

Полугодовой отчет по экологическому мониторингу

Номер Проекта: 48401-007

Номер займа: заем АБР 3432-KGZ (SF)

Номер гранта: 0496-KGZ (SF)

Полугодовой Отчет по экологическому мониторингу

Июль - декабрь 2021 года

Кыргызская Республика:

Проект «Пути соединения транспортными коридорами ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3, Участок 2Б, Эпкин-Дыйкан [Башкууганды], км 89+500 – км 159+200»

Подготовил:

Гараджаева Наргиз, Международный Консультант по Охране Окружающей Среды,
Gentek International Engineering and Consulting Ltd.

Бишкек, Кыргызстан: 25 декабря 2021 г.

Подготовлено для:

Группа реализации проекта (ГРИП)

Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

Одобрено: [ФИО и подпись сотрудников Исполнительного агентства]

Этот отчет по мониторингу окружающей среды является документом заемщика. Мнения, выраженные в нем, не обязательно отражают точку зрения Совета директоров, руководства или персонала АБР и могут носить предварительный характер.

При подготовке любой страновой программы или стратегии, финансировании любого проекта или при обозначении, или упоминании конкретной территории или географической зоны в данном документе Азиатский банк развития не намерен выносить какие-либо суждения относительно правового или иного статуса любой территории или зоны.

Сокращения

АБР	Азиатский Банк Развития
АБЗ	Асфальто-бетонный завод
ЦАРЭС	Организация Центрально Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества
КСН	Консультант по Строительному Надзору
ПУОС	План Управления Окружающей Средой
ПУОСКУ	План Управления Окружающей Средой на конкретном участке
ГРП	Группа Реализации Проектов
м	Метр
км	километр
КР	Кыргызская Республика
ПДК	Предельно допустимая концентрация
ПДУ	Предельно-допустимый уровень
МТ и К	Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики
МФ КР	Министерство финансов Кыргызской Республики
МК и Т	Министерство Культуры и Туризма Кыргызской Республики
МПРЭ и ТН КР	Министерство природных ресурсов, экологии и технического надзора Кыргызской Республики
МПиЭ КР	Министерство по энергетике и промышленности Кыргызской Республики
НТУЭТБ	Нарынское территориальное управление по экологической и технической безопасности при МПРЭ и ТН КР
ДПЗГСЭН	Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики
ТЗ	Техническое Задание
ТБ	Техника безопасности
ТЭО	Технико-экономическое обоснование
ДСУ	Дробильно-сортировочная установка
ДЭП	Дорожно-эксплуатационное предприятие
ОИКН	Объекты историко-культурного наследия
ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду
ОТ	Охрана труда
ОЗ	Охрана здоровья
ОсОО	Общество с ограниченной ответственностью
ПЗООИКН	Проект зон охраны объектов историко-культурного наследия
СИЗ	Средства индивидуальной защиты

СОДЕРЖАНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ	5
1.1 Преамбула.....	5
1.2 Основная информация	5
2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА И ТЕКУЩИЕ РАБОТЫ	7
2.1 Описание проекта	7
2.1.1 Расположение проектного участка и основное проектирование	7
2.1.2 Объем работ по контракту	9
2.2 Проектные договора и менеджмент.....	11
2.2.1 Договора (контракты) на выполнение проекта и менеджмента.....	16
2.3 Деятельность по проекту в течении текущего отчетного периода	17
2.3.1 Строительные работы на дороге.....	17
2.3.2 Карьеры	19
2.3.3 Складские площади (отвалы).....	21
2.3.4 Территория производственной площадки	22
2.3.5 Лагерь проживания рабочих.	23
2.4 Описание любых проектных изменений в дизайне проекта	24
2.5 Описание любых изменений в согласованных методах строительства.....	24
3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	25
3.1 Общее описание деятельности по охране окружающей среды	25
3.2 Выездная проверка	26
3.3 Отслеживание проблем, на основании уведомлений о несоответствии	28
3.4 Тенденции	28
3.5 Непредвиденные воздействия на окружающую среду или риски.....	28
4. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА	29
4.1 Общие сведения о мониторинге, проведенном на протяжении текущего периода	29
4.2 Тенденции	29
4.3 Сводная информация о результатах мониторинга	29
4.4 Использование материальных ресурсов	29
4.5 Управление отходами	29
4.6 Здоровье и безопасность.....	30
4.6.1 Здоровье и безопасность местного населения	30

4.6.2 Здоровье и безопасность работников	30
4.6.3 Обучение (тренинг).....	30
5. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ПУОСКУ	31
5.1 Обзор ПУОСКУ по вопросам охраны окружающей среды	31
6. ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ И ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ ИХ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ.....	31
6.1 Передовой опыт.....	31
6.2 Возможности для улучшения работы	31
7. КРАТКИЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....	32
7.1 Выводы	32
7.2 РЕКОМЕНДАЦИИ.....	32

Приложения:

1. Предварительный план производственной базы подрядчика
2. Фотографии с осмотра проектного участка

СПИСОК ТАБЛИЦ

Таблица 1 Наименование сел вдоль участка дороги.....	8
Таблица 2 Технические детали проекта	10
Таблица 3 Основные организации, участвующие в проекте, связанные с защитой окружающей среды	13
Таблица 4 Список сотрудников Консультанта.....	13
Таблица 5 Список ключевых сотрудников Подрядной компании	14
Таблица 6 Проектные контракты и управление	15
Таблица 7 Объемы выполненных основных работ за 2019- 2020 гг.....	18
Таблица 8 Характеристика карьеров	20
Таблица 9 Складские площади (отвалы).....	21
Таблица 10 Осмотр-инспекция, обнаруженные несоответствия.....	27

СПИСОК РИСУНКОВ

Рисунок 1 Карта расположения участка дороги Эпкин-Дыйкан (Башкууганды),.....	8
Рисунок 2 Схема организационной структуры и управления проектом	12
Рисунок 3 Работы на участке	18
Рисунок 4 Работы на площадке нового лагеря	23
Рисунок 5 Комплекс мавзолеев – глиняные курганы, 138 км.....	26

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Преамбула

1. Данный документ является полугодовым отчетом по экологическому мониторингу проекта «Пути соединения транспортными коридорами ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3, Участок 2Б, Эпкин-Дыйкан [Башкууганды], км 89+500 – км 159+200»

2. Настоящий отчет представляет собой полугодовой обзор мониторинга окружающей среды за период с июля по декабрь 2021 года в рамках улучшения проекта «Пути соединения транспортными коридорами ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3, Участок 2Б, Эпкин-Дыйкан [Башкууганды], км 89+500 – км 159+200».

1.2 Основная информация

3. Кыргызская Республика является горной страной, не имеющей выхода к морю, региональная торговля в значительной степени зависит от автомобильного транспорта, который доминирует в транспортной системе Кыргызстана и сильно зависит от автомобильного транспорта. Правительство Кыргызской Республики обратилось к Азиатскому банку развития (АБР) с просьбой оказать помощь в финансировании реализации проекта «Пути соединения транспортными коридорами ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3, Участок 2Б, Эпкин-Дыйкан [Башкууганды], км 89+500 – км 159+200».

4. Проект улучшения Коридоров 1 и 3 ЦАРЭС (участок дороги Эпкин (км 89+500) – Дыйкан (Башкууганды) (км 159+200) направлен на улучшение транспортной связи и доступа на рынки в Кыргызской Республике. Результатами проекта станут эффективное движение грузовых и пассажирских перевозок по коридорам ЦАРЭС 1 и 3, повышение безопасности как участников дорожного движения, так и пешеходов, а также минимизация воздействия дороги на окружающую среду с точки зрения воздействия шума от проходящего дорожного движения путем обновления асфальтового покрытия.

5. Предлагаемый проект позволит улучшить следующие социально-экономические показатели регионов Кыргызской Республики:

- Сократить стоимость пассажирских и грузовых перевозок между южными и Иссык-Кульскими и Нарынскими районами, обеспечивая прямой доступ.
- Сократить транспортные расходы из-за сокращения маршрута и улучшения дорожных условий.
- Увеличение местных и международных перевозок.
- Возникновение дополнительных возможностей для получения дохода для местных жителей.
- Создание новых рабочих мест.

- Хорошее состояние транспортных средств/Снижение эксплуатационных расходов

6. Коридор 1 ЦАРЭС соединяет Российскую Федерацию и Европу с КНР; это единственная магистраль между севером и югом, которая обеспечивает доступ центральной части Кыргызской Республики к остальной части страны и за ее пределами. Аналогично, коридор ЦАРЭС 3 соединяет Российскую Федерацию и Европу со Средней Восточной и Южной Азией. Это единственная прямая связь между южной и северной частями страны, связывающая два крупных экономических и сельскохозяйственных центра столицу Бишкек и второй по величине город страны Ош. Присоединение этих двух коридоров ЦАРЭС, свяжет южные районы (Баткен, Джалал-Абад и Ош) с северными регионами (Чуйский, Иссык-Кульский, Нарынский и Талас) через более быстрый и безопасный альтернативный маршрут и облегчит дальнейший доступ к международным рынкам.

7. 1 декабря 2020 года был расторгнут контракт, заключенный между МТик КР и подрядной компанией «Todini Costruzioni Generali SPA» на проведение дорожно-строительных дорог по проекту. Был объявлен и проведен новый тендер, по результатам которого компания «China Railway No.5 Engineering Group Co., Ltd.» была выбрана в качестве нового подрядчика для выполнения дорожно-строительных работ на проектной площадке. Контракт с новым подрядчиком был подписан 23 сентября 2021 года. На момент подготовки отчета Уведомление о начале работ еще не было выдано, процесс предоплаты продолжается, и участок был передан Подрядчику для зимнего содержания дороги.

8. В виду этих организационных изменений требующих времени, с декабря 2020 года на площадке проекта строительные работы не проводились. По решению МТик, по согласованию с АБР, по содержанию дороги до определения нового подрядчика, содержание дороги осуществлял ДЭУ-24. ДЭУ-24 выполнял работы по содержанию дороги, в частности: пылеподавление, установка временных дорожных знаков, расчистка дороги и отсыпка дорожного полотна зимой. Новый подрядчик еще не приступил к обязанностям по выполнению проектной работы, однако идет процесс подготовительных работ. В отчетный период эти работы включали техническое обслуживание дорог с целью обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, с этой целью были проведены работы по обратной отсыпке новых водопропускных труб, начатых предыдущим Подрядчиком, и установке временных дорожных знаков. Подрядчик осуществил удаление остатков старого асфальта и ненужного материала, находящегося на проезжей части. Подрядчик также проводит подготовительные работы к началу монтажа асфальтобетонного завода и дробильно-сортировочной установки по переработке инертных материалов.

9. Настоящий Отчет содержит информацию о текущем состоянии мероприятий по предотвращению воздействия на окружающую среду. Необходимо учесть, что наблюдения и меры по смягчению воздействия, представленные в данном отчете, в основном базируются на единичном посещении-осмотре проектной площадки, проведенных в ноябре 2021 международным специалистом по защите окружающей среде Наргиз Гараджаевой и национальным специалистом по защите окружающей

среде Талантбеком Жумалиевым. В ходе этого посещения были осмотрены карьеры, отвалы, экологически чувствительные участки, проведена оценка точек мониторинговых измерений воды, воздуха, шума и вибрации, осмотрены состояние объектов историко-культурного наследия (ОИКН) на участке, места произрастания деревьев, попадающих на удаление в ходе строительных работ, а также посещен и осмотрен участок планируемой производственной базы нового подрядчика и временного лагеря.

2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА И ТЕКУЩИЕ РАБОТЫ

2.1 Описание проекта

2.1.1 Расположение проектного участка и основное проектирование

10. Участок проектной дороги Эпкин (89+500 км) – Дыйкан (Башкууганды) (159+200 км) -это 70-километровое шоссе с востока на запад. Данный участок следует за существующей трассой до Башкууганды (км 159). Участок относится к Нарынской области, пересекает небольшую западную часть Кочкорского района, однако большая часть находится в Джумгальском районе. Качество дороги крайне неудовлетворительное; имеются многочисленные ямы, поверхность бугристая, часто наблюдаются сетчатые, поперечные и продольные трещины. Дорога простирается вдоль реки Джумгал и пересекает реку Тугол-Сай. На протяжении проектной дороги наблюдаются кормовые и ирригационные каналы, низменности и взгорья с пастбищами. Карта проектной дороги показана на рисунке 1. Близлежащие села расположенные вдоль участка дороги перечислены в таблице 1.

11. Дорога простирается вверх через долину Кочкор достигая своей высокой точки на перевале Кызарт (приблизительно 2600 м), после чего спускается до Джумгальской впадины. Участок идет на запад в село Башкууганды, проходит через ряд населенных пунктов, перемежающихся сельскохозяйственными полями с двухполосной конфигурацией проезжей части. Высокогорная часть перевала между горными хребтами является границей между районами Кочкор и Джумгал, здесь же находится граница водоразделов рек Чуй и Джумгал. Эта высокая точка дороги является точкой перевала между горными хребтами, проходящими параллельно с востока на запад от Нарынской области. Местность характеризуется как холмистая и гористая и покрыта травами, пригодными для выпаса скота.

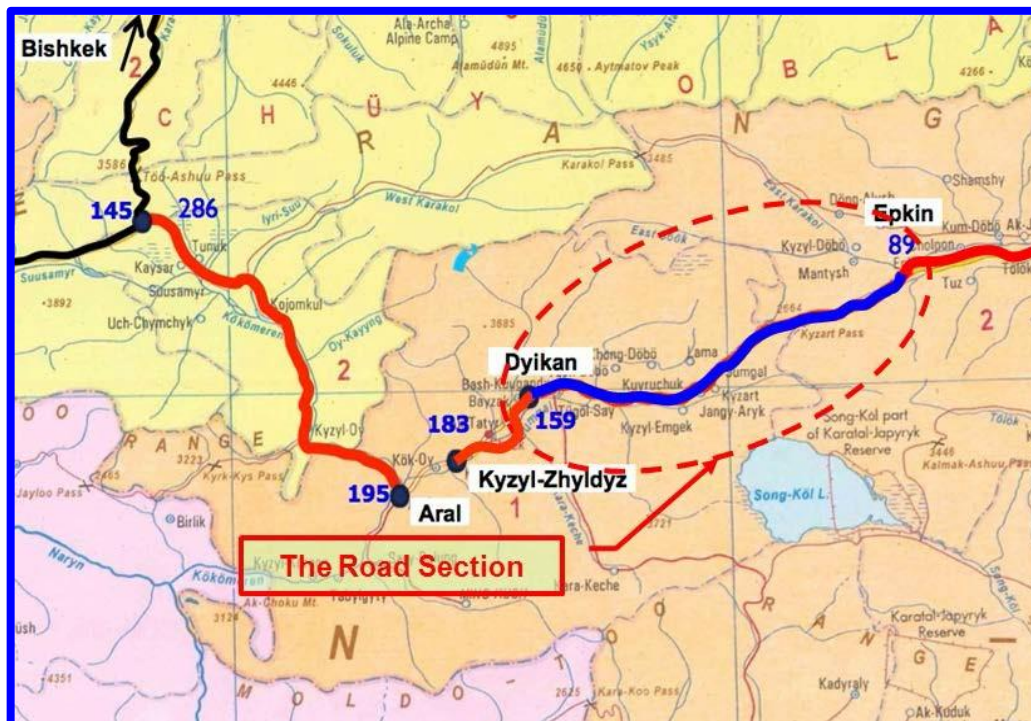


Рисунок 1 Карта расположения участка дороги Эпкин-Дыйкан (Башкууганды), коридоров ЦАРЭС 1 и 3

Таблица 1 Наименование сел вдоль участка дороги

Область	Район	Село	Участок/км
Нарын	Кочкор (западная часть)	Эпкин	Км 89+500 – Км 159+200
	Жумгал	Жумгал	
		Куйручук	
		Тугол-Сай	
		Башкууганды	

12. Инженерно-геологические условия для устройства земляного полотна на участке между Эпкин и Дыйкан благоприятны. Базовое направление дороги длиной 70 км проложено в основном на существующем дорожном полотне с гравийной отсыпкой, в некоторых местах сохраняется старое асфальтовое покрытие толщиной приблизительно 5–6 см, реже 9–10 см. Основание дорожного покрытия построено из гравийного, галечного и щебеночного грунта с супесчаным, песчаным заполнителем.

13. Основные работы по проекту включают в себя земляные работы, строительство кульвертов, реконструкцию моста с.Тугол-Сай (км148+850) и установку асфальтового

покрытия. В целях улучшения дренажных систем будет произведена реконструкция и замена большей части изношенной ирригационной водопропускной системы, а также сконструированы новые дренажные сооружения.

14. Строительные работы осуществляются в основном в пределах полосы отвода существующей дороги, что снижает потенциальное воздействие на окружающую среду. В проект включен ряд сопутствующих мероприятий связанных с основными задачами проектной работы, таких как разработка карьеров, эксплуатация АБЗ и дробильно-сортировочной установки, постройка лагеря для рабочих, складов и др.

15. В соответствии с Техническим заданием дорожное покрытие запроектировано на первоначальный расчётный срок эксплуатации 10 лет с вариантами слоев усиления на расчётный срок эксплуатации 15 и 20 лет.

2.1.2 Объем работ по контракту

16. Детали предлагаемого проекта участка дороги описаны ниже:

- Восстановление и прокладка проектной дороги к Технической категории II от Эпкина (км 89) до Башкууганды (км. 159) в соответствии с Национальным стандартом Кыргызстана с учетом геометрических и структурных требований с расчетной скоростью 90 км/ч на трассе и 60 км/ч в населенных пунктах.
- Восстановление, ремонт и/или замена мостов и водопропускных труб.
- Строительство боковых водостоков и других дренажных сооружений.
- Обеспечение подпорными стенами и мерами по защите русла рек, если необходимо.
- Обеспечение надлежащих дорожных знаков и разметки на дороге.
- Предоставление защитных барьеров.

17. Дорога была спроектирована в соответствии со стандартами геометрического проектирования Кыргызской Республики, и, соответственно, должна эффективно выдерживать нагрузку транспорта в течение прогнозируемого срока службы. Дорога двухполостная, состоящая из ширины проезжей части (сумма ширины полос) и ширины обочины. Элементы дизайна для поперечника проектной дороги следующие:

- Количество полос: 2
- Ширина полосы: 3,5–3,75 м
- Ширина проезжей части: 7,00–7,50 м
- Ширина обочины: 3,25–3,75 м (из которых 0,50–0,75 м асфальтированы)
- Общая ширина дороги: 15,00 м

18. Детальные инженерные проекты были подготовлены на основе топографических съемок и геотехнических исследований, а также дорожного покрытия, дренажной структуры и мостовых условий. Международные стандарты применялись для

компенсации любых недостатков в национальных стандартах. Участок дороги, финансируемый АБР (Эпкин-Башкууганды), представляет собой двухполосную дорогу с шириной дорожного покрытия 6-8 метров (м), и в основном асфальтобетонное покрытие в плачевном состоянии. Около 70% асфальтированных участков находятся в неудовлетворительном состоянии с выбоинами, трещинами и изломами кромок, а некоторые участки уже изношены до гравия. Средний показатель шероховатости составляет 8,33 м/км.

19. Контракт с «Gentek International Engineering and Consulting Limited» по оказанию услуг по надзору при строительстве был заключен МТид КР 1 августа 2018 года.

20. Проектом предусмотрены строительство и ремонт следующих инженерных сооружений и коммуникаций, а также параметры объемов работ.

- Асфальтовое покрытие 103 963 м³;
- Связующий слой, толщина 9 см- 62225 м³;
- Слой износа толщиной 6 см – 41738 м³;
- Основание, толщиной 20 см – 148 771 м³;
- Нижняя обочина, толщиной 20см – 70 648 м³;
- Верхняя обочина, толщиной 15 см – 61301 м³
- Подстилающий слой толщиной 25см – 361 612 м³;

Таблица 2 Технические детали проекта

От	До	Общая длина дороги	
км 89+500	км 159+200	69.7 км	
Экспкавация в отвал	406 818 м ³	Непригодный материал из выемок	269 291 м ³
		Скальный материал из выемок	136 860 м ³
		Непригодный материал со сноса	667 м ³
Насыпь	533 250 м ³	Обычный материал из выемок	174 697 м ³
		Каменная насыпь из выемок	9 100 м ³
		Обычный материал из карьера	186 663 м ³
		Отборный материал из карьера	157 290 м ³
		Обычный материал для дорожных знаков и обратной засыпки	5 500 м ³
Подстилающий		Толщина на основной дороге = 25 см	361 612 м ³

слой класс С, Фракции 0/40	364 667 м ³		Толщина на съездах = 25 см		3 055 м ³	
Нижняя обочина класс С4 фракция 0/70	71 063 м ³		Толщина на основной дороге = 20 см		70 648 м ³	
			Толщина на съездах = 15 см		415 м ³	
Верхняя обочина класс С10 фракция 0/40	62 131 м ³		Толщина на основной дороге = 15 см		61 301 м ³	
			Толщина на съездах = 5 см		830 м ³	
Основание класс I, фракция 0/30	149 681 м ³		Толщина на основной дороге = 20 см		148 771 м ³	
			Толщина на съездах = 15 см		910 м ³	
Асфальтовое покрытие	103 963 м ³		Связующий слой Толщина = 9 см		62 225 м ³	
			Слой износа Толщина = 6см		41 738 м ³	
Дренаж	Открытый дренаж		Закрытый дренаж из ПВХ		Закрытый дренаж не из ПВХ	
	Экспкавация на 20 258 м ³		1 363 м		3 000 м	
Водопропускные трубы сульфатостойки, В30	D = 1.0 м	D = 1.5 м	D = 2.0x1.5 м	D = 2.0x2.0 м	D = 3,0x2,5 м	D = 3,0x2,5 x 2,0 м
	1 130 м	898 м	25 м	27 м	10 м	11 м
Арматура	42.91 т		Мост		28.87 м	

2.2 Проектные договора и менеджмент.

21. Схема организационной структуры и управления за проектной деятельностью представлена на рисунке 2. Представители основных организации, участвующие в проекте и связанные с защитой окружающей среды перечислены в таблице 3. Список людей, задействованные в организации и имплементации проектной работы представлены в таблице 4 и 5.

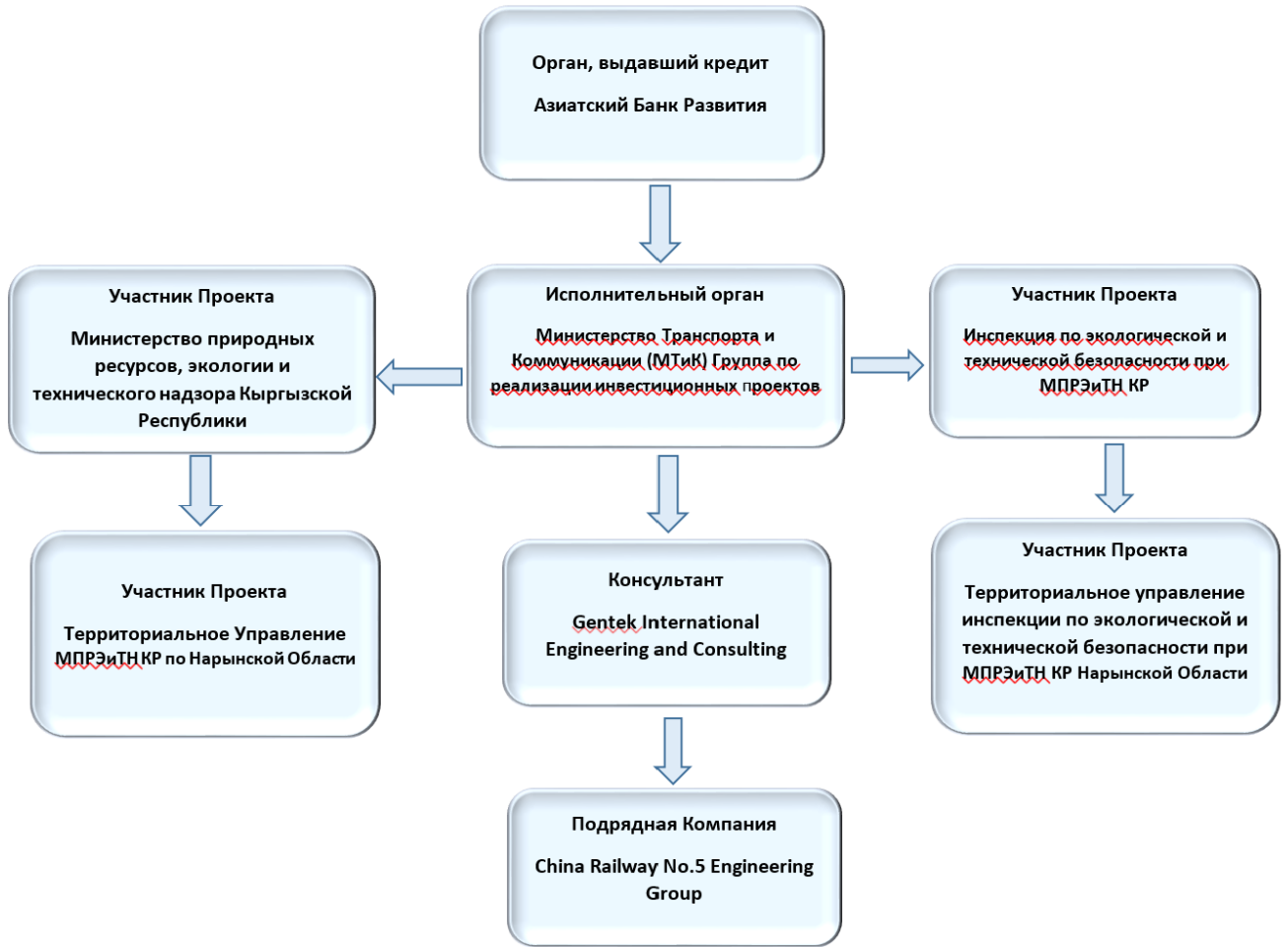


Рисунок 2 Схема организационной структуры и управления проектом

Таблица 3 Основные организации, участвующие в проекте, связанные с защитой окружающей среды

Наименование организации	Деятельность в проекте	Ответственные лица по защите окружающей среды	Контактные данные
АБР	Донорская организация. Представитель координатор в стране	Ниннет Р Паджариллага	npajarillaga@adb.org
АБР	Донорская организация. Национальный консультант по окружающей среде	Султан Бакиров	Sbakirov.consultant@adb.org
ГРП МТиК КР	Специалист по охране окружающей среды	Асылбек Абдыгулов	asylbeka@piumotc.kg
Консультационная компания Gentek	Международный специалист по защите окружающей среды	Наргиз Гараджаева	nargiz.garajayeva@gmail.com
Консультационная компания Gentek	Местный специалист по защите окружающей среды	Талантбек Жумалиев	take0978@mail.ru
Подрядная компания China Railway №5 Engineering Group Co., Ltd	Специалист по защите окружающей среды	Нурлан Нурдинов	nnurdinov78@mail.ru

Таблица 4 Список сотрудников Консультанта

Международные сотрудники	
Инженер-Дорожник/Руководитель Группы	Сельчук Мутлу
Инженер по дорожному покрытию и материалам	Эрсоз Ямак
Инженер мостовик/строительных конструкций	Сади Нуман
Специалист по Дорожной Безопасности	Эржан Дуймаз
Специалист по социальному развитию и переселению	Саим Тузлу
Специалист по Контрактам	Руфат Маммадов
Специалист по защите Окружающей Среды	Наргиз Гараджаева

Местные сотрудники	
Инженер-Дорожник/Заместитель Руководителя группы	Жекшеев Мирслан Сарычалович
Инженер по дорожному покрытию и материалам	Оморов Мирбек Бообекович
Инженер по искусственным сооружениям	Молдогазиев Насыр Такишевич
Инженер по обеспечению качества	Орозбаков Нурлан Мундерович
Инженер по объемам	Капаров Саадалбек Абдылдаевич
Инженер по дорожной безопасности	Токтомушев Болотбек
Специалист по социальным вопросам и переселению	Оморбеков Азамат
Специалист по защите окружающей среды	Жумалиев Талантбек Нургазиевич

Таблица 5 Список ключевых сотрудников Подрядной компании.

№	Должность	Квалификация	Персонал
Международные сотрудники			
1	Руководитель проекта	Строительство дорог и мостов	Чжан Лян
2	Инженер-строитель	Геодезия	Чжан Шишань
3	Инженер-строитель	Перевозки гражданское строительство	Ду Моуфу
4	Инженер по искусственным сооружениям	Строительство дорог и мостов	Ли Хун
5	Инженер по материалам и дорожному покрытию	Инженер по испытаниям	Ли Юн
6	Инженер по контролю и обеспечению качества	Гражданское строительство	Цянь Сян
7	Инженер механик	Машиностроение	Ван Хайцзян
Местные Сотрудники			
8	Инженер по ОТ, ТБ и ООС	Экология и природопользование	Нурлан Нурдинов
9	Специалист по социальному развитию и связям с общественностью	Дорожное строительство	Максат Камчыбеков
10	Археолог	История и археология	Орозбек Солтобаев

22. Детали контракта подрядной компании, ответственной за дорожно-строительную работу показаны ниже в таблице 6.

Таблица 6 Проектные контракты и управление.

Проект	Кыргызская Республика: Проект соединительной дороги Коридоров ЦАРЭС 1 и 3
Подрядчик	China Railway No.5 No.5 Engineering Group Co. Ltd.
Участок дороги:	89 +500км – 159+200 км, общая длина-70км
Донор:	Азиатский Банк Развития.
День подписания Контракта:	23.09.2021
Исполнительное агентство	Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики
Уведомление о начале работ	
Дата завершения работ	\
Время для завершения - дни	2,5 года (30 месяцев) или (900 дней)
Продление срока – дни	\
Срок гарантии– дни	3 years
Сумма Контракта	39 100 002,18 долларов США
Минимальная сумма промежуточного платежа, доллары США (2%)	2 % от принятой суммы Контракта.
Общая сумма авансового платежа	15 % от принятой суммы Контракта, подлежащей оплате в валютах и пропорциях, в которых выплачивается принятая сумма Контракта
Сумма банковской гарантии	Обеспечение исполнения будет в виде безусловной банковской гарантии в размере 10 % от принятой цены Контракта.
Сумма страхования третьей стороны	1000000 долларов США за один случай с неограниченным количеством повторов
Сроки подачи страховки	Сроки подачи страховки:
а) свидетельство о страховании	а) 28 дней
б) соответствующие полисы	б) 28 дней
Штрафные санкции за просрочку выполнения работ	0,05% от Контрактной цены в день в той валюте и в тех пропорциях, в которых уплачивается Контрактная цена.
Максимальная сумма штрафных санкций за задержку	10,0% от цены контракта.
Возмещение амортизации и предоплаты	30%
Ограничение на удержание денег	10% от принятой суммы контракта
Процент удержания	10% от суммы Промежуточных платежных сертификатов

2.2.1 Договора (контракты) на выполнение проекта и менеджмента.

23. Соответствующие учреждения, работающие с проектом, включают:

- Министерство финансов КР (МФ КР);
- Министерство транспорта и коммуникаций КР (МТиК КР);
- Группа Реализации Проектов (ГРП) при МТиК КР;
- Министерство по энергетике и промышленности КР (МПиЭ КР);
- Министерство природных ресурсов, экологии и технического надзора Кыргызской Республики (МПРЭ и ТН);
- Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики (ДПЗГСЭН).

24. МТиК КР отвечает за развитие транспортного сектора, и является Исполнительным Агентством (ИА) проекта. МТиК несет общую ответственность за планирование, дизайн, реализацию и мониторинг проекта. ГРП работает и выполняет задания, порученные от МТиК.

25. МФ КР уполномоченный государственный орган, отвечающий за координацию действий с АБР и другими донорами относительно вопросов внешней помощи.

26. МПРЭ и ТН КР – ведущий природоохранный государственный орган, отвечающий за политику государства в этой области и осуществляющее координацию действий в этих вопросах других государственных органов. Его функции включают:

- a. разработку экологической политики и ее реализации;
- b. проведение государственной экологической экспертизы;
- c. выдачу экологических лицензий;
- d. проведение экологического мониторинга;
- e. предоставление услуг экологической информации.

27. МПиЭ КР также осуществляет в установленном порядке надзор за соблюдением:

- I. природоохранного законодательства, установленных правил, лимитов и норм природопользования, нормативов выбросов и сбросов загрязняющих веществ и размещения отходов в окружающей природной среде;
- II. требований промышленной безопасности при строительстве, расширении, реконструкции, техническом перевооружении, эксплуатации, консервации и ликвидации опасных производственных объектов;
- III. требований земельного законодательства;
- IV. требований по безопасности работы оборудования и средств для хранения и отпуска нефтепродуктов и газов, грузоподъемных кранов;
- V. требований правил безопасной эксплуатации при строительстве, монтаже и наладке электрических сетей и электрооборудования.

28. ДПЗГСЭН осуществляет надзор в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения, безопасности товаров, продукции, объектов окружающей среды и условий, предупреждения вредного воздействия факторов среды обитания на здоровье человека.

2.3 Деятельность по проекту в течении текущего отчетного периода.

2.3.1 Строительные работы на дороге.

29. В связи со сменой Подрядчика, ответственного за строительство дороги по проекту, работы были временно приостановлены, и в четвертом триместре начался процесс по сдаче работ с предыдущим Подрядчиком. Следовательно, в период с июля по декабрь 2021 года на объекте не проводились никакие значительные строительные работы. За отчетный период новый Подрядчик провел работы по содержанию дороги.

30. По предварительному соглашению, до получения приказа о начале работ, новый Подрядчик (China Railway No.5) приступил (с 01.10.2021 г.) к осуществлению работ по содержанию существующей дороги, с целью обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, были проведены работы по обратной отсыпке новых водопропускных труб, начатых предыдущим Подрядчиком, и установке временных дорожных знаков. Подрядчик осуществил вывоз остатков старого асфальта и ненужного материала, находящегося на проезжей части, проведено пылеподавление. Работы по установке пешеходного барьера (лежачих полицейских) в селе Джумгал и возле школы проводились по просьбе местных жителей.





Рисунок 3 Работы на участке

31. Подрядная организация привлекала для содержания дороги: 27 человек (3 – иностранный персонал; 24 – местный персонал); и 18 единиц техники (7 – водовозов, 2 – грейдера, 5 – самосвалов, 2 – погрузчика, 2 – экскаватора).

32. В таблице 7 приводится информация о последней проделанной работе (предыдущим Подрядчиком) на проектом участке за 2019-2020 гг.

Таблица 7 Объемы выполненных основных работ за 2019- 2020 гг.

Описание	Ед.изм.	Объем			%	
		по ВоР	Фактич.	Оставш.	Фактич.	Оставш.
Расчистка и выкорчевывание	га	80	36.81	43.19	46%	54%
Рыхление и вывоз существующего асфальтового покрытия	м³	18 877.00	8 044,00	10 833.00	42%	58%
Выемка грунта	м³	406 818.00	371 400.00	35 418.00	91%	9%

Насыпь	м ³	533 250.00	288 250,00	245000,00	44%	56%
Земляное полотно	м ³	364 350.00	90 000.00	274 350.00	25%	75%
Подстилающий слой	м ³	361 612.00	77 000.00	284 612.00	21%	79%

33. С декабря 2020 года проектный участок дороги переведен в Дорожное хозяйство ДЭУ-24 на зимний ремонт. С апреля 2021 года со стороны организации проводились некоторые работы на дороге (очистка дороги и засыпка зимой, текущий ремонт дороги и сооружений, установка временных дорожных знаков), пылеподавление при сухой погоде, а также велось наблюдение за наличием и состоянием дорожных знаков. С октября 2021 г. вышеперечисленные работы проводятся со стороны компании China Railway No.5.

2.3.2 Карьеры.

34. На проектной дороге (участок Эпкин-Дыйкан км. 89-159) с начала проекта было выделено 13 участков под карьеры. Подрядчиком было получено все необходимые документы/одобрение от местных органов власти, Государственного Агентства охраны окружающей среды и лесного хозяйства (ГАООС и ЛХ). На все карьерные участки МТИК КР получил вверенное разрешение на разработку карьеров от Государственного комитета промышленности, энергетики и недропользования при ПКР (ГКПЭН при ПКР). В таблице 8 приведены основные характеристики карьеров.

35. В 2020 г. Во время разработки карьера №11 (км. 145+800, с.Куйручук) было выявлено большое содержание глины, делая материал с данного карьера непригодным для строительства дорог в связи с потенциальной возможностью возникновения пучины. Карьер был выбракован для дальнейшего использования и далее приведен Подрядчиком в первоначальное состояние. Информацию об отказе дальнейшего использования данного карьера была направлена в ГКПЭН при ПКР, для исключения данного карьера из списка, ранее выданного временного разрешения.

36. Для восполнения необходимого объема строительного материала, после проведения изыскательных работ и получения всех необходимых разрешительных документов от местных органов власти, ГКПЭН при ПКР, было проведено уширение границ карьера на км 135+280. Чуть позже было получено разрешение на разработку карьера, расположенного на км 112+870 площадью 5,08 Га. Данный карьер пока не использовался.

37. Для выполнения строительных работ все карьеры, которыми пользовался предыдущий Подрядчик, были переданы компании "China Railway №5". Работниками Инженера был проведен визуальный осмотр площадей, отведенных под карьеры. Результаты визуального осмотра карьеров показали их удовлетворительное

состояние. Таким образом, в дальнейшем планируется использование 12 карьеров в ходе дорожно-строительных работ новым подрядчиком. Основные характеристики карьеров представлены в таблице 7.

Таблица 8 Характеристика карьеров

No	Карьер	По пикетажу дороги	Относительно дороги (м)	Характеристика объекта		Местоположение карьеров	Примечание
				Объем добычи (м ³)	Площадь (га)		
1	Карьер №1	91+680	Справа 222м	100 000	11.2	с.Чолпон	Разрабатывается
2	Карьер №2	92+630	Справа 550м	200 000	15.6	с.Чолпон	Не разрабатывается
3	Карьер №3	94+080	Справа 25м	60 000	1.04	с.Чолпон	Не разрабатывается
4	Карьер №4	100+850	Справа 85м	150 000	1.8	с.Чолпон	разрабатывается
5	Карьер №5	106+350	Слева 78м	80 000	2.5	с.Чолпон	разрабатывается
6	Карьер №6	106+340	Справа 250м	150 000	3.3	с.Чолпон	Не разрабатывается
7	Карьер №7	110+900	Справа 94м	100 000	2.1	с.Чолпон	разрабатывается
8	Карьер 8	112+870	Справа 27 м	56 000	5,08	с. Семиз-Бел	Не разрабатывался
9	Карьер №9	133+000	Справа 320м	150 000	0.93	с. Жаны-Арык	разрабатывается
10	Карьер №10	135+280	Слева 25м	200 000	0.64	с. Жаны-Арык	разрабатывается
11	Карьер №11	140+990	Слева 212м	97164.92	6.5	с.Куйручук	разрабатывается
12	Карьер №13	148+630	Справа 1800м	800 534.9	18360	с.Тугол-Сай	разрабатывается

38. 26-го ноября 2021 во время визуального мониторинга проектной территории группой экологических экспертов Gentek при сопровождении менеджера по экологии подрядной компании China Railway No.5 карьеры были посещены и осмотрены, следует отметить, что в связи со снежными погодными условиями на момент осмотра некоторые карьеры визуально не прослеживались т.к. находились под снегом.

2.3.3 Складские площади (отвалы).

39. Все отвалы, используемые предыдущим подрядчиком после расторжения контракта по акту приема-передачи были переданы местным органам управления (Айыл Окмоту). С возобновлением новой подрядной компанией дорожно-строительных работ на участке будут использоваться те же самые участки, выделенные под отвалы. В таблице 9 приводятся характеристики участков, одобренных под отвалы.

Таблица 9 Складские площади (отвалы).

№	Местоположение объекта		Район села	Заметки
	Ось от дороги (км)	Расстояние от дороги		
1	158+400	317 м. ПС	Баш-Кууганды	
2	158+540	108 м. ПС	Баш-Кууганды	
3	158+550	5 м. ЛС	Баш-Кууганды	
4	157+300	150 м. ЛС	Баш-Кууганды	
5	155+800	320 м. ПС	Баш-Кууганды	
6	154+800	186 м. ЛС	Тугол-Сай	
7	152+760	940 м. ЛС	Тугол-Сай	Отклонено
8	152+760	87 м. ЛС	Тугол-Сай	
9	151+140	11 м. ПС	Тугол-Сай	
10	150+960	66 м. ЛС	Тугол-Сай	
11	150+840	104 м. ПС	Тугол-Сай	
12	149+000	ПС	Тугол-Сай	Частная земля
13	147+540	ЛС	Куйручук	
14	143+610	421 м. ПС	Куйручук	
15	140+990	122 м. ЛС	Куйручук	
16	136+940	435 м. ПС	Жаны-Арык	
17	132+860	315 м. ПС	Жаны-Арык	
18	130+840	31 м. ПС	Жаны-Арык	
19	121+620	49 м. ЛС	Жаны-Арык	
20	120+310	37 м. ЛС	Жаны-Арык	
21	117+520	78 м. ЛС	Жаны-Арык	
22	110+660	85 м. ПС	Чолпон	
23	100+940	91 м. ЛС	Чолпон	
24	106+720	55 м. ЛС	Чолпон	
25	106+540	49 м. ПС	Чолпон	
26	93+980	66 м. ПС	Чолпон	
27	91+360	45 м. ПС	Чолпон	
28	98+190	21 м. ЛС	Чолпон	
29	103+060	16м. ПС	Чолпон	

30	112+600	45 м. ЛС	Семиз-Бель	
31	113+970	33м. ЛС	Семиз-Бель	
32	115+850	60 м. ЛС	Семиз-Бель	

2.3.4 Территория производственной площадки.

40. На территории предыдущей производственной базы временно расположены несколько жилых и хозяйственных контейнеров нового подрядчика. В связи с расторжением контракта с подрядной компанией Todini, этот подрядчик произвел акт приема-передачи территории производственной базы местному айыл окмоту. Новый подрядчик находится в процессе получения разрешительных документов от Куйручукского Айыл Окмоту на использование данной территории. Производственная площадка новой подрядной компании China Railway No.5 определена на территории Куйручукского Айыл Окмоту, недалеко от села Тугол-Сай на км 148+630 и находится на расстоянии не менее 500 м от населенного пункта. В настоящее время производится расчистка, выравнивание земли данной территории под строительство производственной площадки (рисунок).

41. На площадке планируется размещение следующих зданий и сооружений: Асфальтобетонный завод (АБЗ), дробильно-сортировочная установка (ДСУ), автостоянка легковых автомашин; автостоянка для грузовых автомашин; ангар для ремонта транспорта, площадка для хранения сыпучих материалов - щебня и песка; трансформаторные подстанции, КПП, площадка под установку мусорных контейнеров. Производственная площадка должна быть огорожена, посторонние лица не должны иметь доступа к данной территории. В соответствии с требованиями ПУОСКУ эти объекты должны быть размещены на расстоянии не менее 500м от близлежащих домов, а также не менее 50 м от источников воды (во избежание потенциального загрязнения).



Рисунок 4 Работы на площадке нового лагеря.

2.3.5 Лагерь проживания рабочих.

42. Месторасположение лагеря нового подрядчика планируется на муниципальной территории Куйручукского айыл окмоту, недалеко от производственной базы предыдущего подрядчика. Новый подрядчик находится в процессе получения разрешительных документов от Куйручукского Айыл Окмоту на использование данной территории. В настоящее время территория лагеря нового подрядчика не застроена, ведутся первоначальные планировочные и подготовительные работы. Территория лагеря будет составлять 2,0 га. По плану, предоставленному подрядчиком на территории лагеря будут расположены: Общежитие для рабочих подрядчика, общежитие для местного персонала, офис подрядчика, мастерская по обслуживанию оборудования, комната охраны, трансформатор, временные мусорные баки, отстойник, туалет.

43. Предварительная схема лагеря представлена на утверждение в органы власти и показана в Приложении 1.

2.4 Описание любых проектных изменений в дизайне проекта.

44. Изменения в дизайн проекта за отчетный период не вносились.

2.5 Описание любых изменений в согласованных методах строительства.

45. Изменений в методах строительства за отчетный период не вносилось.

3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.

3.1 Общее описание деятельности по охране окружающей среды.

46. За отчетный период был осуществлен приезд в страну международного консультанта по защите окружающей среды компании Gentek и проведен визуальный мониторинг состояния проектной дороги, участков карьеров, участков, отведенных под отвалы, точек отбора проб для измерений, а также площади планируемой производственной базы и лагеря новой подрядной компании. Мониторинг проектной территории был проведен совместно с национальным консультантом по защите окружающей среды компании Gentek и менеджером по вопросам экологии подрядной компании China Railway No.5. Осмотр временного лагеря и участка планируемой производственной базы был произведен совместно с консультантом по безопасности дорожного движения и техники Gentek и сопровождался представителем компании China Railway No.5. Результаты посещения объекта были составлены в виде сводного отчета и отправлены в ГРП.

47. В некоторых частях дороги, при интенсивном движении автотранспорта (особенно большегрузных автомашин) несмотря на зимние погодные условия, наблюдалось повышенное пылеобразование. Учитывая, что Подрядчик приступил к работам по содержанию автодороги, одной из обязанностей Подрядчика является проведение работ по пылеподавлению. Для пылеподавления Подрядчик мобилизовал 7 единиц поливочных машин. Кроме того, Инженер передал список имеющихся участков и источников воды, согласованный с местными властями.

48. При повышении температуры и сухости воздуха видимость критически ухудшается, увеличение пыли ведет к проблемам безопасности дорожного движения на дорогах, а также, отрицательно воздействует на окружающую среду и здоровью населения. Данное антропогенное воздействие необходимо смягчать путем интенсивного систематического орошения дорог и строительных площадок с частотой в полчаса с 7 до 19 часов в период дорожно-строительной деятельности в сухую погоду.

49. В тендерную документацию включен утвержденный Проект охранных зон ОИКН на участке 2Б Эпкин - Дыйкан (Баш-Кууганды). Археологические раскопки на объектах историко-культурного наследия должны рассматриваться с началом работ на проектом участке новым подрядчиком. Визуальный мониторинг, проведенный в ноябре 2021 подтверждает, что объекты историко-культурного наследия, расположенные на территории проекта, не повреждены. Для выполнения работ, прописанных в утвержденном «Проекте охранных зон ОИКН», Подрядчик определил местного специалиста-археолога, который приступит к выполнению этих работ при благоприятной погоде. Местный специалист получит все необходимые разрешительные документы от Министерства культуры и по результатам выполненных работ подготовит отчет, который будет направлен на рассмотрение и утверждение в

Министерство культуры. Все находки будут переданы в Министерство культуры/Национальную академию наук.



Рисунок 5 Комплекс мавзолеев – глиняные курганы, 138 км.

50. За отчетный период работы по вырубке деревьев не проводились. На участке все еще предстоит вырубить деревья, расположенные на участках расширения дороги, спрямления дорожного полотна, а также на участках строительства новых водопропускных труб. В качестве компенсационных мер предусмотрена посадка новых саженцев в соотношении 1:2. Выбор вида деревьев для посадки вместо вырубленных предстоит определить.

51. После мобилизации China Railway No.5 будет проведена маркировка деревьев с участием экспертов-экологов от компании Консультанта и местных властей. Будут приложены максимальные усилия для возможности сохранить имеющиеся зеленые насаждения.

3.2 Выездная проверка.

52. За период июль-сентябрь 2021 в связи с расторжением контракта с предыдущей подрядной компанией аудиты на проектом участке не проводились. В октябре 2021 г. Национальный консультант по защите окружающей среды провел визуальный

мониторинг проектной дороги. В ноябре 2021 были предприняты 2 выезда, детали представлены в нижеследующей таблице 10.

Таблица 10 Осмотр-инспекция, обнаруженные несоответствия

№ п/п	Дата	ФИО	Цель визита/аудита	Обнаруженные несоответствия
1	15.10.21	Талантбек Жумалиев	визуальный мониторинг состояния окружающей среды проектной дороги	а) повышенное пылеобразование на дороге б) недостаточное количество дорожных знаков на опасных участках
2	26.11.21	Наргиз Гараджаева Талантбек Жумалиев	Ознакомление и визуальный мониторинг состояния окружающей среды до возобновления строительной работы	а) Некоторые площадки отвалов установлены вблизи источников воды необходимо удалить от рек/каналов; б) Отвалы слева от дороги вырисовываются на протяжении проектной дороги, свидетельствуя об антропогенном воздействии, необходимо провести восстановительные работы по выравниванию ландшафта как только возобновятся работы; в) утилизировать мусор с карьера 133+000, написать письмо в органы местного самоуправления с просьбой к населению близлежащего села Жаны-Арык не сбрасывать отходы в карьеры; г) устранить остатки старого асфальта собранный у источника воды, р.Кызарт д) добавить дополнительную точку отбора проб на качество воздуха, шума и вибрации и воды вблизи села рядом с планируемой площадкой лагеря подрядной компании е) привести сооруженные водопропускные трубы в соответствие путем установки покрытия на них.
3	21.11.21- 27.11.21	Болотбек Токтомушев	Проверка обеспечения дорожной безопасности,	а) Недостаточное количество дорожных знаков; б) заготовка инертных материалов для зимнего периода; в) установка щитов пожарной безопасности г)

			осуществляемой новым подрядчиком	организовать журналы и инструктирование по технике безопасности (ТБ); д) установка светоогражающих лент на зауженной части дороги; е) убрать старый асфальт с проезжей части дороги (153+480)
--	--	--	----------------------------------	---

3.3 Отслеживание проблем, на основании уведомлений о несоответствии.

53. В течении отчетного периода строительные работы не проводились. Ввиду смены строительной подрядной компании, новый подрядчик в настоящее время только приступил к работам по планированию участков; первые осмотры планировочной деятельности были проведены в ноябре 2021. Несоответствия, обнаруженные в ходе осмотров коммуницированы подрядчику для их исправления после их полной мобилизации.

3.4 Тенденции.

54. За отчетный период строительные работы не велись, Подрядчик выполнял работы по содержанию дороги. Ввиду недавней смены строительного Подрядчика, новый Подрядчик только начал планировать участки для строительного городка и местоположения дробилки и асфальтобетонного завода; первые проверки плановой деятельности проведены в ноябре 2021 года. В ходе проверки выявлены несоответствия. Для повышения безопасности дорожного движения Инженер рекомендовал Подрядчику увеличить количество временных дорожных знаков на проектом участке и очищать их от грязи на постоянной основе.

3.5 Непредвиденные воздействия на окружающую среду или риски.

55. В течении отчетного периода на проектом участке дорожно-строительные работы не проводились, непредвиденные воздействия на окружающую среду или риски не выявлены.

4. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА.

4.1 Общие сведения о мониторинге, проведенном на протяжении текущего периода.

56. В связи с отсутствием дорожно-строительной деятельности на проектной территории, инструментальный анализ (мониторинг шума, вибрации, атмосферного воздуха и воды) в течении отчетного периода не проводился. Подрядчик осведомлен о требованиях в отношении определения местных лабораторий для инструментального анализа и необходимости получения одобрения Инженера.

4.2 Тенденции.

57. В связи с отсутствием дорожно-строительной деятельности на проектной территории, инструментальный анализ (мониторинг шума, вибрации, атмосферного воздуха и воды) в течении отчетного периода не проводился.

4.3 Сводная информация о результатах мониторинга.

58. В связи с отсутствием дорожно-строительной деятельности на проектной территории, инструментальный анализ (мониторинг шума, вибрации, атмосферного воздуха и воды) в течении отчетного периода не проводился.

4.4 Использование материальных ресурсов.

59. Для выполнения пылеподавления China Railway No.5 проводит забор воды на ранее согласованных и одобренных водных источниках (с рек Жумгал, Тугол-Сай, Карасуу и Кызартсуу), на участок мобилизовано 7 единиц водовозов.

4.5 Управление отходами.

60. Подрядчик разработал и предоставил План управления отходами в ПУООСКУ, описывающий сегрегацию и управление отходами. В течении отчетного периода на проектом участке строительные работы не проводились, в виду чего отходы, связанные с дорожно-строительной деятельностью, не создавались. В настоящее время Подрядчик ожидает разрешительные документы от государственных органов на использование производственной базы и лагеря, после получения которых будут представлены документы на полученные разрешения от Куйручукского Айыл Окмоту на использование местных ресурсов для утилизации отходов в будущем.

4.6 Здоровье и безопасность.

4.6.1 Здоровье и безопасность местного населения.

61. 10 декабря 2021 г. в ночное время суток на участке проектной дороги Эпкин – Дыйкан (Башкууганды) произошло дорожно-транспортное происшествие со смертельным исходом пассажиров легкового автомобиля. Причины и детали ДТП в настоящее время выясняются. Данный случай единственный, зафиксированный за отчетный период.

4.6.2 Здоровье и безопасность работников.

62. Подрядчик в составе персонала представил квалифицированного специалиста по охране труда, здоровья и технике безопасности, ответственного за проведение соответствующей деятельности в соответствии с нормативами и стандартами. Несчастные случаи, инциденты, включая инциденты с простаиванием, которые могли бы привести к проблемам со здоровьем и безопасностью работников за отчетный период не зарегистрированы. Случаев COVID-19 среди персонала подрядной организации не было. Подрядчик принимает все необходимые меры, рекомендованные Министерством здравоохранения Кыргызской Республики.

4.6.3 Обучение (тренинг).

63. За отчетный период тренинги не проводились.

64. Консультантом планируется проведение тренингов по ОТ, ПБ и ООС в соответствии с законами КР, нормативами, утвержденными для проекта среди работников подрядной компании после мобилизации.

5. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ПУОСКУ.

5.1 Обзор ПУОСКУ по вопросам охраны окружающей среды.

65. Новая подрядная компания представила ПУОСКУ на рассмотрение и утверждение в декабре 2021. Документ описывает меры, предложенные в рамках Проекта, предназначенные для предотвращения, минимизации или компенсации неблагоприятных воздействий на окружающую среду, возникающих в результате реализации Проекта. Консультант изучил план и предоставил комментарии относительно документа в ГРП для принятия во внимание и улучшения плана Подрядчиком.

66. Новая подрядная компания еще не приступила к дорожно-строительной работе по проекту. Однако обзор ПУОСКУ Подрядчика и осмотр проектной территории позволил составить рекомендации по дальнейшим эффективным мерам по смягчению/предотвращению потенциальных воздействий. Эти меры представлены в параграфе 7.2 ниже.

6. ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ И ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ ИХ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ.

6.1 Передовой опыт.

67. По причине прекращения деятельности подрядной компании Todini и подготовительным периодом к мобилизации и приступлением к работе нового подрядчика China Railway No.5, в течении отчетного периода на проектом участке строительные работы не проводились.

6.2 Возможности для улучшения работы.

68. Для улучшения работы в будущем, рекомендации, представленные в параграфе 7.1 должны быть учтены и предприняты действия.

7. КРАТКИЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.

7.1 Выводы.

69. В связи с расторжением контракта с подрядной компанией Todini все участки карьеров, а также участки, выделенные под отвалы, были временно возвращены/переданы местным органам власти. После мобилизации команды новой компании-подрядчика China Railway No.5 и его команды на проектный участок и возобновления строительных работ данные участки вновь будут использоваться. В настоящее время имеются все разрешительные документы от местных органов власти на использование карьеров и отвалов.

70. Новый Подрядчик должен получить все соответствующие разрешительные документы от местных органов власти на участки под производственную базу и строительный городок.

71. Рекультивация ни на одном из 12 участков, отведенных под карьеры не проводилась, так как данные карьеры будут использоваться дальше вплоть до завершения всех строительных работ на проектом участке. Получение дополнительных разрешений на данные карьерные участки не требуется, так как временное разрешение на разработку карьеров выдано МТик КР.

72. В сухую погоду, при интенсивном движении транспорта, и в особенности тяжелых автомашин, на проектом участке дороги происходит повышенное пылеобразование.

73. По обоим берегам реки Кызарт наблюдается складирование старого асфальта, который может оказать негативное влияние на состав воды в реке.

74. С левой стороны проектной дороги на некоторых участках наблюдается складирование ненужного материала (Отвалов) вблизи рек/каналов.

7.2 РЕКОМЕНДАЦИИ.

75. При строительстве производственной базы и строительного городка, верхний плодородный слой почвы, удаленный во время работ, должен быть отдельно складирован в соответствии с требованиями (допустимый период и технические спецификации содержания, контроль за качеством должен контролироваться) для дальнейшей рекультивации данных территорий.

76. С возобновлением дорожно-строительных работ новым Подрядчиком должен быть разработан план по посадке деревьев в деталях (количество вырубленных деревьев на конкретных участках; определение конкретных участков посадки саженцев; обсуждение видов, характеристик саженцев и их приобретение с местными питомниками лесного хозяйства; дизайн посадки и процесс ухода за саженцами и др).

77. В ходе дорожно-строительных работ до стадии завершения Подрядчик должен подготовить план восстановления бывших в употреблении карьеров на заверенных участках.

78. Для устранения антропогенности участка в связи с повышенным пылеобразованием, подрядчик должен составить и утвердить план пылеподавления на проектной дороге, увеличить/поддерживать число водовозов и интенсивность орошения с интервалом в пол часа. Орошение рекомендуется производить с 7:00 до 19:00.

79. Во избежание загрязнения окружающей среды новому подрядчику предстоит заранее обсудить и определить участки для складирования старого асфальта с местными айыл окмоту.

80. Во избежание загрязнения окружающей среды Подрядчику предстоит заранее обсудить и определить участки для складирования ненужного материала в соответствии с нормативами и стандартами.

81. Отмечается недостаточное количество хорошо спроектированных знаков безопасности дорожного движения вдоль проектной дороги. Необходимо разработать план для обеспечения дороги всеми элементами, необходимыми для безопасного дорожного движения (предупредительные знаки, освещение, барьеры и т.д)

2. Выборочные фотографии с осмотра проектного участка



Фото 1. Карьер 91+680



Фото 2. Село напротив Карьера 91+680



Фото 3. Старый асфальт складированный по обе стороны реки



Фото 4. Водопропускная труба (непокрытая)



Фото 5. Карьер 106+420 (не разработанный)



Фото 6. Карьер 94+080



Фото 7. Карьер 100+790



Фото 8а. Карьер 117+530



Фото 8б. Карьер 117+530; сброшенный мусор



Фото 9. Карьер 135+280



Фото 10. Отвал 98+190



Фото 11. Отвал 117+520 (вблизи реки Жаны-Арык)



Фото 12. Выровненный отвал



Фото 13. Установке пешеходного барьера (искусственная неровность) в селе Джумгал



Фото 14. Точка забора проб для инструментального анализа



Фото 15. Точка забора проб воды



Фото 16. Выравнивание участка под производственную базу



Фото 17. Комплекс мавзолеев – глиняные курганы, 138 км



Фото 18. Пылеобразование на дороге