«Ақтөбе облысы, Шалқар қаласындағы Шалқар-Бозой трассасынан М.Шыманұлы ауылына дейінгі автомобиль жолын күрделі жөндеу**»** жұмыс жобасы бойынша

27.04.2021 ж. № ЭИ-0007/21

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
"Шалқар аудандық сәулет, құрылыс, тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі" ММ
БАС ЖОБАЛАУШЫ:
КБ «МунайГаз Инжиниринг» ЖШС

Қызылорда қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«**Ақтөбе облысы, Шалқар қаласындағы Шалқар-Бозой трассасынан М.Шыманұлы ауылына дейінгі автомобиль жолын күрделі жөндеу**», жұмыс жобасы бойынша осы қорытынды аккредиттелген сараптама мекеме «Экспертиза Инжиниринг» ЖШС-мен берілді.

Аккредиттелген сараптама мекеме «Экспертиза Инжиниринг» ЖШС-нің рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ ЭИ-0007/21от27.04.2021 г.

по рабочему проекту

«Капитальный ремонт автомобильной дороги от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области**»**

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»
ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО КБ «МунайГаз Инжиниринг»

г. Кызылорда

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Капитальный ремонт автомобильной дороги от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области»,** выдано аккредитованной экспертной организацией ТОО «Экспертиза Инжиниринг».

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения аккредитованной экспертной организацией ТОО «Экспертиза Инжиниринг».

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области».**

Настоящее заключение выполнено в соответствии с трехсторонним договором №4-01/21 от 15 марта 2021 года между аккредитованной экспертной организацией ТОО «Экспертиза Инжиниринг», ГУ «Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» и ТОО КБ «МунайГаз Инжиниринг».

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО КБ "МунайГаз Инжиниринг", (государственная лицензия от 15 октября 2019 года № 19020759, I - категория.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: Государственные инвестиции**.**

5.ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1.Основание для разработки:

задание на проектирование от 23 ноября 2020 года, утвержденное заказчиком ГУ «Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»;

технические параметры автомобильной дороги от 07 декабря 2020 г., утвержденные заказчиком;

архитектурно-планировочное задание (АПЗ) № 16 от 11 января 2021 года, выданное ГУ «Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»»;

решению Акима на временное безвозмездное землепользование от 26 ноября 2020 года №Ш-496 схему отвода протяженностью 1,52км;

ситуационная схема;

приказ на создании комиссии №239/1 от 20 ноября 2020г. для определения дефектов и составления дефектного акта;

дефектный акт на капитальный ремонт автомобильных дорог г. Шалкар, Актюбинской области от 24 ноября 2020г, утвержденный заказчиком;

план финансирования №579 от 25 августа 2020г. акимат Шалкарского района, отдел экономики и бюджетного планирования Шалкарского района;

отчет об инженерно-геологических условиях. выполненный ТОО КБ «МунайгазИнжиниринг» в 2020 году. Государственная лицензия ГСЛ №17010195 от 06.06.2017 года на изыскательскую деятельность, выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Кызылординской области. Акимат Кызылординской области»;

отчет по топогеодезическим изысканиям, выполненный ТОО КБ «МунайГаз Инжиниринг» в 2020году (государственная лицензия от 13 октября 2009 года № 0000783, с приложением к государственной лицензии от 04 июня 2012 года, выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства);

транспортная схема перевозки дорожно-строительных материалов, от 25 ноября 2020г. №2808, выданная заказчиком.

Письма:

ГУ «Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»:

от 25 февраля 2021г. №523 о представлении рабочего проекта на рассмотрение экспертизы, об источнике финансирования;

от 27 ноября 2020г. №2855 о сроках начала строительства;

от 09 декабря №2971 о расстоянии до полигона на твердо-бытовые отходы.

5.2.Согласования заинтересованных организаций:

ведомость объемов работ, утвержденная заказчиком;

профиль дороги и планы трасс**,** согласованный ГУ «Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог»:

планы трасс, согласованные отделом административной полиции г. Шалкар.

5.3.Перечень документации, представленной на экспертизу:

Том I. Книга. 66-20 ОПЗ. Общая пояснительная записка;

Том II. Альбом 1. 66-20 АД. Автомобильные дороги;

ТП 501-01-6.89 Альбом 2 НПЖ. Настилы переездов, железобетонные;

Том III. Книга. 66-20 Сметная документация;

Том V. Книга. Раздел Охраны окружающей среды;

Проект организация строительства;

Паспорт проекта.

5.4.Цель и назначение объекта строительства:

Цель: проведение комплекса работ, обеспечивающих повышение транспортно-эксплуатационных качеств, безопасности и удобства движения.

Назначение: для движения автомобилей, обеспечивающий непрерывное, безопасное движение автомобилей с установленными скоростями, нагрузками, габаритами.

5.5. Существующее положение.

Существующая подъездная дорога является автомобильной дорогой местного значения, соединяя село Шыманулы с трассой Шалкар-Бозой. Начало участка капитального ремонта является примыкание от существующей трассы Шалкар-Бозой с асфальтобетонным покрытием. Существующая трасса имеет переходный тип покрытия из природной ГПС. Конец трассы на ПК 15+94,22 примыкает к поселковой дороге. Направление трассы юго-восточное.

По данным лабораторных испытаний грунт рабочей зоны земполотна достаточно уплотнен (Ку-0,95).

В настоящее время состояние дороги находится в неудовлетворительном состоянии с многочисленными дефектами покрытия и земляного полотна, продольные и поперечные профили дороги не отвечают требованиям СП по обеспечению безопасности движения автотранспорта.

Существующая дорожная одежда (шириной от 5,5 до 6,0 м)

Состояние дорожной одежды очень плохое. Покрытие в отдельных местах вообще отсутствует, на имеющихся участках отмечаются выбоины.

Искусственные сооружения отсутствуют. На подъездной дороге имеется железнодорожный переезд (ПК 10+90).

В ходе визуально осмотра дорожного полотна были выявлены следующие дефекты:

многочисленные проломы дорожного полотна;

многочисленные продольные и поперечные трещины;

выбоины, местные разрушения дорожного покрытия, имеющие вид углублений с резко очерченными краями, которые образовались за счёт разрушения материала покрытия;

разрушение краёв покрытия в виде сетки трещин и откалывания его материала.

Все вышеперечисленные дефекты влияют на эксплуатационные характеристики участка дороги. Данный участок дороги не соответствует СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги». Общее состояние оценено как ограниченно работоспособное.

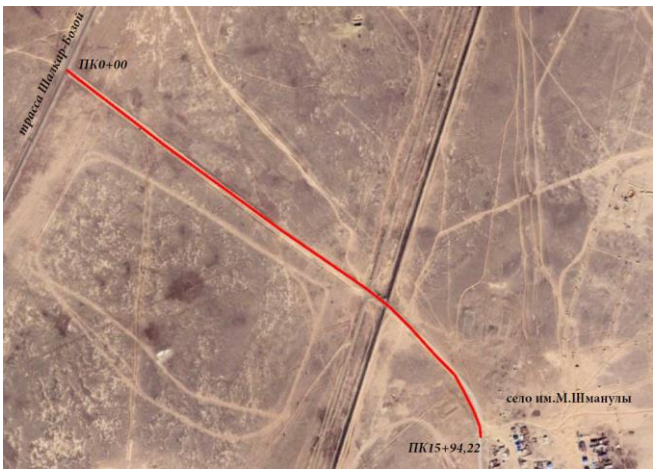
При обследовании состояния земляного полотна от ПК0+00 до ПК 15+95 было отмечено, что бровка земляного полотна сбита. В процессе эксплуатации автодороги и в результате просроченных ремонтов уровень обочин почти повсеместно ниже уровня

твёрдого покрытия на 3-20 см, т. е. обочина ниже уровня асфальта привела к образованию оголенной кромки, которая периодически откалывается и приводит к разрушению прикраевой части покрытия. Кроме того, в процессе обследования земляного полотна и покрытия, были выявлены участки от ПК2+80 до ПК3+52 значительного разрушения поверхностного слоя: выбоины, просадки и т.п. Выбоины и просадки на обочинах также приурочены к участкам дороги, не имеющим в поперечном профиле проектных уклонов, т.е. на участках, где не организован водоотвод с основной площади земляного полотна. Разметка проезжей части и знаки отсутствуют

6.ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Проектируемый участок работ расположен в селе Шыманулы, г. Шалкар Шалкарского района. Рис.1.



Ситуационная схема рис. 1.

Природно-климатические условия района строительства(по метеостанции Кызылорда):

Климатический район – IIIВ;
Район по весу снегового покрова - II;
Район по толщине стенки покрова - II;
Давлению ветра-0,77кПа;

Температура наружного воздуха, °С

Среднегодовая	6,5;
Наиболее жаркий месяц (июль)	плюс 31,2;
Наиболее холодный месяц (январь)	минус 13,5;
Абсолютная максимальная	плюс 44,1;
Абсолютная минимальная	минус 45,0;
Средняя из наиболее холодных суток (0,98/0,92)	минус 36,1/32,4;
Средняя из наиболее холодной пятидневки (0,98/0,92)	минус 33,0/29,9;
Нормативная глубина промерзания грунтов:	
Глина, суглинок. см	159;
Супесь, песок пылеватый или мелкий. см	193.

Инженерно-геологические условия площадки строительства:

Согласно отчетам по инженерно-геодезическим изысканиям и инженерно-геологическим изысканиям, выполненными ТОО КБ«МунайГаз Инжиниринг» в период 25.10.20г.-10.12.20г, площадка строительства характеризуется следующими данными:

Для участка характерны полого-волнистые, полого-увалистые и полого-холмистые формы рельефа с плоско-выпуклыми обширными водоразделами и сглаженными очертаниями склонов и разделяющими их балками, логами и оврагами различной ориентировки, протяженности и амплитуды раскрытия, часть из которых являются периодическими временными водотоками со значительной глубиной вреза. Рельеф участка относительно ровная. Высотная отметка поверхности земли изменяется от 171,12-180,40 м.

Площадка с поверхности сложена насыпным грунтом, мощностью 0,20м. Ниже насыпного грунта до глубины 0,2-4,0 м залегает суглинок (aQ_{III-IV}).

Физико-механические свойства грунтов.

В пределах литологического разреза участка работ по номенклатурному виду выделен 1 (один) инженерно-геологический элемент - суглинок песчанистый коричневый, светло-коричневый, серо-коричневый, буро-коричневый, твердой консистенции, влажный, средней плотности, с прослоями супеси светло-коричневой твердой и мелкого песка. Физико-механические свойства и значения Е для ИГЭ- 1 определены в лаборатории ТОО КБ "МунайГаз Инжиниринг". Расчетные значения С и φ приняты по таблице А.1-А.2, приложение А, стр. 63,примечание-1, СН РК 5.01-102-2013.

Засоленность грунтов.

По содержанию сухого остатка грунты(0,759-0,840%) – среднезасоленные. Тип засоления - сульфатный..

По содержанию сульфатов в пересчете на ионы SO_4^{2} (1370- 1050 мг/кг) грунты слабоагрессивные к бетонам н а портландцементе и неагрессивные к бетонам на шлакопортландцементе и сульфатостойком виде цемента.

По содержанию хлоридов в пересчете на ионы Cl (430-780мг/кг) грунты слабоагрессивные к бетонам на всех видах цемента.

Коррозионная активность грунтов.

Коррозионная активность грунтов на глубинах 1,0-2.0 м по отношению к железу-высокая.

Инженерно - геологические процессы и явления:

Процесс засоления грунтов.

Коррозийная активность грунтов.

Суглинок слабопучинистые при промерзании.

Гидрогеологические условия

Гидрогеологические условия изученной площадки характеризуются как относительно благоприятные для строительства. Грунтовые воды в пределах практически всего участка отсутствуют до глубины 3,5 м от дневной поверхности.

Подземные воды по замеру на 26 ноября 2020 г. залегают на глубине 3,5 м от поверхности земли, т.е. на высотной отметке 167,62-176,90 м.

Предполагаемый максимальный уровень подземных вод, с учетом амплитуды колебания уровня подземных вод, влияния оросительных сетей во время поливов(июнь- август), паводков период: первый-конец февраля начало марта и второй конец марта начало апреля, а также атмосферных осадков, следует принять на 3,0 м от поверхности земли.

Подземные воды обладаю сульфатной агрессией, I-типа.

Район изысканий по таблице 6.1 СП РК 2.03-30-2017 г. относится к сейсмическому участку с возможной силой землетрясения 6 баллов,

Категория природных грунтов по сейсмическим свойствам II-вторая.

Значение в ускорениях (в долях g) по картам ОСЗ-1_{475} -0,024. ОСЗ-1_{2475}-0,046.

Строительные группы грунтов.

По трудности разработки, согласно СН РК 8.02-05-2002, на земляные работы для разработки вручную и одноковшовым экскаватором группа грунтов: Суглинок - вторая.

6.2 Проектные решения:

6.2.1 Автомобильная дорога

Принятые технические параметры

Технические параметры дороги местного значения, приняты согласно СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 08.09.2020 г.) и в соответствии с перспективной интенсивностью движения и категории дороги.

Проектом предусмотрено:

Устройство земляного полотна отвечающие требованиям пятой дорожно-климатической зоны.

Параметры дороги:

дорога с 2-х полосным движением;

ширина полосы движения 3,0 м;

ширина обочины 2,0 метра;

укрепленная часть обочины 0,5 метра;

дорожная одежда облегченного типа, покрытие из горячего мелкозернистого асфальтобетона 4,0 см;

устройство нижнего слоя покрытия из горячих пористых крупнозернистых асфальтобетонных смесей, толщиной Н=6 см;

основания из подобранных щебёночных смесей С-4, Е=230МПа толщиной Н=30,0 см;

уклон откосов равен 1:3 (на отрезках с высотой насыпью до трех метров);

расчетная скорость 60м/ч, с целью обеспечения безопасности движения.

Устройство железнодорожного переезда на путевую часть, согласно ТП 501-01-6.89, а также сигнальные столбики для указания направления движения.

Установка водоотводных устройств на ПК 9+35 и ПК 13+25 (2 железобетонные водоотводные трубы диаметром 500 мм).

По данным технического задания и по параметрам в соответствии с СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов (с изменениями и дополнениями по состоянию на 08.09.2020 г.)» дороги отнесена к IV технической категории.

Общая протяженность дороги, уточнённая проектом, составила 1594,22м.

Основные параметры проектируемой дороги

Таблица №1

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		По СП РК 3.01-101-2013	Принятые
1	2	3	4
1	Категория дороги	автомобильная дорога местного значения	
2	Расчётная скорость движения, км/ч.	60	60
3	Ширина полос движения, м.	3,0	3,0
4	Число полос движения, шт.	2	2
5	Ширина обочины, м	1,5	1,5
6	Укрепленная часть обочины. м	0,5	0,5

План трассы:

Элементы плана трассы автодороги назначены в соответствии со СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 08.09.2020 г.) с максимальным использованием плана существующей дороги и в соответствии с перспективной интенсивностью движения и категории дороги.

Продольный и поперечный профиль:

Продольный профиль автодороги запроектирован с учётом сохранения продольного профиля существующей автодороги в автоматизированном режиме по программе INDOR CAD, где вертикальные кривые описываются уравнением кубической параболы.

Принятые вертикальные кривые в соответствии со СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населённых пунктов» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 08.09.2020 г.).

Продольный профиль запроектирован из условия обеспечения отвода поверхностных вод, проложены с учетом ландшафта, условий безопасности движения и обеспечения видимости встречного автомобиля по обертывающей линии, без резких перепадов проектной линии, без применения предельных уклонов, на всем протяжении дороги с соблюдением нормативных требуемых значений максимального продольного уклона.

Поверхностный водоотвод осуществляется за счет поперечного и продольного уклонов проезжей части.

Дорожная одежда и земляное полотно

Конструкция дорожной одежды принята с учетом наличия дорожно-строительных материалов, климатических условий, обеспечении транспортной связи и действующих нормативных документов в Республике Казахстан по СП РК 3.03-104- 2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» (с изменениями от 14.06.2019 г.).

Конструкция дорожной одежды назначена облегчённого типа, покрытие из плотного мелкозернистого асфальтобетона горячей укладки.

Согласно ПР РК 218-05.1-2016 Инструкция по назначению межремонтных сроков службы, межремонтный срок службы дорожной одежды с облегченным типом покрытия составляет 10 лет.

Расчет конструкции дорожной одежды выполнен по программам «IndorPavement» на минимальный требуемый модуль 220 МПа и прилагается к данному тексту.

В проекте назначена конструкция дорожной одежды следующего типа:

Тип I - Верхний слой покрытия из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси, тип А, марки I, толщиной 40мм.

Нижний слой покрытия из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси, марки II, марка битума БНД-90/130 - Еупр=1400, толщиной h=6 см.

Основания из подобранных щебёночных смесей С-4, Е=230МПа толщиной Н=30см.

Ширина полос движения - 3,0 м, обочин - 2,0 м.

Примыкания и пересечения.

Началом участка капитального ремонта является примыкание от существующей трассы Шалкар-Бозой с асфальтобетонным покрытием с проектируемыми радиусами закругления: слева – 18,0 м, справа – 13,0 м.

Обустройство дороги. Безопасность дорожного движения

Рабочий проект разработан в соответствии с заданием на проектирование, с учетом комплексных мероприятий по обеспечению безопасности и движения, в соответствии с требованиями СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 08.09.2020 г.), СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения», СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные».

Дорожные знаки.

Организация и безопасность движения по проектируемому участку автомобильной дороги обеспечена установкой необходимых дорожных знаков.

Расстановка дорожных знаков предусмотрена согласно СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные и СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения.

Конструкция знаков принята согласно типовому проекту 3.503.9-807 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах».

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

Дорожные знаки установлены на металлических стойках, размеры щитков 1 типоразмера со светоотражающим материалом 3-го типа.

Опоры знаков закрепляются монолитным бетоном.

Дорожная разметка.

Для упорядочения дорожного движения и повышения его безопасности, улучшения информации водителей проектом предусмотрено устройство горизонтальной разметки.

Дорожная разметка проезжей части автодороги выполнена согласно требований СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная и СТ РК 1412- 2010» Технические средства организации дорожного движения».

Разметка производится дорожными красками типа «Эмаль ПФ-133».

Устройство железнодорожного переезда на путевую часть.

Проектом предусмотрено переустройство железнодорожного переезда на путевую часть, согласно ТП 501-01-6.89 (без переустройства железнодорожных путей).

Переустройство предусмотрено вследствие пересечения железной дороги не под прямым углом (проектируемый угол пересечения равен 72°52'29"), по факту существующее пересечение выполнено, как для пересечения под прямым углом. Подходы устроены такими, чтобы на протяжении не менее 2 метров от крайнего рельса автодорога в продольном профиле имела горизонтальную площадку, перед площадкой на протяжении не менее 50м продольный уклон составляет менее 12‰

Ширина проезжей части переезда равна ширине проезжей части автодороги.

Для беспрепятственного прохода реборды колёс железнодорожного подвижного состава в пределах настила укладываются контррельсы, изготовляемые из путевых рельсов марки Р43 по ГОСТ 7173-54 для путей промышленного транспорта.

Контррельсы и настил прочно закреплены. Концы контррельсов на длине 50 см загибаются внутрь колеи на 25см. Отогнутая боковая часть головки контррельса срезается до глубины 45 мм от верха головки путевого рельса на ширину желоба. Ширина желоба должна быть не менее 45мм.

Настил на переезде принят марки 1НПЖК1 из ж/бетонных плит ПЖ-1 размером 2160х1000х100 мм. Плиты укладываются с асфальтовым покрытием на хорошо спланированное и уплотнённое щебёночное основание с пропиткой щебня битумом, с основанием из песчаного выравнивающего слоя.

На переездах со стороны автомобильной дороги установлены дорожные знаки, установка сигнальных столбиков для указания направления движения.

Установка водоотводных устройств на ПК 1+40, ПК 9+35 и ПК 13+25.

Установка водоотводных устройств на ПК 9+35 и ПК 13+25 выполнено из 2 железобетонных водоотводных труб диаметром 500 мм. по ТП 3.501-59 Сборные водопропускные трубы для автомобильных дорог.

Проектом предусмотрен вариант прокладки бесфундаментных труб, по основанию из ГПС толщиной 400мм. Блоки оголовок приняты ж/бетонные из бетона кл В15 на сульфатостойком цементе. установленные на монолитный фундамент, на входной и

выходной части оголовка предусмотрено укрепление из асфальтобетона толщиной 120мм по основанию из ГПС, толщиной 100мм. Высота насыпи принята 0,5м.

Гидроизоляция бетонных конструкций принята из двух слоев битумной мастикой по битумной грунтовке, швы между звеньями Швы в стыках звеньев или секций труб конопатятся с обеих сторон паклей, пропитанной битумом, покрываются полосой гидроизоляционного материала шириной 25см. С внутренней стороны - шов на глубину 3 см заделывается цементным раствором.

6.2.2. Искусственные сооружения

Устройство искусственных сооружений не предусматривается.

6.3. Отвод земель

Временный отвод земель для размещения почвенно - плодородного слоя проектом не предусмотрено, складирование производится вдоль трассы.

6.4. Оценка воздействия на окружающую среду 2 стадия к рабочему проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области».

Разработчик материалов ОВОС - ТОО КБ «МунайГаз Инжиниринг».

Атмосферный воздух. Основными характерными источниками загрязнения атмосферного воздуха при строительстве являются: погрузочно-разгрузочные работы, битумные работы, сварочные работы, покрасочные работы. Согласно проведенных расчетов, в период строительно-монтажных работ объекта будут задействованы 4 источников загрязнения (ИЗ) воздушного бассейна. Источники загрязнения в период строительных работ несут временный характер.

6001–01,02 Пересыпка пылящих материалов

Во время строительства при пересыпке пылящих строительных материалов – песок, щебень при погрузке и разгрузке пылящих материалов в атмосферный воздух выделяется пыль неорганическая. Неорганизованный источник.

6001-03 - Выемочно-распределительные работы

Выемочно-распределительные работы предусматривается спецтехникой – бульдозером и экскаватором. При проведений землеройных работ и засыпки траншей в атмосферный воздух выделяется пыль неорганическая. Неорганизованный источник.

6002 – Розлив битума

Во время строительства при розливе битума в атмосферный воздух выделяется алканы С12-19. Неорганизованный источник.

6003 - Покрасочные работы

Источником выделения загрязняющих веществ, при покрасочных работах является лакокрасочные изделия. при использовании которых в атмосферный воздух выделяются следующие вредные вещества: Диметилбензол, Метилбензол, Бутилацетат, Пропан-2-он, Уайт-спирит. Неорганизованный источник выброса.

6004 – Электросварочный аппарат

Во время строительства при электросварке с использованием штучных электродов в атмосферный воздух выделяется Железо (II, III) оксиды,Марганец и его соединения. Неорганизованный источник.

Всего при строительстве объектов в атмосферу будет выбрасываться вредные вещества 13 наименований, из них 6 твердых и 7 газообразных. По санитарной классификации производственных объектов согласно требованиям «Санитарно - эпидемиологическим требованиям к проектированию производственных объектов» (утвержден приказом МНЭ РК №237 от 20 марта 2015 года) данный объект не классифицируется. Согласно п.1-1 ст.40 ЭкоКодекса РК, виды деятельности, не относящиеся к классам опасности согласно санитарной классификации производственных объектов, классифицируются как объекты IV категории.

Нормативы выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на период строительства, см. таблица №2.

Таблица №2

Производство цех, участок Код и наименование загрязняющего Вещества	Номер источника выброса	Нормативы выбросов загрязняющих веществ существующее положение на 2021 год г/с	т/год	СМР на 2021 год г/с	т/год	П Д В г/с	т/год	год достижения ПДВ
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Н е о р г а н и з о в а н н ы е и с т о ч н и к и								
(0123) Железо (II, III) оксиды (диЖелезо триоксид, Железа оксид) /в пересчете на(274)								
Участок строительства	6004			0.000543	0.0000743	0.000543	0.0000743	2021
(0143) Марганец и его соединения /в пересчете на марганца (IV) оксид/ (327)								
Участок строительства	6004			0.0000961	0.00001315	0.0000961	0.00001315	2021
(0342) Фтористые газообразные соединения /в пересчете на фтор/ (617)								
Участок строительства	6004			0.0000222	0.00000304	0.0000222	0.00000304	2021
(0616) Диметилбензол (смесь о-, м-, п- изомеров) (203)								
Участок строительства	6003			0.1127	0.104184	0.1127	0.104184	2021
(0621) Метилбензол (349)								
Участок строительства	6003			0.02	0.00504	0.02	0.00504	2021
(1042) Бутан-1-ол (Бутиловый спирт) (102)								
Участок строительства	6003			0.02	0.00504	0.02	0.00504	2021
(1061) Этанол (Этиловый спирт) (667)								
Участок строительства	6003			0.01	0.00252	0.01	0.00252	2021
(1210) Бутилацетат (Уксусной кислоты бутиловый эфир) (110)								
Участок строительства	6003			0.05	0.0126	0.05	0.0126	2021
(2752) Уайт-спирит (1294*)								
Участок строительства	6003			0.0373	0.0767	0.0373	0.0767	2021
(2754) Алканы С12-19 /в пересчете на С/ (Углеводороды предельные С12-С19 (в пересчете(10)								
Участок строительства	6002			0.0555	0.01597	0.0555	0.01597	2021
(2908) Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %: 70-20 (шамот, цемент,(494)								
Участок строительства	6001			0.108697	0.1035425	0.108697	0.1035425	2021
Итого по неорганизованным источникам:				0.4148583	0.32568699	0.4148583	0.32568699	
Всего по предприятию:				0.4148583	0.32568699	0.4148583	0.32568699	

Водопотребление и водоотведение.

На период строительства.

Расчет водопотребления воды произведен исходя из норм потребления воды согласно СНиП РК 4.01-41-2006 [11], в размере 25 л/сутки на 1 человека (для бытовых целей). Общее количество работающих – 23 человек

Вся израсходованная вода поступает в канализацию (изолированный септик) без очистки.

Баланс водопотребления и водоотведения на период строительства

Таблица №3

Наименование	Водопотребление, м³/период работ						Водоотведение м³/период работ			Безвозвратные потери, м³/на период работ
	Всего	На производственные нужды				На хозяйственно-питьевые нужды	Объем сточной воды, повторно используемой	Производственные сточные воды	Хозяйственно-бытовые сточные воды	
		Свежая вода		Оборотная вода	Повторно используемая					
		Всего	В том числе питьевого качества							
Хозяйственно-питьевые нужды	120,75	0	0	0	0	120,75	0	0	120,75	0
Производственные нужды	316,1090628	316,1090628	0	0	0	0	0	0	0	316,1090628
Итого	436,8590628	316,1090628	0	0	0	120,75	0	0	120,75	316,1090628

Отходы производства

Проведение строительных работ будет сопровождаться образованием, накоплением и удалением отходов. Основными отходами будут являться:

ТБО, Огарки сварочных электродов, Тара ЛКМ.

Нормативы размещения отходов производства и потребления (на этапе строительство)

Таблица №4

Наименование отходов	Образование, т/год	Размещение, т/год	Передача сторонним организациям, т/год
1	2	3	4
Всего	1,049274	-	1,049274
в т.ч. отходов производства	0,119274	-	0,119274
отходов потребления	0,93	-	0,93
Янтарный уровень опасности			
Жестяные банки из лако-красочных материалов	0,04516	-	0,04516
Зеленый уровень опасности			
ТБО Огарки электродов Строительный мусор	0,93 0,000114 0,074	- -	0,93 0,000114 0,074
Красный уровень опасности			
Перечень отходов	-	-	-

Недра.

Так как проектом предусматривается капитальный ремонт дороги, которое не связано с недропользованием, то и эксплуатация данного объекта негативного воздействия на недра не окажет.

Физическое воздействия

К вредным физическим воздействиям относятся: производственный шум, вибрация, электромагнитные излучения, инфразвуковые и световые поля и пр.

Уровень на открытых рабочих площадках будет зависеть от расстояния до работающего агрегата, а также от того, где находится само работающее оборудование – в помещении или вне его, от наличия ограждения, положения места измерения относительного направленного источника не будет превышать допустимые для работающего персонала показатели.

Шумовое воздействие не распространяется за пределы санитарно-защитной зоны предприятия или за пределы помещений, где расположены источники шумового воздействия.

Допустимые уровни шума автомобилей, действующие в настоящее время, применительно к условия строительных работ, составляют: грузовые – дизельные автомобили с двигателем мощностью 162 кВт и выше 91 дБ(А).

Средний допустимый уровень звука на дорогах различного назначения, в том числе местного, составляет 73 дБ(А). Эта величина зависит от ряда факторов, в том числе от времени суток, конструктивных особенностей дорог и др. Использование автотранспорта для обеспечения работ, перевозки персонала, технических грузов с учетом создания звуковых нагрузок, не будет превышать допустимых нормированных шумов – 80 дБ.

Животный мир. Причинами механического воздействия или беспокойства животного мира проектируемых объектов может явиться движение транспорта, спецтехники, погребение фауны при отсыпке подъездных дорог. За исключением случайного погребения, остальные виды воздействия будут носить временный и краткосрочный характер.

Растительность. Механическое воздействие на растительный покров не предусмотрено вследствие наличия проезжих дорог и площадок. В целом же воздействие на состояние почвенно-растительного покрова проведение проектных работ может быть оценено как слабое и локальное.

Социально-экономическая среда .

В связи с тем, что строительные работы являются по масштабу незначительными, они очевидно не оказывают влияние на демографическую ситуацию, образование и научно- техническую сферу. Отношение населения к процессу строительства, а также воздействие на миграционные процессы также не рассматривается ввиду локальности планируемой деятельности.

Проект «Оценка воздействия на окружающую среду» к рабочему проекту **«Капитальный ремонт автомобильной дороги от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области»** соответствует исходным данным и требованиям Экологического Кодекса РК, нормативным документам и другим нормативным актам, регулирующий природоохранную деятельность.

6.5 Оценка соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Данный объект не входит в перечень эпидемический значимых объектов, подлежащих государственному санитарно-эпидемиологическому контролю и надзору, приложение 2 к приказу и.о. Министра здравоохранения Республики Казахстан от 17 ноября 2017 года № 836. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 26 декабря 2017 года № 16119 и проектом не предусмотрено.

6.6. Организация строительства:

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

Продолжительность строительства – 6 месяцев, определена по СП РК 1.03.102-2014 «Продолжительность строительства и задела в строительстве предприятий зданий и сооружений».

Начало строительства II квартал 2021 год. согласно письма от 27 ноября 2020г. №2855 ГУ «Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог».

6.7. Сметная документация:

Сметная документация разработана в соответствии с Нормативным документом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным приказом КДС и ЖКХ МИИР РК от 14 ноября 2017 года №249-нк, на основании государственных сметных нормативов, задания на проектирования и принятых проектных решений.

Сметная стоимость строительства, подлежит утверждению заказчиком в установленном законодательном порядке, для строительства объектов за счет бюджетных средств и иных форм государственных инвестиции в соответствии с «Правилами утверждения проектов (технико-экономических обосновании и проектно-сметной документации)», утвержденными приказом МНЭ РК от 02.04.2015 г. №304 и является основанием для определения лимита средств заказчика (инвестора) на реализацию объектов строительства в соответствии «Нормативного документа по определению сметной стоимости в Республике Казахстан».

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 2021.1.1 от 25.01.2021 г.) по выпуску сметной документации в текущих ценах 1-го квартала 2021 года.

При составлении сметы использованы:

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

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

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

сборники сметных цен в текущем уровне на строительные материалы, изделия и конструкции, ССЦ РК 8.04-08-2020 2021 года (17 сборников);

сборники сметных цен в текущем уровне 2021 года на инженерные оборудование объектов строительства, ССЦ РК 8.04-09-2020;

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

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

сборник сметных цен в текущем уровне 2021 года на перевозку грузов для строительства, СЦПГ РК 8.04-12-2020 Отдел 1. Автомобильные перевозки;

сборники укрупненных показателей сметной стоимости конструктивов и видов работ (МАФ) УСН РК 8.02-03-2019;

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы, определенные в соответствии с «Нормативным документом по определению величины накладных расходов и сметной прибыли в строительстве» (приложение 2 к приказу от 14 ноября 2017 года №249-нк);

сметная прибыль в размере 8% от суммы прямых затрат и накладных расходов в соответствии с Нормативным документом по определению величины накладных

расходов и сметной прибыли в строительстве» (п.20, приложение 2 к приказу от 14 ноября 2017 года №249-нк);

средства на непредвиденные работы и затраты в размере 2% от стоимости строительно-монтажных работ по главам 1-9 сметного расчета стоимости строительства (п.85, приложение 1 к приказу от 14 ноября 2017 года №249-нк);

затраты на строительство временных зданий и сооружений НДЗ РК 8.04-05-2015;

дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время НДЗ РК 8.04-06-2015;

На основание приказа по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства по инвестициям и развитию РК №102 нк от 11.05.2018г. "О внесении изменения и дополнения в приказ №249 нк от 14 ноября 2017 г. "Нормативных документ по определению затрат на инжиниринговые услуги в строительстве" согласно прил.4. к приказу.

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

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

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

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям экспертной организации ТОО «Экспертиза Инжиниринг» в рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области»,** внесены следующие изменения и дополнения:

Общая часть.

7.1.1 Представлено:

утвержденный профиль дороги;

планы трасс, согласованные с дорожной инспекцией.

7.1.2 В задании на проектирование указано:

ширина дороги и количество полос движения, ширина проезжей части и полосы обочины.

наимнование проекта принято в соответствии с АПЗ № 16 от 11 января 2021 года.

откорректирован П. 7. Особые условия.

Дефектный акт.

7.1.3 Таблица №1 откорректировано состояние элементов существующей дороги и намечаемые работы по устранению дефектов, включен переход через железнодорожный путь.

Отчет по инженерно- геодезическим изысканиям:

7.1.4 На топосъемке указана отметка верха железнодорожного полотна с отметкой рельса для учета при проектировании дорожного полотна при пересечении с железной дорогой.

7.1.5 Согласно решения акима дорога выполнена от трассы Шалкар-Бозой до аула М. Шыманулы, соответственно на топосъемке указаны отметки верха полотна трассы.

Отчет по инженерно-геологическим изысканиям:

7.1.6 Уточнено наименование проекта. Район по весу снежного покрова принят согласно СП РК 2.04-01-2017 «Климатология».

Пояснительная записка.

7.1.7 Обосновано принятая протяженность трассы.

7.1.8 Дополнен разделом пересечения и примыкания с существующими дорогами. Указаны: радиусы примыканий к существующей дороге, повороты и пересечения

7.1.9 Представлен расчет с указанием интенсивности движения и расчетной нагрузки.

7.1.10 Дополнен разделом: Искусственные сооружения и водоотвод: в соответствии с проектом :

устройство железнодорожного переезда на путевую часть, согласно ТП 501-01-6.89, а также сигнальные столбики для указания направления движения.

постройка новых необходимых водоотводных устройств, на ПК 9+35 и ПК 13+25 (2 ж.б. водоотводных трубы диаметром 500 мм).

7.1.11 Указан тип закрепления стоек дорожных знаков

Альбом АД.

7.1.12 На чертежах указаны номера листов.

7.1.13 На плане трассы ПК 10+80 показан ж/д. переезд и ссылка на прилагаемые листы ТП 501-01-6.89.

7.1.14 Указан вид гидроизоляции ж/бетонных конструкций.

7.1.15 Приложены чертежи на дорожные знаки и сигнальные столбикм, указан тип закрепления стоек.

По охране окружающей среды:

7.1.16 Расчет выбросов от источников загрязнения проведен по согласованной смете. (битумные работы, сварочные работы, лакокрасочные работы и т.д.).

7.1.17 Расчет образования отходов и водопотребление от жизнедеятельности рабочего персонала выполнен согласно срокам строительства ПОС.

7.1.18 Расчет объема образования производственных отходов проведен согласно смете.

7.1.19 Проект согласован с заказчиком, подписаны титульные листы, ЗЭП, и протокол учета общественного мнения.

Представлено:

7.1.20 Справка от заказчика об отсутствии сноса и резки зеленых насаждений.

7.1.21 Карта схема с указанием расстояния до ближайшего водного объекта и жилых домов.

Проект организации строительства

7.1.22 Приведен в соответствие с изменениями ПЗ.

7.1.23 Продолжительность строительства рассчитана согласно Часть II, раздел «Дорожное хозяйство», таб. Б.1.4.1, пункт 3.

По сметной части:

7.1.24 Сводный сметный расчет: откорректированы затраты на ПИР и экспертизы на основании сметы.

7.1.25 Локальная смета: откорректированы объемы с учетом замечаний.

7.1.26 На строительные материалы (щебень, щебеночно-песчаной смеси С4 и С5 и ж/бетонные изделия) учтены транспортные расходы, основания письмо заказчика за №2808 от 25.11.2020 г и транспортной схема, с указанием расстояния перевозки материалов.

7.1.27 Транспортные расходы строительных материалов определены путем составления калькуляции в соответствии с «Нормативным документом по определению сметной стоимости строительства в РК» п.п.62-64

7.1.28 Сводные, сметные расчеты, ведомость потребности строительных материалов, изделий и конструкции, инженерного и технологического оборудования с указанием казахстанского содержания согласованы и утверждены заказчиком.

7.1.29 Локальные сметы приложены в форме 4, ресурсные сметы в форме 7, в формате Excel-е и kenml, исходные данные в Worde.

7.2. Оценка принятых решений:

В соответствии с Приказом «О внесении изменении в приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года №165 «Об утверждении Правил отнесения зданий и сооружений к технически сложным объектам» Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 21 сентября 2020 года № 490, разработчиком проекта установлено II (нормального) уровня ответственности, не относящиеся к техническим сложным.

Рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области»,** разработан в необходимом объеме в соответствии с утвержденным заданием на проектирование, иными исходными данными, техническими условиями и требованиями.

Состав и комплектность представленных материалов приведено в соответствие с требованиями СН РК 1.02-03-2011 Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство (с изменениями и дополнениями по состоянию на 20.12.2020 г.).

Проектные решения приведены в соответствие требованиями:

СН РК 3.01-01-2013 и СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 08.09.2020 г.);

СН РК 3.03-01-2013 и СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги» (с изменениями и дополнениями от 25.02.2019 г.);

СН РК 3.03-04-2014 и СП РК 3.203-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» (с изменениями от 14.06.2019 г.).

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

Таблица 5

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Отклонение (+) увеличение (-) уменьшение
			заявленные	Рекомендуемые к утверждению	
1.	Строительная длина протяженность	км	1,594	1,594	
2	Категория дороги	-	IV	IV	
3	Число полос движения	шт	2	2	
4	Ширина земляного полотна	м	10	10	
5	Ширина проезжей части	м	3	3	
6	Тип дорожной одежды	капитальный			
7	Вид покрытия	асфальтобетон			
9	Общая сметная стоимость в текущих ценах 1 квартала 2021г. в том числе:	млн. тенге	224,030	224,753	+0,723
	СМР	млн. тенге	190,382	190,986	+0,604
	оборудование				
	прочие затраты		33,648	33,767	+0,119
10	В том числе 2020г.	млн. тенге		1,211	+1,211
	прочие затраты (ПИР)			1,211	+1,211
11	В том числе:2021г.	млн. тенге	224,030	223,542	-0,488
	СМР		190,382	190,986	+0,604
	оборудование				
	прочие затраты		33,648	32,556	-1,092
12	Нормативная продолжительность строительства	мес	7	6	-1
13	Вид строительства	Капитальный ремонт			

8. ВЫВОД:

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области»,** 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), км	-	1,594;
Число полос движения	-	2;
Ширина земляного полотна, м	-	10;
Ширина проезжей части, м	-	6;
Вид покрытия	-	асфальтобетон;
Общая сметная стоимость в текущих ценах 1 квартала 2021г. млн.тенге	-	224,753;
в том числе:		
СМР, млн.тенге	-	190,986;
прочие затраты, млн.тенге	-	33,767;
в том числе		
2020г. млн.тенге	-	1,211;
2021г. млн.тенге	-	223,542;
Нормативная продолжительность строительства, мес.	-	6.

8.2 Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" в соответствии с условиями договора №4-01/21 от 15 марта 2021 года.

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

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

8.ТҰЖЫРЫМ:

8.1. Енгізілген езгерістер мен толықтыруларды ескере отырып **«Ақтөбе облысы, Шалқар қаласындағы Шалқар-Бозой трассасынан М.Шыманұлы ауылына дейінгі автомобиль жолын күрделі жөндеу»,** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттк нормативтердің талаптарына сәйкес және белгіленген тәртіпте келесі негізгі техника-экономиалық керсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады:

Құрылыс ұзындығы, шақырым	-	1,594;
Қозғалыс жолағының саны	-	2;
Жол төсенішінің ені, м	-	10;
Жүру бөлігінің ені, м	-	6;
Жол төсемінің түрі	-	асфальттыбетон;
2021 жылдың 1-тоқсан ағымдағы бағалардың жалпы сметалық құны, млн.теңге.	-	224,753;
оның ішінде:		

құрылыс-монтаж жұмыстары, млн. теңге	- 190,986;
өзгеде шығындар, млн. теңге	- 33,767;
оның ішінде:	
2020 ж., млн.тенге	- 1,211;
2021 ж., млн.тенге	- 223,542;
Құрылыстың нормативтік ұзақтығы, ай	- 6 .

8.2. Осы сараптамалық қорытынды тапсырысшының жобалауға бекіткен бастапқы материалдарының (деректерінің) негізінде орындалды, олардың дұрыстығына 2021 жылдың 15 наурыз № 4-01/21 шарт талаптарына сәйкес "Шалқар аудандық сәулет, құрылыс, тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі" ММ -і кепілдік береді.

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

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

Аяпбергенов А.М.

Директор

ТОО «Экспертиза Инжиниринг»

Кусбаева Н.К.

Эксперт

ТОО «Экспертиза Инжиниринг»

Танатканова А.Е.

Эксперт

ТОО «Экспертиза Инжиниринг»

Кушмурзаев А.Е.

Эксперт

ТОО «Экспертиза Инжиниринг»

Ссылка на окончательную редакцию ПСД

Номер: KZ13VDD00164753

Акимат Актюбинской области

Государственное Учреждение «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Актюбинской области»

РАЗРЕШЕНИЕ

на эмиссии в окружающую среду для объектов IV категории

Наименование природопользователя:

Государственное учреждение "Шалкарский районный отдел архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" 031200, Республика Казахстан, Актюбинская область, Актобе Г.А., г.Актобе, улица Есет Котибарулы, дом № 33, .

(индекс, почтовый адрес)

Индивидуальный идентификационный номер/бизнес-идентификационный номер: 190140023514

Наименование производственного объекта: Капитальный ремонт автомобильных дорог от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области (на период строительства)

Местонахождение производственного объекта:

Актюбинская область, Шалкарский 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 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.

Руководитель управления — Иманкулов Жаксагалей Исламович

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

Место выдачи: г.Актобе **Дата выдачи:** 22.04.2021 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:	0,4148583	0,32568699
Капитальный ремонт автомобильных дорог от трассы Шалкар-Бозой до села М.Шыманулы города Шалкар Актюбинской области	0,4148583	0,32568699
в т.ч. по ингредиентам:		
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)	0,108697	0,1035425
Метилбензол	0,02	0,00504
Уайт-спирит	0,0373	0,0767
Этанол	0,01	0,00252
Фтористые газообразные соединения (в пересчете на фтор):	0,0000222	0,00000304
Марганец и его соединения (в пересчете на марганец (IV) оксид)	0,0000961	0,00001315
Бутан-1-ол	0,02	0,00504
Алканы С12-19/в пересчете на С/	0,0555	0,01597
Бутилацетат	0,05	0,0126
Железо (II, III) оксиды	0,000543	0,0000743
Диметилбензол (смесь о-,м-, п- изомеров)	0,1127	0,104184
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. Содержание территории в соответствии с природоохранными и санитарно-гигиеническим требованиям
2. В своей деятельности соблюдать нормы Экологического Кодекса РК
3. Вести учет образования отходов, их временное хранения и вывоз через специализированные предприятия
4. Принимать меры по сокращению объемов образования отходов
5. Представлять отчет по условиям природопользования в ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования по Актюбинской области». Срок исполнения: ежеквартально до 10 числа месяца следующего за отчетным кварталом.
6. Предоставлять отчет по фактическим эмиссиям в окружающую среду в ГУ «Департамент экологии по Актюбинской области». Срок исполнения: ежеквартально не позднее 10 рабочих дней следующего за отчетным кварталом.
7. Представлять отчет по программе производственного экологического контроля в ГУ «Департамент экологии по Актюбинской области». Срок исполнения: ежеквартально не позднее 10 рабочих дней следующего за отчетным кварталом.
8. По окончанию работ направить в ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования по Актюбинской области» письменное обращение об аннулировании разрешения.