«Ақтөбе облысы Шалқар ауданы Жылтыр ауылындағы Самал көшесінің автомобиль жолын күрделі жөндеу ЖЖ»
жұмыс жобасы бойынша

19.04.2023 ж. № NORZ-0041/23

ҚОРЫТЫНДЫ

(Оң)

ТАПСЫРЫСШЫ:
"Шалқар аудандық сәулет, құрылыс, тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі" ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
"ТМ ПроектСтрой" жауапкершілігі шектеулі серіктестігі

Павлодар қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Ақтөбе облысы Шалқар ауданы Жылтыр ауылындағы Самал көшесінің автомобиль жолын күрделі жөндеу ЖЖ» жұмыс жобасы бойынша осы жиынтық қорытындыны «Normal Z» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі берді.

«Normal Z» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(Положительный)

№ NORZ-0041/23 от 19.04.2023 г.

по рабочему проекту
«РП Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Самал в село Жылтыр Шалкарского района Актюбинской области»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог"

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
Товарищество с ограниченной ответственностью "ТМ ПроектСтрой"

г. Павлодар

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту «РП Капитальный ремонт автомобильной дороги ул. Самал в село Жылтыр Шалкарского района Актюбинской области» выдано Товарищество с ограниченной ответственностью «Normal Z».

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения Товарищество с ограниченной ответственностью «Normal Z».

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги ул.Самал в селе Жылтыр Шалкарского района Актюбинской области»**

Настоящее экспертное заключение выполнено, в соответствии с договором от 20.03.2023 года № NORZ-0031-03 между товариществом с ограниченной ответственностью «Normal Z», заказчиком ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" и плательщиком ТОО «ТМ Проект Строй».

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог".

3.ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ТМ Проект Строй» (№20012202 от 21 августа 2020 года, выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Кызылординской области», I-категория), г.Кызылорда.

4.ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: местный бюджет.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

договор на разработку проектно-сметной документации от 06 сентября 2022 года №75 между заказчиком ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" и проектной организацией ТОО «ТМ Проект Строй»;

задание на проектирование от 8 декабря 2022 года, утвержденное ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог";

решения ГУ "Аппарат акима Шалкарского сельского округа Шалкарского района Актюбинской области" №17 от 10 октября 2022 года;

архитектурно-планировочного задания (АПЗ) №17 от 10 октября 2022 года выданный ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог";

топографическая съемка в масштабе 1:500, выполненная ТОО «GEOPSD KZO»

отчет об инженерно-геологических условиях площадки строительства, выполненный ТОО «ТМ ПроектСтрой» (лицензия №20012926 от 07 сентября 2020 года, выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Кызылординской области»);

дефектная ведомость от 15 февраля 2023 года, утвержденный ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог";

акта выбора земельного участка №267 от 2022 года;

Письма:

ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог":

от 02 марта 2023 года №271 о согласований и представлении рабочего проекта на рассмотрение экспертизы (письмо заявка);

от 08 декабря 2022 года №1875 о сроках начала строительства;

от 02 марта 2023 года №279 об источнике финансирования рабочего проекта;

от 16 сентября 2022 года №1463 о отсутствий зеленых насаждений на участке;

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

профили и конструкция дорожной одежды, согласованные ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог";

сводная ведомость объемов работ от 15 февраля 2023 года, согласованная ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог";

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том I. Паспорт проекта
Том II. Общая пояснительная записка
Том III. Рабочие чертежи автомобильной дороги
Том IV. Проект организации строительства
Том V. Сметная документация
Том VI. Раздел «Охрана окружающей среды»

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью проекта является развитие транспортной системы автомобильной дороги села Жылтыр Шалкарского района Актюбинской области.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Участок работ находится на территории села Жылтыр (каз. Жылтыр) в Шалкарском районе Актюбинской области Казахстана.

Административный центр Шалкарского сельского округа.

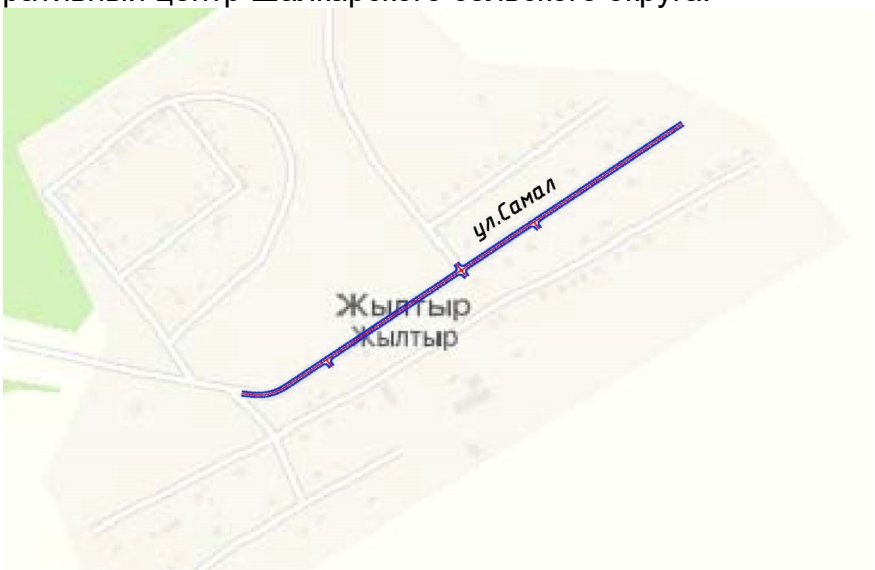

Рис 1. Ситуационная схема

Природно-климатические условия района строительства:

Климатическая характеристика района работ дана по многолетним наблюдениям метеостанции «Казахстан», СП РК 2.04-01-2017 «Строительная климатология» и СП РК 3.03- 101-2013 «Автомобильные дороги».

Климат района резко континентальный, засушливый с жарким и сухим летом, и холодной зимой. Летом часты суховеи и пыльные бури, зимой - метели.

Наиболее холодным месяцем является январь. При вторжении арктических масс температура воздуха понижается до минус 35-43°С Суточная амплитуда температур иногда достигает 25-27°С, однако наибольшую повторяемость (20-30%) имеют амплитуды, равные 7-13°С

Зима продолжительная и устойчивая, длится 4-5 месяцев, иногда наблюдаются оттепели.

С февраля начинается повышение температуры воздуха. Особенно интенсивным оно бывает при переходе от марта к апрелю, амплитуде составляет в среднем 11-13°С.

Наиболее теплым периодом является июль месяц, когда максимальная температура воздуха достигает +42°С. Средние многолетние суточные колебания температуры воздуха летом составляют 10-16°С, в отдельны) случаях 26-28°С. Средняя продолжительность теплого (безморозного периода колеблется в пределах 150-160 дней.

Ветровой район – III.

Климатический район по условиям строительства – IIIF.

Дорожно-климатическая зона – V.

Абсолютный минимум температур -43°С.

Абсолютный максимум температур +42°С.

Среднегодовая температура от +4,4°С до -1,7°С.

Рассматриваемая территория атмосферными осадками обеспечены недостаточно. Среднегодовое количество осадков составляет 282 мм. Е течение года осадки распределены неравномерно. Основное количестве осадков приходится на теплый период года, а в холодный период - выпадает примерно 30-40% годового количества осадков.

Снежный покров устойчиво залегает в течение 3-5 месяцев в году Средняя многолетняя наибольшая высота снега перед началом снеготаяние составляет 25-30см. (минимум - 15см., максимум 40-50см).

Глубина промерзания суглинков и глин - 160см. Глубина проникновения нулевых температур - 230см.

Ветровой режим обусловлен циркуляционными процессами атмосфере и орфографией. Наибольшую повторяемость имеют восточные юго-восточные ветра с октября по апрель. В период с мая по сентябрь преобладают ветры с северной составляющей (10-30%). Средние скорости ветра 3-6м/сек., среднегодовая - 4,8м/сек. Число дней с сильным ветров >15м/сек. составляет 44 дня. Сильные ветры отмечаются при прохожденм циклонов и увеличиваются до 20-25м/сек. и часто в летний период приводят к возникновению пыльных бурь, а в зимний период - метелей.

Геоморфология и рельеф

По геоморфологическим признакам участок дороги расположен на приаральском северопустынном котловинно - останцовом плато с массивами песков, на севере граничит с южными обрывами Тургайского плато, на востоке - с обрывами Арыскумского плато, на юге –с низовьем Сырдарьи, северным берегом Арала и северным чинком Устюрта, на западе – с Чаграйским плато. В западной части северного Приаралья к таким впадинам приурочены узкие и длинные массивы песков Большие и Малые Барсуки. По своему строению как Приаральские Кара-Кумы, так и пустыни Большие и Малые Барсуки представляют собой относительно пониженные площади, сложенные песками, образованными путем развевания ветрами более древних отложений. Поверхность их всхолмлена песчаными буграми, обычно заросшими. Среди песчаных бугров и барханов попадаются отдельные столовые возвышенности.

Инженерно-геологические обоснование:

Инженерно-геологические условия

По своим строительным и физико-механическим свойствам, а также согласно дорожной классификации насыпные грунты и грунты природного залегания выделены в отдельные инженерно - геологические элементы (ИГЭ).

По результатам инженерно-геологического обследования автодороги существующее земляное полотно представлено грунтом:

ИГЭ-1 супесь песчанистая твердой консистенции,

ИГЭ-2 пески пылеватые мало влажные.

Высота насыпи на всем протяжении проходит в насыпи высотой от 0,5 до 1,0 м.

Тип местности по характеру и степени увлажнения -1.

К моменту обследования, плотность грунта существующего земляного полотна не везде отвечает требованиям СН РК 3.03-101-2013 к грунтам рабочего слоя:

Плотность грунтов земляного полотна:

-для песка пылеватого мало влажного 0,95. Уплотнение земполотна в норме.

-для супеси песчанистой твердой консистенции 0,91.

Оптимальная плотность и влажность грунтов земполотна:

- для супеси песчанистой твердой консистенции – γ-1,79г/см3, W -10,1%,
- для песка пылеватого мало влажного - γ -1,78г/см3, W- 8,19%.

Грунты земполотна засолены: Засоление для супеси песчанистой хлоридное слабое,

для песка пылеватого сульфатное среднее.

Степень агрессивного воздействия грунтов к бетону на обычном портландцементе от

неагрессивной до сильноагрессивной. По содержанию хлоридов в пересчете на Cl от сред-

неагрессивных до сильноагрессивных.

К сульфатостойкому цементу – неагрессивные.

Грунтовые воды при обследовании земполотна не вскрыты.

Тип местности по характеру и степени увлажнения -1

Границы участков и строительные свойства грунтов приведены в Геологическом отчете.

На данном участке дороги водоотвод обеспечен рельефом местности и проектными решениями.

6.2 Проектные решения

Рабочий проект выполнен на плановой основе М1:1000 ТОО «ТМ Проект Строй» и согласован в установленном порядке со всеми заинтересованными организациями.

Рабочий проект разработан в соответствие с требованиями:

СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги»;

СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа»;

СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов».

6.2.1 Автомобильная дорога

Принятые технические параметры

Параметры дорог приняты согласно СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и согласованного типового поперечного профиля с ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог", как Главные улицы: Связь жилых территорий с общественным центром (табл. 5-3) аналог IV технической категорий по классификации СП РК 3.03-101-2013.

Основные технические показатели автомобильных дорог (улиц) приведены в таблице №1.

№ п/п	Наименование параметров	Един. изм.	По СП РК 3.01-101-2013	Принятые в проекте
1	Длина участка (ул.Самал)	км	-	0,780
2	Категория дорог		Главная улица: Связь жилых территорий с общественным центром	Главная улица: Связь жилых территорий с общественным центром
3	Расчетная скорость движения	км/час	40	40
4	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0
5	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
6	Число полос движения		2	2
7	Ширина обочин	м	-	1,0
8	Ширина земляного полотна	м	-	9,0
9	Уклон проезжей части	$^{o}/_{oo}$	-	15
10	Уклон обочин	$^{o}/_{oo}$	-	40
11	Тип дорожной одежды		облегченный	облегченный
12	Вид покрытия		асфальтобетон	асфальтобетон

План улицы.

Началом участка капитального ремонта является примыкание от существующей подъездной дороги к селу Жылтыр с асфальтобетонным покрытием и примыкает к гравийной дороге села на ПК7+80.

На ремонтируемой дороге была принята общая трассировка, состоящая из улучшения существующих участков дороги.

Проектирование плана трассы выполнено из условия максимального приближения оси проектируемой дороги к оси существующей.

Общее протяжение участка капитального ремонта 780 м. Видимость в плане обеспечена.

Проектирование плана выполнено с использованием автоматизированной программы Civil 3D

В плане трасса имеется 1 угл поворота с радиусом кривой 70 м, назначение которых при обеспечении плавности трассы позволяет максимально использовать существующее земляное полотно.

Продольный и поперечный профиль.

Существующий продольный профиль автодороги не на всем протяжении отвечает требованиям нормативных документов, как по видимости, так и по продольным уклонам.

Продольный профиль автодороги запроектирован с учётом сохранения продольного профиля существующей автодороги по нормам СП РК 3.03-101-2013 «Таблица 8 - Нормы параметров геометрических элементов плана и продольного профиля» с максимальным использованием проложения существующей дороги и в увязке с элементами плана.

Продольный профиль дороги запроектирован из условий обеспечения безопасности движения, а также с учетом устройства новой дорожной одежды общей толщиной 34,0 см.

Максимальный продольный уклон в проекте составил 7,23‰.

Проезжая часть дороги имеет две полосы движения - по 1 полосе в каждом направлении. Поперечный профиль запроектирован с двухскатным уклоном со значениями уклона 15 ‰ для автомобильных дорог V дорожно-климатической зоны.

Поверхностный водоотвод осуществляется за счет поперечного и продольного уклона проезжей части.

Поперечный уклон обочин принят 40 ‰.

Проектирование плана и продольного профиля произведено из условий наименьшего ограничения и изменения скорости, обеспечения безопасности и удобства движения.

Элементы плана и продольного профиля запроектированы в автоматизированном режиме по программе Civil 3D в соответствии с СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги»

Земляное полотно

Анализ результатов испытаний грунтов существующего земляного полотна показал, что земляное полотно состоит из грунтов, представленных песком пылеватым 29а и супесью песчанистой твердой 36б.

Плотность верха земляного полотна не везде отвечает требованиям СП РК 3.03-101-2013 и характеризуется коэффициентом уплотнения, величина которого колеблется от 0,9 до 0,95.

Проектом на этих участках предусмотрены мероприятия, обеспечивающие нормальную эксплуатацию дорожной конструкции в целом.

На остальном протяжении автомобильной дороги размывов земляного полотна и водных эрозий не наблюдается. Водоотвод автомобильной дороги в основном обеспечивается продольными и поперечными уклонами.

Поперечный уклон земляного полотна принят двускатным - 15‰ – для проезжей части и 40 ‰ – для обочины.

Для возведения земляного полотна используются грунты от разборки существующей автомобильной дороги и из местных грунтовых карьеров.

Ширина земляного полотна в соответствии с принятыми техническими нормативами составляет 9,0 м.

Дорожная одежда.

Конструкция дорожной одежды принята нежесткого типа.

По транспортно-эксплуатационным качествам дорожной одежды принята облегченного типа с однослойным асфальтобетонным покрытием.

Конструирование и расчет прочности дорожной одежды произведен из наличия дорожно-строительных материалов, интенсивности движения и инженерно — геологических условий в соответствии с СН РК 3.03-04-2014 по программе «Индоркад» для дорог V категорий на межремонтный срок службы 14 лет по СП РК 3.03-104-2014 (табл. 3).

Для расчета дорожной одежды используется общая интенсивность движения автотранспорта на первый год службы (планируемый год сдачи дороги в эксплуатацию – 2022 год) - 300 авт./сут.

При проектировании дорожной одежды принята расчетная нагрузка группы А1 (Автомобили с нормативной статической нагрузкой на одиночную ось расчетного автомобиля 100 кН).

Исходные данные для расчета:

1. Дорожная одежда облегченного типа;
2. Дорожно — климатическая зона - V;
3. Тип местности по характеру и степени увлажнения - 1;
4. Грунты – суглинок;

Т=14 лет - расчетный срок службы конструкция дорожных одежд (согл. таблице 3 для V категории облегченного типа дорожной одежды, СП РК 3.03.-104-2014(5.2.4))

Е= 130 Мпа - минимальные значения общего модуля упругости (согл. таблице 4 для IV категории облегченного типа дорожной одежды, СП РК 3.03.-104-2014(5.2.6))

ТИП –1

- Покрытие плотный асфальтобетон горячий на битуме БНД марки 70/100 (Тип А, Марка I) толщина 6,0 см; Еупр-3200 МПа
- Розлив битума, норм.расх. 0,5 л на 1м2
- Верхний слой основания Черный щебень, уложенный по способу заклинки, толщина 8,0 см; Еупр-900 МПа

- Розлив битума, норм.расх. 0,7 л на 1м2
- Нижний слой основания Гравийно-песчаная смесь(С4), толщина 20,0 см; Еупр-207 МПа

На всем протяжении дороги предусмотрен 1 тип конструкции дорожной одежды с одинаковыми конструктивными слоями.

Расчетные характеристики материалов дорожной одежды приведены на чертеже «Типы конструкций дорожной одежды». Расчет конструкции дорожной одежды прилагается.

Примыкания и пересечения в одном уровне

В начале и конце проектируемого участка предусмотрены примыкания в виде простых съездов. Все съезды с асфальтобетонным покрытием, устраиваемые по типу конструкции дорожной одежды по типу основной дороги.

Для повышения условий безопасности движения транспортных средств по основной дороге, в зоне расположения съезда проектом предусмотрены следующие мероприятия:

а) обустройство со всеми необходимыми дорожными знаками и дорожной разметкой;

б) устройство дорожной одежды облегченного типа до конца закругления.

Места примыканий и пересечений дорог отражено ведомости пересечений и примыкания съезда.

6.3. Организация строительства

Рабочий проект организации строительства (ПОС) разработан в соответствии требованиям СН РК 1.03-00-2011* «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений», а также других нормативных документов, определяющих состав разрабатываемых материалов для организации строительного производства.

В составе ПОС определены потребности строительства в инженерных коммуникациях, внешних зданиях и сооружениях, электроэнергии, водоснабжении, машинах и механизмах, материалах и конструкциях, а также разработаны календарный график строительства и методы монтажа основного оборудования и строительных конструкций, мероприятия по охране труда и технике безопасности, пожарной безопасности, охране окружающей среды.

Срок продолжительности строительства – 4 месяцев, рассчитан по СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений. Часть II», раздел Б.1.4 «Дорожное хозяйство», таблица Б.1.4.1, пункт 3. методом экстраполяции.

Начало реализации проекта – второй квартал 2023 года согласно письму заказчика.

6.4. Охрана окружающей среды.

Раздел «Охрана окружающей среды» разработан на основании действующего в Республике Казахстан природоохранного законодательства, норм, правил. Учтена специфика производства, использована техническая документация рабочего проекта.

РООС является обязательной и неотъемлемой частью проектной и предпроектной документации.

РООС соответствует требованиям Экологического Кодекса (далее – ЭкоКодекс) Республики Казахстан. Документ разработан согласно «Инструкция по организации и проведению экологической оценки, утвержденная Приказом Министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 30 июля 2021 года № 280.

Намечаемая деятельность: " Капитальный ремонт автомобильной дороги ул.Самал в селе Жылтыр Шалкарского района Актюбинской области", относится согласно пп.2 п.12 Инструкции по определению категории объекта, оказывающего негативное воздействие на окружающую среду от 13 июля 2021 года № 246 к 4 категории.

Атмосферный воздух

Согласно расчетам, в период реализации проектируемых работ, в атмосферный воздух выбрасываются 7 ингредиентов загрязняющих веществ.

таблице №2.

Код ЗВ	Наименование загрязняющего вещества	Выброс вещества с учетом очистки,т/год (М)
1	2	4
0616	Диметилбензол (смесь о-, м-, п-	0.00427
0621	Метилбензол (349)	0.010401
1210	Бутилацетат (Уксусной кислоты	0.0020123
1401	Пропан-2-он (Ацетон) (470)	0.0043634
2752	Уайт-спирит (1294*)	0.00207
2754	Алканы С12-19 /в пересчете на С/	0.61812166
2908	Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %: 70-20 (шамот, цемент, пыль цементного производства - глина, глинистый сланец, доменный шлак, песок, клинкер, зола, кремнезем, зола углей казахстанских месторождений) (494)	0.6985
	В С Е Г О :	1.33973836

Отходы производства

В строительно-монтажных работах от рабочего персонала образуются:

- твердо-бытовые отходы, которые составляют 0,414 т/период;
- жестяные банки из лако-красочных материалов – 0.00685 т/период;

Мероприятия по охране окружающей среды

• После окончания строительства площадку очистить от строительного мусора.

• Расчистка и планировка участка строительства проводится в соответствии с планом по охране окружающей среды и только на строительной площадке, и ни при каких обстоятельствах не должны выходить за пределы полосы отвода.

• Все строительные материалы (металлолом, промышленный мусор и т.д.) должны храниться в определенном месте и проход к ним должен быть свободным.

• По мере накопления строительного мусора и ТБО должно, вывозится специализированными и лицензированными предприятиями по договору.

• Для обеспечения санитарно-гигиенических условий на территории проектируемого объекта предусмотрены мероприятия по благоустройству и озеленению.

Основные выводы по результатам проведения экологической оценки

Реализация проектных решений приведет к широкому диапазону как положительных, так и отрицательных незначительных воздействий на социально-экономическую среду, что является неизбежным при реализации любого проекта.

В целом при реализации проекта строительства с учетом запланированных мероприятий положительное воздействие (от слабого до умеренного уровня) будет оказано на половину компонентов социально-экономической среды. Из них 3 компонента (трудовая занятость населения, доходы населения, экономический рост и развитие) имеют положительное воздействие умеренного и слабого уровня; 1 компонент (здоровье населения) имеет воздействие, как положительного слабого уровня, так и незначительное отрицательное воздействие.

Таким образом, при реализации проекта строительства преобладают факторы положительного воздействия. С учетом реализации мероприятий по снижению отрицательных и усилению положительных воздействий, общее возможное воздействие проекта на социально-экономическую среду будет положительным воздействием слабого уровня.

6.5 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 30июля 2020 года № 110-нқ, на основании государственных сметных нормативов, задания на проектирования и принятых проектных решений.

Сметная стоимость строительства подлежит утверждению заказчиком в установленном законодательством порядке и является основанием для определения лимита средств заказчика (инвестора) на реализацию инвестиционных проектов и/или объектов строительства 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 стоимость строительства объекта определена ресурсным методом на основании следующих сметно-нормативных документов, утвержденных соответствующими приказами Председателя Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства МИР РК:

- Нормативный документ по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан (Приложение 1 к приказу Председателя Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства МИР РК от 14.11.2017 г. №249-НК);

- Нормативный документ по определению величины накладных расходов и сметной прибыли в строительстве (Приложение 2 к приказу Председателя

Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства МИР РК от 14.11.2017 г. №249-НК);

- Нормативный документ по определению дополнительных затрат, связанных с решениями проекта организации строительства (Приложение 3 к приказу Председателя Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства МИР РК от 14.11.2017 г. №249-НК);

- Нормативный документ по определению затрат на инжиниринговые услуги (Приложение 4 к приказу Председателя Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства МИР РК от 14.11.2017 г. №249-НК), утвержденный приказом Председателя Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства МИР РК от 11.05.2018 г. №102-НК;

- Изменения и дополнения в приказ председателя Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства МИР РК от 14.11.2017 г. №249-НК (приказ председателя Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства МИР РК от 14.12.2018 г. №257-НК. Ввод в действие с 01.01.2019 г.;приказ и.о. председателя Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства МИР РК от 30.07.2020 г. №110-НК. Ввод в действие с 10.08.2020 г.);

- Сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные, ремонтно-строительные работы и монтаж оборудования (ЭСН РК 8.04-01-2015, ЭСН РК 8.04-02-2015, ЭСН РК 8.05-01-2015) с учетом изменений и дополнений;

- Сборник сметных норм затрат на строительство временных зданий и сооружений (НДЗ РК 8.04-05-2015) с учетом изменений и дополнений;

- Сборники сметных цен в текущем уровне на строительные материалы, изделия и конструкции (ССЦ РК 8.04-08-2021). 2022 год;

- Сборник сметных цен в текущем уровне на эксплуатацию строительных машин и механизмов (СЦЭМ РК 8.04-11-2021). 2022 год;

- Сборник сметных цен в текущем уровне на перевозки грузов для строительства. Отдел 1 Автомобильные перевозки (СЦПГ РК 8.04-12-2021). 2022 год;

- Сборник сметных цен на затраты труда в строительстве. 2022 г. (СЦЗТ РК 8.04-13-2021);

Приняты затраты:

- на временные здания и сооружения в соответствии со Сборником сметных норм затрат на строительство на строительство временных зданий и сооружений (НДЗ РК 8.04-05-2015) 1,04 %.

- при производстве строительно-монтажных работ в климатических условиях III температурной зоны по отраслям , в размере -2,43 %

Непредвиденные работы и затраты приняты по итогам глав 1- 9 в размере 2 % расчетного показателя - 1.

Налог на добавленную стоимость на 2022 год - 12 %.

Сметная документация составлена с использованием программного обеспечения АВС (редакция 2023.2) от 28 февраля 2023 г., в текущих ценах 1 квартала 2023 года.

Сводный сметный расчет произведен в текущих ценах II квартала 2023 года

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с п. 8 раздела 1 приказа 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) технологически сложным объектам», разработчиком рабочего проекта установлен технически несложный II (нормальный) уровень ответственности.

Рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги ул.Самал в селе Жылтыр Шалкарского района Актюбинской области»** разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, исходными данными и нормативными требованиями.

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

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

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям товарищества с ограниченной ответственностью «Normal Z» в рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги ул.Самал в селе Жылтыр Шалкарского района Актюбинской области»** внесены следующие изменения и дополнения:

По разделу «Автомобильная дорога»:

7.2.1 на чертежах и ПЗ проверена актуальность применение НТД.

7.2.2 параметры дороги приняты по таблице 5-3 для сельских дорог и улиц по СП РК 3.01-101-2013.

7.2.3 категория дорог Главные улицы: Связь жилых территорий с общественным центром (табл. 5-3)

7.2.4 в ПЗ отдельно прописаны раздел План трассы и Продольный профиль улицы

7.2.5 проектирование плана выполнено с использованием программы Civil 3D

7.2.6 проект дополнен в соответствии с СТ РК 1397-2005.

7.2.7 строительная длина улиц откорректирована

7.2.8 представлено согласование «План трассы и Типовой поперечный профиль и поперечный профиль конструкции дорожной одежды»

7.2.9 предоставлены чертежи примыканий и пересечений.

7.2.10 все ведомости представлены

7.2.11 предоставлен СВОР согласованный с заказчиком

7.2.12 разночтения в РП по разделам чертежи, ПЗ, ПП, СВОР устранены, проставлены дата, подпись и печать

7.2.13 из состава альбома раздела АД исключен паспорт проекта и представлен отдельным томом

7.2.14 паспорт проекта откорректирован.

7.2.15 представлено письмо о согласовании откорректированного рабочего проекта.

По разделу «Проект организации строительства»:

7.2.16 НТД в проекте откорректированы.

7.2.17 требования СН РК 1.03-03-2018, СП РК 1.03-103-2013 отражены

7.2.18 расчет продолжительности строительства представлен.

Срок строительства 4 месяцев.

7.2.19 ПОС откорректирован

По разделу «Сметная документация»:

7.2.20 стоимость строительства пересчитана с учетом даты предоставления рабочего проекта в органы экспертизы.

7.2.21 в пояснительной записке приняты действующие нормативы на момент предоставления в органы экспертизы

7.2.22 откорректированы дополнительные затраты при производстве строительно-монтажных работ связанные с климатическими условиями

7.2.23 Объёмы и виды работ в локальных сметах приведены в соответствие с откорректированными ВОР после замечаний эксперта

7.2.24 внесены изменения в Пояснительную записку, Паспорт проекта и ПОС

Основные технико-экономические показатели рабочего проекта

таблице №3.

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			заявленные	рекомендуемые к утверждению
1	Строительная длина дороги	км	0,780	0,780
2	Категория дороги	-	Главная улица: Связь жилых территорий с общественным центром	
3	Количество полос движения	шт.	2	2
4	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
5	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0
6	Тип дорожной одежды	-	облегченный	облегченный
7	Вид покрытия	-	асфальтобетон	асфальтобетон
8	Общая стоимость строительства в текущих ценах 2023 года в том числе: СМР прочие затраты	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	96,220 81,579 14,641	94,130 79,791 14,339
9	Продолжительность строительства	мес.	4	4

8. ВЫВОДЫ

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги ул.Самал в селе Жылтыр Шалкарского района Актюбинской области»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1. Общая сметная стоимость строительства
   в текущем уровне цен 2023 г., - 94,130 млн.тенге
   в том числе
   СМР - 79,791 млн.тенге
   прочие затраты - 14,339 млн.тенге
2. Продолжительность строительства, мес. – 4

8.2. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования,

достоверность которых гарантирована **ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог"**, в соответствии с условием с договора 20.03.2023 года № NORZ-0031-03.

8.3. Заказчик при приемке документации по рабочему проекту от проектной организации должен проверить ее на соответствие настоящему экспертному заключению.

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

8.5. Заключение будет действительно после получения согласование размещения предприятий и других сооружений, а также условий производства строительных и других работ на водных объектах, водоохранных зонах и полосах.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып **"Ақтөбе облысы Шалқар ауданы Жылтыр ауылындағы Самал көшесінің автомобиль жолын күрделі жөндеу"** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсынылады:

1. 2023 ж ағымдағы баға деңгейіндегі
   құрылыстың жалпы сметалық құны, - 94,130 млн.теңге
   оның ішінде
   құрылыс-монтаж жұмыстары, - 79,791 млн.теңге
   өзге де шығындар - 14,339 млн.теңге
2. Құрылыс ұзақтығы, ай - 4

8.2 Осы сараптамалық қорытынды 2023 жылғы 20 наурыздағы № NORZ-0031-03 шарт талаптарына сәйкес, растығы **"Шалқар аудандық сәулет, құрылыс, тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі" мемлекеттік мекемесі** 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. Қорытынды кәсіпорындар мен басқа құрылымдардың орналасуын, сондай-ақ су объектілерінде, су қорғау аймақтары мен белдеулерінде құрылыс және басқа жұмыстарды жүргізу

Ссылка на окончательную версию ПСД:

Иманкулов Е.З. (Директор)

Қалиақбар Д.Е. (Эксперт)

Сұлтан С.М. (Эксперт)

Мукушев С.К. (Эксперт (Конструктивная часть))