ЖОБАЛАУ-ЗЕРТТЕУ
ИНСТИТУТЫ
ЖШС
КАЗАХСКИЙ ПРОМТРАНСПРОЕКТ

Создан в 1958 г.

ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЙ
ИНСТИТУТ
ТОО
КАЗАХСКИЙ ПРОМТРАНСПРОЕКТ

050040, Алматы қаласы, Жандосов к-сі, 2
Тел./Факс: +7 (727) 250-77-98
e-mail: kazptp@mail.ru, kazptp@kazptp.kz

БИН 931240000396

050040, Алматы, ул. Жандосова 2
Тел./Факс: +7 (727) 250-77-98
e-mail: kazptp@mail.ru, kazptp@kazptp.kz

«30» января 2023 г. № 01-58

на № от

РГУ ДЕПАРТАМЕНТ КАЗНАЧЕЙСТВА ПО ОБЛАСТИ АБАЙ

ТОО «Казахский Промтранспроект» выражает свое несогласие с отклонением заявки на подтверждение достоверности сведений и документов, подтверждающих опыт работы по рабочему проекту «Пробивка ул.Кажымукана от пр.Назарбаева до пр.Сейфулина. I очередь - реконструкция ул. Алдар Косе от пр. Сейфуллина до ул. Жамакаева» на портале Государственных закупок в электронном дипозитарии.

Причина отклонения: «1) Согласно прикрепленного заключения невозможно подтвердить подвиды 8.4/ 4.4/ 4.1/ 4.3/ 7.2/ 5.2/ 4.2/».

По данному обстоятельству сообщаем следующее.

Сведения по данному опыту работы внесены в Электронный депозитарий согласно главе 8 «Формирование и ведение электронного депозитария» Правил осуществления государственных закупок, утвержденных Приказом МИНФИН РК от 11.12.2015 № 648.

Достоверность положительного экспертного заключения комплексной вневедомственной экспертизы № 02-0142/22 от 21.09.2022 г. подтверждено на портале Госзакупок на основе сведений информационной системы государственной экспертной организации (согласно п.93 Главы 8 «Формирование и ведение электронного депозитария» Правил осуществления государственных закупок, утвержденных Приказом МИНФИН РК от 11.12.2015 № 648).

В соответствии с Заключением Госэкспертизы № 02-0142/22 от 21.09.2022 г. уровень ответственности объекта – II (нормальный), относящийся к технически сложным.

Законом Республики Казахстан от 16 июля 2001 года № 242 «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан» установлено (п. 19 статьи 1), что транспортная инфраструктура, это «совокупность наземных (автомобильных и (или) железных) дорог, водных (морских и (или) речных) путей сообщения с комплексом мостовых, тоннельных и иных транспортных сооружений, дорожных развязок и путепроводов, регулирующих сигнальных устройств, связи, объектов инженерного обеспечения работы транспорта, обслуживания транспортных средств, перемещаемых грузов, пассажиров, обеспечения функциональной деятельности производственного и обслуживающего персонала, складских помещений и территорий, санитарно-защитных и охранных зон, а также земель, законодательно закрепленных за указанными путями сообщения и объектами, с находящимися на них объектами недвижимости».

То есть объект транспортной инфраструктуры имеет **всегда признак комплексного объекта**, так как в его состав входят работы, относящиеся к разным подвидам лицензируемого вида деятельности.

При установлении класса сооружения на основании ГОСТ 27751-2014 (EN 1990:2002, NEQ/ISO 2394:1998, NEQ) «Надежность строительных конструкций и оснований. Основные положения», для каждого запроектированного сооружения, в зависимости от его назначения, а также социальных,

экологических и экономических последствий повреждений и разрушений, устанавливается уровень ответственности и выполняется учет ответственности сооружений с применением в расчетах конструкций минимальных значений коэффициента надежности по ответственности.

Для сооружений I (повышенного) уровня ответственности, класс сооружения КС-3, коэффициент надежности по ответственности устанавливается γ_n =1.1, для сооружений II (нормального) уровня ответственности класс сооружения КС-2, коэффициент надежности по ответственности γ_n =1.0, для сооружений III (пониженного) уровня ответственности класс - КС-1, γ_n =0.8, а для уникальных зданий высотой более 250 м и большепролетных сооружений (без промежуточных опор) с пролетом более 120 м коэффициент надежности по ответственности принимается не менее 1,2.

Следовательно, все объекты запроектированные в рассмотренном проекте, имеют II (нормальный) уровень ответственности, относятся к технически сложным и, соответственно, к ним применен коэффициент надежности по ответственности – 1,0 на основании ГОСТ 27751-2014 «Надежность строительных конструкций и оснований. Основные положения». Полный перечень запроектированных разделов и объектов приведен **в проектно-сметной документации,** прошедшей в установленном порядке Комплексную вневедомственную экспертизу проектов.

Кроме того , в соответствии с п.10 «Правил определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам, утвержденных Приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года № 165» гласит: **"При разработке проекта строительства, предусматривающего возведение комплекса новых зданий и сооружений, уровень ответственности устанавливается по зданию (сооружению), имеющего наиболее высокий уровень ответственности".**

Согласно пункту 6 «Правил оформления экспертных заключений по градостроительным и строительным проектам (технико-экономическим обоснованиям и проектно-сметной документации)», утвержденных приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 2 апреля 2015 года № 305, Заключение Госэкспертизы содержит ссылку, по которой открывается окончательная редакция всей проектной документации, включая пояснительную записку - Раздел: «Общая пояснительная записка и приложения», где содержится состав проекта и описание всех запроектированных объектов - ссылка: https://epsd.kz/Modules/Requests/Document/FinalVersions/1104116#

Просим Вас ознакомиться с проектной документацией по рабочему проекту и пересмотреть решение по подтверждению достоверности сведений по опыту работы ТОО «Казахский Промтранспроект», так как при рассмотрении заключения РГП «Госэкспертиза» не учтены все объекты, разработанные в составе комплексного проекта, о чем имеется подтверждение экспертов соответствующих разделов - таблица 8.1 раздела 8 Заключения № 02-0142/22 от 21.09.2022 г. Дополнительно, прилагаем пояснительную записку по объекту.

С уважением,

Директор **А.Р. Аханов**