



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

---

**ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ  
УЧАСТОК ДОРОГИ ОТАР-УЗЫНАГАШ  
(КМ 63 – КМ 162)**

**Окончательный проект**

---

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

**Июнь 2017**

*Подготовлено для:*

*Подготовил:*

Комитет Автомобильных Дорог  
Министерство по Инвестициям и Развитию  
Республика Казахстан  
Пр. Кабанбай Батыра 32/1



**КАЗДОРНИИ**

КаздорНИИ в ассоциации с САПА СЗ  
ул. Манатау 21, 3 этаж, офис10, Астана  
Tel: +77172518117  
E-mail: [pmc\\_kazdornii@mail.ru](mailto:pmc_kazdornii@mail.ru)

## СОДЕРЖАНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ .....	4
2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА .....	5
2.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ .....	5
2.2 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА .....	5
2.3 УЧАСТОК ДОРОГИ УЗЫНАГАШ-ОТАР .....	6
2.4 РЕКИ И МОСТЫ .....	7
2.5 КАРЬЕРЫ .....	8
2.6 ДОРОЖНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ПУНКТ (ДЭП) .....	9
3. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ .....	13
3.1 УЧАСТОК ДОРОГИ УЗЫНАГАШ-ОТАР .....	13
3.1.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ .....	13
3.2 КЛИМАТ .....	14
3.3 РЕЛЬЕФ И ЛАНДШАФТ .....	15
3.4 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ .....	16
3.4.1 НАСЕЛЕНИЕ И ДЕМОГРАФИЯ .....	16
3.4.2 ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ЭКОНОМИКА ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ .....	18
3.4.3 ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ЭКОНОМИКА КОРДАЙСКОГО РАЙОНА .....	19
3.4.4 СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО .....	19
3.4.5 СРЕДСТВА К СУЩЕСТВОВАНИЮ И БЕДНОСТЬ .....	19
3.5 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ .....	21
3.6 ПОЧВЫ .....	24
3.7 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ .....	25
3.8 ФЛОРА И ФАУНА .....	27
4. УПРАВЛЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ, ПЛАН МОНИТОРИНГА И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ .....	30
4.1 ПЛАН МОНИТОРИНГА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ .....	30
5. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ .....	32
5.1 ВОВЛЕЧЕННЫЕ В ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ .....	32
5.2 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ .....	32
МЕХАНИЗМ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ЖАЛОБ, ВКЛЮЧАЯ ЖАЛОБЫ В ПЕРИОД СТРОИТЕЛЬСТВА .....	34
РЕГИСТРАЦИЯ ЖАЛОБ .....	35
ОБРАБОТКА ЖАЛОБ .....	36
РАСКРЫТИЕ ПРОЦЕДУРЫ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ЖАЛОБЫ .....	37
6. ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ И РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ .....	39
7. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ: МОНИТОРИНГ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ: .....	43

## СОКРАЩЕНИЯ

Акимат	Региональный орган исполнительной власти в Казахстане
КАД	Комитет автомобильных дорог (МИР)
ГРП	Группа по реализации проекта
ИП	Инженер-Проектировщик
ОСиСС	Окружающая Среда и Социальная Сфера
РПУОС	Рамочный план управления окружающей средой
ПУОС	План управления окружающей средой
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 «Узынагаш-Отар», рассматриваемого для финансирования со стороны Всемирного банка в рамках реструктуризации проекта ПДЮЗ, составляет 95,376 км. Он будет частично реконструирован в пределах существующей полосы отвода со строительством двух соответствующих обходов. Данный участок дороги (км 63-162) является частью существующего дорожного коридора «Астана-Алматы», расположенного в Алматинской области (80 км) и в Кордайском районе Жамбылской области (16 км) и проходит через различные рельефы, типы землепользования и (микро) климатические зоны.

В августе 2014 года, Правительство РК запросило Всемирный Банк профинансировать участок дороги Отар-Узынагаш протяженностью 95,376 км, который является частью коридора Западная Европа - Западный Китай, с тем чтобы:

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

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

В соответствии с требованиями и операционными политиками Всемирного Банка, проект дороги определен под категорию «А» и ОВОСС подготовлен в соответствии с Операционной Политикой Всемирного Банка (ОП «Оценка Воздействия на Окружающую Среду» 4.01). В дополнение, к мероприятиям по модернизации дороги применимы ОП 4.11 о Физических Культурных Ресурсах и ОП 4.04 о Естественных ареалах обитания. Данные работы будут соответствовать государственному законодательству и требованиям, а также Руководствам Всемирного Банка по охране окружающей среды, здоровья и безопасности жизнедеятельности. Данная работа выполнена АО «КазДорНИИ» на основании согласованного Технического Задания от Комитета автомобильных дорог.

## 2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

### 2.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ

Проект дороги участка «Узынагаш – Отар» общей протяженностью 95,376 км, в том числе обходы п. Самсы 17,071 км и п. Таргап 10 км, является частью автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез», которая в свою очередь обеспечит связь в международном коридоре между Западным Китаем и Западной Европой. Целью коридора является обеспечение отдельной автодороги через Западный Китай, Казахстан и Россию при любой погоде. Данный коридор увеличит экономическую прибыль, существенно улучшит поток товаров, туристов, улучшит социальную связь между Китаем и Казахстаном.

Проектируемый участок трассы с км 63 по км 162 входит в состав транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай». По административному делению 80 км проектируемого участка проходит по территории Жамбылского района Алматинской области и 16 км проходит по Кордайскому району Жамбылской области.

В 2006 году проведена реконструкция дороги, из них 49 км (км 14-63) – I категории (4-х полосное, по две полосы в каждом направлении с разделительной полосой), 99 км (км 63-162) – II-й категории (2-х полосное, по одной полосе в каждом направлении). На данный момент предлагается модернизировать последний участок до I категории при финансировании со стороны Всемирного Банка.

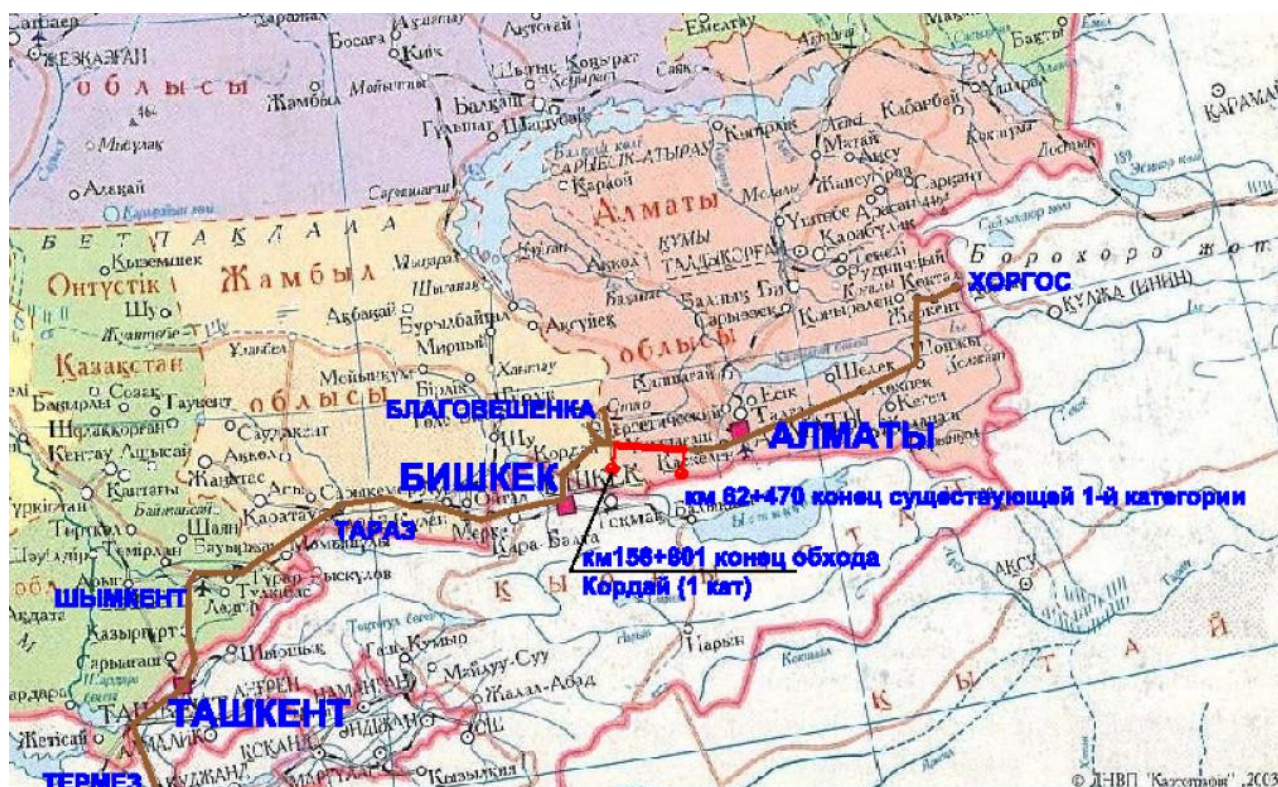


Рис. 2.1-1 – Ситуационная схема участка «Узынагаш-Отар»

### 2.2 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА

Основные показатели предлагаемого участка автодороги (км 63-162) с расчетной продолжительностью строительства в 24-месяца включают:

- 1) Категория дороги – 1б (в соответствии с республиканскими стандартами);

- 2) Протяженность – 95,376 км;
- 3) Ширина земляного полотна – 27,5 м;
- 4) Число полос движения – 4;
- 5) Ширина дорожной полосы – 3.75 м
- 6) Ширина разделительной полосы – 3 м и 5 м;
- 7) Максимальная ширина полосы отвода – 70 м;
- 8) Максимальная расчетная скорость движения – 120 км/ч;
- 9) Средняя расчетная скорость движения – 80 км/ч;
- 10) Многоуровневые развязки – 2 шт.;
- 11) Мосты и Путепроводы;
- 12) Водопускные трубы
- 13) Тип дорожной одежды и вид покрытия – асфальтобетон

Строительные работы включают:

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

Проектом предусматривается два новых обхода населенных пунктов Самсы и Таргап. Длина трассы со спрямлением предварительно составит 102,801 км (с км 56 по км 158+801). Спрямление и обход п. Самсы – км 63+000 – 80+398 (длина обхода -17,071 км); Обход п. Таргап – км 89+705 – 100+000 (длина обхода – 10 км).

### **2.3 УЧАСТОК ДОРОГИ УЗЫНАГАШ-ОТАР**

**Участок (км 63 - км 162)**, предусмотренный в данном ПУОС, начинается к северу-западу от города Алматы с села Узынагаш и заканчивается соединяясь с обходом Кордай в Отаре. Участок дороги «Узынагаш-Отар» пролегает через возвышенности, равнинную и холмистую местность. Дорога имеет изначально северное направление, начинается на высоте 765 м, проходит равнинной местности по ущелье Караторпак, опускаясь до 685 м, затем пролегает до 27 км в гористой местности с несколькими перевалами с высотами до 760 м, последний выводит на ниспадающую долину.

Село Самсы находится в 13 км и село Унгуртас в 18,50 км от конца четырехполосной дороги, т.е. от 57 км дороги, идущей из Алматы через Узынагаш по направлению к Отару. Между селом Узынагаш и Отаром вдоль дороги также расположены поселки Ульгули, Унгуртас, Таргап, Копа, Дегерес, Бериктас.

Во время полевых изысканий, проведенных 22 октября 2014 г., все подробные особенности существующей дороги были изучены и проанализированы, включая предложенные обходы поселков Самсы и Таргап. На прилагаемых чертежах указаны предложенные обходы,

которые улучшат трассу дороги, дорожную безопасность, сократят количество дорожно-транспортных происшествий, а также сократят протяженность дороги и обеспечат возможность будущего расширения поселков, которые не расположены далеко от них, с тем, чтобы избежать негативного воздействия обходов.

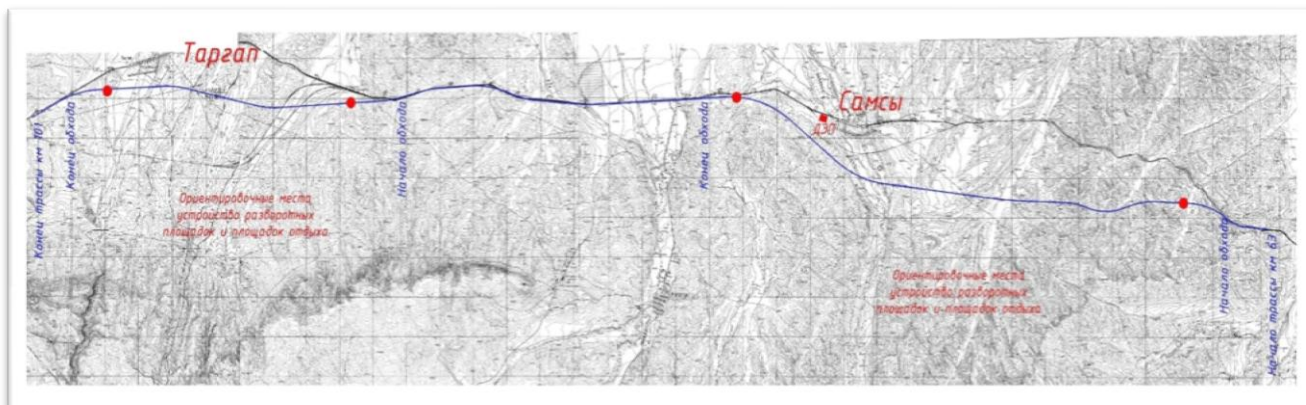


Рис. 2.3-1 – Ситуационная схема предусмотренного обхода

Полоса отвода существующей дороги равна 40 м. В связи с расширением дороги, согласно предварительной оценке вдоль трассы и предложенными обходами, есть необходимость выкупа земель (отвода земель). Некоторые сельскохозяйственные земли и оросительная системы будут затронуты вдоль Участка. Около 80% проектного участка будут проходить вдоль существующей дороги, гораздо меньшей и хуже по качеству. Участок заканчивается около обхода Кордай на 162 км.

Природных зон, экосистем или чувствительных мест обитания вдоль данного участка нет.

## 2.4 РЕКИ И МОСТЫ

Основными поверхностным источникам воды в районе реконструируемой автодороги являются реки Карасу, Курозек, Самсы, Жыренайгыр, Таргап. Все водотоки протекают по территории Казахстана. Берут начало высоко в горах, имеют смешанное питание и два пика высоких вод: во время весеннего снеготаяния и летом, во время интенсивного таяния ледников. Кратковременные подъемы воды дают также ливневые осадки в горах и предгорьях.

Питание рек в основном грунтово-атмосферное и уровни воды в них зависят от годового количества твердых осадков. Степень минерализации в весенний период небольшая, а в летний и зимний период возрастает.

На территории области преобладают подземные воды современных четвертичных и палеозойских отложений, которые залегают на большой глубине. Значительное распространение имеют грунтовые воды. Глубина их залегания колеблется от 2 до 10 метров. По своему качеству они пресные. В отдельных местах, где у оснований конуса выноса грунтовые воды выклиниваясь, образуют ключи и заболоченные места (сазы).

Весной и летний период на многих реках происходят паводки, в результате которых имеет место подтопление мостов.

Весенние и селевые паводки горных рек несут большое количество галечниковых и песчаных наносов. При выходе из гор воды рек интенсивно разбираются на орошение.

Проектом предусматривается 2 транспортные развязки в разных уровнях по типу «труба», на км 59+120.

Существующие мосты будут реконструированы с уширением для дополнительных двух полос. Средний уровень участка - 600 м над уровнем моря; с минимумом - 560 метров и максимумом 640 метров. Мосты и транспортные развязки участка приведены в Таблице 2.1.

**Таблица 2.1 – Мосты и Развязки**  
**Участок**

№	Участок
1	Км 74+580 мост через арык
2	Км 76+200 мост через ручей
3	Км 80+500 мост через р. Жиренайгыр
4	Км 96+500 мост через р. Таргап
5	Км 115+750 мост через ручей

Вдоль прохождения участка дороги «Узынагаш-Отар» искусственные сооружения для пропуска максимальных расходов воды дождевых паводков представлены круглыми и прямоугольными водопропускными трубами различных диаметров и размеров. Все трубы построены в 2004 году и находятся в относительно хорошем состоянии.

На участке дороги проходящий через Кордайский район Жамбылской области все существующие 20 труб нуждаются в увеличении отверстий. Трасса автодороги, проходя по предгорной равнине, подчинена общему рельефу местности. На рассматриваемом участке продольный профиль имеет выпуклый характер. Наиболее пониженные отметки местности, где происходит концентрация дождевого стока, находятся на концах участка км 144 и км 157.

На участке дороги, проходящем через Алматинскую область, в существующих 39 трубах, 50% нуждаются в увеличении отверстий. А предложенные проектировщиками искусственные сооружения представлены ниже.

## **2.5 КАРЬЕРЫ**

Согласно техническому заданию на разработку детального проекта, проектировщик предложит несколько существующих и исследованных грунтовых карьеров вдоль реконструируемой дороги, с оформлением на имя Заказчика разрешения на разведку и добычу общераспространенных полезных ископаемых, с согласованием их местоположения с землепользователями и уполномоченными органами в области использования и охраны водного фонда, лесного хозяйства, охраны животного мира, воспроизводства и использования растительного мира и особо охраняемых природных территорий, с заключением пригодности грунта и наличием необходимых объемов подтвержденной государственной экспертизой запасов полезных ископаемых, а также с получением положительных заключений государственной экологической экспертизы от Комитета экологического регулирования Министерства энергетики РК и санитарно-эпидемиологической экспертизы от Комитета прав потребителей Министерства национальной экономики РК (Постановление Правительство РК от 12 июля 2013 года № 721 «Об утверждении Правил предоставления права недропользования»).

Министерства сельского хозяйства РК, обычно карьеры не позволяется создавать менее чем в 500 м от любой реки.

Для существующих карьеров, рекомендуемыми проектировщиками все процедуры ОВОС завершены и экологически приемлемы. Вредного воздействия на поверхностные и



подземные водные источники, и другие аспекты не будет. Тем не менее, как только используемые карьеры будут определены Подрядчиком, будет выполнен надлежащий обзор, чтобы подтвердить, что данные участки действительно действующие, либо эксплуатируются в соответствующей манере.

Независимо от того, какие будут использоваться, существующие дороги будут использоваться для доступа к строительным участкам. На основной дороге строительная деятельность повлияет на транспортный поток и на уровни шума близ поселков. Детальный мониторинг будет проведен до начала строительного периода. Расчет транспортного движения с учетом всех примыкающих дорог вместе с программой мониторинга на период строительства будет подготовлен до начала работ, как часть мер по управлению окружающей средой.

**Таблица 2.4 Карьеры**

№.	Наименование	Материал	Статус	Километраж, км/ Расстояние от трассы
1	Карьер №1 (S = 30,3 га)	Грунт	Исследован/предложен проектировщиками	км 110+500 / 5,7 км
2	Карьер № 2 (S = 24 га)	Грунт	Исследован/предложен проектировщиками	км 127+500 / 5 км
3	Карьер № 3 (S = 37,5 га)	Грунт	Исследован/предложен проектировщиками	км 139+925 / 0,78 км
4	Каменный карьер Бериктас-2 (S = 10 га)	ГПС	Существующий	км 107/ 8,2 км
5	Щебеночный завод на участке «Таргап-1» ТОО «Асыл-Тау-Жан»	ГПС	Существующий	км 103+500 / 4,7 км
6	Щебеночный завод ТОО «КСМК-2»	ГПС	Существующий	км 83+900 / 1,3 км
7	Щебеночный завод ТОО «Нурлы-Тас»	ГПС	Существующий	км 62+500 / 16,3 км

## 2.6 ДОРОЖНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ПУНКТ (ДЭП)

Основная задача Дорожно-эксплуатационной службы состоит в ремонте и содержании автомобильных дорог, мостов, путепроводов и транспортных развязок, строительстве и реконструкции участков дорог, осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности движения по автомобильной дороге.

Дорожно-эксплуатационный пункт (далее - ДЭП) – низовое производственное звено, подчиненное ДЭУ на дорогах общегосударственного значения. ДЭП осуществляет ремонт и содержание проектируемого участка автомобильной дороги «Узынагаш-Отар», реконструируемую в 1б категорию с 4-мя полосами дорожного движения. На основании этого протяженность участка, обслуживаемого ДЭП, составляет 30-40 км. (СНИП 3.03-09-2003г табл. 11.1).

Служба ремонта и содержания обеспечивает круглогодичный беспрепятственный проезд транспортных средств по автомобильным дорогам с заданными скоростями движения.

Основными задачами службы являются:

- содержание всего комплекса дорожных сооружений в технически исправном состоянии, обеспечивающем безопасность движения транспортных средств, в том числе очистка дорог от снега;
- принятие мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на дорогах – ремонт цементобетонной поверхности дорожного покрытия, разметка покрытий, установка знаков;
- предохранение дорог и дорожных сооружений от преждевременного износа и систематическое улучшение их технического состояния.

Дорожная служба ведет надзор за дорожными сооружениями, их охрану, проводит необходимые ремонтные работы. Все дорожные работы подразделяют на четыре вида: содержание, текущий, средний и капитальный ремонты.

*Содержание* включает очистку от пыли и грязи покрытие дороги, устранение скользкости во время гололеда, уход за пучинистыми и слабыми участками дорог в осенний и весенний периоды, окраска знаков ограждений и других средств информации, уход за элементами архитектурного оформления дороги, содержание остановок автобусов, площадок отдыха, нанесение разметки проезжей части, осуществляют ремонт и замену барьерного ограждения.

*Текущий ремонт* – ремонт земляного полотна и водоотвода, устраняют размывы откосов насыпей и выемок, засевают травой, исправляют мелкие повреждения резервов, защитных, укрепительных и регуляционных сооружений. На отдельных участках подсыпают, срезают и планируют обочины, осуществляют текущий мелкий ремонт дорожной одежды, а также производят текущий ремонт линейных зданий и сооружений дорожной службы. Устанавливают недостающие дорожные знаки и ограждения, производят их замену, восстанавливают разметку проезжей части и окраску дорожных знаков, ремонтируют и заменяют барьерное ограждение.

*Средний ремонт* – производят сплошную прочистку водоотводных канав, устраняют повреждения, уменьшают крутизну откосов насыпей и выемок, ремонтируют малые мосты и трубы, исправляют дренажные, защитные и укрепительные устройства, засевают травой откосы. Производят ремонт дорожных покрытий с укладкой нового слоя асфальтобетона. Производят ремонт линейных зданий и сооружений при стоимости не выше 30% их первоначальной стоимости. Ремонт знаков и ограждений, ремонт съездов, переездов, летних и тракторных путей.

*Капитальный ремонт* – производят ремонт земляного полотна, доводят до размеров, установленных категорий ремонтируемой дороги, сооружают новые водоотводы, защиты. Строят пересечения в одном уровне, уширяют дороги для остановок автобусов, создают стоянки вне проезжей части для транспортных средств. Устраивают новую дорожную одежду. Производят внутреннюю перепланировку линейных зданий и сооружений, с заменой до 40% материалов стен и перекрытий. Строят временные здания и сооружения дорожной службы. Создают новые съезды и переезды, подъездные пути к зданиям дорожно-ремонтной службы не свыше 100 м, устраивают автопавильоны, автостанции, ограждения, создают и оборудуют пункты по учету движения и др.

Проектируемый ДЭП расположен в 300 м от существующего участка автодороги «Узынагаш-Отар» с западной стороны с. Самсы, на расстоянии более 350 м от поселка, на свободной от строений и зеленых насаждений территории. Расстояние до обслуживания проектируемого участка дороги составляет 2 км. Участок под строительство ДЭП согласован

комиссией по выбору земельного участка и представляет собой четырёхугольную фигуру площадью 2.8 га.

**Рис.2.6.1. Ситуационная карта района расположения участка ДЭП**



Для организации технологического процесса по обслуживанию, содержанию, ремонту участка автомобильной дороги, путепроводов и собственных технических средств, составом проекта принят следующий перечень зданий и сооружений на территории ДЭП:

Основные здания и сооружения на территории ДЭП

1. Производственный корпус ремонтно-механической мастерской
2. Навес-стоянка
3. Стоянка на 20 дорожных машин
4. Склад светлых нефтепродуктов с резервуарами 2х25 м<sup>3</sup>, и операторной.
5. Смотровая эстакада
6. Резервуары для воды 3х100м<sup>3</sup> (пожаротушение)
7. Трансформаторная подстанция.
8. Очистные сооружения 3 л/сек с резервуарами очищенной воды и приемной дождевой
9. Очистные сооружения от мойки машин произв. 1.5 л/сек
10. Котельная
11. Служебные помещения для дежурных бригад 2 шт
12. Убежище на 50 человек (ПРУ)

Вспомогательные здания и сооружения

13. Насосная для пожаротушения
14. Колодцы выгребы хозяйственной канализации
15. Дизель-генератор
16. Топливо-заправочный пункт
17. Контрольно-пропускной пункт
18. Мачты освещения
19. Контейнеры для сбора мусора
20. Резервуары запаса воды 2х50м<sup>3</sup>
21. Открытая стоянка дорожной техники
22. Открытая стоянки легковых автомобилей
23. Площадка отдыха для рабочих
24. Грузовая эстакада

## 25. Склад расходных антигололѐдных материалов (песок, соль)

Режим работы ремонтной мастерской и других служб ДЭП односменный с двумя выходными днями, а бригады, обслуживающей автодорогу – двухсменный в летний период и односменный в зимнее время. Количество рабочих дней в году: рабочих и служащих ДЭП - 260 дней; - бригады обслуживания автодороги - 365 дней. Продолжительность смены – 8,2 часа. Количество часов в год 1756, т.ч. в летний период – 1171 часа; в зимний – 585 часа.

Штатная численность – 53 человека, в т.ч. мастер – 1; дежурные электрики – 2; оператор котельной – 1; слесари по деталям – 2; сварщик – 1; станочники – 2; шиномонтажники – 2; оператор ТЗП – 1; водители спецмашин – 20; трактористы-бульдозеристы – 5; разнорабочие, уборщики – 3; АУР и МОП – 9; сторожевая охрана – 4.

### 3. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

#### 3.1 УЧАСТОК ДОРОГИ УЗЫНАГАШ-ОТАР

##### 3.1.1 ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ

Участок автодороги «Узынагаш-Отар» км 63-162 является дорогой, связывающей Казахстан с Республиками Кыргызстан, Узбекистан и Таджикистан. Проектируемый участок автодороги км 56-143 и дорожных сооружений расположен в Алматинской области на территории Жамбыльского района. Участок км 143-162 расположен в Жамбыльской области на территории Кордайского района.

**Участок (63-162 км)** начинается в 47 км к северо-западу от центра Алматы (километраж с трассы «Алматы-Бишкек»). Начиная с поселка Узынагаш трасса стабильно идет в восточном и северо-восточном направлении, около 2-5 км к северу и параллельно к существующей главной трассе, А351 («Кульджинский Тракт»). Трасса пересекает около 3 сезонных рек (км 74,58; км 76,2; км 115,75), которые высыхают летом, но могут нести значительное количество воды и наносов весной. На км 80 река Жиренайгыр и км 96 река Таргап, эти реки являются постоянными водотоками, хотя и с большими колебаниями в расходах воды. Существующие мосты будут реконструированы и будет построен новый мост для дополнительных двух полос.

Участок Узынагаш-Отар входит в состав транзитного коридора «Западная Европа-Западный Китай», и это является главным фактором увеличения интенсивности движения ежегодно. Территория приложения трассы автодороги и дорожных сооружений отличается разнообразием природных условий и различных типов форм рельефа местности.

На юге тянутся горные цепи Заилийского, Кунгей и Терескей Алатау. Эти горы относятся к периферической части горных цепей Центральной Азии.

По Алматинской и Жамбылской областям, где проходит автодорога, рельеф местности представлен предгорной наклонной к северу волнисто увалистой равниной Заилийского Алатау.

Характерной чертой рельефа Заилийского Алатау является широкая полоса предгорий, вытянутая вдоль его северного склона. Предгорная ступень морфологически отчетливо выражена на всем протяжении хребта.

Абсолютные высотные отметки варьируют от 720 м до 890 м.

Уклон местности с юга на север определяет хорошо сформированную субмеридианальную гидрографическую сеть. Основными водотоками являются реки Карасу, Курозек, Самсы, Жыренайгыр, Таргап. Это реки с постоянным стоком. Берут начало высоко в горах, имеют смешанное питание и два пика высоких вод: во время весеннего снеготаяния и летом, во время интенсивного таяния ледников. Кратковременные подъемы воды дают также ливневые осадки в горах и предгорьях.

В целом участок будет построен по существующему маршруту А2.

Общая площадь Алматинской области составляет 428,0 тыс. кв. км. Административный центр области расположен в г. Талдыкорган. В области 16 сельских районов, 10 небольших



	Более 10 °С начало	13/04
	конец	9/10
	продолжительность	178
10	Среднегодовая скорость ветра м/сек	1,7

### 3.3 РЕЛЬЕФ И ЛАНДШАФТ

Большая часть территории прохождения автодороги «Узынагаш - Отар» расположена в пределах предгорья Заилийского Алатау, Кордайских гор, которые отличаются неоднородностью условий почвообразования (климата, растительности, рельефа и др.). При изменении климатических, гидрологических условий, геологического строения, растительности и прочих факторов, происходит изменение ведущих факторов почвообразования почвенного покрова. В результате чего на территории области выделяются две ясно выраженные почвенно-климатические зоны: светло-каштановая, и сероземная. Светло-каштановые почвы встречаются на увалистых равнинах размытых предгорий. Светло-каштановые почвы все карбонатные. Данные почвы имеют полно развитый профиль и в большинстве своем используются в сельском хозяйстве. Содержание гумуса от 2 до 2,7%. Мощность гумусового горизонта составляет 25-30 см. Данные почвы содержат значительное количество валового азота. Поглощающий почвенный комплекс этих почв насыщен кальцием. Количество поглощенного натрия ничтожно. Данные почвы не засолены.

Кроме того, в пределах Жамбылского района на расчлененных холмисто увалистых предгорных равнинах встречаются светло-каштановые эродированные почвы. Данные почвы отличаются укороченным гумусовым горизонтом, и они менее плодородны. Почвообразующими породами в этой части служат лессы и лессовидные суглинки.

С понижением абсолютных высот светло-каштановые почвы сменяются сероземами обыкновенными, которые мало отличаются от первых. Эти почвы образуют вторую подзону пустынно-степной зоны. Полоса распространения обыкновенных сероземов приурочена к средней и нижней части слабонаклонной предгорной равнины, для которой характерен холмисто-увалистый рельеф и относительно ровная поверхность. Данная почва имеет полноразвитый профиль с относительно невысоким содержанием карбонатов. Величина гумуса колеблется от 1,5% до 2,0%, гумусовый горизонт небольшой мощности 24-25 см. По механическому составу сероземы обыкновенные относятся к средним суглинкам.

Большое влияние на почвенный покров района проложения трассы автодороги оказал антропогенный фактор. Почвы в значительной степени окультурены в связи с длительным использованием в орошаемом земледелии. Данные почвы залегают в 1 сазовой полосе. Залегание грунтовых вод неглубокое.

В геологическом строении на участках строительства преобладают лессовидные суглинки, супеси, местами с прослоями песка, гравия, иловатых глин, для которых характерна высокая пылеватость (более 50%) и наличие просадочных свойств. Тип грунтовых условий по просадочности – первый. Грунты незасоленные.

По результатам исследований в грунтах выделены следующие инженерно-геологические элементы:

- почвенно-растительный слой,
- насыпной грунт, вскрытой мощностью слоя 0,3м,
- суглинок полутвердый, вскрытой мощностью слоя до 15,0м,

- суглинок тугопластичный, вскрытой мощностью слоев и подслоев 0,3м,
- суглинок мягкопластичный, вскрытой мощностью слоя 0,0÷9,0м,
- суглинок текучепластичный, вскрытой мощностью слоя 0,0÷3,4м,
- галечниковый слой, вскрытой мощностью слоя 2,3м.

В географическом отношении участок проектируемой автодороги отнесен к Илийской провинции – соответствующей обширной межгорной впадине, которая протягивается широтно между Джунгарским Алатау на севере и хребтами Кетмень и Заилийский Алатау на юге. Примерно в середине этой впадины происходит ее резкое сужение проходящими почти к самой реке Или возвышенностями Катунь и Калкан на правом берегу и горами Богуты по левобережью.

Местные морфологические условия Илийской долины в месте ее сужения определяют специфические условия формирования стока водотоков северной экспозиции. Горы здесь являются передовым горным поднятием на пути влажных воздушных масс воздуха западного направления, поэтому они наиболее влагообеспечены.

Вдоль подножий окаймляющих ее с севера и с юга гор, Илийская впадина оконтурена технологическими разломами, определяющими ее повышенную сейсмичность. Территория проекта классифицирована как 9 из 12 по шкале интенсивности Меркалли «Разрушительная» зона сейсмичности. Впадина выполнена мощной толщей красноцветных песчаников, песчанистыми глинами и песками на которых залегают пестроцветные глины и пески, переходящие местами в галечники и конгломераты.

Песчаные аллювиальные насосы в прирусловой полосе впадины перевеяны ветром и превращены в барханные и бугристые золотые пески, особенно в восточной части дороги.

### **3.4 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

Автомобильная дорога «Узынагаш-Отар», км 63-162 является частью дороги связывающей южную столицу Казахстана город Алматы с Республиками Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан. В Жамбылском районе Алматинской области проживает 148 110 человек, из них 73 578 мужчин и 74 832 женщин, в том числе в с. Узынагаш 38 022 человек, из них мужчин 18 904, женщин - 19 118.

В зоне прохождения автодороги расположены населенные пункты Таргап и Самсы.

#### **3.4.1 НАСЕЛЕНИЕ И ДЕМОГРАФИЯ**

Численность населения Алматинской области по состоянию на 01.06.2015г. составляет 1 642 334 человек. Большая часть населения проживает в городах и пригородах. В последнее время произошло снижение занятости населения в промышленности и сельском хозяйстве, но значительно увеличилась в торговле и сфере обслуживания.

В зоне прохождения автодороги расположены населенные пункты Таргап (1299 чел.) и Самсы (1500 чел.).

С 2009г. Население в поселках увеличилось на 12 и 19% соответственно.

С 2002 по 2005 год автомобильная дорога «Алматы – Бишкек» была реконструирована, в связи, с чем увеличился объем грузоперевозок, и улучшилось жизнеобеспечение населения.



Узынагаш – село в Жамбылском районе Алматинской области Казахстана, административный центр Жамбылского района. Административный центр Узынагашского сельского округа.

В 1999 году население поселка составляло 23 887 человек (11 579 мужчин и 12 308 женщин).

Узынагаш находится в 43 км от Алматы.

**Жамбылский Район** – это административная единица на юго-западе Алматинской Области Казахстана. Административный центр – село Узынагаш.

Этнический состав (по состоянию на 1 января 2016 года) в Жамбылском районе.

- Казахи – 100 964 (80.06%)
- Русские - 12 887 (10.22%)
- Уйгуры - 3759 (2.98%)
- Турки - 2225 (1.76%)
- Азербайджанцы - 1333 (1.06%)
- Немцы - 882 (0.70%)
- Татары - 807 (0.64%)
- Курды - 484 (0.38%)
- Украинцы - 421 (0.33%)
- Узбеки - 380 (0.33%)
- Киргизы - 336 (0.27%)
- Чеченцы - 290 (0.23%)
- Корейцы - 163 (0.13%)
- Другие - 1177 (0.93%)
- Всего - 126 108 (100.00%)

В течение 2014 года уровень рождаемости увеличился на 0.3%. Индекс общей смертности уменьшился на 0.6. Естественный темп прироста населения составляет 24.6%.

**Отар** - аул в Кордайском районе Жамбылской области Казахстана. Административный центр Отарского сельского округа. Находится примерно в 69 км к северо-востоку от районного центра, села Кордай.

В 1999 население деревни было 4 355 человек (2 156 мужчин и 2199 женщин). Согласно переписи 2009 года, в деревне проживало 4 540 человек (2 239 мужчин и 2 301 женщин).

**Кордайский район** - самый восточный район в Жамбылской области Казахстана. Расположен в Чуйской долине, на северном берегу реки Чу. Районный центр - село Кордай.

Согласно региональному органу статистики, население района по состоянию на 1 сентября 2011 года было 128 157 человек.

Больше чем 30 национальностей живут в области, включая 70.4 тысяч казахов (или 55.0% общей численности населения), 36.8 тысяч дунган (28.7%), 14.3 тысяч русских (11.2%), все остальные - 5.1%.

### 3.4.2 ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ЭКОНОМИКА ЖАМБЫЛСКОЙ ОБЛАСТИ

В январе-декабре 2014 года были произведены товары, составляющие 11 миллиардов 465 миллионов тенге, физический индекс объема составил 101.7%.

В течение отчетного периода было запущено два новых производственных объекта ТОО “ Caspian Contractors Trust (Траст каспийских подрядчиков)” в поселке Улкен, “Техас Инвест Казахстан” в поселке Касымбек, на сумму 625.0 млн. тенге и были созданы дополнительные 136 рабочих мест.

В 2014 8 предприятий и организаций области внедрили международные стандарты системы управления качеством, серия ISO, включая 4 промышленных: ТОО “Жартас”, ТОО “Алматы Канды”, ТОО “Компания Женис-2006”, ТОО “Жол”).

В течение 2014 года объем инвестиций в основных фондах составлял 36 318 миллионов тенге, индекс физического объема 107.4%. Большая часть инвестиций на сумму 27 392.7 миллионов тенге, или 75.4%, были использованы внебюджетные фонды (собственные фонды предприятий, организаций и людей – заемные средства 6 438 100 000 тенге). Объем бюджетных инвестиций составлял 8 925.0 млн тенге или 24.6%. В секторной структуре инвестиции в транспорт и складирование имеют самый высокий приоритет, составляющий 56.7%, промышленность - 17.7%, электричество, газ, подача паровоздушного кондиционирования - 14,2%, сделки с недвижимостью - 11.2%.

В рамках государственной программы для ускоренного промышленно-инновационного развития в Карте Индустриализации в Жамбылской области, проект ТОО “Алматинская птица Сункар” была запущена для производства товаров потребления на сумму 877 миллионов тенге с созданием 41 рабочего места. В течение 2-го квартала 2013 года были введены в эксплуатацию 2 магазина.

В 2010-2012 годах 2 объекта на сумму 2 437 900 000 тенге были сданы в эксплуатацию, и было создано 60 рабочих мест: ТОО “Компания Женис-2006”, рыбоперерабатывающий завод и ТОО “Таском–KZ”, завод для обработки природного камня.

В сельском хозяйстве товары стоимостью в 24 435.6 миллионов тенге были произведены в 2014 году, индекс физического объема составлял 100.9% по сравнению с соответствующими показателями 2013 года.

Число всех типов домашнего скота было увеличено. Число крупного рогатого скота составляло 97.1 тысяч голов (115.3% по сравнению с соответствующим периодом в 2013 году), овец и коз - 485,4 тысяч голов (111.0%), свиней - 456 голов (24.8%), лошадей - 25,1 тысяч голов (101.2%) и домашних птиц - 306.7 тысяч голов (103.6%).

Общая длина дороги покрыта всеми видами ремонта в 2014 году в районе: 168.1 км (71.8%) по сравнению с 2013. Было 278.2 млн тенге, ассигнованных для среднего ремонта транспортной инфраструктуры 6.8 км дороги, текущий ремонт включал 20 000 километров с ассигнованными 76.1 миллионами тенге.

Есть только 98 общеобразовательных организаций, включая 62 учебных заведения, 29 дошкольных организаций, 2 внеучебных организаций, 2 образовательных и промышленных комплекса, 1 профессионально-технический колледж, 1 медицинский колледж.

Всего денежные средства на финансирование образования от государственного бюджета включало ассигнованных 5.5 миллиардов тенге (50.5% бюджета).

В 2015 году запланировано открыть частные детские сады в поселках Узынагаш, Каргалы, Мынбаев, Кайназаров в соответствии с государственной программой.

В районе есть 64 учреждения здравоохранения, включая 62 общественных и 2 частных. Есть 331 доктор и 593 медицинских медсестры, работающие в районных учреждениях здравоохранения. Бюджет здравоохранения в 2014 году составляет 1 733.3 тысячи тенге.

### **3.4.3 ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ЭКОНОМИКА КОРДАЙСКОГО РАЙОНА**

В районе находится самое известное в Казахстане Кордайское месторождение красного гранита. В мире нет природных аналогов кордайскому граниту по красоте, сочности цвета, плотности и прочности. Мелкозернистая структура камня придаёт ему эти ценные качества. Ему доступен любой вид обработки и полировки.

В марте 2011 года в Таразе был подписан меморандум между акиматом Жамбылской области, АО «KEGOC», ТОО «ЖЭС» и инвестором «Central Asia Green Power» о сотрудничестве в области развития возобновляемых источников энергии. Первая очередь Кордайской ВЭС мощностью 4 МВт была запущена на Кордайском перевале в 2013 году. В 2014 году с запуском 9-ти ветрогенераторов «Vista International», Кордайская ВЭС расширила свою мощность до 9 МВт в год. Кордайская ветроэлектростанция позволит сократить для района закупки электроэнергии в Кыргызстане.

Недалеко от автотрассы Западная Европа — Западный Китай, пересекающей Кордайский перевал, находится золотой рудник Кокадыр и завод ТОО «Central Asia Gold Corp» по добыче и переработке золотосодержащей руды. Добыча начата в 2014 году. Среднее содержание золота в руде по месторождению составляет 1,5 грамма на тонну. Мощность производства - переработка до миллиона тонн руды с извлечением до тонны золота в год.

### **3.4.4 СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО**

Строительство дороги ускорит развитие сельского хозяйства, поскольку облегченный доступ для местных жителей к рынкам позволит повысить местное производство.

### **3.4.5 СРЕДСТВА К СУЩЕСТВОВАНИЮ И БЕДНОСТЬ**

Восточная часть дороги проходит по проектной территории с более развитой промышленностью, с относительно хорошим транспортным и инфраструктурным оснащением, явившимся результатом индустриального развития, достижений в сельском хозяйстве, здравоохранении, образовании и т.д.

Восстановление и расширение дороги проекта, как ожидается, создадут возможности трудоустройства и рабочие места для местных жителей. Молодые люди и женщины, проживающие на территории проекта, извлекут выгоду из возможностей трудоустройства, созданных в связи со строительством дороги.

Строительство проекта, по оценкам, занимает приблизительно 3 года, следовательно, значительная выгода ожидается от возможностей трудоустройства во время этого периода. По завершении строительства, дорога будет передана в дорожно-эксплуатационного ведом-

ство (АО «КазАвтоЖол»), которое будет привлекать подрядчиков, а Подрядчик в свою очередь задействует рабочую силу для выполнения работ по текущему техническому обслуживанию дорог из местного населения. Многие из работ требуют трудовых затрат, что способствует повышению занятости местного населения. По сравнению с обычной дорогой дополнительные возможности трудоустройства будут созданы во время и после завершения дороги. Предложенные меры по улучшению включают: подрядчик должен нанять рабочую силу, главным образом, из местности, где проводятся строительные работы, в особенности, на должности, которые могут не потребовать специальных навыков; в процессе трудоустройства подрядчик должен уделить первостепенное значение или предпочтение женщинам, особенно на менее опасных рабочих местах и обеспечить обучение для женщин различным навыкам, поскольку это способствует непрерывной работе по сокращению бедности, главным образом, на местном уровне.

Возможности получения дохода могут быть созданы для жителей на территории проекта во время строительных работ. Предприятия, такие как магазины, службы организации питания (или небольшие бары и рестораны), расположенные вдоль дороги проекта и около строительных лагерей могут получать дополнительный доход в связи с присутствием большого количества рабочих-строителей. Возможность получения дохода может продолжаться на этапе эксплуатации проекта, поскольку доступность и предоставление других услуг как водоснабжение, электричество и т.д. преобладает вдоль новой дороги. Существующие услуги и инфраструктура могут быть улучшены вдоль местных дорог, способствующих улучшению местной экономики.

Проект не приведет к физическому перемещению какого-либо сообщества или домашнего хозяйства в целом. Ни один человек не потеряет работу или средства к существованию от проекта. Скорее будут вакансии для молодых людей, местных служб общественного питания и продавцов продуктов питания. На реабилитируемых дорогах уже произведены демаркационные работы, удалены строения/здания, а также отсутствуют земельные участки, используемые для сельскохозяйственных потребностей. Негативных воздействий на социально уязвимые группы населения в обществе (такие как пожилые люди, нетрудоспособные, женщины, дети и национальное меньшинство), не произойдут в результате строительных работ дорог. Проект не оказывает характерного негативного влияния, либо необъективность по отношению к какой-либо социально уязвимой группе населения.

Политика ОП 4.12 применима из-за ожидаемого отвода земель и мер по переселению, главным образом, относящихся к строительным работам и связанным с уширением существующих двух полос до четырех. Ожидается, что дополнительными воздействиями станут отвод земель для парковки дорожно-строительной техники, обходов, карьеров, вахтовых городков и дорожно-строительных материалов, а также для складов.

ПДП, подготовленный для участка дороги (км 63-162), определяет следующие воздействия: общее количество земельных участков/ЗПЛ - 15, включая земельные участки для временного и постоянного отвода. 10 из данных 15 участков являются сельскохозяйственными землями, используемыми для выпаса скота, а не для возделывания, 5 участков - коммерческие земли, представляющие собой малоосвоенные земли без каких-либо строений. Таким образом, какая-либо потеря прибыли или снос строений не ожидаются. Затронутым 15 владельцам выплачены компенсации за их земельные участки по соглашениям с ними. Потеря земель для выпаса скота могла бы стать основным негативным воздействием; затронутым людям будут предоставлены альтернативные пастбища в той же местности. Земли, необходимые для строительства городков или карьеров, могли бы быть отведены от государства и/или получены подрядчиками через договор аренды на временной основе. В случае с частной землей, было согласовано, что подрядчик выплатит денежную компенсацию за аренду и материалы по рыночным ценам за предоставляемые земельные участки, как указано в мат-

рице прав. Все земельные участки, приобретаемые для временного пользования или на арендной основе, будут восстановлены до исходного состояния в конце срока аренды.

### **Приток рабочей силы**

Строительная деятельность требует наличия квалифицированных и неквалифицированных кадров. Опыт, полученный при реконструкции дорог по всему миру с помощью средств Всемирного банка, показывает, что подрядчики могут привезти значительное количество неместной рабочей силы. Участки дорог, ранее завершённые при поддержке Банка, демонстрируют, что вахтовые городки, которые устраивали подрядчики, хорошо управлялись и не было сообщений о происшествиях, связанных с негативным социальным воздействием или спорами с местным населением. Одним из важных наблюдений в этом отношении является то, что большая часть неместной рабочей силы, привезённой для прошлых дорожных проектов, принадлежала той же культурной/религиозной группе, что и местное население, и, таким образом, социальные отношения между неместной рабочей силой и местным населением были приветливыми и взаимовыгодными. Был установлен особый механизм рассмотрения жалоб на уровне местного населения и вахтового городка для решения вопросов, связанных с управлением вахтовым городком. В итоге, исходя из опыта, полученного на предыдущих дорожных участках, риски, связанные с притоком рабочей силы, были минимальны и тщательно контролировались. Данный положительный опыт будет поддерживаться на протяжении всей реализации проекта.

### **3.5 ФИЗИЧЕСКИЕ КУЛЬТУРНЫЕ РЕСУРСЫ**

Одним из вопросов, рассматриваемых при строительстве автодороги, является сохранение памятников истории и культуры, к которым относятся определенные сооружения, памятные места и другие объекты, связанные с историческими событиями жизни народа. Произведения материального и духовного творчества, представляющие историческую, научную, художественную ценность (старинные постройки, захоронения, археологические объекты).

В соответствии с Законом РК «Об охране и использовании объектов историко-культурного наследия»:

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

Согласно заключению археологического обследования №АЕС-25 от 13.06.2015 г., проведенного ТОО «Археологическая Экспедиция» экспертиза проведена в Алматинской и Жамбылской областях в пределах полосы отвода земель автодороги, составляющей 70 м вправо и 70 м влево от оси существующей автодороги, на территории общей протяженностью 106 км, шириной исследования 400 м (200 м вправо, 200 м влево от автодороги).

В ходе проведения экспертизы на территории экспертизы было выявлено 73 объекта историко-культурного наследия, из которых:

- 12 Объектов ИКН являются памятниками археологии;
- 2 Объекта ИКН являются памятниками монументального искусства;
- 8 Объектов ИКН являются современными кладбищами;
- 51 Объектов ИКН являются современными поминальными памятниками.

Согласно заключению археологического обследования №AR-01/14 от 28.07.2015 г., проведенного ТОО «Археологическая Экспертиза» на территории общей протяженностью 38 км, шириной исследования 400 м (200 м вправо, 200 м влево от автодороги), было выявлено два объекта историко-культурного наследия:

- Объект № 1. Курганный могильник из 11 курганов;
- Объект № 2. Одиночный курган.

**Таблица 4.8.1. Памятники историко-культурного наследия, выявленные в ходе проведения археологической экспертизы**

№ объекта	Объект	Географические координаты UTM 43N	Расположение относительно оси трассы	Описание Объекта
1	Курганный могильник	590 701,523 4 795 006,258	Могильник расположен на оси трассы. Курган 3 южнее оси на 19 м, курганы 4-11 севернее оси на 70 м.	Состоит из 11 курганов, расположен на надпойменной террасе. Курган 1. Каменно-земляная насыпь высотой 0,2 м, диаметром 20 м. Распахан. Курган 2. Каменно-земляная насыпь высотой 2 м, диаметром 60 м. Частично распахан. Курган 3-11. Земляная насыпь округлой в плане формы, средний диаметр 10 м, высота 1 м. Датируются ранним железным веком.
2	Одиночный курган	566 425,533 4 797 168,168	Курган расположен южнее оси трассы на 45 м.	Расположен на возвышенности. Читаются следы каменной кладки. Высота 0,2 м, диаметр 10 м.

**Рис.4.8.1. Объект № 1. Курганный могильник. Курган 1.**



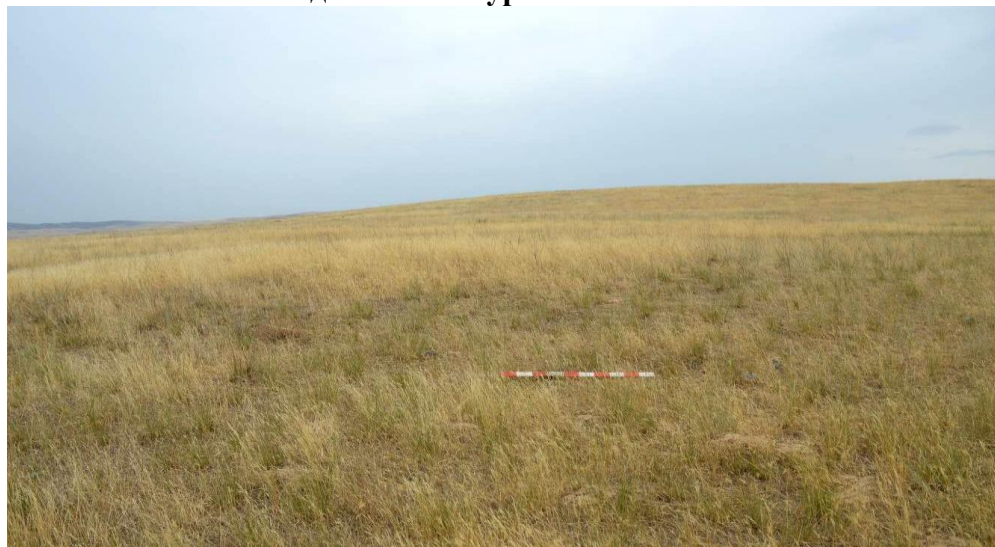
**Рис.4.8.2. Объект № 1. Курганный могильник. Курган 2.**



**Рис.4.8.3. Объект № 1. Курганный могильник. Курганы 3-11.**



**Рис.4.8.4. Объект № 2. Одиночный курган**



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

1. Необходимо соблюдение охранных зон 50 м от границ объектов.
2. В случае обоснованной невозможности соблюдения охранных зон историко-культурного наследия 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.
3. 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 исполнительный органы или в ТОО «Археологическая экспертиза» и в ТОО «Археологическая экспедиция».

### **3.6 ПОЧВЫ**

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

По природно-сельскохозяйственному районированию земельного фонда Республики Казахстан объект расположен в полупустынной и пустынной зоне. Диагностирование и классификация почв проводилась согласно «Систематическому списку и основных диагностических показателей почв Казахстана». Почвенный покров объекта изысканий неоднородный и представлен сероземами светлыми, малоразвитыми, серо-бурыми, песками грядобугристыми в комплексе с такыровидными. Почвы в основном засолены. Механический состав различный от песков до суглинков и легкой глины. Почвообразующими породами слу-



жат в основном засоленные элливиально - делювиальные отложения, представленные суглинками, супесями и песками.

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

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

Светло-каштановые среднесильные обычные, светло-каштановые слабосолончаковые со среднесолончаковыми 10-30%, луговато-светло-каштановые обычные среднесильные, луговато-светло-каштановые обычные среднесильные со слабосолончаковыми 10-30 %.

***2 группа (непригодные) – Земли непригодные для снятия плодородного слоя.***

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

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

### **3.7 ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

#### ***Поверхностные воды***

Несмотря на то, что дожди относительно редкие, как описано в разделе 3.1.2, Алматинская область обладает довольно богатыми водными ресурсами, из-за близкого расположения к горам, где выпадение большого количества осадков, а также таяние снегов и ледников обеспечивает круглогодичный поток воды. Территория области орошается несколькими большими реками и озерами, которые относятся к внутреннему замкнутому Балхаш-Алакульскому бассейну. Наиболее мощной водной артерией области является река Или. Река 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-толаи. Встречаются косули, кабаны, джейраны. В древности Или служила оживленной дорогой из Западного Китая, ныне популярна среди любителей экстремального ту-

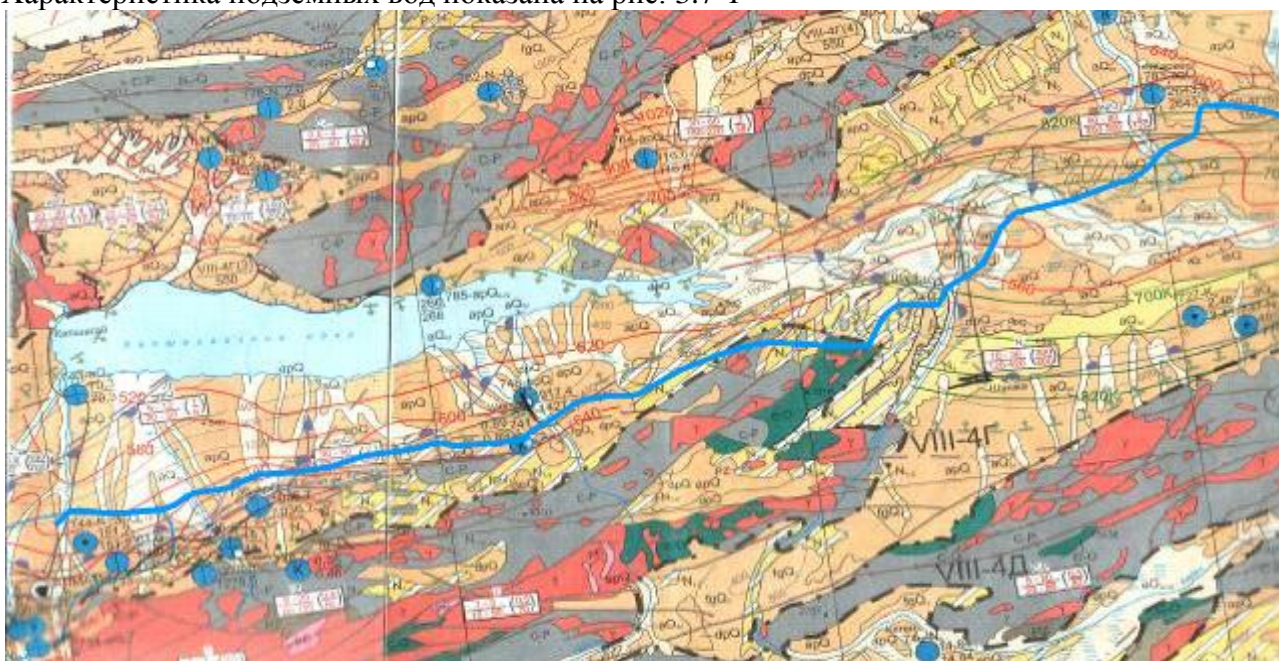
ризма, особенно сплавами на плотках до озера Балхаш. Другие реки на территории проекта включают: Каратал, Аксу, Тнетек, Ыргайты, Каскелен, Талгар, Большая и Малая Алматинка, Шырын, Турген, Шолак, Лепси, Иссык, Шелек, Чарын, Хоргос, Жиренагыр, Таргап, Самсы и др.

Все реки берут свое начало высоко в горах, где таят снега, ледники и идет круглогодичный дождь, но несмотря на это мелкие реки высыхают в засушливый период. В период с марта по июнь могут случиться кратковременные паводки, когда расход рек и количество осадков гораздо выше. Уровень осадков в зоне Участка 1 варьируют в пределах 400-300 мм в год.

### ***Подземные воды***

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

Характеристика подземных вод показана на рис. 3.7-1



*Рис. 3.7-1 – Гидрогеологическая карта территории проекта*

Потоки подземных вод, поступающих во впадину, начинают свое формирование на горных склонах и на пути к центру впадины. По условиям подземного стока выделяют четыре гидрологических района: горный склон, предгорная ступень, предгорный шлейф и предгорная аллювиально-пролювиальная равнина. По водным горизонтам, на горных склонах, обращенных к впадине, поток подземных вод формируется в скальных трещиноватых породах с наиболее интенсивным водообменом в зоне выветривания и по тектоническим разломам. Вследствие сильно расчлененного рельефа часть потока выклинивается еще в пределах горного склона, а часть уходит во впадину подземными путями. В количественном отношении первая составляющая, для низкогорных районов в среднем равна 6,5 л/сек с км<sup>2</sup>. Вторая часть потока, уходящая во впадину подземными путями, по данным Института гидрогеологии, оценивается в 1,7 л/сек с км<sup>2</sup> и составляет 7% от общего количества атмосферных осадков.

Амплитуды колебаний уровней подземных вод составляют до 1,0-20,0 м, однако общая глубина в пределах проектируемой дороги составляет 5 м. На орошаемых землях уровень подземных вод находится на глубине до 10 м. Напорные подземные воды обычно на глубине 20-25 м. Химические свойства варьируются. Доминируют слабосоленые и соленые воды, с содержанием соли от 1,5 до 5,0 г/л. Чрезмерная минерализация происходит при стоячих условиях и песчанно-соленых грунтах.

Использование данных эксплуатационной гидрометрии экспериментальных балансовых исследований Алматинской гидрогеологической станции позволило определить соотношение объемов воды, поступающих из различных источников. В питании подземных вод конусов выноса участвуют фильтрационные воды из русел рек (50-60%) и ирригационной межхозяйственной сети (10-16%), подземный сток со стороны горного массива (8-14%), инфильтрация атмосферных осадков (9%), фильтрация поливных вод (9%) и конденсация воды – 2%.

Модуль общего подземного стока предгорного шлейфа оценивается в 27,2 л/сек с км<sup>2</sup>.

Проллювиально-аллювиальная равнина занимает остальную часть впадины. Отложения, слагающие равнину, представлены песками, галечниками, супесями и суглинками, переслоенными глинами. Движение подземных вод с бортовых частей впадины и конусов выноса к долине базисной реки не имеет вида плоского потока. На расстоянии 16-20 км от гор единой мощный поток, формирующийся в конусах выноса, делится слоями водоупорных пород на ряд этажно расположенных водоносных горизонтов. На этих участках живое сечение потока подземных вод сокращается в результате появления водоупорных слоев, измельчения обломочного материала, а на отдельных участках – вследствие тектонических подвижек. Поток подземных вод получает подпор, и часть его выклинивается, вновь питая реки и образуя многочисленные реки – карасу и заболоченности. Окончательная разгрузка потока подземных вод происходит тремя путями: выклиниванием, в р.Или, оттоком по аллювию долины и вертикальной разгрузкой в верхние водоносные горизонты. Основная разгрузка подземных вод предгорной равнины происходит на территории самой впадины и главной статьей расхода является суммарное испарение.

### ***Водоносные горизонты***

Водоносный горизонт крупнообломочных валунно-галечниковых отложений конусов выноса находится в полосе предгорных шлейфов. Отложения отличаются высокой водообильностью. Вблизи русел воды повсеместно пресные, гидрокарбонатные кальциевые, с сухим остатком 0,2-0,3 г/л, на остальной площади преобладают сульфатные натриевые слабосоленоватые (1,4-2,8 г/л).

Водоносный комплекс песчано-глинистых четвертичных отложений предгорных равнин. Комплекс содержит грунтовые и напорные воды. Грунтовые воды залегают на глубинах 3-9 м в долине р.Или до 15-20 м на междуречных пространствах. Воды ниже местных базисов эрозии пресные, гидрокарбонатно-кальциевые, с сухим остатком до 1 г/л, в верхних водоносных горизонтах они солоноватые, сульфатно-натриевые, с сухим остатком 1-3 г/л.

Артезианские воды на равнине распространены повсеместно. Как правило, толща аллювиально-пролювиальных отложений предгорных равнин содержит несколько напорных водоносных горизонтов, мощность которых колеблется от 1 до 18 м. Артезианские воды пресные гидрокарбонатно-кальциевые и кальциево-натриевые.

## **3.8 ФЛОРА И ФАУНА**

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

В результате полевых исследований консультантов, а также предоставленной информации полевых изысканий проектировщиков, можно заключить, что трасса не проходит по чувствительным средам обитания флоры и фауны.

#### ***Растительный мир***

подавляющая часть территории прохождения трассы представлена пахотными землями, занятыми под посевы зерновых культур (соя, кукуруза, пшеница), клевера, реже овощных и бахчевых культур и пастбищными и сенокосными угодьями. Отдельные, длительное время не возделываемые массивы, покрыты зарослями сорной травы: чертополох, полынь, репейник и т.д.

Растительность светло-каштановых почв типчаково-полынная и полынно-изеневая с участием ковыля, эбелека, мятлика луковичного. По мере продвижения на север, к подзоне сероземов, растительность изменяется постепенно: уменьшается количество злаков.

Растительность на сероземах представлена в основном полынью, к которой почти всегда примешаны в небольшом количестве прутняк, эбелек, часто можно встретить и ковыль. Значительное участие в растительном покрове принимают эфемеры: мятлик луковичный, костер, мелкая осочка, маки.

Из кустарников встречается шиповник, барбарис, дикая вишня, таволга, декоративные насаждения вербы и карагача.

Почти на всем протяжении трассы автодороги имеется лесополоса, представлена вязом мелколистным, (карагачем), тополем бальзамическим, кленом татарским, а также встречаются посадки березы бородавчатой. Все эти деревья не относятся к редким и исчезающим видам. Они служат в качестве защитной полосы от снежных и песчаных заносов. Состояние лесопосадок требует производства рубок и ухода, вырубка деревьев будет производиться после получения лесорубочных билетов от местных властей.

Почвенно-растительные особенности северной части района обусловлены принадлежностью к пустынно-степной зоне. Здесь сохраняются отдельные виды растений, являющиеся редкими эндемичными видами, который занесены в Красную книгу Казахстана: тюльпан Регеля, Юнона Кушакевича, недвезецкая семиречинская.

Растительность на сероземных почвах представлена в основном полынью, к которой почти всегда примешаны в небольшом количестве прутняк, эбелек, часто можно встретить и ковыль. Значительное участие в растительном покрове принимают эфемеры: мятлик луковичный, костер, мелкая осочка, маки.

Более того, важнейшим моментом является то, что дорога не будет иметь значительного негативного влияния на редкие или исчезающие виды более чем существующей ситуации с человеческой деятельностью в районе проекта, который частично подвергнут интенсивной сельскохозяйственной деятельности, частично используется для выпаса скота. Экосистема в данном районе, таким образом, уже адаптировалась к человеческой деятельности и, тем самым, является гораздо менее чувствительной по сравнению с нетронутой естественной природой.

#### ***Фауна***

Из-за высоких темпов урбанизации, участок не характеризуется большим разнообразием видов и подвидов. Нет зарегистрированных редких, исчезающих или уязвимых видов животных и птиц. Нет зарегистрированных в Красной Книге сайгаков, сурков или джейранов. Близ проектной дороги нет зон, населенных дикими животными, включая леса. Также нет заболоченных участков или крупных водных объектов. Нет чувствительных зон или участков с ценным ландшафтом и нет известных предлагаемых охраняемых зон.

Наиболее богаты в плане биоразнообразия горные зоны на юге области близ границы с Кыргызстаном. Волки, барсы, рыси населяют данные зоны. Далее к северу на предгорных равнинах дикая природа менее разнообразная и больших млекопитающих немного. Широко распространены популяции грызунов: сусликов, тушканчиков, полевых мышей, зайцев, сурков и других. Очень много популяций птиц в Алматинской области. Сюда входят различные орлы, коршуны, луны, дрофа, перепел, серый журавль, песчаная куропатка, сойка, воробьи, голуби, фазаны и другие. Так как вдоль участка нет крупных водотоков, больших концентраций уток, гусей, лебедей и других водоплавающих птиц не обнаружено. Также, из-за широкой урбанизации и интенсивного земледелия, территория вдоль дороги птицами не многообразна.

По руслам рек и долинам временных водотоков, в увлажненных местах преобладают чий, солодка, мелкий тростник, встречаются полынь, мятлик. Из земноводных распространены озерная лягушка и зеленая жаба. Пресмыкающиеся представлены среднеазиатской черепахой, такырной круглоголовкой, средней и быстрой ящуркой, обыкновенным ужом, степной гадюкой, щитомордником.

Из млекопитающих наиболее характерны средний и желтый суслик, ушастый тушканчик, тушканчик Северцева, обыкновенная полевка, заяц-толай, степной хорек, лисица, волк.

**Выводы:** В результате предварительных исследований можно заключить, что трасса не проходит по территории охраняемых природных территорий. В данном регионе нет постоянной или сезонной миграции животных. В тоже время, мосты над реками, водопропускные трубы, скотопрогоны и сельскохозяйственные переходы будут служить потенциальным маршрутом для случайной миграции животных в области прохождения трассы.

## **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 ПУОС 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 управления окружающей средой (ПУОС).

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 ПУОС. КНС 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 на этапе строительства была выделена фиксированная сумма. ГРП наймет консультанта для проведения экологического мониторинга и гарантии того, что дорога подлежит регулярному мониторингу во время проведения строительных работ.

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

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

## **5. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ**

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

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

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

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

- Правительство Республики Казахстан
- Министерство по инвестициям и развитию (МИР)
- Комитет автомобильных дорог
- Международный банк реконструкции и развития (МБРР)
- Комитет по охране окружающей среды при Министерстве Энергетики РК
- АО «НК КазАвтоЖол» - Национальный оператор по управлению республиканскими автомобильными дорогами
- РГП «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 организации. Специалисты будут оказывать содейст-



вие 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 Первичной экологической экспертизе и ППМ, 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 Инженером периодической оценки коэффициента смертности скота и мигрирующих стад и животных в результате воздействия дорожного транспортного движения, особенно в районах новых трасс, если возникает необходимость в их строительстве. Если частота таких случаев значительно возрастает, необходимо принимать корректирующие меры. 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 УДОВЛЕТВОРЕНИЯ 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 Ме-

ханизму Удовлетворения Жалоб. Процедура удовлетворения жалоб предлагает разрешение жалоб путем посредничества между сторонами и должна соответствовать стандартам и практике Международных Финансовых Институтов (МФИ).

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

## **РЕГИСТРАЦИЯ ЖАЛОБ**

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

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

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

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

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

- Детали жалобы.

В Проекте будет использоваться подход, основанный на участии на всех этапах планирования и осуществления. Это гарантирует, что пострадавшим людям будет нечего или мало жаловаться. Однако некоторые люди могут по-прежнему оставаться недовольными по той или иной причине. Многие недовольства возникают по причине неадекватного понимания политики и процедур проекта и могут быть быстро решены путем правильного объяснения ситуации жалобщикам.

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

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

## **ОБРАБОТКА ЖАЛОБ**

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

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

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

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

## **РАСКРЫТИЕ ПРОЦЕДУРЫ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ЖАЛОБЫ**

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

СТВОМ.

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 направлены для рассмотрения ВБ и одобрены 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, «Участок дороги ОТАР – УЗЫНАГАШ»	сентября 2015 г. – 17 ноября 2015 г.
2	ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ, «Участок дороги ОТАР – УЗЫНАГАШ»	6 июня 2016 г.

На этапе проектирования трассы: во время согласования трассы в августе 2014 года представители Комитета автомобильных дорог МИР РК и акиматов Алматинской и Жамбылской областей и проектировщики провели консультации в селе Акши Куртинского сельского округа и на эти слушания пригласили население, которое живет вдоль участка автодороги «Узынагаш-Отар».

Следующая группа людей была приглашена на общественные слушания:

- Все местное население, чьи интересы скорее всего были бы затронуты во время реконструкции дороги; (Список участников приложен в Протоколах слушаний)
- НПО вовлеченные в сферах окружающей среды и социальных вопросов;
- Представители властей в области экологического проектирования и социальных вопросов

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.

Вторые общественные слушания по вопросу плана переселения проведены 30 марта 2015 года в селе Айдарлы.

Во время второй консультации / общественных слушаний обсуждались вопросы Документов по управлению окружающей среды и переселенческой политики, включая распространение брошюр, раскрывающих процесс и разъяснение прав и обязанностей, цены компенсации, график платежей и вариантов рассмотрения жалоб. В одной брошюре содержалась

общая информация и общие разъяснения о процессах и правах собственников или пользователей, включая список всех категорий компенсации или других видов помощи, на которые имеют право, люди, попавшие под воздействие, будут описаны процедуры рассмотрения жалоб, доступные для лиц, попавших под воздействие, и предоставлена контактная информация для лиц, попавших под воздействие, у которых имеются вопросы или жалобы.

Консультант Управлением Проектами играет важную роль в процессе общественной информации путем подготовки и распространении брошюр, которые описывают процесс, и разъясняет права и обязанности, цены компенсации, график платежей и варианты рассмотрения жалоб.

Третьи общественные слушания по вопросам окончательного проекта автодороги, плана переселения, ОВОСС с участием проектных организаций и представителей «Алматыжоллаборатория» и «Жамбылжоллаборатория» проведены 27 мая 2016 года в с. Сарыбастау Жамбылского района Алматинской области и с. Кенен Кордайского района Жамбылской области соответственно.

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.

ППМ будет опубликован на веб-сайте проекта «Западная Европа-Западный Китай» - [eurora-china.kz](http://eurora-china.kz), и соответствующих районных Акиматах. ППМ на английском языке будут изложены на сайте ВБ.

Все общественные слушания протоколировались и учитывались интересы местного населения и общественности согласно нормативам РК.

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

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

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



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

и Плана природоохранных мероприятий:

- k) Краткое описание проекта;
- l) Основные технические показатели существующей и проектируемой автодороги;
- m) Схему проектируемой автодороги;
- n) Виды ожидаемого воздействия объекта на атмосферный воздух;
- o) Шумовое воздействие;
- p) Воздействие на поверхностные и грунтовые воды;
- q) Воздействие на почвенный покров, земельные ресурсы и недра;
- r) Воздействие на растительный и животный мир;
- s) Воздействие на социальную среду;
- t) Отходы производства;
- u) 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 согласований с соответствующими органами надзора, и при необходимости предоставлялась всем заинтересованным лицам.

Таблица 6.1

Проведенные общественные слушания

№	Наименование нас. пункта	Дата проведения
1	с. Акши Куртинского сельского округа Жамбылского района Алматинской области	Август 2014г.
2	с. Айдарлы Жамбылского района Алматинской области	Март 2015г.
3	с. Кенен Кордайского района Жамбылской области	Май 2016г.
4	с. Сарыбастау Жамбылского района Алматинской области	Май 2016г.

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 подробно указаны в протоколах общественных слушаний.

## 7. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ: МОНИТОРИНГ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ:

### УЧАСТОК ДОРОГИ УЗЫНАГАШ – ОТАР (км 63-162)

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 засушливого периода	В основном в районе строительства, существующих дорог или объездных дорог; Потенциальное воздействие на близлежащие населенные пункты Самсы и Таргап.  Локальных воздействий на участках в Алматинской 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. Точки отбора проб будут определяться программами мониторинга проекта, которые будут разработаны отдельными подрядчиками и	Подрядчики (через аттестованные лаборатории) Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер	Долгосрочное воздействие ограничено

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
						<p>требуются по закону.</p> <p>Параметры, подлежащие контролю: оксиды азота, неорганическая пыль, оксид серы, углерод, РМ10, РМ2.5 и монооксид углерода.</p> <p>Метеорологические параметры во время отбора проб включают в себя температуру воздуха, скорость выбросов, атмосферное давление и влажность воздуха.</p>		
2. Шум и вибрация	<p>Шум от строительной техники и оборудования</p> <p>Шум от цементобетонных и асфальтобетонных заводов, дробильных установок и т.д</p> <p>Шум от транспорта на подъ-</p>	Потенциально значимые	<p>Территория строительства, подъездных и объездных дорог.</p> <p>Потенциальное воздействие на прилегающие населенные пункты</p> <p>Потенциальное воздействие на села Таргап и</p>	<p>Все транспортные средства и оборудование, используемые в строительстве, должны быть современными, регулярно обслуживаться и использоваться в соответствии с рекомендациями производителей.</p> <p>Все заводы/шум обра-</p>	<p>Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по снижению воздействия.</p> <p>Инженер по надзору контролирует соответствие плану по снижению воздействий</p>	<p>Регулярный (ежемесячный) мониторинг, осуществляемый аттестованной лабораторией в установленных местах отбора проб и Консультант по надзору за строительст-</p>	<p>Подрядчики (через аттестованную лабораторию)</p> <p>Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер</p>	Долгосрочного воздействия нет

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
	ездных путях		Самсы Локальное воздей-ствие на участки в Алматинской и Жамбылской Об-ластях не прогно-зируется	зующее оборудование должно быть техниче-ски исправными и рас-полагаться на расстоя-нии от поселений Запретить любые виды работ в ночное время возле сел и поселений в Алматинской и Жам-былской областях. Ограничить скорость движения всех строи-тельных машин до 60 км в час		вом (КНС), Ин-женер и местные власти (органы по ООС и СЭС) осуществляют контроль за со-блюдением на месте		
3. Вода, водо-отвод и павод-ки	Возможно за-грязнение в мес-тах строительст-ва мостов стоком с поверхности на строительных участках Просачивание загрязненной воды в водонос-ные горизонты Загрязнение под-земных вод на карьерах (ава-рийное протека-ние) Загрязнение по-верхностных и подземных вод	Влияние от уме-ренного до не-значительного. Места забора воды из колод-цев (питьевая и техническая во-да) будут согла-сованы с Коми-тетом водных ресурсов Загрязнение под-земных вод ма-ловероятно, так как глубокая выемка грунта не планируется Загрязнение из-за вахтовых го-	Потенциальное воздействие на прилегающие реки (строительством мостов) Потенциально - вся трасса дороги Места размещения строительных го-родков	Комитет автомобиль-ных дорог, Комитет по водным ресурсам и Акиматы районов в консультации с под-рядчиками. Подрядчик должен обеспечить забор воды только из установленных источ-ников после получения специального разреше-ния на использование воды. Хорошее управление на строительных участ-ках Будут определены уча-стки потенциального загрязнения рек для	Комитет автомо-бильных дорог, Региональный департамент Ко-митета по водным ресурсам (разре-шение на забор воды) и Акиматы районов в кон-сультации с под-рядчиками. Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по смягчению воз-действия Консультант по надзору за строи-тельством (КНС),	Регулярный (ежемесячный) мониторинг, осуществляемый аттестованной лабораторией в установленных местах отбора проб и Консуль-тант по надзору за строительст-вом (КНС), Ин-женер и терри-ториальные управления Ко-митета по вод-ным ресурсам осуществляют контроль за со-	Подрядчики (через аттеста-рованную лабо-раторию) Консультант по надзору за строительст-вом (КНС), Инженер Комитет по водным ресур-сам	Долго-срочное воздей-ствие воз-можно в случае невыпол-нения мер по смяг-чению воздей-ствий

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
	сточными вода-ми из лагерей	родков может быть от умерен-ного до значи-тельного		предотвращения слу-чайных разливов и по-верхностных стоков, а также будут защищены отстойниками Сточные воды из лаге-рей будут собраны в септические резервуа-ры и переданы на стан-ции отчистки сточной воды Тщательную организа-цию работ в водоохра-няемой зоне Строительство sedi-ментационных лавушек / барьеров, в целях пре-дотвращения ливневых стоков	Инженер контро-лирует соблюде-ние плана по сни-жению воздейст-вий	блюдением на месте Контролируемые параметры включают в се-бя: рН, плот-ность, сопротив-ляемость, твер-дые остатки, хлориды, нит-ратный азот, нитратный азот, фтор, нераство-римое вещество и т.д. (н/р все применяемые допустимые ).		
4. Эрозия и загрязнение почв и подпоч-венных слоев	Возможна эро-зия почв (ветер и вода) из-за уда-ления расти-тельности и сня-тия плодородно-го слоя почвы Загрязнение почвы и подпоч-венных слоев из-за строительной деятельности и аварийного про-	Потенциальное воздействие от низкого до сред-него (земляные работы и экс-плуатация грун-товых карьеров)	Местное воздей-ствие ожидается только на терри-ториях карьеров и в местах проведе-ния земляных ра-бот вдоль трассы	Все рекомендованные методы по сокращению и ликвидации эрозии были включены в про-грамму строительства Методы строительства по сокращению или ликвидации загрязне-ния почв и подпочвен-ных слоев. Снятие, сохранение и рациональное исполь-зование плодородного	Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по смягчению воз-действия Консультант по надзору за строи-тельством (КНС), Инженер контро-лирует соблюде-ние плана по сни-жению воздейст-вий и проекта	Подрядчики Консультант по надзору за про-ектом, Инженер	Подрядчики Консультант по надзору за строительст-вом (КНС), Инженер Комитет авто-мобильных дорог	Эрозия возможна в случае если нет надлежа-щего управле-ния и пре-дотвращения в ходе строи-тельства

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
	текания			слоя почвы				
5. Флора и фауна и природно охраняемые территории	Воздействие на растительность вдоль трассы дороги Нарушение фауны в районе строительства	Потенциальное воздействие от низкого до среднего Возможно временное воздействие на птиц и животных в непосредственной близи со строительными участками, бетонными заводами, дробильными установками или карьерами	Умеренная потеря насаждений Возможна незаконная охота	Водопропускные трубы, скотопрогоны и мосты будут служить в качестве мест перехода для диких животных Незаконная охота рядом с проектным участком будет запрещена.	Подрядчик несет ответственность за реализацию мер по смягчению воздействия Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер контролирует соблюдение плана по снижению воздействий и проекта	Регулярный мониторинг надлежащего озеленения и рациональное использование плодородного слоя почвы Подрядчиком Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер контролирует соблюдение плана по снижению воздействий и проекта	Подрядчики Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер Местное Управление Комитета лесного хозяйства и животного мира	Не ожидается никакого долгосрочное воздействие на флору 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 Мероприятий по Переселению (ПМП) Поощрение найма местной рабочей силы Рассмотрение с местным населением дополнительных переходов для скота по мере необходимости Компенсация за потерю	Подрядчики Акиматы	КАД, Акиматы/местные власти и подрядчики	Регулярный мониторинг за возможными воздействиям на фермеров инженерами по надзору за строительством Комитет Автомобильных дорог будет осуществлять мониторинг	Возможны долгосрочные последствия если не будут построены скотопрогоны

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
				дохода должны быть оплачены или другие соответствующие механизмы будут введены в действие в соответствии с законодательством Республики Казахстан и ПМП.			выплаты компенсаций затронутым лицам	
7. Исторические и археологические памятники	Выявлено 75 объектов историко-культурного наследия в пределах полосы отвода, в том числе: - 24 объектов являются памятниками археологии; - 2 объекта являются памятниками монументального искусства; - 8 объектов являются современными кладбищами; - 51 объектов являются современными поминательными па-	Потенциальное косвенное воздействие на могильников вдоль дороги	Потенциальное косвенное воздействие на археологические памятники, если такие объекты будут найдены	В период реконструкции автодороги необходимо соблюдать охранную зону не менее 50 м от границ объектов, археологические памятники должны быть ограждены в целях защиты. Мемориальные доски будут перемещены по согласованию с местными властями. Другие исторические места за пределами Полосы отвода, но в 2 км от дороги должны быть защищены от разграбления и разрушения. Подрядчики должны соблюдать соответствующие процедуры в случае обнаружения находок. В соответствии с государственной	Подрядчик несет ответственность за ограждение археологических памятников, могильников, если имеются. В случае обнаружения находок Подрядчик должен немедленно проинформировать Департамент 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.	Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер, местные власти и уполномоченные представители Департамента по делам культуры и искусства Министерства Культуры и Спорта будут проверять соответствие с данным планом и процедурами в случае обнаружения находок	Консультант по надзору за строительством (КНС), Инженер, уполномоченные представители Департамента по делам культуры и искусства Министерства Культуры и Спорта	При условии, что все законы будут соблюдаться и памятники ограждены, а также мемориальные доски перенесены, долгосрочное воздействия не ожидается



Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
	мятниками.			процедурой, работы будут незамедлительно приостановлены для изучения, записи и раскопок. Обеспечение безопасности объектов культурного наследия путем наблюдения природоохранных зон в 50 м от границ соответствующих объектов	Защита других памятников является ответственностью органов охраны культурного и археологического наследия (Министерство Культуры и Спорта)			
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 техника должна придерживаться	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	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
				<p>согласованных подъездных путей и соблюдать скоростные ограничения  Установка информационных табло,  предупреждающих об угрозах безопасности населения, с указанием контактных лиц для связи в экстренных ситуациях  Предотвращение воздействия опасных материалов и отходов, находящихся на объекте, на население  Учет скота, временно пересекающего строительный участок и дорогу и мешающего дорожно-транспортному движению  Эти меры должны быть частью Планов строительства по управлению состоянием окружающей среды – которые должны включать планы по управлению дорожным движением</p>				

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
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 участки	Подрядчик во взаимодействии с местными органами	Консультантам по надзору за проектом проводить регулярный ежемесячный мониторинг участков и деятельности по сбору и удалению отходов	Консультант по надзору за проектом и местные власти	При условии, что все отходы будут вывозиться на санкционированные 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	Загрязнение воз-	Среднее	Как правило, на	Соответствие требова-	Подрядчик	Регулярный	Подрядчики	Недолго-

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
Безопасность	духа, шум, риски рабочей окру-жающей среды		главном участке строительства, существующие дороги и обход-ные дороги; Потенциальное воздействие на работников под-рядной организа-ции и близлежа-щие деревни	ниям здоровья и безо-пасности в соответст-вии с законодательст-вом РК. Разработать интегрированную программу мероприятий по охране здоровья и технике безопасности, которая будет соответствовать национальному законодательству, системам мониторинга и управления, охватывающим любые работы по Проекту. Система должна включать: 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		(ежедневный) мониторинг личной безопас-ности рабочих	Консультант по надзору за Строительст-вом (КНС)/Инжене-р	срочное воздейст-вие

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
				<p>подрядчиков по охране труда и технике безопасности, ориентированных на те же стандарты, что и планы проектной компании</p> <p>Контроль за развитием/реализацией охраны труда и техники безопасности подрядчика, включая обязательную отчетность перед КНС.</p> <p>Учет, включая общие часы работы, потерянные часы работы из-за происшествий/несчастных случаев, описание случаев потери времени, госпитализаций, смертельных случаев</p> <p>Инструктажи по обмену информацией по рискам, предотвращению несчастных случаев и т.д.</p> <p>Требования по Охране Труда должна применяться ко всем сторо-</p>				

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
				нам, участвующим в строительстве и эксплуатации Проекта.				
12. Вахтовые городки Под-рядчика	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 об-щин, проживающих вблизи участков вахто-вых городков. Обеспечение бесплатного распространения и предоставления презервативов рабочим-строителям Подрядчи-ком во избежание рас-пространения ЗППП и ВИЧ/СПИД Разместить образова-тельные плакаты и флаеры про ВИЧ/СПИД, используя местные языки в мес-тах скопления, авто-бусных вокзалах, шко-лах и обочинах, чтобы минимизировать рас-	Подрядчики	Регулярный (ежедневный) мониторинг личной безопас-ности рабочих	Подрядчики Консультант по надзору за Строительст-вом (КНС)/Инжене-р и органы ме-стной власти Специалисты по программам ВИЧ/СПИД	Недолго-срочное воздейст-вие

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
				<p>пространение ВИЧ/СПИД.            Санитария и необходимые требования обучения рабочих-строителей в соответствии с Казахстанскими законами            Контроль и Оценка Программы 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 вре-</p>				

Категория	ПОТЕНЦИ-АЛЬНОЕ ВОЗ-ДЕЙСТВИЕ	ЗНАЧИМОСТЬ	ЛОКАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	СМЯГЧЕНИЕ	ОТВЕТСТВЕН-НОСТЬ	МОНИТО-РИНГ	ОТВЕТСТ-ВЕННОСТЬ	ДОЛГО-СРОЧ-НОЕ ВОЗ-ДЕЙСТ-ВИЕ
				мя, на всех строитель-ных площадках; и т.п.				



**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 Алматинской Жамбылской Обл. ; 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 Алматинской и Жамбылской Обл. астей	Мониторинг качества воздуха в соответствии с Руководством ООС (N <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , CO <sub>2</sub> , CO, C, углерод) вблизи жилых районов и других районов, если это необходимо. Частота мониторинга будет определяться на основе данных мониторинга 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 Алматинской и Жамбылской Обл. астей 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	Комитет автомобильных дорог, Департамент Экологии Комитета экологического регулирования и контроля, и СЭС Алматинской и Жамбылской Обл. астей	Мониторинг вблизи жилых зон и в других местах по мере необходимости	Подрядчики в течение гарантийного срока

				Вся техника для ремонта и содержания дороги соответствует стандартам шума			
3. Вода, водотвод и паводки	Устойчивость источников воды для эксплуатации Паводки Загрязнение поверхностных и подземных вод из-за деятельности на дороге и местах отдыха/сервиса	Потенциально локализованное воздействие Загрязнение не будет значительным, если дорога будет в эффективном управлении.	Никаких конкретных локальных воздействий	Поддерживать систему водоотвода в исправном состоянии Хорошее управление и содержание трассы обеспечит нормальное течение водотоков	Комитет по водным ресурсам РГП «Казахавтодор» Местные исполнительные органы	Мониторинг качества грунтовых вод и дренажных вод в соответствии с Руководством по ООС в пределах полосы отвода Частота мониторинга будет определяться на основе данных мониторинга интенсивности движения.	Комитет по водным ресурсам
4. Флора и фауна и природные 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 «Казахавтодор» 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 «Казахавтодор» 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 Алматинской области
6. Безопасность дорожного движения / Эстетика	Увеличение несчастных случаев Опасность для пешеходов, недостаточно пешеходных переходов	Низкий / средний уровень воздействия	Обычные переходы, пересекающие трассу дороги	Специальные меры в проекте снизят риск аварий: разделительная полоса, хорошая видимость, ограниченный доступ и выезды, предупреждающие знаки и т.д. Там будет несколько поселений недалеко от	Будет включен в проект.	Мониторинг и регистрация всех дорожно-транспортных происшествий	РГП «Казахавтодор»

				дороги, и небольшое количество пешеходов возле дороги или пересечения дорог.			
7. Управление отходами	Отходы от содержания дорог и 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 ежемесячный мониторинг участков и сбора и удаления отходов.	РГП «Казахавтодор»

## ПРОТОКОЛ

### Проведения общественных слушаний

**Село Сарыбастау Жамбылского района**

**Дата проведения:** 17 апреля 2017 года, 16:00 часов.

**Место проведения:** Здание средней школы Унгиртасского сельского округа Жамбылского района Алматинской области

**Общественные слушания организованы** Акиматом Жамбылского района Алматинской области и КАД МИР РК, АО НК «Казаавтожол»

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

**Участвовали:** Жители Жамбылского района, представители местных исполнительных органов, представители КАД МИР РК, АО НК «Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «Каздорпроект» (Список прилагается)

#### Повестка дня:

«Ознакомление общественности о проекте «Отар-Узынагаш», ознакомление местных жителей с разработанными техническими решениями по проекту реконструкции автомобильной дороги и документов по Оценке Воздействия на Окружающую Среду, Планом действий по Переселению и заключением археологическо-культурного наследия»

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 руководитель ГУ «Жамбылский районный отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог» Алматинской области Данияров А.

Секретарем общественных слушаний избран главный специалист аппарата акима Унгиртасского сельского округа Жамбылского района Алматинской области Дауренбаев Е.

#### Выступили:

1. Руководитель ГУ «Жамбылский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» Алматинской области Данияров А. поприветствовал всех присутствующих, представил жителям Жамбылского района представителей КАД МИР РК, АО НК «Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «Каздорпроект».
2. Цель проведения общественных слушаний – обсуждение проекта «Отар-Узынагаш», ознакомление местных жителей разработанными техническими решениями по проекту реконструкции автомобильной дороги и документов по

Оценке Воздействия на Окружающую Среду, Планом действий по Переселению и заключением археологическо-культурного наследия».

1. Представитель АО НК «Казавтожол» Акылтаев Н.

Поприветствовав всех присутствующих, поблагодарил их за участие в слушаниях. Далее, пояснил краткое изложение Технического задания разработки проекта реконструкции автомобильной дороги. 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. Главный инженер проекта ТОО «Каздорпроект» Кулинов И.

Представил на слайдах присутствующим основные технические детали проектов улучшения дорог км 63-101 и км 101-143 «Отар-Узынагаш», которые в данное время завершены и прошли гос.экспертизу.

3. Представитель КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», Сердалиев К.

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 других законодательств РК 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 и заключением археологическо-культурного наследия.

1. Житель села

Вопрос: Сколько скотопрогонов на участке км 101-143 «Отар-Узынагаш»?

Ответ: На данном участке автодороги проект предусматривает 9 скотопрогонов.

Вопрос: Сколько скотопрогонов на участке км 63-101 «Отар-Узынагаш»?

Ответ: На данном участке автодороги проект предусматривает 7 скотопрогонов.

2. Житель села

Вопрос: Размеры скотопрогоны?

Ответ: Согласно действующих нормативов габариты скотопрогонов: высота 2,5 метра и ширина 4 метра.

Вопрос: Будут ли привлекаться на работу местное население во время строительства автодороги?

Ответ: Проектом предусмотрено трудоустройство местного населения во время строительства автомобильной дороги.

3. Житель села

Вопрос: Расстояние между скотопрогонами?

Ответ: Согласно действующих нормативов среднее расстояние 10-40 км в зависимости от плотности населенного пункта и численности скота.

4. Житель села

Вопрос: Сроки начала и завершения строительства данной автомобильной дороги?

Ответ: Планируется начало строительство – конец 2017 года, завершение – конец 2020 года.

**Выводы по итогам общественных слушаний:**

По результатам рассмотрения и обсуждения разработанных технических решений по проекту реконструкции автомобильной дороги и документов по Оценке Воздействия на Окружающую Среду и на Социальную Сферу, Планом действий по Переселению и заключением археологическо-культурного наследия 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 автодороги «Отар-Узынагаш» донесен для ознакомления и одобрения общественности и населения Жамбылского района Алматинской области

**Председатель общественных слушаний:**  
Руководитель ГУ «Жамбылский районный отдел  
пассажирского транспорта и автомобильных дорог»  
Алматинской области Данияров А.



**Секретарь общественных слушаний:**  
Главный специалист аппарата акима Унгиртаского сельского округа  
Жамбылского района Алматинской области Дауренбаев Е.

## ПРОТОКОЛ

### Проведения общественных слушаний

#### Село Кенеп Кордайского района

Дата проведения: 18 апреля 2017 года, 15:00 часов.

Место проведения: Здание актового зала Дома культуры сельского округа Кенеп Кордайского района Жамбылской области

Общественные слушания организованы Акиматом Кенеп Кордайского Жамбылской области, АО НК «Казавтожол».

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

Участовали: Жители Кордайского района, представители местных исполнительных органов, представители КАД МИР РК, АО НК «Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «СК Инжиниринг» (Список прилагается)

#### Известка дня:

«Ознакомление общественности о проекте «Отар-Узынагаш», ознакомление местных жителей с разработанными техническими решениями по проекту реконструкции автомобильной дороги и документов по Оценке Воздействия на Окружающую Среду, Планом действий по Переселению

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 главный специалист аппарата акима сельского округа Кенеп Кордайского района Жамбылской области Айыпова Ж.Ж.

Секретарем общественных слушаний избран специалист аппарата акима сельского округа Кенеп Кордайского Жамбылской области Ералиева Б.И.

Выступили:

1. Главный специалист аппарата акима сельского округа Кенеп Кордайского района Жамбылской области Айыпова Ж.Ж. поприветствовал всех присутствующих, представила жителям села представителей КАД МИР РК, АО НК «Казавтожол», КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», ТОО «СК Инжиниринг».

1. Цель проведения общественных слушаний – обсуждение проекта «Отар-Узынагаш», ознакомление местных жителей с разработанными техническими решениями по проекту реконструкции автомобильной дороги и документов по Оценке Воздействия на Окружающую Среду, Планом действий по Переселению  
Главный инженер проекта ТОО «СК Инжиниринг»

Поприветствовал всех присутствующих, поблагодарил их за участие в слушаниях. Далее, пояснил краткое изложение Технического задания разработки проекта реконструкции



автомобильной дороги. 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.

Представили на слухах присутствующим основные технические детали проекта улучшения проекта дороги «Отар-Узынагаш», который в данное время завершен и получил положительное заключение гос.экспертизы.

2. Представитель КУП «КазДорНИИ/Сапа-СЗ», Сердалиев К.С.

Поприветствовал 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 Кевен

Вопрос: Будут ли привлекаться на работу местное население во время строительства автодороги?

Ответ: Проектом предусмотрено трудоустройство местного населения во время строительства автомобильной дороги.

2. Житель села Кевен

Вопрос: Сроки начала и завершения строительства данной автомобильной дороги?

Ответ: Планируется начало строительство – конец 2017 года, завершение – конец 2020 года.

3. Житель села Кевен

Вопрос: Размеры и количество скотопогонов?

Ответ: На данном участке проект предусматривает 2 стандартных скотопогона, высотой 2,5 метра и шириной 4 метра

**Выводы по итогам общественных слушаний:**

2. По результатам с разработанными техническими решениями по проекту реконструкции автомобильной дороги и документов по Оценке Воздействия на Окружающую Среду, Планом действий по Переселению в связи с отсутствием возражений и единогласием, что намечаемая деятельность не окажет существенного негативного влияния на окружающую среду и здоровье населения, были проведены следующие итоги:

Разработанный проект реконструкции автодороги «Отар-Узынагаш» донесен для ознакомления и одобрения общественности и населения Кордайского района Жамбылской области.

**Председатель общественных слушаний:**

Главный специалист аппарата акима сельского округа Кевен Кордайского района Жамбылской области Авыпова Ж.Ж.

**Секретарь общественных слушаний:**

специалист аппарата акима сельского округа Кевен Кордайского Жамбылской области Ералнева Б.Н.

