



# **Оценка экологического и социального воздействия строительства обходной дороги г. Кызылорда в рамках проекта по реконструкции дороги Кызылорда-Жезказган, Казахстан**

## **НЕТЕХНИЧЕСКОЕ РЕЗЮМЕ**

**Ред. 02**

**Контракт на предоставление консультационных услуг № 2021.002133**

**Июль 2021**



**ATMS Solutions**

Армения, Ереван, Площадь Республики  
Ул. В. Саргсяна 26/3, Офис 713  
Тел.: +37410 583643,  
Моб.: +37499 109495  
Эл. почта: [info@atms.am](mailto:info@atms.am)  
[www.atms.am](http://www.atms.am)

# Оценка экологического и социального воздействия строительства обходной дороги г. Кызылорда в рамках проекта по реконструкции дороги Кызылорда-Жезказган, Казахстан

## НЕТЕХНИЧЕСКОЕ РЕЗЮМЕ

Ред. 02

Контракт на предоставление консультационных услуг № 2021.002133

Разработано для:

Европейского Банка Реконструкции и Развития

Разработчик:

ООО "ATMS Solutions"

Директор, А. Тер-Торосян

Во взаимодействии с



Ecoline  
International

Июль 2021

### Подготовка и выпуск документа:

Версия	Описание статуса	Разработал	Проверил	Дата выпуска
Ред. 01	Проект Нетехнического резюме	Артак Тер-Торосян	Майа Гачечиладзе Божеску	29.06.2021
Ред. 02	Окончательный Проект Нетехнического резюме	Артак Тер-Торосян	Майа Гачечиладзе Божеску	29.07.2021

## Сокращения

ЕБРР	- Европейский Банк Реконструкции и Развития
ЕЭЗ	- Европейская Экономическая Зона
ОВОС	- Оценка Воздействия на Окружающую Среду
ЕМЕР/ЕПМО	- Европейская Программа по Мониторингу и Оценке
ЭиС	- Экологический/ая и Социальный/ая
ОЭСВ	- Оценка Экологического и Социального Воздействия
ПЭСУ	- План Экологического и Социального Управления
ЭСП	- Экологическая и Социальная Политика
ЕС	- Европейский Союз
ПГ	- Парниковые Газы
ВВП	- Валовый Внутренний Продукт
АО	- Акционерное Общество
м н.у.м.	- метров на уровне моря
ПДК	- Предельно-Допустимая Концентрация
НМЛОС	- Неметановые Летучие Органические Соединения
НТР	- Нетехническое Резюме
ОТЗ	- Охрана Труда и Здоровья
ПУБТЗ	- План Управления Безопасностью Труда и Здоровья
ГРП	- Группа Реализации Проекта
ВЧ	- Взвешенные Частицы
СИЗ	- Средства Индивидуальной Защиты
ТР	- Требования к Реализации
РК	- Республика Казахстан
РГУ	- Республиканское Государственное Учреждение
ПВЗС	- План Взаимодействия с Заинтересованными Сторонами
ООПТ	- Особоохраняемые Природные Территории
ППУР	- План Предотвращения и Управления Розливов
ТЗ	- Техническое Задание
ПДУ	- Предельно-Допустимый Уровень
ПУДД	- План Управления Дорожным Движением
ВОЗ	- Всемирная Организация Здравоохранения
ПУО	- План Управления Отходами
ДТП	- Дорожно-Транспортное Происшествие
ООСЗТСЗ	- Охраны Окружающей Среды, Здоровья, Труда и Социальной Защиты
ППИЗ	- Планы по Переселению и Изъятию Земель
ПУПР	- План Управления Проживания Рабочих

## Содержание

1.	Введение .....	5
2.	Общие сведения .....	5
2.1	Обоснование проекта .....	5
2.2	Соответствие требованиям национального ЭиС законодательства .....	5
2.3	Соответствие требованиям Европейского Союза и ЕиС требованиям ЕБРР .....	6
3.	Описание Проекта .....	6
3.1	Альтернативные решения .....	8
3.2	Ассоциированные объекты .....	9
4.	Обзор исходного экологического и социального состояния .....	9
4.1	Физическая среда .....	9
4.2	Культурное наследие .....	13
4.3	Биологическая среда .....	14
4.4	Социальная и социально-экономическая среда .....	16
5.	Взаимодействие с заинтересованными сторонами .....	19
5.1	Общественные слушания/консультации и раскрытие информации .....	19
5.2	Механизм рассмотрения жалоб .....	21
6.	Обзор экологических и социальных воздействий, выгод и возможностей, мер по смягчению последствий .....	21
6.1	Экологические воздействия и выгоды, меры по смягчению последствий .....	21
6.2	Социальное воздействие и выгоды, меры по смягчению последствий .....	29
6.3	Заключения по ЭиС воздействиям и выгодам .....	34
7.	Экологический и социальный мониторинг и управление .....	35

## 1. Введение

Правительство Республики Казахстан («РК») обратилось в Европейский Банк Реконструкции и Развития («ЕБРР» или «Банк») с просьбой предоставить кредит АО НК «КазАвтоЖол» («Клиент» или «Компания») под гарантию государства на срочную реконструкцию 220-километрового участка автомобильной дороги Кызылорда-Жезказган и строительство 14.6-километровой обходной дороги г. Кызылорда (четыре полосы).

Реконструкция 220 км-ого участка 427 км-ой дороги<sup>1</sup> относится к категории «Б» в соответствии с Экологической и Социальной Политикой (ЕСП) (2019)<sup>2</sup> ЕБРР, а экологическая и социальная проверка соответствия будет проводиться в соответствии с отдельным Техническим заданием («ТЗ»). Реконструированная дорога будет проходить по полотну существующей двухполосной дороги категории III, построенной около 30 лет назад.

Обходная дорога г. Кызылорда протяженностью 14.6 км («Проект») является проектом нового строительства, который может привести к потенциально значительным неблагоприятным экологическим и / или социальным последствиям в будущем, и ЕБРР, согласно своей ЭСП (2019), классифицировал его как относящийся к категории «А» что требует проведение всесторонней Оценки Экологического и Социального Воздействия («ОЭСВ») с разработкой отчета ОЭСВ и связанных с ним документов с последующим их публичным раскрытием в течение как минимум 120 дней. Банк привлек ООО «ATMS Solutions» (Армения) в качестве консультанта («Консультант») по ОЭСВ Проекта строительства обходной дороги г. Кызылорда («Задание»).

Настоящее **Нетехническое Резюме** представляет собой обзор Проекта, его нормативно-правовой базы, экологических и социальных («ЭиС») исходных условий, воздействия на физические, биологические, социальные и культурные среды воздействия и социально-экономических преимуществ, рекомендуемых мер по смягчению последствий, их управлению и / или улучшению.

## 2. Общие сведения

### 2.1 Обоснование проекта

Строительство обходной дороги г. Кызылорда является частью проекта по срочной реконструкции 220-километрового участка автомобильной дороги А17 Кызылорда-Жезказган. Основной целью Проекта является улучшение транспортно-эксплуатационного состояния и транспортной инфраструктуры региона, установление альтернативного транспортного соединения между дорогами М32 и А17, сокращение времени нахождения в пути, снижение транспортных расходов, обеспечение безопасного пропуска автотранспорта и уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий.

*Следует отметить, что рабочий проект строительства обходной дороги г. Кызылорда включает также компоненту по реконструкции участка км 12+000 - км 24+600 автомобильной дороги республиканского значения Кызылорда-Жезказган. Однако, эта компонента не включена в область действия данного проекта и не рассматривается в настоящем Нетехническом Резюме.*

### 2.2 Соответствие требованиям национального ЭиС законодательства

Согласно требованиям Экологического кодекса (2007/2021<sup>3</sup>) РК, деятельность по строительству автодорог требует проведение полномасштабной Оценки Воздействия на Окружающую Среду («ОВОС»). Разработанная документация должна быть представлена на Государственную экологическую экспертизу со стороны Уполномоченного органа. При разработке отчета по

<sup>1</sup>Остальные участки дороги будут финансироваться Азиатским Банком Развития

<sup>2</sup>Доступно по ссылке: <http://www.ebrd.com/downloads/research/policies/esp-final.pdf>.

<sup>3</sup>Новый Экологический кодекс вступает в силу с 01.07.2021

ОВОС, предпроектная и проектная документация, обоснования экономической и прочей деятельности, а также мнение общественности должны приниматься во внимание.

В 2020-2021 г.г. проект строительства обходной дороги г. Кызылорда прошел стадию ОВОС и государственной экологической экспертизы с соответствующими общественными слушаниями и информированием общественности согласно требованиям Экологического кодекса РК. Положительное экологическое заключение No. 01-0043/21 для Проекта выдано Государственным уполномоченным органом 26.01.2021.

### 2.3 Соответствие требованиям Европейского Союза и ЕиС требованиям ЕБРР

Проект и ОЭСВ структурированы с учетом соответствующих требований ЕБРР, изложенных в ЭСП (2019). Для достижения устойчивых результатов при реализации Проекта Клиент должен следовать специфичным ЭиС Требованиям к Реализации («ТР»):

- ТР 1: Оценка экологических и социальных воздействий и управление ими,
- ТР 2: Трудовые отношения и условия труда,
- ТР 3: Ресурсоэффективность, предотвращение и контроль загрязнения окружающей среды,
- ТР 4: Охрана здоровья и безопасность,
- ТР 5: Приобретение земель, вынужденное переселение и экономическое перемещение<sup>4</sup>,
- ТР 6: Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами,
- ТР 8: Культурное наследие<sup>5</sup>,
- ТР 10: Обнародование информации и взаимодействие с заинтересованными сторонами.

Как участник Европейских принципов в сфере охраны окружающей среды<sup>6</sup>, ЕБРР обеспечивает соответствие проектов экологическим принципам, практике и основным стандартам ЕС, которые могут применяться на уровне проектов, независимо от их географического месторасположения. Если правила страны клиента отличаются от основных экологических стандартов ЕС, то должны руководствоваться более строгими требованиями.

## 3. Описание Проекта

Участок обходной дороги г. Кызылорда протяженностью 14.6 км расположен на землях г. Кызылорда и Сырдарьинского района Кызылординской области. Обходная дорога соединит трассу М32 (Самара/Уралск-Шимкент) и дорогу А17 (Кызылорда-Жезказган). Карта планируемой обходной дороги г. Кызылорда с соответствующими компонентами, инженерными коммуникациями и объектами приведена на **Рис. 1**.

Новая обходная дорога начинается в точке км 1827+472 трассы М32 (Самара/Уральск-Шимкент) с двухуровневой транспортной развязки и заканчивается в точке пересечения с дорогой А17 (Кызылорда-Жезказган) вблизи точки км 24+600. Общая протяженность обхода составляет 14.6 км, прямое расстояние между начальной и конечной точками обхода - 12.8 км.

Транспортные пересечения и инженерные строения, входящие в состав проекта строительства обходной дороги г. Кызылорда, перечислены ниже:

- 1) Проезды местной дороги со скотопрогонами,

<sup>4</sup>Вопросы землеотвода могут возникать при необходимости выделения земельного участка для строительства новой дороги.

<sup>5</sup>При проведении земляных работ могут быть обнаружены археологические, исторические или культурные объекты.

<sup>6</sup>Европейские принципы охраны окружающей среды (ЕРЕ) были приняты Банком развития Совета Европы, ЕБРР, Европейским инвестиционным банком, Северной экологической финансовой корпорацией и Северным инвестиционным банком. ЕРЕ - это инициатива, запущенная в ответ на стремление к усилению гармонизации экологических принципов, практики и стандартов, связанных с финансированием проектов.



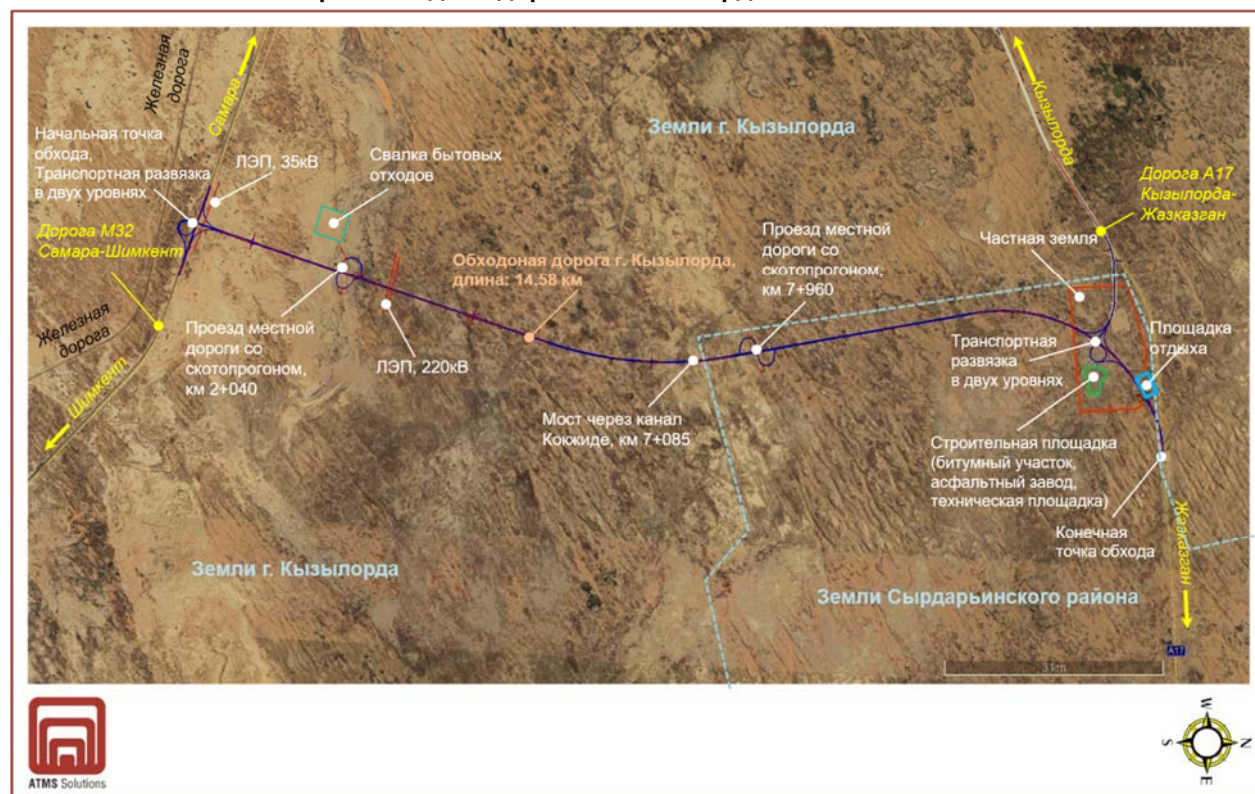
- 2) Мост через канал Кокжиде,
- 3) Транспортная развязка в двух уровнях (связывающая трассу М32 с обходной дорогой г. Кызылорда),
- 4) Транспортная развязка в двух уровнях (связывающая обходной дорогу г. Кызылорда с дорогой А17),
- 5) Площадка отдыха состоящая из трех планировочных зон: стоянки автомобилей с въездами и выездами, площадки отдыха и санитарно-гигиенической зоны,
- 6) Система отвода ливневых вод с проезжей части дорожного полотна и инженерных сооружений с установкой водосбросных и водоотводных лотков вдоль дорожного полотна,
- 7) Протяжённость сети наружного освещения дороги общей протяженностью в 38.54 км,
- 8) Устройства бетонных траншей для прокладки волоконно-оптической линии связи вдоль дороги,
- 9) Обустройство дороги и безопасность дорожного движения (дорожные знаки, направляющие устройства, дорожные ограждения, снегозащитные ограждения, дорожная разметка).

Для обеспечения проезда и доставки материалов во время проведения строительных работ и организации строй.площадки (установка по производству битума, асфальтный завод, техническая площадка), проектом предусмотрено устройство технологической грунтовой дороги параллельно полотну обхода. Строительные и вспомогательные материалы будут доставляться железной дорогой до станции Белколь и далее грузовым транспортом до строй.площадки.

Проектной документацией предусмотрены следующие этапы проведения работ по строительству обходной дороги г. Кызылорда: подготовительные работы, земляные работы, строительство/устройство инженерных строений/элементов, подготовка подошвы дорожного полотна и асфальтирование, рекультивация/обустройство территории.

Прогнозируемая интенсивность движения по обходной дороге г. Кызылорда на двадцатилетнюю перспективу составит 9,231 авт./сут. к целевому 2042 году. Продолжительность этапа строительства составит 22 месяца.

**Рис 1. Схематическая карта обходной дороги г. Кызылорда**



**Рис. 2.** Карта альтернативных вариантов прохождения обходной дороги г. Кызылорда



Очевидное преимущество варианта это протяжение трассы обхода 10.2 км. К положительному преимуществу относится компактное размещение и примыкание к автодороги А17 «Кызылорда - Жезказган» не посредственно у границы генплана города Кызылорда, в районе км 17 автодороги «Кызылорда - Жезказган». К недостаткам синего варианта трассы относится многочисленное изъятие земельных участков для строительства. Удорожание при реконструкции транспортного узла на примыкании к автодороге М32 «Самара-Шымкент» на км 1824. Сложное примыкание к автодороге М32 «Самара-Шымкент» для ориентации водителей.

Общая протяженность зеленого варианта обхода - 10.7 км. Начальный участок прохождения дороги совпадает с синим вариантом (см. **Рис. 2**), включая необходимость реконструкции



существующего транспортного узла на примыкании к автодороге М32 «Самара-Шымкент». Далее зеленый вариант обхода сворачивает направо и пересекает дорогу А17 посредством строительства нового транспортного узла. Преимуществом этого варианта является меньшее изъятие земельных участков для строительства, по сравнению с синим вариантом. Недостатком является удорожание, связанное с реконструкцией транспортного узла на примыкании к автодороге М32 «Самара-Шымкент». Сложное примыкание к автодороге М32 «Самара-Шымкент».

### **Красный вариант обхода**

Очевидное преимущество варианта наименьшее изъятие земельных участков для строительства. Простое и понятное для водителей примыкание к автодороге М32 «Самара-Шымкент» с сохранением существующего узла на км 1824 автодороги М32 «Самара-Шымкент». Трасса автодороги обхода города является главной по отношению к автодороге А17. Больше пространство для перспективного развития города Кызылорда по сравнению с другими вариантами. Уменьшенное основанное сообщение Шымкент - Жезказган. К недостаткам красного варианта трассы является его протяжение 14.6 км и расходы, связанные со строительством двух транспортных узлов.

Учитывая перспективное развитие города Кызылорда, наименьшее изъятие земельных участков для строительства, простое и понятное для водителей примыкание к автодороге М32 «Самара-Шымкент», и как следствие повышение безопасности дорожного движения, в качестве основного варианта, принят красный вариант трассы обхода города Кызылорда.

## **3.2 Ассоциированные объекты**

Кызылорда - столица Кызылординской области. Он расположен в пределах основного «кластера» населенных пунктов по бассейну реки Сырдарья. Благодаря своему географическому положению город имеет хорошее транспортное сообщение с Российской Федерацией («РФ»), Средней Азией и регионами РК. Кроме того, через город проходит главный железнодорожный маршрут и международный транспортный коридор «Западная Европа - Западный Китай». Правительство РК инициировало срочную реконструкцию 220-километрового участка автомобильной дороги А17 Кызылорда-Жезказган длиной 427 км. Если не будет реконструирована дорога А17, реализацию Проекта можно считать частично невыполнимой. Таким образом, дорога А17 и обходная дорога Проекта связаны друг с другом, поскольку последний является составной частью программы реконструкции дороги Кызылорда-Жезказган.

Согласно Генеральному плану города Кызылорды, утвержденному постановлением Правительства РК в 2009 году (и обновленному в 2019 году), вокруг города планируется создание пригородных территорий с быстрорастущими кварталами и поселениями. Строительство обходной дороги Кызылорды может послужить толчком для урбанизации заброшенной территории между восточной границей города Кызылорда и планируемым обходом, а также для развития дополнительных бизнес-возможностей (строительство новых автозаправочных станций, магазинов, кафетерий и т.д.). Инфраструктура водоснабжения, электроснабжения, газоснабжения и телекоммуникаций будет развиваться параллельно со строительством обходной дороги г. Кызылорда, чтобы обеспечить реализацию Генерального плана города. Однако эта инфраструктура / объекты согласно ЭСП ЕБРР (2019) не считаются связанными с Проектом.

## **4. Обзор исходного экологического и социального состояния**

### **4.1 Физическая среда**

#### ***География и геоморфология***

Административно, территория Проекта расположена на землях, принадлежащих Кызылординскому городскому акимату и Сырдарьинскому району Кызылординской области. Кызылординская область расположена к востоку от Аральского моря, в нижнем течении реки Сырдарья, в основном в пределах Туранской равнины (50-200 м над уровнем моря). Территории по левому берегу реки Сырдарья заняты холмисто-грядовыми песками Кызылкумов, которые

иногда разделяются пересохшими руслами рек Жанадарья и Куандарья. На правом берегу Сырдарьи встречаются возвышенности (Егизкара, 288 м), участки песков (Арыскуп) и мелководные ложбины, занятые солончаками. Для северных территорий области характерны массивы бугристых песков, а юго-восточная граница Кызылординской области доходит до ответвлений горы Каратау (1619 м над уровнем моря).

Большую часть области занимают пески, практически лишенные растительности. Часть земель характеризуется полынно-овсяницей и солянкой. Бурые, сероземельные супеси и солонцеватые почвы в весенний период заняты эфемерной растительностью. Территория Проекта и его окрестности расположены на субгоризонтальной аккумулятивной равнине на абсолютной высоте 120 - 130 м.

### **Климат и метеорология**

Климатические параметры региона согласно СП РК 2.04.01-2017<sup>7</sup>, СН РК 2.04-21-2004<sup>8</sup> и климатическим региональным данным, представленным РГП «Казгидромет», следующие:

- Лето обычно долгое, жаркое и сухое, со средней максимальной температурой воздуха в июле + 27.8°C и абсолютным максимумом температуры воздуха до +45.6°C. Зимы обычно холодные и ветреные со средней минимальной температурой воздуха в январе -7.7°C, тогда как абсолютная минимальная температура воздуха в январе может достигать -37.2°C.
- Преобладающее направление ветра для холодного (декабрь-февраль) и теплого (июнь-август) сезонов - северо-восточное.
- Количество осадков в районе Проекта колеблется от 86 мм в ноябре-марте до 715 мм в апреле-октябре.

### **Рельеф и ландшафт**

Кызылординская область расположена в пустынной зоне. Рельеф района преимущественно равнинный, занятый холмисто-грядовыми песчаными массивами Кызылкумов, Аральских Каракумов и Арыскумов. Абсолютные отметки песчаных массивов колеблются от 100 м до 160-170 м, причем наибольшие их значения отмечаются в южной части региона. Высота некоторых хребтов достигает 40-45 м. Горный массив, покрывающий северо-западную часть хребта Каратау расположен в восточной части региона. Поверхность изрезана оврагами и ущельями, по которым весной после дождя стекают редкие и временные водотоки. Северо-западная часть Каратау с долинами рек Сырдарья и Шу постепенно замещается песчаными и песчано-глинистыми отложениями, относящимися к предгорным равнинам.

Территория Проекта характеризуется полупустынным и полупустынным ландшафтом с редкой растительностью и преобладанием песчаных холмов / барханов в северной части площадки Проекта (**Рис. 3**).

**Рис. 3. Ландшафт территории Проекта**



*Полупустынный-полустепной ландшафт*



*Барханы, покрытые саксаулом, доминируют в северной части территории Проекта*



*Вид на свалку бытовых отходов*

<sup>7</sup>Свод правил СП РП 2.04.01-2017 "Строительная климатология"

<sup>8</sup>Строительные нормы СН РК 2.04-21-2004 "Энергопотребление и тепловая защита гражданских зданий"

### **Сейсмическая активность**

Согласно Приложению В Свода правил СП РК 2.03-30-2017<sup>9</sup>, интенсивность в баллах по шкале MSK-64(K) ОСЗ-2475 равна 6 баллов, ОСЗ-22475 - 7 баллов. Тип грунтовых условий по сейсмическим свойствам - III. Средние значения скорости распространения поперечных волн  $V_{s,10}$  = менее 230 м/с. Средние значения скорости распространения поперечных волн  $V_{s,30}$  = менее 270 м/с.

### **Геология и почва**

В геологическом строении участка принимают участие аллювиальные отложения средне-верхнечетвертичного возраста (аQIV) представленные суглинками, супесями и глинами твердой консистенции, а также песками мелкими и пылеватыми.

По результатам камеральной обработки полевой документации буровых работ, согласно, результатов лабораторных испытаний отобранных проб грунтов и при назначении строительной группы разработки (ЭСН РК 8.04-01-2015), в рабочем слое и притрассовой полосе основного хода трассы выделено девять Инженерно-Геологических Элементов (ИГЭ)<sup>10</sup>. Грунты на всем протяжении участка варьируются от незасоленных до средnezасоленных. Грунты рабочего слоя и притрассовой полосы характеризуются низкой влажностью.

Территория Проекта не загрязнена разливами и утечками нефтепродуктов и химикатов, не загрязнена навозом копытных животных, пасущимся на участке и отходами / мусором с полигона бытовых отходов.

Фактическая загрязненность почвы (содержание Pb, Cd, Cu и Zn и органических веществ) находилась ниже Предельно-Допустимых Концентраций («ПДК»), установленных Приказом Министра здравоохранения РК № ДСМ-32 «Об утверждении гигиенических нормативов к безопасности среды обитания»<sup>11</sup> (для Pb) и санитарными нормами стран Содружества Независимых Государств («СНГ»), в частности Российской Федерации (для Cd, Cu и Zn и органических веществ).

### **Поверхностные воды**

Площадка Проекта находится на территории бассейна реки Сырдарья. Главная водная артерия области - река Сырдарья (общая длина 2219 км, в пределах Казахстана - 1400 км), протекающая через центральную часть региона с юго-востока на северо-запад, с сильно формирующимся руслом, разнообразностью ответвлений и обширной заболоченной дельты, впадающим в Малое (Северное) Аральское море. Река Сырдарья течет на расстоянии 6 км к югу от территории Проекта. Ближайший оросительный канал (Ширейли), берущий свое начало от реки Сырдарья и протекающий вдоль восточной границы города Кызылорда, находится в 13.5 км от проектируемой обходной дороги. Оросительный канал Кокджиде пересекает обходную дорогу в точке 4+085 км, однако в настоящее время не функционирует, но может быть использован в будущем.

### **Подземные воды**

Пробуренные скважины глубиной 6.5 м следов грунтовых вод не обнаружили. Во время посещения объекта Консультант был проинформирован о смещении горизонтов грунтовых вод на глубину 100 м и более. Во время посещения площадки на расстоянии 500 м от трассы планируемой обходной дороги было обнаружено пять законсервированных скважин грунтовых вод. Воду для нужд Проекта планируется подавать из скважины грунтовой воды, расположенной на территории свалки бытовых отходов. В качестве альтернативы можно использовать воду из оросительного канала Ширейли.

### **Визуальная привлекательность**

Благодаря полупустынному и полустепному рельефу территория Проекта видна путешественникам, проезжающим по трассе М32 (Самара / Уральск-Шымкент) и дороге А17 (Кызылорда-

<sup>9</sup>Свод правил СП РК 2.03-30-2017 "Строительство в сейсмических зонах"

<sup>10</sup>ОВОС Проекта «Кызылорда-Павлодар-Успенка-гр.РФ», участок «Кызылорда-Жезказган км.12-424, участок км 12+000-24+600. Строительство обхода Кызылорда»

<sup>11</sup><https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2100022595#z6>

Жезказган), а также работникам и посетителям коммерческих объектов (автозаправочных станций, ферм и др.), расположенных вдоль дорог. На территории наблюдаются некоторые элементы антропогенной деятельности, такие как свалка и цех по переработке отходов, ЛЭП 35 кВ и 220 кВ. Из-за ненадлежащей эксплуатации свалки бытовых отходов, окружающая территория загрязнена отходами и мусором. Земельные участки, расположенные рядом с трассой А17 (Кызылорда-Жезказган), используются как пастбища для копытных животных.

### Качество воздуха

ПДК основных загрязнителей (CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> и пыль) атмосферного воздуха согласно Приказу Министра экономики РК 28.02.2015 №168 «Об утверждении нормативов к атмосферному воздуху в городских и сельских населенных пунктах» приведены в **Таблице 1**.

**Таблица 1. ПДК для выбросов CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> и пыли в атмосферу**

№	Выбросы	Химическая формула	ПДК, мг/м <sup>3</sup>	
			Макс. разовая	Среднесуточная
1	Оксид углерода	CO	5.0	3.0
2	Диоксид серы	SO <sub>2</sub>	0.5	0.05
3	Диоксид азота	NO <sub>2</sub>	0.2	0.04
4	Пыль	-	0.3	0.1

Территория Проекта не отличается техногенной деятельностью. Есть три источника выбросов в атмосферу, которые могут повлиять на качество воздуха. Этими источниками являются: свалка бытовых отходов и автотранспорт, движущийся по трассе М32 (Самара / Уральск-Шымкент) и А17 (Кызылорда-Жезказган).

Результаты инструментальных измерений показывают, что фактические фоновые концентрации пыли, NO<sub>2</sub>, CO и SO<sub>2</sub> в приземном слое атмосферы на территории Проекта ниже норм, установленных для жилых районов (кроме одного измерения в точке рядом с планируемой технической площадкой, где концентрация пыли превышает ПДК 0.3 мг/м<sup>3</sup>).

### Шум и вибрация

В районе планируемой обходной дороги нет значительных источников техногенного шума. Некоторый шум может исходить от свалки бытовых отходов (расположенной на расстоянии 150 м от обхода), а также от движения транспорта в точках пересечения обхода с дорогами А17 и М32 соответственно. В качестве предельных значений шума используются Предельно-Допустимые Уровни («ПДУ») для эквивалентных и максимальных уровней звука, установленных Приказом № 169 министра национальной экономики РК от 28.02.2015г. «Об утверждении гигиенических нормативов к физическим факторам, оказывающим воздействие на человека»<sup>12</sup>, а также Руководящие принципы Всемирной Организации Здравоохранения («ВОЗ») по шуму (**Таблица 2**). ПДУ для промышленных и коммерческих объектов были использованы для оценки фактических уровней шума.

**Таблица 2. ПДУ для шума, установленные национальным стандартом и руководством ВОЗ**

№	Помещения и территории	ПДУ, дБА		
		Национальный		ВОЗ
		Эквивалентный	Максимальный	Один час экв.
1	Рабочее место	80		85
2	Промышленные и коммерческие помещения	60	75	70
3	Жилые, служебные и учебные помещения	55	70	55

По результатам инструментальных измерений, проведенных аккредитованной лабораторией в мае 2021 года, фактический уровень эквивалентного шума во всех точках измерения был ниже ПДУ, установленных национальными нормами РК (60 дБА) и стандартами ВОЗ (70 дБА). Более

<sup>12</sup><https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011147/links>



того, фактические эквивалентные уровни шума были ниже нормативного уровня в 55 дБА, установленного для жилых районов. Во время полевых посещений, источников вибрации на территории Проекта Консультантом не были выявлены

### **Интенсивность движения**

Прогнозируемая интенсивность движения вдоль обходной дороги г. Кызылорды на 20-летнюю перспективу на целевой 2042 год составит 9,231 транспортных средств в сутки, что соответствует категории дороги I-b согласно СП РК 3.03.101-2013<sup>13</sup>.

### **Природные опасности**

Казахстан чувствителен к ряду рисков стихийных бедствий из-за своего географического положения и ландшафта. Наиболее типичными стихийными бедствиями для страны являются наводнения, землетрясения, сели, оползни, лесные пожары и засухи. Фактически от последствий землетрясений в стране ежегодно страдают около 200 тысяч человек, а ущерб, нанесенный землетрясениями валовому внутреннему продукту («ВВП») Казахстана, может составить около 1 миллиарда долларов США. Ежегодно в Казахстане от наводнений страдает около 300 тысяч человек, из-за чего ВВП страны теряет до 3 миллиардов долларов в год.

Климатические условия также оказывают значительное влияние на размер и серьезность стихийных бедствий. Согласно исследованию Всемирного банка («ВБ»), до 26% территории страны, включая всю территорию города Алматы, подвержены угрозе селей, в то время как сельское хозяйство может значительно пострадать от угрозы засухи. Наводнение - одно из стихийных бедствий, которое может произойти в Кызылординской области. Риск наводнения зависит от рельефа местности и уровня воды в реке Сырдарья.

## **4.2 Культурное наследие**

### **Культурно-исторический обзор**

Регион Проекта интересен в культурном отношении, имеет богатую историю. Согласно государственному списку памятников истории и культуры местного значения (далее Список) в редакции акимата Кызылординской области от 4 мая 2020 года<sup>14</sup>, в городе Кызылорде находятся в основном памятники градостроительства и архитектуры, а также сооружения монументального искусства, датированные поздними сроками (XIX-XX в.в.). Они расположены на расстоянии 6-30 км от территории обходной дороги.

Список памятников Сырдарьинского района включает: (i) 7 археологических памятника, где обитали древние люди. Это городища Асанас, Кишиасар, Кос-Асар, Улькенасар, Жетимасар, Зангаркала, (ii) 5 памятников градостроительства и архитектуры: мавзолеев Суйбебы (XVIII в.), башня Шалбас батыра (XVIII-XIX в.в.), надгробие Калжан ахуна (XIX-XX в.в.), здание железнодорожного вокзала в поселке Теренозек (1905г.), водонапорная башня в поселке Теренозек (1905г.), и (iii) 1 сакральный объект - мечеть-медресе Калжан ахун (XIX-XX в.в.).

Все памятники расположены на расстоянии более 20-30 км от планируемой обходной дороги г. Кызылорда. Пять объектов всемирного наследия UNESCO и 14 объектов из предварительного списка UNESCO<sup>15</sup> находятся в Казахстане, однако, все они также расположены на значительном удалении от площадки Проекта.

### **Результаты археологических исследований 2019 года**

Согласно двум заключениям археологической экспертизы, выданным на основании полевых исследований со стороны ТОО «Археологическая экспертиза», в пределах полосы отвода и в пределах границ объектов инфраструктуры археологических памятников не было обнаружено. Оба заключения утверждены ГКУ «По охране памятников истории и культуры Кызылординской области» Управления культуры, архивов и документации Кызылординской области.

<sup>13</sup>Свод правил СП РК 3.03.101-2013 "Автомобильные дороги"

<sup>14</sup><http://adilet.zan.kz/rus/docs/V20L0007411>

<sup>15</sup><http://whc.unesco.org/en/statesparties/kz>.

Из сакральных объектов только Кладбище этнографического периода находится вблизи площадки Проекта, на расстоянии 143 м. Остальные находятся вдоль реконструируемого участка км 12+000 - км 24+600 дороги Кызылорда-Жезказган.

#### 4.3 Биологическая среда

##### *Растительность и флора*

Территория Проекта расположена примерно в 6 км к северу от реки Сырдарья. Региональный ландшафт относится к пустынной зоне Туранской равнины. Здесь встречаются два типа ландшафта - эолийская холмистая равнина с злаковой травой и серо-полынной растительностью на песках и такыровидных почвах и аллювиальная равнина, сложенная песками и суглинками с бигурган (*Anabasis salsa*), черной полынью и солянкой (*Salsola*) с черным саксаулом на песках и такыровидных почвах. Антропогенная деятельность в этом районе и вокруг него частично изменила местный ландшафт, поскольку здесь есть такие объекты, как свалка бытовых отходов, ЛЭП, оросительный канал.

В соответствии с фитогеографическим зонированием, территория Проекта расположена в Аральском субрегионе пустынной провинции Казахстана, где большие площади заняты пастбищами полыни и солянки и саксауловыми лесами. Растительность территории Проекта типична для пустынных и засоленных земель. Леса саксаула черного (*Haloxylon aphyllum*) широко распространены как в сплошных массивах, так и отдельными участками на засоленных почвах; они перемежаются кустами тамарикса (*Tamarix*) (Рис. 3)

Помимо упомянутых видов, флора территории Проекта представлена видами полыни (*Artemisia*), солянки (*Salsola*, *Anabasis*), кустарниковых псаммофитов, например жузгуна (*Calligonum*), злаковых трав, таких как ковыль, и др. Существует вероятность того, что некоторые виды пустынных растений, занесенные в Красную книгу Казахстана и Красную книгу Кызылординской области (2014г.), могут встречаться на территории Проекта и / или ее окрестностях (например, эндемичный тюльпан Борщовой, *Tulipa borszczowii*, и др.)<sup>16</sup>.

##### *Фауна*

В соответствии с зоо-географическим зонированием Казахстана, которое было разработано на основе распределения млекопитающих, территория Проекта входит в Бетпакдалинскую зоогеографическую область. Животный мир местности пустынный, встречаются разные виды грызунов: суслики, тушканчики, полевки, песчаные мыши; а также степная лисица, заяц, волк. Некоторые особи джейранов Бетпакдалинской популяции могут двигаться на запад (в сторону более широкой территории Проекта).

Территория Проекта расположена на границе территории природоохранной инициативы «Алтын Дала» созданного для репродукции кулана и лошади Пржевальского<sup>17</sup>.

Территория Проекта находится в пределах Среднеазиатского миграционного маршрута, поэтому по нему могут летать некоторые виды перелетных птиц. Кроме того, территория Проекта расположена в границах ареалов таких редких птиц, как длинноногие канюки, пустельга, балобан и дрофа Маккуина<sup>18</sup>. Таким образом, эти виды могут быть найдены на территории Проекта и / или в его окрестностях (особенно это касается птиц, некоторые из них питаются грызунами). Территория Проекта попадает в границы распространения таких видов рептилий, как восточный удавчик, змея диона, змея игральная, гадюка *Halis Pit*<sup>19,20</sup>, а также некоторые виды ящериц.

Согласно письму Государственного республиканского учреждения «Комитет лесного хозяйства и животного мира» Министерства экологии, геологии и природных ресурсов РК от 08.01.2021 №27-1-25 / ЗТ-М-207, на территории Проекта не было обнаружено редких и находящихся под

<sup>16</sup><https://www.plantarium.ru/page/view/item/39526.html>

<sup>17</sup><https://www.cbd.int/doc/nr/nr-06/kz-nr-06-en.pdf>

<sup>18</sup><https://birds.kz/v2/taxon.php?s=124&l=ru>

<sup>19</sup><http://isca.kz/ru/analytics-ru/3122>

<sup>20</sup><https://reptilia.club/v2/checklist.php?l=ru>

угрозой исчезновения растений и животных. Однако, учитывая, что места обитания некоторых охраняемых видов действительно покрывают территорию Проекта, окончательный вывод об их присутствии может быть сделан только после соответствующих полевых исследований.

### **Охраняемые территории**

Особо Охраняемые Природные Территории («ООПТ») созданы в Казахстане в соответствии с Законом №175 «Об особо охраняемых природных территориях»<sup>21</sup> от 07.07.2006г. Они присваивают ООПТ либо республиканский, либо местный статус. Постановлением Правительства РК от 26.09.2017 № 593 «Об утверждении Перечня особо охраняемых природных территорий республиканского значения»<sup>22</sup> создано 116 участков республиканского значения. Из них три ООПТ расположены в Кызылординской области<sup>23, 24</sup> (**Таблица 3**). Информация относительно ООПТ местного статуса отсутствует.

**Таблица 3. ООПТ, расположенные в Кызылординской области**

№	Особо охраняемые природные территории	Площадь, га	Месторасположение
1	Барсакельмский государственный природный заповедник	163,126	Аральский район
2	Каргалинский заказник (зоологический)	11,172.24	Шиелийский и Жанакорганский районы
3	Торангилсайский заказник (зоологический)	17,900	Теренозекский район

Еще одна ООПТ республиканского значения - Южно-Казахстанская государственная заповедная зона<sup>25</sup> - частично попадает в пределы Кызылординской области (Жанакорганский район). Все указанные SPAN находятся в ведении Комитета лесного хозяйства и животного мира Министерства экологии, геологии и природных ресурсов РК.

Все охраняемые территории находятся далеко от проектируемой обходной дороги, ближайшая из них - Торангилсайский заказник, расположенный примерно в 23 км к юго-западу от проектной площадки.

### **Сайты Рамсарской конвенции**

Рамсарская конвенция действует в РК с 02.05.2007г. В настоящее время в Казахстане есть 10 сайтов, обозначенных как водно-болотные угодья международного значения (Рамсарские угодья). Ближайшая территория, подпадающая под Рамсарскую конвенцию, сайт №2083 Малое Аральское море и дельта реки Сырдарья находится в 350 км от площадки Проекта.

### **Важные Ареалы Обитания Птиц**

127 Важных Ареалов Обитания Птиц («ВАОП») было выявлено в Казахстане. Информация о ВАОП доступна на BirdLife Data Zone, управляемая Birdlife International<sup>26</sup>. Согласно Закону РК «Об особо охраняемых природных территориях», ВАОП-ы имеют заповедный (заказнический) режим. Четыре ВАОП-а расположены в Кызылординской области. Ближайший - KZ068 Озеро Теликоль расположен на расстоянии 90 км к северо-востоку от территории Проекта<sup>27</sup>.

### **Прочие охранные зоны и экологические сети**

Кроме ООПТ в РК существуют другие виды охраняемых территорий, в том числе земельные участки оздоровительного и рекреационного назначения, государственные лесные угодья, водоемы и водоохранные зоны, охотничьи угодья и рыбохозяйственные водоемы. Они являются элементами экологической сети, закрепленной в Законе РК «Об особо охраняемых природных территориях». Перспективная региональная экологическая сеть Центральной Азии

<sup>21</sup><https://zakon.uchet.kz/rus/docs/Z060000175>

<sup>22</sup><http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1700000593>

<sup>23</sup><https://www.protectedplanet.net/country/KAZ>

<sup>24</sup><http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1700000593>

<sup>25</sup>[https://ecokarta.kz/prot\\_area/show/114](https://ecokarta.kz/prot_area/show/114)

<sup>26</sup><http://datazone.birdlife.org/country/kazakhstan/ibas>

<sup>27</sup><http://datazone.birdlife.org/site/factsheet/telikol-lakes-iba-kazakhstan>

рассматривалась в 2003-2006 гг. в рамках проекта GEF<sup>28</sup>-UNEP<sup>29</sup>-WWF<sup>30</sup> «ЭКОНЕТ-Центральная Азия», которая однако не реализована.

#### *Природоохранная Инициатива "Алтын Дала"*

Природоохранная Инициатива "Алтын Дала" ("ПИАД") - это широкомасштабная программа, созданная для сохранения ключевых видов животных и в частности сайгака, степных и полупустынных биотопов на территории Центрального Казахстана, в границах Бетпак-Дальской популяции сайгака. Сайгак (*Saiga tatarica*) - мигрирующее копытное животное, которое существует в двух подвидах и пяти основных популяциях: три в Казахстане, одна в России (Калмыкия) и одна в Монголии. Участок Проекта расположен за пределами ПИАД, вблизи ее юго-восточной границы.

#### **4.4 Социальная и социально-экономическая среда**

Обходная дорога г. Кызылорда расположена на территории города Кызылорда и в пределах Сырдарьинского района Кызылординской области. По состоянию на 1 января 2021 года Кызылординская область включает 7 районов, 4 города, из них 2 областного значения и 2 районного значения, 2 села и 230 сельских поселений<sup>31</sup>. Город Кызылорда (Акимат города Кызылорды) включает в себя не только город областного значения (Кызылорда), но также 2 села и 13 поселков. В Сырдарьинский район входит 14 населенных пунктов.

Территория Проекта в границах г. Кызылорда включает следующие административные единицы: Кызылорда, сельское поселение Косшинирау и администрация поселка Белколь, а на территории Сырдарьинского района - Амангельдинское сельское поселение. Расстояние от планируемого обхода до ближайшей жилой застройки - 15 км (Кызылорда), 20 км и 14 км (поселки Абай и Досан соответственно, оба в сельском поселении Косшинирау); 7.5 км (село Белколь) и 60 км (село Амангельды Амангельдинского Аульского подрайона).

#### **Демография**

По данным Бюро национальной статистики, общая численность населения страны, Кызылординской области, города Кызылорды и Сырдарьинской области за последние пять лет постепенно росла. По состоянию на 1 января 2021 года численность населения Кызылординской области составляет 814,461 человек, в том числе 320,968 человек проживает в городе Кызылорда и 38,559 человек - в Сырдарьинском районе. В январе-апреле 2021 года коэффициент естественного прироста составил 20.24‰, что на 2.33‰ выше естественного прироста за январь-апрель 2020 года. Население Кызылординской области составляет 4.3% от общей численности населения страны.

В 2020 году в сельском поселении Косшинирау проживало 3396 человек, в администрации поселка Белкуль - 4,622 человека, в сельском поселении Амангельды - 2,648 человек. Женщины составляют почти половину населения региона, и такое же соотношение применимо ко всем населенным пунктам на территории Проекта. В течение последних пяти лет сельское население области постоянно превышает городское примерно на 25%.

#### **Этнические меньшинства**

В этническом составе населения Кызылординской области на начало 2020 года преобладают казахи, доля которых достигает 96%<sup>32</sup>. В области самый высокий процент казахов в общей численности населения среди всех регионов РК<sup>33</sup>. К другим этническим группам региона

<sup>28</sup>Global Environmental Facility

<sup>29</sup>United Nations Environment Programme

<sup>30</sup>World Wildlife Fund

<sup>31</sup>Бюро национальной статистики РК. Административно-территориальные единицы Кызылординской области. По состоянию на январь 2021 года. [https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/4361](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/4361).

<sup>32</sup>Там же. Население Кызылординской области по отдельным этносам на начало 2020 года.

[https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/4361](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/4361)

<sup>33</sup>Там же. Население РК по отдельным этносам на начало 2020 года. <https://stat.gov.kz/official/industry/61/statistic/5>



относятся русские - 14,496 человек (1.8%), корейцы - 7,345 человек (0.9%), турки - 1,638 человек (0.2%), татары - 1512 человек (0.2%), узбеки - 1,581 человек (0.2%) и. т.д.<sup>34</sup>.

По данным Всероссийской переписи населения РК 2009 года в Кызылординской области проживают представители более 50 национальностей и этнических групп<sup>35</sup>. В 2020 году в городе Кызылорда 9,465 русских (3% от общего населения города), 5,815 (1.8%) корейцы, 1,186 (0.4%) татары и 1,129 (0.4%) узбеки представляют собой крупнейшие проживающие здесь этнические группы<sup>36</sup>. Что касается Сырдарьинского района, то к двум крупнейшим этническим группам относятся русские - 304 (0.8% от общей численности населения района) и чеченцы - 134 (0.35%), при этом район является третьей по численности чеченцев административно-территориальной единицей в регионе<sup>37</sup>. На территории Проекта нет населенных пунктов с густонаселенными этническими группами.

### **Социально-экономические индикаторы**

Валовой региональный продукт («ВРП») в регионе в 2019 году составил 1,828,864.7 млн. тенге<sup>38</sup> (около 4,753.1 млн долларов США на 2019 год), что составляет 2.63% ВРП страны и занимает 12-е место из 14 регионов страны, за исключением городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент<sup>39</sup>. Наибольший вклад в ВРП Кызылординской области внесли следующие отрасли экономики: промышленность (34.16%), горнодобывающая промышленность и разработка карьеров (27.7%), транспорт и складирование (13.58%), оптовая и розничная торговля, ремонт автомобилей и мотоциклов (8.38%) и строительство (7.74%)<sup>40</sup>. В 2019 году ВРП на душу населения в области составил 2,289.1 тыс. тенге (около 6,000 долларов США на 2019 год), заняв 11-е место из 14 регионов страны, за исключением городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент. Национальный ВРП на душу населения в том же году был выше - 3,755.7 тыс. тенге (около 9,900 долларов США)<sup>41</sup>.

В 2020 году самая высокая среднемесячная номинальная заработная плата в области была отмечена по виду экономической деятельности «Горное дело и разработка карьеров» - 340,949 тенге (около 790 долларов США), а самая низкая была в секторе «Рыболовство и рыбоводство» - 87,642 тенге. (около 200 долларов США)<sup>42</sup>. В 2020 году среднемесячная номинальная заработная плата работников в области составила 159,077 тенге (около 420 долларов США), что на 25% ниже среднемесячной номинальной заработной платы по стране - 199,328 тенге (около 527 долларов США)<sup>43</sup>.

В исследовании Всемирного банка Doing Business (2019) Кызылординская область заняла четвертое место в стране по легкости ведения бизнеса<sup>44</sup>.

В январе - декабре 2020 года 52% от общего объема инвестиций в основной капитал области приходилось на город Кызылорда, тогда как Сырдарьинский район имел самую высокую долю инвестиций среди районов области - 12%<sup>45</sup>. В соответствующий период Сырдарьинский район также имел самые высокие вложения в основной капитал на душу населения, составив 937,6

<sup>34</sup> Там же. Население Кызылординской области по отдельным этносам на начало 2020 года.

[https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/4361](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/4361)

<sup>35</sup> Бюро национальной статистики. Кызылординская область. Итоги Всероссийской переписи населения РК 2009 года. Том 2. (на русском языке).

<sup>36</sup> Бюро национальной статистики РК. Население Кызылординской области по отдельным этносам на начало 2020 года.

[https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/436](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/436)

<sup>37</sup> Там же

<sup>38</sup> Казахстанский тенге

<sup>39</sup> Бюро национальной статистики РК. РК ВРП. 2019. <https://stat.gov.kz/official/industry/11/statistic/5>.

<sup>40</sup> Там же.

<sup>41</sup> Там же.

<sup>42</sup> Бюро национальной статистики РК. 2021. Заработная плата рабочих Кызылординской области по основным профессиям и должностям. 2020. [https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/4325](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/4325).

<sup>43</sup> Бюро национальной статистики РК. Структура и распределение заработной платы сотрудников в РК. 2020. <https://stat.gov.kz/official/industry/25/statistic/5>.

<sup>44</sup> Всемирный банк. Заниматься делом. Кызылорда - Казахстан.

<https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/kazakhstan/sub/kyzylorda>

<sup>45</sup> Бюро национальной статистики РК. 2021. Об инвестициях в основной капитал в Кызылординской области. Январь - декабрь 2020 г. [https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/43161](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/43161)

тыс. тенге (2,248 долларов США), что значительно превышает показатель области на душу населения - 360,8 тыс. тенге (865 долларов США)<sup>46</sup>.

Общий объем валового производства сельскохозяйственной продукции (услуг) в Кызылординской области в 2020 году составил 140,992.1 млн тенге (около 338 млн. долларов США на 2020 год), из которых 61% пришлось на растениеводство и 37% - на животноводство<sup>47</sup>. В 2020 году область заняла 12-е место из 14 регионов страны без учета городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент по объему производства сельскохозяйственной продукции. Доля города Кызылорда в общем валовом производстве сельскохозяйственной продукции (услуг) области в январе-декабре 2020 года составила 6.6%, Сырдарьинского района - 11.5%, при этом последний занимает 4-е место из 7-и районов области по объему производства сельскохозяйственной продукции<sup>48</sup>. В соответствующий период удельный вес растениеводства и животноводства в общем валовом производстве сельскохозяйственной продукции (услуг) составлял примерно 65% и 33% соответственно как для города Кызылорда, так и для Сырдарьинского района.

### **Транспортная инфраструктура**

Транспортная сеть Кызылординской области густая: основные автомобильные, железнодорожные и водные пути проходят параллельно друг другу через все районы и областной центр, образуя транспортную артерию, вдоль которой расположены 85% населенных пунктов, на территории которых находится 93% территории области<sup>49</sup>. Город Кызылорда образует вокруг себя загородную территорию с быстрорастущими пригородными поселками.

Комплексный план социально-экономического развития Кызылординской области на 2019-2022 годы среди прочих секторов предусматривает развитие транспортной инфраструктуры и включает мероприятия по ремонту и реконструкции местных дорог, чтобы до 72% дорожной сети в регионе находилось в хорошем состоянии до конца 2022 года<sup>50</sup>.

### **Социальная инфраструктура**

По состоянию на 2019 год в Кызылординской области насчитывалось 136 поликлиник и 36 больниц<sup>51</sup>. В 2019 году в области насчитывалось 666 дошкольных организаций, в том числе 245 городских и 421 сельских, 314 общеобразовательных школ, из них 79 городских и 235 сельских, 30 организаций технического и профессионального, пост-среднего образования и 3 высших учебных заведения<sup>52</sup>.

К объектам социальной инфраструктуры, расположенным в городе Кызылорда, Сырдарьинском районе, Аульском подрайоне Косшинирау, селе Белкуль и Амангельдинском аульском подрайоне, относятся библиотеки, школы, детские сады, сельские поликлиники, культурно-досуговые организации и др.

### **Гендерные вопросы**

В 2019 году Индекс Гендерного Развития («ИГР») РК составил 0.980, что поместило страну в группу 1 с очень высоким уровнем человеческого развития<sup>53</sup>. Индекс Гендерного Неравенства («ИГН») в Казахстане в период с 2008 по 2019 год стабильно снижался с 0.459 до 0.351.<sup>54</sup>

<sup>46</sup>Там же

<sup>47</sup>Бюро национальной статистики РК. 2021. РК. Официальная статистика. Статистика сельского хозяйства, лесного хозяйства, охоты и рыболовства. Январь - декабрь 2020 г. <https://stat.gov.kz/official/industry/14/statistic/6>

<sup>48</sup>Бюро национальной статистики РК. 2021. Регионы. Валовой выпуск продукции (услуг) сельского, лесного и рыбного хозяйства. Бюллетени. Январь-декабрь 2020 г. [https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/4314](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/4314)

<sup>49</sup>Постановление Правительства РК от 6 июня 2019 года № 375 «Об утверждении Комплексного плана социально-экономического развития Кызылординской области на 2019-2022 годы». <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900000375>

<sup>50</sup>Постановление Правительства РК от 6 июня 2019 года № 375 «Об утверждении Комплексного плана социально-экономического развития Кызылординской области на 2019-2022 годы». <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900000375>

<sup>51</sup>Открытые данные. 2020. Количество медицинских организаций по областям и городам Нур-Султан, Алматы и Шымкент в 2018 - 2019 годах. [https://data.egov.kz/datasets/view?index=medicinskie\\_organizacii\\_v\\_razr](https://data.egov.kz/datasets/view?index=medicinskie_organizacii_v_razr)

<sup>52</sup>Бюро национальной статистики РК. Статистика образования. [https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/4362](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/4362)

<sup>53</sup>Программа развития ООН. Отчеты о человеческом развитии. Индекс гендерного развития (GDI). <http://hdr.undp.org/en/content/gender-development-index-gdi>

<sup>54</sup>Бюро национальной статистики РК. Индекс гендерного неравенства. [https://gender.stat.gov.kz/page/frontend/detail?id=105&slug=-87&cat\\_id=12&lang=ru](https://gender.stat.gov.kz/page/frontend/detail?id=105&slug=-87&cat_id=12&lang=ru)

Однако, несмотря на высокий рейтинг среди стран Центральной Азии, дальнейшего сокращения гендерного разрыва в стране не происходит. Низкие рейтинги Казахстана по показателям политического представительства женщин, участия женщин в занятости и гендерного разрыва в оплате труда, измеренные Всемирным экономическим форумом, указывают на дальнейшую необходимость активизации усилий по сокращению гендерного неравенства<sup>55</sup>.

### **Бедность и социальные пособия**

В 2020 году уровень безработицы в Кызылординской области составил 4.9%, что соответствует уровню безработицы по стране за соответствующий период<sup>56</sup>. Уровень безработицы в 2020 году в городе Кызылорда составлял 4.7%, а в Сырдарьинском районе - 5.1%, при этом первый ниже регионального показателя, а второй превышает его<sup>57</sup>.

В целом уровень безработицы в 2020 году был несколько выше в районах, чем в городах областного значения, в основном из-за меньшего количества рабочих мест в сельской местности. 66% занятого населения области - наемные работники, 33.5% - самозанятые, при этом количество работающих мужчин превышает количество работающих женщин в обоих статусах занятости.

По данным обследования домохозяйств 2020 года, доля населения с доходами ниже прожиточного минимума в Кызылординской области составила 5.8%, в том числе 4% в городской местности и 7.2% в сельской местности<sup>58</sup>. Для сравнения: национальный показатель за соответствующий период составил 5.3%, в том числе 3.7% в городах и 7.6% в сельской местности. Показатели глубины и остроты бедности в регионе в 2020 году составили 0.8% и 0.2% соответственно, что совпадает с показателями страны<sup>59</sup>.

По состоянию на 2020 год количество домохозяйств за чертой бедности в сельском поселении Косшинирау составляло 44 (из 725 семей) и насчитывало 199 членов семьи. Из 3,396 человек, проживающих в сельском поселении, 25 человек (19 женщин и 6 мужчин) были безработными. В соответствующий период в администрации поселка Белколь было 5 безработных, что составляет 0.2% от уровня безработицы. Что касается сельского поселения Амангельды, то за тот же период безработными были 63 человека, а уровень безработицы составил 5.1%.

## **5. Взаимодействие с заинтересованными сторонами**

### **5.1 Общественные слушания/консультации и раскрытие информации (до и в процессе ОЭСВ)**

Процедура предоставления доступа к экологической информации по ОВОС и процессу принятия решений предусмотрена **Правилами доступа к экологической информации, относящейся к процедуре ОВОС и процессу принятия решений по намечаемой хозяйственной и иной деятельности**<sup>60</sup> и **Правилами проведения общественных слушаний**<sup>61</sup>. Согласно требованиям национального законодательства, общественные слушания проводились в форме открытых собраний. 18.02.2020г. в городе Кызылорда прошли первые общественные слушания по разделу ОВОС к проектной документации «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения Кызылорда - Павлодар - Успенка - граница РФ, участок Кызылорда - Жезказган». км 12-424, участок км 12 + 000 - 24 + 600, Строительство обходной дороги г. Кызылорда». Мероприятие было организовано управлением природных

<sup>55</sup>Азиатский банк развития. Казахстан: гендерная оценка страны. 2018. <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/501696/kazakhstan-country-gender-assessment-ru.pdf>.

<sup>56</sup>Там же. Основные трудовые показатели РК. 2020. <https://stat.gov.kz/official/industry/25/statistic/5>.

<sup>57</sup>Там же. Основные показатели занятости Кызылординской области. 2020.

[https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/4325](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/4325)

<sup>58</sup>Там же. Основные показатели дифференциации доходов населения Кызылординской области. 2020.

[https://stat.gov.kz/region/260099/statistical\\_information/industry/4364](https://stat.gov.kz/region/260099/statistical_information/industry/4364).

<sup>59</sup>Там же

<sup>60</sup>Приказ Министра охраны окружающей среды Республики Казахстан от 25 июля 2007 года N 238-п Об утверждении Правил доступа к экологической информации, относящейся к процедуре оценки воздействия на окружающую среду и процессу принятия решений по намечаемой хозяйственной и иной деятельности

<sup>61</sup>Приказ Министра охраны окружающей среды Республики Казахстан от 7 мая 2007 года № 135-п об утверждении правил проведения общественных слушаний <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V070004687>

ресурсов и природопользования Кызылординской области и АО НК «КазАвтоЖол». На общественных слушаниях присутствовало 37 человек, из них восемь женщин. В ходе общественных слушаний было задано 23 вопроса.

Второе общественное слушание было проведено по вышеупомянутой ОВОС 2020 года, а также по документам ОВОС для пяти разных участков дороги Кызылорда - Жезказган 19.02.2020г. в Сырдарьинской области, в поселке Теренозек.

В общественных слушаниях приняли участие 32 человека, из них восемь женщин. Всего было задано четыре вопроса.

Протоколы обеих общественных слушаний приложены к местному отчету ОВОС<sup>62</sup>. К протоколам также прилагаются списки участников общественных слушаний, объявления о проведении общественных слушаний в местных газетах, а также скриншот с соответствующим объявлением на официальном сайте ГП «Управление природных ресурсов и природопользования Кызылординской области».

В рамках предварительного взаимодействия с заинтересованными сторонами Проекта 26.03.2021г. Консультант встретился с заместителем начальника Управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог Кызылординской области (департамент является структурным подразделением областного акимата) - Абусултановым К. и другими представителями государственных органов, в том числе отдела учета земельных ресурсов и подготовки предложений по предоставлению и изъятию земельных участков Управления земельных отношений Кызылординской области, АО «Некоммерческая государственная корпорация по делам граждан» Кызылординской области, управления природных ресурсов и природопользования Кызылординской области и т.п.

26-28 апреля 2021 года Консультант в ходе второго полевого визита по ОЭСВ и провел предварительные встречи / консультации с заинтересованными сторонами в городе Кызылорда и Сырдарьинской области. Основные обсуждаемые вопросы и результаты второго визита резюмируются следующим образом:

- Должностные лица акиматов городов Кызылорда и Сырдарьинской области приветствовали проект строительства обходной дороги г. Кызылорда, которая увеличит транспортные потоки через Кызылординскую область, улучшит дорожное сообщение, сообщение между населенными пунктами области и поддержит региональное развитие.
- Арендатор земли согласился возвратить арендованную сельскохозяйственную землю (кадастровый номер 10-153-018-4217) в акимат Сырдарьинского района и вместо этого арендовать эквивалентный земельный участок площадью (1,500,000 м<sup>2</sup>) по соседству, которая будет вне зоны воздействия Проекта.
- Владельцы земельных участков, расположенных вблизи / вдоль планируемой обходной дороги, были обеспокоены потенциальным воздействием Проекта (выбросы на стадии строительства и эксплуатации), однако были заинтересованы в будущих бизнес возможностях.
- Часть территории Проекта нелегально используется в качестве пастбищ близлежащими фермами. Однако рядом с площадкой Проекта есть достаточно земель с аналогичной растительностью.
- Представители региональных природоохранных органов обсудили опасения и предложения, поступившие на этапе местного ОВОС в 2020 году (см. выше) и не имели дополнительных комментариев и замечаний относительно реализации Проекта.

Дальнейшее взаимодействие с заинтересованными сторонами и раскрытие информации о Проекте на этапе строительства и эксплуатации будет проводиться Клиентом согласно **Плану Взаимодействия с Заинтересованными Сторонами («ПВЗС»)** Проекта.

<sup>62</sup>Отчет по ОВОС Проекта «Кызылорда-Павлодар-Успенка-гр.РФ», участок «Кызылорда-Жезказган км.12-424, участок км 12+000-24+600. Строительство обхода Кызылорда»



## 5.2 Механизм рассмотрения жалоб

Согласно национальному законодательству, обращение физического и (или) юридического лица, для рассмотрения которого не требуется получение информации от других субъектов, должностных лиц или выездная проверка, рассматривается в течение пятнадцати календарных дней со дня получения<sup>63</sup>. Обращение физического и (или) юридического лица, для рассмотрения которого требуется получение информации от других субъектов, должностных лиц или выездная проверка, рассматривается и по нему принимается решение в течение тридцати календарных дней, со дня поступления от заявителя, должностного лица. В случаях, когда требуется дополнительное расследование или проверка, период рассмотрения продлевается не более чем на тридцать календарных дней, о чем заявителю сообщается в течение трех календарных дней с даты продления периода рассмотрения<sup>64</sup>.

Для того, чтобы потенциально затронутые или любые другие заинтересованные стороны могли подавать свои жалобы и / или предложения относительно деятельности Проекта, Клиент внедрил Механизм рассмотрения жалоб, как указано в ПВЗС Проекта.

Контактные данные лиц, назначенных за учет и рассмотрение жалоб на центральном и региональном уровнях представлены ниже:

АО НК «КазАвтоЖол» (Центральный офис)	
Имя, фамилия:	Гарышжан Нагманов
Должность:	Руководитель 1-ой категории кредитного управления
Адрес:	Казахстан, г. Нур-Султан, ул. Кунаева 10, офис 3501
Эл.почта:	<a href="mailto:garyshzhan.nagmanov@qaj.kz">garyshzhan.nagmanov@qaj.kz</a>
Телефон/ Telegram, WhatsApp	+ 7 701 055 06 55
Кызылординский областной филиал АО НК «КазАвтоЖол»	
Имя, фамилия:	Алиакбар Мирзабей
Должность:	Начальник управления контроля качества и приемки
Адрес:	Казахстан, г. Кызылорда, ул. Желтоқсан 18
Эл.почта:	<a href="mailto:aliakbar.myrzabay@qaj.kz">aliakbar.myrzabay@qaj.kz</a>
Телефон/ Telegram, WhatsApp	+ 7 701 174 86 05

## 6. Обзор экологических и социальных воздействий, выгод и возможностей, мер по смягчению последствий

### 6.1 Экологические воздействия и выгоды, меры по смягчению последствий

#### Трансграничное воздействие

Строительство обходной дороги г. Кызылорда не будет иметь трансграничных воздействий с точки зрения положений, определенных Конвенцией Espoo<sup>65</sup>. Компоненты Проекта не входят в перечень деятельности, определенных Приложением 1 к Конвенции. Анализ Проекта по критериям (в соответствии с Приложением III Конвенции Espoo) определения экологической значимости деятельности, не перечисленных в Приложении I, показывает, что работы по строительству обходной дороги не будут иметь значительного неблагоприятного воздействия на окружающую среду территории Проекта, включая здоровье и безопасность населения, флору, фауну, почву, воздух, воду, климат, ландшафт, исторические памятники и т.п.

<sup>63</sup>Закон Республики Казахстан от 12 января 2007 года № 221 «О порядке рассмотрения обращений физических и юридических лиц». [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z070000221\\_#z37](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z070000221_#z37)

<sup>64</sup>Там же

<sup>65</sup>РК подписало Конвенцию об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Espoo) в 2000.

### ***Воздействие на геологическое строение***

На этапе строительства экскавация / земляные работы приведут к перемещениям определенного количества почвы (плодородного слоя и грунта), что потенциально может привести к оползням, перемещениям масс и прочим эрозионным процессам. Еще одно воздействие, которое Проект может оказать на процессы геологической эрозии, это временное влияние нарушенных почв в результате атмосферных осадков и образования поверхностного стока. Воздействие на почву и, как следствие, изменение рельефа может создать ситуации, при которых временно могут возникнуть эрозионные процессы и осаднение.

Уклон, характеристики и состав слоев дорожного полотна, а также уплотнение дорожного полотна являются основными параметрами, которые могут влиять на процессы геологической эрозии. В проектной документации определены типы/комбинация дорожных полотен, которые обеспечат стабильность параметров геологической структуры на территории Проекта.

Воздействие на геологическое строение при эксплуатации обходной дороги маловероятно, так как дизайн Проекта разработан на основании результатов инженерно-геологических изысканий и действующих Сводов правил СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги» и Методических указаний по устройству земляного полотна автомобильных дорог общего пользования. Вероятность возникновения опасных геологических процессов на этапе эксплуатации будет низкой.

### ***Воздействие на почву***

Согласно проектной документации, 103.5 га территории будут очищены от кустарниковой растительности (саксаула) и 366.170 м<sup>3</sup> плодородного слоя почвы будут удалены с территории, предусмотренной для строительства обходной дороги. Плодородный слой почвы будет храниться отдельно в специально отведенных местах, покрытых водонепроницаемым полотном, без сжатия и таким образом, чтобы сохранить его плодородные свойства. Если он будет оставаться открытым в течение некоторого времени, его поверхность будет покрыта растительностью. Следует назначить ответственного за правильное хранение плодородного слоя почвы.

Во время экскавационных / земляных работ могут образоваться небольшие груды грунта. Эти груды/штабеля будут временными, так как грунт будет заново уложен на дорожную основу бульдозерами, орошен, утрамбован и послужит основанием для дорожного полотна обходной дороги. Никаких смягчающих мер для защиты грунта не требуется.

Случайные россыпи сыпучих материалов и утечки масел, топлива и других жидких химикатов во время их транспортировки, хранения и утилизации неизбежно произойдут и приведут к загрязнению почвы. Неправильное обращение с отходами также приведет к засорению и загрязнению почвы. Следовательно, обращение с опасными материалами (транспортировка, хранение и повторное использование) должно быть надлежащим образом организовано. Запрещается эксплуатация старой и неисправной строительной техники и транспортных средств для нужд Проекта. Транспортировка сыпучих материалов должна осуществляться грузовиками с водонепроницаемым брезентом. Нефтепродукты и химикаты должны храниться отдельно, в специальных бочках / цистернах, уложенных на вторичные защитные поддоны. При заправке масла и топлива и розливе химикатов следует использовать специальные защитные бермы (Рис. 4). Необходимо оборудовать объекты, предназначенные для хранения нефти и химикатов, а также большегрузные автомобили, перевозящие те же материалы, соответствующими комплектами быстрого реагирования на разливы (Рис. 4). Строительные и другие сыпучие материалы должны храниться на отдельно отведенных площадках, огороженные и укрытые водонепроницаемым тентом. Кроме того, рекомендуется регулярно проводить мониторинг качества почвы вблизи потенциально загрязненных территорий. Все упомянутые меры резюмируются в Плане Предотвращения и Управления Розливами («ППУР»).

**Рис. 4. Рекомендуемые инструменты и комплекты для предотвращения или уменьшения розливов и утечек**



На этапе эксплуатации почва может быть загрязнена тяжелыми металлами в зонах, прилегающих к обеим сторонам обходной дороги. Загрязняющие вещества, оседающие в почве проезжей части дороги, могут препятствовать росту растительности и увеличивать риск эрозии. Воздействие на почву может быть результатом блокировки дренажной системы, что может вызвать затопление и / или эрозию почвы. Еще одно воздействие - это загрязнение мусором. Воздействием на почву во время эксплуатации управлять труднее, поскольку источниками воздействия на этом этапе будут «пользователи» обходной дороги.

#### ***Воздействие на водные ресурсы***

В настоящее время для нужд Проекта рассматриваются два источника технического водоснабжения. Первый вариант предусматривает подачу воды из оросительного канала Ширейли. Однако в этом случае перед использованием поступающая вода должна быть предварительно обработана (очищена). Второй вариант - использовать артезианскую воду из скважин. 29.07.2020г. Клиент получил положительное Заключение Государственной экологической экспертизы №KZ71VDC00082019 на «Бурение скважины №1 для технического водоснабжения в рамках Проекта. Согласно Заклчению лимит потребления подземных вод составляет 49 м³/сут. Водный кодекс РК не требует специального разрешения на воду для использования подземных вод объемом до 50 м³/сут. Однако очевидно, что указанный объем не покроет потребности Проекта в технической воде. Поэтому Клиент (или Строительный подрядчик) должен увеличить лимиты подземных вод из скважины №1 и получить на это Разрешение на специальное водопользование или обратиться в соответствующие органы за дополнительными источниками подземных вод.

На стадии строительства, сточные воды, загрязненные нефтепродуктами и отложениями, могут образовываться в результате атмосферных осадков. Затем стоки потекут в окружающие горизонты территории Проекта, загрязняя его. Никаких специальных действий для управления стоком не требуется, поскольку меры, рекомендованные для смягчения воздействий на почву также применимы для водных ресурсов.

На стадии эксплуатации сток, образующийся при атмосферных осадках с полотна обходной дороги будет стекать через придорожные откосы в дренажные каналы, соединенные с водоотводными трубами (каналами). Проектом не предусмотрены сооружения по очистке сточных вод и стоков на стадии эксплуатации обхода г. Кызылорда. В связи с этим, Консультант рекомендует оборудовать дренажные трубы сетками для улавливания наносов и мусора, смываемых с дорожного полотна обходной дороги во время осадков. Также предлагается регулярно производить очистку дренажных труб и сеток.

В целом, значительных воздействий на водные ресурсы во время реализации Проекта не ожидается. Некоторое влияние на водные ресурсы может иметь место, когда сток с обходной дороги, загрязненный мусором и наносами, попадает в водовыпускные трубы.

#### ***Воздействие на ландшафт и визуальная привлекательность***

Визуальные воздействия на этапе строительства обходной дороги связаны с наличием оборудования, тяжелых транспортных средств и рабочих на территории Проекта, строительного лагеря, парковок и т.п., а также с незавершенными частями инженерных сооружений (развязок, скотопрогонов, моста, опор ЛЭП и др.). Визуальное воздействие на ландшафт будет также связано с удалением растительности и плодородного слоя почвы, а также наличием штабелей почвы, грунта, строительных материалов и отходов. Места для складирования материалов и

размеры штабелей должны быть выбраны таким образом, чтобы избежать значительного визуального воздействия. Места для хранения плодородного слоя почвы, грунта и образующихся отходов, а также стоянок на территории Проекта должны быть выбраны достаточно далеко от дорог А17 и М32, чтобы быть невидимыми со стороны дорог. Воздействие во время строительства будет неизбежным, но краткосрочным (ограниченным продолжительностью строительства), локальным и обратимым.

Модификация ландшафта в связи с появлением новых объектов инфраструктуры и передвижением транспортных средств по планируемой обходной дороге можно рассматривать как два основных визуально-эстетических аспекта на этапе эксплуатации. Эти аспекты необратимы и могут влиять на водителей и пассажиров, путешествующих по дорогам А17 и М32. В то же время, визуальные аспекты не считаются столь важными, поскольку территория Проекта и окрестности уже обременены инфраструктурой и сооружениями. Изменение эстетического вида территории Проекта может быть смягчено путем проведения надлежащих мероприятий по рекультивации и озеленению. Предлагается создать зеленые защитные зоны, состоящие из аборигенных (специфичных для участка) деревьев и кустарников (в основном саксаула) по обе стороны обхода с учетом того, что часть территории Проекта на этапе подготовки к строительству будет очищена от саксаула.

### ***Воздействие на интенсивность движения***

Интенсивность движения является одним из ключевых факторов, определяющих уровень воздействия шума и атмосферных выбросов (включая парниковые газы) Проекта на чувствительные объекты/рецепторы. Согласно проектной документации, интенсивность движения по планируемой обходной дороге будет достаточно высокой.

На этапе строительства интенсивность движения по трассам А17 и М32 увеличится. Большая часть строительных и вспомогательных материалов (цемент, битум, гравий, армированные конструкции, опоры и т. д.) будет доставляться по железной дороге на станцию Белколь, а затем на грузовиках по трассе М32 до строительной площадки и лагеря. Строительное оборудование и техника (экскаваторы, бульдозеры, краны и т.д.), которые будут эксплуатироваться на территории Проекта, будут транспортироваться и / или доставляться на территорию Проекта по дорогам А17 и М32. Предполагается, что водители и пассажиры дорог А17 и М32 могут испытывать неудобства из-за повышенной плотности движения. Потребуется План Управления Дорожным Движением («ПУДД») для поддержания транспортного потока вблизи пунктов пересечения запланированного обхода с дорогами А17 и М32.

Согласно проектной документации, ежегодное увеличение транспортного движения на 6% учитывалось при расчете потока по планируемой обходной дороге Кызылорды на 20-летнюю перспективу (2042г.). Увеличение транспортного потока окажет прямое влияние на объем выбросов в атмосферу и величину уровня шума при эксплуатации обходной дороги. Следует отметить, что длина обходной дороги будет составлять 14.6 км, в то время как расстояние между начальной и конечной точкой объезда существующего маршрута равно приблизительно 30 км. Таким образом, спроектированная обходная дорога поможет сократить текущий пробег автомобилей в два раза.

### ***Парниковые газы (ПГ)***

Выбросы ПГ на этапе строительства были оценены в соответствии с Руководством по инвентаризации парниковых газов на национальном уровне (IPCC<sup>66</sup>, 2006). Согласно Руководству, при сжигании дизельного топлива образуются следующие удельные выбросы ПГ (**Таблица 4**):

<sup>66</sup>Межправительственная группа экспертов по изменению климата (<https://www.ipcc.ch>)



**Таблица 4. Удельные выбросы ПГ**

Топливо	Коэффициент выбросов ПГ, тн/тн <sup>67</sup> топлива		
	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O
Дизельное топливо	3.13	0.000129	0.000026

Расход дизельного топлива строительной техникой (бульдозерами, экскаваторами, грейдерами, кранами, погрузчиками, виброкатками и т. д.), большегрузными машинами и строительным лагерем, включая битумный цех и асфальтный завод, которые будут эксплуатироваться на этапе строительства обходной дороги, оценивается в 4,133 тонны<sup>68</sup>, за весь период строительства (22 месяца) или 2,254 тонны в год, что соответствует 7,078.7 тоннам годовых выбросов ПГ в эквиваленте CO<sub>2</sub>. Таким образом, годовые выбросы ПГ на этапе строительства будут ниже отчетного уровня в 25000 тонн эквивалента CO<sub>2</sub>, и согласно ТРЗ ЕБРР Проект не будет подвергаться количественной оценке в соответствии с Протоколом ЕБРР по оценке выбросов парниковых газов (2017). Строительство обхода не приведет к значительным климатическим изменениям.

Выбросы парниковых газов на этапе эксплуатации обхода г. Кызылорда будут образовываться в результате: (i) выбросов от передвижения транспорта по обходной дороге, (ii) выбросов от работ по техническому обслуживанию и ремонту обходной дороги, и (iii) выбросов, связанных с потреблением энергии для освещения обхода в ночное время.

Учитывая, что освещение обхода будет осуществляться энергоэффективными светодиодными лампами, а работы по техническому обслуживанию Кызылординского обхода будут краткосрочными, выбросами ПГ от этих компонентов можно пренебречь. Согласно расчетам, выполненным на основе Руководства по инвентаризации выбросов загрязняющих веществ в атмосферу ЕМЕР / ЕЕА (2019)<sup>69</sup>, выбросы ПГ от движения по обходной дороге составят 44.11 т/сут. или 16,100 т/год. Однако в региональном контексте воздействие парниковых газов не считается негативным; поскольку новая обходная дорога сократит пробег по сравнению с существующим маршрутом почти вдвое (с 30 км до 14.6 км).

### **Воздействие на качество воздуха**

На этапе строительства нижеследующие виды деятельности / операции рассматриваются как потенциальные источники (стационарные и мобильные) выбросов в атмосферу:

- Экскавация / земляные работы,
- Погрузка, транспортировка и разгрузка сыпучих материалов,
- Сварочные работы,
- Покрасочные работы,
- Буровые работы (для установки опор ЛЭП),
- Подготовка асфальтовой смеси и асфальтового покрытия,
- Эксплуатация строительной техники.

Выбросы в атмосферу, которые будут образовываться при строительстве обходной дороги от стационарных и мобильных источников, а также их объемы, рассчитаны в соответствии с Методикой определения норм выбросов в окружающую среду<sup>70</sup>. Расчетные выбросы в атмосферу для 22-х месячного периода строительства составляют 234.2 тонн и утверждены Разрешением №KZ94VDD00159027 от 21.01.2021г., выданным Управлением природных ресурсов и природопользования Кызылординской области.

Прогноз (моделирование) рассеивания выбросов в атмосферу от строительных работ был выполнен в рамках процесса местного ОВОС Проекта с помощью программы «Эра» (версия 2.5). Данная программа применяется для моделирования концентраций загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Результаты моделирования показали, что фактические

<sup>67</sup> тонн

<sup>68</sup> Рассчитано на основе данных, представленных в национальном отчете по ОВОС.

<sup>69</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>

<sup>70</sup> Утверждена приказом Министра окружающей среды РК от 16.04.2012 №110-э.

концентрации загрязняющих веществ от строительных работ в приземном слое атмосферы не превышали ПДК, установленные Гигиеническими нормами ГН 2.1.6.695-98<sup>71</sup>.

Тем не менее, надлежащая эксплуатация строительного оборудования и техники, а также реализация мер, предусмотренных **Планом Экологического и Социального Управления («ПЭСУ»)**, смягчит негативное воздействие выбросов в атмосферу на чувствительных рецепторов в зоне прямого воздействия Проекта до низкого уровня.

Выбросы в атмосферу (CO, NOx, SO<sub>2</sub>, NH<sub>3</sub>, ВЧ<sup>72</sup>, НМЛОС<sup>73</sup>) от транспорта, движущегося по обходной дороге на этапе эксплуатации были рассчитаны с помощью Руководства по инвентаризации выбросов загрязняющих веществ в атмосферу ЕМЕП / ЕЕА, 2019, с учетом годового 6%-ого увеличения транспортного потока и расчетных 9,231 единиц транспортных средств в сутки на целевой 2042 год.

Таким образом, расчетные годовые выбросы в атмосферу составили 364.4 тн на 2042 год. Эти расчеты были выполнены с учетом того, что в настоящее время подержанные автомобили соответствуют стандартам Euro III или Euro IV. Очевидно, что в течение времени, параллельно с экономическим ростом в Казахстане, текущий парк будет постепенно заменяться современными и более эффективными автомобилями / двигателями стандартов Euro V или Euro VI, что приведет к сокращению выбросов в атмосферу. В региональном контексте влияние обхода на качество воздуха будет незначительным.

### **Образование отходов и их воздействие**

Основные виды и объемы отходов, которые будут образовываться на этапе реализации Проекта, связаны со строительными работами и услугами по техническому обслуживанию используемого оборудования (включая битумный цех и асфальтовый завод).

На этапе строительства Проекта будут образовываться следующие виды отходов:

- Бытовые отходы,
- Строительные отходы (включая остатки лома черных и цветных металлов),
- Остатки сварочных электродов,
- Пустые емкости от красок,
- Промасленная ветошь,
- Остатки растительности,
- Грунт.

Объемы вышеупомянутых отходов для 22-х месячного этапа строительства были рассчитаны в национальном отчете по ОВОС<sup>74</sup> и равнялись 33503.0 тоннам (включая строительные отходы). Расчетные объемы образования отходов утверждены Разрешением №KZ94VDD00159027 от 21.01.2021г., выданным Управлением природных ресурсов и природопользования Кызылординской области.

Отходы, образованные в процессе строительных работ должны надлежащим образом управляться посредством Плана Управления Отходами («ПУО»), который должен быть разработан и введен в действие Строительным подрядчиком специально под Проект. Набор мероприятий по минимизации и смягчению негативного воздействия образующихся отходов на окружающую среду представлен в **ПЭСУ** Проекта.

Придорожный мусор / отходы могут ненадлежащим образом собираться (накапливаться) в контейнерах для бытовых отходов и вокруг них на этапе эксплуатации обходной дороги, что может привести к загрязнению близлежащей территории и окружающей среды. Это может произойти, когда количество бытовых контейнеров недостаточно или услуги по сбору и удалению отходов

<sup>71</sup>ГН 2.1.6.695-98 (РК 3.02.036-99) «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест»

<sup>72</sup>Взвешенные частицы

<sup>73</sup>Неметановые Летучие Органические Соединения

<sup>74</sup>Отчет ОВОС по проекту «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения Кызылорда - Павлодар - Успенка - граница Российской Федерации, участок Кызылорда - Жезказган км 12-424, участок км 12 + 000 - 24 + 600, Строительство объездной дороги Кызылорды», 2021г.

не оказываются должным образом. Основными источниками образования мусора являются водители и путешественники, движущиеся по обходной дороге, работники торговых центров, кафетериев, автозаправочных станций, которые будут построены в будущем по обе стороны обхода. В состав отходов в основном входят остатки пищи, пластиковые / ПЭТ-бутылок, стекло и бумага. Разбрасывание мусора по обочинам дороги может также производиться уличными собаками и птицами.

Удалить замусоривание вдоль трассы довольно сложно. Один из способов ее снижения - повышение осведомленности населения. Другие смягчающие меры перечислены в **ПЭСУ**.

### **Воздействие шума и вибрации**

Воздействие шума на этапах строительства и эксплуатации зависит от интенсивности и других характеристик движения (типа транспортных средств, ограничения скорости, качества дороги и т.п.), а также наличия чувствительных объектов воздействия в зоне влияния Проекта. Доминирующим источником шума от большинства строительной техники является двигатель, обычно работающий на дизельном топливе, без достаточного глушения. В некоторых случаях процессы, генерирующие шум, преобладают над шумом оборудования.

Вблизи площадки Проекта нет жилых массивов, поэтому строительный шум и вибрация не повлияют на местное население. Тем не менее, некоторое незначительное шумовое воздействие на население поселка Белколь может иметь место при транспортировке грузовиками строительных и других материалов с железнодорожной станции Белколь на площадку Проекта и строительный лагерь. Рабочие строительного подрядчика могут подвергаться воздействию строительного шума и вибрации. Смягчающие меры, в том числе обеспечение рабочих Средствами Индивидуальной Защиты («СИЗ»), должны быть предприняты. Эти меры также помогут снизить шумовое воздействие на животных, обитающих в непосредственной близости от площадки Проекта.

Анализ аналогичных проектов и опыт Консультанта показывают, что воздействие вибрации при строительстве локально и ограничивается 40 м от источника выделения. Принимая во внимание, что ближайший жилой дом и / или коммерческий объект находится в селе Белколь и далеко от площадки Проекта, можно сделать вывод об отсутствии воздействия вибрации на чувствительные объекты. Вибрация также не повлияет на сейсмическую устойчивость существующих зданий и сооружений.

Согласно инструментальным измерениям, проведенным на территории Проекта и вокруг него в мае 2021 года, эквивалентные фактические уровни шума находились между 48 и 53 дБА, что ниже национальных гигиенических норм 55 дБА и 60 дБА, установленных для жилых районов и промышленных / коммерческих объектов соответственно. Фактический уровень шума вдоль обходной дороги на стадии эксплуатации увеличится. В то же время, как отмечалось ранее, планируемая окружающая территория обхода не является ни жилой, ни коммерческой. Таким образом, по крайней мере, на начальном этапе (первые 1-2 года) эксплуатации обходной дороги, транспортный шум не затронет чувствительные рецепторы. Некоторое шумовое воздействие может быть на виды фауны, обитающие в районе, прилегающем к обходу, но ожидается, что на этапе строительства они будут постепенно мигрировать в соседние места обитания, свободные от антропогенной деятельности.

Ожидается, что обходная дорога привлечет предпринимателей для создания коммерческих объектов (торговых центров, кафетерий, автозаправочных станций и т. д.) вдоль обочин дороги. В таких случаях необходимо смоделировать рассеивания шума, чтобы оценить его влияние на персонал коммерческих объектов, которые могут быть созданы. При необходимости, меры защиты от шума должны быть разработаны и реализованы Клиентом.

### **Воздействие на флору**

Растительный покров - один из наименее защищенных компонентов, который неизбежно пострадает в результате реализации Проекта. Около 23% от выделенных 443.2 га земель заняты белосаксаульниками (*Haloxylon persicum*) с небольшим участием полыни белоземельной (*Artemisia terae-albae*), кохии стелющейся (*Kochia prostrata*) и кейреукой (*Salsola*

*orientalis*) в нижнем ярусе, а также псаммофитного разнотравья (*Allium sabulosum*, *Allium caspium*, *Scorzonera pubescens*, *Sedobassia sedoides*). Незначительные участки с засоленными плотными почвами в пределах исследуемой территории заняты черносаксаульниками (*Haloxylon aphyllum*) с примесью гребенщика рыхлого (*Tamarix laxa*), с участием астрагалов Турчанинова (*Astragalus turczaninowii*) и малопарного (*A. paucijugus*), верблюжьей колючки (*Alhagi pseudalhagi*). В ходе полевого исследования флоры (апрель 2021г.) на территории Проекта не было обнаружено редких растений, занесенных в Красную книгу РК.

443.2 га пастбищных земель будут очищены от растительности, из которых 103.5 га представлены саксауловой растительностью. Письмо КЛХЖМ №03-15\_1624 обязывает компенсировать вырубку саксаула на основании положений Приказа 18-02/132 министра сельского хозяйства из расчета 32,800 тенге за гектар ( $103.5 \times 32,800 = 3,394,800$  тенге или 6,660 евро).

Согласно проектной документации, после завершения строительства обходной дороги, временно выделенные земли должны быть рекультивированы, а растительный покров - восстановлен. В целом растительный покров может восстановиться сам по себе, однако при соответствующем уходе это произойдет во много раз быстрее. Для сохранения ландшафта и растительности территории на временно выделенных землях в основном будут засажены саксауловые (*Haloxylon*) виды. Меры, рекомендованные Консультантом для смягчения воздействия Проекта на растительность, изложены в **ПЭСУ**.

На этапе эксплуатации обхода основное влияние на флору и растительность ожидается от (1) выбросов выхлопных газов от транспортных средств, движущихся по обходной дороге, (2) неправильного отвода стоков, образующихся во время дождя, и (3) ненадлежащего сбора бытовых отходов и мусора. Вторым и третьим влияниями можно управлять путем реализации мер, предложенных в **ПЭСУ**. Выбросы выхлопных газов в атмосферу неизбежно произойдут, однако их воздействие на флору и растительность оценивается как низкое.

### **Воздействие на фауну**

Разрушение мест обитания амфибий и рептилий является основным лимитирующим фактором, влияющими на сокращение их численности. Амфибии и рептилии ведут оседлый образ жизни и не способны быстро перемещаться на большие расстояния, а при беспокойстве скрываются в норах или растительности. При строительстве автодороги обхода г. Кызылорда прямое влияние может быть оказано главным образом на популяции мелких оседлых животных, ведущих наземный и подземный образ жизни. Это Насекомоядные и Грызуны, которые не способны быстро перемещаться на большие расстояния, а при возникновении беспокойства скрываются в своих убежищах под землей или в растущей в непосредственной близости растительности. Такие млекопитающие, как Хищные и Зайцеобразные, при проведении строительных работ покинут территорию и переместятся в более безопасные места, поэтому вероятность их гибели минимальная. Рукокрылые, также, при любом факторе беспокойства способны покинуть территорию строительства.

В результате строительных работ естественная среда обитания животных на участке, отводимом под автомобильную дорогу, будет полностью изменена. Для минимизации гибели животных непосредственно во время строительства рекомендуется проводить земельные работы вне сезона размножения большинства видов, то есть в период с июля по середину марта, в идеале после сезона спячки, который начинается в октябре. При обнаружении жилых гнезд крупных птиц или нор крупных млекопитающих рекомендуется приостанавливать строительные работы на данном участке до момента покидания его животными.

Существует опасность выхода мелких животных на полотно обходной дороги и возможных столкновений с транспортными средствами. Этот риск также актуален для парнокопытных, пасущихся на пастбищах вокруг территории Проекта, и в Проекте предусмотрены два скотопрогона для животных на км 2+040 и км 7+960. Кроме того, существует возможное беспокойство животных из-за освещения обхода, особенно в ночное время, а также связанные с вибрацией и шумом от движения транспорта, которые могут отпугнуть животных в пределах 150-400 м зон вдоль обходной дороги.



Рекомендует провести 5-летний мониторинг видов фауны, то есть земноводных и рептилий, птиц, млекопитающих на территориях вдоль обходной дороги г. Кызылорда, а также на рекультивированных землях (294.34 га), временно выделенных для нужд Проекта. В случае обнаружения опасности или гибели животных необходимо изучить причины и принять профилактические меры (например, дополнительное ограждение или установка предупреждающих знаков). Предлагается проводить мониторинг в весенний сезон.

### ***Воздействие на охраняемые территории***

Из трех особо охраняемых природных территорий («ООПТ»), расположенных в Кызылординской области, Государственный природный заказник (заповедник) «Торангылсай» является ближайшим охраняемым участком к территории Проекта. Расположен в 23 км к юго-западу, на левом берегу реки Сырдарья. Остальные ООПТ расположены далеко от планируемой обходной дороги. Таким образом, Проект не повлияет на охраняемые территории Кызылординской области.

Ближайшая территория, подпадающая под Рамсарскую конвенцию, сайт №2083 Малое Аральское море и дельта реки Сырдарья находится в 350 км от площадки Проекта. Ближайший Важный Ареал Обитания Птиц («ВАОП») KZ068 Озеро Теликоль расположен на расстоянии 90 км к северо-востоку от территории Проекта. Ни один из них не пострадает в результате реализации Проекта.

Как описано выше, территория Проекта расположена за пределами Инициативы по сохранению Алтын Дала (место обитания сайгака *tatarica*). Площадь 10,000 га, ограниченная восточной границей города Кызылорда, дорогами А17 и М32 и планируемой обходной дорогой, обременена антропогенной деятельностью человека. Сайгак (*Saiga tatarica*), как известно, очень настороженно относится к антропогенной деятельности и маловероятно, что его здесь можно встретить. Более того, по результатам полевых исследований и камерального анализа, специалисты по биоразнообразию Консультанта пришли к заключению что сайгак не был отмечен на территории Проекта и за ее пределами и что данный район не подходит для их местообитания. Эти заключения были также обсуждены и согласованы с представителем Ассоциации Сохранения Биоразнообразия Казахстана («АСБК»).

### ***Воздействие на культурное наследие***

Согласно Заключениям № АЕС-176 и АЕС-189 ТОО «Археологическая экспертиза», археологических памятников в полосе отвода обходной дороги и в границах территории, отведенной под объекты инфраструктуры Проекта (строительный лагерь, подъездные пути и т.п.), не обнаружено. Однако, для соответствия требованиям национального законодательства, в частности Закона РК «Об охране и использовании объектов историко-культурного наследия» №1488-XII<sup>75</sup>, соответствующие превентивные меры были рекомендованы в Заключениях и дополнены Консультантом.

## **6.2 Социальное воздействие и выгоды, меры по смягчению последствий**

### **Социально-экономические воздействия/выгоды**

В рамках данной ОВОС было оценено общее социально-экономическое воздействие как для компонентов реконструкции дороги Кызылорда-Жезказган, так и для компонентов строительства обходной дороги г. Кызылорда, поскольку оба компонента являются частью инвестиционного проекта «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Кызылорда - Павлодар - Успенка - граница РФ», участок «Кызылорда - Жезказган» км 12-424<sup>76</sup>.

Реализация инвестиционного проекта реконструкции дороги Кызылорда-Жезказган приведет к улучшению транспортных и эксплуатационных характеристик дорожной сети, будет

<sup>75</sup>Закон РК «Об охране и использовании объектов историко-культурного наследия» №1488-XII утратил силу 26.12.2019г. В настоящее время действует соответствующий закон № 288-VI от 26.12.2019г.

<sup>76</sup>The national program of infrastructural development of the Republic of Kazakhstan for 2020-2025 "Nurly Zhol" approved through a RK Government Decision № 1055 dated 31 December 2019.

способствовать социально-экономическому развитию Кызылординской и Карагандинской областей в таких секторах как дорожная инфраструктура, эффективность бизнеса, инвестиционный потенциал, уровень жизни населения. Для местного населения будут созданы дополнительные возможности трудоустройства.

В части региональных и национальных социально-экономических выгод можно выделить следующие основные преимущества:

- Повышение уровня жизни и социальной среды населения,
- Активизация региональной и национальной экономик, вклад в освоение новых территорий и ресурсов, расширение целевых рынков,
- Снижение транспортной составляющей в себестоимости товаров и услуг,
- Улучшение транспортных услуг для сельского хозяйства,
- Устранение условий бездорожья в сельской местности за счет строительства подъездных путей к сельским поселениям,
- Создание рабочих мест.

Общие инвестиции в размере около 466.4 миллиона тенге возвращаются за счет операционного дохода, полученного от деятельности Проекта (дорожные сборы за вычетом операционных расходов), а также социально-экономических выгод, таких как сокращение времени в пути (594.2 млн. тенге), создание рабочих мест (30,1 млн. тенге) и сокращение ДТП (75,2 млн. тенге). Другими словами, инвестиции, сделанные из государственного бюджета, конвертируются в прямые доходы государственного бюджета, а также в косвенные социально-экономические выгоды.

#### ***Воздействие на местный/региональный экономический рост, трудоустройство и бизнес/инвестиционные возможности***

Экономический эффект Проекта на стадии строительства будет заключаться в определенном росте объемов производства строительных материалов и строительных услуг Кызылординской области, а именно Кызылординского и Сырдарьинского районов и города Кызылорда. Кроме того, местные дорожно-строительные компании также могут принять участие в тендере на строительные работы и услуги по Проекту.

Ожидается достаточно большая потребность в рабочей силе при строительстве обходной дороги г. Кызылорда и основным поставщиком рабочих будут поселения, расположенные вблизи к территории Проекта (г. Кызылорда, села Белколь, Абай и Досан).

Обходная дорога обеспечит лучшее сообщение и транспортную коммуникацию, что сделает регион более привлекательным для инвесторов. Кроме того, реализация Проекта будет способствовать улучшению транспортного сообщения в Кызылординской области, а также в Казахстане в целом. Это приведет к развитию зон отдыха и туризма, а также к дальнейшему развитию так называемых фермерских хозяйств в регионе.

Проект окажет положительное влияние на поселки Белколь, Абай и Досан и город Кызылорда, поскольку будет способствовать созданию новых постоянных рабочих мест в придорожных объектах (торговые центры, кафетерии, автозаправочные станции и т.п.) на стадии эксплуатации обходной дороги. Новые возможности развития бизнеса, связанные с эксплуатацией обхода, будут созданы для предпринимателей упомянутых населенных пунктов, а также поставщиков материалов и услуг. В бюджеты акиматов города Кызылорда и Сырдарьинского района будут дополнительные налоговые поступления.

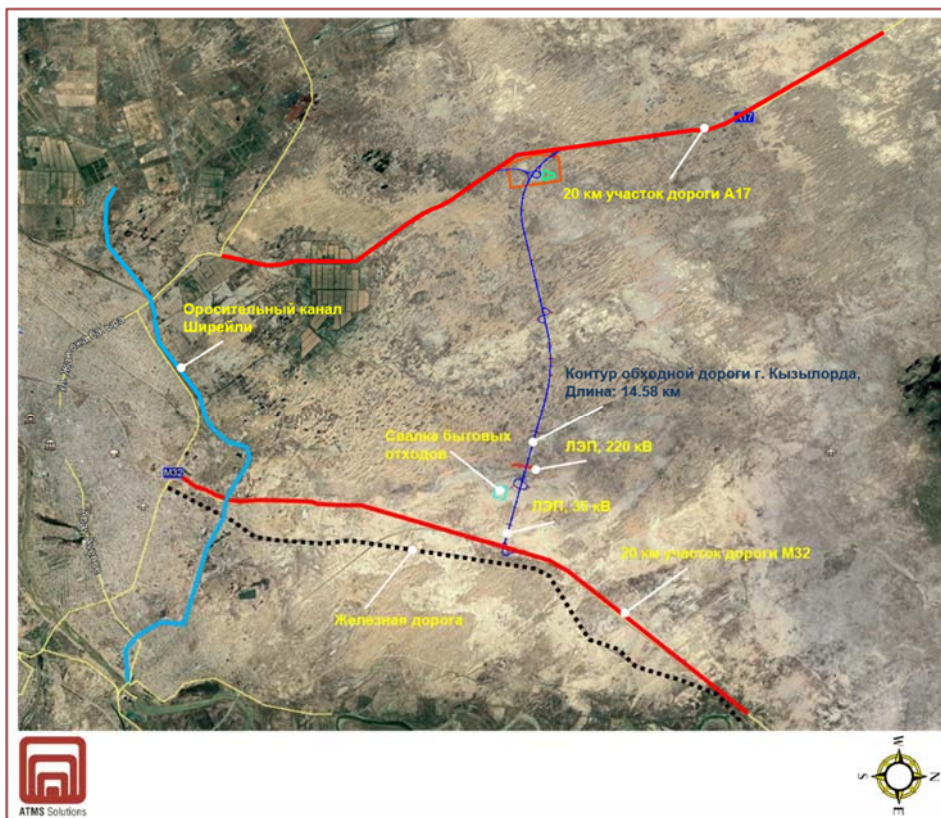
#### ***Воздействие на коммунальные объекты и инфраструктуру***

Следующие коммунальные объекты и инфраструктура были выявлены Консультантом в районе реализации Проекта (**Рис. 5**):

- 20-километровые участки автодорог А17 и М32, которые будут пересекать начальную и конечную точки обходной дороги г. Кызылорда (см. **Рис. 5, красные линии**),
- Свалка бытовых отходов,
- Две ЛЭП (220 кВ и 35 кВ), пересекающие планируемую обходную дорогу,

- Железная дорога, проходящая на расстоянии 500 м от начальной точки планируемой обходной дороги (см. **Рис. 5**, черная пунктирная линия),
- Оросительный канал Ширейли (см. **Рис. 5**, голубая линия).

**Рис. 5.** Карта с указанием коммунальных объектов и инфраструктуры в районе реализации Проекта



Негативное воздействие, связанное с ограничением движения по дорогам А17 и М32 во время строительных работ, будет краткосрочным, и им можно будет пренебречь при условии наличия действующего ПУДД при строительстве. Строительные материалы будут доставлены по железной дороге до станции Белколь, а затем на грузовиках по трассе М32 до строительной площадки Проекта (расстояние 7 км). Ожидается, что эти 7 км не попадут под определенную нагрузку, так как дорога достаточно широкая и может принять дополнительный трафик.

Проектной документацией предусматривается демонтаж и перераспределение 2 опор ВЛ 220 кВ и 2 опор ВЛ 35 кВ, расположенных вблизи обходной дороги. Это приведет к плановым перебоям в электроснабжении и затронет пользователей упомянутых ЛЭП. Однако эти сбои будут на несколько часов при предварительном уведомлении населения, и ими тоже можно пренебречь.

Свалка бытовых отходов, расположенная на расстоянии 150 м от планируемой обходной дороги г. Кызылорда, подвергнется негативному воздействию из-за ограничения движения транспорта, а также выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и шума, особенно во время земляных работ. Однако, как уже отмечалось, воздействие будет временным и может быть смягчено эффективным ПУДД.

Негативных воздействий Проекта на существующую железную дорогу не ожидается. В непосредственной близости от строительной площадки нет объектов социальной инфраструктуры, следовательно при строительстве обхода воздействий на социальную инфраструктуру не будет. Оросительный канал Ширейли расположен достаточно далеко от территории Проекта и не может быть физически затронут им.

### ***Воздействие на безопасность и здоровье населения***

В зоне прямого влияния Проекта нет населенных пунктов. Расстояние от планируемой обходной дороги до ближайших жилых массивов составляет 15 км (Кызылорда), 20 км и 14 км (поселки Абай и Досан соответственно, оба в сельской общине Косшинирау) и 7.5 км (поселок Белколь). Принимая во внимание, что ближайшие жилые районы расположены далеко от площадки Проекта, маловероятно, что физические факторы, такие как выбросы в атмосферу и шум, загрязнение почвы, образование и сброс стоков и т.п. могут повлиять на здоровье и безопасность населения.

Проектной документацией предусмотрен Строительный лагерь на 50 человек. Ожидается, что в нем будут работать и проживать менеджеры и квалифицированный персонал (скорее всего, иностранные инженеры-строители) Строительного подрядчика. Города Кызылорды имеет достаточно мощностей и трудовых ресурсов для удовлетворения спроса на рабочую силу в виде среднеквалифицированных и разнорабочих. Вероятно не будет необходимости привлекать значительный приток рабочих в регион Проекта. Однако, в некоторых случаях (например, политика Подрядчика по использованию только своего персонала) можно ожидать значительного притока рабочей силы. Это может привести к случаям Гендерно-Мотивированного Насилия и Харассмента («ГМНХ») с жителями прилегающих к Проекту сообществ. На стадии разработки тендерной заявки Заказчик должен провести оценку риска ГМНХ для лиц и поселений, затронутых Проектом, и разработать конкретные меры по предотвращению и устранению потенциальных рисков ГМНХ. Кроме того, Заказчик должен обеспечить, чтобы меры по предотвращению и устранению ГМНХ были включены в объем работ Строительных подрядчиков и субподрядчиков Проекта путем включения в тендерную документацию и договор.

Большинство воздействий, связанных со стадией строительства Проекта, не применимы после ввода обходной дороги в эксплуатацию. Эксплуатационные риски будут связаны с увеличением транспортного потока и техническим состоянием инфраструктуры Проекта, что, может привести к дорожно-транспортным происшествиям и увеличению выбросов загрязняющих веществ. Значимость воздействия на здоровье и безопасность населения на этапе эксплуатации обхода будет низкой, если будут реализованы меры, перечисленные в **ПЭСУ**.

### ***Вопросы землеотвода***

Как постоянно, так и временно отводимые земли для нужд Проекта принадлежат государству, то есть городу Кызылорда и Сырдарьинскому району. Часть отводимых земельных участков, расположенных рядом с дорогой А17, в настоящее время используется под пастбища фермерскими хозяйствами, расположенными поблизости от участка Проекта. Только один земельный участок (площадью 150 га) с кадастровым номером 10-153-018-4217, расположенный в административных границах Сырдарьинского района, предоставлен во временное землепользование (аренду) сроком на 20 лет, хотя остается государственной собственностью. На арендованной земле никаких благоустройств не проводилось и она пока не используется. Арендатор планировал в будущем создать на своей земле фермерское хозяйство.

Арендатором было предложено и должностными лицами Сырдарьинского района было согласовано заменить затронутый земельный участок на эквивалентный по площади, расположенный рядом с арендованной землей. Арендатор заявил, что предложенная компенсация для него приемлема. Он также отметил, что заинтересован в реализации Проекта, так как после завершения строительных работ предлагаемый земельный участок будет расположен рядом с обходной дорогой, что сделает его более привлекательным коммерческим активом.

На стадии ОЭСВ были также выявлены затронутые незаконные землепользователи участков, отводимых под нужды строительства. Выяснилось, что эти участки нелегально использовались в качестве пастбищ близлежащими фермерскими хозяйствами. Потеря сельскохозяйственных угодий для этих фермерских хозяйств и общин будет незначительна, так как в окрестностях доступны альтернативные пастбища. Консультант рекомендует ограждать территорию Проекта, чтобы исключить доступ парнокопытных на строительную площадку и территорию лагеря. Принудительного переселения / физического перемещения в рамках Проекта не намечается.



Влияние Проекта на земельные ресурсы на этапе эксплуатации обходной дороги г. Кызылорда не ожидается.

### ***Ограничение доступа и локальная коммуникация***

Планируемая обходная дорога соединит дороги А17 «Кызылорда-Жезказган» и М32 «Самара / Уральск-Шымкент» через необитаемую и неиндустриализованную территорию. Тем не менее, во время посещения объекта Консультант обнаружил некоторые объекты (кладбище, ЛЭП, пастбища и т.п.), расположенные в окрестностях площадки Проекта, которые могут иметь ограничения доступа и коммуникации на этапе строительства.

Проектом предусмотрено строительство технологической грунтовой дороги, которая будет использоваться во время строительных работ для доставки оборудования, машин, материалов и рабочих на площадку Проекта и строительный лагерь. Эта грунтовая дорога будет построена с левой стороны обхода и обеспечит доступ к ЛЭП, этнографическому кладбищу и пастбищам, расположенным с западной стороны от обходной дороги. Чтобы обеспечить доступ фермеров к пастбищам, расположенным с правой стороны обходной дороги, Консультант рекомендует провести переговоры с Клиентом и Строительным подрядчиком и определить места временных проходов и сроки (период времени в течение дня), когда пастухи через эти проходы смогут сопровождать парнокопытных к пастбищам и обратно. За вопросы безопасного перехода парнокопытных должен будет отвечать Строительный подрядчик.

В целом, с точки зрения коммуникаций и доступности, эксплуатация запланированного обхода г. Кызылорда окажет положительное влияние на чувствительные объекты/рецепторы<sup>77</sup> в региональной и социальной контексте. Ожидается, что коммуникации для перевозки товаров и материалов, оказания услуг и общения людей между населенными пунктами в пределах города Кызылорда и Сырдарьинского района улучшатся.

### ***Воздействие на уязвимые группы***

Социально-экономические воздействия, выгоды и возможности Проекта в основном нейтральны с гендерной точки зрения, т.е. как мужчины, так и женщины будут в равной степени подвергаться влиянию и получать выгоду от этапов строительства и эксплуатации обходной дороги г. Кызылорда.

Несмотря на то, что уровень безработицы среди женщин в регионе Проекта довольно низок, реализация Проекта создаст новые возможности трудоустройства, особенно для женщин, проживающих в селе Белколь (ближайший населенный пункт к планируемой обходной дороге). Это даст им возможность найти работу недалеко от места проживания, вместо того, чтобы ехать на работу в г. Кызылорду. Последнее имеет решающее значение для женщин с маленькими детьми (как замужних, так и одиноких / разведенных).

Ожидается, что реализация Проекта не окажет негативного воздействия на уязвимые группы (женщины, возглавляющие семьи / сельские женщины в целом) населения. Жители/ домохозяйства, принадлежащие к общим «уязвимым» категориям, получают выгоду соразмерно с неуязвимым населением. Можно предположить, что при эксплуатации обходной дороги воздействие на уязвимые группы будет положительным, учитывая, что потенциальные возможности трудоустройства будут созданы для местных женщин и, возможно, мужчин и молодежи старше 18 лет.

### ***Вопросы охраны труда и здоровья, права работников и воздействие на условия труда***

Строительные работы должны выполняться в строгом соответствии с Планом Управления Безопасностью Труда и Здоровьем («ПУБТЗ»). Этот документ должен быть разработан Строительным подрядчиком для профилактики несчастных случаев / происшествий, травм, аварийных ситуаций, повреждения имущества, поддержания состояния здоровья и благополучия всего персонала на рабочем месте и для достижения конечной цели «нулевого травматизма и инцидентов». ПУБТЗ должен включать требования национального законодательства, ТР4

<sup>77</sup>Чувствительными объектами являются компании, использующие дороги А17 и М32 для перевозки товаров и материалов и пассажиров, люди, проживающие в населенных пунктах, прилегающих к региону Проекта, посетители и путешественники

ЕБРР, передовую международную практику и соответствовать положениям утвержденной строительной проектной документации.

Работы по обслуживанию / ремонту обходной дороги будут проводиться на регулярной основе Клиентом или его подрядчиками. В ходе работ по содержанию дорог необходимо решать вопросы, связанные с безопасностью труда нанятого персонала. Рекомендуется разработать упрощенную процедуру управления безопасностью труда и здоровьем на основе ПУБТЗ Строительного подрядчика и с учетом практического опыта, накопленного при строительстве обхода. Остаточное воздействие на состояние охраны труда на этапе эксплуатации / технического обслуживания обходной дороги ожидается незначительным.

Воздействие, связанное с правами рабочих и условиями труда в ходе реализации Проекта, связано с потенциальными нарушениями основополагающих принципов и прав работников<sup>78</sup>. Конкретные меры должны быть реализованы для предотвращения нарушений прав рабочих, насколько это возможно, путем установления требований о соблюдении положений национального трудового законодательства, конвенций Международной Организации Труда («МОТ») и TP2 ЕБРР в тендерной документации Строительного подрядчика и контракте на строительство. Между тем, для выявления и устранения нарушений прав работников на всем этапе строительства должны проводиться сторонние аудиты условий труда.

Строительный подрядчик и субподрядчики Проекта обязаны по соглашению принять и соблюдать Кодекс поведения в отношении недискриминационного найма, который должен охватывать следующие компоненты: (i) обеспечение равных возможностей и справедливого отношения в трудовых отношениях, (ii) предупреждение и борьба с любыми формами гендерного насилия, (iii) создание как формальных, так и конфиденциальных механизмов рассмотрения жалоб о дискриминации, (iv) механизмы оповещения Клиента и ЕБРР о случаях ГМНХ и т.п. Для обеспечения надлежащего качества и управления условиями проживания, при необходимости должен быть разработан План Управления Проживания Рабочих («ПУПР»).

### **Профилактические меры по COVID-19**

В зависимости от текущей ситуации с COVID-19 в Казахстане, санитарные правила "Санитарно-эпидемиологические требования к организации и проведению санитарно-противоэпидемических, санитарно-профилактических мероприятий по предупреждению возникновения угрозы распространения коронавирусной инфекции", утвержденные Приказом Минздрава РК от 05.07.2020г. №КР ДСМ-78/2020<sup>79</sup> будут применяться на этапах строительства и эксплуатации обходной дороги. Кроме того, информационная заметка ЕБРР об оценке рисков на рабочем месте в отношении COVID-19<sup>80</sup> и положения рекомендаций ВОЗ в отношении мер здравоохранения и социальных мер на рабочем месте в контексте COVID-19<sup>81</sup> («Руководство ВОЗ») от 10.05.2020 г. также следует учитывать.

Рабочие места, которые будут задействованы и / или будут созданы в рамках реализации Проекта, должны быть оценены с точки зрения их подверженности COVID-19 (низкий, средний и высокий риск воздействия) с помощью Руководства ВОЗ и мер профилактики COVID-19 для менеджеров, рабочих, подрядчиков, клиентов и посетителей. Должны быть определены права, обязанности и ответственность работников и менеджеров.

### **6.3 Заключение по ЭИС воздействиям и выгодам**

Воздействие на физическую и биологическую среду на этапах строительства и эксплуатации обходной дороги в основном отрицательное, но в значительной степени обусловлено местным влиянием. Ее можно избежать / минимизировать / смягчить путем реализации рекомендуемых мер, приведенных в **ПЭСУ**. Если масштабы воздействия неопределенны, необходимо провести соответствующие измерения и мониторинг.

<sup>78</sup>В соответствии с национальным законодательством и основными конвенциями МОТ

<sup>79</sup><https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2000020935>

<sup>80</sup><https://www.ebrd.com/covid19-workplace.pdf>

<sup>81</sup>[Considerations for public health and social measures in the workplace in the context of COVID-19 \(who.int\)](https://www.who.int/publications-detail/considerations-for-public-health-and-social-measures-in-the-workplace-in-the-context-of-covid-19)

Ожидается, что во время строительных работ наиболее значительные воздействия будут на флору и растительность. 443.2 га пастбищных земель должны быть очищены от растительности для нужд Проекта, из которых 103.5 га покрыты саксаулами (*Haloxylon*). После завершения строительства обходной дороги, растительность на 148.86 га земли (временно занятые земли) должна быть восстановлена. Вырубка саксауловой растительности должна быть компенсирована в соответствии с положениями Приказа № 18-02 / 132 Министра сельского хозяйства РК из расчета 32,800 тенге за гектар или суммарно 3,394,800 тенге (6660 евро).

Уязвимый вид - русская черепаха (*Agryonemys horsfieldi*), также известная как среднеазиатская черепаха, внесенная в Красный список IUCN и восточный удавчик (*Eryx tataricus*) из Приложения II CITES, могут встречаться на территории Проекта и должны управляться посредством Плана Действий по Сохранению Биоразнообразия, который должен быть разработан до начала строительных работ. Сайгак (*Saiga tatarica*), как известно, очень настороженно относится к антропогенной деятельности и маловероятно, что его здесь можно встретить. Более того, по результатам полевых исследований и камерального анализа, специалисты по биоразнообразию Консультанта пришли к заключению что сайгак не был отмечен на территории Проекта и за ее пределами и что данный район не подходит для их местообитания.

На стадии строительства, где это уместно и применимо, Строительному подрядчику рекомендуется разработать операционные планы экологического и социального управления и мониторинга в соответствии с требованиями национального законодательства, ТР ЕБРР и передовой международной практикой. В этих документах будет установлен комплекс действий / мер, направленных на предотвращение, минимизацию и / или смягчение неблагоприятных воздействий на чувствительные объекты/ рецепторы.

Неблагоприятные воздействия строительных работ на окружающую среду более значительны по сравнению с этапом эксплуатации, однако они кратко- и среднесрочные и могут быть смягчены до «низких» оценок при соблюдении мер, предложенных **ПЭСУ**.

Воздействие Проекта на социально-экономические объекты на территории Проекта в основном положительное как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации. При выполнении работ по строительству обхода будут созданы временные возможности трудоустройства для населения Белколя, других соседних сел и города Кызылорда. Приток персонала Подрядчика на строительную площадку приведет к увеличению оборота местных поставщиков услуг, таких как близлежащие магазины, пункты общественного питания и проживания. На этапе эксплуатации увеличение транспортной нагрузки вдоль обходной дороги будет способствовать созданию придорожных коммерческих объектов (кафетерий, торговые центры, автозаправочные станции и т.п.).

Строительство обходной дороги Кызылорды и ее вспомогательных сооружений приведет к постоянному (148.86 га) и временному (294.34 га) отводу земель. Затронутые земли находятся в государственной собственности на территории города Кызылорды и Сырдарьинского района. Только один участок, подпадающий под нужды Проекта, находится в аренде сроком на 20 лет. Основные принципы и методология приобретения земельных участков будут изложены в **Плане по Переселению и Изъятию Земель («ППИЗ»)**.

Конкретные меры должны быть реализованы для предотвращения нарушений прав рабочих, насколько это возможно, путем установления требований о соблюдении положений национального трудового законодательства, конвенций МОТ и ТР2 ЕБРР в тендерной документации Строительного подрядчика и контракте на строительство.

## 7. Экологический и социальный мониторинг и управление

### Общее управление и надзор

Надзор за деятельностью Подрядчика на стадии строительства Проекта должен осуществляться Группой Реализации Проекта («ГРП») Заказчика. Повседневное управление деятельности Строительного подрядчика в экологической и социальной сфере, а также в сфере

безопасности труда и здоровья должно осуществляться назначенным им персоналом. Общий надзор за работами по реализации Проекта будет осуществлять АО НК «КазАвтоЖол».

Положения экологических стандартов и норм и правил по охране труда при эксплуатации обходной дороги г. Кызылорда, включая работы по обслуживанию и содержанию дорог, должны выполняться Кызылординским областным филиалом АО НК «КазАвтоЖол» и контролироваться специалистами АО НК «КазАвтоЖол».

### **Управление и мониторинг ЭиС воздействий на стадии строительства**

Воздействия, которые будут возникать во время строительных работ, должны управляться и контролироваться персоналом Подрядчика по вопросам Охраны Окружающей Среды и Труда («ООСТ») путем соблюдения нижеследующего:

- 1) Соответствующего законодательства в сфере ООСТ,
- 2) ТР экологической и социальной политики ЕБРР (2019), ООСТ положении передовой международной практики, и
- 3) Мер и, в частности, специфичных планов управления и мониторинга, предложенных в этом отчете по ОЭСБ, изложенных в Плане Экологического и Социального Управления («ПЭСУ») <sup>82</sup> и Программе экологического мониторинга (см. **Таблицу 8-1**).

Консультант рекомендует набор конкретных операционных планов управления и мониторинга, которые должны быть разработаны Строительным подрядчиком и внедрены на стадии строительства для эффективного управления ЭиС воздействиями и их последствиями. Предлагаемые планы как минимум должны включать:

- План мониторинга качества почвы,
- План управления дорожным движением,
- План управления отходами,
- План мониторинга шума, вибрации и качества воздуха,
- План управления безопасностью труда и здоровьем,
- План управления подрядчиками,
- План управления лагерем,
- План управления проживания рабочих.

### **Управление и мониторинг ЭиС воздействий на стадии эксплуатации (обслуживания)**

Работы по обслуживанию дорог проводятся Кызылординским областным филиалом АО НК «КазАвтоЖол». ЭиС мониторинг осуществляется специалистами АО НК «КазАвтоЖол» по охране окружающей среды и труда в соответствии с процедурами, разработанными в системе экологического и социального управления Компании.

### **Мониторинг соблюдения требований ЕБРР в области охраны окружающей среды, здоровья, труда и социальной защиты («ООСЗТСЗ»)**

ГРП в составе АО НК «КазАвтоЖол» будет ежегодно подготавливать отчеты по мониторингу для ЕБРР, чтобы отчитаться о деятельности в области ООСЗТСЗ и о ходе реализации ПЭСМ.

<sup>82</sup>Разработан Консультантом и представлен Клиенту отдельным документом