««Түркістан – Шәуілдір автомобиль жолын реконструкциялау. III кезек (ПК291+00 - ПК465+00)» ЖЖ**»**
жұмыс жобасы бойынша

02.09.2021 ж. № 19-0353/21
(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫС БЕРУШІ:
«Түркістан облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Улмад» ЖШС
Шымкент қаласы

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Түркістан – Шәуілдір автомобиль жолын реконструкциялау. III кезек (ПК291+00 - ПК465+00)» жұмыс жобасына осы сараптама қорытындысы «Мемсараптама» республикалық мемлекеттік кәсіпорнының Оңтүстік өңірі бойынша филиалының Қызылорда облысы бойынша (Қызылорда қаласы) департаментімен берілді.

«Мемсараптама» республикалық мемлекеттік кәсіпорнының Оңтүстік өңірі бойынша филиалының Қызылорда облысы бойынша (Қызылорда қаласы) департаментінің рұқсатынсыз осы сараптама қорытындысын толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0353/21 от 02.09.2021 г.
(положительное)
по рабочему проекту
«РП "Реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер.
III очередь (ПК291+00 - ПК465+00)"**»**

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Улмад»
город Шымкент

город Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер. III очередь (ПК291+00 - ПК465+00)»** выдано департаментом по Кызылординской области (г.Кызылорда) филиала республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза» по Южному региону.

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения департамента по Кызылординской области (г.Кызылорда) филиала республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза» по Южному региону.

1. НАИМЕНОВАНИЕ: Рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер. III очередь (ПК291+00 - ПК465+00)».**

Настоящее заключение выполнено на основании договора от 23 июня 2021 года №160240022495/210042/00 (42).

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Улмад», г.Шымкент:

государственная лицензия №18008151 от 23 апреля 2018 года, на проектную деятельность, I-категория, выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Южно-Казахстанской области»;

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование от 19 августа 2021 года, утвержденное ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;

архитектурно-планировочное задание от 09 августа 2019 года №KZ41VUA00093431, выданное ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства города Кентау»;

постановление Акимата Отырарского района Туркестанской области от 09 июля 2019 года №229 о разрешении на производство работ и составлению проектно-сметной документации по рабочему проекту;

акт технического обследования автомобильной дороги от 2021 года, утвержденный ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;

акт обследования наличия зеленых насаждений на участке строительства от 19 ноября 2020 года, утвержденный ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;

ведомость поставки основных строительных материалов от 11 января 2021 года, утвержденная ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;

топографическая съемка, выполненная ТОО «Алматы Жоба» в 2020 году;

технический отчет по инженерно-геологическим изысканиям, выполненное ТОО «Алматы Жоба» в 2020 году.

письма:

ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»:

от 29 марта 2021 года №31-07-09/679 о направлении рабочего проекта для проведения комплексной вневедомственной госэкспертизы;

от 31 марта 2021 года №31-07-09/697 об источнике финансирования;

от 11 августа 2021 года №30-07/1674 о сроке начала строительства;

5.2. Согласования и заключения заинтересованных организаций:

Конструкция дорожной одежды, согласованная ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

18008151-70-07/ПП	Паспорт проекта
18008151-70-07/ПЗ	Общая пояснительная записка

18008151-70-07/ПОС	Организация строительства
18008151-70-07/АД	Чертежи
	Общие данные
	План дороги
	Продольный профиль
	Поперечный профиль
	Конструкция земляного полотна
	Конструкция дорожной одежды
	Съезды
	План обустройства
	Схема установки знаков
	Спецификация элементов технических средств организации дорожного движения
	Эскизы знаков индивидуального проектирования
	Барьерное ограждение
	Туалет придорожный на 2 очка
18008151-70-07/ОР	Ведомости объемов работ
18008151-70-07/СМ	Сметы
	Раздел «Оценка воздействия на окружающую среду», разработанный проектной организацией ТОО «Улмад»

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Цель проекта – капитальный ремонт и повышение эксплуатационных показателей автомобильной дороги.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Обследуемая дорога является транспортной связующей между городом Туркестан и населенным пунктом Шаульдер. Начало трассы расположено в юго-восточной части города Туркестан, конец участка – кольцевая транспортная развязка в н/п Шаульдер.

Природно-климатические условия района строительства:

Климатический подрайон – IVA по метеостанции Туркестан (СП РК 2.04-01-2017).

Среднегодовое количество осадков – 200 мм.

Средняя температура наружного воздуха:

наиболее холодной пятидневки – минус 24,6ºС;

наиболее холодных суток – минус 20,6ºС;

Район по средней скорости ветра за зимний период - III.

Район территории по давлению ветра - III.

Район по толщине стенке гололеда-II.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Согласно техническому отчету по инженерно-геологическим изысканиям, выполненному ТОО «Алматы Жоба» в 2020 году, площадка строительства характеризуется следующими данными:

В геоморфологическом отношении территория представляет собой участок аллювиальной равнины. Поверхность террасы слабоволнистая, почти плоская, где преобладают, преимущественно, холмисто-увалистые формы с подчиненным развитием полого-увалистых или грядово-увалистых форм рельефа. Обширные холмы и увалы чередуются с довольно крупными вытянутыми и овальной формы замкнутыми котловинами. Образование данных котловин связано с эрозионными ложбинами, выработанными древней

гидрографической сетью. Абсолютные отметки рельефа колеблются в пределах 178,00м-185,00м.

Литологическое строение района представлено мощной толщей верхнечетвертичных отложений аллювиально-пролювиального генезиса. Это обогащенный карбонатными солями суглинистый материал с прослоями песчано-галечниковых грунтов, выносимый водными потоками с гор и слагающий области конуса выноса и предгорную равнину.

По результатам буровых работ и лабораторных исследований грунта на территории проектируемого строительства, в пределах исследуемых глубин, выделены нижеследующие инженерно-геологические элементы (слои) сверху вниз:

ИГЭ-1 Насыпной грунт, представленный суглинком с включением дресвы, щебня и гальки с песком, уплотненный. Перекрыт асфальтовым покрытием. Мощность 1,20-1,80м. Абсолютные подошвы отметки подошвы слоя 176,80-182,41м.

ИГЭ-2 Суглинок легкий, песчанистый, серо-коричневого цвета, твердой и полутвердой консистенции, карбонатизированный, с включением кристаллов гипса и прослоями мелкого песка. Максимально вскрытая мощность слоя, обусловленная конечной глубиной выработки, равна 3,00м.

Суглинки при природной влажности имеют следующие расчетные значения показателей деформационно-прочностных свойств:

при расчетах по деформациям или α=0,85: φ"= 24°, C"= 31 кПа, EkH"= 16 МПа, EHeod=26,6 Мпа;

при расчетах по несущей способности или α=0,95: φ'= 23°, C'= 30 кПа.

Суглинки при полном насыщении водой имеют следующие расчетные значения показателей прочностных и деформационных свойств:

или доверительной вероятности α=0,85: φ"= 19º, C"= 21 кПа, EkH" = 10 МПа, EHeod=16,6 МПа, в интервале 0,1-0,2 Мпа;

в расчетах оснований по несущей способности или доверительной вероятности α=0,95: φ'= 17°, C'= 20 кПа.

Лабораторные исследования грунтов показали, что они не обладают специфическими особенностями (непучинистые, ненабухаемые и непросадочные).

Грунты в зоне аэрации по качественному характеру имеют сульфатный и хлор сульфатный тип засоления, незасоленные по степени засоленности легкорастворимыми солями. Суглинки по содержанию сульфатов слабоагрессивные к бетонам марки W4 по водонепроницаемости только при использовании обычного портландцемента (без добавок). Суглинки по содержанию хлоридов к арматуре железобетонных конструкций слабоагрессивные.

Подземные воды, выработками пройденными до 3,0м, не вскрыты, залегают, по фондовым материалам, ниже 10,0м и влияние на строительство не окажут. Площадка потенциально не подтопляема.

Зональная сейсмическая опасность в баллах по шкале MSK-64 (К) для района строительства по списку населенных пунктов приложения Б СП РК 2.03-30-2017 будет равна 7 (семь) баллов. Данными инженерно-геологическими изысканиями установлено, что грунты, слагающие естественное основание имеют II тип грунтовых условий по сейсмическим свойствам.

Существующее состояние объекта

Обследуемая дорога является транспортной связующей между городом Туркестан и населенным пунктом Шаульдер. Начало трассы расположено в юго-восточной части города Туркестан, конец участка – кольцевая транспортная развязка в н/п Шаульдер. Рассматриваемая дорога условно разделена на четыре участка: первый участок с ПК0+00 по ПК114+00; с ПК114+00 по ПК291+00; с ПК291+00 по ПК465+00; с ПК465+00 по ПК641+00.

Существующий участок автомобильной дороги, фактической протяженностью 64,1 км – из естественного грунта, отнесен к автомобильной дороге IV-й технической категории. В геодезическом отношении рассматриваемый участок дороги проходит по равнинной местности, без резких характерных перепадов рельефа в продольном профиле.

Обследуемая улица характеризуется следующими параметрами поперечного профиля: ширина проезжей части преимущественно 6,0-7,0 метров, ширина обочин – 1,5-2,5 метра. Покрытие дорожного полотна разнозернистое, плотное из слоев асфальтобетона, толщиной 3-12 см. Основание дорожной одежды из гравия и галечникового грунта мелких валунов и песка, толщиной 25-30 см. Земляное полотно реконструируемого участка автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер при визуальном осмотре представлено суглинком, естественное основание гравийно-галечниковым грунтом. Проезжая часть за время эксплуатации приобрела распластанную волнообразную форму. На поверхности дорожного покрытия отмечаются выбоины, трещины и осадка.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Дорожная часть

Нормативы проектирования

Проектируемая дорога запроектирована как автомобильная дорога I-б категории. Параметры для проектирования приняты в соответствии со СН РК 3.01-01-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка сельских населенных пунктов».

Основные технические нормативы дорог приведены в таблице 6.1.

Технические нормативы дороги

Таблица №6.1

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	По СН РК 3.01-01-2013	Принятые в проекте
1	2	3	4	5
1	Расчетная нагрузка	-	А2	А2
2	Количество полос движения	шт	2-6	4
3	Ширина разделительной полосы	м	4,0	3,0
4	Ширина полосы движения	м	3,5-4,0	3,75
5	Ширина проезжей части	м	-	7,5х2
6	Расчетная скорость движения	км/ч	80	80
7	Наибольший продольный уклон	‰	60,0	60,0
8	Наименьшие радиусы кривых в плане	м	300,0	800,0
9	Тип дорожной одежды	-	-	Реконструкция

Продольный и поперечный профили

Проектируемый продольный профиль в целом волнообразный, равнинный с плавными подъемами и спусками со средним продольным уклоном порядка 20-50‰. Проектный продольный профиль составлен в абсолютных 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. 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 СН РК 3.01-01-2013 продольных уклонов. Проектируемая улица проходит по орошаемым землям, в связи с этим, продольный профиль запроектирован преимущественно в насыпи средней высотой 1,0-1,5 м. Максимальная насыпь относительно существующего рельефа предусмотрена на ПК14+00 высотой порядка 3,01 м на ПК366+20, максимальная выемка на ПК394+40 глубиной порядка 2,3 м.

Параметры поперечного профиля.

Таблица №6.2

№ п/п	Наименования	Ед. изм.	Параметры
1	2	3	4
1	Количество полос движения	шт	4
2	Ширина полосы движения	м	3,75
3	Ширина полосы безопасности у разделительной полосы	м	1,0
4	Ширина краевой полосы	м	0,75
5	Ширина проезжей части	м	7,5х2
6	Ширина дорожной одежды	м	9,25х2
7	Ширина обочин	м	3,75
8	Ширина земляного полотна	м	27,5
10	Заложение откосов выемки	-	1:1,50
11	Заложение откосов насыпи	-	1:4,00
12	Поперечный уклон проезжей части	‰	15
13	Поперечный уклон обочины	‰	30

При движении автомобиля по кривой, он занимает большую ширину, чем его фактическая ширина. Ширина, занимаемая автомобилем на проезжей части, оказывается тем больше, чем меньше радиус закругления. Для сохранения условий движения по криволинейным участкам дороги аналогичными условиям движения на прямолинейных участках, согласно СН РК 3.01-01-2013, на кривой в плане радиусом 300 м, предусмотрено уширение проезжей части на 3,75 м в каждую сторону. Переход к уширенной проезжей части осуществляется на участке переходной кривой длиной 120 м. Уширение предусмотрено за счет ширины обочины. Также, на данном участке предусмотрено устройство односкатного поперечного профиля (виража).

Земляное полотно и водоотвод

Земляное полотно разработано с учетом требований СТ РК 1413-2005 «Дороги автомобильные и железные. Требования по проектированию земляного полотна». Требования по проектированию земляного полотна», исходя из условия сохранности геометрической формы полотна и устойчивости дорожной одежды, а также при наименьшем ущербе окружающей природной среде.

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

Конструкция земляного полотна дороги на всем протяжении одинаковая: четырехполосная проезжая часть шириной 2х7,5 м, разделительная полоса шириной 5,0 м и обочины шириной 3,75 м. Общая ширина земляного полотна улицы 27,5 м.

Земляное полотно возводится из суглинистого местного грунта выемки и привозного грунта с карьера, с расстояния 85 км. Грунты, применяемые для возведения земляного полотна должны соответствовать требованиям СН РК 3.03-09-2013 и ГОСТ 25100-95. Степень уплотнения грунта – 0,95. 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 – 30 %.

Существующее земляное полотно улицы пройдено преимущественно в насыпи высотой 1,0-1,5 м. Максимальная насыпь относительно существующего рельефа предусмотрена на ПК366+20 высотой порядка 3,01 м, максимальная выемка на ПК404+40 глубиной порядка 2,07 м.

Всего в данном проекте предусмотрено 3 типа земляного полотна.

- тип 1 – насыпи высотой до 3,0 м с кюветами, крутизна откосов 1:4;
- тип 2 – насыпи высотой более 3,0 м без кюветов, крутизна откосов 1:1,5;
- тип 3 – выемки с кюветами, крутизна откосов 1:4.

Водоотвод с проезжей части автомобильной дороги решен за счет поперечного уклона 15 ‰ для V дорожно-климатической зоны.

Для пропуска воды через основное земляное полотно на пониженных участках местности предусмотрено устройство 4 водопропускных сооружений.

Дорожная одежда

Расчет дорожной одежды произведен согласно СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» в программном комплексе IndorPavement.

Дорожная одежда рассчитывалась на минимальный модуль упругости для данной категории дороги:

Приведенная категория дороги – магистральная улица районного значения.

Дорожно-климатическая зона – V.

Схема увлажнения рабочего слоя – 3.

Тип дорожной одежды – капитальный.

Требуемый уровень надежности – 0,95.

Коэффициент прочности – 1,0.

Расчетная глубина промерзания грунта в районе проектирования – 0,66 м.

Расчетные нагрузки:

Группа расчетной нагрузки – А2.

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, были приняты следующие варианты.

Тип А – основная проезжая часть

Верхний слой покрытия – Плотный мелкозернистый асфальтобетон тип А, I марки по СТ РК 1225-2013, толщиной 7см;

Нижний слой покрытия – Пористый крупнозернистый асфальтобетон тип Б, марки МII по СТ РК 1225-2013, толщиной 8 см;

Верхний слой основания – Высокопористый крупнозернистый асфальтобетон тип Б, марки МII по СТ РК 1225-2013, толщиной 12 см;

Средний слой основания – Щебеночно-песчано-гравийная смесь С4-60 мм по ГОСТ 25607-2009, толщиной 15 см;

Нижний слой основания – Природная песчано-гравийная смесь по ГОСТ 8267-93, толщиной 15 см;

Расчетная плотность слоев дорожной одежды: гравийно-песчаная смесь – 1,8 т/м3; асфальтобетон – 2,3 т/м3.

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.

Съезды и примыкания

Примыкание к проектируемой Восточной объездной дороге в городе Шымкент выполнено в соответствии с типовым проектом 503-0-51.89 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне».

Радиусы сопряжений примыкания с основной улицей приняты 15 и 25 м.

Граница подсчета объемов работ и длинна съездов в приняты 50 м, с учетом условий рельефа местности и обеспечения требуемых параметров продольного профиля.

Всего проектом предусмотрено 27 съездов в поля. Все примыкания предусмотрены в виде нерегулируемых перекрестков.

Поперечный профиль съездов предусмотрен со следующими параметрами:

ширина полосы движения – 4,5 м;

количество полос движения – 1 шт;

ширина проезжей части – 4,5 м;

ширина земляного полотна – 8,5 м;

заложение откосов выемки – 1:1,5;

заложение откосов насыпи – 1:1,5;

поперечный уклон проезжей части – 15 %;

ширина полосы движения – 6 м;

количество полос движения – 1 шт;

ширина проезжей части – 6 м;

ширина земляного полотна – 10 м;

заложение откосов выемки – 1:1,5;

заложение откосов насыпи – 1:1,5;

поперечный уклон проезжей части – 15%;

Для съездов принята облеченная конструкция дорожной одежды следующего типа:

Верхний слой покрытия – Мелкозернистый асфальтобетон тип Б, марки II по СТ РК 1225-2013, толщиной 4 см;

Нижний слой покрытия – Пористый крупнозернистый асфальтобетон тип Б, марки МII по СТ РК 1225-2013, толщиной 6 см;

Верхний слой основания – Щебеночно-песчано-гравийная смесь С4-60 мм по ГОСТ 25607-2009, толщиной 15 см;

Нижний слой основания – Природная песчано-гравийная смесь по ГОСТ 25607-2009, толщиной 20 см.

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 1412-2017 «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».

Нанесение разметки выполнено в соответствии СТ РК 1412-2017 «Технические средства организации дорожного движения» с учётом скорости движения, термопластиком.

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств предусмотрены следующие решения:

величина радиусов в плане и продольном профиле не менее допустимой по СП РК 3.01-101-2013 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 СП РК 3.01-101-2013.

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

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

Водопропускные трубы

Для пропуска ливневых и талых вод через земляное полотно предусмотрено строительство искусственных сооружений из железобетонных 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 А14 и НК-180 в соответствии с требованиями СТ РК 1380-2005 и СН РК 3.03-12-2013.

На ПК347+00, ПК347+41, ПК366+20 и ПК402+55 предусмотрено устройство водопропускных сооружений из сборных железобетонных труб диаметром 1,5 м. Сооружения предусмотрены с входным и выходным оголовками из сборного железобетона. Укладка труб предусмотрена на сборные железобетонные лекальные блоки, по слою гравийно-песчаной подготовки. Откосы насыпи и выемки укрепляются монолитным железобетоном по слою гравийно-песчаной подготовки.

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

6.2.2 Строительные решения

Туалет на два очка по ТП 503-9-15.86 Альбом 1

Туалет состоит из 2-х полуоткрытых тамбуров и 2-х закрытых кабин (женский, мужской) с общим размером 3,0х2,4м, высотой 2,7м. Имеет естественное освещение через деревянные фрамуги.

Основные конструктивные элементы:

Выгреб – из сборных железобетонных колец по ГОСТ 8020-2016;

фундаменты – из сборных бетонных блоков по ГОСТ 13579-78;

стены - стеновые павильонные железобетонные панели СПП-1б по серии 3.503.1-70, которые устанавливаются консолями на плиту выгреба СПТ-1 и образует две торцовые стены туалета и покрытие;

перекрытие выгреба – железобетонная плита СПТ-1 размером 1,2х3,0м по серии 3.503.1-70, в который имеется очко и возвышение выполненное в виде напольной туалетной чаши; в плите имеется уклон и отверстие над выгребом для стока нечистот;

ограждающие и разделительные перегородки между двумя помещениями - из кирпича марки КР-р-по 250х120х65/1НФ/100/2,0/25 ГОСТ 530-2012 на цементно-песчаном растворе марки М25 толщиной 120мм;

перемычки - армокирпичные, армированные стержнями диаметром 6мм класса арматуры А240 по ГОСТ 34028-2016, в слое цементного раствора толщиной 30мм;

покрытия кровли – обмазка горячим битумом по верху литой асфальт по уклону;

полы – бетонные;

оконные блоки – деревянные;

дверные блоки – деревянные, реечные щитовые;

наружная и внутренняя отделка – с расшивкой швов поверхности; потолок – побелка известковой окраской.

Для вентиляции выгреба устанавливается асбестоцементная труба с флюгаркой из оцинкованной кровельной стали.

Основные технические показатели:

Полезная площадь – 3,4 м^2

Площадь застройки – 7,2 м^2

Строительный объем – 19,4 м^3

Защита строительных конструкций

Антикоррозионная защита строительных конструкций выполнена в соответствии с требованиями СН РК 2.01-01-2013 «Защита строительных конструкций от коррозии», СП РК 2.01-101-2013* «Защита строительных конструкций от коррозии».

Все бетонные и железобетонные конструкции, соприкасающиеся с грунтом, обмазываются горячим битумом за 2 раза.

Под фундаменты и днище выгреба предусмотрена подготовка из песчаной подушки толщиной 100 мм.

6.3 Оценка воздействия на окружающую среду

Материалы разработаны проектной организацией ТОО «Улмад» (Государственная Лицензия №18008151 от 23.04.2018 года, выданная ГУ «Управлением государственного архитектурно-строительного контроля Южно-Казахстанской области». Акимат Южно-Казахстанской области).

Проектом предусматривается реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер.

Предприятие относится к 5-му классу опасности по санитарным классификациям и IV категории по ОВОС.

Атмосферный воздух. Согласно проведенных расчетов, на период проведение работ объекта будут задействованы 11 источников загрязнения воздушного бассейна, 1 из которых является организованным источником.

Основными источниками выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в период строительства являются:

Источник 0001 – Котел битумный;
Источник 6001 – Земляные работы;
Источник 6002 – Погрузочно – разгрузочные работы;
Источник 6003 – сварочные работы;
Источник 6004 – газорезочные работы;
Источник 6005 – Покрасочные работы;
Источник 6006 – Битумные работы;
Источник 6007 – Машина бурильно-крановая;
Источник 6008 – Компрессоры передвижные;
Источник 6009 – Электростанции передвижные;
Источник 6010 – Агрегат сварочный передвижной;
Источник 6011 – Автотранспортные работы.

Анализ расчета приземных концентраций, выполнен программным комплексом, ЭРА, версия 2.0 фирмы НПП «Логос-Плюс», г. Новосибирск.

Нормативы выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на период строительства объекта представлены в таблице 6.3.

Таблица №6.3

Нормативы выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на период строительства 2021-2022 гг.		
	г/с	т/год
Всего:	0.42675035	8.640658612

Водоснабжение и водоотведение.

Вода на участке строительства будет использоваться на хозяйственно-бытовые и на технические нужды.

Вода на период проведения работ привозная бутилированная сторонней организацией, для технологических нужд вода привозная водовозами по мере необходимости.

Объем водопотребления для хозяйственно-бытовых нужд на период строительства объекта составит 1830 м³/период. Для технических нужд расход воды составит 111704 м³/период.

На площадке строительства для нужд персонала предусматривается установка надворного биотуалета. По мере наполнения, фекальные стоки вывозятся с территории строительной площадки специализированными организациями на основании договора.

Недра.

Полезные ископаемые на территории строительства отсутствуют. В период строительства объекта источником воздействия, потенциально оказывающими влияние на геологическую среду, является участок строительных работ. Потребность объекта в минеральных и сырьевых ресурсах в период строительства удовлетворяется путем доставки из существующих источников. Добыча минеральных и сырьевых ресурсов в ходе проектируемого строительства не предусмотрена.

Поверхностные и подземные воды.

Проектируемая трасса автодороги не пересекает водотоки и проходит за пределами водоохранных зон и полос поверхностных водных источников.

Отходы производства и потребления.

В процессе строительно-монтажных работ будут образовываться 3 вида отходов, характеризующихся разнообразием физико-химических свойств и состояний, в том числе отходы зеленого уровня опасности – 2 вида: ТБО и огарки сварочных электродов.

Отходы янтарного уровня опасности 1 вид: тара из-под ЛКМ.

Образование отходов на период строительства объекта представлено в таблице 6.4.

Таблица №6.4

	Образование, т/год	Размещение, т/год	Передача сторонним организациям, т/год
Нормативы размещения отходов производства и потребления на период строительства 2021-2022 гг.			
Всего:	15,168835	-	15,168835

На площадке предусмотрен раздельный сбор твердо-бытовых и производственных отходов в металлических контейнерах.

Срок временного хранения твердо-бытовых отходов в контейнерах при температуре 0 С и ниже не более трех суток, при плюсовой температуре не более суток. Сроки временного хранения производственных отходов составляют не более 6 месяцев.

Вывоз и утилизация отходов будут осуществляться на договорной основе со специализированными организациями.

Почва. Почвенный покров и почвы исследуемой территории отличаются значительной неоднородностью. В основном преобладают сложные комплексы, в которых в зависимости от рельефа местности и характера почвообразующих пород, формируются различные комбинации зональных почв с солонцами, солончаками и такырами.

Механические нарушения почвенного покрова и почв при ведении строительных работ являются наиболее значимыми по площади и часто носят необратимый характер.

Для сохранения почвенно-растительного покрова, при проведении строительных работ или после их завершения, необходимо провести механическую и биологическую рекультивацию участка строительства.

Социально-экономическая среда.

Экономика области характеризуется устойчивой динамикой роста, повышенным потенциалом развития промышленного сектора, агропромышленного комплекса, ростом розничного товарооборота и строительных работ.

При проведении строительных работ потребность в кадрах будет удовлетворена за счет местных трудовых ресурсов, что будет способствовать сокращению безработицы в регионе и повышению уровня занятости населения.

6.4 Оценка соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Рабочим проектом предусмотрена реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер. Протяженность проектного участка дороги составляет 17,4 км. Предусмотрены работы по благоустройству, озеленению дороги. Проектируются водопропускные трубы для отвода ливневых и талых вод.Представлена ситуационнах схема участка строительства.

Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух будут иметь место в основном на площадке строительства и имеют кратковременный характер. Анализ расчета приземных концентраций, показал, что выбросы вредных веществ от источников загрязнения при строительстве, создают максимальные приземные концентрации по всем веществам, не превышающую их ПДК в прилегающей жилой зоне. Размер санитарно-защитной зоны для данного объекта не устанавливается. Ближайшая жилая зона расположена на расстоянии более 100м от участка строительства. Объект не попадает в водохранную зону. В проекте произведена оценка воздействия вредных веществ на атмосферный воздух, на поверхностные и подземные воды, на почвенный покров, воздействие физфакторов и определены мероприятия снижающие их негативные воздействия.

Проектные решения по объекту приняты с учетом действующих нормативных требований, обеспечивающих безопасность условий труда, с использованием строительных конструкций, материалов и изделий, действующих на территории РК. Работы следует выполнять только в пределах полосы временного отвода земель. Для обеспечения питьевых нужд обслуживающего персонала используется бутилированная питьевая вода. Вода на производственные цели - привозная. На территории строительства для нужд рабочих будет временно размещен надворный биотуалет. Представлены расчеты водопотребления и водоотведения, определены мероприятия по обезвреживанию и утилизации отходов. Рабочим и инженерно-техническому персоналу выдается специальная одежда, специальная обувь и другие средства индивидуальной защиты.

6.5 Организация строительства

Раздел выполнен в соответствии со СН РК 1.03-00-2011 «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений».

Технико-экономические показатели:

Продолжительность строительства – 19 месяцев, в том числе подготовительный период – 1.0 месяц, определена по СП РК 1.03-102-2014 часть II. «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений». Табл. Б.5.4.1. Дорожное хозяйство. пункт 1.

Начало строительства – 2 квартал 2022г.

Начало строительства объекта - 2 квартал (апрель) 2022 года, согласно письма ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области» от 11 августа 2021 года №01-07-09/1674.

6.6 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 соответствии с Правилами утверждения проектов (технико-экономических обоснований и проектно-сметной документации), предназначенных для строительства объектов за счет бюджетных средств и иных форм государственных инвестиций, утвержденными приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 2 апреля 2015 года № 304 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10632), и является основанием для определения лимита средств заказчика (инвестора) на реализацию объектов строительства в соответствии с пунктом 14 Нормативного документа по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан.

Сметная стоимость строительства подлежит утверждению заказчиком в установленном законодательством порядке.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 2021.2) по выпуску сметной документации в текущих ценах 2021 года.

При составлении смет использованы:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы, ЭСН РК 8.04-01-2015 изменения и дополнения, выпуски 1-20;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы, ЭСН РК 8.04-02-2015 изменения и дополнения, выпуски 1-20;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на ремонтно-строительные работы, ЭСН РК 8.05-01-2015 изменения и дополнения, выпуски 1-20;

сборники сметных цен в текущем уровне 2021 года на строительные материалы, изделия и конструкции, ССЦ РК 8.04-08-2021, (17 сборников), выпуск 1;

сборники сметных цен в текущем уровне 2021 года на инженерное оборудование объектов строительства, ССЦ РК 8.04-09-2021;

сборник сметных цен в текущем уровне 2021 года на эксплуатацию строительных машин и механизмов, СЦЭМ РК 8.04-11-2020;

сборник тарифных ставок в строительстве, СТС РК 8.04-07-2020 на 2021 год;

сборник сметных цен в текущем уровне 2021 года на перевозку грузов для строительства, СЦПГ РК 8.04-12-2021, отдел 2;

сборники укрупненных показателей сметной стоимости конструктивов и видов работ (МАФ) УСН РК 8.02-03-2020 (16 сборников);

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. 20, 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. 85, 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 ценах 2021 года. Переход к прогнозной сметной стоимости строительства на 2021-2023 гг. выполнен с учетом норм задела объема инвестиций по годам строительства, прогнозного уровня инфляции,

установленного согласно приложению 1 «Прогноз социально-экономического развития Республики Казахстан на 2021–2025 годы», протокол заседания Правительства Республики Казахстан от 25 августа 2020 года №29.

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

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект в процессе проведения экспертизы.

В процессе рассмотрения по замечаниям департамента по Кызылординской области (г.Кызылорда) филиала республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза» по Южному региону в рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер. III очередь (ПК291+00 - ПК465+00)»** внесены следующие изменения и дополнения:

По дорожной части:

7.1.1 Ситуационная схема рассматриваемого объекта предоставлен.

7.1.2 Категории улиц приняты согласно СП РК 3.03-101-2013 Автомобильные дороги, п. 4.1.1.

7.1.3 Диаметры труб приняты согласно утвержденного задания на проектирование.

7.1.4 В пояснительной записке подраздел «Водопропускные трубы» откорректировано и исправлено.

7.1.5 В пояснительной записке подраздел «Существующее состояние земляного полотна и дорожной одежды» добавлено и откорректировано.

7.1.6 Боковики продольных и поперечных профилей выполнено согласно ГОСТ 21.701-2013.

7.1.7 Продольные и поперечные профиля откорректированы и доработаны.

7.1.8 Расчет дорожной одежды боковых съездов предоставлен.

7.1.9 Приведен минимальный коэффициент уплотнения земполотна.

7.1.10 Расчет конструкции дорожных одежд боковых съездов предоставлен.

7.1.11 Расчет конструкции дорожной одежды предоставлен.

7.1.12 Справка о согласовании типового поперечного профиля и конструкции дорожных одежд предоставлен.

7.1.13 Морозостойкость бетона принята F150 согласно СНиП РК 5.03-34-2005 «Бетонные и железобетонные конструкции».

7.1.14 Технико-экономические показатели откорректировано.

7.1.15 Примыкания к существующим дорогам согласованы с ГУ «пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области».

7.1.16 Отметки проезжей части по всем улицам приняты из условий местности рельефа.

7.1.17 В разделе дорожная одежда указан средневзвешенный удельный вес верхних слоев.

7.1.18 Согласно ведомости поставки строительных материалов расстояние перевозки откорректировано и исправлено.

7.1.19 Конструкция дорожной одежды приведены в соответствие с ведомостью объемов работ.

7.1.20 Сводная ведомость объемов работ откорректирован.

7.1.21 В технико-экономических показателях сроки службы дорожных одежд предоставлен.

По строительным решениям

7.1.22 Лист «Общие данные» приведен согласно ГОСТ 21.101-97:

климатические параметры в соответствии по СП РК 2.04-01-2017;

указаны отметки, принятую в рабочих чертежах условно за нулевую, п.4.2.9 ГОСТ 21.101-97;

приведены сведения о грунтах (основаниях), уровне и характере грунтовых вод, указания о мероприятиях по устройству подготовки под фундаменты согласно п.6.2.2 ГОСТ 21.501-2011.

7.1.23 Защита поверхностей конструкций предусмотрена в зависимости от вида и степени агрессивного воздействия среды согласно главы 5.2, СН РК 2.01-01-2013.

7.1.24 Откорректированы классификации арматуры в спецификации согласно ГОСТ 34028-2016.

7.1.25 Представлены строительные чертежи КЖИ (согласно спецификации элементов).

По пояснительной записке

7.1.26 Раздел строительные решения приведен в соответствие с проектными решениями.

7.1.27 Дополнено описание мероприятии по защите строительных конструкций от коррозии.

По оценке воздействия на окружающую среду

7.1.28 В Разделе «Охрана окружающей среды» таблица «Нормативов выбросов загрязняющих веществ в атмосферу» представлена соответствующими нормативами эмиссии, с учетом начало и продолжительности строительно-монтажных работ.

7.1.29 Приведены в соответствие расчеты объемов эмиссии, согласно расходам и видам материалов откорректированной сметы.

7.1.30 В проекте и в «Заявлении об экологических последствиях» сроки продолжительности строительства представлены согласно откорректированного «Проекта организации строительства».

По оценке соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

7.1.31 Внесены изменения в раздел «Охрана окружающей среды»;

7.1.32 Представлена оценка влияния физфакторов;

7.1.33 Учтены требования действующих санитарных правил.

По сметной документации

7.1.34 Предоставлена сметная документация в АВС-4 (редакция 2021.2).

7.1.35 Расценки в локальных сметах приведены в соответствие с действующей сметно-нормативной базой.

7.1.36 Объемы работ в сметной документации приведены в соответствие с откорректированным рабочим проектом.

7.2 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с «Правила определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам», утвержденными приказом Министра национальной экономики РК от 28 февраля 2015 года №165 разработчиком проекта установлен II нормальный уровень ответственности (технически сложный).

Рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер. III очередь (ПК291+00 - ПК465+00)»** разработан в соответствии с утвержденным заданием на проектирование, иными исходными данными, техническими условиями и требованиями.

Состав и комплектность представленных материалов приведены в соответствие с требованиями СН РК 1.02-03-2011* «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

Принятые проектные решения, с учетом внесенных изменений по п.7.1, соответствуют государственным нормативным требованиям, и функциональному назначению объекта.

Раздел «Охрана окружающей среды» к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер. III очередь (ПК291+00 - ПК465+00)» соответствует требованиям Экологического Кодекса РК, нормативным документам и другим нормативным актам, регулирующий природоохранную деятельность.

Проектные решения не противоречат требованиям санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утвержденные приказом Министра национальной экономики РК №237 от 20 марта 2015 года, «Санитарно-эпидемиологические требования к атмосферному воздуху в городских и сельских населенных пунктов», утвержденные приказом Министра национальной экономики РК от 28.02.2015 года №168, "Санитарно-эпидемиологические требования к сбору, использованию, применению, обезвреживанию, транспортировке, хранению и захоронению отходов производства и потребления" утвержденный приказом и.о. министра здравоохранения РК от 25 декабря 2020 года № ҚР ДСМ-331/2020.

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

Таблица №7.1

№ п/п	Наименование показателей	Единицы измерения	Показатели	
			заявленные	рекомендуемые к утверждению
1	Строительная длина	км	17,4	17,4
2	Категория улицы		Автомобильная дорога I-б	
3	Ширина полосы движения	м	7,5	7,5
4	Ширина проезжей части	м	3,75х2	3,75х2
5	Количество полос движения	шт	4	4
6	Тип дорожной одежды		Плотный мелкозернистый асфальтобетон	
7	Ширина земполотна	м	27,5	27,5
8	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2021 года и прогнозном уровне 2022,2023 годов, в том числе	млн.тенге	15692,152	10441,712
	СМР		13457,401	9019,344
	Оборудование		-	-
	Прочие затраты		2234,751	1422,368
	Из них:			
	2021 год (ПИР и экспертиза)		75,148	75,148
	2022 год		6017,762	4758,655
	2023 год		6288,886	5607,909
	2024 год		3310,356	-
9	Продолжительность строительства	мес.	32	19

8. ВЫВОДЫ

8.1 С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги Туркестан-Шаульдер. III очередь (ПК291+00 - ПК465+00)»** соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан и рекомендуется к утверждению со следующими технико-экономическими показателями, указанными в таблице 7.1.

8.2 Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области» в соответствии с условиями договора от 23 июня 2021 года №160240022495/210042/00 (42).

8.3 При представлении 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 Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, **«Түркістан – Шәуілдір автомобиль жолын реконструкциялау. III кезек (ПК291+00 - ПК465+00)»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілер мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және №7.1 кестеде көрсетілген мынадай техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітуге ұсынылады.

8.2 Осы сараптамалық қорытынды тапсырыс берушімен бекітілген, растығы 2021 жылғы 23 маусымдағы №160240022495/210042/00 (42) шарт талаптарына сәйкес «Түркістан облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ-мен кепілдендірілген жобалауға арналған бастапқы материалдарды (деректерді) ескере отырып орындалды.

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.

Мыктыбаев Ж.С.
Директор
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Абдикаликов Б.А.
Директор департамента
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Бутабаева А.К.

Начальник производственного отдела
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Ерназарова С.А.
Эксперт
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Жумартов А.С.
Эксперт
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Сулеева Г.А.
Эксперт
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Алиев Н.Д.
Главный специалист (по рассмотрению ценовых предложений по сметной документации)
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Сыздыкова С.С.
Эксперт
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Исраилов Я.И.
Эксперт
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Южному региону

Ссылка на окончательную редакцию ПСД

Түркістан облысының әкімдігі

"Түркістан облысының табиғи ресурстар және табиғат пайдалануды реттеу басқармасы" мемлекеттік мекемесі

Тұрғын үй алабы Нұрсәт, Даңғылы Астана, № 10 үй

Акимат Туркестанской области

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

Жилой массив Нурсат, Проспект Астана, дом № 10

Нөмір: KZ92VDD00170606

Күні: 25.08.2021 18:33:48

"Түркістан облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы" мемлекеттік мекемесі

161200, Қазақстан Республикасы, Түркістан облысы, Түркістан Қ.Ә., Түркістан қ., Кентау Тас жолы, № 2 ғимарат

Сіздің «gosexpert.kz» ақпараттық жүйесі арқылы 23.08.2021 жылғы №19-01-04/0933 рұқсат алу үшін табыс етілген өтінім материалдарыңыз дәйексіз болуына байланысты қарастырудан қайтарылатынын хабарлаймын.
Атап айтқанда, VI санаттағы объектілерге қоршаған ортаға эмиссияларға рұқсат алу өтінімінің 1-кестесінде өндірістік объектінің орналасқан жері дұрыс көрсетілмеген.

Заместитель руководителя Изтилеуов Нуржан Жаксылыкович

Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.
Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года "Об электронном документе и электронной цифровой подписи" равнозначен документу на бумажном носителе.