

**«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ЭКОЛОГИЯ ЖӘНЕ ТАБИҒИ
РЕСУРСТАР МИНИСТРЛІГІ
ЭКОЛОГИЯЛЫҚ РЕТТЕУ ЖӘНЕ
БАҚЫЛАУ КОМИТЕТІНІҢ АЛМАТЫ
ҚАЛАСЫ БОЙЫНША ЭКОЛОГИЯ
ДЕПАРТАМЕНТІ» РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК МЕКЕМЕСІ**



**РЕСПУБЛИКАНСКОЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ДЕПАРТАМЕНТ ЭКОЛОГИИ ПО
ГОРОДУ АЛМАТЫ КОМИТЕТА
ЭКОЛОГИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
И КОНТРОЛЯ МИНИСТЕРСТВА
ЭКОЛОГИИ И ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН»**

050022, Алматы қаласы, Абай даңғылы, 32 үй
тел.: 8 (727) 239-11-03, факс: 8 (727) 239-11-13
e-mail: almaty-ecodep@ecogeo.gov.kz

050022, г. Алматы, пр. Абая, д.32
тел.: 8 (727) 239-11-03, факс: 8 (727) 239-11-13
e-mail: almaty-ecodep@ecogeo.gov.kz

№ _____

Заключение скрининга воздействий намечаемой деятельности

На рассмотрение представлено: Заявление о намечаемой деятельности
Коммунальное государственное учреждение "Управление развития
дорожной инфраструктуры города Алматы" по проекту «Проект ОВОС к
Технико-экономическому обоснованию (ТЭО) Технико-экономическое
обоснование «Строительство первой очереди 1-ой линии LRT Алматы»»

Материалы поступили на рассмотрение: №KZ26RYS01560148
от 26 января 2026 года

Общие сведения

Коммунальное государственное учреждение "Управление развития дорожной
инфраструктуры города Алматы", 050001, Республика Казахстан, г.Алматы,
Бостандыкский район, Площадь Республики, дом № 4, БИН 250940025791

Краткое описание намечаемой деятельности

Общее описание видов намечаемой деятельности, и их классификация:

Намечаемая деятельность заключается в реализации проекта «Строительство первой очереди 1-ой линии LRT Алматы». Намечаемая деятельность включает: строительство линии лёгкого рельсового транспорта (LRT) в городской застройке г.Алматы; размещение и обустройство двухпутной рельсовой линии общей строительной длиной 17,893 км; строительство трамвайных платформ (остановочных пунктов), тяговых подстанций, контактной сети; строительство и эксплуатацию депо для размещения и обслуживания подвижного состава; проведение комплекса строительно-монтажных работ, включая земляные работы, устройство верхнего строения пути, инженерных сетей, дорожного полотна и сопутствующей инфраструктуры; последующую эксплуатацию объекта городского рельсового пассажирского транспорта.

Согласно пп.7.3 п.7 (Транспорт: трамвайные и надземные линии,



метрополитены, подвесные линии или другие подобные линии, используемые исключительно или преимущественно для перевозки пассажиров) Раздела 2 Приложения 1 к Экологическому кодексу Республики Казахстан от 2 января 2021 года (далее – Кодекс) рассматриваемый объект входит в перечень видов намечаемой деятельности и объектов, для которых проведение процедуры скрининга воздействий намечаемой деятельности является обязательным.

Согласно пп.5.4 п.5 (Объекты транспорта и инфраструктуры: объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта) Раздела 2 Приложения 2 к Кодексу рассматриваемый объект относится ко II категории, оказывающей негативное воздействие на окружающую среду.

Сведения о предполагаемом месте осуществления намечаемой деятельности, обоснование выбора места и возможностях выбора других мест:

Реализация проекта предусматривается на территории города Алматы. Участок реализации охватывает Алатауский, Ауэзовский, Алмалинский и Жетысуский районы и проходит преимущественно в пределах существующих улично-дорожных магистралей.

Трасса линии LRT берет начало от депо, размещаемого в индустриальной зоне Алатауского района, далее проходит в южном направлении по улице Бауыржана Момышулы, затем по улице Толе би в восточном направлении, после чего поворачивает на север по проспекту Абылай хана и завершается в районе железнодорожного вокзала Алматы-2 на территории транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Райымбек батыр». По ходу трассы предусмотрены пересечения с водными объектами – рекой Большая Алматинка (в районе водохранилища Сайран) и рекой Есентай – по существующим мостовым сооружениям, а также пересечение водоохранной полосы по ранее существовавшему пути трамвайных линий.

Координаты участка 1 точка Ш 43°17'42.71"С Д 76°48'37.38"В; 2 точка Ш 43°17'45.51"С Д 76°48'42.67"В; 3 точка Ш 43°17'45.42"С Д 76°48'45.19"В; 4 точка Ш 43°17'43.96"С Д 76°48'48.07"В; 5 точка Ш 43°17'43.53"С Д 76°48'48.10"В; 6 точка Ш 43°17'45.35"С Д 76°48'47.84"В; 7 точка Ш 43°17'40.59"С Д 76°48'48.48"В; 8 точка Ш 43°17'40.58"С Д 76°48'48.71"В; 9 точка Ш 43°17'35.37"С Д 76°48'49.77"В; 10 точка Ш 43°17'34.66"С Д 76°48'49.35"В; 11 точка Ш 43°17'34.75"С Д 76°48'48.95"В; 12 точка Ш 43°17'34.25"С Д 76°48'44.63"В; 13 точка Ш 43°17'35.32"С Д 76°48'38.96"В.

Выбор места осуществления намечаемой деятельности обоснован следующими факторами: трасса LRT проходит по ранее сформированным транспортным коридорам с исторически существовавшей трамвайной инфраструктурой, что снижает необходимость освоения новых территорий; размещение линии предусмотрено в утвержденном Генеральном плане города Алматы до 2040 года и соответствует документам территориального



планирования; маршрут соединяет густонаселенные жилые районы с центральной частью города и крупными транспортно-пересадочными узлами, обеспечивая высокий прогнозируемый пассажиропоток; использование существующих мостов и улично-дорожной сети позволяет минимизировать воздействие на природные компоненты и застроенные территории по сравнению с прокладкой новой трассы; размещение депо в индустриальной зоне Алатауского района соответствует функциональному зонированию территории и снижает конфликт с жилой застройкой.

Возможности выбора других мест в проектной документации не рассматриваются как приоритетные. Альтернативные варианты трассировки или размещения объекта не проработаны, поскольку намечаемая деятельность привязана к существующим магистралям, сложившейся планировочной структуре города и утвержденным градостроительным решениям. Перенос трассы за пределы указанных коридоров потребовал бы изъятия дополнительных земель, сноса застройки и формирования новых транспортных осей, что признано нецелесообразным с градостроительной, транспортной и экологической точек зрения.

Общие предполагаемые технические характеристики намечаемой деятельности:

Проектом предусматривается строительство двухпутной линии LRT с эксплуатационной длиной 17,893 км. Линия прокладывается преимущественно по обособленному полотну в пределах существующих улично-дорожных магистралей. Ширина колеи принята 1435 мм, что соответствует стандарту городских трамвайных и LRT-систем. Конструкция пути предусматривает бесстыковую укладку рельсов, что снижает уровень шума и вибрации, повышает комфорт пассажиров и долговечность пути.

Верхнее строение пути включает: рельсы типа R65 длиной 25 м; железобетонные шпалы типа Ш2; нераздельное упругое рельсовое скрепление Vossloh Sk121; балластное основание из щебня и песка либо монолитные конструкции в зонах платформ, перекрёстков и переездов.

На линии предусмотрено 34 пассажирские платформы, из которых 12 – островного типа и 22 – бокового типа. Среднее расстояние между остановочными пунктами составляет около 700 м, что обеспечивает баланс между скоростью сообщения и пешеходной доступностью. Высота платформ принята около 0,3 м от уровня проезжей части, что обеспечивает бесступенчатую посадку и высадку пассажиров, в том числе маломобильных групп населения.

Геометрические параметры трассы соответствуют нормативам проектирования LRT: минимальный радиус кривых – 25 м; максимальный продольный уклон – до 52 ‰, при этом участки с предельным уклоном имеют ограниченную протяжённость (около 160 м); наибольшая длина рельсовых плетей бесстыкового пути – 700 м, общее количество плетей – 45



шт.

Для организации движения и оборота подвижного состава проектом предусмотрены стрелочные переводы проекта 8632 R30 в количестве 20 единиц, размещаемые в местах разворота, съездов и на конечных участках линии.

Электроснабжение линии обеспечивается системой тяговых подстанций, размещённых вдоль трассы. Подвижной состав питается от контактной сети с высотой подвеса контактного провода около 5,8 м от уровня головки рельса. Применяется компенсированная система подвески контактной сети на прямых участках и упрощённая – на кривых и в зонах оборота.

В составе объекта предусматривается строительство и эксплуатация депо, расположенного в индустриальной зоне Алатауского района. Депо предназначено для размещения, технического обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава, а также включает инженерную и энергетическую инфраструктуру, парковые и деповские пути, административно-бытовые и производственные помещения. Общая длина путей электродепо составляет 7 490 м, в том числе деповских путей – 405 м. Ширина колеи в депо – 1435 мм. Число шпал – 1 440 шт. на 1 км пути. Применяются стрелочные переводы R30 (проекты 8632.00.00 и 8620.00.00).

Характеристики намечаемой деятельности предполагают реализацию проекта в условиях плотной городской застройки с высокой транспортной и пешеходной активностью. Проектные решения ориентированы на интеграцию линии LRT в существующую транспортную систему города, повышение пропускной способности улично-дорожной сети, снижение нагрузки от автотранспорта и обеспечение устойчивого функционирования объекта на стадии эксплуатации.

Краткое описание предполагаемых технических и технологических решений для намечаемой деятельности:

Проектом предусматривается строительство первой очереди 1-ой линии легкорельсового транспорта (LRT) в г. Алматы общей строительной длиной 17,893 км. Линия запроектирована двухпутной, с шириной колеи 1435 мм. Трасса начинается от электродепо, расположенного в индустриальной зоне Алатауского района, далее проходит по ул. Б. Момышулы, по ул. Толе би и по пр. Абылай хана до транспортно-пересадочного узла у железнодорожного вокзала «Алматы-2» (хаб «Райымбек батыр»). Среднее расстояние между остановочными пунктами составляет около 700 м. Минимальный радиус кривых в плане принят 25 м, максимальный продольный уклон – до 52%. Применяется бесстыковая укладка рельсов.

Конструкция верхнего строения пути предусматривает использование рельсов типа R65 длиной 25 м, железобетонных шпал типа Ш2 и



нераздельного скрепления Vossloh Skl21. В зависимости от условий размещения пути применяются три типа конструкций: на обособленном полотне с щебеночным и песчаным балластом; на участках подхода к платформам с устройством железобетонной плиты; а также на перекрестках и переездах с асфальтобетонным покрытием и основанием из щебеночно-гравийно-песчаной смеси. Проектом предусмотрено устройство стрелочных переводов проект 8632 R30.

В составе линии предусмотрено 34 пассажирские платформы, в том числе 12 островных и 22 боковых. Высота платформ составляет 0,3 м от уровня проезжей части, длина – от 78 до 113 м, минимальная длина посадочного фронта – 60 м. Остановочные пункты оснащаются павильонами и навесами, освещением, информационными табло и ограждениями. Проектом предусмотрены мероприятия по обеспечению доступа маломобильных групп населения, включая пандусы с уклоном не более 8%, бесступенчатую посадку, расширенные проходы, а также визуальное и звуковое информирование.

Электроснабжение линии осуществляется от модульных комплектных тяговых подстанций заводской готовности. В составе подстанций предусматриваются комплектные распределительные устройства 10 кВ, распределительное устройство 600 В и силовые трансформаторы 10/0,4 кВ мощностью 1600 кВА. Контактная сеть на прямых участках выполняется по компенсированной петлевой системе подвески, на кривых – по простой системе. Высота подвеса контактного провода принята 5,8 м от уровня головки рельса. Питание контактной сети осуществляется кабельными линиями от тяговых подстанций.

Для обслуживания подвижного состава предусматривается электродепо, размещаемое в Алатауском районе. Общая длина путей электродепо составляет 7 490 м, в том числе деповских путей – 405 м. Ширина колеи – 1435 мм. В составе депо предусмотрены главный производственный корпус, административно-бытовой корпус, пост электрической централизации, участок мойки подвижного состава, склад базы службы пути, тяговая подстанция, компрессорная станция, комплектная трансформаторная подстанция, площадка временного хранения бытовых отходов и вспомогательные сооружения. Путевое развитие депо выполняется рельсами РТ62 с применением стрелочных переводов типа R30.

Проектом также предусмотрены инженерные решения по отводу поверхностных вод в систему ливневой канализации, устройству внутриплощадочных автодорог с асфальтобетонным покрытием, гидроизоляции и утеплению заглубленных конструкций, защите металлических элементов от коррозии и благоустройству территории.

Предположительные сроки начала реализации намечаемой деятельности и ее завершения:



Общая продолжительность строительства линии LRT составляет 24 месяца. В указанный период включён подготовительный этап продолжительностью 7 месяцев, предусматривающий выполнение работ по сносу (демонтажу) объектов домостроения, выносу и переустройству существующих инженерных сетей, а также иные подготовительные мероприятия.

Период реализации проекта строительства установлен на 2027–2029 годы. Начало строительного-монтажных работ запланировано на II квартал (апрель) 2027 года, завершение строительства и ввод объекта в эксплуатацию – II квартал (апрель) 2029 года.

Краткая характеристика компонентов окружающей среды

Описание видов ресурсов, необходимых для осуществления намечаемой деятельности:

1. *Земельных участков.* Для реализации намечаемой деятельности используются земельные участки в пределах существующих улично-дорожных коридоров, транспортных магистралей, а также территория депо, размещаемого в индустриальной зоне. Основная часть земель относится к землям населённых пунктов и ранее была занята транспортной и инженерной инфраструктурой. Дополнительное изъятие земель природного назначения не предусматривается, однако на отдельных участках возможен снос застройки и переустройство территорий в пределах красных линий.

2. *Водных ресурсов.* Ориентировочные объёмы водопотребления на период строительства составляют 52,169 м³ в сутки. Вода используется преимущественно для хозяйственно-бытовых нужд персонала, а также для отдельных технологических операций (в том числе пылеподавление и вспомогательные работы). Для производственных нужд применяется привозная вода технического качества, что исключает дополнительную нагрузку на системы централизованного питьевого водоснабжения. На период эксплуатации линии LRT ориентировочный объём водопотребления составляет 5,06 м³ в сутки и связан исключительно с хозяйственно-бытовыми нуждами обслуживающего персонала и эксплуатационных объектов (депо, служебные помещения). Забор воды осуществляется из существующих централизованных систем водоснабжения. Использование поверхностных водных объектов или подземных вод в качестве источников водоснабжения проектом не предусмотрено. В связи с этим воздействие на водные ресурсы оценивается как локальное, краткосрочное (на этапе строительства) и незначительное на стадии эксплуатации.

3. *Участков недр.* Недропользование в рамках намечаемой деятельности не осуществляется. Добыча полезных ископаемых не предусмотрена. Использование минеральных материалов (щебень, песок,



инертные материалы) осуществляется за счёт поставок от действующих лицензированных карьеров и поставщиков.

4. *Растительных ресурсов.* Использование растительных ресурсов района при реализации проектных решений не предусматривается. По проектным решениям сруб деревьев на проектируемом участке не предусмотрено. Древесно-кустарниковая растительность, попадающая на сруб на проектируемом участке работ отсутствует.

5. *Пользование животным миром.* Использование объектов животного мира не осуществляется. Территория реализации проекта относится к урбанизированной зоне, где отсутствуют места обитания редких, эндемичных или охраняемых видов животных. Воздействие на животный мир ограничивается временным фактором беспокойства в период строительных работ.

6. *Иных ресурсов.* При осуществлении намечаемой деятельности предусматривается применение следующих иных ресурсов: компрессора, ЛКМ, грунтовка – 0,0079335 тонн, грунт – 434 700 тонн, растворитель – 0,0013858 тонн, асфальтовая смесь – щебень фракции 20 мм – 36983,69 тонн, фракция более 20 мм – 97491,51 тонн, ПГС – 25939,615 тонн, гравий 167480,32 тонн. Планируется к применению следующая строительная техника: катки, экскаватор, асфальтоукладчик, краны, бульдозеры, трактор, автосамосвал, машины поливомоечные, погрузчики, самосвалы, автогрейдер. Теплоснабжение не предусматривается. Электроснабжение на период строительства предусматривается дизельной электростанции.

7. *Риски истощения используемых природных ресурсов, обусловленные их дефицитностью, уникальностью и (или) невозобновляемостью.* Проект не оказывает существенного влияния на воспроизводимость природных ресурсов.

8. *Описание ожидаемых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу.* На территории строительства выявлено – 11 неорганизованных источников: выбросы от работы автотранспорта, выбросы пыли при автотранспортных работах, сварочные работы, окрасочные работы, выемка грунта, обратная засыпка грунта, прием инертных материалов, гидроизоляция, асфальтные покрытия, механический участок и 3 организованных источников: битумный котел, компрессор с ДВС, передвижная электростанция. Валовое количество выбрасываемых вредных веществ на период строительства – 59,82287291 т/период; секундное количество выбрасываемых вредных веществ на период строительства – 8,72560738 г/сек. Железо (II, III) оксиды 0.02795 г/с (3 класс); 0143 Марганец и его соединения 0.00091г/с (2 класс); Азота (IV) диоксид 0.07843 г/с (2 класс); 0304 Азот (II) оксид 0.01102 г/с (3 класс); Углерод 0.00561 г/с (3 класс); Сера диоксид 0.00911 г/с (3 класс); Сероводород 0.0000073 г/с (2 класс); Углерод оксид 0.08165 г/с (4 класс); Фтористые газообразные соединения 0.0005 г/с (2 класс); Фториды неорганические 0.0006 г/с (2



класс); Диметилбензол 0.13056 г/с (3 класс); Метилбензол 0.17222 г/с (3 класс); Бенз/а/пирен 0.0000001 г/с (1 класс); Бутилацетат 0.03333 г/с (4 класс); Формальдегид 0.0012 г/с (2 класс); Пропан-2-он 0.07222 г/с (4 класс); Алканы C12-19 4.50958 г/с (4 класс); Взвешенные частицы 0.32578 г/с (3 класс); Пыль неорганическая, %: 70-20 0.2216 г/с (3 класс).

9. *Описание сбросов загрязняющих веществ.* Сброс загрязняющих веществ в поверхностные или подземные водные объекты проектом не предусматривается. Хозяйственно-бытовые сточные воды на строительных площадках и в депо отводятся в существующие централизованные системы канализации либо вывозятся специализированными организациями. Производственные сточные воды отсутствуют.

10. *Описание отходов, управление которыми относится к намечаемой деятельности.* На период строительства образуются следующие виды отходов: промасленная ветошь (15 02 02) – 0,0867 т/период, упаковочная тара из-под лакокрасочных материалов (15 01 10) – 1191 т/период, огарки сварочных электродов (12 01 13) – 0,2224 т/период, бытовые отходы (20 03 01) – 282,15 т/период, строительный мусор (12 01 01) 13,2327 т/период. Итого на период строительства 296,8828 т/период. Для временного хранения образующихся строительных отходов устраивается площадка с твердым покрытием, устанавливаются металлические контейнера. Опасные отходы производства хранят в таре, обеспечивающей локализованное хранение, позволяющей выполнять погрузочно-разгрузочные и транспортные работы и исключать распространение вредных веществ.

Перечень разрешений, наличие которых предположительно потребуется для осуществления намечаемой деятельности, и государственных органов, в чью компетенцию входит выдача таких разрешений.

Заключение об определении сферы охвата оценки воздействия на окружающую среду и (или) скрининга воздействий намечаемой деятельности – Департамент экологии по городу Алматы, Разрешение на воздействие для объектов II категории – Управление экологии и окружающей среды города Алматы.

Краткое описание текущего состояния компонентов окружающей среды.

Территория реализации намечаемой деятельности расположена в пределах городской застройки города Алматы и характеризуется как урбанизированная, с высокой степенью антропогенной трансформации природных компонентов.

Атмосферный воздух в зоне прохождения трассы формируется под воздействием интенсивного автомобильного транспорта, коммунально-бытового сектора и иных городских источников выбросов. Для города в



целом характерна повышенная концентрация загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы, особенно в периоды неблагоприятных метеорологических условий. Основными загрязняющими веществами являются оксиды азота, оксид углерода, взвешенные частицы и углеводороды.

Земельные ресурсы и почвенный покров в пределах трассы в значительной степени нарушены в результате длительной эксплуатации улично-дорожной сети и инженерной инфраструктуры. Почвы уплотнены, местами перекрыты асфальтобетонным покрытием или застроены. Естественные почвенные горизонты сохранены фрагментарно.

Водные объекты в зоне влияния проекта представлены рекой Большая Алматинка (в районе водохранилища Сайран) и рекой Есентай, которые пересекаются трассой по существующим мостовым сооружениям. Состояние водных объектов определяется комплексным влиянием городской застройки, поверхностного стока и транспортной нагрузки. Проект не предусматривает изменения русловых характеристик водотоков.

Растительный мир представлен преимущественно элементами городского озеленения – рядовыми посадками деревьев, кустарниками и газонами вдоль магистралей. Естественные растительные сообщества в зоне реализации проекта отсутствуют либо сильно трансформированы.

Животный мир представлен синантропными видами, приспособленными к условиям городской среды. Места обитания редких или особо охраняемых видов в пределах трассы не зафиксированы.

Акустическая обстановка на территории характеризуется повышенным уровнем шума, обусловленным интенсивным автомобильным движением и функционированием городской инфраструктуры.

В целом, исходное состояние компонентов окружающей среды в зоне намечаемой деятельности соответствует типичным условиям крупного индустриально-транспортного центра с выраженной антропогенной нагрузкой.

Характеристика возможных форм негативного и положительного воздействий на окружающую среду в результате осуществления намечаемой деятельности.

Реализация намечаемой деятельности по строительству и эксплуатации первой очереди линии LRT в городе Алматы сопровождается как временными негативными, так и долгосрочными положительными воздействиями на компоненты окружающей среды.

Негативные воздействия преимущественно связаны со стадией строительства. В атмосферный воздух возможны выбросы загрязняющих веществ от работы строительной техники и автотранспорта (оксиды азота, оксид углерода, углеводороды, взвешенные частицы), а также



пылеобразование при земляных и демонтажных работах. Воздействие носит локальный и временный характер.

На земельные ресурсы воздействие выражается в нарушении почвенного покрова в местах прокладки пути, устройства остановочных пунктов и инженерных сетей, а также в образовании строительных отходов. Возможна вырубка или пересадка отдельных зелёных насаждений в пределах полосы отвода.

Шумовое воздействие увеличивается в период строительно-монтажных работ вследствие функционирования техники и механизмов. В условиях плотной городской застройки это может вызывать кратковременный дискомфорт для населения.

На водные объекты прямое воздействие не предполагается, поскольку пересечения с реками осуществляются по существующим мостовым сооружениям. Косвенное воздействие может быть связано с поверхностным стоком с площадок строительства при отсутствии должных мер по организации водоотведения.

В период эксплуатации негативные воздействия существенно снижаются. Возможны шумовые и вибрационные воздействия от движения подвижного состава, однако применение бесстыкового пути и современных конструктивных решений позволяет минимизировать данные факторы.

Положительные воздействия носят долгосрочный и системный характер. Основным экологическим эффектом является снижение транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть и сокращение выбросов загрязняющих веществ за счёт частичного перераспределения пассажиропотока с автотранспорта на электрический рельсовый транспорт. Использование электрической тяги исключает прямые выбросы от подвижного состава в пределах городской территории.

Дополнительный положительный эффект выражается в повышении энергоэффективности городских перевозок, снижении уровня уличного шума при уменьшении количества автомобильного транспорта, формировании устойчивой транспортной инфраструктуры и улучшении качества городской среды.

В целом, негативные воздействия имеют преимущественно временный и локальный характер (этап строительства), тогда как положительные экологические эффекты проявляются на этапе эксплуатации и носят долгосрочный характер.

Характеристика возможных форм трансграничных воздействий на окружающую среду.

Намечаемая деятельность по строительству и эксплуатации первой очереди линии LRT в городе Алматы реализуется в пределах урбанизированной территории и не связана с использованием



трансграничных водных объектов, недр либо природных комплексов, имеющих международное значение.

С учётом территориального расположения объекта в южной части Республики Казахстан и значительной удалённости от государственной границы, формирование трансграничных воздействий на атмосферный воздух, водные ресурсы, земельные и биологические компоненты окружающей среды не прогнозируется.

Выбросы загрязняющих веществ на этапе строительства носят локальный характер, их объёмы незначительны по сравнению с фоновыми городскими нагрузками и не способны формировать перенос загрязнений на трансграничные расстояния. На этапе эксплуатации линия LRT функционирует на электрической тяге и не образует прямых атмосферных выбросов от подвижного состава.

Сбросы загрязняющих веществ в трансграничные водные объекты проектом не предусматриваются. Пересечение рек осуществляется по существующим мостовым сооружениям без изменения гидрологического режима водотоков.

Воздействие на животный и растительный мир также ограничивается локальной городской средой и не затрагивает миграционные пути редких или охраняемых видов, имеющих трансграничное распространение.

Таким образом, возможные формы трансграничных воздействий в результате осуществления намечаемой деятельности отсутствуют, а необходимость проведения процедур в рамках международных соглашений о трансграничном воздействии не возникает.

Предлагаемые меры по предупреждению, исключению и снижению возможных форм неблагоприятного воздействия на окружающую среду.

В рамках реализации проекта строительства и эксплуатации первой очереди линии LRT в городе Алматы проектной документацией предусмотрен комплекс организационных, технических и природоохранных мероприятий, направленных на минимизацию негативного воздействия на компоненты окружающей среды.

В части охраны атмосферного воздуха на этапе строительства предусматриваются регулярное орошение (пылеподавление) строительных площадок и временных дорог, укрытие сыпучих материалов, своевременный вывоз строительного мусора, ограничение скорости движения строительной техники, а также использование исправной техники, соответствующей экологическим требованиям. На этапе эксплуатации снижение выбросов достигается за счёт применения электрической тяги подвижного состава, что исключает прямые выбросы загрязняющих веществ.

Для защиты земельных ресурсов предусматриваются минимизация площади временного изъятия земель, складирование плодородного слоя почвы с последующим восстановлением, рекультивация нарушенных



участков после завершения работ, а также устройство твёрдых покрытий на площадках временного хранения материалов.

В части водных ресурсов предусмотрена организация системы водоотведения со строительных площадок, исключая поступление загрязнённого поверхностного стока в водные объекты. Хозяйственно-бытовые сточные воды подлежат отводу в централизованные системы канализации либо вывозу специализированными организациями. Использование привозной технической воды для производственных нужд снижает нагрузку на системы питьевого водоснабжения.

Для снижения шумового воздействия на период строительства предусматривается ограничение времени проведения шумных работ, применение технически исправного оборудования, а также рациональная организация строительных процессов. На этапе эксплуатации снижение шума обеспечивается применением бесстыкового пути, упругих рельсовых скреплений и современных конструкций подвижного состава.

В отношении растительных ресурсов предусматривается проведение инвентаризации зелёных насаждений, по возможности пересадка сохраняемых деревьев и компенсационные посадки взамен вырубаемых. После завершения строительства предусмотрено благоустройство и восстановление элементов городского озеленения.

В сфере обращения с отходами предусматривается их отдельный сбор, временное хранение на оборудованных площадках, передача специализированным организациям для утилизации или захоронения, а также ведение учёта образующихся отходов в соответствии с требованиями экологического законодательства.

Организационные меры включают производственный экологический контроль, соблюдение требований техники безопасности и охраны окружающей среды, а также контроль за соблюдением природоохранных нормативов на всех этапах реализации проекта.

В целом, предлагаемый комплекс мероприятий направлен на локализацию и минимизацию временных воздействий на этапе строительства и обеспечение экологически безопасной эксплуатации объекта в долгосрочной перспективе.

Описание возможных альтернатив достижения целей указанной намечаемой деятельности и вариантов ее осуществления.

Цель намечаемой деятельности – формирование устойчивой системы городского пассажирского транспорта с высокой провозной способностью, снижением нагрузки на улично-дорожную сеть и уменьшением выбросов загрязняющих веществ в городе Алматы.

В проектной документации в качестве базового варианта рассматривается строительство первой очереди первой линии LRT по трассе, проходящей в пределах существующих транспортных коридоров. Выбор



данного варианта обусловлен соответствием Генеральному плану города, прогнозируемым пассажиропотоком, наличием сформированной улично-дорожной инфраструктуры и возможностью интеграции с действующими транспортно-пересадочными узлами.

Возможные альтернативы достижения целей проекта теоретически могут включать:

Альтернатива «нулевого варианта» (отказ от реализации проекта). В данном случае развитие транспортной системы осуществлялось бы без строительства LRT. Такая альтернатива не позволяет достичь целей по снижению транспортной нагрузки и уменьшению выбросов от автотранспорта, что в долгосрочной перспективе может привести к ухудшению экологической и транспортной ситуации.

Развитие автобусного транспорта повышенной вместимости (BRT). Альтернатива предполагает модернизацию автобусной сети с выделенными полосами движения. Однако в условиях высокой плотности пассажиропотока пропускная способность и экологическая эффективность электрического рельсового транспорта рассматриваются как более устойчивое решение, особенно с точки зрения снижения локальных выбросов.

Расширение метрополитена. Строительство подземных линий требует значительно больших капитальных затрат, более длительных сроков реализации и сложных инженерно-геологических решений. В сравнении с этим вариант LRT рассматривается как экономически и технически более реалистичный на данном этапе развития городской инфраструктуры.

Альтернативные варианты трассировки. В проекте рассмотрен вариант прохождения линии по существующим магистралям, что минимизирует дополнительное изъятие земель и снос застройки. Перенос трассы за пределы сформированных транспортных коридоров повлечёт бы более значительное воздействие на земельные и имущественные ресурсы, увеличение объёмов работ и затрат.

Таким образом, выбранный вариант строительства линии LRT по существующим уличным коридорам признан оптимальным с градостроительной, транспортной и экологической точек зрения. Он обеспечивает достижение стратегических целей по развитию общественного транспорта при минимально возможном дополнительном воздействии на природную и социальную среду по сравнению с альтернативными решениями.

Выводы о необходимости или отсутствия проведения обязательной оценки воздействия на окружающую среду.

В соответствии с п.26 Главы 3 «Инструкции по организации и проведению экологической оценки» (Утверждена приказом Министра экологии, геологии и природных ресурсов РК от 30.07.2021 года №280. Далее – Инструкция), в целях оценки существенности воздействий намечаемой



деятельности на окружающую среду уполномоченный орган в области охраны окружающей среды, при проведении скрининга воздействий намечаемой деятельности и определении сферы охвата выявляет возможные воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, руководствуясь п.25 Инструкции.

Так, в ходе изучения материалов Заявления о намечаемой деятельности установлено наличие возможных воздействий на окружающую среду, предусмотренные в п.25 Инструкции, а именно:

- деятельность осуществляется в черте населенного пункта;
- деятельность может привести к изменениям рельефа местности, истощению, опустыниванию, водной и ветровой эрозии, селям, подтоплению, заболачиванию, вторичному засолению, иссушению, уплотнению, другим процессам нарушения почв, повлиять на состояние водных объектов;
- деятельность может включать использование невозобновляемых или дефицитных природных ресурсов;
- деятельность может быть связана с производством, использованием, хранением, транспортировкой или обработкой веществ или материалов, способных нанести вред здоровью человека, окружающей среде или вызвать необходимость оценки действительных или предполагаемых рисков для окружающей среды или здоровья человека;
- деятельность может привести к образованию опасных отходов производства и (или) потребления;
- деятельность может осуществлять выбросы загрязняющих (в том числе токсичных, ядовитых или иных опасных) веществ в атмосферу, которые могут привести к нарушению экологических нормативов или целевых показателей качества атмосферного воздуха, а до их утверждения – гигиенических нормативов;
- деятельность может являться источником физических воздействий на природную среду: шума, вибрации, ионизирующего излучения, напряженности электромагнитных полей, световой или тепловой энергии, иных физических воздействий на компоненты природной среды;
- деятельность может создавать риски загрязнения земель или водных объектов (поверхностных и подземных) в результате попадания в них загрязняющих веществ;
- деятельность может привести к возникновению аварий и инцидентов, способных оказать воздействие на окружающую среду и здоровье человека;
- может оказать потенциальные кумулятивные воздействия на окружающую среду вместе с иной деятельностью, осуществляемой или планируемой на данной территории;



- может оказывать воздействие на компоненты природной среды, важные для ее состояния или чувствительные к воздействиям вследствие их экологической взаимосвязи с другими компонентами;
- может оказывать воздействие на маршруты или объекты, используемые людьми для посещения мест отдыха или иных мест;
- может оказывать воздействие на населенные или застроенные территории;
- имеются факторы, связанные с воздействием намечаемой деятельности на окружающую среду и требующие изучения.

По каждому из указанных выше возможных воздействий необходимо проведение оценки его существенности (п.27 Инструкции).

Таким образом, проведение оценки воздействия на окружающую среду по намечаемой деятельности является обязательным.

Согласно п.31 Инструкции, изучение и описание возможных существенных воздействий намечаемой деятельности на окружающую среду в процессе оценки воздействия на окружающую среду включает подготовку отчета о возможных воздействиях

В соответствии с требованиями ст.66 Кодекса, в процессе оценки воздействия на окружающую среду подлежат учету следующие виды воздействий: прямые воздействия – воздействия, которые могут быть непосредственно оказаны основными и сопутствующими видами намечаемой деятельности; косвенные воздействия – воздействия на окружающую среду и здоровье населения, вызываемые опосредованными (вторичными) факторами, которые могут возникнуть вследствие осуществления намечаемой деятельности; кумулятивные воздействия – воздействия, которые могут возникнуть в результате постоянно возрастающих негативных изменений в окружающей среде, вызываемых в совокупности прежними и существующими воздействиями антропогенного или природного характера, а также обоснованно предсказуемыми будущими воздействиями, сопровождающими осуществление намечаемой деятельности.

В процессе оценки воздействия на окружающую среду необходимо провести оценку воздействия на следующие объекты, (в том числе в их взаимосвязи и взаимодействии): атмосферный воздух; подземные воды; ландшафты; земли и почвенный покров; растительный мир; животный мир; состояние экологических систем и экосистемных услуг; биоразнообразие; состояние здоровья и условия жизни населения; объекты, представляющие особую экологическую, научную, историко-культурную и рекреационную ценность.

При проведении оценки воздействия на окружающую среду также подлежат оценке и другие воздействия на окружающую среду, которые могут быть вызваны возникновением чрезвычайных ситуаций антропогенного и природного характера, аварийного загрязнения



окружающей среды, определяются возможные меры и методы по предотвращению и сокращению вредного воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, а также необходимый объем производственного экологического мониторинга. Кроме того, подлежат учету отрицательные и положительные эффекты воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

В этой связи, в отчете о возможных воздействиях, по каждому из указанных выше возможных воздействий необходимо проведение оценки их существенности, а также учесть требования к проекту отчета о возможных воздействиях, предусмотренных нормами п.4 ст.72 Кодекса.

Указанные выводы основаны на представленных сведениях в Заявлении о намечаемой деятельности и приложенных документах, при условии их достоверности.

При осуществлении намечаемой деятельности необходимо учесть замечания и предложения согласно Протокола от 17.02.2026 года, размещенного на сайте <https://ecoportal.kz/>.

Руководитель

Д. Лесбеков

*исп.: Мендулла Д.А.
тел: 239-11-20*



**«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ЭКОЛОГИЯ ЖӘНЕ ТАБИҒИ
РЕСУРСТАР МИНИСТРЛІГІ
ЭКОЛОГИЯЛЫҚ РЕТТЕУ ЖӘНЕ
БАҚЫЛАУ КОМИТЕТІНІҢ АЛМАТЫ
ҚАЛАСЫ БОЙЫНША ЭКОЛОГИЯ
ДЕПАРТАМЕНТІ» РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК МЕКЕМЕСІ**

050022, Алматы қаласы, Абай даңғылы, 32 үй
тел.: 8 (727) 239-11-03, факс: 8 (727) 239-11-13
e-mail: almaty-ecodep@ecogeo.gov.kz

№ _____



**РЕСПУБЛИКАНСКОЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ДЕПАРТАМЕНТ ЭКОЛОГИИ ПО
ГОРОДУ АЛМАТЫ КОМИТЕТА
ЭКОЛОГИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
И КОНТРОЛЯ МИНИСТЕРСТВА
ЭКОЛОГИИ И ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН»**

050022, г. Алматы, пр. Абая, д.32
тел.: 8 (727) 239-11-03, факс: 8 (727) 239-11-13
e-mail: almaty-ecodep@ecogeo.gov.kz

Заключение об определении сферы охвата оценки воздействия на окружающую среду

На рассмотрение представлено: Заявление о намечаемой деятельности
Коммунальное государственное учреждение "Управление развития
дорожной инфраструктуры города Алматы" по проекту «Проект ОВОС к
Технико-экономическому обоснованию (ТЭО) Технико-экономическое
обоснование «Строительство первой очереди 1-ой линии LRT Алматы»»

Материалы поступили на рассмотрение: №KZ26RYS01560148
от 26 января 2026 года

Общие сведения

Коммунальное государственное учреждение "Управление развития дорожной
инфраструктуры города Алматы", 050001, Республика Казахстан, г.Алматы,
Бостандыкский район, Площадь Республики, дом № 4, БИН 250940025791

Краткая характеристика компонентов окружающей среды

Описание видов ресурсов, необходимых для осуществления намечаемой деятельности:

1. *Земельных участков.* Для реализации намечаемой деятельности
используются земельные участки в пределах существующих улично-
дорожных коридоров, транспортных магистралей, а также территория депо,
размещаемого в индустриальной зоне. Основная часть земель относится к
землям населённых пунктов и ранее была занята транспортной и инженерной
инфраструктурой. Дополнительное изъятие земель природного назначения не
предусматривается, однако на отдельных участках возможен снос застройки
и переустройство территорий в пределах красных линий.

2. *Водных ресурсов.* Ориентировочные объёмы водопотребления на
период строительства составляют 52,169 м³ в сутки. Вода используется
преимущественно для хозяйственно-бытовых нужд персонала, а также для



отдельных технологических операций (в том числе пылеподавление и вспомогательные работы). Для производственных нужд применяется привозная вода технического качества, что исключает дополнительную нагрузку на системы централизованного питьевого водоснабжения. На период эксплуатации линии LRT ориентировочный объём водопотребления составляет 5,06 м³ в сутки и связан исключительно с хозяйственно-бытовыми нуждами обслуживающего персонала и эксплуатационных объектов (депо, служебные помещения). Забор воды осуществляется из существующих централизованных систем водоснабжения. Использование поверхностных водных объектов или подземных вод в качестве источников водоснабжения проектом не предусмотрено. В связи с этим воздействие на водные ресурсы оценивается как локальное, краткосрочное (на этапе строительства) и незначительное на стадии эксплуатации.

3. *Участков недр.* Недропользование в рамках намечаемой деятельности не осуществляется. Добыча полезных ископаемых не предусмотрена. Использование минеральных материалов (щебень, песок, инертные материалы) осуществляется за счёт поставок от действующих лицензированных карьеров и поставщиков.

4. *Растительных ресурсов.* Использование растительных ресурсов района при реализации проектных решений не предусматривается. По проектным решениям сруб деревьев на проектируемом участке не предусмотрено. Древесно-кустарниковая растительность, попадающая на сруб на проектируемом участке работ отсутствует.

5. *Пользование животным миром.* Использование объектов животного мира не осуществляется. Территория реализации проекта относится к урбанизированной зоне, где отсутствуют места обитания редких, эндемичных или охраняемых видов животных. Воздействие на животный мир ограничивается временным фактором беспокойства в период строительных работ.

6. *Иных ресурсов.* При осуществлении намечаемой деятельности предусматривается применение следующих иных ресурсов: компрессора, ЛКМ, грунтовка – 0,0079335 тонн, грунт – 434 700 тонн, растворитель – 0,0013858 тонн, асфальтовая смесь – щебень фракции 20 мм – 36983,69 тонн, фракция более 20 мм – 97491,51 тонн, ПГС – 25939,615 тонн, гравий 167480,32 тонн. Планируется к применению следующая строительная техника: катки, экскаватор, асфальтоукладчик, краны, бульдозеры, трактор, автосамосвал, машины поливомоечные, погрузчики, самосвалы, автогрейдер. Теплоснабжение не предусматривается. Электроснабжение на период строительства предусматривается дизельной электростанции.

7. *Риски истощения используемых природных ресурсов, обусловленные их дефицитностью, уникальностью и (или) невозобновляемостью.* Проект не оказывает существенного влияния на воспроизводимость природных ресурсов.



8. *Описание ожидаемых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу.* На территории строительства выявлено – 11 неорганизованных источников: выбросы от работы автотранспорта, выбросы пыли при автотранспортных работах, сварочные работы, окрасочные работы, выемка грунта, обратная засыпка грунта, прием инертных материалов, гидроизоляция, асфальтные покрытия, механический участок и 3 организованных источников: битумный котел, компрессор с ДВС, передвижная электростанция. Валовое количество выбрасываемых вредных веществ на период строительства – 59,82287291 т/период; секундное количество выбрасываемых вредных веществ на период строительства – 8,72560738 г/сек. Железо (II, III) оксиды 0.02795 г/с (3 класс); 0143 Марганец и его соединения 0.00091г/с (2 класс); Азота (IV) диоксид 0.07843 г/с (2 класс); 0304 Азот (II) оксид 0.01102 г/с (3 класс); Углерод 0.00561 г/с (3 класс); Сера диоксид 0.00911 г/с (3 класс); Сероводород 0.0000073 г/с (2 класс); Углерод оксид 0.08165 г/с (4 класс); Фтористые газообразные соединения 0.0005 г/с (2 класс); Фториды неорганические 0.0006 г/с (2 класс); Диметилбензол 0.13056 г/с (3 класс); Метилбензол 0.17222 г/с (3 класс); Бенз/а/пирен 0.0000001 г/с (1 класс); Бутилацетат 0.03333 г/с (4 класс); Формальдегид 0.0012 г/с (2 класс); Пропан-2-он 0.07222 г/с (4 класс); Алканы C12-19 4.50958 г/с (4 класс); Взвешенные частицы 0.32578 г/с (3 класс); Пыль неорганическая, %: 70-20 0.2216 г/с (3 класс).

9. *Описание сбросов загрязняющих веществ.* Сброс загрязняющих веществ в поверхностные или подземные водные объекты проектом не предусматривается. Хозяйственно-бытовые сточные воды на строительных площадках и в депо отводятся в существующие централизованные системы канализации либо вывозятся специализированными организациями. Производственные сточные воды отсутствуют.

10. *Описание отходов, управление которыми относится к намечаемой деятельности.* На период строительства образуются следующие виды отходов: промасленная ветошь (15 02 02) – 0,0867 т/период, упаковочная тара из-под лакокрасочных материалов (15 01 10) – 1191 т/период, огарки сварочных электродов (12 01 13) – 0,2224 т/период, бытовые отходы (20 03 01) – 282,15 т/период, строительный мусор (12 01 01) 13,2327 т/период. Итого на период строительства 296,8828 т/период. Для временного хранения образующихся строительных отходов устраивается площадка с твердым покрытием, устанавливаются металлические контейнера. Опасные отходы производства хранят в таре, обеспечивающей локализованное хранение, позволяющей выполнять погрузочно-разгрузочные и транспортные работы и исключать распространение вредных веществ.

Перечень разрешений, наличие которых предположительно потребуется для осуществления намечаемой деятельности, и



государственных органов, в чью компетенцию входит выдача таких разрешений.

Заключение об определении сферы охвата оценки воздействия на окружающую среду и (или) скрининга воздействий намечаемой деятельности – Департамент экологии по городу Алматы, Разрешение на воздействие для объектов II категории – Управление экологии и окружающей среды города Алматы.

Краткое описание текущего состояния компонентов окружающей среды.

Территория реализации намечаемой деятельности расположена в пределах городской застройки города Алматы и характеризуется как урбанизированная, с высокой степенью антропогенной трансформации природных компонентов.

Атмосферный воздух в зоне прохождения трассы формируется под воздействием интенсивного автомобильного транспорта, коммунально-бытового сектора и иных городских источников выбросов. Для города в целом характерна повышенная концентрация загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы, особенно в периоды неблагоприятных метеорологических условий. Основными загрязняющими веществами являются оксиды азота, оксид углерода, взвешенные частицы и углеводороды.

Земельные ресурсы и почвенный покров в пределах трассы в значительной степени нарушены в результате длительной эксплуатации улично-дорожной сети и инженерной инфраструктуры. Почвы уплотнены, местами перекрыты асфальтобетонным покрытием или застроены. Естественные почвенные горизонты сохранены фрагментарно.

Водные объекты в зоне влияния проекта представлены рекой Большая Алматинка (в районе водохранилища Сайран) и рекой Есентай, которые пересекаются трассой по существующим мостовым сооружениям. Состояние водных объектов определяется комплексным влиянием городской застройки, поверхностного стока и транспортной нагрузки. Проект не предусматривает изменения русловых характеристик водотоков.

Растительный мир представлен преимущественно элементами городского озеленения – рядовыми посадками деревьев, кустарниками и газонами вдоль магистралей. Естественные растительные сообщества в зоне реализации проекта отсутствуют либо сильно трансформированы.

Животный мир представлен синантропными видами, приспособленными к условиям городской среды. Места обитания редких или особо охраняемых видов в пределах трассы не зафиксированы.

Акустическая обстановка на территории характеризуется повышенным уровнем шума, обусловленным интенсивным автомобильным движением и функционированием городской инфраструктуры.



В целом, исходное состояние компонентов окружающей среды в зоне намечаемой деятельности соответствует типичным условиям крупного индустриально-транспортного центра с выраженной антропогенной нагрузкой.

Характеристика возможных форм негативного и положительного воздействий на окружающую среду в результате осуществления намечаемой деятельности.

Реализация намечаемой деятельности по строительству и эксплуатации первой очереди линии LRT в городе Алматы сопровождается как временными негативными, так и долгосрочными положительными воздействиями на компоненты окружающей среды.

Негативные воздействия преимущественно связаны со стадией строительства. В атмосферный воздух возможны выбросы загрязняющих веществ от работы строительной техники и автотранспорта (оксиды азота, оксид углерода, углеводороды, взвешенные частицы), а также пылеобразование при земляных и демонтажных работах. Воздействие носит локальный и временный характер.

На земельные ресурсы воздействие выражается в нарушении почвенного покрова в местах прокладки пути, устройства остановочных пунктов и инженерных сетей, а также в образовании строительных отходов. Возможна вырубка или пересадка отдельных зелёных насаждений в пределах полосы отвода.

Шумовое воздействие увеличивается в период строительно-монтажных работ вследствие функционирования техники и механизмов. В условиях плотной городской застройки это может вызывать кратковременный дискомфорт для населения.

На водные объекты прямое воздействие не предполагается, поскольку пересечения с реками осуществляются по существующим мостовым сооружениям. Косвенное воздействие может быть связано с поверхностным стоком с площадок строительства при отсутствии должных мер по организации водоотведения.

В период эксплуатации негативные воздействия существенно снижаются. Возможны шумовые и вибрационные воздействия от движения подвижного состава, однако применение бесстыкового пути и современных конструктивных решений позволяет минимизировать данные факторы.

Положительные воздействия носят долгосрочный и системный характер. Основным экологическим эффектом является снижение транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть и сокращение выбросов загрязняющих веществ за счёт частичного перераспределения пассажиропотока с автотранспорта на электрический рельсовый транспорт. Использование электрической тяги исключает прямые выбросы от подвижного состава в пределах городской территории.



Дополнительный положительный эффект выражается в повышении энергоэффективности городских перевозок, снижении уровня уличного шума при уменьшении количества автомобильного транспорта, формировании устойчивой транспортной инфраструктуры и улучшении качества городской среды.

В целом, негативные воздействия имеют преимущественно временный и локальный характер (этап строительства), тогда как положительные экологические эффекты проявляются на этапе эксплуатации и носят долгосрочный характер.

Характеристика возможных форм трансграничных воздействий на окружающую среду.

Намечаемая деятельность по строительству и эксплуатации первой очереди линии LRT в городе Алматы реализуется в пределах урбанизированной территории и не связана с использованием трансграничных водных объектов, недр либо природных комплексов, имеющих международное значение.

С учётом территориального расположения объекта в южной части Республики Казахстан и значительной удалённости от государственной границы, формирование трансграничных воздействий на атмосферный воздух, водные ресурсы, земельные и биологические компоненты окружающей среды не прогнозируется.

Выбросы загрязняющих веществ на этапе строительства носят локальный характер, их объёмы незначительны по сравнению с фоновыми городскими нагрузками и не способны формировать перенос загрязнений на трансграничные расстояния. На этапе эксплуатации линия LRT функционирует на электрической тяге и не образует прямых атмосферных выбросов от подвижного состава.

Сбросы загрязняющих веществ в трансграничные водные объекты проектом не предусматриваются. Пересечение рек осуществляется по существующим мостовым сооружениям без изменения гидрологического режима водотоков.

Воздействие на животный и растительный мир также ограничивается локальной городской средой и не затрагивает миграционные пути редких или охраняемых видов, имеющих трансграничное распространение.

Таким образом, возможные формы трансграничных воздействий в результате осуществления намечаемой деятельности отсутствуют, а необходимость проведения процедур в рамках международных соглашений о трансграничном воздействии не возникает.

Предлагаемые меры по предупреждению, исключению и снижению возможных форм неблагоприятного воздействия на окружающую среду.



В рамках реализации проекта строительства и эксплуатации первой очереди линии LRT в городе Алматы проектной документацией предусмотрен комплекс организационных, технических и природоохранных мероприятий, направленных на минимизацию негативного воздействия на компоненты окружающей среды.

В части охраны атмосферного воздуха на этапе строительства предусматриваются регулярное орошение (пылеподавление) строительных площадок и временных дорог, укрытие сыпучих материалов, своевременный вывоз строительного мусора, ограничение скорости движения строительной техники, а также использование исправной техники, соответствующей экологическим требованиям. На этапе эксплуатации снижение выбросов достигается за счёт применения электрической тяги подвижного состава, что исключает прямые выбросы загрязняющих веществ.

Для защиты земельных ресурсов предусматриваются минимизация площади временного изъятия земель, складирование плодородного слоя почвы с последующим восстановлением, рекультивация нарушенных участков после завершения работ, а также устройство твёрдых покрытий на площадках временного хранения материалов.

В части водных ресурсов предусмотрена организация системы водоотведения со строительных площадок, исключающая поступление загрязнённого поверхностного стока в водные объекты. Хозяйственно-бытовые сточные воды подлежат отводу в централизованные системы канализации либо вывозу специализированными организациями. Использование привозной технической воды для производственных нужд снижает нагрузку на системы питьевого водоснабжения.

Для снижения шумового воздействия на период строительства предусматривается ограничение времени проведения шумных работ, применение технически исправного оборудования, а также рациональная организация строительных процессов. На этапе эксплуатации снижение шума обеспечивается применением бесстыкового пути, упругих рельсовых скреплений и современных конструкций подвижного состава.

В отношении растительных ресурсов предусматривается проведение инвентаризации зелёных насаждений, по возможности пересадка сохраняемых деревьев и компенсационные посадки взамен вырубаемых. После завершения строительства предусмотрено благоустройство и восстановление элементов городского озеленения.

В сфере обращения с отходами предусматривается их отдельный сбор, временное хранение на оборудованных площадках, передача специализированным организациям для утилизации или захоронения, а также ведение учёта образующихся отходов в соответствии с требованиями экологического законодательства.

Организационные меры включают производственный экологический контроль, соблюдение требований техники безопасности и охраны



окружающей среды, а также контроль за соблюдением природоохранных нормативов на всех этапах реализации проекта.

В целом, предлагаемый комплекс мероприятий направлен на локализацию и минимизацию временных воздействий на этапе строительства и обеспечение экологически безопасной эксплуатации объекта в долгосрочной перспективе.

Описание возможных альтернатив достижения целей указанной намечаемой деятельности и вариантов ее осуществления.

Цель намечаемой деятельности – формирование устойчивой системы городского пассажирского транспорта с высокой провозной способностью, снижением нагрузки на улично-дорожную сеть и уменьшением выбросов загрязняющих веществ в городе Алматы.

В проектной документации в качестве базового варианта рассматривается строительство первой очереди первой линии LRT по трассе, проходящей в пределах существующих транспортных коридоров. Выбор данного варианта обусловлен соответствием Генеральному плану города, прогнозируемым пассажиропотоком, наличием сформированной улично-дорожной инфраструктуры и возможностью интеграции с действующими транспортно-пересадочными узлами.

Возможные альтернативы достижения целей проекта теоретически могут включать:

Альтернатива «нулевого варианта» (отказ от реализации проекта). В данном случае развитие транспортной системы осуществлялось бы без строительства LRT. Такая альтернатива не позволяет достичь целей по снижению транспортной нагрузки и уменьшению выбросов от автотранспорта, что в долгосрочной перспективе может привести к ухудшению экологической и транспортной ситуации.

Развитие автобусного транспорта повышенной вместимости (BRT). Альтернатива предполагает модернизацию автобусной сети с выделенными полосами движения. Однако в условиях высокой плотности пассажиропотока пропускная способность и экологическая эффективность электрического рельсового транспорта рассматриваются как более устойчивое решение, особенно с точки зрения снижения локальных выбросов.

Расширение метрополитена. Строительство подземных линий требует значительно больших капитальных затрат, более длительных сроков реализации и сложных инженерно-геологических решений. В сравнении с этим вариант LRT рассматривается как экономически и технически более реалистичный на данном этапе развития городской инфраструктуры.

Альтернативные варианты трассировки. В проекте рассмотрен вариант прохождения линии по существующим магистралям, что минимизирует дополнительное изъятие земель и снос застройки. Перенос трассы за пределы сформированных транспортных коридоров повлечёт бы более значительное



воздействие на земельные и имущественные ресурсы, увеличение объёмов работ и затрат.

Таким образом, выбранный вариант строительства линии LRT по существующим уличным коридорам признан оптимальным с градостроительной, транспортной и экологической точек зрения. Он обеспечивает достижение стратегических целей по развитию общественного транспорта при минимально возможном дополнительном воздействии на природную и социальную среду по сравнению с альтернативными решениями.

Выводы:

В отчете о возможных воздействиях предусмотреть:

1. Согласно пп.2 п.4 ст.72 Кодекса, для дальнейшего составления отчета необходимо представить рациональный вариант, наиболее благоприятный с точки зрения охраны жизни и (или) здоровья людей, окружающей среды.

2. Согласно пп.3 п.4 ст.72 Кодекса, указать информацию о компонентах природной среды и иных объектах, которые могут быть подвержены существенным воздействиям намечаемой деятельности, включая жизнь и (или) здоровье людей, условия их проживания и деятельности, биоразнообразие (в том числе растительный и животный мир, генетические ресурсы, природные ареалы растений и диких животных, пути миграции диких животных, экосистемы), земли (в том числе изъятие земель), почвы (в том числе органический состав, эрозию, уплотнение, иные формы деградации), воды (в том числе гидроморфологические изменения, количество и качество вод), атмосферный воздух, сопротивляемость к изменению климата экологических и социально-экономических систем, материальные активы, объекты историко-культурного наследия (в том числе архитектурные и археологические), ландшафты, а также взаимодействие указанных объектов

3. Согласно пп.4 п.4 ст.72 Кодекса описать возможные существенные воздействия (прямые и косвенные, кумулятивные, трансграничные, краткосрочные и долгосрочные, положительные и отрицательные) намечаемой деятельности на объекты, перечисленные пп.3 п.4, возникающих в результате:

- использования природных и генетических ресурсов (в том числе земель, недр, почв, воды, объектов растительного и животного мира – в зависимости от наличия этих ресурсов и места их нахождения, путей миграции диких животных);

- эмиссий в окружающую среду, накопления отходов и их захоронения;

- кумулятивных воздействий от действующих и планируемых производственных и иных объектов.



4. Согласно пп.5, 6, 7, п.4 ст.72 Кодекса, представить обоснование предельных количественных и качественных показателей эмиссий, физических воздействий на окружающую среду, обоснование предельного количества накопления отходов по их видам, обоснование предельных объемов захоронения отходов по их видам, если такое захоронение предусмотрено в рамках намечаемой деятельности. Представить обоснование количества отходов при замене существующего асфальтного покрытия, учесть вытекающие из данных работ воздействия на окружающую среду. Также, представить расчеты с учетом транспортировки. Учесть и рассчитать количественные показатели проводимых строительных работ: протяженность пешеходных дорожек, демонтаж асфальтового покрытия, посадка деревьев и т.д.

5. Согласно пп.8 п.4 ст.72 Кодекса, указать информацию об определении вероятности возникновения аварий и опасных природных явлений, характерных соответственно для намечаемой деятельности и предполагаемого места ее осуществления, в рамках осуществления намечаемой деятельности, описание возможных существенных негативных воздействий на окружающую среду, связанных с рисками возникновения аварий и опасных природных явлений, с учетом возможности проведения мероприятий по их предотвращению и ликвидации.

6. Согласно пп.9 п.4 ст.72 Кодекса, представить описание предусматриваемых для периодов строительства и эксплуатации объекта мер по предотвращению, сокращению, смягчению выявленных существенных воздействий намечаемой деятельности на окружающую среду, в том числе предлагаемых мероприятий по управлению отходами, а также при наличии неопределенности в оценке возможных существенных воздействий – предлагаемых мер по мониторингу воздействий (включая необходимость проведения после проектного анализа фактических воздействий после реализации намечаемой деятельности в сравнении с информацией, приведенной в отчете о возможных воздействиях).

7. Согласно пп.10 п.4 ст.72 Кодекса, представить оценку возможных необратимых воздействий на окружающую среду и обоснование необходимости выполнения операций, влекущих такие воздействия, в том числе сравнительный анализ потерь от необратимых воздействий и выгоды от операций, вызывающих эти потери, в экологическом, культурном, экономическом и социальном контекстах.

8. Согласно пп.11 п.4 ст.72 Кодекса, представить способы и меры восстановления окружающей среды, на случаи прекращения намечаемой деятельности, определенные на начальной стадии ее осуществления.

9. Согласно пп.12 п.4 ст.72 Кодекса, представить описание мер, направленных на обеспечение соблюдения иных требований, указанных в заключении об определении сферы охвата оценки воздействия на окружающую среду.



10. Согласно пп.13 п.4 ст.72 Кодекса описание методологии исследований и сведения об источниках экологической информации, использованной при составлении отчета о возможных воздействиях.

11. Согласно пп.14 п.4 ст.72 Кодекса описание трудностей, возникших при проведении исследований и связанных с отсутствием технических возможностей и недостаточным уровнем современных научных знаний.

12. Согласно пп.15 п.4 ст.72 Кодекса, представить краткое нетехническое резюме с обобщением информации, указанной в пп.1) – 12) п.4, в целях информирования заинтересованной общественности в связи с ее участием в оценке воздействия на окружающую среду.

13. Указать предлагаемые меры по снижению воздействий на окружающую среду (мероприятия по охране атмосферного воздуха, мероприятия по защите подземных, поверхностных вод, почвенного покрова и т.д.).

14. Дополнить 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).

15. Указать информацию о месте складирования строительных и инертных материалов, также необходимо соблюдать требования п.2 ст.376 Кодекса.

16. Рассмотреть альтернативные пути достижения целей указанной намечаемой деятельности и вариантов ее осуществления. Необходимо провести сравнительный анализ используемых материалов на устойчивость, долговечность и эффективность.

Руководитель

Д. Лесбеков

*исп.: Мендулла Д.А.
тел: 239-11-20*



Сводная таблица предложений и замечаний по Заявлению о намечаемой деятельности Коммунального государственного учреждения "Управление развития дорожной инфраструктуры города Алматы"

Дата составления протокола: 17.02.2026г.

Место составления протокола: Департамент экологии по городу Алматы Комитета экологического регулирования и контроля Министерства экологии и природных ресурсов Республики Казахстан

Наименование уполномоченного органа в области охраны окружающей среды: Департамент экологии по городу Алматы Комитета экологического регулирования и контроля Министерства экологии и природных ресурсов Республики Казахстан

Дата извещения о сборе замечаний и предложений заинтересованных государственных органов: 27.01.2026г.

Срок предоставления замечаний и предложений заинтересованных государственных органов, наименование проекта намечаемой деятельности: 27.01.2026г. – 17.02.2026г., рабочий проект: «Проект ОВОС к Технико-экономическому обоснованию (ТЭО) Технико-экономическое обоснование «Строительство первой очереди 1-ой линии LRT Алматы».

Обобщение замечаний и предложений заинтересованных государственных органов:

№	Заинтересованный государственный орган	Замечание и предложение	Сведения о том, каким образом замечание или предложение было учтено, или причины, по которым замечание или предложение не было учтено
1.	Аппарат акима города Алматы	Не представлено.	-
2.	Департамент санитарно-эпидемиологического контроля города Алматы	В соответствии с подпунктом 1) пункта 1 статьи 19 Кодекса Республики Казахстан от 7 июля 2020 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» (далее — Кодекс), разрешительным документом в сфере здравоохранения, необходимым для осуществления заявленной деятельности, является санитарно-эпидемиологическое заключение о соответствии объекта высокой эпидемиологической значимости требованиям нормативных правовых актов в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения. Объекты высокой эпидемиологической значимости определены приказом Министра	-



		<p>здравоохранения Республики Казахстан от 30 ноября 2020 года № ҚР ДСМ-220/2020 (далее — Перечень).</p> <p>В связи с этим в заявлениях о планируемой деятельности необходимо указывать потребность в разрешительном документе на объекты высокой эпидемиологической значимости, предусмотренные Перечнем.</p> <p>Также, в соответствии с подпунктом 2) пункта 4 статьи 46 Кодекса, государственные органы в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения проводят санитарно-эпидемиологическую экспертизу проектов нормативной документации (далее — проекты нормативной документации) по предельно допустимым выбросам и сбросам вредных веществ и физических факторов в окружающую среду, санитарно-защитным зонам и санитарно-защитным разрывам.</p> <p>В свою очередь, экспертиза проектов нормативной документации проводится в рамках государственных услуг, оказываемых в порядке, определенном приказом Министра здравоохранения Республики Казахстан от 30 декабря 2020 года № ҚР ДСМ-336/2020 «О некоторых вопросах оказания государственных услуг в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения».</p> <p>Вместе с тем, рассматриваемое заявление о планируемой деятельности не относится к вышеуказанным проектам нормативной документации.</p> <p>Таким образом, указанными нормативными правовыми актами не предусмотрены полномочия и функции Департамента по рассмотрению и согласованию заявления о планируемой деятельности.</p> <p>В случае несогласия с данным ответом Вы вправе обжаловать его в соответствии со статьей 91 Административного процедурно-процессуального кодекса Республики Казахстан от 29 июня 2020 года № 350-VI ҚРЗ.</p>	
3.	Балхаш-Алакольская бассейновая водная инспекция по охране и регулированию использования водных ресурсов	<p>Намечаемая деятельность, КГУ «Управление развития дорожной инфраструктуры города Алматы», проект ОВОС к Технико-экономическому обоснованию (ТЭО) Технико-экономическое обоснование «Строительство первой очереди 1-ой линии LRT Алматы».</p> <p>По пути следования линии LRT по ул. Толе би есть пересечение с р. Большая Алматинка (водохранилище Сайран) через существующий мост, по ранее существующему пути следования трамвайных путей. Так же по ул. Толе би линия LRT пересекает р. Есентай по существующему мосту по пути следования трамвайных путей. На</p>	-



		<p>ул. Толе би пересечение ул. Розыбакиева трасса LRT пересекает наземными трамвайными линиями водоохранную полосу по существовавшему пути следования трамвайных путей. Трасса ЛРТ берёт начало от депо, которое будет размещено в индустриальной зоне Алатауского района. Далее маршрут проходит в южном направлении по улице Б. Момышулы до улицы Толе би, затем продолжается по улице Толе би в восточном направлении до проспекта Абылай хана. С данного участка маршрут поворачивает на север и следует по проспекту Абылай хана до железнодорожного вокзала Алматы-2. Конечная остановка предусмотрена на территории транспортно-пересадочного узла (ТПУ) — хаба «Райымбек батыр». Строительная длина первой очереди – 17,893 км.</p> <p>В соответствии п.2 ст.86 Водного кодекса Республики Казахстан в пределах водоохраных полос запрещаются любые виды хозяйственной деятельности, а также предоставление земельных участков для ведения хозяйственной и иной деятельности, за исключением: строительства и эксплуатации: водохозяйственных сооружений и их коммуникаций; мостов, мостовых сооружений; причалов, портов, пирсов и иных объектов инфраструктуры, связанных с деятельностью водного транспорта, охраны рыбных ресурсов и других водных животных, рыболовства и аквакультуры; рыбоводных прудов, рыбоводных бассейнов и рыбоводных объектов, а также коммуникаций к ним; детских игровых и спортивных площадок, пляжей, аквапарков и других рекреационных зон без капитального строительства зданий и сооружений; пунктов наблюдения за показателями состояния водных объектов; берегоукрепления, лесоразведения и озеленения; деятельности, разрешенной подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи».</p> <p>Кроме того, согласно п.3 ст.86 Водного кодекса Республики Казахстан в пределах водоохраных зон запрещаются размещение и строительство автозаправочных станций, складов для хранения нефтепродуктов, пунктов технического осмотра, обслуживания, ремонта и мойки транспортных средств и сельскохозяйственной техники, размещение и строительство складов и площадок для хранения удобрений, пестицидов, ядохимикатов, навоза и их применение, также размещение кладбищ, выпас сельскохозяйственных животных с превышением нормы нагрузки, размещение животноводческих хозяйств, убойных площадок (площадок по убою сельскохозяйственных животных),</p>	
--	--	---	--



		скотомогильников (биотермических ям), специальных хранилищ (могильников) пестицидов и тары из-под них, размещение накопителей сточных вод, полей орошения сточными водами, а также других объектов, обуславливающих опасность радиационного, химического, микробиологического, токсикологического и паразитологического загрязнения поверхностных и подземных вод. Дополнительно сообщаем, что согласно Водного законодательства РК строительные, дноуглубительные и взрывные работы, добыча полезных ископаемых и других ресурсов, прокладка кабелей, трубопроводов и других коммуникаций, рубка леса, буровые и иные работы на водных объектах или водоохраных зонах, влияющие на состояние водных объектов, производятся по согласованию с бассейновыми инспекциями.	
4.	Управление экологии и окружающей среды города Алматы	Нет замечаний и предложений.	-
5.	Управление архитектуры и градостроительства города Алмат	Не представлено.	-
6.	Управление градостроительного контроля города Алматы	Не представлено.	-
7.	Управление строительства города Алматы	Не представлено.	-
8.	Управление энергетики и водоснабжения города Алматы	Не представлено.	-
9.	Департамент по управлению земельными ресурсами города Алматы	Нет замечаний и предложений.	-
10.	Департамент экологии по городу Алматы	1. Значительная часть технологических процессов (сварочные, окрасочные работы, гидроизоляция, битумный котёл, ДЭС, применение строительной техники) отнесена к неорганизованным источникам без должного обоснования, при наличии оборудования, подпадающего под признаки организованных источников. Уточнить перечень источников выбросов, обосновать их отнесение к организованным и неорганизованным, пересчитать выбросы по всем технологическим операциям.	-



		<p>2. Провести оценку воздействий на атмосферный воздух в период эксплуатации, включая пылеобразование, износ рельсов и обслуживание подвижного состава.</p> <p>3. Представить детализированный расчет водопотребления с разбивкой по операциям (пылеподавление, мойка колес, бытовые нужды и др.), обоснованием численности персонала и интенсивности строительных работ.</p> <p>4. При пересечении трассой водных объектов (р. Есентай, р. Большая Алматинка) отсутствуют анализ соблюдения режима водоохранных зон и полос, оценка рисков загрязнения при строительстве мостовых участков, что не соответствует требованиям Водного и Экологического законодательства РК. Следует представить сведения о границах водоохранных зон и полос, установленных ограничениях и мерах по их соблюдению в период строительства.</p> <p>5. Вывод об отсутствии воздействия на зеленые насаждения необходимо подтвердить материалами обследования территории, представить дендрологическое обследование, схемы расположения зеленых насаждений и компенсационные мероприятия, так как трасса проходит по существующим улицам.</p> <p>6. В соответствии с пунктом 1 статьи 338 ЭК РК, при осуществлении намечаемой деятельности подлежат учету все отходы, образующиеся в процессе строительства. Объемы образования отходов занижены и несопоставимы масштабам земляных и строительного-монтажных работ, что противоречит требованиям ст.338 ЭК РК. Пересчитать образование отходов с учетом всех стадий работ, включая пусковые, технологические, вспомогательные и отходы от обслуживания техники.</p> <p>7. Не учтены отходы, образующиеся при эксплуатации временной инфраструктуры, дизельной электростанции и строительной техники. Дополнить перечень отходов, указать их виды, классы опасности, объемы и способы обращения.</p> <p>8. Не рассмотрены воздействия шума и вибрации (отсутствуют расчёты шума и вибрации; нет сопоставления с гигиеническими нормативами; не рассмотрено воздействие в период эксплуатации - проход подвижного состава и др.), несмотря на размещение объекта в условиях плотной городской застройки и длительный период строительства.</p>	
--	--	--	--



