«Нұр-Сұлтан стансасының техникалық жолаушылар паркі аумағындағы кірме темір жолдарын күрделі жөндеу»

жұмыс жобасы бойынша

27.12.2019 ж. № КЭП-0079/19

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Жолаушылар тасымалы»
акционерлік қоғамының
«Солтүстік» жолаушылар тасымалы
жөніндегі аймақтық филиалы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«AsiArt» ЖШС

Қарағанды қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Нұр-Сұлтан стансасының техникалық жолаушылар паркі аумағындағы кірме темір жолдарын күрделі жөндеу» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Караганда Эксперт Проект» ЖШС-мен берілді.

«Караганда Эксперт Проект» ЖШС рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ КЭП-0079/19 от 27.12.2019 г.

по рабочему проекту
«Капитальный ремонт подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка станции Нур-Султан»

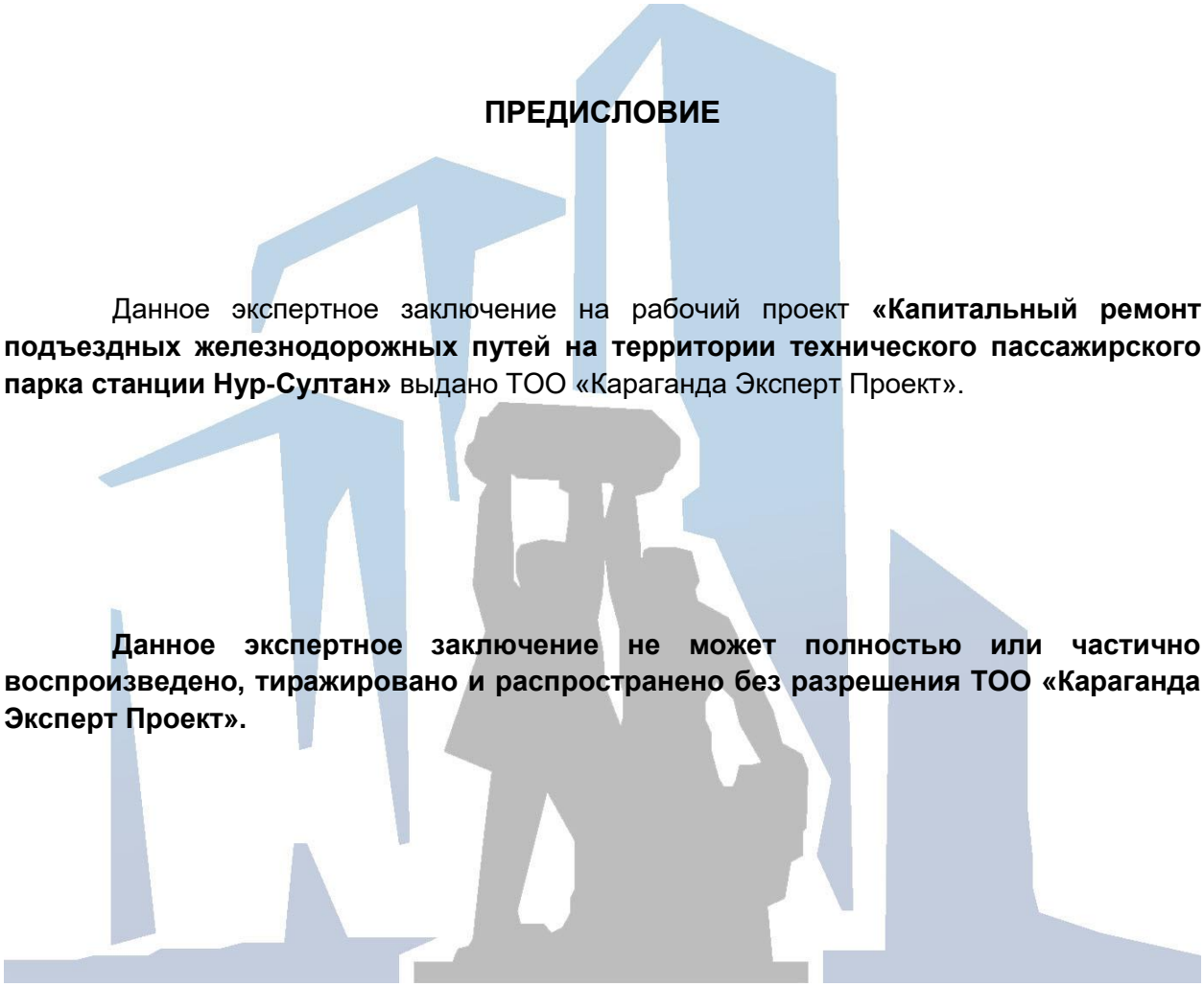
ЗАКАЗЧИК:
Региональный филиал по пассажирским перевозкам «Северный» акционерного общества «Пассажирские перевозки»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «AsiArt»

г. Караганды

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Капитальный ремонт подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка станции Нур-Султан»** выдано ТОО «Караганда Эксперт Проект».



Данное экспертное заключение не может полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения ТОО «Караганда Эксперт Проект».

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Капитальный ремонт подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка ст. Нур-Султан».

Настоящее заключение выполнено в соответствии договором от 03.12.2019 года №КЭП-0109 с заказчиком – Региональным филиалом по пассажирским перевозкам "Северный" акционерного общества "Пассажирские перевозки" (далее - заказчик).

2. ЗАКАЗЧИК: Региональный филиал по пассажирским перевозкам "Северный" акционерного общества "Пассажирские перевозки"

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «AsiArt» (государственная лицензия №17004372 от 13.03.2017 года - II категория)

ГИП – Рустамбеков Б.Б.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: негосударственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование от 10.11.2019 года, утвержденная заказчиком;

дефектная ведомость от 11.10.2019г., утвержденная заказчиком;

выписка из протокола заседания Совета директоров АО «Пассажирские перевозки» по источнику финансирования от 28.12.2018 года №12, подписанная Председателем Совета директоров АО «Пассажирские перевозки»;

акт на право временного возмездного (долгосрочного, краткосрочного) землепользования (аренды) от 14.12.2017 года АН №0326672, выданный Департаментом земельного кадастра и технического обследования недвижимости – филиал некоммерческого акционерного общества «Государственная корпорация «Правительство для граждан» по городу Астана. Кадастровый номер земельного участка: 21-319-061-1142. Площадь земельного участка – 2,5619 га;

акт на право временного возмездного (долгосрочного, краткосрочного) землерользования (аренды) от 09.10.2017 года АН №0326243, выданный Департаментом земельного кадастра и технического обследования недвижимости – филиал некоммерческого акционерного общества «Государственная корпорация «Правительство для граждан» по городу Астана. Кадастровый номер земельного участка: 21-319-061-1050. Площадь земельного участка – 0,0798 га;

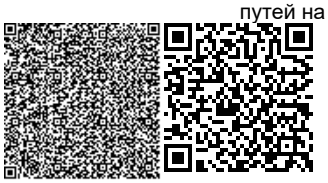
договор об аренде земельного участка от 11.10.2017г. №20664, подписанный между «Управление земельных отношений и по контролю за использованием и охраной земель города Астаны» и заказчиком. Кадастровый номер 21-319-061-1142;

договор об аренде земельного участка от 11.08.2017г. №20144, подписанный между ГУ «Отдел земельных отношений города Караганды» и заказчиком. Кадастровый номер 21-319-061-1050;

заключение технического обследования от 11.10.2019 года №06-06/079, выданное ТОО «Трансинжиниринг.krg» (свидетельство об аккредитации от 21.05.2018 года №00030; аттестаты экспертов Омиргали М.С. от 05.12.2017 года №KZ58VJE00032909 и Бортощак И.В. от 30.05.2018 года №KZ37VJE00038428).

5.2 Согласования заинтересованных организаций:

письмо-согласование рабочего проекта от 24.12.2019 года №995, выданное заказчиком.



5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу:

1. Общая пояснительная записка с приложениями (05/11-19-ПЗ);
2. Паспорт проекта (05/11-19-П);
3. Сметная документация (05/11-19-СД);
4. Проект организации строительства (05/11-19-ПОС);
5. Перечень материалов, оборудований и изделий с учетом казахстанского содержания, утвержденный заказчиком;
6. Заключение технического обследования от 11.10.2019 года, выданное ТОО «Трансинжиниринг.krg» (свидетельство об аккредитации от 21.05.2018 года №00030; аттестаты экспертов Омиргали М.С. от 05.12.2017 года №KZ58VJE00032909 и Бортощак И.В. от 30.05.2018 года №KZ37VJE00038428);

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Цель работы – капитальный ремонт подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка ст. Нур - Султан.

5.5 Существующее положение

Существующее положение принято на основании технического заключения от 11.10.2019 года, выданного ТОО «Трансинжиниринг.krg» (свидетельство об аккредитации от 21.05.2018 года №00030; аттестаты экспертов Омиргали М.С. от 05.12.2017 года №KZ58VJE00032909 и Бортощак И.В. от 30.05.2018 года №KZ37VJE00038428).

Натурным обследованием и измерениями планово – высотного положения подъездного железнодорожного пути, установлено:

за период эксплуатации, изменения в схеме подъездного железнодорожного пути (его протяженности и количества стрелочных переводов), не выявлены;

уклоны железнодорожных путей не соответствуют требованиям ПТЭ РК.

Промерами железнодорожных путей и стрелочных переводов установлено, что их полезная и полная длина соответствует техническому паспорту.

Техническим обследованием подъездного железнодорожных путей, установлено, что параметры плана и профиля (радиусы кривых, уклоны) не в полной мере соответствуют нормам СНиП 2.05.07-91* «Промышленный транспорт», требованиям «Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта РК» и ГОСТ 9238-83 «Габариты приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 (1524) мм».

Обследованием земляного полотна подъездного железнодорожного пути, деформации и повреждения тела насыпи, в виде размывов, просадок (оседания) основной площадки, наличие оползания и разрушения откосов, не выявлены. Земляное полотно по ширине основной площадки, крутизне откосов, отвечает требованиям СНиП 2.05.07-91* «Промышленный транспорт».

В виду отсутствия организованного отвода дождевых и талых вод от путей и стрелочных переводов идет замачивание земляного и загрязнения балластной призмы. Так из-за отсутствия водоотводных канав вдоль подъездных путей, отвод ливневой и образовавшейся при таянии снега воды с путей, и междупутий не осуществляется, наблюдается замачивание балластной призмы (выплески) и гниение деревянных шпал и брусьев.

Уничтожение растительности с вырубкой кустарника и деревьев в целях обеспечения беспрепятственного стока воды, и пожарной безопасности, непосредственно с верха земляного полотна и в полосе отвода, не осуществляется.

Общие выводы

Техническое состояние подъездного железнодорожного пути, оценивается, как неудовлетворительное. Обнаруженные неисправности на подъездном пути, в целом создают угрозу безопасности движения и сохранности подвижного состава, и их не своевременное устранение может в дальнейшем привести к недопустимому расстройству пути и сходу подвижного состава, а с учетом того что парки отстоя пассажирских вагонов связаны с обслуживанием пассажиров, может привести к негативным последствиям.

Такая оценка дана в связи с сверхнормативной эксплуатацией отдельных элементов (рельс, шпал, стрелочных переводов), не соблюдением сроков ремонта, не надлежащего текущего содержания подъездного железнодорожного пути. Основные причины:

наличие негодных шпал и переводных брусьев, дефектных рельсов и металлических частей стрелочных переводов;

загрязнение балласта, особенно по соединительным путям;

неудовлетворительное техническое состояние рельсовых промежуточных скреплений свидетельствуют об отсутствии систематического их содержания.

Скрепления не очищаются от грязи, на некоторых узлах грязь еще с момента изъятия рельсошпальной с главных магистральных путей. Болты (стыковые) не смазаны, не подтянуты, часть шайб отсутствует, сами болты ржавые.

Отсутствие закрепления пути от угона приводят к тому, что идет интенсивный износ скреплений, в пути наблюдаются растянутые зазоры, и в зимнее время возможны разрывы стыков.

Для обеспечения безопасной эксплуатации подъездного железнодорожного пути в соответствии требований Закона РК «О железнодорожном транспорте», Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта Республики Казахстан, владельцу подъездного пути, по результатам технического обследования необходимо:

по техническому состоянию (наличия негодных шпал, брусьев, дефектных металлических частей стрелочных переводов, загрязнения балласта, отсутствия водоотводных канав и т.п.) запланировать и выполнить капитальный ремонт железнодорожных путей и стрелочных переводов.

В плановом порядке выполнить средний ремонт и текущие ремонт на остальных участках подъездного железнодорожного пути для приведения его в нормативное состояние в соответствии: ЦП/ 4861 (МТК №01-457 от 20.05.1997) «Правила приемки работ по ремонту железнодорожного пути», «Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта РК», ЦП-744/203-04; ЦЗ от 06.02.2003. «Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути".

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Участок капитального ремонта подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка ст. Нур - Султан находится по адресу: г.Нур-Султан, ул.Гете, 11/1.

Ситуационная схема приведена на рисунке 1.

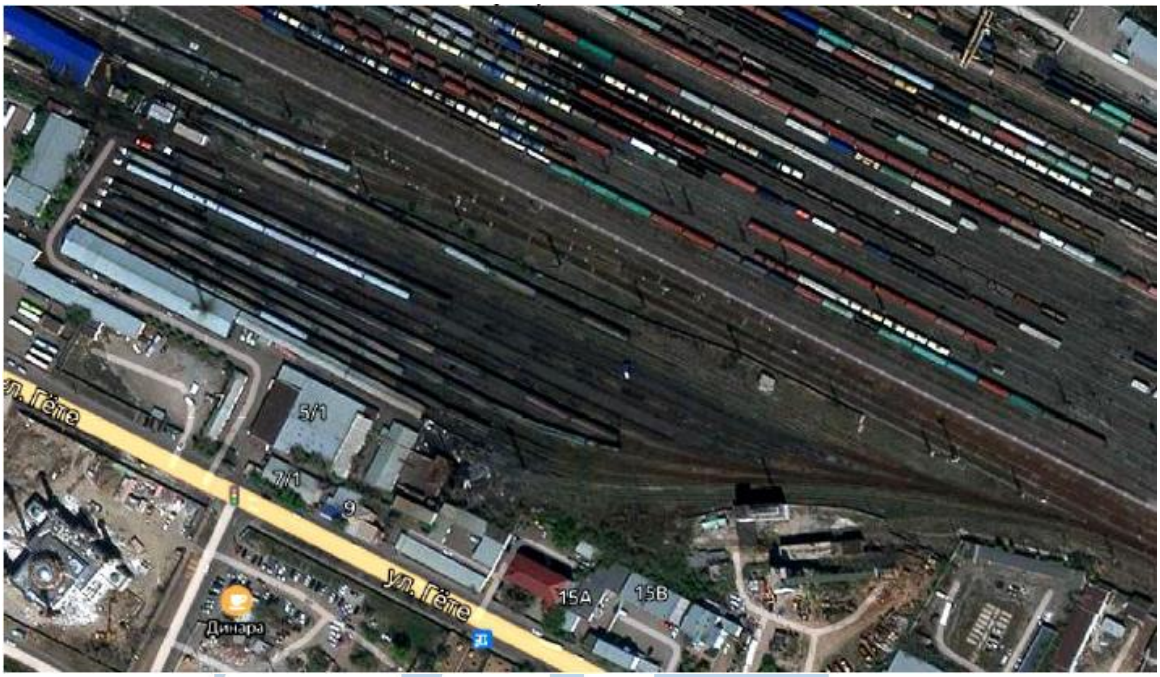


Рисунок 1. Ситуационная схема

Природно-климатические условия района строительства:

Климатический подрайон – I-В.

Температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки - минус 35°С.

Нормативное значение ветрового давления – 38кгс/м^2.

Нормативное значение веса снегового покрова - 100кгс/м^2.

Согласно СНиП РК 2.01.07-85* «Нагрузки и воздействия»:

районирование по толщине стенки гололеда – II;

районирование по весу снегового покрова – III.

Согласно СНиП РК 2.04.01 - 2010:

номер района по средней скорости ветра за зимний период — 5;

номер района по давлению ветра- III.

Климат территории резко континентальный, засушливый, характеризируются небольшим количеством атмосферных осадков. Район относится к зоне недостаточного и неустойчивого увлажнения. Зона влажности 3 (сухая). Лето жаркое, зима суровая, малоснежная.

Характеристика климатических условий дана по данным длительных наблюдений на метеостанции г.Астаны. Наиболее холодным месяцем является январь. Среднемесячная многолетняя температура самого холодного месяца (январь) достигает -38°С, а наиболее теплого месяца (июля) плюс 19,5°С. Абсолютный минимум температур минус 43°С (январь), абсолютный максимум плюс 41ºС (июль).

Низкие зимние температуры и маломощный снежный покров приводят к значительному (до 2-3м) промерзанию почвы. Высокие летние температуры способствуют интенсивному испарению влаги, как с поверхности почвы, так и с водной поверхности. Расчетная температура воздуха самой холодной пятидневки по г. Астане обеспеченностью 0,98 минус 36 градусов; обеспеченностью 0,92 минус 38 градусов, средняя температура отопительного периода – минус 8,4 градусов, расчетная продолжительность отопительного периода 216-229 суток.

Среднее количество атмосферных осадков, выпадающих за год по г. Астане, равно 326 мм.

Весна короткая, сухая, прохладная, начинается со второй половины апреля. В мае часто наблюдается возврат холодов и лишь в конце месяца происходит быстрое потепление и наступает лето. Количество дней в году с положительной температурой 190. Осень начинается быстрым похолоданием, ночными заморозками и затяжными дождями. Зима наступает в последней декаде октября и продолжается почти 6 месяцев, сопровождаясь частыми буранами и сильными морозами.

Наибольшая скорость ветра отмечается зимой, нередко она превышает 15м/сек. Наиболее часты ветры юго-западного направления в зимнее время. В летнее время преобладают ветра северного, северо-западного и северо-восточного направления. В среднем за год юго-западные и западные ветра имеют наибольшие скорости 6,3 и 5,6м/сек.

Весной бывают сильные ветры преимущественно юго-западного и западного направления, которые высушивают верхний слой почвы и образуют пыльные бури.

Атмосферные осадки играют важную роль в водном балансе района изысканий. Многолетняя среднегодовая сумма их составляет 221-335мм. Распределение осадков по сезонам года неравномерное. Большая часть осадков выпадает с апреля по октябрь. Наименьшее их количество относится на январь-февраль месяцы.

Устойчивый снежный покров устанавливается 5-10 ноября, когда среднесуточная температура воздуха понижается до минус 5°С. Нарастание высоты снежного покрова и увеличение запасов воды происходит в первой половине зимы. Средняя толща его колеблется от 0,15 до 0,5м. Снеготаяние начинается в конце марта и заканчивается в начале апреля. Снежный покров оказывает существенное влияние на режим гидрогеологических, почвенных процессов и на питание подземных вод.

Относительная влажность воздуха имеет максимальное значение 80-87% зимой, а минимальное - 60-70% летом. Глубина промерзания для суглинков и глин - 179см. Величина проникновения «0», максимальное значение которого приходится на март и составляет 264,0-268,0см.

Нормативная глубина промерзания для г. Астаны 185 см суглинков и 241см для песчаных грунтов.

Средняя глубина проникновения «0» в грунт - 250 см (наибольшее проникновение бывает обычно в марте).

Среднегодовая величина относительной влажности составляет 69%.

Среднегодовая величина влажности составляет 4.8 мб. Годовое испарение с водной поверхности 680 мм, с поверхности почвы – 280 мм.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Инженерно-геологические изыскания на площадке не производились.

Сейсмичность, просадочность, карст, сели, склоновые процессы в районе площадки строительства отсутствуют.

6.2 Проектные решения

Данный проект по капитальному ремонту подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка ст. Нур - Султан разработан на основании дефектной ведомости от 11.10.2019 года, составленной по результатам проведенного технического обследования состояния объекта, выданного ТОО «Трансинжиниринг.krg» (свидетельство об аккредитации от 21.05.2018 года №00030; аттестаты экспертов Омиргали М.С. от 05.12.2017 года №KZ58VJE00032909 и Бортощак И.В. от 30.05.2018

года №KZ37VJE00038428) в 2019 году.

Капитальным ремонтом предусмотрены:

замена деревянных шпал на ж/б шпалы со скреплениями в комплекте;

замена ж/б шпал с костылями и резиновыми прокладками на новые;

замена деревянной рельсошпальной решетки на железобетонную в комплекте с накладками (двухголовыми) и стыковыми болтами;

замена стрелочного перевода Р-65 марка крестовины 1/9 в комплекте со всеми элементами, с железобетонными брусьями и шпалами, крестовиной и материалами скрепления (болты, прокладки, шурупы и костыли), деталями, переводным механизмом.

сплошная подъемка путей, стрелочных переводов на 300-400мм с добавлением балласта со сплошной выправкой пути и подбивкой шпал на протяжении 4050,2 п.м.

6.3 Оценка воздействия на окружающую среду

Согласно представленных проектных решений воздействие на окружающую среду не оказывается. Источники выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, сбросы, отходы производства и потребления отсутствуют.

6.4 Оценка соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

На период ведения ремонтных работ санитарно-защитная зона не устанавливается, так как данная деятельность классифицируется как работы временного характера, а санитарно-защитная зона предполагает наличие производственного объекта согласно Санитарным правилам «Санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов» Утверждены приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 20 марта 2015 года № 237.

Класс опасности и санитарно-защитная зона проектом для капитального ремонта не предусматривается, так как рассматриваемая деятельность является не классифицируемой в соответствии со статьей 40 Экологического Кодекса РК и относится ко IV категории опасности.

6.5 Организация строительства

Разработчиком проекта определенны методы производства основных строительно-монтажных работ, потребность в энергетических ресурсах, временные зданиях и сооружениях, и также в основных строительных машинах и механизмах. Транспортировка основных строительных материалов и конструкциях по автодорогам г. Караганды.

Раздел разработан в соответствии с действующими нормативами и с учетом имеющихся данных о рынке строительных материалов, изделий и конструкций, а также соответствующих работ и услуг.

Нормативная продолжительность строительства, согласно директивному письму заказчика - Регионального филиала по пассажирским перевозкам «Северный» акционерного общества «Пассажирские перевозки» от 11.11.2019 года №991/ЛВРС составляет 5,0 месяцев, и начало строительства - май 2020 года.

Норма задела в строительстве: 2020 год – 100%.

Проектом предусмотрены мероприятия по пожарной профилактике, которые направлены на предупреждение возникновения пожара, ограничение его распространения, обеспечение условий для успешной локализации и тушения пожара.

6.6 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с Нормативным документом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным приказом Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 ноября 2017 года №249-нқ, на основании государственных нормативов и принятых проектных решений.

Сметная стоимость строительства, прошедшая экспертизу, подлежит утверждению заказчиком в установленном законодательством порядке и является основанием для определения лимита средств заказчика (инвестора) на реализацию инвестиционных проектов за счет государственных инвестиций в строительство и средств субъектов квазигосударственного сектора в соответствии с пунктом 13 Нормативного документа по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса «АВС-4» (редакции 2019.3) по выпуску сметной документации в текущих ценах IV квартала 2019 года.

При составлении смет использованы:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы (ЭСН РК 8.04-01-2015) 2019г.с учетом изменений и дополнений (выпуски 1-16);

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы (ЭСН РК 8.04-02-2015) 2019г. с учетом изменений и дополнений (выпуски 1-16);

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на ремонтно-строительные работы (ЭСН РК 8.05-01-2015) 2019г.с учетом изменений и дополнений (выпуски 1-16);

сборники сметных цен в текущем уровне 2019 года на строительные материалы, изделия и конструкции ССЦ РК 8.04-08-2018 с изменениями и дополнениями выпуски 1-17;

сборники сметных цен в текущем уровне 2019 года на инженерное оборудование объектов строительства ССЦ РК 8.04-09-2018. ;

сборник сметных цен в текущем уровне 2019 года на эксплуатацию строительных машин и механизмов СЦЭМ РК 8.04-11-2018;

сборник сметных цен в текущем уровне 2019 года на перевозку грузов для строительства СЦПГ РК 8.04-12-2018;

сборник сметных цен на перевозки грузов железнодорожным транспортом, СЦПГ РК 8.04-12-2018*;

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

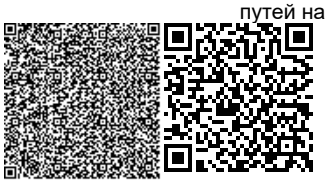
накладные расходы, определенные в соответствии с Нормативным документом по определению величины накладных расходов и сметной прибыли в строительстве (приложение 2 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

сметная прибыль в размере 8 % от суммы прямых затрат и накладных расходов в соответствии с «Нормативным документом по определению величины накладных расходов и сметной прибыли в строительстве» (п. 16 приложения 2 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

средства на непредвиденные работы и затраты в размере 2 % от стоимости строительно- монтажных работ по главам 1-9 сметного расчета стоимости строительства (п. 72 приложения 1 к приказу от 14 ноября 2017 года №249-нқ);

затраты на временные здания и сооружения согласно НДЗ РК 8.04-05-2015.

Сметная (расчетная) стоимость строительства определена в ценах 2019-2020 годов с учетом текущего и прогнозного уровня инфляции согласно протокола РБК Республики Казахстан от 29 апреля 2019 года № 8 «Прогноза социально-экономического



развития Республики Казахстан на 2020–2024 годы» с МРП 2525 тенге на 2019 год и МРП 2651 на 2020 год.

Затраты Заказчика на технический надзор, осуществление авторского надзора определяются по нормативам утвержденным приказом Председателя Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (приложения 4 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ).

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

Заявленная сметная стоимость объекта: «Капитальный ремонт подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка ст. Нур - Султан» до комплексной вневедомственной экспертизы проектно-сметной документации составляет, всего:

Сметная стоимость строительства	
в текущих ценах 2019 и прогнозных 2020 года:	290 290,038 тыс. тенге
в том числе:	
СМР	243 270,811 тыс. тенге
Оборудование	- тыс. тенге
Прочие	47 019,227 тыс. тенге

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект в процессе проведения экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям ТОО «Караганда Эксперт Проект» в рабочий проект «Капитальный ремонт подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка ст. Нур - Султан» внесены следующие изменения и дополнения:

По разделу «Сметная документация»:

проект организации строительства доукомплектован календарным планом, стройгенпланом, расчетами потребности в трудовых и энергоресурсах, временных зданиях и сооружениях, складских площадях, таблицей ТЭП.

откорректированы отдельные расценки в локальной смете в соответствии с действующей сметно- нормативной базой и дефектной ведомостью.

7.2 Оценка принятых решений

В соответствии с Приказом МНЭ РК №165 от 28.02.2015 года «Об утверждении Правил определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам» с изменениями и дополнениями по состоянию на 20.12.2016 года, разработчиком проекта установлен II (нормальный) уровень ответственности.

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

Принятые проектные решения, после корректировки по замечаниям экспертизы, обеспечивают надежность и безопасность при эксплуатации объекта.

Принятые проектные решения, с учетом внесенных изменений по п.7.1 соответствуют государственным нормативным требованиям в области охраны окружающей среды и в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

В результате рассмотрения проектной документации определились основные технико-экономические показатели, приведенные в таблице 1.

Основные технико-экономические показатели

таблица 1

№ п/п	Наименование показателей	Ед.изм	Показатели	
			заявленные	рекомендуемые к утверждению
1	2	3	4	5
1.	Протяженность подъездных железнодорожных путей	км	4,050	4,050
2.	Род тяги		тепловозная	тепловозная
3.	Скорость	км/ч	15	15
4.	План участка (прямые/кривые)	%	78,4/21,6	78,4/21,6
5.	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2019-2020 г.г., всего: в том числе: СМР оборудование прочие	млн.тг	290,290 243,271 - 47,019	315,284 268,037 - 47,247
6.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2019 года в том числе: СМР оборудование прочие	млн.тг	2,160 - - 2,160	1,960 - - 1,960
7.	Общая сметная стоимость строительства в прогнозных ценах 2020 г. в том числе: СМР оборудование прочие	млн.тг	288,130 243,271 - 44,859	313,324 268,037 - 45,287
8.	Продолжительность строительства	месяц	7,0	5,0

Примечание: увеличение сметной стоимости произошло из-за корректировки отдельных расценок в локальной смете в соответствии с действующей сметно-нормативной базой и дефектной ведомостью.

8. ВЫВОДЫ:

8.1 С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Капитальный ремонт подъездных железнодорожных путей на территории технического пассажирского парка ст. Нур-Султан» соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан и **рекомендуется к утверждению** со следующими основными технико-экономическими показателями:

Протяженность подъездных железнодорожных путей 4,050 км
Род тяги тепловозная
Скорость 15 км/ч
План участка (прямые/кривые) 78,4/21,6 %

Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2019-2020 г.г., всего:	315,284 млн. тенге
в том числе:	
СМР	268,037 млн. тенге
оборудование	-
прочие	47,247 млн. тенге
Продолжительность строительства	5,0 месяцев

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

8.3 До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в соответствии с действующим законодательством.

8.4 Заказчику во исполнение Постановления Правительства Республики Казахстан от 29 октября 2010 года №1135 «Об утверждении Программы по развитию казахстанского содержания в Республике Казахстан» при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

8.5 Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована Региональным филиалом по пассажирским перевозкам "Северный" акционерного общества "Пассажирские перевозки", в соответствии с условиями договора от 03.12.2019 года №КЭП-0109.

8. ТҰЖЫРЫМДАР:

8.1 Енгізілген өзгерістер мен толықтырулардың есебімен **«**Нұр-Сұлтан стансасының техникалық жолаушылар паркі аумағындағы кірме темір жолдарын күрделі жөндеу» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілер мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және келесі негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен **бекітуге ұсынылады**:

Кірме темір жолдарының ұзындығы	4,050 шақырым
Тарту түрі	тепловозды
Жылдамдығы	сағатына 15 шақырым
Учаскенің жоспары (тура, қисық)	78,4/21,6 пайыз
2019-2020 ж.ж. ағымдағы және болжам бағадағы құрылыстың жалпы смета құны, барлығы:	315,284 млн. теңге
оның ішінде:	
ҚМЖ	268,037 млн. теңге
жабдық	-
басқалары	47,247 млн. теңге
Құрылыс ұзақтығы	5,0 ай

8.2 Жұмыс жобасы бекітуге ұсынылған кезде және жұмыстар өндірісіне шығарылғанда, оның осы сараптама қорытындысына сәйкестігі тексеріледі.

8.3 Жұмыстың өндірісі басталғанға дейін жұмыс жобасы қолданыстағы заңнамаға сәйкес белгіленген тәртіпте бекітуге ұсынылуы қажет.

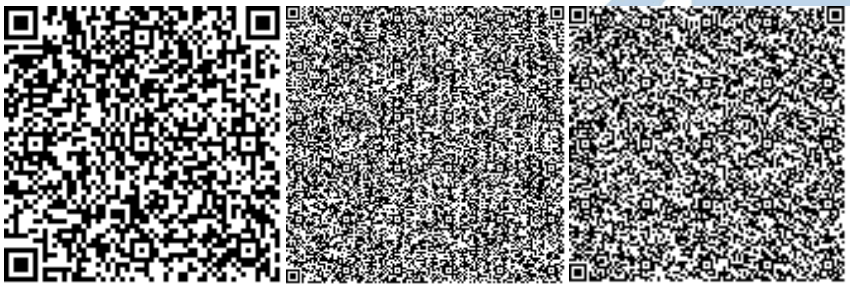
8.4 «Қазақстан Республикасындағы қазақстандық қамтуды дамытуға арналған бағдарламаны бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 қазандағы №1135 Қаулысын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу барысында отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құрастырмаларын барынша пайдалансын.

8.5. Осы сараптау қорытындысы тапсырысшымен бекітілген, жобалауға арналған

бастапқы мәліметтер және материалдар негізінде берілді, осы мәліметтердің дұрыстығына "Жолаушылар тасымалы" акционерлік қоғамының "Солтүстік" жолаушылар тасымалы жөніндегі аймақтық филиалы кепілдік береді, 2019 жылғы 3 желтоқсандағы №КЭП-0109 шарттың талаптарына сәйкес орындалды.

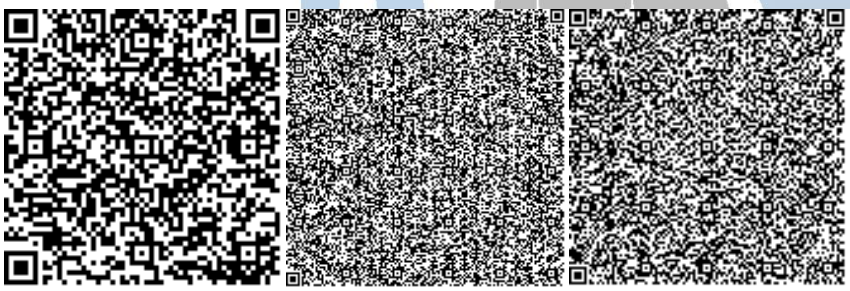
Ильясова С.Д.

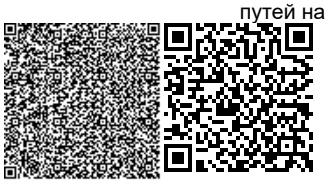
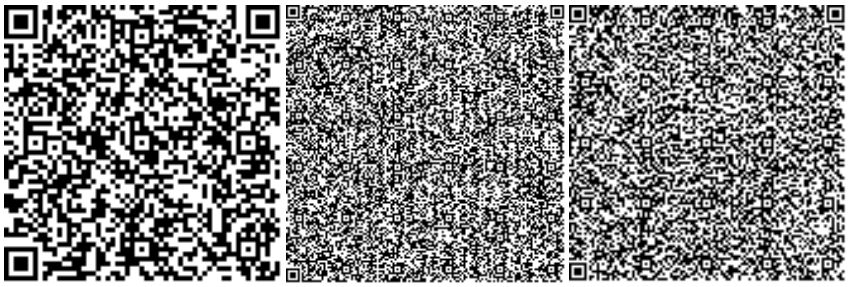
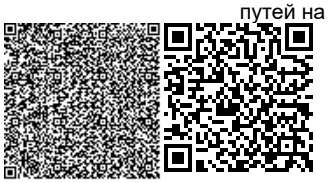
Эксперт



Пузанова В.Г.

Эксперт



Янишевский В.А.

Директор