«ОҚО Сарыағаш ауданындағы KXSG-31 «KX-94 Бекбота - Ащыкөл» автомобиль жолын күрделі жөндеу**»**
жұмыс жобасы бойынша

20.11.2018 ж. № ГНҚ-0112/18

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Сарыағаш ауданының жолаушылар көлігі
және автомобиль жолдары бөлімі» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Улмад» ЖШС

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«ОҚО Сарыағаш ауданындағы KXSG-31 «KX-94 Бекбота - Ащыкөл» автомобиль жолын күрделі жөндеу» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Гео Нұр құрылыс» ЖШС-мен берілді.

З А К Л Ю Ч Е Н И Е

№ ГНҚ-0112/18от20.11.2018 г.

по рабочему проекту
«Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31
«автомобильная дорога KX-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском
районе ЮКО**»**

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел пассажирского транспорта и
автомобильных дорог Сарыагашского района»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Улмад»

г. Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога КХ-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО»** выдано ТОО «Гео Нұр құрылыс».

1. Наименование: рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога KX-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО».**

Настоящее заключение выполнено согласно договору №ГНҚ-0016 от 04.10.2018 года на экспертизу рабочего проекта между ТОО «Гео Нұр құрылыс» и ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района» в соответствии с письмом №486 от 14.09.2018 года.

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Улмад». Государственная лицензия №18008151 от 23.04.2018 года. Приложение к лицензии ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Южно-Казахстанской области». Акимат ЮКО от 23.04.2018 года. Категория I.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование, утвержденное руководителем ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района» от 13.03.2018 года;

архитектурно-планировочное задание за № 98 от 16.06.2017 года, выданное ГУ «Отделом архитектуры и градостроительства Сарыагашского района ЮКО»;

постановление акимата Сарыагашского района № 211 от 09.06.2017 года о капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога KX-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО;

постановление акимата Сарыагашского района № 927 от 07.12.2017 года о предоставлении земельного участка на постоянное землепользования капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога KX-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО;

акт на право постоянного землепользования №296109074 от 12.01.2018 года, кадастровый номер №19-296-109-074, выданный Сарыагашским районным земельно кадастровым филиалом;

дефектный акт, утвержденный руководителем ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района» от 20.02.2018 года;

акт технического обследования утвержденный руководителем ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района» от 20.02.2018 года;

акт технического обследования в 2018 году, выполненное ТОО «Улмад» город Шымкент, свидетельство об аккредитации за №00091 от 14.09.2016 года, аттестат эксперта Скрипник Ю.В., № KZ19VJE00018867 от 12.07.2016 года;

отчет об инженерно-геодезических изысканиях заказ №1595, выполненный ТОО «ГЕО-Инженерные Изыскания» в 2018 году. Гослицензия ГСЛ №13010193 от 24.06.2013 года;

топографическая съемка, выполненный ТОО «Улмад» в 2018 году. Гослицензия ГСЛ №000801 от 08.06.2007 года;

письмо ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района» №563 от 02.11.2018 года о том, что финансирование капитального ремонта предусмотрено по программе комплексный и средний ремонт дорог регионального значения и улиц населенных пунктов и начало строительства в 2019 года.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

Рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога КХ-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО» согласован:

с ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района»;

с Сарыагашским РТУ;

с ГКП «Сарыагаш Турмыс»;

с Келеским РЭС;

с акимом сельского округа Жамбыл;

с Абайским газовым хозяйством.

5.3 Перечень документации представленной на экспертизу

Том I. Паспорт проект.

Том II. Общая пояснительная записка.

Том III. Чертежи.

Том I. Ведомость объемов работ.

Том V. Ведомости разбивки трассы.

Том VI. Сметы.

Том VII. Проект организации строительства.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Цель капитального ремонта - развитие транспортной системы Мактааральского района и улучшения экологической обстановки. В результате капитального ремонта улучшится эксплуатационное состояние дороги KXSG-31, способствующее повышению безопасности дорожного движения и эффективности работы автомобильного транспорта.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Ремонтируемая дорога расположена автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога КХ-94 Бекбота- Ащыкол».

Природно-климатические условия:

Климатический подрайон IV-А.

Температура наружного воздуха абсолютная максимальная плюс 47^{0}С, абсолютная минимальная минус 36^{0}С, наиболее холодной пятидневки минус 16^{0}С, среднегодовая плюс 12,6^{0}С.

Среднее количество осадков за год 264 мм.

Максимальная из средних скоростей ветра за январь 4,0 м/сек.

Минимальная из средних скоростей ветра за июль 2,3 м/сек.

Наибольшая скорость ветра 34,0 м/сек.

Нормативная глубина промерзания для супеси, песка пылеватого 0,67 м;

Максимальная глубина промерзания грунтов 1,0 м.

Глубина проникновения 0°С в грунт для супеси, песка пылеватого 0,77 м;

Район по весу снегового покрова - I.

Район по давлению ветра - III.

Район по толщине стенки гололеда – II.

Инженерно-геологические данные

Рельеф трассы автодороги KXSG-31 проходит по предгорной, слабовсхолмленной равнине. Высотные отметки от 223,65 м до 265,02 м.

Грунты, залегающие под дорожной одеждой, до глубины 3,0 м, представлены глинистыми и песчаными грунтами супесью и песком пылеватым.

Супеси лёгкие, песчанистые твёрдые, просадочные, мощностью 0,40-0,60 м Вскрыты также супеси легкие, песчанистые, уплотнённые, непросадочные, мощностью 0,15-0,30 м. Пески пылеватые малой степени водонасыщения, вскрытой мощностью 2,10-2,30 м.

В пределах участка автодороги выделено три инженерно-геологических элемента:

первый ИГЭ - супесь светло-коричневая, макропористая, твердой консистенции, просадочная, мощностью 0,4-0,6 м. Полная мощность просадочной толщи составляет 17,0-18,0 м. Просадка грунта от собственного веса при замачивании составляет 21,5 см. Тип грунтовых условий по просадочности – второй;

второй ИГЭ - песок пылеватый, рыхлый, просадочный, малой степени водонасыщения, вскрытой мощностью 2,1-2,3 м;

третий ИГЭ - супесь уплотнённая, непросадочная, мощностью 0,15-0,30 м.

По результатам химического анализа «водной вытяжки» грунтов, по содержанию легко- и среднерастворимых солей, согласно ГОСТ 25100-2011 (Б.25, Б.26), грунты площадки, до глубины 1,0 м засолены. Величина сухого остатка составляет 0,196-0,274 %. Зона влажности СНиП РК 2.04-03-2002 – сухая.

Степень агрессивного воздействия грунта на бетонные и железобетонные конструкции по содержанию сульфатов в пересчете на ионы SO_4^- для бетона марки W4 по водонепроницаемости на портландцементе по ГОСТ 10178-85 –среднеагрессивные, а для бетона на сульфатостойком портландцементе по ГОСТ 22266-94 - неагрессивные.

Степень агрессивного воздействия грунта на бетонные и железобетонные конструкции по содержанию хлоридов в пересчете на ионы Cl для бетонов на портландцементе, шлакопортландцементе по ГОСТ 10178-85 - неагрессивные, а для сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266-94 - неагрессивные.

Транспортно-экономические особенности района

В соответствии с заданием на проектирование, проектный участок трассы вне населенных пунктов является автомобильной дорогой общего пользования V-й технической категории.

При визуальном наблюдении на автомобильной KXSG-31 «а/д-КХ-94 Бекбота - Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО» на момент обследования отмечен небольшой поток движения транспортных средств. В общем потоке транспортного движения доля грузовых автомобилей составляет порядка 15%, легковых автомобилей – 70%, сельскохозяйственной техники – 15%.

Местоположение автодороги определяет характер транспортного движения на проектируемом участке дороги.

На данный момент, в связи с быстрым ростом населенных пунктов и численности населения, интенсивность имеет тенденцию к значительным изменениям.

Согласно СН РК 3.03-19-2006, рост интенсивности на реконструируемых дорогах, определяется по данным предыдущих лет с учетом прогноза на перспективу по

результатам технико-экономических изысканий. В большинстве усредненных условий развития автомобильных перевозок коэффициент изменения интенсивности движения принимается от 1,02 до 1,05.

Рост интенсивности движения и потребность в транспорте привязаны к экономическому росту.

Важным аспектом прогнозирования роста интенсивности является стабильно устойчивое экономическое развитие региона.

Однако, в связи с небольшой на момент разработки ПСД интенсивности движения на автомобильной дороге KXSG-31, согласно п.6.14 СН РК 3.03-19-2006, расчет дорожной одежды выполнен на общий модуль упругости дорожной одежды 100 МПа. Данное решение подтверждено заданием на проектирование выданным ГУ «Управление ПТ и АД ЮКО».

Существующее состояние объекта

Рассматриваемый участок дороги расположен в населенном пункте Бекбота– Ащыкол, Сарыагашского района. Начало участка – съезд с автомобильной дороги КХ-94 на въезде в населенный пункт Бекбота, конец участка – на выезде из населенного пункта - Ащыкол.

Существующий участок автомобильной дороги, протяженностью 9,7 км – из естественного грунта, отнесен к автомобильной дороге общего пользования V-й технической категории. В геодезическом отношении рассматриваемый участок дороги проходит по предгорной, слабовсхолмленной равнине.

Обследуемая дорога характеризуется следующими параметрами поперечного профиля: ширина проезжей части преимущественно 4,5 м. Покрытие дорожной одежды представлено гравийной подсыпкой и уплотненный супесью, из гравия, гальки, мелких валунов 20 см и песка, толщиной 5-10 см (укатанный галечник). Основание дорожного полотна преимущественно, хорошо окатан, округлой формы, представлен гравием, галькой и мелкими валунами 20 см, до 5 %. Земляное полотно переустраиваемого участка автомобильной дороги KXMR-31 при визуальном осмотре представлено супесью.

На поверхности дорожного покрытия отмечаются единичные выбоины диаметром до 20 см, глубиной до 10 см, местами наблюдаются прогибы полотна автодороги.

Автомобильная дорога проходит по населенному пункту Бекбота- Ащыкол.

6.1 Проектные решения

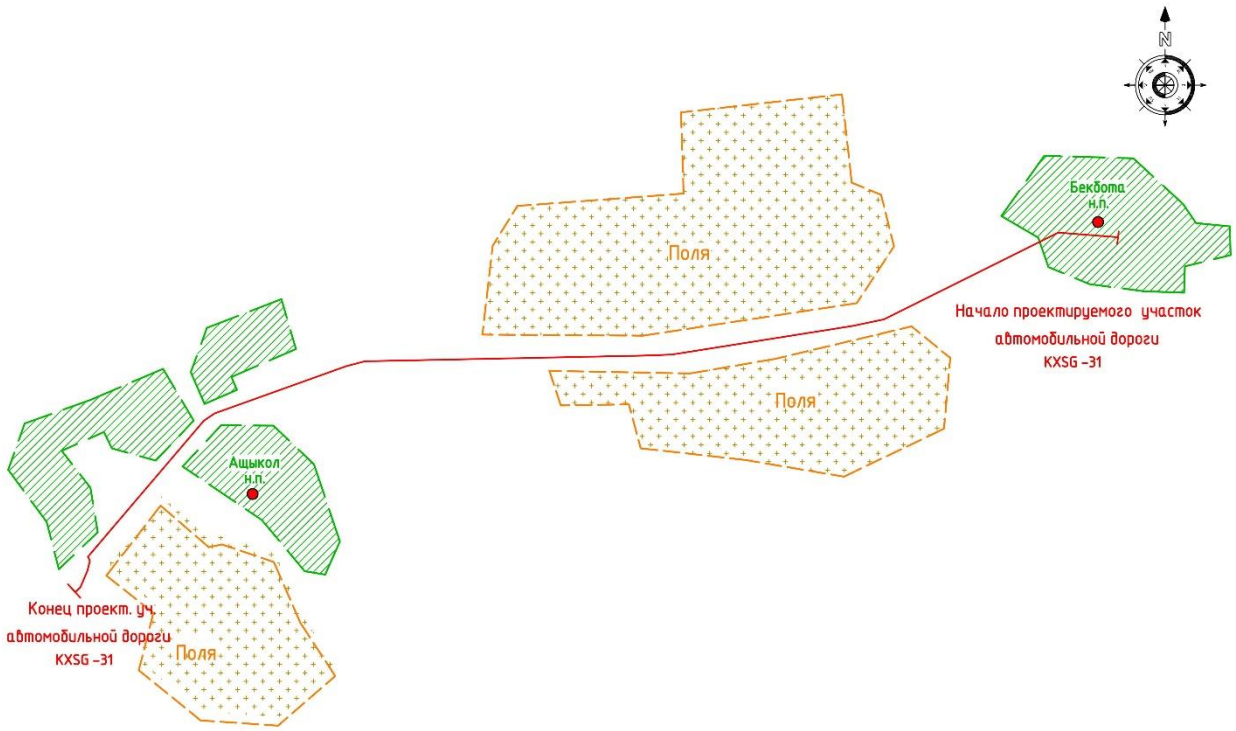
6.1 Генеральный план

Общее направление проектного участка автомобильной дороги KXSG-31 «а/д-КХ-94 Бекбота - Ащыкол» Сарыагашского района ЮКО» с востока на запад. В соответствии с заданием на проектирование ремонтируемая дорога является автомобильной дорогой общего пользования V-й технической категории. Начало участка – км 0, конец участка – 9,7 км. Дорога проходит по полям. Ситуационная схема объекта приведена ниже, на рисунке 1.

Протяженность проектного участка дороги 9,7 км. Трасса участка на всем протяжении имеет 10 углов поворота, состоящий из круговой кривой радиуса: 300 м, 700 м, 800 м, 3000 м, 6000 м, 30000 м, 40000 м, 500000 м. Показатели плана дороги соответствуют требованиям СНиП РК 3.01-01-2008* и СНиП РК 3.03-2006*. Видимость обеспечивается. На всем протяжении проектная ось улицы проходит по существующей проезжей части, с максимальным использованием существующего земляного полотна и рельефа местности. Ось трассы привязана к заложенным опорным пунктам (реперам). Реперам задана условная система координат и высот.

План трассы составлен на основе топографической съемки, выполненной электронным тахеометрам с созданием цифровой модели местности.

Ситуационная схема



Технико-экономические показатели таблица №1

№№ п.п.	Наименование показателя	Ед. изм.	Значение	Примечание
1	2	3	4	5
1	Строительная длина	м	9700	
2	Категория дороги		V	
3	Количество полос движения		1	
4	Ширина земляного полотна	м	8	
5	Ширина проезжей части	м	4,5	
6	Тип дорожной одежды		Облегченный	
7	Вид покрытия		Усовершенст-вованное (крупнозернистый асфальтобетон)	
8	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах годов, в т.ч. СМР.	тыс. тенге	594308,916 484367,340	

9	Нормативная продолжительность строительства	мес.	9	

6.2.1 Строительные решения

Технические параметры дороги

В соответствии с заданием на проектирование проектный участок дороги KXMR-4 относится автомобильной дороге общего пользования V-й технической категории. Параметры для проектирования приняты в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги». Планировка и застройка сельских населенных пунктов».

Технические нормативы

Основные технические нормативы, принятые для проектирования участка автодороги согласно задания на проектирование и согласно СНиП РК 3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» приведены в таблице:

таблица №2

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	По СНиП РК 3.03-09-2006*	Принятые в проекте
1	2	3	4	5
1	Категория дороги		V	
2	Расчетная нагрузка		А1	А1
3	Количество полос движения	шт	1	1
4	Ширина полосы движения	м	4,5	4,5
5	Ширина обочины	м	1,75	1,75
6	Ширина проезжей части	м	4,5	4,5
7	Ширина дорожной одежды	м	4,5	4,5
8	Ширина земляного полотна	м	8,0	8,0
9	Расчетная скорость движения	км/ч	60	60
10	Наибольший продольный уклон	‰	90	64,10
11	Наименьшие радиусы кривых в плане	м	60	300
12	Наименьшие радиусы кривых в продольном профиле: - выпуклых - вогнутых	 м м	 2500 1500	 2500 1500
13	Тип дорожной одежды		Облегченный	Облегченный

Продольный и поперечный профили

Существующий продольный профиль в целом волнообразный, равнинный с плавным подъемом с продольным уклоном порядка 10-40‰. Проектный продольный профиль составлен в условных отметках. Проектные и рабочие отметки относятся к оси дороги с учетом устройства дорожной одежды по верху покрытия. Проектная линия нанесена с учетом климатических, гидрологических и почвенно-грунтовых условий местности и обеспечения снегонезаносимости земляного полотна в соответствии с требованиями норм СНиП РК 3.03-09-2006* и СТ РК 14-13-2005. Проектная линия продольного профиля представлена в виде чередующихся квадратных парабол разной кривизны с прямыми отрезками с разными уклонами.

Продольный профиль запроектирован с учетом допустимых по СНиП РК 3.03-09-2006* выпуклых и вогнутых кривых и продольных уклонов. Максимальная насыпь относительно существующего рельефа предусмотрена на ПК64+40, на месте пересечения дорогой существующего водораздела и достигает порядка 4,67 м. Максимальная выемка предусмотрена на ПК12+60 в наивысших точках дороги, глубиной до 1,85 м. На остальном протяжении трассы профиль дороги проходит в насыпи средней величиной 0,46 м. По застроенной территории продольный профиль предусмотрен преимущественно в нулевых отметках.

Земляное полотно и водоотвод

Земляное полотно разработано с учетом требований раздела 7 «Земляное полотно» СНиП РК 3.03.09-2006* «Автомобильные дороги» и СТ РК 1413-2005 «Дороги автомобильные и железные». Требования по проектированию земляного полотна, исходя из условий сохранности геометрической формы полотна и устойчивости дорожной одежды, а также при максимальном сохранении застроенной территории и наименьшем ущербе окружающей природной среде.

На всем протяжении проектный участок трассы сложен супесчаными грунтами. Характеристика грунтов приведена в отчете об инженерно-геологических изысканиях.

Конструкция земляного полотна автомобильной дороги V-й категории на всем протяжении одинаковая: однополосная проезжая часть шириной 4,5 м и обочины шириной 1,75 м. Общая ширина земляного полотна автомобильной дороги вне населенных пунктов – 8,0 м.

Земляное полотно возводится из супесчаного местного грунта выемки, лишний грунт согласно справки от заказчика вывозится на расстояние 5 км. Грунты, применяемые для возведения земляного полотна должны соответствовать требованиям СНиП РК 3.03-09-2006* и ГОСТ 25100-95. Степень уплотнения грунта – 0,90. Рабочая плотность грунта отсыпаемого земляного полотна определяется на момент производства работ, генподрядчиком, исходя из результатов стандартного уплотнения, согласно СТ РК 1413-2005. Оптимальная влажность грунта – 17-18 %.

Поперечный уклон грунта земляного полотна на контакте с дорожной одеждой – 40 ‰.

Существующее земляное полотно автомобильной дороги пройдено преимущественно в насыпи средней высотой 2,0 м. Максимальная высота проектируемой насыпи относительно существующего рельефа предусмотрена на ПК 64+40.

Всего в данном проекте предусмотрено 2 типа земляного полотна.

- тип 1 – насыпи, крутизна откосов 1:3;
- тип 2 – выемки, крутизна откосов 1:1.5.

Дорожная одежда

Расчет дорожной одежды произведен согласно СНиП РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» в программном комплексе IndorPavement.

Расчет выполнен на минимальный модуль упругости.

При расчете приняты следующие исходные данные:

Категория дороги – V.

Дорожно-климатическая зона – V.

Схема увлажнения рабочего слоя – 1.

Тип дорожной одежды – облегченный.

Требуемый уровень надежности – 0,85.

Коэффициент прочности – 0,90.

Глубина промерзания грунта в районе проектирования – 1,0 м.

Расчетные нагрузки:

Расчетная нагрузка – 100 кН.

Диаметр штампа расчетного колеса – 37 см.

Давление на покрытие, Р – 0,60 Мпа.

Исходя из условий, простоты технологии устройства дорожной одежды, а также с учетом перспективного прироста интенсивности движения и рационализации бюджетных средств, был принят следующий вариант дорожной одежды.

Одиночная поверхностная обработка покрытия битумом БНД-70/130 с применением щебня, фракцией 5-10 мм;

Верхний слой покрытия – асфальтобетон горячей укладки пористый III марки из крупнозернистой щебеночной смеси фракцией 20-40 мм, марка битума БНД-70/130, толщиной 6 см

Нижний слой покрытия – щебень черный для оснований уложенный по способу заклинки, толщиной 8 см;

Нижний слой основания – смеси гравийные с непрерывной гранулометрией С5-40 мм (для оснований), толщиной 23 см;

Обочина: Верхний слой – щебень фракция 10-20 мм – 6 см, присыпная обочина – 40 см.

Расчетная плотность слоев дорожной одежды: гравийно-песчаная смесь – 1,8 т/м^3; чёрный щебень – 2,0 т/м^3; асфальтобетон – 2,3 т/м^3.

Указанная конструкция по прочности соответствует требуемым критериям:

- сопротивление упругому прогибу по всей конструкции;
- сопротивление сдвигу в грунтах и слоях из слабо связных материалов;
- сопротивление растяжению при изгибе монолитных слоев.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

В проекте принят ряд комплекс мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения в соответствии с СТ РК 1125-2002 «Дорожные знаки», СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения».

Для безопасного движения и ориентирования водителей в пути установлены дорожные знаки I-го типоразмера со светоотражающей пленкой тип – 3 в соответствии с СТ РК 1125-2002.

Установка знаков производится на металлических стойках СКМ 2.30, согласно типовой серии 3.503.9-80.

Типоразмер знаков назначен исходя из условий применения. Конструкция знаков принята с металлическими щитками на металлических стойках согласно типовому проекту 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах». Установка дорожных знаков предусмотрена на присыпных бермах.

Расстановка знаков произведена из условия обеспечения их видимости и исключения возможности повреждения транспортными средствами, в соответствии с ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации движения».

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств предусмотрены следующие решения:

- величина радиусов в плане и продольном профиле не менее допустимой по СНиП РК 3.01-01-2008* для заданной расчетной скорости. Обеспечено нормативное наименьшее расстояние видимости для остановки и встречного автомобиля при движении транспорта с расчетной скоростью;
- продольные уклоны не более допустимых по СНиП РК 3.01-01-2008*.

Принятая конструкция дорожной одежды имеет необходимую прочность, ровность, шероховатость поверхности, что обеспечивает безопасное движение автомобилей с расчетной скоростью.

По автомобильной дороге для обеспечения видимости внешнего края обочин и информирования водителей о наличии опасных участков изменения направления трассы и препятствий в темное время суток, предусмотрено устройство железобетонных сигнальных столбиков СС-1, устанавливаемых на обочине на расстоянии 0,35 м от бровки. Установка сигнальных столбиков предусмотрена при отсутствии барьерного ограждения в следующих случаях:

- на кривых в плане и на подходах к ним (по три столбика с каждой стороны) при высоте насыпи не менее 1 м на расстояниях, указанных в таблице 10,4 СНиП РК 3.03-09-2006*;
- на съездах, в пределах закруглений с двух сторон, на расстояниях, указанных в таблице 10,4 СНиП РК 3.03-09-2006*;
- у водопропускных труб – по одному столбику с каждой стороны дороги вдоль оси трубы и по одному столбику до и после сооружения через каждые 10 м.

Установку технических средств организации дорожного движения в том числе: дорожных знаков и сигнальных следует осуществлять в соответствии с планом обустройства.

Искусственные сооружения

Для пропуска ливневых и талых вод через земляное полотно предусмотрено строительство искусственных сооружений из железобетонных водопропускных труб. Искусственные сооружения выполнены на основании типового проекта «Звенья круглых и прямоугольных труб под автомобильную дорогу», ТОО «Каздорпроект», Алматы 2008 год.

Водопропускные трубы разработаны капитального типа под расчетные нагрузки А1 в соответствии с требованиями СТ РК 1380-2005 и СНиП 2.05.03-84*.

Проектом предусмотрена замена существующих железобетонных и асбестоцементных труб на проектном участке улицы в количестве 7-ти шт. Сооружения предусмотрены из сборных железобетонных круглых звеньев, диметром 1,25 м и 0,75 м с входным и выходным оголовками. Оголовки предусмотрены из сборных железобетонных портальной и откосных стенок, с монолитным железобетонным дном. Укладка труб предусмотрена на сборные железобетонные лекальные блоки, установленные по слою гравийно-песчаной подготовки. Исходя из условий рельефа местности, предусмотрено заглубление входной части сооружения в грунт для обеспечения требуемой высоты засыпки трубы и уклона. Минимальная высота засыпки от верха трубы до верха покрытия составляет 0,7 м. Откосы насыпи и выемки укрепляются монолитным железобетоном по слою гравийно-песчаной подготовки. В начальной и концевой частях сооружения предусмотрено устройство каменной наброски для предотвращения возможного размыва грунта.

Применяемые трубы должны соответствовать требованиям ГОСТ 24547-81. Изготовитель и поставщик железобетонных изделий определяется Заказчиком.

Антикоррозийные мероприятия

Антикоррозийная защита строительных конструкций разработана в соответствии с требованиями СНиП 2.03.01-89 «Бетонные и железобетонные конструкции» и СНиП РК 2.01-19-2004 «Защита строительных конструкций от коррозии».

Все бетонные и железобетонные конструкции, соприкасающиеся с грунтом, выполняются на сульфатостойких портландцементах.

Защита бетонных поверхностей производится обмазкой горячим битумом в 2 слоя.

6.3 Инженерно-технические мероприятия по предупреждению чрезвычайных и взрывоопасных ситуаций

Противопожарные мероприятия

Мероприятия по пожарной безопасности должны быть разработаны в составе ППР с учетом решений, принятых в проекте организации строительства.

Особое внимание следует уделять защите от пожаров временных зданий-вагончиков, обеспечению свободного проезда пожарных машин к складам и бытовым помещениям, и заземлению передвижных вагончиков. Строительные площадки оснащаются противопожарным инвентарем в соответствии с ГОСТом.

Горючесмазочные материалы должны храниться в складах, расположенных на расстоянии не ближе 30 м от зданий и сооружений. Места разогрева битума должны быть размещены не ближе 50 м от строений.

6.4 Охрана окружающей среды

С целью сохранения почвенно-растительного слоя, ликвидации и предотвращения размывов, смыва почвенного слоя и оврагообразования предусмотрены следующие мероприятия:

- придание водоотводным канавам и кюветам проектных уклонов не более 20‰ с целью предотвращения размыва;
- придание откосам земляного полотна уклона 1:3;
- укрепление на входах и выходах всех водопропускных сооружений (труб) из монолитного бетона для предотвращения размыва.

Требования к производству работ для предотвращения загрязнения почв горюче-смазочными материалами:

- хранение ГСМ, битума и химических веществ предусматривается только на специально выделенных и оборудованных для этих целей площадках, обычно на базах;
- все хранилища топлива, битума и химических веществ должны располагаться на водонепроницаемом фундаменте на охраняемой и огороженной территории. Дно, стены и верх емкостей и цистерн для хранения этих материалов должны быть непроницаемы и иметь объем для размещения в них 110% общего требуемого объема топлива или вещества.
- залив и слив ГСМ должны строго контролироваться в соответствии с официальными правилами;
- в случае утечки топлива и масел срочно принять меры по ликвидации последствий и удалению пролитого вещества таким образом, чтобы не воздействовать отрицательно на окружающую среду (воду, почвы, воздух);
- все рукава, краны заправочные «пистолеты» должны быть защищены от неправомочного доступа к ним и вандализма. После использования должны отключаться и надежно запираться; содержимое всех емкостей, бункеров и складов должно быть четко

обозначено соответствующими надписями; запрещаются сливы любых загрязняющих веществ в воду и почву.

Охрана труда

В процессе производства строительно-монтажных работ при строительстве новых и реконструкции существующих сооружений, следует соблюдать правила техники безопасности согласно СНиП РК 1.03-05-2001.

Ответственность за соблюдение требований безопасности при эксплуатации машин и механизмов возлагается на организацию, на балансе которой она находится, а за соблюдение требований безопасности труда при производстве работ – на организацию, осуществляющую работы.

До начала производства земляных работ в местах расположения действующих подземных коммуникаций должны быть разработаны и согласованы с организациями, эксплуатирующими эти коммуникации, а работы должны производиться под наблюдением работников эксплуатации.

К выполнению строительно-монтажных работ допускаются лица, прошедшие инструктаж по безопасности труда.

По завершении работ, строительная организация выполняет ряд мероприятий, направленных на охрану окружающей среды: строительный мусор вывозят на свалку, а вышедшие из строя металлические конструкции вывозятся на металлолом.

6.5 Санитарно-эпидемиологическая экспертиза

Данный проект соответствует требованиям СП «Санитарно-эпидемиологические требования к водоисточникам, местам водозабора для хозяйственно-питьевых целей, хозяйственно-питьевому водоснабжению и местам культурно-бытового водопользования и безопасности водных объектов» утвержденный приказом МНЭ РК от 16 марта 2015 года № 209, СП № 177 СП «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда и бытового обслуживания при строительстве, реконструкции, ремонте и вводе, эксплуатации объектов строительства».

6.6 Экологическое заключение

Раздел «Охрана окружающей среды» выполнен ИП «Мендибаев У.К.».

На рассмотрение экологической экспертизы представлены: электронная версия проекта с сопровождающими материалами оценки воздействия на окружающую среду.

Оценка воздействия на окружающую среду:

Воздушная среда. Источниками загрязнения атмосферного воздуха в период строительства являются земляные работы, монтажные работы, погрузочно-разгрузочные работы, движение спецтехники техники на территории строительства, покрасочные и сварочные работы. Следует отметить, что загрязнение окружающей среды в процессе строительства имеет временный характер.

Согласно расчету выбросов и рассеивания, концентрация загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы не превысит ПДК.

Норматив ПДВ на период строительства составит:

Производство цех, участок	Номер источника выброса	Нормативы выбросов загрязняющих веществ						
		существующее положение на 2018 год		на 2019 год		П Д В		год достижения ПДВ
Код и наименование загрязняющего		г/с	т/год	г/с	т/год	г/с	т/год	

вещества								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Организованные источники								
(0301) Азота (IV) диоксид (Азота диоксид) (4)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	0001			0.002376	0.001107	0.002376	0.001107	2019
	0002			0.002288889	0.0172	0.002288889	0.0172	
(0304) Азот (II) оксид (Азота оксид) (6)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	0001			0.000386	0.00018	0.000386	0.00018	2019
	0002			0.000371944	0.002795	0.000371944	0.002795	
(0328) Углерод (Сажа, Углерод черный) (583)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	0001			0.0003	0.0001398	0.0003	0.0001398	2019
	0002			0.000194444	0.0015	0.000194444	0.0015	
(0330) Сера диоксид (Ангидрид сернистый, Сернистый газ, Сера (IV) оксид) (516)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	0001			0.00706	0.00329	0.00706	0.00329	2019
	0002			0.000305556	0.00225	0.000305556	0.00225	
(0337) Углерод оксид (Окись углерода, Угарный газ) (584)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п	0001			0.01668	0.00777	0.01668	0.00777	2019
Бекбота-Ашыкол								
	0002			0.002	0.015	0.002	0.015	
(0703) Бенз/а/пирен (3,4-Бензпирен) (54)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	0002			0.000000004	0.0000000275	0.000000004	0.0000000275	2019
(1325) Формальдегид (Метаналь) (609)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	0002			0.000041667	0.0003	0.000041667	0.0003	2019
(2754) Алканы С12-19 /в пересчете на С/ (Углеводороды предельные С12-С19 (в пересчете(10)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	0002			0.001	0.0075	0.001	0.0075	2019
Итого по организованным источникам:				0.033004504	0.0590318275	0.033004504	0.0590318275	
Неорганизованные источники								
(0118) Титан диоксид (1219*)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6014			0.0000015	0.00000162	0.0000015	0.00000162	2019
(0123) Железо (II, III) оксиды (диЖелезо триоксид, Железа оксид) /в пересчете на(274)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6014			0.000251	0.000271	0.000251	0.000271	2019
(0143) Марганец и его соединения /в пересчете на марганца (IV) оксид/ (327)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6014			0.000024	0.0000259	0.000024	0.0000259	2019
(0203) Хром /в пересчете на хром (VI) оксид/ (Хром шестивалентный) (647)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6014			0.0000425	0.0000459	0.0000425	0.0000459	2019

(0342) Фтористые газообразные соединения /в пересчете на фтор/ (617)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6014			0.0000675	0.0000729	0.0000675	0.0000729	2019
(0616) Диметилбензол (смесь о-, м-, п- изомеров) (203)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6015			0.0747	0.4005	0.0747	0.4005	2019
(0621) Метилбензол (349)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6015			0.0093	0.0246	0.0093	0.0246	2019
(1210) Бутилацетат (Уксусной кислоты бутиловый эфир) (110)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6015			0.0018	0.00476	0.0018	0.00476	2019
(1401) Пропан-2-он (Ацетон) (470)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6015			0.0039	0.01032	0.0039	0.01032	2019
(2752) Уайт-спирит (1294*)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6015			0.00311	0.0167	0.00311	0.0167	2019
(2754) Алканы С12-19 /в пересчете на С/ (Углеводороды предельные С12-С19 (в пересчете(10)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6013			0.0392	0.1692	0.0392	0.1692	2019
(2902) Взвешенные частицы (116)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6015			0.01833	0.1305	0.01833	0.1305	2019
(2908) Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %: 70-20 (шамот, цемент,(494)								
Кап.ремонт дороги KXSG-31 KX-94 н/п Бекбота-Ашыкол	6001			0.03644	0.194	0.03644	0.194	
	6002			0.0485	0.21557	0.0485	0.21557	2019
	6003			0.02596	0.0003414	0.02596	0.0003414	
	6004			0.25	0.0108	0.25	0.0108	
	6005			0.471	0.00678	0.471	0.00678	
	6006			0.01315	0.00379	0.01315	0.00379	
	6014			0.000036	0.0000389	0.000036	0.0000389	
Итого по неорганизованным источникам:				0.9958125	1.1883176205	0.9958125	1.1883176205	
Всего по предприятию:				1.028817004	1.247349448	1.028817004	1.247349448	

На период эксплуатации объекта источники загрязнения окружающей среды отсутствуют.

Водные ресурсы. В период проведения строительных работ и при эксплуатации автодороги негативное воздействие на поверхностные и подземные воды не прогнозируется.

Для хозяйственно-питьевых нужд рабочих используется привозная бутилированная вода. Сброс хозяйственно-бытовых сточных вод будет производиться в изолированные накопители с последующим вывозом на ближайшие очистные сооружения.

Недра. Проектируемый объект не связан с недропользованием.

Отходы производства и потребления. Период проведения строительных работ сопровождается образованием различных видов отходов: огарки сварочных электродов, отходы от ЛКМ, ТБО. Для сбора отходов пердусмотрены контейнеры герметичные с плотно закрывающимися крышками, располагающиеся на площадке и по мере накопления отходы вывозятся на полигон ТБО.

Нормативы размещения отходов в период строительства:

Наименование и код отходов	Образование, т/год	Размещение, т/год	Передача сторонним организациям, т/год
1	2	3	4
Всего	2,23393	-	2,23393
в т.ч. отходов производства	0,01493	-	0,01493
отходов потребления	2,219	-	2,219
Янтарный уровень опасности			
Жестяные банки из-под краски,AD070	0,01412	-	0,01412
Зеленый уровень опасности			
Твердые бытовые отходы, GO060	2,219	-	2,219
Огарки сварочных электродов,GA090	0,00081	-	0,00081

При эксплуатации проектируемой автодороги отходы не образуются.

Физические воздействия. Источниками возможного шумового, вибрационного и электромагнитного воздействия на окружающую среду в период строительных и монтажных работ будут строительная техника, механизмы и оборудование. Влияние источников носит кратковременный характер и находится в пределах нормы. Защита от шума и вибрации обеспечивается конструктивными решениями используемого оборудования.

Земельные ресурсы и почвы. Работы по капитальному ремонту проводятся на существующей автодороге.

Плодородный слой почвы в период строительства не нарушается ввиду его отсутствия.

Растительный и животный мир. На участке строительства отсутствуют краснокнижные или подлежащие охране представители растительного и животного мира. Все деревья и кустарники сохраняются.

РП «Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «а/д-КХ-94 Бекбота - Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО» в части проектных решений и расчетов по вопросам экологической безопасности и инженерной защиты окружающей среды согласовывается.

6.7 Организация строительства

Продолжительность строительства объекта определяется по СН РК 1.03-02-2014 и СП РК 1.03-102-2014 часть 2 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений»,

Согласно СН РК 1.03-02-2014 и СП РК 1.03-102-2014, часть 2, «5.4. Дорожное хозяйство; таблица Б.1.4.1; пункт 3 и составляет 9 месяцев, в том числе подготовительный период 1 месяц.

6.8 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 14 ноября 2017 года № 249-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 (редакции 2018.4) по выпуску сметной документации в текущих ценах 4 квартала 2018 года.

При составлении смет использованы:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы, ЭСН РК 8.04-01-2015 изменения и дополнения 13;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы, ЭСН РК 8.04-02-2015 изменения и дополнения 13;

сборники сметных цен в текущем уровне на строительные материалы, изделия и конструкции, ССЦ РК 8.04-08-2018 выпуск 3;

сборники сметных цен в текущем уровне на инженерное оборудование объектов строительства, ССЦ РК 8.04-09-2018 выпуск 2;

сборник сметных цен в текущем уровне на эксплуатацию строительных машин и механизмов 2018 год, СЦЭМ РК 8.04-11-2017;

сборник тарифных ставок в строительстве, СТС РК 8.04-07-2017*;

перечень оборудования, материалов, изделий с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, согласно пункту 9.3.14 СН РК 1.02-03-2011,пунктам 55 и 60 Нормативного документа по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, (приказ КДСиЖКХ МИР РК от 14 ноября 2017 года №249-нқ)

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.

Сметная стоимость строительства определена в текущих ценах 4 квартала 2018 года.

В соответствии с нормативной продолжительностью и нормами задела в строительстве и индексацией объемов предстоящих периодов через индекс изменения месячного расчетного показателя на 2019 года.

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

7. РЕЗУЛЬТАТ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых решений

В соответствии с Правилами определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологический не сложным объектам, утвержденным приказом Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 20.12.2016 года №517, разработчиком проекта установлен технологически несложный объект жилищно-гражданского назначения второй (не сложный) уровень ответственности.

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

Проектные решения с учетом внесенных изменений по разделу 7.2 соответствуют нормативным требованиям по санитарной, экологической, пожарной безопасности, функциональному назначению объекта.

7.2 Дополнения по исходно-разрешительным документам и изменения, внесенные в проект (рабочий проект) в процессе экспертизы:

В процессе рассмотрения по замечаниям филиала ТОО «Гео Нұр құрылыс» в рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога КХ-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО» не были внесены изменения и дополнения.

1) техническое обследование по капитальному ремонту дороги предоставлен;

2) на продольных профилях указаны номера геологических выработок;

3) поперечные профили выполнены с указанием рабочих отметок и поставлены необходимые размеры;

4) выполнено уширение проезжей части на закруглениях;

5) приложены попикетные ведомости объемов работ;

6) изменены объемы по уплотнению грунта;

7) асфальтобетонное покрытие для дорог V категории и съездах принято III марки, согласно СНиП РК 3.03-09-2006*;

8) указан конкретно материал заполнителя асфальтобетона-щебень

9) откорректированы в сводном сметном расчете затраты на проектные работы, на инжиниринговые услуги;

10) откорректированы начало строительства;

11) сметы пересчитаны в текущих ценах 4 квартал 2018 года;

12) приведены в соответствие расценки и объемы работ в локальных сметах по откорректированным проектным решениям по замечаниям экспертизы.

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

таблица №3

№ п/п	Наименование показателей	Единица измерения	Показатели		Изменен. + увелич. -уменьш.
			заявлен-ные	рекомен .к утвержд.	
1	Протяженность дороги	км	9,700	9,700	

2	Категория дороги		V	V	
3	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2018-2019 года В том числе: СМР оборудование прочие	млн.тенге	648,329 529,918 - 118,411	609,562 503,862 - 105,700	-38,767 -26,056 - -12,711
4	Продолжительность строительства	месяцев	9,0	9,0	

8. ВЫВОДЫ

8.1 С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога КХ-94 Бекбота-Ащыкол» в Сарыагашском районе ЮКО»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1. Протяженность дороги 9,700 км
2. Общая сметная стоимость строительства
   в ценах 2018-2019 года 609,562 млн. тенге
   в том числе: СМР 503,862 млн. тенге
   прочие 105,700 млн. тенге
3. Продолжительность строительства 9,0 месяцев

8.2. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района» в соответствии с условиями договора №ГНҚ-0015 от 04 октября 2018 года.

8.3. При предоставлении на утверждение и выдаче разрешения на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

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

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1 «ОҚО Сарыағаш ауданындағы KXSG-31 «КХ-94 Бекбота - Ащыкөл» автомобиль жолын күрделі жөндеу» жұмыс жобасын сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстарымен енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

1. Жолдың ұзындығы 9,700 шақырым
2. 2018-2019 жылдардағы бағалардағы құрылыстың жалпы
   сметалық құны 609,562 млн. теңге
   оның ішінде: құрылыс-монтаж жұмыстары 503,862 млн. теңге
   өзге де шығындар 105,700 млн. теңге
3. Құрылыстың ұзақтығы 9,0 ай

8.2. Осы сараптамалық қорытынды 2018 жылы 04-ші қазандағы №ГНҚ-0015 шарт талаптарына сәйкес, растығы «Сарыағаш ауданының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ-сі кепілдендірілген бастапқы деректер мен тапсырыс берушімен бекітілген жобалауға арналған материалдар негізінде берілді.

8.3. Жұмыс жобасы бекітуге және жұмыс өндірісіне рұқсат берген кезінде сараптаманың осы қорытындысына сәйкес екендігі тексерілуі тиіс.

8.4. Тапсырыс беруші құрылыс жүргізу барысында отандық өндірушілердің құрал-жабдықтарын, материалдарын және конструкцияларын барынша көп қолдануы қажет.

Полатова Н.Y.
Директор

Абралиева А.Ш.
Эксперт

Касымкулова Р.Б.
Эксперт

Молдабекова Ш.А.
Эксперт

Мадыка В.Г.
Эксперт

Давлетяров Н.А.
Исполнительный директор

Албай А.С.
Эксперт

Номер: KZ63VDD00104586

Акимат Туркестанской области

Государственное учреждение "Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Туркестанской области"

РАЗРЕШЕНИЕ

на эмиссии в окружающую среду для объектов IV категории

Наименование природопользователя:

государственное учреждение "Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог Сарыагашского района" 160900, Республика Казахстан, Южно-Казахстанская область, Сарыагашский район, г.Сарыагаш, улица С.Исмайлов, дом № 37,

(индекс, почтовый адрес)

Индивидуальный идентификационный номер/бизнес-идентификационный номер: 131140004528

Наименование производственного объекта: Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога KX-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском районе

Местонахождение производственного объекта:

Туркестанская область , Сарыагашский район .

Соблюдать следующие условия природопользования:

1. Не превышать лимиты эмиссий (выбросы, сбросы, отходы, сера), установленные в настоящем Разрешении на эмиссии в окружающую среду для объектов IV категории (далее - Разрешение для объектов IV категории) на основании нормативов эмиссий в окружающую среду, установленные и обосанованные расчетным или инструментальным путем и(или) положительными заключениями государственной экологической экспертизы нормативов эмиссий по ингредиентам (веществам) на проекты нормативов эмиссий в окружающую среду, материалы оценки воздействия в окружающую среду, проекты реконструкции или вновь строящихся объектов предприятий согласно приложению 1 к настоящему Разрешению для объектов IV категории.
2. Условия природопользования согласно приложению 2 к настоящему Разрешению для объектов IV категории.
Примечание:
* Лимиты эмиссий, установленные в настоящем Разрешении для объектов IV категории, по валовым объемам эмиссий и ингредиентам (веществам) действуют на период настоящего Разрешения для объектов IV категории и расчитываются по формуле, указанной в пункте 22 Правил заполнения форм документов для выдачи разрешений на эмиссии в окружающую среду.
Разрешение для объектов IV категории действительно до изменения применямых технологий и условий природопользования, указанных в настоящем Разрешении для объектов IV категории.
Приложения 1 и 2 являются неотъемлемой частью настоящего Разрешения для объектов IV категории.

Заместитель руководителя Саметова Гульнара

(подпись) Фамилия, имя, отчество (отчество при наличии)

Место выдачи: **Дата выдачи:** 16.11.2018 г.

Приложение № 1 к разрешению на эмиссии в окружающую среду

Лимиты эмиссий в окружающую среду

Наименование загрязняющих веществ	Лимиты эмиссий в окружающую среду	
	г/сек	т/год
1	2	3
Лимиты выбросов загрязняющих веществ		
Всего, из них по площадкам:	1,0288170037	1,2473494475
Капитальный ремонт автомобильной дороги KXSG-31 «автомобильная дорога KX-94 Бекбота- Ащыкол» в Сарыагашском районе	1,0288170037	1,2473494475
в т.ч. по ингредиентам:		
Углерод	0,000494444	0,0016398
Азот (II) оксид	0,000757944	0,002975
Сера диоксид	0,007365556	0,00554
Фтористые газообразные соединения (в пересчете на фтор):	0,0000675	0,0000729
Углерод оксид	0,01868	0,02277
Железо (II, III) оксиды	0,000251	0,000271
Титан диоксид	0,0000015	0,00000162
Марганец и его соединения (в пересчете на марганец (IV) оксид)	0,000024	0,0000259
Азота (IV) диоксид	0,004664889	0,018307
Хром /в пересчете на хром (VI) оксид	0,0000425	0,0000459
Уайт-спирит	0,00311	0,0167
Пропан-2-он	0,0039	0,01032
Алканы С12-19/в пересчете на С/	0,0402	0,1767
Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %:70-20 (шамот, цемент, пыль, цементного производства - глина, глинистый сланец доменный шлак, песок, клинкер, зола кремнезем, зола углей казахстанских месторождений)	0,845086	0,4313203
Взвешенные частицы PM10 (1)	0,01833	0,1305
Метилбензол	0,0093	0,0246
Диметилбензол (смесь о-,м-, п- изомеров)	0,0747	0,4005
Бенз/а/пирен	0,000000004	0,0000000275
Формальдегид	0,0000416667	0,0003
Бутилацетат	0,0018	0,00476
Лимиты сбросов загрязняющих веществ		
Лимиты на размещение отходов производства и потребления		
Лимиты на размещение серы		

Приложение № 2 к разрешению
на эмиссии в окружающую среду

Условия природопользования

1. Соблюдать нормативы эмиссий, установленные настоящим разрешением.
2. Разрешение является основанием для внесения платежей за эмиссии в окружающую среду. Суммы платы исчисляются самостоятельно, исходя из фактических объемов эмиссий в окружающую среду и установленных ставок.
3. Ежеквартально представлять отчет о выполнении условий природопользования в орган выдавший экологическое разрешение (п.5 ст.73 Экологического кодекса РК).
4. Согласно заявки природопользователя, начало и окончание периода выбросов для строительных работ - 01.01.2019 год - 30.09.2019 год.