«Қызылорда облысы Жаңақорған ауданында "Шиелі-Қарғалы-Байкенже-Жаңақорған" 11,2 км облыстық маңызы бар автомобиль жолын қайта жаңғырту»
жұмыс жобасы бойынша

04.06.2024 ж. № МС-0025/24

ҚОРЫТЫНДЫ

(Оң)

ТАПСЫРЫСШЫ:
"Қызылорда облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы" коммуналдық мемлекеттік мекемесі

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
Димаш-Сервис Жауапкершілігі шектеулі серіктестігі

Қызылорда қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Қызылорда облысы Жаңақорған ауданында "Шиелі-Қарғалы-Байкенже-Жаңақорған" 11,2 км облыстық маңызы бар автомобиль жолын қайта жаңғырту» жұмыс жобасы бойынша осы жиынтық қорытындыны «Марат Сараптама» ЖШС берді.

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(Положительный)

№ МС-0025/24 от 04.06.2024 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция автомобильной дороги областного значения «Шиели-Каргалы-Байкенже-Жанакорган» 11,2 км Жанакорганского района, Кызылординской области»

ЗАКАЗЧИК:
Коммунальное государственное учреждение "Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Кызылординской области"

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
Товарищество с ограниченной ответственностью Димаш-Сервис

г. Кызылорда

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения «Шиели-Каргалы-Байкенже-Жанакорган» 11,2 км Жанакорганского района, Кызылординской области» выдано ТОО «Марат Сараптама».

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«**Реконструкция автомобильной дороги областного значения «Шиели-Каргалы-Байкенже-Жанакорган» 11,2 км Жанакорганского района, Кызылординской области**.**

Дополнительные сведения: МС-0031-03, 20.05.2024, заявления 20.05.2024

Категория: IV Категория

Класс опасности: 5 класс опасности

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

Ссылка на окончательную версию ПСД:

2. ЗАКАЗЧИК: Коммунальное государственное учреждение «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Кызылординской области».

3.ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Димаш - Сервис» (ГСЛ №0000454 от 20 июля 2007 года, выданная Агентством по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, II-категория), г. Кызылорда.

ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Kaz Complect Project» (ГСЛ № 19021560 от 29 октября 2019 года, выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля по Кызылординской области», II-категория)

Договор подряда на выполнение проектных работ №01 от 15 апреля 2024 года.

4.ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование от 08 апреля 2024 года, утвержденное КГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Кызылординской области»;

акт на право постоянного землепользования от 20 декабря 2012 года с кадастровым номером 10-149-042-328 для эксплуатации и обслуживания автомобильной дороги;

архитектурно-планировочное задание (АПЗ) от 19 февраля 2024 года №16, выданное КГУ «Жанакорганский районный отдел строительства, архитектуры и градостроительства»;

дефектная ведомость от 08 апреля 2024 года, утвержденная КГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Кызылординской области»;

экспертное заключение от 20 мая 2024 года №ТО-075 по техническому обследованию автодороги Шиели-Каргалы-Байкенже-Жанакорган» 11,2 км Жанакорганского района, Кызылординской области, выполненное ТОО «EWESIC» (свидетельство об аккредитации №KZ79VWC00183958 от 11 октября 2023 года, аттестаты экспертов № KZ73VJE00020320 от 04 октября 2016 года Кенжебеков Д.М.; № KZ11VJE00040060 от 03 августа 2018 года Таттикулов Н.Н.);

отчеты по инженерно-геологическим и инженерно-геодезическим изысканиям, выполненные ТОО «Димаш-Сервис» (лицензия №14003042 от 24 февраля 2014 года, выданная Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства).

Письма:

КГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Кызылординской области»:

от 16 мая 2024 года №04-9/652 о представлении рабочего проекта на рассмотрение экспертизы, источнике финансирования и сроках начала строительства.

от 16 мая 2024 года №04-9/654 о расстоянии до полигона ТБО;

от 16 мая 2024 года №04-9/655 о перевозке строительных материалов из карьера посредством железнодорожного транспорта;

от 16 мая 2024 года №04-9/653 о монолитном бетонировании опор при установке дорожных знаков;

от 16 мая 2024 года №04-9/650 о расстоянии до асфальтобетонного завода.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

план трассы, согласованный КГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Кызылординской области»;

план обустройства дороги, согласованный управлением административной полиции Жанакорганского района;

сводная ведомость объемов работ от 13 мая 2024 года, согласованные КГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Кызылординской области».

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том I.

	Книга 1	Общая пояснительная записка
	Книга 2	Паспорт проекта
	Книга 3	Проект организации строительства
Том II.		
	Альбом 1	Автомобильная дорога
Том III.		
	Книга 1	Сметная документация
Том IV.	Книга 1	Раздел «Охрана окружающей среды»

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Работы по реконструкции существующих дорог вызвано необходимостью обеспечения безопасного движения и увеличения пропускной способности ремонтируемого участка автодороги.

5.5 Существующее положение

Данная дорога является дорогой областного значения. До настоящего времени на этом участке дороги проводился ряд ремонтных работ отдельных элементов земляного полотна и дорожной одежды. По данным промеров толщин существующей дорожной одежды и обследования дороги, ширина земляного полотна колеблется от 12,5 до 15,5 м. Ширина проезжей части в среднем 6,9 м.

Покрытие ремонтируемого участка автодороги переходного типа - гравийное. Толщина покрытия колеблется от 10 до 15 см.

Покрытия дорожной одежды, обочины дороги, края асфальта провалились, на покрытии появились трещины и колеи.

На основании анализа состояния существующей конструкции дорожной одежды выяснено, что основные прочностные параметры дорожной одежды не удовлетворяют нормативным нагрузкам, воспринимаемым дорожной одеждой.

Обочины повсеместно отсыпаны грунтом такого же состава, что и земляное полотно Обочины на значительном протяжении просевшие. Состояние неудовлетворительное.

Земляное полотно отсыпано из притрассовых резервов грунтами разных типов: суглинками легкими пылеватыми. Группа разработки грунта 35в. Коэффициент уплотнения в среднем составляет 0,75. Грунты земляного полотна недоуплотнены.

Земляное полотно имеет местные просадки, это хорошо видно при анализе существующих отметок продольного профиля и поперечных уклонов проезжей части. При эксплуатации автодороги за счет планировки обочин и недостаточного добавления нового материала для укрепления обочин, бровка земляного полотна имеет пониженные отметки.

Дорожная одежда повсеместно представлена гравийным покрытием.

Содержание существующей дороги осложняется следующими неблагоприятными процессами и явлениями:

Неравномерная осадка покрытия, вследствие недостаточного уплотнения в процессе строительства грунтов, укладываемых в высокие насыпи.

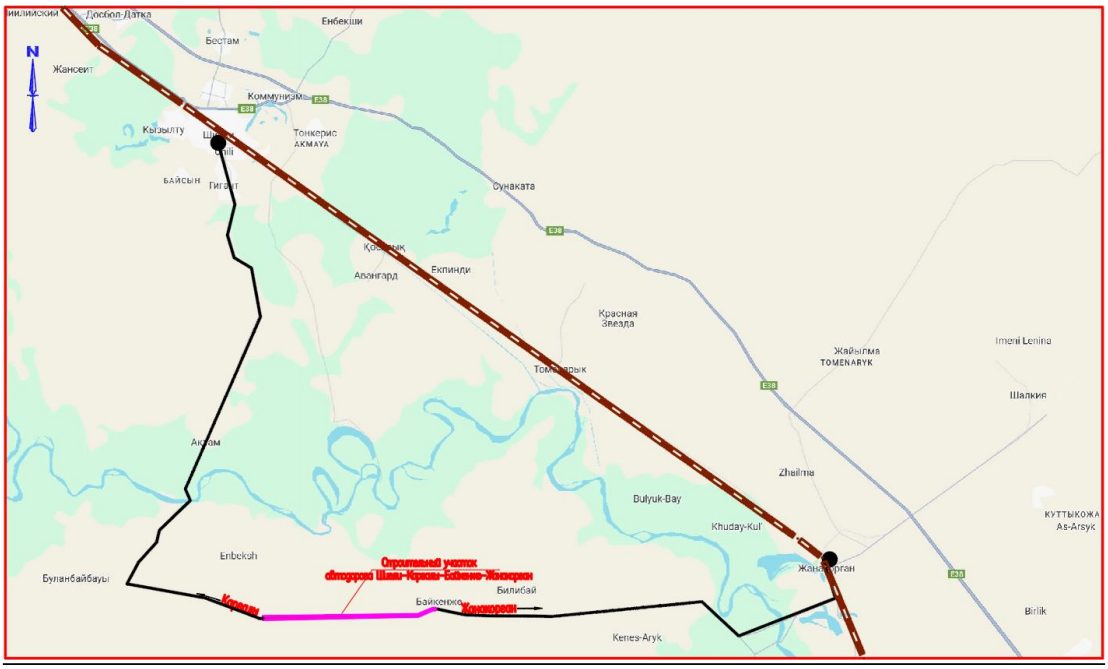
На участках искусственных сооружений отмечается размыв грунтов основания ниже выходного отверстия, зачастую с разрушением (отмостки, открылки, оголовки).

На пониженных участках дороги отмечается застой воды (разлив и инфильтрация с каналов и арыков) влияющие на основание земполотна.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

В административном отношении автомобильная дорога областного значения «Шиели-Каргалы-Байкенже-Жанакорган» 11,2 км Жанакорганского района, Кызылординской области.



Природно-климатические условия района строительства:

климатический район – IVг (СНиП РК 2.04-01-2010);

годовое количество осадков – 129мм;

средняя температура наружного воздуха:

наиболее холодной пятидневки – минус 26ºС (СН РК 2.04-21-2004*);

наиболее холодных суток – минус 30ºС (СНиП РК 2.04-01-2010);

район по весу снегового покрова – I (So = 50 кг/м^2, СНиП 2.01.07-85*);
район по скоростному напору ветра – III (Wo= 38 кг/м^2, СНиП 2.01.07-85*).

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Согласно отчету об инженерно-геологических условиях площадки строительства, выполненный ТОО «Димаш-Сервис», участок строительства характеризуются следующими данными.

Геоморфология и рельеф

В геоморфологическом отношении участок работ приурочен к I надпойменной террасе р. Сырдария, сложен аллювиальными отложениями верхнечетвертично-современного возраста (aQIII-IV).Проектируемые участки относится к террасе реки Сырдария.

Рельеф участка относительно ровная. Высотная отметка поверхности земли 151.00-156.00 м от устьев скважин.

Геолого-литологическое строение

Площадка под строительство с поверхности сложена почвенно растительными слоями, мощностью 0,2 м. Ниже залегает супесь и пески. пески подстилают до глубины 5,00 м.

На площадке доминирует в литологическом разрезе песок мелкий.

Пески желтовато-коричневого, серо-жёлтого и жёлтого цвета, кварцпалевошпатовые, полимиктовые, маловлажные, косослоистой текстуры, массивной структуры, средней плотности, редко с гнёздами и линзами (20-30 см) бурого суглинка.

Гидрогеологические условия

Подземные воды по замеру на 04.04.2024 года залегают на глубине 3,0 м от поверхности земли. Приведенный уровень подземных вод близок к его среднему положению, участок работ относится к подтапливаемой но не подлежит затоплению. Основной причиной подтопления является, р. Сырдария.

Сезонная амплитуда колебания подземных вод по данным стационарных наблюдений по Кызылординской области за последние 10 лет ТОО «Алматыгидрогеология» составляет ±2,0 м.

Предполагаемый максимальный уровень подземных вод, с учетом амплитуды колебания уровня подземных вод, влияния оросительных сетей во время поливов(июнь-август), паводков период: первый-конец февраля начало марта и атмосферных осадков, принять на 1,0-2,0 выше установленного уровня воды. Подземные воды обладают сульфатной агрессией.

Физико-механические свойства грунтов

По номенклатурному виду и физико-механическим свойствам в пределах сжимаемой толщи грунтов выделено 3 (три) инженерно-геологических элемента (ИГЭ):

0-ИГЭ- Насыпной грунт -0.3 м..

1-ИГЭ- представлен супесью светло коричневого цвета, мягкопластичной консистенций, с прослойками песка мелкого; мощность слоя 1,6-1,7 м..

- число пластичности – 4,4;
- влажность – 7,0 %;
- показатель текучести – <0;
- плотность частиц грунта - 2,70 г/см^3;
- плотность грунта – 1,90 г/см^3;
- плотность сухого грунта – 1,78 г/см^3;
- коэффициент пористости –0,52;
- Расчетные характеристики грунтов для расчета по деформациям:
- удельное сцепление, $c_{II,}$ кПа-12
- угол внутреннего трения, $\varphi_{II,}$ град.-24

То же для расчета по несущей способности:

- удельное сцепление, $c_{I,}$ кПа-8
- угол внутреннего трения, $\varphi_{I,}$ град.-21

2-ИГЭ- представлен суглинками светло коричневого, твердой консистенции, мощность слоя от 2,0 м..

- число пластичности – 9,5;
- влажность – 28,6 %;
- показатель текучести – 0,60;
- плотность частиц грунта - 2,73 г/см^3;
- плотность грунта – 1,95 г/см^3;
- плотность сухого грунта – 1,50 г/см^3;
- коэффициент пористости –0,80;
- Расчетные характеристики грунтов для расчета по деформациям:
- удельное сцепление, $c_{II,}$ кПа-9
- угол внутреннего трения, $\varphi_{II,}$ град.-18
- • модуль деформации, Е, МПа- 6,4

То же для расчета по несущей способности:

- удельное сцепление, $c_{I,}$ кПа-6

угол внутреннего трения, $\varphi_{I,}$ град.-16

3-ИГЭ- представлен песками мелкими светло коричневого цвета, водонасыщеного состояние, рыхлый, полимиктовый; мощность слоя 1,0м.

Фракции, мм				
Содержание, %				
>2	2-0,5	0,5-0,25	0,25-0,1	<0,1
		8	68	24

- плотность грунта – 1,86г/см^3 ;
- Расчетные характеристики грунтов для расчета по деформациям:
- удельное сцепление, $c_{II,}$ кПа-2
- угол внутреннего трения, $\varphi_{II,}$ град.-11

То же для расчета по несущей способности:

- удельное сцепление, $c_{I,}$ кПа-1
- угол внутреннего трения, $\varphi_{I,}$ град.-9
- модуль деформации– 11,0 МПа;
- модуль деформации, Е, МПа- 5,3.

Засоленность грунтов

По содержанию сухого остатка грунты (2510-2881%) – сильнозасоленные. Тип засоления – сульфатный.

По содержанию сульфатов в пересчете на ионы SO42- (1574-1843 мг/кг) грунты сильноагрессивная к бетонам на портландцементе неагрессивная к бетонам на шлакопортландцементе и неагрессивные к бетонам на сульфатостойком виде цемента.

По содержанию хлоридов в пересчете на ионы Cl-(57-178 мг/кг) грунты неагрессивные к бетонам на всех видах цемента.

Коррозийная активность грунтов.

Коррозийная активность грунтов по отношению к железу – высокая, к алюминию – высокая, к свинцу – средняя степень коррозийности.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Автомобильная дорога

Интенсивность движения

Интенсивность движения - 500 авт/сут.

Принятые технические параметры

Категория дороги и основные технические параметры соответствуют согласно СН РК 3.03-01-2013 «Автомобильные дороги», СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

Таблица № 1

№№ п-п	Наименование показателей	Един. изм.	Параметры
1	Протяженность ремонтируемого участка	км	11,200
2	Уровень ответственности объекта		II
3	Категория дороги		IV
4	Ширина земляного полотна (проектный)	м	10,0
5	Количество полос движения	шт	2
6	Ширина полосы движения	м	3,0
7	Ширина дорожной одежды	м	7,0
8	Ширина обочины		1,5х2
9	Расчетная скорость	км/ч	80
10	Поперечный уклон проезжей части	‰	15
11	Поперечный уклон обочины	‰	40
12	Наименьший радиус кривой в плане	м	-
13	Тип дорожной одежды		облегченный
14	Вид покрытия		асфальтобетон

План и продольный профиль

Ремонтируемая автодорога расположена в юго-восточной части Жанакорганского района, связывают населенные пункты Каргалы, Байкенже и соединяет пос. Шиели с пос. Жанакорган с выходом на автодорогу Западный Китай - Западная Европа. Общая протяженность проектируемой дороги 11,200 км. Направление трассы – восточное. Участок ремонтируемой автодороги имеет 6 углов поворота: ВУ1 на ПК12+65,12 под углом 0°7 вправо', ВУ2 на ПК65+85,73 под углом 0°2' вправо, ВУ3 на ПК101+66,22 под углом 10°21' влево, R-1220 м, ВУ4 на ПК103+37,34 под углом 2°19' вправо, ВУ5 на ПК105+54,47 под углом 4°53' вправо, R-990 м, ВУ3 на ПК107+34,98 под углом 25°40' влево, R-420 м.

Ширина покрытия дорожной одежды 7,0 м. Предусмотреть демонтаж существующих дорожных знаков и водопропускных труб с последующим устройством новой.

Дорога проходит по существующей оси. Предусмотрены примыкания и пересечения в соответствии генеральному плану. Рельеф местности равнинный. Видимость в плане обеспечена. Прилегающая территория автодороги не застроена, не имеются зеленые насаждения.

Земляное полотно

Реконструкция автодороги выполнена согласно требованиям, СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Проектная линия запроектирована с учетом максимального использования существующей дорожной одежды.

Тип местности по увлажнению – 1 (зона не орошаемая). Грунты – суглинки.

Земляное полотно проходит ровным. Предусмотрены работы по земляному полотну для устройства дорожной насыпи продольному профилю.

Дорожная одежда

В данном проекте рассмотрены работы по исправления существующего гравийного покрытия и устройство новой дорожной одежды с использованием существующей дорожной одежды в качестве нижнего слоя основания.

Предусмотрено устройство дорожной одежды усовершенствованно-облегченного типа, согласно СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

Данные, принятые для расчета дорожной одежды:

Дорожно-климатическая зона – V

Тип местности по увлажнению - 1

Категория дороги – IV

Нормативный требуемый модуль упругости – 130 МПа

Группа расчетной нагрузки – А1

Расчетное давление на покрытие – p=0,6 МПа

Расчетный диаметр колеса – D=37 см.

Коэффициент надежности – 0,85

Коэффициент прочности – 0,9

Срок службы – 14 лет

Расчет конструкции дорожной одежды произведен, согласно СП РК 3.03-104-2014 с учетом требований СП РК 3.03-101-2013.

Грунт земляного полотна – суглинок легкий пылеватый.

В проекте предусмотрено 2 типа конструкции дорожной одежды:

Тип 1 (ПК0+00 – ПК110+00):

- верхнее покрытие - холодная плотная мелкозернистая асфальтобетонная смесь, тип Б, марки II, Н-7 см, Е=1300 МПа, СТ РК 1225-2019
- верхнее основание – черный щебень, Н-8 см, Е=800 МПа, СТ РК 1215-2003
- нижнее основание - гравийно-песчаная смесь, Н-20 см, Е=180 МПа, СТ РК 1549-2006
- Существующая дорожная одежда (гравийное покрытия).
- Грунт земляного полотна (суглинок), Е=61 МПа.

Тип 2 (ПК110+00 – ПК112+00):

- верхнее покрытие - холодная плотная мелкозернистая асфальтобетонная смесь, тип Б, марки II, Н-7 см, Е=1300 МПа, СТ РК 1225-2019
- верхнее основание – черный щебень, Н-8 см, Е=800 МПа, СТ РК 1215-2003
- исправление профиля основания с добавлением нового материала гравийных;
- Существующая дорожная одежда (разборка черногравийного покрытия).
- Грунт земляного полотна (суглинок), Е=61 МПа.

Обочины укрепляются на ширину 1,5 м с двух сторон дороги ГПС на толщину 10 см.

Расчетная нагрузка конструкции дорожной одежды принята – на автомобили группы А1 с минимально требуемым модулем упругости 130 Мпа для дорог с асфальтобетонным покрытием.

Поперечный уклон проезжей части – 15 ‰, обочины – 40 ‰.

Материалы, применяемые в конструкции дорожной одежды:

гравийно-песчаная смесь – карьер Талап;

черный щебень – промзона пос. Жанакорган, пос. Шалкия;

холодная асфальтобетонная смесь тип Бх – промзона пос. Жанакорган, пос. Шалкия.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Водоотвод с проезжей части предусматривается с учетом продольных и поперечных уклонов.

Примыкания и пересечения в одном уровне

Предусмотрены пересечения и примыкания в количестве 10 шт. Радиусы закруглений по 10; 12; 15; 18; 24 м.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Проектом предусмотрена установка дорожных знаков II типоразмера на металлических опорах. Опоры устанавливаются на фундаментах из монолитного бетона на щебеночном основании.

Для безопасного движения и ориентирования водителей в пути установлены 240 шт. металлических сигнальных столбиков и 54 шт. дорожных знаков, которые отражены в ведомости дорожных знаков.

6.2.2 Искусственные сооружения

На ПК60+45,9 расположена одноочковая круглая железобетонная труба диаметром 1500 мм, длиной 16 м. ПК84+91,1 одноочковая круглая железобетонная труба диаметром 1500 мм, длиной 16 м и ПК98+38,6 двухочковая круглая железобетонная труба диаметром 600 ммх2 шт, длиной 15 м каждый. Трубы в неудовлетворительном состоянии, крепление полностью разрушено, существующие сигнальные столбики отсутствуют. Проектом предусмотрен демонтаж железобетонной трубы и устройство монолитного фундамента, монтаж одноочковой круглой железобетонной трубы диаметром 1500 мм и 1000 мм, оголовков, устройство укрепления монолитным бетоном 15 см на основании из щебня 10 см, восстановление дорожной насыпи и покрытия.

Конструкция круглых железобетонных труб на монолитном фундаменте запроектирована применительно к типовому проекту 3.501.1-144 "Трубы водопропускные круглые железобетонные сборные для железных и автомобильных дорог"

Гидравлический режим работы труб – безнапорный. Класс бетона по прочности на сжатие принят:

В25 для звеньев;

В20 для фундаментов и откосных крыльев. Марка бетона по водонепроницаемости W6. Марка бетона по морозостойкости F200.

Рекомендуем строительство круглых труб в теплый период при отсутствии воды. Укрепление русел и откосов насыпи выполнено в соответствии с типовым проектом серии 3.501.1-156 «Укрепление русел, конусов и откосов насыпи у малых и средних мостов и водопропускных труб».

Укрепление русел и откосов насыпи принято монолитным бетоном В20, F200, W6 толщиной 15 см на слое из щебня толщиной 10 см.

Укрепление монолитным бетоном производится по тщательно выровненной поверхности, разбитой предварительно на отдельные участки (карты). Карты образуются с помощью асфальтовых планок (антисептированных досок) толщиной 3 см и высотой, равной принятой толщине укрепления. Армирование укрепления производится металлической сеткой с ячейками 200ммх200мм из арматуры класса А-1 марки ВСт3-2 диаметром 8мм по ГОСТ 5781-82. Сетка укладывается на нижние ряды асфальтовых планок и «сухари» (бетонные кубики толщиной, равной половине толщины укрепления). Поверх арматуры устанавливаются верхние планки и связываются с нижними. Для удержания асфальтовых планок (антисептированных досок) в проектном положении используются забиваемые в грунт металлические штыри диаметром 16-18 мм.

6.3 Организация строительства

Проектом определены объемы основных строительно-монтажных работ:

потребность в основных строительных материалах, механизмах и транспортных средствах, трудоемкость и сроки строительства. Срок продолжительности строительства определено согласно СП РК 1.03-102-2014 и составляет 7 месяцев.

6.4 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 документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 2024.3.) по выпуску сметной документации в текущих ценах 2024 года.

При составлении смет использовано:

ЭСН РК 8.04-01-2015* (новое издание декабрь 2018 г. с изменениями и дополнениями, январь 2020 года). «Сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы»;

ЭСН РК 8.04-02-2015. «Сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтаж оборудования»;

ССЦ РК 8.04-08-2021 «Сборники сметных цен в текущем уровне на строительные материалы, изделия и конструкции». (выпуск 2);

СЦЭМ РК 8.04-11-2020 «Сборник сметных цен в текущем уровне на эксплуатацию строительных машин и механизмов».(2021 год);

СТС РК 8.04-07-2020 «Сборник сметных тарифных ставок в строительстве»;

СЦПГ РК 8.04-11-2020 «Сборник сметных цен в текущем уровне на перевозки грузов для строительства;

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 (п.16, приложение 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, приложение 1 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

средства на временные здания и сооружения согласно НДЗ РК 8.04-05-2015; дополнительные затраты при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время НДЗ РК 8.04-06-2015;

затраты на дополнительную оплату труда в зонах экологического бедствия 30% от заработной платы (РСНБ РК2015(2018), Закон Республики Казахстан от 30 июня 1992 года № 1468-XII «О социальной защите граждан, пострадавших вследствие экологического бедствия в Приаралье»).

Сметная стоимость строительства определена в ценах 2022 г с учетом МРП года строительства, установленного согласно приложению 1 «Прогноз социально-экономического развития Республики Казахстан на 2021–2025 годы», протокол заседания Правительства Республики Казахстан от 4 мая 2020 года № 9.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере, устанавливаемом законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

Рабочий проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, исходными данными, техническими условиями и требованиями.

Принятые проектные решения соответствуют государственным нормативным требованиям и функциональному назначению объекта.

Уровень ответственности объекта – II (нормальный), относящийся к технически несложным.

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

По сметному разделу

7.2.1 Откорректирована пояснительная записка к сметным частям.

7.2.2 Расценки приведены в соответствие с проектными решениями и видами проектируемых работ.

Таблица №7.2

Основные технико-экономические показатели рабочего проекта

№ пп	Наименование	Единицы измерения	Показатели	
			заявленные	рекомендованные к утверждению
1	Общая протяженность улицы	км	11,200	11,200
2	Ширина земляного полотна	м	10,0	10,0
3	Ширина полосы движения	м	3,0	3,0
4	Ширина дорожной одежды		7,0	7,0
5	Ширина обочины		1,5х2	1,5х2
6	Количество полос движения	шт	2	2
7	Расчетная скорость	км/ч	80	80
8	Поперечный уклон проезжей части	%о	15	15
9	Поперечный уклон обочины	%о	40	40
10	Тип дорожной одежды		облегченный	
11	Вид покрытия		асфальтобетон	
14	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2024г.,2025г., в том числе	млн.тенге	1825,784	1780,090
	-2024год (ПИР и экспертиза)		12,498	12,498
	-2025год		1813,286	1767,592
	СМР	млн.тенге	1500,906	1462,687
	Прочие затраты	млн.тенге	324,878	317,403
15	Нормативная продолжительность строительства	мес.	7	7

8. ВЫВОДЫ

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«**Реконструкция автомобильной дороги областного значения «Шиели-Каргалы-Байкенже-Жанакорган» 11,2 км Жанакорганского района, Кызылординской области» соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов действующих в Республике Казахстан и рекомендуется к утверждению со следующими технико-экономическими показателями, указанными в таблице 7.2.

8.2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована Заказчиком в соответствии с условиями договора.

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

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

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып «Қызылорда облысы Жаңақорған ауданында "Шиелі-Қарғалы-Байкенже-Жаңақорған" 11,2 км облыстық маңызы бар автомобиль жолын қайта жаңғырту» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілер мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және 7.2 кестеде көрсетілген техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітуге ұсынылады.

8.2. Осы сараптама қорытындысы жобалау үшін тапсырыс беруші бекіткен бастапқы материалдар (деректер) ескеріле отырып орындалды, олардың дұрыстығына шарт талаптарына сәйкес Тапсырыс беруші кепілдік етеді.

8.3. Тапсырыс беруші құрылыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оны осы сараптама қорытындысына сәйкестігіне тексеруі тиіс.

8.4. Тапсырыс беруші құрылыс кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдығын, материалдарын және конструкцияларын барынша пайдалансын.

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

№ п/п	Раздел	Эксперт	Специализация эксперта (по аттестату)	Номер аттестата	Результат (соответствует или не соответствует нормам)
1	Ведущий эксперт Автомобильные дороги	Алдажар К.С	Автомобильные дороги	KZ22VJE00070417	Соответствует
2	Сметный раздел	Досжан Г.Д.	Специальные разделы	KZ27VJE00048502	Соответствует

Жаншаев М.А. (Директор)

Алдажар К.С. (Эксперт)

Досжан Г.Д. (Эксперт)