«Ақтөбе қаласы Батыс-2 шағын ауданы мектебіне (900 орынды) баратын автомобиль жолының құрылысы»
жұмыс жобасы бойынша

06.03.2024 ж. № Фрост-0029/24

ҚОРЫТЫНДЫ

(Оң)

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Ақтөбе қаласының тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
Шаруашылық серіктестік «Мекен және компания» толық серіктестігі

Қызылорда қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Ақтөбе қаласы Батыс-2 шағын ауданы мектебіне (900 орынды) баратын автомобиль жолының құрылысы» жұмыс жобасы бойынша осы жиынтық қорытындыны «Фрост KZ» ЖШС берді.

«Фрост KZ» ЖШС рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(Положительный)

№ Фрост-0029/24 от 06.03.2024 г.

по рабочему проекту
«Строительство автомобильных дорог к школе в мкр. Батыс-2 (900 мест) в городе Актобе»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
Хозяйственное товарищество-полное товарищество "Мекен и компания"

г. Кызылорда

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту «Строительство автомобильных дорог к школе в мкр. Батыс-2 (900 мест) в городе Актобе» выдано ТОО «Фрост KZ».

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения ТОО «Фрост KZ».

1. НАИМЕНОВАНИЕ: Рабочий проект «Ақтөбе қаласы Батыс-2 шағын ауданы мектебіне (900 орынды) баратын автомобиль жолының құрылысы», «Строительство автомобильных дорог к школе в мкр. Батыс-2 (900 мест) в городе Актобе».

Дополнительные сведения: Договор №Фрост-0031-03 от 21 февраля 2024 года между ТОО «Фрост KZ» и ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе».

1.1. Категория: IV Категория

1.2. Класс опасности: 5 класс опасности

1.3. Уровень ответственности: 2 уровень технически не сложный (30 рабочих дней)

1.4. Ссылка на окончательную версию ПСД:

2. ЗАКАЗЧИК: Государственное учреждение "Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе"

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: Хозяйственное товарищество-полное товарищество "Мекен и компания" (государственная лицензия №19022555 от 15 ноября 2019 года, I категория, выданное ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Кызылординской области». Акимат Кызылординской области).

ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «GeoProKz» (ГСЛ №23021470 от 29 сентября 2023 года, ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Атырауской области», III-категория), г. Атырау.

ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ГорСервисПроект» (государственная лицензия №22012319 от 30 июня 2022 года, II категория, выданное КГУ «Управление по контролю Кызылординской области». Акимат Кызылординской области).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: Государственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

задание на проектирование от 01 ноября 2023 года утвержденное заказчиком;
постановление акимата города Актобе Актюбинской области №4546 от 24 октября 2023 года о предоставлении земельных участков;
архитектурно-планировочное задание (АПЗ) №KZ92VUA01076190 от 14 февраля 2024 года на «Строительство автомобильных дорог к школе в мкр. Батыс-2 (900 мест) в городе Актобе», выданное ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства города Актобе»;
договор консорциума №1 от 12 декабря 2023 года между Хозяйственное товарищество полное товарищество «Мекен и компания» и ТОО «GeoProKZ»;
договор консорциума №2 от 12 декабря 2023 года между Хозяйственное товарищество полное товарищество «Мекен и компания» и ТОО «ГорСервисПроект»;
отчет об инженерно-геологических изысканиях, выполненные ТОО «ГорСервисПроект» (государственная лицензия №18013208 от 04 июля 2018 года, выданное ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Кызылординской области». Акимат Кызылординской области);

отчет об инженерно-геодезических изысканиях, выполненные ТОО «Азимут 71» (государственная лицензия №19018814 от 12 сентября 2019 года, выданное ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Актюбинской области». Акимат Актюбинской области);
письма:
ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе»:
№01-04/626 от 16 февраля 2024 года на рассмотрение и выдачу экспертного заключения, об источнике финансирования, о сроках начала строительства;
От Региональной электросетевой компании Актюбинской области «Energosistema» №297/76т от 12 февраля 2024 года на подключение к сетям электроснабжения.

5.1. Основание для разработки: Фрост-03/00090 от 01.03.2024

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства:
Месторасположение: город Актобе.
Сейсмичность района: 5 баллов.
Сейсмичность площадки: 5 баллов.

6.2. Архитектурно-строительная часть.
Установка стоек осуществляется в следующей последовательности: механизированным способом с применением буровых машин отрывается котлован, затем утрамбовывается днище котлована, после центровки и фиксации металлического фундамента стойки заполняется товарным бетоном марки В20.
В месте близкого расположения инженерных коммуникации, необходимо произвести шурфирование вручную в месте бурения ямы буровыми машинами.
Антикоррозийное покрытие должна наносится часть металлической опоры соприкасающиеся с грунтом и 0,2 метра от поверхности земли, ручным способом горячим битумом марки БН-2у, разогретым до 170-200ºС или битумными мастиками в 2 слоя толщиной по 2-3мм с предварительной грунтовкой поверхности раствором битума в бензине или керосине.

6.3. Автомобильная дорога
Раздел автомобильной дороги рабочего проекта по объекту «Строительство автомобильной дороги к школе в мкр. Батыс 2 (900 мест) в г. Актобе» выполнен согласно договору №230421/00 от 19.12.2023 г.

Технические нормативы.

№№ п.п.	Наименование параметров	Нормативы	
		по СП РК 3.01-101-2013	Принятые в проекте
Значение: Проезд основной			

1	Расчетная скорость движения, км/ч.	40	40
2	Число полос движения, шт.	2	2
3	Ширина полосы движения, м.	3,0	3,0
4	Ширина проезжей части, м.	6	6
5	Ширина тротуара (min)	1,0	1,5
6	Поперечный уклон проезжей части,	20	20
7	‰	15	15
8	Поперечный уклон тротуара,‰	70	45
9	Наибольший продольный уклон, ‰	50	12 (стесн. усл.)
	Минимальный радиус кривой в плане, м		

План и продольный профиль
Трасса дороги
Протяжение участка – 0,960 км.
Направление трассы северо-восточное. Трасса имеет в плане 7 (семь) углов поворота. Углы №№6, 7 приняты без разбивки. В ВУ №1 вписан радиус величиной 80 м. В ВУ №2 вписан радиус кривой величиной 65 м. В ВУ №3 вписан радиус величиной 12 м. В ВУ №4 вписан радиус кривой величиной 30 м. В ВУ №5 вписан радиус величиной 25 м.

Закрепление трассы и описание плановой и высотной увязки.
Начало трассы, осевое положение и конец трассы закреплены знаками с биркой. По закрепленным точкам теодолитных ходов было выполнено техническое нивелирование. В плановом и высотном отношении точки теодолитных ходов увязаны с условными реперами.
Продольный профиль
Продольный профиль запроектирован по обертывающей.
Максимальный продольный уклон - 45 ‰.

Земляное полотно и дорожная одежда
Земляное полотно
Принято 4 (четыре) типа поперечного профиля земляного полотна.
Тип 1 - общая ширина улицы 13 м. В составе поперечника тротуар шириной 1,5 м с двух сторон; зеленая зона, шириной по 2 м с двух сторон; проезжая часть - 6 м.
Тип 2 - проезжая часть шириной 6 м совмещена с тротуаром, шириной 1,5 м с двух сторон.
Тип 2Б - проезжая часть совмещена с тротуаром справа.
Тип 2В - только проезжая часть. Тротуаров нет. Применяется на участках НТр и Ктр.
Запроектированы земляные работы по нарезке корыта с перемещением грунта от нарезки скреперами емк. ковша 8 м³ с перемещением на расстояние до 300 м для устройства зеленой зоны и засыпки неровностей. В общем объеме учтены объемы по нарезке корыта под примыкания.
Объемы работ рассчитаны по поперечникам.
Распределение земляных масс по видам разработки сложилось следующим образом:
Всего оплачиваемых земляных работ – 3416 м^3,
из них бульдозерные - 2043 м^3;
скреперные - 1373 м^3;

Дорожная одежда
Разработан 1 (один) тип конструкции дорожной одежды.
Дорожная одежда состоит из следующих слоев:
- нижний слой основания из ГПС обогащенной, толщиной 22 см. Е=180 МПа.
- верхний слой основания из щебня фракционированного, толщиной 20 см. Е=400 МПа

- нижний слой покрытия горячей крупнозернистой пористой асфальтобетонной смеси тип Б марка III на битуме БНД 70/100, толщиной 6 см.
- покрытие из горячей мелкозернистой плотной асфальтобетонной смеси тип Б марки II на битуме БНД 70/100, толщиной 4 см.

Расчет конструкции дорожной одежды капитального типа произведен, согласно СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

Исходные данные для расчета конструкции дорожной одежды переходного типа:

1. Дорожно-климатическая зона – V.
2. Тип местности по увлажнению – 2.
3. Группа расчетной нагрузки – А1.
4. Расчетное давление на покрытие – р=0,6 МПа.
5. Расчетный диаметр колеса – D=37 см.
6. Коэффициент надежности – 0,90.
7. Коэффициент прочности – 0,94.
8. Срок службы – 20 лет.
9. Требуемый модуль упругости (нормативный) - 180 МПа (применительно).

Расчет конструкции дорожной одежды произведен, согласно СН РК 3.03-04-2014 и СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

Грунты существующего земляного полотна представлены суглинками тяжелыми пылеватыми.

$W_p = \overline{W} \times (1 + 0{,}1 \times t)$, где $\overline{W}$ = 0,60

При заданном уровне надежности $К_н$ = 0,9, коэффициент нормированного отклонения будет равен t = 1,32 , тогда: $W_p = 0{,}60 * (1 + 0{,}1 \times 1{,}32) = 0{,}68 W$,

Таким образом, модуль упругости, Егр=49,2 МПа; сцепление, с=0,0192 МПа; угол внутреннего трения, $\varphi = 19{,}2^{\circ}$

Конструкция дорожной одежды

№	Наименова-ние слоя	Материал слоя	Толщина слоя, см	Расчетный модуль упругости, МПа, при расчета на:		
				Упругий прогиб	сдвиг в грунте	изгиб
	Земполотно	суглинок	-			
1	Основание	ГПС	22	180	180	180
2		Щебень фракционированный	20	400	400	400
3	Покрытие	Горячая крупнозернистая пористая асфальтобетонная смесь на битуме БНД 70/100	6	2000	460	4500
		Горячая мелкозернистая плотная асфальтобетонная смесь на битуме БНД 70/100	4	3200	550	2800

Расчет дорожной одежды ведется по упругому прогибу, сдвигу в грунте, растяжению при изгибе.
Расчет по допускаемому упругому прогибу ведем послойно снизу вверх, начиная с существующего основания, с использованием номограммы. Этапы расчета сведены в таблицу.

Расчет дорожной одежды по упругому прогибу

Модуль упругости слоя (E_c), МПа	Толщина слоя (h), см	Отношение			Общий модуль упругости ($E_{общ.}$), МПа	Материал слоя
		h/D	$E_н/E_c$	$E_{общ.}/E_c$		
3200	4	0,11	0,07	0,085	272	Горячая м/з плотная асфальтобетонная смесь тип Б на битуме БНД 70/100
2000	6	0,16	0,08	0,105	210	Горячая кр/з пористая асфальтобетонная смесь марка I тип Б на битуме БНД 70/100
400	20	0,541	0,22	0,40	160	Щебень фракционированный
180	22	0,6	0,27	0,478	86,04	Гравийно-песчаная смесь
					49,2	суглинок

Проверяем выполнение условия прочности по формуле:
Ерасч/Етр = 272/180= 1,51 что больше требуемого $K_{пр}$ = 0,94
Следовательно, выбранная конструкция <u>удовлетворяет условию прочности по допускаемому упругому прогибу.</u>

Рассчитываем конструкцию по сопротивлению сдвигу в грунте.

Для определения $\overline{\tau_H}$ предварительно назначенную дорожную конструкцию приводим к двухслойной расчетной модели.
Модуль упругости верхнего слоя модели вычисляем по формуле, где значения модулей упругости материалов, содержащих органическое вяжущее, назначаем при расчетной температуре +50°С (для V ДКЗ). $E_B = \frac{180x22 + 400x20 + 460x6 + 550x4}{52} = 325{,}39\text{МПа}$

По отношениям $\frac{E_B}{E_H} = 325{,}39/49{,}2 = 6{,}61$ и $\frac{h_B}{D} = \frac{52}{37} = 1{,}41$ при $\varphi_{\partial\partial} = 19{,}2^\circ$ с помощью номограммы находим активное удельное напряжение сдвига: $\overline{\tau}_н = 0{,}02$ МПа.

$\overline{\tau}_\partial = -0{,}0004$ МПа.

Активное напряжение сдвига в грунте рассчитывается по формуле с учетом рисунка
$T_р$ = 0,02×0,6 - 0,0004 = 0,0116 МПа
Допускаемое напряжение сдвига в грунте рабочего слоя:
$T_{доп}$ = 0,0192×0,6×0,99×1,5 = 0,0171 МПа

Проверяем выполнение условия по критерию сдвига:

$T_{доп}/T_р$ = 0,0171/0,0116 = 1,47 что больше требуемого $K_{пр}$ = 0,94

Следовательно, конструкция удовлетворяет условию прочности по сдвигу в грунте земполотна.

Расчет дорожной одежды на сопротивление асфальтобетонных слоев усталостному разрушению от растяжения при изгибе.

Расчётное растягивающее напряжение определяется по формуле:

σ = σ* Р*Кб, где

σ -растягивающее напряжение от единичной нагрузки по номограмме) определяется в зависимости от Ев /Е ниж. и h/D

Р - расчётное удельное давление колеса на покрытие =0,6 МПа

Кб –коэффициент , учитывающий особенности напряжённого состояния покрытия под колесом со спаренным баллоном = 0,85

$$E_1 = \frac{4500 * 4 + 2800 * 6}{10} = 3480 МПа$$

Е ниж=160 МПа

Ев /Е ниж = 3480/160 = 21,75

h/D =10/37=0,27

σ = 2,84

$\sigma_г$= 2,84*0.6*0.85= 1,45

- Расчётное сопротивление асфальтобетона растяжению при изгибе R N определяется по формуле

Rn = Ry(1 –tv)* Ky*Km, где

Ry – среднее значение сопротивления асфальтобетона мелкозернистого растяжению при изгибе = 2,8 МПа, асфальтобетона крупнозернистого = 1,6 МПа

Ку – коэффициент усталости по формуле в зависимости от Nt и Ф= -0,16; Ку= 1,25 (при интенсивности движения 250 авт/сут)

Km –коэффициент снижения прочности от воздействия погодно-климатических факторов = 0.8

R_N = 1,6*(1-0,1*1,32)*1,25*0,8=1,39 МПа

R_N / σ= 1,39/1,45 = 0,96 что больше требуемого $K_{пр}$ = 0,94

На тротуарах принята типовая конструкция дорожной одежды, которая состоит из следующих слоев:

- основание из ГПС обогащенной, толщиной 15 см
- покрытие из песчаной асфальтобетонной смеси тип Д марка III, толщиной 4 см.

Искусственные сооружения и водоотвод

По участкам, рассмотренным в данном проекте, работы по искусственным сооружениям не предусматривались.

Примыкания

Запроектированы примыкания. Радиусы примыканий - 8 м. В пределах кривых конструкция дорожной одежды по типу основной дороги.

Обустройство дороги, организация и безопасность дорожного движения

Автомобильная дорога оборудована дорожными знаками.

Для дороги принят I типоразмер знаков по СТ РК 1125-2002. Номера знаков приняты в соответствии с СТ РК 1125-2002, СТ РК 1412-2017. Знаки устанавливаются на металлических стойках марки СКМ, принятых по ТП 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах». Установка дорожных знаков предусмотрена на обочине.

Горизонтальная разметка принята в соответствии с СТ РК 1412-2017 «Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения».

По улице предусмотрены работы по наращиванию существующих коммуникационных колодцев в количестве 1 шт.
Запроектированы работы по установке бортовых камней (бордюр) следующих типов:
БР 100.20.18 - для ограничения тротуаров;
БР 100.300.15 - для ограждения проезжей части от тротуаров, зеленой зоны;
БК 100.30.18.8 (5, 15) - применяются на участках кривых для ограждения проезжей части от тротуаров и зеленой зоны.
Запроектирована стоянка размером 17мх110 м. Дорожная одежда - по типу основной дороги.

6.4. Электрическая часть
Категория надежности электроснабжения - III.
Общая потребная мощность электроосвещения – 5,1кВт.
Протяженность кабельной линии 0,4кВ – 1534,0 метров
Количество проектируемых опор освещения – 33шт

Уличное освещение
Точка подключения существующая РУ-0,4кВ КТП-«Автоцон» (запитанная ТП №11 «Батыс-2» РУ-10кВ РП-1 «Батыс-1» РУ-10кВ ячейки №13, 14 «Акжар-2» ЗРУ-10кВ ПС110/10кВ «Новая»).
На отходящей стороне РУ-0,4 кВ предусмотрено установка трехполюсного автоматического выключателя номинальным током 50А.
Проектом предусмотрено вынос железобетонных опор ВЛ-0,4 кВ попадающей на территорию строительства автодороги.
Наружное освещение выполнено энергосберегающими светодиодными светильниками, устанавливаемых на металлических опорах горячего оцинкования высотой 8м заводской готовности. Питание и управление светильников уличного освещения предусмотрено от шкафа управления наружным освещением типа «ЯУО 9601-3574» устанавливаемого в РУ-0,4 кВ проектируемой КТПН 10/0,4 кВ.
Сети наружного освещения выполняется силовым кабелем АВБбШв-1кВ в траншее.
Уличное освещение предусматривается с установкой светильников типа «ДКУ-LED» мощностью 150Вт на металлических граненых опорах с покрытием горячего оцинкования, заводского изготовления высотой 8 метров.
Шкаф управления освещением ЯУО 9601-3574 предназначен для управления наружным вечерним и ночным освещением в трех режимах:
• местное управление;
• автоматическое управление;
• принудительное включение и отключение автоматического управления с диспетчерского пульта.
Учет электроэнергии сети уличного освещения предусмотрено счетчиком электронного типа, устанавливаемого на вводе РУ-0,4 кВКТП-10/0,4кВ.

План трассы
Район строительства линии электроосвещения расположенпо улицам населенного пункта.
Проектируемая линия проходит по территории, застроенной частными жилыми домами. Имеются существующие сети ЛЭП, водопровода и проезды с асфальтобетонным покрытием.
Проектирование линии освещения и установка опор выполнены в соответствии с требованиями правил установок электроустановок (ПУЭ РК 2015 года).

Качество электроэнергии
Энергоснабжающая организация должна обеспечить в точке присоединения к

энергосистеме, т.е. на шинах 0,4 кВ существующихКТП-10/0,4кВ, качество отпускаемой электроэнергии в соответствие с ГОСТ 13109-97 «Нормы качества электрической энергии в системах электроснабжения общего назначения».
Нормируемое отклонения напряжения у потребителей в пределах ±5% от Uном (требование ГОСТ 13109-97 и ПУЭ РК).

Защита от перенапряжений, заземление
Основным средством защиты обслуживающего персонала от поражения электрическим током является защитное заземление. Для защиты персонала от поражения электрическим током предусматривается зануление нетоковедущих элементов оборудования, которые могут оказаться под напряжением при повреждении изоляции, путем присоединения их к нулевому защитному проводнику сети в соответствии с требованиями ПУЭ РК 2015 г.
В качестве нулевого защитного проводника используется специальная жила групповой сети, присоединенной на щитке к шинку РЕ.
Защитные проводники присоединяются к металлической конструкции, на которой светильник установлен, между этой конструкцией, кронштейном и корпусом светильника должно быть надежное электрическое соединение.
Светотехническая арматура и опора подключаются к нулевому проводу при помощи перемычки из неизолированного проводника. При соединении используются ответви тельные болтовые зажимы. Для соединения проводника с опорой применяют болтовой зажим.
В качестве заземлителя используется металлическая стойка опоры освещения, заглубленная в землю.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка проектных решений.

В соответствии с Приказом «О внесении изменении в приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 23 апреля 2021 года №189 «О внесении изменения в приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года №165 «Об утверждении Правил отнесения зданий и сооружений к технически сложным объектам» разработчиком проекта установлен II (второй технический несложный) уровень ответственности.

Рабочий проект **«Строительство автомобильных дорог к школе в мкр. Батыс-2 (900 мест) в городе Актобе»** разработан в необходимом объеме в соответствии с утвержденным заданием на проектирование, иными исходными данными и требованиями. По составу и комплектности представленные материалы приведены в соответствие со СН РК 1.02-03-2011* «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

По составу и комплектности представленные материалы приведены в соответствие с:

СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектных документаций на строительство»;

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

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

СТ РК 1412-2017 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»;

СТ РК 1125-2002 «Дорожные знаки. Общие технические условия».

7.2. Изменения и дополнения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы.

В процессе рассмотрения ТОО «Фрост KZ» по рабочему проекту **«Строительство автомобильных дорог к школе в мкр. Батыс-2 (900 мест) в городе Актобе»** внесены следующие изменения и дополнения:

По сметной части.

7.2.1. Объемы работ в сметной документации приведены в соответствие с откорректированным рабочим проектом после замечания экспертов.

Таблица №1

Основные технико - экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Единицы измерения	Показатели	
			заявленные	Рекомендуемые к утверждению
1	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2024 года, в том числе	млн.тенге	214,874	209,292
	СМР		181,806	177,982
	Оборудование		-	-
	Прочие затраты		33,068	31,309
	Из них в ценах:			
	2024 год (3 квартал)		214,874	209,292
2	Продолжительность строительства	мес.	3	3
3	Вид строительства	Новое строительство		

8. ВЫВОД (ВЫВОДЫ)

При выдаче положительного заключения

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Строительство автомобильных дорог к школе в мкр. Батыс-2 (900 мест) в городе Актобе»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2024 года, в том числе	-	209,292
СМР, млн. тенге	-	177,982
Оборудование, млн.тенге		-
Прочие затраты, млн. тенге	-	31,309
Продолжительность строительства, мес.,	-	3

8.2. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Актобе» в соответствии с условием договора №Фрост-0031-03 от 21 февраля 2024 года.

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

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1 «Ақтөбе қаласы Батыс-2 шағын ауданы мектебіне (900 орынды) баратын автомобиль жолының құрылысы» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсынылады:

2024 жылдың ағымдағы баға деңгейіндегі құрылыстың жалпы сметалық құны, оның ішінде	-	209,292
Құрылыс-монтаж жұмыстары, млн.теңге	-	177,982
Құрал-жабдықтар, млн.теңге		-
Өзге де шығындар, млн. теңге	-	31,309
Құрылыстың ұзақтығы, ай,	-	3

8.2. Осы сараптамалық қорытынды 2024 жылғы 21 ақпанындағы №Фрост-0031-03 шарт талаптарына сәйкес, растығы «Ақтөбе қаласыныңтұрғын-үй коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ 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.

Соответствие разделов проекта строительства требованиям нормативных правовых актов приказ и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан приведено ниже

№ п/п	Раздел	Эксперт	Специа-лизация эксперта (по аттестату)	Номер аттестата	Результат (соответствует или не соответствует нормам)
1	Автомобильные дороги	Пиримжанова Айнур Багдаулетовна	Технологическая часть (в зависимости от назначения объекта)	KZ66VJE00063611	Соответствует
2	Электроснабжение	Ушатова Кенжегуль Амировна	Инженерные сети и системы (по видам инженерных сетей и систем)	KZ35VJE00027309	Соответствует
3	Сметная документация	Алдиярова Кулайхан	Специальные разделы проектов	KZ76VJE00049075	Соответствует

		Бабаевна			
4	Ведущий эксперт	Пиримжанова Айнур Багдаулетовна			Соответствует

Примечание: *при отсутствии в рабочем проекте раздела, графа эксперта по этому разделу исключается.*

Дуйсенбаева Д.Н. (Директор)

Пиримжанова А.Б. (Эксперт)

Алдиярова К.Б. (Эксперт)

Ушатова К.А. (Эксперт)