КАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ЖАМБЫЛ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН» ПО ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ

БЕКІТЕМІН:

“Мемсараптама” РМК
Жамбыл облысы бойынша филиалының
директоры
_____Ж. Ш. Жұмаділ

«Тараз қаласындағы Қырғызстан шекарасына «оңтүстік айналма» көлік жолы құрылысын салу»
ТЭН бойынша:

2015 жылғы 14 сәуірдегі № 08-0127/15

Қ О Р Ы Т Ы Н Д Ы

ТАПСЫРЫСШЫ:
"Жамбыл облысы әкімдігінің құрылыс, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары Басқармасы" КММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
" Компания "Арыстан - сервис" ЖШС
Тараз қ.

Тараз қаласы

КАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ЖАМБЫЛ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН» ПО ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДАЮ:

Директор
Филиала РГП «Госэкспертиза»
по Жамбылской области
Ж.Ш. Жұмаділ

З А К Л Ю Ч Е Н И Е

№ 08-0127/15 от 14 апреля 2015 г.

по ТЭО:
«Строительство автомобильной дороги «Южный обход» в г. Тараз к границам Кыргызстана»

ЗАКАЗЧИК:
КГУ "Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области"

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО " Компания "Арыстан - сервис"
г.Тараз

город Тараз

1. НАИМЕНОВАНИЕ: технико-экономическое обоснование (ТЭО) «Строительство автомобильной дороги «Южный обход» в г. Тараз к границам Кыргызстана» разработано в 2015 году.

Настоящее заключение выполнено согласно договору №08-0134 от 01 апреля 2015 года, заключенному с ТОО «Компания «Арыстан - сервис» (г. Тараз) по договору №08-24-с от 11.09.2014 г. КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области».

2. ЗАКАЗЧИК: КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области».

3. РАЗРАБОТЧИК: ТОО «Компания «Арыстан - сервис» (г. Тараз), государственная лицензия 09-ГСЛ-ПИР №000801 от 02.02.2007 года, выданная Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства регионального развития Республики Казахстан. Министерства регионального развития Республики Казахстан, категория – II.

Главный инженер проекта – Русин В.С., приказ № 20 от 12.09.2014 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

техническое задание на разработку технико-экономического обоснования «Строительство автомобильной дороги «Южный обход г. Тараз к границам Кыргызстана» от 11.09.2014 года, утвержденное КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области»;

письмо КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» № 07-708 от 30.03.2015 о финансировании строительства объекта по программе 108 «Разработка и корректировка технико-экономического обоснования местных бюджетных инвестиционных проектов и концессионных проектов и проведение его экспертизы, консультативное сопровождение концессионных проектов», подпрограмма 000 и специфике 159 – «Оплата прочих услуг и работ»;

письмо КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» №07-801 от 09.04.2015 года, затраты на возмещение сельхоз потерь не предусматривать;

ведомость источников получения и транспортировки основных строительных материалов, согласованная заказчиком №07-370 от 17.02.2015 года;

акт обследования земельного участка по предоставлению права землепользования на земельный участок для строительства автомобильной дороги, согласованный заинтересованными организациями 29.09.2014 года;

акт обследования пересечений с коммуникациями проектируемой автомобильной дороги, утвержденный КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области», согласованный коммисионно 29.09.2014 года;

письмо РГУ «Таразское городское управление по защите прав потребителей Департамента по защите прав потребителей Жамбылской области Агентство РК по защите прав потребителя» №1121 от 03.03.2015 года, на данный объект заключение не требуется;

инженерно-геологический отчет по ТЭО «Строительство автомобильной дороги «Южный обход г. Тараз к границам Кыргызстана», составленный в 2015 году ТОО «Изыскатель-проект», государственная лицензия ГСЛ № 001227, выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства.

Технические условия:

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

№ 0299 от 16.01.2015 для разработки ТЭО на проектирование пересечений автомобильной дороги с существующим газопроводом и подключение к газораспределительным сетям, выданные АО «КазТрансГазАймак».

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

1. КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» 29.09.2014 года.
2. ЖПФ АО «КазТрансГазАймак» 29.09.2014 года.
3. КГУ «Отдел земельных отношений акимата г. Тараз» 29.04.2014 года.
4. КГУ «Отдел архитектуры и градостроительства акимата г. Тараз» 29.04.2014 года.
5. КГУ «Отдел земельных отношений акимата Жамбылского района» 29.04.2014 года.
6. КГУ «Отдел архитектуры, градостроительства и строительства акимата Жамбылского района» 29.04.2014 года.
7. Руководителем АО «Кегок» 29.04.2014 года.
8. Начальником ЦСЭС 29.04.2014 года.
9. Главным инженером ТГЭС 29.04.2014 года.
10. РГП «КАЗВОДХОЗ» 29.04.2014 года.
11. Начальником производственного участка с. Аса Жамбылского района 29.04.2014 года.
12. Линейной эксплуатационной службой Таразского ЛПУМГ 29.04.2014 года.
13. Заключение № KZ78VDC00035139 от 10.04.2015 года государственной экологической экспертизы по технико-экономическому обоснованию «Строительство автомобильной дороги «Южный обход г. Тараз к границам Кыргызстана», выданное Управлением природных ресурсов и регулирования природопользования акимата Жамбылской области.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

1. Вышеперечисленные исходные данные на проектирование.
2. Том I. Общая пояснительная записка, исходные данные по ТЭО, чертежи, ведомость объемов работ.
3. Том II. Сметная документация.
4. Проект аналог «Строительство автомобильной дороги к туристическому комплексу «Тау самалы» в Жуалынском районе Жамбылской области».
5. Заключение филиала РГП «Госэкспертиза» по Жамбылской области №08-0813/13 от 18.12.2013 года по рабочему проекту «Строительство автомобильной дороги к туристическому комплексу «Тау самалы» в Жуалынском районе Жамбылской области».
6. Раздел. Охрана окружающей среды по ТЭО «Строительство автомобильной дороги «Южный обход г. Тараз к границам Кыргызстана».
7. Прайс-листы, утвержденные заказчиком.

5.4 Цель и назначение объекта, необходимость и целесообразность его строительства

Цель технико-экономического обоснования - предварительно определить материальные и физические затраты на предпроектной стадии для дальнейшего инвестирования денежных средств на республиканском уровне.

Строительство автомобильной дороги необходимо для соединения улицы Айша биби г. Тараз с автомобильной дорогой «Тараз -Утмек-граница Кыргызстана». В связи с расширением зоны действия Еврозийского Таможенного союза, следует ожидать увеличение темпов роста пассажирских и грузовых перевозок в этом направлении.

Строительство дороги улучшит технико-экономические показатели работы

автотранспорта и социально-экономическое развитие района Дальняя Карасу и, прилегающих к городу, поселков Кызылабад, Турксиб, Бесагаш, Гродиково.

6. ПРИНЯТЫЕ РЕШЕНИЯ И ИХ ОБОСНОВАНИЕ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Строительство автомобильной дороги «Южный обход г. Тараз к границе Кыргызстана» ведется в Жамбылской области. Трасса проходит по окраине города Тараза (район Дальняя Карасу), рядом с поселками Кызылабад, Турксиб, Бесагаш и Гродиково, по землям Жамбылского района.

Природно-климатические условия района строительства:

климатический подрайон	- III В;
нормативное значение веса снегового покрова	- 50 кгс/м^2;
нормативное значение ветрового давления	- 73 кгс/м^2;
наиболее холодной пятидневки	- минус 26^0 С;
температура воздуха наиболее холодных суток	- минус 30 °С;
абсолютно минимальная температура воздуха	- минус 41 °С;
абсолютно максимальная температура воздуха	- плюс 44 °С;
сейсмичность площадки	– 8 баллов.

Схема расположения проектируемой автодороги

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Климат района – резко-континентальный, с продолжительным жарким летом и холодной зимой, быстрыми переходами от зимы к лету и коротким весенним периодом, с малым количеством осадков.

В геоморфологическом отношении территория изысканий расположена на озерно-пролювиальной равнине, II надпойменной террасе р. Талас. Рельеф относительно ровный, осложнен врезами дренажных каналов, арыков с береговыми дамбами, неглубокими выемками, траншеями.

По классификации грунтов и физико-механическим свойствам выделено шесть инженерно-геологических элементов: первый – насыпной грунт местами, мощность слоя 0,6-1,7 м; второй –супесь, мощность слоя 0,3 - 8,0 м, сверху покрыт растительным слоем до 0,3 м; третий – суглинок, мощность слоя 08-3,0 м, сверху покрыт растительным слоем до 0,3 м; четвертый – песок пылеватый, мощность слоя 02-2,6 м; пятый – песок средней крупности, мощность слоя 0,6-1,2 м; шестой – галечниковый грунт с песчаным заполнителем, мощность слоя 0,2- 4,0 м.

Расчетное сопротивление для суглинка 200 кПа, для галечника 600 кПа.

Грунты по содержанию водорастворимых сульфатов (SO_4^{2-}=490-620 мг/кг) для бетона марки по водонепроницаемости W4 на портландцементе по ГОСТ 10178-85* являются слабоагрессивными. По содержанию водорастворимых хлоридов (CL^- = 315-385 мг/кг) грунты неагрессивные для железобетонных конструкций.

Подземные воды в период изысканий вскрыты на глубине 0.5-2.5 м от поверхности земли. Участки с низким залеганием подземных вод, 1.8-2.5 м, находятся в районе скважин №22, № 26-29, №36-37, № 44-47. На остальной территории подземные воды залегают на глубине 0.5-1.6 м от поверхности земли. На отдельных участках имеется болотная растительность вдоль дренажных каналов и арыков. Возможно-максимальный УПВ будет находиться на 1.0 м выше вскрытого на период изысканий. С учетом максимального поднятия уровня подземных вод на некоторых участках подземные воды будут выклиниваться на поверхности земли, участки в районе скважин №2-9, №16-21, №23-25, № 30-32, № 51-59.

Нормативная глубина промерзания для суглинка – 79 см, крупнообломочных грунтов – 116 см, супеси, пески мелкие – 96 см, пески средней крупности, крупные – 103 см.

Глубина проникновения нулевой изотермы в грунт составляет: для суглинка – 105 см, крупнообломочных грунтов – 142 см, супеси, пески мелкие – 122 см, пески средней крупности, крупные – 129 см.

Категория грунтов по сейсмическим свойствам – вторая.

6.2 Основные технико-технологические решения

При выборе прокладки трассы автомобильной дороги рассмотрено два варианта.

Оба варианта приняты с учетом вписания наилучших возможных параметров и максимального использования существующих разделов между сельхозугодьями.

Сравнение вариантов по эксплуатационно-техническим показателям.

№№ п/п	Показатели	Варианты		Преимущество варианта	
		I	II	I	II
1	2	3	4	5	6
1	Длина трассы, км	16,096	17,142	+	-
2	Коэффициент удлинения	1,6	1,7	+	-
3	Средняя величина угла поворота	40	55	+	-
4	Минимальный радиус поворота, м	600	600	+	+
5	Обеспечение видимости	обеспечена			

6	Количество пересечений в одном уровне	21	23	+	-
7	Протяжение участков, неблагоприятных для устойчивости земляного полотна, м	-	-	+	+
8	Протяжение участков, проходящих по сельскохозяйственным землям, км	9,856	10,902	+	-
9	Количество труб, шт/м	83	87	+	-

Из таблицы видно, что по эксплуатационно-техническим показателям лучшим является первый вариант дороги, который принят для дальнейшей разработки.

6.3 Проектные решения

6.3.1 Автомобильная дорога

Уровень ответственности - технически сложный II (нормальный).

Интенсивность движения

С развитием экономического и культурного уровня Казахстана и в связи с расширением зоны действия Евразийского Таможенного союза следует ожидать ускоренного увеличения темпов роста пассажирских и грузовых перевозок.

Рассматриваемая автодорога имеет большое народно-хозяйственное значение. Она обеспечивает не только внутрирайонные и межрайонные, но и международные связи Жамбылской области, обеспечивая выход к границе Кыргызстана. В связи с этим изменяется состав транспортного потока в сторону увеличения доли среднего пассажирского и тяжелого грузового транспорта.

Сложившееся размещение и развитие промышленных узлов и центров на территории области обуславливает величину и характер транспортных связей. На долю автомобильного транспорта приходятся перевозки строительных, торгово-снабженческих, сельскохозяйственных грузов, мелких партий промышленного оборудования и пассажирские перевозки.

Общий выявленный объем перевозок на 2015 год составит - 721,1 тыс.тонн.
Средняя грузонапряженность на участке составляет 11606,826 тыс.тн-км.
Структура объема грузоперевозок на 2015 год: промышленные - 139 тыс.т; сельскохозяйственные - 79 тыс.т; строительные - 424 тыс.т; торгово-снабженческие - 33 тыс.т; прочие - 46 тыс.т. Всего: 721 тыс.т.

В перспективе, на период до 2035 года, объем перевозок возрастет, но структура его не изменится.

Интенсивность движения на 2015 год составляет - 3707 авт/сутки. На 2035 год, с учетом прироста, интенсивность составит - 5502 авт/сутки, что соответствует II технической категории.

Принятые технические параметры

В соответствии с требованиями СНиП РК 3.01.01-2008* «Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов», СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги» и заданием на проектирование приняты следующие технические категории дорог:

- в пределах города - транспортно-пешеходная улица районного значения;
- за пределами города – автомобильная дорога II технической категории.

Основные технические нормативы, принятые при проектировании.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Улица районного значения - транспортно-пешеходная

№ п/п	Наименование параметров	Параметры	
		по СНиП РК 3.01-01-2008*	по проекту
1	Категория улицы	улица районного значения - транспортно-пешеходная	улица районного значения - транспортно-пешеходная
2	Тип дорожной одежды	капитальный	капитальный
3	Вид покрытия	асфальтобетонное	асфальтобетонное
4	Расчетная скорость движения, км/час.	70	70
5	Число полос движения, шт.	2-4	3
6	Ширина полосы движения, м.	3,50	3,50
7	Ширина проезжей части, м.	7,0-14,0	10,5
8	Ширина дорожной одежды, м.	7,0-14,0	10,5
9	Поперечный уклон проезжей части, ‰	15	15
10	Наибольший радиус кривых в плане, м	250	250
11	Наибольший продольный уклон проезжей части, ‰	60	12
12	Тротуары шириной, м	2,25	2,25
13	Ширина обочины, м	0,5	0,5

Расчетная скорость движения, наименьшие радиусы кривых в плане, в продольном профиле отвечают требованиям СНиП РК 3.01.01-2008* «Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов».

Автомобильная дорога II технической категории

№ п/п	Наименование параметров	Параметры	
		по СНиП РК 3.03-09-2006*	по проекту
1	Категория улицы	*II-я техническая*	*II-я техническая*
2	Тип дорожной одежды	капитальный	капитальный
3	Вид покрытия	асфальтобетонное	асфальтобетонное
4	Расчетная скорость движения, км/час.	120	120
5	Число полос движения, шт.	2	2
6	Ширина полосы движения, м.	3,75	3,75
7	Ширина проезжей части, м.	7,0-14,0	10,5
8	Ширина дорожной одежды, м.	7,0-14,0	10,5
9	Поперечный уклон проезжей части, ‰	15	15
10	Наименьший радиус кривых в плане, м	800	800
11	Наибольший продольный уклон проезжей части, ‰	40	12
12	Поперечный уклон обочин, ‰	40	40
13	Ширина обочины, м в т. ч. краевой полосы, м	3,75 0,75	3,75 0,75

Расчетная скорость движения, наименьшие радиусы кривых в плане, в продольном

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

профиле отвечают требованиям СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

План

Начало трассы ПК 0+00 принят от недостроенного путепровода через железную дорогу по улице Айша биби. Конец трассы ПК 160+96 примыкание к автомобильной дороге «Тараз-Утмек-граница-Кыргызстана». Протяженность проектируемой автомобильной дороги - 16,096 км.

От ПК 0+00 до ПК 62+40 трасса проходит по существующим поселкам, поэтому предусмотрено устройство тротуаров и 6-ти автобусных остановок с посадочными площадками и автопавильонами. Тротуар от ПК 0+00 до ПК 17+00 и от ПК 29+00 до ПК 62+40 расположен с правой стороны проезжей части, от ПК 17+00 до ПК 29+00 — с левой стороны. На этом участке имеется 3 угла поворота с радиусами 250 м, 300 м и 1000 м.

От ПК 62+40 до ПК 160+96 трасса проложена по сельскохозяйственным угодьям. Количество углов поворота — 8, радиусы 600 м, 800 м и 1000 м. На кривых с радиусами 600 м и 800 м в плане устраиваются виражи с поперечным уклоном 60‰ и переходными кривыми длиной 120 м. Уширения проезжей части на вираже — 0,4 м и 0,5 м выполняются пропорционально расстоянию от начала переходной кривой до начала круговой кривой. На круговой кривой величина уширения постоянная.

Продольный профиль

Продольный профиль выполнен применительно к существующему рельефу местности и параметрам СНиП РК 3.01.01-2008* «Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов» и СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Продольный профиль запроектирован, исходя из обеспечения плавного вписания в рельеф местности и минимальной засыпкой под искусственными сооружениями.
Проектные отметки приняты по оси дороги, исходя из удобства как проектных, так и строительных работ. Максимальный продольный уклон - 12 ‰.

Земляное полотно

Земляное полотно на участке от ПК 0+00 до ПК 62+40 предусмотрено по нормативам СНиП РК3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов».

На участке от ПК 62+40 до ПК 160+96 земляное полотно предусмотрено по нормативам II технической категории в соответствии с указаниями СНиП 3.03.09-2006, раздела 6. «Земляное полотно».

Земляное полотно выполнено из расчета минимального объема земляных масс с учетом использования вытесненных грунтов на площади строительства.

Руководящая отметка возвышения земляного полотна — 1,3 м принята из условия незаносимости дороги снегом (возвышение бровки над расчетным уровнем снегового покрова назначено согласно СНиП 3.03.09 -2006* для дорог II категории — 0,7 м плюс уровень снегового покрова — 0,6 м).

Поперечный профиль земляного полотна представлен типом Т-3 - насыпь высотой до 6 м с заложением откосов 1:1,5, согласно типовому проекту 503-0-48.87 ≪Земляное полотно автомобильных дорог общего пользования≫. Перед устройством земляного полотна предусмотрено снятие растительного слоя толщиной 30 см.

Объемы земляных работ подсчитаны по проектным поперечным профилям с учетом толщины дорожной одежды проезжей части при использовании атоматизированной программы.

Дорожная одежда

Расчет на прочность дорожной одежды произведен на многократную кратковременную нагрузку на одиночную ось – 130 КН (нагрузка группы А3).

Дорожная одежда на основной дороге

– устройство нижнего слоя основания из песчано-гравийной смеси (С-6), толщиной 20 см;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

– устройство верхнего слоя основания из фракционированного щебня, толщиной 12 см, методом заклинки;

– подгрунтовка жидким битумом;

– устройство нижнего слоя покрытия из горячей крупнозернистой асфальтобетонной смеси типа Б марки I, толщиной 7 см, СТ РК 1225-2003;

– подгрунтовка жидким битумом;

– устройство верхнего слоя покрытия из горячей мелкозернистой асфальтобетонной смеси типа Б марки I, толщиной 5 см, СТ РК 1225-2003.

По краям дороги предусмотрено устройство бордюров БР 100.30.15.

Дорожная одежда на тротуаре

– покрытие из горячей мелкозернистой асфальтобетонной смеси типа Б марки I, толщиной 4 см, СТ РК 1225-2003;

– устройство основания из песчано-гравийной смеси (С-6), толщиной 15 см.

По краям тротуаров предусмотрено устройство поребриков БР 100.20.8.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Водоотвод предусмотрен посредством поперечных и продольных уклонов проезжей части.

Примыкания и пересечения в одном уровне

Пересечения и примыкания с автомобильной дорогой обеспечивают максимальную безопасность и удобство движения. В ТЭО предусмотрено 19 пересечений и примыканий с полевыми дорогами, 1 пересечение типа 2-Б-1 на ПК 62+54 с автомобильной дорогой «Тараз-Бесагаш-граница Кыргызстана» и одно примыкание типа 2-Б-2 на ПК 160+96 к автомобильной дороге «Тараз-Утмек-граница Кыргызстана».

Покрытие предусмотрено по типу основной дороги.

Автобусные остановки

Проектом предусмотрены автобусные остановки— 6 шт, с автопавильонами.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Для организации движения, обеспечения безопасности, предусмотрена установка дорожных знаков в соответствии с СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия».

Расстановка знаков произведена из условия обеспечения их видимости и исключения возможности повреждения транспортными средствами, в соответствии с СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

Типоразмер знаков – назначен исходя из условий применения. Установка дорожных знаков предусмотрена на металлических стойках. Разметка проезжей части выполнена согласно СТ РК 1412-2010 .

6.3.2 Искусственные сооружения

Водопропускные трубы

Трассу автомобильной дороги пересекают пониженные места, дренажные каналы и поливные арыки, на которых необходимо устраивать искусственные сооружения. Предусмотрено устройство железобетонных труб диаметром 1,0 м — 64 шт., диаметром 2х1,5 м — 18 шт и отверстием 2х4,0х2,5 м — 1 шт.

Трубы запроектированы согласно Серии 3.501.1-144 и в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги» и СНиП 2.05-03-84* «Мосты и трубы».

6.4 Инженерные сети

Пересечения с ЛЭП и линиями связи

По трассе имеются 4 пересечения с линиями связи, на которых не предусмотрены никакие работы, и 16 пересечений с ЛЭП 10 кВ, на 10-ти из них предусмотрена замена

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

столбов на повышенные. На пересечениях с ЛЭП 35 кВ, 220 кВ и 300 кВ работы не предусмотрены.

Пересечение с газопроводом

Трасса пересекает 4 линии газопровода. Предусмотрена замена существующих труб газопровода с устройством защитного футляра из полиэтиленовых труб, согласно техническим условиям и требованиям СН РК 4.03-01-2011 «Газораспределительные системы».

6.5 Организация строительства

Раздел «Организация строительства» разработан на основании чертежей, в соответствии с требованиями СН РК 1.03-00-2011 "Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений".

Нормативная продолжительность строительства определена согласно СНиП РК 1.04.03-2008, часть 1,2 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, здания и сооружений» и составляет 18,4 месяцев при параллельном строительстве, в том числе подготовительный период 1,0 месяц. Искусственные сооружения и пересечения выполняются параллельно основной дороги.

На основании ПОС и технического задания на разработку ТЭО начало строительства в 2017 году.

6.6 Охрана окружающей среды

Раздел охраны окружающей среды выполнен в целях определения экологических и иных последствий вариантов принимаемых управленческих и хозяйственных решений, разработки рекомендаций по оздоровлению окружающей среды, предотвращению уничтожения, деградации, повреждения и истощения естественных экологических систем и природных ресурсов.

Атмосферный воздух

Атмосферный воздух является одним из главных и значительных компонентов окружающей среды. Особое место занимает защита атмосферного воздуха от загрязнения.

При выполнении строительно-монтажных работ будет задействовано 12 источников загрязнения воздушного бассейна, которые являются неорганизованными и несут временный характер.

Источниками выделения загрязняющих веществ в атмосферу в ходе строительства являются:

земляные работы (пыль неорганическая);

электросварочные работы (оксиды железа, марганец и его соединения, фтористые и газообразные соединения);

покрасочные работы (ксилол, бенз(а)пирен, спирт-н-бутиловый, спирт этиловый, др.);

сжигание дизтоплива автотранспортом (продукты неполного сгорания топлива).

В период эксплуатации источниками загрязнения являются шкафные регуляторные пункты. Выбросы осуществляются при неплотных фланцевых соединениях при испытаниях и ремонтных работах.

Предусмотрены меры, предотвращающие выбросы: проверка уплотнений в соединениях, регулярный контроль и осмотр оборудования.

Физические воздействия

К физическим факторам, действующим на урбанизированных территориях, относятся шум, а также искусственные физические поля (вибрационные, электромагнитные).

Шум

Воздействие в ходе строительства будут оказывать стационарные источники шума (грузовые дворы) и мобильные источники (потоки автомобильного транспорта).

Указаны мероприятия по обеспечению акустического комфорта: снижение шума в источнике, снижение вибрационного шума на пути его распространения от источника, создание буферной зоны между автомобильной дорогой и жилой застройкой.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

При строительно-монтажных работах воздействие производственного шума кратковременное, возможно в течение непродолжительного периода строительных работ и будет иметь место в дневные часы.

При выполнении предусмотренных проектом технологических решений и мероприятий по защите уровень шума на строительных площадках не превысит допустимых санитарных норм Республики Казахстан.

Подземные воды

Грунтовые воды – на период изысканий вскрыты на глубине 0.5-2.5 м.

Учитывая технологию ведения производства работ, отрицательное воздействие на окружающую среду и подземных вод представляется маловероятным.

Воздействие на грунтовые, подземные воды - отсутствует.

Оценка воздействия на почву

По данным лабораторных исследований грунты на исследованной территории не засолены, коррозийная активность – слабоагрессивные.

Снятый грунт предусмотрено складировать на хранение в отвале с целью дальнейшего использования при благоустройстве и озеленении населенного пункта.

Воздействие на почву будет кратковременным и осуществляться только в период проведения строительных работ.

Воздействие на существующее состояние почв – незначительное.

Отходы производства и потребления

В процессе строительства образуются различные виды отходов, временное хранение и транспортировка которых могут стать потенциальными источниками воздействия на различные компоненты окружающей среды: твердые бытовые отходы; металлолом, огарки сварочных электродов, строительный мусор, жестяные банки из-под краски.

Мероприятия по снижению воздействия отходов производства на окружающую среду включают в себя решения по организации строительных работ: сбор, хранение, транспортировка всех видов планируемых отходов.

При правильном расположении временных накопителей отходов, а также при своевременном вывозе отходов на свалку хранения и утилизации их воздействие на окружающую среду будет незначительным.

Воздействие на растительный покров

На территории расположения дороги преобладает растительность, характерная для данного региона Жамбылской области.

Особо охраняемых, редких и исчезающих видов растений в зоне влияния объекта нет.

Строительство дороги не оказывает существенного влияние на благоприятное состояние растительного покрова.

В принятой шкале оценок, воздействие растительность района при реализации проектных решений будет выражаться в следующем:

Масштаб воздействия - локальный;

Временный аспект – постоянно.

Воздействие на животный мир

В принятой шкале оценок, воздействие на животный мир района выражается в следующем:

масштаб воздействия - слабое;

временный аспект - постоянно;

интенсивность воздействия - незначительное.

Выводы

Воздействие на атмосферный воздух оценивается, как среднее.

Воздействие на животный и растительный мир оценивается, как слабое.

Воздействие на водные ресурсы - незначительное.

Воздействие на существующее состояние почв - незначительное.

Предусмотренные мероприятия по охране окружающей среды снизят воздействия на окружающую среду.

Согласно заключению государственной экологической экспертизы № KZ78VDC00035139 от 10.04.2015 года при соблюдении всех требований проведения

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

работ, объект не нарушит существующего экологического равновесия, не вызовет необратимых процессов в природе, отрицательное воздействие на здоровье населения будет минимальным.

6.7 Маркетинговый раздел

В условиях недостаточного количества автодорог с твердым покрытием наблюдается удорожание транспортных издержек, увеличение стоимости перевозок на 20-25%. Средняя скорость движения составляет 30 км/час. Недооценка автомобильных дорог в экономике районов Жамбылской области является одной из причин экономических трудностей. Экономия средств на дорожные работы оборачивается убытками пользователей дорог.

Вышеперечисленные факты убедительно свидетельствуют об определенной напряженности в социальной сфере района осуществления проекта. Проект будет иметь положительное влияние на увеличение занятости населения, снижения уровня безработицы на период строительства и эксплуатации объекта, уменьшение стоимости перевозок, а так же повышение социально-экономического развитие района.

6.8 Институциональный раздел

По утвержденному ТЭО должен быть разработан рабочий проект на строительство дороги с последующим этапом объявления конкурса и определением победителя для реализации данного проекта (строительство автодороги).

6.9 Финансово-экономический раздел

Финансовый раздел

Экономический анализ проекта предпринимается с целью сравнения затрат и выгод альтернативных вариантов проекта.

Эффективность проекта в целом оценивается с целью выявления потенциальной привлекательности проекта для возможных участников и поисков источников финансирования. Экономический анализ включает в себя общественную и коммерческую эффективность.

Общая эффективность учитывает специально экономические последствия осуществления проекта для общества в целом. Коммерческая эффективность учитывает финансовые последствия проекта для участников с учетом того, что он производит все затраты и пользуется всеми результатами.

Данный объект не является коммерческим, напрямую не влияет на производство валового продукта региона, является чисто социально ориентированным проектом.

Финансирование проекта осуществляется из госбюджета, а текущее финансовое состояние участников проекта определяется в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Финансовые риски:

- не целевое использование средств выделенных на реализацию проекта;
- завышение стоимости средств, выделенных на реализацию проекта;
- форс-мажорные обстоятельства.

Снижению финансовых рисков:

- учет и контроль за средствами, выделяемыми на реализацию проекта;
- анализ рынка и цен на товары, работы и услуги, закупаемые в рамках реализации проекта.

Экономический раздел

Эффективность инвестиций включает оценку экономической эффективности инвестиций. Эффективность подтверждается экономическим расчетом, который в данном объекте делать не требуется (см. СП РК 1.02-21-2007), так как строительство автомобильной дороги не является объектом производственного назначения и, соответственно, доходным.

Учитывая что данным ТЭО решаются вопросы улучшения технико-экономических показателей работы автотранспорта и социально-экономическое развитие района

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Дальняя Карасу и прилегающих к городу поселков Кызылабад, Турксиб, Бесагаш, Гродиково – вопрос экономической выгоды проекта не уместен.

6.10 Сметная документация

Сметная документация на стадии ТЭО составлена на основании СП РК 1.02-21-2007 «Правила разработки, согласования, утверждения и состав технико - экономических обоснований на строительство», СН РК 8.02-01-2002 «Порядок определения расчетной стоимости строительства на стадии технико-экономического обоснования», СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок принятых технико-экономических обоснований.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 5.3.1) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно - индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года, и согласно пунктов 2,1 и 5.1 СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

При составлении смет использованы:

1. Территориальный район – 7, зона – 1.
2. Сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-19.
3. Сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002) , с учетом изменений и дополнений выпуски 1-11.
4. Сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002) , с учетом изменений и дополнений выпуски 1-10.
5. Сборники сметных норм затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-2004).
6. Сборник сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-14.
7. Сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002).
8. Перечень оборудования, материалов, изделий с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденные заказчиком (администратором бюджетной программы) от 13 июля 2011 года, согласно пункту 9.3.14 СН РК 1.02-03-2011, пунктам 4.3.5 и 4.3.8 СН РК 8.02-02-2002.
9. Проект аналог «Строительство автомобильной дороги к туристическому комплексу «Тау самалы» в Жуалынском районе Жамбылской области».
10. В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

- накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы по приложению № 1 к СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан»;
- ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6 % (СН РК 8.02-02-2002);
- средства на временные здания и сооружения (СН РК 8.02-09-2002);
- дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 2;
- затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет (СН РК 8.02-02-2002).

11. В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход к текущей и прогнозной расчетной стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2015, 2017-2018 годы согласно изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24 ноября 2011 года № 496-IV, на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу №8 заседания РБК от 04 апреля 2012 года.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

12. Налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%.

13. Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от расчетной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

6.11 Социальный раздел

Недооценка роли автомобильных дорог и улиц в экономике области, торможение в развитии дорожной сети, явились одной из причин экономических трудностей негативных социальных процессов в обществе. Из-за недостаточного развития сети благоустроенных дорог и бездорожья в сельской местности ежегодные не производственные затраты и потери только в агропромышленном комплексе составляют многие миллионы тенге.

Положительное влияние проекта – увеличение занятости населения, снижение уровня безработицы, повышения доходов населения. На первой стадии строительства потребуется большое количество работников, но это будет носить временный характер, ограниченный сроком строительства. В то время, как занятость на втором этапе будет носить постоянный характер, при чем не исключается возможность последовательного привлечения к труду работников в течение обеих этапов. Это обстоятельство особенно важно для местного населения. На первом этапе потребуются специалисты с высшим и средним специальным образованием для работы, как непосредственно в офисе, так и на линии. Это в первую очередь: дорожники, мостовики, строители, специалисты по строительным материалам, механики, экономисты, финансисты, бухгалтера. Возникает потребность в высококвалифицированных рабочих - механизаторах для работы на современной дорожно-строительной технике, такой как асфальтоукладчики, катки, экскаваторы, автогрейдеры. Специалисты такого профиля и требуемой квалификации в регионе строительства отсутствуют, что заставит подрядчиков или полностью привезти механизаторов или ограничится привлечением только конструкторов и организовать обучение рабочих из числа местного персонала.

Дорожное строительство связано с объемами перевозки грузов автомобильным транспортом, погрузо-разгрузочными работами. Значит, потребуются водители, крановщики, стропальщики, вспомогательные рабочие. Строительство искусственных сооружений потребует рабочих, умеющих вязать арматуру, приготовить и уложить бетон, установить опалубку. Что касается не квалифицированной рабочей силы, то никаких проблем с ее привлечением на месте не будет. Это послужит эффективным средством снижения безработицы. На втором этапе, связанным с содержанием и текущим ремонтом объекта, будет задействован, как внешний, так и внутрифирменный рынки труда. Прежде всего, если содержание дороги будет поручено организации, осуществившей строительство, то движение рабочей силы будет происходить с необходимостью освоения смежных профессий.

Кроме повышения занятости населения социальные проблемы включают в себя вопросы общего уровня жизни населения, здравоохранения, образования и свободного времени людей.

К числу наиболее значимых социальных последствий повышения технического уровня улиц и дорог можно отнести:

- сокращение затрат на транспортные перевозки и сокращение времени перевозок;
- содействие освоению и развитию новых территорий;
- развитию межобластных и межгосударственных связей и торговли;
- повышение культурного уровня жизни населения;
- сокращение числа погибших и раненных в дорожно-транспортных происшествиях;
- сокращения смертности в районах бездорожья из-за несвоевременного оказания помощи;
- сокращение шумовых воздействий и эмиссии вредных веществ;
- снижение отрицательных последствий чрезвычайных ситуаций и укрепление

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

обороноспособности.

Предполагаемые меры по снижению рисков позволит снизить предполагаемые технические риски.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых решений

Состав и комплектность ТЭО соответствуют требованиям:

СП РК 1.02-21-2007 «Правила разработки, согласования, утверждения и состав технико - экономических обоснований на строительство»;

СНиП РК 3.01.01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов»;

СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Содержание и состав сметной документации не противоречат требованиям СН РК 8.02-01-2002 «Порядок определения расчетной стоимости строительства на стадии технико-экономического обоснования», СН РК 8.02-02-2002 "Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан".

Исходные данные содержат все необходимые данные для разработки ТЭО, материалы инженерных изысканий даны в полном объеме.

Принятые решения с учетом внесения изменений по п. 7.2 соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной, экологической, противопожарной, производственной безопасности, обеспечивают надежную работу сетей газоснабжения.

7.2 Дополнения по исходно-разрешительным документам и изменения, внесенные технико-экономическое обоснование в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Жамбылской области в ТЭО «Строительство автомобильной дороги «Южный обход г. Тараз к границам Кыргызстана» внесены следующие изменения и дополнения:

Техническая часть

1. Представлены инженерно-геологические изыскания.
2. Представлено экологическое заключение на ТЭО.
3. Указан источник, из которого производится финансирование объекта.
4. Предусмотрены согласования с заинтересованными организациями на стадии ТЭО.
5. Представлена ведомость доставки материала и карьеры, согласованная заказчиком.
6. Представлены проекты аналоги и заключение экспертизы по данным проектам.
7. Приложен акт обследования мест пересечения с инженерными коммуникациями.

Сметная часть

8. Согласно продолжительности строительства и начала строительства сметная документация пересчитана в прогнозном уровне цен 2017 - 2018 года.
9. Технический надзор принят по приказу №170 от 02.05.2012 года.
10. Разделены затраты на ПИР и экспертные работы.
11. Учтены затрат, потери газа, при замене газопровода на пересечении дороги с газопроводом.
12. Локальные сметы откорректированы в соответствии с проектными решениями и замечаниями экспертизы.

Основные технико-экономические показатели по ТЭО

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Примечание + увеличение - снижение
			заявленные по проекту	рекомендуемые к утверждению	

1	2	3	4	5	6
1	Протяженность дороги в т.ч. в городе, в сельской местности	км	16,096 6,240 9,856	16,096 6,240 9,856	- - -
2	Категория дороги в городе Категория дороги в сельской местности		улица районного значения-транспортно-пешеходная *II-я техническая*	улица районного значения-транспортно-пешеходная *II-я техническая*	- -
3	Число полос движения	шт	2-3	2-3	-
4	Ширина полосы движения	м	3,5-3,75	3,0-3,75	-
5	Ширина проезжей части	м	10,5	10,5	-
6	Тип дорожной одежды		капитальный	капитальный	-
7	Вид покрытия		асфальтобетонное	асфальтобетонное	-
8	Общая расчетная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года, в том числе: СМР, оборудование, прочие	млн. тенге	699,422 689,625 0,017 9,780	787,644 776,316 - 11,328	+ 88,222 + 86,691 - 0,017 + 1,548
9	Общая расчетная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах, в том числе: СМР, оборудование, прочие	млн. тенге	2015, 2017 г.г. 2457,953 2019,223 0,048 438,682	2015, 2017-2018 г.г. 2821,262 2304,486 - 516,776	 + 363,309 + 285,263 - 0,048 + 78,094
	Из них: в текущем уровне цен 2015 года, в прогнозном уровне цен 2017 года, в прогнозном уровне цен 2018 года	млн. тенге		114,280 2141,982 565,000	
10	Продолжительность строительства	мес.	18,4	18,4	-

Примечание:

увеличение сметной стоимости строительства произошло после корректировки рабочего проекта и пересчета сметной документации по замечаниям филиала РГП «Госэкспертиза» по Жамбылской области.

8. ВЫВОДЫ

1. С учётом внесённых изменений и дополнений ТЭО «Строительство автомобильной дороги «Южный обход г. Тараз к границам Кыргызстана» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

протяженность дороги - 16,096 км;

расчетная стоимость строительства

в базовых ценах 2001 г. - 787,644 млн. тенге,
в том числе СМР - 776,316 млн. тенге;
расчетная стоимость строительства
в текущих и прогнозных ценах 2015,2017-2018 г. г. - 2821,262 млн.тенге,
в том числе СМР - 2304,486 млн. тенге;
продолжительность строительства - 18,4 месяца.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов, утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «Компания «Арыстан - сервис» в соответствии с условиями договора от 01. 04. 2015 года №08-0134.

3. Заказчик при приемке документации по технико-экономическому обоснованию от разработчика должен проверить ее на соответствие настоящему экспертному заключению.

4. Заказчику на стадии проектирования рабочего проекта максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

8. ТҰЖЫРЫМ

1. ТЭН «Тараз қаласындағы Қырғызстан шекарасына «оңтүстік айналма» көлік жолы құрылысын салу» жұмыс жобасы сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып Қазақстан Республикасында қолданылатын заң актілері мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен төмендегі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

көшесі ұзындығы, ш - 16,096;
2001 жылғы базалық бағадағы есептік
құны, млн.теңге, - 787,644,
оның ішінде ҚМЖ, млн. теңге - 776,316;
2015,2017-2018 ж. жылдардағы ағымдағы және
болжамдағы бағадағы есептік құны, млн.теңге - 2821,262,
оның ішінде ҚМЖ, млн. теңге - 2304,486;
құрылыстың созылу мерзімі, ай - 18,4.

2. Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына от 01. 04. 2015 ж №08-0134 шарттың талаптарына сәйкес «Компания «Арыстан - сервис» ЖШС кепілдік етеді.

3. Тапсырысшы әзірлеушіден техникалық-экономикалық негіздемелері құжаттамаларын қабылдаған кезде, олардың осы сараптамалық қорытындыға сәйкестігін тексеруге міндетті.

4. Тапсырысшы жұмыс жобасын жобалау кезеңінде, барынша отандық тауар ендірушілерінің жабдықтарын, материалдарын және конструкцияларын пайдалансын.

Директордың орынбасары Ж. Өміралиев

Өндірістік бөлімінің бастығы Ю. Цхай

Сараптау тобының басшысы О. Шелудько

Смета –экономикалық тобының басшысы О. Шелудько

Инженерлік желілері және имараттары
секторының сарапшысы Г. Найденова

Ксерокөшірмесі жарамсыз.