



Техникалық емес тілде жазылған Қысқаша есептеме (ҚЕ)

*Бурылбайтал-Ақсүйек ұзақтығы 2152-2214 шақырым болатын,
Астана мен Алматыны байланыстыратын «Орталық-
Оңтүстік» дәлізін қайта құру бойынша жұмыстардың бір бөлігі*

Сәуір 2016 жыл

Мазмұны

| | |
|---|-------------------------------------|
| 1. Жобаның Сипаттамасы | Error! Bookmark not defined. |
| 1.1. Жоба туралы жалпы ақпарат..... | 3 |
| 1.2. Жоспарланған қайта құру және жол төсеу | Error! Bookmark not defined. |
| 2. Алғышарттары..... | 6 |
| 2.1. Жобаның негіздемесі..... | 6 |
| 2.2. Құқықтық қырлары мен сәйкестігі..... | 6 |
| 2.3. Экологиялық және әлеуметтік түсініктер | Error! Bookmark not defined. |
| 2.4. Жобаны бағалау | 7 |
| 3. Қоршаған ортаға әсерді бағалау үдерісі | 8 |
| 3.1. Жобаның жоспары және нормативтік талаптарға сәйкестігі..... | 8 |
| 3.2. Қоғаммен кеңесулер және ақпаратты ашу және шағымдармен жұмыс..... | 8 |
| 4. Экологиялық артықшылықтары, ықтимал кері салдары, салдарын жеңілдету және басқару шаралары туралы қысқаша қорытынды | 9 |
| 5. Әлеуметтік артықшылықтары, ықтимал кері салдары, салдарын жеңілдету және басқару шаралары туралы қысқаша қорытынды | 12 |
| 6. Ақпарат алмасу..... | 14 |
| 6.1 Мүдделі тараптарды тарту жоспары..... | 14 |
| 6.2 Шағымдарды қарастыру тетігі | 14 |
| 6.3 Байланыс ақпараты | 15 |

1. Жобаның Сипаттамасы

1.1. Жоба туралы Жалпы ақпарат

Еуропалық қайта құру және дамыту банкі (ЕҚДБ) ұзақтығы 228 шақырым болатын «Күрті Бурылбайтал» жол бөлігін немесе Астана мен Алматыны байланыстыратын «Орталық-Оңтүстік» дәлізін қайта құру жұмыстарын қаржыландыру мүмкіндігін қарастырып жатыр. «ҚазАвтоЖол» УК» АҚ, ЕҚДБ-нен қаржыландыруды сұратқан аймақ – 62 шақырымды құрайтын («Жоба») Бурылбайтал-Ақсүйек аймағы.

Ұсынылып отырған инвестициялар бұрынғы жолды қайта құру және кеңейту, көпірлерді қайта қалпына келтіру және тораптарды жетілдіруді қамтиды, сонымен қатар бақылаушы инженерлерді қаржыландыру, Жобаны іске асыру тобын (ЖИАТ) және ұйымдастырушылық бөлімшелердің жұмыстарына көмек көрсету кіреді.

ЕҚДБ қаржыландыратын, 62 шақырымды құрайтын аймақ (1 Бөлік) Алматыдан 281 шақырым жерден, шамамен Ақсүйектен бастысқа қарай 2 шақырым жерден басталады. Жол бөліктері келесідей:

- 1 Бөлік: 2152-2214 шақырым (62 шақырым). ЕҚДБ қаржыландыратын нақты осы бөлік.
- 2 Бөлік: 2214-2295 шақырым (81 шақырым). ЕҚДБ осыған дейін қаржыландырған бөлік.
- 3 Бөлік: 2295-2335 шақырым (40 шақырым)
- 4 Бөлік: 2335-2380 шақырым (45 шақырым)

ЕҚДБ сияқты, басқа да халықаралық қаржы институттары (ХҚИ) жолдың басқа бөліктеріне қаржы бөлуде немесе қаржы бөлуі мүмкін, олардың ішінде Дүниежүзілік банк (ДБ), Азиялық даму банкі (АДБ) және Ислам даму банкі (ИДБ) бар.

Жоспарлы түрде барлық бөліктер үшін құрылысты бастау уақыты 2017 жыл деп көзделіп отыр. Жоспарда әр бөліктегі құрылыс жұмыстарына 39 ай мерзім көзделуде.

Бұл құжат жоба туралы техникалық емес тілде жазылған Қысқаша есептеме (ҚЕ) ретінде көрініс табады және жобаның алғышарттары мен сипаттамасын, ұлттық Қоршаған ортаға әсер етуді бағалау (ҚОӘБ) үдерісін, экологиялық және әлеуметтік артықшылықтары/салдары, экологиялық және әлеуметтік шаралар жоспарына (ЭӘШЖ) енгізілген салдарын жеңілдету мен басқару шараларын және ақпарат алмасуға арналған байланыс ақпараты мен шағымдарды қарастыру тетігі бар, Мүдделі тараптарды тарту жоспарын (МТТЖ) қамтиды.

1.2. Жоспарланған қайта құру және жол төсеу

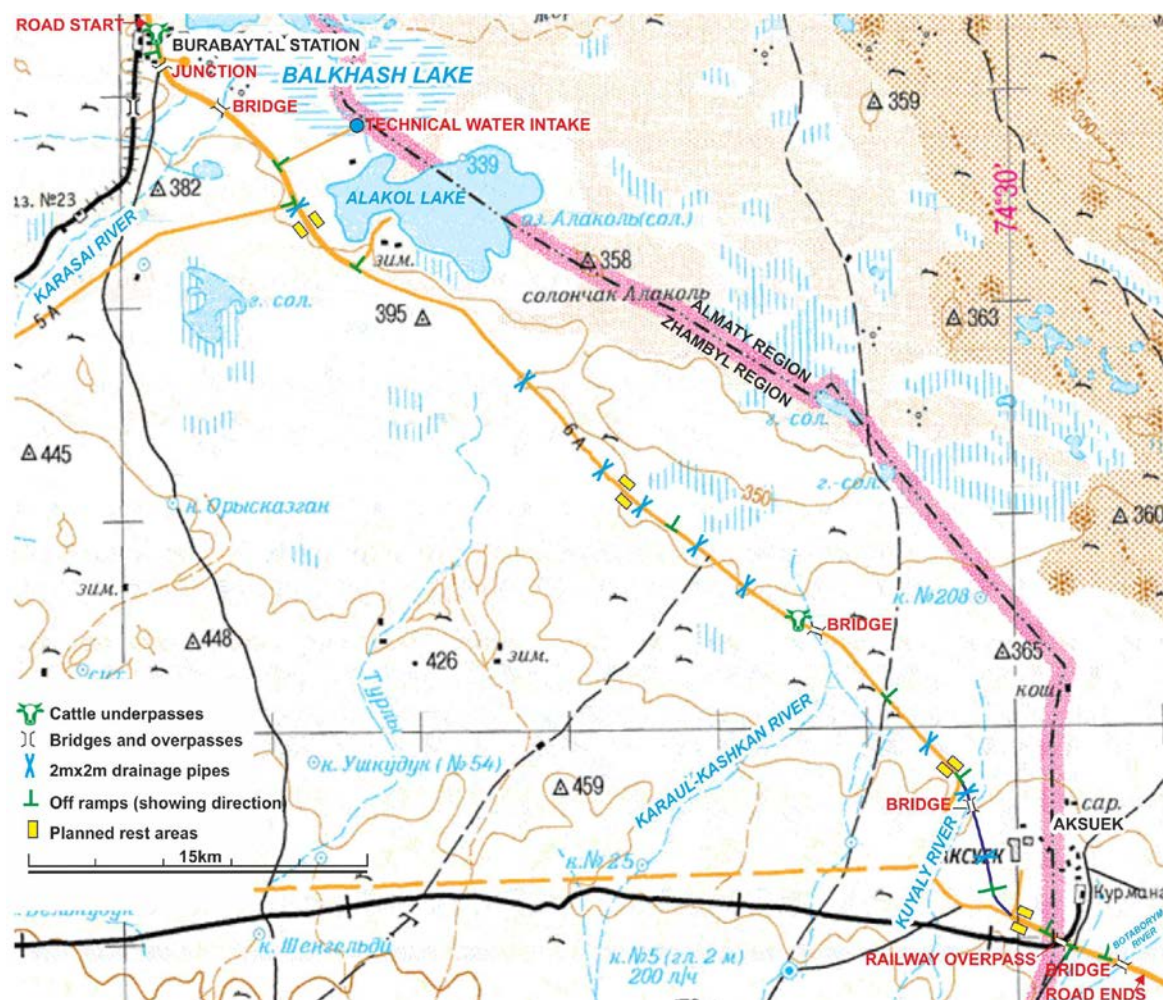
ЕҚДБ қаржыландыратын жол бөлігі Жамбыл облысының Мойынқұм ауданында, Бурылбайтал бекеті мен Ақсүйек ауылының аралығында орналасқан. Ол «Орталық-Оңтүстік» транзитінің «Астана-Қарағанды-Балқаш-Қапшағай-Алматы» дәлізінің бір бөлігі. Жолдың барлық бөлігі оңтүстік-шығыс бағытқа қарай тегістелген. Бұл Астана-Алматы жолының қайта қалпына келтірілетін соңғы бөлігі.

Қазіргі кезде, жолдың екі қозғалыс бағыты бар, және қазақстандық жол ережелеріне сәйкес, жолдардың 2 санатына жатады. Жол қазақстандық 1б жолдар санатына сәйкес болуы үшін қайта құрылады және көпірлер мен жол қиылыстарын қалпына келтіруді қамтиды.

Жоспарлы жолды тегістеу төрт өзен аңғарларын кесіп өтеді: Құялы, Қарауыл-Қашқан, Қарасай, Ботаборым. Соңғы жылдары өзендер негізінен кеуіп кетіп тұрады. Осы жерлерде 4 көпір қайта қалпына келтіріледі. Басқа жетілдірулер мен жаңа ерекшеліктерге өткелдер, жолмен жанасқан жерлер, демалу орындары, аялдамалар, эстакадалар, темір жол өткелдері, су өткізетін құбырлар, көпірлер мен өткелдерді жарықтандыру және полиция бекеттері жатады.

1 сызбада Бурылбайтал-Ақсүйек жол бөлігі көрсетілген және ол жолдың ерекшеліктерін, көпірлер мен эстакадаларды, жер асты өткелдерін, сусiңгiш құбырлар, шығу жолдары және демалу орындарын қамтиды.

1 сызба Күрті-Бурылбайтал жолы: Бурылбайтал-Ақсүйек бөлігі



62 шақырым жолдың бөлігі 50,400 шаршы шақырым Мойынқұм ауданында орналасқан, ол өз ішінде 30-дан астам ұлттан құралған, 30,000 адам тұратын, 16 ауылды аймаққа бөлінеді. Ақсүйек жолдың аяқталатын оңтүстік бөлігінен солтүстікке қарай 2 шақырым жерде орналасқан, 1991 жылы уран шахталары жабылғаннан кейін, Ақсүйек ауылының халқы 10,000 адамға азайған және олардан қалған ауылдағы бос үйлер құрылыс материалдары ретінде қайта қолдану үшін бөлшектелінген. Қазіргі кездегі халықтың саны шамамен 1200 тұрғынды құрайды және олардың басым көпшілігі бұрын шахтада жұмыс істеген орта жастағы қарт адамдар болып табылады. Бурылбайтал бекетінің жолдың солтүстіктегі басталатын бөлігінде 60-тай үйі бар, уақыт өте бұл жердің де халқы азайған және қазіргі уақытта шамамен 200 тұрғынды құрайды.

Бурылбайталдың оңтүстік-шығысынан 3 шақырым және жолдың солтүстігінен 166 метр жерде орналасқан фермерлік отбасыдан басқа, жолдың бөлігіне көршілес орналасқан үйлер немесе елді мекендер жоқ. Бұл ферма басты жолға қосылып, екі бағытта бірдей қозғалу үшін 200 метрлік қара жолды пайдаланады. Ішуге жарамды ауыз суы болмауы мен жаз басталғанға дейін көк шөбі күйіп кететін нашар жайылымдар болғандықтан, жолға жақын жерде үйлер немесе фермалар жоқ. Жолдың оңтүстік батысынан 100 шақырым жердегі Сырдария даласында ауыл шаруашылығы, кіші мал еті және сүтті мал өсіру дамытылған. Ауыз суы Бурылбайтал бекетіне темір жол арқылы және Ақсүйекке ұзақтығы 53 шақырым су құбыры арқылы алынады. Бұл елді мекендерде азын-аулақ мал бар. Жолды кесіп өту үшін ірі қара малға арналған екі жер асты жолы салынады: біріншісі Бурылбайталдың дәл жанында, ал екіншісі Қарауыл-Қашқан өзенінің көпірінің жанында, өзен 4-6 жылда бір рет арнасынан тасып көпірдің астындағы жолды су басады және мұндай жағдайларда ірі қара мал бірнеше апта жолды кесіп өте алмайды. Ақсүйектегі малдар екі көпір мен темір жолдың үстіндегі эстакаданы пайдалана алады.

Жолдың жанында жанармай құю бекеті және дәмханалар сияқты әр түрлі бизнес орталықтары бар. Жолдың жанында жеткілікті жер болғандықтан, бұл бизнес орталықтарын жолды қайта құру үшін бұзудың қажеті жоқ. Жолды қайта құру барысында, 62 шақырым жолдың екі бөлігін қайта құру үшін жер телімін алуға талап болады. Бұл екі бөлік жолдың оңтүстік және солтүстік аяқталатын жерлерінде. Талап етілген иелікке алынатын жер телімі және қайта тегістелетін бөліктер қазіргі уақытта пайдаланылмайды, және бақылау бойынша ол жерде еш бейресми ауылшаруашылығы немесе басқадай сауда қожалықтары жоқ.

Сертификацияланған археологиялық ұйым жолға жақын жерде мәдени құндылығы бар объектілер мен жерлерді анықтау мақсатында зерттеу жүргізді. Зерттеудің нәтижелері бойынша, , он бір ажалды жол-көлік ескерткіші анықталды, олардың қатарында қазіргі Ислам/Христиан жабық қорымы, белгісіз уақыттың үш ежелгі жерлеу орны бар.

Жол дәлізі біршама төбелі, кеуіп кеткен көлдер мен өзендердің аңғарларынан өтетін шөлейтті аймақтан тұрады, бұл жерлер бірен-саран мал жайылымына қолданылады. Қазіргі уақытта елді мекендердің кіші мал үйірлері мен фермалар таңертең немесе кешке кез-келген уақытта өздеріне ыңғайлы жерден жолды кесіп өтеді. . Бақашылар өздеріне ыңғайлы жерлерден малдарын жолдан өткізеді. . Өзен аңғарлары мал жаюға қолданылатындықтан, жолды кесіп өту көпірлердің астымен жүргізіледі. Фермада құдықтар бар. Одан шығатын судың көлемі фермердегі малдың санын анықтайды. Жолды тегістеу Алакөл өзені мен Балқаш көлінен өтеді. Бұл жерде өзенмен қосылатын және балық аулау, туризм және демалуға арналған бірнеше қара жолдар бар. Жол Жусандалы қорығынан өтеді, және ол жерде сүтқоректілердің түрлері, қарақұйрықтар, қасқырлар, қорқау қасқырлар, түлкілер, қарсақ, қояндар мен құс түрлері мекендейді. Екі басқа қорғалатын табиғи аймақтар Рамсар Дельта өзенінің оңтүстік - шығысында 23 шақырымда, және Аңдасай табиғи қорығы оңтүстік шығыста 91 шақырым жерде.

2. Алғышарттары

2.1. Жобаның негіздемесі

Жолдың қазіргі уақытта екі қозғалыс алабы бар және ол төрт қозғалыс алабына дейін кеңейтіледі. Жолдың асфальт қабаты өзінің тиімділігін жоғалтқан және тез уақытта бұзылып бара жатыр, бұл көліктің өте қатты көбеюіне, асфальт қабатының ескіруіне және қоршаған орта температураларының өте түрлі ауысуына байланысты.

Жолда жүрістің сапасын арттыру, жолды пайдаланушылардың шығындарын азайту, көліктердің пайдаланылған газдарының ауаға тарауын азайту мақсатында және экономикалық тиімді түрде сақталатын жер қабатын қамтамасыз ету үшін жолды қайта құру қажет. Жолдың кеңейтілуі, жолдың тарлығынан басқа көлікті басып озу мақсатында қарсы жүріске шығатын жүргізушілердің жол-көлік оқиғалараның санын азайтуға мүмкіндік береді, қазіргі уақытта жолдың әр бағытқа бір ғана алабы бар. Малға арналған жер асты жолдары жолдың қауіпсіздігін арттырады, себебі, жергілікті фермерлердің жолды малды өткізу үшін пайдаланбауларына мүмкіндік туады.

Жол жергілікті және ұлттық талаптарға, соның ішінде негізгі бенефициар болып табылатын Қазақстандағы маңызды сектор ауылшаруашылығы саласы талаптарына сәйкес болады. Бурылбайтал бекеті және Ақсүйек сияқты елді мекендер үшін жол пайдалы болып, ондай елді мекендерге дейінгі көлік алмасу тездетіледі. Жол Қытай мен батыс Еуропа арасындағы солтүстік Қытайдан Қазақстанға Ресейге дейінгі жолдың бір бөлігі болып табылады. Бұл сауда және туризм тұрғысынан экономикалық тиімді болып табылады. Жетілдірілген жол Тәжікстан, Қырғыз Республикасы және Өзбекстанды қоса алғандағы, басқа мемлекеттерде өндірілген тауарды халықаралық тасымалдаудың қарқындылығын күшейтеді.

2.2. Құқықтық қырлары мен сәйкестігі

, Техникалық-экономикалық негіздемесі мен дәл жобасы Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес мемлекеттік саралаудан өтті. Ең соңғы жобасы қазіргі уақытта аяқталды.

Ұлттық Қоршаған ортаға әсер етуді бағалау (ҚОӘБ) жолдарды жобалауға және төсеуге арналып, Қазақстан Республикасының ережелеріне, актілеріне және стандарттарына сәйкес құрастырылған.

Ұлттық Қоршаған ортаға әсер етуді бағалау (ҚОӘБ) мен басқа да маңызды құжатнаманың кемшіліктерін ЕҚДБ-нің жүзеге асыру талаптарымен, ЕО-ның стандарттарымен және таңдаулы тәжірибесімен салыстыра отырып тәуелсіз саралау жүргізілді. Анықталған кемшіліктер Экологиялық және әлеуметтік шаралар жоспарын (ӘӘШЖ) дамытуға және осы (Қысқаша есептеме) ҚЕ мен Мүдделі тараптарды тарту жоспарын (МТТЖ) ағылшын, қазақ, орыс тілдерінде құрап жасап шығаруға пайдаланылды.

Мүдделі тараптарды тарту жоспары (МТТЖ) өзара кеңесу мен жоба туралы ақпаратты ашу, сонымен қатар ықтимал үлескерлерді анықтау, кеңесу кезінде қолданылатын әдістер мен жазбалар туралы ақпаратты қамтиды.

2.3. Экологиялық және әлеуметтік түсініктер

Ықтимал экологиялық және әлеуметтік (қоғам, денсаулық қорғау мен қауіпсіздікті қоса алғанда) әсерлер анықталды және салдарын жеңілдету шаралары жетілдірілді және Қоршаған ортаға әсер етуді бағалау (ҚОӘБ) көрініс тапты және басқа салдарды жеңілдету шаралары ӘӘШЖ көрсетілді. Кемшіліктерді саралау туралы есептеме Экологиялық және әлеуметтік шаралар жоспарының (ӘӘШЖ) жүзеге асыруға болатын

шараларын анықтады. «ҚазАвтоЖол» УК» АК Экологиялық және әлеуметтік шаралар жоспарының (ӘӘШЖ) жүзеге асырылуын қамтамасыз етеді. Маңызды салдар мен оның әсерін жеңілдету туралы есептеме келесі бөлімде айтылады.

2.4. Жобаны бағалау

Жобаны жоспарлау бірнеше жылға созылған. Техничко-экономикалық негіздемеде әр түрлі баламалар болған («жобасыз» және «жобамен») және соңында жолды бөлетін сызығы бар төрт алапты құру үшін, жақсы деңгейдегі осы жолды тегістеуге байланысты экологиялық мәселелерді шешу және кент пен қалалар арасындағы экономикалық және әлеуметтік байланыстарды қамтамасыз ететіндігірасталды. Құру және жүзеге асыру кезінде болатын, жобамен байланысты негізгі ықтимал экологиялық және әлеуметтік салдар және салдарды жеңілдету шаралары келесідей:

| | | |
|--|---|--|
| <p>Ауа-райы мен ауаның сапасы Шу мен тербеліс Суды пайдалану Судың беткі қабаты Жер асты суы Ағын сулармен жұмыс</p> | <p>Геология мен жер Экожүйе және флора мен фауна Геоқауіпсіздік Қалдықтармен жұмыс Мәдени ресурстар Визуалды пейзаж</p> | <p>Еңбекті қорғау және қауіпсіздік, еңбек стандарттарын қоса алғанда Қоғамның денсаулығы мен қауіпсіздігі көше, қауіпсіздігін қоса алғанда Жерді иелену Басқа да әлеуметтік-экономикалық салдары</p> |
|--|---|--|

3. Қоршаған ортаға әсерді бағалау (ҚОӘБ) үдерісі

3.1. Жобаның жоспары және нормативтік талаптарға сәйкестігі

Ұлттық Қоршаған ортаға әсерді бағалау (ҚОӘБ) Қазақстан Республикасының жолдарды жоспарлау мен салуға байланысты ережелерімен, актілермен және стандарттарға сәйкес құрастырылған. ҚОӘБ-ға мемлекеттік экологиялық саралаудың растау туралы қорытындысы 2015 жылы 20 наурызда алынған және келесідей негізгі растаулар алынған:

- Санитарлық-эпидемиологиялық қызмет көрсету – 2015 жылдың 30 қаңтарында, және
- Балқаш-Алакөл бассейнінің суын тексерудің растауы – 2015 жылдың 28 қаңтары,

Қоршаған ортаға әсерді бағалау (ҚОӘБ) қайта қарастырылып, кемшіліктер Экологиялық және әлеуметтік шаралар жоспарын құрастырған кезде ЕҚДБ-нің жүзеге асыру талаптары, ЕО стандарттары мен ең таңдаулы тәжірибе талаптарымен толық сәйкестікте болу үшін жүзеге асырылатын шаралар ретінде енгізілген.

Жолдың жобасы қазіргі уақытта аяқталуға аз қалды және билік органдарымен қарастырылуда. Болашақта маңызды кезеңдер болатыны – жолды салатын ұйымдарды тендерге қатысуға шақыру және жобаны басқаратын және жобаны бақылайтын тұлғаларды тағайындау болады.

Ұлттық заңнамаға сәйкес, барлық рұқсаттар мен лицензиялар алынды, оның ішінде жерге байланысты құжаттар, клирингтік рұқсат, жер жұмыстары мен топыраққа байланысты шұңқырлар/карьерлерге рұқсат, құбырлар орнатуға рұқсат, жарықтандыру орнатуға рұқсат, тағы басқалары алынған. Алайда ауаға газдар таратуға рұқсат әлі күнге дейін алынбаған. Алайда Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес, мұндай рұқсат құрылыс жұмыстары басталғаннан кейін бір жылдың ішінде алынуына болады.

3.2 Қоғаммен кеңесулер және ақпаратты ашу және шағымдармен жұмыс

Қоршаған ортаға әсерді бағалау (ҚОӘБ) үдерісінің барысында қоғаммен кеңесу мақсатында 2015 жылдың ақпанның 25-де Бурылбайталда кездесу өтті. Болатын кездесу туралы ақпарат алдын-ала жергілікті газеттер «Знамя труда» (орыс тілінде) және «Ақжол» (қазақ тілінде), екеуінде де 2015 жылдың 21 ақпанында жарнамаланған болатын. Қоғаммен кеңесудің басты мақсаттарына жолды қайта құрудың түрлі элементтері тегістеу, малға арналған жер асты жолдары, жолдың беткі қабаты т.б. туралы түсіндірме беру болған. Барлық қатысушылар Жобаға қатысты өздерінің пікірлерін білдіріп, сұрақтарын қоя алды. Мүдделі тараптарды тарту жоспары (МТТЖ) құрастырылды және оның Жобаны жүзеге асырудың барлық кезеңдерінде байланыс орнату мүмкіншілігін қамтамасыз ететін шағымдарды қарастыру тетігі болды.

4. Экологиялық артықшылықтары, ықтимал кері салдары, салдарын жеңілдету және басқару шаралары туралы қысқаша қорытынды

Ауаның сапасы және ауа-райы

Жолдың жанында немесе маңайында, Бурылбайтал бекеті (жол құру жұмыстарынан 50 метр қашықтықта), оқшауланған фермадан (166 метр қашықтықта) және Ақсүйек ауылынан (жол құру жұмыстарынан 2 шақырым жерде) басқа еш қандай елді мекендер жоқ. Жол жабдықтарының пайдаланылған түтіндік газдардан шығатын ластаушы заттар, олардың табиғи және адамдардың рецепторларына қалай әсер ететіндігін көру үшін тексеру жүргізілген. Нәтижелер бойынша азот диоксидінің рұқсат етілген шамадан жолдан тек 3,5 метрге дейінгі қашықтықта асатындығы анықталды. Есептеу үшін өлшемдер жолдың Бурылбайтал арқылы өтетін әр түрлі қашықтықтарынан алынған. Сондықтан, жолдан 30 метрге дейін елді мекен болмағандықтан, азот диоксидінен әсер болмайды.

Жолдардың қазіргі төмен сапасы көліктерден пайдаланылған газдардың бөлінуін арттырып отыр (мысалы, жолдың төмен сапасына байланысты, әр түрлі жылдамдық ауыстыруға байланысты). Жетілдірілген жол сапаршыларға көлік жүргізу үшін жақсырақ мүмкіндіктер беріп, ауаға көліктен бөлінетін пайдаланылған газдардың шамасын төмендетеді.

Құрылыс жұмыстары кезінде, ауаның сапасы мен шаң-тозаң салдарын қысқарту мақсатында шаралар қолданылады. Оларға шаң-тозаңды азайту үшін жерге су себу, бос құрылыс материалдарын жинайтын өзі аударғыш жүк машинасы, қатты желдердегі құрылыс жұмыстары кезінде шаң-тозаңды арттырмау жатады.

Шу мен тербеліс

Шу мен тербеліс салдары қатты болмауы ықтимал. Орташа шудың деңгейі тексерілген және бұл жол жұмыстарының барлық рецепторларға, жылжымалы мүлік объектілеріне, бизнес және экологиялық рецепторларға салдарын анықтағанда қолданылады.

Сонымен қатар, құрылыс жұмыстарына байланысты шу мен тербелісті есептеу қажеттілігі ұсынылады.

Жоғарғы шу шамаларынан асатын аймақтар арнайы қауіпсіздік белгілерімен жабдықталуы және жұмысшылар арнайы қорғаушы құралдармен қамтамасыз етілулері қажет. Талаптарға сәйкес болу үшін, түнде жұмыс істеу құрылыс жоспарынан алынып тасталынған. Қозғалтқыштар шу дәрежелерін азайту үшін оқшаулаушы қабатпен қаптанынулары қажет және жұмыс істеу аймақтарында шу мен тербелісті реттеуші жүйелі бақылау жүргізілуі қажет. Барлық жабдықтар қажетті жұмыс жағдайында болуы қажет.

Су және су басу

Жоспарлы жолды тегістеу төрт өзеннің аңғарынан өтеді: Құялы, Қарауыл-Қашқан, Қарасай, Ботаборым. Соңғы жылдары өзендер үнемі құрғақ. Бұл жерлердеде 4 көпірді қалпына келтіру жұмыстары және 61 темір бетонды су өткізуші құбырлар жолдың астында және қиылыстарда, олардың мақсаты жолдың астынан судың ағуына мүмкіндік тудырып, эрозия мен жолдың бүлінуінің алдын алу.

Жолдың бетіндегі жаңбыр мен қардың суы еріп жиналып, жолға параллель жатқан кәріздерге су жиналады және топырақтың эрозиясының алдын алады. Көпірдің үстіндегі су қиыршық тасты тазалау жүйесінен өтеді, бұл май және өзге де ластаушы

заттардың суға түсуінің алдын алады. Көпірдің үстіндегі су жолдың үстінен кетеді және көпірлер максималды мүмкін шамалардан аспайтын болады.

Жанармай мен химикаттар сақтау тосқауылы бар су өтпейтін қалыпта сақталынады және бұл, барлық төгінділерді ұстап қалып, олардың беткі сулар мен жер асты суларына қосылуының алдын алады. Құрылыс жұмыстары кезінде су автоцистерналармен Балқаш өзенінен алынады. Сумен жабдықтау, пайдаланылған су және ағын суларды төгуге қатысты (жұмысшылар лагерінен және құрылыс алаңдарынан) тиімділікті қамтамасыз ету мақсатында шаралар ұсынылған.

Геология және жер

Аймақтағы топырақтың құрамында аз дәрежеде сілті кездеседі және сұр немесе шабындықты сазды топырақты болып келеді. Топырақтың ластануы кездескен. Көбінесе қорғасын табылып, оның мөлшері жолдан 20 метр қашықтықта экологиялық ұсынылған шамалардан төмен екендігі анықталған.

Топырақтың жоғарғы үлкен қабатын құрылыс жұмыстары үшін алып тастау қажет. Топырақтың жоғарғы қабатын қалпына келтіру және сақтау үшін күтім қажет. Тек қана рұқсат етілген қазаншұңқырлар мен карьерлер қолданылады.

Жолдардың жанындағы топырақтың мүмкін ластануын анықтау мақсатында тестілеу жүргізу ұсынылады және топырақпен жұмыс істеу көпірлердің жанындағы жер асты суларына әсері болатын болса, мұндай жағдайлар одан әргі бағалауға жатады. Құрылыс жұмыстарының барысында, бақылауды жүзеге асырып отырған жөн. Сонымен қатар, геотехникалық қауіп-қатерлерге мән берген жөн.

Экожүйелер және флора мен фауна

Ұсынылған жол кеуіп кеткен төрт өзен аңғарларынан өтеді және Шу өзені мен Алакөл және Балқаш көлдерінің жанынан өтетіндіктен, бұл жерлерде салдары тиетін түрлі флора мен фаунаның түрлері бар. Бұлардың елеулі бөлігі Қызыл кітапқа енгізілген және жоғары сақтау құндылығы бар. Жол жұмыстарымен байланысты бірнеше кері әсерлер анықталған. Жолды қайта құру қарақұйрықтардың көшу маусымын бұзуі және жолда кейбір кішкентай жануарлардың өліміне әкелуі мүмкін. Алайда ұсынылған пікір бойынша бұл жерде жабайы жануарлардың өмір сүруіне бірнеше жағдай бар: малдар өтетін екі жер асты жолы, төрт көпірдің астындағы өзендердің кеуіп кеткен аңғарлары және су өткізуші құбырлар, осылардың барлығы тіршілік ортасының бұзылуының ықпалдарын азайтады. Арнайы дайындалған эколог маман құрылыс жұмыстары басталмай тұрып, қорғалған түрлердің бар екендігін бақылап көруі қажет. Ерекше сезімтал тіршілік орталары анықталса, олар құрылыс жұмыстарынан қоршалуы қажет. Егер де құнды немесе сезімтал құстардың ұялары жолдың жағасындағы сексеуілдердерде табылса, өсімдіктерді жою, оның салдарын жоя отырып жүргізіледі немесе салдарын азайту қажет. Құрылыс жұмыстарына қатысатын жұмысшыларға негізгі қорғалатын түрлерді анықтау және анықталған кезде орындарда қолданатын әрекеттер туралы түсіндірмелер жүргізу қажет.

Қалдықтармен жұмыс

Жобаның барысында инертті материалдар қайта қолданылады. Қауіпті материалдар полигон түрінде муниципалды қалдықтарға қосылулары туралы сұрақ әлі шешілген жоқ. Құрылыс материалдары мен басқа да материалдар, қауіпті қалдықтарды қоса алғанда арнайы орындарда сақталуы тиіс және олар құрылыс жұмыстарына дейін анықталуы қажет. .

Құрылыс жұмыстары судың беткі қабаттарына әсер етуі мүмкін болса, сексеуіл мен ащышөп бұталарын кесу судың бетіне тұнба қабатын құру үшін қолданылады (мысалы, Алакөл өзенінен алатын техникалық суды жаңарту). Құрылыс жұмыстарынан кейін кесілген ағаштар отын ретінде қолдануға жақын жерлердегі фермаларға беріледі.

Қалдықтарды уақытша сақтауға арналған өндірістік орындардың 20 см-лік топырақ қабатпен қапталып, ластаушылардың таралуын мүмкіндігінше азайтуы қажет. Жұмысшылардың лагерінен жиналған ағын сулар уақытша орындарда сақталынады және арнайы қалыптармен орындардан тасымалданып, жойылады. Уақытша сақтау түбі бетоннан жасалған қалыптарда жүзеге асырылады, бұл төгілу мен жер асты суларының ластануының алдын алады.

Жол салу жұмыстарынан шығатын қалдықтар токсинді емес және адамдар мен жануарларға қауіп төндірмейді.

Қалдықтар мен барлық материалдар есептелініп, майларды сақтайтын сияқты шаралар қолданыла отырып сақталынулары қажет. Барлық қалдықтар арнайы қалыптармен жойылулары қажет.

Мәдени ресурстар

Жолға жақын жерлерде мәдени құндылығы жоғары орындар мен объектілерді анықтау мақсатында, сертификацияланған археологиялық ұйым зерттеу жүргізді. Зерттеудің барысында археологиялық-тарихи және мәдени құндылығы жоғары он бес ескерткіш табылды. Оларға бір қорым, екі оба, он бір жол-көлік оқиғасының ескерткіші жатады. Анықталған орындар жол құрылысынан алыста орналасқан, сондықтан оларды көшіру қажет емес. Егер де жолдың маңына жақын жол-көлік оқиғасының ескерткіші табылса, ескерткіш орнының иесінің рұқсатын ала отырып, оларды көшіру жұмыстары жүргізіледі. Орындар, құрылыс жұмыстарының мұндай орындарға тимейтіндігі мен оларға зиян келтірмейтіндігін қамтамасыз ету үшін олар қоршалады.. Осыған қоса, егер де мұндай ескерткіштер табылса, Археология институтына және басқа институттарға хабарлап, табылған зерттарды көшіру немесе толықтай бағалау жұмыстары жүргізілулері қажет.

Ландшафт пен Көрініс

Жолдың салынуы біршама тегіс, ашық жердегі көтеріңкі құрылыс болып көрініс табады, тіпті қазіргі күннің өзінде жол кейбір бөліктерінде көтерілген. Бұл жерлерде ағаштарды құлату қажет етілмейді. Құрылыс жұмыстары кезінде бұл жерлерде үлкен көлемдегі материалдарды үю мен тақыр топырақты қалпына келтіру орын алады және бұл құрылыс жұмыстары кезіндегі уақытша визуалды салдар көрсетеді. Жолдарға жақын, Бурылбайтал бекеті, бір оқшауланған ферма, мен Ақсүйек ауылынан басқа бұл жерде елді мекендер жоқ. Визуалды рецепторлардың аз санына байланысты, көрініс салдары онша әсерлі болмайды.

5. Әлеуметтік артықшылықтары, ықтимал кері салдары, салдарын жеңілдету және басқару шаралары туралы қысқаша қорытынды

Қоғамның денсаулығы және Қауіпсіздігі

Құрылыс жұмыстары аяқталғаннан кейін, жергілікті халыққа елеулі салдар болмайды, себебі жол құрылысына жақын еш қандай елді мекен жоқ. Жолдарға жақын жұмыс орындары көшірілуі қажет емес және сауданың өсуінен пайда көреді.

Құрылыс жұмыстары кезінде, бұл жерлерде ақаулықтар болуы мүмкін, мысалы жолдарға шектелген қолжетімділік, малдардың жолдарды кесіп өтуін шектеу немесе қара жолдарға баламалы жолдардың болмауы. Құрылыс жұмыстары кезінде, және жол салынған кезде қоғамның байланыстары үзілмеуі тиіс. Осы мәселелерді шешу үшін Экологиялық басқару құрылыс жоспары (көлік басқару жоспарын қоса алғанда) және Жұмысшылардың жұмысының қауіпсіздігінің жоспары қажет, олар жол жұмыстары кезіндегі аяқ асты жағдайлар мен оқиғалардың алдын алады. Тағы да Төтенше жағдайлардағы дайындық пен әрекеттер жоспары құрастырылуы қажет.

Жолдарды кеңейту жол-көлік оқиғаларының санын азайтады, себебі жолдың тарлығынан жүргізушілер алдыңғы көлікті басып озу мақсатында қарсы жүріске шығады. Жолдың қауіпсіздігі туралы тәуелсіз аудит өткізіліп, жолдың қауіпсіздік шаралары жылдамдықты бақылау, малдардың жолдан өтуі, қиылыстар және айналу нүктелері, жол жағасындағы қауіп-қатерлер, жаяу жүргіншілерге арналған жолдар қарастырылған. Тәуелсіз аудитте ең сәйкес және тиімді көлік пен жол қауіпсіздік шаралары анықталады және жүзеге асырылады.

Еңбекті қорғау мен қауіпсіздік шаралары

Орындаушылардың тиімді жұмыс істеуі үшін, тендерлік құжатнамада орындаушылар жүзеге асыруы қажет және білуі тиіс барлық салдарды жеңілдетудің шаралары болуы тиіс. Сонымен қатар, еңбек ету мен әлеуметтік саясатқа шолу жүргізіп, олар орындаушылардың шарттық міндеттемелеріне енгізілулері қажет. Орындаушыны таңдау үдерісінің бұрынғы атқарған жұмысын бағалау критериясы болуы қажет. Жол құрылысына екі орындаушыға дейін таңдалынады және онымен қоса, болашақта жобаны басқару мен жобаға қадағалау жүргізетін рөлдер болады. Сонымен бірге, әр түрлі құрылыс жұмыстарын жүргізіп жатқан орындаушыларды бақылау үшін сәйкес білікті мамандар тағайындалулары қажет. Экологиялық, денсаулық сақтау және қауіпсіздік стандарттарының әлеуметтік мәселелермен сәйкестендіру үшін және жұмысқа алу мен жұмысшылар тобының стандарттарының терминдері мен нормалары ЕҚДБ талаптарына сәйкес болуы үшін, тәуелсіз аудиторлар жалдау қажет.

Жоспар бойынша, жұмысшылар лагерінде 1000 жұмысшыға дейін болады. Жұмысшылар лагері Халықаралық Қаржы Корпорациясы (ХҚК) талаптарымен сәйкес болуы қажет. Жұмыс күші ең жақын ауылдар мен кенттерден жиналатындығы шешілген. Қауіпсіздікті сақтау персоналына қажетті деңгейдегі тексеріс жүргізіліп, қауіпсіздікті сақтау орындаушыларының лицензиясы, тәжірибесі және олардың дайындығы тексеріледі. Сонымен бірге баспана ретінде пайдаланылатын орын, жұмысшыларды орналастыру ықтималдылығы тұрғысынан қарастыруға жергілікті елді мекендер жататындығы ұсынылған, мысалы, Ақсүйек. Қазіргі уақыттағы болжам бойынша, лагерь Бурылбайтал бекеті маңында болатындығы анықталған.

Және орналасқан жеріндегі ұлттық заңнамаға сәйкес, бақылау мен басқару жүйелеріне сәйкес интеграцияланған Еңбекті қорғау мен қауіпсіздік шараларын құрастыру ұсынылады.

Жер телімдерін иелену және көшіру

Жолдың 62 шақырым бөлігін қайта құру жұмыстары жолға жақын жердегі 142 гектар жерді иелену қажеттілігін туындатады. Оның 119 гектары тұрақты жолға алынады. Уақытша жерді иелену және тұрақты көшу жер иелеріне үлкен шығын болып, пайданың азаюына әкелуі мүмкін. Жердің иесі мемлекеттік орман шаруашылығы агенттігі болып табылады және кез-келген жұмысты бастамас бұрын, жерді қолдануға рұқсат алу қажет. Жердің пайдасының азаюына байланысты өтемақыны мемлекеттік орман агенттігі есептейді және қабылдайды. Ақсүйекке жақын, қайта тегістеу бөлігінде, жер Ақсүйек Ауыл Кеңесіне тиесілі, және пайданың орнына өтемақы төлеудің ұқсас үдерісі бұл жерде де қолданылады. Жерді иелену жолға жақын жерлердегі жеке тұрғалардың немесе экономикалық ұйымдарды көшіруге әсер етпейді. Бұрылбайтал бекеті тұсындағы ескі жолды қайта тегістеу бөлігінде ұйымдар үшін жолдың қолжетімділігі сақталынады.

Жергілікті билік органдары Мемлекеттік тіркелімнен ресми ақпарат сұратып, мүдделі жер иелерімен Жоба туралы және оның ықтимал салдары туралы кеңестер өткізуді бастады. Жерді иелену үдерісі жерді бағалау, өтемақы төлемдері және жер иелерімен кеңесуден тұрады. Құрылыс алаңдары үшін уақытша пайдалануға алынған жерлер қайта құнарландырылып, тазартылып өз иелеріне қайтарылады.

Басқа да Әлеуметтік-Экономикалық Түсініктер

Қазіргі кездегі 11 және болашақта салынатын (1 сызбада көрсетілген) жол қалташалары оқшауланған елді мекендердің жолдарына жетуге мүмкіндік береді және Алакөл өзеніне демалу және туристік мақсатта қолдануға мүмкіндік береді. 14 қара жолмен өзенге жетуге болады, төртеуі Алматы-Астана бағытындағы жол қалташаларымен жабдықталған, бірақ бұл жол қалташаларының барлығы 1-2 шақырым қашықтықтан кейін айналымдарды қамтиды. Қосымша ақпарат бойынша, жаңа жетілдірілген жол салынған кезде, оқшауланған елді мекендердің барлығының жолға қолжетімділігі болады.

Жобаның гендерлік салдарлары минималды болып табылады. Анықталған негізгі мәселелер жұмысшылардың орналасу орны және олардың жергілікті қоғам мен көршілес елді мекендерге әсеріне қатысты. Жұмысшы баспаналарының пайда болуы аймақта бұл жерде жұмысшылардың көбеюне түрткі болып, алымсақтанушылық, проституцияның тарауы мен жыныстық жолдармен таралатын аурулардың (ЖЖТА) таралуына әсер етуі мүмкін. Жүріс-тұрыс ережелерінің қатал Кодексі қабылданып, әйел адамдарға тиетін кері салдарлардың алдын алады. Әйелдердің Жобаның аясында жұмысқа тұруы мен байланысты инфрақұрылымда істеу қолдау тапты. Әйел жұмысшылардың саны елеулі өссе, жағымсыз байланыстар мен көңіл бөлулерден сақтану мақсатында, жұмысшылар лагері еркектер мен әйелдер лагеріне бөлінеді. Жергілікті тұрғындардан жұмысшы ер және әйел адамдарды тарту ынталандырылады. Жұмыс істелетін аймақта жұмысшылар лагерінің болуы Ақсүйек сияқты жергілікті экономияға жағымды әсер етеді деп күтіледі.

Жобаның аясында сезімтал топтарға әсердің болуы шындыққа ұласпайды. Мигрант жұмысшылардың көбеюі әйелдердің сезімталдығын арттыруы мүмкін, алайда жергілікті саралауға сәйкес, мигрант жұмысшылар құрылыс өндірісін жұмыстың басты орны ретінде қарауының ықтималдылығы төмен және Ақсүйек пен Бұрылбайтал бекеті сияқты жергілікті ықтимал жұмыс күші қолжетімді болып табылады. Белгілі бір денсаулық ақаулықтары немесе басқа да денсаулық мәселелері бар адамдар мен қарт адамдар құрылыс жұмыстары кезіндегі шу мен шаң-тозаңға сезімталдау келеді, алайда жолдың маңайында елді мекендер жоқ.

6. Ақпарат алмасу

6.1 Мүдделі тұлғаларды тарту жоспары

Мүдделі тұлғаларды тарту жоспары (МТТЖ) «ҚазАвтоЖол» УК» АҚмен (Клиент) дайындалған, Күрті-Бурылбайтал ұзақтығы 2152-2214 шақырым болатын Астана мен Алматыны байланыстыратын Орталық-Оңтүстік жолдың бөлігін қайта құру аясында сәйкес үлескерлерді тарту, ақпарат орнату желілерін анықтау мен жобасы туралы мәселелер қамтылады.

МТТЖ-ның басты мақсаты - Клиенттің жүзеге асыратын әдістері, үдерістері, саясаты және әрекеттері туралы ерекше және уақтылы түрде Жобаның ықтимал салдарлары туралы үлескерлерді ақпараттандыру жатады

МТТЖ мүдделі тұлғаларды анықтау кестесін қамтиды, ол жерде мүдделі тұлғалар ең сәйкес желілер мен стратегиялармен, ақпаратты ашу талаптарымен және қабылданатын шағымдарды қарастыру тетіктерімен анықталған. Егер МТТЖ-ға енгізілмеген мүдделі тұлға болса, олар Клиентпен хабарласып, Жоба туралы ақпарат алып, мүдделі тұлғаларды тарту бағдарламасына енгізіле алады.

МТТЖ-ның құрамында тез арада кеңес алу және тұлғаларды тарту әрекеттері бар, олар мүдделі тұлғалардың сұрақтарын шешіп, кеңес алып, жобаның барлық цикл әрекеттері туралы ақпарат алуға мүмкіндік береді. МТТЖ-да сонымен қатар, Шағымдарды қарастыру тетігі бар, ол келесі бөлімде айтылады.

6.2 Шағымдарды қарастыру тетігі

Шағымдарды қарастыру тетігі, Клиенттің мүдделі тұлғалар мен қоғамнан келетін кез-келген сұрақтар мен шағымдарға жауапты болатындығы мақсатында жүзеге асырылады. Арнайы назар шағымдарды қарастыру тетігіне қатысатын арнайы персоналды оқытуға аударылады. Шағымдарды қарастыру тетігі қызметкерлер мен қызметкер емес тұлғаларды қамтиды (қатысты болған тұлғалар немесе өзге де сәйкес мүдделі тұлға).

Компанияның назарына ауызша немесе жазбаша (пошта не электрондық пошта арқылы) МТТЖ-да ұрастырылған шағым тастау формасын толтыру арқылы кез-келген түсіндірме не сұрақ қойыла алады. Шағымдарды қалдыру үлгісі әкімшілік орындарда, мектептерде, қоғамдың орталарда және сәйкес мүдделі тұлғалардың барлығына оңай қолжетімді болатын қоғамдық жерлерде болады және шағым қалдыру тетігінің нұсқаулығы жазылады. Шағым қалдыру үлгісі кейін 6.3. бөлімінде көрсетілген байланыс ақпараттарына жіберіле алады.

Барлық шағымдар болуы мүмкін:

- 14 жұмыс күнінің ішінде қарастырылуы
- 30 жұмыс күнінің ішінде жауап берілуі

Арнайы дайындалған және оқытылған персонал шағымдар туралы ақпаратты шағымдар журналында жазылады. Оған келесілер кіреді:

- Мүдделі тұлғаның аты және байланыс ақпараты
- Шағым туралы ақпарат, оның қай уақытта қабылданғаны, танылғаны, жауап берілгені және мәселенің шешілуі

Тұлғалар өз аттарының құпия болуына құқықты болады және бұл тетік шағымдарды соттың жолмен шешуге кедергі болмайды

6.3 Байланыс ақпараты

Мүдделі тұлғаларды тарту жоспарын (МТТЖ) жүзеге асыру мақсатында мекен-жайлар мен жауапты тұлғалар:

Аты: Айжан Туганова

Тақырыбы: Директордың орынбасары

Телефоны: +7 7262-316-006

Мекен-жайы: Тараз қ, 080000, Тәуке хан даң., 1

Электрондық поштасы: atuganova@inbox.ru

Сайты: www.kazautozhol.kz

Жобаға қатысты түсіндірмелер мен пікірлерді Билік органдары мен Байланыс сұрақтары бойынша қызметкер жобаға қатысты барлық түсіндірмелер береді және құжат ретінде бекітіп отырады.

Барлық пікірлер МТТЖ талаптарына сәйкес қарастырылады. Барлық хаттар өзгертулер енгізу үшін сұраныс пен қызығушылық тұрғысынан қарастырылады және сұрақ қойған тұлған қабылданған шешім туралы хабарланады.