



**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН  
МИНИСТЕРСТВО ПО ИНВЕСТИЦИЯМ И РАЗВИТИЮ  
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

---

**ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ  
УЧАСТОК ДОРОГИ КУРТЫ – ТОГЫЗ (БУРЫЛБАЙТАЛ)  
(КМ 2295 – КМ 2380)  
Окончательный проект**

---

**ФИНАНСИРУЕМЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫМ БАНКОМ РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗ-  
ВИТИЯ И РЕСПУБЛИКОЙ КАЗАХСТАН**

*Подготовлено для:*

*Подготовил:*

Комитет автомобильных дорог  
Министерство по инвестициям и развитию  
Республика Казахстан  
Пр. Кабанбай Батыра 47



**КАЗДОРНИИ**

КаздорНИИ в ассоциации с САПА СЗ и КазЦЭП  
ул. Манатау 21, 3 этаж, офис10, Астана  
Tel: +7 7172 518117  
E-mail: [pmc\\_kazdornii@mail.ru](mailto:pmc_kazdornii@mail.ru)

**ИЮНЬ 2017**

## СОДЕРЖАНИЕ

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. ВВЕДЕНИЕ .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА.....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>2.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>2.2 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА .....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>2.3 УЧАСТОК 1.....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>2.4 УЧАСТОК 2.....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>2.5 КАРЬЕРЫ .....</b>   | <b>9</b>  |
| <b>2.6 ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ТРАНСПОРТНЫЙ РЕЖИМ.....</b>  | <b>11</b> |
| <b>3. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ .....</b>   | <b>13</b> |
| <b>3.1 УЧАСТОК 1.....</b>  | <b>13</b> |
| <b>3.1.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ .....</b>  | <b>13</b> |
| <b>3.1.2 КЛИМАТ .....</b>  | <b>15</b> |
| <b>3.1.3 ГЕОМОРФОЛОГИЯ И ГЕОЛОГИЯ .....</b>  | <b>17</b> |
| <b>3.1.4 ПОЧВЫ И ПОЧВООБРАЗУЮЩИЕ ПОРОДЫ .....</b>  | <b>18</b> |
| <b>3.1.5 ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ.....</b>  | <b>19</b> |
| <b>3.1.6 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ.....</b>   | <b>20</b> |
| <b>3.1.7 ФЛОРА И ФАУНА .....</b>   | <b>21</b> |
| <b>3.1.8 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ.....</b>  | <b>25</b> |
| <b>3.1.9 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ.....</b>   | <b>27</b> |
| <b>3.2 УЧАСТОК 2.....</b>  | <b>34</b> |
| <b>3.2.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ .....</b>  | <b>34</b> |
| <b>3.2.2 КЛИМАТ .....</b>  | <b>36</b> |
| <b>3.2.3 РЕЛЬЕФ И ЛАНДШАФТ .....</b>   | <b>36</b> |
| <b>3.2.4 ПОЧВЫ И ПОЧВООБРАЗУЮЩИЕ ПОРОДЫ .....</b>  | <b>36</b> |
| <b>3.2.4 ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ.....</b>  | <b>37</b> |
| <b>3.2.6 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ.....</b>   | <b>37</b> |
| <b>3.2.7 ФЛОРА И ФАУНА .....</b>   | <b>37</b> |
| <b>3.2.8 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ .....</b>  | <b>37</b> |
| <b>3.2.9 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ .....</b>   | <b>38</b> |
| <b>4. УПРАВЛЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ, ПЛАН МОНИТОРИНГА И<br/>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ .....</b> | <b>40</b> |
| <b>4.1 ПЛАН МОНИТОРИНГА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ .....</b>   | <b>40</b> |
| <b>5. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ .....</b>   | <b>42</b> |
| <b>5.1 ВОВЛЕЧЕННЫЕ В ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ .....</b>  | <b>42</b> |
| <b>5.2 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ .....</b>   | <b>42</b> |
| <b>РЕГИСТРАЦИЯ ЖАЛОБ.....</b>  | <b>45</b> |
| <b>ОБРАБОТКА ЖАЛОБ.....</b>  | <b>47</b> |
| <b>6. ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ И РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ<br/>.....</b>                                   | <b>49</b> |
| <b>7. ПЛАН ПРИРОДООХРАННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ: МОНИТОРИНГ И<br/>ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ: .....</b>  | <b>52</b> |

## СОКРАЩЕНИЯ

|         |   |
|---------|---|
| Акимат  | Региональный орган исполнительной власти в Казахстане   |
| КАД     | Комитет автомобильных дорог (МИР)   |
| ИП      | Инженер-Проектировщик   |
| ОСиСС   | Окружающая Среда и Социальная Сфера   |
| РППМ    | Рамочный план природоохранных мероприятий   |
| ППМ     | План природоохранных мероприятий  |
| ОВОССС  | Оценка воздействия на окружающую среду и социальную сферу   |
| ТЭО     | Технико-Экономическое Обоснование   |
| ТБ и ОТ | Техника Безопасности и Охрана Труда   |
| БА      | Большегрузный Автомобиль  |
| МЭ РК   | Министерство Энергетики РК  |
| КЭРКиГИ | Комитет Экологического Регулирования, Контроля и Государственной инспекции в нефтегазовом комплексе |
| МИР     | Министерство по инвестициям и развитию РК   |
| МБРР    | Международный Банк Реконструкции и Развития   |
| ЗПЛ     | Затронутые Проектом Лица  |
| ИКН     | Историко-Культурное Наследие  |
| КУП     | Консультант по управлению проектом  |
| ПМ      | План Мониторинга  |
| РК      | Республика Казахстан  |
| РПП     | Рамочная Политика по Переселению  |
| ГЭЭ     | Государственная Экологическая Экспертиза  |
| ОР      | Объем Работ   |
| ВБ      | Всемирный Банк  |

## **1. ВВЕДЕНИЕ**

Участок дороги Курты-Тогыз является участком проекта реконструкции дорог Центр-Юг, протяженностью 85 км, существующей дороги в пределах существующей полосы отвода, а также будет частично построена вторая проезжая часть, предложенной 4 полосной дороги. Проект пересекает различные ландшафты, виды использования земли и (микро) климатические зоны. План трассы проекта пролегает в Жамбылском и Илийском районе Алматинской области. Проект состоит из двух спроектированных участков, протяженностью 40 км и 45 км, которые лучше преобразовать в лоты во время реализации проекта.

В соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан были подготовлены отчеты по Оценке Воздействия на Окружающую Среду (ОВОС). Разработка данных отчетов ОВОС была проведена в соответствии с положениями Экологического кодекса Республики Казахстан и иными действующими правовыми и нормативно-методическими документами РК, регулирующими вопросы охраны окружающей среды и экологической безопасности. Содержание и состав материалов ОВОС соответствует требованиям «Инструкции по проведению оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду при разработке предплановой, плановой, предпроектной и проектной документации, утвержденной приказом Министра охраны окружающей среды Республики Казахстан от «28» июня 2007 года № 204-п».

Правительство РК запросило Всемирный Банк профинансировать участок дороги Курты-Тогыз протяженностью 85 км, который является частью коридора Центр-Север, соединяющий Астану и Алматы за счет сэкономленных средств Займа 7681-KZ. В соответствии с требованиями Всемирного Банка и операционными политиками, проект был определен под Категорию «А», соответственно которой необходимо подготовить отчет ОВОС в соответствии с Операционными Политиками Всемирного Банка (ОП «Оценка Воздействия на Окружающую Среду» 4.01). Кроме того, в мероприятиях по модернизации дорог применяется ОП 4.11 на Физические Культурные Ресурсы и ОП 4.04 на Природную Среду обитания. Ранее подготовленный отчет ОВОС был переведен и в него были внесены различные поправки и изменения в соответствии с требованиями Всемирного Банка и международной принятой практике. Это включало в себя реструктуризацию глав первоначального отчета в соответствии с содержанием, требуемым политикой и руководствами Всемирного Банка. Данная работа была выполнена Специалистами по охране окружающей среды компании ФАО «КазДорНИИ» на основании согласованного Технического Задания от Комитета автомобильных дорог.

Цель ОВОССС заключается в определении экологических и иных последствий предложенной дороги и ее развития. Данный отчет включает следующие основные разделы:

- Основа политики и законодательства
- Описание Проекта
- Анализ альтернатив
- Исходные Данные
- Предполагаемые воздействия на окружающую среду
- План Управления Окружающей Средой

## 2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

### 2.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ

Участок дороги «Курты – Бурылбайтал» протяженностью 85 км (км 2295-2380) относится к коридору Центр-Юг «Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы», расположен в Жамбылском и Илийском районах Алматинской области. Дорога соединит Западный Китай с Западной Европой. Целью коридора является обеспечение отдельной автодороги через Западный Китай, Казахстан и Россию при любой погоде. Данный коридор увеличит экономическую прибыль, существенно улучшит поток товаров, туристов, улучшит социальную связь между Китаем и Казахстаном.

Существующая дорога III-й технической категории построена в 60-е годы прошлого столетия, планируемая реконструкция участка дороги под I-ю б техническую категорию.

Предлагаемая трасса будет реконструирована по существующей дороге, с уширением существующей полосы отвода (примерно 50 % всей трассы) и частично строительство новой полосы отвода (примерно 50%) почти параллельно существующей дороге. Проект проходит через различные ландшафты, типы использования земель и (микро) климатические зоны. Проектная трасса полностью находится в Алматинской области и проходит через Илийский и Жамбылский район. Общая протяженность составляет 85,04 км.

- Протяженность участка в Илийском районе – 21 км.
- Протяженность участка в Жамбылском районе – 64,04 км.

Проект состоит из 2 запроектированных участков протяженностью 40 км и 45 км, как показано в Таблице 2.1.1. Детальные проекты разработаны и согласованы с органами надзора. Ниже представлена детальная информация по проектным участкам:

**Таблица 2.1.1 Коридор Центр-Юг: Участок дороги Курты-Бурылбайтал**

| № участка | Наименование участка   | Протяженность на основе технического проектирования с - по км | Протяженность каждого участка |
|-----------|------------------------|---|-------------------------------|
|           |                        | в км  | в км                          |
| 1         | а/д "Тогыз-Каншенгель" | 2295-2335   | 40                            |
| 2         | а/д "Каншенгель-Курты" | 2335-2380   | 45                            |
|           | <b>ИТОГО:</b>          |   | <b>85</b>                     |

Данный проект будет иметь экологические и социальные воздействия, потребуется отвод земли вдоль существующего маршрута, а также для обходов. Все земельные участки, подлежащие отчуждению, определены после завершения детального проектирования и отражены в пересмотренном соответствующем Плане действий по переселению (ПДП). Политика ОП 4.12 применяется в связи с ожидаемыми операциями по отводу земель и переселению, в основном связанных со строительными работами в связи с расширением до четырех полос от существующих двух. Ожидается, что дополнительные воздействия позволят использование земли для парковки оборудования для дорожно-строительных работ, обходов, карьеров, строительных лагерей и дорожно-строительных материалов и складов. Временный отвод земли должен охватывать только земельные участки местных органов исполнительной власти; они не являются сельскохозяйственными или жилыми и не связаны с деятельностью, приносящей доход, поэтому потери сельскохозяйственного производства или средств к су-

ществованию не ожидается. После завершения использования этих земель они будут восстановлены до первоначального статуса в конце аренды.

## 2.2 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА

Основные показатели проектируемой автодороги:

- Категория дороги – 1б;
- Протяженность – 85,04 км;
- Ширина земляного полотна – 25,5 м;
- Число полос движения – 4;
- Ширина разделительной полосы – 3 м;
- Максимальная ширина полосы отвода – 70 м;
- Максимальная расчетная скорость движения – 120 км/ч;
- Средняя расчетная скорость движения – 80 км/ч;
- Мосты и Путепроводы – 2 шт.;
- Водопропускные трубы – 62 шт.;
- Зона отдыха – 2 шт.
- Тип дорожной одежды и вид покрытия – асфальтобетон.

Расчетная продолжительность строительства: 3 года (36 месяцев)

- 1 участок - 36 месяцев
- 2 участок – 35 месяцев
- Мост через реку Бурыюзек (Утеген) – 35 месяцев
- Мост через реку Курты – 35 месяцев

Строительные работы включают:

- Расчистка участка и подготовка;
- Установка и разработка карьеров;
- Строительство рабочего поселка, складов и цехов;
- Устройство земляного полотна;
- Устройство Дорожного покрытия
- Устройство дорожной одежды;
- Устройство пересечений и примыканий;
- Строительство транспортных развязок в разных уровнях
- Строительство мостов и путепроводов;
- Установка дорожных знаков и ограждений;
- Нанесение дорожных разметок;
- Устройство водоотвода с проезжей части и мостов
- Устройство струенаправляющих дамб у искусственных сооружений.

## 2.3 УЧАСТОК 1

**Участок 1 (км 2295-км 2335) основное направление дороги – юго-восточное, как показано в карте расположения проекта в рис. 2.3.1. и рис. 2.3.2..** Данный участок будет проходить по существующей трассе Алматы-Астана между селами Каншенгель и за селом Айдарлы. По административному делению проектируемый участок проходит по территории Айдарлинского и Сарытаукумского сельских округов Жамбылского района Алматинской области. Трасса пересекает одно сухое русло реки Ашысу, которое высыхает летом, но наполняется весной. Средний уровень участка - 600 м над уровнем моря; с минимумом - 560 метров и максимумом 640 метров.

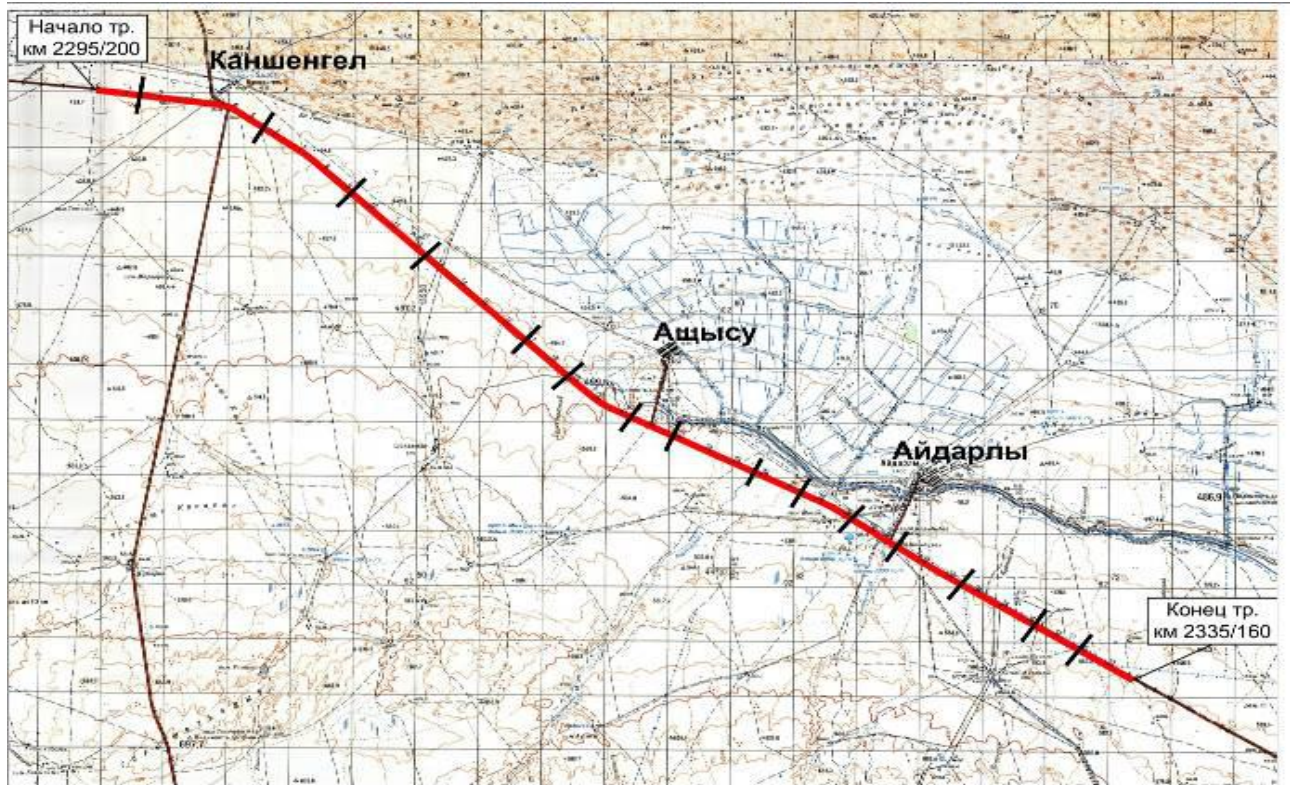


Рисунок 2.3.2: План Трассы участка 1

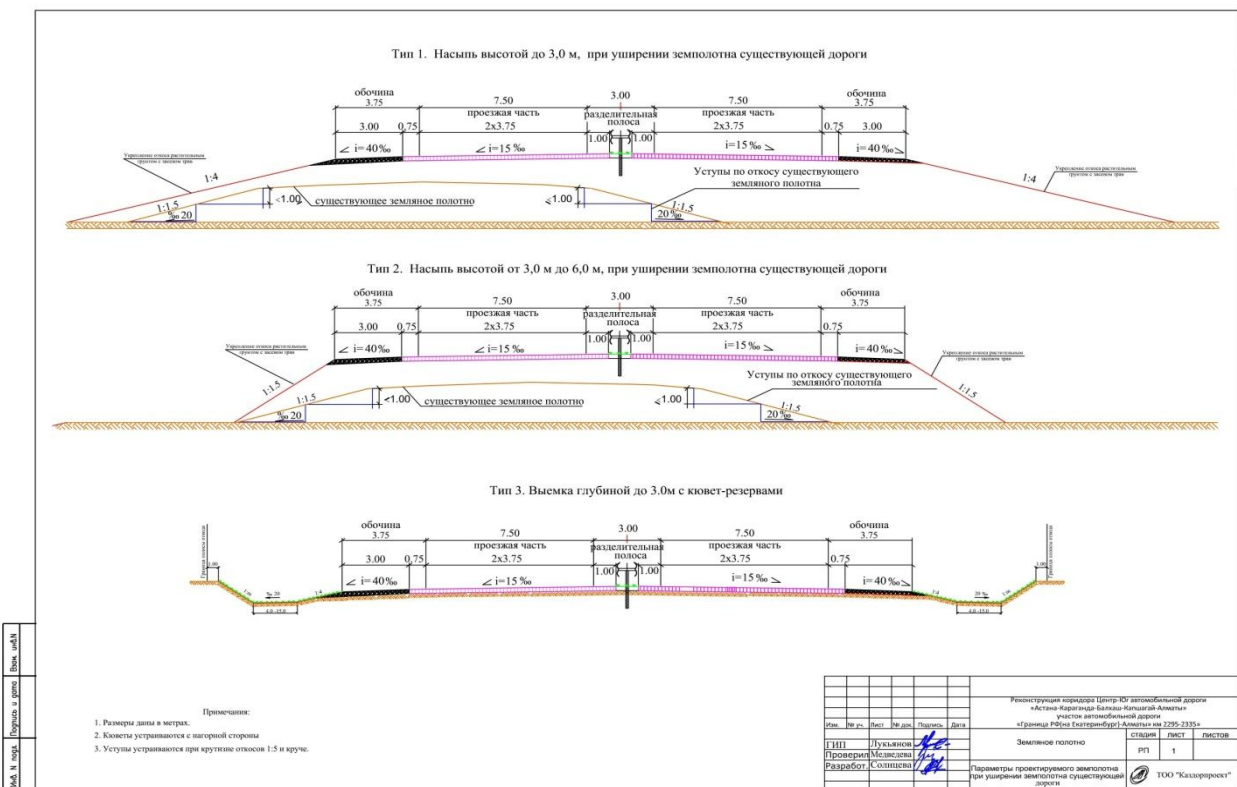


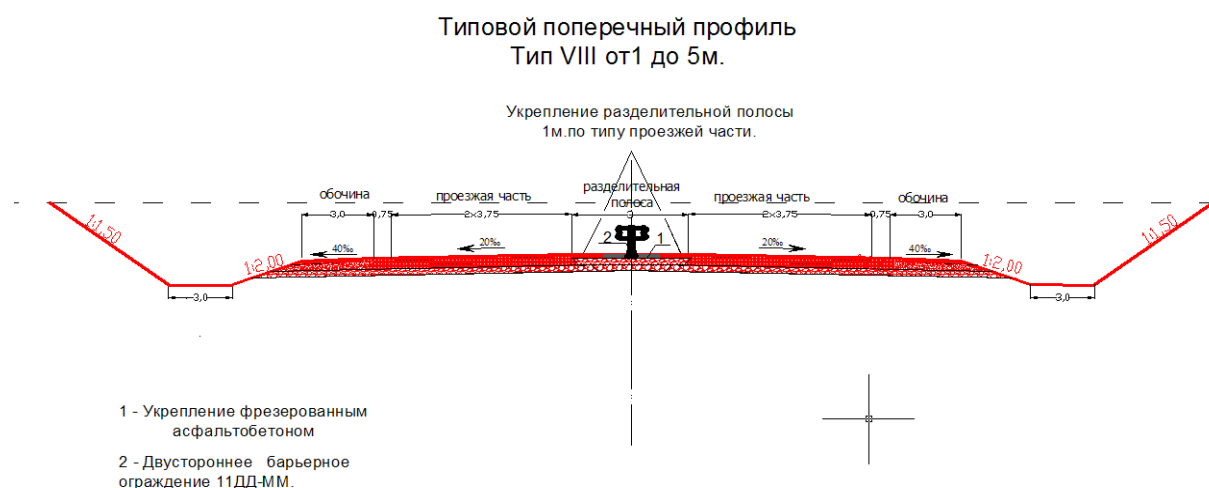
Рисунок 2.3.3: Типовое поперечное сечение участка I предложенной реконструкции и строительство дополнительных двух полос существующей дороги

## 2.4 УЧАСТОК 2

**Участок 2 (км 2335-км 2380).** Данный участок будет проходить по существующей трассе Алматы-Астана, начинаясь с поселка Курты, как показано ниже на рисунке 2.4.1 наряду с предложенными поперечными сечениями на рисунках 2.4.2 и 2.4.3. По административному делению проектируемый участок проходит по территории Илийского и Жамбылского района Алматинской области. Дорога с плотной инфраструктурной сетью и несколько поселков с интенсивной сельскохозяйственной деятельностью в незастроенных местах.



**Рисунок 2.4.1: Трасса дороги участка 2**



**Рисунок 2.4.3: Типовое поперечное сечение участка 2 предложенной реконструкции и строительство дополнительных двух полос существующей дороги**

Главным водотоком, пересекающим автодорогу является река Курты, которая берет начало на северных склонах хребтов Кастек и Жетыжол и образуется от слияния многочисленных притоков, таких как Копа, Жиренайгыр, Аксенгир, Жынгылды.



Средний уровень участка - 600 м над уровнем моря; с минимумом - 560 метров и максимумом 640 метров.

Местность равнинная, естественный уклон местности не выражен. Почвенный покров в районе проектирования развит слабо, представлен сероземами слабогумусированными мощностью до 20 см.

Мосты и развязки Участка 2 показаны в Таблице 2.4.

**Таблица 2.4 – Участок 2: Мосты и Развязки**

| № | Участок                           | Протяженность, м | Покрытие | Расположение |
|---|-----------------------------------|------------------|----------|--------------|
| 1 | 2                                 | 3                | 4        | 5            |
| 1 | Мост через реку Бурыозек (Утеген) | 46,0             | а/б      | км 2349+150  |
| 2 | Мост через реку Курты             | 71,2             | а/б      | км 2377+400  |

## 2.5 КАРЬЕРЫ

Проектировщик определил несколько существующих и геологоразведочных работ по карьерам по двум участкам дороги. Они представлены в таблицах 2.13, 2.14. Они не являются частью утвержденного проектирования проекта, пока Подрядчик не сделает окончательное решение по выбору карьеров.

На существующие грунтовые резервы и карьеры уже получены разрешения от районных акиматов и всех уполномоченных органов, включая экологические разрешения. Они могут быть использованы Подрядчиком в зависимости от определенных нужд Подрядчика. Обычно Подрядчик не заинтересован в прямом владении карьером и заключает Контракт с владельцем/оператором карьера на закупку определенного объема материалов необходимых для реализации проекта.

Подрядчик несет ответственность за содержание общих и частных подъездных дорог между карьерами и строительным участком.

Прямая добыча материалов из русел рек не разрешена и не одобряется органами по охране рек. Обычно карьеры не позволяется создавать менее чем в 500 м от любой реки.

Для всех предлагаемых карьеров требуются согласования от различных уполномоченных органов, включая межрегиональные комиссии. Владелец/оператор должен разработать проект ОВОССС. Когда Подрядчик будет подавать заявление, он должен приложить ОВОС со всеми документами и заключениями экспертизы в Областной Департамент по охране окружающей среды для получения разрешений на выбросы и воздействия. Окончательный процесс одобрения включает требование о том, что при вскрытии карьера должно быть произведено удаление и хранение плодородного слоя, а затем плодородный слой должен быть восстановлен при закрытии карьера. Данный документ готовится после подписания контракта на разведку и добычу. Общий процесс одобрения и согласования для нового карьера от областных и районных уполномоченных органов может занять до 2 лет. Поэтому подрядчики, скорее всего, будут использовать существующие карьеры с имеющимися разрешениями. Разрешения от органов по охране водных ресурсов не нужны, однако в ОВОС должно быть описано воздействие на поверхностные и подземные воды.

Для существующих карьеров, определенных проектировщиками все процедуры ОВОС завершены и экологически приемлемы. Вредного воздействия на поверхностные и подземные водные источники, и другие аспекты не будет. Тем не менее, как только карьеры, которые используются, будут определены Подрядчиком, обзор будет выполнен надлежащим образом для того, чтобы подтвердить, что те участки действительно являются действующими, либо эксплуатируются в соответствующей манере.

Независимо от того какие карьеры будут использоваться, существующие дороги будут использоваться для доступа к строительным участкам. На основной дороге, вероятнее всего, строительная деятельность незначительно повлияет на транспортный поток и на уровни шума близ поселков. Однако данный вопрос необходимо изучить и провести детальный мониторинг до начала строительного периода. На второстепенных дорогах, которые примыкают к основной, строительная деятельность значительно увеличит транспортный поток и возможно увеличение загрязненности и уровня шума. Расчет транспортного движения с учетом всех примыкающих дорог вместе с программой мониторинга будет подготовлен до начала строительного периода, как часть мер по управлению окружающей средой и управления мерами.

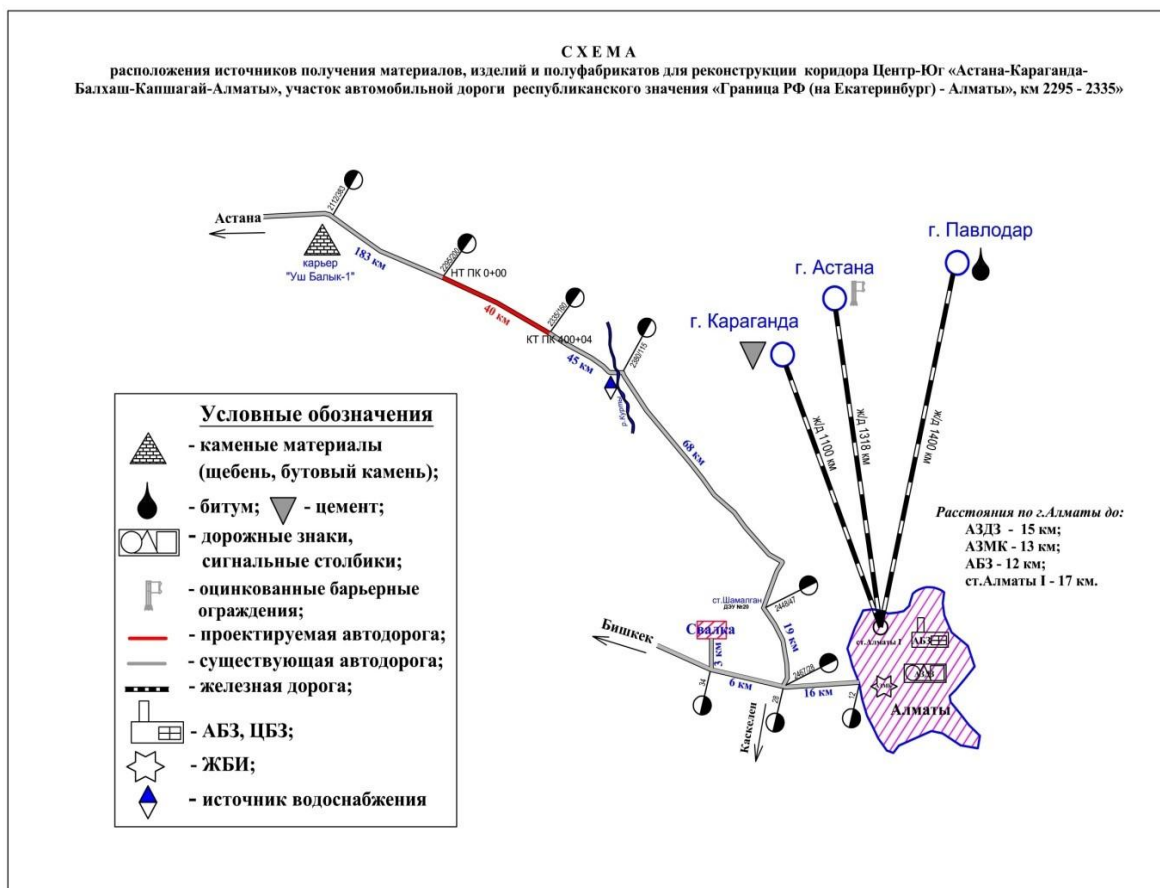
**Таблица 2.13: Участок 1, Карьеры**

| № | Наименование                          | Материал  | Статус                                | Километраж, км/<br>Расстояние от<br>трассы |
|---|---------------------------------------|---|---------------------------------------|--|
| 1 | Карьер №1                             | Грунт   | Исследован/предложен проектировщиками | км 5/ 0,2 км                               |
| 2 | Карьер № 2                            | Грунт   | Исследован/предложен проектировщиками | км 15/ 0,2 км                              |
| 3 | Карьер № 3                            | Грунт   | Исследован/предложен проектировщиками | км 25/ 0,2 км                              |
| 4 | Карьер № 4                            | Грунт   | Исследован/предложен проектировщиками | км 36/ 0,2 км                              |
| 5 | ТОО «Улькен-Тас», карьер «Уш-Балык-1» | Щебень фракционный, камень бутовый, песок из отсева дробления, ГПИС | Существующий                          | км 383/ 183 км                             |
| 6 | ТОО «Улькен-Тас», карьер «Улькен»     | Щебень фракц. 25-60 мм  | Существующий                          | км 383/ 183 км                             |

**Таблица 2.14: Участок 2, Карьеры**

| № | Наименование | Материал                | Статус                                | Километраж, км/<br>Расстояние от<br>трассы |
|---|--------------|-------------------------|---------------------------------------|--|
| 1 | Карьер №1    | Гравийно-песчаная смесь | Исследован/предложен проектировщиками | Км 2335+175/ 60,29                         |
| 3 | Карьер № 3   | Гравийно-песчаная смесь | Исследован/предложен проектировщиками | Км 1244+750/ 64,26                         |
| 4 | Карьер № 4   | Гравийно-песчаная смесь | Исследован/предложен проектировщиками | Км 2356+850/ 67,28                         |
| 5 | Карьер №5    | Гравийно-песчаная смесь | Исследован/предложен проектировщиками | Км 2373+750/ 81,64                         |

**Рисунок 2.3.1: участок 1 дороги Курты-Бурылбайтал, схема расположения источников дорожно-строительных материалов**



## 2.6 ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ТРАНСПОРТНЫЙ РЕЖИМ

При классификации автомобильных дорог как один из многих факторов учитывается и интенсивность движения. На основании информации, полученной от Комитета автодорог МИР РК, за последние 3 года зарегистрирована следующая интенсивность движения, представленная в таблице 2.4.1.

**Таблица 2.4.1 Информация по движению транспорта по участку Курты-Тогыз (Бурылбайтал) в период с 2014-2016**

| Ведомость интенсивности движения I категория   |                             |                   |                      |                              |            |             |                              |            |              |                      |                                  |                  |                |                |                |                 |                |                |
|--|-----------------------------|-------------------|----------------------|------------------------------|------------|-------------|------------------------------|------------|--------------|----------------------|----------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|
| Годы   | Состав транспортного потока |                   |                      |                              |            |             |                              |            |              |                      |                                  |                  |                |                |                |                 |                |                |
|  | Легковые и микроавтобусы    | Автобусы          |                      | Одиночные грузовики          |            |             |                              |            |              | Грузовики с прицепом | Седельные тягачи с полуприцепами |                  |                |                |                | Всего, авт./сут |                |                |
|  |                             | Средние (Паз-672) | Тяжелые (Икарус 260) | 2-х осные, грузоподъемностью |            |             | 3-х осные, грузоподъемностью |            |              |                      | 2-х осн. (11-11)                 | 3-х осн. (12-11) | 2-х осн. (111) | 2-х осн. (112) | 2-х осн. (113) |                 | 3-х осн. (122) | 3-х осн. (123) |
|  |                             |                   |                      | До 2 тн.                     | До 5 тн.   | До 10 тн.   | 5-10 тн.                     | 10-12 тн.  | Более 12 тн. |                      |                                  |                  |                |                |                |                 |                |                |
| 1  | 2                           | 3                 | 4                    | 5                            | 6          | 7           | 8                            | 9          | 10           | 11                   | 12                               | 13               | 14             | 15             | 16             | 17              | 18             |                |
| 2014-й   | 2297                        | 55                | 13                   | 122                          | 87         | 133         | 128                          | 44         | 20           | 56                   | 57                               | 12               | 9              | 11             | 21             | 21              | 3086           |                |
| 2015-й   | 2412                        | 61                | 14                   | 135                          | 96         | 147         | 141                          | 49         | 22           | 62                   | 63                               | 13               | 10             | 12             | 23             | 23              | 3282           |                |
| 2016-й   | 3016                        | 69                | 16                   | 165                          | 75         | 156         | 168                          | 57         | 25           | 67                   | 70                               | 15               | 10             | 11             | 26             | 26              | 3972           |                |
| 2020-й   | 3078                        | 77                | 18                   | 172                          | 122        | 187         | 180                          | 62         | 28           | 79                   | 80                               | 17               | 13             | 15             | 30             | 30              | 4188           |                |
| 2025-й   | 3929                        | 99                | 23                   | 219                          | 156        | 239         | 230                          | 79         | 36           | 101                  | 102                              | 22               | 16             | 20             | 38             | 38              | 5346           |                |
| 2035-й   | 6399                        | 161               | 38                   | 357                          | 254        | 389         | 374                          | 129        | 59           | 164                  | 167                              | 35               | 26             | 32             | 61             | 61              | 8707           |                |
| <b>S пр.</b>   | 0                           | 0,010             | 0,195                | 0                            | 0,04       | 0,39        | 0,17                         | 0,35       | 2,72         | 0,89                 | 3,3                              | 0,61             | 2,55           | 4,73           | 3,9            | 6,08            |                |                |
| <b>Нпр.1-й</b>   | 0                           | 1                 | 3                    | 0                            | 4          | 57          | 24                           | 17         | 60           | 55                   | 207                              | 8                | 25             | 57             | 90             | 141             | <b>749</b>     |                |
| <b>коэффициент приведения к легковому автомобилю</b>                                     |                             |                   |                      |                              |            |             |                              |            |              |                      |                                  |                  |                |                |                |                 |                |                |
|  | 1,0                         | 3,0               | 4,0                  | 1,5                          | 2,0        | 2,5         | 3,0                          | 3,5        | 3,5          | 4,0                  | 5,0                              | 6,0              | 3,5            | 4,0            | 5,0            | 5,0             |                |                |
| <b>фактическая интенсивность движения</b>  |                             |                   |                      |                              |            |             |                              |            |              |                      |                                  |                  |                |                |                |                 |                |                |
| <b>% в потоке</b>  | 73,5                        | 1,8               | 0,4                  | 4,1                          | 2,9        | 4,5         | 4,3                          | 1,5        | 0,7          | 1,9                  | 1,9                              | 0,4              | 0,3            | 0,4            | 0,7            | 0,7             | <b>100%</b>    |                |
| <b>перспективная интенсивность движения, приведенная к легковому автомобилю, ед./сут</b> |                             |                   |                      |                              |            |             |                              |            |              |                      |                                  |                  |                |                |                |                 |                |                |
| <b>2035г.</b>  | <b>6719</b>                 | <b>507</b>        | <b>160</b>           | <b>562</b>                   | <b>534</b> | <b>1021</b> | <b>1179</b>                  | <b>473</b> | <b>215</b>   | <b>688</b>           | <b>875</b>                       | <b>221</b>       | <b>97</b>      | <b>135</b>     | <b>323</b>     | <b>323</b>      | <b>14033</b>   |                |

Таблица выше показывает, что интенсивность транспортного движения растет год за годом, в связи с чем требуется уширение дороги для дальнейшей безопасности.

### 3. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

#### 3.1 УЧАСТОК 1

##### 3.1.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ

Участок дороги «Курты-Тогыз» коридора Центр-Юг «Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы» участок автомобильной дороги республиканского значения «граница РФ (на Екатеринбург) –Алматы» является частью главной магистральной дороги, соединяющей города Астана и Алматы. Район проложения трассы расположен на территории Айдарлинского и Сарытаукумского сельских округов Жамбылского района Алматинской области.

**Участок 1 (км 2295-км 2335) основное направление дороги – юго-восточное.** Данный участок будет проходить по существующей трассе Алматы-Астана М-36 между селами Каншенгель и за селом Айдарлы. По административному делению проектируемый участок проходит по территории Айдарлинского и Сарытаукумского сельских округов Жамбылского района Алматинской области. Область имеет несколько поселков с сельскохозяйственной активностью. План трассы пересекает 2 сезонных/сухих русла рек Ашису и Отеген.



Рисунок 3.1: Ситуационная карта Алматинской области

Общая площадь Алматинской области составляет 428,0 тыс.кв.км. Административный центр области расположен в г. Талдыкорган. В области 16 сельских районов, 10 небольших городов, 15 поселков, 759 сел (аулов).

Численность населения области составила 1 631,4 тыс.чел. (без г. Алматы).

Общая протяженность данного участка по проекту составляет 40 км.

Жамбылский район – Протяженность по проекту составляет 40 км.

Рисунок 3.2. – Ситуационная схема расположения Участка 1.

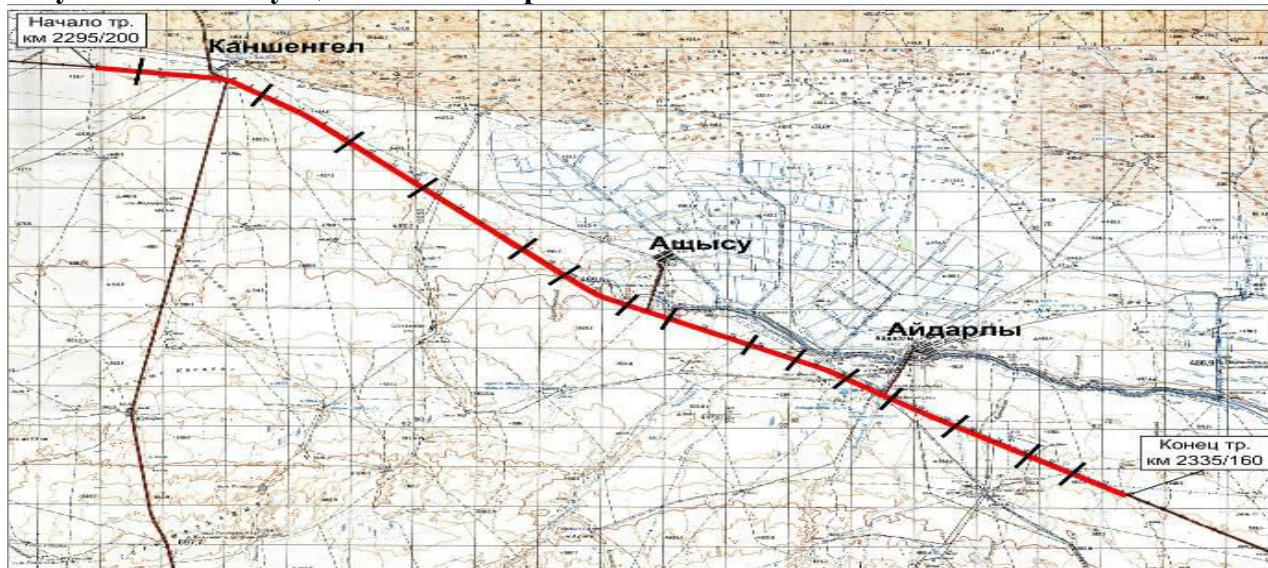


Таблица 3.1.1: Ведомость примыканий при проведении реконструкции коридора Центр-Юг «Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы» участок автомобильной дороги республиканского значения «граница РФ (на Екатеринбург)-Алматы» км 2295-2335

| № п/п         | Направление            | ПК+       | лево | право | Угол, град. | Категория второй степенной дороги | Ширина проезжей части, м | Расстояние до населенного пункта, км |
|---------------|------------------------|-----------|------|-------|-------------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| 1             | Каншенгел              | 43+00     | +    |       | 90          | V                                 | 7,00                     | 0,5                                  |
| 2             | Копа                   | 42+40,17  |      | +     | 100         | IV                                | 7,00                     | 126                                  |
| 3             | Топар                  | 43+00,00  | +    |       | 170         | IV                                | 7,00                     | 130                                  |
| 4             | Крестьянское хозяйство | 131+22,60 | +    |       | 90          | V                                 | 7,00                     | □ 1 км                               |
| 5             | Мынбай                 | 131+29,62 |      | +     | 90          | V                                 | 7,00                     | □ 1 км                               |
| 6             | Ашысу                  | 220+17,17 | +    |       | 102         | IV                                | 7,00                     | 3                                    |
| 7             | Шолакеспе              | 220+50,26 |      | +     | 90          | V                                 | 7,00                     | 5                                    |
| 8             | Крестьянское хозяйство | 288+72.68 |      | +     | 90          | V                                 | 7,00                     | □ 1 км                               |
| 9             | Айдарлы                | 307+87,09 | +    |       | 102         | IV                                | 7,00                     | 2                                    |
| 10            | Ескі Айдарлы           | 349+21,29 |      | +     | 115         | V                                 | 7,00                     | 2                                    |
| 11            | Крестьянское хозяйство | 349+34,45 | +    |       | 122         | V                                 | 7,00                     | □ 1 км                               |
| <b>Итого:</b> |                        |           |      |       |             |                                   |                          |                                      |

### 3.1.2 КЛИМАТ

Климатические характеристики основных поселков вдоль проектируемой трассы представлены в Таблице 2.1. Основные климатические факторы:

- 1) Резко континентальный климат. Абсолютный максимум температуры воздуха – +47°C, абсолютный минимум – (-46)°C;
- 2) Осадки варьируют от 150 мм до 400 мм в год. Наибольшее количество осадков весной и наименьшее летом;
- 3) Снег выпадает в ноябре и снежный покров лежит 80-100 дней, толщиной 21-38 см;
- 4) Снежный покров защищает почву от глубоко промерзания.
- 5) Ветра обычно с северо-востока и северо-запада;
- 6) Песчаные штормы летом могут вызывать эрозию почв.

Основные климатические характеристики района прохождения проектируемого участка трассы по данным ближайших метеостанций «Алматы» и «Курты» представлены в таблице 2.1.





### 3.1.3 ГЕОМОРФОЛОГИЯ И ГЕОЛОГИЯ

Территория проекта имеет довольно сложную геоморфологическую характеристику и очень разнообразный рельеф из-за расположения между высокими хребтами Северного Тянь-Шаня на юге, южной равниной озера Балхаш на северо-западе и долиной реки Или на северо-востоке.

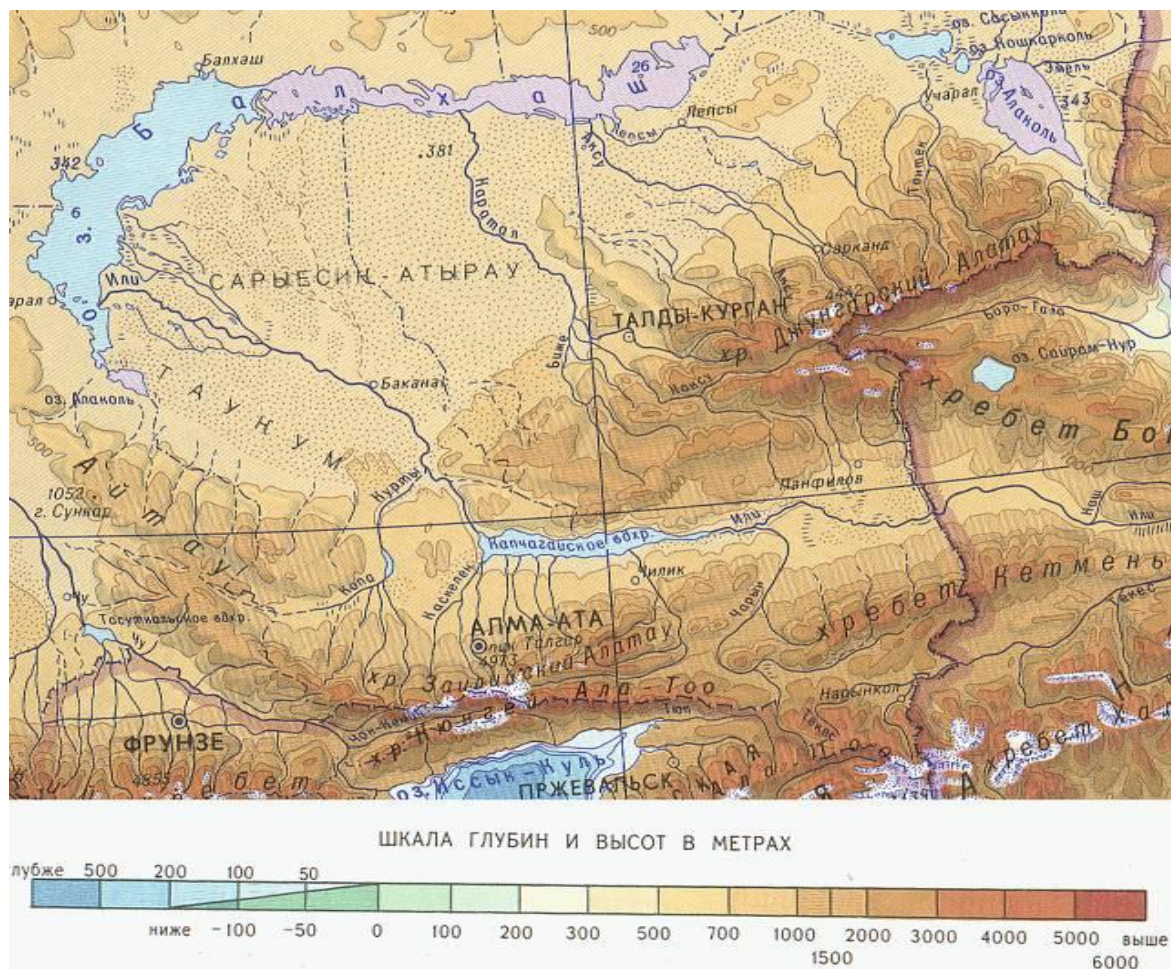
Трасса проложена в Или-Балхаш-Алакульской пустынной впадине. Эта обширная провинция расположена в подзоне средней пустыни и в подгорной полупустыне на юго-востоке Казахстана. На западе провинция ограничена Чу-Илийскими горами, на севере Центрально-Казахстанским мелкосопочником, на востоке хребтами Барлык и Джунгарским Алатау, а на юге Заилийским Алатау.

Южной частью Или-Балхаш-Алакольской впадины является межгорная впадина р.Или. Непосредственно трасса проходит по предгорной полупустынной слабонаклонной равнине (Жусундала) с общим уклоном к реке Или, пересеченная-баканасами.

Постоянным и ближайшим водотоком является р. Курты. Река Курты последний левый приток р.Или-главной водной артерии юго-восточного Казахстана. Длина реки 123км, берет начало на северном склоне Чу-Илийских гор, ниже выходит в Илийскую котловину, питание дождевое, снеговое и грунтовое. Река маловодна, используется для орошения, создано водохранилище.

Рельеф Алматинской области – предгорная равнина юго-западных склонов хребта Каратау. Значительную часть области занимают Балхаш-Алакольская и Илейская впадины (рис. 4.2).

Рисунок 3.2: Гипсометрическая карта



### 3.1.4 ПОЧВЫ И ПОЧВООБРАЗУЮЩИЕ ПОРОДЫ

Территория Алмадинской области отличается неоднородностью условий почвообразования. При изменении климатических, гидрологических условий, геологического строения, растительности и прочих факторов, происходит изменение ведущих факторов почвообразования.

Проект расположен в полупустынной и пустынной зоне. Диагностирование и классификация почв проводилась согласно «Систематическому списку и основных диагностических показателей почв Казахстана». Почвенный покров объекта изысканий неоднородный и представлен сероземами светлыми, малоразвитыми, серо-бурыми, песками грядово-бугристыми в комплексе с такыровидными. Почвы в основном засолены. Механический состав различный от песков до суглинков и легкой глины. Почвообразующими породами служат в основном засоленные эллювиально - делювиальные отложения, представленные суглинками, супесями и песками.

Наиболее важным аспектом характеристики почвы является пригодность для снятия, сохранения и последующего использования. В соответствии с ГОСТ 17.5.3.06-85 (Требования к определению норм снятия плодородного слоя почвы при производстве земляных работ) ГОСТ 15.5.1.03-86 (Классификация вскрышных и вмещающих пород для биологической рекультивации земель) все почвогрунты обследованной территории по пригодности для снятия и последующего использования для биологической рекультивации объединены в следующие группы:

### **1 группа: земли с ограниченной сельскохозяйственной ценностью**

Светло-каштановые среднесиловые обычные, светло-каштановые слабосолончаковые со среднесолончаковыми 10-30%, луговато-светло-каштановые обычные среднесиловые, луговато-светло-каштановые обычные среднесиловые со слабосолончаковыми 10-30%. Мощность гумусовых горизонтов у этих почв от 20 до 47 см. Гумуса содержится от 1,65-3,31%. Механический состав средне-тяжелосуглинистый. Рекомендуемая мощность снятия от 20-40 см.

Группа 1, рассчитана приблизительно 100 км участка 1 (90% общей трассы участка 1).

### **2 группа (непригодные) – Земли со значительной сельскохозяйственной ценностью**

Во вторую группу вошли: Луговые светло-каштановые среднесолончаковые с лугово-болотными среднесолончаковыми 10-30%, светло-каштановыми слабосмытыми с пойменными луговыми 10-30%, светло-каштановыми сильносолончаковыми с солончаками гидроморфными 10-30%, сероземы обыкновенные среднесмытые, сероземы обыкновенные солонцевато-сильносолончаковые, сероземы обыкновенные сильносолончаковые среднесмытые с лугово-болотными 10-30%.

Обычно такие почвы не рекомендуется снимать, однако, так как они присущи для долин рек, в районе проекта этого не избежать. Данная группа более значима для земледелия, и любая деятельность, нарушающая либо негативно влияющая на них должна быть минимизирована насколько это возможно. Например, учитывать тип почв при организации дорог, строительных участков и лагерей, для минимизации воздействий и надлежащей рекультивации.

## **3.1.5 ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ**

Большинство земель Участка 1 представлены пастбищными угодьями. Земля изымается на постоянной основе под строительство трассы, подъездных дорог и примыканий, а также для временного пользования. На выбранных участках под проектируемую дорогу захоронения, скотомогильники и археологические памятники отсутствуют. В строительную полосу не попадают жилые и нежилые строения, а также другие инженерные линейные сооружения, подлежащие сносу.

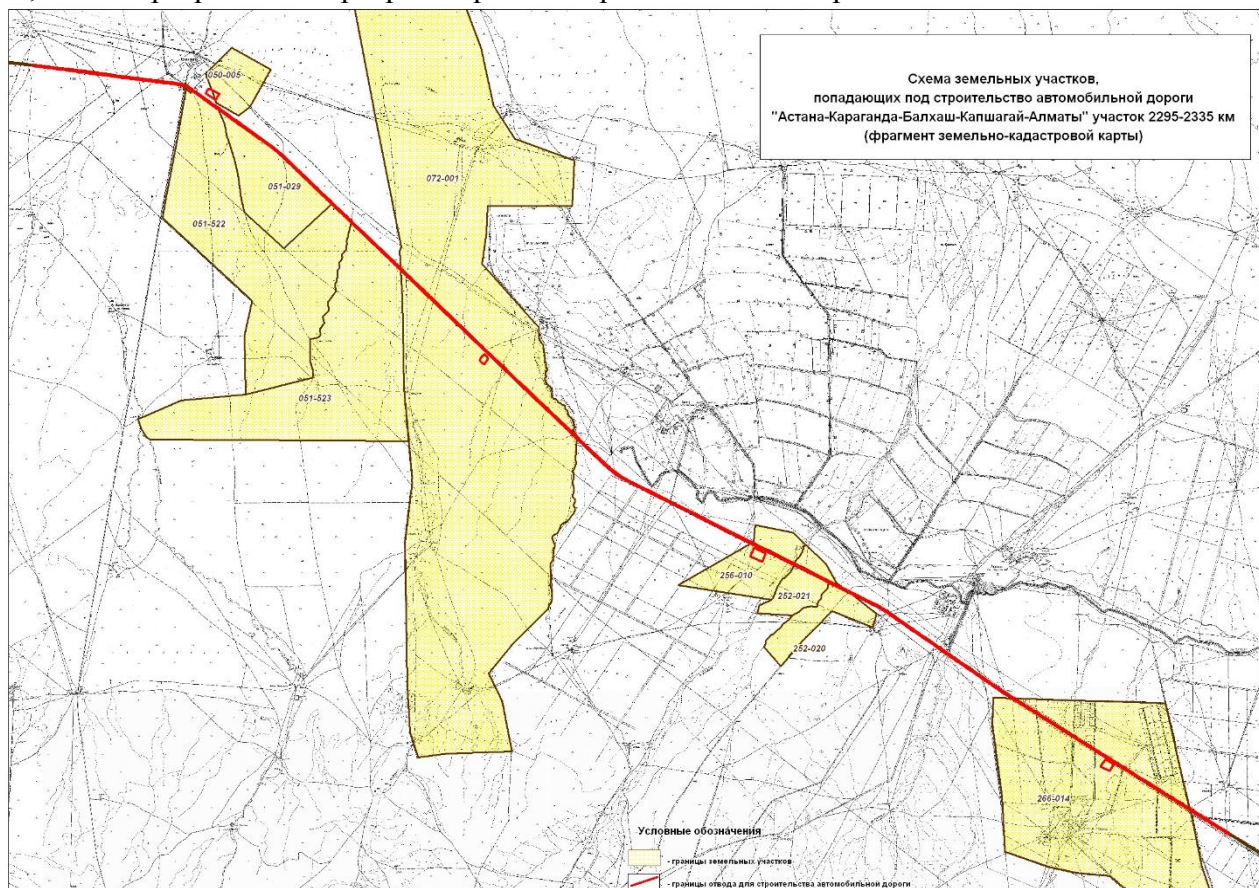
Общая площадь, подлежащая отчуждению в постоянное пользование в границах Жамбылского района 80,429 га – пастбища.

Общее количество частных земель, попадающих под изъятие в каждом районе, представлено ниже.

**Таблица 3.2 Земли, попадающие под постоянное изъятие для строительства дороги**

| Район      | Кол-во владельцев | Площадь земли (га) | Примечание |
|------------|-------------------|--------------------|------------|
| Жамбылский | 67                | 80,429             |            |

Дополнительные земли потребуются под карьеры и строительства баз, мастерских и лагерей для рабочих. Во временное пользование на период строительства отчуждается 28,7 га – пастбища, из них 3, 7 га для стройплощадок под складирование строительных материалов и 25,0 га для разработки карьеров дорожно-строительных материалов.



**Рисунок 3.3: Схема земельных участков, попадающих под строительство автомобильной дороги, Участок 1**

Подрядчики получают доступ ко всем землям на временное пользование посредством проведения переговоров с владельцами или арендаторами. Учитывая требования земельного законодательства, все временно занимаемые участки должны быть рекультивированы. Технология, процедура и объемы рекультивационных работ описаны в соответствующем разделе рабочего проекта.

### 3.1.6 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

#### *Поверхностные воды*

Несмотря на то, что дожди относительно редкие, Алматинская область обладает довольно богатыми водными ресурсами из-за близкого расположения к горам, где осадков выпадает больше и таяние снегов и ледников обеспечивает круглогодичный поток воды. Территория области орошается несколькими большими реками и озерами, которые относятся к внутреннему замкнутому Балхаш-Алакульскому бассейну. Наиболее мощной водной артерией области является река Или.

Постоянным и ближайшим водотоком является река Курты. Река Курты – последний левый приток реки Или – является главной водной артерией юго-восточного Казахстана. Длина реки 123 км, берет начало на северном склоне Чу-Илийских гор, ниже выходит в Илийскую котловину, питание дождевое, снеговое и грунтовое. Река маловодна, используется для орошения, создана водохранилище (расположен возле села Курты).

### **Подземные воды**

Проектировщики провели гидрологические и геологические изыскания вдоль проектной трассы с бурением скважин через каждые 500 м на равнинах и с более частым бурением на изменениях ландшафта.

Характеристика подземных вод показана на рисунке 3.4.



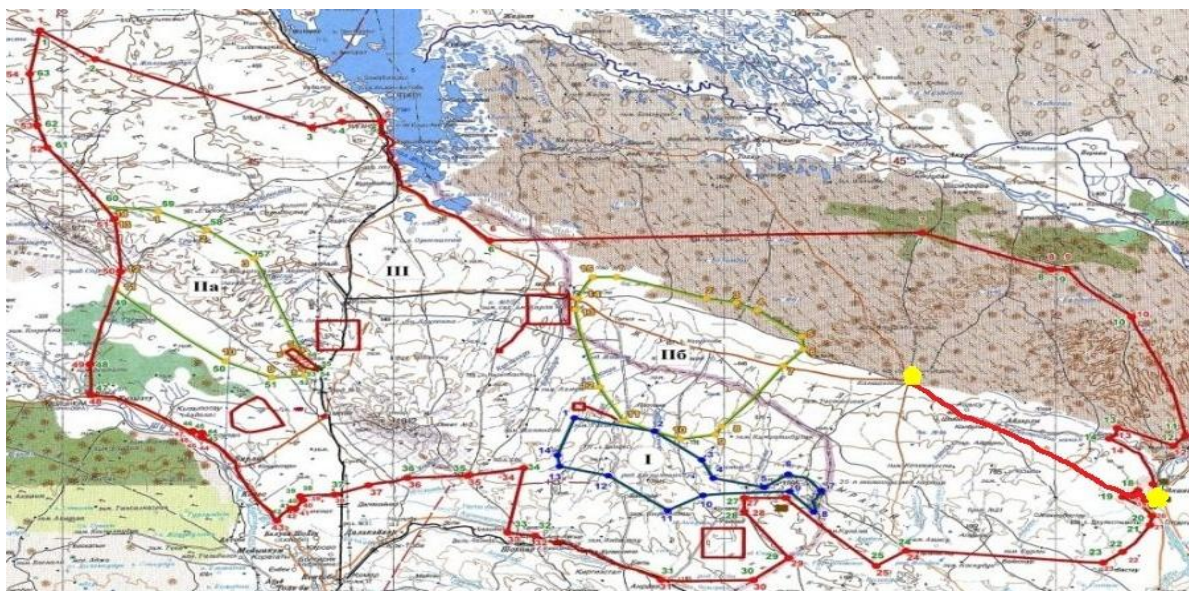
**Рисунок 3.4: Гидрогеологическая карта территории проекта**

### **3.1.7 ФЛОРА И ФАУНА**

План трассы проходит через территорию Жусандалинской заповедной зоны, расположенной на территории Илийского и Жамбылского районов Алматинской Области и Кордая, Мойынкумского района и района Шу Жамбылской области.

#### **Флора**

Дорога проходит через территорию Жусандалинской заповедной зоны, которая занимает очень большую территорию (2 757 500 гектаров). Рисунок ниже показывает план трассы (красная линия между двумя желтыми точками справа), которая пока располагается в пределах территории заповедной зоны - и до сих пор очень далеко от непосредственной заповедной зоны (I, II а, и II б) и места появления животных, как указано на рисунке ниже.



**Рисунок 3.5: Карта-схема территории Жусандалинской заповедной зоны**

Следующие млекопитающие появляются на этой пограничной Жусандалинской Зоне: джейран, волк, шакал, лисица, степной лис, заяц. В то же время, как показано на рисунке ниже (4.6 и 4.7), места появления животных расположены дальше к Северу и Западу, и регулярное или сезонная миграция животных не наблюдается в данной области плана трассы. Мосты, водопропускные трубы и скотопрогоны, а также сельскохозяйственные переходы будут служить потенциальным маршрутом для случайной миграции животных. Средняя высота насыпи в 2-3 метра над существующим уровнем земли также будет «направлять» животных к переходам и водопропускным трубам.



**Рисунок 3.6: Карта-схема появления волка, шакала, лисицы и степной лисы**



**Рисунок 3.7: Карта-схема появления джейрана, горных баранов, косуль**

Приблизительно 200 видов птиц имеются в Жусандале (Березовиков др., 1999 г.), в том числе 83 видов гнездящихся и более 100 мигрирующих. Гнездящиеся виды представляют собой типичный комплекс для пустынь Северной Евразии, в виде таких видов, как *Chlamydotis undulata* (Вихляй), *Aquila heliaca* (птица Могильник), *Falco naumanni* (птица Степная Пустельга), *Burchinus oedicnemus* (птица Авдотка), *Charadrius leschenaultia* (птица Большеклювый Зуек), *Charadrius asiaticus* (птица Каспийский Зуек), *Syrhaptes paradoxus* (птица Саджа), *Pterocles orientalis* (птица Чернобрюхий Рябок), *Calandrella rufescens* (птица Серый Жаворонок), *Calandrella brachydactyla* (птица Малый Жаворонок), *Hippolais gams* (птица Южная Бормотушка), *Sylvia nana* (птица Пустынная славка), *Oenanthe deserti* (птица Пустынная Каменка), *Cercotrichas galactotes* (птица Тугайный Соловей), *Lanius pallidirostris* (птица Пустынный Сорокопут) (Серый Сорокопут), *Corvus ruficollis* (ворон пустынный), *Rhodospiza obsoleta* (птица Пустынная вьюрка) and *Emberiza bruniceps* (птица Желчная Овсянка). Области появления птиц показаны в рисунке 3.8. и 3.9.



**Рисунок 3.8: Карта-схема встречи вихляйя, дрофы, маленькой дрофы и серого журавля**



Рисунок. 3.9. Карта-схема встречи фазана, кеклика, чернобрюхого рябка, витютеня и саджи

### Флора

Предложенный маршрут плана трассы расположен в пустынной степной зоне орошаемого и неполивного земледелия, а также овцеводства и скотоводства. Растительность на серых почвах в основном состоит из полыни. Значительная часть растительности представлена в виде разновидности подёнки: мятлик луговой, костёр, мелкоосоковый, маки.

Следующие виды могут быть обнаружены в большей области Жусандалы.

Виды растений, находящиеся под угрозой исчезновения:

- Тюльпан Регеля – *Tulipa regelii* Krasn (Liliaceae). Статус – редкий, исчезающий, эндемичный вид;
- Курчавка вальковатолстная – *Atraphaxis teretifolia* (M.Pop.) Kom. (Polygonaceae). Статус – редкий, эндемичный, реликтовый вид;
- Смолевка бетпак-далинская – *Silene betpakdalensis* Bajt. (Caryophyllaceae). Статус – редкий, эндемичный вид;
- Недзвецкия семиреченская – *Niedzwedzkia semiretschenskia* V.Fedtsch. (Bignoniaceae). Статус – очень редкий, узкоэндемичный, исчезающий, реликтовый вид монотипного рода.

Редкие виды растений:

- Тюльпан Альберта– *Tulipa albertii* Regel (Liliaceae). Статус – редкий, эндемичный вид;
- Ковыль каратавский – *Stipa karataviensis* Roshev (Poaceae). Статус – редкий вид с сокращающимся ареалом;
- Тюльпан Грейга – *Tulipa greigii* Regel (Liliaceae). Статус – редкий, эндемичный вид с сокращающимся ареалом;
- Тюльпан Колпаковского – *Tulipa kolpakowskiana* Regel (Liliaceae). Статус – почти эндемичный вид, с сильно сокращающейся численностью;
- Иридодиктиум Колпаковского – *Iridodictyum Kolpakovskianum* (Regel) Rodion. (Iridaceae). Статус – вид с сокращающимся ареалом и численностью;
- Смолевка Муслима – *Silene muslimii* Pavl. (Caryophyllaceae). Статус – редкий, эндемичный вид;
- Штубендорфия тонкая - *Stubendorffia gracilis* (Pavl). Botsch. et Vved. (Brassicaceae). Статус – реликтовый, эндемичный вид, встречается в ограниченных местах;
- Астрагал ложнораakitниковый – *Astragalus pseudocytisoides* M.Pop.(Fabaceae). Статус – редкий, узкоэндемичный вид;



- Ферула таукумская – *Ferula taucumica* Bajt. (Apiaceae). Статус - редкий, узкоэндемичный вид;
  - Акантолимон Титова – *Acantholimon titovii* Lincz. (Limoniaceae). Статус – редкий, эндемичный вид, в последнее время с резко сократившимся ареалом;
  - Мытник Чу-Илийский – *Pedicularis czuiliensis* Semiotr. (Scrophulariaceae). Статус - редкий, узкоэндемичный вид;
  - Канкриниелла Крашенинникова – *Cancriniella krascheninnikovii* (N.Rubtz.) Tzvel. (Asteraceae). Статус – Узкоэндемичное растение монотипного рода;
  - Наголоватка мощная – *Jurinea robusta* Schrenk (Asteraceae). Статус – редкий, реликтовый, эндемичный вид;
  - Козлец хантавский – *Scorzonera chantavica* Pavl. (Asteraceae). Статус – редкий, узкоэндемичный вид, с сокращающейся численностью.
- Виды, широко распространенные, но редко встречающиеся на территории ООПТ:
- Каркас кавказский – *Celtis caucasica* Willd. (Celtaceae). Статус – распространенный вид, но редко встречающийся на северо-востоке своего ареала.

Стоит отметить, однако, что дорога проходит по существующей трассе и не будет оказывать значительное негативное влияние на редкие или исчезающие виды более, чем при текущей ситуации, связанной с человеческой деятельностью в районе проекта, который подвергнут интенсивной сельскохозяйственной деятельности, частично используется для выпаса скота. Экосистема в данном районе, таким образом, уже адаптировалась к человеческой деятельности и, тем самым, является гораздо менее чувствительной по сравнению с нетронутой естественной природой.

### ***Флора и Фауна: методология изучения вопросов биоразнообразия вдоль трассы***

На основании полевых исследований консультантов вдоль трассы и предоставленной информации, а также полевых изысканий проектировщиков, можно заключить, что трасса проходит по чувствительным средам обитания флоры и фауны. Во время общественных слушаний в августе были обсуждены возможные проблемы с дикими животными на Участке 1.

Команда специалистов по охране окружающей среды КУП посетила трассу несколько раз в сопровождении проектировщиков и других экспертов. Они встречались с экспертами на участке, на общественных слушаниях и других встречах в Алматы. Были проведены телефонные интервью с представителями гос. органов и других экспертов. Команда также провела интернет исследование большого количества русских и английских веб-сайтов для определения и понимания ресурсов фауны и проблем в районе трассы Курты-Бурулбайтал.

### **3.1.8 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ**

Одним из вопросов, который должен быть рассмотрен при строительстве автодороги, является сохранение физических культурных ресурсов (ФКР), таких как определенные сооружения, памятные места и другие объекты, связанные с историческими событиями жизни народа, что включает сооружения и объекты материального и духовного творчества, представляющие историческую, научную, художественную ценность (старинные постройки, захоронения, археологические объекты). Согласно заключению археологического обследования участка км 2295-2335 под реконструкцию автодороги республиканского значения "Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы", №АЕС-04 от 20.05.2014 г., проведенного ТОО «Археологическая Экспедиция», хозяйственное освоение территории, отведенной под строительство автодороги на указанном участке, разрешено при соблюдении условий, предусмотренных статьей 39 Закона Республики Казахстан «Об охране и использовании объектов ис-

торико-культурного наследия». То есть, после полного археологического изучения памятников, расположенных в зоне строительства автодороги и снятия их с Государственного учета:

- При освоении территорий до отвода земельных участков должны проводиться исследовательские работы по выявлению объектов историко-культурного наследия.
- В случае обнаружения объектов, имеющих историческую, научную, художественную и иную ценность, физические и юридические лица обязаны приостановить дальнейшее ведение работ и сообщить об этом уполномоченному органу.
- Запрещается проведение работ, которые могут создавать угрозу существованию объектов историко-культурного наследия.

На основании приведенного Закона были проведены исследования в Южно-Казахстанской области в пределах полосы отвода земель Участка 1, составляющего 100 м вправо и 100 м влево от оси существующей автодороги (Далее – «Полоса отвода»).

Экспертиза проведена на территории, общей протяженностью 40,0 км, с захватом территории 200 м вправо и 200 м влево от оси существующей автодороги (Далее – «Территория экспертизы»).

В ходе проведения Экспертизы на Территории экспертизы было выявлено 8 объектов историко-культурного наследия (Далее – «Объекты ИКН»), из которых:

- 2 Объекта ИКН являются памятниками археологии (объекты №№6, 7);
- 6 являются современными поминальными памятниками (объекты №№1-5, 8).

**Таблица 3.4. Памятники историко-культурного наследия, выявленные в ходе проведения археологической экспертизы на участке 1**

| № | Объект ИКН                       | Географические координаты UTM | Расположение относительно оси трассы | Описание Объекта ИКН   |
|---|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|--|
|   | Начальная точка участка 1        | 43 T539648.57<br>4908051.01   | 2295 км трассы М36                   |  |
| 1 | Современный поминальный памятник | 43 T541045.38<br>4907831.30   | Справа от трассы М36                 | Установлен Студенону Игорю Петровичу 1961-1993   |
| 2 | Современный поминальный памятник | 43 T549519.06<br>4902718.59   | Слева от трассы М36                  | Установлен Складанюк Галине Павловне 1960-1993   |
| 3 | Современный поминальный памятник | 43 T555413.91<br>489621.72    | Справа от трассы М36                 | Установлен Дёрову Павлу Петровичу 1927-1981  |
| 4 | Современный поминальный памятник | 43 T556228.49<br>4896373.25   | Справа от трассы М36                 | Установлен Джадраевой Зареме Мукашевной 1983-2005  |
| 5 | Современный поминальный памятник | 43 T557413.71<br>4895837.37   | Слева от трассы М36                  | Установлен собаке с надписью «Чипу верному псу»  |
| 6 | Одиночный курган                 | 43 T562936.84<br>4892888.79   | Справа от трассы М36                 | Насыпь кургана уплощенно-полусферической формы, округлая в плане, сложена из земли и камня, слабо задерно- |

| № | Объект ИКН                    | Географические координаты UTM | Расположение относительно оси трассы | Описание Объекта ИКН   |
|---|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|--|
|   |                               |                               |                                      | вана. Диаметр 13м, высота 0,3. По внешнему краю у подножия насыпи прослежен ров шириной 0,8 м, глубиной до 0,2 м.  |
| 7 | Курганный могильник           | 43 T564370.19<br>4891853.56   | Справа от трассы М36                 | Состоит из пяти курганов, вытянутых по линии ЮЗ-СВ. Насыпи сложены из земли и камня, уплощенно-полусферической формы, округлые в плане. Диаметр насыпей от 11 до 15 м, высота от 0,1 до 0,3 м. |
| 8 | Современная безымянная могила | 43 T564864.16<br>4891753.51   | Слева от трассы М36                  | Металлическая ограда мусульманского погребения. Безымянная.  |
|   | Конечная точка участка        | 43 T572681.85<br>4886660.62   | 2335 км трассы М36                   |  |

В целях обеспечения сохранности Объектов ИКН, выявленных на Территории экспертизы, рекомендовано:

1. В отношении Объектов №6 и 7: Установить защитные ограждения по периметру указанного кургана с учетом охранной зоны 50 м. от его границы на весь период строительства автодороги.
2. В отношении Объектов №№1-5, 8 (современные поминальные памятники): Согласовать охранные мероприятия в их отношении на период строительства автодороги в местном исполнительном органе.
3. При строительстве автодороги, в соответствии с Законом РК от 02.07.1992 г. «Об охране и использовании объектов историко-культурного наследия», необходимо проявлять бдительность и осторожность, в случае обнаружения остатков древних сооружений, артефактов, костей и иных признаков материальной культуры, необходимо остановить все строительные работы и сообщить о находках в местные исполнительный органы или в ТОО «Археологическая экспедиция»

### 3.1.9 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Дорога проходит в основном через сельские районы с низкой плотностью населения. Общее количество населения 2 районов, через которые проходит данный участок дороги, составляет:

**Таблица 4.3 Население районов по на участке 1**

| Район      | Население (2011) |
|------------|------------------|
| Жамбылский | 126 108          |
| Илийский   | 154 124          |

Поскольку, в большинстве трасса проходит через открытую местность, уровень численности населения, проживающего непосредственно возле дороги, очень низок.

#### **Жамбылский район**

Кастекский (ныне Жамбылский) район был образован 3 сентября 1928 года.

К 75 летию великого акына Жамбыла Жабаева на основании Постановления Центрального исполнительного комитета Казахстана от 19.05.1938 года Кастекский район был переименован в Джамбульский район. На основании Постановления коллегии Президиума Верховного Совета Республики Казахстан от 4 мая 1993 года «Об упорядочении точной транскрипции наименований топонимики с казахским языком на русский язык и переименование отдельных административно-территориальных населенных пунктов РК Джамбульский район стал Жамбылским районом.

На основании Постановления Джамбульского районного Совета народных депутатов №14-7 от 15 февраля 1992 года на территории района были упразднены исполнительные комитеты районного и сельских Советов народных депутатов.

На основании решения Жамбылского районного Совета народных депутатов №11-680 от 29 ноября 1993 года досрочно была прекращена деятельность районного и 21 сельских Советов и на территории бывших районного, сельских, поселковых Советов народных депутатов были введены полномочные представители главы районной администрации.

С января 1994 года решением райсовета №1-6 от 6 января 1994 года были образованы сельские администрации.

Решением акима Жамбылского района №3-46 от 5 марта 1996 года районный и сельские администрации были упразднены и образованы аппарат акима района и аппараты акимов сельских и поселковых округов.

Указом Президента РК «Об изменениях в административно-территориальном устройстве Алматинской области» от 23 мая 1997 года упразднен Куртинский район, и Айдарлинский, Бозойский, Темиржолский, Сарытаукумский сельские округа и Улькенский поселковый округ были переданы в состав Жамбылского района.

В состав района входит 23 сельских и 1 поселковый округ.

Жамбылский район расположен в юго-западной части отрогов Заилийского Алатау, в западной части Алматинской области. Площадь территории составляет 19,3 тыс. кв. км, где размещено 61 населенных пунктов.

Численность населения района по состоянию на 1 января 2013 года составляет 136 800 человек. Население представлено более 30 национальностями и народностями.

Районным центром является с.Узынагаш, с населением 38 589 человек.

Жамбылская район относится к районам аграрной направленности. Важным фактором является близость расположения культурного и финансового центра Казахстана - Алматы.

### Полезные ископаемые

В месторождениях Кастек, Чинасылсай имеются запасы золота, серебра, свинца и цинка. В Чильбастауском месторождении добываются гравий, цементное сырье. Около села Каргалы имеется большой запас гравийно-песчаной смеси.

### Водные ресурсы

Крупные реки –Узынкаргалы, Кутырган, Жиренайгыр, Каракастек, Кастек, Жаманты. Поселок Улькен расположен на берегу озера Балхаш.

### Сельское хозяйство

За 2013 год объем валовой продукции сельского хозяйства составил 21 681,4 млн. тенге или возрос к уровню 2002 года на 4,7% (4627,9 млн.тг.).

Под посевами сельскохозяйственных культур занято 91,1 тыс. га, что больше уровня 2010 года на 3,4 тыс. га.

Площади выращивания сельхозкультур с применением интенсивной технологии доведены до 6,4 тыс. га (2010г. – 4,1 тыс. га), влагосберегающей технологии - до 6,5 тыс. га (2010г. – 4,6 тыс. га), капельного орошения - до 20 га (2010г. – 15 га).

Зерновые культуры возделываются во всех регионах района и занимают 51,9% всех посевных площадей, объем урожая в течение последних лет превышает 1200,0 млн. тонн (2011г. – 99,2 тыс. тонн).

Ежегодно увеличиваются объемы производства масличных культур, овощей, картофеля, плодов и ягод, винограда.

В районе функционируют 1 элитно-семеноводческое и 2 хозяйства по производству высокорепродуктивных семян сельхозкультур.

По району имеется 293 га садов в плодоносящем возрасте. Ежегодно производится закладка новых садов. В 2011 году посажено 11 плодовых культур.

В целях обеспечения в межсезонный период население района и г.Алматы свежими овощами реализуются меры по развитию тепличного хозяйства.

На сегодня действуют 71 теплиц по выращиванию овощной продукции общей площадью 4,58 га.

В животноводстве наблюдается устойчивый рост производства животноводческой продукции и численности сельскохозяйственных животных.

На сегодня в районе действует 16 племенных субъекта. Удельный вес племенного поголовья крупного рогатого скота в общем стаде составляет 13,05%, овец – 10,5%, лошадей – 12,5%.

В 2013 году объем валовой продукции сельского хозяйства составил 21,6 млрд. тенге. Продукции растениеводства – 10 494,0 млн.тенге, продукция животноводства – 11 127,4 млн. тенге.

### Промышленность

В 2013 году объем производства промышленной продукции составил 7 763,8 млн. тенге или возрос к уровню 2002 года на 3,6 % (2 133,9 млн. тенге), индекс физического объема – 101,0%.

Горнодобывающая промышленность и разработка карьеров занимает 13,4% в общем объеме производства района, за отчетный период произведено продукции на 1 046,3 млн.

тенге, обрабатывающая промышленность – 76,9%, выпущено продукции на 5 971,2 млн. тенге.

Объем электроснабжения, подачи газа, пара и воздушного кондиционирования составил 7,9% общего объема промышленного производства в районе (618,9 млн. тенге), водоснабжения; канализационной системы, контроля над сбором и распределением отходов, соответственно – 1,6% (127,4 млн. тенге).

#### Автомобильные дороги и транспорт

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в районе составляет 1 318 км, из них 412 км республиканского значения, 659 км областного и 247 км местного значения.

На дорогах областного и районного значения области имеются 13 мостов и 511 водопропускных труб.

Среди дорог областного значения асфальтобетонное покрытие имеют 69 км (10%); чернощебеночное покрытие - 561 км (85%); гравийно-щебеночное покрытие – 9 км (1%); без покрытия (грунтовые) – 22 км (3%).

По дорогам областного и районного значения можно отметить, что лишь незначительная их часть находится в хорошем состоянии (86 %). Остальные дороги могут быть классифицированы как дороги в удовлетворительном – 11% и неудовлетворительном состоянии – 30%. Дороги районного значения – 45% – не имеют твердого покрытия. Светофорами и дорожной разметкой оснащен только районный центр, областные дороги и республиканские дороги.

Дороги районного значения и улицы населенных пунктов не отвечают требованиям ни по скорости движения, ни по осевым нагрузкам и не обеспечивают безопасность дорожного движения.

Ежегодно в районе проводятся текущий и средний ремонты дорог. В 2012 году произведены текущие, средние и капитальные ремонты дорог района, в 2013 году планируется текущий и средний ремонт улиц населенных пунктов Жамбылского района.

В районе имеется автомобильный вид транспорта. Перевозку пассажиров и багажа осуществляет ТОО «TRANSSERVICE», которое располагает оснащенной производственной базой и автостанцией. Действует 1 автостанция. В районе функционирует 20 междугородних маршрутов.

По сравнению с 2004 годом грузооборот автомобильного транспорта увеличился на 92,1% и составил в 2012 году 196 037,0 тыс.т.км, пассажирооборот автомобильного на 95,2% и составил в 2009 году 219 173,4 тыс.пасс.км.

Через Жамбылский район проходит железнодорожная магистраль общей протяженностью – 110 км.

#### Проблемы:

- высокая степень старения парка автомобилей – эксплуатация свыше 12 лет;
- отсутствие внутрирайонных маршрутов;
- отсутствие стоянок для такси.

По участку ТОО «ТОП Геодезия» км 2214-2295 (81 км) и ТОО «Каздорпроект» км 2295-2335 (40 км) в 2 км от дороги поселок «Каншенгель» Жамбылского района Алматинской области. Название поселка «Каншенгель» произошло от казахского слова «Калын шенгел» что означает «Густые заросли» местных кустарников называемые «шенгелем». По другой версии, в древности здесь проходили страшные, кровавые войны и тогда все кустарники стали красными от вражеской крови(кровь на казахском «кан»). В начале 18-го века в 60-и км отсюда происходило Великое Анракайское Сражение с джунгарами. Как бы там ни было, все местные жители и старожилы сходятся во мнении, что земля здесь священная. В советское время поселок использовали как перевалочный пункт, когда чабаны (пастухи овец) перегоняли отару (стадо овец) из зимнего (кыстау) в песках, в летнее пастбище (жайлау) в горах и наоборот. Была здесь и летная полоса для самолетов легкой авиации, который ещё до распада Союза ликвидировали. В поселке стояла громоздкая станция связи которая обеспечивала связью даже с самой Москвой, к сожалению в настоящее время тоже не существует. В настоящее время это компактный поселок — микс казахской кочевой культуры и современных технологий.

Копа (каз. Қопа) — село в Жамбылском районе Алматинской области. Входит в состав Самсинского сельского округа. Находится примерно в 53 км к северо-западу от села Узынагаш.

В 1999 году население села Копа составляло 531 человек (260 мужчин и 271 женщина). По данным переписи 2009, в селе Топар проживало 570 человек (299 мужчин и 271 женщина).

Топар (каз. Топар) — село в Балхашском районе Алматинской области. Административный центр и единственный населённый пункт Топарского сельского округа.

В 1999 году население села Топар составляло 1 327 человек (696 мужчин и 631 женщина). По данным переписи 2009 года, в селе проживало 1 305 человек (680 мужчин и 625 женщин).

Ащису (каз. Ащысу) — село в Жамбылском районе Алматинской области. Административный центр и единственный населённый пункт Сарытаукумского сельского округа.

В 1999 году население села составляло 621 человек (327 мужчин и 294 женщины). По данным переписи 2009 года, в селе проживало 340 человек (173 мужчины и 167 женщин).

Айдарлы (каз. Айдарлы) — село в Жамбылском районе Алматинской области. Административный центр и единственный населённый пункт Айдарлинского сельского округа.

В 1999 году население села составляло 1 246 человек (659 мужчин и 587 женщин). По данным переписи 2009 года, в селе проживало 1 251 человек (623 мужчины и 628 женщин).

На всех вышеуказанных селах, жители занимаются введением животноводства, в частности разведением верблюдов, КРС, лошадей и мелкого рогатого скота.

Земельные участки используют для выпаса скота, а на участках, где имеется плодородная почва, выращивают бахчевые культуры.

**Илийский район** расположен в центральной части Алматинской области и граничит на северо-востоке с Балхашским районом, на западе с Карасайским и Жамбылским районами, на юго-востоке — землями города Алма-Аты, на востоке с Талгарским районом.

Около 80 % территории района расположено в пустынной и пустынно-степной зонах: пески Сартаукум и Плато Караой. Плато Караой используется под богарное земледелие. Пески Сартаукум — это зимние и весенне-осенние пастбища. Рельеф характеризуется наличием грядовых и грядо-бугристых песчаных образований.

Климат района резко континентальный. Средняя температура января – 7-9 °С, июля – 22-25 °С.<sup>[4]</sup> Годовое количество атмосферных осадков составляет 200-3 500 мм.

По территории района протекают реки Или, Каскелен, проложен Большой Алматинский канал, на севере к территории района примыкает Капчагайское водохранилище. Почвы светлокаштановые, серозёмные.

Растут типчак, полынь, чий, терескеп, солянка, осока, джида, камыш, саксаул. Обитают волк, лисица, корсак, заяц, кабан.

17 июля 1928 году Илийский район был переименован в Каргалинский район с центром в селе Безводное. В 1970 году на территории района начали издаваться районные газеты «Ильич жолы», «Путь Ильича». Казахи составляют 54,6 %, русские – 30,1%, уйгуры – 1,7%. Площадь – 7 800 км<sup>2</sup>.

### Экономика

По территории района проходит железная дорога Алма-Ата — Семипалатинск, автомобильная дорога Алма-Ата — Капчагай.

По состоянию на 1987 год площадь сельскохозяйственных угодий составляла 435,5 тыс. га, в том числе: пастбища 435,5 тыс. га, пашня 136,7 тыс. га (орошаемая 14,5 тыс. га), сенокосы 2,2 тыс. га, леса 11,9 тыс. га. Посевная площадь в 1987 году составляла под зерновыми культурами 84,6 тыс. га, техническими (в основном сахарная свёкла) 3,4 тыс. га, бахчевыми 1 тыс. га, виноградом 600 га, плодово-ягодными 300 га.

Поголовье скота в 1985 году составляло: крупный рогатый скот 32 тысячи голов, овцы и козы 196,1 тысяч, свиньи 68 тысяч, лошади 3,2 тысяч, домашняя птица 1,6 миллиона.

### Предприятия

Алматинский сахарный завод в настоящее время входит в корпорацию «Алматы-Кант», рем. база ранее обслуживала сахарный завод, сейчас существует за счет частных заказов, кирпичный завод в настоящее время не функционирует, на месте карьера, где ранее добывалась глина построен склад нефтепродуктов, вместо бывшего завода «КазМрамор», где до 1991 года работало около 1000 человек существует предприятие «Ассыл Тас и К» с численностью рабочих 30-40 человек, завод напитков «ФрутАй», Универсальная база «ТУМА» «АлматыАулКурлысы» на базе птицефабрики «Бент», 2 хлебопекарни и многое другое. На восточной окраине посёлка расположен аэропорт Боралдай.

Акши (каз. Ақши) — село в Илийском районе Алматинской области. Административный центр Куртинского сельского округа. Находится на правом берегу реки Курты, примерно в 82 км к юго-востоку от посёлка Отеген-Батыр, административного центра района, на высоте 507 метров над уровнем моря.



В 1999 году население села составляло 4 662 человека (2 300 мужчин и 2 362 женщины). По данным переписи 2009 года, в селе проживало 5 646 человек (2 800 мужчин и 2 846 женщин).

**Посещение участков:** Команда специалистов по охране окружающей среды КУП, которые ответственны за подготовку предварительного отчета ОВОС посетили участок трассы Курты-Бурылбайтал:

- 10 июля: посетили участок с инженерами-проектировщиками и представителями Областного Департамента КАД, а также с представителем Всемирного Банка социологом. Это было первое посещение участка, с целью ознакомления с общим направлением трассы и очевидными воздействиями проекта.
- 7 августа: посетили трассу, с сопровождением инженеров-проектировщиков, с целью проверки сельскохозяйственных земель вдоль трассы и потребности дополнительных скотопрогонов.

**Обсуждения** со следующими людьми по фауне и потенциальных проблемах от строительства трассы были проведены:

- Джубаниязов Жанибек Бисенгалиевич, РГКП «ПО «ОХОТЗООПРОМ», Жусандалинская государственная заповедная зона республиканского значения, Заместитель директора (телефонные переговоры, письма по данным популяций животных и растений)

**Встречи с проектировщиками:**

- Султанбек Каримов, ТОО "Каздорпроект", Генеральный директор, Главный инженер проекта Участка 1 (сопровождение во время посещения участков и на общественных слушаниях, телефонные переговоры)
- Ященко С.Ю., ТОО "Дорис", Главный инженер проекта Участка 2 (сопровождение во время посещения участков и на общественных слушаниях)

**Использованные интернет сайты:**

- [ru.wikipedia.org](http://ru.wikipedia.org)
- [redbookkz.info](http://redbookkz.info)
- [caspionet.kz](http://caspionet.kz)
- [greensalvation.org](http://greensalvation.org)
- [unesco.org/en/tentativelists](http://unesco.org/en/tentativelists)
- [birdlife.org/datazone/sitefactsheet](http://birdlife.org/datazone/sitefactsheet).
- [egov.kz/wps/portal/](http://egov.kz/wps/portal/)
- [en.wikipedia.org/wiki/Endangered\\_species](http://en.wikipedia.org/wiki/Endangered_species)
- [iucnredlist.org](http://iucnredlist.org)
- [wwf.panda.org](http://wwf.panda.org)

Также, несколько сайтов по путешествиям и туризму в Алматинской области имели полезную информацию о дикой природе и вероятности встречи с представителями фауны и флоры.

**Заключение:** Команда специалистов по охране окружающей среды КУП добыла информацию из различных источников и от людей, которые знакомы с территорией проекта и проектной трассой. Так как трасса проходит по существующей дороге уже измененного различными проектами, реконструкция трассы внесет лепту в данное антропогенное воздействие, но не будет создавать новые виды воздействий.

## **3.2 УЧАСТОК 2**

### **3.2.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ**

**Участок 2 (км 2335 - км 2380).** Данный участок будет проходить по существующей трассе Алматы-Астана, начиная с поселка Курты. По административному делению проектируемый участок проходит по территории Илийского и Жамбылского района Алматинской области. Дорога с плотной инфраструктурной сетью и несколько поселков с интенсивной сельскохозяйственной деятельностью в незастроенных местах.

Главным водотоком, пересекающим автодорогу, является река Курты, которая берет начало на северных склонах хребтов Кастек и Жетыжол и образуется от слияния многочисленных притоков, таких как Копа, Жиренайгыр, Аксенгир, Жынгылды. В гидрологическом отношении в районе проложения трассы изучена только река Курты, на которой построена капитальная плотина с водохранилищем. Существующий мост через реку Курты на км 2377+400 построен 2002 году, будет реконструирован и новый мост построен для дополнительных двух полос.

Также трасса пересекает реку Бырыозек (Утеген) на км 2349+150. Существующий мост построен в 1974 году на месте пересечения дорогой периодического водотока в аварийном состоянии. Скорее всего данный мост построят заново.

Средний уровень участка - 600 м над уровнем моря; с минимумом - 560 метров и максимумом 640 метров.

Местность равнинная, естественный уклон местности не выражен. Сейсмическая активность района 9 баллов – СНИП РК 2.03.-30-2006.

Почвенный покров в районе проектирования развит слабо, представлен сероземами слабогумусированными мощностью до 20 см.

Проектируемый участок реконструкции коридора проходит по территории Жусандалинской заповедной зоны, (информация о потенциальных воздействиях и мерах по смягчению являются одинаковыми, как для участка дороги № 1)



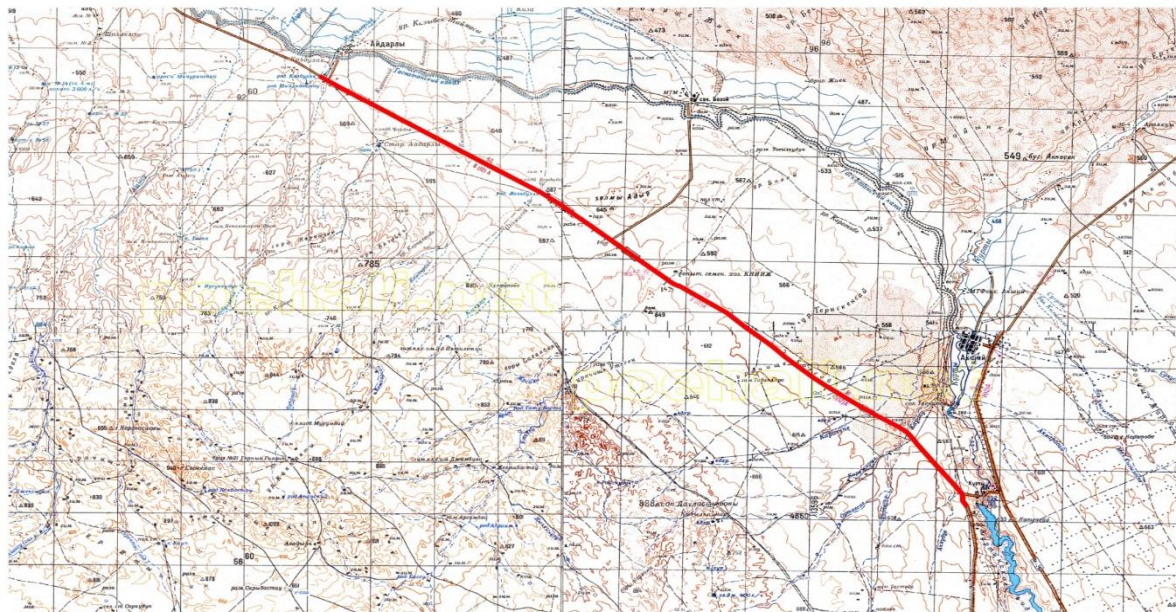
Рисунок 3.2.1: Ситуационная карта Алматинской области

Общая площадь Алматинской области составляет 428 тыс.кв.км. Административный центр области расположен в г. Талдыкорган. В области 16 сельских районов, 10 небольших городов, 15 поселков, 759 сел (аулов).

Численность населения области составила 1 631,4 тыс.чел. (без г. Алматы). Общая протяженность данного участка по проекту составляет 45 км.

- 1) Жамбыльский район– Протяженность дороги по проекту составляет 24 км;
- 2) Илийский район –Протяженность дороги по проекту составляет 21 км.

**Схема**  
**реконструируемого коридора Центр-Юг "Астана - Караганда - Балхаш - Капшагай - Алматы", участок а/д "Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы" км 2335-2380**



**Рисунок 3.2.2: Ситуационная схема расположения Участка 2**

Таблица 5.1.1: Ведомость примыканий при проведении реконструкции коридора Центр-Юг «Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы» участок автомобильной дороги республиканского значения «граница РФ (на Екатеринбург)-Алматы» км 2335-2380

| № п/п         | Направление            | ПК+    | лево | право | Угол, град. | Категория второстепенной дороги | Ширина проезжей части, м | Расстояние до населенного пункта, км |
|---------------|------------------------|--------|------|-------|-------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| 1             | Крестьянское хозяйство | 303+76 |      | +     | 90          | V                               | 8,00                     | 0,5                                  |
| 2             | пос. Узынагаш          | 405+00 |      | +     | 15          | IV                              | 10,00                    | 36                                   |
| 3             | пос. Акши              | 441+50 | +    |       | 33          | IV                              | 8,00                     | 11                                   |
| 4             | пос. Курты             | 449+23 |      | +     | 71          | V                               | 8,00                     | 2 км                                 |
| <b>Итого:</b> |                        |        | 1 шт | 3 шт  |             |                                 |                          |                                      |

### 3.2.2 КЛИМАТ

Такой же как в участке дороги I и представлен в пункте 3.1.2

### 3.2.3 РЕЛЬЕФ И ЛАНДШАФТ

Такой же как в участке дороги I и представлен в пункте 3.1.3

### 3.2.4 ПОЧВЫ И ПОЧВООБРАЗУЮЩИЕ ПОРОДЫ

Такой же как в участке дороги I и представлен в пункте 3.1.4

### 3.2.4 ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ

Участок 2 проходит через орошаемые земли близ поселка Нурлы. К востоку от поселка Нурлы территория представлена не орошаемыми землями, которые почти не пригодны для пастбищ, или неиспользуемые полупустыни. Земля изымается под постоянный отвод под строительство дороги и подъездных дорог, и примыканий: включая сельскохозяйственные земли с небольшим количеством коммерческих и промышленных построек. Жилых домов попадающих под изъятие нет. Изъятие земель почти завершено и все описывается в Отчете по внедрению мероприятий по переселению. На всех Участках есть участки, которые еще не были изъяты (86 земельных участков).

Отвод земель под строительство и реконструкцию автодороги был произведен на стадии изыскательских работ с землеустроительными службами и органами по охране окружающей среды. Общее количество частных земель, попадающих под изъятие в каждом районе, представлено ниже. Большинство земельных участков уже изъяты и компенсации за них были выплачены.

**Таблица 3.2.2 Земли, попадающие под постоянное изъятие для строительства дороги**

| Район      | Кол-во владельцев | Площадь земли (га) | Примечание                   |
|------------|-------------------|--------------------|------------------------------|
| Жамбылский | 33                | 80,429             | Часть находится на Участке 1 |
| Илийский   | 9                 | 20,971             | Часть находится на Участке 2 |

Дополнительные земли потребуются под карьеры и строительства баз, мастерских и лагерей для рабочих. Подрядчики получают доступ ко всем землям на временное пользование посредством проведения переговоров с владельцами или арендаторами. Во всех случаях земля, необходимая для временного и постоянного пользования, является сельскохозяйственной, пастбищной либо неосвоенной.

Учитывая требования земельного законодательства, все временно занимаемые участки должны быть рекультивированы. Технология, процедура и объемы рекультивационных работ описаны в соответствующем разделе рабочего проекта.

### 3.2.6 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Такой же как в участке дороги I и представлен в пункте 3.1.6

### 3.2.7 ФЛОРА И ФАУНА

Такой же как в участке дороги I и представлен в пункте 3.1.7

### 3.2.8 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Дорога проходит в основном через сельские районы с низкой плотностью населения. Общее количество населения 2 районов, через которые проходит данный участок дороги составляет:

**Таблица 5.3 Население районов на участке 2**

| Район      | Население (2011) |
|------------|------------------|
| Илийский   | 154 124          |
| Жамбылский | 126 108          |

Поскольку, в основном, трасса проходит через открытую местность, уровень численности населения, проживающего непосредственно возле дороги, очень низок.

### 3.2.9 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ

Одним из вопросов, который должен быть рассмотрен при строительстве автодороги, является сохранение физических культурных ресурсов (ФКР), таких как определенные сооружения, памятные места и другие объекты, связанные с историческими событиями жизни народа, что включает сооружения и объекты материального и духовного творчества, представляющие историческую, научную, художественную ценность (старинные постройки, захоронения, археологические объекты), а также уникальные природные заповедники, национальные парки.

Согласно заключению археологического обследования участка км 2335-2380 под реконструкцию автодороги республиканского значения "Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы" № 14006153 от 05.05.2014, проведенного ТОО «Казархеология», хозяйственное освоение территории, отведенной под строительство автодороги на указанном участке, разрешено при соблюдении условий, предусмотренных статьей 39 Закона Республики Казахстан «Об охране и использовании объектов историко-культурного наследия».

#### **Требования:**

- При освоении территорий до отвода земельных участков должны проводиться исследовательские работы по выявлению объектов историко-культурного наследия.
- В случае обнаружения объектов, имеющих историческую, научную, художественную и иную ценность, физические и юридические лица обязаны приостановить дальнейшее ведение работ и сообщить об этом уполномоченному органу.
- Запрещается проведение работ, которые могут создавать угрозу существованию объектов историко-культурного наследия.

В ходе археологического исследования заложены стратегические шурфы на различных участках территории, проведены стратегические зачистки, осуществлены сборы подъемного материала.

По результатам исследования на отводимом участке памятников историко-культурного наследия не обнаружены. Хозяйственное освоение территории, отведенной под автомобильную дорогу, на данном участке разрешается.

#### **Приток рабочей силы**

Риски, связанные с притоком рабочей силы на данный участок дороги, более детально описаны в Оценке воздействия на окружающую среду и социальную сферу (ОВОСС), который применим к Курты-Бурылбайтал. Данный документ также предоставляет описание смягчительных мер в свете других механизмов по смягчению социальных и экологических проблем.

Строительная деятельность требует наличия квалифицированных и неквалифицированных кадров. Опыт, полученный при реконструкции дорог по всему миру с помощью средств Всемирного банка, показывает, что подрядчики могут привезти значительное количество неместной рабочей силы. Участки дорог, ранее завершённые при поддержке Банка, демонстрируют, что вахтовые городки, которые устраивали подрядчики, хорошо управлялись и не было сообщений о происшествиях, связанных с негативным социальным воздействием или спорами с местным населением. Одним из важных наблюдений в этом отношении

является то, что большая часть неместной рабочей силы, привезенной для прошлых дорожных проектов, принадлежали той же культурной/религиозной группе, что и местное население, и, таким образом, социальные отношения между неместной рабочей силой и местным населением были приветливыми и взаимовыгодными. Был установлен особый механизм рассмотрения жалоб на уровне местного населения и вахтового городка для решения вопросов, связанных с управлением вахтовым городком. В итоге, исходя из опыта, полученного на предыдущих дорожных участках, риски, связанные с притоком рабочей силы, были минимальны и тщательно контролировались. Данный положительный опыт будет поддерживаться на протяжении всей реализации проекта.

На данном этапе сложно оценить реальный размер рабочей силы и количество, необходимое для проектных мероприятий. Тем не менее, приток рабочей силы будет удерживаться на минимуме, так как проект будет нацелен на трудоустройство местной рабочей силы для строительных работ насколько это возможно. Таким образом, в контрактную документацию необходимо включить особые положения, которые (i) ограничивают использование иностранных неквалифицированных или полуквалифицированных рабочих откуда бы то ни было в Казахстане, за исключением тех случаев, когда местные неквалифицированные или полуквалифицированные рабочие отсутствуют; (ii) предусматривают выплату легальной заработной платы рабочим; (iii) запрещают использование трафика рабочей силы или детского труда для мероприятий по строительству и содержанию; (iv) включают женщин в местный персонал по строительству в соответствии с местным гендерным балансом в максимально возможной степени; (v) исключают выплату разной заработной платы женщинам и мужчинам за равноценную работу; и (vi) предусматривают использование местных материалов при реабилитации в максимально возможной степени.

Более того, с целью минимизации негативных воздействий будут приняты меры по строительству вахтовых городков вне пределов больших поселений, чтобы гарантировать отсутствие чрезмерного социального беспокойства у местного населения.

## **4. УПРАВЛЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ, ПЛАН МОНИТОРИНГА И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**

План управления окружающей средой разработан в соответствии с Операционной политикой ВБ, а также на основании раздела 4, главы 14, статьи 128 Экологического Кодекса РК.

Основными факторами, негативно влияющими на окружающую среду, считаются: строительство вахтовых городков, строительные работы по искусственным сооружениям, эксплуатация специализированной техники, разработка грунтовых карьеров во время строительства автомобильной дороги, а также вспомогательные производства (бетоносмесительный узел, асфальтобетонный завод, дробильно-сортировочный цех, и т.д.). Возможные воздействия приведены в Таблице 7.1 и 7.2 с предложенными мерами по смягчению и действиями по мониторингу.

Основной целью ПУОС является снижение уровня загрязнения окружающей среды, стабилизация показателей качества окружающей среды и улучшение качества окружающей среды, а также обеспечение экологической безопасности состояния окружающей среды для устойчивого развития региона с применением лучшей международной практики со стороны Подрядчиков.

### **4.1 ПЛАН МОНИТОРИНГА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**

Мониторинг окружающей среды является очень важным аспектом управления окружающей средой во время строительства и эксплуатации проекта для обеспечения безопасности окружающей среды. Во время строительства в целях своевременного предотвращения потенциальной эрозии почвы будет проводиться мониторинг оползней, бокового откоса, а также насыпи. Восстановление резервов, деятельность в карьерах, складирование материалов, размещение асфальтных заводов, общественные отношения, а также обеспечение безопасности описаны в Плане управления окружающей средой (ПУОС).

В ответ на экологические воздействия, выявленные в ходе исследования, был разработан План Мониторинга Окружающей среды, представленный в Таблице 4.1 и 4.2. Контрактные документы будут содержать перечень всех необходимых мер по смягчению воздействий и сроки для мониторинга проведения данных мероприятий. Мониторинг будет включать в себя наблюдение для проверки выполнения Подрядчиком положений Контракта во время строительства.

Консультанту по надзору за строительством (КНС) совместно с МИР в ходе реализации проекта, т.е. при строительстве, будет необходимо выполнять следующее:

- Подрядчик разработает ПУОС, соответствующие объекту. КНС будет использовать этот план мониторинга в качестве основы для надзора за соблюдением Подрядчиком данных ПУОС.
- Регулярный контроль за проведением мониторинга окружающей среды, и предоставление ежеквартальных отчетов: основные параметры, подлежащие мониторингу изложены в Таблицах 4.1 и 4.2. КНС выделит специалиста по окружающей среде в рамках команды КНС.
- Регулярный контроль под проектными дорогами, и предоставление ежеквартальных отчетов, основанных на данных по мониторингу и лабораторному анализу. Подрядчик и Инженер по Надзору будут ответственны за сбор данных по экологическому мониторингу



Для покрытия расходов по мониторингу во время строительной фазы проекта выделена единовременная сумма. ГРП наймет консультанта для проведения экологического мониторинга и гарантии того, что дорога подлежит регулярному мониторингу во время проведения строительных работ.

Следующие меры будут приняты для обеспечения выполнения экологической программы мониторинга в ходе реализации проекта:

1. Тендерные и контрактные документы будут четко определять обязательства подрядчика для проведения мероприятий по смягчению воздействий, как изложено в ПУОС и в главе 7 отчета ОВОС, которые должны быть предусмотрены в качестве приложения к спецификациям.
2. Рекомендованная стоимость мероприятий по смягчению воздействий на окружающую среду должна быть включена в качестве пункта Ведомости Объемов Работ. Это будет гарантией наличия конкретного бюджета для мероприятий по смягчению воздействий на окружающую среду, которые будут проводиться по мере необходимости. Во время закупок, Подрядчикам будет рекомендовано включить эти расходы в свои расценки и представить расходы по смягчению воздействий в виде пункта в Ведомости Объемов Работ.
3. Контроль над строительством, контроль соблюдения требований по технике безопасности, по охране здоровья и по охране окружающей среды будет осуществляться Консультантом по надзору за строительством (КНС) в согласии с Консультантом по Управлению Проектом (КУП).

## **5. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ**

Следующий раздел представляет собой описание деятельности по управлению окружающей средой, которые будут предприняты в рамках общей реализации проекта. Роли и обязанности различных организаций в проведении этих мероприятий определены и определены деятельности по институциональному укреплению, которые необходимы, чтобы эти организации достигали свои назначенные роли и обязанности.

Программа экологического мониторинга будут подготовлены и расходы, связанные с его реализацией, будут включены в строительные Контракты и в проект консультационных услуг по надзору.

### **5.1 ВОВЛЕЧЕННЫЕ В ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ**

Институтами, вовлеченными в управлении окружающей средой проекта, являются следующие ведомства:

- Правительство Республики Казахстан
- Министерство по инвестициям и развитию (МИР)
- Комитет автомобильных дорог
- Международный банк реконструкции и развития (МБРР)
- Комитет по охране окружающей среды при Министерстве Энергетики РК
- АО «НК КазАвтоЖол» - Национальный оператор по управлению республиканскими автомобильными дорогами
- РГП «Казхавтодор» - Предприятие по эксплуатации и содержанию автомобильных дорог
- Консультант по управлению проектом (КУП)
- Консультант по надзору за строительством (КНС)
- Подрядчик
- Региональные и местные власти
- Затронутые сообщества

### **5.2 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ**

МИР несет ответственность за подготовку, реализацию и финансирование экологического менеджмента и мониторинга задач, как они относятся к проекту. МИР будет осуществлять свои функции через КУП, который будет отвечать за общее выполнение проекта, и на которого будет возложена задача по ежедневным мероприятиям по управлению проектами, а также мониторинг.

Специалисты будут назначены в КУП для выполнения всех заданий, связанных с экологической оценкой. Специалисты по окружающей среде КУП будут иметь поддержку со стороны КНС (Консультанта по надзору). Команде КНС, в свою очередь, необходимо предоставить специалиста по мониторингу за окружающей средой и специалиста по мониторингу социального воздействия.

При осуществлении задач по управлению и мониторингу охраны окружающей среды, специфическая техническая помощь будет предоставляться со стороны КУП:

- специалистами-экологами, которые являются частью команды консультанта по надзору, всех вовлеченных в проект подрядных организаций. Специалисты будут оказывать со-

действие во всех аспектах экологического планирования и реализации, внутреннего мониторинга и оценки (МиО), и обучения сотрудников КНС, подрядных организаций и соответствующих государственных учреждений по вопросам экологической оценки и Экологической Политики ВБ;

- независимое агентство по проведению мониторинга (НАМ) может быть привлечено, чтобы (I) проводить периодический мониторинг и оценку, (II) проверять осуществление третьей стороной деятельности по ПЭО и ЭПМ, и (III), чтобы убедиться, что все выявленные негативные последствия в настоящее время смягчены.

Сельские жители и руководители сел и организации будут оказывать содействие в организации встреч и предоставлять информацию о пострадавших населенных пунктах при наличии и о воздействиях на окружающую среду. Учет процесса будет неотъемлемой частью отчета по внутреннему мониторингу, подготовленного КНС и КУП.

Ответственность за осуществление требований мониторинга, данного ПУОС приведена в таблице 7.1 и таблице 7.2 в соответствии с Планом управления окружающей средой, мониторинга и Институциональной ответственности Раздела 4.

Реализация мер по смягчению последствий на этапе строительства будет ответственностью Подрядчика в соответствии с контрактными спецификациями и требованиями Займа. Специалисты по окружающей среде консультанта по надзору проекта будут курировать мониторинг реализации мер по смягчению последствий на этапе строительства. Местный специалист по экологии будет координировать вместе с международным специалистом по экологии для решения сложных вопросов, которые возникают в этой области и представлять постоянно обновляемую информацию для предоставления отчетов в КУП и ВБ.

После завершения проекта, МИР будет отвечать за эксплуатацию и содержание дорог. КУП в сотрудничестве с районными/областными акиматами будет проводить регулярный и случайный мониторинг согласно графику плана мониторинга.

Рекомендуется проведение периодического экологического мониторинга фауны после завершения строительства дороги. Желательно, чтобы приемка работ после завершения включала в себя полное обследование соблюдения Подрядчиком указанных требований по защите окружающей среды. Это должно включать проверку надлежащей очистки и восстановления всех временных рабочих участков (карьеров, строит.городков и т.д.), а также надлежащее озеленение, и осушение всех резервов грунта и свалок.

В долгосрочной перспективе, важно, чтобы уполномоченные органы по содержанию дорог контролировали эффективность мер защиты от эрозии. Некоторые формы отчетности должны быть реализованы для того, чтобы информация о дефектах в методах проектирования или строительства подавалась обратно в центр и дорожно-эксплуатационный Пункты.

Рекомендуется также, проведение КНС периодической оценки коэффициента смертности скота и мигрирующих стад и животных, особенно на новых трассах, если будет необходимость в строительстве в результате воздействия дорожного движения. Корректирующие меры должны быть приняты, если частота таких случаев значительно возрастает. Различные этапы реализации ОВОС на отдельных участках дороги (лотах):

(а) Планирование дорожного проекта с особым учетом:

- участки с большими выемками и насыпями, и карьерами строительных материалов,

- грунтовые резервы для насыпей и районы сброса отходов,
  - складские помещения для токсичных отходов и мусора,
  - местоположения для временных бетонных заводов и других заводов обработки материалов,
  - строительные городки подрядчиков,
  - источники воды для целей строительства,
  - временные подъездные пути и другие временные сооружения,
- (б) Получение письменного согласия от местных административных органов, касающихся отвалов свалок, захоронения мусора, загрязненных почв и токсичных веществ.
- (в) Получение письменного разрешения (от местных органов власти, представителей власти охраны окружающей среды и санитарного инспектора) по постоянному и временному отводу земельного участка для строительства дорог, карьеров, свалки, строй. городка подрядчиков, бетонного завода и других заводов для обработки материалов.
- (г) Согласование каких-либо изменений с местными учреждениями, отвечающими за оросительные сети, если они затронуты проектом.
- (д) Согласование требований по планированию для мостов и других сооружений в реках или других водоемах с учреждениями, отвечающими за рыболовство и местными представителями органов охраны окружающей среды.
- (е) Мониторинг (путем измерения) выбросов в атмосферу и сбросов в землю во время строительства.
- (ж) Мониторинг воздействия вибраций, связанных со строительством, Подрядчик несет ответственность за любой предотвратимый ущерб, причиненный им самим. Подрядчики, не выполняющие требования законодательства, должны нести ответственность за эти нарушения, и оплатить компенсации за любой нанесенный ущерб.

## **МЕХАНИЗМ ПО УДОВЛЕТВОРЕНИЮ ЖАЛОБ, ВКЛЮЧАЯ ЖАЛОБЫ В ПЕРИОД СТРОИТЕЛЬСТВА**

Руководство по Механизму Удовлетворения Жалоб спроектировано и одобрено в 2014 году Комитетом Автомобильных Дорог МИР РК для всех проектов дорожного сектора. Руководство по Механизму Удовлетворения Жалоб нацелено на использование, в качестве руководствующего документа для заинтересованных сторон, вовлеченных в подготовке и реализации дорожных проектов, и дополняет требования по удовлетворению жалоб, предусмотренные в соглашениях о займе, так же как и в документах по экологической и социальной защите (в случае, если проекты финансируются Международными Финансовыми Институтами).

Общая цель Руководства по Механизму Удовлетворения Жалоб заключается в создании эффективного канала связи между заинтересованными сторонами для обеспечения механизма обратной связи для решения каких-либо жалоб, связанных с проектом, в том числе от членов сообществ, местных предприятий и других заинтересованных сторон, А также повышение информированности общественности о проектах и о наличии Руководства по Механизму Удовлетворения Жалоб. Процедура удовлетворения жалоб предлагает разрешение

жалоб путем посредничества между сторонами и должна соответствовать стандартам и практике Международных Финансовых Институтов (МФИ).

Руководство по Механизму Удовлетворения Жалоб будет доступно для тех, кто живет или работает в районах, находящихся под воздействием проектной деятельности. Любой человек, который под воздействием проекта или который заинтересован в деятельности проекта, имеет право участвовать в Механизме Удовлетворения Жалоб, и имеет легкий доступ к нему, и ему предлагается его использовать. Предлагаемый Механизм Удовлетворения Жалоб не заменяет общедоступные механизмы рассмотрения жалоб и конфликтов, предусмотренные правовой системой РК, но по возможности минимизирует ее использование.

## **РЕГИСТРАЦИЯ ЖАЛОБ**

Жалобщики или заинтересованные лица могут обратиться в Акиматы, позвонить или отправить письмо, по электронной почте или по факсу в центр по рассмотрению жалоб, к координаторам КНС, Центра Рассмотрения Жалоб и КАД МИР РК, для регистрации своих жалоб, связанных с проектами дорожного сектора. Подтверждение о получении Жалоб, полученных письмом, электронной почтой или факсом, также отправляется письмом / электронной почтой / факсом в течение 3 рабочих дней после получения координатором Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне. Получение жалоб, поданных лично или по телефону, будет подтверждено немедленно.

Заявители или заинтересованные лица могут посещать, звонить или отправлять письмо или электронную почту или факс сообществу акимата, координаторам КНС, Центра Рассмотрения Жалоб, КАД МИР РК, чтобы зарегистрировать свои жалобы, связанные с проектами дорожного сектора. Получение жалоб, полученных письмом или электронной почтой или факсом, также должно быть подтверждено письмом / электронной почтой / факсом в течение 3 рабочих дней после получения координатором Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне. Получение жалоб, поданных лично или по телефону, подтверждаются немедленно.

Каждая сторона проекта, участвующая в рассмотрении жалоб на региональном уровне, ведет регистрационную книгу для регистрации жалоб и регулярно делится деталями жалоб с координатором Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне, чтобы отслеживать жалобы и статус их решения. Координатор Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне координирует свои действия с каждым членом Центра Рассмотрения Жалоб на еженедельной основе, собирает соответствующие документы, ведет сводный реестр полученных жалоб, отслеживает статус решения каждой полученной жалобы, обновляет базу данных по жалобам, и предоставляет соответствующую отчетность.

Какой бы метод не использовался для получения жалобы (например, электронная почта, почта, факс, звонок и т. Д.), регистрация жалобы осуществляется координатором Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне, который будет подтверждать получение и следить за расследованием жалоб и Рассмотрением Центром Рассмотрения Жалоб на региональном уровне. Все жалобы будут записаны в стандартном формате, который будет включать, но не ограничиваясь следующими деталями:

- Контактная информация пострадавшей стороны;
- дата, время и место получения жалобы;
- имя лица, получившего жалобу;

- Детали жалобы.

В Проекте будет использоваться подход, основанный на участии на всех этапах планирования и осуществления. Ожидается, что это позволит исключить либо свести к минимуму основания для жалоб. Однако некоторые люди могут по-прежнему оставаться недовольными по той или иной причине. Многие недовольства возникают по причине неадекватного понимания политики и процедур проекта и могут быть быстро решены путем правильного объяснения ситуации жалобщикам.

В случае, если жалобщик отказывается предоставить контактные данные или контактная информация отсутствует в жалобе, полученной по электронной почте / почте / факсу, Центр Рассмотрения Жалоб на региональном уровне рассмотрит анонимную жалобу. В таких случаях отпечатанный ответ будет размещен на информационной доске соответствующего регионального филиала КазАвтоЖол, а также на информационной доске соответствующего акимата, чтобы сторона, подавшая жалобу, могла получить доступ и ознакомиться с отзывами.

Координатор Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне собирает данные о жалобах и централизует реестр жалоб, чтобы гарантировать, что каждый пострадавший/подверженный воздействию человек, группа или сообщество имел индивидуальный номер реестра и что последующие действия и корректирующие действия выполняются, в соответствии с предоставленным разрешением или если Проблема не была решена на региональном уровне, она передается на рассмотрение на центральном уровне. База данных о жалобах будет поддерживаться, и обновляться на двухгодичной основе координатором Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне для каждого проекта. База данных будет разработана таким образом, чтобы упростить и легко вводить данные, предоставлять информацию о жалобах и статусе ее разрешения, сроки решения и уровень, на котором рассматривался и решался вопрос, отслеживать отдельные жалобы, и т.д. В базе данных о жалобах будут указаны подробные сведения о разрешении жалоб и включены информации об удовлетворении стороны, подавшей жалобу, в соответствии с предоставленной резолюцией (за исключением случаев анонимной подачи жалоб). В случае не разрешения жалобы для удовлетворения обеих сторон, соответствующая информация будет отражена в базе данных. Координатор Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне по каждому проекту будет совместно использовать базу данных о жалобах специалиста по безопасности для координатора центрального офиса / АО НК «КазАвтоЖол» на центральном уровне, который будет поддерживать и обновлять централизованную базу данных о жалобах по всем проектам дорожного сектора.

## **ОБРАБОТКА ЖАЛОБ**

В зависимости от характера жалоб данный шаг может включать проверку, расследование, переговоры, посредничество или арбитраж, согласование с соответствующими учреждениями и принятие решений. Проверка включает сбор документов, доказательств и фактов, а также уточнение исходной информации, для того чтобы иметь четкое представление об обстоятельствах, связанных с рассмотрением дела о жалобах. Проверка проводится Членами Центра Рассмотрения Жалоб проведут на региональном уровне, а общее согласование деятельности будет обеспечиваться координатором Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне. Результаты проверок или мероприятий по установлению фактов будут представлены на совещании Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне, где будет рассмотрен вопрос и способ решения.

Центр Рассмотрения Жалоб на региональном уровне обсудит дело о жалобе в течение десяти рабочих дней и порекомендует его урегулирование сторонам. Заседания Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне будут проводиться раз в два месяца; Однако специальные совещания могут быть организованы между плановыми совещаниями по мере необходимости. Координатор Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне обеспечивает надлежащее документирование действий и решений, чтобы продемонстрировать, что Центр Рассмотрения Жалоб на региональном уровне уделяет надлежащее внимание жалобе и активно ищет пути решения для удовлетворения сторон.

Если жалоба не может быть решена Центром Рассмотрения Жалоб на региональном уровне и передана на рассмотрение Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне, соответствующие документы, собранные в ходе расследования и установления фактов, будут переданы координатору Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне. Координатор Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне будет распространять такие документы среди членов Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне, чтобы они были осведомлены обо всех соответствующих деталях до совещания Центра Рассмотрения Жалоб. Рассмотрение дела жалоб со стороны Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне может потребовать дальнейшей проверки проблемы, включая сбор дополнительных документов, получение информации от различных заинтересованных сторон и сторон проекта, чтобы иметь четкое представление об обстоятельствах, связанных с рассмотрением дела о жалобах. Дополнительные проверки будут проводиться членами Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне (по мере необходимости), а общее согласование деятельности обеспечивается координатором Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне. Результаты проверки будут представлены на совещании Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне, где будет рассмотрен вопрос и способ решения. Центр Рассмотрения Жалоб на центральном уровне обсудит дело о жалобах в течение двадцати рабочих дней и рекомендует его урегулировать сторонам. Плановые заседания Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне будут проводиться на ежемесячной основе; Однако специальные совещания могут быть организованы между плановыми совещаниями по мере необходимости.

Если после рассмотрения Центром Рассмотрения Жалоб на центральном уровне, жалоба не может быть решена к удовлетворению сторон, рекомендуется обратиться в суд. Независимо от результатов рассмотрения жалоб, сбор и ведение документации по данному вопросу со стороны Центра Рассмотрения Жалоб на региональном и центральном уровнях осуществляется координатором Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне (при участии координатора Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне). Координатор Центра Рассмотрения Жалоб на центральном уровне будет вести отдельный отчет о случаях,

которые не были решены посредством Центра Рассмотрения Жалоб и были переданы в правовую систему РК.

## **РАСКРЫТИЕ ПРОЦЕДУРЫ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ЖАЛОБЫ**

Информация о процедуре компенсации жалоб для проекта распространяется через информационные листовки и брошюры и предоставляется во время совещаний, связанных с проектом, и общественных консультаций. В ходе встреч следует подчеркнуть, что неофициальный Центр Рассмотрения Жалоб направлен на быстрое и мирное решение жалоб и не заменяет юридический процесс, установленный в соответствии с национальным законодательством.

В начале каждого проекта (в начале строительства на каждом участке дороги) консультации сообщества проводятся Подрядными организациями и КНС при координации и надзоре координатора Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне для обеспечения осведомленности людей о наличии Центра Рассмотрения Жалоб, Мерах по разрешению жалоб, а также о контактах и местах расположения координационных центров, которые должны быть рассмотрены в случае подачи жалобы. Подрядные организации, КНС, КУП, КАД МИР РК, региональные отделения МИР РК и Акиматы, а также НПО и профессиональные посредники рассматриваются, в качестве ключевых участников Центра Рассмотрения Жалоб и играют решающую роль в распространении информации Центра Рассмотрения Жалоб, принятии быстрого и мирного разрешения жалоб. Координатор Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне координирует работы по распространению информации о Центре Рассмотрения Жалоб и обеспечивает, чтобы плакаты с подробной информацией о Центре Рассмотрения Жалоб и контактами координаторов по рассмотрению жалоб в офисах Подрядных Организаций, КНС, у координатора Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне, размещались в общедоступных и видимых местах на каждой Строительной площадке и в каждом пострадавшем сообществе. Кроме того, информация о Центре Рассмотрения Жалоб (листовки, брошюры), в том числе контактные данные координационных центров по рассмотрению жалоб Подрядных Организаций, КНС, координатора Центра Рассмотрения Жалоб на региональном уровне, должны быть доступны в офисах Подрядных Организаций, КНС, КУП, Акиматов, КАД.

В районах, населенных группами меньшинств, проводятся собрания и информационные листки предоставляются лингвистически соответствующим образом, если язык, используемый группой меньшинства, отличается от официального языка РК.



## 6. ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ И РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ

Консультации с лицами, интересы которых возможно будут затронуты, включали следующее:

На этапе проектирования трассы: Проектировщики дали объявление в местной газете «Мойынқум таны» во время проектно-изыскательских работ о проведении общественных слушаний. Однако на данные слушания пришли всего лишь 20 человек, в том числе представители Комитета автомобильных дорог МИР РК и структурные подразделения акимата Жамбылской области. Они состоялись 22 августа 2014 года. Во время консультаций были представлены технические параметры дороги, графики предполагаемых работ, ожидаемые выгоды, ожидаемые воздействия, включая предполагаемые меры по смягчению последствий, количество скотопрогонов, проектные решения по примыканиям, проектирование съездов, примыканий и скотопрогонов для нужд собственников земельных участков и сельских хозяйств, определение мест размещения производственной базы и полигона для вывоза строительного мусора, рассмотрение вопросов возможности использования воды для технических нужд из ближайших водоемов, информация о земельных участках отведенных под крестьянские хозяйства, попадающих в зону строительства автомобильной дороги.

Общественные слушания были проведены в селах вдоль маршрута участка в Алматинской и Жамбылской областях, как показано ниже:

- Акши – 05.08.2014
- Айдарлы – 30.03.2015
- Курты – 30.03.2015
- Село Гульшат – 17.06.2015

Жамбылская Область

- Аксуйек – 25.02.2015
- Бурылбайтал – 25.02.2015

На общественных слушаниях 25 февраля 2015 года в селе Аксуйек. Докладчик, заместитель генерального директора ТОО «Каздорпроект» Хиль А.В. пояснил, что проектные работы по основной дороге завершены. Были продемонстрированы слайды основных технических параметров проектируемой трассы: план трассы на спрямляемом участке, конструкция принятого варианта дорожной одежды, поперечного профиля дороги, места отведённых грунтовых карьеров, расположение площадок отдыха и автобусных остановок, расположение скотопрогонов и другие проектные решения. В нем участвовали и аким данного сельского округа и в том числе жители села.

Следующая группа людей была приглашена на общественные слушания:

- Все местное население, чьи интересы скорее всего были бы затронуты во время реконструкции дороги;
- НПО вовлеченные в сферах окружающей среды и социальных вопросов;
- Представители властей в области экологического проектирования и социальных вопросов.

Консультант Управлением Проектами играет важную роль в процессе общественной информации путем подготовки и распространении брошюр, которые описывают процесс, и

разъясняет права и обязанности, цены компенсации, график платежей и варианты рассмотрения жалоб.

Третьи общественные слушания по вопросам окончательного проекта автодороги, плана переселения, ОВОСС с участием проектных организаций и представителей «Жамбылжол-лаборатория» проведены 26 мая 2016 года в пос. Мынарал Мойынкумского района Жамбылской области.

Кроме того, все лица, присутствующие на общественных слушаниях были обеспечены информационной брошюрой, которая рассматривает соответствующие правила, права, цены компенсации, оплату и механизмы рассмотрения жалоб. Кроме того, эти брошюры и другая информация, касательно проекта, доступны во всех областных и районных Акиматах, где каждое заинтересованное лицо, может присутствовать и получить информацию.

ППМ переведен на русский и английский языки и опубликован на сайте проекта, сайте Комитета автомобильных дорог и соответствующих районных акиматов. ПП на английском языке будет опубликован на сайте ВБ.

Процесс консультаций во время стадии подготовки проекта, был в основном, сосредоточен на интервью ключевых информантов, обсуждения фокус-группы, общественных собраниях. Программа консультации включает следующие лица:

- a) Глава домохозяйств, вероятно, попадающих под воздействие
- b) Члены домохозяйств
- c) Общественность
- d) Соответствующий Акимат
- e) Основные заинтересованные лица проекта такие как, женщины, группа пользователей автомобильных дорог, медицинские работники,
- f) Распространители буклета общественной информации

Данный буклет общественной информации (БОИ) будет включать следующую полезную информацию, касающуюся Плана переселения:

- a) Краткое описание проекта;
- b) Виды ожидаемого воздействия;
- c) Основная политика Компенсации и выплаты;
- d) Краткое содержание по мерам восстановления жизнедеятельности;
- e) Когда и где лицам, попавшим под воздействие, предоставят их права
- f) Консультация и участие общественности и лиц, попавших под воздействие;
- g) График реализации
- h) Механизм рассмотрения жалоб
- i) Роли и обязанности Главы местного самоуправления, заместителя Акимата района РК, координаторов по жалобам, рассмотрение жалоб;
- j) Контактная информация, в том числе КАД МИР РК, контактные данные, телефон и адрес.

Таблица 5

**Вопросы, поднятые на общественных слушаниях**

| № | Вопрос                      | Ответ  |
|---|-----------------------------|--|
| 1 | Каковы размеры скотопрогона | В соответствии с действующими нормативами проектом предусмотрены скотопрогоны размером 4 X 2,5 метра |

|   |   |   |
|---|---|---|
| 2 | Сколько полос движения транспорта на новой автодороге           | На новой автодороге предусмотрены 4 полосы движения автотранспорта с разделительной полосой   |
| 3 | Сколько метров составляет постоянный отвод земли под автодорогу | От оси дороги под постоянный отвод автодороги составляет по 35 метров в обе стороны   |
| 4 | Срок строительства автодороги                                   | Проектом предусмотрен срок строительства автодороги 34 месяца   |
| 5 | Реально ли возможность трудоустройства местного населения       | Трудоустройство местного населения обязательно предусмотрено, но кандидаты должны соответствовать квалификационным требованиям.   |
| 6 | Какое будет покрытие будущей автодороги                         | Проектом предусмотрено асфальтобетонное покрытие автодороги   |
| 7 | Когда планируется начало реализации проекта                     | Начало строительства автодороги планируется после получения положительного заключения Гос.Экспертизы, выделения средств на реализацию и определения подрядной организации |

Также, местное население на общественных слушаниях выступило с предложениями по мере возможности предусмотреть дополнительные скотопрогоны, дополнительные площадки отдыха в районах расположения придорожного сервиса.

На основе их предложений и с целью свести до минимума его отрицательное влияние на стадии проектирования рекомендовалось следующее:

- а) Проектировщику увеличить количество и размер скотопрогонов в сельской местности, где животноводство является важной экономической деятельностью, и получить одобрение на этот проект у местной администрации;
- в) Проектировщику предусмотреть меры безопасности пешеходных переходов (наземных или подземных) в плотно населенных деревнях и получить согласие по этому проекту у местных исполнительных органов.

В общем, получилось, что местное население удовлетворено ответами на вопросы, предоставленные представителями ТОО «Каздорпроект», ГУ «Жамбылжоллаборатория», и Проектом в целом.

Очевидно, что все население, в общем, согласно с основными положениями по проекту реконструкции дороги.

Повторные общественные слушания проводились в период с 17.04.2017г. по 21.04.2017г. На данных слушаниях всем участникам, проектные институты, представители КАД МИР РК, АО НК «Казавтожол» и консультанты описали уже завершённые проекты дорог с получениями положительных заключений Гос.Экспертизы и все вопросы касательно охраны окружающей среды, переселения, изъятия и культурно-археологического наследия. У всех присутствующих были пожелания, чтобы проект реконструкции автодорог начался как можно скорее, так они ждут от нее только положительные эффекты. Более подробная информация указана в протоколах общественных слушаний.

## 7. ПЛАН ПРИРОДООХРАННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ: МОНИТОРИНГ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ:

### УЧАСТОК ДОРОГИ КУРТЫ - БУРЫЛБАЙТАЛ

Таблица 7.1: ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТА; МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЙ, МОНИТОРИНГ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

| КАТЕГОРИЯ           | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ  | ЗНАЧИМОСТЬ  | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ   | СМЯГЧЕНИЕ   | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ   | МОНИТОРИНГ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ                                    | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ             |
|---------------------|--|---|---|---|---|---|--|--------------------------------------|
| 1. Качество воздуха | Загрязнение воздуха:<br>выбросы от строительных машин и оборудования, выбросы из цементобетонных, асфальтобетонных заводов, дробильных установок и т.д.<br>Пыль: от строительной деятельности, карьеры и дробильные установки перевозка материалов | Может быть значительными локально без смягчения и будет хуже в засушливые периоды | В основном в районе строительства, существующих дорог или объездных дорог;<br>Потенциальное воздействие на прилегающие участки возле поселка Каншенгел, Мынбай, Курты и т.д.;<br>Местных воздействий на 1 и 2 Участке не прогнозируется | Все транспортные средства и оборудование, используемые в строительстве, должны быть современными, регулярно обслуживаться и использоваться в соответствии с рекомендациями производителей.<br>Все подъездные пути и объездные дороги должны поливаться<br>Все заводы/пылеобразующее оборудование должны быть технически исправными. и располагаться на расстоянии от чувствительных зон | Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по снижению воздействия.<br><br>Консультант по надзору за строительством контролирует соответствие плану по снижению воздействий. | Контроль за соблюдением на участке регулярного (ежемесячный) мониторинга, осуществляемого аттестованной лабораторией в установленных местах отбора проб осуществляется Инженером по Надзору за строительством и местными органами по защите экологии. Места отбора проб определяются программами мониторинга проекта, которые будут разрабатываться индивидуальными подрядчиками, согласно требованиям закона. Параметры для проведения мониторинга должны соответствовать руководству ООС, ОЗ и ТБ, включая: | Подрядчики<br>Инженер по Надзору за строительством | Долгосрочное воздействие ограничено. |

| КАТЕГОРИЯ         | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ   | ЗНАЧИМОСТЬ              | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ  | СМЯГЧЕНИЕ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ   | МОНИТОРИНГ   | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ   | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ      |
|-------------------|---|-------------------------|--|--|---|--|---|-------------------------------|
|                   |   |                         |  |  |   | азот, оксид, неорганическая пыль, сульфатный оксид, углерод, PM10, PM2.5 и окись углерода, Метеорологические параметры во время отбора проб, включают показатели эмиссии, атмосферное давление и влажность воздуха .   |   |                               |
| 2. Шум и вибрация | Шум от строительных машин и оборудования<br>Шум от цементобетонных и асфальтобетонных заводов, дробильных установок и т.д.<br>Шум от транспорта на подъездных путях | Может быть значительным | Участки строительства, подъездные и объездные дороги<br>Потенциальное воздействие на жилые районы<br>Потенциальное воздействие на прилегающие участки возле поселка Каншенгел;<br>Местные воздействия на 1 и 2 Участке не прогнозируется | Все транспортные средства и оборудование, используемые в строительстве, должны быть современными, регулярно обслуживаться и использоваться в соответствии с рекомендациями производителей.<br>Все заводы должны работать в соответствии с рекомендациями производителя и расположены на расстоянии от всех чувствительных зон.<br>Запретить любые виды работ в ночное время возле чувствительных зон поселков Каншенгел и Айдарлы, Мынбай и Курты<br>Ограничить скорость движения всех строительных машин до 60 км в час | Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по снижению воздействия.<br><br>Консультант по надзору за строительством контролирует соответствие плану по снижению воздействий. | Регулярный (ежемесячный) мониторинг, осуществляемый лицензированной лабораторией в установленных местах отбора проб и Инженер по Надзору осуществляет контроль за соблюдением на месте<br>Значения сравниваются на основе исходных измерений, выполненных до начала строительства. | Подрядчик (через лицензированную лабораторию)<br>Инженер по Надзору за Строительством | Долгосрочного воздействия нет |
| 3. Вода, во-      | Возможно загряз-  | Влияние от уме-         | Потенциальное воздей-  | Комитет автомобильных  | Комитет автомо-   | Регулярный еже-  | Подрядчики в со-  | Возмож-                       |

| КАТЕГОРИЯ   | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ   | ЗНАЧИМОСТЬ  | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ  | СМЯГЧЕНИЕ   | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  | МОНИТОРИНГ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ   | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ   |
|---|---|---|--|---|--|---|---|--|
| доотвод и паводки                                 | нение стоком с поверхности строительных участков в местах строительства мостов<br>Просачивание загрязненной воды в водоносные горизонты<br>Загрязнение подземных вод на карьерах (аварийное протекание)<br>Загрязнение поверхностных и подземных вод сточными водами из лагерей | ренного до незначительного. Места забора воды из колодцев (питьевая и техническая вода) и из реки Курты (техническая вода) будут согласованы с Комитетом Водных Ресурсов.<br>Загрязнение подземных вод маловероятно, так как глубокая выемка грунта не планируется.<br>Загрязнение из-за вахтовых городков может быть от умеренного до значительного. | ствие на участке реки Курты (строительство моста)  | дорог, Комитет по водным ресурсам и Акиматы районов в консультации с подрядчиками. Подрядчик должен обеспечить забор воды только из установленных источников.<br>Хорошее управление строительными участками<br>Будут определены участки потенциального загрязнения рек для предотвращения случайных разливов и поверхностных стоков, а также будут защищены отстойниками.<br>Сточные воды из лагерей будут собраны в септические резервуары и перевезены/слиты на станции водоочистки | бильных дорог и Комитет по водным ресурсам в консультации с подрядчиками.<br>Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по снижению воздействия.<br><br>Консультант по надзору за строительством контролирует соответствие плану по снижению воздействий. | месячный мониторинг подземных вод для определения уровня загрязненности и достаточность количества водных ресурсов.<br>Контролируемые параметры включают: рН, плотность, стойкость, resistance, остатки твердых частиц, хлорид, азот, нитрат азота, фтор, нерастворимое вещество, и т.д.( нр, все применяемые возможные параметры воды, указанные в Руководстве по ООС, ОЗ и ТБ). | трудничестве с консультантом по надзору за строительством и природоохранными органами | но долгосрочное воздействие, если забор воды будет производиться не из устойчивых источников   |
| 4. Эрозия и загрязнение почв и подпочвенных слоев | Возможна эрозия почв (в основном ветром, но и дождем), из-за снятия и нарушения плодородного слоя почвы и подпочвенных слоев.<br>Возможно загрязнение почвы и подпочвенных слоев из-за строительной деятельности аварийных разливов   | Потенциальное воздействие от низкого до среднего (земляные работы и эксплуатация грунтовых карьеров)  | Местное воздействие ожидается только на территориях карьеров и в местах проведения земляных работ на землеплате вдоль трассы | Все рекомендованные методы по сокращению и ликвидации эрозии были включены в программу строительства<br>Методы строительства по сокращению или ликвидации загрязнения почв и подпочвенных слоев.<br>Все земли временно используемые земли должны быть восстановлены и возвращены в сельскохозяйственный оборот в соответствии с законодательством   | Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по снижению воздействия.<br><br>Консультант по надзору за строительством контролирует соответствие плану по снижению воздействий   | Подрядчики<br>Инженер по надзору за строительством  | Подрядчики<br>Инженер по Надзору за строительством<br>Комитет Автодорог               | Возможна эрозия, если не будет правильного управления и предотвращения во время строительства. |

| КАТЕГОРИЯ   | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ   | ЗНАЧИМОСТЬ  | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ   | СМЯГЧЕНИЕ   | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  | МОНИТОРИНГ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ  |
|---|---|---|---|---|--|---|--|---|
| 5. Флора и фауна и чувствительные и охраняемые территории | Воздействие на всю флору в районе строительства. Нарушение фауны в районе строительства   | Потенциальное воздействие от низкого до среднего<br>Воздействия на охраняемые территории будут минимальными.<br>Возможно временное воздействие на птиц и животных в непосредственной близости со строительными участками, бетонными заводами, дробильными установками или карьерами | Умеренная потеря насаждений<br>Возможна незаконная охота          | Водопропускные трубы, скотопрогоны и мосты будут служить в качестве мест перехода для диких животных<br>Незаконная охота рядом с проектным участком будет запрещена.<br>Подрядчик не должен допустить, чтобы его персонал охотился в пределах охраняемой территории   | Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по снижению воздействия.<br><br>Консультант по надзору за строительством контролирует соответствие проекту и плану по снижению воздействий | Регулярный мониторинг надлежащего озеленения и рациональное использование плодородного слоя почвы<br>Консультант по надзору за строительством контролирует соответствие проекту и плану по уменьшению воздействия | Подрядчики<br>Инженер по надзору за строительством<br>Комитет лесного хозяйства и животного мира   | Не ожидается никакого долгосрочного воздействия на флору и фауну          |
| 6. Социальные / Экономические / Фермеры                   | Потеря земли / изъятие земельных участков.<br>Возможность трудоустройства во время строительства<br>Неудобство в проезде и деятельности фермеров<br>Возможна потеря торговли вдоль дороги | Потенциальное воздействие низкое до умеренного.<br>Появляется возможность для трудоустройства местного населения<br>Возможно влияние на деятельность фермеров (животноводство)  | Есть случаи изъятия земли (открытые участки) вдоль трассы дороги. | Изъятие земли будет осуществляться в соответствии с законодательством РК и Планом Мероприятий по Переселению (ПМП)<br>Рекомендации по найму местной рабочей силы<br>Рассмотрение с местным населением необходимости устройства дополнительных скотопрогонов (Август 2014)<br>Должны быть выплачены компенсации за временное использование земельных участков, в качестве потери дохода, либо должны быть установлены другие соответствующие механизмы в | Подрядчики<br>Акиматы  | Комитет Автомобильных Дорог, Акиматы/местные власти и подрядчики  | Регулярный мониторинг за возможными воздействиями на фермеров консультантами по надзору за строительством<br><br>Комитет Автомобильных дорог будет осуществлять выплаты компенсаций затронутым лицам | Возможны долгосрочные последствия, если скотопрогоны не будут обеспечены. |

| КАТЕГОРИЯ                                   | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ   | ЗНАЧИМОСТЬ  | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ   | СМЯГЧЕНИЕ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  | МОНИТОРИНГ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ   | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ   |
|---|---|---|---|--|--|---|---|--|
|   |   |   |   | соответствии с законодательством РК и ПМП  |  |   |   |  |
| 7. Исторические и археологические памятники | Некоторые археологические памятники на 1 Участке в пределах полосы отвода.<br>Опасность потери и разрушения курганов вне полосы отвода на 1 Участке<br>Нет никаких исторических или культурных памятников на Участке 2. | Потенциальное воздействие на археологические памятники №6 и 7 | Потенциальное воздействие на археологические памятники №6 и 7   | Археологические памятники №6 и 7 должны быть ограждены в целях защиты.<br>Мемориальные доски будут перемещены по согласованию с местными властями. Другие исторические места за пределами Полосы отвода, но в 2 км от дороги должны быть защищены от разграбления и разрушения.<br>Подрядчики должны соблюдать соответствующие процедуры в случае обнаружения находок. В соответствии с государственной процедурой, работы будут незамедлительно приостановлены для изучения, записи и раскопок.<br>Обеспечить безопасность культурных ресурсов путем наблюдения природоохранных зон, находящихся в 50 метрах от границы соответствующих участков строительства. | Подрядчик несет ответственность за ограждение археологических памятников №6 и 7 и за перенос мемориальных досок.<br>В случае обнаружения находок Подрядчик должен немедленно проинформировать Министерство культуры о каких-либо найденных артефактах или останках, и остановить все строительные работы, и уведомить власти о культурном наследии.<br>Защита других памятников на 1 Участке является ответственностью органами охраны культурного и археологического наследия (Министерство Культуры) | Инженер по надзору за строительством, местные власти уполномоченные представители Министерства Культуры будут проверять соответствия с данным планом и процедурами в случае обнаружения находок | Консультанты по надзору за строительством совместно с уполномоченным представителем Министерства культуры | При условии, что все законы будут соблюдаться и памятники №6 и 7 ограждены, а также мемориальные доски перенесены, долгосрочное воздействия не ожидается |
| 8. Безопасность дорожного движения          | Интенсивность движения по главной дороге может повлиять на безопасность дорожного движения  | Потенциальное воздействие от малого до среднего               | Участки дороги, расположенные вблизи поселений и мест подъездных и объездных дорог, соединяющихся с главной дорогой | Ограничение скорости.<br>Правильная установка знаков и разметка<br>Информирование местного населения.<br>Ответственные действия подрядчика.<br>Организация дополни-  | Комитет Дорожной Полиции и Подрядчики  | Регулярный мониторинг и отчетность по авариям и жалобам   | Консультанты по надзору за строительством<br>Комитет Дорожной Полиции                                     | Долгосрочных воздействий нет   |



| КАТЕГОРИЯ              | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ          | ЗНАЧИМОСТЬ                   | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ                        | СМЯГЧЕНИЕ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ                     | МОНИТОРИНГ                         | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ                  | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ |
|------------------------|----------------------------|------------------------------|--|--|-------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------|
|                        |                            |                              |  | <p>тельных пешеходных переходов, если необходимо</p> <p>Соблюдение правил техники безопасности во время строительства для минимизации потенциального воздействия на местные сообщества:</p> <p>Автостроительная техника должна придерживаться согласованных подъездных путей и соблюдать скоростные ограничения</p> <p>Установка информационных табло, предупреждающих об угрозах безопасности населения, с указанием контактных лиц для связи в экстренных ситуациях</p> <p>Предотвращение воздействия опасных материалов и отходов, находящихся на объекте, на население</p> <p>Учет сельскохозяйственных животных, временно пересекающих территорию объекта и дорогу и нарушающих движение</p> <p>Эти меры должны быть частью Планов строительства по управлению состоянием окружающей среды – которые должны включать планы по управлению дорожным движением</p> |                                     |                                    |                                  |                          |
| 9. Управление отходами | Образование строительных и | Потенциальное воздействие от | Потенциальное воздействие рядом с вахтовы- | Строительный мусор будет использован (если   | Подрядчик во взаимодействии с мест- | Консультантам по надзору за строи- | Инженер по надзору за строитель- | При ус- ловии,           |

| КАТЕГОРИЯ                       | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ  | ЗНАЧИМОСТЬ  | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ   | СМЯГЧЕНИЕ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ               | МОНИТОРИНГ   | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ   | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ   |
|---------------------------------|--|---|---|--|-------------------------------|--|---|--|
|                                 | бытовых отходов, подлежащих захоронению.   | мало до среднего  | ми городками  | технически возможно) для устройства земполотна<br>Бытовые отходы должны регулярно вывозиться с участка на установленные участки<br><br>Опасные отходы должны быть соответствующим образом организованы и вывезены лицензированными компаниями в предусмотренные полигоны, назначенные соответствующими органами власти | ными органами                 | тельством проводить регулярный ежемесячный мониторинг участков и деятельности по сбору и удалению отходов  | ством и местные власти  | что все отходы будут вывозиться на санкционированные свалки, долгосрочных воздействий не ожидается |
| 10. Карьеры и подъездные дороги | Карьеры:<br>Местные нарушения в окружающей среде, особенно пыль и шум от техники и транспортных средств.<br>Неудобства для сельскохозяйственной деятельности<br>Подъездные дороги:<br>Неудобства для сельскохозяйственной деятельности | Возможно потенциальное воздействие. Существующие карьеры уже определены, однако потребуются дополнительные карьеры.<br>Расположение подъездных дорог должно быть согласовано с местными властями в течение двух недель после начала работ | Возможны значительные локальные последствия близ карьеров и подъездных дорог          | Все карьеры и подъездные дороги должны быть согласованы до начала работ<br>Только одобренные карьеры могут быть использованы, вместе с планом производства работ по закрытию и рекультивации   | Подрядчики,<br>Местные власти | Регулярные ежемесячный и специальный мониторинг любых воздействий, случаев и жалоб.<br>Если применяется, для карьеров, использованных, в качестве источника строительного материала должны произвести закрытие, включая засыпку, и работы по рекультивации, после строительства. | Инженер по надзору за строительством и местные власти                   | При условии, что воздействия смягчены должным образом, долгосрочных воздействий не ожидается.      |
| 11. Здоровье и Безопасность     | Загрязнение воздуха, шум, риски рабочей окружающей среды   | Среднее   | Как правило, на главном участке строительства, существующие дороги и обходные дороги; | Соответствие требованиям здоровья и безопасности в соответствии с законодательством РК.<br>Разработать   | Подрядчик                     | Регулярный (ежедневный) мониторинг личной безопасности рабочих   | Подрядчики<br>Консультант по надзору за Строительством<br>(КНС)/Инженер | Недолгосрочное воздействие   |

| КАТЕГОРИЯ | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ | ЗНАЧИМОСТЬ | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ  | СМЯГЧЕНИЕ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ | МОНИТОРИНГ | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ |
|-----------|-------------------|------------|--|--|-----------------|------------|-----------------|--------------------------|
|           |                   |            | <p>Потенциальное воздействие на работников подрядной организации и близлежащие деревни</p> | <p>интегрированную программу мероприятий по охране здоровья и технике безопасности, которая будет соответствовать национальному законодательству, системам мониторинга и управления, охватывающим любые работы по Проекту. Система должна включать:<br/>                     Анализ и контроль специализированных рисков<br/>                     Требования к СИЗ и механизмы принуждения<br/>                     Назначение и внедрение мест для курящих<br/>                     Обучение всего персонала технике безопасности на их языке<br/>                     Обзор планов подрядчиков по охране труда и технике безопасности, ориентированных на те же стандарты, что и планы проектной компании<br/>                     Контроль за развитием/реализацией охраны труда и техники безопасности подрядчика, включая обязательную отчетность перед КНС.<br/>                     Учет, включая общие часы работы, потерянные часы работы из-за</p> |                 |            |                 |                          |

| КАТЕГОРИЯ                          | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ  | ЗНАЧИМОСТЬ | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ  | СМЯГЧЕНИЕ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ | МОНИТОРИНГ   | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ   | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ   |
|------------------------------------|--|------------|--|--|-----------------|--|---|----------------------------|
|                                    |  |            |  | <p>происшествий/несчастных случаев, описание случаев потери времени, госпитализаций, смертельных случаев</p> <p>Инструктажи по обмену информацией по рискам, предотвращению несчастных случаев и т.д.</p> <p>Требования по Охране Труда должна применяться ко всем сторонам, участвующим в строительстве и эксплуатации Проекта.</p>   |                 |  |   |                            |
| 12. Вахтовые городки<br>Подрядчика | Увеличение проблем со здоровьем общественности и работников, особенно болезни, передающиеся половым путем, такие как ВИЧ/СПИД и ЗППП | Среднее    | <p>Как правило, на главном участке строительства, существующие дороги и обходные дороги;</p> <p>Потенциальное воздействие на близлежащие деревни</p> | <p>Выдача работникам кодекса норм поведения, обучение и создание информационно-просветительских кампаний по распространению и передачи ЗППП и ВИЧ/СПИДа для строительных рабочих и местных общин, проживающих вблизи участков вахтовых городков.</p> <p>Обеспечение бесплатного распространения и предоставления презервативов рабочим-строителям</p> <p>Подрядчиком во избежание распространения ЗППП и ВИЧ/СПИД</p> <p>Разместить образовательные плакаты и флаеры про ВИЧ/СПИД, используя местные языки в местах скопления, автобусных вокзалах, школах и</p> | Подрядчики      | Регулярный (ежедневный) мониторинг личной безопасности рабочих | <p>Подрядчики</p> <p>Консультант по надзору за Строительством (КНС)/Инженер и органы местной власти</p> <p>Специалисты по программам ВИЧ/СПИД</p> | Недолгосрочное воздействие |

| КАТЕГОРИЯ                     | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ                                | ЗНАЧИМОСТЬ          | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ                        | СМЯГЧЕНИЕ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ                | МОНИТОРИНГ   | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  | ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ     |
|-------------------------------|--|---------------------|--|--|--------------------------------|--|--|------------------------------|
|                               |  |                     |  | <p>обочинах, чтобы минимизировать распространение ВИЧ/СПИД.</p> <p>Санитария и необходимые требования обучения рабочих-строителей в соответствии с Казахстанскими законами</p> <p>Контроль и Оценка Программы ВИЧ/СПИД:</p> <p>Надлежащее хранение и обработка опасных веществ и условие защитной одежды для рабочих.</p> <p>Контракт на строительство должен включать в себя положение о том, что подрядчик обязан предоставить медпункт в вахтовом городке, и должны работать на постоянной основе полностью квалифицированные медицинские дежурные. Простые материалы первой помощи, пригодные для работы с незначительными травмами должны быть доступны в любое время, на всех строительных площадках; и т.п.</p> |                                |  |  |                              |
| 13. Процесс закрытия карьеров | Воздействие на грунт, землю, и природные ресурсы | Среднее воздействие | На местоположениях и окрестностях карьеров | Где применяется, карьеры использованные в качестве источника строительного материала должны пройти процесс закрытия включая обратную засыпку и работы по рекультивации после завершения строительства  | Подрядчик или владелец карьера | Мониторинг процесса закрытия, в соответствии с Планом Рекультивации/Восстановления | Инженер Технадзор и КАД должны обеспечить соответствующий процесс закрытия для карьеров, после строительства | 9. Процесс закрытия карьеров |

**Таблица 7.2 ВОЗДЕЙСТВИЯ ВО ВРЕМЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ; МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ, МОНИТОРИНГ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**

| КАТЕГОРИЯ                    | ВОЗМОЖНОЕ ВЛИЯНИЕ   | ЗНАЧИМОСТЬ  | МЕСТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ  | СМЯГЧЕНИЕ  | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ   | МОНИТОРИНГ   | ОТВЕТСТВЕННОСТЬ                         |
|------------------------------|---|---|--|--|---|--|---|
| 1. Качество воздуха          | Выбросы от транспорта на трассе<br>Выбросы от деятельности по ремонту и содержанию дорог          | Незначительны при условии, что транспортные средства в хорошем состоянии  | Потенциальное воздействие на прилегающие участки возле поселка Каншенгел;<br>Другие локальные последствия не ожидаются | Все транспортные средства должны соответствовать стандартам выбросов<br>Вся техника для ремонта и содержания дороги соответствует стандартам выбросов<br>Регулярный мониторинг вблизи чувствительных зон для определения необходимости дополнительных мер по смягчению               | Комитет автомобильных дорог и Комитет экологического регулирования и контроля Алматинской области | Мониторинг качества воздуха в соответствии с Руководством по ООС, ОЗ и ТБ (N2, NOx, CO2, CO, C, углеводород) вблизи жилых районов и других участков при необходимости.<br>Частота мониторинга будет определена на основе данных мониторинга по интенсивности движения. | Подрядчики в течение гарантийного срока |
| 2. Шум                       | Выбросы от транспорта на трассе<br>Выбросы от деятельности по ремонту и содержанию дорог          | Незначительны при условии, что транспортные средства в хорошем состоянии  | Потенциальное воздействие на прилегающие участки возле поселка Каншенгел;<br>Другие локальные последствия не ожидаются | Все транспортные средства должны соответствовать стандартам шума<br>Старые и неисправные транспортные средства не должны быть на трассе<br>Соблюдение минимального и максимального ограничения скорости<br>Вся техника для ремонта и содержания дороги соответствует стандартам шума | Комитет автомобильных дорог и Комитет экологического регулирования и контроля Алматинской области | Мониторинг шума вблизи чувствительных зон и в других местах по мере необходимости.<br>Частота мониторинга будет определена на основе данных мониторинга по интенсивности движения.   | Подрядчики в течение гарантийного срока |
| 3. Вода, водоотвод и паводки | Устойчивость источников воды для эксплуатации<br>Паводки<br>Загрязнение поверхностных и подземных | Потенциально локализованное воздействие<br>Загрязнение не будет значительным, если дорога будет в эффективном управлении. | Никаких конкретных локальных воздействий   | Поддерживать систему водоотвода в исправном состоянии<br>Хорошее управление и содержание трассы обеспечит нормальное течение водотоков.  | Комитет по водным ресурсам<br>РГП «Казахавтодор»<br>Местные исполнительные органы                 | Мониторинг качества подземных вод и дренажа в пределах отвода трассы производится в соответствии с Руководством по ООС, ОЗ и ТБ.<br>Частота мониторинга будет определена на основе данных мониторинга по интенсивно-   | Комитет по водным ресурсам              |

План природоохранных мероприятий по Проекту Дорог Центр-Юг: участок дороги Балхаш –Бурылбайтал

|  |   |   |   |  |   |   |   |
|--|---|---|---|--|---|---|---|
|  | вод из-за деятельности на дороге и местах отдыха/сервиса  |   |   |  |   | сти движения.   |   |
| 4. Флора и фауна и охраняемые территории | Долгосрочное воздействие на диких животных, особенно на маршруты миграции и передвижения<br>Нарушение флоры и фауны от использования солей и химикатов для таяния снега и льда<br>Возможно увеличение незаконной охоты из-за большей доступности                      | Низкое воздействие  | Никаких конкретных локальных воздействий.   | Скотопрогоны будут служить для перехода диких животных (уже включено в проект)<br>Изучить необходимость дополнительных проходов через трубы и под мостами для крупных млекопитающих.<br>Контролировать и запрещать незаконную охоту                      | РГКП "ПО" Охотзоопром" и Департамент Лесного Хозяйства  | Комитет Автомобильных Дорог, Комитет Лесного хозяйства и дикой природы, а также областная администрация   | РГКП «ПО «Охотзоопром» и Департамент лесного хозяйства РГП «Казахавтодор» совместно с районной администрацией отслеживать потребность в дополнительных пунктах пересечения трассы для млекопитающих и др. |
| 5. Социальные / Экономические / Фермеры  | Увеличение экономической активности из-за улучшенной дороги.<br>Возможности для постоянной работы в содержании дорог<br>Возможности для бизнеса и занятости в зонах природоохранного сервиса<br>Некоторое нарушение деятельности фермеров, которые попали под изъятие | Значительные экономические и социальные выгоды<br>Некоторые неблагоприятные последствия на деятельность фермеров из-за необходимости использования путепроводов для перегона скот и сельскохозяйственной техники. | Никаких конкретных локальных воздействий, за исключением сельскохозяйственных и пастбищных земель.<br>Поселки вдоль существующей дороги | Провести информативные мероприятия для местного населения, о том, как получить выгоду от улучшенной трассы<br>Рассматривать дополнительные скотопрогоны и проезды для сельскохозяйственной техники при необходимости и по требованию (см меры смягчения) | Областная Администрация и РГП «Казахавтодор» при необходимости рассматривать дополнительные пункты перехода (мосты) в сотрудничестве с местным населением, если необходимо<br><br>Акимат/местные власти | Мониторинг неблагоприятных воздействий на местное население и фермеров<br>Будет поддерживаться связь с затронутыми лицами для проверки выплаты компенсации или других форм компенсации. | Администрация районов и Алматинской области   |

План природоохранных мероприятий по Проекту Дорог Центр-Юг: участок дороги Балхаш –Бурылбайтал

|   |   |                                      |  |   |   |  |  |
|---|---|--------------------------------------|--|---|---|--|--|
|   | земель для строительство автомобильной дороги.  |                                      |  |   |   |  |  |
| 6. Безопасность дорожного движения / Эстетика | Увеличение несчастных случаев<br>Опасность для пешеходов, недостаточно пешеходных переходов | Низкий / средний уровень воздействия | Обычные переходы, пересекающие трассу дороги | Специальные меры в проекте снизят риск аварий: разделительная полоса, хорошая видимость, ограниченный доступ и выезды, предупреждающие знаки и т.д.<br>Там будет несколько поселений недалеко от дороги, и небольшое количество пешеходов возле дороги или пересечения дорог. | Уже включены в проект.                    | Мониторинг и регистрация всех дорожно-транспортных происшествий                    | РГП «Казхавтодор»  |
| 7. Управление отходами                        | Отходы от содержания дорог и с мест отдыха / сервиса: проблемы сбора и удаления отходов     | Слабое воздействие                   | В зонах отдыха и сервиса.                    | Комитет автомобильных дорог должен обеспечить регулярную уборку и сбор всех жидких и твердых отходов и утилизацию в соответствии с принятыми правилами и процедурами. Компания по эксплуатации дороги будет ответственна за сбор отходов с мест отдыха / сервиса.             | РГП «Казхавтодор» и местная администрация | Регулярный ежемесячный мониторинг участков и сбора и удаления отходов.             | РГП «Казхавтодор»  |
| 8, Процесс закрытия карьеров                  | Воздействие на грунт, землю, и природные ресурсы  | Среднее воздействие                  | На местоположениях и окрестностях карьеров   | Где применяется, карьеры, использованные в качестве источника строительного материала должны пройти процесс закрытия включая обратную засыпку и работы по рекультивации после завершения строительства  | Подрядчик или владелец карьера            | Мониторинг процесса закрытия, в соответствии с Планом Рекультивации/Восстановления | Инженер Технадзор и КАД должны обеспечить соответствующий процесс закрытия для карьеров, после строительства |