

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ЭКОЛОГИЯ
ЖӘНЕ ТАБИҒИ РЕСУРСТАР
МИНИСТРЛІГІ
ЭКОЛОГИЯЛЫҚ РЕТТЕУ ЖӘНЕ
БАҚЫЛАУ КОМИТЕТІНІҢ
АҚМОЛА ОБЛЫСЫ БОЙЫНША
ЭКОЛОГИЯ ДЕПАРТАМЕНТІ
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК МЕКЕМЕСІ**



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

020000, Көкшетау қ., Назарбаева даңғылы, 158Г
тел.: +7 7162 761020

020000, г. Кокшетау, пр.Н. Назарбаева, 158Г
тел.: +7 7162 761020

№ _____

ТОО «Кокшетауская ТЭЦ»

Заключение

об определении сферы охвата оценки воздействия на окружающую среду и (или) скрининга воздействия намечаемой деятельности

На рассмотрение представлены:

1. Заявление о намечаемой деятельности;
(перечисление комплектности представленных материалов)

Материалы поступили на рассмотрение: № KZ71RYS01679715 от 15.04.2026 г.
(Дата, номер входящей регистрации)

Общие сведения

Намечаемая деятельность: Капитальный ремонт автомобильной дороги со строительством автомобильного путепровода автодороги KAZ-16 через ЖД путь на энергетический комплекс г. Кокшетау. Общая длина участка подходов I-б технической категории составляет – 1524,79 м (1,52479 км), общая строительная длина участка составляет – 1463,22 м (1,46322 км). Протяженность проездов составляет – 1075,875 м (1,075875 км), общая строительная длина проездов составляет – 1043,0 м (1,043 км). Суммарная протяженность объекта проектирования, составляет – 2600,7 м (2,6007 км), в том числе: - путепровода 45,95 м; - подходов 1478,84 м; - проездов 1075,875 м. Расчётная пропускная способность автомобильной дороги согласно расчету приведенной интенсивности движения составляет – 2735 авт/сут.

Классификация: пп.7.2 п. 7 раздела 2 приложения 1 Экологического кодекса РК: строительство автомобильных дорог протяженностью 1 км и более и (или) с пропускной способностью 1 тыс. автомобилей в час и более;

Краткое описание намечаемой деятельности



Объект расположен в Зерендинском районе, Акмолинской области, автомобильная дорога KAZ16 «Кокшетау – Кишкенеколь – Бидаикский – граница РФ (п/п Бидайык)». Расстояние от участка проектирования до ближайшего населенного пункта – пос. Станционный с северо-западной стороны составляет – 1,16 км, расстояние до ближайшей селитебной зоны составляет – 2 км. В остальных направлениях ближайшая ЖЗ отсутствует. Географические координаты: 1) 53°20'33.8604" С 69°30'47.1312" В. 2) 53°20'39.3792" 69°31'5.5416" 3) 53°20'42.072" 69°31'3.5508" 4) 53° 20'45. 0888" 69°31'14.268" 5) 53°20'48.7716" 69°31'11.8308" 6) 53°20'49.5348" 69°31'14.9484" 7) 53° 20'49.9704" 69° 31'16.6548" 8) 53°20'43.9836" 69°31'21.0288" 9) 53°20'47.4576" 69°31'35.0868" 10) 53°20'53.9376" 69°32'7.638 " 11) 53°20'51.6444" 69°32'9.4056" 12) 53°20'45.042" 69°31'40.7136" 13) 53°20'43.9188" 69°31'36.264" 14) 53° 20'40.398" 69°31'23.448" 15) 53°20'38.7312" 69°31'24.816" 16) 53°20'33.144" 69°31'5.862" 17) 53°20'34.9368" 69°31'3.5472" 18) 53°20'31.2036" 69°30'49.3344".

Автомобильная дорога республиканского значения KAZ16 на участке «Кокшетау – Кишкенеколь – Бидаикский – граница РФ (п/п Бидайык)» предназначена для обеспечения транспортной связи между поселком Станционный, городом Кокшетау, населенными пунктами Северо-Казахстанской области и государственной границей с Российской Федерацией, являясь частью межрегионального и международного транспортного коридора. Данная дорога также обеспечивает транспортную связь с международным аэропортом города Кокшетау, что повышает её значение в системе региональных транспортных связей. В зоне тяготения дороги расположены населённые пункты, объекты транспортной инфраструктуры, а также предприятия различного профиля, что обуславливает её многофункциональное значение и транспортное обслуживание населённых и промышленных объектов. Проектируемый путепровод с подходами через железнодорожные пути к энергетическому комплексу г. Кокшетау, предусмотренные к строительству в рамках смежного рабочего проекта, предназначен для обеспечения непрерывного и безопасного движения транспортных потоков автомобильной дороги за счёт исключения пересечения с железнодорожными путями в одном уровне. Объект выполняет функцию элемента транспортной инфраструктуры магистрального значения, обеспечивающего бесперебойное движение по основному направлению. Проектируемый объект обеспечивает пропуск смешанных транспортных потоков, включающих легковой транспорт (индивидуальные и деловые поездки населения), грузовой транспорт (межрегиональные и международные перевозки товаров и сырья), общественный и специализированный транспорт (в том числе коммунальные, аварийные, технологические и транспортное обслуживание предприятий и энергетического комплекса). В составе объекта предусматривается строительство временной автомобильной дороги, необходимой для организации движения транспорта на период выполнения строительно-монтажных работ, с сохранением транспортной доступности, пропуска всех категорий транспортных средств и функционирования участка автомобильной дороги без существенных ограничений. Основные технико-экономические показатели 1 Длина мостового перехода, в том числе: - путепровода - 45,95 м - подходов - 1,463 км - проездов – 1,043 км 2 Схема и габариты мостового сооружения - схема 21+24 - габарит 2(Г-11.5)+2x0.75 м 3 Ширина земляного полотна подходов- 10.0 4 Ширина проезжей части - 2x(3.75x2) м 5 Дорожное покрытие на подходах к путепроводу - тип дорожной одежды -



капитальный - вид покрытия - полимер ЩМА-20 6 Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2025 года, в т.ч. СМР млн. тенге 7 Нормативная продолжительность строительства - 11 мес. Проектное проложение трассы в основном на всем протяжении участка совпадает с направлением существующей дороги. Начало граница работ ПК 0+87,31 соответствует км 11/377+059 существующего километража автомобильной дороги «Кокшетау –Кишкенеколь – Бидаикский –граница РФ (п/п Бидаик), конец границы работ ПК 16+12,10. Общая длина участка подходов I-б технической категории составляет –1524,79 м, общая строительная длина участка составляет –1463,22 м. Протяженность съездов составляет –1075,875 м, общая строительная длина съездов составляет –1040,0 м. Ось трассы проложена методом ландшафтного проектирования и имеет в плане 1 угол поворота, радиусом – 3000 м. На съездах радиусы в плане приняты –50, 450 м. Подходы к путепроводу предусмотрены со следующими: · категория дороги: Iб · количество полос движения: 4шт · ширина полосы движения: 3.75м · ширина обочины: 3.75м · ширина укрепленной части обочины: 0.75м · ширина разделительной полосы: 5.00 м · ширина полос безопасности у разделительной полосы: 1.00м · ширина проезжей части: 2*7.50м · ширина дорожной одежды: 2*9.25м · ширина земляного полотна: 27.50м · длина подходов: 1 163 м. Подходы запроектированы на месте существующей автомобильной дороги «Кокшетау-Омск». Начало трассы расположено на ПК1+12, конец трассы расположен на ПК13+15. На ПК9+76.78 трасса имеет один угол .

Дорожная одежда Дорожная одежда по основной дороге принята с ранее разработанного рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Астана – Петропавловск – гр. РФ, включая обходы гг. Кокшетау, Петропавловск» участок км 9-13,7 автомобильной дороги «Кокшетау – Кишкенеколь – Бидаикский – граница РФ». Корректировка. Заключение РГП «Госэкспертиза» №000 от 2009 (положительное). Конструкция дорожной одежды на основной проезжей части и переходно-скоростных полосах - Тип 1: · верхний слой покрытия - щебеночно-мастичный полимерасфальтобетон ЩМА-20 на битуме БНД 100/130, толщиной 5 см; · нижний слой покрытия - горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон марки I на битуме БНД 100/130, толщиной 10 см; · верхний слой основания - горячий высокопористый крупнозернистый асфальтобетон марки I на битуме БНД 100/130, толщиной 12 см; · нижний слой основания - щебеночно-песчаная смесь подобранного состава С4 – 80 мм, толщиной 18 см; · дополнительный слой основания - ПГС толщиной 30 см. Конструкция дорожной одежды Тип 2 на съездах за пределами радиуса закругления с основной дорогой принята следующей конструкции: · верхний слой покрытия - щебеночно-мастичный полимерасфальтобетон ЩМА-20 на битуме БНД 100/130, толщиной 5 см; · нижний слой покрытия - горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон марки I на битуме БНД 100/130, толщиной 10 см; · основание - щебеночно-песчаная смесь подобранного состава С4 – 80 мм, толщиной 18 см; · дополнительный слой основания - ПГС толщиной 30 см. Для обеспечения благоприятных условий работы прикромочной части дорожной одежды верхний слой основания устраивать на 0,3 м шире проезжей части, а дополнительный слой из песчано-гравийной смеси на 0,5 м шире основания. Материал от разборки асфальтобетона вывозится на стройплощадки с последующим использованием для смеси укрепления обочины. Искусственные сооружения На проектируемом участке подходов к путепроводу пересекает водоток



на их транзитном участке. Рабочим проектом предусмотрено уширение существующей водопропускной трубы Ø1,5 на ПК8+32. На съездах предусмотрены безрасчетные водопропускные трубы Ø1,0 на ПК5+45 (Проезд на п. Станционный 1), Ø1,5 на ПК0+40 (Проезд на п. Станционный 2). Трубы предусмотрены бесфундаментные, с плоским опиранием. Водопропускные трубы запроектированы по типовым проектам: серия 3.501.1-144 «Трубы водопропускные железобетонные круглые с плоским опиранием». Укрепление на трубах запроектировано по типовому проекту 3.501.1-156 «Укрепление русел и откосов насыпей водопропускных труб». Объемы работ по устройству новых труб приведены в соответствующих ведомостях и чертежах. Оголовок трубы с нормальным звеном состоит из входного звена и двух боковых откосных крыльев, заглубленных в грунт. Оголовочные звенья укладываются на фундаментные блоки. Круглые звенья изготавливаются марки В30, F 300. Бетон предусматривается W6, сульфатостойкий. Укрепление русел и откосов насыпей у водопропускных труб принято монолитным бетоном В20, F300, W6, сульфатостойкий. Водоотводные устройства Водоотвод с проезжей части автодороги решен за счет поперечного уклона покрытия равным 20‰ и обочины 40‰. На участках насыпи высотой более 4 метров, через каждые 50-100 м предусматривается сброс воды из продольных лотков в телескопические лотки Б-6, устроенные по откосу насыпи. Для предохранения от размыва у подошвы насыпи предусмотрены гасящие устройства. Лотки устраиваются на щебеночную подготовку толщиной 7 см. Водоотвод с проезжей части предусмотрен согласно требований СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги», раздел 7.6. и запроектирован применительно к типовому проекту серии 3.503.1-66. Пересечения и примыкания Примыкания запроектированы в соответствии с требованиями СП РК 3.03-101-2013 «Автомобильные дороги» и типового проекта 503-0-51.89 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне». В составе подходов к путепроводу предусмотрены два примыкания к основной дороге на ПК3+14 (справа), ПК4+14 (слева).

Начало строительно-монтажных работ, согласно письму заказчика определено с 15.08.2026 года (III квартал). Продолжительность строительства участка, согласно, календарного графика работ составляет 11 месяцев, в том числе подготовительный период – 1 месяц. Окончание – 15.05.2027 год (II квартал). Эксплуатация объекта с 16.05.2027 года.

Краткая характеристика компонентов окружающей среды

Согласно Заявлению: На период строительства: В качестве источника технического и питьевого водоснабжения рекомендуется использовать водопроводную сеть г. Кокшетау. Расход воды на хозяйственно-питьевые нужды, умывальные с учетом продолжительности строительства и количества рабочих на период строительства: 2259,125 м³. Техническая вода согласно сметного раздела составляет: 34653,278 м³. Водоотведение: Хозяйственно-бытовые сточные воды от душевых кабинок собираются в отдельные емкости и вывозятся подрядчиком в соответствующие места отведения, согласно сторонней организацией. Сброс сточных вод на рельеф местности не планируется. Близлежащими водными объектами к данному земельному участку является река «Кылшакты» и озеро «Копя» расположенные на территории города Кокшетау. Расстояние от проектируемого объекта до указанных водных объектов, согласно предоставленных координат,



составляет свыше 5000 метров, что подтверждается программой Google Earth Pro. Согласно постановления акимата Акмолинской области № А-8/440 от 18 августа 2022 года для озера «Копа» по территории города Кокшетау, установлена водоохранная зона - 500м., полоса 35-75м. Соответственно, рассматриваемый земельный участок, расположен далеко за пределами водоохранных зон и полос водных объектов. На основании изложенного, проект согласованию с Инспекцией не подлежит. Необходимость воды для технических нужд при строительстве объекта связана с технологией производства работ для увлажнения грунта земляного полотна и слоев дорожной одежды, не обработанных битумом, до оптимальной влажности при уплотнении. Вода также используется для полива щебеночного основания в целях снижения трения между гранулами, для уменьшения пылеобразования в период производства строительных работ. После уплотнения грунта или материалов, увлажнения строительной площадки вода испаряется в атмосферу без загрязнения.

Согласно проектным материалам, под вынужденную рубку попадают зеленые насаждения, произрастающие вдоль существующей автомобильной дороги в связи со строительством транспортной развязки. Снос зеленых насаждений является вынужденной мерой в связи реконструкцией участка автомобильной дороги. Необходимый объем сноса определен и зафиксирован в акте обследования зеленых насаждений. Работы по реконструкции автомобильной дороги будут проводиться с максимальным сохранением зеленых насаждений, произрастающих вдоль автомобильной дороги. Компенсационная посадка зеленых насаждений будет предусмотрено отдельным рабочим проектом, где также будут определены места компенсационной посадки зеленых насаждений. В целом, для сохранения биоразнообразия, проектом предусмотрен комплекс природоохранных мероприятий с целью уменьшения негативного воздействия на окружающую среду в период строительства: – укрытие кузовов автомашин тентом при транспортировании сыпучих строительных материалов; – поддержание чистоты и порядка на строительной площадке; – выполнение земляных работ с организацией пылеподавления и др. Имеется акт на наличие зеленых насаждений, в результате выездного обследования по указанному объекту установлено, что под пятно застройки под вынужденный снос попадают – 90 шт. деревьев, также – 100 кустарников. В том числе под снос: - Тополь – 5 шт., - Лох серебристый – 8 шт., - Вяз – 58 шт., - Вяз (кустарник) – 89 шт., - Акация (кустарник) – 157 шт., - Смородина (кустарник) – 75 шт., - Лох серебристый (кустарник) – 82 шт.

Объекты животного мира, пути миграции диких животных, включая сезонные и постоянные маршруты на территории строительства объекта отсутствуют. Дикие животные, занесённых в Красную книгу Республики Казахстан на территории строительства объекта отсутствуют. (имеется письмо Акмолинской областной территориальной инспекции лесного хозяйства и животного мира №01-05/25 шығ. хатқа от 26.01.2026 г.). На участке строительства скотомогильники, места захоронения животных, неблагополучных по сибирской язве и других особо опасных инфекций отсутствуют. (Имеется ответ ГУ "Управление ветеринарии Акмолинской области" №ЗТ-2025-04530334 от 23.12.2025 г.).

Согласно общей пояснительной записке к рабочему проекту при строительстве проектируемого участка автодороги рекомендуется использовать продукцию следующих действующих предприятий по производству строительных материалов: - ТОО «Неруд-Кокшетау», г. Кокшетау. Продукция - естественный щебень в качестве



дренирующего грунта. Щебень фракционный – бетонные и строительные работы. В конструкцию дорожной одежды. Песок – в качестве дренирующего грунта. - ТОО Кокшетау Жолдары. Продукция - асфальтобетон. - ТОО «Олимп-Кокшетау» Октябрьское месторождение песка. Продукция - Песок – в качестве дренирующего грунта. Объемы ресурсных материалов для строительных работ: Для земляных (выемка и насыпь) работ используется: Насыпь (выемка) грунта (по ГП) – 213429 м³. Для пересыпки и разгрузки инертных материалов используются: • Щебень фр. 5-10 мм – 180,62218 м.куб • Щебень фр. 10-20 мм – 447,847533 м.куб • Щебень фр. 20-40 мм – 916,79691 м.куб • Щебень фр. 40-80 (70) мм – 96,406361 м.куб • пгс – 59574,48 м.куб • Песок – 5769,9716 м.куб • Известь – 0,005215193 т. Газосварочные работы: • Пропан-бутановая смесь – 393,0764 кг. • Ацетилен технический – 512,4441387 кг. Для сварочных работ используются штучные электроды: • Э42 – 0,6766932 т. • АНО-21 – 14 кг. • УОНИ- 13/45 – 52,0284 кг. • УОНИ-13/55 – 518,8575 кг. • Э46 – 0,006055 т. • Э42А – 0,0044706 т. Для покрасочных работ используются: • Лак БТ-123 – 3156,1628 кг. • Лак БТ-577-16,59 кг. • Растворитель Р-7 – 0,00179 т. • Растворитель Ацетон – 0,0144331 т. • Грунтовка хс-017 – 0,0059193 т. • Грунтовка гф-021 – 0,0019238 т. • Эмаль пф-115 – 0,0892457 т. • Эмаль ХВ-161 – 2702,2029 кг. • Эмаль ХВ-124 – 0,0053028 т. Для асфальтобетонных работ используется: • асфальтобетонная смесь – 30757,61911 т. Для гидроизоляционных работ используется: • Мастика – 17153,6217 кг. • Битум – 36,30709067 т. Иное: • Ветошь – 3,267404 кг. • Вода техническая – 34653,278 м.куб. • Дизельное топливо – 2,6111231 т. • Мусор строительный – 133,028336 т.

Всего на период строительных работ: 278.065621572 т/г. Выбросы загрязняющих веществ атмосферного воздуха: Железо (II, III) оксиды (класс опасности - 3) - 0.0152279 т/г.; Марганец и его соединения (класс опасности - 2) - 0.00125832 т/г; Кальций дигидроксид - 0.000001398 т/г; Азота (IV) диоксид (Азота диоксид) (класс опасности - 2) - 0.178881786 т/г, Азот (II) оксид (Азота оксид) (класс опасности - 3) - 0.2072767518 т/г, Углерод (Сажа, Углерод черный) (класс опасности - 3) - 0.02676401178 т/г, Сера диоксид (класс опасности - 3) - 0.06757586583 т/г, Углерод оксид (класс опасности - 4) - 0.18344276609 т/г, Фтористые газообразные соединения (класс опасности - 2) - 0.00106401 т/г, Фториды неорганические плохо растворимые - (класс опасности - 2) - 0.0029237 т/г, Диметилбензол (класс опасности - 3) - 2.45446187533 т/г, Метилбензол (класс опасности - 3) - 0.47394285159 т/г, Этанол (класс опасности - 4) - 0.000895 т/г, Бутилацетат (класс опасности - 4) - 0.63700163611 т/г, Проп-2-ен-1-аль (класс опасности - 2) - 0.00626669544 т/г, Формальдегид (класс опасности - 2) - 0.00626669544 т/г, Пропан-2-он (класс опасности - 4) - 0.29860966777 т/г, Циклогексанон (класс опасности - 3) - 0.00145984328 т/г, Уайт-спирит (класс опасности - не классифицируется) - 0.09523075342 т/г, Алканы C12-19 (класс опасности - 4) - 30.1598312444 т/г, Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %: 70-20 (класс опасности - 3) - 243.2472388 т/г. На период эксплуатации выбросы загрязняющих веществ атмосферного воздуха отсутствуют.

Сбросов загрязняющих веществ не производится.

Возможным источником загрязнения почвы на период строительства твердые бытовые отходы, строительные отходы, огарыши сварочных электродов, тара из-под лакокрасочных изделий, ветошь промасленная. Также при строительстве образуются отходы полиэтилена, отходы битума, известковые отходы. При эксплуатации спец.



автотранспорта образуются: отработанные моторные масла, отработанные шины, фильтры отработанные. Объемы образования отходов: Смешанные коммунальные отходы (код отхода - 20 03 01) – 18,15 тонн. Временное складирование отходов на срок не более шести месяцев в специально установленных контейнерах с различной маркировкой, которые устанавливаются для минимизации негативного влияния твердо-бытовых отходов на окружающую среду и на здоровье человека. Вывоз отходов будет осуществляться на городской полигон твердых бытовых отходов по договору со сторонней организацией. Смешанные отходы строительства и сноса (код отхода - 17 09 04) – 133,028336 тонн. Временное складирование отходов в специально установленных контейнерах. Временное хранение отходов предусмотрено в срок не более шести месяцев. Будет заключен договор со специализированной организацией для вывоза строительных отходов на специально отведенные места. Отходы сварки (код отхода - 12 01 13) - 0,019081571 тонн. Для временного размещения предусматривается специальная емкость. Вывоз огарышей электродов будет осуществляться в специализированное предприятие согласно договору. Упаковка, содержащая остатки или загрязненная опасными веществами (тара из-под ЛКМ) (код отхода - 15 01 10*) - 0,59917852 тонн; Для временного хранения тары из-под лакокрасочных изделий предусмотрен контейнер. Вывоз тары из-под ЛКМ будет осуществляться на специализированный полигон согласно договору. Абсорбенты, фильтровальные материалы (включая масляные фильтры иначе не определенные), ткани для вытирания, защитная одежда, загрязненные опасными материалами (промасленная ветошь) (код отхода - 150202*) - 0,004149603 тонн. Шламы от обработки сточных вод на месте эксплуатации, содержащие опасные вещества (код отхода - 07 01 11*) - 0,059 тонн Отходы полиэтилена (код отхода - 20 01 39) - 0,1 тонн Отходы битума (код отхода - 17 03 01*) - 2,156775588 тонн Известковые отходы (код отхода - 03 03 09) - 0,0000005215 тонн Отработанные моторные масла (код отхода - 13 02 04*) - 0,00545953 тонн Отработанные шины (код отхода - 16 01 03) - 0,00037 тонн Фильтры отработанные (код отхода - 16 01 07*) - 0,0031856 тонн Итого отходов на период строительства неопасных отходов: 151,2977881 тонн. Итого отходов на период строительства опасных отходов: 2,845452226 тонн. Итого отходов на период строительства отходов: 154,1409664 тонн. На период эксплуатации образование отходов не предусмотрено.

Согласно Приложения 2 Экологического кодекса Республики Казахстан и 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 данный вид намечаемой деятельности относится к объектам III категории.

Выводы о необходимости или отсутствия необходимости проведения обязательной оценки воздействия на окружающую среду: возможные воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предусмотренные п.25 Главы 3 «Инструкции по организации и проведению экологической оценки» (утв. приказом Министра экологии, геологии и природных ресурсов РК от 30.07.2021 г. №280, далее – Инструкция) не прогнозируются. Воздействие на окружающую среду при реализации намечаемой деятельности не приведет к случаям, предусмотренным в пп.1 п.28 Главы 3 Инструкции.

Таким образом, необходимость проведения обязательной оценки воздействия на окружающую среду отсутствует.



В соответствии с п.3 ст.49 Экологического кодекса РК, намечаемая деятельность подлежит экологической оценке по упрощенному порядку.

При проведении экологической оценки по упрощенному порядку необходимо учесть замечания и предложения государственных органов и общественности согласно протокола размещенного на портале «Единый экологический портал».

И.о руководителя

Т. Картамұлы

Исп.: Бажирова А.
Тел.: 76-10-19

Заместитель руководителя

Қартамұлы Тұрар

