

KZ08RYS00339339

16.01.2023 г.

Заявление о намечаемой деятельности

1. Сведения об инициаторе намечаемой деятельности:
для физического лица:

фамилия, имя, отчество (если оно указано в документе, удостоверяющем личность), адрес места жительства, индивидуальный идентификационный номер, телефон, адрес электронной почты;

для юридического лица:

Жамбылский областной филиал акционерного общества "Национальная компания "ҚазАвтоЖол", 080000, Республика Казахстан, Жамбылская область, Тараз Г.А., г.Тараз, улица Тауке Хана, дом № 1А, 130941000717, ТУГАНОВА АЙЖАН КАЛКЕНОВНА, 8 (7262) 316004, AYMAN.AZIMBAEVA@MAIL.RU

наименование, адрес места нахождения, бизнес-идентификационный номер, данные о первом руководителе, телефон, адрес электронной почты.

2. Общее описание видов намечаемой деятельности, и их классификация согласно приложению 1 Экологического кодекса Республики Казахстан (далее - Кодекс) Согласно Приложения 1 раздела 2 Экологического кодекса Республики Казахстан от 2 января 2021 года № 400-VI ЗРК п.7.2 «Строительство автомобильных дорог протяженностью 1 км и более и (или) с пропускной способностью 1 тыс. автомобилей в час и более» входит в перечень видов намечаемой деятельности и объектов, для которых проведение процедуры скрининга воздействий намечаемой деятельности является обязательным.

3. В случаях внесения в виды деятельности существенных изменений:

описание существенных изменений в виды деятельности и (или) деятельность объектов, в отношении которых ранее была проведена оценка воздействия на окружающую среду (подпункт 3) пункта 1 статьи 65 Кодекса) ранее оценка воздействия на окружающую среду не проводилась;

описание существенных изменений в виды деятельности и (или) деятельность объектов, в отношении которых ранее было выдано заключение о результатах скрининга воздействий намечаемой деятельности с выводом об отсутствии необходимости проведения оценки воздействия на окружающую среду (подпункт 4) пункта 1 статьи 65 Кодекса) Ранее скрининг воздействий намечаемой деятельности с выводом об отсутствии необходимости проведения оценки воздействия на окружающую среду не проводился.

4. Сведения о предполагаемом месте осуществления намечаемой деятельности, обоснование выбора места и возможностях выбора других мест Участок капитального ремонта автодороги А-2 "Ташкент-Шымкент-Тараз-Алматы-Хоргоз" на 546-557 и ДЭП (старый перевал Куяк), протяженностью - 12,3529км полностью проходит по старой дороге перевала Куяк Жамбылской области. Общее направление трассы существующей автодороги – Юго-Восточное. Участок проложения трассы расположен в 2-х административно разделенных областях: 1.От км 546+00 до км 555+344 – территория Жамбылского района Жамбылской области. 2. От км 555+344 до км 557+00 – территория Жуалынского района Жамбылской области. Город Тараз расположен в 20 км к северо-востоку, ближайшими населенными пунктами являются с.Бурнооктябрьское –8,4км к юго-западу и с. Айша-Биби – 12,1км к северо-востоку. В данный момент на участке капитального ремонта транспортное сообщение осуществляется по существующей автодороге с асфальтобетонным покрытием, Перенос старого участка автодороги не планируется, только – капитальный

ремонт. Устройство аварийного тупика на 549км (новый перевал Куюк) планируется протяженностью-300м. На всем протяжении участок существующей автомобильной дороги проходит параллельно существующей автомобильной дороге: " Алматы-Шымкент" на расстоянии от 20 м до 1,5 км. От км 544 до 557 автомобильная дорога проложена с левой стороны новой автомобильной дороги (бетонка), на км 557+30м сущ. автодорога пересекает новую автомобильную дорогу (бетонка). Начало участка ПК0+00 км. Конец ПК 123+52,9. Протяжение проектируемого участка 12,3529 метров..

5. Общие предполагаемые технические характеристики намечаемой деятельности, включая мощность производительность) объекта, его предполагаемые размеры, характеристику продукции Протяжение проектируемой дороги 12,3529км. Число полос движения-2. Ширина полос движения-3.75х2м. Ширина проезжей части-7.5м. Ширина обочины-3.75м. Наибольший продольный уклон -68%.Расчетная скорость движения-60км/час. Предусмотрено к дороге примыканий всего 12 шт.Тип дорожной одежды-капитальный. Срок эксплуатации дорожной одежды-20лет. Вид покрытия- ЩМА-20. Категория-технически сложный объект II (нормального) уровня ответственности. Расчетная величина интенсивности движения на начало срока службы –1771 авт/сут. Начальный срок службы дорожной одежды (год ввода дороги в эксплуатацию) – 2024 год..

6. Краткое описание предполагаемых технических и технологических решений для намечаемой деятельности Дорожная одежда в пределах участка автодороги км. 546-557м. состоит из асфальтобетонного покрытия и основания. Покрытие представлено асфальтобетоном чёрного и серого цвета. Толщина асфальтобетонного покрытия составляет 5-18см. Покрытие выщерблено, разбито трещинами, преимущественно поперечными, с густой паутиной микротрещин, повсеместно прослеживаются выбоины, ямки, разрушения кромки покрытия, местами встречается колеиность, пучины. На большей части покрытия автодороги отмечаются заплатки – следы поямочного ремонта. Основание дорожной одежды представлено гравийно-песчаной и щебенисто – песчаной смесью толщиной (средняя) от 30 до 51 см. По зерновому составу минеральная часть основания из гравийно-песчаной и щебенисто-песчаной смесей не соответствует СТ РК 1549-2006 и ГОСТ 25607. Выше перечисленные недостатки не позволяют отнести существующую дорожную одежду земляного полотна к отвечающей условиям для нормальной эксплуатации дороги. Обочина земляного полотна участка автодороги состоит из гравийно-песчаной смеси, хорошо уплотнённой. В подготовительный период рабочим проектом предусматриваются следующие виды работ: переустройство коммуникаций; фрезерование существующего покрытия и разборка существующего основания; демонтаж существующих искусственных сооружений, подлежащих разборке; демонтаж существующих дорожных знаков, сигнальных столбиков и ограждений. Движение транспорта, на период строительства по строящейся дороге не предусматривается, будет осуществляться по старой автодороге. Земляное полотно отсыпается из выемок послойно с уплотнением пневмокатками 25тн с поливом водой. Оставшийся грунт от возведения земляного полотна - 231656м³ вывозится в насыпь на аварийный тупик на 8км. Конструкция дорожной одежды Тип 1- по основной дороге: 1. Верхний слой покрытия из горячей щебеночно-мастичной асфальтобетонной смеси ЩМА-20 на битуме БНД 100/130, Н-5см. 2. Нижний слой покрытия из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси тип Б, марки 1, на битуме БНД100/130, Н-10 см; Георешетка HaTeLit XR 50 производства "ХЮСКЕР". 3. Верхний слой основания из горячей высокопористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси, тип Б, марка 1 на битуме БНД 100/130, Н-12. Нижний слой основания из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С4, укрепленной 6% цементом М 400, Н-15с. Дополнительный слой основания из природной гравийно-песчаной смеси Н-30см. На всем своем протяжении участок существующей автодороги пересекает значительное количество пониженных мест с определенным водосбором, для пропуска воды через автодорогу, для этого предусмотрены искусственные сооружения в виде ж.б. труб: круглые ж/б d – 1,0м -5шт, d-0,5м- 1шт, d-0,75м-3 шт, четыре трубы представлены прямоугольного сечения отв. 2,0 х 2,2; 3,0х2,0; 1,5х5,0; 2,0х1,5м. На всем протяжении участок существующей автодороги пересекают различные инженерные коммуникации, попадающие в зону строительства и подлежат переустройству..

7. Предположительные сроки начала реализации намечаемой деятельности и ее завершения (включая строительство, эксплуатацию, и утилизацию объекта) Начало – 2-й квартал 2023 год. Срок строительства – 17 месяцев..

8. Описание видов ресурсов, необходимых для осуществления намечаемой деятельности, включая строительство, эксплуатацию и утилизацию объектов (с указанием предполагаемых качественных и максимальных количественных характеристик, а также операций, для которых предполагается их использование):

1) земельных участков, их площадей, целевого назначения, предполагаемых сроков использования

Автодорога существующая (старый перевал Куюк) км 546-557, протяженность участка капитальных работ - 12,3529км, ширина земляного полотна – 15 м. Устройство аварийного тупика на 549км (новый перевал Куюк)- протяженность 300м.;

2) водных ресурсов с указанием:

предполагаемого источника водоснабжения (системы централизованного водоснабжения, водные объекты, используемые для нецентрализованного водоснабжения, привозная вода), сведений о наличии водоохраных зон и полос, при их отсутствии – вывод о необходимости их установления в соответствии с законодательством Республики Казахстан, а при наличии – об установленных для них запретах и ограничениях, касающихся намечаемой деятельности. На участке капитального ремонта существующую автодорогу то слева, то справа, пересекая земляное полотно, по трубам протекает ручей «Безымный», с постоянным стоком в течение всего года. Питание ручья родниковое. Русло густо заросшее осокой и камышом. Водоохранная зона для этого ручья не установлена. Ручей, существенного влияния на земляное полотно автодороги не оказывает. Кроме того трассу пересекают множество сухих русел, периодически действующих водотоков. Все водотоки и реки берут свое начало в горах Каратау и представляют собой, в районе трассы, сухие овраги и лога. Все временные водотоки, стекающие с гор Каратау, по выходу из гор текут сплошной массой по степи, т.к. в большинстве своем имеют не глубоко выраженные русла, и имеют сток только в период прохождения весеннего половодья. На момент изысканий (июнь-июль 2022г.) все водотоки были пересохшие. Подземные воды в пределах изучаемого участка автодороги залегают на глубине более 5 м. Для предохранения обочин и откосов земляного полотна от размыва на участках дороги, в местах вогнутых кривых и продольных уклонов более 30%, с насыпями высотой более 4метров вдоль кромки проезжей части предусмотрено устройство продольных лотков для сброса и отвода стекающей с проезжей части воды по откосу насыпи. По лоткам Б-6 вода сбрасывается в гасители, расположенные у подошвы насыпи и отводится в пониженные места.;

видов водопользования (общее, специальное, обособленное), качества необходимой воды (питьевая, непитьевая). Техническое водоснабжение намечается обеспечивать за счёт пресной воды Терис-Ащибулакского водохранилища. В период строительства воду для хозяйственно – питьевого потребления рекомендуется брать в населённых пунктах пос. Бауыржана Момышулы, г. Тараз, село Айша-Биби.;

объемов потребления воды питьевая вода привозная в количестве 280,0 м3/год, техническая – 870,3 м3/год; операций, для которых планируется использование водных ресурсов питьевая вода – для хозяйственно-питьевых нужд работников -280 м3/год, техническая вода 870,3 м3/год используется для технологических нужд строительства дороги и орошения пылящих участков работ.;

3) участков недр с указанием вида и сроков права недропользования, их географические координаты (если они известны) Автодорога существующая (старый перевал Куюк) км 546-557, протяженность участка капитальных работ - 12,3529км. 1. Начало трассы ПК1+00 СШ- 42.785843,ВД-71.052363 2.ПК46+50- СШ-42.768304, ВД-71.001826 3. ПК67+00 СШ- 42.759093, ВД-70.9819174. ПК 100+00 СШ-42.748491, ВД-70.946331 Конец трассы 5. ПК123+00 СШ-42.738748, ВД- 70.924064 ;

4) растительных ресурсов с указанием их видов, объемов, источников приобретения (в том числе мест их заготовки, если планируется их сбор в окружающей среде) и сроков использования, а также сведений о наличии или отсутствии зеленых насаждений в предполагаемом месте осуществления намечаемой деятельности, необходимости их вырубки или переноса, количестве зеленых насаждений, подлежащих вырубке или переносу, а также запланированных к посадке в порядке компенсации Район Малого Каратау, который пересекает проектируемая трасса автодороги на участке перевала Куюк, сложен скальными грунтами. Непосредственно, участок автодороги, расположен в пределах наклонной предгорной увалисто-холмистой, слабоволнистой равнины. Рельеф поверхности земли участка автодороги, слабоволнистый, на отрезке пересечения ущелья горного скального массива – извилистый (км. 550+250 – 554+00). На этом отрезке земполотно а/д проложено между сопками, в теснине скального массива, осложненный ложбинами и руслами временных водотоков. Участок перевала Куюк, давно эксплуатируется. Образования среднесопочника перевала Куюк представлены, преимущественно, песчаниками и туфопесчаниками серого и темно-серого цвета. Скальный массив выветренный, трещиноватый. Верхняя часть скальных образований сильно выветрелая, разбита трещинами на отдельные блоки, плиты, глыбы. У подножия сопки встречается осыпь из щебня, дресвы с включением глыб. Аллювиально-пролювиальные отложения представлены суглинком гравелистым, дресвяным и щебенистым грунтом. Природная зона сухая, жаркая, очень засушливая. Растительный покров сопредельный с участком автодороги характеризуется бедностью флоры и низким уровнем биоразнообразия, что обусловлено природно-климатическими особенностями и современным хозяйственным освоением региона, характеризуется преобладанием степных

видов трав и мелким кустарником. Растут полынь, осока, кермек, сафлора, солянка. Травяной покров к июлю обычно выгорает, сохраняясь лишь в долинах стекающих с гор ручьев. Местами вдоль ручьев произрастает древесная растительность. В основном карагач и ива. Почвы горно-луговые, степные, серозёмные, лугово-серозёмные. Краснокнижных растений и животных в районе расположения автодороги нет. В связи с этим значительного воздействия на растительный и животный мир не прогнозируется. При капитальном ремонте дороги не предусматривается вырубка (уничтожение) древесной и кустарниковой растительности на прилегающих к ней участках. В связи с этим значительного воздействия на растительный и животный мир не прогнозируется.;

5) видов объектов животного мира, их частей, дериватов, полезных свойств и продуктов жизнедеятельности животных с указанием :

объемов пользования животным миром Не предусмотрено;

предполагаемого места пользования животным миром и вида пользования Животный мир равнины представлен несколькими видами грызунов (суслики, песчанка, тушканчик) и пресмыкающимися (змеи, ящерицы). К фаунистическому комплексу млекопитающих, обитающих в описываемом районе, относятся грызуны, зайцеобразные и мелкие хищники. Непосредственно на территории месторождения наличие редких, исчезающих и занесенных в Красную книгу видов животных не отмечается. Пути миграции животных через участок прохождения трассы не проходят. ;

иных источников приобретения объектов животного мира, их частей, дериватов и продуктов жизнедеятельности животных Не предусмотрено;

операций, для которых планируется использование объектов животного мира Не предусмотрено;

6) иных ресурсов, необходимых для осуществления намечаемой деятельности (материалов, сырья, изделий, электрической и тепловой энергии) с указанием источника приобретения, объемов и сроков использования Для строительных работ потребуются разные виды строительных материалов в основном из местных материалов: суглинки, гравий, щебень. Для устройства насыпи автодороги рекомендуется использовать грунтовые, резервы разведанные в 2008 году при проектировании и строительстве участка автодороги км. 536-593 «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез». Грунтовый резерв №4 - на проектируемом участке ПК450 -ПК457.Грунтовый резерв №7 -расположен на ПК581+800, влево 2км по гравийной дороге (за поселком Б Момышулы, направление на Шымкент).Грунтовый резерв №-8 расположен в верхней плотины Терис-Ачибулакского водохранилища, за военным полигоном, на правом берегу реки Терис. Существующий карьер в 13км от автодороги "Шымкент-Тараз" 557км (11км асфальтированная дорога, от плотины 2км-степная накатанная дорога). Щебень приготовлен из гравия карьер "Тастинский" , гравийно -песчаная смесь карьер "Сары-Узенский", горячий а/бетон и чёрный щебень предусмотрены с АБЗ г. Жанатас; битум завозится из г. Шымкент; ж/бетонные изделия завозятся из г. Шымкент. Электроэнергия будет поступать от существующей ВЛ и ДЭС. Тепловая энергия не используется. На разрабатываемом карьере строительство административно-бытовых помещений, складских помещений не предусматривается. Рабочих будут ежедневно на автобусе привозить на работу. На территории карьера будет расположено 2 вагончика: один для приема пищи и обогрева персонала, другой – для сторожа. Отопление на электричестве. Освещение карьера от существующих ЛЭП. Предусмотрен надворный туалет и душевая. Отвод сточных вод в бетонированный выгреб объемом 25 м3, с последующим вывозом стоков в места, согласованные с СЭС. Для осуществления предусмотренной деятельности в качестве привозного сырья для работы спец.техники предусмотрено дизельное топливо1000 м3/год, которое будет доставляться в канистрах . Емкости для хранения ГСМ – не планируется размещать в карьере.;

7) риски истощения используемых природных ресурсов, обусловленные их дефицитностью, уникальностью и (или) невозобновляемостью Для строительства автодороги потребуются разные виды строительных материалов: суглинки, гравий, щебень. Общераспространенные полезные ископаемые в достаточном количестве добываются на карьерах района. Дефицита в местных строительных материалах не наблюдается. Истощение используемых природных ресурсов не наблюдается. Уникальное сырье и материалы при строительстве не используется..

9. Описание ожидаемых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу: наименования загрязняющих веществ, их классы опасности, предполагаемые объемы выбросов, сведения о веществах, входящих в перечень загрязнителей, данные по которым подлежат внесению в регистр выбросов и переноса загрязнителей в соответствии с правилами ведения регистра выбросов и переноса загрязнителей, утвержденными уполномоченным органом (далее – правила ведения регистра выбросов и переноса загрязнителей) Согласно выполненным расчетам выбросы загрязняющих веществ при проведении строительно-монтажных работ составят – 83.50656т/год; (с учетом передвижных источников) и 22.327578 т/

год (от стационарных без учета передвижных). В результате производственных процессов при строительных работах в атмосферный воздух выделяются: Оксид железа (0123) (класс опасности-3)- 0.02437т/г, Марганец и его соединения (0143) (класс опасности-2)- 0.001675 т/г; Диоксид азота (0301) (класс опасности-2)- 20.975534т/г; Оксид азота (0304) (класс опасности-3)- 3.658248т/г; Углерод (Сажа, Углерод черный) (класс опасности-3)- 1.65318т/г; Сера диоксид (класс опасности-3)- 3.38451т/г; Углерод оксид (класс опасности-4)- 31.911504 т/г; Диметилбензол (0616) (класс опасности-3)- 2.292т/г; Метилбензол (класс опасности-3) - 0.4064т/г; Бенз/а/пирен (3,4-Бензпирен) (класс опасности-1)- 0.0000035т/г; Хлорэтилен (Винилхлорид, Этиленхлорид) (646) (класс опасности-1)- 0.00004т/г; Керосин (класс опасности-4)- 4.71236 т/г; Уайт-спирит (1294*)(класс опасности-3)- 2.021т/г; Алканы C12-19 /в пересчете на C/(Углеводороды предельные C12-C19 (в пересчете на C) (класс опасности-4)- 3.5095 т/г; Взвешенные частицы (2902) (класс опасности-3)- 2.161336 т/г; Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %: 70-20(класс опасности-3)- 6.5359т/г; Пыль абразивная (Корунд белый, Монокорунд) (1027*)(класс опасности-3)- 0.259т/г.

10. Описание сбросов загрязняющих веществ: наименования загрязняющих веществ, их классы опасности, предполагаемые объемы сбросов, сведения о веществах, входящих в перечень загрязнителей, данные по которым подлежат внесению в регистр выбросов и переноса загрязнителей в соответствии с правилами ведения регистра выбросов и переноса загрязнителей Сброс сточных вод на рельеф местности и в водные объекты исключен. Общее количество сточных вод составляет 72,0м³, все стоки хоз-бытовые. Сброс хозяйственно-бытовых сточных вод предусматривается в бетонированный выгреб емкостью 20 м³. На базе участка строительных работ будет предусмотрен надворный туалет с изолированным выгребом. По мере накопления хозяйственно-бытовые сточные воды будут вывозиться ассенизационным транспортом по договору со специализированными организациями.

11. Описание отходов, управление которыми относится к намечаемой деятельности: наименования отходов, их виды, предполагаемые объемы, операции, в результате которых они образуются, сведения о наличии или отсутствии возможности превышения пороговых значений, установленных для переноса отходов правилами ведения регистра выбросов и переноса загрязнителей На период проведения работ отходы производства представлены в виде отходов потребления и производственных в количестве – 2702,8509т/год. В процессе строительных работ будут образовываться отходы опасные – 2 вида (ткани для вытирания, загрязненные опасными материалами с кодом 15 02 02; упаковка, содержащая остатки или загрязненная опасными веществами с кодом 15 01 10) и отходы неопасные – 4 вида (смешанные коммунальные отходы с кодом 20 03 01; отходы сварки с кодом 12 01 13; Отходы пластмасс с кодом 16 01 19; Битумные смеси, за исключением упомянутых в 17 03 01 с кодом 17 03 02.. Все отходы сдаются сторонним спец. организациям. Нормативы образования отходов на период строительства: Смешанные коммунальные отходы, код 20 03 01 - 2,625т/год; Отходы пластмасс с кодом 16 01 19 - 0,19 т/год; отходы сварки с кодом 12 01 13 - 0,00173т/год; Ткани для вытирания, загрязненные опасными материалами с кодом 15 02 02- 0,0127т/год; упаковка, содержащая остатки или загрязненная опасными веществами с кодом 15 01 10- 0,0329т/год; Битумные смеси, за исключением упомянутых в 17 03 01 с кодом 17 03 02-2700,0т/год. Весь объем снятого асфальтового покрытия перерабатывается на промышленной базе подрядчика и используется в качестве нижнего слоя основания автодороги. Ремонт и техническое обслуживание техники и автотранспорта предусматривается за пределами площадки на специализированной базе, поэтому отходы обслуживания техники и ее ремонта на территории образовываться не будут..

12. Перечень разрешений, наличие которых предположительно потребуется для осуществления намечаемой деятельности, и государственных органов, в чью компетенцию входит выдача таких разрешений Экологическое разрешение на воздействие для объектов II категории , ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Жамбылской области».

13. Краткое описание текущего состояния компонентов окружающей среды на территории и (или) в акватории, на которых предполагается осуществление намечаемой деятельности, в сравнении с экологическими нормативами или целевыми показателями качества окружающей среды, а при их отсутствии – с гигиеническими нормативами; результаты фоновых исследований, если таковые имеются у инициатора; вывод о необходимости или отсутствии необходимости проведения полевых исследований (при отсутствии или недостаточности результатов фоновых исследований, наличии в предполагаемом месте осуществления намечаемой деятельности объектов, воздействие которых на окружающую среду не изучено или изучено недостаточно, включая объекты исторических загрязнений, бывшие военные полигоны и другие объекты) В районе расположения объекта отсутствуют промышленные предприятия, крупный город Жамбыл удален на расстояние более 20км,международная автотрасса проходит на расстоянии более 15 км . На всем протяжении участок существующей автомобильной дороги проходит параллельно существующей

автомобильной дороги: " Алматы-Шымкент" на расстоянии от 20 м до 1,5 км. Локальными источниками загрязнения атмосферного воздуха в районе расположения объекта является транзитный грузовой транспорт . Фоновые концентрации загрязняющих веществ в расчетах не учитывались, так как органами РГП « Казгидромет» в районе не ведутся наблюдения за фоновыми концентрациями, а ближайший пост расположен в г. Тараз – 20 км. Произведен расчет рассеивания максимальных концентраций загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы при проведении строительных работ. Анализ расчета рассеивания показывает, что не отмечается превышения расчетных максимальных приземных концентраций загрязняющих веществ над значениями ПДК, ни по одному из рассматриваемых веществ. Результаты расчетов максимальных приземных концентраций загрязняющих веществ, отходящих от источников загрязнения на проектное положение отражены на графических иллюстрациях к расчету. В связи с тем, что сброс в окружающую природную среду, а также хранение отходов в окружающей природной среде не предусматривается, сравнение с экологическими нормативами необходимости нет. Согласно имеющимся данным, иных объектов для проведения полевых исследований нет..

14. Характеристика возможных форм негативного и положительного воздействий на окружающую среду в результате осуществления намечаемой деятельности, их характер и ожидаемые масштабы с учетом их вероятности, продолжительности, частоты и обратимости, предварительная оценка их существенности. Расчет комплексной оценки и значимости воздействия на природную среду осуществлен по трем направлениям: пространственный масштаб, временный масштаб, интенсивность воздействия. Воздушная среда -воздействие на атмосферный воздух осуществляется выбросами ЗВ при строительстве. Расчет значимости воздействия- локальное, кратковременное -12 месяцев, незначительное. Категория значимости – низкая. Кратковременный характер ведения строительных работ не окажет существенного влияния на воздушную среду. Согласно выполненным расчетам, при соблюдении проектных требований превышение нормативных показателей по опасным факторам на период эксплуатации не ожидается. Результаты расчетов свидетельствуют о соблюдении гигиенических стандартов качества атмосферного воздуха по всем веществам, выбрасываемым источниками при строительстве. Утилизация отходов будет производиться на основании договора со специализированной организацией по вывозу и утилизации отходов в течении 6 месяцев. Сброс сточных вод на рельеф местности и в водные объекты на период строительства отсутствует. Хоз.бытовые сточные воды сбрасываются в бетонированный выгреб и вывозятся ассенизационной машиной в места согласованные с СЭС. На период проведения работ отходы производства представлены в виде отходов потребления и производственных в количестве – 2702,8509т/год . В процессе строительных работ будут образовываться отходы опасные – 2 вида (ткани для вытирания, загрязненные опасными материалами с кодом 15 02 02; упаковка, содержащая остатки или загрязненная опасными веществами с кодом 15 01 10) и отходы неопасные – 4 вида (смешанные коммунальные отходы с кодом 20 03 01; отходы сварки с кодом 12 01 13; Отходы пластмасс с кодом 16 01 19; Битумные смеси, за исключением упомянутых в 17 03 01 с кодом 17 03 02. Планируемая реализация проекта с социально-экономической точки зрения необходима, с точки зрения изменения экологической ситуации не приведет к каким-либо значительным негативным последствиям.

15. Характеристика возможных форм трансграничных воздействий на окружающую среду, их характер и ожидаемые масштабы с учетом их вероятности, продолжительности, частоты и обратимости Не предусмотрено.

16. Предлагаемые меры по предупреждению, исключению и снижению возможных форм неблагоприятного воздействия на окружающую среду, а также по устранению его последствий. Предусмотренные проектом мероприятия на период строительных работ призваны минимизировать производимые воздействия. Мероприятия по снижению вредного воздействия: в теплый период года увлажнение покрытий с помощью поливочной машины; использование только исправного автотранспорта и техники с допустимыми показателями содержания вредных веществ в отработавших газах; использование современного оборудования с улучшенными показателями эмиссии загрязняющих веществ в атмосферу; обеспечение надлежащего технического обслуживания и использования техники и автотранспорта; запрет на сверхнормативную работу двигателей автомобилей и техники в режиме холостого хода. Исключить загрязнение территории отходами производства, мусором, утечками масла и дизтоплива в местах стоянки техники; использовать исправную технику, заправку осуществлять на специальных площадках для стоянки техники, при необходимости организовать хранение горюче-смазочных материалов на оборудованных складах вне зоны проведения работ; в период временного хранения отходов необходимо предусмотреть специальные организованные площадки с контейнерами; вести контроль за своевременным вывозом бытовых сточных вод и отходов производства и потребления..

17. Описание возможных альтернатив достижения целей указанной намечаемой деятельности и вариантов ее осуществления (включая использование альтернативных технических и технологических решений и мест расположения объекта) Участок капитального ремонта автодороги А-2 "Ташкент-Шымкент-Тараз-Алматы-Хоргоз" на 546-557 и ДЭП (старый перевал Куюк). Устройство аварийного тупика на 549км (новый перевал Куюк) протяженностью - 12,3529км полностью проходит по старой дороге перевал Куюк. Проект имеет необходимую и достаточную обоснованность, соответствует социально-экономическому району. В проекте принят ряд комплекс мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения. Для кратковременного отдыха пассажиров и водителей в пути предусмотрена площадка для стоянки автомобилей и ПК108+13(справа). Для отдыха водителей и пассажиров предусмотрены в зоне отдыха, беседка, туалет, урны для мусора разработки ГП "Белгипродор, смотровая эстакада тип IV, типовой проект 503-279. На ПК75+29(справа) предусмотрена площадка для кратковременной остановки автомобилей. Продолжения (документ, подтверждающий район, в котором находится автомобильный транспорт). Для улучшения обеспечения логистики района необходим капитальный ремонт участка данной трассы..

- 1) в случае трансграничных воздействий: электронную копию документа, содержащего информацию о возможных существенных негативных трансграничных воздействиях намечаемой деятельности на окружающую среду

Руководитель инициатора намечаемой деятельности (иное уполномоченное лицо):
ТУГАНОВА АЙЖАН КАЛКЕНОВНА

подпись, фамилия, имя, отчество (при его наличии)



