



Нетехническое резюме

Проект восстановления дороги Кызылорда–Жезказган, Казахстан

Июнь 2021 года

Содержание

1. Описание проекта	3
1.1. Обзор проекта.....	3
1.2. Планируемая реконструкция и прокладывание дороги.....	4
2. Основные сведения	10
2.1. Обоснование проекта.....	10
2.2. Правовые аспекты и соответствие требованиям	11
2.3. Оценка проекта.....	11
3. Процесс ОВОС	11
3.1. Разработка проекта и соблюдение нормативных требований.....	11
3.2. Публичные консультации, обнародование информации и рассмотрение возражений 12	
4. Резюме экологических выгод, Потенциальных неблагоприятных воздействий, Мер по смягчению последствий и управлению	13
4.1. Качество воздуха	13
4.2. Шум и вибрация.....	13
4.3. Ресурсоэффективность.....	14
4.4. Парниковые газы и изменение климата	14
4.5. Водопользование и сточные воды.....	14
4.6. Отходы	15
4.7. Загрязнение	16
4.8. Экологическая опасность.....	16
4.9. Биоразнообразие и ресурсы живой природы.....	16
4.10. Культурные ресурсы.....	17
4.11. Ландшафт и визуальный аспект	17
5. Резюме социальных льгот, потенциальных неблагоприятных воздействий, мер по смягчению последствий и управлению	18
5.1. Безопасность дорожного движения.....	18
5.2. Здоровье и безопасность населения	18
5.3. Охрана труда и промышленная гигиена	19
5.4. Отчуждение земель и переселение	19
5.5. Другие социально-экономические вопросы	20
6. Взаимодействие	22
6.1. План взаимодействия с заинтересованными сторонами.....	22
6.2. Механизм рассмотрения жалоб.....	22
6.3. Контакты.....	22

1. Описание проекта

1.1. Обзор проекта

Правительство Казахстана обратилось к Европейскому банку Реконструкции и развития (ЕБРР) с просьбой предоставить гарантированный государством кредит для финансирования срочной реконструкции 204-километрового участка дороги Кызылорда–Жезказган и строительства нового участка 15-километровой объездной дороги Кызылорда (4 полосы движения). ЕБРР рассматривает возможность финансирования обоих участков, хотя настоящее НТС предназначено только для участка дороги Кызылорда–Жезказган протяженностью 204 км (от 12 км до 216 км), отвечающего требованиям проекта категории В в соответствии с Экологической и социальной политикой ЕБРР, в то время как объездная дорога Кызылорды протяженностью 15 км классифицируется как проект категории А – “Проект нового строительства”. Ранее ЕБРР успешно профинансировал несколько других дорожных проектов в Казахстане. Реконструкция охватит примерно 220 км дороги протяженностью 427 км, соединяющей города Кызылорда (основной производитель риса на юге страны) и центральный Жезказган (медная столица Казахстана).

Реконструированная дорога протяженностью 204 км будет соответствовать существующей дороге: двухполосной дороге технической категории III, построенной более 30 лет назад. Инвестиции предусматривают модернизацию дороги до технической категории II, включая работы, связанные с дорогой, дорожным покрытием, строительством мостов, развязок, придорожных сооружений, учитывающих гендерные аспекты, зоны отдыха, остановки общественного транспорта, а также финансирование инженеров-контролеров и оказание помощи в работы Группы реализации проекта (ГРП). После завершения строительства дорога будет платной в рамках текущей работы Компании по внедрению электронной системы взимания платы за проезд на недавно реконструированных дорогах по всей стране (этот аспект выходит за рамки данного проекта ЕБРР).

ГРП по строительству дороги находится в ведении Дирекции по строительству “КазАвтоЖола”, государственного национального дорожного оператора. “КазАвтоЖол” занимается проектированием и строительством национальных автомобильных дорог в рамках соглашения об оказании услуг с Министерством индустрии и инфраструктурного развития Казахстана (МИИР). Компания также отвечает за управление платными дорогами, включая сбор платы за проезд и техническое обслуживание. Компания будет нести общую ответственность за реализацию настоящего проекта по восстановлению дороги.

Была разработана и утверждена Национальная оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС) для каждого из шести участков дороги: 12–24 км, 24–76 км, 76–127 км, 127–156 км, 156–186 км и 186–216 км. В настоящее время завершена разработка проекта дороги для всех шести участков. Тендеры на строительство участков дороги еще не начались. Первоначально планировалось, что строительство начнется примерно в 1 квартале 2021 года на большинстве участков дороги. Хотя в указанный срок работы начаты не были, строительство будет завершено в течение 36 месяцев с даты подписания контракта на проведение дорожных работ.

Основные потенциальные временные последствия, связанные со строительством дороги:

- ограниченный общественный и коммерческий доступ вдоль дороги (включая доступ местного населения к мемориалам и кладбищам);
- временная потеря дохода для кафе, зон обслуживания, автозаправочных станций и предприятий в непосредственной близости от трассы;
- снижение качества воздуха;
- шум и вибрация; а также
- местные неудобства для близлежащих домов и увеличение трафика.

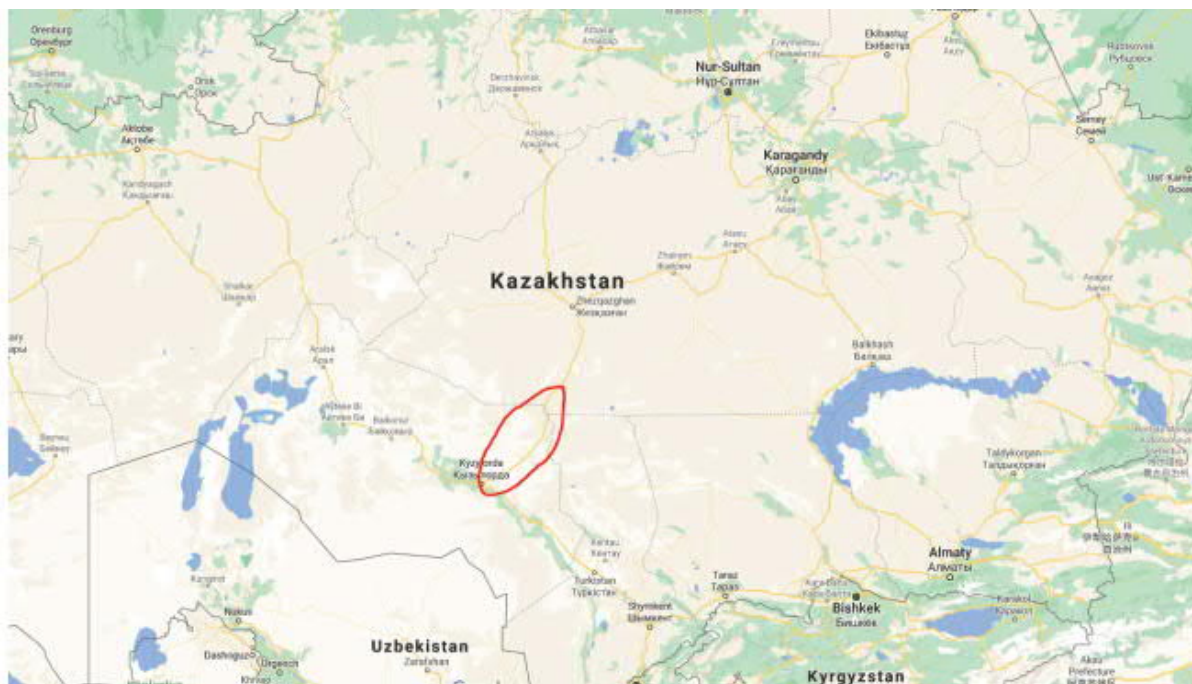
Воздействие, связанное со строительными работами, будет сведено к минимуму за счет реализации разработанного Плана экологических и социальных мер (ПЭСМ).

Этот документ представляет собой Нетехническое резюме (НТР), содержащее краткое изложение Проекта на нетехническом языке, охватывающее предысторию и описание проекта, национальный процесс ОВОС, экологические и социальные выгоды/воздействия, меры по смягчению последствий и управлению, которые были включены в Проект ПЭСМ, а также контактные данные для связи. Также приводится краткое изложение Плана взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС) для Проекта, который включает механизм рассмотрения жалоб.

1.2. Планируемая реконструкция и прокладывание дороги

Предлагаемый участок дороги “Кызылорда – Жезказган” протяженностью 204 км, финансируемый ЕБРР, расположен в Сырдарьинском и Шиелийском районах Кызылординской области. Эта дорога является единственной дорогой, соединяющей города Жезказган и Кызылорду, и имеет большое значение для обеспечения транспортного сообщения в Республике Казахстан и доступа в Центральную Азию. Расположение дороги показано на Рис. 1-1 ниже.

Рис. 1-1 Расположение дороги в Казахстане



Источник: Google maps – реконструкция автомобильной дороги республиканского значения “Кызылорда–Павлодар–Успенка–граница Российской Федерации” участок Кызылорда–Жезказган км 12–424, участок 76–127 км, ОВОС 26-05-61/12-00С, 2020 г., Приложение 1.

Маршрут предлагаемой дороги совпадает с нынешней дорогой и следует за ней, максимально используя существующее дорожное полотно. Предлагаемая дорога будет расширена в местах расположения пункта взимания платы за проезд и переходных скоростных полос. Ближайший жилой район расположен на расстоянии 279 м от реконструируемого участка. Участок дороги будет реконструирован по существующей дорожной разметке с сохранением инженерных коммуникаций, проложенных вдоль дороги.

Дорожный коридор проходит по относительно ровной местности в степном / пустынном ландшафте. Территория, прилегающая к дороге, частично используется для неинтенсивного выпаса скота. Кызылординская область в основном засушлива и в значительной степени лишена растительности.

Дорога разделена на шесть участков общей протяженностью 203,881 км без объезда Кызылорды (14,585 км, категория I). Дорога будет отнесена к категории II в соответствии с Законом Республики Казахстан “Об автомобильных дорогах” (июль 2001 г. № 245 с изменениями и дополнениями от 02.07.2020 г.), законная полоса отвода (ПО) для этого типа дороги составляет 20 м от ее центра с каждой стороны.

Ниже приводится краткое описание участков дорог.

- Участок 1: 12-24 км (протяженность 25,908 км) включая объезд г. Кызылорды;
- Участок 2: 24-76 км (протяженность 53,551 км);
- Участок 3: 76-127 км (протяженность 50,114 км);
- Участок 4: 127-156 км (протяженность 28,335 км);
- Участок 5: 156-186 км (протяженность 30,010 км); и
- Участок 6: 186-216 км (протяженность 30,548 км).

Дорога будет модернизирована с категории III (категория IV на некоторых участках) до категории II. Некоторые из ключевых характеристик конструкции дороги представлены в Таблица 1-1 ниже.

Таблица 1-1 Расчетное количество объектов и участков вдоль дороги

	12 – 24*	24 – 76	76 – 127	127 – 156	156 – 186	186 – 216
Категория дороги	II	II	II	II	II	II
Протяженность (км)	11,323	53,551	50,114	28,335	30,010	30,548
Съезды	13	11	11	6	6	7
Подземные переходы для КРС	3	-	2	-	-	1
Площадки для стоянки и отдыха	2	1	2	1	1	1
Автобусные остановки	2	-	-	-	-	-
Мосты	2	-	-	-	-	-
Перекрестки	-	-	-	-	-	-

* **Примечание:** этот участок соединяется с объездом Кызылорды. Хотя это не является прямой частью оценки ОСС и НТР, конструктивные особенности объездной дороги: Категория IV, протяженность 14,585 км, 2 съезда, 3 подземных перехода для скота, 1 мост и 2 перекрестка.

Участок 1: 12 – 24 км

Участок 1 начинается в 12 км от Кызылорды. Этот участок находится в Сырдарьинском районе, а главным административным центром является поселок городского типа Теренозек. Земля вдоль трассы представляет собой преимущественно неосвоенную песчаную местность, лишенную растительности. Земля на этом участке дороги малонаселена, на ней расположено около десяти жилых домов. Дома будут находиться за пределами зоны полосы отвода, однако они могут потенциально пострадать от пыли и шума, возникающих в результате строительных работ, и их права доступа могут быть потенциально затронуты.

Участок 1 дороги не пересекает ни одного крупного населенного пункта, домохозяйства немногочисленны, а средства к существованию связаны с сельским хозяйством и кирпичным заводом. В этом районе есть кафе, которое находится недалеко от трассы (в пределах 40 м), и ряд нежилых зданий.

Вдоль этого участка дороги расположены три кладбища и парковка.

На Рис. 1-2 ниже показан участок 1 дороги и его конструктивные особенности.

Рис. 1-2 Участок дороги 1 (12–24 км)



Источник: заключение государственной экспертизы № 01-0043/21 от 26.01.2021 г.

Участок 2: 24–76 км

Рис. 1-3 Участок дороги 2 (24–76 км)



Участок 2 дороги проходит через районы Сырдария и Шиели. Земля вдоль дороги на этом участке в основном используется для ведения сельского хозяйства и выпаса скота. На этом участке дороги расположено несколько домашних хозяйств. Жилые дома будут находиться за пределами зоны полосы отвода, однако они могут потенциально пострадать от пыли и шума, возникающих в результате строительных работ, и их права доступа могут быть потенциально затронуты.

Катымский колодец расположен в 320 м к югу от дороги. На этом участке также есть земля во временном платном долгосрочном землепользовании для добычи суглинки.

На Рис. 1-3 ниже показан участок 2 дороги и его конструктивные особенности.

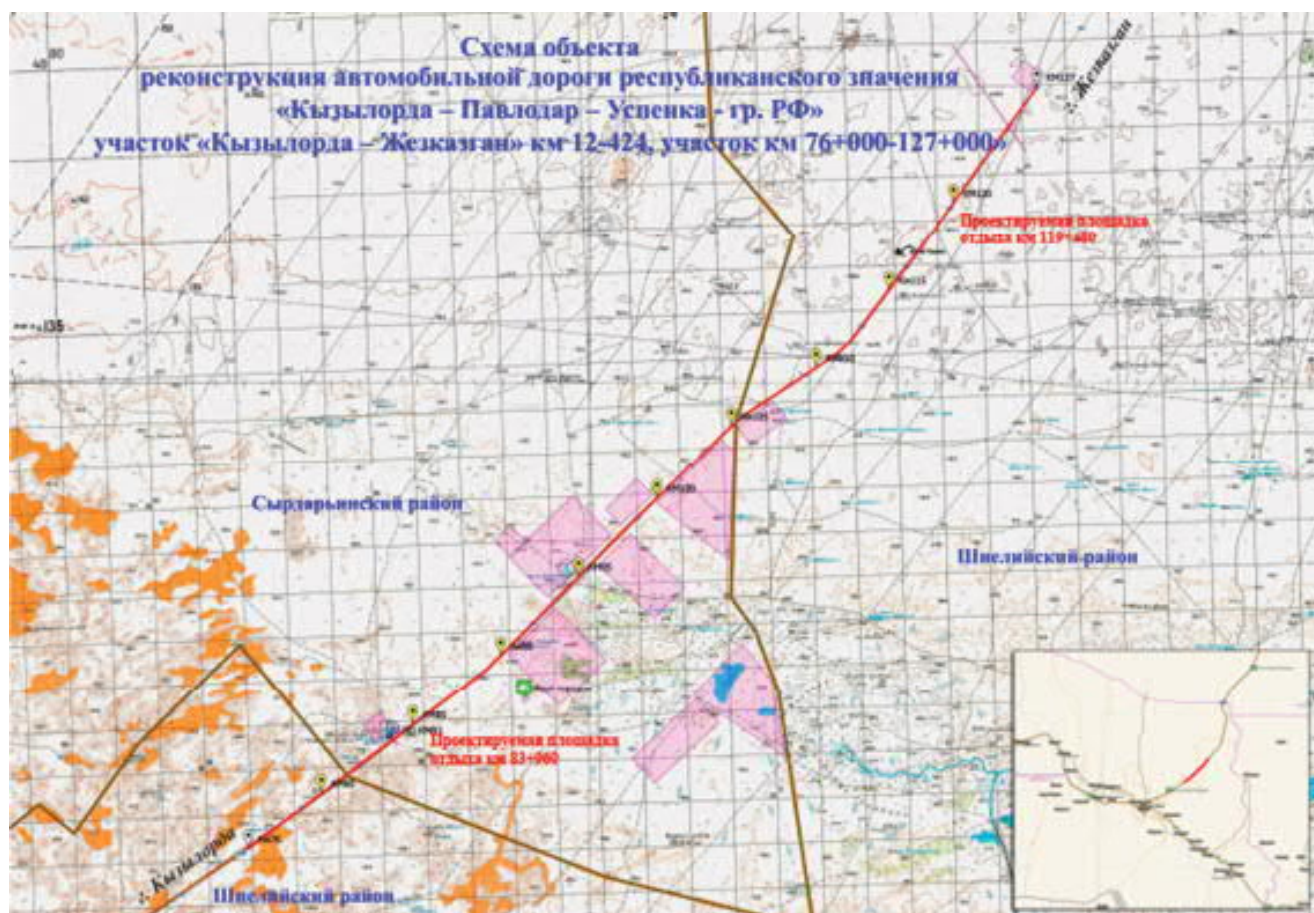
Источник: Технический отчет “Техническое обследование текущего состояния дороги и сопутствующей инфраструктуры по проекту “Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения А-17 “Кызылорда–Павлодар–Успенка–граница Российской Федерации” участок 24–76 км”

Участок 3: 76–127 км

Участок 3 дороги также проходит через районы Сырдария и Шиели. Этот район еще более малонаселен, хотя вдоль дороги было замечено несколько домашних хозяйств. Жилые дома будут находиться за пределами зоны ПО, но потенциально могут пострадать от пыли, шума и ограничения доступа во время строительных работ. Маршрут проходит через фермерские и сезонные пастбища, с несколькими мемориалами/кладбищами, кафе с зоной отдыха и специально отведенной парковкой.

На Рис. 1-4 ниже показан участок 3 дороги и его конструктивные особенности.

Рис. 1-4 Участок дороги 3 (76–127 км)

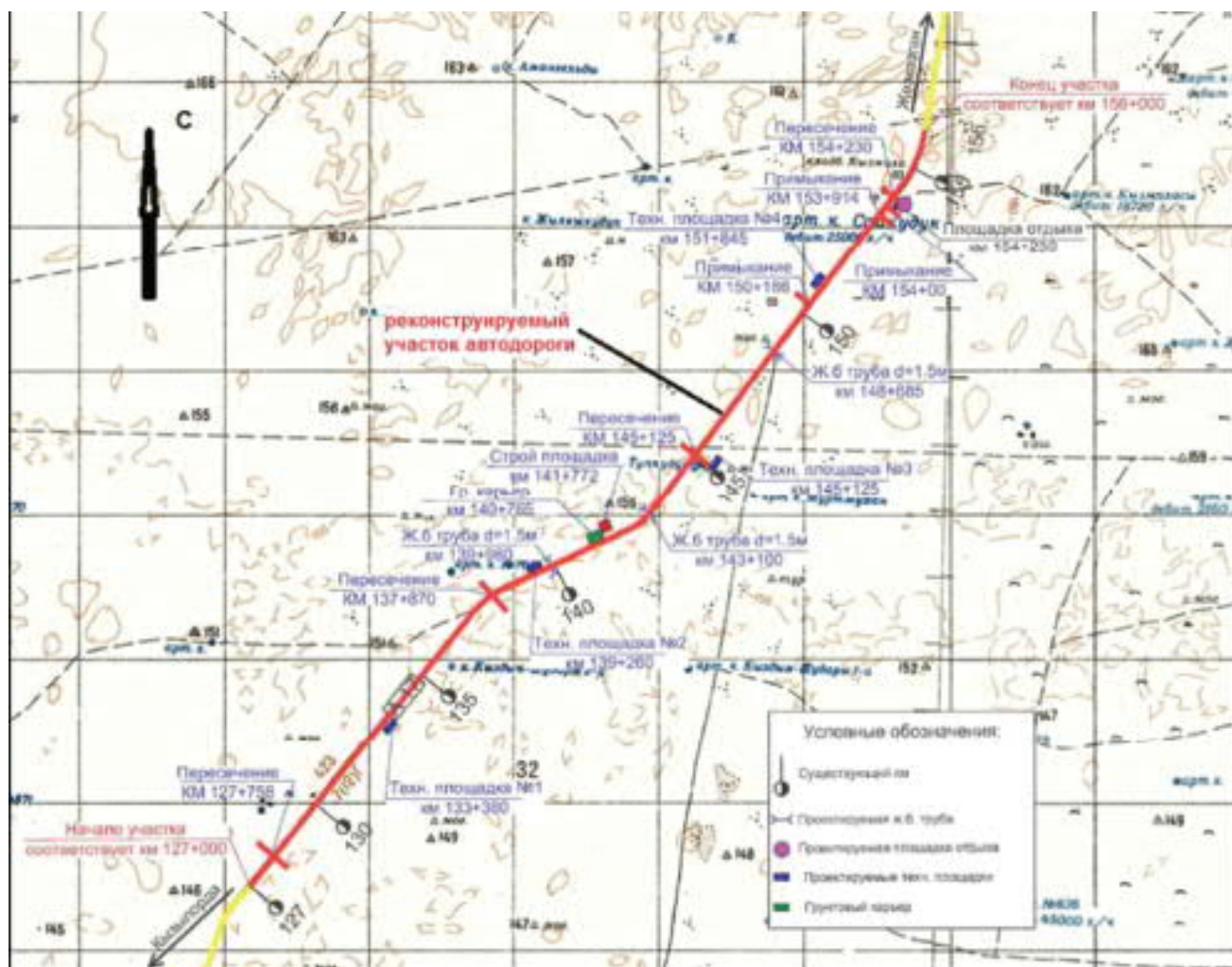


Источник: реконструкция автодороги республиканского значения “Кызылорда–Павлодар–Успенка–граница Российской Федерации” участок “Кызылорда–Жезказган” км 12–424, участок ОВОС 76–127 км.

Участок 4: 127–156 км

Участок 4 находится в районе Шиели. Этот участок используется для выпаса скота. На этом участке не наблюдалось никаких домашних хозяйств. Вдоль этого участка дороги расположены два кладбища / мемориала. Автозаправочная станция и кафе “Санкуру” с парковкой расположены примерно в 153-4 км. На Рис. 1-5 ниже показан участок 4 дороги и его конструктивные особенности.

Рис. 1-5 Участок дороги 4 (127-156 км)



Источник: заключение государственной экспертизы № 01-0574/20 от 03.12.2020 г.

Участок 5: 156-186 км

Участок 5 проходит через районы Сырдария и Шиели. Земля на этом участке используется для ведения сельского хозяйства и сезонных пастбищ. На этом участке находятся два домохозяйства (оба на расстоянии более 1 км от трассы) и кафе. На Рис. 1-6 ниже показан участок 5 дороги и его конструктивные особенности.

Таблица 1-2 Расчетное количество объектов и участков вдоль дороги

Объект	В пределах приблизительно 30 м-50 м от дороги	Дальше от границы дороги (от > 50 м до приблизительно 500 м)
Заправочная станция	2	
Кафе	5	
Дома	1	14
Парковка	5	
Кладбища / мемориалы	0	9
Карьер	1	
Катымский колодец	0	1

Рис. 1-6 Участок дороги 5 (156–186 км)

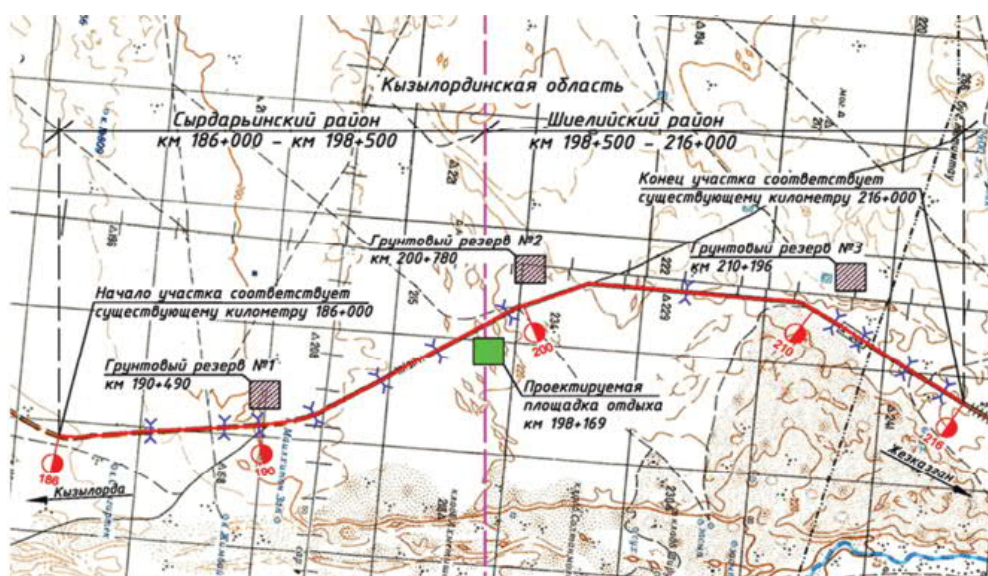


Источник: заключение археологической экспертизы № ЗАЭ-180 от 31.10.2019 г. Приложение 1.

Участок 6: 186-216 км

Участок 6 также проходит через районы Сырдария и Шиели. Земля на этом участке используется для ведения сельского хозяйства и сезонных пастбищ. Кроме того, на этом участке расположены карьер, станция технического обслуживания с парковкой, кафе и кладбище/мемориал. На Рис. 1-7 ниже показан участок 6 дороги и его конструктивные особенности.

Рис. 1-7 Участок дороги 6 (186 – 216 км)



Источник: заключение государственной экспертизы № 01-0550/20 от 24.11.2020.

2. Основные сведения

2.1. Обоснование проекта

Дорога была построена в 1970-х годах для большегрузных транспортных средств грузоподъемностью до 6 тонн, и с тех пор капитальный ремонт не проводился. Дорожное покрытие находится в плохом состоянии с многочисленными выбоинами, ямами и трещинами, наблюдается значительная деформация труб и земляного полотна, а водопропускные трубы требуют реконструкции и расширения. В связи с развитием региона, увеличением интенсивности движения и количества большегрузных транспортных средств темпы износа дорог значительно увеличились. Кроме того, существующая дорога не отвечает требованиям безопасности из-за недостаточной ширины проезжей части и технических требований безопасности дорожного движения для существующего спроса на движение. Некоторые участки дороги в настоящее время считаются совершенно небезопасными.

Предлагаемый участок дороги «Кызылорда–Жезказган» протяженностью 204 км, финансируемый ЕБРР, расположен в Сырдарьинском и Шиелийском районах Кызылординской области. Это единственная дорога, соединяющая города Жезказган и Кызылорда. Модернизация дороги имеет большое значение, так как Кызылорда является основным производителем риса на юге страны, а Жезказган – медной столицей страны. Кроме того, модернизация дорог улучшит транспортное сообщение в Республике Казахстан и доступ в Центральную Азию, обеспечив важную межрегиональную дорогу для перевозки грузов и пассажиров. Это соединительная дорога к ключевому Коридору 1 Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), обеспечивающему торговлю, на юге страны и коридору Центр–Север–граница Российской Федерации на севере.

После реконструкции он обеспечит кратчайшее транспортное сообщение для транзитных потоков из Центральной Азии в Российскую Федерацию, а также социально значимый маршрут для очень малонаселенных и экономически изолированных населенных пунктов вдоль дороги. Реконструкция дороги является приоритетной задачей правительства в рамках региональных антикризисных мер, связанных с распространением Covid-19, для обеспечения прямой связи между региональными городами с целью улучшения доступности социальных и экономических возможностей.

В настоящее время дорога является двухполосной дорогой III категории (местами IV категории) в соответствии с казахстанскими дорожными стандартами. В результате реконструкции будет проложена дорога к высшей технической категории II. Конструкция включает в себя асфальтобетонное покрытие, которое окажет положительное влияние на окружающую среду, так как значительно уменьшит пылеобразование. Это также значительно улучшит условия дорожного движения и сократит связанные с этим выбросы, а также снизит вероятность аварий и последующего загрязнения в результате утечек топлива.

Таким образом, преимущества проекта будут включать в себя:

- Улучшение транспортных связей;
- Сокращение времени в пути и увеличение транзита;
- Улучшение опыта участников дорожного движения и пассажиров общественного транспорта;
- Повышение безопасности дорожного движения с сокращением числа дорожно-транспортных происшествий;
- Занятость рабочих в регионе, особенно во время строительства. Будут прямые, косвенные и индуцированные рабочие места (рабочие места, созданные за счет работников проекта и расходов сотрудников);

- Региональное экономическое развитие, связанное с сельскохозяйственной и промышленной деятельностью, и в целом увеличение инвестиций в регионе; а также
- Улучшение социально-экономических условий жизни в регионе.

2.2. Правовые аспекты и соответствие требованиям

Для дороги Кызылорда–Жезказган было проведено технико-экономическое обоснование, и в настоящее время полностью завершено проектирование.

Национальные ОВОС разработаны для участков автомобильных дорог в соответствии с правилами, нормами и стандартами Республики Казахстан по проектированию и строительству автомобильных дорог. Положительные заключения Государственной экологической экспертизы по ОВОС были получены в период с ноября 2020 года по январь 2021 года.

Был проведен независимый анализ пробелов в национальных ОВОС и другой ключевой документации в соответствии с Требованиями ЕБРР к эффективности (ТР), стандартами ЕС и передовой практикой. Выявленные пробелы были использованы для разработки и внедрения ПЭСМ, а также пакета обнародования информации, включающего данное НТР и ПВЗС на английском, казахском и русском языках.

ПВЗС обеспечивает основу для проведения консультаций и обнародования информации о проекте, включая определение потенциальных заинтересованных сторон, методы, используемые для проведения консультаций, и сохраняемые записи.

Были определены потенциальные экологические и социальные последствия (включая здоровье и безопасность населения и труда) и разработаны меры по смягчению последствий, которые представлены в рамках ОВОС. Дальнейшие меры по смягчению последствий были определены в обзорах анализа пробелов, которые были включены в ПЭСМ в качестве осуществимых действий. “КазАвтоЖол” принимает на себя обязательство реализации ПЭСМ. Краткое изложение ключевых воздействий и мер по смягчению последствий приводится в следующем разделе.

2.3. Оценка проекта

Ключевыми потенциальными экологическими и социальными последствиями, связанными с дорожным проектом, включая меры по смягчению последствий, разработанные на этапах строительства и эксплуатации, являются:

Климат и качество воздуха	Управление отходами	Охрана труда и техника безопасности, включая трудовые стандарты
Шум и вибрация	Геология и земля	Здоровье и безопасность населения, включая безопасность дорожного движения
Управление водными ресурсами	Экосистемы, флора и фауна	Отчуждение земель
Поверхностные воды	Геоопасности	Другие социально-экономические воздействия
Подземные воды	Культурные ресурсы	
Управление сточными водами	Визуальный ландшафт	

3. Процесс ОВОС

3.1. Разработка проекта и соблюдение нормативных требований

Национальные ОВОС разработаны для участков автомобильных дорог в соответствии с правилами, нормами и стандартами Республики Казахстан по проектированию и строительству автомобильных дорог. Положительные заключения Государственной

экологической экспертизы по ОВОС были получены в период с ноября 2020 года по январь 2021 года.

Все положительные заключения Государственной экспертизы требуют соблюдения требований Экологического кодекса Казахстана, соблюдения ограничения выбросов, установленных в документах ОВОС, а также ежеквартальной отчетности о фактических выбросах в Департамент управления и контроля природных ресурсов Кызылординской области.

ОВОС были проанализированы с целью выявления пробелов, которые были устранены с помощью ПЭСМ, который включает рекомендуемые меры по внедрению, с тем чтобы в полной мере соответствовать Требованиям ЕБРР к реализации проектов, стандартам Европейского союза (ЕС) и передовой международной практике.

Ключевыми этапами в будущем станет выдача приглашений на участие в тендере для дорожно-строительных компаний, и они должны будут получить все необходимые разрешения, включая, кроме прочего:

- Разрешение на строительство;
- Разрешения на водозабор (при необходимости);
- Пределы выбросов в атмосферу; и
- Расчеты платежей за выбросы в атмосферный воздух.

3.2. Публичные консультации, обнародование информации и рассмотрение возражений

Привлечение заинтересованных сторон и организация публичных слушаний являются обязательным требованием в соответствии с национальным законодательством Казахстана. В период подготовки проекта автодороги Кызылорда–Жезказган в 2020 году в соответствии с законодательством Республики Казахстан было проведено три общественных консультации.

- В Кызылорде – 18 февраля 2020 года в Доме дружбы, расположенном по улице Алтынсарина, г. Кызылорда.
- В Сырдарьинской области – 19 февраля 2020 года в Доме культуры, расположенном по улице Кунаева, Теренозек; а также
- Шиелийский район – 20 февраля 2020 года в кинотеатре “Арман”, село Шиели, RU-6, микрорайон Кокшоки

Были проведены другие мероприятия по вовлечению заинтересованных сторон, включая интервью и обсуждения в фокус-группах, как показано ниже. Полная информация о каждой консультации предоставляется в рамках ПВЗС.

- Общественные собрания;
- Обсуждения в фокус-группах;
- Интервью с ключевыми информаторами;
- Дополнительные интервью;
- Встреча с региональным филиалом “КазАвтоЖол” в Кызылорде; и
- Встреча с областным акимом.

Специально для этого проекта был разработан ПВЗС, который предоставляет полную информацию о будущем участии и включает механизм рассмотрения жалоб для обеспечения эффективной непрерывной коммуникации на всех этапах проекта.

4. Резюме экологических выгод, Потенциальных неблагоприятных воздействий, Мер по смягчению последствий и управлению

4.1. Качество воздуха

В ОВОС указано, что никаких конкретных базовых обследований или оценок качества воздуха не проводилось. Однако были проведены расчеты выбросов в атмосферу, которые могут возникнуть во время строительства, и прогнозируется, что концентрации будут ниже “1,0 ПДК (предельно допустимая концентрация)”, требуемой национальным законодательством на границе санитарно-защитной зоны (СЗЗ) для Проекта, которая определена как 50 м, в соответствии с Экологическим кодексом Республики Казахстан.

Во время посещения участка дороги Кызылорда–Жезказган было отмечено, что ближайший жилой район находится в 279 м от трассы, но могут быть отдельно стоящие здания, которые могут расположены ближе, а также по отношению к временной боковой дороге, которая будет использоваться при начале строительства. Эти объекты воздействия могут быть затронуты строительством и эксплуатацией Проекта.

На этапе строительства были определены общие меры по смягчению последствий. Они должны быть подкреплены дополнительными надлежащими мерами для дальнейшего снижения потенциального воздействия на рецепторы.

Данные моделирования движения необходимы для рассмотрения вопроса о том, может ли потребоваться моделирование качества воздуха для оценки воздействия на чувствительные объекты воздействия на этапе эксплуатации. Если результаты оценки качества воздуха покажут, что концентрации ниже соответствующих стандартов качества воздуха в Казахстане и ЕС, то никаких мер по смягчению последствий не потребуется. Если моделирование покажет высокие концентрации и/или превышение стандартов качества воздуха в связи с Проектом, то потребуются дополнительные меры по смягчению последствий.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.2. Шум и вибрация

Идентификация шумовых и вибрационных объектов воздействия вдоль трассы не проводилась. Однако на этапах строительства и эксплуатации были определены общие меры по смягчению последствий.

Чувствительные объекты воздействия шума и вибрации, вероятно, будут включать в себя собственность и населенные пункты, расположенные либо рядом с трассой, либо в непосредственной близости от нее. ОВОС относятся к нескольким населенным пунктам в этом районе, однако близость этих населенных пунктов от Проекта не указывается. Согласно рассмотренным картам, рядом с маршрутом расположено несколько зданий. Кроме того, вблизи зон временного строительства будут находиться чувствительные объекты воздействия, которые необходимо учитывать, как только подрядчик выберет местоположение этих зон.

Рекомендуется предпринять ряд шагов в отношении предотвращения неблагоприятных воздействий, связанных с шумом и вибрацией, включая идентификацию потенциально чувствительных объектов воздействия, проведение базового мониторинга шума, оценку ожидаемых уровней шума и вибрации во время строительства и мониторинг шума и вибрации во время строительства.

Следует провести оценку моделирования эксплуатационного шума, которая должна учитывать шум дорожного движения, а также количество и состав транспортных средств. В

ходе оценки можно было бы определить необходимость смягчения последствий в форме скрининга шума. Шумовой экран также может несколько снизить концентрацию загрязняющих веществ в воздухе.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.3. Ресурсоэффективность

В ОВОС определены некоторые материалы, необходимые для строительства, а также требования, которым они должны соответствовать с точки зрения нормативных документов, однако количество материалов и место их получения не описаны. Рекомендуется подготовить Техническую записку об эффективности использования ресурсов (или ее эквивалент) для обобщения оценки вариантов использования энергии, воды, материалов и других ресурсов, а также рекуперации и повторного использования отходов. Техническая записка будет рассматриваться как дополнительная информация к ОВОС. Она также должна определить источники строительных материалов вблизи дороги, чтобы уменьшить неблагоприятные последствия, связанные с транспортировкой и материалами.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.4. Парниковые газы и изменение климата

ОВОС не выявляет и не оценивает прогнозируемые выбросы парниковых газов (ПГ), связанные с этапами строительства и эксплуатации Проекта. Это требование соответствует Директиве по ОВОС и Требованиям ЕБРР к реализации проектов 3 (ТРЗ). Предлагается провести оценку выбросов парниковых газов и изменения климата.

Уязвимость Проекта к изменению климата не рассматривалась в рамках ОВОС. Адаптационный потенциал проекта (способность дороги учитывать прогнозируемые последствия рисков, связанных с изменением климата, с минимальными сбоями или затратами) необходимо определить с помощью оценки риска изменения климата.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.5. Водопользование и сточные воды

Во время строительства непитьевая вода будет использоваться в основном для распыления на грунт, чтобы предотвратить загрязнение пылью. Также возникнет необходимость в хранении воды для целей пожаротушения.

В ОВОС для некоторых участков дороги указано, что непитьевая / строительная вода будет поступать из каналов и колодцев вдоль маршрута проекта, из недавно пробуренных скважин и из реки Сарысу, а в некоторых местах будет поставляться цистерной. Точные места, в которых будет добываться или куда будет транспортироваться вода, неизвестны. Это засушливая область, и неясно, имеют ли эти источники достаточную мощность для обеспечения работ необходимым объемом воды.

Для обеспечения наличия достаточных ресурсов следует провести расчет необходимого объема питьевой и непитьевой воды и оценку имеющихся источников. Важно определить текущее состояние использования этих ресурсов домашними хозяйствами и скотом, чтобы гарантировать, что их водоснабжение не будет затронуто. Этот расчет и исследование необходимы для понимания воздействия на водные ресурсы и нынешних пользователей данных ресурсов. Следует рассмотреть практические меры по сокращению водопользования и образования сточных вод в ходе строительства Проекта.

Бутилированная питьевая вода будет доставляться на объекты транспортными средствами, и меры по гигиеническому хранению воды включены в ОВОС. Соответствующий сбор,

хранение и утилизация бутылок со сточными водами должны быть организованы строительным подрядчиком.

Все соответствующие разрешения на использование непременной (технической) воды должны быть получены (например, разрешение на забор и т.д.) до начала строительства проекта.

В ОВОС говорится, что бытовые сточные воды, образующиеся во время строительства, будут собираться в септики и удаляться с площадки лицензированными подрядчиками. Вода, используемая для подавления пыли, испарится и, следовательно, не потребует обработки. Необходимо будет разработать более подробную информацию о том, как будут собираться, обрабатываться и управляться строительные сточные и поверхностные воды.

Проект включает в себя предоставление зон отдыха с туалетом. Необходимо будет оценить потребности в воде и сточных водах для этих объектов, чтобы обеспечить наличие достаточного количества воды из подходящего источника и удаление сточных вод таким образом, чтобы это не оказало негативного воздействия на ресурсы подземных или поверхностных вод.

В рамках Проекта сточные воды не будут сбрасываться непосредственно в поверхностные водные объекты.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.6. Отходы

В ОВОС содержится информация об объеме верхнего слоя почвы, который будет выкапываться, общей цифре (без разбивки) для объема строительных отходов твердых бытовых отходов со строительных лагерей (с разбивкой по типу материала); и опасных отходах (банки с краской и промасленные тряпки). Однако детальной оценки или оценки вероятного значительного воздействия отходов нет.

Общие методы смягчения последствий изложены кратко, но они соответствуют высокому уровню, и на данном этапе неясно, какие свалки/подрядчики будут использоваться и имеют ли они соответствующие лицензии.

Рекомендуется провести базовое исследование для определения подходящих вариантов и надлежащим образом лицензированных объектов для рекуперации, повторного использования и удаления отходов, а также определить меры по смягчению последствий для уменьшения неблагоприятного воздействия на окружающую среду, связанного с отходами. Следует определить меры по смягчению последствий для уменьшения неблагоприятного воздействия на окружающую среду, связанного с отходами. Кроме того, для Проекта должен быть разработан план управления отходами на проектной площадке и план управления материалами. Меры должны следовать иерархии минимизации отходов, повторного использования отходов на месте, сортировки отходов и переработки, при этом соответствующая утилизация должна осуществляться только в случаях отсутствия альтернативы.

Лицензированные объекты должны использоваться для утилизации строительных отходов и других отходов, включая опасные отходы, и они должны быть идентифицированы до начала строительства. Все хранящиеся материалы и отходы должны быть количественно оценены и иметь меры сдерживания на месте, например, для хранения ГСМ. Все отходы будут безопасно утилизированы на лицензированных объектах. Подрядчики должны получить прямо-сдаточные документы для всех отходов, вывезенных с площадки.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.7. Загрязнение

В ОВОС упоминаются химические анализы почвы и указывается наличие растворимых солей, но не указывается, проводились ли испытания, связанные со здоровьем человека. Были намечены общие меры по смягчению последствий, чтобы избежать загрязнения во время строительства. Высокая концентрация солей в почве была определена в качестве фактора, который необходимо будет учитывать при проектировании, включая типы материалов, используемых для строительства, из-за потенциальной коррозии и нестабильности почвы.

Рекомендуется провести базовое исследование для подтверждения наличия загрязненных участков почвы и наличия чувствительных объектов воздействия, включая особенности поверхностных вод. Необходимо осуществлять мониторинг на этапе строительства.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.8. Экологическая опасность

ОВОС содержат ограниченную информацию о рисках землетрясений, но не учитывают риски, связанные со стихийными бедствиями, такими как оползни, неблагоприятные погодные условия, нестабильность почвы и эрозия либо проектные и/или меры по смягчению последствий, которые необходимы для снижения этих рисков до разумно возможного уровня.

Рекомендуется провести дополнительное базовое исследование, чтобы расширить и объяснить ограниченную оценку риска землетрясений в ОВОС, а также включить оценки, касающиеся других стихийных бедствий.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.9. Биоразнообразие и ресурсы живой природы

В ОВОС приводится краткая информация о флоре и фауне региона и указывается, что в непосредственной близости от Проекта нет особо охраняемых территорий. Однако нет описательной методологии для проведения обследований или того, как были сделаны эти выводы. Никаких существенных последствий для биоразнообразия в рамках ОВОС выявлено не было.

В случае флоры общий и широко распространенный состав вместе с ограниченным строительным пространством и временным характером работ означает, что общие последствия, вероятно, будут ограниченными. Возможное исключение из этого правила касается видов саксаула – растения будут пересажены на другие участки. В ОВОС говорится, что проект потребует удаления 218 га растительности (саксаул и тамарикс). Рекомендуется, чтобы вся растительность, удаленная во время строительных работ вдоль предлагаемой дороги, где это возможно, была пересажена.

Воздействие на фауну определяется травмами/смертностью отдельных животных во время строительства и эксплуатации, а также потерей среды обитания во время строительства, но считается, что это не приводит к значительным последствиям. В результате в рамках ОВОС рекомендуется не очень много конкретных мер по смягчению последствий. Делается ссылка на общие принципы надлежащей практики, такие как сохранение среды обитания и запрещение охоты строителями. На участках существующей дороги, где, как известно, животные пересекаются во время миграции (предположительно сайгаки), насыпи будут более пологими для участков протяженностью в 1 км, чтобы животным было легче пересекать дорогу; на этих участках также будут установлены дорожные знаки и ограничения скорости (60 км) в попытке свести к минимуму столкновения с животными.

ОВОС следует обновить, включив в них дополнительные базовые исследования/мониторинг, которые должны информировать о дополнительных мерах по смягчению последствий по мере необходимости. Кроме того, следует провести дополнительные исследования для подтверждения состояния биоразнообразия в Зоне влияния Проекта (ЗВП), стандартные меры по смягчению последствий строительства должны быть включены в План экологического и социального управления строительством (ПЭСУС), а также должно быть подтверждено наличие/отсутствие инвазивных видов растений.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.10. Культурные ресурсы

В ОВОС говорится о том, что в районе строительства нет исторических и архитектурных памятников, и в 2019 году была проведена археологическая экспертиза каждого из шести участков дороги. Никаких исторически ценных артефактов обнаружено не было. Заключение археологической экспертизы были получены в Управлении культуры, архивов и документации Кызылординской области (УКАДКО), хотя по одному из участков (127–156 км) по-прежнему требуется заключение.

Поскольку Проект рассматривается как реконструкция, а археологические исследования не выявили никаких артефактов, отчеты свидетельствуют о том, что риск для захороненного наследия невелик. Тем не менее, должна быть реализована процедура (планы) для случайных находок.

Вдоль дороги есть несколько мемориальных мест дорожно-транспортных происшествий. Если какие-либо мемориальные объекты необходимо переместить дальше от центральной линии дороги, это необходимо будет сделать с осторожностью, а также принять меры для выявления лиц, установивших памятники для дальнейшего взаимодействия с ними. Необходимо обеспечить доступ к памятникам, остающихся на том же месте. Были предложены меры по смягчению последствий для сохранения мемориальных объектов вдоль дороги и, при необходимости, для определения соответствующих процессов перемещения с согласия владельца мемориальных объектов.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

4.11. Ландшафт и визуальный аспект

ОВОС не идентифицируют визуальные объекты воздействия вдоль трассы или не определяют меры по смягчению визуальных воздействий, а также не предоставляется никакой информации о чувствительности ландшафта к изменениям. Проект расположен в пределах Кызылординской области, в основном в пределах Туранской низменности. Ландшафт плоский и открытый, с лугами и невысокой растительностью (до 20 см в высоту), а также с видом на большие расстояния.

Необходимо будет рекомендовать меры по смягчению последствий, чтобы избежать и свести к минимуму неблагоприятные визуальные воздействия, если они будут выявлены, включая исследование для выявления визуальных объектов воздействия до начала строительных работ, скрининг строительных работ в непосредственной близости от объектов воздействия и чувствительное озеленение (включая пересадку голого участка почвы), которые отражают плоский и открытый характер окружающей среды.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

5. Резюме социальных льгот, потенциальных неблагоприятных воздействий, мер по смягчению последствий и управлению

5.1. Безопасность дорожного движения

Проектирование дороги должно осуществляться в соответствии с Казахстанскими строительными нормами и правилами (СНиП) и надлежащими международными принципами проектирования безопасности дорожного движения. Конструкция дороги включает в себя ряд функций безопасности дорожного движения. В проект были включены пешеходный переход, автобусная остановка, укрепления, шумовые полосы, разделительный и дорожный барьер. Был проведен независимый аудит безопасности дорожного движения и даны рекомендации. Необходимо ознакомиться с результатами этого исследования, а также выполнить указанные рекомендации.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

5.2. Здоровье и безопасность населения

Во время строительства могут возникнуть препятствия, вызванные ограниченным доступом к дорогам, ограниченным переходом скота, а также шумом и пылью, связанными со строительными работами. С точки зрения охраны здоровья и безопасности населения важно, чтобы индивидуальные строительные подрядчики имели свои собственные планы и процедуры для повышения осведомленности о запланированных работах, приводящих к нарушению движения, и размещали надлежащие дорожные знаки для обеспечения безопасного движения. В случае закрытия полос движения или дорог заинтересованные стороны, такие как компании общественного транспорта, участники дорожного движения и местные жители, должны быть уведомлены, чтобы они могли планировать свое время.

Строительные компании разработают планы по минимизации аварий и инцидентов, связанных с дорожными работами. Увеличение числа строительных машин и других большегрузных транспортных средств, перевозящих строительные материалы, приведет к увеличению шума и пыли в этом районе, а также к вероятным сбоям в движении или закрытию дорог.

Для устранения потенциальных рисков безопасности для женщин и девочек следует внедрить элементы, учитывающие гендерные аспекты. Например, там, где автобусные остановки расположены вдоль трассы, в план должно быть включено достаточное освещение. Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ

Кроме того, планируемые строительные лагеря потенциально могут вызвать беспокойство местного населения. Если данное последствие не будет смягчено, может возникнуть проблема, связанная с притоком рабочих, особенно если будет использоваться иностранный подрядчик. Приток рабочих может спровоцировать многие проблемы, такие как рост преступности, алкоголизм, злоупотребление наркотиками в результате появления новичков (в основном мужчин) в районе проекта. Для смягчения таких последствий, если они возникнут, будут разработаны кодекс поведения, планы управления лагерями и притоками.

Предлагаемые улучшения дорожного покрытия уменьшат ущерб, наносимый транспортным средствам, а также риск опрокидывания транспортного средства из-за выбоин или резкого сворачивания во избежание встречных транспортных средств. Проект, вероятно, увеличит объем грузовых перевозок и, следовательно, возникнет риск разлива опасных материалов.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

5.3. Охрана труда и промышленная гигиена

Вопросы охраны труда и промышленной гигиены (ОТиПГ) потребуют управления в ходе планирования и реализации Проекта для обеспечения соответствия национальному законодательству и передовой международной практике. Планы и процедуры управления также должны охватывать безопасность связанных с ними объектов, таких как бетонные и битумные заводы, карьеры, строительные лагеря, объекты технического обслуживания и т.д. На этапе эксплуатации дороги деятельность персонала по обслуживанию дорог также потребует управления ОТиПГ.

Для обеспечения эффективного управления подрядчиками будет подготовлена тендерная документация, которая будет включать все меры по смягчению последствий, включая четко определенные роли и обязанности, которые подрядчики должны либо выполнять, либо знать. Следует провести обзор трудовой и социальной политики и включить его в контрактные соглашения с подрядчиками. Процесс выбора подрядчика должен включать критерии оценки прошлой работы. Для строительства дорог будет назначен один или несколько подрядчиков, а в будущем также будут назначены функции надзора за проектом. Управление проектом будет осуществляться ГРП. Для контроля за различными подрядчиками, осуществляющими строительные работы, должен быть назначен соответствующий квалифицированный персонал. Необходимо провести независимый аудит для обеспечения соблюдения экологических стандартов, стандартов в области охраны труда и техники безопасности, а также соответствия социальных вопросов, таких как условия найма и стандарты рабочего лагеря, требованиям ЕБРР.

Подробности о процедурах трудоустройства и условиях труда рабочих в строительных городках и на стройплощадке пока неизвестны. Однако ожидается, что Проект будет соответствовать Трудовому кодексу и обеспечит, чтобы все сотрудники, в том числе постоянные и временные, были обеспечены контрактом.

Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

5.4. Отчуждение земель и переселение

При реконструкции дороги будут использованы государственные земли. Все соответствующие акты на постоянное и временное использование земель для строительства дорог были получены заказчиком. Основываясь на полевых наблюдениях и карте нового маршрута, не ожидается, что в рамках проекта будут перемещены какие-либо лица, и, следовательно, не ожидается никакого физического перемещения. Исходя из текущего проекта, в зоне полосы отвода (ПО) не было выявлено ни одного домохозяйства или строения.

Однако, хотя никакого физического перемещения не предвидится, проведенное обследование домашних хозяйств показало, что примерно 25 домашних хозяйств в настоящее время используют государственную землю, которая будет выделена для модернизации дороги. В настоящее время эти земли арендуются и используются для выпаса скота на сезонной основе.

Важно, чтобы те, кто арендует землю, также получили соответствующую компенсацию и неформальное землепользование было учтено. Была разработана Рамочное соглашение по отчуждению земель и переселения (РСОЗП), содержащее обзор системы компенсации, которую «КазАвтоЖол» переработает в План отчуждения земель и восстановления средств к существованию (ПОЗВСС). Также рекомендуется, чтобы реализация ПОЗВСС независимо контролировалась и проверялась после завершения.

Также потребуются временные объекты, включая боковую дорогу, и объекты обслуживания, такие как резервные карьеры, строительные лагеря, площадки по производству битума/бетона и объекты технического обслуживания. Места для них еще точно не

определены, но они также будут находиться на государственных землях. В ПОЗВСС также будут рассмотрены любые потенциальные последствия отчуждения земель и получения средств к существованию, связанные с предлагаемыми временными объектами.

5.5. Другие социально-экономические вопросы

Проект вряд ли приведет к значительным долгосрочным неблагоприятным социальным или гендерным последствиям. Исходя из нынешнего проекта дороги, не будет никакого физического перемещения, и никакие домохозяйства или объекты не будут находиться в пределах ПО (20 м по обе стороны от центра дороги). Зона ПО будет восстановлена и возвращена в предпроектное состояние после завершения строительства. Большинство воздействий будет связано со строительными работами (например, шум, пыль, увеличение строительного трафика, приток рабочих, права доступа) и будут прекращены на этапе эксплуатации дороги.

Воздействие, связанное со строительством, может оказать несколько более значительное воздействие на уязвимые группы, которые в силу возраста, пола, физического и психического благополучия могут испытывать воздействие по-разному. В рамках проекта будут проложены временные боковые дороги на этапе строительства, чтобы обеспечить поток текущего дорожного движения. Транспортные средства будут использовать эти боковые дороги, пока строится главная дорога. Ожидается, что боковые дороги потенциально могут оказать определенное влияние на права населения на проезд, особенно с точки зрения доступа к общественным местам, таким как местные предприятия, рабочие места и зоны отдыха. Кроме того, существует выпас скота, который осуществляется на пастбищах вдоль дороги, и как таковые боковые дороги могут создавать риски для перехода скота. Тем не менее, во время полевых наблюдений было зафиксировано поголовье скота под присмотром пастухов, и в рамках проекта существует ряд подземных переходов вдоль трассы, которые могут быть использованы для перехода животных.

На данном этапе пока неизвестно, будут ли заключены контракты с иностранными компаниями на строительство дороги. Однако, если будут использоваться иностранные подрядчики, предполагается, что в районе проекта будет приток рабочих. Приток этих работников может оказать значительное воздействие на местное население, особенно на женщин. Организация строительных лагерей планируются в рамках текущего проекта, однако их количество и местоположение в настоящее время неизвестно. Управление рабочим городком и прилегающей территорией имеет решающее значение во избежание ненужного стресса на населения. Следует провести детальную оценку воздействий предлагаемых мер по размещению работников либо среди местного населения, либо в специальных лагерях, и выбрать варианты, обеспечивающие минимальную нагрузку на местные объекты и снижение уровня беспокойства среди местного населения. Рабочие лагеря должны соответствовать стандартам ЕБРР / Международной финансовой корпорации (МФК).

Рекомендуется поддерживать возможности трудоустройства женщин для работы в рамках Проекта и соответствующей инфраструктуры. Это включает в себя нетрадиционные должности, такие как инженеры, операторы станков и любые другие должности, на которые могут претендовать квалифицированные женщины. В случае значительного числа постоянно проживающих женщин-рабочих и служащих рабочие городки должны предусматривать отдельные помещения для мужчин и женщин, чтобы избежать любых нежелательных контактов или внимания. План управления строительным лагерем, Кодекс поведения работников и гендерная политика, включающая сексуальные домогательства, должны быть разработаны и внедрены до начала любых строительных работ. Кроме того, следует провести консультации с общественностью для достижения соглашения об окончательном расположении лагерей, а также для обеспечения того, чтобы работники

лагерей имели необходимые объекты (здравоохранение, транспорт, водоснабжение, электричество).

Однако вполне вероятно, что строительный лагерь создаст определенные возможности для бизнеса, и проект также создаст конкурентный рынок труда для местного населения. Сама дорога будет способствовать более безопасной и быстрой транспортировке товаров и услуг как на национальном, так и на международном уровне и поможет местным фермерам более эффективно доставлять свою продукцию на рынки крупных городов. В долгосрочной перспективе у предприятий и стартапов появятся возможности для развития и внесения вклада в улучшение местной и региональной экономики. Дорога также обеспечит лучший доступ для людей, работающих в местной промышленности, и сократит количество местных аварий.

Проект потенциально приведет к улучшению местной экономики за счет расходов, понесенных строительными рабочими и подрядчиками в районе Проекта. Местные предприятия, такие как кафе и автозаправочные станции, выиграют от увеличения расходов, и ожидается, что потенциально будет создано несколько новых рабочих мест. Есть несколько кафе, автозаправочных станций и других специальных предприятий (например, кирпичный завод, карьер), которые также могут предоставить работникам услуги общественного питания и места для проживания/отдыха. Вышеуказанные требования включены в ПЭСМ.

6. Взаимодействие

6.1. План взаимодействия с заинтересованными сторонами

Был подготовлен План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС), в котором определены соответствующие заинтересованные стороны, определены каналы связи и планы, касающиеся реконструкции дороги и связанных с ней объектов.

ПВЗС направлен на обобщение методов, процедур, политики и мероприятий, которые будут реализованы, чтобы своевременно и всесторонне информировать заинтересованные стороны о потенциальных последствиях Проекта.

ПВЗС содержит таблицу идентификации заинтересованных сторон, в которой указаны все соответствующие заинтересованные стороны, с подробным описанием наиболее подходящих каналов связи и стратегий, требований к раскрытию информации и процессов рассмотрения жалоб, которые будут приняты. Для содействия гендерному равенству и инклюзивности одним из требований Проекта является проведение обсуждений в фокус-группах только для женщин. Если есть заинтересованные стороны, не включенные в ПВЗС, они могут связаться с заказчиком, чтобы получить информацию о Проекте и быть добавлены в программу взаимодействия с заинтересованными сторонами.

ПВЗС включает в себя программу немедленных консультаций и мероприятий по взаимодействию, необходимых для решения текущих проблем заинтересованных сторон, а также регулярные консультации и мероприятия по обнародованию информации на протяжении всего срока существования проекта. Кроме того, ПВЗС имеет механизм рассмотрения жалоб, подробная информация о котором приводится в следующем разделе.

6.2. Механизм рассмотрения жалоб

Механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) предусматривает два уровня разрешения жалоб по проектам дорожного сектора, реализуемым под руководством Комитета автомобильных дорог (КАД): Комитет по рассмотрению жалоб (КРЖ) на региональном (областном) и центральном (Нур-Султан) уровнях в соответствии с руководящими принципами механизма рассмотрения жалоб по мерам экологической и социальной защиты проектов дорожного сектора, утвержденными КАД в августе 2014 года. Комитет по рассмотрению жалоб (КРЖ) состоит из членов, назначаемых КАД, органами местного самоуправления, «КазАвтоЖолом». Комитет по рассмотрению жалоб (КРЖ) на региональном и центральном уровнях возглавляют руководители, ответственные за общее функционирование механизма жалоб, эффективность и своевременное осуществление, в то время как координаторы отвечают за участие заинтересованных сторон и координацию КРЖ на областном/ центральном уровнях. Обзор этих процедур рассмотрения жалоб на областном и центральном уровнях представлен в Рис. 6-1 ниже.

6.3. Контакты

Ответственный за раскрытие информации о проекте:

Ф.И.О.: Гарышжан Нагманов

Должность: Менеджер 1й категории управления займами

Телефон: + 7 701 055 06 55

Адрес: Нур-Султан ул. Д.Кунаева 10, БЦ «Emerald Towers» 34 этаж Центральный офис Казавтожол,

Электронная почта: garyshzhan.nagmanov@qaj.kz

Веб-сайт: <https://ru.qaj.kz>

Ответственный за выполнение ПВЗС:

Ф.И.О.: Алиакбар Мырзабай

Должность: Руководитель отдела контроля качества и приемки работ
 Телефон: + 7 701 174 86 05; +7 705 303 06 76
 Адрес: Областной филиал Казавтожол, г. Кызылорда, ул. Желтоксан 18
 Электронная почта: aliakbar.myrzabay@qaj.kz
 Веб-сайт: <https://ru.qaj.kz>

Местные власти и сотрудник по связям с общественностью (ССО) будут собирать любые комментарии и отзывы, связанные с этим проектом, и документировать их.

Все полученные замечания будут рассмотрены в соответствии с требованиями, изложенными в ПВЗС. Все сообщения будут рассмотрены на предмет целесообразности внесения изменений в соответствии с запросом и интересом, и отправитель будет проинформирован о результатах.

Рис. 6-1 Механизм рассмотрения жалоб

