

«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ЭКОЛОГИЯ ЖӘНЕ ТАБИҒИ
РЕСУРСТАР МИНИСТРЛІГІ
ЭКОЛОГИЯЛЫҚ РЕТТЕУ ЖӘНЕ
БАҚЫЛАУ КОМИТЕТІНІҢ
БАТЫС ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ
БОЙЫНША ЭКОЛОГИЯ ДЕПАРТАМЕНТІ»
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК МЕКЕМЕСІ



РЕСПУБЛИКАНСКОЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ДЕПАРТАМЕНТ ЭКОЛОГИИ
ПО ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ
КОМИТЕТА ЭКОЛОГИЧЕСКОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ И КОНТРОЛЯ
МИНИСТЕРСТВА ЭКОЛОГИИ
И ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН»

090000, Орал қаласы, Л. Толстой көшесі, 59
тел: 8 (7112) 50-04-81, факс: 8 (7112) 51-29 81

090000, город Уральск, ул. Л. Толстого, дом, 59
тел: 8 (7112) 50-04-81, факс: 8 (7112) 51-29 81

**ГУ «Управление
пассажирского транспорта и
автомобильных дорог
Западно-Казахстанской области»**

**Заключение по результатам оценки воздействия на окружающую среду
Отчета о возможных воздействиях на окружающую среду к проекту
«Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай,
Каратобинского района ЗКО»**

Материалы поступили на рассмотрение: №KZ74RVX01503639 от 7 октября 2025 года.

Сведения об инициаторе намечаемой деятельности ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Западно-Казахстанской области» адрес: Западно-Казахстанская область, г.Уральск, ул. Хамида Чурина, 116, БИН. 000340000426; Тел.: 8 (7112) 51-91-64; E-mail: ogzio@mail.ru.

Новый автодорожный мостовой переход через р. Жаксыбай проектируется через основное русло реки в Каратобинском районе, Западной Казахстанской области, вблизи населенного пункта Коржын. Гидрографическая сеть района проектирования представлена рекой Жаксыбай.

Длина реки 146 км, площадь бассейна 2490 км², впадает в озеро Сулуколь.

По условиям водного режима р. Жаксыбай относятся к Казахстанскому типу рек с резко выраженным преобладанием стока в весенний период. Наибольшие годовые расходы воды чаще всего наблюдаются во второй половине апреля и лишь изредка в начале мая.

Намечаемая деятельность «Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай, Каратобинского района ЗКО» в соответствии с подпунктом 8 пункта 11 «Инструкции по определению категории объекта, оказывающего негативное воздействие на окружающую среду», утвержденной приказом Министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 13 июля 2021 года № 246, «проведение строительно–монтажных работ при которых масса загрязняющих веществ в выбросах в атмосферный воздух составляет 10 тонн в год и более» относится к объектам III категории.

Краткое описание намечаемой деятельности

На данном участке дороги запроектировано два мостового перехода: первое через основное русло реки Жаксыбай; второе через протоку реки Жаксыбай в близи поселка Коржын.



Протяженность трассы мостового перехода 1677,15 м, из которых собственно мостовой переход: через основное русло реки Жаксыбай составляет 88,3 м, через протоку реки Жаксыбай составляет 45,2 м.

Общее направление от начала трассы с севера на юг. Начало мостового перехода через реку Жаксыбай ПК 1+60.71, конец мостового перехода - ПК 2+69.29. Начало мостового перехода через протоку ПК 14+07.40, конец мостового перехода – ПК 14+52.60.

Ближайшие жилые дома (с.Коржын) расположены на расстоянии 25 м от территории строительства.

Схема моста через основное русло реки Жаксыбай, мост расположен на автомобильной дороге IV технической категории и пересекает водоток под углом 60°. Подъездные дороги к мостовому сооружению имеют 2 полосы движения, по одному в каждом направлении. Ширина полосы движения составляет 3,0м. Устройство обочин с двух сторон шириной 2,0 м, в том числе укрепленная обочина шириной 0,5 м.

Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай предусматривается на прямом участке.

Границы подсчёта объёмов работ с мостовым переходом по дорожной одежде, земляному полотну и дорожной разметке приняты по концам переходных плит: на ПК 3+78,53 и ПК 4+72,47 – на мосту через реку Жаксыбай и на ПК 16+80,96 и ПК 17+28,80 – на мосту через протоку. На участках подходов к автодорожному мосту на расстоянии 10 м от задней грани устоев земляное полотно имеет постоянную ширину, равную 12,0 м, шириной проезжей части 4,0 м, уширение обочины предусмотрено до 2,0 м. Переход к уширенному земляному полотну осуществлен на участке длиной 25 м. Для улучшения условий въезда на мосты и съезда с них, ширина проезжей части которых превышает ширину проезжей части дороги, необходимо плавно уширять проезжую часть на подходах за 300 м до моста по ходу движения и на расстоянии 200 м после моста по ПР РК 218-20-027.9.1.6.

Границы работ подходов к автодорожным мостам приняты на ПК 0+00 и ПК 19+52,03. Строительная длина подходов за вычетом автодорожных мостов по границам работ составляет 1810,25 м. Кроме того, с целью безопасного перехода к существующей дороге, предусмотрен отгон протяжённостью 25 м к ширине существующей проезжей части.

На период строительных работ проектом предусматривается строительство объездной дороги переходного типа в начале участка и в конце участка, с шириной проезжей части 9,0 м. Длина проектной объездной дороги составляет 2013,90 м. Поперечный уклон объездной дороги принят двухскатный с уклонами проезжей части 30%. При переходе на существующую проезжую часть границы работ временной объездной дороги обрываются по кромкам проезжей части существующей дороги.

Основные конструктивные решения моста. На данном участке дороги запроектировано два мостового перехода: первое через основное русло реки Жаксыбай; второе через протоку реки Жаксыбай близости поселка Коржын.



Протяженность трассы мостового перехода 1952,03 м, из которых собственно мостовой переход: через основное русло реки Жаксыбай составляет 88,3м; через протоку реки Жаксыбай составляет 45,2 м.

Схема моста через основное русло реки Жаксыбай. Мост расположен на автомобильной дороге IV технической категории и пересекает водоток под углом 60°. Пролетное строение моста железобетонное балочное по схеме 24+33+24м. Полная длина моста 88,3 м.

Временные нагрузки от подвижного состава автомобильных дорог приняты от автотранспортных средств - в виде полос А14 и от тяжелой одиночной колесной нагрузки НК. Мост в поперечном сечении имеет 2 полосы движения по 3,0 м и полосу безопасности 1,0 м в каждом направлении без ограждений на разделительной полосе, ширина служебных проходов по 0,75 м с каждой стороны. Общая величина поперечного профиля моста с учетом 2-х служебных проходов по 0,75 м, ограждений – 2х0,55 м и перил 2х0,2 м составит: $8+2 \times 0,75+2 \times 0,55+2 \times 0,2=11,0$ м.

Опоры через основное русло реки Жаксыбай. Конструкция устоев принята с высоким ростверком на свайном основании. Сваи вертикальные приняты из буронабивных столбов диаметром 1,5 м, 22 заполняемых бетоном с армокаркасом. Количество буровых свай на опору - 4шт в один ряд. Длина и количество свай определены расчетом, исходя из геологического строения участка. Сваи размещены в один ряд (по фасаду моста) 4 шт. в ряду. Шаг свай в ряду, в поперек моста – 3,0 м. Головы свай объединены монолитной железобетонной насадкой размерами в плане 1.7х11.0 и высотой 1,0м.

На насадках береговых опор размещаются подферменные площадки, шкафовая стенка с открьлками. Шкафовая стенка монолитная железобетонная выполнена с устройством ступени для опирания монолитных плит сопряжения. В шкафной стенке устраиваются штыри d=22-АI, для фиксации переходных плит. В верхней части открьлков установлены закладные детали для установки перильного ограждения.

Промежуточные (русловые) опоры моста запроектированы на свайном основании. Сваи из буронабивных столбов диаметром 1,5 м, заполняемых бетоном с армокаркасом. Сваи размещены в один ряд (по фасаду моста) 4шт в ряду. Шаг свай в ряду, в поперек моста – 2,5м. Длина и количество свай определены расчетом, исходя из геологического строения участка. Сваи объединены ростверком размерами в плане 2,0х9,5 м высотой 1,2м. Для русловых опор выше ростверка – приняты массивные железобетонные монолитные стойки овального сечения шириной 0.8м. Поверху стойка объединена монолитным ригелем размерами 0,8х1,8х10,3 с подферменными площадками.

Пролетное строения через основное русло реки Жаксыбай. Пролетное строение запроектировано с температурно неразрезной проезжей частью из сборных ж.б. предварительно-напряженных балок ТБН-33 длиной 33м и ТБН-24 длиной 24м.

В поперечном сечении пролетного строения каждого сооружения 5 балок. Всего на путепровод 5 балок ТБН 33 длиной 33м. Поверх балок укладываются



ж.б. плиты несъемной опалубки толщиной 70мм и устраивается монолитная ж.б. плита толщиной 250мм, которая объединяет проезжую часть в температурно-неразрезную систему.

Сборные железобетонные балки пролетного строения устанавливаются на резиновые опорные части РОЧ 78х250х400мм.

Схема моста через протоку реки Жаксыбай. Мост расположен на автомобильной дороге IV технической категории и пересекает водоток под углом 90°. Пролетное строение моста железобетонное балочное по схеме 12+15+12м. Полная длина моста 45,2 м. Временные нагрузки от подвижного состава автомобильных дорог приняты от автотранспортных средств - в виде полос А14 и от тяжелой одиночной колесной нагрузки НК. Габарит мостового перехода принят (Г-8) +2х0,75м. Мост в поперечном сечении имеет 2 полосы движения по 3,0 м и полосу безопасности 1,0 м в каждом направлении без ограждений на разделительной полосе, ширина служебных проходов по 0,75 м с каждой стороны. Общая величина поперечного профиля моста с учетом 2-х служебных проходов по 0,75 м, ограждений – 2х0,55 м и перил 2х0,2 м составит: $8+2х0,75+2х0,55+2х0,2=11,0$ м.

Опоры через протоку реки Жаксыбай. Конструкция устоев принята с высоким ростверком на свайном основании. Сваи вертикальные приняты из буронабивных столбов диаметром 1,2 м, заполняемых бетоном с армокаркасом. Количество буровых свай на опору - 4шт в один ряд. Длина и количество свай определены расчетом, исходя из геологического строения участка. Сваи размещены в один ряд (по фасаду моста) 4 шт. в ряду. Шаг свай в ряду в поперек моста – 2,75м. Головы свай объединены монолитной железобетонной насадкой размерами в плане 1.8х11.0м и высотой 1,0м. На насадках береговых опор размещаются подферменные площадки, шкафная стенка с открылками. Шкафная стенка монолитная железобетонная выполнена с устройством ступени для опирания монолитных плит сопряжения. В шкафной стенке устраиваются штыри $d=22-AI$, для фиксации переходных плит. В верхней части открылков установлены закладные детали для установки перильного ограждения. Бетон подферменников В30, F300, W8, бетон буронабивных столбов В25, бетон насадки В30, F300, W8.

Промежуточные (русловые) опоры моста запроектированы на свайном основании. Сваи из буронабивных столбов диаметром 1,2 м, заполняемых бетоном с армокаркасом. Сваи размещены в один ряд (по фасаду моста) 4 шт в ряду. Шаг свай в ряду в поперек моста – 2,75м. Длина и количество свай определены расчетом, исходя из геологического строения участка. Головы свай объединены монолитным железобетонным ригелем размерами в плане 1.8х10.3м и высотой 0,8м.

Пролетное строения через протоку реки Жаксыбай. Пролетное строение запроектировано с температурно неразрезной проезжей частью из сборных ж.б. предварительно-напряженных балок ТБН-15 длиной 15м и ТБН-12 длиной 12м. 24 Балки изготавливаются по чертежам типового проекта «Пролетные строения автодорожных мостов из балок длиной 15м и 12м разработки ТОО «Мостодор-проект, договор 14/2015.



В поперечном сечении пролетного строения каждого сооружения 5 балок. Всего на путепровод 15 балок. ТБН 15 длиной 15м 5шт, ТБН 12 длиной 12м 10шт. Поверх балок укладываются ж.б. плиты несъемной опалубки толщиной 70мм и устраивается монолитная ж.б. плита толщиной 250мм, которая объединяет проезжую часть в температурно-неразрезную систему. Бетон монолитной плиты В30, F300, W8. Бетонные поверхности пролетного строения окрашиваются перхлорвиниловыми красками в два слоя.

Сборные железобетонные балки пролетного строения устанавливаются на резиновые опорные части РОЧ 52х200х400мм.

Проезжая часть. Проезжая часть запроектирована как температурно-неразрезная. Конструкция проезжей части состоит из: гидроизоляция из наплавляемого материала Техноэластмост Б поверх монолитной ж.б. накладной плиты; защитный слой из бетона В30 с армосеткой; покрытие из асфальтобетона тип Б марка 1 толщ. 8см. Монолитная накладная плита устраивается в соответствии с поперечным уклоном проезжей части из бетона В30, F300, W8. Поверхность монолитной накладной плиты перед устройством гидроизоляции с использованием рулонного материала. Непосредственно поверх гидроизоляции укладывается защитный слой из бетона В30, F300, W8, армированный сварной арматурной сеткой марки 5Вр толщиной 40 мм, далее двухслойное асфальтобетонное покрытие типа Б марка 1 общей толщиной 80мм. На опоре №1, 7 устраиваются деформационные швы. Их металлические части закрепляются в бетоне шкафов стенок и бетоне балок.

Водоотвод с проезжей части и тротуаров запроектирован по продольно-поперечной схеме. Мост расположен на выпуклой вертикальной кривой. Поперечный профиль проезжей части двухскатным уклоном 20 ‰. За счет поперечных и продольных уклонов вода стекает с проезжей части за пределы моста и с помощью водоотводных и телескопических лотков сбрасывается по откосу насыпи в водосборные колодцы у основания насыпи. Водосборные колодцы заполняются щебнем.

По мере заполнения водосборных колодцев водой она откачивается обслуживающей организацией. Замену фильтрующей засыпки колодцев необходимо производить только по мере ее загрязнения, с вывозкой загрязненных материалов на свалку с захоронением отходов. Ограждение проезжей части барьерного типа по краям проезжей части высотой 0,75м. Стойки ограждения на болтах крепятся к цоколям, приваренным к закладным деталям в железобетонном бортике проезжей части. Ограждение устраивается из стальных элементов. Марка ограждения 11-МО/250-0,75:1,5-0,7 со стойками СМ-2 с шагом 1,5 м. Уровень удерживающей способности – У3. Группа дорожных условий – Б. Длина односторонних барьерных ограждений – 2х240,29м. Объемы барьерных ограждений на автодорожных подходах. Деформационные швы фирмы «Tarker» под соответствующие перемещения устраиваются на стыках пролетных строений и на устоях.

Существующее покрытие и земляное полотно. Существующая дорога характеризуется следующими параметрами поперечного профиля проезжей части и земляного полотна: Покрытие существующей дорожной одежды на



проезжей части шириной от 6,0 м до 7,0 м уложено с ПК 0+00 до ПК 2+28 (проектируемого участка), далее - дорога грунтовая.

Категория дороги и нормы проектирования. На основании технического задания для проектирования принята III техническая категория с параметрами по СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги».

Оценка воздействия на окружающую среду

Атмосферный воздух. Ожидаемые ориентировочные выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух на период проведения строительно-монтажных работ составит 2.766348714г/с - 5.8480146796 тонн.

Основными мероприятиями по уменьшению выбросов загрязняющих веществ в атмосферу являются: соблюдение норм ведения строительных работ и принятых проектных решений; применение технически исправных машин и механизмов; проведение земляных работ с организацией пылеподавления (увлажнения поверхности); орошение открытых грунтов и разгружаемых сыпучих материалов при производстве работ; устройство технологических площадок и площадок временного складирования отходов на стройплощадке со щебеночным покрытием; сроки и организации, обеспечивающие вывоз отходов (сроки вывоза отходов, кратность вывоза, квалификации соответствующих организаций); ведение строительных работ на строго отведённых участках; осуществление транспортировки строительных грузов строго по одной сооруженной (наезженной) временной осевой дороге; вывоз разработанного грунта, мусора, шлама в специально отведенные места; укрывание грунта, мусора и шлама при перевозке автотранспортом работы по укладке плотного слоя (асфальтного покрытия) производить готовыми разогретыми материалами без организации приготовления в зоне строительства; запрет на сверхнормативную работу двигателей автомобилей и строительной техники в режиме холостого хода в пределах стоянки и на рабочей площадке; внутренний контроль со стороны организации, образующей отходы; проведение большинства строительных работ, за счет электрифицированного оборудования, работа которого не будет связана с загрязнением атмосферного воздуха; сокращение или прекращение работ при неблагоприятных метеорологических условиях.

Водные ресурсы. При выполнении строительных работ потребление водных ресурсов предусмотрено для удовлетворения хозяйственно-питьевых нужд рабочего персонала и на технические нужды (обслуживания техники; пылеподавления (на территории и только в летний период); пожаротушения (при необходимости); и др.). Потребность в воде на хозяйственно-питьевые нужды в период строительства будет обеспечена за счет местного питьевого водопровода. Источником воды питьевого качества, для обеспечения водой персонала на площадке проведения работ, принята привозная бутилированная вода. Питание строителей осуществляется полуфабрикатами. Доставка пищи, будет осуществляться в одноразовой посуде, мытье посуды не предусмотрено. На период строительства на территории устанавливаются биотуалеты. По мере накопления биотуалеты очищаются и нечистоты вывозятся специальным



автотранспортом. Сброс сточных вод в водные объекты, на рельеф местности или в недра проектными решениями не предусматривается.

Объем потребления воды на период строительства: хозяйственно-бытовые нужды рабочих – 140,4 м³/за период строительства, 0,675 м³/сут, 0,12 м³/час.; производственные нужды (пылеподавление) – 7694,340399 м³/период (безвозвратные). Объем потребления воды на период эксплуатации: хозяйственно-бытовые нужды рабочих – 18,25 м³/год.

Мероприятия по охране подземных вод: организация регулярной уборки территории от строительного мусора; упорядочение складирования и транспортирования сыпучих и жидких материалов; временные стоянки автотранспорта и другой техники будут организовываться за пределами водоохранной полосы; водоснабжения строительных работ осуществлять привозной водой; хозяйственно-бытовые сточные воды собираются в биотуалет; организация специальной площадки для сбора и кратковременного хранения отходов и их своевременный вывоз; при возникновении аварийных ситуаций и в случае пролива ГСМ быстро реагировать и ликвидировать аварийную ситуацию и ее последствия.

Земельные ресурсы. Проектом предусматриваются мероприятия по охране земельных ресурсов и охране почв, которые включают следующие виды: строительно-монтажные работы должны производиться в пределах полосы отвода; при проведении подготовительных работ не разрешается движение строительной техники вне полосы отвода, вне дорог, которое может привести к нарушению растительного слоя; регулярная очистка территории от мусора; предупреждение разливов ГСМ; своевременное проведение работ по очистке территории строительства.

Потенциальными источниками нарушения и загрязнения почв является различное оборудование, установки и строительная техника, выемочные работы, которые в ходе проведения работ при строительной деятельности воздействуют на компоненты природной среды. Рекультивация после строительства должна включаться в общий комплекс строительно-монтажных работ.

На техническом этапе восстановления благоустройства по завершении строительства должны проводиться следующие работы: уборка строительного мусора, удаление из пределов строительной площадки всех временных устройств; распределение грунта по рекультивируемой площади равномерным слоем или транспортирование его в специально отведенные места, указанные в проекте; оформление откосов кавальеров, насыпей, выемок, засыпка или выравнивание рытвин и ям; мероприятия по предотвращению эрозионных процессов; покрытие рекультивируемой площади плодородным слоем почвы. Дорожные проезды предусматриваются из асфальтобетона, тротуары, площадки асфальтобетонные.

Недра. Все строительные конструкции подлежат обязательной защите от коррозии коррозионно-стойкими материалами. Наружные поверхности бетонных и ж/б изделий и конструкций, соприкасающихся с грунтом, имеющим агрессивность к бетонам на сульфатостойком цементе с маркой по



водонепроницаемости W4, подлежат обязательной гидроизоляции битумно-полимерными покрытиями и мастиками.

Растительный и животный мир. На участке строительства предусмотрено снятие плодородного слоя почвы, который в дальнейшем после завершения работ укладывается на места изъятия. Вырубка зеленых насаждений не планируется. Максимальное влияние на группировки наземных животных будет оказываться в ходе осуществления строительных работ, таких, как внедорожное использование транспортных средств, складирование вспомогательного оборудования, загрязнение территории разливами ГСМ, а также производственный шум, служащий фактором беспокойства как для многих видов млекопитающих, так и для птиц, особенно в период гнездования. При стабильной работе предприятия и неизменной или более совершенной технологии, прогнозировать сколько-нибудь значительных отклонений в степени воздействия его на растительный и животный мир, оснований нет. Для предотвращения негативного воздействия работ по строительству объекта необходимо свести к минимуму уничтожение растительности вне границ землеотвода, максимально использовать уже имеющиеся дороги и площадки, ограничить движение техники вне подъездных путей, соблюдать противопожарные правила и т.д.

В целях минимизации негативного воздействия при проведении строительно-монтажных работ на растительный покров планируется выполнение следующих мероприятий: максимальное использование существующей инфраструктуры (подъездных дорог, складских площадок и т.д.); своевременное (по завершении строительных работ) проведение экологически обоснованной рекультивации нарушенных участков. Осуществление предлагаемых мероприятий позволит обеспечить необходимый уровень экологической безопасности по отношению к растительному миру и разработать соответствующие предложения по предотвращению негативных воздействий на растительный покров.

Согласно акту обследования территории строительства от 16.08.2024г., по результату обследования с выездом на место установлено отсутствие зеленых насаждений в границах земельного отвода под строительство объекта «Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай у п.Коржын, Каратобинского района ЗКО».

Согласно письму №250 от 18.09.2024 г., Чингирлауское КГУ «по охране лесов и животного мира Управления природных ресурсов и регулирования природопользования» информирует, что в районе проектируемого объекта «Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай п.Коржын, Каратобинского района ЗКО» территория государственного лесного фонда отсутствует.

Согласно письму №ЗТ-2024-06409228 от 25.12.2024 г., ГУ «Управление ветеринарии ЗКО» сообщает, что по адресу ЗКО, Каратобинский район проектируемый мост через реку Жаксыбай у п. Коржын в радиусе 1 000 метров скотомогильники и сибиреязвенные захоронения не зарегистрированы.



Отходы производства и потребления. Производство строительных работ сопровождается образованием и накоплением различного вида отходов, являющихся потенциальными загрязнителями окружающей среды, а именно: смешанные коммунальные отходы; отходы от красок и лаков, содержащие органические растворители или другие опасные вещества; отходы сварки; абсорбенты, фильтровальные материалы (включая масляные фильтры иначе не определенные), ткани для вытирания защитная одежда, загрязненные опасными материалами, отходы строительства и сноса.

На период строительства ожидается образование **317,5375893** т/период, из них: Смешанные коммунальные отходы – 1,35 т/период, Отходы от красок и лаков, содержащие органические растворители или другие опасные вещества – 0,783698 т/период, Отходы сварки – 0,01378 т/период, Абсорбенты, фильтровальные материалы (включая масляные фильтры иначе не определенные), ткани для вытирания защитная одежда, загрязненные опасными материалами – 0,00011134 т/период, отходы строительства и сноса - 315,39 4 т/период. Отходы, подлежащие утилизации, передаются специализированным организациям, остальные вывозятся на полигон ТБО. По мере образования отходы складываются в специальные контейнеры, размещаемые, на площадке с твердым покрытием и по мере накопления (не более 6 месяцев) передаются в стороннюю организацию на основании договора.

Отходы от эксплуатации автотранспорта в виде замасленной ветоши, загрязненных воздушных и масляных фильтров и отработанного масла, а также изношенных шин не будут образовываться и храниться на строительной площадке, поскольку весь ремонт автотранспорта, замена автошин, фильтров и масла будет осуществляться на специализированных станциях техобслуживания по мере необходимости вывозятся специализированной организацией согласно договору.

Предусмотрены мероприятия по снижению негативного воздействия на почвы отходов, образующихся в процессе строительства: передвижение строительной техники и автотранспорта (доставка материалов и конструкций) предусмотреть по дорогам общего пользования и внутриплощадочным дорогам с твердым покрытием; по окончании строительных работ на землях постоянного отвода предусмотреть вывоз строительного и бытового мусора в специально отведенные места по согласованию с органами; провести благоустройство и озеленение территории.

Физические воздействия. Основные источники физических воздействий (шума, вибрации, теплового воздействия) на атмосферный воздух связано с электродвигателями. Тепловое воздействие выражается в поступлении в атмосферу горячих газов, образующихся при сгорании топлива.

Сведения о документах, подготовленных в ходе оценки воздействия на окружающую среду:

1. Заключение об определении сферы охвата оценки воздействия на окружающую среду и (или) скрининга воздействия намечаемой деятельности №KZ86RYS01197452 от 11 июня 2025 года;



2. Отчет о возможных воздействиях Отчета о возможных воздействиях к рабочему проекту «Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай, Каратобинского района ЗКО»;

3. Протокол общественных слушаний посредством открытых собраний Отчета о возможных воздействиях «Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай, Каратобинского района ЗКО».

В дальнейшей разработке проектной документации необходимо учесть требования Экологического Кодекса РК (далее – Кодекс).

1. В целях соблюдения экологических требований при использовании земель (статья 238 Кодекса), содержать занимаемые земельные участки в состоянии, пригодном для дальнейшего использования их по назначению; до начала работ, связанных с нарушением земель, снять плодородный слой почвы и обеспечить его сохранение и использование в дальнейшем для целей рекультивации нарушенных земель; проводить рекультивацию нарушенных земель.

3. При осуществлении намечаемой деятельности соблюдать все строительные, экологические, санитарно-гигиенические и иные специальные требования, также требования промышленной и пожарной безопасности (нормы, правила, нормативы и т.д.), действующие на территории РК;

4. Согласно пункту 2 статьи 320 Кодекса, места накопления отходов предназначены для: временного складирования отходов на месте образования на срок не более шести месяцев до даты их сбора (передачи специализированным организациям) или самостоятельного вывоза на объект, где данные отходы будут подвергнуты операциям по восстановлению или удалению. При проведении работ необходимо учитывать указанные требования законодательства РК.

5. В соответствии с пунктом 1 статьи 336 Кодекса субъекты предпринимательства для выполнения работ (оказания услуг) по переработке, обезвреживанию, утилизации и (или) уничтожению опасных отходов обязаны получить лицензию на выполнение работ и оказание услуг в области охраны окружающей среды по соответствующему подвиду деятельности согласно требованиям Закона Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях».

В связи с этим, при заключении договоров на передачу отходов со специализированными организациями необходимо учесть соблюдение вышеуказанных требований.

7. В соответствии со статьей 77 Кодекса составитель отчета о возможных воздействиях, инициатор несут ответственность, предусмотренную законами Республики Казахстан, за сокрытие полученных сведений о воздействиях на окружающую среду и представление недостоверных сведений при проведении оценки воздействия на окружающую среду.

8. Согласно пункту 5 статьи 72 Кодекса сведения, содержащиеся в отчете о возможных воздействиях, должны соответствовать требованиям по качеству информации, в том числе быть достоверными, точными, полными и актуальными.

Вывод: Представленный Отчет о возможных воздействиях «Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай, Каратобинского



района ЗКО» допускается к реализации намечаемой деятельности при соблюдении условий, указанных в настоящем заключении.

Руководитель Департамента

М. Ермеккалиев

Исп: С. Акбуранова
8(7112)51-53-52



Представленный Отчет о возможных воздействиях «Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай, Каратобинского района ЗКО» соответствует Экологическому законодательству.

Дата размещения проекта отчета: 08.10.2025 год на интернет ресурсе Уполномоченного органа в области охраны окружающей среды.

Наименование уполномоченного органа в области охраны окружающей среды или местного исполнительного органа области, городов республиканского значения, столицы, в адрес которого направлены материалы, выносимые на общественные слушания: РГП на ПХВ «Информационно-аналитический центр охраны окружающей среды» при МЭПР РК.

Наименование всех административно – территориальных единиц, затронутых возможным воздействием намечаемой деятельности: Западно-Казахстанская область Каратобинский район, сельский округ Акқозы село Коржын. Координаты: начало 49.672104, 53.540017, конец 49.686453, 53.539438.

Реквизиты и контактные данные составителей отчетов о возможных воздействиях, или внешних привлеченных экспертов по подготовке отчетов по стратегической экологической оценке, или разработчиков документации объектов государственной экологической экспертизы: разработчиком Отчет о возможных воздействиях «Строительство мостового перехода через реку Жаксыбай, Каратобинского района ЗКО» (гос. Лицензия №01050Р выданным Комитетом экологического регулирования и контроля МЭ РК от 24.07.2007 г. на выполнение работ и оказание услуг в охраны окружающей среды), Фирма «АҚ-КӨҢІЛ», г. Алматы, ул. Молдагулова д.32 ш. 249 , 4, БИН930140000145, тел. тел:(7701) 7273098 akkonil@mail.ru

Объявление о проведении общественных слушаний на официальных интернет-ресурсах уполномоченного органа:

1) на Едином экологическом портале:

<https://hearings.ndbecology.gov.kz/Public/PubHearings/PublicHearingDetail?hearingId=24366>;

2) на официальном интернет-ресурсе местного исполнительного органа (областей, городов республиканского значения, столицы) или официальном интернет-ресурсе государственного органа-разработчика:

<https://www.gov.kz/memleket/entities/bko-zher-paidalanuy/?lang=ru>;

3) Газета: «Oral Óñiri» газеті 04.09.2025ж. №72 (21465), «Приуралье» газеті 04.09.2025ж. №72(25183) шығарылым (қоғамдық тыңдаулар туралы хабарландыру сканерленген газет беті қоса беріледі) телеарна «Той Думан» от 04.09.2025г.

4) Доска объявлений местных исполнительных органов административно-территориальных единиц (областей, городов республиканского значения, столицы, районов, городов областного и районного значения, сел, поселков, сельских округов) и в местах, специально предназначенных для размещения объявлений в количестве 1 объявления на доске объявлений здания (информационный стенд Каратобинский район село Коржын ул. Курмангазы 1.



Электронный адрес и номер телефона, по которым общественность могла получить дополнительную информацию о намечаемой деятельности, проведении общественных слушаний, а также запросить копии документов, относящихся к намечаемой деятельности: ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Западно–Казахстанской области», zh.koishekenova@bko.gov.kz, ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Западно-Казахстанской области», Западно-Казахстанская область, г.Уральск, ул.Х.Чурина, 116, БИН000340000426.; тел.: 8-7112-51-91-64; e-mail: ogzio@mail.ru.

<https://us02web.zoom.us/j/7017273098?pwd=cENQYnlOOUtsZlEzVHRueEdLZ0xhUT09&omn=83374076387> Конференция идентификаторы: 701 727 3098; Кіру коды: 123

Электронный адрес и почтовый адрес уполномоченного органа или его структурных подразделений, по которым общественность могла направлять в письменной или электронной форме свои замечания и предложения к проекту отчета о возможных воздействиях: zko-ecodep@ecogeo.gov.kz.

Сведения о процессе проведения общественных слушаний: общественные слушания проведены:

- 17 октября 2025 года в 12:00 часов, посредством видеоконференции, по адресу Западно-Казахстанская область Каратобинский район, сельский округ Акқозы село Коржын, ул. Курмангазы 1, в здании отдела образования общественные слушания проводились посредством открытых собраний. Общественные слушания проводились в смешанном формате (открытого собрания и видеоконференцсвязи).,

присутствовали 27 человек. Проголосовали «за» – 27 человек, «против» - «0», «воздержалась» – «0».

Все замечания и предложения общественности к проекту отчета о возможных воздействиях, в том числе полученные в ходе общественных слушаний, и выводы, полученные в результате их рассмотрения, были сняты.

Также, замечания и предложения от заинтересованных государственных органов инициатором сняты.



Руководитель

Ермеккалиев Мурат Шымангалиевич

