ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС
ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ
"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН
ТЫС САРАПТАУ" ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ
ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫНЫН
("ТАЛДЫҚОРҒАНМЕМСАРАПТАМА" ЕМК)
ТАЛДЫҚОРҒАН ЕНШІЛЕС
МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

ТАЛДЫКОРГАНСКОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
ДОЧЕРНЕЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
(ДГП "ТАЛДЫКОРГАНГОСЭКСПЕРТИЗА")
РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО
ВЕДЕНИЯ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ" (РГП "ГОСЭКСПЕРТИЗА")
АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

УТВЕРЖДАЮ:

Директор ДГП
«Талдыкоргангосэкспертиза»

Н. Чимбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 18-0181/12 от 02 марта 2012 года

по рабочему проекту:
«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Екиаша-Аманбоктер» км 0+16,5 Сарканского района Алматинской области»

Заказчик:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Алматинской области»

Проектировщик:
ТОО «ОНТ-NP»
г. Талдыкорган

г. Талдыкорган

1. НАИМЕНОВАНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ: Рабочий проект: **«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Екиаша-Аманбоктер» км 0+16,5 Сарканского района Алматинской области».**

Настоящее заключение выполнено на основании договора №0083 от 06.02.2012 года с ТОО «ОНТ-NP» на проведение экспертизы рабочего проекта.

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Управление пассажирского транпорта и автомобильных дорог Алматинской области».

3. ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ОНТ-NP» г. Талдыкорган (Государственная лицензия МКЛ № 00732 от 19.11.2007 года, срок действия до 19.11.2012 года, выдана Управлением государственного архитектурно-строительного контроля Алматинской области).

Приказ ТОО «ОНТ-NP» №3 от 07.12.2011г. года о назначении Шмелева Ю.Н. главным инженером проекта.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

5.1. Основание для разработки:

1) Техническое задание на проектирование от 18.12.2011 года, утвержденное заказчиком.
2) Решение Алматинского областного маслихата №52-291 от 04.11.2011 года о внесении изменений в решение Алматинского областного маслихата от 14.12.2010 года №39-221 «Об областном бюджете Алматинской области на 2011-2013 годы».
3) Дефектный акт на капитальный ремонт автомобильной дороги Екиаша-Аманбоктер, км 0-16,5 от 27.11.2011г., утвержденный заказчиком.
4) Ведомость источников получения и способов транспортировки основных материалов, утвержденная заказчиком от 22.12.2011 года.
5) Инженерно-геологический и геодезический отчет, выполненный ТОО «Алматы Жоба» в декабре 2011 года.

5.2. Комплектность представленной документации:

Таблица №1

№	Том	Наименование
1	Том 1	Пояснительная записка
2	Том 2. Альбом 1	Рабочие чертежи марки АД (планы, продольные профили)
	Том 2. Альбом 2	Рабочие чертежи марки АД (поперечные профили)
3	Том 3	Сметная документация

5.3. Цель и назначение проекта

Целью рабочего проекта является доведение автомобильной дороги до параметров присвоенной ей технической категории, с целью улучшения ее эксплуатационных качеств и обеспечения безопасности движения автотранспорта с расчетными скоростями.

Проект составлен по материалам полевых инженерных изысканий, проведенных силами ТОО «Алматы Жоба» в 2011 году. При этом была проведена на всем протяжении дороги тахиометрическая съемка и инженерно-геологические работы с проведением лабораторных испытаний грунтов.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Характеристика участка строительства и местонахождение объекта

Проектируемая дорога числится дорогой IV технической категории, которая согласно положения СНиП РК 3.03-09-2006 должна иметь следующие параметры:

- расчетная скорость движения автотранспорта, учитывая, что дорога проходит в горной местности, должна составлять 40 км/час; на трудных участках – 30 км/час;
- число полос движения – 2;
- ширина полосы движения – 3,0 м;
- ширина дорожной одежды – 7,0 м;

- кромочная полоса, укрепляемая по типу дорожной одежды на основной дороге – 0,5 м;
- ширина обочины – 2,0 м;
- ширина земляного полотна – 10,0 м.

Во время полевых изыскательских работ были проведены обследования существующего земляного полотна, дорожной одежды и искусственных сооружений.

Земляное полотно дороги возведено из боковых притрассовых резервов за исключением в местах подхода к искусственным сооружениям, а также в местах, где дорога проходит по селу и частично в горной местности. В этих местах земляное полотно устраивалось из привозного грунта из внетрассовых резервов. Грунт земляного полотна: супесь гравелистая, суглинок гравелистый и легкий пылеватый, крупнообломочный галечниковый грунт.

До 3-го км дорожная одежда представляет собой покрытие из холодной асфальтобетонной смеси, уложенной на основание из гравийно-щебеночной смеси с песчаным заполнением и из гравийно-песчаной смеси. Грунты земляного полотна с повышенной влжаностью в зимний период склонны к морозному пучению и при оттаивании к просадкам.

На участке до 3-го км дороги присутствуют все виды дефектов дорожного покрытия: ямочность, кромочность, выбоины. От 3-го км и до конца трассы дорожная одежда отсутствует.

Главной причиной разрушения дороги и ее искусственных сооружений является очень долгий срок эксплуатации без капитального ремонта.

Природно-климатические условия участка строительства:

В соответствии с положением СНиП РК 3.03-09-2006 район проведения ремонтных работ относится к IV дорожно-климатической зоне. Среднегодовая температура воздуха составляет +6,1° С. Наиболее холодный месяц в году – январь со средней температурой минус 13,2° С. Наиболее жаркий месяц – июль со средней температурой + 23,0° С.

Климат района резкоконтинентальный с большой амплитудой колебания температуры воздуха. Абсолютный максимум температуры воздуха +42° С, абсолютный минимум зафиксирован -49° С.

Глубина снежного покрова составляет 55 см, годовое количество осадков – 278 мм.

Инженерно-геологические и гидрологические условия

В геологическом отношении принимают участие скальные породы представленные гранодиоритами и сланцами, которые выходят на дневную поверхность или перекрыты покровными отложениями четвертичного возраста. Покровные отложения сложенные супесями, песками, щебенистыми, галечниковыми и гравийными грунтами. На равнинных участках трассы грунтовые воды вскрыты на глубине 0,8-2,2 м. Водовмещающими породами являются гравийно- галечниковые грунты с супесчаным заполнителем. Грунты не засоленные.

Нормативная глубина промерзания грунтов по СНиП 2.02.01-83 составляет для суглинков и глин – 145см, супеси, песков мелких пылеватых – 177 см, для крупнообломочных грунтов – 215 см.

Рельеф местности в районе проектируемой дороги горный, всхолмленный. Гидрографическая сеть представлена рекой Малый Баскан. Река имеет четко выраженную долину, берет начало на южном склоне Джунгарского Алатау. При выходе в Алакольскую впадину река теряет часть стока на инфильтрацию и испарение. Половодье на реке начинается в апреле-мае месяце. На своем пути трасса дороги пересекает ряд суходолов, вода в которых течет в весенне-осенний период.

Сейсмичность района – 8 баллов.

6.2. Описание принятых проектных решений

6.2.1. Конструктивные решения

Трасса проектируемой дороги проходит в основном по существующей дороге. Всего на трассе намечено 114 углов поворота различной величины, на которых разбиты кривые с радиусами от 15 м до 5000 м. На кривых радиусом менее 2000 м

запроектирован односкатный профиль (вираж) для обеспечения расчетной скорости движения автотранспорта.

Продольный профиль автодороги запроектирован в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006 с применением программы «CREDO». Максимальный уклон при этом составляет 110‰.

В рабочем проекте приняты следующие типы земляного полотна:

- тип 1 – насыпи высотой до трех метров с крутизной откосов 1:3;
- тип 2 – насыпи высотой от трех до шести метров с крутизной откосов 1:1,5;
- тип 3 – насыпи высотой от шести до двенадцати метров с переменной крутизной откосов 1:1,5 и 1:1,75;
- тип 4 – выемки глубиной до 1,0 м с крутизной откосов 1:3.

В соответствии с заданием на проектирование в проекте рассматривалась дорожная одежда усовершенствованного облегченного типа, соответствующая дорогам IV технической категории. Расчет конструкции приведен согласно СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» под нагрузку А1. За расчетный период принят срок службы дорожной одежды – 16 лет.

Рассмотрена следующая конструкция дорожной одежды:

- подстилающим слоем принята естественная гравийно-песчаная смесь толщиной слоя 15 см;
- основание устраивается из гравийно-щебеночной песчаной смеси, толщина слоя 15 см;
- в верхнем слое основания укладывается горячий черный щебень, приготовленный на вязком битуме марки БНД 60/90, укладываемый слоем 8 см;
- покрытие выполнено из мелкозернистой холодной асфальтобетонной смеси толщиной слоя 5 см.

При расчете конструкция дорожной одежды проверена по трем критериям: упругому прогибу всей конструкции, сопротивлению сдвигу в грунте и подстилающем слое, растяжению при изгибе в верхних слоях.

Искусственные сооружения

Проектируемая дорога на всем протяжении пересекает 31 лог со сложившимся водотоком и одну речку (приток р. Малый Баскан). На всех логах и речке построены водопропускные сооружения. Все сооружения справляются с пропуском паводковых вод, но находятся в неудовлетворительном состоянии. Проектом предусмотрен частичный ремонт существующих сооружений и частично полная замена. Всего по дороге предусмотрено отремонтировать и перестроить 32 искусственных сооружения, из них: 23 трубы диаметром 1,0 м, 4 – диаметром 1,5 м, 2 двухочковые трубы диаметром 1,0 м, одну прямоугольную двухочковую трубу отверстием 2х2 м, одну трубу диаметром 0,5 м и один малый мост. Отверстия труб определены гидравлическими расчетами при условии безнапорного режима работы.

Дорожные устройства и обстановка дороги

Для информирования водителей об условиях движения и обеспечения безопасности движения на дороге предусмотрена установка дорожных знаков и устройство дорожной разметки. Дорожные знаки выполнены по ГОСТ 10807 и имеют светоотражающую поверхность. Разметка проезжей части выполнена дорожной эмалью.

Для обеспечения видимости внешнего края обочин в темное время суток и при неблагоприятных метеорологических условиях на подходах к искусственным сооружениям, на криволинейных участках, а также на сопряжениях кривых съездов и примыканиях предусмотрена установка направляющих сигнальных столбиков. Установка столбиков производится по ГОСТ 23457. На подходах к мостам по 20 м предусмотрена установка металлического барьерного ограждения на металлических стойках. Конструкция барьерного ограждения принята по типовому проекту 503-0-17.

На опасных участках, где высота насыпи превышает 3 метра проектом предусмотрено устройство металлического барьерного ограждения.

6.2.2. Охрана окружающей среды

Работы по капитальному ремонту не создают каких-либо новых постоянных источников загрязнения окружающей среды или отрицательно влияющих на окружающую среду.

Создание благоприятных условий для движущегося транспорта без вынужденных торможений и остановок будет способствовать равномерному движению с постоянными скоростями, что, в свою очередь, обеспечит уменьшение выбросов вредных веществ, их накоплению вдоль дороги и снижению уровня шума вдоль дороги.

Для снижения пылевого загрязнения воздуха при выполнении дорожных работ предусмотрено их увлажнение.

6.2.3. Техника безопасности

Проект выполнен в соответствии с требованиями СНиП РК 1.03-05-2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве».

Основные организационные мероприятия по технике безопасности будут направлены на создание безопасных условий труда при капитальном ремонте дороги.

При производстве работ, погрузке и разгрузке сыпучих пылеобразующих материалов, битума должны применяться индивидуальные средства защиты по действующим отраслевым нормам.

Общие санитарные мероприятия включают:

- предварительный медицинский осмотр персонала (принимаемого на работу);
- снабжение рабочих индивидуальными медицинскими пакетами и спецодеждой;
- обеспечение питьевой водой, а также специальными бочками, термосами и флягами для воды.

Питьевая вода будет привозиться из действующих водоисточников ближайших населенных пунктов.

Для оказания первой медицинской помощи на рабочих местах предусматривается наличие аптечек с комплектом медикаментов.

Ответственность за соблюдением требований техники безопасности возлагается на администрацию участка и линейный инженерно-технический персонал.

6.2.4. Организация строительства

Район строительства по наличию кадров, предприятий стройиндустрии, автомобильных дорог относится к освоенному.

Доставка грузов к месту строительства осуществляется автотранспортом. Асфальтобетонные смеси для покрытия и черный щебень для устройства основания дорожной одежды, щебень и песок планируется доставлять из г.Саркан, расположенного в 20 км от проектируемого объекта. Для отсыпки земляного полотна дренирующий грунт конусов и призм будут использоваться грунты, получаемые при рекультивации бесхозных выработок. Железобетонные изделия для искусственных сооружений, обстановки дороги доставляются из г. Алматы АО «АЗМК». Вода для технических нужд – из реки Малый Баскан.

Объемы основных строительно-монтажных работ и потребность в основных строительных материалах, механизмах и транспортных средствах определена на основании рабочих чертежей. Основные строительно-монтажные работы будут выполняться строительно-монтажной организацией, определяемой по результатам тендера.

Согласно СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» Часть II Отдел II «Транспортное строительство», раздел 4. «Дорожное хозяйство» срок продолжительности капитального ремонтаавтомобильной дороги IV категории протяженностью 16,5 км, составит 10,5 месяца, в том числе подготовительный период 1 месяц.

6.2.5. Сметная документация

Сметная документация составлена в соответствии со СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство», СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной

стоимости строительства в Республике Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок на строительные работы СН РК 8.02-05-2002, на монтаж оборудования СН РК 8.02-06-2002, на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, книги 1-5 с изменениями и дополнениями, выпуск 1-11.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 4.2.3) по выпуску сметной документации в базовых ценах 2001 года, территориальный район принят 4.1.

Накладные расходы приняты от заработной платы рабочих по видам строительных и монтажных работ согласно СН РК 8.02-02-2002 приложение №1.

Ненормируемые и непредвиденные затраты приняты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов согласно СН РК 8.02-02-2002.

Затраты на строительство временных зданий и сооружений приняты согласно СН РК 8.02-09-2002 «Сборник сметных норм затрат на строительство временных зданий и сооружений».

Дополнительные затраты:

- при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время определены на основании СН РК 8.02-07-2002 «Сборник сметных норм дополнительных затрат при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время» (НДЗ 2001);
- дополнительные отпуска и выслуга лет по СН РК 8.02-02-2002.

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход к текущей сметной стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного на 2012 год в соответствии со статьей 9 подпункт 4) Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24.11.2011 года № 496-IV ЗРК (с изменениями от 13.02.2012 года):

- 2012 год - 1618 тенге.

Налоги, сборы, обязательные платежи начислены в размере 2% согласно действующего законодательства.

Налог на добавленную стоимость (НДС) учтён в размере 12%, установленный законодательством Республики Казахстан от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учётом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений

Рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Екиаша-Аманбоктер» км 0+16,5 Сарканского района Алматинской области» разработан на основании действующих строительных норм и правил, задания на проектирование от заказчика.

Состав и комплектность представленного рабочего проекта соответствуют требованиям СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство предприятий, зданий и сооружений».

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

По конструктивным решениям:

1) На чертежах, на поперечном сечении трубы изменен бетонный фундамент на подушку из гравийно-песчаной смеси.
2) Чертежи дополнены отметками лотка трубы по оси дороги.
3) В таблице объемов работ исправлено количество лекальных блоков фундамента.
4) Оклеечная гидроизоляция тела трубы включена в таблицу объемов работ.
5) Объем каменной наброски на выходе из трубы исправлен с 1,65 м^3 на 58 м^3.
6) Толщина слоя из черного щебня в конструкции дорожной одежды принята 8 см вместо 6 см. Выполнено требование СНиП РК 3.03-09-2006, табл. 8.2.1.
7) Из ведомости объемов работ исключена обратная засыпка грунта в котлован при демонтаже железобетонных труб.
8) Из ведомости объемов работ исключена работа бульдозера при послойном уплотнении грунта в насыпи.

9) Работы по снятию растительного грунта с откосов насыпи исключены из ведомости объемов работ. Данного грунта на откосах земляного полотна нет.
10) В ведомости объемов работ и рабочих чертежах откорректирована толщина укрепления обочин гравийно-песчаной смесью.
11) Обочины на примыканиях укрепляются гравийно-песчаной смесью толщиной 10 см и включены в объемы работ.
12) Из пояснительной записки исключен раздел 3.5. «Техника безопасности и охрана труда», приведенный дважды.

По сметной документации:

1) Откорректированы затраты на технический надзор согласно Приложения 13 РДС РК 1.03-02-2010 «Положение о заказчике-застройщике».
2) Сметный расчет стоимости строительства:
   - исключены затраты на разъездной характер работ (принятые необоснованно).
3) Откорректированы в соответствии с проектным решением:
   - ведомость объемов работ;
   - объёмы асфальтовых планок;
   - площади добавки укрепления дна русла монолитным бетоном.
4) Откорректированы в связи с изменением проектного решения:
   - объёмы: устройства дорожных насыпей из грунта, полива водой уплотняемого грунта, каменной наброски;
   - площади укрепления дна русла монолитным бетоном;
   - количество бетонных упоров при укреплении земляного полотна.
5) Замена расценок согласно нормативам:
   - стоимость сборных железобетонных конструкций: лекальных блоков, круглых звеньев, портальных стенок, откосных стенок;
   - посев многолетних трав на откосах насыпи механизированным способом, разравнивание грунта в кавальерах, устройство покрытий из черного щебня, разработка грунта 2 группы с погрузкой на автомобили-самосвалы, засыпка вручную траншей грунтом;
   - устройство: присыпных берм, песчаного основания под фундаменты.
6) Исключены в соответствии с проектным решением:
   - учтенная дважды: стоимость металлоконструкций парапетных ограждений, конопатка швов паклей.
8) Дополнены в соответствии с проектным решением:
   - грубая планировка верха земляного полотна, доуплотнение верха существующего земляного полотна пневмотрамбовками, устройство асфальтовых планок, устройство обмазочной и оклеечной гидроизоляции железобетонных труб.
9) Изменение года реализации строительства с 2012-2013 годов на 2012 год.
10) Откорректированы затраты на экспертизу проекта согласно расчета в соответствии с Приказом №36 от 26.04.2006г. РГП «Госэкспертиза».

Общее уменьшение сметной стоимости строительства в текущих ценах в результате корректировки составило 88,230 млн. тенге.

7.3. В результате внесённых изменений и дополнений сформированы следующие технико-экономические показатели по рабочему проекту:

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерен.	Показатели		Примечн (+увелич. - уменьш.)
			Заявлённые до экспертизы	Рекомендуем. к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1	Строительная длина (протяженность)	км.	16,5	16,5	-
2	Категория дороги	-	IV	IV	-
3	Количество полос движения	шт.	2	2	-
4	Ширина земляного полотна	м.	10,00	10,00	-
5	Ширина полосы движения	м.	3,00	3,00	-

МЕДАРАЕТАМА

6	Ширина проезжей части	м.	6,00	6,00	-
7	Тип дорожной одежды	-	капитальный	капитальный	-
8	Вид покрытия	-	асфальтобет.	асфальтобет.	-
9	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн.тенге	306,344	278,598	-27,746
	в том числе: СМР	млн.тенге	297,415	274,420	-22,995
	Прочие	млн.тенге	8,929	4,178	-4,751
10	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012 года с МРП 1618	млн.тенге	782,215	693,985	-88,230
	в том числе: СМР	млн.тенге	649,896	572,989	-76,907
	Прочие	млн.тенге	132,319	120,996	-11,323
11	Трудоемкость строительства	тыс. чел/дней	17,65	16,98	-0,67
12	Продолжительность строительства	месяцев	10,5	10,5	-

***Примечание*:** общая сметная стоимость строительства на весь период, согласно расчета общей продолжительности строительства, определена в текущих ценах через индекс изменения МРП, установленного на 2012 год в соответствии со статьей 9 подпункт 4) Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24.11.2011 года № 496-IV ЗРК (с изменениями от 13.02.2012 года).

8. ВЫВОД:

8.1. С учётом внесённых изменений и дополнений, рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Екиаша-Аманбоктер» км 0+16,5 Сарканского района Алматинской области» соответствует требованиям законодательных актов, государственных нормативов и документов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Строительная длина (протяженность)	**16,5 км**
Категория дороги	**IV**
Количество полос движения	**2 шт.**
Ширина земляного полотна	**10,00 м**
Ширина полосы движения	**3,00 м**
Ширина проезжей части	**6,00 м**
Тип дорожной одежды	**капитальный**
Вид покрытия	**асфальтобетон**
Общая сметная стоимость строительства в базовом уровне цен 2001 года	**278,598 млн. тенге**
в том числе:	
- СМР	**274,420 млн. тенге**
Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012 года	**693,985 млн. тенге**
в том числе:	
- СМР	**572,989 млн. тенге**
Продолжительность строительства	**10,5 месяцев.**