

**19-20. КРАТКОЕ НЕТЕХНИЧЕСКОЕ РЕЗЮМЕ С ОБОБЩЕНИЕМ ИНФОРМАЦИИ, УКАЗАННОЙ В ПУНКТАХ 1 - 17 НАСТОЯЩЕГО ПРИЛОЖЕНИЯ, В ЦЕЛЯХ ИНФОРМИРОВАНИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ В СВЯЗИ С ЕЕ УЧАСТИЕМ В ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ.**

**1. Описание предполагаемого места осуществления намечаемой деятельности, план с изображением его границ.**

Автодорога "Шу - Кайнар" км 0-56» в настоящее время является дорогой II технической категории, соединяющей город Шу и село Кайнар. Объект расположен г. Шу, Шуском и Кордайском районах Жамбылской области.

Проектируемый участок капитального ремонта берет начало на территории г. Шу. Протяженность участка капитального ремонта по территории г. Шу составляет ориентировочно 4 км. Далее проектируемый участок проходит по территории Шуского района через населенные пункты с. Бельбасар и с. Коккайнар. За границей Шуского района проектируемый участок проходит по территории Кордайского района через с. Кайнар. Таким образом, участок охватывает Шуский район, в том числе г. Шу, с. Бельбасар, с. Коккайнар и Кордайский район, в том числе с. Кайнар.

**Размещение участка по отношению к жилой зоне:**

1. На территории г. Шу ближайший жилой дом расположен на расстоянии 20 м.



2. На территории с. Бельбасар ближайший жилой дом расположен на

расстоянии 50 м.



На территории с. Коккайнар ближайший жилой дом расположен на расстоянии 15м.



На территории с. Кайнар ближайший жилой дом расположен на расстоянии 15 м.



Также, проектируемый участок капитального ремонта проходит вдоль р. Шу. На месте строительства моста через р. Шу идет пересечение с рекой. Таким образом работы будут проводиться в водоохранной зоне и полосе р. Шу.

Обзорная карта



**2. Описание затрагиваемой территории с указанием численности ее населения, участков, на которых могут быть обнаружены выбросы, сбросы и иные негативные**

**воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, с учетом их характеристик и способности переноса в окружающую среду; участков извлечения природных ресурсов и захоронения отходов.**

#### **Негативное воздействие выбросов загрязняющих веществ на население.**

Во время строительства и эксплуатации, шумовое загрязнение, загрязнение воздуха и воды может повлиять на население, проживающее поблизости и, при экстремальных условиях, повлиять на здоровье людей, особенно на социально-уязвимые группы; пожилых, больных и детей. Однако, как было описано выше, шумовое загрязнение, загрязнение воздуха и воды не будет значительным.

Под строительство дороги также потребуется изъять земли, что может повлиять на доход людей и их уровень жизни на короткий период.

Развитие дороги может иметь некоторое воздействие на экономическую деятельность местного населения на дороге. Однако должно быть отмечено, что имеется только несколько экономической деятельности возле плана трассы в селах, которые не ожидается перемещать и негативные воздействия будут минимальными.

Заказчик считает важным рассмотреть обустройство сервисных зон, и согласно проекту, рассматривается возможность обустройства потенциальных зон отдыха/сервиса. Обычно такие зоны имеют места для отдыха, заправки, покупки товаров и для питания, и возможно для ночевки. Данные зоны могут служить торговой площадкой для местных фермеров и продавцов. Установка информационных знаков о направлениях в поселки и местные сервисы, и временное обеспечение места для местных торговцев смягчит некоторую потерю торговли.

#### *Преимущества расширения трассы*

- Транспортная доступность района
- Уменьшение случаев аварий с участием пешеходов
- Возможность расширения бизнеса придорожного сервиса

#### *Недостатки:*

Повышенный уровень шумового воздействия на период реконструкции/строительства.

*Вывод по воздействию на социально-экономическую среду: строительный и эксплуатационный период:*

Будут иметь место некоторые негативные воздействия на социально-экономическую среду, включая различные нарушения во время строительного периода и возможные потери в торговле и бизнесе на существующей дороге, но в целом строительство скоростной трассы благоприятно повлияет на социально-экономическую среду на юге Казахстана.

#### **Негативное воздействие сбросов загрязняющих веществ на население.**

При проведении ремонтных работ, не будет оказываться прямых сбросов в окружающую среду, так как вся сточная вода жизнедеятельности персонала будет

собираться в септик. представляющий собой литой железобетонный резервуар с внешней гидроизоляцией. По мере его наполнения, ассенизационной машиной вывозятся на КНС, согласно договору на оказание этих услуг.

### **3. Наименование инициатора намечаемой деятельности, его контактные данные.**

ЖАМБЫЛСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ФИЛИАЛ АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА  
"НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ "ҚАЗАВТОЖОЛ"

РК, Жамбылская область, Тараз г.а., г.Тараз, улица Тауке Хана, 1а

БИН 130941000717

### **4. Краткое описание намечаемой деятельности.**

Существующие дороги на проектируемых участках по техническим параметрам имеют отступления от норм СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги». Задача капитального ремонта дорог состоит в восстановлении и повышении транспортно - эксплуатационного состояния дорог до уровня доведения параметров автодороги до требуемых норм.

Перепад высот на объекте составляет порядка 120-160м. Населенные пункты на участке съемки:

город Шу на км 0-4, с. Бельбасар (км 18),

с. Коккайнар на км 42-43, с. Кайнар км 52-54.

Проектная ось проложена по оси существующей дороги. Общая протяженность трассы дороги – 55,612 м.

г. Шу км, участок по существующей дороге в городе Шу. Начало участка ПК 0+00 соответствует существующему км 0,00, конец проектируемого участка ПК556+62,47 соответствует существующему км автомобильной дороги республиканского значения Р- 30 «Шу - Кайнар». протяженность участка – 55,662 км.

Проектом предусматриваются работы по переустройству подземных кабельных линий и освещения поселков и мостов.

### **Сводные технико-экономические показатели**

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Ед. изм.	Показатели
1	Длина трассы	км	55,612
2	Строительная длина	км	55,612
3	Расчетная скорость движения:	км/час	120
4	Число полос движения	шт	2
5	Ширина полосы движения	м	3,75
6	Ширина проезжей части	м	7,5
7	Ширина укрепленной обочины	м	0,75
8	Ширина дорожной одежды	м	9,0
9	Ширина обочин	м	3,75

10	Ширина земляного полотна	м	15,0
11	Тип дорожной одежды	капитальный	
12	Мосты	шт/пм	4 /245,5
13	Водопропускные трубы	шт/пм	67
14	Примыкания в одном уровне	шт	109
15	Автобусные остановки с автопавильонами	шт	12

**5. Краткое описание существенных воздействий намечаемой деятельности на окружающую среду, включая воздействия на следующие природные компоненты и иные объекты.**

**Жизнь и (или) здоровье людей, условия их проживания и деятельности**

Несмотря на то, что будет оказано незначительное негативное воздействие на местную экономику, в целом, дорога принесет огромную пользу для местной, региональной и национальной экономики. Скоростная, безопасная и доступная при любой погоде дорога позволит эффективно и быстро перевозить грузы между Китаем, Казахстаном, Россией, а также в сторону Европы и Центральной Азии. Товары, произведенные внутри этих стран, будут быстро доставляться по маршруту. Сельскохозяйственная продукция с той территории, где это является основным занятием, и другие продукты местного производства могут быть быстро транспортированы на более крупные рынки. Рабочая сила также сможет более свободно передвигаться между странами, также будет развивать наиболее значимый для региональной и международной экономики туризм, использование природных и социальных особенностей Казахстана. Большие поселения вдоль дороги, смогут быстро передвигаться из городов в другие городские центры на юге и центрального Казахстана. Возникнет больше возможностей для трудоустройства и развития бизнеса.

С жителями данных поселковых населенных пунктов проведены предварительные общественные слушания по поводу реконструкции автомобильной дороги. По результатам предварительных слушаний, жители данных поселков не имеют противоречивых мнений по поводу реконструкции автомобильной дороги.

**Биоразнообразие (в том числе растительный и животный мир, генетические ресурсы, природные ареалы растений и диких животных, пути миграции диких животных, экосистемы).**

Согласно письма РГУ «Жамбылская областная территориальная инспекция лесного хозяйства и животного мира» Комитета лесного хозяйства и животного мира Министерства экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан», проектируемый участок находится вне территории государственного лесного фонда и особо охраняемых природных территорий. Однако, проектируемый участок расположен на территории охотничьего хозяйства «Каккайнар». Кроме того, через территорию участка проходят пути миграции охотничьих видов животных и птиц, таких как лиса, заяц, фазан.

Необходимо отметить, что проектируемый участок не будет оказывать негативное влияние на пути перехода охотничьих видов животных указанных в письме Инспекции,

ввиду того что будет проведен капитальный ремонт автомобильной дороги, что в свою очередь исключает изменение дорожного полотна и направления автомобильной дороги. Капитальный ремонт предусматривается по существующей автомобильной дороге. Таким образом, пути миграции охотничьих видов животных и птиц, таких как лиса, заяц, фазан полностью сохранятся в первоначальном виде.

Но в целом, для сохранения биоразнообразия, предусмотрен комплекс природоохранных мероприятий с целью уменьшения негативного воздействия на окружающую среду в период строительства:

- укрытие кузовов автомашин тентом при транспортировании сыпучих строительных материалов;
- поддержание чистоты и порядка на строительной площадке;
- выполнение земляных работ с организацией пылеподавления и др.

В виду отсутствия существенного воздействия объекта на состояние фауны, изменений в животном мире и последствий этих изменений не ожидается.

**Земли (в том числе изъятие земель), почвы (в том числе включая органический состав, эрозию, уплотнение, иные формы деградации).**

Очистка территории, выемка и засыпка насыпи, устройство земляного полотна обычно является основным воздействием на почвы и недра. Существенный объем плодородного слоя почвы необходимо будет снять для строительства дороги и объездных путей, карьеров, рабочих поселков и другой строительной деятельности. На таких территориях есть возможность загрязнения, нарушения и ущерба почвенному покрову. В частности, почва может быть уплотнена и повреждена вдоль временных подъездных дорог и на участках строительства. Нарушение почв неминуемо, и это будет более критичным на территориях с почвой высоким содержанием гумуса, которые являются очень плодородными. Однако это можно минимизировать при выполнении правильных строительных процедур.

На основании исследований и характеристик данной территории, можно сделать вывод о том, что при соблюдении надлежащей строительной технологии, вредного воздействия на почвы и недра во время строительного и эксплуатационного периода, такого как загрязнение, эрозия и оползень, не возникнет. Также в период эксплуатации не будет оказано негативное воздействие на почву и недра.

**Воды (в том числе гидроморфологические изменения, количество и качество вод).**

Река Шу - единственный поверхностный источник в районе проектируемой автомобильной дороги, где участок проходит по водоохранной зоне и полосе р. Шу в связи со строительством моста через реку.

Проектом предусматривается реконструкция моста через р. Шу на км 16+340.

Таким образом, проектируемый капитальный ремонт автомобильной дороги пересекает р. Шу.

Также, проектируемый участок капитального ремонта проходит вдоль р. Шу. На месте строительства моста через р. Шу идет пересечение с рекой. Таким образом работы будут проводиться в водоохранной зоне и полосе р. Шу.

В связи с этим было получено согласование № KZ93VRC00012649 от 28.12.2021 г. Шу-Таласской бассейновой инспекции по регулированию использования и охране водных ресурсов на рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги республиканского значения "Шу - Кайнар" км 0-56» при соблюдении технических условий, указанных в данном документе.

### **Атмосферный воздух, сопротивляемость к изменению климата экологических и социально-экономических систем.**

Автомобильно-дорожный комплекс наносит наибольший из всех видов транспорта ущерб окружающей среде, около 80%. При этом следует учитывать, что интенсивность загрязнения окружающей среды автомобильным транспортом непосредственно зависит от дорожных условий эксплуатации автотранспортных средств, а также технического уровня и транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

Ещё одним источником загрязнения атмосферного воздуха «твердыми частицами» является пыль от износа резины, тормозных колодок, дисков сцепления автомобилей, а также продукты испарения с поверхности дорог нефтепродуктов и масел. При производстве работ по реконструкции земполотна, обочин, при транспортировке дорожно-строительных материалов образуется пылевое загрязнение воздуха.

Частицы пыли обладают способностью аккумулировать микроорганизмы, что может привести к развитию инфекционных и легочных заболеваний.

Существенным, хотя и более узким действием, чем земляные работы, источником загрязнения атмосферы может оказаться устройство дорожной одежды. Главная опасность здесь связана с применением органических вяжущих веществ. Все недоокисленные углеводородные смеси содержат в большем или меньшем количестве канцерогенные высокомолекулярные углеводороды, наиболее активным из которых является бензапирен.

На основе специальных медицинских исследований устанавливаются ПДК - предельно допустимые концентрации загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест. Для веществ, содержащихся в отработавших газах автомобильных энергоустановок, приняты следующие ПДК, мг/м<sup>3</sup>.

Наименование веществ	Среднесуточные ПДК мг/м <sup>3</sup>	
	Для человека	Для древесных пород
Окись углерода, CO	3,0	1,0
Углеводороды, C <sub>n</sub> H <sub>m</sub>	1,5	
Двуокись азота, NO <sub>2</sub>	0,04	0,02
Сажа	0,05	0,05
Свинец в воздухе	0,0003	На почве 20 мг/кг
Пылевидные вещества	0,15	0,05
Сернистый газ SO <sub>2</sub>	0,05	0,015

Из таблицы видно, что у растений чувствительность к загрязнению атмосферы выше, чем у животных и человека.

При решении вопросов экологического мониторинга, связанных со строительством автодорог и других сооружений, возникает необходимость прогнозирования валовых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Чтобы оценить ущерб от дорожного движения, при разработке проектной документации, необходимо знать количество и закономерность распространения отработавших газов автомобильных двигателей на прилегающей территории. Количество выбросов (эмиссия), как и расход топлива зависят от режима работы двигателя. Работа автомобильных двигателей рассчитана на оптимальный режим движения, при отсутствии каких-либо препятствий.

Скорость движения существенно влияет на количество выбросов. Резко, от 3-х до 10 раз возрастает выброс токсичных веществ при работе двигателя в режимах «ускорения-торможения».

Изменение выбросов токсичных газов в зависимости от скорости движения и расхода топлива автомобилей наглядно отражено в ниже прилагаемых графиках. Из прилагаемых графиков очевидно, что наименьшие выбросы характерны для средней скорости свободного движения.

В целях государственного регулирования вредных воздействий на окружающую среду установлены нормативы удельных выбросов в атмосферный воздух. Удельные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу (окиси углерода, оксидов азота, углеводородов, сернистого газа, сажи, свинца, бензапирена) являются наиболее неблагоприятными показателями для автомобильного транспорта.

**Материальные активы, объекты историко-культурного наследия (в том числе архитектурные и археологические), ландшафты; взаимодействие указанных объектов.**

В соответствии заключения археологической экспертизы № АЕС-299 от 27.10.2021 г. экспертиза проведена на территории Шуского и Кордайского района Жамбылской области в пределах Полосы отвода земель автодороги, шириной 40 м (20 м вправо и 20 м влево от оси автодороги), общей протяженностью 56,0 км, с захватом территории 200,0 м (100 м вправо и 100 м влево от оси автодороги).

Выдано следующее заключение:

1. В ходе проведения экспертизы в пределах территории экспертизы выявлено 13 (тринадцать) объектов, в том числе:

- 5 (пять) современных кладбищ (Объекты №№ 1, 3, 4, 10, 13);
- 5 (пять) паминальных памятников (Объекты №№ 2, 5, 7, 9, 12);
- 1 (один) памятник современного монументального искусства (Объект № 6);
- 2 (два) объекта ИКН, признанных памятниками археологии, включая: курганный могильник РЖВ (Объект № 8) и остатки средневекового мазара (Объект № 11).

2. Полоса отвода земель нарушает охранную зону 4 (четырёх) курганов (курганы

№№ 1-4), входящих в состав объекта № 8 (Курганный могильник РЖВ). В связи с угрозой их сохранности при строительстве автодороги, данные курганы признаны аварийными памятниками археологии (Далее – «Аварийные памятники археологии»).

**Необходимо выполнить следующие рекомендации:**

**В целях обеспечения сохранности выявленных объектов рекомендовано:**

1. В отношении памятников археологии (курганов № 6 и № 7), расположенных за пределами Полосы отвода и входящих в состав Объекта № 8:

На период строительства автодороги соблюдать охранную зону 40 м от края указанных памятников археологии. В пределах охранной зоны запрещено проведение каких-либо строительных работ.

2. В отношении Аварийных памятников археологии (курганов №№ 1-4), входящих в состав Объекта № 8:

До начала строительства Автодороги на данных Аварийных памятниках археологии рекомендовано проведение комплекса научно-исследовательских работ (Далее –

«НИР») по их полному научному изучению с последующим проведением историко-культурной экспертизы (Далее – «ИКЭ»). ИКЭ проводится с целью исключения исследованных Аварийных памятников из Государственного списка памятников истории и культуры местного значения. После проведения НИР и ИКЭ, в связи с полной исследованностью Аварийных памятников археологии, строительство Автодороги на данном участке может быть продолжено без ограничений.

В отношении современных кладбищ (Объектов №№ 1, 3, 4, 10, 13), пинальных памятников (Объектов №№ 2, 5, 7, 9, 12) и памятника современного монументального искусства (Объекта № 6):

В случае необходимости согласовать охранные мероприятия в их отношении на период строительства автодороги в местном исполнительном органе.

В случае проектного изменения отдельных участков оси Автодороги необходимо повторное прохождение археологической экспертизы на данных участках.

В связи со скрытостью в земле некоторых памятников археологии, а вследствие этого объективной невозможностью их выявления в процессе археологической экспертизы, при строительстве автодороги, в соответствии с Законом РК от 26.12.2019 г.

«Об охране и использовании объектов историко-культурного наследия» № 288-VI ЗРК, необходимо проявлять бдительность и осторожность; в случае обнаружения остатков древних сооружений, артефактов, костей и иных признаков древней материальной культуры, необходимо остановить все строительные работы и сообщить о находках в местный исполнительный орган или в ТОО «Археологическая экспертиза».

Заключения археологической экспертизы согласованы в КГУ «Дирекция по охране и восстановлению историко-культурных памятников» Управления культуры, архивов и документации акимата Жамбылской области.

Проектом предусматривается капитальный ремонт участков в пределах существующих границ автомобильной дороги. Дополнительный отвод земельных участков в постоянное землепользование для капитального ремонта потребуются в местах спрямления в необходимости соблюдения радиусов кривых.

**6. Информация о предельных количественных и качественных показателях эмиссий, физических воздействий на окружающую среду, предельном количестве накопления отходов, а также их захоронения, если оно планируется в рамках намечаемой деятельности.**

Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу при проведении ремонтных работ составят – 47.357564097 т/год. Загрязняющие вещества выбрасываемые в период работ: железо оксиды, марганец и его соединения, хром оксид, азота диоксид, азот оксид, углерод, сера диоксид, углерод оксид, фтористые газообразные соединения, фториды неорганические, диметилбензол, метилбензол, бензапирен, бутан-1-ол, этанол, бутилацетат, формальдегид, пропан-2-он, уайт-спирит, алканы C12-19, пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %: 70-20.

Ориентировочное количество образования отходов: ТБО – 30 тонн/период – передача на полигон ТБО, строительные отходы – 170 тонн/период – передача на полигон ТБО, огарки сварочных электродов - 0,0314 тонн/период – передача в спец. организации, тара из под ЛКМ - 0,41035 тонн/период - передача в спец. организации.

**7. Информация о вероятности возникновения аварий и опасных природных явлений, характерных соответственно для намечаемой деятельности и предполагаемого места ее осуществления.**

При сооружении и эксплуатации любых техногенных объектов всегда существует риск возникновения аварийных ситуаций и, если даже вероятность возникновения аварийных ситуаций крайне мала, готовность к различным сценариям возникновения и развития неблагоприятных событий, и подготовка сценариев реагирования на эти события позволяют максимально снизить риск возникновения аварий и ущерб от них.

В процессе строительства и эксплуатации комплекса зданий, сооружений и промышленных объектов на территории городов-спутников, хотя и весьма маловероятны, но, в принципе, могут возникнуть следующие две группы аварийных ситуаций:

I, Аварии сооружений:

- Повреждения техногенных зданий и сооружений, которые вызванные природными, технологическими и другими причинами.

II, Аварии оборудования:

- Аварии техногенных систем и их элементов на производственных объектах.

Основные направления, по которым для минимизации риска аварий и ущерба от них должны быть разработаны сценарии реагирования, следующие:

**Связь.** Принципиальные решения по минимизации последствий связаны, в основном, с заблаговременностью и эффективностью оповещения персонала и населения о назревающей или произошедшей аварийной ситуации.

Порядок оповещения следует определить с использованием автоматизированного способа оповещения, когда передача сигналов (команд), речевой информации осуществляется по государственным каналам связи с

использованием комплекса специальной аппаратуры и технических средств оповещения. Предусмотреть использование современных средств связи и сигнализации (оповещения), удовлетворяющих международным стандартам.

**Материальные ресурсы.** Предусмотреть создание и размещение резервов материальных средств для ликвидации аварий: резервные запасы материалов и оборудования,

**Эвакуация персонала и населения:** Предусмотреть решения по беспрепятственной эвакуации людей с территории объектов в случае такой необходимости. Разработать соответствующие планы ликвидации аварийных ситуаций, по которым следует запланировать проведение занятий и учений. В зависимости от времени и сроков проведения предусмотреть упреждающие (заблаговременные) и экстренные варианты эвакуации.

В случае фиксирования аварийных ситуаций, связанных с негативным воздействием на компоненты окружающей среды, руководство предприятия должно:

- проинформировать о данных фактах областное территориальное управление охраны окружающей среды, принять меры по ликвидации последствий аварий;
- определить размер ущерба, причиненного компонентам окружающей среды (атмосферному воздуху, почвам, подземным и поверхностным водам); осуществить соответствующие платежи.

После устранения аварийной ситуации на предприятии должны быть проведены: анализ причин ее возникновения и разработаны мероприятия по предупреждению подобных ситуаций.

Определение размеров аварии состоит из расчета объемов и масштабов воздействий, объемов выбросов и сбросов загрязняющих веществ, определения концентраций загрязняющих веществ в воздухе и в воде, площади земель, подвергшихся воздействию (при затоплении, пожаре), воздействия на биотические компоненты.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В отчете ВВ рассмотрены и проанализированы заложенные в него строительные решения и природоохранные меры; приведены расчеты выбросов загрязняющих веществ в атмосферу; определен размер платежей за выбросы загрязняющих веществ, хранение и размещение отходов; рассмотрены вопросы охраны грунтовых вод, почвенно-растительного покрова; отражено современное состояние природной среды в районе реконструкции объекта.

В том числе были выявлены и описаны:

- виды воздействий и основные источники техногенного воздействия;
- характер и интенсивность предполагаемого воздействия на воздушную среду, почвы, подземные воды, растительность;
- ожидаемые изменения к окружающей среде при реконструкции автодороги;
- соответствие принятых технологических решений нормативным требованиям.

При реконструкции автомобильной дороги техногенные воздействия на природную среду будут незначительны. Последствия будут носить ограниченный и локальный характер и не приведут к необратимым изменениям в природной среде.

Проектными решениями, в соответствии с существующими нормативными требованиями и природоохранным законодательством, предусмотрены необходимые строительные решения и комплекс организационных мер, которые позволят снизить до минимума негативное воздействие на природную среду, рационально использовать природные ресурсы региона.