«Ақтөбе қаласы «Нур-Актобе» тұрғын массивінің 1, 1а шағын аудандарына және 1а шағын аудан көшелері бойынша көлік жолдары құрылысы»
жұмыс жобасы бойынша

26.07.2017 ж. № ЭСП-0090/17

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Ақтөбе қаласының
жолаушылыр көлігі және
автомобиль жолдары бөлімі» ММ,
Ақтөбе қаласы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«ПроектСтройДиалог KZ» ЖШС

Ақтөбе қаласы

З А К Л Ю Ч Е Н И Е

№ ЭСП-0090/17 от 26.07.2017 г.

по рабочему проекту
«Строительство автомобильных дорог к микрорайонам 1, 1а и по улицам микрорайона 1а жилого массива «Нур-Актобе» в городе Актобе»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе»,
г. Актобе

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «ПроектСтройДиалог KZ»

город Актобе

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Строительство автомобильных дорог к микрорайонам 1, 1а и по улицам микрорайона 1а жилого массива «Нур-Актобе» в городе Актобе».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором №27 от 24.07.2017 года между ТОО «Экспертиза СП» и ТОО «ПроектСтройДиалог KZ».

2.ЗАКАЗЧИК: ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе», город Актобе.

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ПроектСтройДиалог KZ», государственная лицензия ГСЛ №0020700 от 02.02.2017 года, выданная ГУ "Управление государственного архитектурно-строительного контроля Павлодарской области", категория лицензии - II.

ГИП – Урумбаева Ж.С. (приказ №8/1 от 03.04.2017 года).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1Основание для разработки:

задание на проектирование, утвержденное руководителем ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе» от 03.04.2017 года;

архитектурно-планировочное задание №431 от 23.06.2017 года, утвержденное главным архитектором города Актобе;

эскизный проект, согласованный с главным архитектором города Актобе от 23.06.2017 года;

решение маслихата города Актобе №131 от 26.12.2016 года «Об утверждении бюджета города Актобена 2017-2019 годы»;

постановление №1787 от 02.05.2017 года акима города Актобе «О предоставлении государственному учреждению «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе» права временного безвозмездного землепользования на земельные участки»;

протокол о проведении общественных слушаний в форме опроса от 28 апреля 2017 года;

отчет об топографо-геодезических изысканиях, выполненный ИП «Ким А.Н.» в 2017 году;

отчет об инженерно-геологических изысканиях, выполненный ИП «Ким А.Н» в марте 2017 года.

технические условия:

на присоединении к тепловым сетям №1-612-3639 от 25.05.2017 года, выданное АО «Трансэнерго»;

на проектирование пересечений автодорог, ЛЭП, газотрубопроводов с электрическими сетями РЭК ТОО «Энергосистема» №297/26т от 24.05.2017 года, выданное ТОО «Энергосистема»;

на подключение к городским сетям водопровода и канализации №135 от 25.05.2017 года, выданное АО «Акбулак»;

на газоснабжение №655 от 30.05.2017 года, выданное АО «КазТрансГаз Аймак».

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

- АО «КазТрансГаз Аймак» №4939 от 13.06.2017 года;
- АО «Акбулак» от 05.06.2017 года;
- АО «Трансэнерго» от 19.06.2017 года.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

- пояснительная записка;
- графические материалы-рабочие чертежи марки АС;
- проект организации строительства (ПОС);

- раздел «Оценка воздействия на окружающую среду» выполненный ИП Керімбай Темірбек;

- сметная документация.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Обеспечение дорогой микрорайоны 1, 1а жилого массива «Нур-Актобе».

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Участок строительства расположен по адресу: город Актобе, микрорайоны №1, 1а жилого массива «Нур-Актобе»..

Природно-климатические условия района строительства

Климатический подрайон –IIIA.

Скоростной напор ветра - 0,38 кПа.

Расчётная зимняя температура наружного воздуха - минус 31°С.

Расчетный вес снегового покрова - 1,8 кПа.

Сейсмичность - 5 баллов.

Глубина промерзания грунтов – 1,8 м**.**

Инженерно-геологические условия площадки строительства

По геолого - генетическим признакам и инженерно - геологическим свойствам в пределах описываемой территории выделено два инженерно-геологических элемента (ИГЭ).

Инженерно-геологический элемент №1 (ИГЭ-1) вскрыт скважинами в интервале глубин от 0,2 м до 1,5-3,0 м. Грунт представлен суглинком тяжелым, песчанистым, коричневым, твердым, маловлажным, с включением гравия до 20%. Мощность слоя до 1,5-3,0 м. Суглинок просадочный (I-типа). В суглинке встречаются прослои мелкого песка. Начальное просадочное давление 0,12 МПа.

Инженерно-геологический элемент №2 (ИГЭ-2) вскрыт скважинами под грунтами ИГЭ-1 в интервале глубин от 1,5-2,0 м до 3,0 м. Грунт классифицирован как песок гравелистый, с включением гальки до 20%, маловлажный, средней плотности. Грунт распространен повсеместно. Мощность слоя до 1,0-1,5 м.

Коррозионная активность грунтов:

- к углеродистой стали: «высокая»;
- к алюминиевым оболочкам кабеля – «высокая»;
- к свинцовым оболочкам кабеля – «высокая».

По классификации СТ РК 25100-2002 грунты незасоленные. Согласно СНиП РК 2.01-19-2004 по содержанию сульфатов (до 1480 мг/кг) грунты сильноагрессивные к бетонам нормальной проницаемости (W4) на портландцементе, по ГОСТ 22266 и слабоагрессивные к бетонам на сульфатостойком цементе. По суммарному содержанию хлора в пересчете на хлор-ион (до 890 мг/кг) грунты среднеагрессивные к арматуре железобетонных конструкций.

Грунтовые воды в пределах участка скважинами не вскрыты до глубины 3,0 м от дневной поверхности.

6.2 Проектные решения

6.2.1 План и продольный профиль

План автодороги запроектирован в масштабе М 1:1000. Начало участков проектирования ПК0+00 примыкает к автодороге Актобе – Орск.

Участки проектирования охватывают два микрорайона 1 и 1а жилого массива «Нур–Актобе».

Строительство данных микрорайонов осуществляется по рельефу существующей местности, то есть природный рельеф показываемые в строительстве и проектировании

– степь.

Длина автодорог шириной В=9 м L=5006 м.

Длина автодорог шириной В=7 м L=3275 м.

Наименьший радиус выпуклых кривых – 2500 м.

Наименьший радиус вогнутых кривых – 1500 м.

6.1.2 Пересечения и примыкания

Все пересечения существующих автодорог запроектированы в соответствии с требованиями СНиП РК.

Пересечения и примыкания обустраиваются соответствующими дорожными знаками.

6.1.3 Искусственные сооружения

Для отвода паводковых вод запроектирован открытый водоотвод с устройством арычных железобетонных лотков АЛ-3 общей протяженностью 5622 метра.

Лотки установлены с одной из сторон проезжей части автодорог. Основание под лотки из песчано – гравийной смеси толщиной 10 см.

Для пропуска воды при пересечении водосборных лотков на съездах и на пересечениях предусмотрено устройство стальных водопропускных труб диаметром 377 мм и диаметром 530 мм по ГОСТ 8696-74, укрепленные бетонными оголовками. Основание под трубы из песчано – гравийной смеси толщиной 10 см.

Общая протяженность водопропускных металлических труб составляет d530 мм – 40 м, d377 мм – 356 м.

6.1.4 Дорожная одежда

Проектируемая автодорога находится в IV дорожно-климатической зоне.

Сейсмичность района строительства – 5 баллов.

Категория автодороги – улицы местного значения.

Тип дорожной одежды – капитальный.

Тип покрытия – усовершенствованный, горячая асфальтобетонная смесь.

Конструкция дорожной одежды принята в соответствии с СН РК 3.03-19-2006.

Время непрерывной эксплуатации (расчетный срок службы) – 20лет.

Расчетная нагрузка - автомобили группы А1

Конструкция дорожной одежды принята с учетом наличия дорожно-строительных материалов, климатических условий, обеспечения транспортной связью и действующих нормативных документов в РК по проектированию дорожных одежд нежесткого типа СНиП РК 3.03-19-2006.

Тип I – новое устройство по проезжей части автодорог шириной 9 м:

- горячая щебеночно-мастичная асфальтобетонная смесь, ЩМА-20, на битуме марки БНД 70/100 по ГОСТ 31015-2002 – толщиной 50 мм;
- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,30 л/м^2;
- нижний слой покрытия из горячего пористого асфальтобетона II марки, толщиной 70 мм по СТ РК 1225-2013;
- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,50 л/м^2;
- фракционный щебень по методу заклинки, толщиной 250 мм по ГОСТ 25607-94* (состав: фракционный щебень фракции 40-70 мм - 70% 20-40 мм – 20% 10-20 мм – 10%);
- подстилающий слой из ПГС, толщиной 150 мм по СТ РК 1549-2006;

Планировка существующей поверхности грунта.

Тип II – новое устройство по проезжей части автодорог шириной 7 м;

- верхний слой покрытия из горячего плотного асфальтобетона Типа Б, II марки, толщиной 40 мм, по СТ РК 1225-2013;
- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,30 л/м^2;

- нижний слой покрытия из горячего пористого асфальтобетона II марки, толщиной 60 мм по СТ РК 1225-2013;

- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,50 л/м^2;

- фракционный щебень по методу заклинки, толщиной 250 мм по ГОСТ 25607-94* (состав: фракционный щебень фракции 40-70 мм - 70% 20-40 мм – 20% 10-20 мм – 10%);

- подстилающий слой из ПГС, толщиной 150 мм по СТ РК 1549-2006;

- планировка существующей поверхности грунта.

Тип III – новое устройство на съездах к улицам:

- верхний слой покрытия из горячего плотного асфальтобетона Типа Б, II марки, толщиной 40 мм, по СТ РК 1225-2013;

- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,30 л/м^2;

- нижний слой покрытия из горячего пористого асфальтобетона II марки, толщиной 60 мм по СТ РК 1225-2013;

- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,50 л/м^2;

- фракционный щебень по методу заклинки, толщиной 250 мм по ГОСТ 25607-94* (состав: фракционный щебень фракции 40-70 мм - 70% 20-40 мм – 20% 10-20 мм – 10%);

- подстилающий слой из ПГС, толщиной 150 мм по СТ РК 1549-2006;

- планировка существующей поверхности грунта.

Тип IV – новое устройство на съездах к домам:

- верхний слой покрытия из горячего плотного асфальтобетона Типа Б, II марки, толщиной 80 мм, по СТ РК 1225-2013;

- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,50 л/м^2;

- фракционный щебень по методу заклинки, толщиной 250 мм по ГОСТ 25607-94* (состав: фракционный щебень фракции 40-70 мм - 70% 20-40 мм – 20% 10-20 мм – 10%);

- подстилающий слой из ПГС, толщиной 150 мм по СТ РК 1549-2006;

- планировка существующей поверхности грунта.

Тип V – новое устройство на тротуарах:

- верхний слой покрытия из горячего плотного асфальтобетона Типа Б, II марки, толщиной 40 мм, по СТ РК 1225-2013;

- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,50 л/м^2;

- устройство основания из ЩПС по СТ РК 1549-2006 толщиной 0,15 м;

- планировка существующей поверхности грунта.

Тип VI – новое устройство на посадочных площадках на остановках пассажирского транспорта:

- устройство покрытия из брусчатки серого цвета толщиной 0,08 м;

- устройство основания из ЩПС по СТ РК 1549-2006 толщиной 0,15 м;

- планировка существующей поверхности грунта.

Тип VII – новое устройство на остановочных карманах

- верхний слой покрытия из горячего плотного асфальтобетона Типа Б, II марки, толщиной 50 мм, по СТ РК 1225-2013;

- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,30 л/м^2;

- нижний слой покрытия из горячего пористого асфальтобетона II марки, толщиной 70 мм по СТ РК 1225-2013;

- подгрунтовка жидким битумом с расходом 0,50 л/м^2;

- фракционный щебень по методу заклинки, толщиной 250 мм по ГОСТ 25607-94* (состав: фракционный щебень фракции 40-70 мм - 70% 20-40 мм – 20% 10-20 мм – 10%);

- подстилающий слой из ПГС, толщиной 150 мм по СТ РК 1549-2006;

- планировка существующей поверхности грунта.

6.1.5 Организация движения

Дорожная разметка

Для упорядочения дорожного движения и повышения его безопасности, улучшения

информации водителей, проектом предусмотрена дорожная разметка.

1.1 Разделение транспортных потоков противоположных направлений. Общая протяженность L=2913 м.

1.5. Разделение транспортных потоков противоположных направлений. Общая протяженность L=1473 м.

1.6 Обозначение приближения к сплошной линии продольной разметки. Общая протяженность L=2329 м.

1.14.1 Пешеходный переход L=216 м.

Дорожные знаки

Организация и безопасность движения автомобильного транспорта с расчетной скоростью до 60 км/ч (согласно СНиП РК 3.01-01-2008) обеспечиваются установкой необходимых дорожных знаков.

2.1 «Главная дорога» - 14 шт.

2.4 «Уступите дорогу» – 19 шт.

4.1.2 «Движение направо» -2 шт.

5.12 «Место остановки автобуса» - 5 шт.

5.16.1 «Пешеходный переход» -17 шт.

5.16.2 «Пешеходный переход» -17 шт.

5.38 «Жилая зона» - 17 шт.

5.39 «Конец жилой зоны» - 17 шт.

7.13 «Направление главной дороги» - 7 шт.

Стойки: стальная труба д57х3 мм, L=4м – 85 шт.

Технические показатели

таблица №1

№	Наименование показателей	Ед.изм.	Значение показателей
1	Категория дороги	-	Улица местного значения
2	Устройство съездов к улицам	м^2	5406
3	Устройство съездов к домам	м^2	13568
4	Общее количество автобусных остановок	ед.	5
5	Устройство павильонов на остановках пассажирского транспорта	ед	5
6	Длина проектируемых участков автодорог: шириной В=9 м шириной В=7 м Общая длина автодорог	 км км км	 5006 3275 8281
7	Нормативная продолжительность строительства	мес	10

6.2.2 Инженерное обеспечение, сети и системы

Пересечение проектируемой автодороги с существующим газопроводом

При пересечении проектируемой автодороги с газопроводом проектом предусматривается:

ПК0+27.70

На участке Врезка1-Врезка2 при пересечении с автодорогой проложен газопровод высокого давления из стальных труб ∅530х8 ГОСТ 10704-91.

Под автодорогой газопровод заключен в футляр из стальных труб ∅820х10 ГОСТ 10704-91.

ПК0+29.20*

На участке Врезка3-Врезка4 проложен подземно газопровод высокого давления из труб ∅530х8 ГОСТ 10704-91.

Под автодорогой газопровод заключен в футляр из стальных труб ∅820х10 ГОСТ 10704-91.

На участке Врезка5-Врезка6 проложен подземно газопровод среднего давления из труб ПЭ 100 SDR11 315х28,6 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

Под автодорогой газопровод заключен в футляр из труб ПЭ 100 SDR11 500х45,4 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

ПК7*+83.00

На участке Врезка7-Врезка8 проложен подземно газопровод среднего давления из труб ПЭ 100 SDR11 315х 28,6 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

Под автодорогой газопровод заключить в футляр из труб ПЭ 100 SDR11 500х45,4 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

На участке Врезка9-Врезка10 проложен подземно газопровод среднего давления из труб ПЭ 100 SDR11 315х28,6 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

Под автодорогой газопровод заключен в футляр из труб ПЭ 100 SDR11 500х45,4 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

ПК3+48.00*

На участке Врезка11-Врезка12 проложен подземно газопровод низкого давления из труб ПЭ 100 SDR17 225х13,4 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

Под автодорогой газопровод заключен в футляр из труб ПЭ 100 SDR11 400х36,3 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

На участке Врезка13-Врезка14 проложен подземно газопровод среднего давления из труб ПЭ 100 SDR11 63х14,6 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

Под автодорогой газопровод заключен в футляр из труб ПЭ 100 SDR11 160х14,6 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

На участке Врезка15-Врезка16 проложен подземно газопровод среднего давления изтруб ПЭ 100 SDR11 63х14,6 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

Под автодорогой газопровод заключен в футляр из труб ПЭ 100 SDR11 160х14,6 СТ РК ГОСТ Р 50838-2011.

Концы футляров герметично заделаны.

Для стальных труб предусмотрена битумно-полимерная изоляция типа "весьма усиленная".

На конце футляров предусмотрено устройство контрольной трубки.

Пересечение проектируемой автодороги с водопроводом и канализацией

При пересечении проектируемой автодороги местного значения с водопроводом и канализацией проектом предусматривается:

ПК0+35.00, ПК0+37.38*

Заключены существующие сети напорной канализации изэ труб ∅560 мм в футляр из труб ∅1000х90,8 SDR 11 ГОСТ 18599-2001.

ПК0+82.06*,ПК7+87.27*

Заключить существующие сети водопровода из труб ∅355 мм в футляр из труб ∅630х37,4 SDR 17 ГОСТ 18599-2001.

ПК3+66.50*

Заключить существующие сети водопровода из труб ∅225 мм в футляр из труб ∅500х29,7 SDR 17 ГОСТ 18599-2001.

На съездах заключить существующие сети водопровода из труб ∅355 мм в футляр из труб ∅630х37,4 SDR 17 ГОСТ 18599-2001.

ПК0+89,7*,ПК1+25.45**,ПК3+75.89**,ПК4+15.81*

Заключить существующие сети самотечной канализации из труб ∅400 мм в футляр из труб ∅710х42,1 SDR 17 ГОСТ 18599-2001**.**

На съездах заключить существующие сети самотечной канализации из труб ∅300 мм в футляр из ПЭ труб ∅630х37,4 SDR 17, ∅400- в футляр из пэ труб ∅710х42,1 SDR 17 ГОСТ 18599-2001.

Концы футляров герметично заделаны.

Тепловые сети

Проект разработан на основании технических условий № 1-6/2-3639 от 25.05.2017 и соблюдением МСН 4.02-02-2004 "Тепловые сети".

При проектировании автомобильных дорог к микрорайонам 1,1а и по улицам микрорайона 1а жилого массива "Нур-Актобе" проектом предусматривается пересечение с существующей подземной теплотрассой, построенной по проекту ПрК "Актюбгражданпроект".

Существующая теплотрасса проложена подземно от УТ5 до УТ13 в усиленных непроходных каналах КЛс150-90-8 стальными трубами Ø325х8,0, Ø426х10, от УТ5 до УД2 бесканальной прокладкой стальными трубами Ø426х10,0,Ø325х8,0,Ø273х8 в ППУ изоляции по ГОСТ 20732-2006.

На пересечениях с автодорогой футляры, заложенные по проекту ПрК "Актюбгражданпроект" не требуют корректировки.

Пересечение существующих сетей 10 кВ с проектируемой автомобильной дорогой

Проект пересечения существующих сетей 10 кВ с проектируемой автодорогой выполнен согласно технических условий за №297/26т от 24.05.2017 года, выданных ТОО "Энергосистема".

Существующие кабельные линии 10 кВ состоят:

- "ПС Заречный-РП-Кызылжар-2"- два кабеля;
- "РП-1-РП-2 "Нур-сити" - один кабель.

Пересечения кабельных линий с проектируемой автодорогой выполняется открытым способом с устройством футляра из стальной трубы d=159 мм на глубине не менее 1,1 м. Для защиты от коррозии стальной футляр обмазывается битумно-полимерной мастикой. Концы футляра выходят за края насыпи по два метра в обе стороны или по 1,0 м от водоотводных канав.

Концы труб после прокладки загерметизированы - закрыты пробками с уплотнением паклей с битумом или строительной пеной.

При пересечении существующей ВЛ-10 кВ, отходящей с ячейки №4 "ввод на ЦРП-2" РУ-10 кВ ПС-35/10 кВ "Каргалинская" с проектируемой автодорогой опоры №30,31,44,45 заменены на опоры со стойкой СВ-164 с натяжными изоляторами с соблюдением габаритов горизонтальных от полотна дороги и вертикальных до нижнего провода.

Пересечение существующих кабелей связи с проектируемой автомобильной дорогой

В местах пересечения проектируемой автодороги с кабелями связи установлены железобетонные плиты по всей ширине полотна дороги и по 1,0 метру в обе стороны. Плиты укладываются на отметке -0.600 от уровня земли.

При строительстве автомобильной дороги работы проводятся механическим способом не ближе 5 м от охранной зоны существующих кабельных линии связи. Все работы в охранной зоне кабеля связи (по 2 метра по обе стороны от оси кабеля) производить только ручным способом, без применения ударных инструментов (лом. кирка и т.п.).

6.3 Инженерно-технические мероприятия по предупреждению чрезвычайных и взрывопожароопасных ситуаций

Все несущие конструкций предусмотрены с обеспечением необходимого предела огнестойкости.

Объект располагается в зоне радиуса выезда территориального пожарного подразделения.

6.4 Охрана окружающей среды

Технология объекта, принята в рамках проекта, соответствует стандартам и нормам, действующим на территории Республики Казахстан по влиянию на окружающую среду.

Технологические решения в проекте соответствуют требованиям экологических, санитарно-технических и других действующих норм и правил, обеспечивают безопасную для жизни и здоровья людей эксплуатацию объекта при соблюдении проектных мероприятий.

Предусмотренные проектные решения способствует сохранению чистоты окружающей среды. В процессе строительства охрана окружающей среды обеспечивается решениями проекта организации строительства.

6.5 Организация строительства

Проектом определены объемы основных строительно-монтажных работ: потребность в основных строительных материалах, механизмах и транспортных средствах, трудоемкость и сроки строительства. Продолжительность строительства определена согласно СНиП РК 1.04.03-2008 и составляет 10 месяцев.

6.6 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с Государственным нормативом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным приказом Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства и управления земельными ресурсами Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 03 июля 2015 года №235-нк, на основании государственных сметных нормативов и принятых проектных решений.

Постэкспертная сметная стоимость строительства подлежит утверждению заказчиком и является основанием для определения лимита средств, при реализации проектов за счет государственных инвестиций в строительство в соответствии с пунктом 17 Государственного норматива по определению сметной стоимости в Республике Казахстан

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 5.5.5.) по выпуску сметной документации в текущих ценах 3 квартала 2017 года.

При составлении смет использованы:

- сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы, ЭСН РК 8.04-01-2015;
- сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы ЭСН РК 8.04-02-2015;
- сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на ремонтно-строительные работы ЭСН РК 8.05-01-2015;
- сборники сметных цен в текущем уровне 2017 года на строительные материалы, изделия и конструкции ССЦ РК 8.04-08-2015;
- сборник сметных цен в текущем уровне 2017 года на эксплуатацию строительных машин и механизмов СЦЭМ РК 8.04-11-2015;
- сборник тарифных ставок в строительстве 2017 года СТС РК 8.04-07-2015;
- сборник сметных цен в текущем уровне 2017 года на перевозки грузов для

строительства СЦПГ РК 8.04-12-2015;

- сборник сметных цен в текущем уровне на инженерное оборудование объектов строительства ССЦ РК 8.04-09-2015.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

- накладные расходы, определённые в соответствии с Государственным нормативом по определению величины накладных расходов в строительстве (приложение 2 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нк);
- сметная прибыль в размере 8% от суммы прямых затрат и накладных расходов (п.79, приложение 1 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нк);
- резерв средств заказчика на непредвиденные работы и 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-нк);
- затраты на строительство временных зданий и сооружений (НДЗ РК 8.04-05-2015);
- дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время (НДЗ РК 8.04-06-2015).

Сметная стоимость строительства определена в ценах 2017 года с учетом норм задела объема инвестиций и прогнозного уровня инфляции по годам строительства, согласно прогноза социально-экономического развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы одобренного на заседании Правительства Республики Казахстан (протокол №37 от 27 августа 2014 года).

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

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

Рабочий проект разработан в соответствии с заданием на проектирование и требований нормативных документов.

Состав и комплектность представленных материалов соответствует требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

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

В процессе рассмотрения рабочего проекта по замечаниям и предложениям заказчиком и проектировщиком были внесены следующие изменения и дополнения:

Сметная документация

1. Пересчитана смета в ценах на 2 квартал 2017 г.

8. ВЫВОДЫ

1. С учётом внесённых изменений и дополнений, рабочий проект «Строительство автомобильных дорог к микрорайонам 1, 1а и по улицам микрорайона 1а жилого массива «Нур-Актобе» в городе Актобе» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке с нижеприведенными основными технико-экономическими показателями:

общая дина автодорог	8281,0 км;
сметная стоимость строительства	
в текущих и прогнозных ценах 2017-2018 г.г.	1295,419 млн.тенге;
в том числе СМР	1105,725 млн.тенге;
прочие затраты	189,693 млн.тенге;

продолжительность строительства 10,0 мес.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе» в соответствии с условиями договора №27 от 24.07.2017 года.

3. При представлении на утверждение и выдаче на производство работ проект (рабочий проект) подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

4. Заказчику при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

8. ТҰЖЫРЫМДАР:

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып «Ақтөбе қаласы «Нур-Актобе» тұрғын массивінің 1, 1а шағын аудандарына және 1а шағын аудан көшелері бойынша көлік жолдары құрылысы» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сай келеді және төменде келтірілген негізгі техника - экономикалық көрсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады:

общая дина автодорог	8281,0 км;
2017-2018 жылғы ағымдағы және болжамдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны,	1295,419 млн.теңге;
оның ішінде: құрылыс-монтаж жұмыстары	1105,725 млн.теңге;
өзге шығындар	189,693 млн.теңге;
құрылыс ұзақтығы	10,0 ай.

2. Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырыс беруші бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2017 жылғы 24 шілдідегі №27 шарттың талаптарына сәйкес «Ақтөбе қаласының жолаушылыр көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ кепілдік етеді.

3. Жоба (жұмыс жобасы) бекітілуге ұсынылғанда және өндіріс жұмысына берілген кезде, оның мемсараптаманың нағыз тұжырымымен сәйкестілігі тексерілуге жатады.

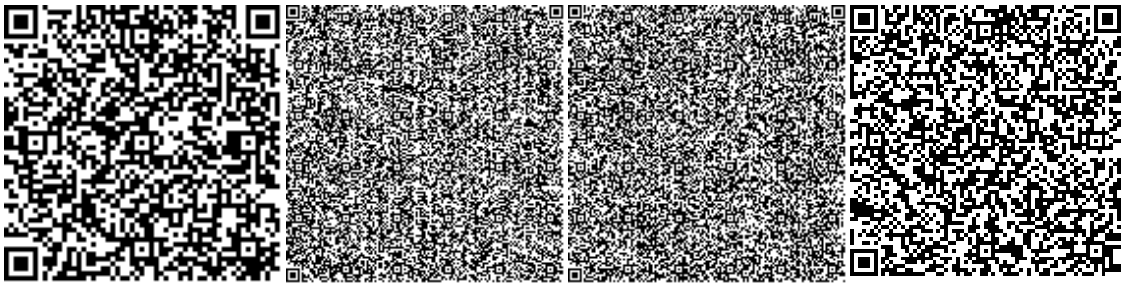
4. Тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құрастырмаларын барынша пайдалансын.

Сеитова А.С.

Директор

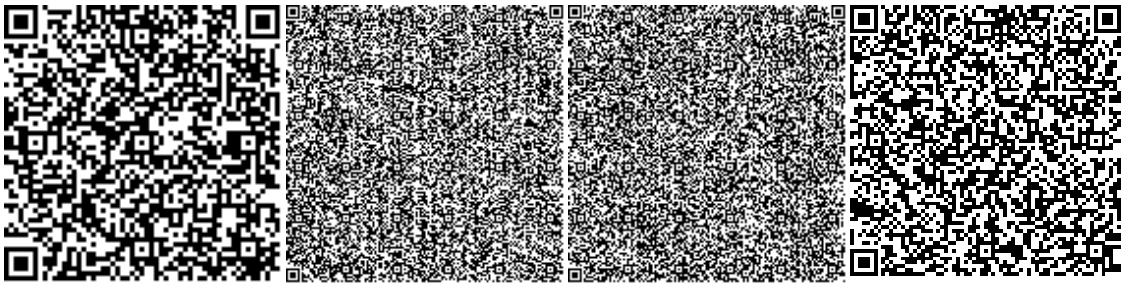
Тюлебаева П.А.

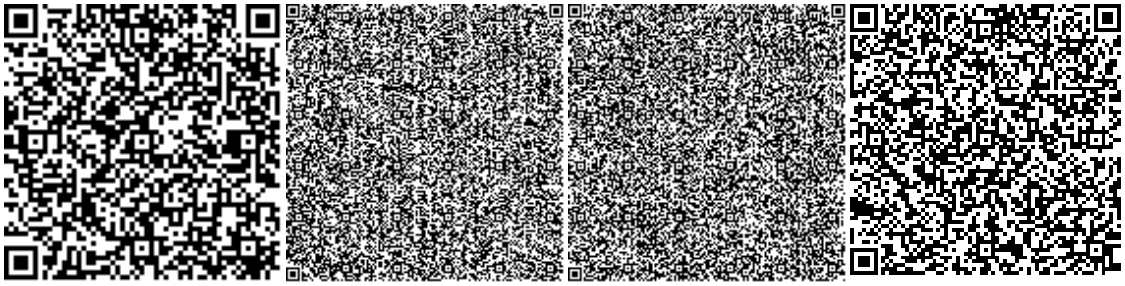
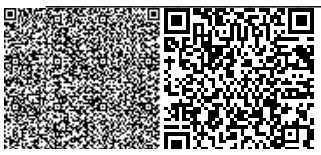
Эксперт



Тулегенов Е.Б.

Эксперт



Жумабаев Ж.М.

Эксперт