«38-40 шақырым (2 шақырым), 62-63 шақырым (1 шақырым) Ертіс-Ертіс станциясы автомобиль жолдарын реконструкциялау»
жұмыс жобасы бойынша
25.12.2018 ж. № 16-0233/18
(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

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

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Апогей» ЖжСҒИЖШС,
Павлодар қаласы

Павлодар қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«38-40 шақырым (2 шақырым), 62-63 шақырым (1 шақырым) Ертіс-Ертіс станциясы автомобиль жолдарын реконструкциялау» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК Павлодар облысы бойынша филиалымен берілді.

«Мемсараптама» РМК Павлодар облысы бойынша филиалының рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытынды толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(положительное)

№ 16-0233/18 от 25.12.2018 г.

по рабочему проекту

«Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)»

ЗАКАЗЧИК:

ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:

ТОО НИПиЭ «Апогей», город Павлодар

город Павлодар

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)»** выдано филиалом по Павлодарской области РГП «Госэкспертиза».

Данное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения филиала по Павлодарской области РГП «Госэкспертиза».

1 НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)», разработан в 2018 году.

Настоящее заключение составлено на основании договора от 15 ноября 2018 года №170840008631/180093/00 (89) на проведение экспертизы рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)».

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

3 ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО НИПиЭ «Апогей» государственная лицензия ГСЛ №001588-1 от 29 мая 2018 года (II категория), выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Павлодарской области», город Павлодар.

4 ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5 ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)», утвержденное руководителем ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» от 11 августа 2018 года;

архитектурно-планировочное задание на проектирование объекта «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)» №KZ25VUA00051815 от 03 октября 2018 года, выданное ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства Иртышского района»;

экспертное заключение №ИТБ-156-18 от 05 ноября 2018 года по результатам проведенного технического обследования и оценки технического состояния участков автомобильной дороги Иртышск-Станция Иртышская, км 38-40 (протяженность 2 км), 62-63 (протяженность 1 км), выполненное ТОО «Инженерно Техническое Бюро ПромТехЭнергоСтрой» (свидетельство об аккредитации №00187 от 27 ноября 2017 года, аттестат эксперта Кулибакина А.В. №KZ71VJE00028989 от 21 июля 2017 года, аттестат эксперта Билоножка Д.С. №KZ68VJE00022641 от 10 февраля 2017 года);

акт весеннего осмотра 2018 года автомобильной дороги общего пользования областного значения Иртышск - станция Иртышская км 0-67,1 (67,1 км) проходящей по территории Иртышского района, утвержденный заместителем руководителя ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» от 17 мая 2018 года;

ведомость дефектов и намечаемых видов работ по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)», утвержденная руководителем ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области»;

постановление акимата Иртышского раойна №310/4 от 25 августа 2003 года «О предоставлении права на постоянное землепользование земельным участком ГУ «Департамент коммунального хозяйства, таранспорта и коммуникаций Павлодарской области»»;

акт на право постоянного землепользования №0035721 (кадастровый номер 14-216-060-001 от 20 октября 2003 года, выданное Иртышским районным комитетом по управлению земельными ресурсами;

акт на право постоянного землепользования №0035722 (кадастровый номер 14-207-006-009 от 20 октября 2003 года, выданное Иртышским районным комитетом по управлению земельными ресурсами;

перечень ресурсов, принятых по прайс-листам, утвержденный руководителем ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» от 25 декабря 2018 года;

отчет на инженерно-геодезические изыскания, выполненный ТОО НИПиЭ «Апогей» в 2018 году;

отчет на инженерно-геологические изыскания, выполненный ТОО НИПиЭ «Апогей» в 2018 году.

5.2 Согласование заинтересованных организаций

согласование с АО «ПРЭК»;

согласование с ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области»;

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том 1. 63-18-П 001. Паспорт.
Том 2. 63-18-ПЗ 002. Пояснительная записка. Ведомости.
Том 3. 63-18-АД 003. Автомобильные дороги. Рабочие чертежи.
Том 4. 63-18-ПП 004. Поперечные профили.
Том 5. 63-18-ОРЗ. Отвод и рекультивация земель.
Том 6. 63-18-ПОС 006. Проект организации строительства.
Том 7. 63-18-ОВОС 007. Оценка воздействия на окружающую среду.
Том 8. 63-18-СД 008. Сметная документация.
Том 9. 63-18-ЗП 009. Землеустроительный проект.
Прилагаемые документы
Отчет на инженерно-геодезические изыскания.
Отчет на инженерно-геологические изыскания.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Основная цель проекта состоит в восстановлении и улучшении транспортно-эксплуатационных характеристик проектируемого участка дороги с учетом предъявляемых к нему высоких современных требований по обеспечению безопасности и комфортности движения, и обеспечение охраны окружающей среды.

6 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Участок реконструкции расположен в административных границах Иртышского района Павлодарской области.

Ситуационная схема расположения участка работ приведена на рисунке 1.

Рисунок 1. Ситуационная схема.

Природно-климатические условия района строительства

Согласно СП РК 2.04-01-2017, исследуемая территория по климатическому районированию для строительства относится к III климатическому району к подрайону IIIA.

Рабочий проект разработан для участка строительства со следующими природно-климатическими условиями:

Расчетная зимняя температура наружного воздуха - минус 34,6°С.

Расчетная снеговая нагрузка	- 120 кгс/м^2.
Нормативная ветровая нагрузка	- 38 кгс/м^2.
Зона влажности	- сухая.
Район площадки строительства	- не сейсмичен.

Инженерно-гидрогеологические изыскания площадки строительства

Инженерно-геологические изыскания на площадке объекта: РП «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)» выполнены ТОО научный институт проектирования и экспертизы «Апогей» в сентябре 2018 года.

Геологические разрез существующей автодороги до изученной глубины 3,0м слагают делювиально-пролювиальные и аллювиальные отложения.

Описание грунтов приведены ниже:

Участок 38-40км.

ИГЭ-1 0,0 – 1,5(1.8)м Насыпной грунт: суглинок, переотложенный, слежавшийся.

ИГЭ-2 1,7(1.8)-3,0м Суглинок красно-коричневый, твердый, в кровле карбонатизированный, с прослоями песка до 0,5см.

Участок 62-63км.

ИГЭ-1 0,0 – 0,4(1,3)м Насыпной грунт: суглинок, переотложенный, слежавшийся.

ИГЭ-2 0,4(1,3)-3,0м Суглинок красно-коричневый, твердый, в кровле карбонатизированный, с прослоями песка до 0,5см.

Сведения о подземных водах

Грунтовые воды по трассе автодороге на участках 38-40 и 62-63км не вскрыты до глубины 3,0м. Грунт незасоленный.

Инженерно-геологические условия

Существующее земляное полотно

Участок 38-40км

Трасса проектируемой автодороги находится в пределах одного геоморфологического элемента - второй надпойменной террасы р. Иртыш.

По характеру и степени увлажнения тип местности I-ый.

Ширина существующего земляного полотна 14,5-18,3м. Основные дефекты земляного полотна: обочины занижены, нарушено укрепление обочин, откосы насыпи земляного полотна имеют уклоны от 1:1 до 1:2.

Высота насыпи из условия снегонезаносимости достаточна.

Основание трассы сложено суглинком.

Насыпной грунт суглинок тяжелый, твердый (коэффициент пористости изменяется от 0,62 до 0,66, в среднем 0,64); природная влажность 0,04-0,08, в среднем 0,06; плотность сухого грунта 1,68-1,91, среднее 1,69 г/см3. Требуемый коэффициент уплотнения равен 0,95.

Суглинок тяжелый пылеватый, твердый (коэффициент пористости изменяется от 0,58 до 0,68, среднее значение 0,63); природная влажность 0,04-0,07, среднее значение 0,05; плотность сухого грунта 1,69-1,91, среднее 1,76 г/см3. коэффициент относительного уплотнения равен 1,05.

Суглинок обладает средней коррозийной активностью к стали, к бетону нормальной проницаемости на портландцементе – слабоагрессивный. Мощность почвенно-растительного слоя в притрассовом резерве 0,2м.

Опасных физико-геологических явлений не отмечено.

Капиллярное поднятие грунтовых вод не оказывает влияние на работу земляного

полотна. Предельная высота капиллярных поднятий грунтовой воды 35-65 см.

Участок 62-63км.

Трасса проектируемой автодороги находится в пределах одного геоморфологического элемента - второй надпойменной террасы р. Иртыш.

По характеру и степени увлажнения тип местности I-ый.

Ширина существующего земляного полотна 12,9-15м. Основные дефекты земляного полотна: обочины занижены, нарушено укрепление обочин, откосы насыпи земляного полотна имеют уклоны от 1:1 до 1:2.

Высота насыпи из условия снегонезаносимости местами недостаточна.

Основание трассы сложено суглинком.

Насыпной грунт суглинок тяжелый, твердый (коэффициент пористости изменяется от 0,56 до 0,69, в среднем 0,60); природная влажность 0,20-0,22, в среднем 0,21; плотность сухого грунта 1,53-1,61, среднее 1,57 г/см3. коэффициент относительного уплотнения равен 1,05.

Суглинок тяжелый пылеватый, твердый (коэффициент пористости изменяется от 0,59 до 0,65, среднее 0,62); природная влажность 0,19-0,21, среднее значение 0,20; плотность сухого грунта 1,59-1,64, среднее 1,61 г/см3. коэффициент относительного уплотнения равен 1,05.

На участке 38-40км имеется множество пучин. Отмечены опасные физико-геологические явления в виде пучинистости на участках (ПК4+50-ПК10+50, ПК15+30-ПК16+55). Пучинистый грунт рекомендуется заменить на песчано-гравийную смесь на толщину 50см на участках (ПК4+50-ПК10+50, ПК15+30-ПК16+55).

6.2 Существующее состояние

Проектируемые участки автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км) расположены в административных границах Иртышского района Павлодарской области.

В настоящее время движение автомобильного транспорта осуществляется по существующей автодороге. Транспортная сеть района тяготения представлена в основном автомобильными дорогами.

Автодорога дает выход на Российскую Федерацию, а так же обеспечивает транспортные связи районного центра - села Иртышск с селами северной части района – Караагаш, Северное, Байзаково, Луговое и др.

По результатам технического обследования № ИТБ-156-18, выполненного ТОО «Инженерно Техническое Бюро ПромТехЭнергоСтрой» 15 ноября 2018года

Существующее земляное полотно

Участок 38-40км

Трасса проектируемой автодороги находится в пределах одного геоморфологического элемента - второй надпойменной террасы р. Иртыш.

По характеру и степени увлажнения тип местности I-ый.

Ширина существующего земляного полотна 14,5-18,3м. Основные дефекты земляного полотна: обочины занижены, нарушено укрепление обочин, откосы насыпи земляного полотна имеют уклоны от 1:1 до 1:2.

Высота насыпи из условия снегонезаносимости достаточна.

Основание трассы сложено суглинком. Требуемый коэффициент уплотнения равен 0,95.

Суглинок тяжелый пылеватый, твердый - коэффициент относительного уплотнения равен 1,05.

Суглинок обладает средней коррозийной активностью к стали, к бетону нормальной проницаемости на портландцементе – слабоагрессивный. Мощность почвенно-растительного слоя в притрассовом резерве 0,2м.

На участке опасных физико-геологических явлений не отмечено.

Участок 62-63км.

Трасса проектируемой автодороги находится в пределах одного геоморфологического элемента - второй надпойменной террасы р. Иртыш.

По характеру и степени увлажнения тип местности I-ый.

Ширина существующего земляного полотна 12,9-15м. Основные дефекты земляного полотна: обочины занижены, нарушено укрепление обочин, откосы насыпи земляного полотна имеют уклоны от 1:1 до 1:2.

Высота насыпи из условия снегонезаносимости местами недостаточна.

Основание трассы сложено суглинком.

Насыпной грунт суглинок тяжелый, твердый - коэффициент относительного уплотнения равен 1,05.

Суглинок тяжелый пылеватый, твердый - коэффициент относительного уплотнения равен 1,05.

На участке 38-40км имеется множество пучин. Отмечены опасные физико-геологические явления в виде пучинистости на участках (ПК4+50-ПК10+50, ПК15+30-ПК16+55). Пучинистый грунт рекомендуется заменить на песчано-гравийную смесь на толщину 50см на участках (ПК4+50-ПК10+50, ПК15+30-ПК16+55).

Существующая дорожная одежда

Участок 38-40км

Существующая дорожная одежда облегченного типа, усовершенствованного вида состоящая из чернощебеночного покрытия средней толщиной 5см, основания из щебеночной смеси средней толщиной 4см. Чернощебеночное покрытие и щебеночное основание после разборки вывозится на технологическую площадку и затем используются для устройства слоя основания по способу ресайклинга. Из дефектов дорожной одежды отмечается колейность, ямочность, пучины, сетка трещин, кромки проезжей части обнажены и выщерблены.

Участок 62-63км

На участке ПК0+00-ПК03+82 имеется существующая дорожная одежда облегченного типа, усовершенствованного вида состоящая из чернощебеночного покрытия средней толщиной 5см, основания из щебеночной смеси средней толщиной 4см. Чернощебеночное покрытие после разборки используется для укрепления обочин. Основание из щебня, в связи с тем, что оно загрязнено грунтом земляного полотна, повторно в конструктивных слоях дорожной одежды не используется. Из дефектов дорожной одежды отмечается колейность, ямочность, сетка трещин, кромки проезжей части обнажены и выщерблены.

На участке ПК03+82-ПК12+71 дорожная одежда практически отсутствует, наблюдается частичная отсыпка щебенистого покрытия мощностью до 5 см. Покрытие из щебня, в связи с тем, что оно загрязнено грунтом земляного полотна, повторно в конструктивных слоях дорожной одежды не используется. Из дефектов дорожной одежды отмечается практически полное ее отсутствие, колейность, ямочность. Обочины, как правило, заниженные, просевшие.

6.3 Проектные решения

6.3.1 Автомобильные дороги

Интенсивность движения

Расчетная интенсивность движения автотранспорта - 1132 авт./сут.

План и продольный профиль

Проектируемые участки дороги проходят по открытой, очень слабовсхолмленной равнинной местности. За начало проектируемого участка км 38-40 принят ПК0+00, соответствующий 38 км существующей автодороги, конец участка ПК20+00 соответствует 40 км существующей автодороги. За начало проектируемого участка км 62-63 принят ПК0+00, соответствующий 61,729 км существующей автодороги, конец участка ПК12+71,20 соответствует 63 км существующей автодороги. Поскольку начало участка км 62-63 приходится на круговую кривую, по согласованию с заказчиком проектом решено отодвинуть начало проектируемого участка в начало кривой, в итоге фактическая длина участка км 62-63 составила 1271,20 м.

На участке км 38-40 дорога имеет 1 угол поворота, который назначен для совмещения с осью существующей дороги. Угол поворота поправочный (трассировочный), его величина не превышает 1°, кривая вписана радиусом 30000м. На участке км 62-63 имеется один угол поворота величиной 22°16', предусмотрена кривая радиусом 1050 м. Поскольку радиус кривой менее 2000м, проектом предусмотрено устройство виража.

Продольный профиль

Продольный профиль автодороги запроектирован в соответствии с требованиями СП РК 3.03-101-2013 для III технической категории.

Руководящая отметка принята с учетом возвышения бровки земляного полотна над расчетным уровнем снежного покрова 1,26м в соответствии с требованиями СП РК 3.03-101-2013.

Высота насыпи по условию снегонезаносимости: h = 1,26м.

Продольный профиль запроектирован в условных отметках. Продольные уклоны профиля не превышают допустимые для дороги III технической категории. На продольном профиле указаны грунты земляного полотна. Условия проложения автомобильной дороги в продольном профиле не сложные.

Земляное полотно

Существующее земляное полотно участков автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км), построено в насыпи и каких-либо существенных изменений в результате реконструкции не претерпевает.

Работы по реконструкции земляного полотна сводятся к приведению геометрических характеристик существующего земляного полотна до норм III технической категории.

В проекте принято 2 типа поперечного профиля земляного полотна:

Тип I – насыпи высотой до 3-х метров с крутизной откосов насыпи 1:4, резерв с обеих сторон, с крутизной откосов 1:6;

Тип II - насыпь над водопропускной трубой с крутизной откосов 1:1,5.

На участке км 38-40 ширина дна резерва 3м, на участке км 62-63 ширина дна притрассового резерва принята 4м.

Поперечный уклон проезжей части - 20‰, обочин - 40‰.

Поперечный профиль земляного полотна принят в соответствии с требованиями СН РК 3.03-01-2013, СП РК 3.03-101-2013 применительно к типовому проекту серии 503-0-48.87.

Для возвышения земляного полотна и уполаживания откосов используется грунт из притрассовых резервов и от срезки существующей насыпи.

Таблица №1

Принятые технические параметры

№ п/п	Наименование технико-экономических показателей	Ед. изм.	Показатели	
			38-40	62-63
1	Категория дороги	-	III	
2	Протяженность участка	км	2	1,271
3	Расчетная скорость движения	км/час	100	100
4	Число полос движения	шт	2	2
5	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
6	Ширина дорожной одежды	м	8,0	8,0
7	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0
8	Ширина земляного полотна	м	12,0	12,0
9	Ширина обочины	м	2,5	2,5
10	Ширина укрепления обочин по типу осн. дороги	м	0,5	0,5
11	Поперечный уклон по проезжей части	‰	20	20
12	Наибольший продольный уклон	‰	1,5	12,1
13	Наименьшие радиусы кривых: - в плане - в продольном профиле: а) выпуклых б) вогнутых	 м м м	 30000 38340 34567	 1050 11597 19765

Дорожная одежда

Дорожная одежда рассчитана по методике СП РК 3.03-104-2014.

Конструкция дорожной одежды

Тип А (участок км 38-40)

Етр=214 МПа

Е1=900 МПа - асфальтобетон холодный тип Бх марки II на битуме СГ 130/200 - 10см

Е2=550 МПа - материал от разборки существующей дорожной одежды с добавлением нового материала, укреплением цементом и бокситовым шламом устраиваемый методом смешивания на дороге ресайклером -15 см

Е3=130 Мпа - песчано-гравийная смесь природная - 15 см

Егр=57 МПа - суглинок тяжелый пылеватый

Тип Б (участок км 62-63)

Етр=214 МПа

Е1=900 МПа - асфальтобетон холодный тип Бх марки II на битуме СГ 130/200 - 10см

Е2=350 МПа - щебень фракции 40-70мм с расклинцовкой щебнем фракции 10-20мм- 19 см

Е3=130 МПа - песчано-гравийная смесь природная - 15 см

Егр=57 МПа - суглинок тяжелый пылеватый

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Отвод воды с проезжей части автомобильной дороги обеспечивается двухскатным поперечным уклоном от оси дороги к бровкам и далее по откосам насыпи в притрассовые резервы. Сброс воды на прилегающий рельеф исключен.

Примыкания и пересечения в одном уровне

Проектом предусмотрено устройство примыканий в поле (ПК27+73,49; ПК29+46,24; ПК56+87,32; ПК85+51,26; ПК93+43,05), двойной съезд в с. Ольгино и к базе КХ (ПК53+56,43), двойной съезд в с.Ольгино и на свалку (ПК73+59,98).

Сопряжения съездов с основной дорогой выполнено по круговым кривым с радиусом 12-30 метров. Дорожная одежда принята по типу основной дороги. На съездах ПК27+73,49; ПК56+87,32; ПК73+59,98; ПК85+51,26; ПК93+43,05 после окончания основной дорожной одежды устраивается участок щебеночного покрытия длиной 5м. На примыканиях предусмотрена установка дорожных знаков и сигнальных столбиков.

Пересечения и примыкания

Проектом предусмотрено устройство примыкания в с.Костомар на участке км 38-40 (ПК13+78,31).

Сопряжения съездов с основной дорогой выполнено по круговым кривым с радиусом 20 метров. Дорожная одежда принята по типу основной дороги и устраивается в границах радиусов закругления. После окончания основной дорожной одежды устраивается участок щебеночного покрытия длиной 5м. На примыкании предусмотрена установка дорожных знаков и сигнальных столбиков.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Для обеспечения безопасности движения проектом предусмотрена установка дорожных знаков, сигнальных столбиков и нанесение дорожной разметки согласно требований СТ РК 1412-2017, СТ РК 1124-2003 и СТ РК 1125-2002.

Дорожные знаки устанавливаются на бермах с учетом обеспечения минимального расстояния от бровки земляного полотна до края знака – 0,5м. и от нижнего края знака до поверхности покрытия на краю проезжей части – от 1,85 до 2,0м. Для дорожных знаков принят типоразмер II. Знаки устанавливаются на сборный железобетонный фундамент Ф1.

Для указания водителям направление автомобильной дороги, границ обочин, протяженности и формы опасных участков (преимущественно в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях) устанавливаются металлические направляющие столбики со светоотражателями.

Для упорядочения дорожного движения и повышения его безопасности, улучшения информации водителей на всем протяжении проектируемого участка дороги предусмотрена горизонтальная разметка белой краской с добавлением стеклянных светоотражающих микрошариков.

При проектировании учтены следующие мероприятия, направленные на обеспечение безопасности движения: назначение высоты земляного полотна из условий снегонезаносимости; принятие крутизны откосов насыпи принята 1:4, что позволяет относительно безопасно съехать с дороги в экстренной ситуации.

Выше перечисленные мероприятия по обустройству дороги и организации движения, а также ряд мероприятий по устройству дорожной одежды позволяют повысить скорость движения, увеличить пропускную способность дороги в целом, снизить уровень загрузки, уменьшить аварийность движения.

Организация дорожного движения на период производства работ

Движение автотранспорта на период реконструкции участка дороги осуществляется по временной объездной дороге, устраиваемой в полосе временного отвода на расстоянии 40 м от оси основной дороги. На участке км 38-40 объездная дорога проходит справа, на участке км 62-63 объездная дорога проходит слева от основной дороги.

Длина объездной дороги на участке км 38-40 составляет 2,098км, на участке км 62-63 длина 1,383км. Ширина объездной дороги – 7,0м.

Временная объездная дорога устраивается в нулевых отметках шириной 7,0м. На ПК19+00 (участок км 38-40) и ПК03+00 (участок км 62-63) слева, устраиваются технологические площадки площадью 0,5га каждая. После полного завершения реконструкции площадь, занятая объездной дорогой и технологической площадкой рекультивируется.

При устройстве объездной дороги необходимо выполнить следующие виды работ:

земляные работы по устройству съездов и въездов на проектируемую дорогу;

снятие растительного слоя грунта с обваловкой бульдозером;

расстановку дорожных знаков.

При устройстве съезда и въезда с ремонтируемой дороги выполняются следующие виды работ:

надвижка грунта бульдозером из притрассовых резервов с уплотнением и планировкой. Продольный уклон в местах съездов не более 40‰.

По окончании реконструкции съезды и въезды разбираются, нарушенные земли рекультивируются.

6.3.2 Искусственные сооружения

На ПК07+93,14 участка км 34-40 расположена существующая круглая двухочковая железобетонная водопропускная труба диаметром 1,0м из раструбных звеньев.

По результатам проведенного технического обследования и оценки технического состояния участка автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км) № ИТБ-156-18 составлено описание состояния существующей водопропускной трубы.

Тело трубы состоит из раструбных звеньев. Трубы находятся в неудовлетворительном состоянии.

Далее приведены основные дефекты трубы.

Вход: откосные и портальные стенки отсутствуют, лотка нет, нет укрепления откосов и русла, русло засыпано грунтом.

Выход: откосные и портальные стенки отсутствуют, лотка нет, нет укрепления откосов и русла, русло размыто, нет рисбермы, труба возвышена над дном резерва.

Тело трубы: выступает арматура, разрушены швы.

Поскольку на входе труба засыпана грунтом, а на выходе имеется размыв, а также на основании расчетов, можно сделать вывод, что труба не справляется с паводковыми водами. Проектом предусмотрено заменить существующую трубу, на новую двухочковую круглую железобетонную фундаментную трубу диаметром 1,5м, с нормальным входным звеном.

Устраиваемая железобетонная труба выполняется из сборных звеньев и оголовков. Подготовка под тело трубы и оголовки устраивается из щебня фракции 10-20мм. Фундамент под трубу устраивается из лекальных блоков №8, №9, звенья средней части - блок №17, портальные стенки - блок СТ12, откосные стенки - блок СТ 6.

Устройство лотка предусмотрено из монолитного бетона В20 F200. Укрепление откосов насыпи, входного и выходного русла выполняется монолитным бетоном В20 с укладкой арматуры А-1, укрепление выполняется по щебеночной подготовке. Устройство монолитных упоров выполняется из бетона В20. Гаситель заполняется камнем размером не менее 150мм.

Естественным основанием под водопропускную трубу служит суглинок тяжелый пылеватый.

Конструкция круглых труб принята в соответствии с типовым проектом № 3.501.1-144. Укрепление круглых труб принято в соответствии с типовым проектом № 3.501.1-156.

На съезде в село Костомар на ПК13+78,31 предусмотрено устройство безрасчетной круглой металлической трубы диаметром 0,53м. Труба укладывается на щебеночную подготовку толщиной 10см.

6.4 Организация строительства

До начала строительно – монтажных работ необходимо:

выполнить восстановление и закрепление оси трассы дороги;

снять почвенно-плодородный слой согласно ведомости снятия ПСП;

выполнить демонтаж дорожных знаков;

обустроить технологическую площадку и временный бытовой городок;

выполнить временную объездную дорогу;

подготовить площадки для складирования строительных материалов и изделий.

Расчет продолжительности реконструкции выполнен согласно СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений». Часть II.

Продолжительность реконструкции автомобильной дороги составляет 3,0 месяца.

В основу организации работ по реконструкции приняты положения согласно СН РК 1.03-00-2011 «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений».

Начало работ предусмотрено с апреля 2020 года (письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» от 31 октября 2018 года № 9/4-10/929).

Распределение инвестиций (заделы) по годам строительства СМР:

на 2019 год - 100%.

6.5 Отвод земель

Постоянный отвод

Участки автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км) расположены в полосе постоянного отвода шириной 30м.

Акт на право постоянного землепользования, кадастровый номер 14-207-006-001, запись о выдаче акта №2882 от 20 октября 2003 года, выдан на основании постановления акимата Иртышского района от 25 августа 2003 года №310/4.

Дополнительного отвода земель в постоянное землепользование не требуется.

Временный отвод

На участке км 38-40 во временное землепользование предусматривается отвод земель общей площадью 6,7701 га, из них под притрассовые резервы – 2,4015 га, участок для нормальной работы механизмов – 1,6 га, объездная дорога – 1,4686 га, площадка под ДСМ – 0,5 га, участок для складирования снимаемого ПСП – 0,8 га.

На участке км 62-63 во временное землепользование предусматривается отвод земель общей площадью 5,4171 га, из них под притрассовые резервы – 2,4235 га, участок для нормальной работы механизмов – 1,0170 га, объездная дорога – 0,9681га, площадка под ДСМ – 0,5 га, участок для складирования снимаемого ПСП – 0,5085 га.

Рекультивация земель

Проектируемые мероприятия по рекультивации нарушенных земель принимаются в соответствии с требованиями законодательства и охраны окружающей среды и другими нормативными актами, с учетом природно-климатических условий района расположения нарушаемых участков, хозяйственных, социально–экономических и санитарно-

гигиенических требований. Выбор направлений рекультивации определен в соответствии с требованиями ГОСТ 17.5.1.02-85.

Технический этап рекультивации нарушенных земель

Технический этап рекультивации нарушенных земель включает в себя подготовку территории после любой производственной деятельности человека на земле. Проектом предусмотрено рекультивировать на участке км 38-40 площадь 5,6135 га, на участке км 62-63 площадь 4,6605 га. В подготовительный период технического этапа рекультивации производят рыхление плодородного слоя почвы рыхлителем за один проход. Разрыхленный плодородный слой почвы бульдозером перемещают в валы, где он будет хранится до конца реконструкции дороги. После отработки притрассовых резервов грунта производят уполаживание внешних откосов резервов до уклона 1:6, с последующей планировкой откосов и дна резервов. Затем плодородный слой почвы из валов перемещают бульдозером на откосы и дно резервов, и разравнивают ровным слоем по всей поверхности.

Толщина плодородного слоя почвы под элементами существующей дороги принята, согласно разделу 405.1 «Сборника типовых технических спецификаций», 0,15м, в остальных случаях толщина принята 0,20м в соответствии с отчетом на инженерно-геологические изыскания.

Биологический этап рекультивации

Биологический этап рекультивации включает мероприятия по восстановлению плодородия земель и осуществляется после технической рекультивации и предусматривает выполнение следующих работ:

внесение минеральных удобрений;

безотвальная вспашка плугом;

посев многолетних трав с поливом водой;

послепосевная прикатка почвы кольчато-шпоровым катком.

На этом мелиоративные работы по освоению земель заканчиваются и в дальнейшем эти земли могут использоваться в сельском хозяйстве, за исключением земель в полосе отвода автомобильной дороги шириной 30м.

6.6 Оценка воздействия на окружающую среду

Оценка воздействия на окружающую среду к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)», разработана ТОО «Лаборатория-Атмосфера».

По значимости и полноте оценки воздействия на окружающую среду намечаемая деятельность относится к 4 категории.

На период эксплуатации источники выбросов в атмосферный воздух отсутствуют.

На период реконструкции выявлены следующие источники выбросы: ДВС автотранспорта (ненормируемый источник), участок ссыпки щебня, битумоплавильная установка, пыление при земляных работах, покрасочные работы, участок ссыпки песка, участок ссыпки песчано-гравийной смеси, укладка асфальтобетона, электросварочные работы, работа дизельной электростанции, работа компрессоров, работа дорожной фрезы.

Условия работы и технологические процессы, применяемые при строительстве, не допускают возможности залповых и аварийных выбросов.

Математическое моделирование рассеивания загрязняющих веществ выполнено с помощью программного комплекса «ЭРА» на границе ближайшей жилой зоны.

Согласно результатов расчета рассеивания приземные концентрации соответствуют показателям качества атмосферного воздуха.

Обоснованные нормативы предельно допустимых выбросов на период реконструкции (апрель 2020 г - июнь 2020 г) приведены в таблице №2.

Таблица №2

Производство цех, участок	Номер источника выброса	Нормативы выбросов загрязняющих веществ				год достижения ПДВ
		Период СМР		ПДВ		
Код и наименование загрязняющего вещества		г/с	т/год	г/с	т/год	
1	2	3	4	5	6	7
Неорганизованные источники						
(0123) Железо (II, III) оксиды /в пересчете на железо/ (277)						
площадка строительства	6001	0,001287	0,000025	0,001287	0,000025	Период СМР
(0143) Марганец и его соединения /в пересчете на марганца(332)						
площадка строительства	6001	0,000139	0,000003	0,000139	0,000003	Период СМР
(0203) Хром /в пересчете на хром (VI) оксид/ (657)						
площадка строительства	6001	0,000199	0,000004	0,000199	0,000004	Период СМР
(0301) Азота диоксид						
площадка строительства	6001	0,020611	0,026052	0,020611	0,026052	Период СМР
(0304) Азота оксид						
площадка строительства	6001	0,003348	0,004233	0,003348	0,004233	Период СМР
(0328) Углерод (сажа)						
площадка строительства	6001	0,002398	0,002362	0,002398	0,002362	Период СМР
(0330) Сера диоксид						
площадка строительства	6001	0,010319	0,004462	0,010319	0,004462	Период СМР
(0337) Углерод оксид						
площадка строительства	6001	0,034525	0,025039	0,034525	0,025039	Период СМР
(0342) Фтористые газообразные соединения /в пересчете на(627)						
площадка строительства	6001	0,0000001	0,000000008	0,0000001	0,000000008	Период СМР
(0616) Диметилбензол (смесь о-, м-, п- изомеров) (203)						
площадка строительства	6001	0,0112	0,4889	0,0112	0,4889	Период СМР
(0621) Метилбензол (353)						
площадка строительства	6001	0,012917	0,000636	0,012917	0,000636	Период СМР
(1046) Ацетон						
площадка строительства	6001	0,005417	0,000203	0,005417	0,000203	Период СМР
(1210) Бутилацетат (110)						
площадка строительства	6001	0,0025	0,000094	0,0025	0,000094	Период СМР

Окончание таблицы №2

1	2	3	4	5	6	7
(1325) Формальдегид						
площадка строительства	6001	0,000334	0,000449	0,000334	0,000449	Период СМР
(2752) Уайт-спирит (1316*)						
площадка строительства	6001	0,004792	0,007312	0,004792	0,007312	Период СМР
(2754) Углеводороды предельные С12-19 /в пересчете на С/ (592)						
площадка строительства	6001	0,94876	1,027294	0,94876	1,027294	Период СМР
(2902) Взвешенные частицы						
площадка строительства	6001	0,006083	0,000901	0,006083	0,000901	Период СМР
(2908) Пыль неорганическая: 70-20% двуокиси кремния						
площадка строительства	6001	0,83325	7,866186	0,83325	7,866186	Период СМР
(2908) Пыль неорганическая: менее 20% двуокиси кремния						
площадка строительства	6001	0,239	1,246785	0,239	1,246785	Период СМР
Итого по неорганизованным источникам:		2,13707912	10,700940049	2,13707912	10,700940049	
Всего по предприятию:		2,13707912	10,700940049	2,13707912	10,700940049	

Участок строительства расположен в водоохраной зоне реки Иртыш на расстоянии 1100 м.

Условия работ в водоохраной зоне согласованы РГУ «Ертисская бассейновая инспекция» №ЮЛА-00147 от 20.12.2018 г. Водоснабжение на период строительства привозное. Расход питьевой воды - 72 м3. Расход воды на приозводственные нужды - 3072 м3. Водопотребление на производственные нужды не предусматривается. Водоотведение - биотуалет, с последующим вывозом стоков на спецпредприятие.

Проектом предусмотрено рекультивировать на участке км 38-40 площадь 5,6135 га, на участке км 62-63 площадь 4,6605 га. В подготовительный период технического этапа рекультивации производят рыхление плодородного слоя почвы рыхлителем за один проход. Разрыхленный плодородный слой почвы бульдозером перемещают в валы, где он будет хранится до конца реконструкции дороги. После отработки притрассовых резервов грунта производят уполаживание внешних откосов резервов до уклона 1:6, с последующей планировкой откосов и дна резервов. Затем плодородный слой почвы из валов перемещают бульдозером на откосы и дно резервов, и разравнивают ровным слоем по всей поверхности.

Образующиеся на период реконструкции и эксплуатации отходы производства и потребления подлежат сбору в герметичные контейнера и временному хранению (не более 3 месяцев) в специально отведенных местах в соответствии с уровнем опасности. Исключается смешивание отходов.

Вывоз отходов предусматривается на специализированные предприятие для размещения или утилизации, в соответствии с природоохранными требованиями.

Данные по видам и количеству образования отходов, образующихся на период реконструкции, приведены в таблице №3.

Таблица №3

Наименование отходов	Образование, т/период	Размещение, т/период	Передача сторонним организациям, т/период
На период строительства			
всего	1662,6335	-	1662,6335
в т.ч. отходов производства	1662,2585	-	1662,2585
отходов потребления	0,375	-	0,375
Зеленый уровень опасности			
Отходы демонтажного асфальтобетонного полотна, AC020	1630,2	-	1630,2
Металлические отходы, GA080	32,027	-	32,027
Коммунальные отходы, GO060	0,375	-	0,375
Янтарный уровень опасности			
Тара из под ЛКМ, AD070	0,0315	-	0,0315
На период эксплуатации			
-	-	-	-

Контроль за исполнением мероприятий по управлению отходами и иных требований обеспечивающих экологическую безопасность, осуществляется ответственным лицом.

Намечаемая деятельность предусмотрена на освоенной территории. Животный и растительный мир ранее приспособлен к условиям антропогенного воздействия. Редкие, эндемичные и занесенные в Красную книгу растения в рассматриваемом районе отсутствуют. Мест обитания редких животных, занесенных в Красную книгу в районе проведения работ нет. Вырубка древесных насаждений не предусматривается.

Строгое соблюдение правил пожарной, санитарной и электробезопасности, правил охраны труда позволит предупредить риски, связанные с возникновением аварийных ситуаций.

6.7 Оценка соответствия рабочего проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Санитарно-защитная зона согласно «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утвержденного Приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 20 марта 2015 года №237 объекты дороги к производственным объектам не относятся, в связи с чем не предусматривает установление санитарно-защитной зоны. Источниками шума на период работ по строительству будут являться строительные работы и работа строительной техники. В целом, основным источником шума, исходящего от большинства строительного оборудования, является двигатель внутреннего сгорания, который постоянно работает в пределах фиксированного расположения или в условиях ограниченного перемещения. Средние уровни шума для обычного строительного оборудования находятся в пределах 82-88 дБ. Уровень шума и вибрации не превышает предельно допустимых уровней, жилая зона удалена от площадки на которой проводятся работы.

Источников ионизирующего и неионизирующего излучения, электромагнитного и теплового излучения на период строительства и ввода объекта в эксплуатацию не будет. На основании вышеизложенного, физическое воздействие от деятельности объекта оценивается как допустимое.

Результаты расчета выбросов загрязняющих веществ в атмосферу при реализации проекта показали, что они незначительны, приземные концентрации на границе площадки не превышают ПДК. Проект отвечает требованиям:

«Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утверждённые приказом Министра национальной экономики РК № 237 от 20 марта 2015 года;

Гигиенические нормативы к атмосферному воздуху в городских и сельских населенных пунктах, утверждены приказом Министра национальной экономики РК от 28 февраля 2015 года № 168;

Гигиенические нормативы к физическим фактором, оказывающим воздействие на человека, утверждены приказом Министра национальной экономики РК от 28 февраля 2015 года № 169.

6.8 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с Нормативным документом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным приказом Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 ноября 2017 года №249-нқ, на основании сметных нормативных документов и принятых проектных решений.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса «SANA-2015» (версия 18.4 от 01 октября 2018 года) по выпуску сметной документации в ценах 2018 года.

При составлении смет использовано:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы, ЭСН РК 8.04-01-2015 (с учетом дополнений и изменений 1-13);

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы ЭСН РК 8.04-02-2015 (с учетом дополнений и изменений 1-13);

сборники сметных цен в текущем уровне цен на строительные материалы, изделия и конструкции ССЦ РК 8.04-08-2017 (2018 год);

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

сборник сметных тарифных ставок в строительстве СТС РК 8.04-07-2017*.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы, определённые 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 для подрядных работ в размере 2% от стоимости СМР по главам 1÷9 сметного расчета стоимости строительства (п.72, приложение 1 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

затраты на строительство временных зданий и сооружений согласно таблицы 1 п.27б) НДЗ РК 8.04-05-2015 в размере 3,9% с коэффициентом 0,8.

Сметная стоимость строительства определена в ценах 2018 года с учетом МРП каждого года строительства, установленного в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Республики Казахстан на 2019-2023 годы, одобренным на заседании Правительства Республики Казахстан от 28 августа 2018 года, протокол №33:

на 2018 год - 2405 тенге;

на 2020 год - 2613 тенге.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере 12%, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от сметной стоимости строительства.

Территориальный район 14 - Павлодарская область.

7 РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

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

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала по Павлодарской области РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)» внесены следующие изменения и дополнения:

Раздел АД

1. Основные надписи на чертежах приведены в соответствие с требованиями ГОСТ 21.101-97.
2. В ПЗ актуализирована НТД на применяемые материалы.
3. В расчете дорожной одежды откорректирована принятая расчетная нагрузка А1. (п.5.2.6 СП РК 3.03-104-2014).
4. Откорректированы диаметры принятых водопропускных труб.
5. В РП указаны категории примыкающих дорог. Указан тип примыканий в соответствии с ТП 503-0-51.89.
6. Информация, приведенная в ПЗ по трубам откорректирована в соответствие с заключением по тех. обследованию.
7. Откорректированы данные по геологии на участке замены пучинистого грунта.
8. В ПЗ представлено описание существующего состояния дороги с выводами и ссылкой на акт технического обследования.
9. Представлена информация по водоотводу с проезжей части дороги.
10. Представлено согласование с заказчиком на листе типовых поперечных профилей.
11. Представлен баланс выхода и расходования материалов (с учетом потерь) от разборки существующей дорожной одежды.
12. Представлена информация о доставке воды для технологического процесса.
13. Представлены согласования проекта с заказчиком и организациями, сети которых пересекают реконструируемую дорогу (ЛЭП – указана мощность).
14. Предоставлена схема ограждения на объездной дороге.
15. Предусмотрена водопропускная труба на объездной дороге.
16. Устройство технологической площадки относится к титульным временным зданиям и сооружениям. Исключены эти объемы из СВОР.
17. Письмом от заказчика указано перемещение демонтируемых дорожных знаков на базу.
18. ВОР. Откорректированы объемы по устройству технологической площадки.
19. Представленная схема доставки дорожно-строительных материалов согласована заказчиком.

Раздел охраны окружающей среды

20. Представлено согласование РГУ «Иртышская бассейновая инспекция».
21. Исключено сжигание отходов на площадке строительства.
22. Заявление об экологических последствиях подписано заказчиком намечаемой деятельности.
23. Указан срок строительства по согласованному разделу ПОС.

24. Предоставлена ситуационная карта схема проектируемых работ, с указанием расстояния до водных объектов, жилых зон.

25. Расходы сырья и материалов, время работы оборудования для расчета выбросов и объемов образования отходов приняты согласно сметной документации.

26. Расчет выбросов выполнен по нормативной литературе, рекомендованной уполномоченным органом в области охраны окружающей среды.

27. Учтены отходы демонтажных работ.

28. Содержание ОВОС приведено в соответствие с требованиями п.9-п.13 ст 41 Экологического кодекса РК.

Раздел ПОС

29. Откорректирована продолжительность реконструкции.

30. Технико-экономические показатели и календарный план откорректированы после согласования сметной документации.

Раздел СД

31. В пояснительной записке:

дополнено описание по инжиниринговым услугам;

откорректирован индекс инфляции по годам.

32. Предоставлено письмо о дальности перевозки строительных материалов/мусора.

33. Предоставлена сводная ресурсная ведомость по стройке после пересчета в текущих ценах на момент захождения объекта на экспертизу, с учетом изменений и дополнений, внесенных в рабочий проект после замечаний эксперта по разделу.

34. Предоставлена сводная ведомость потребности основных строительных материалов, изделий и конструкций и оборудования с учетом казахстанского содержания утвержденной заказчиком после пересчета в текущих ценах на момент захождения объекта на экспертизу, с учетом изменений и дополнений, внесенных в рабочий проект после замечаний эксперта по разделу.

35. После пересчета сметной документации с учетом изменений и дополнений, внесенных в рабочие проекты, после замечаний экспертов по разделам, закреплена отдельно каждая смета в формате .kenml.

36. Локальные сметы:

материальные ресурсы без стоимости в расценках заменены на ресурсы со стоимостью;

материальные ресурсы принятые рабочими чертежами приняты максимально по сметно-нормативной базе с соответствующими характеристиками;

исключены из расценок те материальные ресурсы, которые берутся отдельно по проектным решениям.

7.2 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с требованиями Правил определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам, утвержденных приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года №165, разработчиком установлен технически сложный объект II (нормального) уровня ответственности.

Рабочий проект разработан в соответствии с требованиями задания на проектирование.

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

Исходные данные содержат все необходимые данные для разработки рабочего

проекта.

Строительные конструкции и материалы приняты: продукции отечественных товаропроизводителей, в соответствии с реализацией государственной программы импортозамещения. Материалы и оборудование, используемые для строительства должны быть сертифицированы и соответствовать стандартам Республики Казахстан.

Рабочий проект с оценкой воздействия на окружающую среду соответствует Экологическому кодексу Республики Казахстан от 9 января 2007 года и Инструкции по проведению оценки воздействия на окружающую среду от 28 июня 2007 года № 204-п.

Таблица №4

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			заявленные	рекомендуемые к утверждению
1	2	3	4	5
1	Строительная длина (протяженность) 38-40 км 62-63 км	км	2,0 1,271	2,0 1,271
2	Категория автомобильной дороги		III	
3	Количество полос движения	шт.	2	2
4	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0
5	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
6	Ширина обочины	м	2,5	2,5
7	Ширина укрепления обочин по типу осн. дороги	м	0,5	0,5
8	Тип дорожной одежды	-	облегченного типа	
9	Вид покрытия	-	усовершенствованное	
10	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2018; 2020 гг., в том числе: СМР прочие затраты	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	613,438 503,886 109,552	605,592 503,886 101,706
	Из них:			
11	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2018 г., (ПИР, экспертиза)	млн.тенге	7,373	7,373
12	Общая сметная стоимость строительства в прогнозных ценах 2020 г., в том числе: СМР прочие затраты	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	606,066 503,886 102,179	598,220 503,886 94,333
13	Продолжительность строительства	мес.	6,0	3,0

Примечание: Изменение сметной стоимости рабочего проекта произошло в результате замены норм и корректировки объемов работ в локальных сметах по окончательным версиям проектных решений.

8 ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)» соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению со следующими основными технико-экономическими показателями:

Строительная длина (протяженность)

38-40 км	–2,0 км
62-63 км	–1,271 км
Категория автомобильной дороги	–III
Количество полос движения	–2 шт.
Ширина проезжей части	–7,0 м
Ширина полосы движения	–3,5 м
Ширина обочины	–2,5 м
Ширина укрепления обочин по типу осн. дороги	–0,5 м
Тип дорожной одежды	–облегченного типа
Вид покрытия	–усовершенствованный
Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2018; 2020 гг.,	– 605,592 млн.тенге
в том числе:	
СМР	– 503,886 млн.тенге
прочие затраты	– 101,706 млн.тенге
Продолжительность строительства	– 3,0 месяца

2. Заказчику до начала реализации рабочего проекта получить необходимые согласования и заключения контрольно-надзорных органов и заинтересованных организаций.

3. Заказчик при приемке документации по рабочему проекту от проектной организации должен проверить ее на соответствие настоящему экспертному заключению.

4. Заказчику во исполнение пункта 5 Протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года № 17-56/005-1689, 05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

5. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов, достоверность которых гарантирована ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» в соответствии с условиями договора от 15 ноября 2018 года №170840008631/180093/00 (89).

8 ТҰЖЫРЫМДАР

1. «38-40 шақырым (2 шақырым), 62-63 шақырым (1 шақырым) Ертіс-Ертіс станциясы автомобиль жолдарын реконструкциялау» жұмыс жобасына енгізілген өзгерістер мен толықтырулар есебімен Қазақстан Республикасының қолданыстағы нормативтік құқықтық актілері мен мемлекеттік нормативік талаптарына сәйкес келеді және келесі техника-экономикалық көрсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады:

Құрылыстың ұзындығы (ұзақтығы)	
38-40 км	–2,0 км
62-63 км	–1,271 км
Автомобиль жолдарының санаты	–III
Қозғалыс жолақтарының саны	–2 дана.
Жүру бөлігінің ені	–7,0 м
Қозғалыс жолақтарының ені	–3,5 м
Жол жиегінің ені	–2,5 м
Негізгі жолдар бойынша жол жиегін бекіту ені	–0,5 м
Жолдық киім түрі	–жеңілдетілген түрі
Төсем түрі	–жақсартылған
2018; 2020 жылдардағы ағымдағы және болжамды бағамен алынған құрылыстың жалпы сметалық құны,	– 605,592 млн.теңге

соның ішінде:

ҚМЖ – 503,886 млн.теңге

басқа шығындар – 101,706 млн.теңге

Құрылыстың ұзақтығы – 3,0 ай

2. Тапсырысшы жұмыс жобасын іске асыру басталғанға дейін бақылау қадағалау органдары мен мүдделі ұйымдарының қажетті келісімдері мен қорытындыларын алсын.

3. Тапсырысшы жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптау қорытындысына сәйкес келетіндігін тексеруі тиіс.

4. Қазақстан Республикасы Үкімет отырысының 2010 жылғы 2 ақпандағы № 17-56/005-1689,05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, құрылыс материалдары мен құрастырмаларын пайдалансын.

5. Осы сараптама қорытындысының дұрыстылығы 2018 жылғы 15 қарашадағы №170840008631/180093/00 (89) шарттың тәртібіне сәйкес «Павлодар облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ кепілдендірілген бастапқы мәліметтер және жобалау үшін тапсырысшымен берілген материалдар негізінде берілді.

Сейсембеков А.Т.

Директор

Курмангалиева А.С.

Ведущий специалист

Савичев Г.А.

Начальник производственного отдела

Щербакова М.А.

Эксперт

Абишев Р.И.

Эксперт

Джумадиева Ж.Б.

Эксперт

Самат К.М.

Главный специалист

Мусабекова Г.Т.

Эксперт

Ирмекпаев Т.Е.

Ведущий специалист

Сапрыгина Л.И.

Эксперт

Номер: KZ08VDD00108486

Акимат Павлодарской области

Государственное учреждение "Управление недропользования, окружающей среды и водных ресурсов Павлодарской области"

РАЗРЕШЕНИЕ

на эмиссии в окружающую среду для объектов IV категории

Наименование природопользователя:

Государственное учреждение "Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области"
140000, Республика Казахстан, Павлодарская область, Павлодар Г.А., г.Павлодар, улица Астана, дом № 59,

(индекс, почтовый адрес)

Индивидуальный идентификационный номер/бизнес-идентификационный номер: 170840008631

Наименование производственного объекта: Реконструкция автомобильной дороги Иртышск-станция Иртышская, км 38 -40 (2 км), км 62-63 (1 км)

Местонахождение производственного объекта:

Павлодарская область, Иртышский район -

Соблюдать следующие условия природопользования:

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

Руководитель управления Сатиев Кадылжан Каирбекович

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

Место выдачи: г.Павлодар **Дата выдачи:** 25.12.2018 г.

Приложение № 1 к разрешению на эмиссии в окружающую среду

Лимиты эмиссий в окружающую среду

Наименование загрязняющих веществ	Лимиты эмиссий в окружающую среду	
	г/сек	т/год
1	2	3
Лимиты выбросов загрязняющих веществ		
Всего, из них по площадкам:	2,13707912	10,700940049
Реконструкция автомобильной дороги Иртышск- станция Иртышская, км 38-40 (2 км), км 62-63 (1 км)	2,13707912	10,700940049
в т.ч. по ингредиентам:		
Уайт-спирит	0,004792	0,007312
Углеводороды предельные С12-С19 (в пересчете на С)	0,94876	1,027294
Толуол	0,012917	0,000636
Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %:70-20 (шамот, цемент, пыль, цементного производства - глина, глинистый сланец доменный шлак, песок, клинкер, зола кремнезем, зола углей казахстанских месторождений)	0,83325	7,866186
Сера диоксид	0,010319	0,004462
Фтористые газообразные соединения (в пересчете на фтор):	0,0000001	0,000000008
Хром /в пересчете на хром (VI) оксид	0,000199	0,000004
Формальдегид	0,000334	0,000449
Углерод	0,002398	0,002362
Углерод оксид	0,034525	0,025039
Бутилацетат	0,0025	0,000094
Взвешенные частицы	0,006083	0,000901
Бенз/а/пирен	0,00000002	0,000000041
Азот (II) оксид	0,003348	0,004233
Азота (IV) диоксид	0,020611	0,026052
Пропан-2-он	0,005417	0,000203
Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %: менее 20 (доломит, пыль G680цементного производства - известняк, мел, огарки, сырьевая смесь, пыль вращающихся печей, боксит)	0,239	1,246785
Марганец и его соединения (в пересчете на марганец (IV) оксид)	0,000139	0,000003
Железо (II, III) оксиды	0,001287	0,000025
Ксилол (смесь изомеров о-, м-, п-)	0,0112	0,4889
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

Соблюдать нормативы эмиссий, установленные настоящим Разрешением.