



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

**ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ
УЧАСТОК ДОРОГИ БАЛХАШ – БУРЫЛБАЙТАЛ
(КМ 1855-КМ 2152)
Финальный проект**

**ФИНАНСИРУЕМЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫМ БАНКОМ РЕКОНСТРУКЦИИ И
РАЗВИТИЯ И РЕСПУБЛИКОЙ КАЗАХСТАН**

ИЮНЬ 2017

Подготовлено для:

Подготовил:

Committee for Roads
Ministry for Investment and Development
Republic of Kazakhstan
32/1 Kabanbay Batyr Ave.



КАЗДОРНИИ

KazdorNII in association with SAPA SZ and Kaz-
CEP
21 Manatau Str., 3rd floor, office 10, Astana
Tel: +77172518117
E-mail: pmc_kazdornii@mail.ru

СОДЕРЖАНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ.....	4
2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	6
2.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ	6
2.2 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА	7
2.3. УЧАСТОК ДОРОГИ	8
2.3.1 УЧАСТОК ДОРОГИ В КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	10
2.3.2 УЧАСТОК ДОРОГИ В ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ	10
2.4 ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ТРАНСПОРТНЫЙ РЕЖИМ.....	11
2.5 ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ.....	12
2.6 КАРЬЕРЫ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ	17
2.7 ВОЗВЕДЕНИЕ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА ДОРОГИ.....	19
3. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ.....	21
3.1 УЧАСТОК ДОРОГИ В КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ	21
3.1.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ	21
3.1.2 КЛИМАТ	21
3.1.3 ГЕОМОРФОЛОГИЯ И ГЕОЛОГИЯ.....	22
3.1.4 ПОЧВЫ, ПЕСОК И ПОЧВООБРАЗУЮЩИЕ ПОРОДЫ	22
3.1.5 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	24
3.1.6 ФЛОРА И ФАУНА.....	27
3.1.7 ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ.....	29
3.1.8 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ	29
3.1.9 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ УЧАСТКА.....	30
3.2 УЧАСТОК ДОРОГИ В ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ.....	31
3.2.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ	31
3.2.2 КЛИМАТИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ.....	32
3.2.3 ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, РЕЛЬЕФ	32
3.2.4 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	32
3.2.5 ПОЧВЫ И ПОЧВООБРАЗУЮЩИЕ ПОРОДЫ.....	34
3.2.6 ФЛОРА И ФАУНА.....	34
3.2.7 ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ	39
3.2.8 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ	40
3.2.9 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОЙЫНКУМСКОГО РАЙОНА ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ.....	41
4. УПРАВЛЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ, ПЛАН МОНИТОРИНГА И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.....	48
4.1 ПЛАН МОНИТОРИНГА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	48
5. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	50
5.1 ВОВЛЕЧЕННЫЕ В ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ	50
5.2 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ	50
МЕХАНИЗМ ПО УДОВЛЕТВОРЕНИЮ ЖАЛОБ, ВКЛЮЧАЯ ЖАЛОБЫ В ПЕРИОД СТРОИТЕЛЬСТВА	52
РЕГИСТРАЦИЯ ЖАЛОБ	53
ОБРАБОТКА ЖАЛОБ	54
РАСКРЫТИЕ ПРОЦЕДУРЫ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ЖАЛОБЫ	55
6. ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ И РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ.....	57
7. ПЛАН ПРИРОДООХРАННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ: МОНИТОРИНГ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ:	62

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

Общая протяженность участка дороги «Астана - Караганда - Балхаш - Алматы» реконструкции коридора «Центр-Юг», участок а/д «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы км 1855-2152», составляет приблизительно 297 км. Частичная реконструкция и уширение существующей дороги в пределах существующей полосы отвода планируются в рамках реализации Проекта Дорог «Центр-Юг» (ПДЦЮ) и, соответственно, оцениваются как часть ОВОССС «Центр-Юг» (подготовленной КАД и выданной в марте 2015г). По запросу Правительства Казахстана, Всемирный Банк рассматривает такую же дорогу протяженностью в 297км для финансирования в рамках Проекта Дорог «Восток-Запад» (ПДВЗ), предлагаемого для реструктуризации на данный момент. Проект включает реконструкцию 297 км дороги. Разделенная на 6 разных участков дорога пересекает земли различных земельных форм, типов землепользования и (микро) климатических зон (см. ОВОССС, указанный в ссылке, повторно обнародованный для целей реструктуризации данного ПДВЗ).

Предлагаемые дорожные работы включают восстановление и уширение дороги из 2 полосной до 4 полосной по существующей трассе, соединяющей Астану и Алматы, с тем, чтобы:

- Снизить транспортно-эксплуатационные расходы;
- Сократить время в пути;
- Обеспечить наибольший доступ к рынкам и возможности трудоустройства;
- Увеличить экономические возможности и т.д.

В соответствии с требованиями Правительства Казахстана были подготовлены отчеты по Оценке Воздействия на Окружающую Среду и Социальную Сферу (ОВОССС) для инвестиций в восстановление дороги общей протяженностью в 660 км (18 проектируемых участков дороги) для изначального Проекта Дорог «Центр-Юг» (ПДЦЮ) (дорога «Караганда - Балхаш - Бурылбайтал - Курты - Капшагай»), которые также включают оценку соответствующей дороги в 297 км (6 участков) от г. Балхаш до п. Бурылбайтал (км 1855-2152).

Разработка данных отчетов ОВОССС 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 документов ОВОССС соответствуют 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».

Более того, в соответствии с требованиями и операционными политиками Всемирного Банка, 660 км Дорожного Коридора были определены как Проект Категории «А», в связи с чем был подготовлен и согласован отчет ОВОССС в соответствии с Операционными Политиками Всемирного Банка ОП 4.01 «Оценка Воздействия на Окружающую Среду» в сентябре 2015 г. Соответственно, структура отчета ОВОССС была подготовлена согласно операционным политикам Всемирного банка и соответствующим рекомендациям (применимые политики - ОП 4.01 и ОП 4.11 о Физических Культурных Ресурсах). Также, текущий ПСЭУ признает (на основании анализов воздействия, указанных в первоначальном ОВОССС) мероприятия, касающиеся ОР 4.04 о Естественных ареалах обитания и следует руководствуясь ООС и ТБ. Данная работа по составлению ПСЭУ была выполнена Специа-

листами по охране окружающей среды компании ФАО «КаздорНИИ» (в г.Астана) совместно с Назначенным Субконсультантом ТОО «КазЦЭП» в соответствии с Техническим Заданием, согласованным Комитетом автомобильных дорог.

2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

2.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ

Участок дороги «Балхаш-Бурылбайтал» с 1855 км по 2152 км с общей протяженностью приблизительно 297 км является частью Проекта Коридора «Центр-Юг», который представляет собой крупный дорожный сегмент с очень высокой интенсивностью дорожного движения и связывает Алматы с Астаной.

Участок дорог «Балхаш-Бурылбайтал» располагается в Карагандинской и Жамбылской областях. Дорога обеспечит значимое звено маршрута между западным Китаем и западной Европой. Целью данного маршрута является обеспечение всепогодной автомагистрали через западный Китай, Казахстан и Россию. Данный маршрут обеспечит значительную экономическую прибыль, существенно улучшит поток товаров, туристов с целью улучшения социальной связи между Китаем и Казахстаном.

Существующая дорога II категории была построена в конце 2006 года, и сейчас планируется реконструкция и модернизация данного участка дороги под техническую категорию 1б. (см. технические параметры в разделе 2.2). Это подразумевает уширение изначальной полосы отвода в 40 м до 70 м на всем протяжении дороги, и сама дорога станет 4-х полосной вместо 2-х полосной.

Проектная дорога пересекает различные земельные формы, типы землепользования и (микро) климатические зоны. Трасса дороги пролегает через Карагандинскую и Жамбылскую области.

Участок дороги данного проекта был разбит на несколько участков, расположенных в Карагандинской и Жамбылской областях, с варьирующей протяженностью от 40 км до 64 км, как показано в Таблице 2.1.1. Детальное проектирование завершено в конце 2016 года.

Таблица 2.1.1 Коридор Центр-Юг: Участок дороги Балхаш-Бурылбайтал (1855-2152) разделен на 6 проектных участков/ лотов, как указано в нижеприведенной таблице

Но- мер уча- стка	Участок/Лот	Протя- женность от и до, км	Протяжен- ность каж- дого участ- ка, км	Дата за- вершения проектиро- вания	Участок доро- ги по облас- тям
1	«Балхаш – Гульшат»	1855-1905	50	Сентябрь 2016	Карагандин- ская
2	«Гульшат – Тасарал»	1905-1955	50	Сентябрь 2016	
3	«Тасарал – Сарышаган»	1955-2005	50	Ноябрь 2016	
4	«Сарышаган - Мына- рал»	2005-2069	64	Июль 2016	Жамбылская
5	«Мынарал – Улкен»	2069-2105	36	Сентябрь 2016	
6	«Улкен – Бурылбай- тал»	2105-2152	47	Апрель 2016	
	Итого:		297		

Ниже представлена протяженность участков дороги и области, через которые она будет проходить:

- Карагандинская область: Протяженность дороги составляет 150 км. Объект расположен в Актогайском районе Карагандинской области между г. Балхаш и п.Сарышаган.
- Жамбылская область: Протяженность участка 147км (от км 2005 до км 2152 а/д М3) проходит через село Кашкан Тениз (1 км от дороги), село Мынарал (7 км от дороги), село Улкен (относится к Алматинской Области и проходит в 9 км от дороги), село Шыганак (1 км от дороги), село Бурылбайтал (0,5 км от дороги) Мойынкумского района.

Данный проект является достаточно крупным и значимым, который будет иметь экологические и социальные воздействия, потребуются отвод земли вдоль существующего маршрута, а также для обходов. Все земельные участки, подлежащие отчуждению, определены в детальном проекте. Воздействия проекта являются характерными для того или иного участка; некоторые воздействия, такие как отвод земли для новой полосы дороги и обходов, необратимы; но в большинстве случаев будут разработаны меры по смягчению воздействия.

2.2 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА

Основные технические показатели существующей дороги:

- категория дороги – II;
- число полос движения – 2
- ширина полосы движения – 3.75 м;
- ширина проезжей части – 7.5 м;
- ширина дорожного полотна – 15 м;
- максимальная расчетная ширина полосы отвода – 40 м;
- максимальная расчетная скорость – 80 - 100 км/ч;
- средняя расчетная скорость – 60 км/ч;
- тип дорожной одежды – битумный
- мосты и водопропускные трубы – требуется замена и реконструкция

Основные технические показатели проектируемой автодороги:

- Категория дороги – Iб;
- протяженность – 297 км;
- ширина земляного полотна – 25,5 м;
- число полос движения – 4;
- ширина разделительной полосы – 3м;
- максимальная ширина полосы отвода – 70 м;
- максимальная расчетная скорость движения – 120 км/ч;
- средняя расчетная скорость движения – 80 км/ч;
- мосты и путепроводы - 13 шт;
- водопропускные трубы, в том числе и скотопрогоны – 226 шт;
- площадки отдыха – 25 шт;
- тип дорожной одежды и вид покрытия – асфальтобетон.

Расчетная продолжительность строительства: 3 года (36 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 примыканий и пересечений;
- Строительство транспортных развязок в разных уровнях
- Строительство мостов и путепроводов;
- Установка дорожных знаков и ограждений;
- Нанесение дорожной разметки;
- Устройство водоотвода с проезжей части и мостов
- Устройство струнаправляющих дамб у искусственных сооружений.

Типовой поперечный профиль дороги предложенного уширения в случаях прохождения дороги через равнинную местность и через холмистые участки указаны ниже
 Типовой участок предложенной дороги проходит через равнинную местность
 Местность равнинная с естественным уклоном

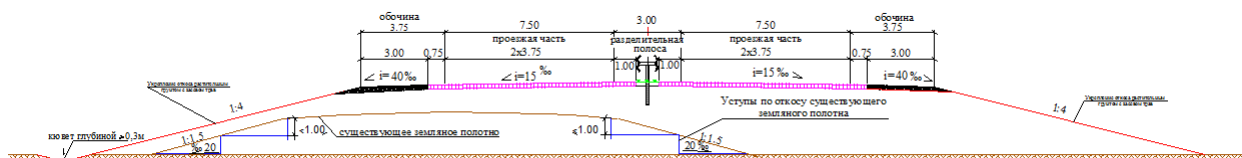


Рис 2.2.1 (а): Типовой поперечный профиль дороги предложенной реконструкции и уширения существующей дороги.

Типовой участок проходит через холмистые и извилистые участки

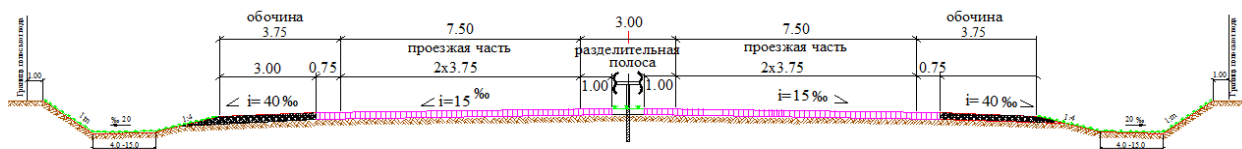


Рис 2.2.1 (б): Типовой поперечный профиль дороги предложенной реконструкции и уширения существующей дороги.

2.3. УЧАСТОК ДОРОГИ

Местоположение участков дороги (6) Балхаш-Бурылбайтал Коридора Центр-Юг показано на карте дорожной сети Казахстана на рисунке 2.3.

[illegible]

2.3.1 УЧАСТОК ДОРОГИ В КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Общая протяженность участка дороги в Карагандинской Области составляет приблизительно 150 км, участок дороги начинается с км 1855 и проходит через Актогайский район Карагандинской области между г. Балхаш и г. Приозерск.

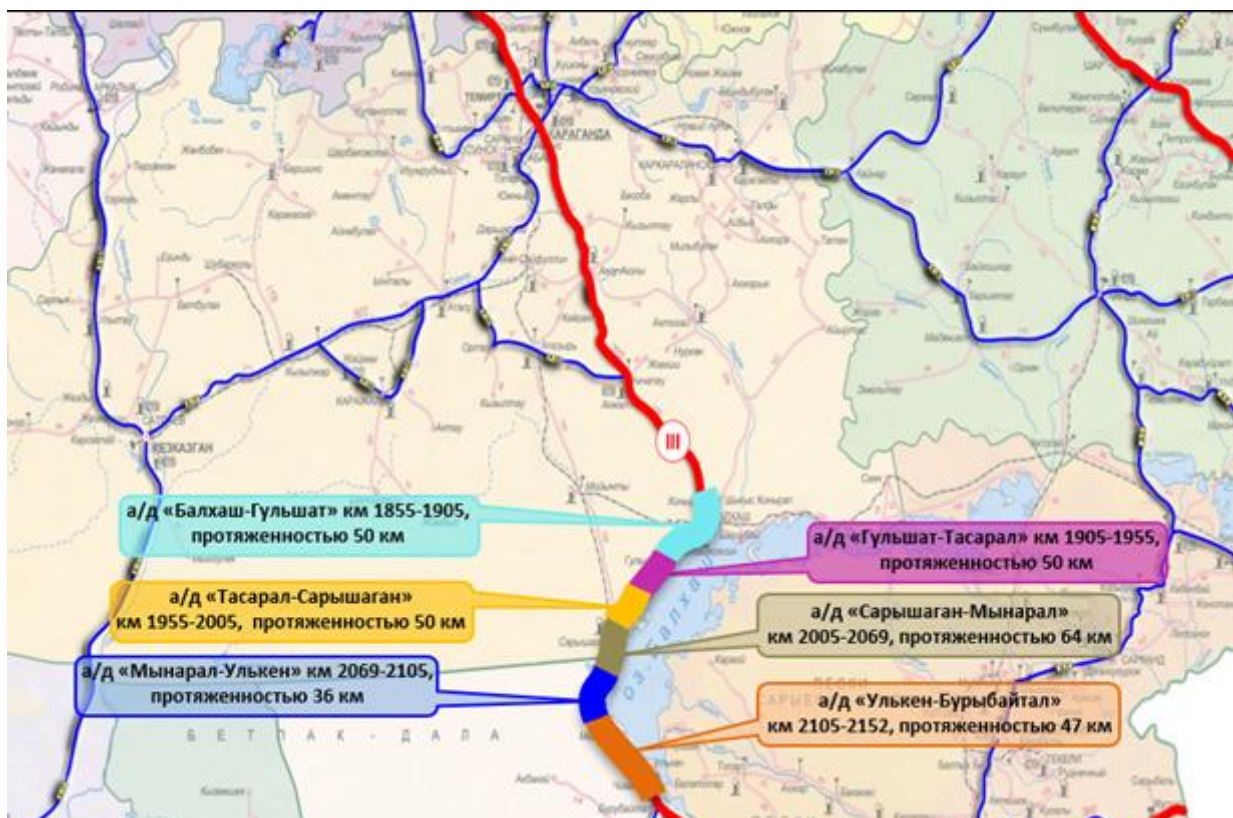
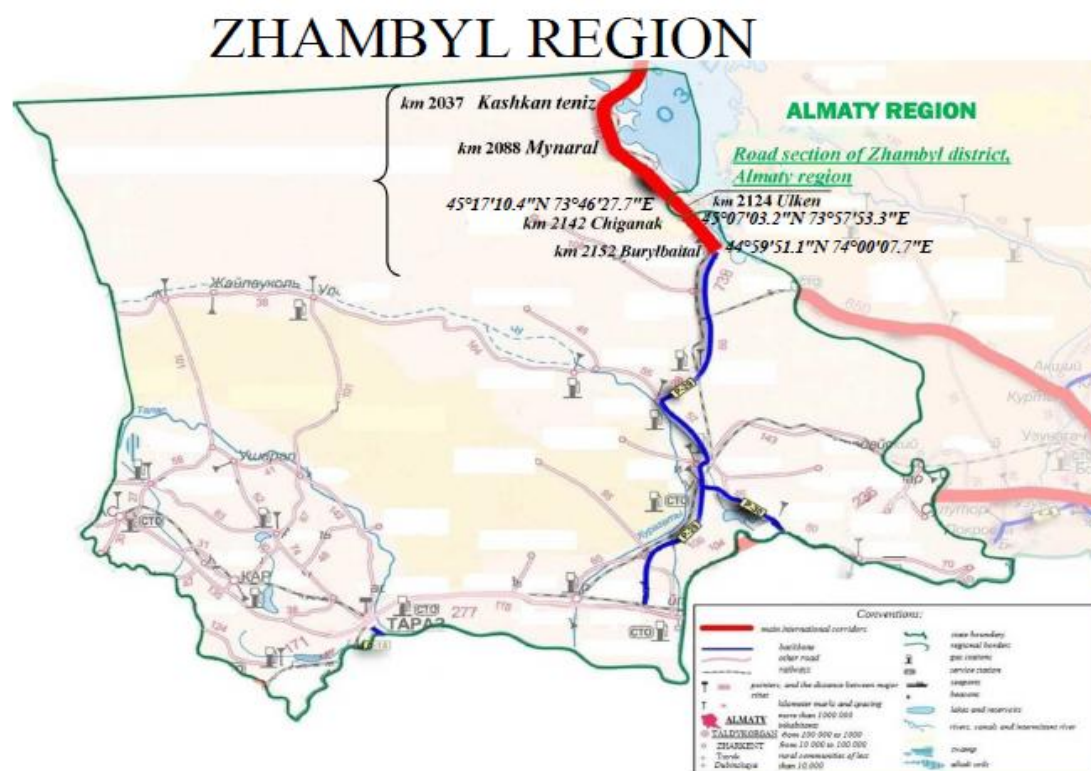


Рис. 2.3. 6 лотов с км 1855 до км 2152

2.3.2 УЧАСТОК ДОРОГИ В ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ

Протяженность участка в Жамбылской области приблизительно 147 км (от км 2005 до км 2152 а/д М3), проходит через село Кашкан Тениз (1 км от дороги), село Мынарал (7 км от дороги), село Улкен (относится к Алматинской Области и проходит в 9 км от дороги), село Шыганак (1 км от дороги), село Бурылбайтал (0,5 км от дороги) Мойынкумского района. Ниже представлен участок дороги который проходит по территории Жамбылской области.

Рис 2.3.2: Трасса дороги участка на карте Жамбылской Области вдоль существующей дороги из Астаны в Алматы.



2.4 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 5 лет зарегистрирована следующая интенсивность движения, представленная в таблице 2.4.1.

Таблица 2.4.1 Информация по движению транспорта по участку Караганда-Бурылбайтал в период с 2010-2014

Область	Км	Интенсивность движения	год
Карагандинская	1855 - 2005	4916	2010
		5023	2011
		7352	2012
		6489	2013
		9916	2014
Жамбылская	2005-2214	2019	2010
		2093	2011
		3059	2012
		3517	2013
		5315	2014

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

2.5 ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

По результатам завершенных рабочих проектов по шести участкам запланировано строительство водопропускных труб, путепроводов и мостов. Подробная информация по планируемым мостам представлена ниже.

Участок дороги км 1855 – км 1905 (Балхаш - Гульшат)

Рабочим проектом предусматриваются работы по демонтажу существующих труб и строительству новых с полной заменой всех элементов.

На ПК 317+74,59 для перехода крупного рогатого скота через автодорогу и для пропуска сельскохозяйственной техники предусмотрено устройство скотопрогона по схеме 1х9 м, габарит Г- (11.5+5.426+15.25) + 2 х 0.75м

d – 1,5н – 8 шт/279,98 п.м.;

d – 1,5к – 1 шт/36,23 п.м.;

d – 2х1,5н– 3 шт/108,81 п.м.;

d – 2х1,5к– 3 шт/49,35 п.м.;

d – 3х1,5к– 3 шт/46,34 п.м.;

на съезде на ПК 109+65,0 слева - d – 1,0 м длиной 19,27 п.м.

на съезде на ПК 319+89,0 слева - d – 1,0 м длиной 19,27 п.м.

Конструкция путепроводов. Схема путепровода – 1х9,0 м.

Габарит путепровода – (Г-11,5)+(Г-15,25)+2х0,75 м. Служебные проходы – 0,75 м. Число полос движения – 5. Длина путепровода - 9,7 м. Пересечение с автодорогой под углом 90°. Путепровод несимметричен, предназначен для пропуска 5 полос автомобильного движения (полосы по 3,75 м) с полосами безопасности по 2,0 м, а также пешеходного движения.

Участок дороги км 1905 – км 1955 (Гульшат - Тасарал)

Проектирование малых искусственных сооружений выполнено в соответствии с требованиями СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы» под расчетные нагрузки А14 и НК120 и НК180.

Определение расчетных расходов произведено согласно требованию МСП 3.04-101-2005 на 1% вероятность превышения. Отверстия труб назначены с учетом пропуска максимальных расходов талых вод.

Рабочим проектом предусматриваются работы по демонтажу существующих труб и строительству новых с полной заменой всех элементов.

В соответствии с письмом акима Тасаральского сельского округа от 26.05.2016г. № 257 на ПК175+18, ПК354+85 для перехода крупного рогатого скота предусмотрено устройство скотопрогонов - железобетонных прямоугольных труб отв. 1(4,0х2,5) м.

Рабочим проектом по главной дороге предусмотрено устройство новых железобетонных водопропускных труб в количестве 25 шт. общей длиной 785,5 п.м., в том числе:

d – 1,5 м – 20 шт/ 626,61 пм;

d – 2,0х1,5 м – 2 шт/66,11 пм;

отв. – 2(2х2) м – 1 шт/30,59 пм;

отв. – 1(4,0х2,5) м – 2 шт/62,19 пм (скотопрогон).

На съездах предусмотрены ж/б трубы d – 1,0 м в количестве 2 шт. общей длиной 48,07пм.

Все трубы по главной дороге устраиваются на фундаменте тип – III, на съездах без фундамента на щебеночной подготовке.

Укрепление откосов и русел входного и выходного оголовков производится монолитным бетоном В20 F300 W6.

Круглые железобетонные трубы запроектированы в соответствии с требованиями типового проекта 3.501.1-144 инв. 1313/5 выпуск 0-2; 0-4; прямоугольные – в соответствии с требованиями типового проекта 3-501-104. Звенья круглых и прямоугольных труб на автодороге приняты по разработке ТОО «Каздорпроект», заказ №04-08. Укрепительные работы приняты по типовому проекту 3.501.1-156 «Укрепление русел и откосов насыпи у водопропускных труб». Для пропуска сельскохозяйственной техники, местного транспорта, прогона скота на ПК41+50, ПК285+20 проектом предусмотрено устройство 2-х малых железобетонных путепроводов длиной 9 м. Местоположение путепроводов определено письмами от акимов п.Гульшат, с.Тасарал. Габарит сооружений для пропуска сельхозтехники в соответствии с требованиями СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы» п. 1.21*б и СТ РК 1684-2007 «Мостовые сооружения и водопропускные трубы на автомобильных дорогах» принят не менее 4,5 м.

Путепровод на ПК41+50 - габарит по ширине 2(Г-12,7) с шириной проезжей части 8,7 м и полосами безопасности 2 м. Путепровод на ПК285+20 - габарит по ширине 2(Г-11,5) с шириной проезжей части 7,5 м и полосами безопасности 2 м.

Проезжая часть принята по разработке «Пролетные строения автодорожных мостов из пустотных плит длиной 12 м и 18 м под нагрузку А14, НК-120, НК-180» заказ №01-08.

Участок дороги км 1955 – км 2005 (Тасарал - Сарышаган)

Рабочим проектом предусматриваются работы по демонтажу существующих труб и строительству новых с полной заменой всех элементов.

В соответствии с письмами акимата г.Приозерск № 11-26/1087 от 27.10.2015 г. и акима Тасаральского сельского округа на ПК2+44, ПК468+50 для перехода крупного рогатого скота через автодорогу предусмотрено устройство двух скотопрогонов - железобетонный прямоугольный тьюбинг отв. 1(4,0х2,5) м.

Рабочим проектом по главной дороге предусмотрено устройство новых железобетонных водопропускных труб в количестве 29 шт. Общей длиной 918,25 п.м. в том числе:

d – 1,5 м – 18 шт/576,72 пм;
d – 2,0х1,5 м – 2 шт/48,92 пм;
отв. – 1(2,0х2,0) м – 2 шт/73,4 пм;
отв. – 1(2,5х2,0) м – 1 шт/54,04 пм;
отв. – 2(2,5х2,0) м – 3 шт/99,93 пм;
отв. – 1(4,0х2,5) м – 2 шт/65,24 пм (скотопрогоны);
на съезде на ПК415+50 слева - d – 1,5 м длиной 28,01 пм.

Согласно заданию на проектирование, в районе п.Сарышаган запроектирован обход населенного пункта с западной стороны, протяженностью 6,917 км. В результате чего проектируемая автодорога дважды пересекает железнодорожные пути. Согласно «акта выбора места пересечения железнодорожного пути» от 21.01.2016 года проектом предусмотрены устройства двух автодорожных путепроводов в разных уровнях на ПК 359+34 и ПК409+86.

Путепровод на ПК359+34 расположен на пересечении с железнодорожными путями под углом 27° на участке Сарышаган–Новалы 1191 км ПК3+75 и запроектирован по схеме 1х42 м. Габарит путепровода 2х(Г-11,5)+2х0,75м.

Путепровод на ПК409+86 расположен на пересечении с железнодорожными путями под углом 53° на участке Сарышаган–Коктас 1196 км ПК1+45 и запроектирован по схеме 1х33 м. Габарит путепровода 2х(Г-11,5)+2х0,75м.

Для пропуска сельскохозяйственной техники, местного и большегрузного транспорта на ПК365+20, ПК404+20 проектом предусмотрено, согласно письма акимата п.Сарышаган №757 от 22.10.2015 года, устройство 2-х малых железобетонных путепроводов по схеме 1х15 м. Габарит сооружений для пропуска сельхозтехники в соответствии с требованиями СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы» п. 1.21*б и СТ РК 1684-2007 «Мостовые сооружения и водопропускные трубы на автомобильных дорогах» принят не менее 4,5 м.

Конструкция путепроводов. Путепроводы - габарит по ширине 2(Г-11,5) с шириной проезжей части 7,5 м и полосами безопасности 2 м. Служебные проходы на всех путепроводах – 2х0,75 м. Угол пересечения составляет 90°. Учитывая многополосное автомобильное движение, путепроводы были запроектированы отдельно под каждое направление движения на отдельных фундаментах, работающих независимо друг от друга.

Так же предусмотрен путепровод через автодорогу на ПК474+83,55 и путепровод через железнодорожный путь на ПК477+37,34.

Участок дороги км 2005 – км 2069 (Сарышаган-Мынарал)

На проектируемом участке дороги всего имеется 44 водопропускных трубы, 1 мост через суходол и 1 путепровод через ЖД полотно.

Из 44-х труб:

1. Круглых

- отверстием 1 м 19 шт;
- отверстием 1,5 м 17 шт;
- отверстием 2х1,5 м 1 шт;

2. Прямоугольных

- отверстием 2х2,0х2,0 м 1 шт;
- отверстием 2,5х2,0 м 1 шт;
- отверстием 2х2,5х2,0 м 2 шт;
- отверстием 4х2,5х2,0 м 1 шт;
- отверстием 4,0х2,5 м 2 шт.

Длина труб отверстием 1 м во всех случаях превышает 20 м и в большинстве случаев составляет 23-26 м. Техническое состояние труб оценивается как неудовлетворительное.

Участок дороги км 2069 – км 2105(Мынарал -Улкен)

Проектом были запроектированы 21 малые искусственные сооружения и 1 мост через суходол на ПК 216+33.08.

В том числе:

Малые искусственные сооружения, представленные водопропускными трубами в количестве 20 штук, из них:

На удлинение:

d=1.0 м - 4 штук

d=1.5 м – 1 штук

d=2x1.5 м – 1 штук

d=3x1.5 м – 2 штук

На разборку существующих труб:

d=1.0 – 10 штук, с заменой на новые трубы d=1.5 м

d=1.5 – 1 штука, с заменой на прям. трубы 4x2,5 м. (скотопрогон)

d=1.5 – 1 штука, с заменой на d=2x1,5 м.

Проектом предусмотрено удлинение существующей прямоугольной трубы отв.4x2,5 – 1 штук для транспортной ленты на завод «Жамбыл-Цемент». Устройство прямоугольной водопропускной трубы отв.4x2,50 заложено на перепуске ПК 127+80 рядом с п. Мынарал и служит для прогона скота.

Водопропускные трубы предполагается устраивать в местах пересечения автодорогой ложбин и логов. Существующие водопропускные трубы были установлены в 2007 году, состояние хорошее, проектом предусмотрено удлинение существующих труб.

Мост через суходол на ПК 216+33.08

В месте пересечения автомобильной дорогой искусственного сооружения возникла необходимость в уширении существующего мостового перехода до I технической категории. В этой связи принята проектная схема моста аналогичная существующему. Спроектированы фундаменты с учетом геологических и гидрологических условий. Существующее отверстие моста обеспечивает свободный пропуск максимального расхода воды, равный 38 м³/с. Уширенная часть нового моста работает на временные и постоянные нагрузки самостоятельно не зависимо от существующего, разделение автотранспорта выполняет барьерное ограждение, расположенное на разделительной полосе.

В связи с тем, что необходимо обеспечить нормативный поперечный уклон равный 2,0% на существующей проезжей части выполнена замена покрытия на новую, включая монолитную плиту усиления 150 мм и также гидроизоляцию и асфальтобетонное покрытие. Все основные технические характеристики моста сведены в таблицу.

Таблица 2.5.1 Технические характеристики моста

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Показатель
1	Категория дороги		I
2	Схема моста	м	2x18,0
3	Полная длина	м	36,810
4	Ширина полосы движения	м	3,75
5	Число полос движения	-	4
6	Габарит моста	-	2(Г11,5)+2x0,75
7	Пересекаемое препятствие	-	Временный водоток
8	Угол пересечения оси дороги с пересекаемым препятствием	-	90°
9	Поперечный уклон проезжей части	□	20
10	Продольный уклон	□	5
11	Ширина разделительной полосы	м	1,56
12	Ширина краевой полосы	м	2,0

	безопасности на мосту		
13	Ширина тротуаров	м	0,75
14	Количество тротуаров	шт.	2
15	Полная ширина моста	м	27,6
16	Расчетные временные нагрузки		A14, НК-120, НК-180.

Участок дороги км 2105 – км 2152 (Улкен-Бурылбайтал)

Всего устраивается малых искусственных сооружений 37 шт.

Все существующие малые искусственные сооружения, на основании обследования, заменяются на новые с учетом расхода воды (ведомость прилагается) или удлиняются.

Из них новые:

- железобетонных труб d-1,5м - 13 шт;
- железобетонных труб d-2х1,5^к м - 6 шт;
- железобетонных труб отв.-2х2 м - 1 шт;
- железобетонных труб отв-(2х2)2 - 2 шт;
- железобетонных труб отв4х2,5 - 1 шт;

Удлинение труб:

- железобетонных труб d-1,5м - 5 шт;
- железобетонных труб d-1,5^км - 1 шт;
- железобетонных труб d-2х1,5м - 3 шт;
- железобетонных труб d-3х1,5м - 2 шт;
- железобетонных труб d-3х1,5^км - 1 шт;
- железобетонных труб отв.-2,0х2,0 м - 1 шт;

Устройство новых и удлинение круглых водопропускных железобетонных труб d-1.0м и d-1.5м приняты по типовому проекту «Звенья круглых и прямоугольных труб под автомобильную дорогу под нагрузку А14, НК-120 и НК-180», выпуск 1 и выпуск 2, разработанного ТОО «Каздорпроект» Казахстан г. Алматы заказ №04-08.

Объемы работ по устройству искусственных сооружений указаны на чертежах и в ведомости объемов работ.

Мосты:

Мост ч/з р. Ушбалык на ПК57+71 представлен двухпролетным сооружением схема моста 2х 18,0 м. Расчетный расход по данным гидрологическим данным составляет 80м³/сек. Производится уширения моста без изменения длины. Габарит моста 2(Г-11,5)+ 0,75+1,55. Длина моста 36.81 м. Береговые и промежуточные опоры -стоечные на естественном основании. Вид пролетных строений -балочное, неразрезное. Расчетные нагрузки А-14 и НК-120, НК-180.

Мост ч/з ручей Кайракты на ПК120+22 представлен однопролетным сооружением схема моста 1х 6,0 м. Расчетный расход по данным гидрологическим данным составляет 44,2м³/сек. Габарит моста 23,66м. Расчетные нагрузки А-14 и НК-120. Длина моста 10.30м.

Реконструкция моста через р.Шыганак на ПК266+40 запроектирован по техническому заданию, увеличение ширины моста. Для этого необходимо сделать следующие мероприятия. Демонтируется проезжая часть, балки пролетного строения, парапеты и ригели. Ригель опоры полностью демонтируется, затем производится бетонирование нового ригеля с увеличением его ширины. Также производится уширение фундамента опоры путем монтажа новых блоков фундамента и стоек опоры. Далее монтируются пролетные строения длиной 18 м плитного

типа. Производится монтаж тротуарных блоков, проезжей части и барьерного и перильного ограждения. Русло реки укрепляется щебнем толщиной 200 мм. Габарит моста 23,66м. Расчетные нагрузки А-11 и НК-80. Длина моста 22.10м.

Путепровод через 2-х путную железную дорогу на ПК 294+57

Существующий путепровод пересекает 2-х путную железную дорогу "Алматы-Астана". Путепровод включает в себя плитные пролетные строения, опоры и сопряжения с насыпью. Схема путепровода 3х18,0 м. Полная длина путепровода 62 м, ширина путепровода 12.0 м предусматривает 2 полосы движения по 3.75м с двумя полосами безопасности по 1.5м, два тротуара по 0.75 м для пешеходов. На тротуарах установлено перильное, барьерное и защитное ограждение. Путепровод расположен в плане под углом 78°.

Общее техническое состояние путепровода через ж.д ПК294+57 км 2134/361+160м с учетом выявленных дефектов оценивается как II категория - работоспособная конструкция.

Реконструкция путепровода разделены на 2этапа:

- 1 этап – строительство нового путепровода,
- 2 этап – реконструкция существующего путепровода.

2.6 КАРЬЕРЫ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Природные источники инертных материалов, пригодных для дорожного строительства, доступны в достаточном количестве в районах прохождения дороги. Местоположение существующих лицензированных карьеров на каждом участке дороги определено проектировщиками.

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 Комитетом по водным ресурсам Министерства сельского хозяйства РК. 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. Когда подрядчик будет подавать заявление на разработку нового карьера, он должен приложить ОВОСС 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 ОВОСС должно быть описано воздействие на поверхностные и подземные воды.

Для существующих карьеров, определенных проектировщиками, все процедуры ОВОССС 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, будет выполнена надлежащая проверка, чтобы подтвердить, что эти карьеры являются действующими, либо эксплуатируются надлежащим образом. Подробная информация по существующим карьерам предоставлена в отчете ОВОССС, также в рабочем проекте соответствующего проекта документации рабочего проекта.

Для участка дороги Балхаш – Бурылбайтал в детальном проекте определены карьеры строительных материалов и притрассовые резервы грунта.

В процессе изысканий подробно обследовался район проектирования на предмет наличия грунтов, пригодных для использования при реконструкции дороги, также получены все необходимые разрешительные документы.

Таблица 2.6 Карьеры для получения строительных материалов для участка км 1855 – км 2155:

№	Грунтовый резерв	Месторасположение карьера	Примечание
Балхаш-Бурылбайтал км 1807-1855			
1	Карьер № 1	ПК310+00 (230 м влево)	Земли г. Балхаш
2	Карьер № 2	ПК0+00 (250 м в лево)	Резервные земли
3	Карьер № 3	ПК97+40 (230 м вправо)	Резервные земли
4	Карьер № 4	ПК174+00 (400 м влево)	Резервные земли
5	Карьер № 5	ПК250+00 (400 м вправо)	Земли г. Балхаш
Балхаш-Бурылбайтал км 1855-1905			
1	Карьер № 1	ПК289+60 (140 м в лево)	Земли п. Гульшат
2	Карьер № 2	ПК245+60 (250 м в лево)	Земли п. Гульшат
3	Карьер № 3	ПК123+60 (110 м в лево)	Замли п. Чубар-Тобек
4	Карьер № 4	ПК245+60 (450 м вправо)	Земли п. Гульшат
5	Карьер № 5	ПК63+60 (600 м в лево)	Земли п. Гульшат
Балхаш-Бурылбайтал км 1905-1955			
1	Карьер № 1	ПК220+52 (100 м вправо)	Земли п. Жыланды
2	Карьер № 2	ПК305+38 (100 м вправо)	Земли п. Киндик
Балхаш-Бурылбайтал км 1955-2005			
1	Карьер № 3	ПК407+89 (100 м вправо)	Земли п. Сақыркой
2	Карьер № 4	ПК0+00 (100 м вправо)	Земли п. Тасконыр
3	Карьер № 5	ПК102+50 (100 м вправо)	Земли п. Ескор
Балхаш-Бурылбайтал км 2005-2069			
1	Карьер № 1	ПК337+20 (400 м вправо)	Земли п. Каштенгиз
2	Карьер № 2	ПК608+20 (340 м вправо)	Земли п. Каштенгиз
3	Карьер № 3	ПК87+80 (400 м влево)	Земли п. Сарышаган
4	Карьер № 4	ПК164+20 (290 м влево)	Земли п. Сарышаган
Балхаш-Бурылбайтал км 2069-2105			

1	Карьер № 1	ПК132+00 (4000 м вправо)	Земли Мойынкумского района
2	Карьер № 2	ПК218+00 (320 м влево)	Земли Мойынкумского района
3	Карьер № 3	ПК331+00 (700 м влево)	Земли Мойынкумского района
Балхаш-Бурылбайтал км 2105-2152			
1	Карьер № 1	км 2110+00 (600 м вправо)	Земли Улькенского района
2	Карьер № 2	км 2154+500 (900 м вправо)	Земли Улькенского района
3	Карьер № 3	км 2130+900 (700 м вправо)	Земли Улькенского района
4	Карьер № 5	км 2150+200 (300 м влево)	Земли Улькенского района

В ходе исследований, проектный регион был детально проинспектирован на наличие грунта, подходящего для строительства автодорог, а также были получены необходимые разрешающие документы.

Исследуемые запасы занимают малоценные пастбища. Местоположение грунтовых резервов, особенности почвы и рекомендации по ее использованию, а также данные по расстоянию транспортировки указано в паспортах грунтовых резервов.

Представленные карьеры доступны для использования любым подрядчиком в зависимости от конкретных требований подрядчика. Окончательное решение относительно выбора карьеров будет принято Подрядчиком, и могут быть необходимы дополнительные новые карьеры. Подрядчик обычно не владеет и не заинтересован во владении карьером. Подрядчик заключает контракт с владельцем/оператором карьера, с целью приобретения определенного объема, согласно спецификации. Подрядчик будет нести ответственность за содержание любых общественных и частных подъездных путей между карьером и стройплощадкой. Что касается закрытия карьеров, то их рекультивация является ответственностью владельцев карьеров, так как Подрядчик несет ответственность только за новые карьеры, предложенные проектировщиками.

2.7 ВОЗВЕДЕНИЕ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА ДОРОГИ

При возведении земляного полотна предусмотрено рыхление существующего верхнего слоя на глубину 30 см, затем производится выравнивание, профилирование, до уплотнение и досыпка грунта до проектной отметки. В притрассовой полосе повсеместно присутствует растительный слой почвы, подлежащий снятию. Средняя мощность растительного слоя почвы составила 0,15 м.

В районе моста через суходол земляное полотно подходов на участках примыкания к крайним опорам уширяется на 1,0 м в каждую сторону опоры. Откосы насыпи устраиваются с уклоном 1:1,5 и укрепляются на всю высоту монолитными армированными плитами толщиной 15 см размером 2,5 × 2,5 м по слою щебня толщиной 15 см.

При уширении существующей насыпи высотой до 2-х м, поверхность откосов должна быть разрыхлена, при высоте существующей насыпи более 2-х м предусмотрена нарезка уступов. Особое внимание при возведении земляного полотна должно быть обращено на тщательное послойное уплотнение грунта в насыпи. Отсыпка последующего слоя допускается только после разравнивания и уплотнения катками нижележащего слоя до требуемой плотности с поливом водой.

На участках уполаживания откосов и на полосе уширения, строительства новой дороги и при исправлении съездов производится снятие почвенно-растительного слоя (ППС) толщиной 15 см и перемещение его за пределы полосы отвода.

По окончании реконструкции земляного полотна автодороги производится нанесение ППС на откосы толщиной 20см и внесение минеральных удобрений, а также посев многолетних трав механизированным способом.

3. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

3.1 УЧАСТОК ДОРОГИ В КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ

Протяженность участка дороги составляет 150 км, проходит по существующей дороге. Объект расположен в Актогайском районе Карагандинской области между г. Балхаш и п.Сарышаган.

Карагандинская область расположена в центральной части Казахстана и континента Евразии. Она почти равноудалена от Северного Ледовитого, Индийского, Атлантического и Тихого океанов. Климат резкоконтинентальный и засушливый. В области 9 районов, 11 городов, 9 из которых государственной важности и областного подчинения, 11 поселений городского типа, 422 села. Существующая трасса проходит вдоль г. Балхаш, п. Сарышаган в Актогайском районе и г. Приозерск Карагандинской области.

Область занимает наиболее возвышенную часть Казахского Мелкосопочника-Сарыарка, являющегося уникальным, гетерогенным в геоморфическом смысле, территория высоких холмов (абсолютная высота 400-1000 метров). Ландшафт располагает долинами рек, сухими руслами, пустотами, внутренними пещерами, озерными бассейнами, и т.д. Самые высокие горные массивы - Каркаралы, Кент, Кызыларай, Кешубай, Кызылтас, Улытау.

3.1.2 КЛИМАТ

Природно-климатические зоны вдоль участка дороги в Карагандинской области представлены степной, полупустынной и пустынной ландшафтными зонами умеренного пояса.

Территория Бухар-Жырауского района входит в степную ландшафтную зону. Степная зона характеризуется сухим резко континентальным климатом: лето жаркое и сухое, зима мало-снежная, но суровая с ветрами и буранами. Испаряемость за летний период превышает атмосферные осадки в 3-7 раз. Резкая континентальность определяется суровой зимой, высокими летними температурами, большими годовыми и суточными амплитудами температуры воздуха и малым количеством атмосферных осадков. Несмотря на многообразие природных зон, которые существуют в районе, зимние периоды довольно продолжительные, морозные и снежные. Средние температуры в январе составляют -14..-16 градусов. Снежный покров на всей территории района неравномерный, в большей части образуется в начальных числах ноября и может достигать 25-45 см. Неустойчивый характер погоды наблюдается в течение всего периода. Непродолжительные оттепели могут сменяться продолжительными морозными периодами. Сильные снежные метели, туманы и гололед также являются неотъемлемой частью холодного периода. Весна поздняя, средняя температура прогревает воздух до +20...+25 градусов, в ночные часы сильные заморозки, образуют крепкий наст. Возможны осадки в виде снега и мокрого снега. Сильный ветер и пасмурная погода сменяется относительно теплыми и ясными днями. Активный сход снежного покрова и обильные осадки вызывают резкий подъем воды в реках района, что зачастую может привести к подтоплению населенных пунктов. Лето, как правило, теплое, в отдельные продолжительные периоды жаркое и засушливое. Средние показания термометров в июле составляют +23..+25 градусов. Непродолжительные дожди и грозы, в большей степени носят локальный ливневый характер. Осень непродолжительная, преобладают ветряные и пасмурные дни. За год на территорию района выпадает до 275 мм осадков.

Территория Абайский район входит в полупустынную ландшафтную зону. Соответственно, климат резко континентальный, что обуславливается большой удаленностью территории от океанов. Зимы проходят на фоне малооблачных и морозных дней. Средняя температура в ян-

варе составляет -16...-18 градусов. Снежный покров уверенно формируется в середине ноября. Зимой могут наблюдаться непродолжительные оттепели, характер погоды крайне неустойчив. Весна поздняя. Погода в этот период может преподнести различные сюрпризы в виде неожиданных снегопадов, сильных ветров или ливневых дождей. Лето придерживается календарных значений, теплое и даже в отдельные периоды жаркое. Температуры в июле в среднем достигают +16...+20 градусов. Основная часть осадков приходится на июль и август месяца. Согласно прогнозу погоды в этот период наблюдается большое количество проливных кратковременных дождей и гроз. Осень приносит ветряную и в большей части пасмурную погоду. Всего за год на территорию района выпадает до 350 мм осадков. Значительная часть осадков приходится на теплый период времени.

В пустынную ландшафтную зону входят территории Шетского и Актогайского районов. Климат на всей территории Шетского и Актогайского районов резко континентальный. Большие колебания суточных температур отмечаются на всем протяжении года. Зимы кратковременные, умеренно морозные и малоснежные. Средние температуры в январе составляют -9...-11 градусов. В ночные часы температуры способны опускаться до -25...-27 градусов. Снежный покров неуверенный и в отдельные годы может не образовываться. Частые оттепели и сильный ветер сопровождает весь холодный период. Летний период продолжительный, сопровождается большим количеством солнечных и ясных дней. Средняя температура в июле +24...+26 градусов. В ночные часы воздух способен остывать до +13...+15 градусов, а в дневные часы температуры поднимаются до +40 и выше. Крайне ограниченное количество осадков приводит к образованию сильных пыльных и песчаных бурь. За год на территорию района выпадает до 200 мм осадков.

3.1.3 ГЕОМОРФОЛОГИЯ И ГЕОЛОГИЯ

Район прохождения участка дороги отличается сложным геологическим строением. Есть общие породы всех геологических эпох от Палеозоя до Четвертичных отложений. Из всего многообразия отложений доминирующую роль принадлежит комплексу образованию осадочных пород и вулканическому комплексу. Гораздо меньше разработаны плутонические и древние метаморфические образования.

Речные долины и бассейн озер в районе реконструкции дороги состоят из толстых слоев аллювиальных и аллювиально-пролювиальных четвертичных отложений. Мощность песчаных и гравийно-галечных отложений Сарысу, современная речная долина, Нура, Талды, Токрау, Моинты и другие достигают 15-20 м и более. Кроме того, в долинах рек скважин открыт древний аллювий, захороненный под 50-70-метровым слоем третичных глин. Древний аллювий представлен песчано-галечными отложениями с мощностью в несколько десятков метров.

3.1.4 ПОЧВЫ, ПЕСОК И ПОЧВООБРАЗУЮЩИЕ ПОРОДЫ

Участок Балхаш и Бурылбайтал Дорожного Коридора Центр-Юг имеет сложные условия почвообразования. Климатические, гидрологические условия, геологическое строение, растительность и прочие факторы оказывают воздействие на характеристики почвы и почвообразование.

Наиболее распространенные типы почв в этой области темно-коричневые и светло-коричневые почвы, которые занимают около 40% территории. В северной и северо-восточной части темно-коричневые почвы являются общими, а центральная часть в основном покрыта светло-коричневой почвой. В южной части нагорья и прилегающих равнинах разрабатывают-

ся коричневые и серо-коричневые почвы, а в горных долинах – горный чернозем и горно-каштановые почвы.

Подзона опустыненных степей на светло-каштановых почвах охватывает Абайский район Карагандинской области. Основные зональные типы почв в Шетском районе варьируют от относительно скудных светло-каштановых с низким содержанием органического вещества до темно-каштановых - относительно плодородных, богатых по структуре и способных задерживать влагу.

Вскрышные породы и породы продуктивной толщи повышенной радиоактивностью не обладают, редких и благородных металлов в грунте не установлено.

На основании механического состава почв области, при исследовании могут быть разделены на три группы:

- песок, плотно прилегающая тонкая гравийная почва, легкий и песчаный суглинок, характеризуется повышенной инфильтрацией. Они широко распространены в песчаных районах южных и западных регионах;
- суглинистые почвы южных и центральных районах области;
- тяжелые глинистые почвы северных районов имеют самую высокую водоудерживающую способность. Иногда они находятся в южной части области вдоль речных долин, озерных бассейнов на такырах и на других впадинах.

Растительный слой почвы присутствует вдоль дороги, который в соответствии с решением проекта будет удален за использование земли. Мощность растительного слоя 0,17 м, плодородный слой был 0,23 м, а на склонах было 0,20 м. Карта почв Казахстана представлена на рис. 3.1.4.



Рис. 3.1.4 Карта почв Казахстана

3.1.5 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Казахский мелкосопочник пересекают множество несудоходных рек. Крупные реки — Ишим, Нура, Сарысу, Силеты, Шидерты, Тоқырау. Питаются главным образом за счёт весеннего снеготаяния, отчасти грунтовыми водами. В половодье они выходят из своих берегов и заливают пойму. В летние месяцы реки мелеют, превращаясь в плесы и старицы, часто их русла пересыхают. Постоянный сток наблюдается только на Ишиме. Для обеспечения пресной водой этого региона был построен канал Иртыш-Караганда. В мелкосопочнике много соленых озер. Пресноводные озера расположены в основном в районе Кокчетавской возвышенности - Боровое, Щучье, Большое Чебачье, Имантау и другие.

Река Нура имеет около двадцати значительных притоков 1 порядка, которые по водному режиму можно разделить на постоянные и пересыхающие в межень.

Такие реки, как Акбастау, Байгожа, Кокпекты, Тузды, Шидерты, Улкен-Кундызды относятся к постоянным водотокам.

Долина реки Акбастау связана с гористыми участками и является их предгорным прогибом. Ширина долины в среднем 1-1,5 км. Также как и рек Байгожа, Акбастау начинается на северном склоне водораздела и протекает почти прямолинейно в меридиональном направлении. Средние многолетние расходы обеих рек составляет 0.18 и 0.57 куб. м/с соответственно, а модули стока с одного квадратного километра поверхности бассейна 0,40 и 0.57 л/с.

Воды рек пресные, с минерализацией до 1 г/л. с хлоридным, натриевым или гидрокарбонатно-хлоридным составом.

Реки Шерубай-Нура, Жарлы, Ащису, Откелсыз, Кокпекты, Тузды и Ошаганды пересыхают в летнее время. Во время паводков эти реки сбрасывают до 75-100% объема годового стока. Реки Тузды и Кокпекты сезонного характера, меженный сток в них практически отсутствует, в половодье средний расход воды составляет 0,3 куб. м/с. На весеннее половодье у р. Кокпекты приходится до 100 % годового стока.

Реки подпитываются подземными источниками. Соленосные третичные глины, встречающиеся здесь, ведут к увеличению минерализации вод. Малые реки, являясь основным поставщиком крупных рек, защищены в меньшей степени. По сравнению с крупными и средними реками практическому использованию их придают недостаточное значение. Однако на долю этих рек приходится весь суммарный речной сток (60,4 млрд. куб. м), формируемый на территории республики.

На своем протяжении трасса пересекает небольшие левобережные притоки реки Шерубай-Нура, текущие слева направо, верхние участки небольших рек Караганды и Карабидайик, текущие в противоположном направлении.

Гидрологический режим рек и временных водотоков района определяется условиями их питания. В соответствии с исключительным значением талых снеговых вод в питании водотоков рассматриваемой территории основной фазой их режима является резко выраженное весеннее половодье, вслед за которым наступает глубокая межень, вплоть до полного пересыхания малых водотоков, а нередко и относительно крупных рек.

Поверхностные воды

Балхаш-Алакольский и Иртышский речные бассейны на востоке и северо-востоке составляют почти 75% источников поверхностных вод в стране. Балхаш-Алакольский бассейн занимает обширную область в юго-восточном Казахстане, части Китая и небольшой части Кыргызстана. Его площадь - 413 000 км², включая 353 000 км² в Казахстане (Алматинская и часть Жамбылской и Карагандинской областей и областей Восточного Казахстана). Постоянные реки, стекающие в Озеро Балхаш – Или, Каратал, Аксу, Лепсы, Аягуз – происходят в горных областях Тянь-Шаня, Тарбагатая и Дженгис Тау. Река Или втекает в Западный Балхаш, в то время как другие реки стекают в Восточный Балхаш.

Территория бассейна озера Балхаш характеризуется большим разнообразием и сложностью геологического структур. Гидрографическая сеть района представлена рекой Бидайык со многими притоками. Абсолютный уровень поверхности в границах проектируемой территории до 673,72 - 768,70 м.

Область черпает воды из рек: Сарысу, Нура, Тургай, Улы-Жылайшык, Токрау, Калмакуртан (Белеуты) и другие закрытые бассейны озер Центрального Казахстана, южная часть области относится к бассейну озера Балхаш (Северный Балхаш). Реки, примыкающие к международным водотокам, отсутствуют на проектируемом участке.

Использование воды из поверхностных и подземных вод в рамках строительства дорог разрешается только после получения разрешения на специальное водопользование от Комитета по водным ресурсам при Министерстве сельского хозяйства РК. Техническое водоснабжение намечается за счёт воды из озера Балхаш. Питьевую воду и воду для хозяйственной потребности рекомендуется брать в населенных пунктах, через которые проходит существующая автодорога. Согласно рабочему проекту участка дороги км 1855- км 2152 вода для технических целей будет использоваться из озера, расположенного недалеко от дороги.

Для потребления воды на технические нужды устраивается площадка водозабора на берегу озера Балхаш. Площадка имеет покрытие толщиной 15 см из щебня или песчано-гравийной смеси. В месте стоянки автомашин укладывается поддон из металлических листов или другого влагонепроницаемого материала, чтобы избежать попадания горюче-смазочного материала в реку.

Точка забора воды ограждается каркасом из металлических прутьев, обтянутым стальной сеткой с мелкими ячейками, в целях защиты рыбозаградителя от более крупных предметов. В точке забора воды установлен водоизмерительный прибор. Подъезд к водозабору осуществляется полевой дорогой. Схема водозабора и подъезда к нему дана в приложении.

По окончании работ площадка подлежит рекультивации. Покрытие разбирается, материал покрытия вывозится на базу либо на строительную площадку для дальнейшего использования. Поверхность площадки планируется, прикатывается и приводится в первоначальное состояние.

Поливомоечные машины, применяемые при строительстве земляного полотна, снабжены съемным оборудованием для полива и очистки поверхности дороги. Поливомоечное оборудование включает цистерну, сетчатый фильтр, центральный клапан, водяной насос, систему трубопроводов с двумя поворотными насадками. Гидросистема состоит из гидронасоса, гидробака с фильтром, гидрораспределителя, гидроцилиндра, привода центрального клапана и гидролинии. В состав дополнительного оборудования входят всасывающие рукава.

Учет водозабора ведется техниками-учетчиками, в зависимости от емкости цистерны и количества поездок на заправку.

Базовым шасси для поливочной машины с цистерной вместимостью 6000 л служит ЗИЛ-130Б, расход воды при поливе 0,2-0,4 л/м², рабочее давление воды 0,3-0,38 Мпа, марка водяного насоса 4К-6ПМ, насос способен поднять столб воды на высоту 5 м.

Во избежание попадания в цистерну автомашины малька рыб, она снабжена рыбозаборным устройством РОП-50.

Рыбозащитное устройство состоит из рыбозаградителя с потокообразователем, отвода, крана и питающего шланга с ниппелем и штуцера.

РОП является устройством к насосной станции, поэтому технологический процесс, выполняемый при запуске насосной станции, с серийной приемной коробкой применим для РОП с одним лишь дополнением – необходимо подключить питание потокообразователя. Через трубки потокообразователя вода выбрасывается в виде струй вдоль всасывающей конусообразной перфорированной поверхности рыбозаградителя, создавая скоростной экранный поток. Скорость экранного потока больше нормальной к экрану скорости всасывания, в результате чего предотвращается прилипание водорослей и мусора к поверхности заградителя.

При этом также происходит отпугивание и отвод от рыбозаградителя молоди рыб.

Эффект рыбозащиты обеспечивается тем, что диаметр отверстий перфорированной поверхности конуса рыбозаградителя равен 4 мм, а скорость течения воды сквозь эти отверстия не более 0,25 м/с, что достаточно для защиты молоди рыбы с длиной тела 30 мм и более.

Равная по всей длине перфорированного конуса скорость входа воды в рыбозаградитель обеспечивается за счет установки отражательных конусов и перекрытия зон вторичного входа воды во всасывающую трубу рыбозаградителя. При этом перфорированные и сплошные участки трубы образуют вместе с конусами три зоны входа. Скорость движения воды в каждой зоне одинаковая.

Продольная ось РОП должна быть параллельна берегу водоема, а направление выхода струи из потокообразователя должно совпадать с направлением течения воды при заборе из реки. Рыбозащитное устройство опустить таким образом, чтобы его верхняя часть ушла под воду не менее чем на 100 мм.

Также в качестве источника технического водоснабжения рекомендуется использовать воду отстойника Балхашского горно-металлургического комбината. Забор воды согласован с «Обогащительным производственным комплексом ТОО «Корпорация Казахмыс», место забора воды определено (км 1888).

Питьевое водоснабжение намечено из водопровода п. Сарышаган и г. Балхаш привозной водой. Качество питьевой воды соответствует санитарно-эпидемиологическим требованиям к водоемным № 554 от 28 июля 2010 года.

Сточные воды, образовавшиеся в процессе жизнедеятельности рабочих, будут собираться Подрядчиком в емкости и вывозиться на соответствующие очистные сооружения в соответствии с требованиями РК.

Подземные воды

Подземные воды в пределах исследуемого участка автодороги по происхождению относятся к инфильтрационным, а по условиям залегания разделяются на воды верховодки и озерные. В результате локального выклинивания вод верховодки в низинах на ПК 117-119; ПК 208-210 и на км 2146+800 м слева, в 200 м от автодороги, на поверхности земли образовались озерцовые соровые плоскодонные блюдца, заполненные водой. Ввиду постоянного подпитывания озерцовые блюдца не пересыхают в течение всего года.

На км 2125 вскрыта скважина №2125+650 на глубине 5,8 м. Подземные воды части Балхашских разливов, которые близко подходят к насыпи земляного полотна на глубине 0,5-3,0 м от поверхности земли.

Подземные воды на большей части изучаемого участка автодороги залегают на глубине свыше 1,0 м. Наиболее высокие уровни подземных вод следует ожидать в период паводков, с марта по июнь, низкие – с ноября по февраль. Амплитуда колебания составляет 1,0-1,5 м от земли. Подземные воды питаются за счет осадков.

Исходные данные о качестве атмосферного воздуха

Ввиду того, что станции мониторинга воздуха расположены только в городах, где основными источниками выбросов являются промышленные предприятия, данные о качестве атмосферного воздуха доступны только для больших городов, расположенных вдоль маршрута предлагаемой дороги. В частности, в наличии есть данные только по городу Балхаш. Согласно последнему (март 2017 г.) информационному бюллетеню о состоянии окружающей среды в Казахстане, подготовленному РГП "Казгидромет", среднесуточная концентрация свинца и озона в воздухе в г. Балхаш превышала допустимые дневные значения.

Согласно методологии, использованной для расчета выбросов в атмосферу, исходные данные для разработки проекций эмиссий и проведения моделирования¹ эмиссий не требуются. Тем не менее необходимо, чтобы подрядчик по строительству нанял независимого лицензированного поставщика для проведения инструментального мониторинга воздуха при строительных работах.

3.1.6 ФЛОРА И ФАУНА

Методология изучения биоразнообразия вдоль трассы

В результате полевых исследований, проведенных представителями КУП АО «КаздорНИИ» и ТОО «КазЦЭП», а также полевых изысканий, было обнаружено, что участок дороги в Карагандинской области частично проходит по охраняемым природным территориям. Проблемы, связанные с возможным появлением охраняемых диких животных на участке дороги, были изучены и было заключено, что такие случаи редки.

Растительный мир - Флора

В результате инспекции растительности и животных в районе прохождения дороги и официальных данных выявлено основная особенность условий существования растительности пус-

¹ Сборник методик по расчету выбросов ВВ в атмосферу различных производств. Приказ Министерства охраны окружающей среды № 324-п от 27 октября 2006 г.

тынь, общая для всех пустынных территорий - это значительная сухость климата наряду с высокой теплообеспеченностью.

Основные сообщества пустынь представлены полукустарниками и кустарниками и отличаются малым валовым разнообразием, небольшим проективным покрытием и абсолютным господством засухоустойчивых видов ксерофитов и гиперксерофитов.

Участок трассы пролегающий через Актогайский район охватывает растительную зональность равнинных типов: комплексные полынные *Artemisia semiarida*, *Stipa sapertana*, *S.kirgisorum* чернобоялычевые *Salsola arbusculiformis*, *Artemisia semiarida*, *Stipa Sapertana*, *S. Kirghisorum* и тасбиюргуновые *Nanophyton erinaceum*. Данную зональность сменяет комплексные злаково-чернобоялычевые *Salsola arbuscula*, *Artemisia terrae-albae*, *Stipa Sapertana*, *S.richteriana* с *Ferula ferulaeoides* и тасбиюргуновые *Nanophyton erinaceum*, которые расположены западнее вдоль верхнего побережья озера Балхаш. Местами встречаются туранскополынно- и белоземельно-полынно-чернобоялычевые *Salsola arbusculiformis*, *Artemisia terrae-albae*, *A. turanica*, *Ferula ferulaeoides*, *Ephedra distachia*, *E. Intermedia*, *Nanophyton erinaceum*, *Anabasis fruncata*, *Rhammatophyllum frutex*. Ни один из этих видов не является уязвимым, редким или на грани исчезновения согласно Красной книге видов, находящиеся под угрозой исчезновения МСОП.

Фауна

Согласно схеме классификации ареалов обитания МСОП, с учетом линейности проекта территория может быть классифицирована как смешение различных ареалов обитания. Существующая дорога, которая должна быть реконструирована, окружена сухой саванной (2.1), пастбищем (14.2) и городскими территориями (14.5). Территория полосы отвода участка дороги находится под многокомпонентным антропогенным воздействием. Пути сезонных миграций и места отдыха птиц и млекопитающих во время миграции на проектируемом участке не отмечены.

Таким образом, важность ареала обитания не существенна, т.е. виды появляются в ареале нерегулярно или только в редких случаях.

В целом, на территории района обитают следующие виды животных: волк, кабан, лисица, корсак, суслик песчанник (зурман), сурок, хорь, заяц, гусь, утки.

В зоне влияния возможно обитание следующих представителей животного мира:

- класс пресмыкающихся: прыткая ящерица, круглоголовка, уж обыкновенный, гадюка, разноцветные ящурки, щитомордник;
- класс млекопитающих из отряда грызунов: полевая мышь, полевка-экономка, мышь обыкновенная, суслик, тушканчик, еж ушастый;
- класс земноводные: жаба, остромордая лягушка и др.;
- класс насекомых: фаланга, комар, муха обыкновенная, златоглазка, стрекоза;
- класс птиц: испанский воробей, жаворонок, галка, ворона серая, скворец, трясогузка, сизоворонка, золотистая щурка.

Район размещения площадки находится под влиянием многокомпонентного антропогенного воздействия.

Путей сезонных миграций и мест отдыха, пернатых и млекопитающих во время миграций на территории расположения не отмечено.

Ни один из этих видов не является уязвимым, редким или на грани исчезновения согласно Красной книге видов, находящиеся под угрозой исчезновения МСОП.

3.1.7 ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ

Участок трассы М36 проходит по пахотным землям между г. Балхаш и п. Сарышаган, однако во время предварительной инспекции участка дороги представителями ТОО «КазЦЭП» ирригационные системы не были обнаружены.

Общая площадь земли, принадлежащей государству, которая будет изъята для постоянного пользования в Карагандинской области, определена. Полный список затронутых людей описана в Проекте по отводу земли и в Плане Действий по Переселению (ПДП).

Дополнительная земля потребуется для карьеров при добычи строительных материалов, а также для временного подъезда к стройплощадкам, для строительных складов, цехов и жилья рабочих. В дополнение к ним, дополнительное изъятие земли требуется для складирования строительных материалов и для разработки карьеров, и карьеров для дорожно-строительных материалов.

Подрядчики получают доступ ко всей земле, требуемой для временного использования в том числе через переговоры с владельцем или пользователем, как указано в положениях вышеприведенного ПДП и местном законодательстве.

В соответствии с требованиями Земельного Кодекса РК необходимо гарантировать, что вся земля, используемая временно для строительства, возвращена к их исходному состоянию через программу восстановления.

3.1.8 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ

На основании применимых законов РК были проведены археологические исследования вдоль участка дороги находящейся на территории Карагандинской области. Археологические исследования проведены квалифицированным Археологом. Экспертиза проведена согласно методике проведения археологических экспертиз путем предварительной работы с архивными и библиографическими данными, анализа снимков из космоса.

В ходе проведения экспертизы фиксировались все объекты историко-культурного значения (Далее по тексту «Памятники») в пределах зоны экспертизы (200 м вправо и 200 м влево от оси трассы Автодороги).

По результатам исследования в зоне похождения автомобильной дороги на участке км 1855-2005 Объекты историко-культурного наследия (ИKN) не обнаружено.

Таблица 3.1.8 Информация по результатам археологической экспертизы

№	Участок/Лот	Протя- женность от и до, км	Протя- женность каждого участка, км	Полученное заключение археологиче- ской экспер- тизы (№ и да- та)	Результат заключения
1	«Балхаш – Гульшат»	1855-1905	50	ТОО «НИЦ «Артефакт», №	В результате работ на Территории

				AR-01/24 от 02.11.2015г.	Экспертизы памятники археологии не выявлены.
2	«Гульшат – Тасарал»	1905-1955	50	ТОО «Казархеология», №39 от 27.11.2015г.	По результатам исследования на отводимом участке, памятники археологии, имеющих историко-культурное значение не обнаружено.
3	«Тасарал – Сарышаган»	1955-2005	50	ТОО «Казархеология», №39 от 27.11.2015г.	
Итого:			150		

В соответствии с Законом об охране и использовании объектов историко-культурного наследия РК, Постановлением Правительства РК от 28 октября 2011 года №1218 «Правила определения охранных зон, зон регулирования застройки и зон охраняемого природного ландшафта объектов ИКН и режима их использования» рекомендуется:

- при проведении проектных и дорожно-строительных, ремонтных работ соблюдать охранные зоны 50 м от границы объектов ИКН;
- в случае обоснованной невозможности соблюдения охранных зон ИКН объектов, необходимо проведение на них комплексных научно-исследовательских работ (далее - НИР). Конечной целью НИР является выведение исследованных объектов историко-культурного наследия из списка предварительного учета на основании Научного отчета, согласованного уполномоченным местным исполнительным органом;
- при проведении строительных работ на территории 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 исполнительные органы.

3.1.9 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ УЧАСТКА

Карагандинская область расположена в центральной части Казахстана и континента Евразии. Она почти равноудалена от Северного Ледовитого, Индийского, Атлантического и Тихого океанов. Климат резкоконтинентальный и засушливый. Область занимает наиболее возвышенную часть Казахского Мелкосопочника - Сарыарки. Граничит с Акмолинской на севере, с Павлодарской на северо-востоке, с Восточным Казахстаном на востоке, с Алматинской на юго-западе, с Жамбылской, Южно-казахстанской и Кызылординской на юге, а также с Актюбинской Областью на западе и Костанайской на северо-западе.

В настоящее время Карагандинская область является самой крупной по территории и промышленному потенциалу. Она богата минералами и сырьем. Территория области составляет 428 тысяч км² (15,7% общей площади территории Казахстана), десятая часть населения страны живет в области. Согласно статистическим данным население Карагандинской области 1 Апреля, 2015 года составило 1 млн. 379 тысяч 747 человек.

Дорога проходит через преобладающую сельскую местность с низкой плотностью населения. Так как, большая часть маршрута проходит через открытое пространство, уровень населения,

живя непосредственно около дороги, очень низкий. Средняя плотность населения в регионе составляет 3.1 человек на один квадратный км.

Природные ресурсы

Карагандинская область - уникальная, богатая полезными ископаемыми область Казахстана. 100% запасов марганца, 36% меди, 80% вольфрама, 64% молибдена, 54% свинца, более чем 40% угля, включая 100% запасов коксующегося угля, сконцентрированы в регионе. Почва области также богата металлами редкими и редкоземельными металлами: висмут, серебро, сурьма, титан, никель, кобальт, алюминиевая окись, мышьяк, и т.д. В области есть существенные залежи железной руды и полиметаллической руды.

В области также есть значительные месторождения углеводородного сырья. Карагандинский угольный бассейн Конырат является одним из самых газоносных среди бассейнов СНГ.

Перспективны месторождения метана. Три нефтегазовых месторождения были открыты на юго-западе области – Кумкол, Южный Кумкол и Майбулак. Исследуемые запасы нефти составляют 180 млн тонн, газ – 13 миллиардов кубических метров, газовый конденсат – 35 тысяч тонн. Месторождение Кумкол разработано. Майбулакское месторождение было подготовлено к разработке. Южный Кумколь в процессе подготовки. Залежи рудосита-асбеста Кумола и Ушбулак являются единственными в СНГ. Они расположены в западной части области. Самые большие залежи волластонита Босага и Алайгыр расположены в центральной и южной частях.

Экономика области

В числе базовых отраслей экономики электроэнергетика, топливная, черная металлургия, машиностроение, химическая промышленность.

3.2 УЧАСТОК ДОРОГИ В ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ

3.2.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ

Жамбылская Область является административно-территориальной единицей, расположенной на юге Казахстана. Ее областным центром является город Тараз. Население области составляет 1 000 000; численность городского населения составляет 335 100. Область граничит с Кыргызстаном и расположена очень близко к Узбекистану (все к югу). Жамбылская область также граничит с тремя другими областями: Карагандинская область (на севере), Южная Казахская Область (на западе) и Алматинская Область (на востоке). Общая площадь составляет 144 200 квадратных километров (55 700 кв. миль). Область граничит с Озером Балхаш на северо-востоке.

147 км из 660 км участка дороги Коридора Центр-Юг: Караганда-Балхаш-Бурылбайтал полностью проходят по Мойынкумскому району Жамбылской Области. Административным центром является село Мойынкум.

Дорога проходит через село Кашкан Тениз (1км от дороги), село Мынарал (7км от дороги), село Улкен (относится к Алматинской области и расположен в 9 км от дороги), село Шыганак (1км от дороги), село Бурылбайтал (0,5 км от дороги) Мойынкумского района.

Площадь территории района - 50,4 тыс.км², район самый крупный по территории в области.

3.2.2 КЛИМАТИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Жамбылская область Казахстана находится на юге республики. Трасса пролегает через Мойынкумский район Жамбылской области. На всей территории отмечается продолжительное и жаркое лето, с большим количеством пыльных бурь. Средние температуры в июле достигают +31...+32 градусов. Температуры в полдень в тени могут достигать до +40...+44 градусов. Зимние периоды хоть и непродолжительные, но протекают при минусовых температурах. Средние показатели температур в январе составляют -2...-4 градуса, в ночные часы температуры способны опускаться до -20 градусов. Снежный покров крайне неустойчивый. Основная часть годовой нормы осадков приходится на весенний период, оставшаяся часть осадков распределяется на позднюю осень и зиму. В летний период осадков практически не бывает. Всего за год выпадает до 100 мм осадков.

3.2.3 ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, РЕЛЬЕФ

Территория Мойынкумского района простирается от огромной пустыни Бетпак-дала до удивительного Тянь-Шаня и от Чуйской долины до гор Каратау. Горная цепь Каратау находится в северо-западной части отрогов Тянь-Шаня на юге Казахстана. Она простирается в местности Талас-Алатау и постепенно снижается, переходя в Сарычуйскую равнину. Протяженность гор составляет 420 км. Горная цепь делится на Восточную часть или Малый Каратау и юго-западный Каратау. Самая высокая точка – пик Бессаз, высота 2176 м.

3.2.4 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Несмотря на сравнительно низкое число осадков Жамбылская область довольно богата водными ресурсами из-за близости гор, где количество осадков выше, и таяние снегов и ледников обеспечивают постоянный водоток. Территория области орошается многими большими реками и озерами, которые относятся к внутренне закрытому (бессточному) Балхаш-Алакульскому Бассейну. Самый значительный водоток – река Или. Или (многоводная огибающая река), самая крупная река в Жетысу длиной 1439 км (на территории Казахстана – 815 км). Образуется в северо-западной части КНР от слияния рек Текес и Кунгес, с юго-востока впадает в озеро Балхаш, с северо-запада – в водохранилище Капшагай. Основные притоки: Каш, Коргас, Шарын, Шилик, Талгар, Каскелен, Курты. Доля ледникового питания более 40%. Третья в Казахстане река по водоносности (после Ертиса и Жайыка). Долина реки Иле – одно из живописнейших мест региона Алматы с пустынным и полупустынным ландшафтом. Вдоль реки растут илейские тугаи, ива, туранга, илейский барбарис и чингил. В тесных сплетениях деревьев и кустарников водятся многочисленные фазаны, кеклики, зайцы-толай. Встречаются косули, кабаны, джейраны. В древности Или служила оживленной дорогой из Западного Китая, ныне популярна среди любителей экстремального туризма, особенно сплавами на плотках до озера Балхаш.

Поверхностные воды

Ниже показаны две реки с сухим руслом Ушбалык и Шыганак вдоль дороги. В этом районе мало дождей, и высокое испарение влаги из реки приводит к ее высыханию. Высыхание рек Ушбалык и Шыганак происходит во время летне-осеннего отлива – низкая отметка уровня воды в реке (поток воды из бассейна реки резко уменьшен, и реки, стекают, главным образом, под землю). Маловодье имеет место в третьей декаде мая – середине июня, заканчиваясь в сентябре – октябре, большая часть маловодья обычно приходится на август и сентябрь. Ясно прослеживаемые условия зависимости установления минимального уровня в реках влажных территорий: более раннее наступление маловодья. Это реки, длина которых составляет менее 10 км, уходят на глубину только весной с началом летнего маловодья (это особенно характер-

но для рек в степной зоне). Для главных водных путей озера Балхаш, которые расположены около реки прекращения летнего последнего стока, необычно, но в годы засухи они становятся катастрофически мелкими, особенно на участках ниже дамбы реки. Остановка потока в таких случаях происходит из-за интенсивной водной фильтрации через скалы на водоразделах и речных каналах. Иногда во время высыхания продолжается всю зиму до весны следующего года.



Рисунок 3.2.4 Сухое русло рек Уибалык и Шыганак

Кроме того, экосистема этих рек начала изменяться под влиянием деятельности человека приблизительно 1000 лет назад. Несмотря на технологическое вмешательство, высокая плотность населения и широко распространенное сельское хозяйство за эти 10-13 веков н. э., уровень воды рек и их общее состояние, главным образом зависят от естественных условий. Однако за последние 50 лет, стабильность рек была глубоко нарушена неэффективным использованием воды.

Около 250 км участка дороги Караганда-Балхаш и Бурылбайтал Коридора дорог Центр-Юг проходит вдоль береговой черты озера Балхаш. В связи с этим ниже приводятся данные по нынешнему состоянию озера Балхаш. Озеро Балхаш одно из самых больших озер в Азии и 13-е в списке крупнейших континентальных озер мира. Оно расположено на юго-востоке Казахстана, в Центральной Азии, и относится к бессточному (замкнутому) бассейну, разделяемому Казахстаном и Китаем, и маленькой частью в Кыргызстане. Бассейн втекает в озеро через семь рек. Самой крупной является река Или, которая приносит большую часть прибрежного притока; другие, такие как Каратал, обеспечивают как поверхностный, так и подземный сток. Река питается осадками (в большей степени свежими талыми водами) из гор Китайского Синьцзянского региона.

Озеро Балхаш в настоящее время покрывает 16,400 км² (6,300 кв. м), но, как и Аральское море, оно сжимается из-за отвода воды рек, которые кормят его. Озеро разделено проливом на две разные части. Западная часть - пресная вода, в то время как восточная половина является солончаком. Восточная часть в среднем в 1.7 раза более глубокая, чем западная часть.

Грунтовые воды

Основным водным бассейном является оз. *Балхаш*. Воды оз. Балхаш слабосоленые и могут быть использованы для технического водоснабжения.

Постоянным резервуаром поверхностных вод является оз. Балхаш. Воды оз. Балхаш имеют слабое хлоридное засоление. Других постоянных источников воды в районе проложения трассы нет.

В низинах залегание грунтовых вод вскрыто на глубине 2-3 м. Грунтовые воды имеют среднее хлоридно-сульфатное засоление.

Наиболее высокие уровни подземных вод следует ожидать в период паводков, с марта по июнь, низкие – с ноября по февраль. Амплитуда колебания составляет 1,0-1,5м.

3.2.5 ПОЧВЫ И ПОЧВООБРАЗУЮЩИЕ ПОРОДЫ

Почвенный покров очень разнообразен. Среди зональных типов почвы (темно-бурые, светло-бурые, бурые и серо-бурые) заменены последовательно с севера на юг, повсеместная внутри-зональная почва (солонец, солончак, лугово-каштановая, луговая, осоковое болото, такыр). Их образование связано с местными условиями почвообразования.

Наиболее распространенные типы почвы в этом регионе темно-бурые и светло-бурые, которые покрывают приблизительно 40% территории.

Рельеф Тургайского плато и Туранской низменности выровненный, обширные волнистые, увалисто-волнистые пространства чередуются с вытянутыми (соровыми на юге и озёрными на севере) понижениями, иногда прорезаны долинами рек. Относительные превышения в основном не превышают 50-60 м. На плоских междуречьях широко распространены суффозионно-просадочные явления. По берегам рек и озёровидных понижений наблюдаются процессы эрозии, в северной части – смыва. В южной части Тургайское плато отделено от Тургайской ложбины чинком – крутым эродированным склоном местами достигающим 100-140 м в высоту.

Согласно природно-сельскохозяйственному районированию земельного фонда Казахстана на рассматриваемом участке территория представлена следующими природными зонами и соответствующими им природно-сельскохозяйственными провинциями и округами:

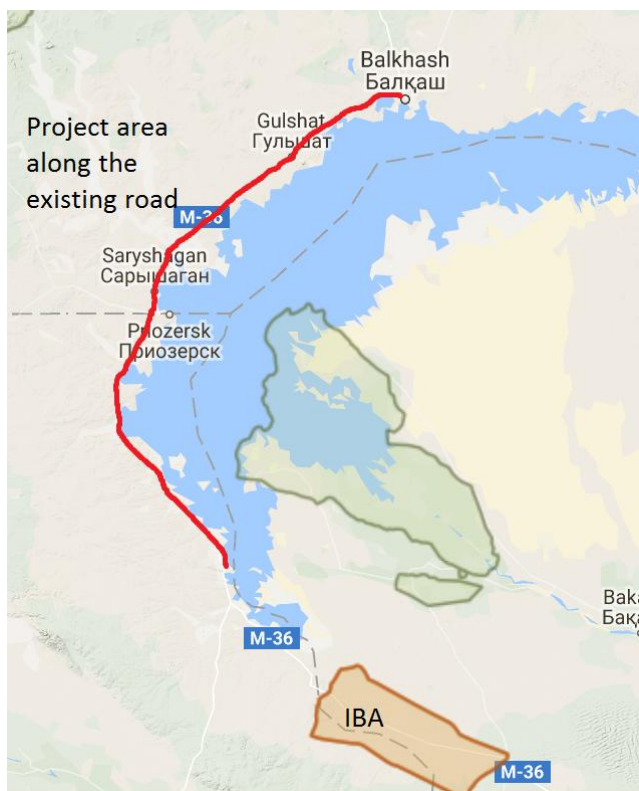
- сухостепная зона, включающая Зауральский, Северо-Тургайский и Средне-Тургайский округа Центрально-Казахстанской провинции с каштановыми почвами;
- полупустынная зона, включающая Южно-Тургайский округ Центрально-Казахстанской провинции со светло-каштановыми почвами;
- пустынная зона, включающая Приаральский округ Арало-Балхашской провинции с бурыми почвами.

3.2.6 ФЛОРА И ФАУНА

Природоохранные зоны

Небольшая часть существующей дороги, протяженностью около 27 км в Мойынкумском районе Жамбульской области, проходит вдоль границы с государственной природоохранной зоной «Жусандалы». В данную зону входят различные категории охраняемых территорий, включая полный заповедник категории Всемирного Союза Охраны Природы, который, однако, распо-

ложен далеко от территории проекта. Большая часть зоны Жусандалы - охраняемая территория с устойчивым использованием природных ресурсов (категории VI Всемирного Союза Охраны Природы), где допускается низкоуровневое непроизводственное использование природных ресурсов. Несмотря на то, что участки и объекты строительства «Балхаш Бурылбайтал» будут расположены за пределами защитной зоны, большая часть существующей дороги Алматы-Караганда проходит через Жусандалы. Bird-life International признала, что около 217 000 гектаров земли Жусандалы фактически является важной зоной для птиц и биоразнообразия (IBA),соответствующей критериям A1 (виды, находящиеся под угрозой исчезновения) и A3 (виды, ограниченные биомом).



Карта. Приблизительное местоположение IBA, относительно участка проекта. (источник данных: <http://datazone.birdlife.org/site/factsheet/20588>)

Растительный мир

Предложенный маршрут трассы расположен в пустынной степной зоне орошаемого и неpolивного 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.

Участок трассы в Жамбылском районе в большей степени представлен видами чернобоялычево-полынной типа растительности в виде полыней *Artemisia sublessingiana*, *A. terrae-albae*, кустарников *Krascheninnikowia ceratoides*, *Ephedra*, *Salsola arbusculiformis*. На почвах вдоль трассы М 36 Мойынкумского района преобладает полынно-солянковая и полынно-злаковая растительность: полынь, ковыль, камыш, курай, ветвистые и другие растения.

На берегах озера произрастает туранга и ива, из злакоцветных - тростник обыкновенный (*Phragmites australis*),рогоз южный (*Typha angustata*) и несколько видов камыша - приморский (*Schoenoplectus littoralis*), озерный (*S. lacustris*) и эндемический вид камых казахстанский (*S. kasachstanicus*).

Ниже приведен список видов растений, которых можно найти в разных частях природоохранной зоны Жусандалы. Следует отметить, что классификация видов растений не основана на Красном Списке Видов Растений, находящихся под угрозой исчезновения или под критической угрозой исчезновения, Всемирного Союза Охраны Природы, так как статус многих из них (нр.. *Atraphaxis teretifolia*), согласно Всемирному Союзу Охраны Природы не определен, в связи с недостаточностью данных. Классификация основана на Красной Книге Республики Казахстан, в котором представлены редкие виды растений и животных в Казахстане².

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 вальковатолистая – *Atraphaxis teretifolia* (M.Pop.) Kom. (Polygonaceae). Статус – редкий, эндемичный, реликтовый вид;
- Смолевка бетпак-далинская – *Silene betpakdalensis* Bajt. (Caryophyllaceae). Статус – редкий, эндемичный вид;
- Недзвежкия семиреченская – *Niedzwedzkia semiretschenskia* B.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;
- Астрagal 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;

² RoK Government Decree No. 734 (June 2, 2012) "Rules for maintaining the Red Book of the Republic of Kazakhstan.

- 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.

Животный мир

Следующие млекопитающие характерны для области прохождения плана трассы: джейран, волк, шакал, лиса, корсак, заяц. Орнитофауна включает в себя около 200 видов, в том числе 83 видов гнездящихся и более 100 мигрирующих.

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 IIб) и места появления животных, как указано на рисунке ниже.

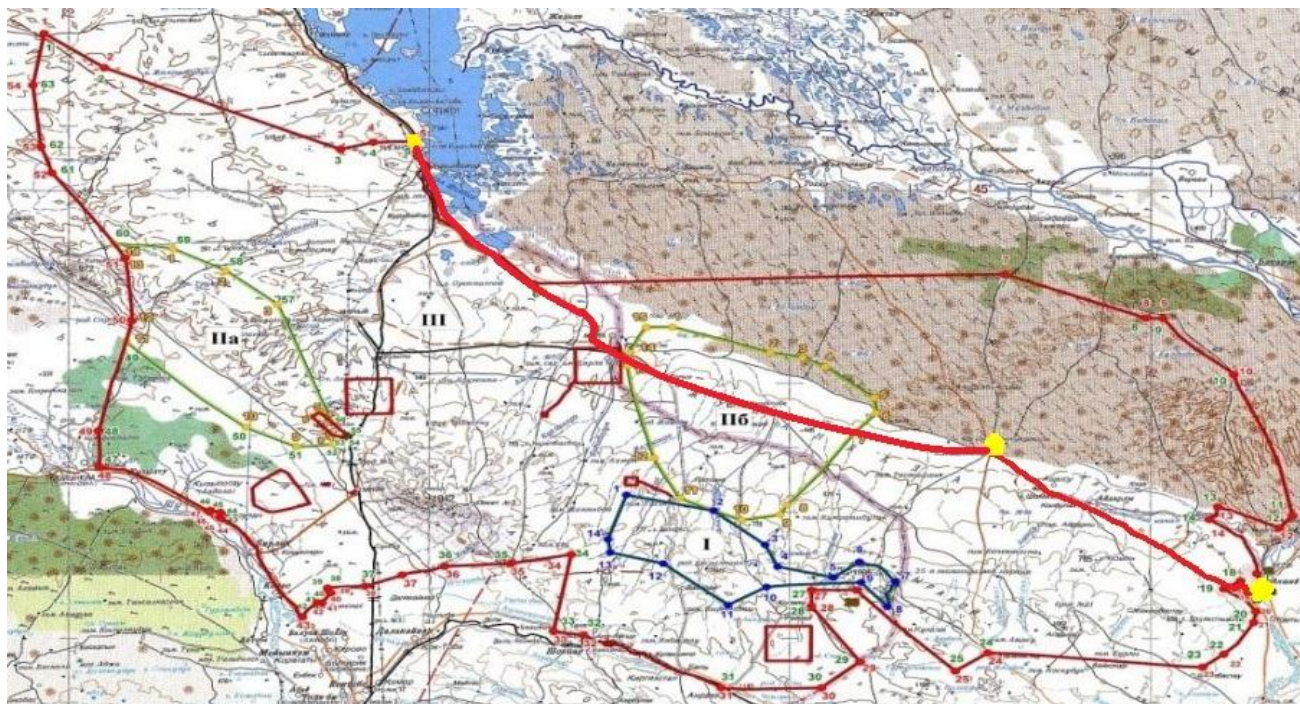


Рисунок 3.2.1: Карта-схема Жусандалинской заповедной зоны

Следующие млекопитающие появляются на этой пограничной Жусандалинской Зоне: джейран, волк, шакал, лисица, степной лис, заяц. В то же время, как показано на рисунке ниже (3.2.2 и 3.2.3) места появления животных расположены дальше к Северу и Западу, и не наблюдается регулярное или сезонная миграция животных, 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 2-3 метра над существующим уровнем земли и будет «направлять» животных к переходам и к водопропускным трубам.



Рисунок 3.2.2: Карта-схема появления волка, шакала, лисицы и степной лисы



Рисунок 3.2.3: Карта-схема появления джейрана, горных баранов, косуль

Приблизительно 200 видов птиц пимеются 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 rama* (птица Южная Бормотушка), *Sylvia nana* (птица Пустынная славка), *Oenanthe deserti* (птица Пустынная Каменка), *Cercotrichas galactotes* (птица Тугайный Соловей), *Lanius pallidirostris* (птица Пустынный Сорокопуд) (Серый Сорокопуд), *Corvus ruficollis* (ворон пустынный), *Rhodospiza obsoleta* (птица Пустынная вьюрка) and *Emberiza bruniceps* (птица Желчная Овсянка). Области появления птиц показаны в рисунке 3.2.4 и 3.2.5.



Рисунок 3.2.4: Карта-схема переговоров вихляйя, дрофы, маленькой дрофы и серого журавля



Рисунок. 3.2.5: Карта-схема встречи фазана, кеклика, чернобрюхого рябка, витютеня и саджи

Таким образом, большинство видов, которые наблюдаются в государственной природоохранной зоне Жусандалы, находятся в статусе «наименьшей степени» согласно Красному списку видов животных под угрозой исчезновения Всемирного Союза Охраны Природы. Несколько видов, а именно джейраны, дрофа Маккуин и имперский орел, уязвимы. Нет видов животных, которые считаются находящимися под угрозой исчезновения или критически находящимися под угрозой исчезновения.

3.2.7 ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ

Жамбылская область проходит через некоторые пахотные земли около сел. Но во время инспекции дороги ирригационные системы не были обнаружены.

Некоторая часть земли будет изъята для постоянного пользования для строительства дорог и подъездных путей и примыканий, включая пахотную землю с небольшим количеством коммерческих и промышленных зданий. Изъятие земли будет выполнено после одобрения ПДП о

внедрении действий переселения. На всех участках есть секции, которые будет необходимо изъять для строительных нужд. Изъятие земли для строительства и реконструкции дороги будет выполнено на стадии изыскательских работ при участии территориальных земельных инспекции Комитет по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства и управления земельными ресурсами РК и местными департаментами экологии Комитета экологического регулирования, контроля и государственной инспекции в нефтегазовом комплексе.

Полный список затронутых людей описана в Проекте по отводу земли и в Плане действий по переселению (ПДП). Ожидается, что дополнительные воздействия позволят распределять земли для парковки дорожно-строительного оборудования, объездных дорог, карьеров, строительных городков, дорожно-строительных материалов и складов. План Действия Переселения, подготовленный для участка дороги, определяет следующие воздействия: 1433 га и 924 га земли требуются соответственно для постоянного и временного приобретений. Общее количество земельных участков / ПДП составляет 23, включая земельные участки для временного и постоянного приобретения. Земли, которые должны быть приобретены, в основном принадлежат государству, за исключением 6 земельных участков, которые являются государственными землями, которые используются ПДП на длительной арендной основе. На этих землях нет сооружений, поскольку они используются для выпаса скота или пастбищных угодий для скота и домашнего скота. Основное неблагоприятное воздействие оценивается как потеря пастбищных угодий, поэтому всем пострадавшим лицам будут предоставлены альтернативные земли в том же населенном пункте. Земли, необходимые для строительства лагерей или заготовок, будут приобретены у государства и / или получены по договору аренды на временной основе Подрядчиком. В случае частной земли было решено, что Подрядчик выплачивает денежную компенсацию за аренду и материалы по рыночным ставкам за приобретенные земельные участки, как они определены в матрице прав. Все земельные участки, приобретенные во временное пользование или на арендной основе, будут восстановлены до первоначального состояния в конце аренды.

3.2.8 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ

Квалифицированным Археологом были проведены исследования вдоль участка дороги проходящий по территории Жамбылской области.

По результатам исследования в зоне происхождения автомобильной дороги на участке км 2005-2152 Объекты историко-культурного наследия не обнаружено.

Таблица 3.2.8 Информация по результатам археологической экспертизы

№	Участок/Лот	Протя- женность от и до, км	Протя- женность каждого участка, км	Полученное заключение археологиче- ской экспер- тизы (№ и да- та)	Результат заключения
4	«Сарышаган - Мынарал»	2005-2069	64	РГКП «Институт археологии им. А.Х. Маргулана», №54/20-479 от 25.12.2015г.	В результате проведенной экспертизы выявлен объект ИКН курганный могильник Кашкан-Тениз, расположение ИКН с правой стороны от оси проектируемой ав-

					тодороги в 6 км. Данный объект не будет подвержен воздействию проекта. Наличие данного важного участка, необходимо связаться с Подрядчиком.
5	«Мынарал – Улкен»	2069-2105	36	РГКП «Институт археологии им. А.Х. Маргулана», №54/20-468 от 21.12.2015г.	В результате проведенной экспертизы объекты ИКН не выявлены.
6	«Улкен – Бурылбайтал»	2105-2152	47	ТОО «НИЦ «Артефакт», № AR-01/24 от 02.11.2015г.	В результате работ на Территории Экспертизы памятники археологии не выявлены.
	Итого:		147		

В соответствии с Законом об охране и использовании объектов историко-культурного наследия РК, Постановлением Правительства РК от 28 октября 2011 года №1218 «Правила определения охранных зон, зон регулирования застройки и зон охраняемого природного ландшафта объектов ИКН и режима их использования» рекомендуется:

- при проведении проектных и дорожно-строительных, ремонтных работ соблюдать охранные зоны 50 м от границы объектов ИКН;
- в случае обоснованной невозможности соблюдения охранных зон ИКН объектов, необходимо проведение на них комплексных научно-исследовательских работ (далее - НИР). Конечной целью НИР является выведение исследованных объектов историко-культурного наследия из списка предварительного учета на основании Научного отчета, согласованного уполномоченным местным исполнительным органом;
- при проведении строительных работ на территории 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 исполнительные органы.

3.2.9 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОЙЫНКУМСКОГО РАЙОНА ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ

Мойынкумский район

Площадь территории района составляет 50.4 тысяч км² и это самый крупный район по территории области. Мойынкумский район (на каз. яз. - Мойнқұм Ауданы) административная единица в Жамбылской области. Административный центр - село Мойынқұм.

Сельское население района составляет 26 077 человек, поселок Акбакай - 1163 жителей, поселок Аксуек - 1564 жителей, поселок Мирный - 1824 , поселок Мынарал - 687, поселок Хантау-925 жителей, и поселок Шыганак-2312.

На юго-восточной границе Мойынкумского района протекает Жамбылский район Алматинской области. Протяженность границы составляет 140 километров. Начало проектной трассы имеет координаты 45°59'38.8"N 73°34'22"E (конец трассы в Актогайском районе Карагандинской области и начало трассы в Мойынкумском районе Жамбылской области).

Вдоль трассы протекает железнодорожное полотно на различном расстоянии, ближайшее расстояние равно 210 метров от проектной трассы. В точках с координатами 45°48'50.5"N 73°26'19.6"E и 45°04'35.7"N 73°58'47.8"E железнодорожное полотно пересекает проектную трассу.

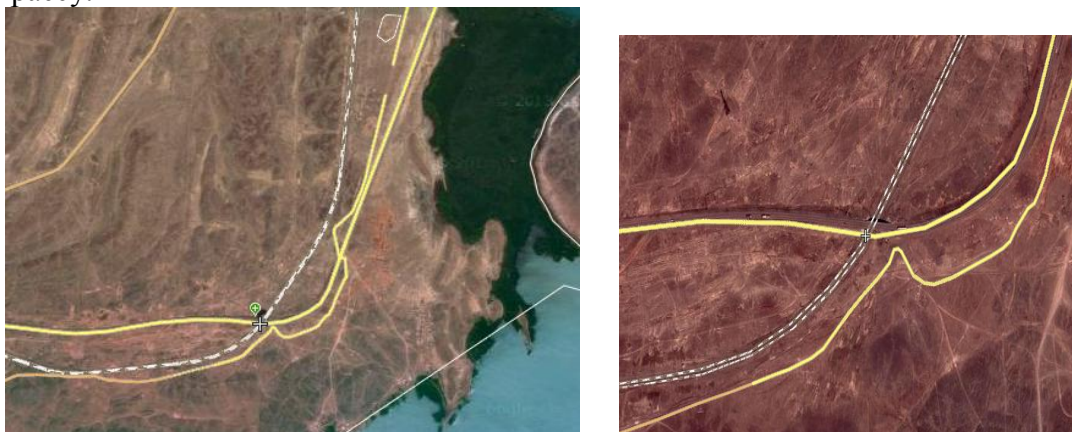


Рисунок 3.2.9.1 Места пересечения проектной трассы и железнодорожного полотна.

Вдоль трассы на расстоянии 150 метров от покрытия расположено кладбище (Координаты: 45°49'42"N 73°26'52"E).

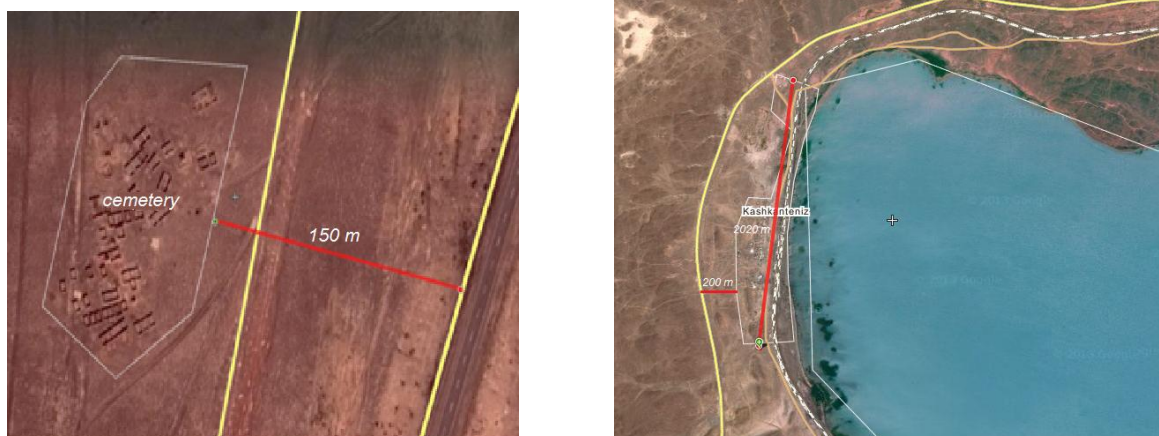


Рис 3.2.9.2 Расположение кладбища вдоль проектной трассы

В точке с угловыми координатами 45°48'46.8"N 73°24'21.7"E на расстоянии 25 метров от покрытия дорожного полотна расположен придорожный сервис. Также по всей протяженности трассы от границы районов до координатных точек окончания проектной трассы расположено порядка более 50 точек сервиса мелкой продажи рыбных продуктов, продуктов пчеловодства и животноводства.

В местности с координатами 45°47'59"N 73°23'51"E расположена станция Кашкентениз в Мойынкумском районе Жамбылской области Казахстана. Станция входит в состав Мынаралского сельского округа. Находится примерно в 174 км к северу от районного центра, аула

Мойынкум. По данным официальной переписи населения 2009 года, в населённом пункте проживало 190 человек (99 мужчин и 91 женщина).

В точке с координатами 45°30'58"N 73°31'43"E на расстоянии 2 км от покрытия трассы, расположен карьер добычи инертных строительных материалов. Данные о владельце будут уточняться в дальнейшем. Данный источник при наличии необходимой природоохранной и правовой документации, может стать потенциальным поставщиком строительных материалов при реконструкции проектной трассы.

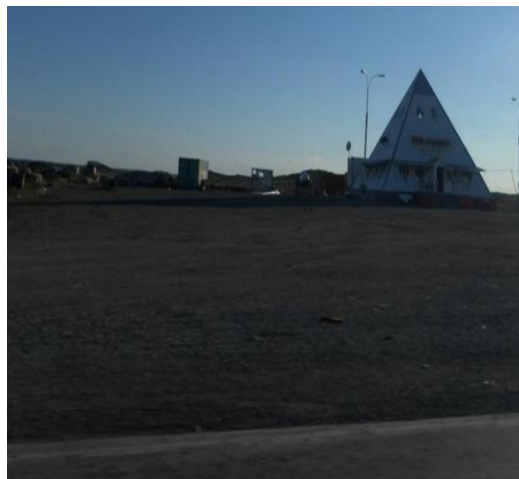


Рисунок 3.2.9.3 Мини отель «Пирамида»

Мынаральский цементный завод (ТОО «Жамбылская Цементная производственная компания») расположен вдоль проектной трассы. Мынаральский цементный завод - совместное предприятие компании «Vicat Group», являющейся старейшим лидером по производству цемента на европейском пространстве. Директор - Саргаскаев Айвар Саятович. Завод занимается производством и реализацией портландцемента марок М400 Д20 и М500Д0. Мынаральский завод использует прогрессивный «сухой» способ выработки цемента, что предполагает значительную экономию электроэнергии. Кроме того, во всем мире «сухой» способ по сравнению с «мокрым» признан экологически более безопасным.

Координаты: 45°23'17"N 73°39'23"E.

Далее вдоль трассы на угловых Координаты: 45°17'53"N 73°47'13"E, расположен залив «Ушбалык». Место пользуется большой популярностью среди местных рыбаков.

На координатах 45°17'10.4"N 73°46'27.7"E пролегает граница между Мойынкумским районом Жамбылской области и Жамбылским районом Алматинской области.

Поселок Улькен (Координаты: 45°12'18"N 73°58'53"E) Жамбылского района Алматинской области, у юго-западной части озера Балхаш, расположен в непосредственной близости к Балхашской ТЭС (Координаты: 45°12'26"N 73°56'28"E). Население поселка по данным официальной переписи 2009 года составляет порядка 4000 человек. Также на расстоянии 450 метров от автотрассы имеется пруд-охладитель (Координаты: 45°13'38"N 73°54'59"E, владения Балхашской ТЭС).

В строительство Балхашской ТЭС был включен в перечень 28-ти инвестиционных стратегических проектов. Ввод мощностей Балхашской ТЭС позволил ликвидировать дефицит электро-

энергии на юге Казахстана, ориентированном на электроэнергию преимущественно на газомазутном топливе.

Утвержденная стоимость проекта составила 530,9 млрд. тенге. На сооружении станции было задействовано до четырех тысяч человек. В настоящий момент станция предоставляет около 800 рабочих мест казахстанским энергетикам.

Балхашская ТЭС построена по новейшей технологии, с минимальным выбросом в окружающую среду. Принятые технические решения исключают попадание стоков и отходов в озеро Балхаш.

Проект реализован за счет частных инвестиций и заемных средств. Плюс 30% собственных средств акционеров АО «БТЭС».

В строительстве ТЭС приняли участие южнокорейские корпорации SAMSUNG и KEPSCO, выигравшие открытый международный конкурс по выбору стратегического инвестиционного партнера.

Также вдоль трассы имеются множество мелкотоговых точек рыбной продукции. Вдоль озера имеются туристические базы отдыха.

На координатных данных 45°12'11.2"N 73°53'26.8"E расположен придорожный сервис с подсобным хозяйством вдоль трассы.

В точке с координатами 45°07'03.2"N 73°57'53.3"E имеется граница Жамбылского района Алматинской области с Мойынкумским районом Жамбылской области. В непосредственной близости границы расположены несколько придорожных сервисов и хозяйств, а также пост дорожной полиции (Координаты: 45°7'15"N 73°57'52"E) и поселок Шыганак (Координаты: 45°6'25"N 73°58'24"E) с численностью населения около 3000 человек. Социально-экономическая ситуация поселка весьма плачевная ввиду отсутствия элементарных условий проживания (отсутствие питьевого водоснабжения, отсутствие кадров первой необходимости: врачи, учителя и т.п.).

Село Бурылбайтал



Село в Мойынкумском районе Жамбылской области относится к сельской администрации поселка Шыганак. Географические координаты 44 ° 56'22.87 "74 ° 1'3.79". Расположено вдоль трассы М36.

В 400м от сельской ж/д станции находится Байтал.



Население села составляет 315 человек (155 мужчин и 160 женщин).

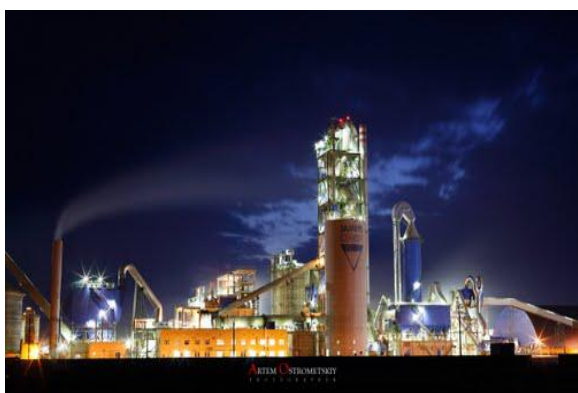
Село в Жамбылской Области, Мойынкумском районе. Включен в сельскую администрацию к Чиганаку.



Географические координаты села 45 ° 6'22.52 " 73 ° 58'26.29" Располагается вдоль трассы М36, 1 км от озера Балхаш. Ж/д станция расположена на линии Моинты-Шу. Число людей, проживающих в селе, составляет 2402 (1179 мужчин и 1223 женщин). В основном - Казахи и русские. Однако, в селе также проживают представители других национальностей-чеченцы, курды, украинцы/казахи, беларусы, уйгуры и другие.

Село разделено на районы. В селе расположены две школы, два детских сада. Основные виды деятельности местных жителей: обслуживание железной дороги, электростанций, а также рыбалка и охота, продажа соленой и копченной рыбы на железнодорожной станции и вдоль шоссе. В нескольких километрах от города - озеро Балхаш, к которому ведет неасфальтированная дорога. На пляже также расположено несколько десятков зданий и летних домов. В форме летних домов часто используются списанные железнодорожные вагоны, оборудованные заменой. Самым ближайшим городом, у которого есть дорожная связь, является Улкен. Здесь есть большая водонапорная башня в форме горы, с которой проведены сети водопроводных труб. В данный момент, село в плохом состоянии. Почти все мощеные дороги находятся в плохом состоянии. Критическая ситуация с водоснабжением, из-за которого растительность, к примеру деревья высыхают и становятся редкими. Засуха увеличивается из-за сокращения климатических изменений Балхаша и особенностей озера.

Цементный завод



Цементный завод расположен в 0.5 километрах от села Мынарал (Рыбный завод от шоссе М36. Географические координаты Мынарала (каз Мыңарал) - село $45^{\circ} 23'11.95''$ $73^{\circ} 39'19.12''$ В Мойынкумском Административном Центре сельского округа Мынарал Казахстан.

Инвесторами построено 2 больших ангара: вместимость первого ангара - 25 тонн. Для хранения известняка, второй ангар вместимостью 20 тонн для хранения угля. В будущем Цементный завод в Жамбылской Области планирует увеличить свою производительность до 1 млн. Сельское население - 659 человек (326 мужчин и 333 женщины). Географические координаты $45^{\circ} 25'26.70''$ $73^{\circ} 40'37.67''$. Село расположено в 4 км от шоссе М36. В комплексе есть рыбный завод производительностью 1.5 тонны. Тонны рыбы в год выращиваются в соответствии с государственной программой принудительного промышленно-инновационного развития Казахстана. Новая компания нанимает 200 человек, общая стоимость промышленного проекта составит приблизительно 600 миллионов тенге.

Аспекты притока рабочей силы

Строительные работы требуют, как квалифицированной, так и неквалифицированной рабочей силы. Опыт от реконструкции дорог, завершенных в глобальном масштабе через фонды Банка, показывает, что подрядчики могут сопровождать значительное количество внешней рабочей силы. Участки дорог, завершенные в рамках предыдущей поддержки Банка, показывают, что рабочие лагеря, созданные подрядчиками, хорошо управляются и не сообщают о случаях неблагоприятных социальных последствий или споров с местными общинами. Одним из важных замечаний в этом отношении является то, что большая часть внешней рабочей силы, привлеченная для предыдущих дорожных работ, относится к тем же культурным / религиозным группам, что и местные общины, и поэтому социальные отношения между внешней рабочей силой и местным сообществом были сердечными и взаимовыгодными. Специальный Механизм Удовлетворения Жалоб был создан на местном уровне и на уровне рабочих лагерей для решения вопросов, связанных с управлением трудовыми лагерями. В целом, согласно опыту предыдущих участков дорог, риски, связанные с притоком рабочей силы, были минимальными и управлялись тщательно. Данный положительный опыт будет поддерживаться в ходе реализации проекта.

Фактический объем рабочей силы и количество, необходимое для проектной деятельности, сложно оценить на данном этапе. Тем не менее, приток рабочей силы будет минимальным, поскольку проект будет нацелен на максимально возможное использование местной рабочей силы для строительных работ. Таким образом, конкретные положения, включаемые в контрактную документацию, будут (i) ограничение использования иностранных неквалифицированных и полуквалифицированных работников или неквалифицированных и полуквалифицированных работников из других мест в Казахстане, если не имеется местных неквалифицированных и полуквалифицированных работников; (ii) выплата легальной заработной платы работникам; (iii) запрет на использование жертв торговли людьми или детского труда для строительных и ремонтных работ; (iv) включение женщин в местные строительные силы, в соответствии с местным гендерным балансом в максимально возможной степени; (v) нет дифференцированной заработной платы между мужчинами и женщинами за труд равной ценности; и (vi) использование в максимально возможной степени местных источников, используемых в реабилитации.

Кроме того, для минимизации неблагоприятных последствий, будут предприняты усилия по созданию трудовых лагерей в местах за пределами крупных населенных пунктов, во избежание чрезмерных социальных помех/беспокойств местным общинам.

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 влияющие на окружающую среду считаются: строительство лагерей, строительные работы по искусственным сооружениям, эксплуатация специализированной техники, разработка гуртовых карьеров во время строительства автомобильной дороги, также вспомогательные производства (бетоносмесительный узел, асфальтобетонный завод, дробильно-сортировочный цех, и т.д.).

Основной целью реализации ППМ является снижение уровня загрязнения ОС, стабилизация показателей качества окружающей среды и улучшение качества окружающей среды. Обеспечение экологической безопасности состояния ОС 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 Природоохранных Мероприятий (ППМ).

В ответ на экологические воздействия, выявленные в ходе исследования, был разработан План Мониторинга Окружающей среды, представленный в Таблице 7.1 и 7.2. 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 соответствующий ППМ. Консультант по надзору за строительством будет использовать этот план мониторинга как основу для надзора за соблюдением Подрядчиком данных ППМ.
- Регулярный контроль за проведением мониторинга окружающей среды, и предоставление ежеквартальных отчетов: основные параметры, подлежащие мониторингу изложены в Таблицах 7.1 и 7.2. 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. Подрядчик 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 главе 7 данного ППМ, 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 «Казавтодор» - 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 содействие 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 мониторингу (НАМ) может быть нанято, 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 ППМ 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 (карьеры, строит.городки 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 Институт (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 подход поможет исключить либо минимизировать основания для жалоб. Однако некоторая неудовлетворенность все же может сохраняться по той или иной причине. Многие недовольства возникают по причине недостаточно четкого понимания политики и процедур проекта населением, и могут быть быстро решены путем надлежащего разъяснения ситуации подателям жалоб.

В случае, если податель жалобы 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 каждое пострадавшее/подверженное воздействию лицо, группа лиц или сообщество имели индивидуальный номер реестра, и что последующие 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 включена информация 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, примирение 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 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

Отчеты ОВОССС были подготовлены для ПДЦЮ и направлены для рассмотрения Всемирным Банком. Вместе с тем, для подготовки ОВОССС использованы первичные документы (рабочий проект, в том числе, согласование и заключение территориальной инспекции лесного и охотничьего хозяйства, археологической экспертизы, геологии и недропользования, экологии и СЭС, и т.д.), перепись (выявление) всех собственников земельных участков, попадающих под изъятие, обсуждения, переговоры и социально-экономические исследования проводились в 2015-2016гг.

Таблица 5

№	Наименование документа	Дата размещения (обновления) на сайте europe-china.kz
1	Рамочный Документ. ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ, ПРОЕКТ ДОРОГ ЦЕНТР-ЮГ: «Участок дороги КАРАГАНДА – БАЛХАШ – БУРЫЛБАЙТАЛ – КУРТЫ – КАПШАГАЙ	8 сентября 2015 г. – 7 июня 2016 г.
2	ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ, ПРОЕКТ ДОРОГ ЦЕНТР-ЮГ: УЧАСТОК ДОРОГИ КАРАГАНДА – БАЛХАШ – БУРЫЛБАЙТАЛ	6 мая 2016 г.

В мае - июне 2015 года сотрудники ОАО «КазДорНИИ» в ассоциации с ТОО Сапа СЗ и ТОО «КазЦЭП совместно с сотрудниками КАД МИР РК и АО «НК КазАвтоЖол» в Карагандинской и Жамбылской областях провели публичные консультации по оценке Воздействия на Окружающую Среду и Социальную Сферу на основе изысканий и анализа раздела участков коридора реконструкции дорог Центр – Юг, участок дороги «Караганда – Балхаш - Бурылбайтал», который будет финансироваться Всемирным банком. В течение нескольких недель, идущих консультаций несколько сотен информационных буклетов плюс анкеты были распространены в ходе полевых исследований.

Следующие группы людей были приглашены на общественные слушания:

- Все местное население, чьи интересы могут быть затронуты в ходе реконструкции дорог; Список участников указаны в Приложении 2 . Протокола слушаний
- НПО, работающие в области окружающей среды и социальной области;
- Представители официальных властей в области экологического проектирования и по социальным вопросам.

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

- Сарышаган – 06.06.2015
- Балхаш – 17.06.2015
- Село Гульшат – 17.06.2015
Жамбылская Область
- Станция Кашкентениз – 18.06.2015
- Село Шыганак – 18.06.2015

Детали Общественных консультаций представлены в приложениях Протокола Встреч. В течение данного мероприятия местные участники подняли ряд вопросов, касательно периода реализации Проекта, суммы компенсации, пешеходных переходов (проходы), расположений, зеленых насаждений, и других вопросов. Население, удовлетворено разъяснениями, сотрудников ОАО «КазДорНИИ» в ассоциации с ТОО «САПА СЗ» и ТОО «КазЦЭП», представленные ответы на поднятые вопросы, и с Экологической и Социальной Политикой Всемирного Банка в целом. Было несколько полезных замечаний или рекомендации со стороны участников в отношении проектирования и стадий строительства проекта. В частности, начать строительство автодороги в минимальные сроки. Приложение 2 Протокола слушаний.

Консультант отметил, что данная предварительная стадия заинтересованности по Проекту и участию (консультации по ТЗ ОВОССС и основной концепции) от лица сторонников Проекта была пассивной. Таким образом, консультации в основном выполнялись с источников и под эгидой АО «КазДорНИИ» в ассоциации с ТОО «САПА СЗ» и ТОО «КазЦЭП». Для сравнения, широкая общественность и потенциальные лица, попавшие под воздействие, приняли живой интерес в проекте. Видимо эта кампания была одной из первой инстанцией публичного раскрытия деталей проекта. Подводя итог, все слушания, проведенные в Жамбылской и Карагандинской областях, пришли к выводу, что местное население не было ранее информировано о проекте реконструкции дороги. Основные вопросы, поднятые на общественных слушаниях, были вопросы, связанные с предоставлением рабочих мест для местного населения во время реконструкции, объемы и виды компенсации за земельные участки, которые потенциально будут приобретены. На этом этапе, как представляется, мало внимания от населения касательно вопросов, связанных с экологическим и социальным воздействием дорожного обновления.

Мероприятие будет организовано:

- Местными Исполнительными Органами – Акиматы Карагандинской и Жамбылской областей, городов, районов и (поселковых) сельских округов.

Вторые общественные слушания проведены в следующих поселках/селах Карагандинской и Жамбылской областей:

Карагандинская область

- Село Сарышаган – 08.07.2015
- Село Гульшат – 08.07.2015
- г. Балхаш – 09.07.2015

Жамбылская область

- Село Шыганак - 08.07.2015
- Ст. Кашкентениз – 08.07.2015

Консультант совместно с Заказчиком – КАД принимал участие в общественных слушаниях посвященные обсуждению Оценки Экологических Воздействий и Плану по Переселению для участков международного транзитного коридора «Центр-Юг», которые возможно будут финансироваться Всемирным Банком. Основные элементы Плана по Переселению были также обсуждены. В ходе слушаний были розданы информационные брошюры по Социальной и Экологической Политик ВБ и краткая характеристика про все процедуры выкупа и подач жалоб.

Уведомление о запланированных общественных слушаний было опубликовано в прессе:

- “Северное Прибалхашье” газета, № 70 (1391) 01 июля 2015 года
- “Балқаш Өңірі” газета, № 68-69(12319) 26 июня 2015 года
- «Тоқырауын тынысы» №28 (7502) 26 июня 2015 года
- «Мойынқұм таңы» №64 (6057) 03 июля 2015 года

Дополнительно были проведены третьи общественные слушания с участием проектных организаций на стадии завершения проектных работ, где также еще раз присутствующим были разъяснены социальная и экологическая политика Всемирного банка, ОВОССС, которые были в период с 25 по 26 мая 2016 года в Карагандинской и Жамбылской областях.

Карагандинская область

- г. Балхаш – 25.05.2016
- Село Сарышаган – 25.05.2016
- г. Приозерск – 25.05.2016

Жамбылская область

- Село Мынарал – 26.05.2016
- Село Шыганак - 26.05.2016

Во время консультаций были представлены технические параметры дороги, графики предполагаемых работ, ожидаемые выгоды, ожидаемые воздействия, включая предполагаемые меры по смягчению последствий, количество подземных переходов, проектные решения по примыканиям, проектирование объездов, примыканий и подземных переходов, 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.

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.

Кроме того, все выявленные лица, попавшие под воздействия 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. На общественных консультациях указывалось, что в соответствии с законодательством получены необходимые согласования со всеми заинтересованными сторонами: отвод земель под автодорогу, пересечения и сближения коммуникаций с автодорогой с их владельцами, получено согласование на забор воды из местных источников для технических нужд и т.д.

ППМ будет опубликован на веб-сайте проекта «Западная Европа-Западный Китай» - eurorussia.kz, и соответствующих районных Акиматах. ППМ на английском языке будут изложены на сайте ВБ.

Процесс консультаций во время стадии подготовки проекта, был в основном, сосредоточен на интервью ключевых информантов, обсуждения фокус-групп, общественных собраниях. Все общественные слушания протоколировались и учитывались интересы местного населения и общественности согласно нормативам РК. Программа консультаций включает следующие лица:

- a) Глава домохозяйств, вероятно, попадающих под воздействие
- b) Члены домохозяйств

- c) Общество
- d) Соответствующий Акимат
- e) Основные заинтересованные лица проекта такие как, женщины, группа пользователей автомобильных дорог, медицинские работники, крестьянские хозяйства и т.д.
- f) Распространители буклета общественной информации

Данный буклет общественной информации (БОИ) включал 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 Акима района РК, координаторов по жалобам, и рассмотрения жалоб;
- j) Контактная информация, в том числе КАД МИР РК, контактные данные, телефон и адрес.
- k) В августе 2015 года проводились социальные исследования по всему транспортному коридору «Центр-Юг» (исследования на основе опросников, которые были одобрены специалистами Всемирного банка). Количество респондентов: 224 (индивидуальные интервью), 47 углубленных интервью и 57 человек было опрошено на фокус-группах. Опрос проводился среди населения шести районов трех областей, попадающих под влияние проекта: Алматинской, Жамбылской и Карагандинской. Углубленные интервью были проведены с представителями государственных и частных структур. Фокус-группы проведены в пяти селах среди представителей акиматов, образования, здравоохранения, частного бизнеса и крестьянских хозяйств и Плана природоохранных мероприятий:
- l) Краткое описание проекта;
- m) Основные технические показатели существующей и проектируемой автодороги;
- n) Схему проектируемой автодороги;
- o) Виды ожидаемого воздействия объекта на атмосферный воздух;
- p) Шумовое воздействие;
- q) Воздействие на поверхностные и грунтовые воды;
- r) Воздействие на почвенный покров, земельные ресурсы и недра;
- s) Воздействие на растительный и животный мир;
- t) Воздействие на социальную среду;
- u) Отходы производства;
- v) Воздействие на культурно-исторические и архитектурные памятники.

Данные буклеты общественной информации были распространены всем присутствующим, также они были доступны в случае необходимости в местных исполнительных органах.

Подробная информация касательно водозабора, карьеров и находок культурно-исторических памятников были представлены в виде заключений и согласовании с соответствующими органами надзора, и при необходимости предоставлялась всем заинтересованным лицам.

Последние 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 БАЛХАШ - БУРЫЛБАЙТАЛ

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

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
1. Качество воздуха	Загрязнение воздуха: Выбросы от строительных машин и оборудования, выбросы из цементобетонных, асфальтобетонных заводов, дробильных установок и т.д. Пыль: От строительной деятельности Карьеры и дробильные установки Перевозка материалов	Потенциально значимые, особенно во время зашувливого периода	В основном в районе строительства, существующих дорог или объездных дорог; Потенциальное воздействие на близлежащие села Локальные воздействия на участках в Карагандинской и Жамбылской областях не прогнозируется	Все транспортные средства и оборудование, используемые в строительстве, должны быть современными, регулярно обслуживаться и использоваться в соответствии с рекомендациями производителей. Все подъездные пути и объездные дороги должны поливаться. Все заводы/пылеобразующее оборудование должно быть технически исправными и располагаться на расстоянии от жилых зон	Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по снижению воздействия Инженер по надзору контролирует соответствие плану по снижению воздействий	Регулярный (ежемесячный) мониторинг, осуществляемый аттестованной лабораторией в установленных местах отбора проб и Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер и местные природоохранные органы осуществляют контроль за соблюдением на месте Параметры, подлежащие контролю: оксиды азота, неорганическая пыль диоксида кремния, оксид серы, углерод, и монооксид углерода. Метеорологические параметры во время отбора проб включают в себя температуру воз-	Подрядчики Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер	Долгосрочное воздействие ограничено

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
						духа, скорость выбросов, атмосферное давление и влажность воздуха.		
2. Шум и вибрация	Шум от строительной техники и оборудования Шум от цементобетонных и асфальтобетонных заводов, дробильных установок и т.д Шум от транспорта на подъездных путях	Потенциально значимые	Территория строительства, подъездных и объездных дорог. Потенциальное воздействие на прилегающие населенные пункты Потенциальное воздействие на села и поселения Локальное воздействие на участки в Карагандинской и Жамбылской Облостях не прогнозируется	Все транспортные средства и оборудование, используемые в строительстве, должны быть современными, регулярно обслуживаться и использоваться в соответствии с рекомендациями производителей. Все заводы/шум образующее оборудование должно быть технически исправными и располагаться на расстоянии от поселений Запретить любые виды работ в ночное время возле сел и поселений в Карагандинской и Жамбылской Облостях. Ограничить скорость движения всех строительных машин до 60 км в час	Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по снижению воздействия. Инженер по надзору контролирует соответствие плану по снижению воздействий	Регулярный (ежемесячный) мониторинг, осуществляемый аттестованной лабораторией в установленных местах отбора проб и Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер и местные власти (органы по ООС и СЭС) осуществляют контроль за соблюдением на месте	Подрядчики (через аттестованную лабораторию) Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер	Долгосрочного воздействия нет
3. Вода, водоотвод и паводки	Возможно загрязнение в местах строительства мостов стоком с поверхности на строительных участках Загрязнение подземных вод на карьерах (аварийное протекание) Загрязнение по-	Влияние от умеренного до незначительного. Места забора воды из колодцев (питьевая и техническая вода) будут согласованы с Комитетом водных ресурсов Загрязнение подземных вод мало-	Потенциальное воздействие на территории озера Балхаш, прилегающие реки (строительством мостов) Потенциально - вся трасса дороги Места размещения строительных городков	Комитет автомобильных дорог, Комитет по водным ресурсам и Акиматы районов в консультации с подрядчиками. Подрядчик должен обеспечить забор воды только из установленных источников. Хорошее управление на строительных участках Будут определены участки потенциального за-	Комитет автомобильных дорог, Комитет по водным ресурсам и Акиматы районов в консультации с подрядчиками. Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по смягчению воздействия	Регулярный (ежемесячный) мониторинг, осуществляемый аттестованной лабораторией в установленных местах отбора проб и Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер и терри-	Подрядчики (через аттестованную лабораторию) Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер Комитет по водным ресурсам	Долгосрочное воздействие возможно в случае невыполнения мер по смягчению воздействий

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
	верхностных и подземных вод сточными водами из лагерей	вероятно, так как глубокая выемка грунта не планируется Загрязнение из-за вахтовых городков может быть от умеренного до значительного		грязнения рек для предотвращения случайных разливов и поверхностных стоков, а также будут защищены отстойниками Сточные воды из лагерей будут собраны в септические резервуары и переданы на станции очистки сточной воды	Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер контролирует соблюдение плана по снижению воздействий	ториальные управления Комитета по водным ресурсам осуществляют контроль за соблюдением на месте Контролируемые параметры включают в себя: pH, плотность, сопротивляемость, твердые остатки, хлориды, нитратный азот, нитратный азот, фтор, нерасстворимое вещество.		
4. Эрозия и загрязнение почв и подпочвенных слоев	Возможна эрозия почв (ветер и вода) из-за удаления растительности и снятия плодородного слоя почвы Загрязнение почвы и подпочвенных слоев из-за строительной деятельности и аварийного протекания	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 вдоль трассы	Все рекомендованные методы по сокращению и ликвидации эрозии были включены в программу строительства Методы строительства по сокращению или ликвидации загрязнения почв и подпочвенных слоев. Все временно используемые земли должны быть восстановлены и возвращены в сельскохозяйственный оборот в соответствии с законодательством	Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по смягчению воздействия Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер контролирует соблюдение плана по снижению воздействий и проекта	Подрядчики совместно с Консультантом по надзору за строительством во время периодических визуальных проверок (дважды в неделю).	Подрядчики Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер Комитет автомобильных дорог	Эрозия возможна в случае если нет надлежащего управления и предотвращения в ходе строительства
5. Флора и фауна и природно охраняемые территории	Воздействие на растительность вдоль трассы дороги Нарушение фауны в районе строи-	Потенциальное воздействие от низкого до среднего Возможно временное воздействие на	Умеренная потеря насаждений Возможна незаконная охота	Водопропускные трубы, скотопрогоны и мосты будут служить в качестве мест перехода для диких животных Незаконная охота рядом с	Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по смягчению воздействия Консультант по над-	Регулярный мониторинг надлежащего озеленения и рациональное использование плодородного слоя	Подрядчики Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер Местное Управ-	Не ожидается никакого долгосрочного воздействия на флору

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
	тельства	птиц и животных в непосредственной близости со строительными участками, бетонными заводами, дробильными установками или карьерами		проектным участком будет запрещена.	зору за строительством (КНС), Инженер контролирует соблюдение плана по снижению воздействий и проекта	почвы Подрядчиком Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер контролирует соблюдение плана по снижению воздействий и проекта	ление Комитета лесного хозяйства и животного мира	ру и фауну
6. Социальные / Экономические / Фермеры	Потеря земли / изъятие земельных участков. Возможность трудоустройства во время строительства Неудобство для перегона скота по дороге Возможна потеря торговли вдоль дороги	Потенциальное воздействие низкое до умеренного. Появляется возможность для трудоустройства местного населения 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 Действий по Переселению (ПДП) Поощрение найма местной рабочей силы Рассмотрение с местным населением дополнительных переходов для скота по мере необходимости Компенсация за потерю дохода должны быть оплачены или другие соответствующие механизмы будут введены в действие в соответствии с законодательством Республики Казахстан и ПДП.	Подрядчики Акиматы	КАД, Акиматы/местные власти и подрядчики	Регулярный мониторинг за возможными воздействиями на фермеров инженерами по надзору за строительством Комитет Автомобильных дорог будет осуществлять мониторинг выплаты компенсаций затронутым лицам	Возможны долгосрочные последствия если не будут построены скотопрогоны
7. Исторические и археологические памятники	По результатам исследования в зоне похождения автомобильной дороги на участке км 1855-2152 Объекты историко-культурного наследия не обнаружено.	Потенциальное косвенное воздействие на могильники вдоль дороги	Потенциальное косвенное воздействие на археологические памятники, если такие объекты будут найдены	Подрядчики должны соблюдать соответствующие процедуры в случае обнаружения находок. В соответствии с государственной процедурой, работы будут незамедлительно приостановлены для изучения, записи и раскопок.	Подрядчик несет ответственность за ограждение археологических памятников, могильников если имеются. В случае обнаружения находок Подрядчик должен немедленно проинформировать Депар-	Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер, местные власти и уполномоченные представители Департамента по делам культуры и искусства Министерства Культуры и Спор-	Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер, уполномоченные представители Департамента по делам культуры и искусства Министерства Культуры и	При условии, что все законы будут соблюдаться и памятники ограждены, а также мемориальные доски

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
					тамент по делам культуры и искусства Министерства Культуры и Спорта о каких-либо найденных артефактах или останках, и остановить все строительные работы, и уведомить власти о культурном наследии. Защита других памятников является ответственностью органов охраны культурного и археологического наследия (Министерство Культуры и Спорта)	та будут проверять соответствие с данным планом и процедурами в случае обнаружения находок	Спорта	перенесены, долгосрочное воздействие 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. Правильная установка знаков и разметка Информирование местного населения. Ответственные действия подрядчика. Организация дополнительных пешеходных переходов, если необходимо Соблюдение правил техники безопасности во время строительства для минимизации потенциального воздействия на местные сообщества: Автостроительная	Комитет дорожной полиции МВД РК Подрядчик	Регулярный мониторинг и отчетность по авариям и жалобам	Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер Комитет дорожной полиции МВД РК	Долгосрочных воздействий нет

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
				техника должна придерживаться согласованных подъездных путей и соблюдать скоростные ограничения Создание информационных табло по угрозам общественной безопасности и информация о контактных лицах при чрезвычайных ситуациях Предотвращение воздействия опасных материалов и отходов, находящихся на объекте, на население Учет сельскохозяйственных животных, временно пересекающих территорию объекта и дорогу и нарушающих движение Эти меры должны быть частью Планов строительства по управлению состоянием окружающей среды – которые должны включать планы по управлению дорожным движением				
9. Управление отходами	Образование строительных и бытовых отходов, подлежащих захоронению.	Потенциальное воздействие от малого до среднего	Потенциальное воздействие рядом с вахтовыми городками	Строительный мусор будет использован (если технически возможно) для устройства земле полотна Бытовые отходы должны регулярно вывозиться с участка на установленные	Подрядчик во взаимодействии с местными органами	Консультантам по надзору за проектом проводить регулярный ежемесячный мониторинг участков и деятельности по	Консультант по надзору за проектом и местные власти	При условии, что все отходы будут вывозиться на санкционированные

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
				участки. Опасные отходы должны надлежащим образом управляться и отбрасываться лицензированными компаниями на конкретных полигонах, назначенных регионами / муниципалитетами.		сбору и удалению отходов		свалки, долгосрочных воздействий не ожидается
10. Карьеры и подъездные дороги	Карьеры: Местные нарушения в окружающей среде, особенно пыль и шум от техники и транспортных средств. Неудобства для сельскохозяйственной деятельности Подъездные дороги: Неудобства для сельскохозяйственной деятельности	Возможно потенциальное воздействие. Существующие карьеры уже определены, однако потребуются дополнительные карьеры. 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 Только одобренные карьеры могут быть использованы, вместе с планом производства работ по закрытию и рекультивации	Подрядчики, Территориальные управления Комитет по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства и управления земельными ресурсами РК	Регулярные ежемесячный и специальный мониторинг любых воздействий, случаев и жалоб	Консультант по надзору за проектом 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; Потенциальное воздействие на работников подрядной организации и близлежащие деревни	Соответствие требованиям здоровья и безопасности в соответствии с законодательством РК. Разработать интегрированную программу мероприятий по охране здоровья и технике безопасности, которая будет соответствовать национальному законодательству, системам мониторинга и	Подрядчик	Регулярный (ежедневный) мониторинг личной безопасности рабочих	Подрядчики Консультант по надзору за Строительством (КНС)/Инженер	Недолгосрочное воздействие

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
				управления, охватывающим любые работы по Проекту. Система должна включать: Анализ и контроль специализированных рисков Требования к СИЗ и механизмы принуждения Назначение и внедрение мест для курящих Обучение всего персонала технике безопасности на их языке Обзор планов подрядчиков по охране труда и технике безопасности, ориентированных на те же стандарты, что и планы проектной компании Контроль за развитием/реализацией охраны труда и техники безопасности подрядчика, включая обязательную отчетность перед КНС. Учет, включая общие часы работы, потерянные часы работы из-за происшествий/несчастных случаев, описание случаев потери времени, госпитализаций, смертельных случаев Инструктажи по обмену информацией по рискам, предотвращению несчастных случаев и т.д.				

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
				Требования по Охране Труда должна применяться ко всем сторонам, участвующим в строительстве и эксплуатации Проекта.				
12. Вахтовые городки Подрядчика	Увеличение проблем со здоровьем общественности и работников, особенно болезни, передающиеся половым путем, такие как ВИЧ/СПИД и ЗППП	Среднее	Как правило, на главном участке строительства, существующие дороги и обходные дороги; Потенциальное воздействие на близлежащие деревни	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. Обеспечение бесплатного распространения и предоставления презервативов рабочим-строителям Подрядчиком во избежание распространения ЗППП и ВИЧ/СПИД Разместить образовательные плакаты и флаеры про ВИЧ/СПИД, используя местные языки в местах скопления, автобусных вокзалах, школах и обочинах, чтобы минимизировать распространение ВИЧ/СПИД. Санитария и необходимые требования обучения рабочих-строителей в соответствии с Казахстанскими законами Контроль и Оценка Про-	Подрядчики	Регулярный (ежедневный) мониторинг личной безопасности рабочих	Подрядчики Консультант по надзору за Строительством (КНС)/Инженер и органы местной власти Специалисты по программам ВИЧ/СПИД	Недолгосрочное воздействие

Категория	ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	МОНИТОРИНГ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	ДОЛГОСРОЧНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
				граммы ВИЧ/СПИД: Надлежащее хранение и обработка опасных веществ и условие защитной одежды для рабочих. 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 парамедицинские дежурные. Простые материалы первой помощи, пригодные для работы с незначительными травмами должны быть доступны в любое время, на всех строительных площадках; и т.п.				
13. Закрытие карьеров	Воздействие на почву, землю и природные ресурсы	Среднее воздействие	На местах карьеров и окружающей местности	Там, где это применимо, карьеры, используемые для исходных строительных материалов, должны проходить процесс закрытия, включая обратную засыпку и восстановление растительного покрова после строительства	Подрядчик или Собственник карьера	Мониторинг закрытия в соответствии с планом восстановления растительного покрова/рекультивации	Инженер по надзору и Комитет автомобильных дорог должны обеспечить надлежащее закрытие карьеров после строительства	

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 Выбросы от деятельности по ремонту и содержанию дорог	Незначительны при условии, что транспортные средства в хорошем состоянии	Потенциальное воздействие на прилегающие участки в Карагандинской и Жамбылской Облестях; Другие локальные последствия не ожидаются	Все транспортные средства должны соответствовать стандартам выбросов Вся техника для ремонта и содержания дороги соответствует стандартам выбросов Регулярный мониторинг вблизи жилых зон для определения необходимости дополнительных мер по смягчению	Комитет автомобильных дорог, Комитет экологического регулирования и контроля Карагандинской, Жамбылской и Алматинской Областей	Мониторинг качества воздуха (N ₂ , NO _x , CO ₂ , CO, C, углеводороды) возле жилых районов и других районов, по необходимости. Частота мониторинга будет определяться на основании данных мониторинга по интенсивности движения.	Подрядчики в течение гарантийного срока
2. Шум	Выбросы от транспорта на трассе Выбросы от деятельности по ремонту и содержанию дорог	Незначительны при условии, что транспортные средства в хорошем состоянии	Потенциальное воздействие на прилегающие участки возле поселков Карагандинской и Жамбылской Облестей Другие локальные последствия не ожидаются	Все транспортные средства должны соответствовать стандартам шума Старые и неисправные транспортные средства не должны быть на трассе Соблюдение минимального и максимального ограничения скорости Вся техника для ремонта и содержания дороги соответствует стандартам шума	Комитет автомобильных дорог, Департамент Экологии Комитета экологического регулирования и контроля, и СЭС Карагандинской и Жамбылской Областей	Мониторинг вблизи жилых зон и в других местах по мере необходимости Частота мониторинга будет определяться на основании данных мониторинга по интенсивности движения.	Подрядчики в течение гарантийного срока
3. Вода, водоотвод и паводки	Устойчивость источников воды для эксплуатации	Потенциально локализованное воздействие	Никаких конкретных локальных воздействий	Поддерживать систему водоотвода в исправном	Комитет по водным ресурсам РГП «Казхавтодор»	Мониторинг подземных вод и дренажа в пределах	Комитет по водным ресурсам

	Паводки, загрязнение поверхностных и подземных вод из-за деятельности на дороге и местах отдыха/сервиса	Загрязнение не будет значительным, если дорога будет в эффективном управлении.		состоянии Хорошее управление и содержание трассы обеспечит нормальное течение водотоков.	Местные исполнительные органы	отвода трассы. Частота мониторинга будет определяться на основании данных мониторинга по интенсивности движения.	
4. Флора и фауна и охраняемые территории	Долгосрочное воздействие на животных, особенно на маршруты миграции и передвижения Нарушение флоры и фауны от использования солей и химикатов для таяния снега и льда Возможно увеличение незаконной охоты из-за большей доступности	Низкое воздействие	Никаких конкретных локальных воздействий.	Скотопрогоны будут служить для перехода диких животных (будут включены в проект) Изучить необходимость дополнительных проходов через трубы и под мостами для крупных млекопитающих. Контролировать и запрещать незаконную охоту	Областная территориальная инспекция Департамента Лесного Хозяйства и животного мира	Комитет Автомобильных Дорог, Комитет Лесного хозяйства и животного мира, а также областная администрация	Областная территориальная инспекция Департамента Лесного Хозяйства и животного мира РГП «Казхавтодор» совместно с районной администрацией отслеживает потребность в дополнительных пунктах пересечения трассы для млекопитающих и др.
5. Социальные / Экономические / Фермеры	Увеличение экономической активности из-за улучшенной дороги. Возможности для постоянной работы в содержании дорог Возможности для бизнеса и занятости в зонах придорожного сервиса Некоторое нарушение деятельности фермеров, которые попали под изъятие земель для строительства автомобильной дороги.	Значительные экономические и социальные выгоды 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. Поселки вдоль существующей дороги	Провести информативные мероприятия для местного населения, о том, как получить выгоду от улучшенной трассы Рассматривать дополнительные скотопрогоны и проезды для сельскохозяйственной техники при необходимости и по требованию (см меры смягчения)	Местные исполнительные органы и РГП «Казхавтодор» при необходимости рассматривать дополнительные пункты перехода (мосты) в сотрудничестве с местным населением, если необходимо Акимат/местные исполнительные органы	Мониторинг неблагоприятных воздействий на местное население и фермеров Будет поддерживаться связь с затронутыми лицами для проверки выплаты компенсации или других форм компенсации.	Администрация районов и Жамбылской и Карагандинской области
6. Безопасность дорожного движения / Эстетика	Увеличение несчастных случаев Опасность для пешеходов	Низкий / средний уровень воздействия	Обычные переходы, пересекающие трассу дороги	Специальные меры в проекте снизят риск аварий:	Будет включен в проект.	Мониторинг и регистрация всех дорожно-транспортных происшествий	РГП «Казхавтодор»

	шеходов, недостаточно пешеходных переходов			разделительная полоса, хорошая видимость, ограниченный доступ и выезды, предупреждающие знаки и т.д. Будет несколько поселений недалеко от дороги, и небольшое количество пешеходов возле дороги или пересечения дорог.		происшествий	
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 «Казахавтодор» и Комитет экологического регулирования и контроля	Регулярный ежемессный мониторинг участков и сбора и удаления отходов.	РГП «Казахавтодор»

ПРОТОКОЛ

Проведения общественных слушаний

г. Балхаш

Дата проведения: 25 мая 2016 года, 10:00 часов.

Место проведения: Здание актового зала аппарата акима г. Балхаш Карагандинской области

Общественные слушания организованы Акиматом г. Балхаш Карагандинской области, АО «НК Казавтожол»

Информация о проведении общественных слушаний доведена до сведения общественности посредством: Через объявление

Участвовали: Жители г. Балхаш, представители местных исполнительных органов, представители АО «НК Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «Каздорпроект» (Список прилагается)

Повестка дня:

«Ознакомление общественности о проекте «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана – Караганда – Балхаш – Алматы», ознакомление местных жителей с разрабатываемым техническим проектом реконструкции автомобильной дороги и проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды»

1. Избрание председателя общественных слушаний;
2. Избрание секретаря общественных слушаний;
3. Вынесение итогов общественного решения по предмету слушания;
4. Регламент выступления 3 минуты.

Посредством большинства голосов:

1. Председателем общественных слушаний избран заместитель акима г. Балхаш Карагандинской области Мажитов Н.А.
2. Секретарем общественных слушаний избран руководитель ГУ «Балхашский городской отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» Самиев А.

Выступили:

3. Представитель местных исполнительных органов, заместитель акима г. Балхаш Карагандинской области Мажитов Н.А. поприветствовав всех присутствующих, представил жителям г. Балхаш представителей АО «НК Казавтожол» и ТОО «ПИИ Каздорпроект».
4. Цель проведения общественных слушаний – обсуждение проекта «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», ознакомление местных жителей Оценкой Воздействия на Окружающую Среду и Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды.

1. Представитель АО «НК Казавтожол» Муратбеков А.

Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарил их за участие в слушаниях. Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что строительство дороги является основным компонентом новой экономической политики страны «Нурлы жол». Поблагодарил их за участие в слушаниях. Далее, пояснил краткое изложение Технического задания разработки проекта реконструкции автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную среду. Реконструкция и новое строительство будут преобразовывать существующую дорогу. Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что важным элементом оценки влияния хозяйственной деятельности на окружающую среду являются показатели экологической обстановки и социальной сферы.

В целях соблюдения экологического законодательства Республики Казахстан и снижения негативного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и здоровье населения предусматриваются план экологического и социального управления, смягчающие меры по управлению и смягчению последствий.

2. Главный инженер проекта ТОО «ПИИ Каздорпроект» Хан В.

Представил на слайдах присутствующим основные технические детали проекта улучшения проекта дороги Центр-Юг участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», который на данном этапе находится на стадии завершения проектирования.

1. Руководитель к/х «Байдаулет».

Вопрос: Расстояние между скотопрогонами?

Ответ: Согласно нормативов РК расстояние между скотопрогонами 20-25 км.

2. Житель г. Балхаш, Бекмаганбетов К.

Вопрос: Размеры проезда сельскохозяйственной техники

Ответ: Согласно нормативов размеры проезда сельскохозяйственной техники составляют высотой 4,7м и шириной 6,5м.

Выводы по итогам общественных слушаний:

По результатам рассмотрения и обсуждения разработки технического проекта и проекта ОВОСС в связи с отсутствием возражений и единогласием, что намечаемая деятельность не окажет существенного негативного влияния на окружающую среду и здоровью населения, были проведены следующие итоги:

Разрабатываемый проект реконструкции автомобильной дороги «Центр-Юг» участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы» и проект ОВОСС донесен для ознакомления и одобрения общественности и населения г. Балхаш Карагандинской области.

Председатель общественных слушаний:

Заместитель акима г. Балхаш

Карагандинской области Мажитов Н.А.



Секретарь общественных слушаний:

Руководитель ГУ «Балхашский городской отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» Самиев А.

ПРОТОКОЛ

Проведения общественных слушаний

село Мынарал Мойынкумского района

Дата проведения: 26 мая 2016 года, 10:00 часов.

Место проведения: Здание аппарата акима Мынаральского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области

Общественные слушания организованы Акиматом Мынаральского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области, АО «НК Казавтожол»

Информация о проведении общественных слушаний доведена до сведения общественности посредством: Через объявление

Участвовали: Жители Мойынкумского района, представители местных исполнительных органов, представители АО «НК Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «Жана жол», ТОО «Семдорпроект» и ТОО «СК Инжиниринг» (Список прилагается)

Повестка дня:

«Ознакомление общественности о проекте «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана – Караганда – Балхаш – Алматы», ознакомление местных жителей с разрабатываемым техническим проектом реконструкции автомобильной дороги и проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды»

1. Избрание председателя общественных слушаний;
2. Избрание секретаря общественных слушаний;
3. Вынесение итогов общественного решения по предмету слушания;
4. Регламент выступления 3 минуты.

Посредством большинства голосов:

Председателем общественных слушаний избран аким Мынаральский сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области Камиева З.Т.

Секретарем общественных слушаний избран главный специалист аппарата акима Мынаральского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области Сейлханова Г.А.

Выступили:

1. Аким Мынаральского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области Камиева З.Т. поприветствовав всех присутствующих, представил жителям села представителей АО «НК Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «Жана жол», ТОО «Семдорпроект» и ТОО «СК Инжиниринг».
2. Цель проведения общественных слушаний – обсуждение проекта «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», ознакомление местных жителей Оценкой Воздействия на Окружающую Среду и Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды.

1. Заместитель директора Жамбылского областного филиала АО «НК Казавтожол» Туганова А.

Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарил их за участие в слушаниях. Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что строительство дороги является основным компонентом новой экономической политики страны «Нурлы жол». Далее, пояснил краткое изложение Технического задания разработки проекта реконструкции автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную среду. Реконструкция и новое строительство будут преобразовывать существующую дорогу.

2. Представители ТОО «Жана Жол» и ТОО «Семдорпроект»

Представил на слайдах присутствующим основные технические детали проекта улучшения проекта дороги Центр-Юг участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», который на данном этапе находится на стадии завершения проектирования.

3. Представители ТОО «СК Инжиниринг»

На слайдах представил присутствующим основные технические детали проекта улучшения проекта дороги Центр-Юг участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», который на данном этапе находится на стадии завершения проектирования.

4. Представитель КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», Зейнуллина А.

Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарив их за участие в слушаниях.

Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что важным элементом оценки влияния хозяйственной деятельности на окружающую среду являются показатели экологической обстановки и социальной сферы.

В целях соблюдения экологического законодательства Республики Казахстан и снижения негативного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и здоровье населения предусматриваются план экологического и социального управления, смягчающие меры по управлению и смягчению последствий.

1. Житель села Мынарал.

Вопрос: Можете указать какие земельные участки попадают в зону воздействия постоянного отвода?

Ответ: В данное время ведется разработка проекта и после утверждения проекта соответствующими органами и выделения финансирования согласно Земельного Кодекса РК и Закона РК «О государственном имуществе» выйдет постановление соответствующего акимата с установленным списком. Далее акимат проведет соответствующие мероприятия согласно действующего законодательства. Кроме того, в соответствии с действующим законодательством РК изъятием занимаются местные исполнительные органы.

2. Представитель УАП ДВД Жамбылской области

Предложение: Взамен нерегулируемых пешеходных переходов предусмотреть во всех проектах надземные или подземные пешеходные переходы

Ответ: Ваше предложение будет рассмотрено в соответствии с действующими нормативами.

3. Житель села Мынарал

Предложение: При проектировании предусмотреть площадки отдыха в зоне расположения действующего придорожного сервиса.

Ответ: Ваше предложение принято и будет рассмотрено в соответствии с нормативами.

4. Житель села Мынарал

Вопрос: Какое будет покрытие будущей автодороги?

Ответ: Проектом предусмотрено асфальтобетонное покрытие автодороги.

5. Житель села Мынарал

Вопрос: Какое будет покрытие будущей автодороги?

Ответ: Проектом предусмотрено асфальтобетонное покрытие автодороги.

Выводы по итогам общественных слушаний:

По результатам рассмотрения и обсуждения технического проекта и проекта ОВОСС в связи с отсутствием возражений и единогласием, что намечаемая деятельность не окажет существенного негативного влияния на окружающую среду и здоровью населения, были проведены следующие итоги:

Разработанный проект реконструкции «Центр-Юг» участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы» донесен для ознакомления и одобрения общественности и населения Мойынкумского района Жамбылской области

Председатель общественных слушаний:

Акима Мынаральского сельского округа Мойынкумского района
Жамбылской области Камиева З.Т.

Секретарь общественных слушаний:

Главный специалист аппарата акима Мынаральского сельского округа
Мойынкумского района Жамбылской области Сейлханова Г.А.



З.Т. Камиева

Сейлханова Г.А.

ПРОТОКОЛ

Проведения общественных слушаний

г. Приозерск

Дата проведения: 25 мая 2016 года, 17:00 часов.

Место проведения: Здание актового зала аппарата акима г. Приозерск Карагандинской области

Общественные слушания организованы Акиматом г. Приозерск Карагандинской области, АО «НК Казавтожол»

Информация о проведении общественных слушаний доведена до сведения общественности посредством: Через объявление

Участвовали: Жители г. Приозерск, представители местных исполнительных органов, представители АО «НК Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сала-СЗ», ТОО «ПИИ Кустанайдорпроект» (Список прилагается)

Повестка дня:

«Ознакомление общественности о проекте «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана – Караганда – Балхаш – Алматы», ознакомление местных жителей с разрабатываемым техническим проектом реконструкции автомобильной дороги и проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды»

1. Избрание председателя общественных слушаний;
2. Избрание секретаря общественных слушаний;
3. Вынесение итогов общественного решения по предмету слушания;
4. Регламент выступления 3 минуты.

Посредством большинства голосов:

Председателем общественных слушаний избран заместитель руководителя ГУ «Приозерский городской отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» Омаров Н.Ш.

Секретарем общественных слушаний избран главный специалист ГУ «Приозерский городской отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» Жаманбаев Е.Б.

Выступили:

1. Представитель местных исполнительных органов, заместитель руководителя ГУ «Приозерский городской отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» Омаров Н.Ш. поприветствовав всех присутствующих, представил жителям г. Приозерск представителей АО «НК Казавтожол» и ТОО «ПИИ Кустанайдорпроект».
2. Цель проведения общественных слушаний – обсуждение проекта «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», ознакомление местных жителей Оценкой Воздействия на Окружающую Среду и Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды.

1. Представитель АО «НК Казавтожол» Муратбеков А.

Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарил их за участие в слушаниях. Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что строительство дороги является основным компонентом новой экономической политики страны «Нурлы жол». Поблагодарил их за участие в слушаниях. Далее, пояснил краткое изложение Технического задания разработки проекта реконструкции автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную среду. Реконструкция и новое строительство будут преобразовывать существующую дорогу. Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что важным элементом оценки влияния хозяйственной деятельности на окружающую среду являются показатели экологической обстановки и социальной сферы.

В целях соблюдения экологического законодательства Республики Казахстан и снижения негативного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и здоровье населения предусматриваются план экологического и социального управления, смягчающие меры по управлению и смягчению последствий.

2. Главный инженер проекта ТОО «НИИ Кустанайдорпроект» Баксараев М.П.

Представил на слайдах присутствующим основные технические детали проекта улучшения проекта дороги Центр-Юг участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», который на данном этапе находится на стадии завершения проектирования.

3. Представитель КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», Зейнуллина А.

Поблагодарив всех присутствующих за участие в слушаниях. Отметила важность общественных слушаний и рассказала, что важным элементом оценки влияния хозяйственной деятельности на окружающую среду являются показатели экологической обстановки и социальной сферы.

В целях соблюдения экологического законодательства Республики Казахстан и снижения негативного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и здоровье населения предусматриваются план экологического и социального управления, смягчающие меры по управлению и смягчению последствий

Руководитель территориального подразделения «Комитета по защите прав потребителей»

Вопрос: Будут ли туалеты вдоль проектируемой автодороги?

Ответ: Согласно технических норм в РК проектом предусмотрены в комплексе автобусная остановка с туалетом и мусорным баком

Житель г. Приозерск

Вопрос: Расстояние между скотопрогонами?

Ответ: Согласно нормативов РК расстояние между скотопрогонами 20-25 км.

Вопрос: Сроки начала и завершения строительства данной автомобильной дороги?

Ответ: Планируется начало строительства -- конец 2017 года, завершение -- до конца 2020 года.

Выводы по итогам общественных слушаний:

По результатам рассмотрения и обсуждения разработки технического проекта и проекта ОВОСС в связи с отсутствием возражений и единогласием, что намечаемая деятельность не

окажет существенного негативного влияния на окружающую среду и здоровью населения, были проведены следующие итоги:

Разрабатываемый проект реконструкции автомобильной дороги «Центр-Юг» участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы» и проект ОВОСС донесен для ознакомления и одобрения общественности и населения г. Приозерск Карагандинской области.

Председатель общественных слушаний:

Заместитель руководителя ГУ «Приозерский городской
отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского
транспорта и автомобильных дорог»
Омаров Н.Ш.



Секретарь общественных слушаний:

Главный специалист ГУ «Приозерский городской
отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского
транспорта и автомобильных дорог» Жамаубаев Е.Б.

ПРОТОКОЛ

Проведения общественных слушаний

Пос. Сарышаган

Дата проведения: 25 мая 2016 года, 15:00 часов.

Место проведения: Здание Дома культуры поселка Сарышаган Актогайского района Карагандинской области

Общественные слушания организованы Акиматом поселка Сарышаган Актогайского района Карагандинской области, АО «НК Казавтожол»

Информация о проведении общественных слушаний доведена до сведения общественности посредством: Через объявление

Участствовали: Жители пос. Сарышаган, представители местных исполнительных органов, представители АО «НК Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «ПИИ Кустанайдорпроект» (Список прилагается)

Повестка дня:

«Ознакомление общественности о проекте «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана – Караганда – Балхаш – Алматы», ознакомление местных жителей с разрабатываемым техническим проектом реконструкции автомобильной дороги и проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды»

1. Избрание председателя общественных слушаний;
2. Избрание секретаря общественных слушаний;
3. Вынесение итогов общественного решения по предмету слушания;
4. Регламент выступления 3 минуты.

Посредством большинства голосов:

1. Председателем общественных слушаний избран аким поселка Сарышаган Актогайского района Карагандинской области Абикеев М.К.
2. Секретарем общественных слушаний избран специалист аппарата акима поселка Сарышаган Актогайского района Карагандинской области Тажиева Р.С.

Выступили:

3. Представитель местных исполнительных органов, аким поселка Сарышаган Актогайского района Карагандинской области Абикеев М.К. поприветствовав всех присутствующих, представил жителям Актогайского района Карагандинской области представителей АО «НК Казавтожол» и ТОО «ПИИ Кустанайдорпроект».
4. Цель проведения общественных слушаний – обсуждение проекта «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», ознакомление местных жителей Оценкой Воздействия на Окружающую Среду и Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды.
1. Представитель АО «НК Казавтожол» Муратбеков А.
Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарил их за участие в слушаниях. Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что строительство дороги является основным компонентом новой экономической политики страны «Нурлы жол». Поблагодарил их за участие в слушаниях. Далее, пояснил краткое изложение Технического задания разработки проекта

реконструкции автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную среду. Реконструкция и новое строительство будут преобразовывать существующую дорогу. Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что важным элементом оценки влияния хозяйственной деятельности на окружающую среду являются показатели экологической обстановки и социальной сферы.

В целях соблюдения экологического законодательства Республики Казахстан и снижения негативного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и здоровье населения предусматриваются план экологического и социального управления, смягчающие меры по управлению и смягчению последствий.

2. Главный инженер проекта ТОО «ПИИ Кустанайдорпроект» Баксараев М.П.

Представил на слайдах присутствующим основные технические детали проекта улучшения проекта дороги Центр-Юг участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», который на данном этапе находится на стадии завершения проектирования.

3. Представитель КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», Зейнуллина А.

Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарив их за участие в слушаниях.

Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что важным элементом оценки влияния хозяйственной деятельности на окружающую среду являются показатели экологической обстановки и социальной сферы.

В целях соблюдения экологического законодательства Республики Казахстан и снижения негативного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и здоровье населения предусматриваются план экологического и социального управления, смягчающие меры по управлению и смягчению последствий

1. Руководитель к/х «Байдаулет»

Предложение: Включить дополнительные скотопрогон и проезд сельскохозяйственной техники между населенными пунктами Гульшат и Тасарал Актогайского района.

Ответ: Ваше предложение будет рассмотрено и включено в соответствии с нормативами.

2. Аким поселка Сарышаган Актогайского района Карагандинской области

Предложение: По проекту в пос. Сарышаган Актогайского района предусмотрена одна двухуровневая транспортная развязка. Просьба включить дополнительно еще одну двухуровневую транспортную развязку.

Ответ: Ваше предложение будет рассмотрено и включено в соответствии с нормативами.

Выводы по итогам общественных слушаний:

По результатам рассмотрения и обсуждения разработки технического проекта и проекта ОВОСС в связи с отсутствием возражений и единогласием, что намечаемая деятельность не окажет существенного негативного влияния на окружающую среду и здоровью населения, были проведены следующие итоги:

Разрабатываемый проект реконструкции автомобильной дороги «Центр-Юг» участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы» и проект ОВОСС донесен для ознакомления и одобрения общественности и населения Актогайского района Карагандинской области.

Председатель общественных слушаний:
аким поселка Сарышаган Актогайского района
Карагандинской области Абикеев М.К.

Секретарь общественных слушаний:
специалист аппарата акима поселка Сарышаган
Актогайского района Карагандинской области Тажеева Р.С.



[Handwritten signature in blue ink]

[Handwritten signature in purple ink]

ПРОТОКОЛ

Проведения общественных слушаний

Село Шыганак Мойынкумского района

Дата проведения: 26 мая 2016 года, 15:00 часов.

Место проведения: Здание аппарата акима Шыганакского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области

Общественные слушания организованы Акиматом Шыганакского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области, АО «НК Казавтожол»

Информация о проведении общественных слушаний доведена до сведения общественности посредством: Через объявление

Участвовали: Жители Мойынкумского района, представители местных исполнительных органов, представители АО «НК Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «ПИИ Каздорпроект» и ТОО «ШымкентКаздорпроект» (Список прилагается)

Повестка дня:

«Ознакомление общественности о проекте «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана – Караганда – Балхаш – Алматы», ознакомление местных жителей с разрабатываемым техническим проектом реконструкции автомобильной дороги и проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды»

1. Избрание председателя общественных слушаний;
2. Избрание секретаря общественных слушаний;
3. Вынесение итогов общественного решения по предмету слушания;
4. Регламент выступления 3 минуты.

Посредством большинства голосов:

Председателем общественных слушаний избран аким Шыганакского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области Жапаров К.Т.

Секретарем общественных слушаний избран главный специалист аппарата акима Шыганакского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области Жунусова В.М.

Выступили:

1. Аким Шыганакского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области Жапаров К.Т. поприветствовав всех присутствующих, представил жителям села представителей АО «НК Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «ПИИ Каздорпроект» и ТОО «ШымкентКаздорпроект».
2. Цель проведения общественных слушаний – обсуждение проекта «Центр-Юг» автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», ознакомление местных жителей Оценкой Воздействия на Окружающую Среду и Социальную Сферу и Планом управления Окружающей Среды.

1. Заместитель директора Жамбылского областного филиала АО «НК Казавтожол» Туганова А.

Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарил их за участие в слушаниях. Далее, пояснил краткое изложение Технического задания разработки проекта реконструкции автомобильной дороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», проекта Оценки Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную среду.

1. Представитель АО «НК Казавтожол» Муратбеков А.

Поприветствовав всех. Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что строительство дороги является основным компонентом новой экономической политики страны «Нурлы жол» и также, реконструкция и новое строительство будут преобразовывать существующую дорогу.

2. Представители ТОО «ПИИ Каздорпроект» и ТОО «ШымкентКаздорпроект».

Представили на слайдах присутствующим основные технические детали проекта улучшения проекта дороги Центр-Юг участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», который на данном этапе находится на стадии завершения проектирования.

3. Представитель КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», Зейнуллина А.

Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарив их за участие в слушаниях.

Отметил важность общественных слушаний и рассказал, что важным элементом оценки влияния хозяйственной деятельности на окружающую среду являются показатели экологической обстановки и социальной сферы.

В целях соблюдения экологического законодательства Республики Казахстан и снижения негативного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и здоровье населения предусматриваются план экологического и социального управления, смягчающие меры по управлению и смягчению последствий.

1. Житель села Шыганак

Вопрос: Можете указать какие земельные участки попадают в зону воздействия постоянного отвода?

Ответ: В данное время ведется разработка проекта и после утверждения проекта соответствующими органами и выделения финансирования согласно Земельного Кодекса РК и Закона РК «О государственном имуществе» выйдет постановление соответствующего акимата с установленным списком. Далее акимат проведет соответствующие мероприятия согласно действующего законодательства. Кроме того, в соответствии с действующим законодательством РК изъятием занимаются местные исполнительные органы.

2. Житель села Шыганак

Вопрос: Будет ли освещение на площадках отдыха? Если да, то можно подключиться к линии электропередачи.

Ответ: Проектом предусмотрена площадка отдыха с освещением, туалетом и мусорным баком. Подключиться можно, получив соответствующие технические условия согласно нормативов.

3. Житель села Шыганак

Вопрос: Можно ли выкупить земельный участок на площадке отдыха?

Ответ: Нет. Площадки отдыха будут на балансе государства и они не подлежат продаже в частную собственность.

4. Житель села Шыганак

Предложение: Необходимо включить автобусную остановку в с. Улкен Жамбылского района Алматинской области.

Ответ: Ваше предложение принято и будет рассмотрено в соответствии с нормативами.

5. Житель села Шыганак

Вопрос: Будут ли скотопрогоны на будущей автодороге?

Ответ: Проектом предусмотрены скотопрогоны в селе Шыганак и они согласованы местными исполнителями органами.

6. Житель села Шыганак

Вопрос: Как запроектированы ограждения?

Ответ: Проект предусматривает колесоотбойные ограждения в двух направлениях в центре автомобильной дороги.

7. Представитель РГУ «Инспекция транспортного контроля Жамбылской области»

Предложение: Предусмотреть в проекте площадку для взвешивания и измерения габаритных параметров автотранспортных средств в с. Шыганак

Ответ: Ваше предложение будет рассмотрено в соответствии с действующими нормативами.

8. Житель села Шыганак

Вопрос: Какое будет покрытие будущей автодороги?

Ответ: Проектом предусмотрено асфальтобетонное покрытие автодороги.

Выводы по итогам общественных слушаний:

По результатам рассмотрения и обсуждения технического проекта и проекта ОВОСС в связи с отсутствием возражений и единогласием, что намечаемая деятельность не окажет существенного негативного влияния на окружающую среду и здоровью населения, были проведены следующие итоги:

Разработанный проект реконструкции «Центр-Юг» участка автодороги «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы» донесен для ознакомления и одобрения общественности и населения Мойынкумского района Жамбылской области

Председатель общественных слушаний:

Акима Шыганакского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области Жапаров К.Т.



Секретарь общественных слушаний:

Главный специалист аппарата акима Шыганакского сельского округа Мойынкумского района Жамбылской области Жунусова В.М.