



**ГУ «Управление архитектуры и
градостроительства Актюбинской области»**

**Заключение государственной экологической экспертизы
на проект «Оценка воздействия на окружающую среду к градостроительному
проекту «Корректировка генерального плана города Ақтөбе Актюбинской области»**

Разработчик проекта: ИП «Комарова Г.М.», ТОО «Градкомплекс»

Заказчик проекта: ГУ «Управление архитектуры и градостроительства Актюбинской области»

На рассмотрение государственной экологической экспертизы (далее – ГЭЭ) представлен проект «Оценка воздействия на окружающую среду к градостроительному проекту «Корректировка генерального плана города Ақтөбе Актюбинской области» (далее – проект ОВОС), в составе:

- проект ОВОС;
- пояснительная записка;
- санитарно-эпидемиологическое заключение №800 от 05.08.2014г.;
- информация в СМИ о проведении ГЭЭ.
- протокол общественных слушаний от 14.04.2014г.;
- согласование ГУ «Управление земельных отношений Актюбинской области»;
- согласование РГУ «Жайык-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов;
- схемы, чертежи.

Материалы поступили на рассмотрение 25.08.2014 г. за вх. №2619(о).

Общие сведения.

Город Ақтөбе - административный центр Актюбинской области, один из крупнейших промышленных, деловых и культурных центров Республики Казахстан. Расположен на левом берегу реки Илек – левого притока реки Урал (Жайык) в центральной части Подуральского плато, представляющей собой равнину высотой 250-400 м. Город на северо-западе граничит с Мартукским районом Актюбинской области, на северо-востоке – с Каргалинским районом, на востоке – с Хромтауским районом, на юге и юго-западе – с Алгинским районом. Население 478 тыс. человек (2011 г.). Плотность населения составляет 177,74 чел./км².

Территория администрации города Ақтөбе, которая включает в себя город с пригородом, состоящим из пяти сельских округов (Благодарный, Каргалинский, Курайлинский, Новый, Саздинский), равна 2,3 тыс. кв. км, что составляет 0,8% от площади области.

Существует два основных географических деления города Ақтөбе: старая часть города и новая часть города. Районы старого города: Курмыш, Москва, Гормолзавод, Татарка, Малышка. Районы Новой части города: Сингай, Шанхай, Космос, Сазда, 5, 8, 11 и 12 микрорайоны. Другие районы: Жилгородок, Авиагородок, Юго-Запад.

Корректировка генерального плана связана с кардинальными изменениями в социально-экономической жизни Республики Казахстан. Принятые Правительством РК меры привели к существенному развитию промышленности, строительного сектора, малого и среднего предпринимательства, других отраслей экономики г.Актобе, вызвавших рост населения и разрастание городских территорий. Масштабы реализации предложений генплана в разрезе ведущих отраслей промышленности значительно превзошли проектные ожидания. Проект определяется рядом возникших в годы экономического подъема новых условий его развития и его предложения охватывают период с 2011 по 2030г. с выделением следующих этапов: первая очередь строительства – 2011-2017гг.; расчетный срок – 2018-2030гг.

В настоящее время наиболее урбанизированная зона сложилась вдоль железных дорог Уральск-Кызылорда-Алматы и Атырау-Орск; автомобильных дорог общегосударственного значения. Здесь формируются Актюбинская, Алгинская, Кандыгашская, Темирская, Хромтауская, Шалкарская и Эмбинская местные системы расселения, составляющие основу городского расселения области.

Город Актобе расположен на пересечении двух планировочных осей I-го порядка развития. Одна ось проходит в меридиональном направлении вдоль железной дороги Уральск-Кызылорда. Другая - в широтном направлении вдоль автомагистрали общегосударственного значения Уральск-Шымкент. Наиболее активно освоен в границах Актюбинской области транспортный коридор, проходящий с севера на юг от районного центра с.Мартук до г.Шалкар. В пределах данной оси большие перспективы для дальнейшего развития имеет город Кандыгаш, который является местом пересечения двух железнодорожных направлений и двух планировочных осей I-го порядка развития - Уральск-Актобе-Кызылорда (с севера на юг) и Атырау-Кандыгаш-Орск (с юго-запада на северо-восток).

Железнодорожная линия из северных районов Казахстана до города Хромтау (железнодорожная линия Алтынсарино-Хромтау) усилила значение широтной оси I-го порядка развития.

В городе сложилось относительно четкое функциональное зонирование на промышленные и селитебные. Две крупные производственные зоны в северной и южной частях города и линейная, по существу, структура селитебных районов сформировалась вдоль железной дороги.

Строгое зонирование характерно для новой части города, бывшего Фрунзенского района. Северо-западная производственная зона огибает этот селитебный район с северо-запада, а с северо-восточной стороны за линией железной дороги – промзона вдоль пр. 312 стрелковой дивизии. Нарушение зонирования наблюдается в районе улиц Санкибай батыра. На территории промзоны строятся жилые дома и детские учреждения.

Активизировавшееся в 90-е годы малоэтажное жилищное строительство в основном проявилось в строительстве на свободных территориях. Основные объемы строительства сегодня ведутся индивидуальными застройщиками в п. Юго-Запад и Жанаконыс по Хобдинско-Уральской трассе и поселков Заречный, Кызылжар по Орскому направлению, срастаясь с поселком Каргалинский, пос. Рауан вдоль Хромтауской автодороги, жилого массива Акжар-2 вдоль автодороги на Родниковку, по Санкибай батыра.

Вырубка леса, размещение на выгодных в градостроительном отношении участках создают трудности в вопросе дальнейшего развития планировочной структуры города, ущемляют интересы населения всего города. Парковая территория в пойме р.Сазда занимает промежуточное место между этими планировочными районами. Дачные районы растянулись вдоль пойменных территорий рек Илек, Каргалы, Жинишке и Сазды.

Активизировалась застройка многоэтажными жилыми домами с комплексным культурно-бытовым обслуживанием. Это территории жилого района Батыс-1. Завершена застройка микрорайона №12, микрорайона АЗФ по ул.Кунаева. Производится незапланированное строительство многоэтажных комплексов жилой застройки в южной части города вдоль Санкибай батыра: микрорайон Болашак, в процессе строительства жилой комплекс «Юнис-строй» в районе аэропорта.

В настоящее время в городе сформировалось, и развиваются несколько селитебных образований:

1 жилой район, самая старая часть города, состоящая из «старого города», с которой началось его формирование, районов усадебной застройки «Курмыш», ГМЗ и Оторвановка.

Жилая застройка преимущественно многоэтажная и средней этажности. Многоэтажная застройка сложилась вблизи железнодорожной станции и на возвышенностях в восточной части.

Исторически сложившийся торговый центр города от колхозного рынка до площади железнодорожного вокзала вдоль ул. Уалиханова является самой посещаемой частью. Однако улицы не справляются с повышенной нагрузкой. Главные улицы Ломоносова, Уалиханова, Шернияза и Ахтанова преимущественно с односторонним движением. Расширение проезжей части из них для создания двустороннего движения производится за счет пешеходной части улиц. Отсутствие возможности для дифференциации транспортных и пешеходных потоков в условиях затесненной капитальной застройки создают дискомфортные условия. Кроме того, ограниченная доступность главного транспортно-пересадочного узла города не соответствует требованиям ЧС. В настоящее время идет реконструкция ул. Ломоносова с расширением её на одну полосу движения

Курмыш - район малоэтажной усадебной застройки. Жилые улицы в стороне от главных улиц не заасфальтированы, уровень культурно-бытового обслуживания минимальный. В основном оно связано с рынком «Шыгыс на западной окраине района. На восточной окраине к северу от ул. Некрасова – больничный комплекс (областной противотуберкулезный диспансер, областная детская клиническая больница). Транспортное обслуживание осуществляется, в основном по периферии (ул. Некрасова, Асау барака, обводная магистраль по ул. Нокина). Также на периферии размещается крупнейший транспортно-пересадочный узел в районе автовокзала. Здесь берет начало и пересекается большая часть маршрутов городского общественного транспорта.

Оторвановка, Малышка, ГМЗ – периферийные части 1 жилого района вытянулись вдоль железнодорожной магистрали с преимущественно неблагоустроенной усадебной мелкоквартирной жилой застройкой и низким уровнем культурно-бытового обслуживания. 5-ти этажная жилая застройка формирует три квартала на территории ГМЗ.

Непосредственно к ним примыкает крупный дачный массив, защищенный от весенних паводков р. Илек насыпной дамбой под обводной магистралью. В настоящее время он стал привлекательным местом проживания для переселенцев из сел и оралманов. Кладбище в северо-западной части ГМЗ также примыкает к жилой застройке без необходимых санитарных разрывов.

2 жилой район занимает северо-западную часть города и ограничен с северо-востока железнодорожной магистралью, с севера – промышленным районом, с юга пр. Санкибай батыра и пр. А. Молдагуловой. Он является самым крупным по территории и численности населения. В его состав вошли исторически сложившиеся районы Жилгородка, Шанхая и микрорайонов 1,2,3,4,5, кварталов А, Б, и территории общественных комплексов городского центра (общегородского и специализированных).

Вместе с тем район находится в наихудших санитарно-гигиенических условиях как с точки зрения состояния воздушной среды, так и шума от работы аэропорта.

Самой старой частью района является Жилгородок, один из первых в Казахстане пример комплексного градостроительного решения жилого района с культурно-бытовым обслуживанием, развитым общественным центром в увязке с системой открытых озелененных пространств площадей и бульваров. Застройка малоэтажными и среднеэтажными жилыми домами с уютными озелененными дворами и общественных центров отличается единым стилевым подходом, характерным для архитектуры 40-50-х годов. Дворцы культуры металлургов, химиков формируют главные площади и зоны притяжения населения и общественного транспорта. Район находится в неблагоприятной зоне воздействия промышленных предприятий города, чем снижается потребительская ценность жилой среды. Здания обветшали и требуют капитального ремонта.

Шанхай формирует периферийную часть района мелкоквартирной усадебной малоэтажной застройкой между улицами Санкибай батыра и пр. Бр. Жубановых в юго-западной части, а также огибают Жилгородок с северной стороны вдоль ул. Чернышевского в санитарно-защитной зоне. С севера к нему примыкает квартал многоэтажной застройки бывших общежитий строителей.

Главной улицей 2 жилого района и города в целом является пр. Абулхаир хана. Вдоль нее сосредоточено подавляющее большинство ценной застройки (стадион, Дворец спорта «Коньсы», Дворец школьников, гостиница Актобе, областной акимат и пр.). Это наиболее озелененная и благоустроенная часть города.

3 жилой район занимает центральное положение относительно сложившихся районов города и ограничен с северо-запада пр. А. Молдагуловой, с севера отводом железной дороги, с юга пр. Санкибай батыра, с востока – поймой р. Сазды. Сюда входят микрорайоны 6, 7, 8, поселок Сазда и часть 5 микрорайона. Главная улица – пр. Абулхаир хана и ул. 11 стрелковой дивизии. Район граничит с парковой территорией и является самым престижным в городе. На территории района расположены комплексы управления ЖДВ и АВВАУ.

4 жилой район занимает территорию к северу от старого города и ограничен с севера отводом железной дороги, с юга-запада - трассой взлета-посадки аэропорта и включает районы Москвы, Авиагородка, 11,12,12 б микрорайонов, микрорайона сельмаш, комплексы многоэтажной жилой застройки болашак и юнис-строй. Это комплексный промышленно-селитебный район. В юго-западной части селитебные территории перемежаются с промышленными (территории завода сельмаш, авиаремонтного, спецтерриториями и пр. коммунальными зонами). Район крайне неоднороден. Многоэтажная застройка 11 и 12 микрорайонов резко контрастирует с усадебной застройкой Москвы, относительно высокий уровень культурно-бытового обслуживания микрорайонов - с почти полным его отсутствием в Москве. Та же картина и в отношении инженерного обеспечения и подготовки территории. Москва является самым запущенным районом города.

Жилой район малоэтажной застройки Заречный (1,2,3,4) вдоль Хромтауской трассы. Микрорайон Заречный-3 возник на территории лесопарковой зоны в нарушение генерального плана 2006 г. Также в нарушение генерального плана застраивается **жилой массив Акжар-2**. Жилой массив «Рауан» - новый район малоэтажной застройки в соответствии с генеральным планом 2006 г. На северо-восточной периферии города в районе обводной магистрали на месте запланированного генеральным планом района малоэтажной жилой застройки начато строительство многоэтажного **жилого района «Нур-Актобе»**, рассматриваемый администрацией как знаковый объект современного развивающегося города.

Учитывая размытость границ города, городская черта которого так и не была пересмотрена, в соответствии с последним генеральным планом следует отметить значительный ареал объектов нового индивидуального жилого строительства. К нему относятся село Акшат, по Орской автодороге – Кызылжар, Украинка, Нокина,

Новые районы жилищного строительства, преимущественно малоэтажного индивидуального, формируются на свободных юго-западных по Хобдинско-Уральской трассе (Юго-Запад) и в восточной части в междуречье Илека и Каргалы (Заречный 1,2,3,4, Рауан).

Перспектива развития города Актобе

Основные направления социально-экономического развития Актюбинского региона на среднесрочную перспективу заложены в Государственных стратегических программах, а также в Программе развития территории области. Наибольший рост, будут демонстрировать нефтяная, горнодобывающая и энергетическая отрасли.

Четверть объема промышленного производства к 2015 году будет достигнута за счет ввода новых объектов, реализованных в рамках Государственной программы ФИИР.

В 2014 году планируется завершить строительство рельсобалочного завода на общую сумму инвестиций 48,1 млрд. тенге с созданием 395 новых рабочих мест. Этим проектом предусмотрено строительство ГТЭС мощностью 40 МВт для собственных нужд.

Также в 2014 г. ТОО «Accent Logistics» планирует приступить к строительству мультимодального транспортно-логистического центра. Объем инвестиций составляет 6,1 млрд. тенге, будет создано 120 новых рабочих мест. Проект позволит активизировать развитие транспортной, индустриальной и логистической инфраструктуры г. Актобе.

Кроме того, в рамках Государственной Программы ФИИР намечается реализация ещё ряда перспективных проектов, способных повысить экономический потенциал региона.

В 2013 году было разработано ТЭО на строительство горно-обогатительного комбината на базе месторождения калийно-магниевого Жилинское в г.Актобе. При проведении санитарно-эпидемиологической и экологической экспертизы проекта ТЭО выявлены следующие замечания:

Согласно представленного проекта, объем продукции составляет 870 тыс. т/год при объеме образуемых отходов около 3045 тыс. тонн/год или 75%, что говорит о низкой эффективности планируемой к применению технологии. Ежегодный выброс загрязняющих веществ в атмосферу от проектируемого объекта составляет 3831,4 тонн/год, что внесет значительный вклад в загрязнение воздушного бассейна г.Актобе, со специфическими ингредиентами, свойственные данной отрасли.

Местоположение объекта, относительно г.Актобе, при преобладающем *северо-западном* направлении ветра является неблагоприятным.

Кроме этого, на территории границы санитарно-защитной зоны (далее - СЗЗ) месторождения Жилинское расположены 22 скважины верхне-Каргалинского водозабора для хозяйственно-питьевых нужд населения г.Актобе. Также размещены правобережный и левобережный Илекский водозабор из 20 водозаборных скважин, 4 насосных станций второго подъема, 3 водозаборные скважины для обеспечения населения пос.Заречный 3 и 4 г.Актобе, что противоречит требованиям санитарных правил. Строительство горно-обогатительного комбината, расположенного в непосредственной близости к Актюбинскому водохранилищу, окажет негативное воздействие на экологическое состояние городской среды и водного бассейна и будет потенциальным источником загрязнения подземных вод – единственного источника питьевой воды.

В настоящее время перспективы развития предприятий швейной промышленности, как и прежде, далеко не оптимистичны, предприятия отрасли оснащены устаревшим оборудованием, загруженность которых остаётся низкой. Из-за недостатка средств, предприятия так и не смогли адаптироваться к изменившимся рыночным условиям и требованиям рынка. Практически, отрасль необходимо возродить заново.

В перспективе предусмотрено реализовать проекты «Производство первичной обработки шерсти с выпуском войлока, теплоизоляционных плит» мощностью 3500 тонн в год, планируется создание 130 новых рабочих мест (ТОО «Ак-Руно»).

По территории г. Актобе в обход города пройдет значительная часть Транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». За счет республиканского бюджета построен северный обхода г. Актобе протяженностью 38,5 километров стоимостью 12,3 млрд. тенге. Кроме самой дороги, будут построены 4 моста через реки и 2 развязки через Хромтаускую и Орскую трассы.

Существующая транспортная система города не в состоянии обеспечивать быстрые, удобные и безопасные передвижения с минимальными затратами на передвижения. В целях обеспечения развития города улично-дорожной сети проведены работы по капитальному ремонту автодорог на следующих объектах:

- Строительство путепровода по ул.Эз Наурыз (Восточная). При строительстве путепровода по ул.Эз Наурыз, протяженностью около 500 метров, предусмотрено четыре полосы, мост соединяющий ул.Акимжанова и ул. Эз Наурыз через железную дорогу. Также предусмотрено уширение проезжей части на отдельных участках. Протяженность капитального ремонта каждой улицы составляет по 1,7 км;

- Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Акимжанова;

- Капитальный ремонт автодороги по ул.Эз Наурыз (Восточная).

Предусмотрено строительство мостового перехода через р.Сазда в районе 12 микрорайона и капитальный ремонт от указанного мостового перехода до ул.Г.Жубановой.

Проведение данного мероприятия значительно разгрузит транспортные потоки, создающиеся в последние годы по ул.Г.Жубановой, М.Оспанова, бр.Жубановых и на перекрестке пр.Абилкайыр хана – ул.М.Маметовой.

Одна из главных задач - создание индустриального центра в г.Актобе. С этой целью будет реализован проект «Актобе индустриал сити». Общая стоимость проекта составит 40,48 млрд. тенге.

На территории АО «НК «СПК «Актобе» - правообладателя земельного участка, площадью 200 га, вдоль автодороги Актобе-Мартук, близ завода АЗНТ (Промышленная зона, участок № 679), планируется строительство предприятий и Индустриальной зоны, среди которых:

- *предприятия 1 очереди:* стекольного завода по производству энергоэффективного листового стекла и стеклопакетов ТОО «КазСтройСтекло»; завод по производству стеклопакетов из энергоэффективного стекла ТОО «КазСтройСтекло»; завода по производству тарного стекла ТОО «Актюбинский завод декоративной стеклотары»; завода по производству изделий из композитных материалов ТОО «БИЭПК»; домостроительного комбината ТОО «Фирма Глобус»; предприятия по производству гофры и санитарно-гигиенической бумаги АС «Central Asia Paper Corporation WEST».

- *предприятия 2 очереди:* завода по производству железобетонных изделий АЭМК «Жарык»; предприятие по производству изделий из мрамора ТОО «Актобе- Мрамор».

В 2014 году планируется завершить строительство рельсо-балочного завода на общую сумму инвестиций 48,1 млрд. тенге с созданием 395 новых рабочих мест.

В рамках стратегии Республики Казахстан до 2015 года, разработанной Министерством транспорта и коммуникаций РК и одобренной Президентом Республики Казахстан в Аэропорту г. Актобе завершилась реализация государственной программы по реконструкции и модернизации аэропортового комплекса, начатая в 2005 году. В соответствии с этой программой в 2008 году была завершена реконструкция Аэропорта.

Аэропорт, претерпевший в последние годы коренную реконструкцию, расположен на южной окраине города и непосредственно примыкает к жилым районам.

Строительство жилья в южной части города (микрорайонов 8,9,7, микрорайона аппарата строителей и квартала 8) могло вестись только при условии поворота взлетно-посадочной полосы аэропорта, как это предусматривалось генеральным планом и как это записано в Постановлении Совета Министров об утверждении генерального плана в 2006г. Однако взлетно-посадочная полоса осталась прежней, микрорайоны выросли. Тем самым за рассматриваемый период еще более увеличились селитебные территории, находящиеся в зоне вредного влияния аэропорта.

Генпланом предлагается разворот взлетно-посадочной полосы аэропорта до 2020 года и вынос аэропорта на новую площадку за расчетный срок.

Санитарно-защитные зоны отделяют промышленные территории от селитебной зоны города. Проектом предусматривается организация санитарно-защитных зон между восточной промзоной и жилой застройкой района. В северо-западной промзоне санитарно-защитная зона будет формироваться при конкретном определении класса вредности промышленных предприятий, которые в настоящее время, в основном, не функционируют.

Дальнейшее развитие основных функциональных зон (селитебной и промышленной) будет иметь центробежный характер, и происходить в четырех направлениях:

- селитебная – на благоприятных в экологическом отношении территориях в западном и северо-восточном направлениях, с формированием новых селитебных районов и юго-восточном как дисперсная система расселения.

- промышленно-производственная – преимущественно на северо-запад, развивая традиционно сложившееся направление и на юго-восток с включением транспортно-логистических районов и центров, приближенных к узлам внешнего транспорта во взаимосвязи с производственными территориями. Такое развитие промышленной зоны в сторону от селитебной предотвращает усугубление вредного воздействия деятельности предприятий на селитебную застройку;

- развитием ландшафтных зон разной направленности: рекреационных, формирующих экологически безопасную среду и зоны отдыха и позволяющих сохранить ценные природные ландшафты, реабилитационных зон, направленных на воспроизводство среды в зонах вредного влияния промпредприятий на окружающую среду, агропарков, связанных с развитием опытных сельскохозяйственных территорий, направленных на обеспечение продуктовой безопасности развивающегося города.

В связи с развитием территорий (селитебных и промышленно-производственных) границы города подвергаются корректировке. В северо-восточной части расширение границы города определяются строящейся автодорогой «Северный обход», включая территории новых промышленных предприятий в районе развязки Тюльпанный.

Западная граница совмещается с внешним транспортным кольцом, обходя с запада и северо-запада территории областной больницы и поселка «Новый».

Расширяются территории к юго-западу, включая Саздинское водохранилище, и формирующийся южный транспортно-логистический центр и Актюбинское водохранилище.

На первом этапе будут освоены территории, непосредственно примыкающие к застроенным частям города. Эти участки расположены к западу, югу, востоку и северо-востоку от существующего городского массива вне зоны влияния шумовой полосы воздушного транспорта. Промышленные территории получают развитие на север. Будут осуществляться реконструктивные мероприятия в застроенной части города, главным образом в районах Москва, Сазда и Старый город.

На втором этапе (за расчетным сроком) территориальное развитие сконцентрируется в пределах основных планировочных направлений. Застраиваемые участки примыкают к территориям первой очереди освоения, но отделяются от них озелененными экологическими разрывами. На втором этапе предусматривается дальнейшая реконструкция территорий, занятых существующей малоэтажной усадебной застройкой.

Основные направления проектного решения:

1. Совершенствование функциональной организации селитебных территорий двух сложившихся планировочных районов за счет выноса мелких промышленных и складских территорий, создания четкой системы магистралей и улиц различного класса и назначения, упорядочения функционального зонирования во всех структурных единицах этих и новых районов.

2. Развитие системы городских центров (общегородского и специализированных).

3. Развитие новых промышленных территорий в северо-западной части города в значительной удаленности от селитебной территории, формирование транспортно-логистических зон и центров во взаимосвязи с внешними транспортными связями.

4. Развитие (четкое выявление) санитарно-защитных зон групп промышленных предприятий, совершенствование saniрующих функций озелененных пространств развитием системы лесопарков и озеленения пойм рек.

5. Органичная увязка системы городских зеленых насаждений различного назначения с пойменными территориями, лесными внегородскими насаждениями и др.

6. Промышленные и коммунально-складские зоны, их структура и специализация, в основном, сохраняются на перспективу.

7. Сложившаяся специализация производственных зон с размещением предприятий II-I классов вредности в северо-западной промзоне сохраняется. Развитие промышленно-производственной зоны намечается в северо-западном направлении в сторону развязки Тюльпанный вдоль магистральной железнодорожной линии и автодороги республиканского значения Актобе-Мартук. Здесь намечается создание индустриальной зоны и строительство рельсо-балочного завода, мусороперерабатывающего комбината

8. ПК-1 Зона предприятий и складов V-IV классов вредности (санитарно-защитные зоны - до 100 м).

9. ПК-2 Зона предприятий и складов III класса вредности (санитарно-защитные зоны - до 300 м).

10. ПК-3 Зона предприятий и складов II-I классов вредности (санитарно-защитные зоны - до 500 м и более).

11. Развитие южного промышленно-складского района (41 разъезд) и районов и узлов вдоль железной дороги и республиканской автодороги Оренбург-Кандыгааш, обеспеченные транспортными магистралями и железнодорожными вводами, предполагает более эффективное использование существующих промышленных и коммунально-складских территорий. Имеющиеся значительные территориальные резервы предусматриваются использовать для передислокации производственных предприятий пищевой промышленности, создания научно-производственного района, предназначенного для выпуска наукоемкой продукции.

Определяющими источниками техногенного загрязнения атмосферы г. Актобе являются выбросы промышленных предприятий, теплоисточников и автотранспорта.

Существующий автотранспорт представлен парком легковых, грузовых и пассажирских автомашин общим количеством около 106,427 тыс. единиц.

В перспективе при значительной растянутости транспортных сообщений между периферийными районами будущего города (расстояние между зонами массовой застройки по осевым магистралям А.Молдагуловой - Абулхайр хана - Мясоедова - Ажибай би - Нариманова - ГМ 3 (Хромтауская трасса 31 км) и местами приложения труда (северо-западный промрайон по пр.Санкибай батыра и Рыскулова) рациональным будет создание трамвайных сообщений.

В целях улучшения здоровья населения и санитарно-эпидемиологической ситуации в городе Актобе необходимо рассмотреть следующие предложения:

- рационально размещать источники загрязнения, планировать городскую застройку, активно озеленять территории населенных мест;

- внедрять на предприятиях новые технологии и закрытые циклы производств без выбросов загрязняющих веществ, обеспечение промышленных предприятий эффективными установками пылегазоочистки;

- восстановить ведомственный контроль на всех специализированных автотранспортных предприятиях за уровнем токсичности и дымности;

- расширить сферу применения газобаллонных двигателей на автотранспорте (маршрутных автобусах и грузовых автомобилях);

- расширить тройллебусный парк как наиболее экологичный вид общественного транспорта;

- оснастить городские маршрутные дизельные автобусы, ведомственный грузовой транспорт нейтрализаторами выхлопных газов;

- проводить своевременный ремонт автомагистралей, производить ежедневный полив автомагистралей в летний период года, озеленение территорий промышленных предприятий, санитарно-защитных зон промышленных объектов.

Город Актобе расположен в долине реки Илек. Гидрографическая сеть прилегающей к городу территории представлена рекой Илек с левобережными притоками Тамды, Сазды, Женишке и правобережным притоком р. Каргала.

Ширина водоохранных зон реки Илек и ее притоков (Жарык, Коктобе, Тамды, Табантал, Есет, Жаксы-Каргала, Танирберген, Жамансу, Аксу) устанавливается: от уреза воды, при среднемноголетнем меженном уровне до уреза воды при среднемноголетнем уровне в период половодья и плюс расстояние 500 метров; для истоков реки Илек и ее притоков, а также родников 50 метров; руслового Актюбинского водохранилища от уреза воды, при среднемноголетнем меженном уровне до уреза воды при среднемноголетнем меженном уровне в период половодья и плюс расстояние 1000 метров.

Ширина водоохранных полос реки Илек и ее притоков: Жарык, Коктобе, Тамды, Табантал, Есет, Жаксы-Каргала, Танирберген, Жамансу, Аксу, руслового Актюбинского водохранилища - 50 метров.

Основными предприятиями-загрязнителями поверхностных и подземных вод являются: Актюбинский завод хромовых соединений (АЗХС); Актюбинский завод ферросплавов АО «ТНК Казхром» (АЗФ); Алгинский химзавод им. Кирова (в г. Алга) - остановленное крупное химическое производство; АО «Актобе ТЭЦ», АО «Акбулак».

Водозаборы с утвержденными запасами: Саздинский - 17,1 тыс.м³/сут (не эксплуат); резервный – 16,8 тыс.м³/сут (эксплуат); Тамдинский - 15 тыс м³/сут (эксплуат); Илекский левобережный и правобережный – 50 тыс м³/сут (эксплуат); Верхнекаргалинский – 60 тыс.м³/сут (эксплуат); Нижнекаргалинский левобережный – 9,5 тыс.м³/сут (не эксплуат); Нижнекаргалинский правобережный -22,5 тыс м³/сут (не эксплуат); Курайлинское - 84,5 тыс.м³/сут (не эксплуат); Сарыбулакская группа – 160,6 тыс.м³/сут (эксплуат. Кундактыкырский водозабор); Кундактыкырское – 46,6 тыс.м³/сут (эксплуат).

Общей баланс подземных вод в районе г.Актобе с утвержденными запасами составляет 424,3 тыс м³/сут, что обеспечивает потребности в воде на 2030 г.

В связи с реконструкцией системы водоснабжения г. Актобе предусматриваются на *I очередь 2017 г.* мероприятия, связанные с реконструкцией водозаборов, водоводов от водозаборов до узлов насосных станций 2 подъема, обеспечивающих подачу воды в городскую водопроводную сеть.

На II очередь 2030 г. - покрытие дефицита в объеме 22,08 тыс. м³/сут за счет использования Моисеевского участка Сарыбулакской группы месторождений.

Генпланом предусматривается дальнейшее развитие городской централизованной неполной раздельной системы водоотведения, при которой сточные воды от населения и промышленных предприятий отводятся на канализационные очистные сооружения. Производственные сточные воды, не удовлетворяющие требованиям приема их в хозяйственную канализацию, должны подвергаться предварительной очистке на локальных очистных сооружениях самих предприятий, а сточные воды лечебных учреждений, имеющие инфекционные отделения, должны подвергаться предварительному обеззараживанию.

В ТЭО «Реконструкция и развитие систем водоснабжения и водоотведения г.Актобе», разработанному в 2007-2008гг. рассмотрены 2 варианта решений по очистке сточных вод.

По результатам сравнения вариантов наиболее экономичным оказался 2 вариант с меньшими строительными и эксплуатационными затратами, с устойчивостью к перегрузкам при залповых сбросах концентрированных сточных вод, что и было рекомендовано в ТЭО: доочистка сточных на пятиступенчатых биологических прудах после биологической очистки на существующих КОС и проектируемом новом блоке современных очистных сооружений биологической очистки на территории, прилегающей к КОС. Реконструкция существующих КОС была выполнена в 2008-2011 г.г.

2 вариант. Доочистка на биологических прудах. В процессе доочистки сточных вод в биологических прудах имеет место не только удаление биогенных и органических веществ, но и бактериальных загрязнений, так как в начале процесса самоочищения воды в прудах наблюдается симбиоз бактерий и водорослей, который к концу процесса сменяется антагонизмом. Отмирание бактерий и, в частности патогенов кишечной группы, происходит в результате выделения водорослями бактерицидных веществ.

Ориентировочные мероприятия по развитию системы водоотведения г.Актобе представлены ниже и требуют уточнения на последующих стадиях проектирования.

I очередь 2017г.: расширение комплекса КОС до производительности 110,1 тыс. м³/сут. (дополнительно 7,1 тыс.м³/сут.); строительство биопрудов производительностью 110,1 тыс.м³/сут.; реконструкция канализационных сетей протяженностью 250,07 км; строительство коллекторов протяженностью 151 км; строительство напорных трубопроводов в две линии протяженностью 2х28 км; реконструкция КНС – 27 шт (восстановительные работы, замена насосного оборудования на энергоэффективные); строительство КНС № 93÷110 - 18 шт.

Расчетный срок 2030 г.: расширение комплекса КОС до производительности 156,1 тыс. м³/сут. (дополнительно 46 тыс. м³/сут.); расширение биопрудов до производительности 156,1тыс.м³/сут. (дополнительно 46тыс.м³/сут.); строительство коллекторов протяженностью 50 км; строительство напорных трубопроводов в две линии протяженностью 2 х 850 м; строительство КНС № 111,112 – 2 шт.

Предложения по аспектам охраны поверхностных и подземных вод от загрязнения

Необходимо строго соблюдать водоохранные зоны и полосы реки Илек и ее притоков на территории г. Актобе (Каргалы, Жаман Каргалы, Сазды, Тамды, Жинишке, Бутак).

Ликвидировать несанкционированные свалки, которые являются потенциальными источниками загрязнения поверхностных и подземных вод.

Очистить и благоустроить берега и русло реки Сазды до впадения р. Илек.

Производственные сточные воды, не удовлетворяющие требованиям приема их в бытовую канализацию, должны подвергаться предварительной очистке на локальных очистных сооружениях самих предприятий, а сточные воды лечебных учреждений, имеющие инфекционные отделения, должны подвергаться предварительному обеззараживанию.

Для снижения загрязнения р. Илек и исключения сброса очищенных сточных вод АО «Акбулак» в реку предлагается рассмотреть возможность повторного использования очищенных сточных вод на полив городских зеленых насаждений. Для чего необходимо разработать Регламент на орошение в соответствии с СанПиН 2.1.7.573-96 и согласовать его с государственными органами санитарно-эпидемиологического контроля и экологии.

Проводить мониторинг для выявления и ликвидации (локализации) источников загрязнения поверхностных и подземных вод нефтепродуктами, бором, шестивалентным хромом и др. Необходимо комплексное и более широкое обследование всех очагов и источников загрязнения с последующим компонентным анализом и выработкой решения.

Предложения по рациональному использованию водных ресурсов

На промышленных предприятиях, которые имеют условно-чистые сбросы, должна быть введена оборотная система водоснабжения. При обосновании, на предприятиях необходимо предусматривать повторное использование очищенных сточных вод на производственные нужды.

Особую актуальность приобретают вопросы сбора, временного складирования, транспортировки и захоронения отходов.

Основными промышленными предприятиями города, имеющими собственные места для размещения отходов, являются: АО «АЗХС»; АЗФ филиал АО «ГНК Казхром»; АО «Актобе ТЭЦ».

АО «АЗХС»

Первый временный шламонакопитель был построен одновременно с пуском завода в 1957 году в 250-500м к западу от промплощадки на проницаемых аллювиальных отложениях без изоляции. В 1964 году шламонакопители были перенесены на непроницаемые триас пермские отложения. Старые шламонакопители были законсервированы. В настоящее время шламонакопители представляют собой искусственные гидротехнические сооружения с насыпными дамбами из уплотненных глинистых грунтов. Ширина ограждающей дамбы по основанию составляет около 50м, ширина по гребню – 9м.

Для защиты подземных вод от загрязнения в основании накопителя и по верхнему откосу дамбы устроен противодиффузионный экран из двух слоев полиэтиленовой пленки.

В настоящее время в эксплуатации находятся шламонакопители №№2,3,8,9,10,11. На шламонакопители №№9,10 транспортируются шламы с цеха №2 (ПМН-1, ПМН-2) производства монокромата натрия. На шламонакопители №№3,8,11 транспортируются шламы сернистого натрия с цеха №4 от производства окиси хрома металлургической. Шламонакопитель №7 (незаконсервированная часть) является резервным. Основная часть отходов производств на АЗХС представлена монокроматным шламом, шламом сернистого натрия производства окиси хрома металлургической и шламом сульфата натрия производства бихромата натрия. Общая площадь промплощадки АЗХС – 324,5968га, из них на территорию, занятую шламонакопителями, приходится 187,67га.

АЗФ филиал АО «ГНК Казхром»

Шлакоотвал АЗФ, согласно акта отвода земель, размещается на площади 47,5 га. Шлакоотвал для захоронения отходов АЗФ был открыт в 1943 году и эксплуатируется по настоящее время. Проектный объем захоронения шлака составит 12 млн.т. Срок закрытия шлакоотвала – 2018 год. В границах отвода земель шлакоотвала с восточной стороны размещается действующий полигон захоронения промышленно – строительных отходов (ПСО). Шлаковый отвал вытянут в меридиальном направлении протяженностью 1100 м, ширина его составляет от 200-400 до 630 м.

Существующий полигон ПСО запроектирован на двух участках, расположенных в непосредственной близости друг от друга. Согласно рабочего проекта объем захоронения ПСО составляет 23,85 тыс. тонн при сроке эксплуатации площадки ПСО 8 лет (окончание эксплуатации в 2013 г.). Ввиду малой вместимости площадки ПСО в 2007 году разработан «Рабочий проект расширения полигона ПСО», согласно которой, общий объем захоронения ПСО составит 60 тыс. т при сроке эксплуатации полигона 35 лет. Годовой объем складирования ПСО составляет 3000 т/год (окончание эксплуатации в 2042 г.).

В начале 2010 года разработан проект расширения полигона ПСО в связи с решением АЗФ построят новый 4 цех. В соответствии с проектом полигон запроектирован на площади 1,78 га, в том числе участок складирования ПСО на площади 0,85 га. На основании этих параметров возможный объем захоронения ПСО составит 78248 м³ или 89986 тонн при объемном весе отходов 1,15 т/м³, со сроком эксплуатации 2,5 года.

АО «Актобе ТЭЦ»

Золошлаковые отходы в количестве 2257,742 тыс. тн, образовавшиеся до 1990 года на АО «Актобе ТЭЦ», в 1992 году законсервированы на золошлакоотвале.

Городской полигон ТБО КГП «Таза Кала» расположен на северо-западной окраине г. Актобе в промышленной зоне на расстоянии 10 км от центра.

Размер СЗЗ от границ полигона до границ жилой застройки должен составлять не менее 3000 м. Площадь полигона составляет 60,2 га. Полигон ТБО введен в эксплуатацию в 2007 году. Ресурс полигона ТБО согласно рабочего проекта – 8 542 708 м³ ТБО при неуплотненном состоянии, рассчитан на 25 лет. Суточный объем захоронения ТБО – 400 тонн. Захоронение ТБО осуществляется путем уплотнения уложенных на рабочей карте ТБО слоями до 0,5 м. бульдозером, в количестве 1 единицы. Промежуточная и окончательная изоляция уплотненного слоя ТБО осуществляется грунтом. Фактические объемы размещения отходов за 2011 год составляют 109558 тонн.

Представленным генеральным планом предлагается размещение полигона для ТБО, а также полигона для токсичных отходов в районе существующего полигона. Здесь же предполагается строительство мусороперерабатывающего завода. Наиболее эффективным следует считать – строительство завода по утилизации ТБО города на промышленной основе, в состав которого входит необходимый комплекс сооружений. Для эффективной работы настоящего завода непременным условием является введение в городе селективного (раздельного) метода сбора ТБО. Создание системы сортировки, переработки и утилизации отходов позволит внести новые технологии в плане вторичного использования сырья.

Рекомендация: Необходимо разработать мероприятия по рекультивации законсервированного «старого» полигона г.Актобе.

Генеральным планом определены основные принципы озеленения города Актобе. Зеленые насаждения должны проектироваться: в виде целостной взаимосвязанной системы с учетом местных природных условий; в соответствии с архитектурно-планировочной структурой города и организацией обслуживания населения; зеленые насаждения должны являться составной частью пространственной композиции архитектурных ансамблей городских центров жилых и промышленных районов.

Основу системы озеленения города Актобе составит *лесопарковый пояс* вокруг города и *водно-парковые диаметры* вдоль пойм основных рек, протекающих по территории города - реки Илек, Сазда и Каргалы, а также крупные городские парки и бульвары.

Особое значение придается завершению формирования лесопаркового пояса вокруг города. С этой целью отдельные существующие фрагменты в виде лесных массивов, лесопарков намечено связать между собой новыми лесопарками и широкими лесными полосами.

В дополнение к существующим лесопаркам (Жасыл тобе, Рауан, Альжан, Табигат, Сазды, Батыс) намечено создать ряд новых, которые будут служить связующими элементами - лесопарки Арай, Айдын, Айбат, Керемет.

Намечается активное *озеленение пойм рек*, протекающих в городской черте: Илек, Каргалы, Сазды, Жинишке, Тамды, Жаман-Каргалы, а также ряда пересыхающих ручьев и тальвегов.

В сторону пойменных лесопарков предусмотрено сориентировать большинство бульваров, экологических зеленых коридоров, что явится основой создания взаимосвязанной системы озелененных пространств.

Наиболее крупные водно-парковые диаметры сложатся в поймах рек Илек и Сазды. Парки и лесопарки в поймах рек Илек, Сазды и Каргала образуют водно-парковые диаметры города - "крест" в эллипсе лесопаркового пояса города Актобе. Таким образом, общее композиционное решение представлено в виде кольца лесопаркового пояса вокруг города Актобе и вписанными в него сквозными водно-парковыми диаметрами.

Большую роль в системе озеленения города Актобе должны играть благоустроенные озелененные *набережные*. В первую очередь намечается благоустроить пойму реки Сазды в границах существующего городского парка им. Абая. Благоустроенная набережная реки Илек будет служить фокусом на который ориентируются многие бульвары в "Старом городе", в проектируемом жилом массиве "Кулагер" у старого ипподрома, в жилом массиве "Жасыл тобе" у кирпичного завода.

Особенностью существующей системы озеленения города Актобе является традиция создания *бульваров*. Серия широтных и меридиональных бульваров в Илекском и Саздинском планировочных районах являются важнейшим достоянием города. Генеральным планом предусмотрено сохранение преемственности и широкое использование бульваров в качестве элемента озеленения. Бульвары запроектированы в новых жилых массивах на западной и восточной периферии города.

Проектом предусмотрено максимальное сохранение, но и значительное расширение площади существующих насаждений с проведением работ по реконструкции и благоустройству, а также дальнейшее включение разрозненных объектов озеленения в единую систему зеленых насаждений города.

В случае перспективного увеличения населения до 1 млн. человек, проектом предусматривается расширение территории зеленой зоны за пределами кольца обводной автомобильной дороги за счет мест наиболее озелененных естественной растительностью, в том числе в поймах рек и на свободных территориях, не используемых для сельскохозяйственных нужд. В проектируемом генеральном плане данные территории за границей города относятся к зоне строгого градостроительного режима. Нормативная площадь зеленой зоны для города с населением 1 млн. человек составляет 25 000 га.

Санитарно-защитные насаждения имеют важное значение для изоляции районов жилой застройки от крупных промышленных зон, отдельных предприятий, транспортных магистралей.

Предусмотрены водоохранные насаждения вдоль рек Илек, Сазды, Карагала, Актюбинского и Саздинского водохранилищ.

Предусмотрено дальнейшее благоустройство территории городских кладбищ.

Предлагается дальнейшее развитие коллективных садов и огородов.

Площадь зеленых насаждений специального назначения будет расти путем нового дорожного строительства и озеленения улиц и дорог. Будет продолжено озеленение санитарно-защитных зон вокруг промышленных предприятий, а также водоохранных зон вокруг водозаборов. Будет продолжено озеленение полосы отвода железной дороги.

Намечается озеленение основных вылетных транспортных магистралей.

В составе Генерального плана города предлагаются меры по охране животного мира, включающие в себя создание вокруг города зеленого пояса шириной до 4-5 км (от внешних границ до селитебной зоны города), состоящего из лесопарков, зеленых массивов по берегам реки Илек и Саздинского водохранилища, фруктовых коллективных садов, водоохранных зеленых насаждений в низовьях рек Сазды, Каргалы, Жинишке и Тамды, питомников и частично земель сельскохозяйственного назначения.

Таким образом, анализ покомпонентного и интегрального воздействия на окружающую среду позволяет заключить, что реализация Генплана при условии соблюдения всех предложенных природоохранных и проектных мероприятий не окажет значимого негативного воздействия на окружающую среду.

Вывод: Государственная экологическая экспертиза Департамента экологии по Актыбинской области *согласовывает* проект «Оценка воздействия на окружающую среду к градостроительному проекту «Корректировка генерального плана города Актобе Актыбинской области».

Иманкулов Жаксыгали Исламович

