор глубинный, компрессоры передвижные до 686 кПа, трубоукладчики 35т, автосамосвал КамАЗ, автомобили бортовые КамАЗ 10т, котлы битумные передвижные 400л, катки дорожные 25т, машины бурильные с глубиной бурения до 3,5м, машины поливомоечные 6000 л, укладчики асфальтобетона, вышки телескопические 25м.

Технико-экономические показатели:

Продолжительность производства работ моста и подходов – 4 месяца, в том числе 0,5 месяца - подготовительный период определена по СН РК 1.03-01-2016 и СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений», часть II.

В подготовительный период предусматривается подготовка территории, строительство временных санитарно-бытовых и складских зданий и сооружений, прокладка временных коммуникаций, сетей наружного освещения территории строительства.

Строительные работы должны производиться специализированной строительной организацией, имеющей квалифицированный кадровый состав и необходимое техническое оснащение для выполнения предусмотренных проектом видов работ.

Строительство необходимо вести по проекту производства работ (ППР), разработанному специализированной проектной организацией с учетом основных положений по организации строительства, изложенных в документации настоящего рабочего проекта.

Начало строительство 2017 год согласно письму КГУ «Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» 14 ноября 2016 года №267.

6.5 Сметная документация

Сметная документация составлена согласно «Порядок разработки, согласования, утверждения и состава проектной документации на строительство» (СН РК 1.02-03-2011*), введенному в действие приказом Агентства Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства от 15 августа 2012 года №411, Государственному нормативу по определению сметной стоимости строительства в

Республике Казахстан, введенному в действие приказом Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства и управления земельными ресурсами Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 3 июля 2015 года №235-нқ, заданию на проектирование, проектным решениям.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 5.5.3) по выпуску сметной документации в текущих ценах 1 квартала 2017 года.

В соответствии с приказом Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства и управления земельными ресурсами Министерства национальной экономики Республики Казахстан №80-нқ от 18 марта 2016 года и №114-нқ от 27 апреля 2016 года «Об утверждении нормативно-технических документов по ценообразованию и сметам» при составлении смет использованы:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы;

ЭСН РК 8.04-01-2015, ЭСН РК 8.04-02-2015, ЭСН РК 8.05-01-2015 изменения и дополнения, выпуски 1-7;

сборники сметных цен в текущем уровне 2017 года 1 квартал на строительные материалы, изделия и конструкции ССЦ РК 8.01-08-2016;

сборники сметных цен в текущем уровне 2017 года 1 квартал на эксплуатацию строительных машин и механизмов СЦЭМ РК 8.04-12-2016;

сборники сметных цен в текущем уровне 2017 года 1 квартал на инженерное оборудование ССЦ РК 8.04-09-2016;

перечень оборудования, материалов, изделий с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующих сборниках цен, утвержденный заказчиком, согласно п.24 государственного норматива по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденный заказчиком.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы, определенные в соответствии с Государственным нормативом по определению величины накладных расходов в строительстве (приложение 2 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нқ);

сметная прибыль в размере 8% от суммы прямых затрат и накладных расходов (п.79, приложение 1 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нқ);

резерв средств заказчика на непредвиденные затраты в размере 2% от общей суммы средств по позициям 1-7 сводного сметного расчета (п.91, приложение 1 к приказу от 3 июля 2015 года №235-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;

затраты на дополнительную оплату труда в зонах экологического бедствия 30% от заработной платы (Государственный норматив по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан).

Сметная стоимость строительства определена в ценах 1 квартала 2017 года.

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

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с приказом Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года №165 «Об утверждении Правил определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологическим сложным

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

Рабочий проект **«Капитальный ремонт моста на участке 1942+200км автомобильной дороги "Самара-Шымкент" Шиелийского района Кызылординской области»** разработан в необходимом объеме 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 проектных документаций на строительство»;

СНиП РК 3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов»;

СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы»;

СТ РК 1684-2007 «Мостовые сооружения и водопропускные трубы на автомобильных дорогах. Общие требования по проектированию»;

СТ РК 1379-2005 «Мостовые сооружения и водопропускные трубы на автомобильных дорогах. Габариты приближения конструкций»;

СТ РК 1380-2005 «Мостовые сооружения и водопропускные трубы на автомобильных дорогах. Нагрузки и воздействий»;

СНиП РК 5.01-03-2002 «Свайные фундаменты»;

СНиП РК 5.01-01-2002 «Основания зданий и сооружений»;

СНиП РК 5.03-34-2005 «Бетонные и железобетонные конструкции»;

СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

7.2 Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект в процессепроведения экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала по Кызылординской области РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект**«Капитальный ремонт моста на участке 1942+200км автомобильной дороги "Самара-Шымкент" Шиелийского района Кызылординской области»** внесены следующие изменения и дополнения:

По общей части

7.2.1 Представлено:

постановление акима Шиелийского района о сносе мостового сооружения согласно требованиям СН РК 1.02-03-2011* приложение Б (обязательное);

акт технического обследования моста;

дефектный акт на демонтажные работы.

7.2.2 Выполнено согласование плана трассы и поперечный профиль с заказчиком.

7.2.3 Пояснительная записка по составу и виду работ приведена в соответствие с п. 9.4.3 СН РК 1.02-03-2011*.

7.2.4 Учтена грузоподъемность конструкций, продолжительность и режим эксплуатации сооружений при проектировании моста.

7.2.5 Устранено разночтение по протяженности моста.

По разделу мостовые сооружения

7.2.6 Применены на насадках подуклонки для плоских плит пролетного строения.

7.2.7 Приведен демонтаж существующего моста.

7.2.8 Выполнен расчет береговых и промежуточных опор.

7.2.9 Показаны на поперечных разрезах: полосы безопасности; толщина плит пролетного строения П-9.

7.2.10 Принято:

трещиностойкость марки Т5 для свай согласно расчета;

штыри А-I при армировании шкафной стенки береговых опор.

7.2.11 Предусмотрено:

согласно задания на проектирование: трехпролетный мост, тротуары шириной 1,5м;

монолитная накладная плита по всему мостовому полотну.

7.2.12 Откорректировано:

объемы монолитной накладной плиты;

конструкция армировании насадок;

конструкция деформационных швов береговых и промежуточных опор.

7.2.13 На чертежах и в пояснительной записке указана временная –подвижная нагрузка А14.

По автомобильной дороге

7.2.14 В продольном профиле указаны отметки земли и грунты согласно геологическим данным.

7.2.15 Пояснительной записке в таблице №1 откорректирован тип покрытия.

7.2.16 Представлен расчет дорожной одежды.

7.2.17 В разделе организация строительство выполнен расчет нормативной продолжительности строительство.

7.2.18 В СВОР учтен вывоз мусора после демонтажа и разборки.

7.2.19 Откорректирована ведомость дорожной одежды с указанием ширины конструктивных слоев дорожной одежды по верху и по средней линии.

7.2.20 Указана марка битума согласно СТ РК 1373-2013.

7.2.21 Откорректирована ведомость сигнальных столбиков.

По электротехническим решениям

7.2.22 Представлено:

объем работ по установке и демонтажу опор уличного освещения в дефектном акте и в задании на проектирование, согласно нормам СН РК 1.04-26-2011, ГОСТ 21.101-97;

протяженность демонтируемых и проектируемых сетей уличного освещения, распределение нагрузок по фазам наружного освещения, точка подключения к коммутационным аппаратам;

расчет освещения осветительных опор, согласно нормам СН РК 4.04-18-2003 и СН РК 2.04-01-2011 (значение равномерности освещенности покрытия тротуара Емин/Еср).

7.2.23 Откорректировано:

оформление рабочих чертежей приведено в соответствие с ГОСТ 21.101-97 СПДС «Основные требования к проектной и рабочей документации»;

условные графические обозначения электрооборудования и проводок согласно ГОСТ 21.614 и спецификацию оборудования, объем работ.

По сметной части

7.2.24 Откорректированы объемы работ после внесенных изменений в проектные решения, расценки на устройство перильного и барьерного ограждений моста, стоимость строительства пересчитана в цены 1 квартала 2017 года (снижение 2,104 млн. тенге).

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

Таблица №3

№ п/п	Наименование показателей	Единицы измерения	Показатели		Изменения (-)снижение (+увеличение
			заявленные	Рекомендуемые к утверждению	
1	Общая длина:				
	моста	м	30,2	30,2	
	подходов (подъездов)	м	269,8	269,8	
- 2	Габариты:		Г-10		
	ширина моста	м	14,4	14,4	-
	ширина проезжей части с полосами безопасности	м	7,0	7,0	-
	ширина тротуаров с ограждениями	м	2х1,5	2х1,5	-
3	Схема моста	м	3х9	3х9	-
4	Ширина земляного полотна подходов	м	12,0	12,0	-
5	Дорожное покрытие на подходах к мосту		асфальтобетонное		
6	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен I квартала 2017 года, в том числе	млн. тенге	153,422	151,318	- 2,104
	СМР		113,551	110,874	- 2,677
	Прочие затраты		39,870	40,444	+ 0,574
7	Из них:				
	2016год	млн. тенге	153,422	17,015	- 136,407
	2017год		-	134,303	+ 134,303
8	Продолжительность строительства	мес.	4	4	-

8. ВЫВОДЫ

8.1 С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт моста на участке 1942+200км автомобильной дороги "Самара-Шымкент" Шиелийского района Кызылординской области»** соответствует требованиям нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Общая длина:
моста, м - 30,2
подходов (подъездов), м - 269,8
Ширина моста, м - 14,4
Ширина земляного полотна подходов, м - 12,0
Дорожное покрытие - асфальтобетонное
Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен I квартала 2017 года, млн. тенге, в том числе - 151,318

СМР, млн. тенге	-	110,874
Прочие затраты, млн. тенге	-	40,444
Продолжительность строительства, мес.	-	4

8.2 Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована КГУ«Шиелийский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» в соответствии с условием договора от 15 декабря 2016 года №14-0170.

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

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

8.5 Проектно-сметная документация на строительство объектов должна быть представлена на утверждение не позднее трех месяцев после получения положительного заключения комплексной вневедомственной экспертизы согласно п.4 «Правила утверждения проектов (технико-экономических обоснований и проектно-сметной документации), предназначенных для строительства объектов за счет бюджетных средств и иных форм государственных инвестиций», утвержденнные приказом Министра экономики Республики Казахстан от 02 апреля 2015 года №304.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1 Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, «**Қызылорда облысы Шиелі ауданы «Самара-Шымкент» автомобиль жолының 1942+200 км учаскесіндегі көпірді күрделі жөндеу»**жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсынылады:

Жалпы ұзындығы:		
көпірдің, м	-	30,2
кірме жолдың (кіреберіс), м	-	269,8
Көпірдің ені, м	-	14,4
Кірме жер төсемінің ені, м	-	12,0
Жол төсемі	-	асфальтобетонды
2017 жылғы I-тоқсанының ағымдағы баға деңгейіндегі құрылыстың жалпы сметалық құны, млн. теңге, оның ішінде	-	151,318
Құрылыс-монтаж жұмыстары, млн. теңге	-	110,874
Өзге де шығындар, млн. теңге	-	40,444
Құрылыстың ұзақтығы, ай,	-	4

8.2 Осы сараптамалық қорытынды 2016 жылғы 15 желтоқсандағы №14-0170 шарт талаптарына сәйкес, растығы «Шиелі аудандық тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» КММ-мен кепілдендірілген бастапқы деректер мен тапсырыс берушімен бекітілген жобалауға арналған материалдар негізінде берілді.

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

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

8.5 Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрінің 2015 жылғы 02 сәуірдегі №304 бұйрығымен бекітілген «Бюджет қаражаттары және мемлекеттік инвестициялардың басқа түрлері есебінен құрылысқа арналған жобаларды (техникалық-экономикалық негіздемелер және жобалау-сметалық құжаттамаларды) бекіту қағидаларының» 4 тармағына сәйкес құрылысқа арналған жобалау-сметалық құжаттама ведомстводан тыс кешенді сараптаманың оң қорытындысын алғаннан кейін үш айдан кешіктірмей бекітуге ұсынылуы тиіс.

Абдикаликов Б.А.

Заместитель директора

Сыздыкова С.С.

Эксперт

Жармаханов Б.К.

Руководитель экспертной группы

Исраилов Я.И.

Эксперт

Алиев Н.Д.

Главный специалист

Ахметова Г.Ж.

Эксперт

Искаков Г.Т.

Эксперт