

НЕТЕХНИЧЕСКОЕ РЕЗЮМЕ

1) *описание предполагаемого места осуществления намечаемой деятельности, план с изображением его границ:*

В административном отношении трасса проектируемой железнодорожной линии Мойынты – Кызылжар расположена в Шетском районе Карагандинской области и в Жанаркааркинском районе области Улытау.

Новая однопутная железнодорожная линия «Строительство железнодорожной линии Мойынты – Кызылжар в Карагандинской и Улытауской областей» начинается от станции Кызылжар и в юго-восточном направлении проходит до станции Мойынты. Железнодорожная линия предусматривает решение задачи стратегического характера по формированию альтернативного, технологически и экономически эффективного железнодорожного маршрута в составе Транскаспийского международного транспортного коридора с учетом требований современного международного рынка.

Проект направлен на сокращение расстояния и сроков доставки грузов, перераспределение грузопотоков и разгрузку существующих перегруженных участков железнодорожной сети, повышение пропускной и провозной способности инфраструктуры, надежности и устойчивости перевозочного процесса, снижение эксплуатационных затрат, оптимизацию технологии перевозок (включая исключение смены тяги), обеспечение непрерывного маршрута для организации двухъярусных (double-stack) контейнерных перевозок, а также эффективное функционирование «зеленого коридора» перевозок в международном сообщении и формирование условий для роста транзитных и контейнерных перевозок с повышением конкурентоспособности национальной транспортной системы.

Согласно заданию на проектирование АО «НК «КТЖ» проект разделён на две очереди строительства.

Первая очередь строительства «Строительство железнодорожной линии Мойынты – Кызылжар в Карагандинской и Улытауской областей. 1 очередь» будет соединять существующие станции Мойынты и Кызылжар.

Вторая очередь строительства «Строительство железнодорожной линии Мойынты – Кызылжар в Карагандинской и Улытауской областях. 2 очередь» предусматривает соединение новой станции Мойынты-2, расположенной на перегоне Буйрек – Мойынты, со станцией Архарлы, а также развитие станций Кызылжар, Мойынты и Мойынты-2.

Всего в рамках 1 очереди строительства рассматривается 3 станции, 16 разъездов и 21 перегон.

Разъезды с 1 по 9, а также станции Актау и Каражал расположены в Улытауской области, разъезды с 10 по 16 и ст. Архарлы в Карагандинской области.

Наиболее крупные населенные пункты: г. Каражал – конечная станция железнодорожной ветки (66 км) от линии Жарык-Жезказган и п. Мойынты –

железнодорожная станция в Шетском районе Карагандинской области Казахстана.

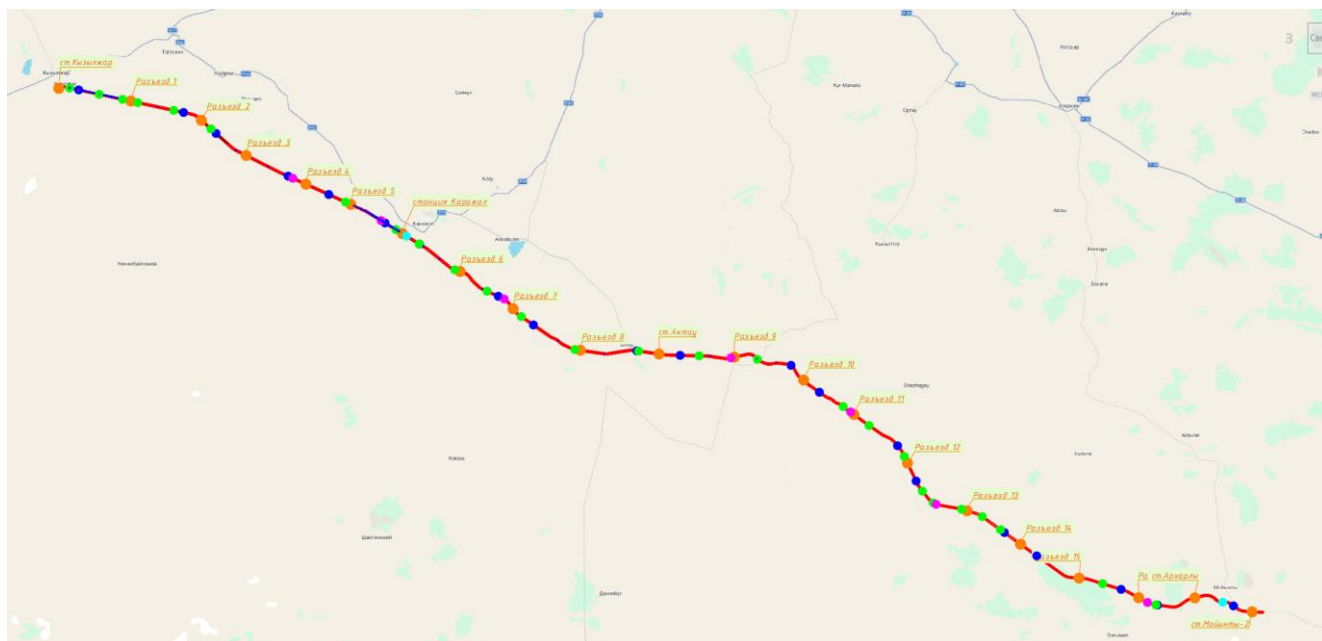


Рисунок 1.1 Ситуационная схема расположения проектируемого объекта

Общая площадь земельного участка составляет – 252,15 га.

Целевое назначение земельного участка – для строительства и эксплуатации разъездов и станций.

Ближайшая жилая зона поселок Кызылжар расположена с западной стороны на расстоянии 2,38 км от начала проектируемой жд трассы ПК00+00. Далее вдоль проектируемой жд путей где расположена станция Каражал 2 (ПК 894+00) с северо-восточной стороны на расстоянии 1,46 км расположено село Каражал. Поселок Мойынты расположена 0,86 км.

Географические координаты:

ст. Кызылжар парк Б 48°18'6.67"С 69°40'55.08"В

Разъезд №1 48°16'33.15"С 69°54'27.65"В

Разъезд №2 48°13'54.59"С 70°8'19.06"В

Разъезд №3 48°9'18.96"С 70°16'48.37"В

Разъезд №4 48°5'30.14"С 70°28'8.62"В

Разъезд №5 48°2'47.60"С 70°36'39.09"В

ст. Каражал 2 47°58'54.55"С 70°46'22.72"В

Разъезд №6 47°54'2.03"С 70°56'31.82"В

Разъезд №7 47°48'55.49"С 71°7'6.97"В

Разъезд №8 47°43'24.90"С 71°19'7.55"В

ст. Актай 47°42'33.67"С 71°34'35.88"В

Разъезд №9 47°41'49.34"С 71°48'52.27"В

Разъезд №10 47°38'38.91"С 72°2'0.00"В

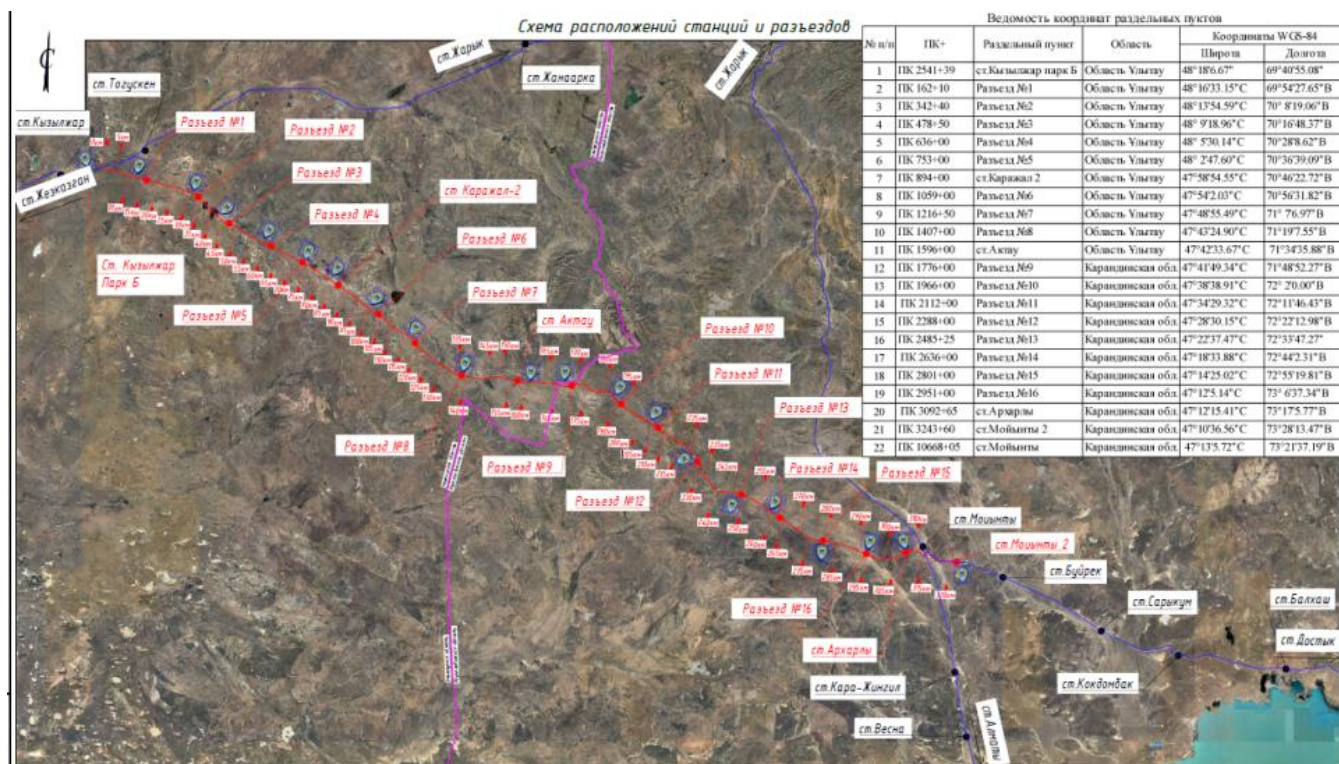
Разъезд №11 47°34'29.32"С 72°11'46.43"В

Разъезд №12 47°28'30.15"С 72°22'12.98"В

Разъезд №13 47°22'37.47"С 72°35'47.27"В

Разъезд №14 47°18'33.88"C 72°44'2.31"B
 Разъезд №15 47°14'25.02"C 72°55'19.81"B
 Разъезд №16 47°12'5.14"C 73°6'37.34"B
 ст. Архарлы 47°12'15.41"C 73°17'5.77"B
 ст. Мойынты 2 47°10'36.56"C 73°28'13.47"B
 ст. Мойынты 47°13'572"C73°21'37.19"B
 Возможности выбора других мест нет.

Рис 1.1. Ситуационная карта-схема расположения проектируемого объекта



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:

В районе прохождения проектируемой железнодорожной линии Мойынты – Кызылжар расположены следующие ближайшие населённые пункты: станция Кызылжар, город Каражал, село Актау и станция Мойынты.

Территория реализации проекта характеризуется преимущественно степными и полупустынными ландшафтами. Основная часть строительных работ будет выполняться в пределах земель, отводимых под железнодорожную инфраструктуру, включая земляное полотно, станционные площадки, искусственные сооружения и временные строительные площадки.

В период строительства потенциальное воздействие на окружающую среду и население ближайших населённых пунктов может быть обусловлено выбросами загрязняющих веществ в атмосферный воздух от строительной

техники и автотранспорта, пылеобразованием при земляных работах, а также шумом и вибрацией от работы строительного оборудования.

В период эксплуатации железнодорожной линии основными факторами воздействия будут являться шум и вибрация, возникающие при движении поездов. Уровень воздействия на жилую застройку зависит от расстояния до железнодорожного пути, интенсивности и скорости движения поездов, характеристик подвижного состава, конструкции пути и инженерно-геологических условий территории.

Воздействие на почвенный покров и растительность ожидается преимущественно в границах полосы отвода и на участках размещения строительной инфраструктуры. Возможное воздействие на поверхностные воды рассматривается в местах пересечения водотоков и строительства водопропускных сооружений.

Численность населения ближайших населённых пунктов

- г. Каражал: 17 006 человек.
- п. Мойынты: 2 180 человек (по состоянию на 2024 г., источник: GOV.KZ / Акимат Шетского района).
- с. Актау (Шетский район): 504 человека (по данным Бюро национальной статистики АСПиР РК / Перепись населения).
- ст. Кызылжар (п. Кызылжар): 1 439 человек (по данным Бюро национальной статистики АСПиР РК / Перепись населения)

Участки извлечения природных ресурсов определяются проектом организации строительства и включают предусмотренные проектом места получения грунта и инертных строительных материалов. Образующиеся отходы будут временно храниться в специально отведённых местах и передаваться специализированным организациям для дальнейшего восстановления или удаления. Захоронение отходов непосредственно на территории строительных площадок не предусматривается.

С учетом санитарно-эпидемиологической ситуации в районе работ предусмотрены необходимые меры для обеспечения санитарно-гигиенических условий работы и отдыха персонала, его медицинского обслуживания. Привлечение местных трудовых ресурсов снижает вероятность заболеваний среди рабочих, адаптированных к местным климатическим условиям, а также уменьшает риск привнесения инфекционных заболеваний из других регионов.

В целях охраны здоровья персонала, предупреждения профессиональных заболеваний, несчастных случаев, обеспечения безопасности труда работники должны проходить предварительные и периодические медицинские осмотры, специальные медицинские обследования.

Ухудшения санитарно-эпидемиологического состояния территории, связанное со строительством объекта, не прогнозируется, так как эти работы не связаны с использованием отравляющих, радиоактивных и других веществ, влияющих на санитарно-эпидемиологическое состояние.

Эксплуатация объекта не будет оказывать отрицательного влияния на регионально – территориальное природопользование и санитарно-эпидемиологическое состояние территории.

3) *наименование инициатора намечаемой деятельности, его контактные данные:*

ФАО «НК «Қазақстан темір жолы» - «Дирекция по строительству новых проектов», РК, г. Астана, район Есиль, улица Дінмұхамед Қонаев, 10. БИН: 250441002690, +7(701)-512-12-39, zhakenov_ag@railways.kz.

4) *краткое описание намечаемой деятельности:*

Первая очередь строительства включает 19 отдельных пунктов и 20 перегонов:

- ст. Кызылжар – главный путь (для укладки РШР);
- перегон ст. Кызылжар – разъезд 1;
- разъезд 1;
- перегон разъезд 1 – разъезд 2;
- разъезд 2;
- перегон разъезд 2 - разъезд 3;
- разъезд 3;
- перегон разъезд 3 - разъезд 4;
- разъезд 4;
- перегон разъезд 4 - разъезд 5;
- разъезд 5;
- перегон разъезд 5 – ст. Каражал 2;
- ст. Каражал 2;
- перегон ст. Каражал 2– разъезд 6;
- разъезд 6;
- перегон разъезд 6 - разъезд 7;
- разъезд 7;
- перегон разъезд 7 - разъезд 8;
- разъезд 8;
- перегон разъезд 8 – ст. Актау;
- ст. Актау;
- перегон ст. Актау– разъезд 9;
- разъезд 9;
- перегон разъезд 9 - разъезд 10;
- разъезд 10;
- перегон разъезд 10 - разъезд 11;
- разъезд 11;
- перегон разъезд 11 - разъезд 12;
- разъезд 12;
- перегон разъезд 12 - разъезд 13;
- разъезд 13;
- перегон разъезд 13 - разъезд 14;
- разъезд 14;
- перегон разъезд 14 - разъезд 15;
- разъезд 15;

- перегон разъезд 15 - разъезд 16;
- разъезд 16;
- перегон разъезд 16 – ст. Архарлы;
- ст. Архарлы;
- перегон ст. Архарлы – ст. Мойынты;

В рамках настоящего проекта вторая очередь строительства не предусмотрена и будет представлена отдельным проектом.

Таблица 1.1

№ п/п	Наименование	Параметры	СП РК 3.03- 114-2014
1	2	3	4
1	Категория железной дороги Руководящий уклон (подъем) Ширина земляного полотна поверху, м: - из обыкновенных грунтов - из дренирующих и скальных грунтов	II	п.4.1.2, табл. 4.1 п.4.3, табл.4.9
		8‰	
2	Уширение земляного полотна при радиусе кривых, м: - 3000 и более - 2500 – 1800 - 1500 - 700	7,6	п.4.4 табл.4.2
3	Тип рельсов главного пути	6,6	п.4.4,табл.4.16
4	Уширение земляного полотна при радиусе кривых, м: - 3000 и более - 2500 – 1800 - 1500 - 700	0,20 0,30 0,40	п.4.4 табл.4.2
5	Тип рельсов главного пути	P-65 C	п.4.4,табл.4.16
6	Род шпал по главному пути	железобетонные	п.4.4,табл.4.16
7	Число шпал на 1 км главного пути, шт на прямых и кривых радиусом до 1200м и более	1840	п.4.4,табл.4.16
8	Толщина под шпалой щебеночного балласта на песчаной подушке на земляном полотне из обыкновенных грунтов, см	35/20	п.4.4.табл.4.16
9	То же, щебеночного балласта на земляном полотне из скальных и дренирующих грунтов, см	35	п.4.4.,табл.4.16., прим.1.

План и продольный профиль

План запроектирован согласно СП РК 3.03-114-2014 «Железные дороги».

Трасса начиная от станции Кызылжар и далее развивается в юго-восточном направлении, проходя через 18 отдельных пунктов, и соединяет станцию Кызылжар со станцией Мойынты.

Линия проходит по пересечённой местности, пересекает существующие автомобильные дороги, временные и постоянные водотоки.

В плане трасса включает как прямые участки, так и кривые различного радиуса, что обеспечивает соответствие требованиям нормативных документов Республики Казахстан.

Основные показатели по плану и продольному профилю приведены в таблице 1.2.

Таблица 1.2

№ п/п	Наименование показателей	Един. измер.	Количество
1	2	3	4
1	Эксплуатационная длина I-ой очереди, железнодорожной линии Мойынты - Кызылжар	км	318,79
2	Общая развернутая длина новых путей, всего в том числе:	км	386,447
	- главный путь на перегонах и на отдельных пунктах	км	318,79
	- станционные пути	км	67,657
3	Эксплуатационная длина железнодорожной линии, в том числе:	км	318,79
	- прямые	км	259,294
	- кривые	км	59,497
	- в том числе кривых радиусом менее 1200 м	км	1,55
4	Протяженность кривых при радиусах:	км	22,858
	- 4000 м	км	25,262
	- 3000м	км	9,829
	- 2000 м	км	0,000
	- 1200 м	км	1,549
	- менее 1200 м	км	1,549
5	Сумма длин руководящего уклона:	км	12,260
6	Руководящий уклон	‰	8
7	Полезная длина приемо -отправочных путей	м	1050/1650
8	Род тяги	-	тепловозная
9	Тип локомотива: в грузовом движении	-	ТЭ33А
10	Весовая норма поездов: туда обратно	тн тн	
11	Устройства СЦБ	-	МПЦ, ЭЦ

Земляное полотно, водоотвод и защита пути от снежных заносов

Земляное полотно запроектировано исходя из инженерно-геологических условий, наличия строительных материалов и требований СТ РК 1413-2005 «Дороги автомобильные и железные. Требования по проектированию земляного полотна» к конструкции земляного полотна.

На проектируемых участках железнодорожных путей в качестве земляного полотна предусмотрено использование дренирующих и обыкновенных грунтов. Данное решение принято на основании инженерно-геологических изысканий, которые показали наличие в районе строительства разнообразных грунтов – от твердых до мягко пластичных. Применение дренирующих грунтов обеспечивает повышение устойчивости земляного полотна и водоотвод в зонах с переувлажнением территорий.

Для устройства проектируемого земляного полотна в первую очередь предусматривается максимальное использование грунта из выемок с целью обеспечения баланса земляных масс. В местах, где этого недостаточно, запроектирована отсыпка земляного полотна из сосредоточенных грунтовых резервов. Также непригодные грунты, разрабатываемые из выемки предусмотрены транспортировкой в отвал.

Земляное полотно запроектировано преимущественно в виде насыпей, в зависимости от высоты проектируемых искусственных сооружений.

В первой очереди строительства мероприятия по защите от снежных заносов не предусмотрены. Их устройство предусмотрено во второй очереди проекта.

Профильный объем земляных работ приведен в таблице 10.3

Ширина земляного полотна из обыкновенного грунта составляет 7,60 м, из дренирующих и скальных грунтов - 6,60 м.

Верхнее строение пути

В соответствии с нормами СП РК 3.03-114-2014 "Железные дороги" для главного пути железнодорожной линии II категории принят следующие типы верхнего строения пути:

- рельсы Р-65С/ Р-75С;
- шпалы – на прямых– железобетонные,
- эюра шпал на кривых $R < 1200\text{м}$ – 2000 шт/км;
- эюра шпал на прямых – 1840 шт/км;
- вид балласта – щебеночный балласт;
- двухслойный балласт под железобетонной шпалой – толщиной 35/20 см;
- однослойный балласт под железобетонной шпалой – толщиной 35 см;

Также согласно заданию на проектирование на перегонах и отдельных пунктах (главном пути) в первой очереди предусматривается укладка старогонных рельсов. Во второй очереди предусмотрена укладка главного пути с бесстыковыми рельсовыми плетями.

Согласно СП РК 3.03-114-2014 "Железные дороги" для отдельных пунктов принять следующие типы верхнего строения пути.

Для главных путей:

- рельсы Р65 новые /Р65С;
- шпалы – на прямых– железобетонные,
- эюра шпал на кривых $R < 1200\text{м}$ – 2000 шт/км;
- эюра шпал на прямых – 1840 шт/км;
- вид балласта – щебеночный балласт;
- двухслойный балласт под железобетонной шпалой – толщиной 35/20 см;

- однослойный балласт под железобетонной шпалой – толщиной 35 см;
- Для приемоотправочных путей:
- рельсы Р65 новые /Р65С;
 - шпалы – на прямых– железобетонные,
 - эюра шпал на кривых $R < 350\text{м}$ – 2000 шт/км;
 - эюра шпал на прямых – 1840 шт/км;
 - вид балласта – щебеночный балласт/ гравийно-песчаный балласт;
 - двухслойный балласт под железобетонной шпалой – толщиной 20/15 см;
 - однослойный балласт под железобетонной шпалой – толщиной 30/25 см;

Для прочих путей:

- рельсы Р65 новые /Р65С;
- шпалы – на прямых– железобетонные,
- эюра шпал на кривых $R < 350\text{м}$ – 1840 шт/км;
- эюра шпал на прямых – 1600 шт/км;
- вид балласта – гравийно-песчаный балласт;
- однослойный балласт под железобетонной шпалой – толщиной 30/25 см;

Переезды

Строительство переездов предусмотрено по типовому проекту серии 501-01-06.89 и автодорожных подходов к переездам с учётом требований СН РК 3.03-01-2013 "Автомобильные дороги", в количестве 25 штук. Типы переездов определены в зависимости от размеров движения автотранспорта. Проектом предусмотрено строительство семи неохранных переездов, оборудованных автоматической переездной сигнализацией, размещенных в малонаселенных районах трассы. Все переезды оборудованы освещением и обустроены дорожными знаками.

Скотопрогоны (трубы)

В соответствие с Техническим заданием и в соответствии с техническими условиями от местных исполнительных органов, проектом предусмотрено устройство скотопрогонов для домашних животных.

Основные решения по генеральному плану

Основной целью раздела ГП является размещение внутриплощадочной автодорожной и пешеходной инфраструктуры, административных и вспомогательных зданий, инженерных сооружений в соответствии с действующими строительными и санитарными нормами, а также с учетом технологических требований, предъявляемых к объектам железнодорожного транспорта.

Размещение проектируемых сооружений выполнено в соответствии с технологической схемой, с учетом производственных связей, санитарно-гигиенических, экологических и противопожарных требований, розы ветров, а также из условий безопасности обслуживания, производства монтажа, демонтажа и ремонтных работ.

Рассматриваемые в рамках первой очереди разъезды и станции Каражал 2, Актау и Архарлы расположены с левой стороны по ходу пикетажа железной дороги или севернее основных приемо-отправочных путей.

В центре каждого разъезда и станции предусмотрен пост ЭЦ (поз.1) и пассажирская платформа (поз.2). Рядом с постом ЭЦ (кроме разъезда 14, ст. Каражал 2 и ст. Актау) расположена Табельная ПЧ, с кладовой ПЧ, ШЧ (поз.21).

Служебные здания для размещения работников (поз.40) на разное количество койко-мест размещены с учетом санитарно-защитной зоны в 100 м от железной дороги, севернее поста ЭЦ. На станции Актау в рамках первой очереди предусмотрено Здание дома отдыха локомотивных бригад (поз.9). Служебные здания для размещения работников на ст. Каражал, ст. Актау и 14 разъезде будут построены во 2-ю очередь.

В горловинах станций и разъездов расположены пункты обогрева ПЧ, ШЧ (поз.22.1-22.2). Надворные туалеты поз.37.1-37.3 предусмотрены в горловинах раздельных пунктов и по центру на расстоянии не менее 25 м от административных и бытовых зданий.

На всех раздельных пунктах предусмотрены резервуары противопожарного запаса воды и насосная станция (поз.32 и 33.1-33.2).

Трансформаторные подстанции (поз.29) размещены с учетом подвода линий АБ и ПЭ за ограждением раздельных пунктов, в соответствии с заданием электро-технического отдела.

На перегонах предусмотрено строительство пунктов обогрева с надворными туалетами, устройств мостовой и переездной сигнализации, установок КТСМ. Размещение на генплане выполнено в соответствии с заданиями смежных отделов и в соответствии с ГОСТ 9238-2022.

Основные проектные решения по системам водоснабжения и водоотведения.

В рамках 1-й очереди строительства для всех станций и разъездов принята единая схема водоснабжения. Водоснабжение предусматривается по автономной схеме: привозное водоснабжение с доставкой железнодорожными цистернами в накопительный бак, из которого подается потребителям насосной станцией.

Система водоотведения для всех станций и разъездов также принята по единому принципу и представляет собой герметичную выгребную яму с периодическим вывозом сточных вод специализированным автотранспортом.

Система противопожарного водоснабжения предусматривается отдельно от системы хозяйственно-бытового водоснабжения. Для станции Каражал 2, станции Актау и разъезда 14 проектом предусмотрены противопожарные резервуары и повысительная насосная установка.

Для станции Архарлы и разъездов 1-16 проектом предусмотрены противопожарные резервуары. Подача воды во время пожаротушения осуществляется с использованием переносной пожарной мотопомпы МП-10/60.

В рамках 2-й очереди строительства для всех станций и разъездов предусматривается проектирование собственных скважин для водоснабжения. Вода подается из скважины в накопительный бак, из которого далее поступает потребителям с помощью насосной станции.

Теплоснабжение зданий и сооружений предусматривается на всех станциях и разъездах за счет электрической энергии.

Электроснабжение. Согласно предоставленной проектной документации для железнодорожной линии Мойынты - Кызылжар, электроснабжение потребителей и объектов инфраструктуры предусматривается от нескольких источников:

Тяговые подстанции и распределительные сети: Строительство и реконструкция ряда подстанций (ПС 35/10 кВ «Кызылжар-2», «Разъезд-3», «Разъезд-6», «Разъезд-11», «Разъезд-14», а также реконструкция существующих ПС «Жайрем», «Каражалская» и ПС 220/110/35/10 кВ «Мойынты») с установкой силовых трансформаторов (в основном мощностью по 1600 кВА или 10 МВА).

Для остальных разъездов электроснабжение и резервное питание потребителей (включая устройства СЦБ, связи и освещение) обеспечиваются от вновь построенных воздушных линий 10 кВ автоблокировки и продольного электроснабжения (АБ и ПЭ) через комплектные трансформаторные подстанции (КТП 10/0,4 кВ).

5) краткое описание существенных воздействий намечаемой деятельности на окружающую среду

В целях предотвращения, сокращения и смягчения возможного негативного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду на период строительства и эксплуатации объекта предусматривается комплекс организационных, технических и природоохранных мероприятий, направленных на охрану атмосферного воздуха, водных ресурсов, земельных ресурсов, почвенного покрова, растительного и животного мира, а также на обеспечение надлежащего обращения с отходами производства и потребления.

Мероприятия на период строительства.

Охрана атмосферного воздуха:

- обеспечение исправного технического состояния строительной техники, автотранспорта и оборудования;
- недопущение длительной работы двигателей техники на холостом ходу;
- увлажнение открытых участков территории, грунтовых дорог и строительных материалов при необходимости для снижения пылеобразования;
- укрытие кузовов транспортных средств при перевозке сыпучих материалов;
- соблюдение установленных маршрутов движения строительного транспорта и ограничение скорости передвижения по территории строительной площадки;
- недопущение сжигания отходов и иных материалов на территории объекта.

Охрана водных ресурсов:

- исключение сброса неочищенных сточных вод на рельеф местности и в водные объекты;

- организация сбора хозяйственно-бытовых стоков в предусмотренные проектом санитарно-технические устройства с последующим удалением по мере наполнения;

- обеспечение заправки и технического обслуживания строительной техники в специально отведенных местах, исключающих загрязнение почвы и водных объектов;

- хранение горюче-смазочных материалов в герметичной таре и на оборудованных площадках;

- принятие незамедлительных мер по локализации и ликвидации возможных проливов топлива и масел.

Охрана земель и почвенного покрова:

- размещение строительных материалов, техники и временных сооружений в пределах отведенной территории;

- недопущение несанкционированного занятия земель и повреждения почвенного покрова за границами строительной площадки;

- снятие и сохранение плодородного слоя почвы в случаях, предусмотренных проектными решениями;

- восстановление нарушенных земель после завершения строительных работ в соответствии с проектными решениями;

- недопущение загрязнения территории нефтепродуктами, строительными растворами и отходами.

Снижение шумового воздействия:

- применение технически исправного строительного оборудования и автотранспорта;

- проведение наиболее шумных строительных работ преимущественно в дневное время;

- соблюдение нормативных требований к уровням шума на ближайшей жилой и иной нормируемой территории;

- ограничение работы техники, не задействованной непосредственно в выполнении строительных работ.

Управление отходами:

- организация раздельного сбора отходов по видам в специально отведенных местах;

- временное хранение отходов в предназначенных для этого контейнерах и емкостях, исключающих их рассеивание и загрязнение окружающей среды;

- соблюдение установленных сроков и условий временного накопления отходов;

- передача отходов специализированным организациям, имеющим соответствующие разрешения или лицензии в случаях, предусмотренных законодательством Республики Казахстан;

- ведение учета образующихся отходов и документальное подтверждение их передачи;

- недопущение захламления строительной площадки, сжигания отходов и их размещения в неустановленных местах.

Охрана растительного и животного мира:

- недопущение повреждения зеленых насаждений и растительности за пределами территории производства работ;
- соблюдение границ строительной площадки и установленных маршрутов движения техники;
- недопущение загрязнения мест обитания животных и нарушения природных участков, не подлежащих освоению;
- при обнаружении объектов животного мира, находящихся под особой охраной, принятие мер в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан.

Мероприятия на период эксплуатации

На период эксплуатации объекта предусматриваются следующие природоохранные мероприятия:

- обеспечение исправного состояния оборудования, инженерных систем и транспортных средств с целью предотвращения аварийных выбросов и утечек загрязняющих веществ;
- соблюдение предусмотренных проектом технологических режимов эксплуатации оборудования;
- организация надлежащего сбора, временного накопления и передачи отходов специализированным организациям;
- недопущение несанкционированного сброса сточных вод и загрязняющих веществ на рельеф местности и в водные объекты;
- обеспечение надлежащего санитарного состояния территории объекта;
- оперативная локализация и ликвидация возможных аварийных проливов нефтепродуктов и иных загрязняющих веществ;
- проведение производственного экологического контроля и мониторинга в случаях и объеме, предусмотренных экологическим законодательством Республики Казахстан и условиями экологического разрешения, если его получение требуется;
- выполнение дополнительных природоохранных мероприятий при выявлении фактических воздействий, превышающих прогнозные значения или установленные нормативы.

Мероприятия по управлению отходами

Управление отходами на этапах строительства и эксплуатации объекта осуществляется в соответствии с требованиями Экологического кодекса Республики Казахстан.

Основными принципами обращения с отходами являются предотвращение их образования, сокращение объемов образования, раздельный сбор, повторное использование и переработка при наличии соответствующих возможностей, а также передача отходов специализированным организациям для утилизации, обезвреживания или удаления.

Места временного накопления отходов должны быть оборудованы с учетом их видов и свойств. Не допускается смешивание несовместимых видов отходов, их размещение вне специально отведенных мест и загрязнение окружающей среды при хранении и транспортировке.

Мониторинг воздействий и послепроектный анализ

Для своевременного выявления возможных негативных изменений состояния окружающей среды предусматривается контроль соблюдения природоохранных требований на этапах строительства и эксплуатации объекта.

В период строительства контроль включает проверку соблюдения границ строительной площадки, технического состояния строительной техники, условий временного накопления отходов, отсутствия несанкционированных сбросов и загрязнения земель.

В период эксплуатации мониторинг осуществляется в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан, утвержденной программой производственного экологического контроля и условиями экологического разрешения при его наличии и необходимости получения.

При выявлении отклонений фактических воздействий от прогнозных показателей, превышений установленных нормативов либо признаков загрязнения окружающей среды предусматривается установление причин отклонений и принятие дополнительных корректирующих мероприятий.

Необходимость проведения послепроектного анализа фактических воздействий определяется в соответствии с требованиями Экологического кодекса Республики Казахстан и условиями заключения по результатам оценки воздействия на окружающую среду. При наличии соответствующих оснований послепроектный анализ проводится путем сопоставления фактических воздействий в ходе реализации намечаемой деятельности с прогнозными показателями, приведенными в отчете о возможных воздействиях.

Реализация предусмотренных природоохранных мероприятий позволит минимизировать вероятность загрязнения компонентов окружающей среды, обеспечить рациональное использование природных ресурсов и соблюдение экологических требований при строительстве и эксплуатации объекта.

При условии выполнения проектных решений, соблюдения природоохранных требований и своевременного принятия корректирующих мер негативное воздействие намечаемой деятельности может быть ограничено установленными нормативами и допустимыми уровнями воздействия.

б) 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.

Период СМР. В результате обследования предприятия было выявлено на период строительства: 29 источников загрязнения атмосферного воздуха, из них 2 – организованные, 27 – неорганизованные. На период строительства валовый выброс загрязняющих веществ, выделяющихся в атмосферу от строительных работ составит 181.855183083 т/год.

При строительстве образуется 5 видов отходов (бытовые отходы, строительный мусор, огарки электродов, тара из-под ЛКМ.) общим объемом – 3047,607588 т/год, относящихся к «опасному» и «неопасному» спискам.

Отходы будут вывозиться отдельно специализированными организациями по договору.

На период эксплуатации установлено 45 источников выбросов, из них 22 организованных и 23 неорганизованных источников выбросов загрязняющих веществ в атмосферу.

По отдельности для каждого разъезда и станции на период эксплуатации предусматриваются выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух в количестве 0,75480222 г/с и 1,30891573 т/год соответственно.

На период эксплуатации всех 19 разъездов и 3 станций железнодорожной линии суммарные выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух составляют 16,34965464 г/с и 20,94746956 т/год соответственно

При деятельности предприятия проектируемого объекта образуется 1 вид отходов с объемом – 174,825 т/год относящихся к неопасному списку. Отходы будут вывозиться отдельно специализированными организациями по договору.

Размещение, образующихся в ходе деятельности, отходов производится временно на территории предприятия, где производится подготовка к вывозу и сдачи спецпредприятиям для утилизации.

7) информация:

о вероятности возникновения аварий и опасных природных явлений, характерных соответственно для намечаемой деятельности и предполагаемого места ее осуществления;

о возможных существенных вредных воздействиях на окружающую среду, связанных с рисками возникновения аварий и опасных природных явлений;

о мерах по предотвращению аварий и опасных природных явлений, и ликвидации их последствий;

Вероятность масштабных (крупных) аварий при работах очень низка.

8) краткое описание:

мер по предотвращению, сокращению, смягчению выявленных существенных воздействий намечаемой деятельности на окружающую среду;

мер по компенсации потерь биоразнообразия, если намечаемая деятельность может привести к таким потерям;

возможных необратимых воздействий намечаемой деятельности на окружающую среду и причин, по которым инициатором принято решение о выполнении операций, влекущих таких воздействия;

способов и мер восстановления окружающей среды в случаях прекращения намечаемой деятельности

Необратимых воздействий на окружающую среду при соблюдении проектных решений не будет.