



Техникалық емес түйіндеме

Қызылорда–Жезқазған жолын қалпына келтіру жобасы, Қазақстан

2021 жылғы маусым

Мазмұны

1. Жобаның сипаттамасы	3
1.1. Жобаға шолу	3
1.2. Жоспарланған қайта жаңарту және жол салу	4
2. Негізгі мәліметтер	10
2.1. Жобаның негіздемесі	10
2.2. Құқықтық аспектілер және талаптарға сәйкестік	11
2.3. Жобаны бағалау	11
3. ҚОӘБ процесі	12
3.1. Жобаны әзірлеу және нормативтік талаптарды сақтау	12
3.2. Жария консультациялары, ақпаратты жариялау және қарсылықтарды қарау	12
4. Экологиялық пайдалардың, ықтимал қолайсыз әсерлердің, зардаптарды жеңілдету және басқару жөніндегі шаралардың түйіндемесі	13
4.1. Ауа сапасы	13
4.2. Шу және діріл	13
4.3. Ресурс тиімділігі	14
4.4. Парниктік газдар және климаттың өзгеруі	14
4.5. Суды пайдалану және ағын сулар	14
4.6. Қалдықтар	15
4.7. Ластану	15
4.8. Экологиялық қауіп	16
4.9. Биоалуантүрлілік және жабайы табиғат ресурстары	16
4.10. Мәдени ресурстар	16
4.11. Ландшафт және визуалды аспект	17
5. Әлеуметтік жеңілдіктердің, ықтимал қолайсыз әсерлердің, жеңілдету және басқару шараларының қысқаша мазмұны	18
5.1. Жол қозғалысы қауіпсіздігі	18
5.2. Халықтың денсаулығы мен қауіпсіздігі	18
5.3. Еңбекті қорғау және өнеркәсіптік гигиена	18
5.4. Жерді иеліктен шығару және қоныс аудару	19
5.5. Басқа да әлеуметтік-экономикалық мәселелер	19
6. Өзара әрекеттесу	22
6.1. Мүдделі тараптармен өзара әрекеттесу жоспары	22
6.2. Шағымдарды қарау тетігі	22
6.3. Байланыстар	22

1. Жобаның сипаттамасы

1.1. Жобаға шолу

Қазақстан үкіметі Еуропа қайта құру және даму банкіне (ЕҚДБ) Қызылорда–Жезқазған жолының 204 шақырымдық учаскесін жедел реконструкциялауды және Қызылорда айналма жолының 15 шақырымдық жаңа учаскесін (4 қозғалыс жолағы) салуды қаржыландыру үшін мемлекет кепілдік берген кредит беруді сұрап жүгінді. ЕҚДБ екі учаскелерін қаржыландыру мүмкіндігін қарастыруда, дегенмен осы ТЕТ Қызылорда–Жезқазған ұзындығы 204 км (12 км дейін 216 км) жол учаскесі үшін ғана мақұлданған, себебі жоба ЕҚДБ-ның Экологиялық және әлеуметтік саясатының талаптарына жауап беретін В санатына сәйкес келеді, ал ұзындығы 15 км Қызылорда айналма жолы А санаты жоба ретінде – “Жаңа құрылыс жобасы” – жіктеледі. Бұған дейін ЕҚДБ Қазақстандағы бірнеше басқа жол жобаларын табысты қаржыландырған болатын. Қайта құру Қызылорда қаласын (елдің оңтүстігіндегі күріштің негізгі өндірушісі) және Орталық Жезқазғанды (Қазақстанның мыс астанасы) байланыстыратын ұзындығы 427 км болатын 220 км жолды қамтиды.

Ұзындығы 204 км қайта құрылатын жол қолданыстағы жолға, 30 жылдан астам уақыт бұрын салынған III техникалық санаттағы екі жолақты жолға, сәйкес келетін болады. Инвестициялар жолды II техникалық санатқа дейін жаңғыртуды көздейді, оған гендерлік аспектілерді, демалыс аймақтарын, қоғамдық көлік аялдамаларын ескеретін жолдар, жол жабындары, көпірлер, жолайырықтар, жол бойындағы құрылыстар салу, сондай-ақ инженер-бақылаушыларды қаржыландыру және жобаны іске асыру тобының (ЖИАТ) жұмыстарына көмек көрсету кіреді. Құрылыс аяқталғаннан кейін жол Компанияның бүкіл ел бойынша таяуда қайта жаңартылған жолдарда жүргені үшін ақы алудың электрондық жүйесін енгізу жөніндегі ағымдағы жұмысы шеңберінде ақылы болады (бұл аспект ЕҚДБ-ның осы жобасы шеңберінен шығады).

Жол құрылысы жөніндегі ЖИАТ “ҚазАвтоЖол” құрылыс жөніндегі дирекциясының, мемлекеттік ұлттық жол операторының қарамағында болады. “ҚазАвтоЖол” Қазақстанның Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігімен (ӨИДМ) қызмет көрсету туралы келісімі шеңберінде ұлттық автомобиль жолдарын жобалаумен және салумен айналысады. Компания ақылы жолдарды басқаруға, соның ішінде жол ақысы мен техникалық қызмет көрсетуге жауап береді. Компания жолды қалпына келтіру бойынша осы жобаны іске асыру үшін жалпы жауапты болады.

Жолдың алты учаскесінің әрқайсысы үшін қоршаған ортаға әсерді ұлттық бағалау (ҚОӘБ) әзірленіп, бекітілді: 12-24 км, 24-76 км, 76-127 км, 127-156 км, 156-186 км және 186-216 км. Қазіргі уақытта барлық алты учаске үшін жол жобасын әзірлеу аяқталды. Жол учаскелерін салу бойынша тендерлер әлі басталған жоқ. Бастапқыда құрылыс 2021 жылдың I тоқсанында жолдың көп бөлігінде басталады деп жоспарланған болатын. Көрсетілген мерзімде жұмыс басталмаса да, құрылыс жол жұмыстарын жүргізуге арналған келісімшартқа қол қойылған күннен бастап 36 ай ішінде аяқталады.

Жол құрылысына байланысты негізгі ықтимал уақытша салдарлар:

- жол бойындағы шектеулі қоғамдық және коммерциялық қол жетімділік (жергілікті тұрғындардың ескерткіштер мен зираттарға жақындаумен қоса);
- кафе, қызмет көрсету аймақтары, жанармай құю станциялары мен тас жолға жақын орналасқан кәсіпорындар үшін уақытша кірісті жоғалту;
- ауа сапасының төмендеуі;
- шу мен діріл; сонымен қатар
- жақын маңдағы үйлер үшін жергілікті қолайсыздықтар және трафиктің көбеюі.

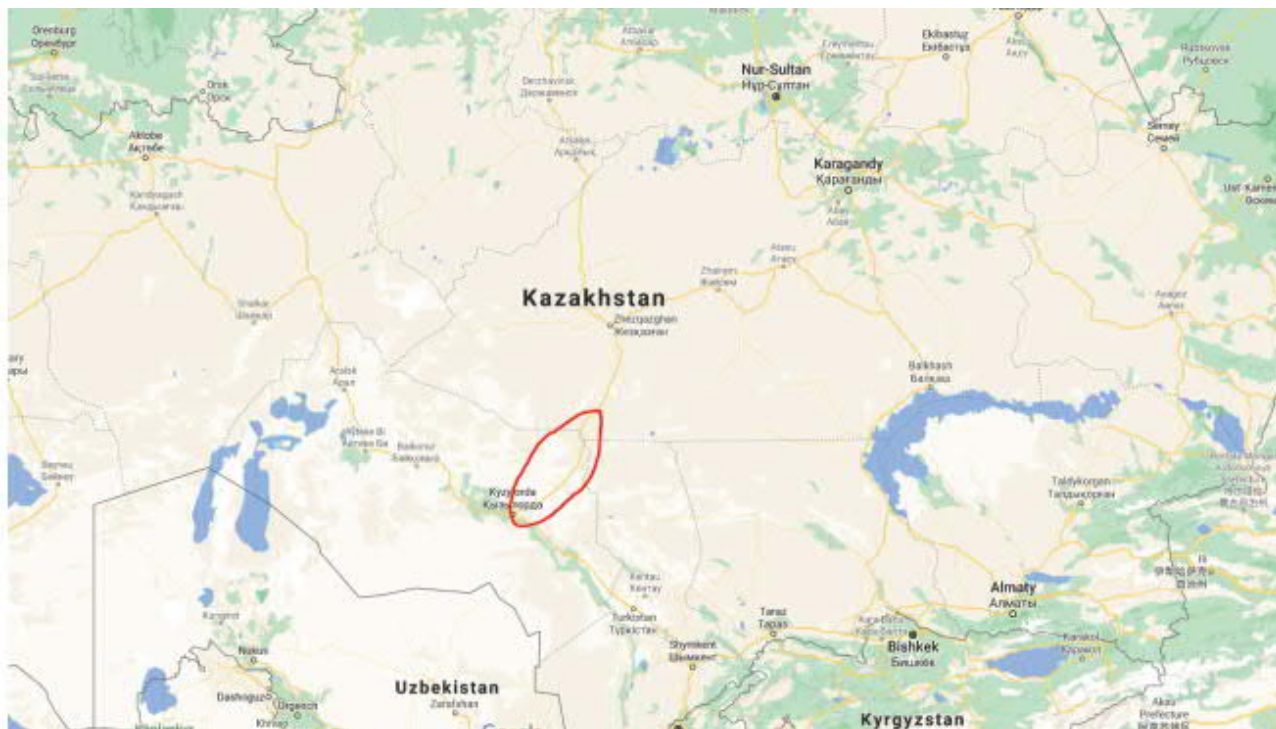
Құрылыс жұмыстарына байланысты әсер әзірленген Экологиялық және әлеуметтік шаралар жоспарын (ЭӘШЖ) іске асыру есебінен барынша азайтылатын болады.

Бұл құжат техникалық емес түйіндеме (ТЕТ) болып табылады, осында техникалық емес тілде жобаның қысқаша мазмұны, жобаның тарихы мен сипаттамасы, ҚОӘБ ұлттық процесі, экологиялық және әлеуметтік пайда/әсер ету, ЭӘШЖ жобасына енгізілген жұмсарту және басқару шаралары, сондай-ақ байланыс деректері қамтылған. Сондай-ақ, шағымдарды беру және қарау тетіктерін қамтитын Жоба үшін Мүдделі тараптармен өзара әрекеттесу жоспарының (МТӨЖ) қысқаша мазмұны келтіріледі.

1.2. Жоспарланған қайта жаңарту және жол салу

ЕҚДБ қаржыландыратын ұзындығы 204 км “Қызылорда Жезқазған” жолының ұсынылып отырған учаскесі Қызылорда облысының Сырдария және Шиелі аудандарында орналасқан. Бұл жол Жезқазған және Қызылорда қалаларын жалғайтын жалғыз жол болып табылады және Қазақстан Республикасындағы көлік қатынасын және Орталық Азияға кіруді қамтамасыз ету үшін үлкен маңызға ие. Жолдың орналасуы Сур. 1-1 төменде көрсетілген.

Сур. 1-1 Қазақстанда жолдың орналасуы



Дереккөз: Google maps–Республикалық маңызы бар “Қызылорда–Павлодар–Успенка–Ресей Федерациясының шекарасы” автомобиль жолын қайта жаңарту, Қызылорда-Жезқазған учаскесі 12-424 км, 76-127 км учаскесі, ҚОӘБ 26-05-61/12-00С, 2020 ж., 1-қосымша.

Ұсынылған жолдың бағыты қазіргі жолға сәйкес келеді және қолданыстағы жол төсемін барынша қолдана отырып жүреді. Ұсынылып отырған жол жол жүру үшін ақы алу пункті мен өтпелі жылдамдық жолақтары орналасқан жерлерде кеңейтілетін болады. Ең жақын тұрғын аудан қайта құрылатын учаскеден 279 м қашықтықта орналасқан. Жол бойында салынған инженерлік коммуникацияларды сақтай отырып, жол учаскесі қолданыстағы жол таңбасы бойынша қайта жаңартылатын болады.

Жол дәлізі дала / шөл ландшафтындағы салыстырмалы түрде тегіс жер арқылы өтеді. Жолға іргелес аумақ ішінара интенсивті емес мал жаю үшін қолданылады. Қызылорда облысы негізінен құрғақ және өсімдіктерсіз.

Жол Қызылорданы айналып өтпей жалпы ұзындығы 203,881 км (14,585 км, I санат) алты учаскеге бөлінген. Жол “Автомобиль жолдары туралы” Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес II санатқа жатқызылатын болады (2001 ж. шілде № 245, 02.07.2020 ж. берілген өзгерістер мен толықтыруларымен), жолдың осы түрі үшін бөлінген белдеу (ББ) әр жағынан оның орталығынан 20 м құрайды.

Төменде жол учаскелерінің қысқаша сипаттамасы келтірілген.

- 1-жол телімі: 12-24 км (ұзындығы 25,908 км) Қызылорда айналма жолы қоса алғанда;
- 2-жол телімі: 24-76 км (ұзындығы 53,551 км);
- 3-жол телімі: 76-127 км (ұзындығы 50,114 км);
- 4-жол телімі: 127-156 км (ұзындығы 28,335 км);
- 5-жол телімі: 156-186 км (ұзындығы 30,010 км); және
- 6-жол телімі: 186-216 км (ұзындығы 30,548 км).

Жол III санаттан (кейбір учаскелердегі IV санат) II санатқа дейін жаңғыртылатын болады. Жол құрылысының кейбір негізгі сипаттамалары төменде келтірілген (Кесте 1-1).

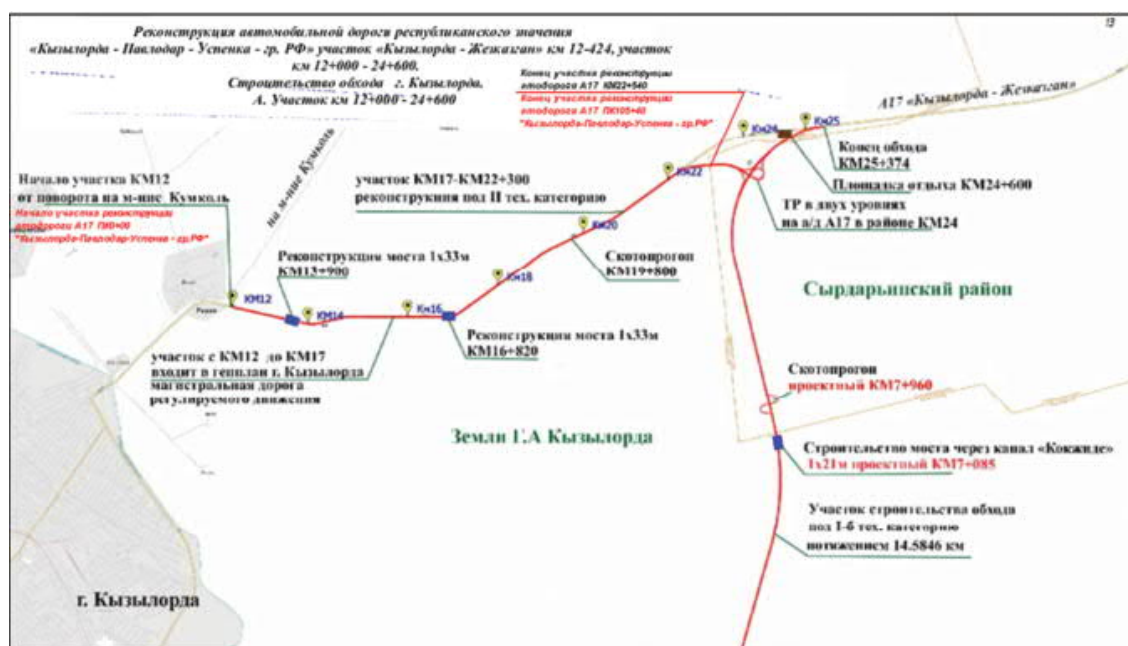
Кесте 1-1 – Жол бойындағы объектілер мен учаскелердің есептік саны

	12 – 24*	24 – 76	76 – 127	127 – 156	156 – 186	186 – 216
Жол санаты	II	II	II	II	II	II
Ұзындығы (км)	11,323	53,551	50,114	28,335	30,010	30,548
Құламалар	13	11	11	6	6	7
ІҚМ арналған жерасты өткелдер	3	-	2	-	-	1
Тұрақ және демалыс алаңдары	2	1	2	1	1	1
Автобус аялдамалары	2	-	-	-	-	-
Көпірлер	2	-	-	-	-	-
Қиылыстар	-	-	-	-	-	-

* **Ескертпе:** бұл учаске Қызылорда айналма жолына қосылады. Осы ТЕТ және ҚӨО бағалауының тікелей бөлігі болмаса да, айналма жолының құрылымдық ерекшеліктері: IV санаты, ұзындығы 14,585 км, 2 құлама, малға арналған 3 жер асты өткелі, 1 көпір және 2 қиылыс.

1-учаске: 12-24 км

Сур. 1-2 – 1-учаске (12-24 км)



Дереккөз: 26.01.2021 ж. № 01-0043/21 мемлекеттік сараптама қорытындысы

1-учаске Қызылордадан 12 км-де басталады. Бұл учаске Сырдария ауданында орналасқан, ал басты әкімшілік орталығы Тереңөзек қалалық типтегі кенті болып табылады. Жол

бойындағы жер негізінен өсімдіктері жоқ дамымаған құмды жер болып табылады. Жолдың осы бөлігіндегі жер аз қоныстанған, онда он шақты тұрғын үй бар. Үйлер бөлінген белдеу аймағынан тыс жерде орналасады, бірақ олар құрылыс жұмыстары нәтижесінде пайда болатын шаң мен шудан зардап шегуі мүмкін және жоба олардың кіру құқығына әсер етуі мүмкін.

Жолдың 1-учаскесі бірде-бір ірі елді мекенді кесіп өтпейді, үй шаруашылықтары көп емес, ал тіршілік ету қаражаты ауыл шаруашылығымен және кірпіш зауытымен байланысты. Бұл аймақта трассаның жанында орналасқан кафе (40 м шегінде) және бірқатар тұрғын емес ғимараттар бар.

Жолдың осы бөлігінде үш зират және бір тұрақ бар.

Төменде Сур. 1-2 жолдың 1-учаскесі және оның құрастыру ерекшеліктері көрсетілген.

2-учаске: 24-76 км

Жолдың 2-учаскесі Сырдария және Шиелі аудандары арқылы өтеді. Бұл учаскедегі жол бойындағы жер негізінен ауылшаруашылығы мен мал жаю үшін қолданылады. Жолдың осы учаскесінде бірнеше үй шаруашылықтары орналасқан. Тұрғын үйлер бөлу аймағынан тыс жерде орналасады, бірақ олар құрылыс жұмыстары нәтижесінде пайда болатын шаң мен шудан зардап шегуі мүмкін және олардың кіру құқығына әсер етуі мүмкін.

Қатым құдығы жолдан оңтүстікке қарай 320 м жерде орналасқан. Бұл учаскеде саздауытты өндіру үшін уақытша ақылы ұзақ мерзімді жер пайдалануда жер бар.

Төменде (Сур. 1-3) жолдың 2-учаскесі және оның құрастыру ерекшеліктері көрсетілген.

Сур. 1-3 – 2-учаске (24-76 км)



Дереккөз: "Республикалық маңызы бар А-17 "Қызылорда–Павлодар–Успенка–Ресей Федерациясының шекарасы" автомобиль жолын қайта жаңарту" жобасы бойынша жолдың және ілеспе инфрақұрылымның ағымдағы жай-күйін техникалық тексеру " техникалық есебі 24-76 км учаскесі"

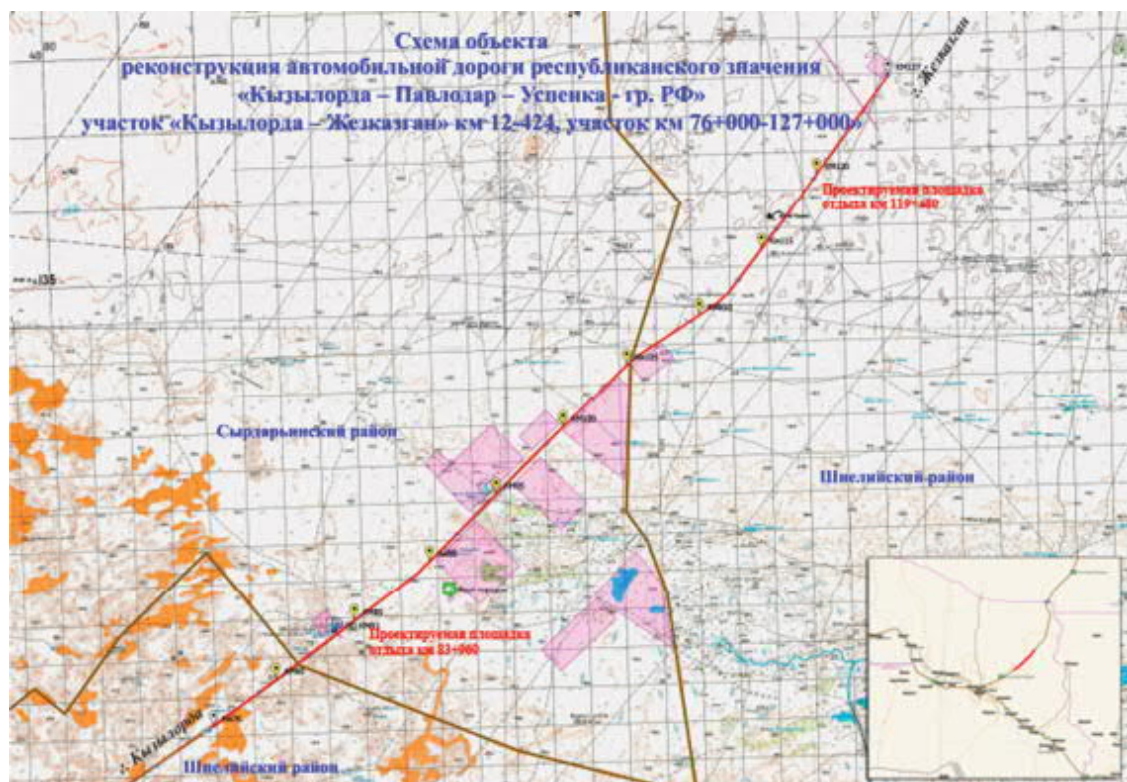
3-учаске: 76-127 км

Жолдың 3-телімі Сырдария және Шиелі аудандары арқылы өтеді. Бұл аймақ одан да аз қоныстанған, дегенмен жол бойында бірнеше үй бар. Тұрғын үйлер ББ аймағынан тыс жерде болады, бірақ құрылыс жұмыстары кезінде шаң, шу және қол жетімділік шектеулі болуы

мүмкін. Маршрут фермерлік және маусымдық жайылымдар арқылы өтеді, бірнеше мемориалдар/зираттар, демалыс орны бар кафе және арнайы тұрақ бар.

Төменде (Сур. 1-4) жолдың 3-учаскесі және оның құрастыру ерекшеліктері көрсетілген.

Сур. 1-4 – 3-учаске (76-127 км)

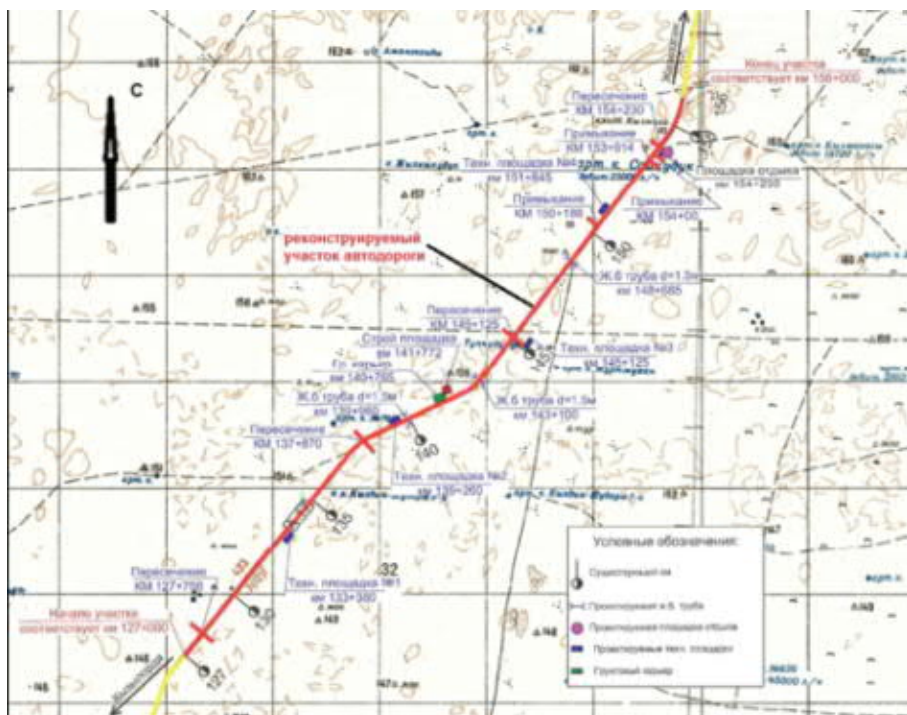


Дереккөз: “Қызылорда–Павлодар– Успенка–Ресей Федерациясының шекарасы” республикалық маңызы бар автожолын қайта жаңарту, “Қызылорда–Жезқазған” учаскесі 12-424 км, ҚОӘБ учаскесі 76-127 км.

4-учаске: 127-156 км

4-учаске Шиелі ауданында орналасқан. Бұл жол телімі мал жаю үшін қолданылады. Бұл учаскеде ешқандай үй шаруашылықтары байқалған жоқ. Жолдың осы бөлігінде екі зират / мемориал орналасқан. Жанармай құю станциясы мен “Санқуру” кафесі шамамен 153-4 км қашықтықта орналасқан. Төменде (Сур. 1-5) жолдың 4-учаскесі және оның құрастыру ерекшеліктері көрсетілген.

Сур. 1-5 – 4-учаске (127-156 км)



Дереккөз: 03.12.2020 ж. № 01-0574/20 мемлекеттік сараптама қорытындысы

5-учаске: 156-186 км

5-учаске Сырдария және Шиелі аудандары арқылы өтеді. Бұл учаскедегі жер ауылшаруашылығы мен маусымдық жайылымдарға пайдаланылады. Бұл учаскеде екі үй шаруашылығы (екеуі де жолдан 1 км-ден астам қашықтықта) және кафе бар. Төменде (Сур. 1-6) жолдың 5-учаскесі және оның құрастыру ерекшеліктері көрсетілген.

Сур. 1-6 – 5-учаске (156-186 км)

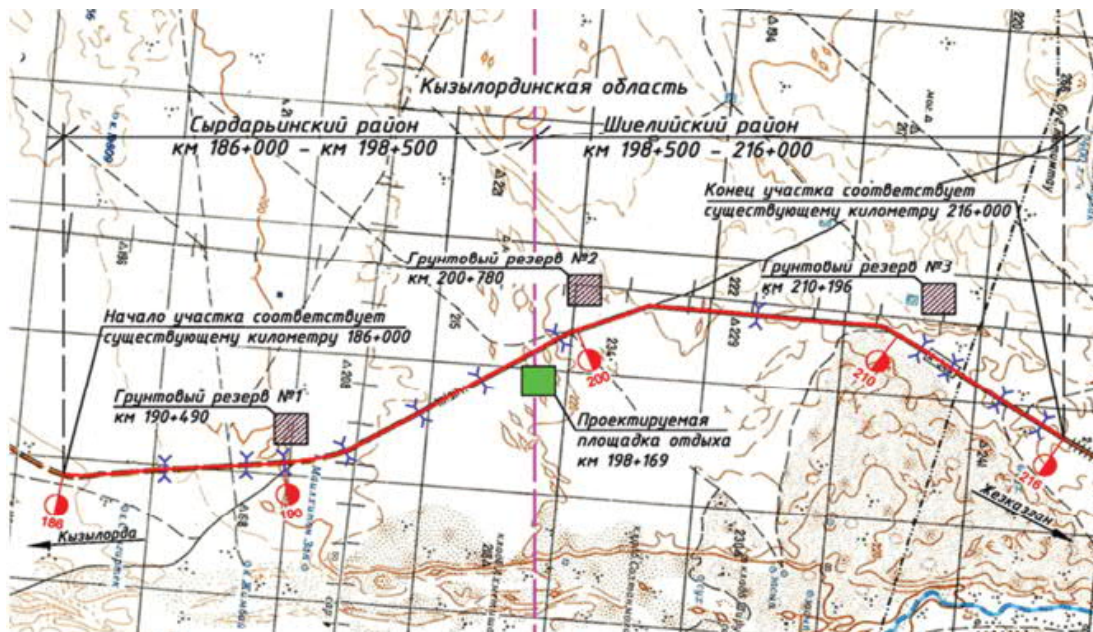


Дереккөз: археологиялық сараптаманың 31.10.2019 ж. № ЗАЭ-180 қорытындысы 1-қосымша.

6-учаске: 186-216 км

6-учаске Сырдария және Шиелі аудандары арқылы өтеді. Бұл учаскедегі жер ауылшаруашылығы мен маусымдық жайылымдарға пайдаланылады. Сонымен қатар, бұл учаскеде карьер, автотұрақ, кафе және зират/мемориал бар. Төменде (Сур. 1-7) жолдың 6-учаскесі және оның құрастыру ерекшеліктері көрсетілген.

Сур. 1-7 – 6-учаске (186 – 216 км)



Дереккөз: 24.11.2020 № 01-0550/20 мемлекеттік сараптама қорытындысы.

Бар объектілердің қысқаша сипаттамасы

Кесте 1-2 жол бойында орналасқан негізгі нысандарды қамтиды.

Кесте 1-2 – Жол бойындағы объектілер мен учаскелердің есептік саны

Нысан	Жолдан шамамен 30-50 м шегінде	Жол шекарасынан әрі қарай (>50 м-ден шамамен 500 м-ге дейін)
Жанармай құю станциясы	2	
Кафе	5	
Үйлер	1	14
Тұрақ	5	
Зираттар / мемориалдар	0	9
Карьер	1	
Қатым құдығы	0	1

2. Негізгі мәліметтер

2.1. Жобаның негіздемесі

Жол 1970-жылдары жүк көтергіштігі 6 тоннаға дейінгі ауыр жүк көліктері үшін салынды, содан бері күрделі жөндеу жүргізілген жоқ. Жол жамылғысы көптеген шұқанақтар, шұңқырлар және жарықтармен нашар жағдайда, құбырлар мен жер төсемдерінің айтарлықтай деформациясы байқалады, ал су құбырлары қайта құру мен кеңейтуді қажет етеді. Аймақтың дамуына, қозғалыс қарқындылығының және ауыр жүк көліктері санының артуына байланысты жолдардың тозу қарқыны едәуір артты. Бұдан басқа, қолданыстағы жол жүріс бөлігінің ені жеткіліксіз болғандықтан қауіпсіздік талаптарына және қозғалысқа қолданыстағы сұраныс үшін жол жүрісі қауіпсіздігінің техникалық талаптарына жауап бермейді. Қазіргі уақытта жолдың кейбір учаскелері мүлдем қауіпті болып саналады.

ЕҚДБ қаржыландыратын ұзындығы 204 км “Қызылорда–Жезқазған” жолының ұсынылып отырған учаскесі Қызылорда облысының Сырдария және Шиелі аудандарында орналасқан. Бұл Жезқазған мен Қызылорда қалаларын жалғайтын жалғыз жол. Қызылорда еліміздің оңтүстігіндегі күріштің негізгі өндірушісі, ал Жезқазған еліміздің мыс астанасы болғандықтан, жолды жаңғыртудың маңызы зор. Бұдан басқа, жолдарды жаңғырту жүктер мен жолаушыларды тасымалдау үшін маңызды өңіраралық жолды қамтамасыз ете отырып, Қазақстан Республикасындағы көлік қатынасын және Орталық Азияға қолжетімділікті жақсартады. Бұл елдің оңтүстігінде сауданы қамтамасыз ететін Орталық Азия өңірлік экономикалық ынтымақтастық бағдарламасының (ОАӨЭЫ) 1–негізгі дәлізіне және солтүстігінде Орталық–Солтүстік–Ресей Федерациясының шекарасы дәлізіне қосылатын жол.

Қайта жаңартудан кейін ол Орталық Азиядан Ресей Федерациясына транзиттік ағындар үшін ең қысқа көлік қатынасын, сондай-ақ жол бойындағы өте аз қоныстанған және экономикалық жағынан оқшауланған елді мекендер үшін әлеуметтік маңызы бар маршрутты қамтамасыз етеді. Жолды қайта құру әлеуметтік және экономикалық мүмкіндіктердің қол жетімділігін жақсарту мақсатында аймақтық қалалар арасында тікелей байланысты қамтамасыз ету үшін Covid-19 таралуына байланысты дағдарысқа қарсы аймақтық шаралар аясында үкіметтің басым міндеті болып табылады.

Қазіргі уақытта жол Қазақстандық жол стандарттарына сәйкес III санаттағы (кей жерлерде IV санаттағы) екі жолақты жол болып табылады. Қайта жаңарту нәтижесінде II жоғары техникалық санатқа жол салынатын болады. Қайта құру қоршаған ортаға жағымды әсер ететін асфальтбетон жабынын қамтиды, өйткені ол шаңның пайда болуын едәуір азайтады. Бұл сонымен қатар жол жүру жағдайын едәуір жақсартады және шығарындыларды азайтады, сонымен қатар жанармайдың ағып кетуінен болатын апаттар мен ластану ықтималдығын азайтады.

Осылайша, жобаның артықшылықтары мыналарды қамтиды:

- Көлік байланысын жақсарту;
- Жол жүру уақытын қысқарту және транзитті арттыру;
- Жол қозғалысына қатысушылар мен қоғамдық көлік жолаушыларының тәжірибесін жақсарту;
- Жол-көлік оқиғаларының санын қысқарта отырып, жол жүрісі қауіпсіздігін арттыру;
- Аймақтағы жұмысшыларды жұмыспен қамту, әсіресе құрылыс кезінде. Тікелей, жанама және индукцияланған жұмыс орындары ашылады (жоба жұмысшылары мен қызметкерлерінің шығындары есебінен құрылған жұмыс орындары);
- Ауыл шаруашылығы және өнеркәсіптік қызметпен байланысты өңірлік экономикалық даму және жалпы өңірдегі инвестициялардың ұлғаюы; сондай-ақ
- Аймақтағы әлеуметтік-экономикалық өмір сүру жағдайларын жақсарту.

2.2. Құқықтық аспектілер және талаптарға сәйкестік

Қызылорда–Жезқазған жолы үшін техникалық-экономикалық негіздеме жүргізіліп, қазіргі уақытта жобалау толығымен аяқталды.

Ұлттық ҚОӘБ автомобиль жолдарын жобалау және салу жөніндегі Қазақстан Республикасының қағидаларына, нормаларына және стандарттарына сәйкес автомобиль жолдарының учаскелері үшін әзірленді. ҚОӘБ бойынша Мемлекеттік экологиялық сараптаманың оң қорытындылары 2020 жылғы қараша мен 2021 жылғы қаңтар аралығында алынды.

ЕҚДБ-ның жобаларды жүзеге асыру (PR), ЕО стандарттарына және озық тәжірибе талаптарына сәйкес Ұлттық ҚОӘБ-дағы олқылықтарға және басқа да негізгі құжаттамаға тәуелсіз талдау жүргізілді. Анықталған олқылықтар ЭӘШЖ әзірлеу және енгізу, сондай-ақ осы ТЕТ мен МТӨЖ қамтитын ақпаратты ағылшын, қазақ және орыс тілдерінде жариялау пакеті үшін пайдаланылды.

МТӨЖ потенциалды мүдделі тараптарды айқындауды, консультациялар жүргізу үшін пайдаланылатын әдістерді және сақталатын жазбаларды қоса алғанда, консультациялар өткізу және жоба туралы ақпаратты жариялау үшін негізді қамтамасыз етеді. Экологиялық және әлеуметтік мәселелер.

Потенциалды экологиялық және әлеуметтік салдарлар (халық пен еңбектің денсаулығы мен қауіпсіздігін қоса алғанда) айқындалды және ҚОӘБ шеңберінде ұсынылған салдарларды жеңілдету жөніндегі шаралар әзірленді. Салдарды жеңілдету жөніндегі одан әрі шаралар ЭӘШЖ-на жүзеге асырылатын іс-шаралар ретінде енгізілген олқылықтарды талдау шолуларында айқындалды. “ҚазАвтоЖол” өзіне ЭӘШЖ-ын жүзеге асыру міндеттемесін алады. Негізгі әсерлер мен зардаптарды жеңілдету жөніндегі шаралардың қысқаша мазмұны келесі бөлімде келтіріледі.

2.3. Жобаны бағалау

Құрылыс және пайдалану кезеңдерінде әзірленген салдарларды жеңілдету жөніндегі шараларды қоса алғанда, жол жобасына байланысты түйінді әлеуетті экологиялық және әлеуметтік салдарлар мыналар болып табылады:

Климат және ауа сапасы Шу және діріл Су ресурстарын басқару Жер үсті сулары Жер асты сулары Ағынды суларды басқару	Қалдықтарды басқару Геология және жер Экожүйелер, флора және фауна Геоқауіптіліктер Мәдени ресурстар Көрнекі ландшафт	Еңбек стандарттарын қоса алғанда, еңбекті қорғау және қауіпсіздік техникасы Жол жүрісі қауіпсіздігін қоса алғанда, халықтың денсаулығы мен қауіпсіздігі Жерді иеліктен шығару Басқа да әлеуметтік-экономикалық әсерлер
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. ҚОӘБ процесі

3.1. Жобаны әзірлеу және нормативтік талаптарды сақтау

Ұлттық ҚОӘБ автомобиль жолдарын жобалау және салу жөніндегі Қазақстан Республикасының қағидаларына, нормаларына және стандарттарына сәйкес автомобиль жолдарының учаскелері үшін әзірленді. ҚОӘБ бойынша Мемлекеттік экологиялық сараптаманың оң қорытындылары 2020 жылғы қараша мен 2021 жылғы қаңтар аралығында алынды.

Мемлекеттік сараптаманың барлық оң қорытындылары Қазақстанның Экологиялық кодексінің талаптарын сақтауды, ҚОӘБ құжаттарында белгіленген шығарындыларды шектеуді сақтауды, сондай-ақ Қызылорда облысының Табиғи ресурстар және табиғат пайдалануды реттеу басқармасына нақты шығарындылар туралы тоқсан сайынғы есептілікті талап етеді.

ЭӘШЖ ЕҚДБ-ның жобаларды іске асыруға қойылатын талаптарына, Еуропалық Одақ (ЕО) стандарттарына және озық халықаралық практикаға толық көлемде сәйкес келуі үшін енгізу бойынша ұсынылатын шараларды қамтитын ЭӘІЖ көмегімен жойылған олқылықтарды анықтау мақсатында талданды.

Болашақта жол-құрылыс компаниялары үшін тендерге қатысуға шақырулар берілетін негізгі кезеңдер болады және олар барлық қажетті рұқсаттарды, соның ішінде осыдан басқа да рұқсаттарды алуға тиіс болады:

- Құрылысқа рұқсат;
- Су жинауға рұқсат (қажет болған жағдайда);
- Атмосфераға шығарындылар шегі; және
- Атмосфералық ауаға шығарындылар үшін төлемдерді есептеу.

3.2. Жария консультациялары, ақпаратты жариялау және қарсылықтарды қарау

Мүдделі тараптарды тарту және жария тыңдауларды ұйымдастыру Қазақстанның ұлттық заңнамасына сәйкес міндетті талап болып табылады. 2020 жылы Қызылорда–Жезқазған автожолының жобасын дайындау кезеңінде Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес үш қоғамдық кеңес өткізілді.

- Қызылордада –2020 жылдың 18 ақпанында Қызылорда қаласы, Алтынсарин көшесінде орналасқан Достық үйінде.
- Сырдария облысында – 2020 жылғы 19 ақпанда Тереңөзек, Қонаев көшесінде орналасқан мәдениет үйінде; сондай-ақ
- Шиелі ауданы –2020 жылғы 20 ақпан “Арман” кинотеатрында, Шиелі ауылы, RU-6, Көкшоқы шағынауданында

Төменде көрсетілгендей фокус-топтардағы сұхбаттар мен талқылауларды қоса алғанда, мүдделі тараптарды тарту бойынша басқа да іс-шаралар өткізілді. Әрбір консультация туралы толық ақпарат МТӨЖ шеңберінде ұсынылады.

- Қоғамдық жиналыстар;
- Фокус-топтардағы талқылаулар;
- Негізгі ақпарат берушілермен сұхбат;
- Қосымша сұхбат;
- Қызылордадағы “Қазавтожол” өңірлік филиалымен кездесу; және
- Облыс әкімімен кездесу.

Арнайы осы жоба үшін МТӨЖ әзірленді, ол болашақ қатысу туралы толық ақпарат береді және жобаның барлық кезеңдерінде тиімді үздіксіз коммуникацияны қамтамасыз ету үшін шағымдарды қарау тетігін қамтиды.

4. Экологиялық пайдалардың, ықтимал қолайсыз әсерлердің, зардаптарды жеңілдету және басқару жөніндегі шаралардың түйіндемесі

4.1. Ауа сапасы

ҚОӘБ ауа сапасына нақты негізгі зерттеулер немесе бағалау жүргізілмегенін көрсетеді. Алайда, құрылыс кезінде туындауы мүмкін атмосфераға шығарындылардың есептеулері жүргізілді және Қазақстан Республикасының Экологиялық кодексіне сәйкес 50 м ретінде айқындалған жоба үшін санитариялық-қорғаныш аймағының (СҚА) шекарасында ұлттық заңнамада талап етілетін шоғырланулар “1,0 ШЖШ (шекті жол берілетін шоғырлану)” төмен болады деп болжануда.

Қызылорда–Жезқазған жолының учаскесін аралау кезінде жақын маңдағы тұрғын үй ауданы трассадан 279 м қашықтықта орналасқандығы, бірақ жақын орналасқан, сондай-ақ құрылыстың басталуы кезінде пайдаланылатын уақытша бүйірлік жолға қатысты жеке тұрған ғимараттар болуы мүмкін екендігі атап өтілді. Бұл әсер ету объектілеріне жобаның құрылысы мен пайдаланылуы әсер етуі мүмкін.

Құрылыс кезеңінде салдарды жеңілдету бойынша жалпы шаралар анықталды. Олар рецепторларға ықтимал әсерді одан әрі азайту үшін қосымша тиісті шаралармен қамтамасыз етілуі керек.

Қозғалыс модельдеу деректері жұмыс кезеңінде сезімтал әсер ету объектілеріне әсерді бағалау үшін ауа сапасын модельдеу қажет болуы мүмкін бе деген мәселені қарастыру үшін қажет. Егер ауа сапасын бағалау нәтижелері Қазақстан мен ЕО-дағы ауа сапасының тиісті стандарттарынан төмен шоғырлануды көрсетсе, онда зардаптарды жеңілдету жөніндегі ешқандай шаралар талап етілмейді. Егер модельдеу жобаға байланысты жоғары концентрацияны және/немесе ауа сапасының стандарттарынан асып кетуді көрсетсе, онда жеңілдету үшін қосымша шаралар қажет болады.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.2. Шу және діріл

Жол бойындағы шу және діріл әсер ету объектілерін анықтау жұмысы жүргізілген жоқ. Алайда құрылыс және пайдалану кезеңдерінде зардаптарды жеңілдету жөніндегі жалпы шаралар айқындалды.

Шу мен дірілге әсер ететін сезімтал объектілерге жолдың жанында немесе оған жақын орналасқан мүлік пен елді мекендер кіруі мүмкін. ҚОӘБ осы аймақтағы бірнеше елді мекендерге қатысты, бірақ бұл елді мекендердің жобадан жақындығы көрсетілмейді. Қарастырылған карталарға сәйкес маршруттың жанында бірнеше ғимарат бар. Сонымен қатар, уақытша құрылыс аймақтарына жақын жерде сезімтал әсер ету объектілері болады, оларды мердігер осы аймақтардың орналасқан жерін таңдағаннан кейін ескеру қажет.

Шу мен дірілге байланысты жағымсыз әсерлердің алдын алу үшін бірқатар қадамдар жасау ұсынылады, соның ішінде ықтимал сезімтал әсер ету нысандарын анықтау, шудың негізгі мониторингін жүргізу, құрылыс кезінде шу мен дірілдің күтілетін деңгейін бағалау және құрылыс кезінде шу мен дірілді бақылау.

Жол қозғалысының шуын, сондай-ақ көлік құралдарының саны мен құрамын ескеретін операциялық шуды модельдеуді бағалау қажет. Бағалау кезінде шуды скрининг түрінде жеңілдету қажеттілігін анықтауға болады. Шу экраны ауадағы ластаушы заттардың концентрациясын біршама төмендетуі мүмкін.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.3. Ресурс тиімділігі

ҚОӨБ-да құрылысқа қажетті кейбір материалдар, сондай-ақ нормативтік құжаттар тұрғысынан олар сәйкес келуі тиіс талаптар анықталған, алайда материалдардың саны мен оларды алу орны сипатталмаған. Энергияны, суды, материалдарды және басқа ресурстарды пайдалану жағдайларын бағалауды жалпылау, сондай-ақ қалдықтарды қалпына келтіру және қайта пайдалану үшін ресурстарды пайдалану тиімділігі туралы Техникалық жазбаны (немесе оның баламасын) дайындау ұсынылады. Техникалық жазба ҚОӨБ туралы қосымша ақпарат ретінде қарастырылады. Сондай-ақ, тасымалдау мен материалдарға байланысты жағымсыз әсерлерді азайту үшін жолдың жанындағы құрылыс материалдарының көздерін анықтау керек.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.4. Парниктік газдар және климаттың өзгеруі

ҚОӨБ жобаны салу және пайдалану кезеңдеріне байланысты парниктік газдардың (ПГ) болжамды шығарындыларын анықтамайды және бағаламайды. Бұл талап ҚОӨБ Директивасына және ЕҚДБ-ның 3 (PR3) жобаларды жүзеге асыруға қойылатын талаптарына сәйкес келеді. Парниктік газдар шығарындылары мен климаттың өзгеруіне бағалау жүргізу ұсынылады.

Жобаның климаттың өзгеруіне осалдығы ҚОӨБ шеңберінде қарастырылмады. Жобаның бейімделу потенциалын (жолдың климаттың өзгеруімен байланысты қауіптердің болжамды салдарын, минималды сәтсіздіктермен немесе шығындармен ескеру қабілеті) климаттың өзгеру қаупін бағалау арқылы анықтау қажет.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.5. Суды пайдалану және ағын сулар

Құрылыс кезінде шаңның ластануын болдырмау үшін ішуге жарамсыз су негізінен жерге бүрку үшін қолданылады. Сондай-ақ өрт сөндіру мақсатында суды сақтау қажеттілігі туындайды.

ҚОӨБ-да жолдың кейбір учаскелері үшін ішуге жарамсыз су / құрылыс суы жобаның бағыты бойындағы каналдар мен құдықтардан, жақында бұрғыланған ұңғымалардан және Сарысу өзенінен алынатыны, ал кейбір жерлерде цистернамен жеткізілетіні көрсетілген. Су өндірілетін немесе тасымалданатын нақты жерлер белгісіз. Бұл құрғақ аймақ және бұл көздердің қажетті су көлемімен жұмыс істеуге жеткілікті қуатының бар-жоғы белгісіз.

Жеткілікті ресурстардың болуын қамтамасыз ету үшін ауыз судың және ішуге жарамсыз судың қажетті көлемін есептеу және қолда бар көздерді бағалау қажет. Бұл ресурстарды үй шаруашылықтары мен малдардың сумен қамтамасыз етілуіне әсер етпеуін қамтамасыз ету үшін оларды пайдаланудың қазіргі жағдайын анықтау маңызды. Бұл есептеу және зерттеу су ресурстарына және осы ресурстардың қазіргі пайдаланушыларына әсерін түсіну үшін қажет. Жоба құрылысы барысында суды пайдалануды және ағын сулардың пайда болуын қысқарту жөніндегі практикалық шараларды қарастыру қажет.

Бөтелкедегі ауыз су нысандарға көлікпен жеткізіледі және суды гигиеналық сақтау шаралары ҚОӨБ-ға енгізіледі. Ағын суы бар бөтелкелерді тиісті түрде жинау, сақтау және кәдеге жаратуды құрылыс мердігері ұйымдастыруы керек.

Тасымалдауға жатпайтын (техникалық) суды пайдалануға барлық тиісті рұқсаттар жоба құрылысы басталғанға дейін алынуы тиіс (мысалы, су алуға рұқсат және т.б.).

ҚОӨБ-на сәйкес құрылыс кезінде пайда болған тұрмыстық ағынды сулар септиктерге жиналып, лицензияланған мердігерлермен учаскеден шығарылады. Шаңды басу үшін пайдаланылатын су буланып кетеді, сондықтан өңдеуді қажет етпейді. Құрылыстық ағынды

сулар мен жер үсті сулары қалай жиналатыны, өңделетіні және басқарылатыны туралы толығырақ ақпарат әзірлеу қажет болады.

Жоба дәретханасы бар демалыс аймақтарын қамтамасыз етуін қамтиды. Жер асты немесе жер үсті суларының ресурстарына теріс әсер етпейтіндей, тиісті көзден жеткілікті мөлшерде судың болуын және ағынды сулардың жойылуын қамтамасыз ету үшін осы нысандар үшін су мен ағынды сулардың қажеттіліктерін бағалау қажет.

Жоба шеңберінде ағын сулар тікелей жерүсті су объектілеріне ағызылмайды.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.6. Қалдықтар

ҚОӘБ-да қазылатын топырақтың жоғарғы қабатының көлемі, құрылыс лагерьлерінен қатты тұрмыстық қалдықтардың құрылыс қалдықтарының көлемі үшін (материал түрі бойынша бөлінген) жалпы сан (бөлінбеген); және қауіпті қалдықтар (бояу банкалары және майланған шүберектер) туралы ақпарат бар. Алайда қалдықтардың әсерін егжей-тегжейлі бағалау немесе ықтимал елеулі әсерін бағалау жоқ.

Жеңілдетудің жалпы әдістері қысқаша сипатталған, бірақ олар жоғары деңгейге сәйкес келеді және осы кезеңде қандай полигондар/мердігерлер пайдаланылатыны және олардың тиісті лицензиялары бар-жоғы белгісіз.

Қалдықтарды рекуперациялау, қайта пайдалану және жою үшін тиісті нұсқаларды және тиісті түрде лицензияланған объектілерді анықтау үшін базалық зерттеу жүргізу, сондай-ақ қалдықтармен байланысты қоршаған ортаға қолайсыз әсерді азайту үшін салдарларды жеңілдету жөніндегі шараларды айқындау ұсынылады. Қалдықтармен байланысты қоршаған ортаға қолайсыз әсерді азайту үшін салдарларды жеңілдету жөніндегі шараларды айқындау қажет. Сонымен қатар, жоба үшін жоба алаңында қалдықтарды басқару жоспары және материалдарды басқару жоспары жасалуы керек. Шаралар қалдықтарды азайту, қалдықтарды сол жерде қайта пайдалану, қалдықтарды сұрыптау және қайта өңдеу иерархиясын ұстануы тиіс, бұл ретте тиісті кәдеге жарату балама болмаған жағдайларда ғана жүзеге асырылуға тиіс.

Лицензияланған объектілер құрылыс қалдықтарын және қауіпті қалдықтарды қоса алғанда, басқа да қалдықтарды кәдеге жарату үшін пайдаланылуға тиіс және олар құрылыс басталғанға дейін айқындалуы тиіс. Барлық сақталатын материалдар мен қалдықтар сан жағынан бағалануы және сол алаңда, мысалы, ЖЖМ сақтау үшін ұстау шаралары болуы тиіс. Барлық қалдықтар лицензияланған объектілерде қауіпсіз түрде кәдеге жаратылатын болады. Мердігерлер алаңнан шығарылған барлық қалдықтар үшін қабылдау-тапсыру құжаттарын алуы тиіс.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.7. Ластану

ҚОӘБ-да топырақтың химиялық талдаулары туралы айтылады және еритін тұздардың болуы көрсетіледі, бірақ адам денсаулығына байланысты сынақтардың жүргізілгені көрсетілмейді. Құрылыс кезінде ластануды болдырмау үшін салдарын жеңілдету бойынша жалпы шаралар белгіленді. Топырақтағы тұздардың жоғары концентрациясы ықтимал коррозия мен топырақтың тұрақсыздығына байланысты жобалау кезінде ескеруді талап етілетін фактор ретінде анықталды.

Топырақтың ластанған жерлерінің болуын және жер үсті суларының ерекшеліктерін қоса алғанда, сезімтал әсер ету объектілерінің болуын растау үшін базалық зерттеу жүргізу ұсынылады. Құрылыс кезеңінде мониторинг жүргізу қажет.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.8. Экологиялық қауіп

ҚОӨБ жер сілкінісі қауіпі туралы шектеулі ақпаратты қамтиды, бірақ көшкін, ауа-райының қолайсыздығы, топырақтың тұрақсыздығы және эрозия сияқты табиғи апаттармен байланысты қауіптерді немесе осы қауіптерді ақылға қонымды деңгейге дейін төмендету үшін қажет жобалық және/немесе жеңілдету шараларын ескермейді.

ҚОӨБ-де жер сілкінісі қауіпін шектеулі бағалауды кеңейту және түсіндіру, сондай-ақ басқа табиғи апаттарға қатысты бағалауды қосу үшін қосымша негізгі зерттеу жүргізу ұсынылады.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.9. Биоалуантүрлілік және жабайы табиғат ресурстары

ҚОӨБ-да өңірдің флорасы мен фаунасы туралы қысқаша ақпарат беріледі және жобаға тікелей жақын жерде ерекше қорғалатын аумақтар жоқ екендігі көрсетіледі. Алайда, зерттеу жүргізу үшін немесе осы тұжырымдардың қалай жасалғандығы туралы сипаттамалық әдістеме жоқ. ҚОӨБ аясында биоәртүрліліктің айтарлықтай салдары анықталған жоқ.

Флора жағдайында жалпы және кең таралған құрылымы шектеулі құрылыс алаңымен және жұмыстың уақытша сипатымен бірге жалпы салдары шектеулі болуы мүмкін дегенді білдіреді. Бұл ережеден мүмкін болатын ерекшелік сексеуіл түрлеріне қатысты – өсімдіктер басқа учаскелерге қайта салынатын болады. ҚОӨБ-да жоба 218 га өсімдіктерді (сексеуіл мен тамарикс) алып тастауды талап етеді делінген. Мүмкіндігінше ұсынылған жол бойындағы құрылыс жұмыстары кезінде алынып тасталған барлық өсімдіктерді қайта салу ұсынылады.

Фаунаға әсер ету құрылыс және пайдалану кезінде жеке жануарлардың жарақаттануы/өлімімен, сондай-ақ құрылыс кезінде тіршілік ету ортасының жоғалуымен анықталады, бірақ бұл айтарлықтай салдарға әкелмейді деп саналады. Нәтижесінде, ҚОӨБ аясында залалдарды әлсіреті үшін нақты шаралар көп емес. Құрылысшылардың тіршілік ету ортасын сақтау және аң аулауға тыйым салу сияқты тиісті тәжірибенің жалпы принциптеріне сілтеме жасалады. Көші-қон кезінде жануарлар қиылысатын қолданыстағы жол учаскелерінде (болжамды киіктер) жануарлардың жолды кесіп өтуін жеңілдету үшін үйінділер ұзындығы 1 км учаскелер үшін жатық болады; бұл учаскелерде жануарлармен соқтығысуды азайту мақсатында жол белгілері мен жылдамдық шектеулері (60 км) орнатылады.

ҚОӨБ қосымша базалық зерттеулер/мониторинг енгізу арқылы жаңартылуы керек, олар қажет болған жағдайда жеңілдету жөніндегі қосымша шаралар туралы хабардар етуі тиіс. Бұдан басқа, жобаның әсер ету аймағындағы (ЖӘА) биоәртүрліліктің жай-күйін растау үшін қосымша зерттеулер жүргізу керек, құрылыстың салдарын жеңілдету жөніндегі стандартты шаралар құрылысты экологиялық және әлеуметтік басқару жоспарына (ҚЭӘБЖ) енгізілуі тиіс, сондай-ақ өсімдіктердің инвазиялық түрлерінің болуы/болмауы расталуы тиіс.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.10. Мәдени ресурстар

ҚОӨБ құрылыс алаңында тарихи және сәулет ескерткіштері жоқ екенін және 2019 жылы жолдың алты учаскесінің әрқайсысына археологиялық сараптама жүргізілгенін айтады. Тарихи құнды артефактілер табылған жоқ. Археологиялық сараптаманың қорытындысы Қызылорда облысының мәдениет, архивтер және құжаттама басқармасынан (ҚОМАҚБ) алынды, дегенмен учаскелердің бірі (127-156 км) бойынша әлі де қорытынды талап етіледі.

Жоба қайта құру ретінде қарастырылғандықтан және археологиялық зерттеулер ешқандай артефактілерді таппағандықтан, есептер жерленген мұра үшін қауіп аз екенін көрсетеді. Алайда, кездейсоқ табу процедурасы (жоспарлары) орындалуы керек.

Жол бойында бірнеше жол-көлік оқиғалары болған мемориалдық жерлері бар. Егер қандай да бір мемориалдық объектілерді жолдың орталық сызығынан одан әрі жылжыту қажет

болса, мұны сақтықпен жасау, сондай-ақ олармен одан әрі өзара іс-қимыл жасау үшін ескерткіштер орнатқан адамдарды анықтау үшін шаралар қабылдау қажет. Сол жерде қалған ескерткіштерге қол жетімділікті қамтамасыз ету қажет. Жол бойындағы мемориалдық нысандарды сақтау үшін және қажет болған жағдайда мемориалдық объектілер иесінің келісімімен тиісті қозғалыс процестерін анықтау үшін жеңілдету шаралары ұсынылды.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

4.11. Ландшафт және визуалды аспект

ҚОӨБ тас жол бойындағы визуалды әсер ету объектілерін немесе визуалды әсерді жеңілдету жөніндегі шараларды айқындамайды, сондай-ақ ландшафттың өзгерістерге сезімталдығы туралы ешқандай ақпарат берілмейді. Жоба Қызылорда облысының шегінде, негізінен Тұран ойпатының шегінде орналасқан. Пейзаж тегіс және ашық, шалғындар мен төмен өсімдіктер (биіктігі 20 см-ге дейін), сондай-ақ ұзақ қашықтыққа қарайды.

Құрылыс жұмыстары басталғанға дейін жағымсыз әсер ету объектілерін анықтау үшін зерттеуді, әсер ету объектілеріне тікелей жақын жерде құрылыс жұмыстарын скринингті және қоршаған ортаның жазық және ашық сипатын көрсететін сезімтал көгалдандыруды (топырақтың жалаңаш учаскесін қайта отырғызуды қоса алғанда) қоса алғанда, егер олар анықталған болса, қолайсыз әсер етуді болдырмау және барынша азайту үшін салдарларды жеңілдету жөніндегі шараларды ұсыну қажет.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

5. Әлеуметтік жеңілдіктердің, ықтимал қолайсыз әсерлердің, жеңілдету және басқару шараларының қысқаша мазмұны

5.1. Жол қозғалысы қауіпсіздігі

Жолды жобалау қазақстандық құрылыс нормалары мен ережелеріне (ҚНЖЕ) және жол қозғалысы қауіпсіздігін жобалаудың тиісті халықаралық қағидаттарына сәйкес жүзеге асырылуы тиіс. Жол құрылысы жол қозғалысы қауіпсіздігінің бірқатар функцияларын қамтиды. Жобаға жаяу жүргіншілер өткелі, автобус аялдамасы, бекіністер, шу жолақтары, бөлу және жол тосқауылдары кірді. Жол қозғалысы қауіпсіздігіне тәуелсіз аудит жүргізіліп, ұсыныстар берілді. Осы зерттеудің нәтижелерімен танысу, сондай-ақ осы ұсыныстарды орындау қажет.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

5.2. Халықтың денсаулығы мен қауіпсіздігі

Құрылыс кезінде жолдарға қол жетімділіктің шектеулі болуы, малдың шектеулі өтуі, сондай-ақ құрылыс жұмыстарына байланысты шу мен шаңның салдарынан кедергілер туындауы мүмкін. Халықтың денсаулығы мен қауіпсіздігі тұрғысынан жеке құрылыс мердігерлерінің қозғалыс бұзылуына әкелетін жоспарланған жұмыстар туралы хабардар болу үшін жеке жоспарлары мен тәртіптері болуы және қауіпсіз қозғалысты қамтамасыз ету үшін тиісті жол белгілерін қоюы маңызды. Қозғалыс жолақтары немесе жолдар жабылған жағдайда, қоғамдық көлік компаниялары, жол қозғалысына қатысушылар және жергілікті тұрғындар сияқты мүдделі тараптар уақыттарын жоспарлай алатындай ол туралы хабардар етілуі керек.

Құрылыс компаниялары жол жұмыстарына байланысты апаттар мен оқиғаларды азайту жоспарларын жасайды. Құрылыс машиналары мен құрылыс материалдарын тасымалдайтын басқа да ауыр жүк көліктерінің көбеюі осы аймақтағы шу мен шаңның көбеюіне, сондай-ақ жол қозғалысының бұзылуына немесе жабылуына әкелуі мүмкін.

Әйелдер мен қыздар үшін қауіпсіздіктің ықтимал тәуекелдерін жою үшін гендерлік аспектілерді ескеретін элементтерді енгізу қажет. Мысалы, аялдамалар жол бойында орналасқан жерде жоспарға жеткілікті жарықтандыру қосылуы керек. Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

Сонымен қатар, жоспарланған құрылыс лагерлері жергілікті тұрғындардың алаңдаушылығын тудыруы мүмкін. Егер бұл нәтиже жеңілдетілмесе, жұмысшылардың келуіне байланысты проблемалар туындауы мүмкін, әсіресе шетелдік мердігер қолданылса. Жұмысшылардың ағыны жоба аймағында жаңадан келгендердің (негізінен ер адамдар) пайда болуы нәтижесінде қылмыстың өсуі, алкоголизм, есірткіге салыну сияқты көптеген проблемаларды тудыруы мүмкін. Мұндай салдарларды жеңілдету үшін, егер олар пайда болса, мінез-құлық кодексі, лагерьлер мен ағындарды басқару жоспарлары жасалады.

Ұсынылған жол жамылғысын жақсарту көлік құралдарына келтірілген залалды, сондай-ақ жолдағы шұңқырлар немесе қарама-қарсы келе жатқан көлікпен аулақ болу үшін шұғыл бұрылу салдарынан аударылу қаупін азайтатын болады. Жоба жүк тасымалы көлемін арттыруы мүмкін, сондықтан қауіпті материалдардың төгілу қаупі бар.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӘШЖ-ға енгізілген.

5.3. Еңбекті қорғау және өнеркәсіптік гигиена

Еңбекті қорғау және өнеркәсіптік гигиена (ЕҚЖӨГ) мәселелері ұлттық заңнама мен озық халықаралық тәжірибеге сәйкестікті қамтамасыз ету үшін жобаны жоспарлау және іске асыру барысында басқаруды талап етеді. Басқару жоспарлары мен процедуралары сонымен қатар

бетон және битум зауыттары, карьерлер, құрылыс лагерлері, техникалық қызмет көрсету нысандары және т. с. с. байланысты нысандардың қауіпсіздігін қамтуы керек. Жолды пайдалану кезеңінде жолдарға қызмет көрсету жөніндегі персоналдың қызметі де ЕҚЖӨГ-ні басқаруды талап етеді.

Мердігерлерді тиімді басқаруды қамтамасыз ету үшін мердігерлер орындауы немесе білуі керек нақты анықталған рөлдер мен міндеттерді қоса алғанда, барлық жұмсарту шараларын қамтитын тендерлік құжаттама дайындалады. Еңбек және әлеуметтік саясатқа шолу жасап, оны мердігерлермен шарттық келісімдерге енгізу керек. Мердігерді таңдау процесі өткен жұмысты бағалау критерийлерін қамтуы керек. Жолдарды салу үшін бір немесе бірнеше мердігер тағайындалады, ал болашақта жобаны қадағалау функциялары да тағайындалады. Жобаны басқаруды ЖИАТ жүзеге асырады. Құрылыс жұмыстарын жүргізетін әр түрлі мердігерлерді бақылау үшін тиісті білікті қызметкерлер тағайындалуы керек. Экологиялық стандарттардың, еңбекті қорғау және қауіпсіздік техникасы саласындағы стандарттардың сақталуын, сондай-ақ жалдау шарттары мен жұмыс лагерінің стандарттары сияқты әлеуметтік мәселелердің ЕҚДБ талаптарына сәйкестігін қамтамасыз ету үшін тәуелсіз аудит жүргізу қажет.

Құрылыс лагерлері мен құрылыс алаңындағы жұмысшылардың жұмысқа орналасу тәртібі мен еңбек жағдайлары туралы мәліметтер әлі белгісіз. Алайда, жоба Еңбек кодексіне сәйкес келеді және барлық қызметкерлердің, соның ішінде тұрақты және уақытша қызметкерлердің келісім-шартпен қамтамасыз етілуін қамтамасыз етеді деп күтілуде.

Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӨШЖ-ға енгізілген.

5.4. Жерді иеліктен шығару және қоныс аудару

Жолды қайта құру кезінде мемлекеттік жерлер пайдаланылатын болады. Жолдарды салу үшін жерді тұрақты пайдалануға барлық тиісті сертификаттарды тапсырыс беруші алды. Далалық бақылаулар мен жаңа маршрут картасына сүйене отырып, жоба аясында тұлғалар қозғалысы күтілмейді, сондықтан физикалық қозғалыс күтілмейді. Ағымдағы жобаны негізге ала отырып, бөлінген белдеу (ББ) аймағында бірде-бір үй шаруашылығы немесе құрылыс анықталған жоқ.

Алайда, ешқандай физикалық қозғалыс күтілмегенімен, үй шаруашылықтарын зерттеу жұмысы көрсеткендей, қазіргі уақытта шамамен 25 үй шаруашылықтары жолды жаңарту үшін бөлінетін мемлекеттік жерді пайдаланады. Қазіргі уақытта бұл жерлер жалға алынып, маусымдық негізде мал жаю үшін пайдаланылуда.

Жерді жалға алғандардың да тиісті өтемақы алуы және жерді бейресми пайдалану ескерілгені маңызды. “ҚазАвтоЖол” жерді иеліктен шығару және әлауқатын қалпына келтіру жоспарына (ЖИӨҚЖ) қайта қарайтын өтемақы жүйесіне шолуды қамтитын жерді иеліктен шығару және қоныс аудару жөніндегі негіздемелік келісім (ЖИҚНҚ) әзірленді. Сондай-ақ, ЖИҚНҚ-ты іске асыру аяқталғаннан кейін оның тәуелсіз бақылануы және тексерілуі ұсынылады.

Сондай-ақ, бүйір жолды қоса алғанда, уақытша объектілер және резервтік карьерлер, құрылыс лагерлері, битум/бетон өндіру алаңдары және техникалық қызмет көрсету объектілері қажет болады. Олар үшін орындар әлі нақты анықталмаған, бірақ олар да мемлекеттік жерлерде орналасатын болады. Сондай-ақ, ЖИҚНҚ жерді иеліктен шығарудың және ұсынылған уақытша объектілерге байланысты өмір сүру қаражатын алудың кез-келген ықтимал салдарын қарастырады.

5.5. Басқа да әлеуметтік-экономикалық мәселелер

Жобаның айтарлықтай ұзақ мерзімді қолайсыз әлеуметтік немесе гендерлік салдарға әкелуі екіталай. Қазіргі жол жобасына сүйене отырып, ешқандай физикалық қозғалыс болмайды

және ешқандай үй шаруашылықтары немесе объектілер ББ шегінде болмайды (жол орталығының екі жағынан 20 м). ББ аймағы құрылыс аяқталғаннан кейін қалпына келтірілетін және жоба алдындағы жай-күйге қайтарылатын болады. Әсердің көпшілігі құрылыс жұмыстарына байланысты болады (мысалы, шу, шаң, құрылыс трафигінің жоғарылауы, жұмысшылардың ағыны, қол жетімділік) және жолды пайдалану кезеңінде тоқтатылады.

Құрылысқа байланысты әсер жасына, жынысына, физикалық және психикалық әл-ауқатына байланысты әр түрлі әсер етуі мүмкін осал топтарға айтарлықтай әсер етуі мүмкін. Жоба аясында ағымдағы жол қозғалысының ағынын қамтамасыз ету үшін құрылыс кезеңінде уақытша бүйірлік жолдар салынады. Негізгі жол салынып жатқан кезде көліктер осы бүйірлік жолдарды пайдаланады. Бүйірлік жолдар, әсіресе жергілікті кәсіпорындар, жұмыс орындары және демалыс орындары сияқты қоғамдық орындарға кіру тұрғысынан, халықтың жол жүру құқығына белгілі бір әсер етуі мүмкін деп күтілуде. Сонымен қатар, мал жаю бар, ол жол бойындағы жайылымдарда жүзеге асырылады, сондықтан бүйірлік жолдар малдың өтуіне қауіп төндіруі мүмкін. Алайда, дала бақылаулары кезінде шопандардың бақылауымен мал басы тіркелді және жоба аясында жануарлардың өтуі үшін пайдалануға болатын жол бойында бірқатар жерасты өткелдері бар.

Бұл кезеңде жол құрылысына шетелдік компаниялармен келісім-шарттар жасала ма, жоқ па әлі белгісіз. Алайда, егер шетелдік мердігерлер пайдаланылса, жоба аймағында жұмысшылардың ағыны болады деп болжанады. Бұл жұмысшылардың ағыны жергілікті тұрғындарға, әсіресе әйелдерге айтарлықтай әсер етуі мүмкін. Құрылыс лагерлерін ұйымдастыру ағымдағы жоба аясында жоспарланған, бірақ қазіргі уақытта олардың саны мен орналасатын жері белгісіз. Жұмыс істейтін лагерді және оған іргелес аумақты басқару халыққа қажетсіз стрессті болдырмау үшін өте маңызды. Қызметкерлерді жергілікті тұрғындар арасында немесе арнайы лагерьлерде орналастыру бойынша ұсынылатын шаралардың әсеріне егжей-тегжейлі бағалау жүргізіп, жергілікті объектілерге ең аз жүктемені және жергілікті тұрғындар арасында алаңдаушылық деңгейін төмендетуді қамтамасыз ететін нұсқаларды таңдау керек. Жұмыс лагерлері ЕҚДБ / халықаралық қаржы корпорациясының (ХҚК) стандарттарына сәйкес келуі тиіс.

Жоба шеңберінде және тиісті инфрақұрылымда жұмыс істеу үшін әйелдерді жұмысқа орналастыру мүмкіндіктерін қолдау ұсынылады. Бұған инженерлер, машина операторлары және білікті әйелдер талап ете алатын кез-келген басқа лауазымдар сияқты дәстүрлі емес лауазымдар кіреді. Тұрақты жұмыс істейтін әйелдер мен қызметкерлердің саны көп болған жағдайда, жұмыс лагерлері кез-келген қажетсіз байланыстарды немесе назарды болдырмас үшін ерлер мен әйелдер үшін бөлек үй-жайларды қарастыруы керек. Құрылыс лагерін басқару жоспары, жұмысшылардың мінез-құлық кодексі және жыныстық қысым көрсетуді қамтитын гендерлік саясат кез-келген құрылыс жұмыстары басталғанға дейін әзірленіп, енгізілуі керек. Бұдан басқа, лагерьлердің түпкілікті орналасуы туралы келісімге қол жеткізу үшін, сондай-ақ лагерь қызметкерлерінің қажетті объектілердің (денсаулық сақтау, көлік, сумен жабдықтау, электр энергиясы) болуын қамтамасыз ету үшін жұртшылықпен консультациялар жүргізу керек.

Алайда, құрылыс лагері бизнес үшін белгілі бір мүмкіндіктер туғызуы мүмкін, ал жоба жергілікті тұрғындар үшін бәсекеге қабілетті еңбек нарығын да құруы мүмкін. Жолдың өзі тауарлар мен қызметтерді ұлттық және халықаралық деңгейде қауіпсіз және жылдам тасымалдауға ықпал етеді және жергілікті фермерлерге өз өнімдерін ірі қалалардың нарықтарына тиімді жеткізуге көмектеседі. Ұзақ мерзімді перспективада кәсіпорындар мен стартаптарда жергілікті және өңірлік экономиканы дамыту және жақсартуға үлес қосу үшін мүмкіндіктер пайда болады. Жол сонымен қатар жергілікті өнеркәсіпте жұмыс істейтін адамдарға жақсы қол жетімділікті қамтамасыз етеді және жергілікті апаттардың санын азайтады.

Жоба аймақтағы құрылыс жұмысшылары мен мердігерлердің шығындары есебінен жергілікті экономиканың жақсаруына әкелуі мүмкін. Кафелер мен жанармай құю станциялары сияқты жергілікті кәсіпорындар шығындарды көбейтуден пайда көреді және бірнеше жаңа жұмыс орындары пайда болады деп күтілуде. Бірнеше кафелер, жанармай құю станциялары және басқа да арнайы кәсіпорындар (мысалы, кірпіш зауыты, карьерлер) бар, олар жұмысшыларға тамақтану қызметтері мен тұру/демалу орындарын ұсына алады. Жоғарыда көрсетілген талаптар ЭӨШЖ-ға енгізілген.

6. Өзара әрекеттесу

6.1. Мүдделі тараптармен өзара әрекеттесу жоспары

Мүдделі тараптармен өзара әрекеттесу жоспары (МТӨЖ) дайындалды, онда тиісті мүдделі тараптар айқындалды, байланыс арналары мен жолды және онымен байланысты объектілерді қайта құруға қатысты жоспарлар айқындалды.

МТӨЖ мүдделі тараптарды жобаның ықтимал салдарлары туралы уақтылы және жан-жақты хабардар ету үшін іске асырылатын әдістерді, тәртіптерді, саясатты және іс-шараларды жинақтауға бағытталған.

МТӨЖ барлық тиісті мүдделі тараптарды сәйкестендірудің кестесін қамтиды, онда ең қолайлы байланыс арналары мен стратегиялары, ақпаратты жариялауға қойылатын талаптар және қабылданатын шағымдарды қарау процестері егжей-тегжейлі сипатталған. Гендерлік теңдік пен инклюзивтілікке жәрдемдесу үшін жоба талаптарының бірі фокус-топтарда тек әйелдер үшін талқылаулар өткізу болып табылады. Егер МТӨЖ-ге енгізілмеген мүдделі тараптар болса, олар жоба туралы ақпарат алу үшін Тапсырыс берушімен байланыса алады және мүдделі тараптармен өзара әрекеттесу бағдарламасына қосылуы мүмкін.

МТӨЖ мүдделі тараптардың ағымдағы проблемаларын шешу үшін қажетті шұғыл консультациялар мен өзара әрекеттесу жөніндегі іс-шаралар бағдарламасын, сондай-ақ жобаның бүкіл жұмыс істеу мерзімі ішінде ақпаратты жариялау жөніндегі тұрақты консультациялар мен іс-шараларды қамтиды. Бұдан басқа, МТӨЖ-де шағымдарды қарау тетігі бар, ол туралы толық ақпарат келесі бөлімде келтіріледі.

6.2. Шағымдарды қарау тетігі

Шағымдарды қарау тетігі автомобиль жолдары комитетінің (АЖК) басшылығымен іске асырылатын жол секторының жобалары бойынша шағымдарды шешудің екі деңгейін көздейді: 2014 жылғы тамызда АЖК бекіткен жол секторының жобаларын экологиялық және әлеуметтік қорғау шаралары жөніндегі шағымдарды қарау тетігінің басшылық қағидаттарына сәйкес өңірлік (облыстық) және орталық (Нұр-Сұлтан) деңгейлерде Шағымдарды қарау жөніндегі комитет (ШҚК). Шағымдарды қарау жөніндегі Комитет (ШҚК) АЖК, жергілікті өзін-өзі басқару органдары, “ҚазАвтоЖол” тағайындайтын мүшелерден тұрады. Өңірлік және Орталық деңгейлерде шағымдарды қарау жөніндегі комитетті (ШҚЖК) шағымдар тетігінің жалпы жұмыс істеуі, тиімділігі және уақтылы жүзеге асырылуы үшін жауапты басшылар басқарады, ал үйлестірушілер мүдделі тараптардың қатысуы және ШҚЖК-ты облыстық/орталық деңгейлерде үйлестіру үшін жауап береді. Облыстық және орталық деңгейлерде шағымдарды қараудың осы тәртіптеріне шолу Сур. 6-1 төменде келтірілген.

6.3. Байланыстар

Байланыс ақпараты ашуға жауапты:

Т. А. Ө.: Ғарышжан Нагманов

Лауазымы: 1 санатты несие менеджері

Телефон: + 7 701 055 06 55

Мекен жайы: Нұр-Сұлтан қаласы, Қазавтожол орталық кеңсесі Д.Қонаев көшесі 10, «Emerald Towers» бизнес орталығы 34 қабат

Электрондық пошта: garyshzhan.nagmanov@qaj.kz

Веб-сайт: <https://ru.qaj.kz>

МТӨЖ орындалуға жауапты:

Т. А. Ө.: Алиакбар Мырзабай

Лауазымы: Сапаны бақылау және жұмысты қабылдау бөлімінің бастығы

Телефон: + 7 701 174 86 05, ; +7 705 303 06 76

Мекен жайы: «Қазавтожол» облыстық филиалы, Қызылорда қ. Желтоқсан 18

Электрондық пошта: aliakbar.myrzabay@qaj.kz

Веб-сайт: <https://ru.qaj.kz>

Жергілікті билік және қоғаммен байланыс жөніндегі қызметкер (ҚБҚ) осы жобаға қатысты кез-келген пікірлерді жинап, оларды құжаттайды.

Барлық алынған ескертулер МТӨӘЖ-да жазылған талаптарға сәйкес қаралатын болады. Барлық хабарламалар сұрау салу мен қызығушылыққа сәйкес өзгерістер енгізудің орындылығы тұрғысынан қаралады және жіберушіге нәтижелер туралы хабарланады.

Сур. 6-1 Шағымдарды қарау тетігі

