



030012 Ақтөбе қаласы, Сәңкібай батыр даңғ. 1
оңқанат
Тел. 55-75-49

030012

г.Ақтөбе, пр-т Санкибай Батыра 1. 3 этаж
правое крыло
Тел. 55-75-49

**ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского
транспорта и автомобильных дорог города Ақтөбе»**

**Заклучение по результатам оценки воздействия на окружающую среду
«Отчет о возможных воздействиях к рабочему проекту «Строительство
автомобильной дороги жилого массива 41 разъезд города Ақтөбе»**

Инициатор намечаемой деятельности: ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Ақтөбе» 030012, Республика Казахстан, Актыобинская область, Ақтөбе Г.А., г.Ақтөбе, район Астана, проспект Санкибай Батыра, 10, 190240037042, Бақыткелді Жомарт Бақыткелдіұлы, 8-701-454-97-61.

В административном отношении участок изысканий находится в городе Ақтөбе в жилом массиве 41 разъезд. Согласно перспективному плану застройки местности, намечается развитие нового жилого и производственного района в восточном направлении, с масштабным строительством промышленной зоны. С северной стороны ж.м. 41 разъезд граничит с промышленной зоной г.Ақтөбе, с юго-восточной стороны проходит автомобильная дорога «Западный обход г.Ақтөбе», с западной стороны жилой массив ограничен одним из основных веток железной дороги г.Ақтөбе .

Строительство в районе будет вестись с учетом перспективы развития, согласно проекту детальной планировки. Здесь предусмотрено строительство автомобильной дороги и тротуаров коммуникаций: водопровод, газопровод и линии электропередач.

Размещение сети улиц микрорайона производилось в соответствии с «красными линиями» застройки и типовыми поперечными профилями.

План улицы

Элементы плана трассы автодороги назначены в соответствии со СН РК 3.01-01-2013, СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населений» и СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги».

В проекте предусмотрено строительство следующих сети улиц в жилом массиве 41 разъезд:

1. ул. Железнодорожный Дом;
2. ул. Атаниязова;
3. ул. Ақтоғай;
4. ул. Ақтоғай 2;
5. ул. Придорожная;
6. ул. Зелёная;
7. ул. Степная;
8. ул. Нуршашкан;
9. ул. №01;
10. ул. №02;
11. ул. №03;
12. ул. №04;



- 13. ул. №05;
- 14. ул. №06;
- 15. ул. №07;
- 16. ул. №08;
- 17. ул. №09;
- 18. ул. №10;
- 19. ул. №11;
- 20. ул. №12;
- 21. ул. №13;
- 22. ул. №14;
- 23. ул. №15;
- 24. ул. №16;
- 25. ул. №17;
- 26. ул. №18;
- 27. ул. №19.

Проектная ось проезжей части определена на стадии инженерных изысканий и нанесена на чертежи планов топографической съемки М 1:1000, с учетом уже сложившейся плановой схемы застройки жилого массива. В плановом отношении ось дороги закреплена временными реперами жесткой конструкции и привязана к условной сети координат. Общее протяжение дорог составляет – 8576,61 м, в том числе строительная длина - 8576,61м.

Продольный профиль

Продольный профиль улиц запроектирован в программе «Indor CAD» автоматическим способом с учетом инженерно-геологических исследований почвы местности и рельефа, контрольных высотных точек на примыканиях к существующим дорогам и пересечениях через существующую автодорогу с асфальтобетонным покрытием.

При проектировании продольного профиля автомобильных дорог соблюдены все нормативные требования по СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги».

Запроектированный продольный профиль обеспечивает плавное и безопасное движение автомобильного транспорта с расчетной скоростью – 40 км/час. В высотном отношении задана Балтийская система высот. Система координат – местная

Принятые вогнутые и выпуклые вертикальные кривые обеспечивают наименьшее расстояние видимости поверхности дороги для остановки - 85 м и встречного автомобиля-170м.

Земляное полотно и поперечный профиль

Конструкция земляного полотна автодороги разработана в соответствии с требованиями СН РК 3.01-01-2013, СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населений» и СП РК 3.03-101-2013, СН РК 3.03-01-2013 «Автомобильные дороги».

Для проектируемой автодороги в проекте приняты три типа поперечного профиля улицы.

Тун 1

- ширина полосы движения для – 3,5м;
- число полос движения для – 2;
- ширина проезжей части – 7,0м;



- ширина обочины – 1,0м;
- ширина земляного полотна - 9,0м;

Тун 2

- ширина полосы движения для – 3,0м;
- число полос движения для – 2;
- ширина проезжей части – 6,0м;
- ширина обочины – 1,0м;
- ширина земляного полотна - 8,0м;

Тун 3

- ширина полосы движения для – 3,5м;
- число полос движения для – 1;
- ширина проезжей части – 3,5м;
- ширина обочины – 0,5м;
- ширина земляного полотна - 5,5м;

Строительство земляного полотна автодороги по улицам производится частично корытным способом, так как, в жилой застройке недопустимо поднятие насыпи земляного полотна выше фундамента жилых зданий. Устройство корыто и насыпи земляного полотна показаны в ведомостях «Ведомость объемов земляных работ» по каждой дороге.

На подходах к существующим и проектным перекресткам предусмотрен переход от поперечных уклонов на проезжей части к уклонам вертикальной планировки перекрестка.

Поперечные профили улицы запроектированы через 20 м, проектные горизонталы показаны на плане организации рельефа.

Различные типы поперечных профилей по улицам назначены с учетом уже сложившейся ситуации в отношении застройки и существующих инженерных коммуникаций.

Дорожная одежда

В соответствии с Заданием, рассматривались дорожные одежды капитального типа. Расчет производился на нагрузку группы А 1 (Согласно СП РК 3.03-104-2014 п.5.2.1 доля автомобиля с нагрузкой на одиночную ось более 100 Кн не превышает 5% от общего количество грузовых автомобилей).

Конструкция дорожной одежды принята с учетом наличия дорожно-строительных материалов, климатических условий, обеспечений транспортной связи и действующих нормативных документов в Республике Казахстан.

Согласно СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» таб.9, за расчетный период срок службы дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием на щебеночном основании для улиц местного значения принят 15 лет.

Расчет конструкции дорожной одежды выполнен согласно СП РК 3.03-104-2014 и СН РК 3.03-04-2014 по «Проектированию дорожных одежд нежесткого типа».

При расчете учитывалась дорожно-климатическая зона, тип грунта рабочего слоя, схема его увлажнения. Произведена проверка дорожной одежды по трем критериям: упругому прогибу всей конструкции, сопротивлению сдвигу в грунте и в подстилающем слое, растяжению при изгибе в верхних слоях.

Рассмотрена и приняты следующие типы конструкций дорожных одежд:

ТИП 1. Конструкция дорожной одежды капитального типа:

1. Устройство верхнего слоя покрытия из горячей плотный мелкозернистый а/б смеси марки II, тип Б, марка битума БНД/БН-70/100, по СТ РК 1225-2019, E = 3200 МПа, толщиной бсм.



2. Устройство нижнего слоя покрытия из горячей пористой крупнозернистой а/б смеси марки П, марка битума БНД-100/130, по СТ РК 1225-2019, $E = 1400$ МПа, толщиной 8 см.

3. Устройство основания из фракционного щебня уложенного по способу заклинки (фрак. 40-80,80-120), по ГОСТ 25607-2009, $E = 450$ МПа, толщиной 22 см.

4. Устройство подстилающего слоя из песка (крупнозернистый) согласно ГОСТ 8736-2014, $E = 130$ МПа, толщиной 20 см.

ТИП 2. Конструкция дорожной одежды облегченного типа:

1. Устройство покрытия из горячей плотный мелкозернистый а/б смеси марки П, тип Б, марка битума БНД/БН-70/100, по СТ РК 1225-2019, $E = 3200$ МПа, толщиной 7 см.

2. Устройство основания из фракционного щебня уложенного по способу заклинки (фрак. 40-80,80-120), по ГОСТ 25607-2009, $E = 450$ МПа, толщиной 24 см.

3. Устройство подстилающего слоя из песка (крупнозернистый) согласно ГОСТ 8736-2014, $E = 130$ МПа, толщиной 20 см.

Пересечения и примыкания

Пересечения и примыкания с автомобильной автодорогой запроектированы в соответствии СП РК 3.03-101-2013, СН РК 3.03-01-2013 «Автомобильные дороги» и СН РК 3.01-01-2013, СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов».

Радиусы закругления кромки проезжей части с улицами местного значения и съездов приняты 5 м. Граница работ по обустройству съездов принята на протяжении устройства кривых.

Более подробные данные смотреть ведомость примыкание и разбивочный план трассы.

Пешеходные тротуары

Для организации пешеходного движения на улицах предусмотрены тротуары шириной 1,0 м и 1,5 м согласно СП РК 3.01-101-2013. Уклон тротуаров-15%0. Кромки тротуаров укреплены бордюрами БР 100.20.8

Более подробные данные представлены в ведомости устройства тротуаров и бортовых камней, также размеры и план тротуара в разбивочном плане трассы.

Пересечение с сетями электроснабжения

1. Проектом предусматривается переустройство существующей ВЛ-10кВ, попадающей в пятно строительства автодороги. Переустройство выполнено на ж.б. опорах согласно типовой серии 3.407.1-143 методом кабельной вставки.

2. Климатические условия приняты на основании региональных карт районирования (при повторяемости 1 раз в 10 лет) II ветровой район (25 м/сек), II район по гололеду (15 мм)

3. Проход через проектируемую автодорогу предусмотрен кабелем в силанольноштитом полиэтилене марки АПВПу в ПНД трубе. Дополнительно в качестве резерва проектом предусматривается прокладка дополнительной трубы.

4. На концевых опорах выполнить монтаж кабельной муфты и разъединителей с обеих сторон для видимого отключения линии 10кВ при необходимости.

5. Электромонтажные работы выполнить согласно ПУЭ, ПТЭ и ПТБ.

6. Заземление ВЛ-10 кВ выполнено по типовому проекту серии 3.407-150.

7. На опорах ВЛ на высоте 2,5-3,0 м от уровня земли должны быть нанесены следующие постоянные знаки: - порядковый номер и год установки, маркировка соответствующих цепей; - предупредительные плакаты.



Пересечения с сетями газоснабжения

Данный проект разработан на основании технического условия выданных АПФ АО «КазТрансГаз Аймак» №03-гор-2023-00000175 от 16.02.2023 года.

Стальной газопровод: На пересечении с автодорогой существующий газопровод заключается в стальной футляр по ГОСТ 10704-91 из стали В20 по ГОСТ 1050-88.

Устройство кожуха (футляра) осуществляется следующим способом:

1. произвести снятие старого изоляционного слоя на существующим газопроводе и очистить газопровод от остатков изоляции и ржавчин на поверхности трубы.
2. вскрытый газопровод покрывается слоем изоляционного материала, толщина изоляционного слоя должна быть согласно ГОСТ 9.602-2016 и футурируется;
3. при производстве установке футляра с сварочными работами на газопроводе, участок трубы изолированный с футировкой, покрывается негорючим материалом (асбестовое полотно, смоченное водой);
4. разрезание трубы (футляра) на равные половины, с заводом нижней части кожуха под существующий трубопровод;
5. соединение футляров осуществляется свариванием точечной сваркой по всей длине верхней и нижней части. Перед сваркой на концах трубы (футляра) снять фаску.
6. зазор между футляром и трубопроводом заделывается эластичными материалами, предотвращающими попадание влаги внутрь футляра;
7. На конце футляра, по ходу движения газа установить контрольную трубку, выходящую под защитное устройство.

Для защиты газопровода от коррозии стальной газопровод покрыть изоляцией усиленного типа, а также установить протекторную групповую установку.

Полиэтиленовый газопровод: Проектом предусматривается перекладка, а также заключение в футляр подземного газопровода. Проектируемый газопровод прокладывается трубами ПЭ100 ГАЗ SDR11 Ø63x5,8мм, Ø110x10мм согласно СТ РК ГОСТ Р 50838-2009 в полиэтиленовых футлярах.

Пересечения с сетями водоснабжения

Проект переустройства сетей водопровода и канализации разработан в соответствии с заданием на проектирование, СП РК 4.01-103-2013 "Наружные сети и сооружения водопровода и канализации" и согласно ТУ АО "AQTOBE SU ENERGY GROUP" № 88 от 22.02.2023 года, выданных зам.директора по водоснабжению-главным инженером Боранкуловым А.К.

Категория автодороги -III, но согласно технических условий и в связи с тем что существующие сети выполнены из полиэтиленовых труб, проектом предусмотрены футляры в местах пересечения асфальтового покрытия с существующими сетями водопровода и канализации. Расстояние в плане от обреза футляра при пересечении автомобильных дорог - не менее 3 метра от подошвы насыпи, внутренний диаметр футляра принимается на 200 мм больше наружного диаметра трубопровода. Грунты по трассе представлены суглинками песчанистыми коричневыми твердой консистенции. Грунтовые воды выработками на данном участке во время изысканий на глубине до 3 метров не вскрыты

Футляры выполняются из стальных электросварных труб Ø325x6 мм, Ø377x7 мм и Ø426x7 мм гр.В Ст.3 сп по ГОСТ 10704-91.

Защитное покрытие футляров от коррозии принимается по ГОСТ 9.602-2005 ленточное полимерно-битумное усиленного типа:

- грунтовка битумно-полимерная;
- лента полимерно-битумная в 2 слоя (толщина слоя ≥ 2 мм);



- обертка полимерная с липким слоем толщиной не менее 0.6мм.

Производство работ вести открытым способом. Разработка грунта над существующим трубопроводом вести строительными механизмами и доработку грунта производится вручную.

Размеры траншеи приняты с учетом технологии монтажа футляра.

После монтажа футляра производится обратная засыпка траншеи вручную с подбивкой и уплотнением грунта под футляром и над футляром на высоту 0.2 метра.

Обратную засыпку траншеи выполнить на всю глубину песчано-гравийной смесью с тщательным послойным уплотнением.

Концы футляра заделываются просмоленными материалами на глубину 200 мм.

Перед началом производства работ необходимо произвести шурфовку для уточнения места расположения существующих сетей и глубины их залегания. При обнаружении действующих подземных коммуникаций водопровода и канализации, не обозначенных на съемке, следует приостановить земляные работы и пригласить представителей эксплуатирующей организации.

Проектом предусматривается реконструкция горловин существующих колодцев, попадающих в зону строительства дорог, монтаж реконструируемой горловины колодца производить согласно серии

Пересечение с сетями связи ТОО «Байнур и П»

Раздел "Наружные сети связи" рабочего проекта «Строительство автомобильной дороги жилого массива 41 разъезд города Актобе» выполнен на основании технических условий за № 48 от 09.03.2023 г., выданных ТОО "Байнур и П".

Проектом предусматривается:

- защита кабеля связи железобетонными плитами при пересечении с автомобильной дорогой;

прокладка резервного канала ПЭТ на переходе кабеля через автомобильную дорогу с установкой 2-х смотровых устройств типа ККС-2;

- вынос линии связи за пределы дорожного полотна при попадании кабеля связи в зону строительства с переустройством кабеля связи ТППЭп-100х2х0,4.

Пересечение с сетями связи АО «Транстелеком»

Раздел "Наружные сети связи" рабочего проекта «Строительство автомобильной дороги жилого массива 41 разъезд города Актобе» выполнен на основании технических условий за № 1/2023 от 31.03.2023 г., выданных филиалом акционерного общества "Транстелеком" в городе Актобе.

Проектом предусматривается:

- защита кабеля связи железобетонными плитами при пересечении с автомобильной дорогой;

- вынос линии связи за пределы дорожного полотна при попадании кабеля связи в зону строительства с переустройством кабеля связи ТППЭп-100х2х0,4.

Атмосферный воздух

Источник загрязнения атмосферного воздуха: источник №0001 Электростанции передвижные до 4 кВт; источник №0002 Компрессоры передвижные; источник №0003 Агрегаты сварочные передвижные; источник №6001 Пересыпка щебня; источник №6002 Пересыпка песка; источник №6003 Сварочные работы; источник №6004 Покрасочные работы; источник №6005 Разработка грунта в отвал экскаваторами «Обратная лопата»; источник №6006 Снятие и пересыпы ПРС; источник №6007 Работы вручную; источник №6008 Засыпка грунта бульдозерами; источник №6009 Уплотнение грунта; источник



№6010 Битумные работы; источник №6011 Мастика; источник №6012 Газовая сварка; источник №6013 Работа техники.

Выбрасываются следующие вещества: Железо (II, III) оксиды - 0.002299 т/год; Марганец и его соединения - 0.000407 т/год; Азота (IV) диоксид (Азота диоксид) - 0.0108092 т/год; Азот (II) оксид (Азота оксид) - 0.0017565 т/год; Углерод - 0.000939 т/год; Сера диоксид - 0.0014085 т/год; Углерод оксид - 0.00939 т/год; Фтористые газообразные соединения - 0.00009414 т/год; Диметилбензол (смесь о-, м-, п- изомеров) - 0.026798 т/год; Метилбензол - 0.006434 т/год; Бутилацетат - 0.00125 т/год; Бензапирен - 1.6875E-08 т/год; Пропан-2-он (Ацетон) - 0.002698 т/год; Формальдегид - 0.0001878 т/год; Углеводороды предельные C12-19 - 4.776095 т/год; Пыль неорганическая: 70-20% двуокиси кремния - 2.837676 т/год. Всего - 7.67824216 т/год.

Водная среда

Вода на период строительства расходуется на производственные и хозяйственно-питьевые нужды.

Балансовая ведомость водопотребления и водоотведения

№ п/п	Водопотребление		Водоотведение		Безвозвратные потери	
	Наименование	м³	Наименование	м³	Наименование	м³
1	Технические нужды	4524	-	-	Безвозвратные потери	4524
2	Питьевые нужды рабочего персонала	51,84	-	-	Безвозвратные потери	51,84
3	Хозяйственно-бытовые нужды	648	Отведение на очистные сооружения	648	Безвозвратные потери	
	Всего			648		4575,84

В качестве мероприятий по охране поверхностных водных ресурсов на период строительства целесообразны следующие водоохранные мероприятия:

- соблюдение водоохранного законодательства РК;
- соблюдение режима хозяйственной деятельности в водоохранной зоне и полосе;
- поддержание чистоты и порядка на строительных площадках;
- применение технически исправных механизмов;
- применение фильтров в механизмах;
- вывоз строительного мусора в специально отведенные места.

Ближайший водный объект, река Илек (Актюбинское водохранилище) расположен на расстоянии 1,27 км. В восточном направлении. Объект не входит в водоохранную зону.

Таким образом, участок проектируемых работ входит в водоохранную зону.

К мероприятиям по предотвращению загрязнения подземных вод относят:

- запрещение сброса сточных вод и жидких отходов производства в поглощающие горизонты, имеющие гидравлическую связь с горизонтами, используемыми для водоснабжения;
- тщательное выполнение работ при строительстве водонесущих коммуникаций предприятия;
- отвод загрязненного поверхностного стока с территории промплощадки в специальные накопители или очистные сооружения;
- устройство защитной гидроизоляции сооружений, являющихся потенциальными источниками загрязнения подземных вод;



- устройство пристенных или пластовых дренажей при строительстве зданий и сооружений проектируемого объекта с отводом дренажных вод в гидрографическую сеть или на очистные сооружения;

- складирование сырья, полуфабрикатов и отходов на специальных площадках, оборудованных противифльтрационными экранами;

- организацию зон санитарной охраны на территории, являющейся источником питания подземных вод;

- организацию регулярных режимных наблюдений за условиями залегания, уровнем и качеством подземных вод на участках существующего и потенциального загрязнения, связанного со строительством проектируемого объекта.

Сточные воды планируются отводиться в септик (биотуалет), по мере заполнения согласно договору будут транспортироваться специализированными организациями на очистные сооружения.

Отрицательного влияния на поверхностные и подземные воды не ожидается. Сброс сточных вод в природную среду не производится. В целом, воздействие можно оценить как незначительное.

Отходы производства и потребления

На период строительства образуются следующие виды отходов: Жестяные банки из-под краски - 0,152 т/год; Смешанные коммунальные отходы- 10,125 т/год; Огарыши сварочных электродов – 0,00353 т/год; Строительные отходы - 5 т/год. Всего отходов: 15,28053 т/год.

Согласно ст. 320 п.2-1 Экологического кодекса РК места временного складирования отходов на месте образования предназначены на срок не более шести месяцев до даты их сбора (передачи специализированным организациям) или самостоятельного вывоза на объект, где данные отходы будут подвергнуты операциям по восстановлению или удалению.

Накопление отходов разрешается только в специально установленных и оборудованных в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан местах (на площадках, в складах, хранилищах, контейнерах и иных объектах хранения).

Почвенный покров и растительность

Перед началом производства земляных работ по устройству оснований зданий и сооружений необходимо произвести срезку почвенно-плодородного слоя мощностью 0,20 м, после чего выполнить соответствующую планировку участка с вырезкой грунта с необходимым проектным уклоном.

Снятие плодородного слоя почвы

1. Границы в плане, толщина снятия и места складирования грунтов плодородного слоя почвы определяются проектом.

3. Если подлежащий снятию слой имеет высокую плотность или в нем остались корни после удаления растительности, до начала срезки рыхлят слой или его вспахивают многокорпусными плугами.

4. Плодородный слой почвы снимают, как правило, в талом состоянии. При затрудненной проходимости машин допускается снимать почву в весенний период при оттаивании грунта на соответствующую глубину.

5. Снятие плодородного слоя экскаваторами и бульдозерами с полосы рекультивации и его перемещения во временный отвал в границах полосы отвода.

6. Для повышения производительности бульдозера при перемещении почвенного грунта на отвал целесообразно устанавливать открьлки или применять отвал совкового типа.



При снятии и складировании плодородного слоя почвы должны быть приняты меры, предотвращающие снижение его качества (смешивание с подстилающими минеральными слоями, загрязнение, размыв, выдувание и т.п.). При сроке складирования более года палы почвенного грунта укрепляют посевом трав или другими способами, предусмотренными проектом.

С целью снижения отрицательного техногенного воздействия на почвенный растительный покров настоящим проектом предусмотрено выполнение экологических требований и проведение природоохранных мероприятий, основными из которых являются:

- Ведение работ в пределах отведенной территории;
- Создание системы сбора, транспортировки и утилизации твердых отходов, вывоза их в установленные места хранения, исключающих загрязнение почв;
- Своевременное проведение технического обслуживания и проверки оборудования, исправное техническое состояние используемой техники и транспорта.

При реализации проекта необратимых негативных воздействий на почвенный горизонт, растительный и животный мир не ожидается.

В целом, воздействие проектируемых работ при соблюдении природоохранных мероприятий оценивается как «незначительное».

Животный мир

Основные мероприятия по снижению отрицательного воздействия на животный мир должны включать:

- инструктаж рабочих и служащих, занятых строительством, о недопустимости охоты на животных, бесцельном уничтожении пресмыкающихся;
- запрещение кормления и приманки диких животных;
- запрещение браконьерства и любых видов охоты;
- использование техники, освещения, источников шума должно быть ограничено минимумом;
- выполнение всех требований, указанных в разделе «Охрана окружающего мира» рабочего проекта;
- необходимо соблюдать иные законодательные требования по сохранению животного мира и лесного хозяйства.

Производство строительно-монтажных работ, движение механизмов и машин, складирование материалов в местах, не предусмотренных проектом, должно быть запрещено.

Необходимо обратить особое внимание на снижение отрицательного воздействия на особо охраняемые виды животных, занесенных в Красную книгу РК. Пропагандировать среди обслуживающего персонала недопустимость отлова и уничтожения пресмыкающихся. Проводить разъяснительную работу о предотвращении разорения легкодоступных гнезд и необходимости охраны хищных птиц. Запретить среди работников охоту на птиц и млекопитающих.

Шумовое воздействие

Потенциальными источниками шума и вибрации на при проведении работ являются машины, механизмы, средства транспорта и другое оборудование.

Состав шумовых характеристик и методы их определения для машин, механизмов, средств транспорта и другого оборудования установлены ГОСТ ISO 3745-2014, а значения их шумовых характеристик следует принимать в соответствии с требованиями ГОСТ 12.1.003- 83. Уровень шума от технологического оборудования в среднем составляет 50-55 дБа.



В соответствии с СН РК 2.04-03-2011 «Защита от шума» уровни шумов на рабочих местах не должны превышать допустимых значений указанных в таблице. Интенсивность шумового воздействия прописана в баллах.

Мероприятия по регулированию и снижению уровня шума

С целью снижения отрицательного шумового воздействия настоящим проектом предусмотрено выполнение мероприятий по регулированию и снижению уровня шума, основными из которых являются:

- проверка установленных оборудования на соответствие с паспортными данными;
- проведение постоянного контроля за уровнем звукового давления на рабочих местах.

Радиационная обстановка

При производственной деятельности предприятия не будут внедряться технологии и оборудование, нетипичные для данного производства, т.е. не будут наблюдаться существенные изменения в радиационной обстановке.

Источники радиационного излучения при проведении работ не применяются.

Электромагнитные излучения

Источниками электромагнитных полей являются атмосферное электричество, космические лучи, излучение солнца, а также искусственные источники: различные генераторы, трансформаторы, антенны, лазерные установки и т.д.

Источники высокочастотных электромагнитных излучений на территории площадок предприятия отсутствуют.

Вывод:

Воздействие физических факторов ограничено пределами площадки. Наиболее явно на площадке строительства может проявить себя шумовое воздействие. В отношении защиты от шума выполняются требования соответствующих нормативов, принимаются все необходимые меры к их обеспечению.

Социально-экономическая среда

Актюбинская область — область в западной части Казахстана. Площадь — 300 629 км² (2-е место в Казахстане), что составляет 11 % территории Казахстана. Численность населения — 908.3 тыс. человек на 1 марта 2022 года. Областной центр – г. Актобе. В области 12 сельских районов, 8 небольших городов, 2 поселка, 441 сельских и аульных округов.

Обеспеченность объекта в период строительства трудовыми ресурсами составляет 21 человека, рабочие места будут заняты местным населением через подрядные организации. При реализации проектных решений объекта будут созданы условия для изменения социально-экономических условий жизни местного населения.

Оценка аварийных ситуаций

Аварийные ситуации, возможность возникновения которых присутствует как в природной, так и в социально - экономической среде, представляют собой комбинацию вероятности возникновения определенной опасности и величины последствий такой опасности. В этой связи все мероприятия по предупреждению и смягчению последствий аварийных ситуаций должны быть сведены:

- к избеганию аварий;
- к уменьшению вероятности возникновения аварий;
- к уменьшению масштаба аварий;
- к смягчению последствий аварий до уровня приемлемого риска.

Намечаемая деятельность согласно - «Строительство автомобильной дороги жилого массива 41 разъезд города Актобе» *(проведение строительных операций,*



продолжительностью более одного года) относится ко II категории, оказывающей умеренное негативное воздействие на окружающую среду в соответствии пп.2 п.1 ст.12 ЭК РК, пп.3 п.11 Глава 2 Приказа МЭГиПР РК от 13.07.2021 г. №246.

В отчете предусмотрены замечания и предложения, предусмотренные в Заключении об определении сферы охвата оценки воздействия на окружающую среду и скрининга воздействия намечаемой деятельности (Номер KZ31VWF00102226, Дата: 01.07.2023 г.).

Сведения о документах, подготовленных в ходе оценки воздействия на окружающую среду:

1. Заключение об определении сферы охвата оценки воздействия на окружающую среду.
2. Отчет о возможных воздействиях.
3. Протокол общественных слушаний, проведенных посредством открытых собраний.

В соответствии с п.2 ст. 77 Экологического Кодекса Республики Казахстан составитель отчета о возможных воздействиях, инициатор несут ответственность, предусмотренную законами Республики Казахстан, за сокрытие полученных сведений о воздействиях на окружающую среду и представление недостоверных сведений при проведении оценки воздействия на окружающую среду.

В дальнейшей разработке проектной документации необходимо учесть требования Экологического законодательства:

1. Необходимо предусмотреть выполнение экологических требований по охране водных объектов (ст. 220, 223 Кодекса, раздел 15 «Охрана водных объектов» Кодекса): физические и юридические лица, деятельность которых вызывает или может вызвать загрязнение, засорение и истощение водных объектов, обязаны принимать меры по предотвращению таких последствий; требования по установлению водоохранных зон и полос водных объектов, зон санитарной охраны вод и источников питьевого водоснабжения устанавливаются водным законодательством РК.

2. Согласно ст. 66 Водного кодекса РК, в случае забора воды из поверхностных или подземных водных объектов, а также осуществления сброса сточных вод, необходимо оформить разрешение на специальное водопользование. При отсутствии на территории установленных на водных объектах водоохранных зон и полос, соответствующее решение о реализации намечаемой деятельности принять после установления водоохранных зон и полос.

3. Согласно п.2 ст.320 Кодекса, места накопления отходов предназначены для: временного складирования отходов на месте образования на срок не более шести месяцев до даты их сбора (передачи специализированным организациям) или самостоятельного вывоза на объект, где данные отходы будут подвергнуты операциям по восстановлению или удалению. Также, в соответствии с п.1 ст.336 Кодекса субъекты предпринимательства для выполнения работ (оказания услуг) по переработке, обезвреживанию, утилизации и (или) уничтожению опасных отходов обязаны получить лицензию на выполнение работ и оказание услуг в области охраны окружающей среды по соответствующему подвиду деятельности согласно требованиям Закона Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях». При проведении строительных работ и эксплуатации объекта необходимо учитывать указанные требования законодательства РК.

4. Согласно ст. 381 Кодекса, при строительстве (возведении, создании) которых предполагается образование отходов, необходимо предусматривать места (бетонированные площадки) для сбора таких отходов в соответствии с правилами, нормативами и требованиями в области управления отходами, устанавливаемыми



уполномоченным органом в области охраны окружающей среды и государственным органом в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

5. При дальнейшем проектировании необходимо, предоставить предложение по организации мониторинга и контроля за состоянием атмосферного воздуха, водных ресурсов, растительного и животного мира.

Представленный «Отчет о возможных воздействиях «Строительство автомобильной дороги жилого массива 41 разъезд города Актобе» соответствует Экологическому законодательству.

Руководитель департамента

Ербол Куанов Бисенұлы

