



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ СОЦИАЛЬНОГО И ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

Проект реконструкции участка дороги г.Капшагай –
п.Курты протяженностью 67 км, Казахстан

ТИП ДОКУМЕНТА (ВЕРСИИ) КОНФИДЕНЦИАЛЬНЫЙ

№ ПРОЕКТА 70048319
НАШ РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № ВЕРСИЯ 1

ДАТА: АВГУСТ 2018

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ СОЦИАЛЬНОГО И ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

Проект реконструкции участка дороги г.Капшагай –
п.Курты протяженностью 67 км, Казахстан

WSP
2 Лондон сквер
Кросс лейнз
Гилфорд, Суррей
GU1 1UN
Тел. +44 148 352 8400

WSP.com

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

| Проект/изменение | Проект | Первый выпуск | Изменение 1 | Изменение 2 |
|------------------|------------------------------|---------------------------|-------------|-------------|
| Примечания | Проект для замечаний Клиента | Окончательная версия | | |
| Дата | 31.07.18 | 09.08.18 | | |
| Подготовлен | Дж. Уорхерст | Дж. Уорхерст | | |
| Подпись | | | | |
| Проверен | В. Торп/ Р. Бейли | Р. Бейли | | |
| Подпись | | | | |
| Разрешил | С. Битон | С. Битон/Н.Баркер | | |
| Подпись | | | | |
| № проекта | 70048319 | 70048319 | | |
| № отчета | Версия 1 | Версия 2 | | |
| Ссылка на файл | Central Data/ 70048319 | Central Data/ 70048319 | | |

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----------|
| КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА | 5 |
| СОДЕРЖАНИЕ | 6 |
| 1 НЕТЕХНИЧЕСКОЕ КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ | 7 |

| | |
|---|----|
| 1.1 ЦЕЛЬ НЕТЕХНИЧЕСКОГО КРАТКОГО ОПИСАНИЯ | 7 |
| 1.2 ЦЕЛЬ НАСТОЯЩЕГО ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА ОСЭВ | 7 |
| 1.3 ТРЕБОВАНИЯ ЕБРР К ПРОЕКТУ | 7 |
| 1.4 ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА | 8 |
| 1.5 УЧАСТИЕ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН | 8 |
| 1.6 РАССМОТРЕНИЕ АЛЬТЕРНАТИВ | 9 |
| 1.7 КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ | 9 |
| 1.7.1 КАЧЕСТВО ВОЗДУХА | 9 |
| 1.7.2 БИОРАЗНООБРАЗИЕ И ЖИВЫЕ ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ | 10 |
| 1.7.3 ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА | 11 |
| 1.7.4 КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ | 12 |
| 1.7.5 КРУПНЫЕ ДТП И КАТАСТРОФЫ | 12 |
| 1.7.6 ГЕОЛОГИЯ И ПОЧВЫ | 13 |
| 1.7.7 ЛАНДШАФТ И ВНЕШНИЙ ВИД | 13 |
| 1.7.8 МАТЕРИАЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ И ОТХОДЫ | 14 |
| 1.7.9 ШУМ И ВИБРАЦИЯ | 15 |
| 1.7.10 ВОДНАЯ СРЕДА | 16 |
| 1.7.11 СОЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ | 17 |
| 1.8 ОЦЕНКА СОВОКУПНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ | 18 |
| 1.9 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ | 20 |

1 НЕТЕХНИЧЕСКОЕ КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ

1.1 ЦЕЛЬ НЕТЕХНИЧЕСКОГО КРАТКОГО ОПИСАНИЯ

Настоящее нетехническое краткое описание (НКО) в легкой и понятной форме представляет информацию, содержащуюся в Дополнительном отчете о социальном и экологическом воздействии (ОСЭВ). Цель НКО - помочь общественности и людям, не являющимся экспертами, понять предысторию, описание Проекта, дополнительный процесс ОСЭВ, благоприятные и неблагоприятные экологические и социальные воздействия и последствия, а также смягчающие меры, связанные с Проектом.

1.2 ЦЕЛЬ НАСТОЯЩЕГО ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА ОСЭВ

Дополнительный отчет ОСЭВ был подготовлен для Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), который рассматривает вопрос о предоставлении финансирования для реконструкции участка Капшагай-Курты протяженностью 67 километров (км) в составе коридора «центр-юг», связывающего города Астана и Алматы в Казахстане (далее - Проект). Финансирование запрашивается Комитетом автомобильных дорог в составе Министерства по инвестициям и развитию Казахстана.

Дополнительный отчет ОСЭВ содержит информацию в дополнение к местной оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС), подготовленной местным разработчиком ОВОС, для рассмотрения возможных существенных воздействий и, при необходимости, мер по его смягчению.

1.3 ТРЕБОВАНИЯ ЕБРР К ПРОЕКТУ

Требования ЕБРР заключаются в следующем:

- Проект должен быть структурирован в соответствии с экологическими стандартами ЕС, включая (но не ограничиваясь): Директиву 2014/52/ЕС Европейского парламента и Совета с поправками к Директиве 2011/92/ЕС об оценке воздействия определенных государственных и частных проектов на окружающую среду (далее - Директива по ОВОС);
- Если правила принимающей страны отличаются от нормативных экологических стандартов ЕС, ожидается, что Проект будет соответствовать тем правилам, которые являются более строгими;
- Он должен быть реализован в соответствии с Экологической и социальной политикой ЕБРР (ЭСР) и требованиям к реализации (ТР) 2014 года, которые заключаются в следующем:
 - ТР1: Экологическая и социальная оценка и управление;
 - ТР2: Условия труда и работы;
 - ТР3: Предотвращение загрязнения и борьба с ним;
 - ТР4: Общественное здоровье, охрана труда и безопасность;
 - ТР5: Приобретение земли, принудительное переселение и экономическое перемещение;
 - ТР6: Сохранение биоразнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами;
 - ТР8: Культурное наследие;
 - ТР9: Финансовые посредники; а также
 - ТР10: Обнародование информации и участие заинтересованных сторон.
- Консультации с общественностью и взаимодействие с заинтересованными сторонами будут адаптированы под Проект, будут конструктивными и направлены на предоставление

информации и обеспечение участия общественности в процессе принятия решений (в соответствии с TP10);

- Проект должен предусматривать все разумные меры для предотвращения, минимизации или смягчения любых неблагоприятных изменений в экологических и социальных условиях, а также воздействия на общественное здравоохранение и безопасность, особенно в отношении любых необоснованных воздействий на любую группу людей в связи с их полом, возрастом, этнической принадлежностью, инвалидностью, социально-экономическим статусом и/или другими личностными характеристиками; а также
- Он будет реализован с учетом всех соответствующих международных конвенций и протоколов, касающихся экологических и социальных вопросов, в том виде, в котором они отражены в национальном законодательстве.

1.4 ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

Проект расположен примерно в 60 км к северу от Алматы и ориентирован в направлении с востока на запад. Проектные решения в целом соответствуют профилю Р-18, существующей двухполосной дороги. Проект соединит автодорогу А3, начиная с окраины города Капшагай и пройдет на 67 км на запад до М-36 на окраине села Курты. Местоположение Проекта показано в Приложении А, Приложении В и Приложении D.

Проект предусматривает:

- реконструкцию и уширение существующей дороги с двух полос движения (Казахстанская техническая категория 2) до четырех полос движения;
- реконструкцию моста и модернизацию перекрестков;
- строительство нового узла возле села Курты; а также
- сопутствующей инфраструктуры, в том числе: отгонных полос движения, подземных переходов для крупного рогатого скота и сельскохозяйственной техники, дренажных труб, зон отдыха, автобусных остановок, пешеходных переходов, освещения и двух ДЭП.

После реконструкции автодорога будет переведена в техническую категорию 1b по казахстанским стандартам. У существующего асфальтобетонного покрытия дороги уже закончился эффективный срок эксплуатации, и его состояние быстро ухудшается высокой транспортной нагрузки в сочетании с возрастом дорожного покрытия. В связи с этим требуется срочная реконструкция дороги для улучшения качества езды по дороге, минимизации затрат пользователей автодороги и устройства такого покрытия, которое можно будет экономически эффективно содержать. Кроме того, уширение дороги улучшит безопасность дорожного движения, так как в настоящее время дорога имеет по одной полосе в каждом направлении, и водителям приходится выезжать на встречную полосу движения, чтобы обогнать транспортное средство или объехать выбоины.

Обзорный чертеж проекта представлен в Приложении А.

Ожидается, что в результате реализации Проекта значительно сократится расстояние в пути, так как в настоящее время водители, которые едут с севера в город Капшагай, используют трассу М36 через Караой (125 км), вместо того, чтобы свернуть на Капшагай возле селы Курты. Как только эта дорога будет реконструирована, предполагается, что вместо первого они будут использовать этот более короткий маршрут (67 км).

Начало строительства запланировано на 1-2 квартал 2019 года и будет завершено за 37 – 43 месяцев. Проект будет сдан в эксплуатацию в 2021 – 2022 году.

1.5 УЧАСТИЕ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН

Взаимодействие с заинтересованными сторонами и общественные слушания являются обязательными в соответствии с национальным законодательством Республики Казахстан (РК). Было проведено два публичных заседания, посвященных данному Проекту, которые описаны ниже:

- 3 декабря 2015 года в акимате Куртинского сельского округа, в селе Акши. Приглашение на мероприятие и дополнительная информация о том, какие вопросы будут обсуждаться, были опубликованы в местной газете «Иле таны» на русском и казахском языках 13 ноября 2015 года. Уведомление было направлено в соответствии с требованиями для проведения общественных консультаций, для которых требуется период в 20 дней между публикацией уведомления и проведением встречи. На публичном собрании присутствовали местные жители (всего 22 человека). В их числе были фермеры, руководитель Куртинского сельского округа и главный инженер по Проекту.
- 15 мая 2016 года в акимате города Капшагай. Встреча была организована компанией КазАвтоЖол и акиматом города Капшагай. Приглашение на мероприятие и дополнительная информация о том, какие вопросы будут обсуждаться, были опубликованы в местной газете Нурлы ОЛКЕ № 25 (382) 8 июня 2016 года. Такое незаблаговременное уведомление не соответствует требованиям по проведению общественных консультаций, требующим, чтобы между публикацией уведомления и проведением встречи прошло не меньше 20 дней. Кроме публикации в газете, в почтовых ящиках всех жилых домов на этой территории, а также на всех предприятиях, расположенных в деревне Карлыгаш, были размещены плакаты с информацией о публичных слушаниях. В этой встрече приняли участие местные жители, инженер проекта, начальник отдела общественного транспорта и автодорог города Капшагай, начальник отдела архитектуры и градостроительства города Капшагай и представитель АО «НК «КазАвтоЖол» (всего 16 человек).

В дополнение к публичным собраниям было проведено совещание по утверждению проектных решений в границах города Капшагай в рамках всего коридора «центр-юг», связывающего Астану и Алматы. Встреча состоялась 2 июня 2016 года в акимате города Капшагай. В совещании приняли участие представители АО «НК «КазАвтоЖол», различных департаментов города Капшагай; Отдел земельных отношений; Инжиниринговый центр Астана и Научно-производственный центр земельных активов.

Во время двух посещений объекта (в апреле 2018 года и в июле 2018 года) состоялось посещение представительного количества домохозяйств и предприятий, расположенных вдоль дороги, в том числе (с востока на запад) : закрытого завода по производству пластмасс около NS1.8, действующего асфальтобетонного завода вблизи NS1.8, закрытой свалки, фермы S4.06, фермы 11, фермы 9, фермы 33, фермы 21, фермы 22, фермы 5 и фермы 4. Местоположение ферм и предприятий представлено в Приложении В. Фермы занимаются в основном разведением домашнего скота (лошади, крупный рогатый скот, козы, овцы и т. д.). Фермеры, которые были опрошены во время обоих посещений, сообщили, что они рады тому, что дорога станет лучше в основном из-за сокращения времени поездки в Алматы.

1.6 РАССМОТРЕНИЕ АЛЬТЕРНАТИВ

На встрече 2 июня 2016 года были представлены и рассмотрены три альтернативных схемы проложения трассы проекта в границах города Капшагай. По итогам совещания был утвержден окончательный проект, приведенный в Приложении А.

Альтернативные схемы проекта не рассматривались, поскольку в непосредственной близости от объекта имеются существенные препятствия, в том числе фермы и холмистый ландшафт. Использование существующего профиля и прилегающих к автомобильной дороге территорий позволит проекту существенно сократить потребности в выкупе земель.

1.7 КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ

1.7.1 КАЧЕСТВО ВОЗДУХА

Исходное качество воздуха в непосредственной близости от Проекта скорее всего не превысит показатели Европейского союза (ЕС), Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и требований Казахстана в отношении диоксида азота (NO₂), загрязняющих веществ, вызывающих наибольшую обеспокоенность, учитывая то, что Проект по большей части пролегает по сельской местности.

Вероятнее всего, имеющиеся концентрации твердых частиц размером менее 10 микрон в диаметре (PM10) и пыль поднимутся естественным образом из-за засушливых условий. Однако, вероятность того, что показатели ЕС, ВОЗ и Казахстана будут превышены, очень мала.

1.7.1.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

Во время строительных работ по Проекту может образоваться большое количество пыли. В пределах 50 м от Проекта есть несколько жилых объектов, которые во время строительства могут пострадать от роста пылеобразования, потенциально влияющего на здоровье людей. Однако при применении надлежащей практики управления строительными площадками и принятии соответствующих смягчающих мер в рамках Плана контроля пылеобразования и Плана охраны окружающей среды на период строительства (ПООСПС), влияние строительства на качество воздуха, как ожидается, будет незначительным.

1.7.1.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Качество воздуха в связи с выбросами от транспортного потока из-за увеличения транспортных средств на маршруте после его открытия, не предполагает значительного воздействия на людей, живущих в жилых домах в пределах 50 м от Проекта. Дополнительных мер по смягчению воздействия на этапе эксплуатации не предлагается.

1.7.2 БИОРАЗНООБРАЗИЕ И ЖИВЫЕ ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ

Проект расположен в палеарктической биогеографической зоне; и наиболее связан со степной ландшафтной зоной. Проект расположен на краю горного региона, с существенным антропогенным влиянием, вызванным, в первую очередь, развитием сельского хозяйства.

На территории вокруг Проекта преобладает открытый сельскохозяйственный ландшафт, в котором единственным заметным отличием от сельскохозяйственных земель являются линейные объекты и мелколесье. Вполне вероятно, что видовое богатство на всей территории ограничено и типично для всех территорий, нарушенных сельским хозяйством, по всему региону.

Ближайшими известными природоохранными объектами являются: национальный парк Алтын Емель (примерно в 135 км к востоку) и дельта реки Или и Рамсарский район в южной части озера Балхаш (примерно 200 км на северо-восток). Проект, как ожидается, не окажет существенного влияния на эти охраняемые территории, учитывая значительные расстояния до этих мест и характер Проекта.

1.7.2.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

Строительные работы, вероятно, приведут лишь к минимальному нарушению мест обитания на территории, которая уже сильно изменена и имеет минимальную естественную/полуестественную растительность, представленную в виде небольших перелесков и зарослей кустарников.

Нарушения полуестественных сред обитания следует избегать с помощью оценки микро-размещения. Если это невозможно, необходимо провести проверку всех зрелых деревьев и зданий до начала строительства силами квалифицированного специалиста по местному биоразнообразию, чтобы определить наличие охраняемой фауны, которую необходимо в полном объеме учесть при разработке подробной стратегии смягчения последствий. Это обеспечит соблюдение Директивы ЕС о птицах и средах обитания (требование по ТР6 ЕБРР).

Работы по снятию растительного покрова не должны проводиться в период размножения птиц, чтобы предотвратить прямое воздействие на гнездящихся птиц.

Никаких серьезных последствий, связанных с растительностью, не ожидается, хотя для подтверждения этих результатов потребуется дополнительное исследование и оценка.

Ожидается, что строительные работы не окажут существенного влияния на жизнь животных, поскольку риск причинения травмы или смерти животным (домашним/диким), которые смогут попасть на строительную площадку, незначительный. И он будет уменьшен посредством обеспечения охраны и безопасности всех открытых экскаваторных работ, опасных материалов и оборудования, которые должны храниться безопасным образом, когда они не используются. Забор, который предлагается обустроить, еще больше обеспечит предотвращение доступа для домашних/диких животных.

1.7.2.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

При эксплуатации проекта риск смерти животных (домашних/диких) может увеличиться, в силу увеличения транспортного потока. Тем не менее, проектные решения по Проекту предусматривают обустройство сетчатого ограждения и подземных переходов для крупного рогатого скота, а учитывая то, что охраняемых/редких видов в этом районе не наблюдается, значительных последствий для биоразнообразия не ожидается.

1.7.3 ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

В оценке рассматриваются воздействия и последствия Проекта в отношении:

- влияния Проекта на изменение климата: оценка выбросов парниковых газов (ПГ); а также
- уязвимости проекта к изменению климата: оценка устойчивости и адаптации к изменению климата.

1.7.3.1 ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ

ПГ представляют собой природные и искусственные газы, появляющиеся в атмосфере, которые поглощают и испускают инфракрасное излучение, тем самым поддерживая энергию Солнца в атмосфере Земли. Ученые всего мира согласны с тем, что значительное увеличение концентрации ПГ из техногенных источников увеличивает риск глобального потепления и изменения климата.

Вероятность того, что Проект произведет более 25.000 тонн эквивалента двуокиси углерода (тCO₂e) в результате прямых выбросов за год эксплуатации, и, следовательно, потребует количественной оценки выбросов в соответствии с требованиями ТРЗ ЕБРР, мала. Однако, несмотря на то, что нет необходимости проводить количественную оценку выбросов в соответствии с требованиями ТРЗ ЕБРР, рекомендуется проводить количественную оценку выбросов в соответствии с Директивой по ОВОС и передовой практикой. Невозможно оценить значимость последствий, связанных с Проектом, до тех пор, пока не будет проведена оценка выбросов.

Были определены потенциальные источники выбросов парниковых газов на каждом из этапов жизненного цикла Проекта (согласно PAS 2080) и проведена качественная оценка возможного объема выбросов.

СТРОИТЕЛЬСТВО

Ожидается, что ни один из потенциальных источников выбросов во время строительства не будет значительным в объеме. Источниками выбросов среднего объема во время строительства, скорее всего, будут:

- выбросы, связанные с добычей и производством необходимого сырья;
- выбросы при сжигании топлива и электроэнергии, используемых в транспортных средствах, перевозящих материалы на площадку и с площадки; а также
- выбросы при сжигании топлива и электроэнергии, используемых в установках и оборудовании на объекте.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

На этапе эксплуатации выбросы от автомобилей пользователей дорог могут стать источником больших выбросов. Ожидается, что все объемы выбросов из других источников на этапе эксплуатации будут незначительными.

1.7.3.2 УЯЗВИМОСТЬ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Оценка уязвимости Проекта к воздействию изменения климата проводится на основе исторических и прогнозируемых данных по климату для Казахстана.

В целом, в результате изменения климата, ожидается, что зима будет более влажной, а лето более сухим, и среди этих усредненных изменений будут иметь место более экстремальные осадки. Предполагается, что изменение климата приведет к тому, что лето и зима будут более теплыми с более экстремальными перепадами температур.

Основными потенциальными воздействиями изменения климата, выявленными в результате оценки, являются:

- Сильные дожди, приводящие к паводкам и переполнению дренажной инфраструктуры;
- Высокие температуры, приводящие к повреждению или более быстрому износу материалов, включая дорожное покрытие/поверхность, и повышенной тепловой нагрузке на конструкции;
- Сильные ветры, приводящие к увеличению нагрузки на конструкцию и воздействия на участников дорожного движения;
- Увеличение уплотнения и эрозии почв, ведущее к снижению устойчивости земляных сооружений; а также
- Изменение уровня грунтовых вод, что может привести к проседанию подстилающих слоев.

1.7.4 КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ

Предыдущие исследования, проведенные в соответствии с национальным законодательством, показали, что в данном дорожном коридоре нет известных объектов культурного наследия. Собранная информация свидетельствует о том, что маловероятно обнаружение здесь неизвестных археологических останков.

1.7.4.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

В соответствии с требованиями ЕБРР к реализации 8 рекомендуется ввести процедуру Случайного обнаружения. Необходимо подготовить и внедрить План управления культурным наследием (ПУКН) для смягчения воздействия на потенциально значимые останки во время строительства. По результатам консультаций с затронутым местным населением, случайно обнаруженные памятники культуры вдоль дороги необходимо отнести дальше от дороги.

1.7.4.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

На этапе эксплуатации существенного воздействия на культурное наследие не предвидится.

1.7.5 КРУПНЫЕ ДТП И КАТАСТРОФЫ

Существует вероятность большого числа крупных аварий и катастроф, однако их вероятность и частотность довольно низки, в основном благодаря управлению рисками в соответствии с установленными законодательными требованиями, процессами строительства и эксплуатации подрядчика или на этапе проектирования.

Риск катастрофы означает опасность, которая может привести к потерям для местных жителей в виде активов, жизни, здоровья и средств к существованию, значимым в личном и местном масштабе. Риски катастрофы также могут быть определены как опасные факторы, которые могут привести к тому, что местным жителям потребуется помощь со стороны другого государства, рассматриваемая как международная помощь, или к тому, что местному органу может потребоваться помощь со стороны другого местного органа власти. Под «аварией» понимается нежелательное событие, приводящее к ущербу или вреду.

Потенциальные крупные аварии и стихийные бедствия, которые могут оказать воздействие на окружающую среду или здоровье человека, в основном включают следующее, но данный список не является исчерпывающим:

- Сейсмические события: есть риск того, что на территории Проекта может произойти землетрясение, и что в результате могут возникнуть последствия для самого Проекта и последующие неблагоприятные последствия для окружающей среды. Однако по сравнению с существующим состоянием дороги, маловероятно то, что Проект повысит уязвимость дороги к сейсмическим событиям, поскольку проектные решения будут разработаны в соответствии с правилами, нормами и стандартами РК для проектирования и строительства дорог и всеми соответствующими рекомендациями, связанными с сейсмическими рисками.
- Экстремальные погодные явления (например, наводнение, сильный снегопад): проектные решения не увеличат уязвимость проекта перед наиболее экстремальными погодными

явлениями по сравнению с существующим состоянием дороги. Проект сократит риск наводнений, связанный с таянием снега, поскольку по проекту предусматривается обустройство большого количества дренажных труб (в среднем по одной трубе на 1,5 км дороги). Проект сократит риски, связанные с сильными снегопадами, поскольку дорога будет поднята выше существующего уровня земли на большей протяженности, что уменьшит вероятность накопления снега на дорожном покрытии.

- Крупная строительная авария. Вероятность связанных с строительством аварий и стихийных бедствий в целом будет уменьшена с помощью действующего законодательства (например, правил, регламентов и стандартов РК по проектированию и строительству дорог) и процедур управления безопасными методами работы. До начала строительства будет подготовлен ПООСПС, чтобы гарантировать, что такие риски будут смягчены соответствующим образом.
- Крупное ДТП: Проект будет благотворно влиять на безопасность дорожного движения по сравнению с нынешним состоянием дороги.

Планы и процедуры по предотвращению и управлению потенциальными крупными ДТП и бедствиями будут задокументированы в ПООСПС (на этапе строительства) и в плане готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования (или его эквиваленте на этапе эксплуатации).

1.7.6 ГЕОЛОГИЯ И ПОЧВЫ

Территория вокруг дороги в основном используется для животноводства. На маршруте были выявлены различные потенциальные источники загрязнения, включая асфальтобетонный завод, завод по производству пластмасс, сельскохозяйственную технику, отходы (сточные воды, захоронение отходов, стихийные свалки) и склады масел/химикатов.

1.7.6.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

Риск, связанный с потенциальными источниками загрязнения, будет смягчен путем проведения исследования грунта и оценки рисков, а также принятием надлежащей практики на местах, которая будет подробно описана в Плане охраны окружающей среды в период строительства.

1.7.6.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Характер строительных работ на дороге будет таким, что они будут препятствовать возможному загрязнению почв, лежащих в основании дороги. Риск возможного влияния подземных газов и захороненного бетона и сооружений необходимо будет решать путем проведения исследования грунтов и принятия наиболее приемлемых проектных решений.

1.7.7 ЛАНДШАФТ И ВНЕШНИЙ ВИД

1.7.7.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

Во время строительства будет оказано воздействие на ландшафт и внешний вид из-за использования строительной техники, проведения строительных работ и завоза материалов, что приведет к увеличению шума, пылеобразования и активности вдоль Проекта, а также потребует управления транспортным потоком (для обеспечения доступа к дороге во время строительства).

Во время строительства влияние транспортного потока будет уменьшено, благодаря реализации плана управления транспортным потоком. Транспортный поток будет организован таким образом, чтобы существующая дорога могла использоваться для доступа к расположенной неподалеку собственности и дорогам на всем протяжении периода строительства, в том числе во время обустройства уширения, перепрофилирования и строительства водопропускных труб. Во время строительства моста для обеспечения проезда будет обустроен временный объезд. Будут рассмотрены альтернативные маршруты для грунтовых дорог на перекрестках. Доступ к существующим памятникам не будет заблокирован, даже если они находятся достаточно далеко от планируемой дороги, чтобы подвергаться прямому воздействию от проекта.

Строительные работы потенциально могут оказать значительное влияние на растительность, характер местного ландшафта и внешний вид, хотя это влияние будет временным и будет уменьшено с помощью мер по смягчению последствий, предусмотренных в ПООСПС.

1.7.7.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Проект приведет к увеличению объемов перевозок на данном участке, поэтому существует вероятность большего числа столкновений с животными и дорожно-транспортных происшествий, а также шума, активности и нарушения внешнего вида в связи с тем, что некоторые участки дороги будут устроены на более высокой насыпи, и с движением транспорта. При этом будет обеспечено намного меньше доступных точек пересечения для животных, в основном ограниченных подземными переходами, причем ширина дороги будет больше (25 м в ширину) и выше существующего уровня земли, что сделает их визуально более заметными в местном ландшафте. Фары движущегося транспорта также будут более заметны в местном ландшафте, равно как и светофоры в городе Капшагай. Участки маршрута с измененным профилем также изменят характер местного ландшафта прилегающей территории, поскольку на ранее невозделанных землях будут обустроены участки с твердым покрытием.

Эксплуатационная деятельность окажет неблагоприятное воздействие на внешний вид объектов, особенно расположенных изолированно вдоль маршрута.

Исключая местные визуальные рецепторы, окружающие Проект, особенно изолированные объекты, и даже в условиях ограниченной доступной базовой информации, не ожидается, что Проект окажет значительное неблагоприятное влияние на характер местного ландшафта или внешний вид, учитывая то, что будут приняты меры по смягчению.

1.7.8 МАТЕРИАЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ И ОТХОДЫ

1.7.8.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

В рамках Проекта предполагается потребление материалов и образование отходов. Во время строительства в число используемых материалов, вероятно, будут входить асфальт, материалы подстилающего слоя (каменные материалы), бетон, сталь, лес, битумные материалы, металл и пластмассы. На данном этапе объемы и источники поставок материалов, а также детали перерабатываемого содержимого материалов невозможно было представить достаточно подробно для полной оценки потенциального воздействия. Однако информация, полученная на объекте, показала, что материалы, которые будут получены при разборке существующей дороги, будут использованы для снижения воздействия на первичные материальные ресурсы, а для производства некоторых строительных материалов будут использоваться местные карьеры, расположенные недалеко от города Капшагай. Необходимо будет провести дополнительное исследование, чтобы предоставить дополнительную информацию о материалах, объемах, источниках и наличии этих ресурсов в местном, региональном и национальном масштабе.

Некоторая информация об объеме разбираемых земляных работ имеется, однако информация об объеме отходов, таких как разбитый бетон, разобранные дорожные конструкции, битумные материалы, загрязненные земли или растительность, отсутствовала. В ходе консультаций во время посещения объекта было принято решение не вывозить отходы на мусорные свалки, а осуществлять их переработку, а переработанные отходы будут вывозиться на местные лицензированные свалки. Из-за ограниченного объема информации, имеющейся в настоящее время в отношении ожидаемых объемов отходов, а также из-за отсутствия данных о возможностях захоронения отходов на местном, региональном и национальном уровнях, необходимо провести дополнительное исследование с целью оценки значимости последствий, связанных с Проектом.

1.7.8.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Предполагается, что проект будет потреблять минимальное количество материалов и создавать минимальные объемы отходов во время эксплуатации. Ожидается, что в ходе работ по техническому обслуживанию будет потребляться лишь небольшое количество особых материалов (например, вывески и освещение), а также некоторые сыпучих материалов (асфальт) и, следовательно, будут создаваться небольшие объемы сопутствующих отходов. Все требуемые материалы будут влиять на потребление природных ресурсов, что приведет к истощению природных ресурсов и местных/региональных запасов, что приведет к неблагоприятному, постоянному и прямому воздействию на использование строительных материалов. Несмотря на ограниченную информацию, имеющуюся в настоящее время, профессиональная оценка указывает на то, что последствия, скорее

всего, будут незначительными, однако необходимо будет получить дополнительную информацию о вероятных работах по эксплуатации/техническому обслуживанию, чтобы точно это проверить.

Если из отходов невозможно извлечь полезные материалы, воздействие на место захоронения отходов будет неблагоприятным, постоянным и прямым. На основе небольшого количества информации, имеющегося в настоящее время, и используя профессиональную оценку, можно предположить, что воздействие от отходов в период эксплуатации не будет значительным. Однако необходима дополнительная информация о формировании отходов на этапе эксплуатации и возможностях захоронения отходов и мест захоронения отходов в регионе, чтобы провести полную оценку.

1.7.9 ШУМ И ВИБРАЦИЯ

1.7.9.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

Временное воздействие шума и вибрации будет иметь место между началом предварительных работ и окончанием периода строительства. Если материалы необходимо будет транспортировать на объект или с него, воздействие дополнительных перевозок по подъездным дорогам будет выходить за пределы строительного коридора.

На данном раннем этапе очень мало известно об объемах, типе и местонахождении строительной техники, которая может быть использована. Тем не менее, исходя из характера работ и процессов, которые могут быть использованы во время реконструкции дороги, а также вероятности выполнения работ в ночное время, неизбежно возникнет некоторое неудобство для жителей, проживающих в непосредственной близости. Однако учитывая слабую населенность территории, через который проходит Проект (и, в частности, расстояние между дорожным коридором и ближайшими рецепторами), а также временный характер работ, возможное шумовое воздействие будет незначительным.

Воздействие шума и вибрации в период строительства, может быть смягчено посредством требований, оговоренных контрактом. Также важно будет управлять шумом и вибрацией в течение всего периода строительства и контролировать их, а стратегия смягчения последствий будет разработана и официально принята в рамках Плана охраны окружающей среды на период строительства (ПООСПС), разработанного Подрядчиком.

За счет разработки ПООСПС и принятия специального подхода на протяжении всего этапа строительства, например, с соблюдением рабочих часов строительства, информированием жителей о ходе работ и особенно о шумных работах и обеспечением того, чтобы на протяжении всех работ применялись передовые методы строительства, направленные на сведение к минимуму шумового воздействия и уровня вибрации, ожидается, что все связанные со строительством мероприятия будут выполняться при минимальном беспокойстве для местных жителей. Учитывая то, что будут выполнены смягчающие меры, вероятно, что последствия не будут значительными.

1.7.9.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

В данной ситуации ключевыми факторами, которые способствуют изменению уровня воздействия шума от автомобильного движения на чувствительные рецепторы, расположенные вдоль дороги, являются объем транспортного потока, скорость движения транспортных средства и доля транспортных средств большой грузоподъемности, которые в совокупности влияют на уровень шума у источника, а также профиль дороги, который влияет на распространение шума от дороги до чувствительных рецепторов.

Информации о транспортном потоке на данном этапе мало, но, основываясь исключительно на дополнительном объеме перевозок, вероятное изменение уровня шума источника между 2021 годом (год открытия) и 2036, как ожидается, составит чуть более 3 дБ. Это долгосрочное изменение считается неблагоприятным воздействием незначительной величины, но оно также превышает порог изменения, установленный Международной финансовой корпорацией (МФК) в размере +3 дБ.

Дополнительные расчеты интенсивности движения показывают, что большинство жилых помещений, расположенных на расстоянии более 200 метров от дороги, имеют уровень L_{Aeq} на 1 час ниже пороговых значений МФК (55 дБ в день и 45 дБ ночью) даже в 2036 году. Однако для строений, расположенных ближе (например, те, которые находятся в пределах 100 метров, которые

присутствуют на каждой оконечности Проекта в 2036 году), уровни шума, как прогнозируется, превысят пороговые значения МФК.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о том, что существует некоторая вероятность неблагоприятного воздействия незначительной величины, особенно на жилища на каждой оконечности Проекта. Следовательно, чтобы свести к минимуму эти воздействия, следует рассмотреть возможность обустройство шумовых барьеров, в виде перепрофилированных земляных работ, чтобы создать земляной буфер и защитить ближайшие жилища.

1.7.10 ВОДНАЯ СРЕДА

Проект пересекает несколько сезонных потоков, которые, как сообщается, являются сухими в течение большей части года, но по которым вода течет в результате таяния снега и во время сильных осадков. Проект также пересекает один наземный канал, по которому протекают очищенные сточные воды.

Под Проектом по своей протяженности проложены приблизительно 60 дренажных труб. Они пропускают поток осадков, растаявший снег и паводки с одной стороны Проекта на другую. С существующей дороги вода стекает на соседний грунт без каких-либо мер по снижению скорости стока воды и без его обработки.

Река Курты течет непосредственно к западу от рассматриваемого дорожного перехода между трассами Р-18 и М-36. Капчагайское водохранилище расположено примерно в 2 км к востоку от предлагаемого автомобильного перехода между Р-18 и А-3. Капчагайское водохранилище - второе по величине озеро в Казахстане. Оно питает Капчагайскую ГЭС и обеспечивает основные поставки воды в регионе. Подземные воды не считаются существенным источником водоснабжения в регионе, так как ни у одного из опрошенных фермеров нет колодцев, и один из них сообщил, что получил разрешение на бурение грунтовых вод, но бурение было неудачным.

1.7.10.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

Из-за близости работ к реке Курты, во время строительства может быть оказано небольшое негативное влияние на эти сезонные потоки и ресурсы подземных вод. Однако воздействие, вероятно, будет временным и не представляет опасности в долгосрочной перспективе, при условии, что будут приняты эффективные опережающие методы работы, и будут получены все необходимые разрешения.

По оценкам, в течение трехлетней программы строительства потребуется примерно 464.857 м³ воды в год. Нам не известно о проведении каких-либо подробных расчетов водного баланса, но нам известно, что требуемые запасы воды (питьевой и для хозяйственных нужд) были одобрены Управлением инспекции водного бассейна (Балхаш-Алакольского) и соответствующими местными органами власти. Вероятность того, что забор воды для строительства окажет заметное влияние на качество водной среды, очень мала, однако рекомендуется провести более детальную оценку водного баланса до начала строительства. В ПООСПС будет указано, что источники грунтовых вод или поверхностных вод вдоль или вблизи от проекта не используются, поскольку это может повлиять на местные средства к существованию, так как домашний скот регулярно использует водный канал для питья.

В целом строительные работы могут повысить риск местных подтоплений, в связи с тем, что будут проводиться работы в руслах существующих сезонных потоков и в дренажных каналах, но этот риск вряд ли будет значительным, если будет должным образом осуществляться техническая поддержка существующих дренажных труб.

1.7.10.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Проект увеличит транспортный поток, что, в свою очередь, может повысить риск загрязнения и риск разливов в примыкающие поверхностные и подземные водотоки. Предполагается, что текущий режим водоотвода будет сохранен, хотя Проект даст возможность улучшить качество сброса поверхностных вод за счет улучшения систем дренажа и очистки. Воздействие, вероятнее всего, будет ограничено сезонными потоками и водным каналом.

Проект может также увеличить скорость и объем стока поверхностных вод, которые впоследствии могут увеличить риск локальных подтоплений для пользователей дороги и в других местах, хотя

применение улучшенных систем дренажа и снижения скорости потока может дать возможность лучше контролировать сток.

1.7.11 СОЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ

Земля, необходимая для реконструкции автодороги, будет взята из государственного резерва (159 га), частично приобретена у государственных предприятий (176 га), и частично у частных и коммерческих землевладельцев и арендаторов (200 га). Земля в основном требуется для пяти участков, где предполагается перепрофилирование, и для перекрестка у села Курты, а также вдоль дороги для размещения более высоких насыпей, чтобы обеспечить требования к вертикальному внешнему виду для данной категории дороги. Процесс предоставления компенсации осуществляется отделом землеустройства Илийского района и акиматом г.Капшагай. Компенсация будет предоставляться в соответствии с ТР5 ЕБРР. Проект предусматривает временную аренду земли для обустройства двух строительных лагерей; один планируется построить в городе Капшагай; и еще один рядом с селом Курты. Размер и вместимость лагерей неизвестны, но значительного притока рабочих не ожидается.

Домашние хозяйства, отдельные лица и территории вдоль участка г.Капшагай – с.Курты в основном относятся к следующим категориям:

- Крестьянские хозяйства, в основном занятые в животноводстве и разведении домашнего скота (т.е. в основном пастбищные угодья);
- Вблизи дороги не было выявлено сельскохозяйственных земель; некоторые сельскохозяйственные угодья находились дальше за пределами дороги;
- Коммерческие предприятия, в том числе одно кафе недалеко от перекрестка около с.Курты, один завод по производству асфальта и анонимное предприятие; а также
- Во время посещения участка специалистами компании WSP в июле 2018 г. не было выявлено представителей каких-либо коренных народностей.

1.7.11.1 СТРОИТЕЛЬСТВО

Постоянное и временное приобретение земли для Проекта, как ожидается, не окажет негативного влияния на местные доходы и уровень жизнеобеспечения. Ожидается, что пострадает лишь небольшая часть земель, и землепользователи/владельцы не потеряют доступ к оставшимся землям. Большинство земель относится к категории пастбищных земель, используемых для выпаса и животноводства. Ключевыми потенциальными воздействиями, связанными с приобретением и использованием земли, являются следующие:

- Постоянная потеря земель, приводящая к сокращению площади выпаса для крупного рогатого скота;
- Временная потеря доступа в результате временного землепользования, т.е. под строительный коридор, лагеря и возможные новые карьеры; а также
- Временное снижение дохода для предприятий, если доступ клиентов, предприятий и ферм к ним будет заблокирован.

Более подробная информация о приобретении земли доступна в документе о Принципах восстановления жизнеобеспечения (ПВЖ). Проект будет осуществлять План мероприятий по восстановлению жизнеобеспечения (ПМВЖ) до приобретения земли и после согласования с ЕБРР для обеспечения того, чтобы все затронутые владельцы земли и пользователи (имеющие и не имеющие официальные документы) получали компенсацию и поддержку в соответствии с ТР5.

Строительные работы, в том числе земляные работы, буровзрывные работы, дробление материалов и движение транспортных средств, могут вызвать некоторые помехи для местных жителей. Ключевыми потенциальными воздействиями, связанными со строительными работами, являются:

- шумовое воздействие на местных жителей, особенно проживающих вблизи строительного коридора;
- дорожно-транспортные происшествия, вызванные увеличением транспортного потока; а также

- ухудшение качества воздуха и незначительное воздействие на здоровье местного населения (пыль, связанная с земляными работами).

Временное трудоустройство в строительстве иногда связывают с увеличением уязвимости местного населения и возможным ростом преступности, алкоголизма и т.д. Существует потенциальное воздействие, связанное с конфликтами между рабочими и местными жителями, кроме того, некоторые женщины могут почувствовать дискомфорт, особенно в г.Капшагай и с.Курты, где будут построены лагеря. Существует риск, связанный с притоком работников в район Проекта, однако большого притока рабочей силы не ожидается, и поэтому воздействие, связанное с ограниченным притоком, не является значительным. Однако, если деятельность строительной рабочей силы не будет регулироваться, могут возникнуть проблемы, связанные с детским трудом, принудительным трудом, плохими условиями работы и трудовыми жалобами. Для минимизации этих рисков будут реализованы ключевые меры по смягчению последствий согласно TP2 ЕБРР.

Предполагается, что на большинство неквалифицированных и квалифицированных рабочих мест будут наняты мужчины. Однако, местные женщины смогут найти работу в общежитиях, лагерях для проживания, в сфере услуг и администрации. Также будут предоставлены возможности для женщин-экспертов из Алматы проводить техническую работу по планированию, проектированию и картированию Проекта.

Уязвимые лица относятся к числу 31 землепользователей (включая государственных землепользователей), которые могут не получить никаких компенсаций, в связи с существующими национальными процедурами компенсации в Казахстане. Кроме того, женщины (которые из-за традиционных особенностей не могут посещать консультации и не могут требовать компенсации), пожилые люди, инвалиды и лица с хроническими заболеваниями или низким социально-экономическим статусом / происхождением будут чувствительны к воздействиям от Проекта и относятся к категории «Уязвимые группы»

Если воздействия от строительства Проекта и приобретения земли на уязвимые группы (включая землепользователей) не регулируются, они могут стать значительными. Во избежание потенциального воздействия на уязвимые группы, Проект будет осуществлять ПМВЖ и проводить консультации для обеспечения учета их потребностей и проблем в ходе Проекта.

1.7.11.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Новая дорога может принести новые инвестиции в данный регион, и может также привести к росту цен на землю. Новая дорога сократит время проезда из Европы в Китай и позволит пользователям дорог обойти Алматы и Каскелен (расположенный в 30 км от Алматы). Таким образом, новая дорога станет основным маршрутом для межрегиональных поездок, а увеличение числа участников дорожного движения потенциально принесет дополнительный доход местным предприятиям и фермерам. Местные жители получат от данного Проекта некоторые социальные выгоды, а именно:

- На перекрестках будет обеспечено освещение;
- Вдоль новой дороги будут построены автобусные остановки и зоны отдыха со скамейками;
- Новая дорога предоставит более короткий маршрут и, следовательно, более быстрые поездки в другие регионы; а также
- Могут быть привлечены дополнительные инвестиции местных жителей в этот район, поскольку могут открыться новые магазины, рестораны, автозаправочные станции и т.д.

У местных женщин появится больше возможностей для получения рабочих мест, обучения и стажировки после того, как новая дорога будет сдана в эксплуатацию, в связи с улучшением доступности других регионов. Однако ожидается, что таких возможностей будет немного.

Оперативное воздействие Проекта будет минимальным, а также ожидаются социальные выгоды (включая занятость, улучшение инфраструктуры).

1.8 ОЦЕНКА СОВОКУПНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

Совокупное воздействие может быть оказано при:

- Взаимодействии между последствиями, связанными с Проектом; и/или
- Взаимодействии между последствиями, связанными с одним или несколькими другими событиями в исследуемом регионе Проекта.

Совокупное воздействие во время строительства и эксплуатации было определено как события, которые могут иметь неблагоприятные последствия. Такие последствия представлены вкратце в Таблице 1.

Таблица 1 – Краткое описание совокупного воздействия

| Характер совокупного воздействия | Временная стадия | Экологическая дисциплина | Краткое описание последствий |
|---|------------------------------|--|---|
| Взаимодействие между последствиями, связанными с Проектом. | Строительство и эксплуатация | <ul style="list-style-type: none"> • Качество воздуха; • Шум и вибрация; • Движение и транспорт • Ландшафт и внешний вид; а также • Социальное; | <ul style="list-style-type: none"> • Неприятности и беспокойство для местных предприятий и ферм, вызванные шумом, пылью, визуальными воздействиями и увеличением движения на этапах строительства и эксплуатации; а также • Возможность того, что предприятиям и фермерским хозяйствам, не понравится внешний вид строительных работ и эксплуатации дороги; а также • На предприятия и фермерские хозяйства окажет влияние пыль и мусор, переносимые ветром на этапе строительства и эксплуатации. |
| Взаимодействие между Проектом и другими проектами в непосредственной близости от Проекта. | Строительство и эксплуатация | <ul style="list-style-type: none"> • Качество воздуха; • Шум и вибрация; • Ландшафт и внешний вид • Биоразнообразие и живые природные ресурсы;; • Геология и почвы • Водная среда; а также • Материальные ресурсы и отходы. | <p>Есть две дороги, которые соединяются с Проектом. Участок А3 на окраине города Капшагай был реконструирован и уже введен в эксплуатацию. Поскольку эта реконструкция была завершена до начала настоящего Проекта, она стала частью исходной среды для проведения оценок, и поэтому оценка совокупного воздействия не требуется.</p> <p>М-36 на окраине деревни Курты является частью 228-километрового проекта «Курты-Бурыбайтал», прилегающего участка настоящего Проекта, который в настоящее время финансируется ЕБРР, и как ожидается, будет завершен в конце 2019 года / начале 2020 года. Таким образом, существует потенциал для</p> |

| Характер совокупного воздействия | Временная стадия | Экологическая дисциплина | Краткое описание последствий |
|----------------------------------|------------------|--------------------------|---|
| | | | внутрипроектных совокупных воздействий. |

1.9 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ

Документы, связанные с Проектом, включая данный Дополнительный отчет ОСЭВ, можно получить у:

- Министерства по инвестициям и развитию РК;
- АО «НК «КазАвтоЖол»; а также
- ЕБРР.

Электронные версии этих документов будут доступны в течение как минимум 120 дней (период опубликования) на следующих веб-сайтах:

- Министерства по инвестициям и развитию РК: <http://mid.gov.kz>;
- АО «НК «КазАвтоЖол»: www.kazautozhol.kz; а также
- Веб-сайт ЕБРР: <http://www.ebrd.com>.

Контактная информация ответственного лица в АО «НК «КазАвтоЖол», организации, ответственной за реализацию Проекта, представлена в таблице 2.

Таблица 2 – Контактные данные лица в АО «НК «КазАвтоЖол»

Контактная информация

| | |
|-----------|--|
| Имя | Алия Зейнуллина |
| Должность | Специалист по экологическим и социальным вопросам ФАО «НК «КазАвтоЖол» - «Дирекция по строительству» |
| Телефон | +7 701-982-66-57 |
| Адрес | пр. Республики, 24, г. Астана |
| Эл. адрес | a.zeinullina@kazautozhol.kz |
| Веб-сайт | www.kazautozhol.kz |



PUBLIC

2 Лондон сквер
Кросс лейнз
Гилфорд, Суррей
GU1 1UN

wsp.com

Project No.: 70048319 | Our Ref No.: версия 1

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ СОЦИАЛЬНОГО И ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

PUBLIC

WSP
август 2018