«Түркістан-Балтакөл» КХ-84 автомобиль жолының 19-45,1 шақырым күрделі жөндеу (түзету)»
жұмыс жобасы бойынша
18.03.2021 ж. № КСК-0045/21

ҚОРЫТЫНДЫ

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

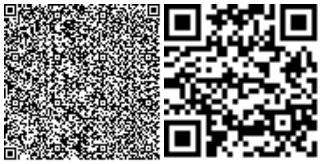
БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Улмад» ЖШС

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Түркістан-Балтакөл» КХ-84 автомобиль жолының 19-45,1 шақырым күрделі жөндеу (түзету)» жұмыс жобасына осы сараптамалық қорытынды **«КазСтрой consulting»** ЖШС-мен берілді.

«КазСтрой consulting» ЖСШ-нің рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.



З А К Л Ю Ч Е Н И Е

№ КСК-0045/21 от 18.03.2021 г.
по рабочему проекту
«Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)»

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

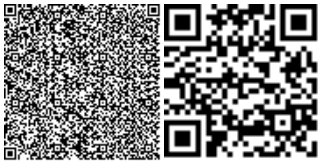
ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Улмад»

город Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)»** выдано **ТОО «КазСтрой consulting».**

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



1. НАИМЕНОВАНИЕ: Рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)».** Настоящее экспертное заключение выполнено, в соответствии с меморандумом от 19.02.2021 года между ТОО «КазСтрой consulting», с одной стороны, ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области» с другой стороны и ТОО «Улмад» на основании письма заказчика № 31-07-09/481 от 26.02.2021 года.

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

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Улмад». Государственная лицензия № 18008151 от 23.04.2018 г. Категория I. Выданная Выданные ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Южно-Казахстанской области». Акимат Южно-Казахстанской области. Приложение к лицензии № 001 от 23.04.2018 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

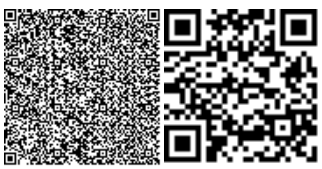
5.1 Основание для разработки:

- дефектная ведомость, утвержденное заказчиком ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области» от 27.12.2016 года;
- задание на проектирования, утвержденное заказчиком ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области» от 19.02.2021 года;
- письмо о финансировании, № 24-09-09/671 от 14.03.2017 года выданная ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;
- акт на право постоянного землепользования кадастровый номер № 19-307-034-052, изготовленный «Туркестанским городским земелно-кадастровым филлиалом»;
- протокол технического совещания;
- письмо заявка о прохождения экспертизы № 31-07-09/481 от 26.02.2021 года, ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;
- заявление об экологических последствиях;
- письмо № 31-07-09/524 от 05.03.2021 года, ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;
- топографическая съемка, выполненная ТОО «Улмад». Государственная лицензия ГСЛ № 000801 от 08.06.2007 года. Класс I. Выданные ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Южно-Казахстанской области». Акимат Южно-Казахстанской области. Приложение к лицензии № 001 от 26.06.2012 года;
- заключение об инженерно-геологических условиях от 2018 года, выполненный ТОО ГЕО-Инженерные Изыскания» (государственная лицензия ГСЛ №13010193 от 24.06.2013 года).

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций

Согласовано с ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области»;

Разрешение на эмиссии в окружающую среду для объектов IV категории №KZ74VDD00162491 от 16.03.2021 года, выданная ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Туркестанской области»;



5.3 Перечень документации, представленный на экспертизу

Том I. Паспорт проекта
Том II. Общая пояснительная записка
Том III.Проект организации строительства
Том III. Альбом I. Автомобильная дорога
Том IV. Ведомости обьемов работ
Том V. Ведомости разбивки трассы
Брошюра: «Оценка воздействия на окружающую среду»

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью рабочего проекта является развитие транспортной системы г.Туркестан и улучшение экологической обстановки. В результате капитального ремонта улучшится эксплуатационное состояние дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь», способствующее повышению безопасности дорожного движения и эффективности работы автомобильного транспорта.

5.5 Существующее состояние объекта

Рассматриваемый участок автомобильной дороги расположен в 160 км к северо-востоку от города Шымкент. Начало участка – 3890 м к юго-западу от населенного пункта Теке км 18,48 дороги КХ-84, конец участка – в 4180 м северо-восточнее населенного пункта Балтаколь км 45,1 дороги КХ-84. Автомобильная дорога проходит по незастроенной территории.

Существующий участок автомобильной дороги КХ-84, протяженностью 25,572 км – из естественного грунта, отнесен к автомобильной дороге общего пользования IV-й технической категории с асфальтобетонным покрытием. В геодезическом отношении рассматриваемый участок дороги проходит по равнинной местности, без резких характерных перепадов рельефа в продольном профиле, с плавными подъемами и спусками.

Обследуемая автомобильная дорога характеризуется следующими параметрами поперечного профиля: ширина проезжей части преимущественно 5,0 метров, ширина обочин – 1,5-2,0 метра. Покрытие дорожного полотна разнозернистое, плотное из слоя асфальтобетона, толщиной 3-7 см. Основание дорожной одежды из гравия, галечникового грунта мелких валунов и песка, толщиной 5-35 см. Земляное полотно ремонтируемого участка автомобильной дороги КХ-84 и естественное основание при визуальном осмотре представлено суглинком и супесью. Проезжая часть за время эксплуатации приобрела распластанную волнообразную форму. На поверхности дорожного покрытия отмечаются выбоины, трещины и осадка.

С ПК-6 по ПК66+00 происходит подтопление дороги из-за поднятия грунтовых вод на поверхность и перелива воды через бровки близ лежащих каналов. Поднятие грунтовых вод имеет сезонный характер, данное явление происходит в зимне-весенний период.

По дороге имеются множество водопропускных сооружений из круглых и квадратных труб находящиеся в неудовлетворительном состоянии и требующих замены. На ПК-14+44 имеется трехпролетный мост, находящий так же неудовлетворительном состоянии и требует замены.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Характеристика участка строительства и место размещения объекта

Природно-климатические условия участка строительства

М/пункт Туркестан.

Климатический подрайон IV-Г.
Температура наружного воздуха в 0С:
абсолютная максимальная +49,
абсолютная минимальная -38,
наиболее холодных суток -26,
наиболее холодной пятидневки -22,
среднегодовая +12,0.
Количество осадков за ноябрь-март, мм - 134.
Количество осадков за апрель-октябрь, мм - 72.
Преобладающее направление ветра за декабрь-февраль – В.
Преобладающее направление ветра за июнь-август – СВ.
Максимальная из средних скоростей ветра за январь, м/сек - 2,6.
Минимальная из средних скоростей ветра за июль, м/сек - 3,2.
Наибольшая скорость ветра, м/сек – 34,0.
Нормативная глубина промерзания, м: для суглинка - 0,73
для супеси - 0,89
Глубина проникновения 0оС в грунт, м: для суглинка - 0,83,
для супеси - 0,99
Район по весу снегового покрова - I.
Район по давлению ветра - III.
Район по толщине стенки гололеда - II.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Геоморфология и рельеф

В геологическом отношении район относится к палеозойским отложениям, нижняя часть материнской породы ограничивается мезозойскими отложениями. На орошаемых землях, в основном развиты различные отложения четвертичного периода.

Отложения четвертичного периода состоят из глинистых отложений до водонепроницаемых слоев. В литологическом отношении они состоят из глин, супесей, песков, песчано-гравийно-галечников.

В пределах изучаемой территории развиты пролювиально- аллювиальные отложения среднечетвертичного возраста, которые образовались в результате аккумуляции обломочного и глинистого материала. Поверхность изучаемой территории представляют предгорную наклонную равнину и вторую надпойменную террасу р. Арысь.

Условные высотные отметки ремонтируемой автодороги колеблется в пределах 555,02-687,33.

Рельеф

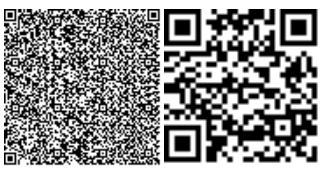
Высотные отметки поверхности трассы автодороги КХ -84 изменяются от 174,76 до 182,98 м.

Грунты

Грунты, залегающие под дорожной одеждой, до глубины 3,0 м, представлены глинистыми грунтами: супесью и суглинком. Под насыпными грунтами находятся суглинок укатанный, твёрдой консистенции, мощностью 0,22-1,08 м.

Ниже укатанных грунтов (ИГЭ-1) –элемент представлен двумя литологическими разновидностями: супесью и суглинком, которые характеризуются числом пластичности, соответственно, равным 6,3—10,1; грунты макропористые лёгкие, песчанистые, консистенция супеси твёрдые, суглинок от твёрдой до тугопластичной консистенции, вскрытой мощностью 2,4-2,5 м (супесь) и 1,8-2,5 м (суглинок).

Физико-механические свойства грунтов



В пределах трассы автодороги до глубины 3,0 м, выделено два инженерно-геологических элемента (ИГЭ):

первый ИГЭ - супесь и суглинок песчанистые, просадочные, твёрдой консистенции, вскрытой мощностью 2,4-2,5 м (супесь) и 1,8-2,5 м (суглинок) Просадка грунта от собственного веса при замачивании отсутствует. Тип грунтовых условий по просадочности, первый – Sslg ≤ 5 см.

второй ИГЭ - суглинок укатанный, твёрдой консистенции, мощностью 0,22-1,08 м.

Грунты инженерно-геологических элементов характеризуются следующими расчетными значениями показателей физических свойств:

Наименование показателей, единицы измерения	Расчетные значения	
	ИГЭ-1	ИГЭ-2
1	2	3
Плотность твердых частиц, г/см^3	2,71	2,71
Плотность, г/см^3	1,63	1,79
Плотность в сухом состоянии, г/см^3	1,39	1,63
Влажность природная, %	7,0-29,2	8,9-10,9
Степень влажности, %	0,18-0,64 супесь 0,25-0,88 суглинок	0,37-0,57
Пористость,%	48,7	39,8
Коэффициент пористости	0,96	0,66
Влажность на границе текучести, %	27,0 –супесь 32,7- суглинок	28,6
Влажность на границе раскатывания, %	20,7 –супесь 22,6- суглинок	20,1
Число пластичности, %	6,3 –супесь 10,1- суглинок	8,5
Показатель текучести	<0 – супесь <0-0,28 суглинок	<0
Расчетное сопротивление, R_0, кПа (МСП 5.01-102-2002, табл. 5.4, Приложение 5):	Sr ≤0,5 =360 Sr≥0,8=184	I_L =0 =257 I_L =1 =187
Коэффициент фильтрации	0,28	-

№ ИГЭ	Наименование грунта	При водонасыщенном состоянии				$E_{пр}$ Мпа	$E_{ус}$ Мпа
		γ_I/γ_{II}, кН/м^3	φ_I/φ_{II}, град.	C_I/C_{II}, кПа	E, Мпа		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Супесь и суглинок просадочные	18,3 18,3	20 21	4 5	3,2	16,8	5,2
2	Суглинок укатанный	20,4 20,4	25 26	9 11	14,1	-	-

ИГЭ - номер инженерно-геологического элемента

E - модуль деформации при водонасыщенном состоянии;

$E_{пр}$ - модуль деформации при природной влажности.

$E_{ус}$ - модуль деформации при установившейся влажности.

Засоленность и агрессивность грунтов

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 2,0 м, незасолены. Величина сухого остатка составляет 0,091-0,162 %. 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 SO4-- для бетона марки W4 по водонепроницаемости на портландцементе по ГОСТ 10178-85 слабоагрессивные, а для бетона на сульфатостойком портландцементе по ГОСТ 22266-94 - неагрессивные (Нормативное содержание SO4—составляет 682,0 мг/кг).

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 и сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266-94 - неагрессивные (Нормативное содержание CL-составляет 271,0 мг/кг).

Сейсмичность

Сейсмичность участка автодороги согласно СНиП РК 2.03-30-2006, составляет шесть баллов. Категория грунтов по сейсмическим свойствам - вторая.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Автомобильная дорога

Общее направление ремонтируемой автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» с северо-востока на юго-запад. В соответствии с заданием на проектирование, проектный участок автомобильной дороги является автомобильной дорогой общего пользования IV-й технической категории. Начало участка – км 18,48 конец участка – км 45,1. Дорога проходит вдоль незастроенной территории по открытой равнинной местности. С ПК6+00 по ПК66+00 вдоль дороги в осенне-весенний период происходит заболачивание слева и справа от земляного полотна существующей дороги. Заболачивание происходит из-за поднятия грунтовых вод в данный период года. С ПК218+00 по ПК232+00 дорога примыкает к существующему мосту через реку Сырдарью. Начало моста соответствует 40,3 км, конец соответствует 41,7 км автомобильной дороги КХ-84. Ремонт данного моста предусматривается отдельным проектом.

Фактическая протяженность ремонтируемого участка автомобильной дороги – 25,572 км. Трасса на всем протяжении имеет 33 угла поворота, состоящих из клотоид и круговых кривых, радиусами: 300 м, 850 м, 1000 м, 2050 м, 3000 м, 10000 м, 10600 м, 20000 м и 30000 на участке автомобильной дороги. Показатели плана дороги соответствуют требованиям СНиП РК 3.03-09-2006* и СНиП РК 3.01-01-2008*. Видимость обеспечивается.

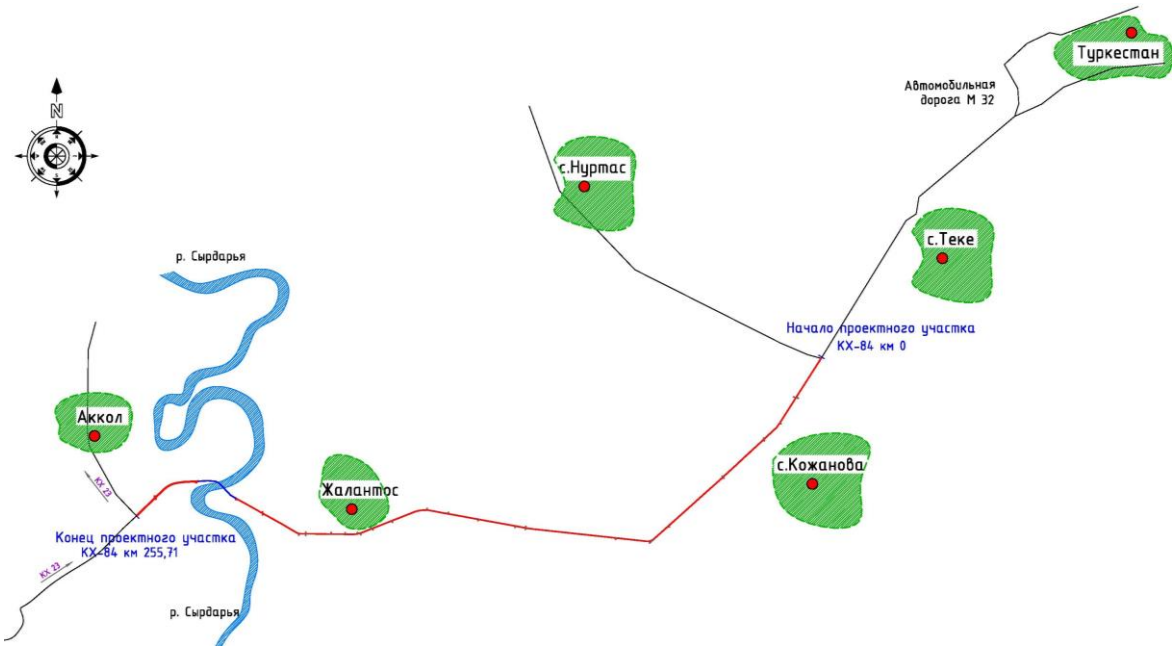


Рисунок 1 – Ситуационная схема объекта

Ремонтируемый участок автомобильной дороги с ПК0+00 по ПК6+00 и с ПК66+00 по ПК255+72 соосна существующей проезжей части и проходит преимущественно в нулевых отметках с максимальным использованием существующего земляного полотна и рельефа местности. С ПК6+00 по ПК66+00 из-за сезонного подтопления дороги предусмотрена наращивание земляного полотна в высоту до 1,5 м при сохранении сносности с существующей дорогой.

В пониженных местах рельефа местности предусмотрено строительство круглых водопропускных труб диаметром 1,0 м, на ПК-8+40, ПК-10+20, ПК-25+20, ПК-53+45, ПК-77+21, ПК-92+23, ПК-92+22, ПК-95+88, ПК-97+07, ПК-103+50, ПК-108+30, ПК-115+42, ПК-121+34, ПК-246+08, водопропускных труб диаметром 1,5 м на ПК-38+74, ПК-42+77, ПК-63+77, ПК-64+10, ПК-64+49, ПК-64+66, ПК-66+68, ПК-234+07, двухочковых водопропускных труб диаметром 1,5 м на ПК-175+20, ПК-190+40, ПК-245+82, ПК-252+19, трехочковых водопропускных труб диаметром 1,5 м на ПК-19+65, водопропускных квадратных труб 2,5х2 м на ПК 19+75, водопропускных двухочковых квадратных труб 2,5х2 м на ПК 172+58, водопропускных двухочковых квадратных труб 4х2 м на ПК 174+78.

На ПК-14+44, в месте пересечения водораздела, предусмотрено строительство автодорожного моста длиной 42,1 м.

Ось трассы привязана к заложенным опорным пунктам (реперам). Реперам задана условная система координат и высот.

На ремонтируемом участке предусмотрено 33 примыканий. Радиусы закруглений приняты для незастроенной территории согласно СНиП РК 3.03-09-2006* - 15 м. Съезды предусмотрены в существующие улицы и поля.

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

Строительные решения

Технические параметры дороги

Ремонтируемый участок автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка) запроектирован как автомобильная дорога IV-й технической категории. Параметры для проектирования приняты в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Основные технические нормативы автомобильной дороги приведены в таблице 6.

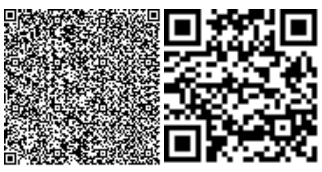
Технические нормативы автомобильной дороги IV-й категории с ПК0 по ПК255+72.

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	По СНиП РК 3.03-09-2006*	Принятые в проекте
1	2	3	4	5
1	Расчетная нагрузка		-	$А_1$
2	Количество полос движения	шт	2	2
3	Ширина полосы движения	м	3,0	3,0
4	Ширина обочины	м	2,0	2,0
5	Ширина проезжей части	м	6,0	6,0
6	Ширина дорожной одежды	м	7,0	7,0
7	Ширина земляного полотна	м	10,0	10,0
8	Расчетная скорость движения	км/ч	80	80
9	Наибольший продольный уклон	‰	60	15
10	Наименьшие радиусы кривых в плане	м	300	300
11	Наименьшие радиусы кривых в продольном профиле: - выпуклых - вогнутых	 м м	 5000 2000	 5000 3000
12	Тип дорожной одежды		Облегченный	Облегченный

Продольный и поперечный профили

Существующий продольный профиль в целом волнообразный, равнинный с плавными подъемами и спусками со средним продольным уклоном порядка 5-10‰. 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 1413-2005. 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 ПК43+00, в месте пересечения дорогой



существующего водораздела и оврага и достигает порядка 3,1 м. На всем протяжении трассы профиль дороги проходит в нулевых отметках, кроме промежутка между ПК6+00 и ПК66+00, где предусматривается поднятие отметок до 3-х метров.

Параметры поперечного профиля приведены ниже в таблице 8.

Параметры поперечного профиля.

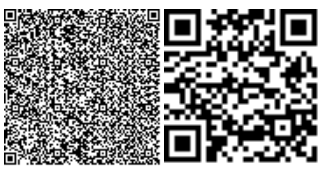
№ п/п	Наименования	Ед. изм.	Параметры	Примечание
1	2	3	4	5
1	Количество полос движения	шт	2	
2	Ширина полосы движения	м	3	
3	Ширина краевой полосы	м	0,5	
4	Ширина обочины	м	2	
5	Ширина тротуаров	м	-	
6	Инженерный коридор	м	-	
7	Ширина проезжей части	м	6,0	
8	Ширина дорожной одежды	м	7,0	
9	Ширина земляного полотна	м	10,0	
10	Заложение откосов выемки	-	1:10	
11	Заложение откосов насыпи	-	1:3	
12	Поперечный уклон проезжей части	‰	20	
13	Поперечный уклон обочин	‰	40	
14	Поперечный уклон тротуаров	‰	-	

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.

На участках автомобильной дороги IV-й категории на кривых в плане с радиусами менее 2000 м (ВУ-2, ВУ-13, ВУ-23, ВУ-26, ВУ-29), предусмотрено устройство односкатного поперечного профиля (виражей) с уширением проезжей части для кривых с радиусами 300 м на 0,6 м. Уширение предусмотрено с внутренней стороны кривых за счет обочины. Переход от двухскатного профиля к односкатному и уширение проезжей части предусмотрено на участке отгона виража равному 90 м.

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 условия 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 суглинистым и супесчаным грунтами. Характеристика грунтов приведена в отчете об инженерно-геологических изысканиях.

Конструкция земляного полотна автомобильной дороги IV-й категории на всем протяжении одинаковая: двухполосная проезжая часть шириной 6,0 м *(на прямолинейных участках и кривых радиусом более 1000 м)* и обочины шириной 2,0 м. На кривых радиусом менее 1000 м проезжая часть уширена на величины, указанные в п. 3.2. Общая ширина земляного полотна автомобильной дороги – 10,0 м.

Земляное полотно возводится из местного суглинистого грунта выемки, не достающий грунта завозится из карьера, расположенного в 20 км от объекта в п.Шорнак. Грунты, применяемые для возведения земляного полотна должны соответствовать требованиям СНиП РК 3.03-09-2006* и ГОСТ 25100-95. Степень уплотнения грунта – 0,9, рабочего слоя – 0,95 - 0,98. 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 %.

Берегоукрепительные работы. С ПК6+00 по ПК66+00 земляное полотно автомобильной дороги подвержено сезонному подтоплению фильтрационными водами. Для защиты от размыва земляного полотна на данном участке предусмотрены берегоукрепительные работы. В качестве берегоукрепительных работ принято крепление откосов габионами (матрац Рено) размерами 2,0 х 1,0 х 0,3 м по слою геотекстиля пл. 200 гр/м^3. Габионы приняты из оцинкованной проволоки с поливинилхлоридным покрытием, размером ячейки 8х10 см. Заполнение габионов принято ГПС, диаметром не менее 1,5 размера ячеек. Для предотвращения сползания габионов по откосу предусмотрено их заглубление в грунт основания на глубину 1,0 м и пригрузка из ГПС.

Поперечный уклон грунта земляного полотна на контакте с дорожной одеждой – 30 ‰.

Существующее земляное полотно автомобильной дороги пройдено преимущественно в насыпи средней высотой до 1,0 м.

Всего в данном проекте предусмотрено 10 типов земляного полотна.

Автомобильная дорога:

- тип 1 – насыпи высотой от 0,8 м до 2 м, шириной 10,0 м, крутизна откосов 1:3;
- тип 2 – насыпи высотой более 2 м, шириной 10,0 м, крутизна откосов 1:1,5;
- тип 3 – открытые выемки глубиной до 1 м, шириной 10,0 м, крутизна откосов 1:3, с кюветами шириной по дну 0,4 м;
- тип 4 – открытые выемки глубиной более 1 м, шириной 10,0 м, крутизна откосов 1:3, с кюветами шириной по дну 0,4 м;
- тип 5 – насыпи на подтопленных участках дороги, укрепленные габионами, шириной 10,0 м, крутизна откосов 1:3;

Водоотвод с проезжей части автомобильной дороги решен за счет поперечного уклона 20 ‰ для IV дорожно-климатической зоны. Отвод поверхностных вод осуществляется кюветами. Укрепление откосов кюветов предусмотрено засевом трав, при уклоне менее 30 ‰.

Для пропуска воды через основное земляное полотно на пониженных участках местности предусмотрено устройство 31-го водопропускного сооружения, в том числе: из круглых железобетонных труб, диаметром 1,0 м – 14 шт, из круглых железобетонных труб, диаметром 1,5 м – 8 шт, из круглых железобетонных двухочковых труб, диаметром 1,5 м – 4 шт, из круглых железобетонных трехочковых труб, диаметром 1,5 м – 1 шт, из квадратных железобетонных труб, размером отверстия 2,5х2 м – 1 шт, из квадратных железобетонных

двухочковых труб, размером отверстия 2,5х2 м – 1 шт, из квадратных железобетонных трехочковых труб, размером отверстия 4х2 м – 1 шт, а так же двухпролетного моста длиной 42,1 м – 1 шт.

Дорожная одежда

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

Определение требуемого модуля упругости дорожной одежды производилось на основании сведений об интенсивности движения и состава транспортных средств на перспективный период по данной дороге, представленных заказчиком.

При расчете приняты следующие исходные данные:

Интенсивность движения – 3516 авт/сут

Категория дороги – IV.

Дорожно-климатическая зона – IV.

Схема увлажнения рабочего слоя – 1.

Тип дорожной одежды – облегченный.

Требуемый уровень надежности – 0,85.

Коэффициент прочности – 0,9.

Расчетная глубина промерзания грунта в районе проектирования – 0,89 м.

Расчетные нагрузки:

Группа расчетной нагрузки – A_1.

Диаметр штампа расчетного колеса – 37 см.

Давление на покрытие, Р – 0,60 Мпа.

В ходе расчета был принят следующий вариант.

Верхний слой покрытия – асфальтобетон горячей укладки плотный II марки из щебёночной смеси типа Б на битуме БНД-70/100 по СТ РК 1225-2013, толщиной 7 см;

Нижний слой покрытия – крупнозернистый высокопористый асфальтобетон I марки на битуме БНД-70/100, толщиной 12 см;

Нижний слой основания – песчано-гравийная смесь С6 – 40 мм по СТ РК 1549-2006 с примесью фрезерованного асфальтобетона, толщиной 35 см;

Расчетная плотность слоев дорожной одежды: гравийно-песчаная смесь – 1,8 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.

Пересечения и примыкания

Примыкание к ремонтируемому участку автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» выполнено в соответствии со СНиП РК 3.01-01-2008* и типовым проектом 503-0-51.89 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне».

В соответствии с заданием на проектирование все съезды с основной дороги отнесены к автомобильным дорогам IV-й и V-й категории.

Радиусы сопряжений примыкания с основной дорогой приняты 15 м.

Граница подсчета объемов работ и длинна съезда в основном приняты 50 м, с учетом условий рельефа местности и обеспечения требуемых параметров продольного профиля. Ширина проезжей части примыкающих дорог составляет 4,5 м и 6 м.

Примыкание запроектировано в соответствии с существующими условиями и перспективной интенсивностью движения.

Всего проектом предусмотрен 33 съезда.

Проектные линии продольного профиля съездов представлены в виде прямых, вогнутых и выпуклых кривых с учетом допустимых по СНиП РК 3.01-01-2008* параметров. Проектный профиль проходит преимущественно в насыпи, средней высотой 0,5 м по оси, реже в выемке, в целом повторяя существующий рельеф.

Поперечный профиль предусмотрен со следующими параметрами:

Автомобильные дороги IV-й категории.

- ширина полосы движения – 3,0 м;
- количество полос движения – 2 шт;
- ширина проезжей части – 6 м;
- ширина обочины – 2,0 м;
- ширина земляного полотна – 10,0 м;
- заложение откосов выемки – 1:3;
- заложение откосов насыпи – 1:3;
- поперечный уклон проезжей части - 20‰;
- поперечный уклон обочин - 40‰.

Автомобильные дороги V-й категории.

- ширина полосы движения – 4,5 м;
- количество полос движения – 1 шт;
- ширина проезжей части – 4,5 м;
- ширина обочины – 1,75 м;
- ширина земляного полотна – 8,0 м;
- заложение откосов выемки – 1:3;
- заложение откосов насыпи – 1:3;
- поперечный уклон проезжей части - 20‰;
- поперечный уклон обочин - 40‰.

Для съездов принята облеченная конструкция дорожной одежды следующего типа:

Автомобильные дороги IV-й категории.

Верхний слой покрытия - асфальтобетон горячей укладки плотный II марки из щебёночной смеси типа Б на битуме БНД-70/100 по СТ РК 1225-2013, толщиной 7 см

Нижний слой покрытия – крупнозернистый высокопористый асфальтобетон I марки на битуме БНД-70/100, толщиной 15 см;

Нижний слой основания – песчано-гравийная смесь С6 – 40 мм по СТ РК 1549-2006, толщиной 25 см;

Автомобильные дороги V-й категории.

Верхний слой – щебеночно-песчано-гравийная смесь С6 – 40 мм, по СТ РК 1284-2004, толщиной 15 см;

Нижний слой основания – песчано-гравийная смесь С4 – 80 мм, по СТ РК 1549-2006, толщиной 20 см.

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

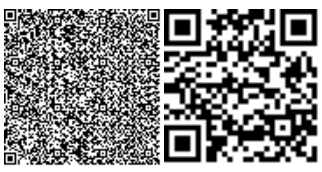
Решения по корректировке проекта

В соответствии с протоколом технического совещания и задания на проектирование корректировке подлежат следующие виды работ:

-габионы 2х1х0,5 с заполнением камнем заменить на матрацы «Рено» 2х1х0,3 с заполнением ГПС;

-в дорожной одежде черный щебень заменить на высокопористый крупнозернистый асфальтобетон;

-под все водопропускные трубчатые сооружения предусмотреть бетонную плиту толщиной 10 см.



6.3 Инженерно-технические мероприятия по предупреждению чрезвычайных и взрывопожароопасных 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.

Горюче смазочные 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 Оценка воздействия на окружающую среду

Раздел «Оценка воздействия на окружающую среду» к рабочему проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)» разработан ТОО «Улмад».

Существующий участок автомобильной дороги КХ-84 проходит вдоль незастроенной территории по открытой равнинной местности. На протяжении проектируемого участка автодороги расположены населенные пункты Жалантос и с. Кожанова. Расстояние до ближайшей селитебной зоны составляет более 100м.

Воздействие на атмосферный воздух. Загрязнение атмосферного воздуха вредными веществами происходит в период строительства объекта. На период строительства будут задействованы 6 неорганизованных источников загрязнения воздушного бассейна.

Источниками загрязнения атмосферного воздуха при строительстве являются:

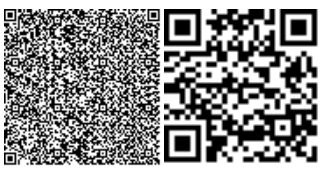
- источник 6001 – погрузочно-разгрузочные работы;
- источник 6001 – земляные работы;
- источник 6003 – сварочные работы;
- источник 6004 – покрасочные работы;
- источник 6005 – битумные работы;
- источник 6006 – автотранспорт (передвижные источники).

Вышеперечисленные источники работают только на момент строительства, и выбросы от них носят временный характер. Согласно представленным расчетам общий объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в период строительства составляет 6.98908733 тонн.

Выполненный на программном комплексе «ЭРА» в.2.0. расчет рассеивания показал, что концентрация загрязняющих веществ на жилой зоне не превышает нормативные значения ПДК.

Обоснованные нормативы выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников на период строительства составят:

Наименование вещества	Выброс вещества	
	г/с	т/год
Железо (II, III) оксиды /в пересчете на железо/	0,0022191	0,004791
Марганец и его соединения /в пересчете на марганца (IV) оксид/	0,00038923	0,00084044
Фтористые газообразные соединения /в пересчете на фтор/	0,000090867	0,00019589
Диметилбензол (смесь о-, м-, п- изомеров)	0,0738	0,1195



Уайт-спирит	0,0384	0,0622
Углеводороды предельные С12-19 /в пересчете на С/	0,0419	0,1358
Пыль неорганическая: 70-20% двуокиси кремния	2,05972	6,66576
Всего:	2,216519197	6,98908733

Выбросы от передвижных источников не включены в нормируемый объем загрязняющих веществ. Строительные работы санитарными правилами не классифицируются и согласно ст.40 Экологического кодекса Республики Казахстан относятся к IV категории

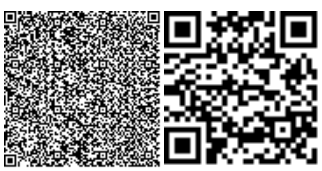
В период эксплуатации загрязнения воздушного бассейна происходит выбросами газовоздушной смеси от двигателей передвижных источников, которые не подлежат нормированию.

Воздействие на водные ресурсы. На участке автодороги, подлежащей капитальному ремонту предусмотрен мостовой переход через р.Карашык. Река Карашик – ирригационного назначения, предназначена для орошения сельскохозяйственных культур. При строительстве мостового перехода изменение русла реки не предусматривается. Стройплощадка с временными сооружениями будет расположена вне территории водоохранной зоны реки - вдоль проектируемой автодороги. Т.к. работы по строительству мостового сооружения производится на водоохранной территории реки получено согласование Арало-Сырдарьинской бассейновой инспекции по регулированию использования и охране водных ресурсов №KZ38VRB00001983 от 05.05.2017г. Протокол общественных слушаний от 16.11.2017г. представлен в составе ПСД.

В период строительства для хозяйственно-питьевых нужд рабочих и для технических нужд используется вода привозная. Сброс хоз-бытовых сточных вод производится в изолированный накопитель с последующим вывозом на ближайшие очистные сооружения. Производственные сточные воды в процессе строительных работ не образуются. Непосредственно проектируемым объектом сброс сточных вод в окружающую среду не предусмотрен. При соблюдении проектных решений в части водопотребления и водоотведения, а также при строгом производственном экологическом контроле в процессе эксплуатации водохозяйственного объекта негативное воздействие на поверхностные и подземные воды будет исключено.

Отходы производства и потребления. Процесс производства строительных работ сопровождается образованием различных видов отходов. Основными видами отходов в процессе строительства будут являться: строительный мусор; использованная тара из-под ЛКМ (лакокрасочных материалов); остатки электродов; коммунальные отходы. Отходы собираются раздельно по видам. Все отходы подлежат временному хранению в специально отведенных местах с последующим вывозом по договору со специализированными организациями на утилизацию или захоронение. Объем образования отходов при строительстве приведен в таблице.

Наименование отхода	Уровень опасности	Образование, т/период	Способ временного хранения отхода	Способ утилизации, обезвреживание отходов
Твердо-бытовые отходы	зеленый GO060	1,5	металлический контейнер	вывозятся на полигон ТБО
Огарки сварочных электродов	зеленый GA 090	0,00735195	ящик	передается спецорганизациям по сбору металлолома
Жестяные банки	янтарный	0,00937	контейнер	передается



из- под краски	AD070			спецпредприятиям на утилизацию
Строительный мусор	зеленый GG170	1170 (уточняется по факту образования)	стройплощадка	

Места временного хранения отходов предназначены для безопасного сбора отходов в срок не более шести месяцев до их передачи третьим лицам, осуществляющим операции по утилизации, переработке, а также удалению отходов, не подлежащих переработке или утилизации и согласно п.3.1 ст.288 Кодекс РК от 9 января 2007 года № 212 «Экологический кодекс РК» не является размещением отходов.

Земельные ресурсы и почвы. Проектируемые работы выполняются на земельных участках, отведенных на постоянное землепользование. Дополнительный отвод земли не требуется. При работе с сыпучими минеральными материалами и отходами производства предусматриваются меры, предупреждающийся загрязнение почвы.

В качестве основных мероприятий по защите почв предусмотрено следующее:

– запрещение передвижения строительной техники и транспортных средств вне подъездных путей и внутрипостроечных дорог;

– не допускать захламления поверхности почвы отходами. Для предотвращения распространения отходов на рассматриваемом участке необходимо оснащение контейнерами для сбора мусора, а также установление урн, с последующим регулярным вывозом отходов в установленные места;

– запрещается закапывать или сжигать на участке стройплощадки и прилегающей к ней территорий образующийся мусор;

– для предотвращения протечек ГСМ от работающей на участке строительной техники и автотранспорта запрещается использовать в процессе строительно-монтажных работ неисправную и неотрегулированную технику;

– недопустимо производить на участке строительства мойку строительной техники и автотранспорта.

Выполнение всех перечисленных мероприятий позволит предотвратить негативное воздействие на почвенный покров от строительно-монтажных работ.

Воздействия на растительный и животный мир. Участок проведения работ находится в границах населенного пункта, где наблюдается сильное антропогенное воздействие на флору и фауну, исходный природный ландшафт полностью преобразован. На территории района строительства животный мир представлен микроорганизмами и случайно попавшими насекомыми, и позвоночными. Постоянно живут, преимущественно мелкие животные и птицы, легко приспосабливающиеся к присутствию человека и его деятельности. Редких видов животных, занесенных в Красную книгу РК в районе проектируемого объекта, не обнаружено.

В процессе обследования растительного покрова территории в районе размещения проектируемого объекта, редких видов, исчезающих, реликтовых и занесенных в Красную книгу растений не обнаружено. Снос зеленых насаждений не предусмотрен.

Учитывая кратковременность намечаемых работ и отсутствие существенного влияния на представителей флоры и фауны, воздействие следует определить, как: ничтожное – по площади; кратковременное – по продолжительности; незначительное – по интенсивности.

Физические воздействия. В процессе производства строительных работ потенциальным источником шума, вибрации и теплового выделения является спецтехника. Воздействие данных источников находится в пределах нормы и носит кратковременный характер.

Воздействие на социально-экономическую среду. Проектируемые работы имеют социально-значимый характер, т.к. улучшится эксплуатационное состояние автодорог, способствующее повышению безопасности дорожного движения.

В целом, воздействие в период проведения строительных работ и при эксплуатации объекта оценивается как допустимое, что соответствует требованиям природоохранного законодательства РК.

6.5 Организация строительства

Продолжительность строительства объекта «Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения КХ-84 "Туркестан-Балтаколь" км 19-45,1 (корректировка)» общей протяженностью 25,572 км выполнен согласно СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений. Часть II»; «5.4. Дорожное хозяйство; таблица Б.1.4.1; пункт 3 (стр.68).

Согласно приложению В, пункта В.1 принимается метод линейной интерполяции исходя из имеющихся в нормах протяженности 10 км, с нормами продолжительности 10 месяцев и протяженности 29 км, с нормами продолжительности 12 месяцев.

Продолжительность строительства дороги протяженностью 25,572 км Т с учетом интерполяции будет равна:

Т = 11,639 месяцев

Общая продолжительность строительства объекта принята 12 месяцев, в том числе подготовительный период 1 месяц.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения и изменения, внесенные в проект (рабочий проект) в процессе проведения экспертизы:

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям ТОО «КазСтрой consulting» в рабочий проект «**Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)**» внесены следующие изменения и дополнения:

Автомобильные дороги

1. Расчет дорожной одежды предоставлен;
2. Протокол технического совета предоставлен;
3. Расчет габионов предоставлен;
4. Предоставлены согласованные профили. Дорожная одежда согласована с Заказчиком;
5. Общие сведения о проектируемом объекте дополнены. Расстояние до ближайшего жилого дома и поверхностного водного источника указаны;

ОВОС

6. Раздел ОВОС откорректирован согласно исправленным по замечаниям разделам рабочего проекта;
7. Дополнены общие сведения о проектируемом объекте;
8. Дополнены сведения по оценке воздействия на водные ресурсы;
9. Откорректирована заявка на получение разрешения на эмиссии в окружающую среду.

7.2 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с Правилами определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам, утвержденными приказом Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года № 165 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 20 декабря 2016 года)

разработчиком рабочего проекта установлен II (нормальный) уровень ответственности, не относящийся к технически сложным.

Рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)» разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, исходными данными, техническими условиями и нормативными требованиями.

Состав и комплектность представленных материалов соответствуют требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

Раздел «Оценка воздействия на окружающую среду» к рабочему проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)» соответствует требованиям Экологического кодекса Республики Казахстан, а также «Инструкции по проведению оценки воздействия на окружающую среду», утвержденной приказом Министра охраны окружающей среды Республики Казахстан от 28 июня 2007 года №204-П.

Материалы инженерных изысканий содержат достаточные данные, необходимые для разработки рабочего проекта.

При разработке рабочего проекта учтены местные природно-климатические и геологические условия площадки строительства.

В рабочем проекте, согласно имеющимся возможностям, применены импорт заменяющие местные строительные материалы и изделия, изготавливаемые на предприятиях Республики Казахстан.

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Единица измерения	Показатели	
			Заявленные	Рекомендуемые к утверждению
1	Количество полос движения	шт		2
2	Ширина земляного полотна	м		10
3	Ширина проезжей части	м		6,0
4	Строительная длина	м		25572
5	Продолжительность строительства	месяцев		12

8. ВЫВОДЫ

С учетом вышеуказанных дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1. Количество полос движения 2 шт
2. Ширина земляного полотна 10 м
3. Ширина проезжей части 6,0 м
4. Строительная длина 25572 м
5. Продолжительность строительства 12 месяцев

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

2. Рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в соответствии приказа МНЭ РК от 02.04.2015 года № 304.

3. 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 соответствие с условиями меморандума от 19.02.2021 года.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

«**Түркістан-Балтакөл» КХ-84 автомобиль жолының 19-45,1 шақырым күрделі жөндеу (түзету)»** жұмыс жобасын сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

1.	Жолақтар саны	2 шт
2.	Жердің қабат ені	10 м
3.	Жолдың ені	6,0 м
4.	Ұзындығы	25572 м
5.	Құрылыс ұзақтығы	12 ай

1. Жұмыс жобасын бекіту және жұмыстарды өндіріске ұсынғанда, оның осы сараптама қорытындысына сәйкес келтірілгендігін тексеру қажет.

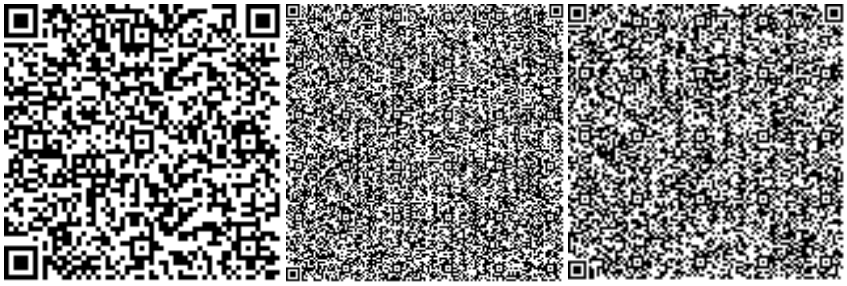
2. Жұмыс жобасы Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика Министрінің 2015 жылғы 2 сәуірдегі № 304 бұйрығына сәйкес белгіленген тәртіппен бекітілуі тиіс.

3. Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 19.02.2021 жылғы меморандум талаптарына сәйкес «Түркістан облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ кепілдік етеді.

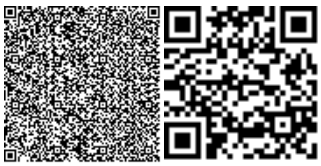
Махамбетов М.К.

И.о. директора

ТОО «КазСтрой consulting»

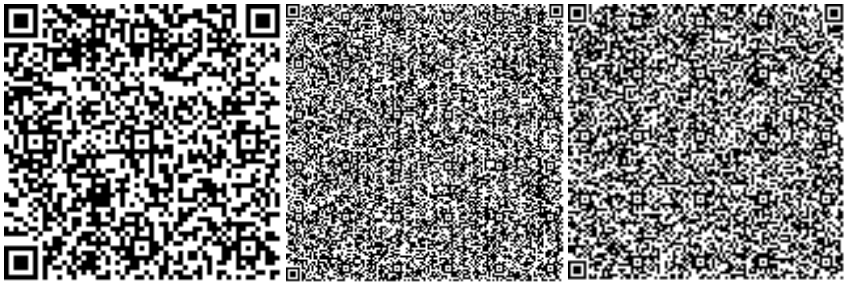


Аманова А.С.



Эксперт

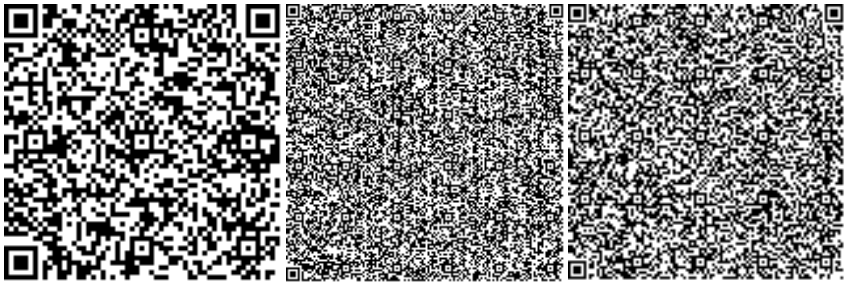
ТОО «КазСтрой consulting»



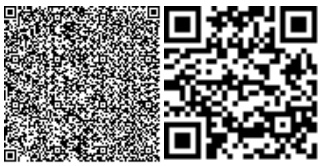
Тюребеков И.Р.

Эксперт

ТОО «КазСтрой consulting»



Ссылка на окончательную редакцию ПСД



Номер: KZ74VDD00162491

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 "Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Туркестанской области"
161200, Республика Казахстан, Туркестанская область, Туркестан Г.А., Трасса Кентау, дом № 2

(индекс, почтовый адрес)

Индивидуальный идентификационный номер/бизнес-идентификационный номер: 160240022495

Наименование производственного объекта: Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)

Местонахождение производственного объекта:

Туркестанская область , Туркестан Г.А. .

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 обоснованные 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 Изтилеуов Нуржан Жаксылыкович

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

Место выдачи: Туркестанская область

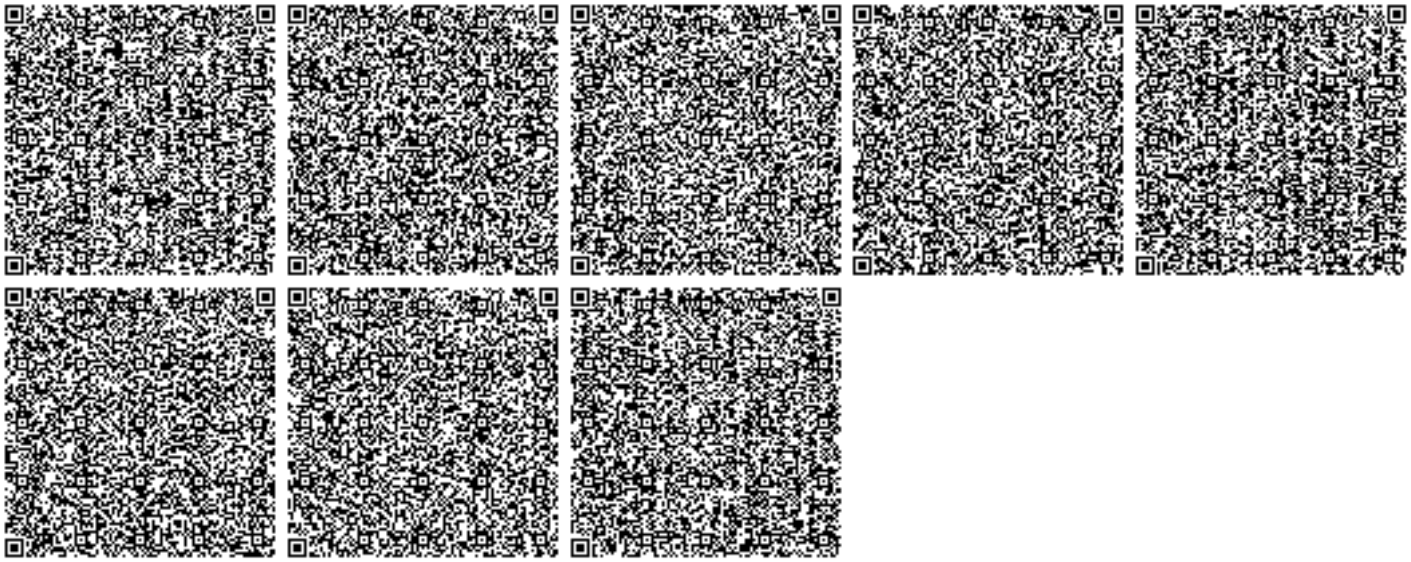
Дата выдачи: 16.03.2021 г.

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:	2,216519197	6,98908733
Капитальный ремонт автомобильной дороги КХ-84 «Туркестан-Балтаколь» км 19-45,1 (корректировка)	2,216519197	6,98908733
в т.ч. по ингредиентам:		
Уайт-спирит	0,0384	0,0622
Углеводороды предельные С12-С19 (в пересчете на С)	0,0419	0,1358
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)	2,05972	6,66576
Фтористые газообразные соединения (в пересчете на фтор):	0,000090867	0,00019589
Диметилбензол (смесь о-,м-, п- изомеров)	0,0738	0,1195
Железо (II, III) оксиды	0,0022191	0,004791
Марганец и его соединения (в пересчете на марганец (IV) оксид)	0,00038923	0,00084044
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. Ежеквартально представлять отчет по результатам производственного экологического контроля в уполномоченный орган в области охраны окружающей среды (пп.5 п.2 ст.130 Экологического кодекса РК)
5. Согласно заявки природопользователя, окончание периода выбросов для строительных работ - 30.04.2021 г.