

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Номер проекта: 45169

Номер кредита: 3056 / Номер гранта 0366-KGZ

Ноябрь 2018 г.

Проект по Улучшению Транспортного Коридора ЦАРЭС 3
(автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4. Инженерно-Строительный
Надзор (участок км. 8,5 – км. 15,9)

Дополнительный Отчет по Оценке Воздействия на Окружающую Среду подготовлен компанией EPTISA Servicios De Ingenieria S.L./Eptisa Muhendislik/RAM Engineering для Министерства Транспорта и Дорог Кыргызской Республики в 2018 г., в соответствии с Природоохранным Законодательством Кыргызской Республики и требованиями АБР.

Содержание

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	5
I. ВВЕДЕНИЕ	7
A. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	7
II. Политические, Правовые и Административные Рамки	11
III. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА.....	20
A. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	20
B. ТИП И КАТЕГОРИЯ ПРОЕКТА	21
C. НЕОБХОДИМОСТЬ В ПРОЕКТЕ	21
D. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	21
E. ОБЪЕМ/МАСШТАБ РАБОТЫ.....	22
F. ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	22
G. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	24
H. СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ	24
I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ ВДОЛЬ ПРОЕКТНОЙ ДОРОГИ	25
IV. ОПИСАНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	26
A. ФИЗИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ ПРОЕКТНОЙ ТЕРРИТОРИИ	26
B. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ В ЗОНЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	29
C. ТРУДОВЫЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ.....	31
D. ВЕДОМОСТИ ТРАССЫ	34
E. ЗАМЕРЫ БАЗОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ.....	36
E.1. ЗАМЕРЫ КАЧЕСТВА ВОЗДУХА	36
E.2. ЗАМЕРЫ КАЧЕСТВА ВОДЫ.....	39
E.3. ЗАМЕРЫ УРОВНЯ ВОДЫ	39
E.4. ИЗМЕРЕНИЕ ВИБРАЦИИ	41
V ОЖИДАЕМОЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ И МЕРЫ ПО ЕГО СМЯГЧЕНИЮ	43
A. ЭТАП ПРОЕКТИРОВАНИЯ	43
A. ФИЗИЧЕСКАЯ СРЕДА.....	55
B. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СРЕДА.....	57
C. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СРЕДА.....	57
VI АНАЛИЗ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВАРИАНТОВ	59
VII РАЗГЛАШЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ, КОНСУЛЬТАЦИИ И УЧАСТИЕ	61
A. ПРОЦЕССЫ ОБЩЕСТВЕННЫХ КОНСУЛЬТАЦИЙ И РАЗГЛАШЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ	61
III МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	67
A. МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ.....	67
B. ПРОЦЕСС РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	71
C. ОТЧЕТНОСТЬ И ДОКУМЕНТАЦИЯ ГРЖ	73
IX. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ	74
A. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА.....	74
B. ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЕТНОСТИ.....	75
C. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ.....	75
X. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....	99
Выводы	99

Приложение 1: Общественные Слушания

Приложение 2: Отчет по Моделированию Шума

ТАБЛИЦЫ

Таблица 1 Соответствующие законы и постановления об экологическом воздействии дорожных проектов	11
Таблица 2 Нормативы качества атмосферного воздуха	18
Таблица 3 Нормативы уровня шумового воздействия (ед.изм.: дБА)	18
Таблица 4 Нормативы качества поверхностной воды.....	18
Таблица 5 Сведения об участке дороги км 8.5 – км 15.9.....	20
Таблица 6 Подсчет интенсивности движения; общее количество транспортных средств в Апреле 2015 г	22
Таблица 7 Классификация дорог в Кыргызской Республике	23
Таблица 8 Краткая информация об ирригационных сооружениях.....	28
Таблица 9 Численность населения, проживающего вдоль проектной дороги	31
Таблица 10 Основные социально – экономические показатели (Кыргызская Республика)....	32
81. Таблица 11 Уровень бедности населения Чуйской области (%) в 2016 г	32
Таблица 12 Ведомости Трассы	34
Таблица 13 Пункты отбора образцов воздуха	36
Таблица 14 Качество атмосферного воздуха в пределах 100 м от коридора воздействия с 2013 по 2018гг. (мг/м3).....	37
Таблица 15 Установленные уровни текущего шума вдоль участков дорог	40
Таблица 16 Результаты замеров уровня вибрации	41
Таблица 17 Прогноз дорожного движения по участку дороги (AADT)	56
Таблица 18 Таблица по общественным слушаниям в Июне 2013 года	62
Таблица 19 Состав местных ГРЖ	68
Таблица 20 Состав центральной ГРЖ.....	68
Таблица 21 Процесс рассмотрения жалоб	71
Таблица 22 План Управления Окружающей средой	77
Таблица 23 План Мониторинга Окружающей Среды	92
Таблица 24 Предварительная смета расходов по минимизационным мероприятиям (сом)..	97
Таблица 25 Предварительная смета расходов по контрольным замерам (сом)	98

РИСУНКИ

Рисунок 1: Проектный участок дороги на автомагистрали М39.....	22
Рисунок 2. Карагач, тополь и белая акация вдоль автомагистрали М39	46

СОКРАЩЕНИЯ

USD	-	Доллар США
АБР	-	Азиатский банк развития
ВИЧ	-	Вирус иммунодефицита человека
ГРИП	-	Группа реализации инвестиционных проектов
ЗППП	-	Заболевание, передаваемое половым путем
ИЗП	-	Изъятие земель и переселение
км	-	километр
КСН	-	Консультант по строительному надзору
ЛПВП	-	Лицо, подверженное воздействию Проекта
НДС	-	Налог на добавленную стоимость
НПО	-	Неправительственная организация
ОПУОС	-	Объектовый план управления окружающей средой
ПДП	-	План действий по переселению
ПЛА	-	Приведённый легковой автомобиль
ПО	-	Полоса отвода
ПП	-	План переселения
ПУОС	-	План управления окружающей средой
ПЭО	-	Предварительная экологическая оценка
СО	-	Социальная оценка
СПИД	-	Синдром приобретенного иммунного дефицита
ТЗ	-	Техническое задание
ТП	-	Техническая помощь
ТППП	-	Техническая помощь по подготовке проекта
ТЭЗ	-	Транспортно-эксплуатационные затраты
ЦАРЭС	-	Организация Центрально Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Правительство Кыргызской Республики обратилось в Азиатский Банк Развития (АБР) с просьбой определить, разработать и подготовить последующий кредит и/или грант на Проект по Улучшению Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош). Настоящий Дополнительный Отчет по Оценке Воздействия на Окружающую Среду (ДОВОС) был подготовлен для рабочего проекта участка дороги с км 8,5 по км 15,9, являющейся частью автодороги Бишкек-Ош. Настоящий ДОВОС является дополнением к ОВОС, подготовленному в рамках проекта Бишкек-Ош и должен рассматриваться совместно с основным ОВОС, так как данный участок примыкает к основному участку автодороги Бишкек-Ош, от города Бишкек до точки пересечения с северной объездной дорогой города Бишкек. Исследование охватывает участок дороги от Бишкека до Кара-Балты, км 8,5 - км 15,9.
2. Согласно классификации Политики по Защитным Мерам АБР, основной проект по Улучшению Коридора ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош) был отнесен к категории В [би] и настоящий Дополнительный Отчет по Оценке Воздействия на Окружающую Среду (ДОВОС) для участка км 8.5 – км 15.9 является его дополнением, и был подготовлен с учетом основного проекта и нового участка дороги. Предлагаемый проект позволит улучшить сообщаемость и доступ к рынкам в Кыргызской Республике (КР). Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош. В соответствии с законодательством Кыргызской Республики проведение Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) обязательно.
3. Данный отчет включает общую информацию о Кыргызской Республике, соответствующем законодательстве и проектной территории. Он включает подробное описание предлагаемого проекта и описывает нынешнее состояние окружающей среды в районе проектной территории. В отчете определены различные экологически чувствительные реципиенты воздействия (зоны), проанализировано воздействие проекта с точки зрения реципиентов воздействия, определены соответствующие меры по ослаблению воздействия с целью снижения предполагаемого воздействия до технического допустимого минимума, а также подготовлен План Управления Окружающей Средой (ПУОС).
4. Предполагается, что воздействие проекта будет ограничено в интенсивности и в пространственном отношении. Несмотря на то, что большая часть воздействия ограничивается строительным этапом Проекта, определенное воздействие также возникает на этапе эксплуатации. Данное воздействие обусловлено повышением интенсивности движения и скорости движения транспортных средств и относится к повышенным уровням выбросов газов и шумового воздействия, а также потенциально возросшим ДТП с участием пешеходов и транспортных средств. Кроме этого, существует повышенный риск чрезвычайных происшествий, связанных с возможными разливами вредных веществ. Были определены следующие виды воздействия (i) шумовое воздействие, выбросы загрязняющих веществ в воздух, а также вибрация, что имеет особо важное значение в пределах населенных пунктов вблизи Проектной дороги и в местах, где расположены чувствительные реципиенты воздействия, такие как школы, больницы, мечети и др.; (ii) воздействие на водотоки и реки; (iii) воздействие в результате поиска источников заполнителей в карьерах; и (iv) воздействие на почву и растительность, включая древесные насаждения вблизи

Проектной дороги, из-за работ по расчистке участков; (v) воздействие в результате реабилитации мостов и дренажных сооружений; (vi) воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей; (vii) воздействие со стороны рабочих лагерей Подрядчика. Помимо этого, воздействие было разделено на следующие группы: воздействие во время этапа проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие во время этапа эксплуатации.

5. Были разработаны меры по смягчению всех воздействий, после чего они были включены в План Управления Окружающей Средой (ПУОС). Кроме этого, перед началом работы Подрядчик должен будет представить ГРИП и Консультанту по Строительному Надзору Объектовый план управления окружающей средой (ОПУОС), охватывающий следующие аспекты: (i) управление пылью; (ii) план размещения рабочего лагеря; (iii) удаление сточных вод; (iv) утилизация отходов и масел; (v) описание и план размещения пунктов технического обслуживания и хранения оборудования; (vi) управление почвами (хранение и повторное использование верхних слоев почвы); (vii) план ликвидации аварийных ситуаций; (viii) проект производства работ по реконструкции мостов. ОПУОС должен быть полностью подготовлен и согласован с Консультантом по Строительному Надзору и утвержден ГРИП.

I. ВВЕДЕНИЕ

A. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

6. В 2014 году Консультант по Строительному Надзору EPTISA Servicios De Ingenieria S. L./Eptisa Muhendislik / RAM Engineering пересмотрел и обновил ОВОС для Проекта по Улучшению Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4 (участок км 15,9 - км 61). В 2018 году ОВОС основного проекта был обновлен, и в него были добавлены результаты исследований по моделированию вибрации и шума. В связи с тем, что новый рассматриваемый участок дороги от км 8,5 по км 15,9 примыкает к основной части проектной дороги Бишкек - Ош (км 15,9 - км 61), необходимо было подготовить ДОВОС, который был разработан Консультантом, рассмотрен АБР и утвержден МТид КР. Требуется также проведение Государственной Экологической Экспертизы в Государственном Агентстве Охраны Окружающей Среды и Лесного Хозяйства при Правительстве Кыргызской Республики.
7. Далее представлена общая информация о Кыргызской Республике, Проекте и об окружающей среде в пределах зоны Проекта.
8. Кыргызская Республика – континентальная горная страна со значительными географическими барьерами, которые серьезно ограничивают ее возможность эффективно участвовать в международной торговле. Развитию государства также препятствует недостаточно развитая материальная инфраструктура, которая нуждается в инвестициях и постоянном содержании.
9. Бишкек, столица Кыргызской Республики, является политическим и экономическим центром страны с высокой плотностью населения в Бишкеке проживает 1002,1 тыс. человек. Вторым крупным городом после Бишкека является Ош с населением – 288,000 человек, расположенный на юге, в Ферганской долине. Ош - основной сельскохозяйственный регион страны. Валовой внутренний продукт этих двух городов составляет почти половину от общего объема ВВП страны. Почти 80% промышленного сектора государства сосредоточено на территории этих двух городов.
10. Автодорога Бишкек-Ош составляет примерно одну четверть сети главных международных дорожных коридоров в Кыргызской Республике и соединяет страну с Казахстаном на севере, Узбекистаном и Таджикистаном на юге и с Китайской Народной Республикой на юго-востоке. Автодорога проходит по четырем из семи областей страны и обслуживает территорию, на которой проживает около 2 млн. человек. Она обеспечивает единственную прямую наземную связь между южной и северной частями страны и играет решающую роль в поддержании социальной, политической и экономической целостности республики. Автодорога Бишкек - Ош является частью Коридора Центрально Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС) 3, который проходит с западного и южного Сибирского региона Российской Федерации через Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Узбекистан на Ближний Восток и в Южную Азию.
11. Развитие транспортного сектора очень важно для континентальной Кыргызской Республики, поскольку поможет обеспечить экономически эффективный доступ к региональным и внутренним рынкам. Развитие транспортного сектора также будет

способствовать созданию рабочих мест и развитию сфер обслуживания по всей стране.

12. Предлагаемый проект позволит улучшить национальную и региональную связь путем реабилитации участка дороги протяженностью 7,4 км, прилегающего к автодороге Бишкек-Ош. На этом участке дороге находится выезд из города Бишкек в город Ош, а также выезд на северную объездную дорогу города Бишкек.
13. Правительство Кыргызской Республики обратилось к Азиатскому Банку Развития (АБР) с просьбой использовать средства, сэкономленные в рамках основного проекта по Улучшению Коридора ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош), Фаза 4. Настоящий ДОВОС был подготовлен как часть рабочего проекта. Исследование охватывает участок дороги от км 8,5 по км 15,9.
14. Пользой предлагаемого проекта станут улучшенная сообщаемость и доступ к рынкам. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош. При реализации проекта будут достигнуты следующие результаты:
 - (i) 7.4 км реабилитированной автодороги;
 - (ii) усиленная система управления дорожными активами;
 - (iii) повышенная безопасность дорожного движения.
15. В результате реконструкции проектного участка будет оказано воздействие на окружающую среду, но оно будет носить временный характер, и будет оказывать влияние во время проведения строительных работ на участке, так как большую часть строительных работ планируется осуществлять вдоль существующей полосы отвода. Воздействие будет включать, среди прочего:
 - (i) шумовое воздействие, выбросы загрязняющих веществ в воздух, а также вибрацию, что имеет особо важное значение в пределах населенных пунктов вблизи данной дороги и в местах, где расположены чувствительные реципиенты воздействия, такие как школы, больницы, мечети и др. (Чувствительные реципиенты воздействия подробно описаны в Таблице 12 Ведомость Трассы).
 - (ii) воздействие на водопропускные трубы (дренажные трубы, проходящие вдоль дороги);
 - (iii) воздействие в результате поиска источников заполнителей в карьерах;
 - (iv) воздействие на почву и растительность, включая древесные насаждения вблизи Проектной дороги, из-за работ по расчистке участка;
 - (v) воздействие в результате реабилитации 1 моста;
 - (vi) воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей;
 - (vii) воздействие со стороны рабочих лагерей подрядчика.

16. Помимо этого, воздействие было разделено на следующие группы: воздействие во время этапа проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие во время этапа эксплуатации. Подробное описание воздействий представлено в разделе "Классификация Экологического Воздействия и Меры по Его Смягчению", а также в Плане Управления Окружающей Средой (ПУОС).

17. Участок дороги пролегает между км 8.5 и 15.9 км автодороги Бишкек - Ош. Участок начинается в конце административной границы г. Бишкек на 8.5 км. В начале дорога имеет 6-полосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в 4-

полосную. Существующее дорожное покрытие асфальтобетонное, ширина покрытой части составляет 15-20 м. Ширина обочин колеблется от 1,5 до 3,0 м. Участок тянется на запад, пролегая через несколько населенных пунктов, перемежающихся с сельскохозяйственными угодьями. Ширина покрытой части составляет 8-12 м, а ширина обочин – 1,5-3,0 м. Села, расположенные вдоль дороги, сливаются в относительно непрерывную полосу вдоль проезжей части. Рельеф по всему участку можно классифицировать как равнинный с высотой 750-800 м над уровнем моря.

18. На участке от км 8,5 по км 13 располагаются жилые дома, социально-культурные объекты (школа, аптека, государственные учреждения и др.), торговые точки (магазины, станции по смене масел, и др.). Участки земель, расположенные вдоль дороги от км 15 по км 15.9 (полевой стороне 900м, по Правой стороне 100 м), используются в основном в сельскохозяйственных целях. На участке возделываемые культуры представлены в основном пшеницей, кормовыми и техническими культурами, различными видами овощей (картофель, перец, морковь, арбуз, баклажан) и фруктовыми насаждениями (яблоки и абрикосы).



Рисунок 1 Участок проектной автодороги км. 8,5 – км 15,9

19. Первоначально, при подготовке технико-экономического обоснования для "Проекта по Улучшению Коридора ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош), Фаза 4" первые полевые изыскания для исследования состояния окружающей среды были проведены в ноябре 2012 года, на участке дороги от км 8,5 - км 61. После определения предварительной стоимости проекта, участок дороги от км 8,5 - км 15,9 был исключен. В рамках подготовки технико-экономического обоснования была проведена работа по камеральному исследованию нормативно-правовой базы, описания проекта и исходных экологических данных. Изучалась доступная литература, собирались проектные и статистические данные, карты и аэроснимки. Всесторонние выезды на участки для сбора данных по физической и биологической среде были проведены весной, в Марте и Апреле 2013 г. В 2018 году были проведены дополнительные полевые изыскательные работы для уточнения полученной ранее информации. На основе полевых наблюдений и исследований были определены экологические воздействия и подготовлены соответствующие меры по их смягчению.
20. В связи с тем, что Проект предусматривает реабилитацию существующей дороги, и принимая во внимание то, что в пределах зоны влияния Проекта нет особо охраняемых природных территорий, возникающее экологическое воздействие в

основном ограничивается этапом строительства. В 2018 году были проведены дополнительные полевые изыскательные работы для уточнения полученной ранее информации. На основании полученных данных и дальнейших полевых инспекций, ДОВОС был подготовлен в соответствии с законодательством Кыргызской Республики и Положений Политики по Защитным Мерам АБР.

21. В 2018 году были определены чувствительные реципиенты воздействия, расположенные вдоль данного участка дороги (Таблица 12 Ведомость Трассы), и проведены замеры базовых показателей. В 2013 году были организованы консультационные встречи с представителями общественности, где приняли участие жители окрестностей. Протоколы встреч приложены к отчету.

II. ПОЛИТИЧЕСКИЕ, ПРАВОВЫЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РАМКИ

22. Воздействие Проекта по Реабилитации дороги Бишкек - Ош на окружающую среду регулируется рядом законодательных актов Кыргызской Республики в области охраны окружающей среды.

Таблица 1 Соответствующие законы и постановления об экологическом воздействии дорожных проектов

№	Законодательный акт	Номер Год принятия	Назначение / содержание
Основные положения законодательства по охране окружающей среды			
1	Конституция Кыргызской Республики	2010	Земля, её недра, воздушное пространство, воды, леса, растительный и животный мир, другие природные ресурсы используются, но в то же время находятся под охраной. Каждый обязан бережно относиться к окружающей природной среде, растительному и животному миру государства.
2	Концепция экологической безопасности КР	№506 от 23.11.2007	Устанавливает основные принципы экологической политики и определяет глобальные, национальные и местные экологические проблемы; приоритеты в области охраны окружающей среды на национальном уровне, а также инструменты для обеспечения экологической безопасности
3	Национальная стратегия устойчивого развития КР на 2013-2017гг	N 11 от 21.01.2013	Предусматривает концептуальную основу устойчивого развития, состоящую в удовлетворении потребностей нынешних поколений, не ставя при этом под угрозу удовлетворение потребностей будущих поколений.
4	Закон КР «Об охране окружающей среды»	№53 от 1999 г	Устанавливает базовые принципы охраны окружающей среды и обеспечивает правовые полномочия создания экологического качества, установления системы мониторинга и контроля за окружающей средой Среди стандартов и норм экологического качества, авторизированных в рамках данного закона, представлены следующие имеющие отношение к

			<p>проекту:</p> <ul style="list-style-type: none"> • нормы максимально безопасной концентрации опасных веществ в воздухе, воде; • стандарты использования природных ресурсов; • нормы максимально безопасных уровней шума, вибраций и других опасных физических воздействий. <p>Данный закон устанавливает требования по проведению экологической оценки в целях предотвращения возможных вредных экологических воздействий. Он запрещает финансирование или реализацию проектов, связанных с использованием природных ресурсов без получения положительного заключения Государственной экологической экспертизы.</p>
5	Закон КР «Об экологической экспертизе»	№54, от 1999 г	Является основным законодательством, касающимся проведения экологической оценки. В его задачи входит предотвращение негативных воздействий на здоровье людей и окружающую среду, происходящих в результате экономической или другой деятельности и обеспечение соответствия такой деятельности экологическим требованиям страны.
6	Закон КР «Общий технический регламент по обеспечению экологической безопасности в Кыргызской Республике»	№151, от 2009 г.	Применяется в целях охраны окружающей среды, определяет основные положения технического регулирования в области экологической безопасности и устанавливает общие требования к обеспечению экологической безопасности при проектировании и осуществлении деятельности на объектах хозяйственной и иной деятельности для всех юридических и физических лиц.
7	Положение о порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду в Кыргызской Республике	№ 60 от 13.02.2015 года	Устанавливает порядок проведения оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду (далее - ОВОС). Целью проведения ОВОС является предотвращение и/или смягчение воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий.
8	Положение о водохранных зонах и	№ 271 от 7.07. 1995	Определяет порядок установления водохранных зон и полос на водных

	полосах водных объектов в Кыргызской Республике	года	объектах Кыргызской Республики, устанавливает режим хозяйственной деятельности и использования земель, входящих в состав водоохранных зон и полос, а также ответственность за содержание их в надлежащем состоянии.
9	Закон КР «Об охране атмосферного воздуха»	№51 от 1999 года	Регулирует отношения по использованию и охране атмосферного воздуха.
10	Закон КР «Об отходах производства и потребления»	№89 от 2001г	Определяет государственную политику в области обращения с отходами производства и потребления и призван содействовать предотвращению отрицательного воздействия отходов производства и потребления на окружающую среду и здоровье человека при обращении с ними, а также максимальному вовлечению их в хозяйственный оборот в качестве дополнительного источника сырья.
11	Закон КР «Об охране и использовании растительного мира»	№53 от 2001 г.	Устанавливает правовые основы для обеспечения эффективной охраны, рационального использования и воспроизводства ресурсов растительного мира
12	Закон КР «О животном мире»	№59 от 1999 г	Устанавливает правовые отношения в области охраны, использования и воспроизводства объектов животного мира.
13	Закон КР «О местном самоуправлении и местной государственной администрации»	№101 от 2011 г	Устанавливает принципы организации местной власти на уровне административно-территориальных единиц Кыргызской Республики
14	Закон «О доступе к информации, находящийся в ведении Государственных органов и органов местного самоуправления КР»	№213 от 28.12.2006 г.	Настоящий закон регулирует права и обязанности государственных органов по предоставлению информации местному населению, чтобы достичь прозрачность работы
Законодательство об отчуждении земель			
15	Конституция Кыргызской Республики	2010 г	Статья 12, признает разнообразие форм собственности, и гарантирует равную правовую защиту частной, государственной, муниципальной и иных форм собственности (статья 12, пункт 1). Земля может находиться в частной,

			<p>муниципальной и иных формах собственности, за исключением пастбищ, которые не могут находиться в частной собственности (статья 12, пункт 5). Собственность неприкосновенна. Никто не может быть произвольно лишен своего имущества. Изъятие имущества государством помимо воли собственника допускается только по решению суда (статья 12, пункт 2).</p> <p>Изъятие имущества для общественных нужд, определенных в законе, может быть произведено по решению суда со справедливым и предварительным обеспечением возмещения стоимости этого имущества и других убытков, причиняемых в результате отчуждения (статья 12, пункт 2).</p>
16	Гражданский кодекс	№16 от 8 мая 1996 г. в редакции от 30 мая 2013 г	<p>Определяет, что лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или соответствующим закону договором не предусмотрено иное (статья 14, пункт 1). В Гражданском кодексе определены следующие убытки, которые подлежат компенсации:</p> <p>расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права (статья 14, пункт 2);</p> <p>утрата или повреждение имущества (статья 14, пункт 2);</p> <p>неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода) (статья 14, пункт 2);</p> <p>компенсация упущенной выгоды наряду с другими расходами, как минимум в размере данного дохода лицу, которое теряет землю, активы или источники средств существования.</p>
17	Земельный Кодекс	№ 45 от 2 июня 1999 г. в редакции от 26 мая 2009 г	<p>Регулирует земельные отношения в КР, основания возникновения, порядок осуществления и прекращения прав на землю и их регистрацию, а также направлен на создание земельно-рыночных отношений в условиях государственной, коммунальной и</p>

			частной собственности на землю и рационального использования земли и ее охраны. Земельный кодекс является основным документом, регулирующим землепользование
18	Закон КР «О переводе (трансформации) земельных участков»	№ 145 от 15 июля 2013 года	Закон разработан в соответствии с Земельным кодексом Кыргызской Республики, другими нормативными правовыми актами Кыргызской Республики и определяет правовые основы, условия и порядок перевода (трансформации) земель из одной категории в другую или из одного вида угодий в другой.
19	13. Закон «Об автомобильных дорогах»	№72 от 2 июня 1998 г.	- (статья 4), автомобильные дороги общего пользования находятся в государственной собственности, не подлежат продаже, не могут быть переданы в частную собственность. - (статья 27) определяет, что без предварительного разрешения Государственной автомобильной инспекции и Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, на автомобильных дорогах запрещается, среди прочего: <ul style="list-style-type: none"> • торговля на обочине; • размещение киосков, павильонов и подобных сооружений, - (статья 23) самовольное использование земель автомобильных дорог незаконными пользователями.
20	Положение об оценке активов		Оценка активов производится на основании Временных правил деятельности оценщиков и оценочных организаций (Постановление Правительства №537 от 21 августа 2003 г.), Стандартов оценки имущества (Постановление Правительства №217 от 03 апреля 2006 г.) и иных положений национального законодательства
Законодательство об охране и использовании историко-культурного наследия			
21	Закон КР «Об охране и использовании историко-культурного наследия»	№91 от 26 июля 1999г	Устанавливает правовые нормы в области охраны и использовании объектов историко-культурного наследия на территории Кыргызской Республики, представляющих собой уникальную ценность для народа Историко-

			культурным наследием являются памятники истории и культуры, связанные с историческими событиями в жизни народа, развитием общества и государства, произведения материального и духовного творчества, представляющие историческую, научную, художественную или иную ценность.
--	--	--	--

Международные конвенции и соглашения

1	Рамочная конвенция ООН по изменению климата	2000 г	Направлена на борьбу с глобальным изменением климата и его последствиями.
2	Конвенция ЕЭК ООН о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (ОРХУС)	2001 г	Направлена на поддержку защиты прав человека на благоприятную окружающую среду для его здоровья и благосостояния, на доступ к информации, на участие общественности в процессе принятия решений и на доступ к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды.

23. Ратификация международных правовых актов предполагает имплементацию международных требований в национальное законодательство и гармонизацию Кыргызского законодательства с международным. Однако этот процесс продвигается очень медленно в Кыргызстане, учитывая, что конвенции носят рамочный характер, и процесс перевода их в национальное законодательство трудоемкий и сложный.

Положения Политики по Защитным Мерам АБР

24. Как было упомянуто выше, для Экологической Оценки АБР присвоил автодороге Бишкек – Ош категорию “В” [би]. Классификация была осуществлена на основании Положения АБР о Политике по Защитным Мерам (2009 г.) и Методического руководства АБР по «Экологической Оценке» (2003 г.). В связи с тем, что, с экологической точки зрения, Проект был отнесен к категории “В” [би], необходимо проведение ПЭО. Для определения категории окружающей среды проекта первым делом необходимо подготовить классификационный вопросник Быстрой экологической оценки (БЭО) с учетом типа, размера и месторасположения предлагаемого проекта. Проектам присваивается одна из следующих четырех экологических категорий:¹

- Категория А [эй]: Проекты, которые могут оказать значительное отрицательное воздействие на окружающую среду. Для принятия мер по

¹АБР. 2003. *Руководство по экологической оценке*, Манила.

снижению значительного воздействия необходимо проведение оценки воздействия на окружающую среду и упрощенный ОВОС.

- Категория В [би]: Проекты, которые могут оказать некоторое отрицательное воздействие на окружающую среду, но меньшей степени и/или значительности по сравнению с проектами категории А. Для определения вероятности возникновения значительного отрицательного воздействия на окружающую среду, которое послужит основанием для проведения ОВОС, требуется осуществить предварительную экологическую оценку и упрощенную ПЭО. Если ОВОС не нужен, ПЭО считается итоговым отчетом об экологической оценке.
- Категория С [си]: Проекты с малой вероятностью оказания отрицательного воздействия на окружающую среду. ОВОС и ПЭО не требуются, но экологические последствия также анализируются.
- Категория F1 [эф-ай]: Проекты относятся к категории F1, если они предусматривают кредитную линию через финансового посредника или посредством вложения в акционерный капитал финансового посредника. Финансовый посредник должен применять систему управления окружающей средой, если все подпроекты не повлекут за собой незначительного воздействия.
- *План Управления Окружающей Средой*: составляется План Управления Окружающей Средой (ПУОС), в котором рассматриваются потенциальные последствия и риски, выявленные экологической оценкой. Уровень детализации и сложности ПУОС и приоритетности определенных мер и действий будут соизмеримы с воздействием и рисками проекта.
- *Раскрытие общественности*: АБР будет размещать следующие документы по защитным мерам на своем сайте, чтобы подвергнутые воздействию лица, другие заинтересованные стороны, а также широкая общественность могла внести значимый вклад в разработку и реализацию проекта.

25. В Июне 2013 года, в селе Военно-Антоновка, на этапе подготовки технико-экономического обоснования для Проекта по Улучшению Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), включавший данный предлагаемый участок дороги, были проведены встречи с представителями общественности по социальным и экологическим вопросам. Протоколы встреч с общественностью приложены в качестве Приложения 1 к данному отчету. ДОВОС необходимо представить в Государственное Агентство Охраны Окружающей Среды и Лесного Хозяйства Кыргызской Республики для прохождения Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) и так как он является Дополнением к ОВОС основного проекта, его необходимо рассматривать совместно с ОВОС основного проекта.

Экологические нормативы качества окружающей среды

26. При реализации Проекта необходимо применение следующих нормативов качества окружающей среды.

1. Требования к качеству атмосферного воздуха (дополнительные нормативы представлены в разделе о качестве воздуха)

Таблица 2 Нормативы качества атмосферного воздуха

Загрязнитель	Предельно допустимые концентрации (мг/м3)	Среднесуточная концентрация (мг/м3)
Твёрдые частицы:		
С содержанием кремнезёма > 70%	0.15	0.05
70-20% (цемент, уголь, глина и т.д.)	0.3	0.1
< 20% (доломит и т.д.)	0.5	0.15
Цементная пыль (оксид кальция > 60%, кремнезём > 20%)	0.5	0.5
Двуокись серы SO ₂	0.5	0.05
Оксид углерода CO	5	3
Двуокись азота NO ₂	0.085	0.04
Оксид азота NO	0.40	0.06
Свинец (Pb) и соединения (кроме тетраэтила)	-	0.0003
Сульфид свинца (по свинцу)	-	0.0017

Источник: Санитарно-гигиенические нормы СГН 2.1.6.1338-03 "Предельно допустимая концентрация (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных пунктов.

2. Требования к уровню шумового воздействия

Таблица 3 Нормативы уровня шумового воздействия (ед.изм.: дБА)

Описание деятельности / категории	L _{экв} [*]		L _{макс} ^{**}	
	День	Ночь	День	Ночь
Территории, находящиеся в непосредственной близости от больниц и санаториев	45	35	60	50
Территории, находящиеся в непосредственной близости от жилых домов, поликлиник, медицинских пунктов, домов престарелых, домов отдыха, библиотек, школ и т.д.	55	45	70	60
Территории, находящиеся в непосредственной близости от больниц и общежитий	60	50	75	65
Зоны отдыха в больницах и санаториях	35		50	
Зоны отдыха на территориях микрорайонов и групп жилых домов, домов отдыха, санаториев, школ, домов престарелых и т.д.	45		60	

СН 2.2.4/21.8.562-96 "Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки".

3. Требования к качеству поверхностных вод

27. Нормативы представлены в Таблице ниже, на основании Водного законодательства Кыргызской Республики (Правила охраны поверхностных вод в КР, №128 от 14.03.2016 года).

Таблица 4 Нормативы качества поверхностной воды²

	Норма
Ион водорода	6-9
Растворённый кислород, DO, мг/л	<4
Сульфат, S, мг/л	<250
Аммонийный азот, NH ₄ -N, мг/л	<3.3

² В кыргызском законодательстве указывается более 1 200 ингредиентов.

Масло/нефть и жир, мг/л	<0.05
-------------------------	-------

III. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

A. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

28. ЦАРЭС-2020 будет стремиться к повышению промышленной конкурентоспособности за счет улучшения транспортно - эксплуатационных показателей дороги и развития экономических коридоров посредством более эффективного движения грузового и пассажирского транспорта вдоль автодороги Бишкек - Ош. Целью данного проекта является реабилитация участка дороги протяженностью в 7,4 км, от км 8.5 – км 15.9, который позволит улучшить передвижение по дороге от города Бишкек до города Кара-Балта, являющейся частью автодороги Бишкек-Ош.
29. Основные задачи:
- (i) обеспечить безопасные и комфортные условия для передвижения всем участникам дорожного движения, а именно: автотранспортным средствам, велосипедистам/мотоциклистам и пешеходам, оптимизированные под предусмотренную функцию автодороги и уровень использования;
 - (ii) обеспечить государственным дорожным управлениям (Правительству) низкозатратную эксплуатацию дороги на весь срок службы;
 - (iii) обеспечить соответствие стандартам дорожной одежды и прочим соответствующим нормам и/или стандартам государственных дорожных управлений по категории I дороги;
30. Состояние существующей дороги не соответствует требованиям стандартов дорог категории IA-B Кыргызской Республики (Таблица 5) т.к. на многих участках дорожная разметка отсутствует, не хватает дорожных знаков, в некоторых местах они расположены неправильно, дорожное покрытие и обочины содержатся в неудовлетворительном состоянии. Защитные ограждения на высоких насыпях местами отсутствуют и находятся в плохом состоянии. Автобусные остановки вдоль дороги находятся в разрушенном состоянии и не имеют крыш. Тротуары не ремонтировались с момента укладки, а на некоторых участках дорожное покрытие вообще отсутствует.

Таблица 5 Сведения об участке дороги км 8.5 – км 15.9

Участок дороги	Ширина проезжей части и длина подучастков (км)	Автобусные остановки	Дорожные знаки	Длина несоответствующего дренажа (км)	Длина тротуаров, подлежащих реконструкции (км)	Перекрестки / Съезды
Участок дороги км 8.5- км15.9	6-полосная – 6.5 4-полосная – 0.9	22	60	6.5	6.5	40

V. ТИП И КАТЕГОРИЯ ПРОЕКТА

31. Основной проект по Улучшению коридора ЦАРЭС (Бишкек-Ош), Фаза 4 (участок км 15,9 – км 61) направлен на реабилитацию транспортного коридора ЦАРЭС. С точки зрения экологической оценки, проекту была присвоена категория “В”. Настоящий ДОВОС был подготовлен как часть рабочего проекта и охватывает новый участок дороги от км 8.5 по км 15.9, а также является неотъемлемой частью ОВОС основного проекта, совместно с которым его необходимо рассматривать. Предлагаемый проект позволит улучшить национальную и региональную связь путем реабилитации участка дороги протяженностью 7,4 км, прилегающего к автодороге Бишкек-Ош. На этом участке дороги, находится выезд из города Бишкек в город Ош, а также выезд на северную объездную дорогу города Бишкек.

C. НЕОБХОДИМОСТЬ В ПРОЕКТЕ

32. Автодорога Бишкек – Ош представляет собой один из наиболее важных транспортных коридоров в Кыргызстане. Транспортный поток, в особенности грузовой, высокий и постоянно растет (который подтверждает, что данный участок автомагистрали является основным национальным транспортным маршрутом. Учитывая уже описанные проблемы Проектной дороги, особенно в отношении безопасности дорожного движения, а также принимая во внимание то, что на участках дороги видны глубокие колеи и частые неровности, что является признаком недостаточной несущей способности дороги для фактической транспортной нагрузки, Проект реабилитации крайне необходим. Правительство Кыргызской Республики обратилось к Азиатскому Банку Развития (АБР) с просьбой использовать средства, сэкономленные в рамках Основного проекта по Улучшению коридора ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош), Фаза 4.

D. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

33. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта пролегает между 8.5-м и 15.9-м км автодороги Бишкек – Ош (Рисунок 2). Участок начинается в конце административной границы г. Бишкек на км 8.5. В начале дорога имеет шести полосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в четырех полосную. Существующее дорожное покрытие асфальтобетонное, ширина покрытой части составляет 15-20 м. Ширина обочин колеблется от 1.5 до 3.0 м. Участок тянется на запад, пролегая через несколько мелких населенных пунктов, перемежающихся с сельскохозяйственными угодьями; Ширина покрытой части составляет 8-12 м, а ширина обочин - 1.5-3.0 м. Села, расположенные вдоль дороги, сливаются в относительно непрерывную полосу вдоль проезжей части. Рельеф по всему участку можно классифицировать как равнинный с высотой 750-800 м над уровнем моря.



Рисунок 1: Проектный участок дороги на автомагистрали М39

Е. ОБЪЕМ/МАСШТАБ РАБОТЫ

34. Проект предусматривает реабилитацию 7,4-х км дороги Бишкек – Ош. Строительные работы будут осуществляться в основном в пределах полосы отвода существующей дороги, таким образом, сводя к минимуму воздействие на окружающую среду. Проект будет включать ряд сопутствующих мероприятий, таких как разработка карьеров, эксплуатация АБЗ и дробильно-сортировочных установок, устройство рабочих лагерей и складов подрядчика и т.д. Но не исключено, что Подрядчик примет меры по закупке всех материалов и услуг у местных поставщиков, в том числе инертного материала, аренды дробильных установок, асфальтобетонного завода и т. д.
35. В соответствии с Техническим Заданием дорожное покрытие будет проектироваться на первоначальный расчётный срок эксплуатации 10 лет с вариантами слоев усиления на расчётный срок эксплуатации 15 и 20 лет.

Ф. ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

36. Принимая во внимание существующую интенсивность движения на проектной дороге, выявленную анализами транспортных потоков, и предполагаемое национальное и региональное экономическое развитие, были разработаны прогнозы по росту интенсивности транспортного движения.

Таблица 6 Подсчет интенсивности движения; общее количество транспортных средств в Апреле 2015 г

Расположение: км.8.5 – км15.9	Дата: 07 апреля 2015г., вторник	Время: с 00:00 по 00:00 (24 часа)	Всего
Направление: Бишкек - Кара-Балта		25775	57275
Направление: Кара-Балта - Бишкек		31500	
Расположение: с. Садовое, км.35	Дата: 08 апреля 2015г., среда	Время: с 07:00 по 07:00 (24 часа)	Всего

Направление: Бишкек - Кара-Балта		8868	17327
Направление: Кара-Балта - Бишкек		8459	
Расположение: с. Полтавка, км.53	Дата: 09 апреля 2015г., четверг	Время: с 07:00 по 07:00 (24 часа)	
Направление: Бишкек - Кара-Балта		5435	10602
Направление: Кара-Балта - Бишкек		5167	

37. Предполагаемые коэффициенты роста транспортного потока составляют 7% для пассажирского транспорта и 4% для грузового вплоть до года завершения реализации Проекта; в последующие годы ежегодный прирост составит 4% для обоих видов транспорта (пассажирского и грузового).
38. По результатам наблюдений за транспортным потоком, сделанных во время ознакомительного выезда на участок, можно предположить, что данная часть участка дороги будет относиться к категории I.

Таблица 7 Классификация дорог в Кыргызской Республике

Категория дороги	Отношение объема транспортного потока к пропускной способности дороги	Уровень обслуживания	Расчетная интенсивность движения		Хозяйственное и административное значение автомобильных дорог
			приведенная к легковому автомобилю	в транспортных единицах	
IA	0.25 – 0.40	В: высокий	свыше 18 000	свыше 9 000	Скоростная магистраль международного и государственного значения
IB	0.25 – 0.40	В: высокий	свыше 14 000	свыше 7 000	Главные автодороги международного и государственного значения (не отнесенные к IA категории)
II	0.40 – 0.60	С: средний	свыше 6 000 до 14 000	свыше 3 000 до 7 000	Автомобильные дороги международного и государственного значения (не отнесенные к IA и IB категориям)
III	0.40 – 0.60	С: средний	свыше 2 000 до 6 000	свыше 1 000 до 3 000	A/дороги международного, государственного и местного значения (не отнесенные к IA, IB и II категориям)
IV	0.60 – 0.80	D: низкий	свыше 200 до 2 000	свыше 100 до 1 000	A/дороги государственного и местного значения (не отнесенные к IB, II и III категориям)
V	0.70 – 1.00	E: очень низкий	до 200	до 100	A/дороги местного значения низкой

					интенсивности движения (не отнесенные к III и IV категориям)
--	--	--	--	--	---

G. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

39. График строительных работ находится на предварительной стадии планирования. Проект Тендерной документации будет подготовлен и одобрен в начале 2019 года, и экологические положения, в соответствии с ПУОС, будут включены в спецификации контракта. Торги, вероятно, будут проведены и завершены до начала следующего строительного сезона 2019 года.

H. СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ

Целью данного проекта является реабилитация 7.4 км автодороги Бишкек – Ош, начиная от города Бишкек. Основные задачи проекта:

- (i) обеспечить безопасные и комфортные условия для передвижения всем участникам дорожного движения, а именно: автотранспортным средствам, велосипедистам/мотоциклистам и пешеходам, оптимизированные под предусмотренную функцию автодороги и уровень использования;
 - (ii) обеспечить государственным дорожным управлениям (Правительству) низкозатратную эксплуатацию дороги (т.е. минимальные издержки за весь срок службы);
 - (iii) обеспечить соответствие стандартам дорожной одежды и прочим соответствующим нормам и/или стандартам государственных дорожных управлений.
40. По результатам полевых исследований и подсчетов интенсивности движения, проведенных в начале 2015 года, и с учетом текущих дорожных условий, был выбран подходящий вариант реабилитации дороги. Данный выбор основывался на технических вопросах с фокусированием внимания на то, где нужно применить (i) неструктурный слой усиления, (ii) структурный слой усиления, и (iii) реконструкцию с уширением/без уширения полос. Согласно существующему проекту, планируется проведение строительных работ по реконструкции существующей дороги, 6-полос на участке 8,5 км - 15 км и 4-полос на участке 15 км - 15.9 км.
41. Реабилитация дороги будет осуществляться в основном в пределах полосы отвода существующей дороги, таким образом, сводя к минимуму воздействие на окружающую среду. Проектный участок дороги будет относиться к категории I:
- В начале дорога имеет шестиполосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в четырехполосную.
 - Ширина обочин на участке дороги колеблется от 1.5 до 3.0 м.
 - Высота дорожной насыпи в равнинных районах колеблется от 0 до 2 м, в некоторых местах насыпь выше, и ее общая высота составляет 4-6 м.
 - Поперечный уклон проезжей части на прямых участках был взят 2%, а уклон обочин - 4%.

42. Реабилитационные мероприятия включают реабилитацию/реконструкцию участков дороги в соответствии с вышеприведенными параметрами.
43. Следует отметить, что в объем работ данного проекта не входит строительство дополнительных полос, несмотря на то, что дорога будет расширена. Будут проведены строительные работы по реконструкции существующей дороги. Поэтому экологическое воздействие сводится к технически возможному минимуму.
44. В результате обследования установлено, что практически во всех населенных пунктах водопропускные трубы отсутствуют, хотя в техническом паспорте дороги, представленном Заказчиком, таковые имеются. Управления Оросительных Систем Районов также пытаются утверждать об их наличии, но по факту обследования их нет.
45. Во время инспектирования участка дороги км 8.5 - км 15.9 было выявлено, что водопропускные трубы находятся в плохом техническом состоянии, а их обслуживание проводится несвоевременно. Большинство из более 30 труб должно быть заменено ввиду необходимости изменения их габаритов.

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ ВДОЛЬ ПРОЕКТНОЙ ДОРОГИ

46. С точки зрения физической и биологической среды, вдоль проектного участка дороги имеется лишь несколько экологически значимых зон. Это полосы взрослых деревьев почти на протяжении всей дороги, с обеих сторон, а также несколько небольших сезонных водотоков.
47. В период проведения полевых исследований на данном участке дороги км 8.5 – км 15.9, было выявлено 4 локально-важных чувствительных участка. Это - школы, рынок, мечеть. Данные чувствительные участки рассмотрены более подробно в Ведомостях Трассы в настоящем отчете. С начала участка со стороны Бишкека этими чувствительными участками являются:
 1. село Новопавловка (школа гимназия №2)
 2. село Новопавловка (рынок)
 3. село Военно-Антоновка (Военно-Антоновская школа-гимназия)
 4. село Военно-Антоновка (мечеть)

IV. ОПИСАНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

A. ФИЗИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ ПРОЕКТНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Топография

48. Топография Кыргызской Республики очень сложная. Строение поверхности расположено в диапазоне абсолютных высот от 400 до 7000 м. В орографическом отношении состоит из нескольких горных цепей, вытянутых преимущественно в широтном и субширотном направлениях, и разделяющих их межгорных долин и впадин. Средняя высота территории - 2750 м над уровнем моря, самая высокая точка — пик Победы (7439 м), находящаяся в Центральном Тенир-Тоо, на гребне хребта Боз-Кыр в восточном продолжении Какшаал-Тоо, на границе с Китаем. Самая низкая точка (401 м) находится возле села Кулунды в Лейлекском р.-не Баткенской области, близ границы с Таджикистаном.
49. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта расположен в относительно плоской Чуйской долине, пересекая ее параллельно Кыргызскому хребту. Высотные отметки большей части участка колеблются от 750 до 800 м над уровнем моря.
50. С целью обеспечения надежной основы для предварительного проектирования и расчета объемов, а также оценки воздействия реабилитационных работ на переселение и потребности в земельных участках, Государственным проектным институтом «Кыргыздортранспроект» была выполнена топографическая съемка (в масштабе 1:2000), которая содержала такие топографические детали как, существующие дороги, план трассы, дренажные сооружения, строения и т.д. Дополнительно в 2018 году, были выполнены работы по детальной топографической съемки в масштабе 1:1000.

Характеристика почв и геологии

51. Территория Кыргызской Республики характеризуется горным рельефом и занимает западную часть горной системы Тянь-Шань, а также небольшую часть Северного Памира.
52. Проектный участок дороги расположен в Чуйской долине. Рельеф его преимущественно плоский и не подвержен обвалам или обрушениям пород. Он входит в 9-балльную сейсмически опасную зону. Участок находится в пределах района распространения и аккумуляции оползней с очень низким риском возникновения обвалов.
53. Эрозия почвы является большой экологической проблемой по всей Кыргызской Республике вследствие сейсмической активности, крутых уклонов, хрупкости грунтов и деятельности человека (неправильное ведение животноводческого хозяйства, удаление защитного растительного покрова и слабая практика рационального использования водных ресурсов).

54. Почвы проектного участка дороги представлены сероземами северными типичными с низким содержанием карбоната. Одной из основных характеристик является сильная засоленность. Почвы на данном участке очень плодородны, большая часть территории успешно используется для сельскохозяйственных целей. Эрозируемость почв на данном участке считается низкой.

Климат

55. Положение Кыргызской Республики в центре Евразии, ее удалённость от океанов и морей и соседство пустынь определяют формирование климата с чертами резкой континентальности и засушливости и чётко выраженными временами года.
56. Значительная сложность рельефа республики — глубокая расчленённость, различная экспозиция горных склонов по отношению к солнцу и потокам воздуха - создаёт чётко выраженную вертикальную климатическую поясность. В Кыргызской Республике можно выделить 4 климатических пояса.
57. Проектные территории расположены в долинно-предгорном поясе (от 500—600 м до 900—1200 м), который характеризуется жарким летом (до 28°C) и умеренно-прохладной и бесснежной зимой с большим дефицитом осадков. Этот пояс имеет черты субтропического климата.
58. Средняя температура июля на проектных участках составляет 20—25°C, января (- 4) —(-7)°C. Предельно высокая температура летом достигает 44°C.
59. На проектной территории выпадает значительное количество осадков. Больше их количество приходится на среднегорье юго-западных склонов Ферганского хребта (1000 мм). Заметно меньше осадков наблюдается в Таласской и Чуйской долинах (от 250 до 500 мм).
60. В долинно-предгорном поясе Южного Кыргызстана снежный покров в течение зимы сходит несколько раз и появляется вновь при очередном холодном вторжении. На высотах свыше 1500 м снежный покров устойчивый, и высота его значительна. Установление постоянного снежного покрова здесь происходит во 2-ой половине ноября. Со времени образования устойчивого снежного покрова высота его постепенно увеличивается и достигает максимума к концу января — началу февраля. Разрушение устойчивого снежного покрова происходит в марте — апреле. Разрушение устойчивого снежного покрова на равнинной территории Чуйской и Ферганской долин в среднем происходит в третьей декаде февраля.

Водные ресурсы

61. На проектом участке дороги нет ни одного постоянно действующего водотока. Автомобильную дорогу на данном участке дороги пересекают канал сбросной в с. Ново-Павловка. Канал сбросной в с. Ново-Павловка являлся катастрофическим сбросом с бассейна суточного регулирования, расположенного выше автодороги и села. В настоящее время канал не функционирует.



Рисунок 2 Канал Сбросной в селе Ново-Павловка

Таблица 8 Краткая информация об ирригационных сооружениях

№	Пикет, КМ	Водоток	Максимальный расход воды, м ³ /с	Сооружение	Длина ширина
1	11 + 200	канал сбросной	4	Водопропускная труба	6 x 12

Источник: архивные данные Кыргызгидромета, материалы изысканий.

Атмосферный воздух

62. Уровень загрязнения воздуха в Кыргызской Республике - серьезная проблема в городских районах. Основными источниками загрязнения воздуха в городах Кыргызстана, включая Бишкек и Кара-Балту, являются тепловые электростанции, цементные заводы, предприятия химической промышленности, общественный транспорт и отходы горного производства. В пределах муниципальных районов имеется большое количество малых промышленных, муниципальных и транспортных предприятий, которые производят как регулярные, так и нерегулярные выбросы в атмосферу, однако крупных промышленных предприятий, загрязняющих окружающую среду, таких как нефтеперерабатывающие предприятия или металлургические заводы, здесь нет.
63. Наблюдения за загрязнением атмосферного воздуха в городе Бишкек ведется Кыргызгидрометом на 7 постах, по неполной программе 3 раза в день. В Чуйской области контроль качества атмосферного воздуха ведется только в г. Кара-Балта на 2 постах по сокращенной программе, 1 раз в день по скользящему графику, в течение 20 минут.

Шум

64. Существующие уровни внешних шумов в пределах участка дороги Бишкек – Кара-Балта в основном связаны с движением транспорта, а также строительными и карьерными работами. Населенные пункты расположены вблизи дороги. Принимая во внимание ширину полосы отвода на Проектной территории, значительного шумового воздействия на эти жилые районы можно будет легко избежать.

В. Экологические Ресурсы в Зоне Реализации Проекта

65. Экологическое окружение проектных участков автодороги представлено большей частью антропогенными ландшафтами и населенными пунктами. В непосредственной близости от территории реализации проекта нет особо охраняемых природных территорий (ООПТ).

Фауна

66. Видовое разнообразие в Кыргызской Республике очень значительное. По официальным данным, здесь насчитывается более 500 видов позвоночных (включая 83 вида млекопитающих, 368 видов пресмыкающихся и 75 видов рыб), 2000 видов грибов и более 3000 видов насекомых. Потеря среды обитания (вырубка лесов), конкурентная борьба с домашним скотом, охота и браконьерство привели к сокращению многих видов животных. Наиболее критическая ситуация связана с защитой мест обитания и популяций наиболее ценных (как с экономической, так и с научной точки зрения) видов крупных млекопитающих, таких как горный козел, джейран, снежный баран, снежный барс, тьянь-шаньский медведь, рысь и сурок Мензбира.
67. Проектная дорога пролегает в основном через населенные пункты и сельскохозяйственные поля. В сравнении с естественными экосистемами биоразнообразие незначительно и представлено синантропными видами животных. Из млекопитающих вблизи участков дороги обитают следующие виды: серая крыса, домовая и полевая мыши, серый хомячок. Изредка могут встречаться представители дикой фауны: заяц-толай, ушастый еж, лесная соя, лисица.
68. Птицы на проектной территории представлены более широко. Синантропные виды, встречающиеся вдоль участков дороги: полевой и домовый воробьи, афганский скворец, черный дрозд, большая синица, сорока, сизый голубь, горлица, иногда на гнездовье может быть белый аист. Представители диких видов: жаворонок, перепел, овсянка, каменка и представители ракшеобразных. На полях встречаются хищные птицы: ястреб-тетеревятник, ястреб-перепелятник, обыкновенный канюк, курганник, зимняк, черный коршун, змеяд, большой подорлик, обыкновенная пустельга, чеглок. Герпетофауна представлена следующими видами: озерная лягушка, зеленая жаба, среднеазиатская черепаха, серый геккон, туркестанская агама, пустынный гологлаз, водяной уж, песчаный удавчик, стрела-змея, степная гадюка.
69. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта подвергся значительному воздействию в результате градостроительства и сельскохозяйственного развития. Вероятность того, что здесь может возникнуть среда обитания видов, находящихся под угрозой исчезновения или вымирания, очень мала.

Флора

70. По официальным данным, в Кыргызской Республике насчитывается более 4,500 видов высших растений. Степь вблизи дороги Бишкек – Ош покрыта травами и кустарничками, такими как саксаул, а в некоторых районах – обширными полями диких маков. Также распространен чий – трава обыкновенная с камыш образными стеблями белесого цвета, который кочевые народы используют для создания декоративных перегородок.
71. В связи с тем, что проектный участок дороги подвергся значительному воздействию в результате градостроительства и сельскохозяйственного развития, вероятность того, что здесь может возникнуть какая-либо естественная среда, подходящая для произрастания видов растений, находящихся под угрозой исчезновения или вымирания, очень мала. Практически на всем протяжении участка обочины обсажены ветрозащитными лесополосами. Их основу составляют вяз (карагач) (мелколистственный и пирамидальный), акация и серебристый тополь. Каких-либо специальных охраняемых зон вблизи дорожного коридора нет.

Опустынивание

72. В декабре 1997 г. Кыргызская Республика присоединилась к Конвенции ООН по борьбе с опустыниванием, которая была ратифицирована в середине 1999 года. Опустынивание в Конвенции определяется как деградация земель в аридной полуаридной, сухой и полувлажной областях, которые являются результатом различных факторов, включая климатические изменения и человеческую деятельность. Согласно этому определению примерно 90 % сельскохозяйственных земель Кыргызстана могут быть включены в ту категорию, которая может быть определена как склонные к опустыниванию. Из 10,6 млн.га сельхозугодий, большая часть которых использовалась под пастбища, около 74 % этой земли находится в некоторой стадии опустынивания.
73. В среднем на одного жителя по северу республики сегодня приходится орошаемой пашни 0.35-0.2 га, по югу 0.04-0.05 соток, что явно недостаточно для поддержания источника пищи КР. В результате чего, ухудшилась социально-экономическая обстановка страны. Хотя площади фактически орошаемых земель составляет около 1 млн. га, почти половина их дегумифицирована, переуплотнена, химически деградирована и загрязнена. Деградация пастбищ в форме эрозии поразила примерно 4,5 млн.га, или половины всей территории, занятой под пастбища. Уплотнение почвы, вызванное выпасом большого поголовья, ускорило эрозию почвы на пастбищах, расположенных на крутых склонах. Ветровая эрозия характерна для неорошаемых пастбищ и луговых пастбищ, расположенных в низовьях. Чернозем во влажных условиях уплотняется, в результате чего теряется способность к инфильтрации и повышается смываемость. Эрозия усиливается при культивации луговых трав на хрупких и крутых склонах. Зачастую такие поля вспахивают продольно по направлению к склону, что ускоряет смыв и образование оврагов. Выбивание, являющееся большой проблемой в КР, вызывает сильное ухудшение пастбищ, в результате чего теряется сельскохозяйственная продуктивность. Таким образом, во время работ по реконструкции дороги все внимание должно быть уделено тому, чтобы предотвратить создание условий для опустынивания новых участков.

74. Увеличение численности населения и ориентация на более высокие уровни жизни обуславливают возрастающий из года в год прессинг на земельные и водные ресурсы, составляющие основу сельскохозяйственного производства. Большинство кыргызского народа живет в сельской местности и прямым или косвенным образом зависит от продуктивности земли. Поэтому особенно важно обеспечивать сохранение и повышение продуктивности земли.

С. Трудовые и Экономические Ресурсы

Население

75. Кыргызская Республика - малонаселенная страна. Численность постоянного населения Кыргызской Республики на начало 2018г. составила 6млн. 257 тыс. человек, наличного – 6 млн. 2 тыс. человек. Треть постоянного населения (33,9процента) проживало в городских поселениях и две трети (66,1 процента) - в сельских. Плотность населения составила в среднем 31 человек на один квадратный километр. На изменение численности населения оказывают влияние естественный прирост населения, формирующийся под влиянием изменений рождаемости и смертности населения, а также уровень миграции населения. Поскольку миграционный баланс по-прежнему характеризуется превышением числа эмигрантов над иммигрантами, прирост численности населения достигается только за счет естественного прироста. За 2017г. темп прироста численности населения составил 1,9 процента, что, по мировым меркам, является довольно высоким. Важной характеристикой населения республики является соотношение возрастных групп моложе трудоспособного, трудоспособного и старше трудоспособного возрастов. На начало 2018г. - 33,9 процента.
76. Большую часть численности населения составляли дети и подростки, 58,6 процента - лица в трудоспособном возрасте и 7,5 процента - старше трудоспособного возраста.
77. В результате эмиграции, а также различий в уровне естественного воспроизводства произошли изменения в национальном составе населения. Так, увеличилась доля кыргызов, узбеков и других национальностей, и снизилась доля русских, украинцев, белорусов, евреев, немцев и других. Но, несмотря на высокую эмиграцию в 1990-х, начале 2000-х годов, сохранены представители всех национальностей, исторически проживавших в стране. Всего в стране проживает более 100 национальностей, наиболее многочисленные из них (по данным на конец 2016г.) кыргызы – 4 млн. 493 тыс. человек (73,2 процента общей численности населения), узбеки – 898 тыс. человек (14,6 процента) и русские – 357 тыс. человек (5,8 процента).

Таблица 9 Численность населения, проживающего вдоль проектной дороги

Область	Район	Расстояние от начала дороги (км)	Наименование населенного пункта	Численность населения (тыс. чел., по состоянию на 31.12.2017г.)
	г. Бишкек	8,5	Микрорайон Ала-Тоо	
Чуйская	Сокулукский	8,5 – 10,9	Новопавловка (≈50 домохозяйств)	19.653
		10,9 – 14,4	Военно-Антоновка	15,641

Source: National Statistical Committee of KR, 2017

Социальная Инфраструктура

78. Кыргызская Республика является одной из самых бедных и промышленно неразвитых стран в Регионе Европы и Центральной Азии (ЕЦА): Валовой внутренний продукт (ВВП), рассчитанный производственным методом, по предварительной оценке, в 2017г. составил 493,3 млрд. сомов и по сравнению с 2016г. увеличился на 4,5 процента. Однако уровень грамотности остается на высоком уровне, как и в других странах бывшего Советского Союза, и насчитывает 99% людей в возрасте от 15 лет и выше (2009 г).

Таблица 10 Основные социально – экономические показатели (Кыргызская Республика)

		2016	2017
1	Численность постоянного населения (млн. человек)	5.81	6.25
2	Естественный прирост населения (тыс.человек)	118.7	120.7
3	ВВП всего (тыс. сомов)	476331.2	493322.0
4	% к ВВП:		
5	Сельское Хозяйство	12.8	12.6
6	Промышленность и Строительство	26.5	27.0
7	Услуги	47.5	48.8
8	ВВП на душу населения,. сомов	81777.8	83004.7
9	ВВП в% к предыдущему году	101.6	102.7

Источник: НСК. Статистический сборник «Информационный бюллетень Кыргызской Республики по продовольственной безопасности и бедности »

79. Уровень бедности в 2016г., рассчитанный по потребительским расходам, в целом по стране составил 25,4 процента и по отношению к предыдущему году снизился на 6,7 процентных пункта. Стоимостная величина общей черты бедности в 2016г. составила 31151 сом в год на душу населения, крайней – 17052 сома. Уровень бедности в сельской местности снизился на 4,6 процентных пункта, а в городских поселениях - на 10,7 процентных пункта. За чертой бедности в 2016г. проживали 1 млн. 557 тыс. человек, из которых 74,0 процента являлись жителями сельских населенных пунктов.

80. Официальные статистические данные показывают, что уровень бедности в стране неравномерен.

Таблица 11 Уровень бедности населения Чуйской области (%) в 2016 г

	Всего	Городское население	Сельское население
Чуйская область	30.3	16.0	33.4

Источник: НСК. Статистический сборник «Уровень жизни населения Кыргызской Республики 2009-2013».

Сельское хозяйство и промышленность

81. Сельское хозяйство – основная сфера занятости в Кыргызской Республике, доля которой составляет почти четверть от общего ВВП страны. На 1 января 2018г. на территории республики зарегистрировано более 429 тысяч действующих хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность в сфере сельского хозяйства, лесного хозяйства и рыболовства. В их числе около 323 тыс., или 75,4 процента от общего количества таких субъектов пришлось на крестьянские (фермерские) хозяйства, 105 тыс. субъектов, или 24,6 процента - на индивидуальных предпринимателей, занимающихся сельскохозяйственным производством. Объем валового выпуска продукции сельского хозяйства, лесного хозяйства и рыболовства в

2017г. в целом по республике составил 208530,0 млн. сомов. На Чуйскую область – приходится 65,5 тыс., или 15,3 процента хозяйствующих субъектов.

Транспорт и дорожно-транспортные происшествия

82. Отлаженная работа транспортного сектора очень важна для Кыргызской Республики из-за горного рельефа этой континентальной страны, как с экономической, так и с социально-политической точки зрения.
83. Развитие транспортного сектора очень важно для континентальной Кыргызской Республики, поскольку поможет обеспечить экономически эффективный доступ к региональным и внутренним рынкам. Развитие транспортного сектора также будет способствовать созданию рабочих мест и развитию сфер обслуживания по всей стране.
84. Данный ознакомительный процесс выявил, что ситуация с безопасностью дорожного движения и большое количество несчастных случаев в Кыргызстане требуют серьезнейших усовершенствований. Однако в стране уже были реализованы многие проекты, в том числе обучение местных инженеров по проектированию дорог и инженеров-транспортников анализу аварийно-опасных участков дорог и процедурам аудита БДД (безопасности дорожного движения) на основании передового международного опыта. ГАИ также прошла обучение по процедурам правоприменения и использованию специального оборудования, организованное международными финансирующими организациями. Подробная Стратегия безопасности дорожного движения уже выработана и в настоящее время обсуждается политиками на высшем уровне.
85. Данная Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики КР в области безопасности дорожного движения на национальном и местном уровнях. Целью данной Стратегии ее авторы определили обеспечение к 2023 году повышение безопасности всех участников дорожного движения в КР, сокращение смертности и уровня дорожно-транспортного травматизма в результате ДТП на 30 %.
86. Для достижения поставленной цели Стратегии выбраны следующие приоритетные направления:
 - I. Управление дорожной безопасностью.
 - II. Улучшение дорожной инфраструктуры.
 - III. Повышение безопасности участников дорожного движения.
 - IV. Повышение эффективности поставарийного реагирования.
87. В стране нет действующих национальных методологических принципов обеспечения обучения безопасности дорожного движения, и многие учителя применяют свои собственные методы и источники для изложения информации. Необходимо разработать практическое руководство для преподавателей относительно того, как доносить до детей сведения о БДД.
88. От Министерства внутренних дел были получены данные о ДТП по участкам проектной дороги. После выполнения предварительного анализа были выявлены точки вдоль маршрута с наиболее высоким коэффициентом возникновения аварий.

Культурные и исторические памятники




89. Вдоль участков дороги не выявлено объектов, значимых в историческом или культурном отношении.

D. Ведомости Трассы

90. На нижеследующей ведомости трассы представлен обзор районов повышенной экологической чувствительности и экологически чувствительных реципиентов воздействия, расположенных вдоль проектного участка дороги на дороге Бишкек – Ош. Ведомость трассы служит основанием для последующего анализа воздействий.

Таблица 12 Ведомости Трассы

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
Участок Бишкек – Кара-Балта				
1	с. Новопавловка	9 - 10.9	<p>Населенный пункт вдоль дороги, район повышенной чувствительности – здания школы вблизи дороги, здание администрации, магазины и церковь</p>  <p>Рынок «Нурлан» прямо на бровке дороги</p>	<p>Шум, вибрация, SO₂, NO₂, CO, пыль</p> <p>Замеры базовых показателей вдоль Проектной дороги при помощи переносных инструментов</p>
2	с. Новопавловка		 <p>Школа гимназия №2</p>	

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
3	с. Военно-Антоновка	13.1	<p>Чувствительный реципиент воздействия.</p>  <p>Школа - гимназия с. Военно-Антоновка</p>	<p>Пыль, шум, вибрация, SO2, NO2, CO</p>
4	с. Военно-Антоновка	14.2	<p>Чувствительный реципиент воздействия.</p>  <p>Мечеть</p>	<p>Пыль, шум, вибрация, SO2, NO2, CO</p>
5	Вдоль Проектной дороги	8.5 – 15.9	<p>Почти на всем протяжении проектный участок дороги засажен деревьями с обеих сторон. В качестве компенсации потребуется высадка новых деревьев..</p> 	<p>Количество деревьев, попадающих под снос От 150 до 500 шт</p>

Е. Замеры Базовых Показателей

91. В соответствии с вышеприведенной ведомостью трассы были проведены замеры базовых экологических показателей в 2017 и 2018 годах.

Е.1. Замеры Качества Воздуха

92. Результаты замеров будут служить в качестве эталонных значений для мониторинга во время этапа строительства. Замеры качества воздуха были сделаны на 4 пунктах (Таблица 13) вдоль дороги, которые были определены как участки, чувствительные к загрязнению воздуха ввиду близкого расположения школ, уличных рынков и других особых объектов.

Таблица 13 Пункты отбора образцов воздуха

№	Номер Пункта и Расположение
1	203/1 – Село Новопавловка (школа гимназия №2)
2	204/2 –Село Новопавловка (рынок)
3	205/3 – Село Военно-Антоновка (Военно-Антоновская школа-гимназия)
4	206/4 – Село Военно-Антоновка (мечеть)

93. Замеры проводились в Июле 2018 г. согласно требованиям РД 52.04.186-89 «Руководство по контролю загрязнения атмосферы», ГОСТ Р 50820-95 «Оборудование газоочистное и пылеулавливающее. Методы определения запыленности газопылевых потоков», Руководству по эксплуатации ЯВША 413311.012 РЭ, ИБЯЛ 416143004 РЭ, ИБЯЛ 413411.042 РЭ.³
94. К результатам замеров 2018 года были добавлены доступные данные за 2013, 2015, 2017 года (Таблица 14). Данные показали, что законодательные требования КР к содержанию диоксида серы были превышены во всех точках/пунктах взятия образцов, оксида углерода в двух из четырех пунктов, превышения по взвешенным веществам, что указывает на серьезное загрязнение воздуха вдоль дорожного коридора.

³ Метод анализа:

1) Газоанализатор портативный ПГА-200. Руководство по эксплуатации ЯВША 413311.012 РЭ;
2) Руководство по контролю загрязнения атмосферы РД 52.04 186-69;
3) Измеритель ИКВЧ-В3. Руководство по эксплуатации ИБЯЛ 416143004 РЭ.

Таблица 14 Качество атмосферного воздуха в пределах 100 м от коридора воздействия с 2013 по 2018гг. (мг/м3)

№	Расположение Название	Расстояние От края доро- ги (м)	Со сторон ы Бишке ка (км)	СО				NO2			
				2013	2015	2017	2018	2013	2015	2017	2018
1	с. Новопавловка (школа гимназия №2)	33	9.9	6.5± 1.6	1.2± 0.24	0,4± 0,08	1.5± 0.3	<0.01	0.070± 0.018	<i>0,023±0,</i> <i>0058</i>	<i>0.238±</i> <i>0.06</i>
2	с. Новопавловка (рынок)		11.0	3.8± 0.95	2.3± 0.46	2,9± 0,58	1.6± 0.32	<0.01	0.079± 0.020	<i>0,3±</i> <i>0,075</i>	<i>0.244±</i> <i>0.061</i>
3	с. Военно- Антоновка (Военно- Антоновская школа-гимназия)	50	12.86	4.9± 1.2	1.2± 0.24	0,8± 0,16	0,7± 0,14	<0.01	0.018± 0.0045	<i>0,22±</i> <i>0,055</i>	<i>0.145±</i> <i>0.036</i>
4	с. Военно- Антоновка (мечеть)	10	14.2	6.2± 1.6	1.6± 0.32	2,4± 0,48	0,8± 0,16	<0.01	0.041± 0.010	<i>0,22±</i> <i>0,055</i>	<i>0.151±</i> <i>0.038</i>
Стандарт ПДУ				5				0.85			
<p>Источник: Результаты замеров Консультантом через Управление экологического мониторинга ГАООСЛХ при ПКР в 2015г.</p> <p>Примечание: цифры, выделенные курсивом, указывают превышение государственных стандартов КР</p>											

	Расположение	Расстояние	SO2	TSP
--	---------------------	-------------------	------------	------------

	Название	От края дороги (м)	Со стороны Бишкека (км)	2013	2015	2017	2018	2013	2015	2017	2018
1	с. Новопавловка (школа гимназия №2)	33	9.9	3.2± 0.8	0.004± 0.001	0,004± 0,001	0.006± 0.00015	<0.1	1.6±0.4	0,4±0,1	0,61±0,15
2	с. Новопавловка (рынок)		11.0	2.3± 0.6	0.007± 0.0018	0,009±0, 0023	0.005± 0.00013	<0.1	2.2±0.6	0,5±0,13	1.6±0.32
3	с. Военно-Антоновка (Военно-Антоновская школа-гимназия)	50	12.86	1.2± 0.3	0.002± 0.0005	0,007±0, 0018	0.002± 0.0005	<0.1	2.3±0.6	0,5±0,13	1.07±0.27
4	с. Военно-Антоновка (мечеть)	10	14.2	1.2± 0.3	0.002± 0.0005	0,006 ± 0,0015	0.003± 0.0008	<0.1	0.24±0.6	0,7±0,18	0.46±0,12
	Стандарт (ПДК)			0.5				0.5			
<p>Источник: Результаты замеров Консультантом через Управление экологического мониторинга ГАООСЛХ при ПКР в 2015г. Примечание: цифры, выделенные курсивом, указывают превышение государственных стандартов КР</p>											

E.2 Замеры качества воды

95. Учитывая, что на проектом участке нет поверхностных водоемов замеры качества поверхностных вод не производились.

E.3. Замеры уровня воды

96. Существующие уровни внешних шумов в пределах проектного участка дороги Бишкек – Ош в основном связаны с движением транспорта, а также строительными работами. Результаты всех сделанных замеров превышают допустимые нормы, как в ночное, так и в дневное время суток. В населенных пунктах, расположенных вдоль дороги, имеются шум, исходящий от дороги. Учитывая ширину полосы отвода на проектом участке, значительного шумового воздействия (если таковые имеются) на эти жилые районы можно будет легко избежать.

Результаты замеров уровня шума

97. Измерение уровня шума производилось при помощи шумомера Октава 101А №04А445, который прошел калибровку в декабре 2013 года. Все замеры проводились в соответствии с СН (санитарные нормы) 2.2.4/21.8.562-96 “Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки”. Данные (Таблица 19) четко показывают, что придорожные торговые и жилые объекты (чувствительные рецепторы) подвергаются шумовому воздействию, уровень которого значительно превышает допустимые стандарты КР, это особенно касается школ и больниц.
98. В июле 2018 года компанией Hagler Bailly был подготовлен Отчет по моделированию шума на участке 7.4 км. (см. Приложение 2). По результатам проведенных работ были сделаны следующие рекомендации:

Таблица 15 Установленные уровни текущего шума вдоль участков дорог

№	Точки замеров шума	КМ от Бишкека	Расстояние от проезжей части до рецептора (м)	Уровень шума, дБА							Дневное время
				2013	2015			2017			
				Полевой фактический замер	Среднее	с 08.00 до 11.00	с 17.00 до 19.00	Среднее	с 08.00 до 11.00	с 17.00 до 19.00	
1	Село Новопавловка, школа №2	9.9	33	69	70.5	71	70	58.5	61	56	55
1а	Село Новопавловка, рынок	11.0	10	62	67	66	68	71	72	70	55
2	Село Военно-Антоновка, школа (50 м от трассы)	12.86	50	70	61	61	61	64	67	61	55
3	Село Военно-Антоновка, мечеть	14.2	10	61	74.2	73.4	75	71	72	70	55
Территории, непосредственно прилегающие к жилым домам, зданиям поликлиник, зданиям амбулаторий, диспансеров, домов отдыха, пансионатов, домов-интернатов для престарелых и инвалидов, детских дошкольных учреждений, школ и других учебных заведений, библиотек											

99. Результаты замеров на 4 пунктах взятия образцов в 2015 и 2017 году показали, что уровень шума на проектной территории превышает ПДУ по каждому показателю. Такие условия будут иметь место и при строительстве дороги. Эти высокие показатели ни в коей мере не должны мешать усилиям подрядчика, которые будут направлены на минимизацию шумового воздействия во время строительных работ. В действительности будет рассматриваться, и предлагаться план возможного смягчения шумового воздействия на самых чувствительных участках.

100. Заключение: Результаты инструментальных измерений показывают, что уровень шума на территории жилой застройки превышает предельно-допустимый уровень и не соответствует требованиям СанПиН 2.1.8.562-96 "Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки". Основание: СН 2.2.4/2.1.8.562-96 "Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки."

Е.4. Измерение вибрации

101. Измерение уровня вибрации в 2013 году производилось при помощи следующего инструмента.

Наименование средства измерения	№	Свидетельство о поверке		Поверено до
		№	Дата	
Октава 101В	04В361	ВА06-05-8170	04.12.2012	04.12.2013

Результаты представлены в таблице ниже.

Таблица 16 Результаты замеров уровня вибрации

№	Место измерений	Характер шума						Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднеметрическими частотами в Гц										Уровень звука (дБА)	
		По спектру		По временным				9	10	11	12	13	14	15	16	17			
		Широкопол.	Тональный	Постоянный	Колеблющ.	Прерывистый	Импульсивны												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	20		
1	Новопавловка (рынок)	+				+					70	79	72	73	77	80	80	Факт	
2	Новопавловка (школа)	+				+					74	69	68	65	66	67	87	Факт	
3	Военно-Антоновка (Мечеть)	+				+					79	63	71	64	66	68	88	Факт	
4	Военно-Антоновка (школа)	+				+					74	73	75	73	71	72	90	Факт	

102. Заключение: Результаты инструментальных замеров показали, что уровень вибрации непостоянный; вибрация не контролируется для прилегающей территории жилой зоны по виброскорости.
103. Учитывая жалобы жителей с. Петровки на воздействие вибрации на жилые дома при строительстве дороги Бишкек-Кара-Балта, АБР приняло решение, согласно которому было проведено Моделирование вибрации на участке дороги Бишкек-Кара-Балта (км 15.9 – км 61). На основе результатов Моделирования Вибрации было принято решение не использовать вибрацию на участках, где располагаются жилые дома. Результаты Моделирования Вибрации были включены ОВОС основного проекта Бишкек-Ош. Учитывая, что рассматриваемый участок дороги, км 8.5 км 15.9, проходит через густонаселенные районы, работы будут вестись без применения вибрации.

V ОЖИДАЕМОЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ И МЕРЫ ПО ЕГО СМЯГЧЕНИЮ

104. На основании законодательства, результатов проведенных полевых исследований, и характеристики проекта было определено воздействие на окружающую среду, и подготовлены надлежащие меры по его смягчению. В связи с тем, что Проект включает реабилитацию существующей дороги, и в пределах зоны влияния Проекта нет охраняемых территорий, предполагается, что возникновение воздействия на окружающую среду будет связано в основном с этапом строительства. Наиболее серьезное воздействие относится к среде обитания человека, в частности, оно связано с уровнем шума, выбросами загрязняющих веществ, особенно в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары и т.д. В общих словах, основные категории воздействия возникают в результате следующих видов работ: (i) строительные работы в пределах или вблизи населенных пунктов влекут за собой шумовое воздействие, выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и вибрацию, что имеет особо важное значение в местах, где Проектная дорога проходит около чувствительных реципиентов воздействия; (ii) работы по расчистке участков влекут за собой деградацию верхнего слоя почвы и растительных форм; (iii) поиск источников заполнителей, измельчение/дробление заполнителей и эксплуатация установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) могут оказать серьезное воздействие в случае неправильного выбора участков и управления ими. Дополнительное воздействие относится к следующему: (iv) воздействие в результате реабилитации мостов; (v) потенциальное воздействие на поверхностные воды. Подробное описание воздействий представлено в следующих разделах. Воздействие было разделено на следующие типы: воздействие во время этапа проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие во время рабочего этапа.

А. Этап Проектирования

Физическая среда

105. Большое число потенциально значимых воздействий можно избежать путем правильного планирования/подготовки работ, в том числе обеспечения включения основных экологических положений в контрактные документы, предоставления ДОВОС и ПУОС подрядчику и другим соответствующим органам, проведения соответствующего информационного собрания и тренинга по вопросам реализации ПУОС. По этой причине в ПУОС были определены меры по смягчению воздействий, наиболее важными из которых являются правильное распределение оценочных документов, включение экологических нормативов/спецификаций в тендерную документацию, тренинг по экологическим защитным мерам КСН и подрядчика, подготовка плана по управлению и вырубке деревьев, который позволит избежать нежелательную вырубку деревьев, после осуществить высадку новых саженцев и уход за ними.

106. **Бесконтрольная разработка карьеров.** Не допустить такую деятельность требуя от подрядчика соблюдения обязательных процедур, предусмотренных положениями

КР, а именно, подрядчик должен получить все необходимые разрешительные документы на выделение участков под карьеры или отвалы от местных органов самоуправления, согласовать с территориальными управлениями ООСилХ при ПКР, разработать «План разработки» и «План рекультивации карьеров» и передать необходимые документы в МТид КР для получения лицензии на разработку карьеров в Государственном агентстве по геологии и минеральным ресурсам КР.

107. **Бесконтрольные места временного хранения асфальтобетонных отходов и их переработки.** Большой объем старого асфальтобетонного покрытия должен будет дробиться и вывозиться для повторного использования в качестве материала для подстилающего слоя дороги или для засыпки подъездных и второстепенных дорог. До начала строительства, сразу после заключения контракта, Подрядчик в сотрудничестве с КСН и с представителями местного самоуправления должен будет определить улицы, на которые будет вывозиться для засыпки старый асфальт.
108. **Бесконтрольная установка мобильных асфальтобетонных заводов.** Материал для дорожного покрытия будет производиться в бункерных сооружениях, установленных вдоль участка дороги. Здесь материалы будут смешиваться, загружаться в грузовые транспортные средства и вывозиться на строительные участки для устройства. Такие сооружения создают шум, пыль и испускают сильный запах битума. Для минимизации воздействия на население, эти временные сооружения будут устанавливаться близко к дороге, в пределах буферной зоны, на минимальном расстоянии 500 метров от любого населенного пункта или общественной зоны отдыха. Пока не известно, будет ли дробление заполнителей осуществляться на участке, если да, то дробильные установки должны быть оснащены пыле-подавляющими устройствами (большинство современных дробилок в стандартной комплектации имеют такие устройства). Весь процесс установки завода будет контролироваться в соответствии со следующими нормативами: СанПиН 2.2.1/2.1.1 «Проектирование, строительство, реконструкция и эксплуатация предприятий; планирование и строительство жилых районов/и Санитарно-гигиенические зоны и санитарно-техническая классификация предприятий, сооружений и других объектов» и Санитарно-эпидемиологические правила и нормативы. СанПиН 2.2.1/2.1.1.006-03.
109. **План маршрута перевозки строительных материалов.** Перемещение около 200 тыс. м³ строительных материалов будет осуществляться в основном посредством грузовых транспортных средств с карьеров и заводов по производству заполнителей, на участки временного складирования асфальтобетона. Перевозка строительных материалов грузовыми автомашинами будет оказывать значительное воздействие на местные сообщества. КСН определит дороги для осуществления перевозок, желательно с асфальтобетонным покрытием для минимизации пылеобразования, и по возможности, с наименьшей плотностью жилых домов вдоль дороги. План маршрута будет включать меры по содержанию дороги, обеспечению безопасности и контролю пыли. Любые дороги, проходящие через жилые районы, будут использоваться только в определенное время, т.е. между 07:00 и 18:00.
110. **Тренинг по Вопросам Реализации Экологических Защитных Мер.** КСН должен иметь штатного сотрудника – эколога, который будет полностью знаком с процедурами реализации ОВОС, ПУОС и мониторинга соблюдения экологических положений, указанных в спецификации контракта. Это требование также относится к подрядчику и всем инспекторам на участке. КСН разработает и проведет 0,5-1-

дневный краткий тренинг по вопросам реализации ПУОС и мониторинга, который будет ориентирован на инспекторов КСН, а также подрядчика. Этот тренинг должен проводиться на этапе пред-строительства, но после присуждения контракта. Участие подрядчика будет обязательным.

Экологическая среда

111. Основное экологическое воздействие на этапе проектирования относятся к минимизации потерь деревьев вдоль дорожных участков и реализации плана быстрого восстановления и озеленения. Растительные сообщества в основном деградированы и заменены садами, лесополосой вдоль дороги и сельскохозяйственными полями и площадями для выпаса домашнего скота.
112. Воздействие на экологическую среду минимально в связи с тем, что проектные работы будут вестись большей частью на существующей полосе отвода, и будут определены специальные участки временного складирования грунта. Постоянных поверхностных водотоков на проектной территории нет. На всем протяжении проектной дороги в пределах 500 метров с обеих сторон нет особо охраняемых зон или мест с биологической вариативностью.
113. **План управления деревьями.** Наиболее очевидной экологической зоной вдоль проектного участка, на протяжении 7,4 км (от км 8,5 граница г. Бишкек до км 15,9), является полоса древесных насаждений, которая обеспечивает защиту и тень. Данные древесные насаждения представлены такими видами, как зрелый вяз (карагач), тополь и белая акация в возрасте 40-60 лет (Рисунок 4). Они не только обеспечивают тень летом и выступают в качестве ветрозащитной лесополосы зимой, но и перерабатывают большое количество CO² в процессе фотосинтеза.
114. Поскольку не проводилась полная инвентаризация деревьев, мнения относительно количества деревьев варьируются от 150 до 500 единиц. Поэтому в качестве первого шага на этапе пред-строительства КСН после того, как Подрядчик произведет работу по «выноске» профиля дороги, будет проведена инвентаризация деревьев, и на схематической карте насаждений укажет все деревья, попадающие под «неизбежную» вырубку. Эколог КСН, совместно инженерами-проектировщиками КНС разработает план управления деревьями с целью минимизации вырубки деревьев. Определение деревьев, попадающих под «неизбежную» вырубку, будет осуществляться с учетом подхода максимального сохранения существующих деревьев, путем изменения угла откоса дороги или изменения дизайна тротуара.
115. Неизбежная вырубка деревьев будет компенсирована новыми насаждениями в соотношении 1: 3. В процессе подготовки проекта было решено вырубить около 500 деревьев. Однако, до начала строительных работ, Консультант вместе с Подрядчиком проведет повторную проверку и предпримет необходимые меры для сохранения максимального количества деревьев. Высадку деревьев необходимо осуществлять после завершения технических работ на отдельном участке дороги (не нужно ждать полного завершения строительства) весной (с марта по апрель) и/или осенью (с октября по ноябрь), когда деревья имеют большой шанс прижиться. Деревья необходимо высаживать на тех участках, где имела место вырубка деревьев, учитывая следующие параметры: высота не меньше 1,75 м, возраст - 5–7 лет, расстояние между отдельно стоящими деревьями - 6–8 м, породы деревьев - орех

грецкий, клен ясенелистный, вяз, тополь белый, ива белая, белая псевдоакация. Необходимо уделить внимание тому, чтобы обеспечить высадку «нужных пород деревьев в нужных местах», например, невысокие деревья необходимо сажать под коммуникационными линиями, сокращая таким образом необходимость в объемной обрезке веток деревьев в будущем и т.д.

116. В пред-строительный период, после завершения инвентаризации КСН, необходимо заказать/зарезервировать деревья в местных питомниках, так как они не всегда доступны. КСН будет рекомендовать подрядчику нанять субподрядчика для реализации плана управления деревьями, а также разработать программу высадки и ухода за деревьями на период строительства и в течение эксплуатационного срока дороги. КСН обсудит с ГРИП/МТиД возможность найма местных фермеров и общественных организаций для проведения высадки и ухода за деревьями вдоль дороги, вблизи их территории, с оплатой за количество выживших деревьев каждый год.
117. Дополнительное потенциальное воздействие на деревья может включать уплотнение грунта у корней деревьев, изменение уровней земли около деревьев (более 30 см), покрытие грунта вокруг деревьев водонепроницаемым материалом, выбросы токсичных для деревьев материалов или физическое повреждение корневых систем. Отрицательное воздействие на деревья можно минимизировать, если воздержаться от хранения строительного материала и другой тяжелой техники, которые могут уплотнить грунт возле корней, используя вблизи стволов только органический материал для потенциальной засыпки или огораживая территорию вокруг деревьев во время строительных работ возле деревьев.



Рисунок 2. Карагач, тополь и белая акация вдоль автомагистрали М39

Социальная среда

118. Вопросы социальной среды, возникшие на данном этапе, касаются обеспечения местного населения рациональными решениями проектирования, а также рассмотрение возможности привлечения местных жителей, проживающих вдоль дороги. Наиболее важными вопросами считаются следующие:

119. **Процесс Управления Доступом Во Время Строительства Дороги** – Для любого проекта, предполагающего капитальные строительные работы в виде полной реконструкции магистрали, реабилитации крупных водопропускных труб и всех мостов, потребуется обеспечение объездных путей, закрытие дорожных полос и ограничение доступа для местных жителей, например, перекрестки будут закрыты в течение определенного времени. С целью максимального сокращения этих неудобств КНС совместно с Подрядчиком подготовят план обеспечения дорожной безопасности, который должен быть одобрен ГУООБД МВД КР, определяющего то, как организовать объездные пути, какие меры предосторожности необходимо предпринять, и каким образом обеспечить движение транспортных средств, пешеходов и скота. В соответствии с данным планом подрядчик должен предпринимать все необходимые меры для обеспечения безопасности дорожного движения в период проведения строительных работ. Информация должна включать обеспечение персоналом для управления дорожным движением, план общественных слушаний с местными сообществами до начала проведения работ, а также последующее восстановление дорог после завершения работ, по меньшей мере, до их первоначального состояния.
120. **Пешеходные переходы** представляют собой особую проблему, поскольку дорога плотно занята местными жителями, торговыми и небольшими производственными объектами. Людям необходимо будет переходить трассу, что изначально было весьма опасно, ввиду отсутствия светофоров, а движение транспортных средств непостоянное и обычно высокоскоростное. Ширину проезжей части, которая в некоторых местах составляет более 35 м, тяжело переходить. Решением будет или установка светофоров, которые будут требовать, чтобы автотранспорт останавливался, или установка пешеходной эстакады. Светофоры представляются проблематичными из-за хорошо известных привычек недисциплинированного вождения среди кыргызских водителей и склонности проезжать на желтый свет и игнорировать светофоры в вечернее время. Светофоры вдоль магистрали М39 представляют собой особую угрозу для пешеходов и, конечно же, замедляют дорожное движение.
121. Для того чтобы устранить неудобства для пешеходов при строительстве пешеходных переходов, Группа проектировщиков Консультанта подготовит план управления пешеходами, который будет определять, где и какой вид структуры пешеходных переходов будет устанавливаться. В местах, где будут проводиться работы по строительству новых тротуаров, будут установлены ограждения и специальные знаки. Вдоль разделительных полос будут установлены высокие парапеты, лишаящие возможность переходить дорогу.
122. **Общественные туалеты** – Проектом не будет предусмотрено строительство мест для отдыха и общественных туалетов, ввиду того, что на данном участке дороги расположено несколько АЗС, на которых уже имеются общественные туалеты.
123. **Автобусные остановки** – Движение автобусов, особенно микроавтобусов (маршруток) представляется весьма интенсивным и при существующих условиях – весьма опасным, поскольку отсутствует четкая маркировка и разметка для автобусных остановок. Там, где она все же есть, она находится в весьма плачевном состоянии и не обеспечивает безопасность пассажиров. Все старые автобусные остановки будут заменены новыми.

ФАЗА СТРОИТЕЛЬСТВА

124. В таблицах ПУОС перечислены потенциальные виды воздействия во время строительного периода, которые в основном акцентированы на контроле атмосферных выбросов и уровне шума посредством мониторинга, должной системы управления земляными работами, отходами и положительной практикой ведения хозяйства со стороны подрядчика, которая заключается в обращении с ГСМ, вывозе мусора из рабочего лагеря, а также практике охраны здоровья и технике безопасности для рабочей силы подрядчика. Ниже подробно представлены основные пункты ПУОС.

Физическая среда

(а) Качество воздуха, Шум и Вибрация

125. Воздействие на качество воздуха во время строительства будет происходить от различных источников. Эти источники включают выхлопы строительной техники, летучие выбросы от асфальтосмесительных установок и дробилок, а также пыль, возникающая во время строительных работ, транспортировки строительных материалов, оголении почв и мест разгрузки материалов.

126. Уровень шума от строительных работ будет значительным, поскольку все существующее полотно будет сниматься с помощью отбойных молотков и схожей техники, устанавливаемой на экскаваторах (уровень шума примерно 89-90 дБА в 15 м от рабочего участка), однако он будет временным и происходить от работающей строительной техники. Обобщая результаты исследований по моделированию шума, ожидается, что: (w) в период строительства будет иметь место временное воздействие от шума работающего оборудования, которое будет носить временный характер; (w) после завершения строительных работ и укладки нового асфальта (пористый асфальт; поры >15% 0/11) уровень эксплуатационного шума снизится, а также снижение ограничения скорости с 60 км/ч до 50 км/ч позволит предотвратить увеличение шума от транспортных средств. Что касается снижения допустимой скорости движения транспортных средств Правительство Кыргызской Республики в настоящее время планирует внести изменения в нормативные правовые акты и установить допустимую скорость движения в населенных пунктах в 50 км / ч.

127. Что касается вибрации, то по результатам исследования по Моделированию Вибрации, проведенного в рамках проекта Бишкек-Ош, было принято решение о проведении строительных работ без использования вибрации. Для достижения качества уплотнения, число проходов катков будет увеличено.

128. Воздействие на качество воздуха от асфальтосмесительных установок, дробилок и выбросов пыли было расписано выше.

129. Для сокращения уровня выбросов от строительной техники, подрядчиком будут проводиться следующие меры по смягчению: (i) техническое обслуживание строительной техники с целью поддержания ее хорошего состояния, и избежание, на сколько это возможно, холостой работы двигателей; (ii) запрет на использование техники или оборудования, которые являются источником чрезмерного загрязнения (например, видимые выхлопные газы); (iii) подрядчик должен использовать строительную технику с низким уровнем выбросов, и iv) любое транспортное

средство на месте строительства должно заглушаться, если оно не эксплуатируется или остается без присмотра более чем на 3 минуты.

130. Населенные пункты и без того уже подвержены загрязнению воздуха, шуму и вибрации от транспортных средств, а во время строительства все это усугубится еще в большей степени (за исключением вибрации). Для сокращения уровня шумового воздействия в особенно уязвимых местах, возможно использование временных ограждений.
131. Негативные последствия от воздействия шума можно сократить за счет ограничения строительных работ с 07:00 часов утра до 18:30 в городских зонах, и с 06:00 утра до 19:00 в населенных пунктах, расположенных в 500 м от места проведения работ, а также путем ограничения транспортировки строительных материалов через населенные пункты. Мониторинг шумового воздействия во время строительства проводится согласно положениям ПУОС. Исследование по Моделированию Шума, проведенное для этого участка (отчет прилагается в качестве Приложения 2 к настоящему ДОВОС) содержит полные подробные меры, которые необходимо соблюдать при проведении строительных работ.
132. Программа по мониторингу качества воздуха и уровня шумового воздействия будет применяться на чувствительных реципиентах воздействия вдоль данного участка дороги (Таблица 12 Ведомость Трассы), подробная информация об этих участках представлена в Ведомости трассы Таблица 16. Мониторинг будет проводиться на ежеквартальной основе для оценки качества воздуха и шумового воздействия на каждом участке, т.е. в точке расположения рецептора (уязвимого объекта). Анализы будут проводиться на содержание: CO, NO₂, SO₂, взвешенных веществ и уровень шумового воздействия.

(b) Поверхностные и Грунтовые Воды

133. **Поверхностные воды** – Проектный участок дороги не пересекает естественные реки, каналы контроля наводнений и оросительные каналы. Автомобильную дорогу на данном участке дороги пересекают только сбросной канал в с. Ново-Павловка, который ранее являлся катастрофическим сбросом с бассейна суточного регулирования, расположенного выше автодороги и села. В настоящее время канал не функционирует.
134. Поскольку места пересечения водотоков с дорогой отсутствует, потенциальное воздействие на поверхностные воды оказано не будет.
135. **Грунтовые воды** – Глубина грунтовых вод на этом участке дороги составляет более 6 метров, и риск загрязнения при проведении строительных работ минимален. Однако глубина залегания грунтовых вод зависит от водности сезона. В период строительства консультант будет осуществлять мониторинг и в случае риска загрязнения будет применять корректирующие защитные меры. На этом участке дороги нет открытых источников воды.

(c) Защита и эрозия верхнего слоя почвы

136. Воздействие на почвы будет происходить в результате ее уплотнения во время подготовки строительного участка и расчистки, а также потери из-за дождя и выветривания из-за неправильного хранения вынутого грунта. Уплотнение может привести к деградации полезности почвы, особенно вдоль дорожной трассы. С целью предотвращения уплотнения почвы подрядчик должен ограничить использование тяжелой техники в пределах ПО, особенно близ сельскохозяйственных угодий. Сельскохозяйственные угодья расположены на участке от км 15 по км 15,9 (по левой стороне - 900 м., по правой стороне 100 м).

137. Подготовительные работы и расчистка включают полосовое снятие и временное хранение верхнего почвенного слоя. Ожидается, что вызванное этими работами воздействие будет ограничиваться в пространственном отношении до небольших полос вдоль уже существующей дороги. Снятая почва будет складироваться для повторного использования, а места долгосрочного изъятия поверхностного слоя почвы будут защищаться от эрозии. Такая защита, например, может обеспечиваться за счет подсева быстрорастущей травы с неглубокой корневой системой.

138. Для обеспечения должной системы обращения с почвой подрядчик до начала работ представит контрольный список для целей обращения с почвой. В этот проверочный лист будет входить упрощенный список мер по минимизации потерь от водной и ветровой эрозии. Если снятый и складированный слой почвы не используется, то места подсева травяного покрова остаются нетронутыми.

(d) Загрязнение от земляных работ и сборных установок бетоно и асфальтосмесителей

139. **Карьеры** – В рамках инструкции, предусматриваемой для работы, выполняемой как часть мер по смягчению, если подрядчик планирует начать разработку нового карьера, то для этого ему будет необходимо получить разрешение на изъятие материала, а также одобрение плана разработки карьера, а в последующем и плана рекультивации карьера. Подрядчик должен получить все необходимые разрешительные документы на выделение участков под карьеры или отвалы от местных органов самоуправления, согласовать с территориальными управлениями ООСилХ при ПКР, разработать «План Разработки И Рекультивации Карьеров» и передать необходимые документы в МТиД КР для получения лицензии на разработку карьеров в Государственном Агентстве По Геологии И Минеральным Ресурсам. Эти действия не требуются при использовании существующих карьеров или сборных установок. В случае использования частных карьеров все разрешительные документы (лицензии, согласование с местными органами управления, ТУООСилХ при ПКР и т.д.) являются ответственностью владельца карьера, которые должны быть указаны в заключаемых договорах между Подрядчиком и Владелльцем карьера. Подрядчику необходимо будет подготовить план освоения участка, который должен содержать следующую информацию:

- Объем и часы работы карьера;
- Последовательность разработки и изъятия материала из карьера;
- Технику и механизм снятия верхнего слоя и работы по изъятию материала;
- Рабочий и временной график разработки карьера;
- Метод выемки и план транспортировки, включая маршрут(ы);
- Техника безопасности и часы работы;
- Предполагаемый объем вынимаемого материала;

- Хранение/ защита верхнего почвенного слоя и меры по охране окружающей среды;
- Восстановление затрагиваемых земель после перевода участка в резерв.
- Расчет платы за выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных источников.

140. С целью уменьшения пылеобразования, подрядчик должен разработать и согласовать с КСН Программу мероприятий по пылеподавлению. Данная Программа будет обеспечивать увлажнение грунтовых дорог на маршрутах транспортировки материала, проходящих вблизи населенных пунктов, а также обеспечение в обязательном порядке, использование тентов для закрытия груза на всех грузовых автомашинах с целью снижения загрязнения от пыли. Мониторинг качества воздуха будет предполагать точную регистрацию выброса пыли (твердых частиц), в целях установления соответствия кыргызским нормам и спецификациям ПУОС.

141. **Загрязнение от асфальтовых, бетонных смесителей и дробилок** – При выборе участка для битумной установки и камнедробильного оборудования, которые являются источниками выбросов, шума и вибрации, подрядчику будет необходимо соблюдать СанПиН 2.2.1/2.1.1 и СанПиН 2.2.1/2.1.1.006-03, и организовать специальные буферные зоны вокруг такого объекта. В КР такая зона называется санитарно-защитной зоной, которая является обязательным элементом любого объекта, который является источников воздействия на среду обитания и здоровье человека. Санитарно-защитная зона (СЗЗ) отделяет зону промышленного участка от населенных пунктов, ландшафта и зон отдыха, парков и курортов с обязательным обозначением границ, используя специальные информационные знаки. Эти границы определяют следующее:

Класс II – СГЗ 500 м.

Производство асфальтобетона на стационарных установках.
Производство асфальтобетона на передвижных установках.

Класс III – СГЗ 300 м.

Производство дробленого камня, гравия и песка, обогащение кварцевого песка.

Класс III – СГЗ 300 м.

Карьеры гравия, песка и глины.
Битумные установки

Класс IV – СГЗ 100 м.

Бетоносмесительные установки.

(е) Реабилитация Мостов/Водопрпускных Труб

142. Мосты – Мост расположен на канале для прохождения селевых потоков и половодья в период сильных дождей. По большей части, этот канал сухой.

143. Поскольку водоток, на котором планируется частичная реконструкция - это канал для селевого потока, воздействие от реконструкции мостов будет минимальным, предполагая, что будет применяться положительная практика строительных работ, и будут соблюдаться меры по смягчению, связанные с положительной практикой ведения хозяйства со стороны подрядчика. Такие меры включают должное обращение с ГСМ, очистка от мусора сразу же после завершения строительства.

Время для частичной реконструкции должно совпадать с периодами низкого течения или его отсутствия, т.е. начиная с середины мая до середины сентября.

144. **Водопрпускные трубы** – В рамках строительства потребуется ремонт, реконструкция и замена 9 старых водопрпускных труб, а также будет построено 6 новых водопрпускных труб. Все водопрпускные трубы будут иметь достаточный диаметр, чтобы предотвратить заторы, и достаточно длинными, с учетом дополнительных полос проезжей части. Что касается новых водопрпускных труб, то их количество было определено после получения предложений от местных жителей.
145. Воздействие на окружающую среду, связанное с этой работой, можно минимально сократить, если водопрпускные трубы будут отремонтированы должным образом, т.е. достаточного размера и правильного уклона с применением соответствующих защитных мер от эрозии/вымывания в нижнем течении. По мере возможности, работы с водопрпускными трубами следует проводить в засушливый сезон, т.к. в противном случае потребуется организация временных обводных каналов. Однако через некоторые водопрпускные трубы обеспечивается вода для орошения, которая подается в соответствии с установленным графиком полива. Подрядчикам необходимо будет поддерживать тесные связи с фермерами с тем, чтобы определять, когда можно проводить работы без ущерба росту урожая.
146. Почти все сооружения будут представлять собой бетонные водопрпускные трубы, сборные, с каждой секцией, устанавливаемой на месте и герметично соединяемой с помощью специального уплотнителя/герметика, коммерчески доступного на рынке.

(f) Утилизация строительного материала

147. В ходе реконструкционных работ, при снятии существующего старого асфальта, планируется использовать его для подсыпки внутренних дорог, расположенных в прилегающих селах. Однако будет рассмотрен вариант повторного использования старого асфальта для строительства. Подрядчик воспользуется данным вариантом, и уберет старый асфальт специальным оборудованием для переработки. Экономическая эффективность восстановительных мероприятий значительно возрастет, если повторно применить переработанный материал с дорожного покрытия. Варианты утилизации будут включать горячую переработку с новыми материалами и без них.
148. До начала работ подрядчик представит пересмотренные расчеты земляных работ (откорректированных с учетом данных, представленных в тендерных документах) с акцентом на объеме старой дорожной одежды, которая будет сниматься. Шаги по вывозу неиспользуемого асфальтового полотна будут включаться для их подачи КСН.

(g) Практика Ведения Хозяйства Подрядчика

149. Мусор, смывы, твердые и жидкие отходы от обслуживания строительной техники могут стать серьезными источниками загрязнения и возбудителями заболеваний. Поэтому подрядчику необходимо будет применять положительную практику

хозяйствования и управления на рабочем участке и в строительном лагере. Проверки экологом Консультанта будут проводиться на ежемесячной основе, и при любых вопросах несоблюдения, таких как, разбросанный мусор, незакрытые ямы с отходами, земля, пропитанная маслами и антисанитарное состояние душевых кабинок для рабочих, будут являться причиной незамедлительного штрафа для подрядчика и приказа о приостановлении работ, если выявленные недостатки не будут устранены в течение 12 часов с момента их обнаружения. Если подрядчик не предпринимает в этом отношении никаких действий, то Консультант сохраняет за собой право привлечь постороннюю фирму для очистки участка за счет удержания расходов из общей суммы стоимости контракта. Подрядчик должен обеспечить утилизацию бытовых и жидких отходов специализированными организациями, имеющими соответствующее разрешение и лицензию. Временное хранение бытовых отходов должно осуществляться на специально подготовленных площадках, а также должны быть построены специальные хранилища для использованной загрязненной воды.

(h) Охрана Здоровья И Техника Безопасности

150. Для охраны здоровья и безопасности рабочих и близь проживающих сообществ будут предприниматься следующие меры: (i) Соответствующие учреждения медицинского обслуживания (включая первую медицинскую помощь) на территории строительных участков; (ii) Обучение всего персонала, занятого в строительстве, основам санитарии и гигиены, общим вопросам здравоохранения и техники безопасности, а также вопросам конкретных видов угрозы на их рабочих местах; (iii) Средства индивидуальной защиты рабочих, такие как, защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и шумовые наушники согласно законодательству КР; (iv) Чистая питьевая вода для всех рабочих; (v) Соответствующая защита для общества, включая ограждения безопасности и обозначение опасных зон; (vi) Безопасный проход через строительную зону для людей, чье место проживание и доступ временно ограничены из-за дорожно-строительных работ; (vii) Соответствующая дренажная система в рабочих лагерях не позволяющая возникновению стоячей воды и луж; (viii) Туалеты и мусорные контейнеры на строительных участках, которые будут очищаться по мере заполнения, что будет являться ответственностью подрядчиков, связанной с предотвращением вспышки заболеваний.
151. По мере возможности подрядчик будет обеспечивать временный сбор и вывоз мусора со строительных участков в места существующих мест сбора и вывоза мусора, которыми пользуются близлежащие местные сообщества. Данный факт необходимо учитывать при принятии решения о разбивке рабочего лагеря. При пользовании коммунальными услугами местного сообщества подрядчик обеспечит дополнительную оплату за такие услуги.
152. Подрядчик должен нанять квалифицированного эксперта по охране здоровья и технике безопасности, который будет проводить обучение персонала согласно требованиям к индивидуальному месту работы. До начала работ персонал рабочего участка должен пройти инструктаж по технике безопасности относительно обращения и хранения опасных веществ (ГСМ, масел, битума, краски и т.д.), а также о поддержании используемой техники в чистоте. Для этой цели подрядчик должен подготовить краткий список используемых материалов (качество и количество) и

составить примерное описание того, какое обучение необходимо провести для персонала, занятого в строительных работах.

153. Подрядчик должен обеспечить информацией рабочих, которая способствовала бы изменению в индивидуальном поведении людей, и поощряла бы их применять предохранительные меры. Цель такой информации – предотвратить риск передачи ВИЧ и заболеваний, передающихся половым путем среди строительного персонала, обслуживающего персонала в рабочих лагерях и среди местных сообществ.

Экологическая среда

154. Учитывая то, что зона действия проекта находится в пределах полосы отвода существующей магистрали Класса 1, где отсутствуют экологические рецепторы, предполагается, что воздействие на окружающую среду будет незначительным, кроме воздействия от вырубки взрослых деревьев, что уже подробно рассматривалось выше.

Социальная среда

155. *Дорожное движение и заторы* – Воздействие от проекта реабилитации дороги будет включать нарушение хода дорожного движения на участке дороги. До начала работ подрядчик изучит материал, подготовленный Консультантом по дорожной безопасности и представит местным органам ДПС план управления дорожным движением, и опубликует информацию о масштабе и графике строительных работ, а также о возможных перебоях движения и ограничениях доступа. Во время строительных работ подрядчик организует соответствующий уровень дорожного движения в обход участков ведения строительных работ, включая обеспечение персоналом, который будет контролировать дорожное движение, а также, там, где необходимо, дорожными знаками, указывающими на наличие объездной дороги.
156. *Переходы для пешеходов и домашнего скота* – помимо запланированного передвижения животных и людей после открытия восстановленной дороги, будет также необходимо организовать места перехода во время строительных работ. Для решения этого вопроса подрядчику будет необходимо разработать внутреннюю программу по обеспечению прохода людей и животных в обход рабочих участков и пересечения дороги во время строительного периода. Данная программа должна предоставляться в любое время по запросу инспектора, выступающего от имени Консультанта.
157. *Охрана Труда, Здоровья и Гигиена* – Строительные лагеря, по всей вероятности, будут оказывать воздействие на общественное здравоохранение. Существует возможность передачи заболеваний, которая будет усугубляться недостаточным уровнем медицинского обслуживания и техники безопасности. От подрядчика потребуются привлечение специалиста по здравоохранению и технике безопасности для решения таких проблем непосредственно на рабочих участках. Этот специалист должен поддерживать связи и работать в тесном сотрудничестве с проживающими рядом сообществами в случае необходимости в профилактических мерах по охране здоровья и безопасности, и в случае, если Консультант предлагает проведение таких мер.

158. Меры по смягчению будут включать (i) организацию соответствующих учреждений медицинского обслуживания на территории строительных участков; (ii) специалистов по здравоохранению и технике безопасности, назначенными подрядчиком для каждого рабочего лагеря, а также наличие средств и оборудования первой медицинской помощи; (iii) обучение/инструктаж всего строительного персонала основам гигиены и здравоохранения (например, ВИЧ/СПИД и прочие инфекции, передающиеся половым путем), вопросы общественного здравоохранения и трудовой безопасности, а также вопросы конкретных угроз на рабочем месте до начала работы; (iv) средства индивидуальной защиты для рабочих, такие как, защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, очки и наушники; (v) чистую питьевую воду для всех работников; (vi) соответствующую защиту для общества, включая ограждения и обозначение опасных зон согласно существующему законодательству и нормативным положениям; (vii) безопасный доступ к переходам через строительные участки для людей, проживающих в населенных пунктах, доступ к которым временно ограничен из-за дорожно-строительных работ; (viii) соответствующую дренажную систему на территории лагерей, обеспечивающую возникновение источников заболеваний, таких как, застойная вода и лужи и; (ix) Септический резервуар и мусорный контейнер, которые будут устанавливаться на строительных участках, и вывозиться согласно еженедельному графику, установленному подрядчиком.

Этап Эксплуатации

А. Физическая Среда

Качество воздуха и уровень шума

159. *Качество воздуха* – Вероятно, что предлагаемый проект приведет к улучшению состояния дорог, увеличению объемов движения по данному участку дороги. Это зависит от темпов роста и владения транспортными средствами в стране, а не от расширения дорог. Магистраль М39 является единственной трассой, соединяющей север и юг, поэтому отклонение на другие маршруты, которые в более плохом состоянии, чем существующий, представляется маловероятным, поскольку водители транспорта не будут пользоваться этими альтернативными немощеными и небезопасными дорогами.

160. Как отмечалось ранее, по прогнозам объемы дорожного движения будут расти на 7% в год для пассажирского транспорта, и на 4% в год для грузового транспорта и автобусов. При данном росте, который по прогнозам увеличится на 15 000 единиц транспорта в день к 2020 году (Таблица 6), количество старых автомашин с большим загрязнением уменьшится из всего парка, будет меньше заторов, благодаря улучшению дорожных условий и контролю дорожного движения, улучшенной технологии двигателей и намного большее распространение автомашин с эффективным потреблением горючего. Кроме того, Кыргызская Республика будет получать горючее более высокого качества с более низкими коэффициентами выбросов на литр горючего. Воздух в воздушном пространстве транспортного коридора сильно загрязнен (Таблица 14). Эти условия можно улучшить путем проведения ежегодных инспекций, особенно для малых и больших автобусов, на которые приходится большая часть выхлопных газов. Во-вторых, использование

нейтрализаторов выхлопных газов и прочих устройств снижения уровня загрязнения должно стать обязательным и быть закреплено местным законодательством.

161. Высококачественная дорога, с соответствующими знаками и разметкой дорожных полос, а также при должной системе управления перекрестками, обеспечит более ровное движение транспортных средств и, тем самым, сокращение высокого уровня выхлопных газов из-за частого ускорения и замедления скорости.

Таблица 17 Прогноз дорожного движения по участку дороги (AADT)

Год	Бишкек – Кара-Балта
	км 8.5 – км 15.9
2013	41,996
2018	49,398
2020	55,348
2030	65,103
2038	65,103

Источник: Оценки компании Kock's Consultant's за 2013

162. Вдоль дороги будут устанавливаться средства дорожной безопасности, такие как, освещение улицы, светофоры на пешеходных переходах, прогоны для скота и прочие визуальные средства.

163. **Шум** – Обследование уровня шума, завершённое в июне 2015 года, показало, что уровни шума вдоль проектного коридора и на протяжении примерно 20-50 м по обе стороны проезжей части значительно превышают стандарты КР даже для коммерческого промышленного землепользования (таблица 21). В настоящее время существующий уровень шума мешает сну и оказывает воздействие на школы и больницы.

164. В ходе эксплуатации, шум следует измерять в местах, где располагаются чувствительные реципиенты воздействия. Результаты мониторинга будут использованы для мониторинга и, при необходимости, для применения дополнительных наиболее подходящих мер по снижению шума. Подводя итоги исследований по моделированию шума, было предложено снизить воздействие до приемлемого уровня при эксплуатации дороги с помощью: укладки нового асфальта (пористый асфальт; поры >15% 0/11) и снижения ограничения скорости с 60 км / ч до 50 км / ч. Подробная информация представлена в отчете по Моделированию шума, приложенного в качестве Приложения 2 к настоящему ДОВОС.

Почвы и борьба с эрозией

165. Проблемы с почвенной эрозией, связанные с дорогой, будут незначительными, если подрядчик должным образом выполнит все меры, предусматриваемые в ПУОС по время строительного периода, а эколог Консультанта проведет аудит защитных мер после строительства для того, чтобы подтвердить, что все меры по смягчению были выполнены и по-прежнему выполняются. Будет важным подтвердить, что верхний слой почвы и растительность восстанавливаются по мере завершения работ (не после завершения строительства), проведена посадка деревьев, и эти деревья в хорошем состоянии и за ними ведется уход. На строительном участке проверка

водопрпускных труб представляется критической, поскольку их размещение под сильным инверсивным наклоном может привести к серьезному и постоянному смыву из-за стока (уже существует). Чтобы избежать этого, инверсивный наклон должен быть на том же уровне, что и естественный водоток, и необходимо также устанавливать бетонные подушки или, предпочтительно, устройства рассеивания мощности водотока, такие как, крупные камни и каменные габионы.

166. Далее, водопрпускные трубы необходимо проверять для гарантии их полной очистки от обломков и строительного материала, и устранения любых препятствий, отклоняющих направление течения. В этой связи Консультант и ГРИП подготовят ведомость водопрпускных труб с фотографиями каждой трубы, ее состояние на время проверки, которая должна проводиться на ежегодной основе и передадут в МТиД КР. Потребуется две фотографии каждой водопрпускной трубы, одна для конца со стороны верхнего течения, другая – нижнего течения.
167. МТиД поручит эту работу подрядчику во время однолетнего гарантийного периода, после полного ввода дороги в эксплуатацию, и далее после этого периода, эта задача будет передана отделу технического обслуживания МТиД.

В. Экологическая среда

168. Единственной экологической проблемой, которая может возникнуть во время периода эксплуатации, является невозможность должного ухода за участками крупных древесных насаждений. Местная экосистема существенно изменится из-за вырубки этих деревьев, поэтому представляется важным подготовка и выполнение программы посадки новых деревьев и ухода за ними в течение, по крайней мере, 9-10 лет, до восстановления состояния тени от деревьев до их вырубки вдоль дороги в летнее время и защиты от ветра в зимнее время. Лесопосадки вдоль дороги предположительно посаженные много лет назад, являются единственным сообществом взрослых деревьев на многие километры вдоль дорожной трассы. Они имеют свой микроклимат и приносят большую пользу рядом живущим людям, которые пользуются деревьями в качестве теневого убежища. В этой связи, как неоднократно отмечалось в настоящем Дополнительном ОВОС, вырубка должна быть сведена к минимуму и в большей степени возможной для применения инновационных дизайнов, которые позволяют включить деревья в дорожную структуру. Посадка будет осуществляться в соотношении 1: 3.

С. Социально-Экономическая Среда

169. Повышение безопасности пешеходов ожидается осуществить за счет восстановления существующих тротуаров и пешеходных переходов. В период строительства этому вопросу будет уделено особое внимание и будут приняты все меры по обеспечению безопасности пешеходов путем организации и разметки временных пешеходных переходов, установки временных знаков и т. д.
170. МТиД предлагает включить средства перехода для пешеходов, такие как, усовершенствованные установки с желтым сигнальным цветом в местах пешеходного перехода, ремонт существующих и строительство новых подземных пешеходных переходов в местах расположения школ, больниц, и пешеходные эстакады.

171. Переселение – Под перемещение попадают торговые точки (базар "Нурлан"), автозаправочная станция, а также некоторые ограждения. Более подробная информация об объектах, подпадающих под "переселение", указана в Плане Переселения. Компенсация будет выплачена лицам, пострадавшим от проекта, до начала строительства.

Выгоды

172. Проект принесет множество выгод, из которых наиболее важными представляются шесть нижеперечисленных выгод:

- Улучшение качества дороги и сокращение времени проезда, меньшее количество задержек в пути, лучший доступ к рынкам;
- Более тихое движение, благодаря более ровному дорожному полотну, и подавление шума, благодаря проводимым мерам;
- Более безопасная дорога, благодаря обеспечению сигнальными средствами, освещению улицы, отдельным тротуарам в городских зонах, и устройствам для перегона животных.

VI АНАЛИЗ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВАРИАНТОВ

Альтернативный вариант «Без Проекта»

173. Для текущего проекта вариант «Без проекта» является неприемлемым. Учитывая, что на данном участке осуществляется отгрузка грузов в южную часть Кыргызской Республики, а также международный транзит грузов, проектный участок национальной автомагистрали М39 имеет высокую интенсивность движения с объемом более 45 000 транспортных средств в сутки. Дорожная разметка находится в очень плохом состоянии, обочины обеспечены не повсеместно (в большинстве случаев гравийные, представляющие опасность), дорожное покрытие имеет очень шероховатую поверхность. Здесь самый высокий показатель аварийности в стране. Данный участок дороги является важнейшим звеном транспортного сообщения между двумя главными городами Кыргызстана. Согласно прогнозированию, интенсивность дорожного движения на этом участке будет расти.
174. Ввиду сложной топографии, типа землепользования, гидрогеологических образований/явлений, т.е. селеопасных условий и захвата земель, вариант строительства новой дороги не рассматривался.
175. Эксплуатация транзитного потенциала Кыргызской Республики потребует строительства таких новых крупных железнодорожных линий как, «Китай - Кыргызстан - Узбекистан» или «Север-Юг». Эта железнодорожная линия свяжет между собой Бишкек, Балыкчы и Торугарт и соединит северные и южные регионы Кыргызстана, а также соседние страны, включая Китай и Ближний Восток; и «Восток-Запад», которая соединит Арал на севере-юге с г. Ош и Узбекистаном. Кроме эффективного соединения изолированных регионов, эти линии предназначены также для обеспечения доступа к минеральным ресурсам в центре страны. Такие крупномасштабные проекты по развитию требуют огромных инвестиций и, вероятно, что экономика Кыргызстана не сможет самостоятельно позволить такие инвестиции. Поэтому, в данный момент такая огромная стоимость проекта делает эту альтернативу менее привлекательной для Кыргызстана.
176. В виду определенной «сложности» развития железнодорожной сети по ряду причин, улучшение железнодорожной сети недостаточно для снятия транспортной нагрузки, и поэтому предпочтительным альтернативным решением является улучшение основных автомагистралей, включая полную замену покрытия автомагистрали М39. Дополнительным преимуществом данного решения является то, что улучшение автомагистрали будет завершено в течение трех лет в отличие от железной дороги, для строительства которой потребуется, по крайней мере, 5-7 лет.
177. Новый участок дороги протяженностью 7,4 км (от 8,5 км границы Бишкека до 15,9 км) является "местом пересечения/выходом" к национальной автомагистрали М39 (Северная объездная дорога города Бишкек проходит по автомагистрали М39), а также примыкает к автодороге Бишкек-Ош на км 15.9 и может считаться неотъемлемой частью всей дороги, поэтому предлагается реабилитация.

Альтернативные варианты проектирования

178. Альтернативные варианты проектирования сфокусированы, по меньшей мере, на 11 элементах проектирования, с учетом всех аспектов работы. Эти 11 основных факторов, которые были тщательно изучены во время технико-экономического обоснования, включают в себя:

- i. Геометрические стандарты проектирования
- ii. Планирование пересечений и съездов
- iii. Дорожные знаки и дорожная разметка
- iv. Барьеры безопасности
- v. Зоны для парковки и автобусных остановок
- vi. Тротуары и обочины
- vii. Уличное освещение и светофоры
- viii. Придорожные санитарно-гигиенические сооружения (туалет)
- ix. Защита коммуникационных линий
- x. Общие меры по дорожной безопасности
- xi. Реабилитация моста и водопропускных труб

179. В рамках технико-экономического обоснования, инженеры оценили 11 элементов проектирования, в том числе изучили их стоимость и техническую пригодность и затем рекомендовали предпочтительный подход для каждого из элементов, при этом, никакого решения по конкретному варианту не было сделано. Такое решение будет приниматься на этапе подготовки детального проектирования и строительных чертежей.

180. Соответствующие экологические ограничения по проекту включенные в этот проект связаны с тем, что при улучшении дороги не будет отклонений от плана трассы, работы будут осуществляться только в пределах существующей полосы отвода, максимально будет использоваться старый асфальтобетон, вырубка деревьев будет сведена к минимуму и осуществляться на основе плана управления деревьями, подготовленного КСН и подрядчиком, и по мере продвижения работ должна начаться реализация основной программы по посадке 3 -5 летних саженцев деревьев.

Предпочтительная Альтернатива для Нового Участка

181. Предпочтительная альтернатива выглядит следующим образом: строительные работы будут завершены в течение 2-х лет, все работы будут осуществляться в пределах существующей полосы отвода дороги, свыше 200 тыс. м³ асфальтобетона будут сняты с 4-6-ти полосной дороги протяженностью более 7,4 км и использованы повторно. Кроме того, вырубка деревьев будет сведена к абсолютному минимуму, так как деревья вносят огромный вклад в снижение температуры вдоль дороги в летнее время года, созданию теневых условий для придорожных жилых домов и коммерческих объектов и поглощению многих тысяч тонн СО² (по крайней мере, в период вегетации). Зимой эти деревья служат в качестве ветрозащитной полосы, поскольку большая часть зеленых насаждений в данной окружности были срублены.

VII РАЗГЛАШЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ, КОНСУЛЬТАЦИИ И УЧАСТИЕ

A. Процессы общественных консультаций и разглашение информации

182. Первоначально, при подготовке технико-экономического обоснования для проекта "Проект по Улучшению коридора ЦАРЭС (Бишкек-Ош), Фаза 4" в июне 2013 года, были организованы общественные консультационные встречи с представителями общественности, с участием жителей окрестностей села Военно-Антоновка. Результаты встречи представлены в Приложении 1. В таблице ниже приводится краткое описание встречи. После определения предварительной стоимости проекта был исключен участок дороги км 8,5 - км 15,9. Однако информация с этих общественных слушаний сохранилась.
183. МТид КР подготовит другие связанные с окружающей средой доступные документы, в соответствии с требованиями Кыргызской Республики и АБР для раскрытия. После утверждения ДОВОС МТид и АБР, этот отчет будет опубликован на веб-сайтах АБР и ГРИП/МТид в качестве дополнительного отчета к ОВОС основного проекта (Проект по Улучшения Коридора ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош), Фаза 4).
184. Также требуется проведение процедуры Государственной Экологической Экспертизы в Государственном Агентстве по Охране Окружающей Среды.

Таблица 18 Таблица по общественным слушаниям проведенным в Июне 2013 года

Время	Место	Участники	Рассмотренные Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
10 июня 2013 г., 9:00-10:20	с. Военно-Антоновка, конференц-зал Военно-Антоновской айылной управы	<p>ГРИП/МТиД</p> <p>Асылбек Абдыгулов - Специалист по ОС</p> <p>Kocks Consult Василий Черных - Заместитель руководителя проекта, Нурул Хок - Социолог Эрик Шукуров - Эколог</p>	<p>Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение <i>Механизма рассмотрения жалоб</i>. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».</p>	
			Кто будет подрядчиком?	Подрядчик будет определен по результатам тендера. Им может стать как местная, так и зарубежная компания.
			Как будет использоваться старый асфальт?	Старый асфальт будет использован так: 50% пойдут на строительные нужды, 50% - на нужды местного населения (ремонт примыкающих дорог и пр.).

Время	Место	Участники	Рассмотренные Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			Будут ли установлены светофоры, уличное освещение? Как будут оборудованы дорожное полотно и примыкающая территория?	Установка светофоров заложены в проект. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Кроме того, планируется асфальтировать примыкающие дороги на глубину до 30-50 метров и съезды к воротам дворов. Тротуары обязательно будут оборудованы пандусами. Профиль дороги будет поднят, будут установлены железобетонные лотки на обочинах, и проведены все необходимые инженерные работы для повышения безопасности дорожного полотна. Планируется увеличение количества остановочных пунктов и их переоборудование. Все дорожно-строительные работы проводятся в соответствии со всеми стандартами, консультант по надзору за строительством отслеживает весь процесс проведения строительных работ. Срок службы дороги составляет около 15 лет.
			Кто будет подрядчиком?	Подрядчик будет определен по результатам тендера. Им может стать как местная, так и зарубежная компания.

Время	Место	Участники	Рассмотренные Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			Как будет использоваться старый асфальт?	Старый асфальт будет использован так: 50% пойдут на строительные нужды, 50% - на нужды местного населения (ремонт примыкающих дорог и пр.).
			Какое предполагаемое увеличение трафика?	Расчетное увеличение пропускной способности автодороги составляет 4% в год в течение последующих 20 лет.
			Прорабатывался ли вопрос о строительстве объездной дороги?	Расчетная стоимость строительства новой дороги примерно вдвое выше реабилитации старого покрытия. Кроме того, действует мораторий на изъятие и трансформацию земель сельскохозяйственного назначения.
			Предусматривается ли переоборудование подземных переходов, строительство дренажной системы и строительство (ремонт) вспомогательных автодорог для разгрузки основной транспортной магистрали?	Переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айильным управлением. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Проектом не предусмотрены дополнительные

Время	Место	Участники	Рассмотренные Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			<p>Что станет с торговыми точками, попадающими в зону реализации проекта?</p>	<p>Все киоски, сделанные в виде легких конструкций, будут временно перенесены из зоны строительства и возвращены на место после завершения проекта. Капитальные постройки, вероятнее всего, пойдут под снос. Крупные торговые комплексы будут обеспечены подъездными дорожками. Оборудование парковочных зон не предусмотрено. Строительные работы создадут лишь временные неудобства с доступом к этим комплексам.</p>

Время	Место	Участники	Рассмотренные Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			<p>Как строительные работы повлияют на экологическую обстановку в селе Военно-Антоновка? Есть ли в настоящее время превышение ПДК вредных веществ в автомобильных выбросах и превышение ПДУ показателей шума и вибрации?</p>	<p>В период реконструкции, без сомнения, увеличатся показатели по запыленности и другим выбросам, так как наряду с движением автотранспорта будет работать тяжелая дорожная техника и будут постоянно передвигаться большегрузные автомашины.</p> <p>В настоящее время нет данных по качеству воздуха и уровню шума и вибрации. В ближайшее время будут произведены необходимые измерения. Результаты этих измерений лягут в основу базовых экологических показателей, которые будут сравниваться с результатами последующих замеров. Будет осуществляться мониторинг состояния окружающей среды в населенных пунктах, через которые протекает автодорога.</p>

III МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ

А. Механизм Рассмотрения Жалоб

Цели

185. Будет создан механизм рассмотрения жалоб, чтобы позволить Пострадавшим лицам обжаловать любое неприятное решение, практику или деятельность, вытекающие из реализации проекта по улучшению коридора ЦАРЭС 3 (дорога Бишкек-Ош) (45169-002), Фаза 4, финансируемого АБР. Пострадавшие лица будут полностью информированы о своих правах и процедурах рассмотрения жалоб в устной или письменной форме в ходе консультаций, обследований, а также о сроках выплаты компенсации и осуществления проекта. Всегда будут приниматься меры для предотвращения жалобы, а не прохождения длительного процесса возмещения.
186. МРЖ будет включать аспекты, связанные с социальными, экологическими и другими вопросами по защитным мерам в соответствии с обязательными условиями АБР по защитным мерам и кыргызским законодательством.

в) Группа рассмотрения жалоб (ГРЖ)

187. ГРЖ будет создана на время реализации проекта. В задачу ГРЖ входят все мероприятия, необходимые для обсуждения жалоб, оценки их обоснованности, оценки масштаба возможного воздействия, решения вопросов о возможных компенсациях и дачи указаний по работе механизма рассмотрения жалоб / облегчения его работы.

в.1 Работа ГРЖ в рамках Механизма рассмотрения жалоб

188. Механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) включает следующие 2 этапа рассмотрения жалоб:

1-ый этап, Местный Уровень (на уровне сел)

189. Сначала жалоба подается на уровне сельской общины, в которой проживает жалобщик. Жалобщик сообщает о своей претензии местному контактному лицу (МКЛ). МКЛ инициирует работу ГРЖ, которая оценивает ситуацию и ищет решение посредством переговоров с жалобщиком, местным дорожно-эксплуатационным предприятием (ДЭП), областным Омбудсменом и выбранным представителем лица, подверженного воздействию.

2-ой этап, Центральный Уровень

190. Если в течение дополнительных 15-ти дней жалоба все еще не решена на местном уровне, жалобщик направляет свой вопрос в главный офис МТиД (Бишкек) снова при поддержке МКЛ, своего представителя и областного Омбудсмана. ГРЖ определяет правомочность жалобы и выносит решение по согласованию с ГРИП/МТиД.

191. Работа МРЖ предусматривает одну или более встреч по каждой жалобе и может потребовать проведения полевых изысканий специальными техническими экспертами или оценщиками. Претензии, которые подаются более чем одним жалобщиком, можно объединить в одно дело.

192. Встречи для рассмотрения жалоб на местном уровне будут проводиться в селах жалобщиков. Встречи для рассмотрения жалоб на центральном уровне будут проводиться в здании МТиД (Бишкек), также члены ГРЖ будут выезжать в села к жалобщикам.

в.2 Состав ГРЖ

193. По поручению МТиД создана ГРЖ. На разных уровнях подачи жалоб ГРЖ состоит из следующих лиц/сотрудников.

ГРЖ на Местном Уровне

194. ГРЖ будет образовываться по приказу МТиД. В ГРЖ будет состоять на различных уровнях обращения из следующих лиц/сотрудников:

Таблица 19 Состав местных ГРЖ

Члены	Должность
Глава айыл-окому	МКЛ
Представитель ДЭП	Член
2 представителя ЛПВ	Члены
Омбудсмен области	Член

ГРЖ на центральном уровне

195. На центральном уровне в состав ГРЖ будут входить следующие 6 человек.

Таблица 20 Состав центральной ГРЖ

Члены	Должность
Директор ГРИП МТиД	Председатель
Координатор проекта ГРИП	Член
Представитель Отдела по защитным мерам ГРИП (экология)	Член
Представитель Отдела по защитным мерам ГРИП (переселение)	Член
Представитель ДЭП	Член
Омбудсмен области	Член

196. На каждом уровне подачи жалоб работе ГРЖ при необходимости будут оказывать содействие профессиональные кадры, необходимые для решения каждого отдельного случая. Они будут включать, в числе прочих:

- Представителей районной государственной администрации;
- Представителей районного отделения Государственного агентства архитектуры и строительства;
- Районные государственные регистрационные службы;
- Министерство сельского хозяйства;
- Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства;
- Министерство государственного имущества;
- Технические знания профессиональных инженеров.

в.3 Обязанности членов ГРЖ

Местное контактное лицо (МКЛ) / Глава айыл-окмоту

197. При получении письменного извещения о жалобе МКЛ принимает следующие меры:

- составляет жалобную записку, которую подписывают жалобщик и МКЛ, с указанием Ф.И.О. жалобщика, даты и места представления жалобы, с описанием жалобы и с предоставлением подтверждающих документов (при наличии таковых);
- отправляет жалобную записку всем членам местной ГРЖ, созывает их на заседание ГРЖ и устанавливает дату первого заседания по рассмотрению жалобы (и при необходимости последующих);
- направляет запрос сельским властям с просьбой организовать встречу(-и);
- председательствует на заседаниях ГРЖ;
- передает просьбы и вопросы жалобщиков в ГРИП/МТиД и другим членам ГРЖ на сельском уровне;
- протоколирует все свои встречи и контакты с жалобщиками;
- выступает в качестве свидетеля для обжалования дел на всех уровнях;
- обеспечивает административную и организационную поддержку в работе членов ГРЖ;
- распространяет информацию о МРЖ среди затронутых местных сообществ.

Представитель ДЭП

198. При получении извещения о жалобе и приглашения на заседание по рассмотрению жалобы от МКЛ представитель ДЭП принимает следующие меры:

- связывается с жалобщиком (жалобщиками) и составляет записку со своим пониманием жалобы;
- регистрирует жалобы и представленные подтверждающие документы;
- участвует во всех заседаниях по рассмотрению жалоб, выражает свое мнение и осуществляет анализ, ведет протоколы обсуждений;
- сопровождает специалистов-оценщиков на участке (если понадобится их привлечение);
- на основании отчетов членов ГРЖ, излагающих их позицию, и своего понимания дела (сути жалобы) готовит итоговый отчет о рассмотрении жалобы и рекомендации, которые будут направлены жалобщнику, другим членам ГРЖ и ГРИП. В отчете может быть указано, что: i) дело решено без дополнительных действий; ii) дело можно решить, но требуется выплата компенсации или принятие иных действий; iii) дело осталось неразрешенным;
- если жалоба признана действительной, и ГРИП утвердила требуемую компенсацию/требуемое действие, занимается вопросом выплаты компенсации или исполнением соответствующего действия по рассмотрению жалобы;
- при получении извещения от МКЛ о том, что жалобщик с неразрешенной претензией хочет подать свою жалобу на более высоком уровне, сообщает об этом ГРИП/МТиД и приступает к организации заседания по рассмотрению жалобы на центральном уровне.

Представители ЛПВ

199. Два представителя ЛПВ из затронутого сообщества будут участвовать во всех заседаниях ГРЖ, а также:

- будут участвовать во всех заседаниях по рассмотрению жалоб;
- предоставят соответствующую информацию, связанную с поданными жалобами;
- предоставят другим членам ГРЖ записку, излагающую их позицию, которая будет отражена в итоговом отчете о заседании.

Омбудсмен

200. При получении извещения о жалобе и приглашения на заседание по рассмотрению жалобы от МКЛ Омбудсмен принимает следующие меры:

- осуществляет контроль процесса работы с жалобой и следит за тем, чтобы решения, принимаемые ГРЖ, были справедливыми и объективными;
- выражает свое независимое мнение и дает рекомендации, связанные с решением, которое ГРЖ приняла по жалобе;
- извещает жалобщика(-ов) о его (их) правах на получение компенсации (при необходимости);
- участвует во всех заседаниях ГРЖ и выездах на участках;
- участвует в оценке, проводимой на участке (если понадобится такая оценка);
- после заседания(-ий) готовит записку, излагающую его позицию, и отправляет ее МКЛ/Председателю ГРЖ.

Председатель ГРЖ / Директор ГРИП МТид

201. При получении извещения о том, что жалобщик подал свою претензию на центральном уровне, Председатель ГРЖ принимает следующие меры:

- связывается с жалобщиком (жалобщиками) и составляет записку со своим пониманием жалобы;
- задействует членов ГРЖ через письменное приглашение;
- председательствует на заседаниях ГРЖ и следит за тем, чтобы протоколы собраний были переданы всем заинтересованным сторонам;
- знакомится с содержанием каждого решения, подготовленного после обсуждений, для гарантии правильности и последовательности ответов, предоставленных жалобщикам;
- обеспечивает административную и организационную поддержку в работе членов ГРЖ;
- поддерживает решение, принятое ГРЖ, и обеспечивает контроль его исполнения.

Координатор проекта ГРИП

202. При получении извещения о том, что жалобщик подал свою претензию на центральном уровне, Координатор проекта ГРИП принимает следующие меры:

- связывается с жалобщиком (жалобщиками) и составляет записку со своим пониманием жалобы;
- участвует в заседании по рассмотрению жалобы, выражает свое мнение и осуществляет анализ, ведет протоколы обсуждений;

- при необходимости повторно вызывает специалистов-оценщиков и сопровождает их на участке;
- обращается к Председателю с просьбой организовать встречи (при необходимости);
- поддерживает связь между ГРЖ и жалобщиками.

Представители Отдела по защитным мерам ГРИП

203. При получении извещения о том, что жалобщик подал свою претензию на центральном уровне, представители Отдела по защитным мерам и Технического отдела ГРИП принимают следующие меры:

- готовят хронологию событий, чтобы понять последовательность обстоятельств, приведших к жалобе;
- выражают свое мнение по вопросам экологии и переселения в отношении воздействия, о котором заявляет жалобщик;
- обращаются к Председателю с просьбой организовать встречи (при необходимости);
- поддерживают связь между ГРЖ и жалобщиками.

Технические специалисты

204. При получении извещения о необходимости дать профессиональную консультацию для оценки воздействия, о котором заявляет жалобщик, соответствующий технический специалист проводит необходимые исследования и готовит отчет, который передается жалобщику и другим членам ГРЖ. В задачи технического специалиста входит следующее:

- а. предоставить соответствующее техническое мнение по рассматриваемому делу;
- б. провести необходимые исследования в соответствии со своей квалификацией;
- с. дать рекомендацию, если требуется юридическое заключение от соответствующих государственных органов.

В. Процесс рассмотрения жалоб

205. МКЛ ГРЖ будет всегда доступно для рассмотрения проблем и жалоб ЛПВ. Оно будет оказывать содействие недовольным лицам, подверженным воздействию, в официальном представлении их жалоб в ГРЖ. Жалобы, полученные от ЛПВ, будут рассматриваться в порядке, описанном ниже.

Таблица 21 Процесс рассмотрения жалоб

Этапы	Уровень рассмотрения	Процесс
Этап 1	Переговоры	На первоначальном этапе МКЛ выслушивает недовольного человека и старается найти приемлемые решения его проблемы. Если недовольное ЛПВ не удовлетворено найденным решением, оно подает свою жалобу в письменном виде в соответствующую местную ГРЖ в течение 7-ми дней.
Этап 2	Разрешение жалобы на уровне местных ГРЖ	После получения письменной жалобы ЛПВ МКЛ готовит досье для слушания и рассмотрения претензии ГРЖ. Официальное слушание проводится при участии ГРЖ в день, установленный МКЛ и согласованный с недовольным ЛПВ.

		<p>В день слушания недовольное ЛПВ выступает перед ГРЖ в здании соответствующего айыл-окмоту и представляет доказательства в поддержку своей претензии. МКЛ записывает заявления жалобщика и документирует все доказательства. Решение большинства членов ГРЖ считается окончательным. Это решение выдается МКЛ и подписывается другими членами ГРЖ. Запротоколированные материалы по жалобе обновляются, а МКЛ сообщает решение жалобщику, подверженному воздействию, в течение 15-ти дней с момента подачи. Если недовольное ЛПВ не удовлетворено принятым решением, МКЛ в письменном виде подает его жалобу в центральную ГРЖ при МТиД вместе с заключением и подтверждающими документами, подготовленными на локальном уровне.</p>
Этап 3	Разрешение жалобы на уровне Центральной ГРЖ	<p>После получения письменной жалобы ЛПВ Председатель центральной ГРЖ готовит Досье для слушания и рассмотрения претензии Группой рассмотрения жалоб. Официальное слушание проводится при участии ГРЖ в день, установленный Председателем ГРЖ и согласованный с недовольным ЛПВ. ГРЖ связывается с жалобщиком и выезжает к нему в село. Координатор Проекта ГРИП записывает заявления жалобщика и документирует все доказательства. Решение большинства членов ГРЖ считается окончательным. Это решение выдается Председателем ГРЖ и подписывается другими членами. Запротоколированные материалы по жалобе обновляются, а Координатор Проекта ГРИП сообщает решение жалобщику, подверженному воздействию, в течение 15-ти дней с момента подачи.</p>

206. Если требования недовольных ЛПВ не удается удовлетворить при помощи системы рассмотрения жалоб, они могут в любое время и на любом этапе обратиться за желаемым средством защиты прав в соответствующий суд за свой собственный счет. На любом этапе после регистрации жалоб в журнале МРЖ у ЛПВ есть доступ к Механизму отчетности АБР.

207. Процесс рассмотрения жалоб показан на блок-схеме ниже.

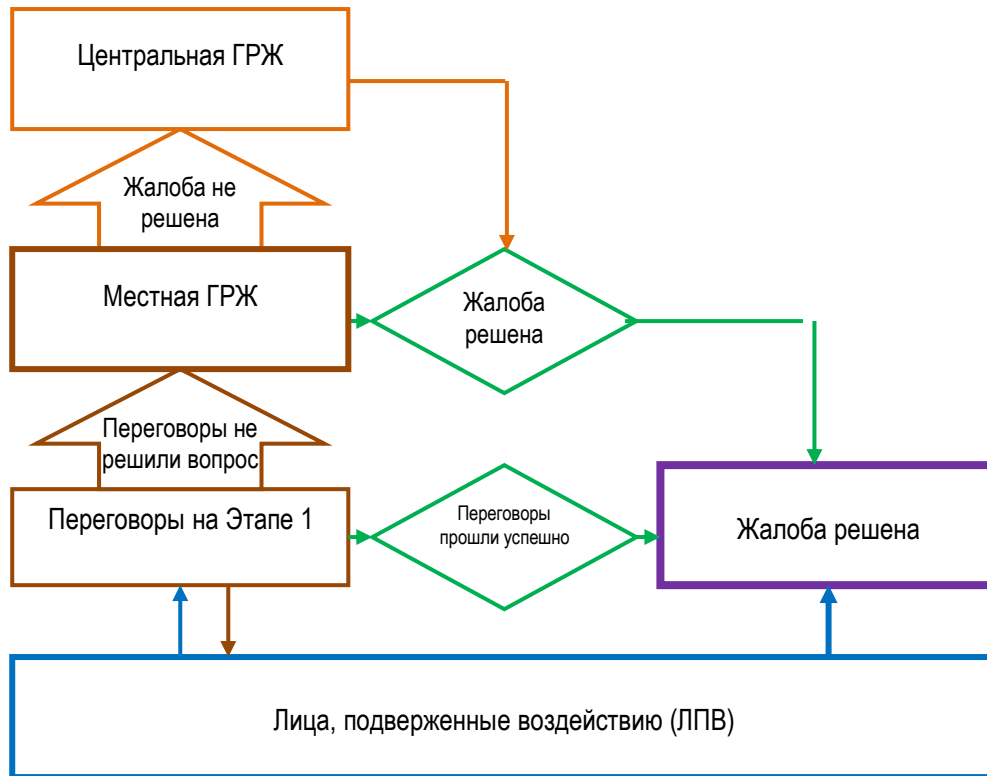


Рисунок 5. Процесс рассмотрения жалоб

С. Отчетность и Документация ГРЖ

208. ГРИП МТид будет вести учет всех жалоб для регулярного мониторинга жалоб и результатов, оказываемых ГРЖ, а также для периодической проверки со стороны АБР.

IX. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ

А. Организационная структура

209. Соответствующие учреждения, работающие с проектом, включают Министерство финансов КР, Министерство транспорта и дорог КР (ИА), Группа Реализации Инвестиционных Проектов (ГРИП) при МТиД, Государственное агентство по охране окружающей среды и лесному хозяйству (ГАООСЛХ), Государственная инспекция по экологической и технической безопасности при Правительстве КР (ГЭТИ), Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики.
210. МТиД отвечает за развитие транспортного сектора, и является Исполнительным Агентством (ИА) проекта. МТиД несет общую ответственность за планирование, дизайн, реализацию и мониторинг проекта. ГРИП работает при МТиД и выполняет задания, порученные МТиД.
211. МФ КР уполномоченный государственный орган, отвечающий для координацию действий с АБР и другими донорами относительно вопросов внешней помощи.
212. ГАООСЛХ – ведущее природоохранное государственное ведомство, отвечающее за политику государства в этой области и осуществляющее координацию действий в этих вопросах других государственных органов. Его функции включают:
- разработку экологической политики и ее реализация;
 - проведение государственной экологической экспертизы;
 - выдачу экологических лицензий;
 - экологический мониторинг;
 - предоставление услуг экологической информации.
213. ГЭТИ осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом «О порядке проведения проверок субъектов предпринимательства». ГЭТИ 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.
214. 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.

215. В Кыргызстане также сформировался сектор неправительственных организаций, активно участвующих, а иногда и лидирующих в вопросах решения экологических проблем в стране.
216. Обязательства по реализации требований контроля, изложенных в данном отчете, вкратце приведены в Таблице 25 (План мониторинга состояния окружающей среды).
217. Консультант и ГРИП примут следующие меры для обеспечения соблюдения законов об охране окружающей среды в соответствии с ПУОС и Планом мониторинга во время реализации Проекта:
- (i) В тендерных и контрактных документах будут четко определены обязательства подрядчика в отношении принятия мер по снижению неблагоприятного экологического воздействия, изложенных в Планах управления окружающей средой.
 - (ii) Рекомендуемая стоимость снижения неблагоприятного экологического воздействия включена в Ведомость объемов работ в виде отдельных статей. Это обеспечит наличие специального бюджета для снижения неблагоприятного экологического воздействия, который будет использоваться по мере необходимости. Во время закупки подрядчикам будет предложено включить эту стоимость в свои тарифы и представить стоимость снижения неблагоприятного экологического воздействия в ВОР как статью затрат. В контракте будет предусмотрена определенная доплата для гарантии оценивания и осуществления таких мероприятий.
 - (iii) Подрядчик наймет специалиста по охране окружающей среды, здоровью и безопасности жизнедеятельности, который будет отвечать за реализацию экологических обязательств подрядчика. Этот менеджер также будет нести ответственность за вопросы гигиены труда и техники безопасности рабочих участков. Перед началом физического строительства Подрядчик подготовит Строительный ПУОС (СПУОС), представит их Консультанту по строительному надзору (КСН) на визирование и ГРИП на утверждение.
 - (iv) КСН будет осуществлять экологический мониторинг и оказывать содействие ГРИП в реализации ПУОС и контроле реализации смягчающих мероприятий подрядчиками.

В. Требования к Отчётности

218. МТид (ГРИП) при поддержке Консультанта будет контролировать работы по соблюдению и выполнению защитных мер, указанных в ПУОС. Результаты мониторинга будут отражаться в ежемесячных отчетах о проделанной работе. В связи с этим, во время этапа строительства Консультант по строительному надзору будет готовить и представлять в МТид полугодовые отчёты о результатах мониторинга в течение 1 месяца после отчетного периода. Затем эти отчеты будут размещаться на веб-сайтах АБР и МТид.

С. План Управления Окружающей Средой

219. ПУОС охватывает новый участок дороги и описывает различные мероприятия, предлагаемые в рамках данного Проекта, разработанные для предотвращения, минимизации или компенсирования неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которое может иметь место в результате реализации Проекта. Так, ПУОС

рассматривает все фазы Проектного цикла, а именно: этап детального проектирования, этап строительства и рабочий этап Проекта.

220. Для гарантии того, что на этапе строительства подрядчики будут осуществлять предлагаемые меры для снижения воздействия, консультант по проектированию четко определит (пропишет) в тендерных и контрактных документах, что подрядчик будет обязан принимать соответствующие меры по минимизации экологического воздействия.
221. ПУОС состоит из двух таблиц. В Таблице 18 представлена краткая информация о мероприятиях по снижению экологического воздействия, а в Таблице 19 изложены общие сведения об экологическом мониторинге. В конце приводится положение, включающее сроки и обязательства по осуществлению экологического мониторинга.

Таблица 22 План Управления Окружающей средой

МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ				
Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА				
Сохранение верхнего слоя почвы.	Деградация верхнего слоя почвы.	Удаление верхнего слоя почвы в пределах коридора расчистки участка. Верхний слой почвы необходимо снимать и сохранять для повторного использования. Долговременные отвалы верхнего слоя почвы будут сразу же защищаться для предотвращения эрозии или деградации плодородия. Для защиты от эрозии на них будет выращиваться быстрорастущая растительность, к примеру, трава.	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиД
Трасса дороги в районах древесных насаждений. Устройство насыпей вблизи стволов деревьев.	Вырубка деревьев из-за устройства насыпей.	Максимальная высота засыпки вблизи стволов деревьев не должна превышать 30 см. Материал для засыпки вблизи стволов деревьев должен быть органическим грунтом. Засыпка более 30-ти см повредит дерево. В данном случае вырубка неизбежна. В качестве компенсационной меры на соответствующем месте в пределах существующей полосы отвода необходимо высадить новое дерево. Породы высаживаемых деревьев - орех (<i>Juglans regia</i>) или тополь (<i>Populus nigra</i>). Высадку деревьев необходимо осуществлять после завершения технических работ в определенные времена года – весной (с марта по апрель) и/или осенью (с октября по	Подрядчик	Строительный надзор (СН), ГРИП МТиД

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		ноябрь). Обхват стволов новых высаживаемых деревьев должен быть 16-18 см, высота – 1 м.		
Основание насыпи проектной дороги лежит очень близко к древесным насаждениям.	Потенциальное повреждение деревьев во время строительных работ.	Предусмотреть временное защитное ограждение растений во время строительных работ.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
Эксплуатация карьерных зон / карьеров	<p>Потенциальное нарушение ландшафта, нанесение вреда растительности и порча подъездных дорог.</p> <p>Повышение выбросов пыли.</p> <p>Заиление и засорение поверхностных вод.</p>	<p>Экологическое воздействие, касающееся потенциального нарушения ландшафта, нанесения вреда растительности и порчи подъездных дорог, сведено к минимуму.</p> <p>Увлажнять заполнители и/или прикрывать сверху груз в транспортных средствах для минимизации выбросов пыли и рассыпания материалов.</p> <p>Располагать отвалы вдали от поверхностных вод.</p> <p>Перед тем как начать выемку материалов, подрядчик представит в Отдел по защитным мерам ГРИП МТиД (через Лицо, ответственное за ведение строительного надзора) свой СПУОС с указанием предлагаемых участков выемки, а также мер по реабилитации, планов действий по снижению воздействия и графиков реализации для карьерных зон и подъездных дорог. Меры по реабилитации могут не понадобиться для карьеров, эксплуатация которых продолжится после завершения дорожных работ. Необходимо, чтобы ОПУОС решал</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН), ГРИП МТиД

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		острые вопросы с транспортировкой строительных материалов через жилые районы на технически допустимом уровне и реабилитацией на период после закрытия.		
Эксплуатация установки для дробления заполнителей (дробилки для заполнителей).	Повышение выбросов пыли и шумового воздействия.	Тщательный выбор участка для данной установки с тем, чтобы не затрагивать какие-либо чувствительные реципиенты воздействия. Расстояние до близлежащего населенного пункта и жилых домов – не менее 300 м с подветренной стороны. Участок для установки должен быть одобрен Отделом по защитным мерам ГРИП МТид.	Подрядчик	Строительный надзор (СН), ГРИП МТид
Эксплуатация установки для производства асфальта (асфальтового завода).	Распространение запахов и угрозы для безопасности.	Установки для производства асфальта (асфальтовые заводы) должны располагаться с подветренной стороны на расстоянии 500 м от любых населенных пунктов и жилых домов. Обеспечить оборудование для пожаротушения и ликвидации последствий разливов и представить в ответственный орган план ликвидации аварийных ситуаций (на случай разливов, аварийных ситуаций, пожаров и т.п.) до начала эксплуатации установки. Обеспечить официальное разрешение от МТид на установку и эксплуатацию данного оборудования.	Подрядчик	Строительный надзор (СН), ГРИП МТид
	Загрязнение воды из-за разлива битума.	Битум не должен будет попадать ни в действующие, ни в сухие русла, также его нельзя сбрасывать в кюветы или		

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>небольшие свалки отходов, подготовленные подрядчиком.</p> <p>На участках, где хранится и смешивается битум, необходимо предусмотреть меры по защите от утечек, а весь загрязненный грунт нужно обрабатывать в соответствии с законодательными требованиями по охране окружающей среды. Такие места хранения необходимо проектировать так, чтобы любые разливы можно было незамедлительно локализовать и очистить.</p>		
Выбор и подготовка участка, эксплуатация склада строительных материалов подрядчика.	Потенциальное загрязнение почв и воды.	<p>Подрядчик должен представить на рассмотрение следующие документы (краткие сведения и план участка в соответствующем масштабе) с указанием следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Местоположение участка, необходимая площадь поверхности и план рабочего лагеря. В плане размещения также должна содержаться информация о предлагаемых мерах по снижению отрицательного экологического воздействия, возникающего в результате устройства рабочего лагеря. • План управления сточными водами для обеспечения уборных и соответствующих канализационных систем и систем удаления сточных вод для предотвращения загрязнения водотоков. • План утилизации отходов, предусматривающий обеспечение 	Подрядчик	Строительный надзор (СН), ГРИП МТид

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>регулярного сбора и вывоза мусора гигиеническим образом, а также предлагаемые места сброса отходов для различных типов мусора (например, хозяйственно-бытовые отходы, изношенные шины и т.д.), и отвечающий требованиям соответствующих норм.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Описание и план участков для техобслуживания оборудования и сооружений для хранения ГСМ и топлива, включая расстояние от водных источников и ирригационных сооружений. Сооружения для хранения топлива и химикатов будут располагаться вдали от водотоков. Такие сооружения будут ограничиваться и обеспечиваться герметической обкладкой для локализации разливов и предотвращения загрязнения почвы и воды. <p>Перед началом работ сооружения на участке необходимо проинспектировать на факт наличия одобрения.</p> <p>Выбранный участок не должен располагаться на поверхности территории грунтовых вод или возле каких-либо районов поверхностных вод.</p>		
	Конкуренция за водные ресурсы.	Перед устройством рабочих лагерей проконсультироваться с местными властями для определения источников воды, использование которых не будет	Подрядчик	Строительный надзор (СН)

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		конкурировать с нуждами местного населения.		
Выбор и подготовка участка, эксплуатация склада строительных материалов подрядчика (продолжение).	Риски для здоровья и безопасности рабочих и близлежащих сообществ.	<p>Для защиты здоровья и для безопасности рабочих и прилегающих сообществ необходимо предусмотреть следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> • надлежащие медицинские пункты (включая пункты оказания первой помощи) в пределах строительных участков; • обучение всех рабочих-строителей основным вопросам санитарии, медицинского ухода, гигиены труда и техники безопасности, а также специфическим рискам их работы; • средства индивидуальной защиты для рабочих, такие как защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и наушники в соответствии с законодательством; • чистая питьевая вода для всех рабочих; • надлежащая защита для населения, включая предохранительные ограждения и маркировку опасных зон; • безопасный проход через строительный участок для людей, чьи дома и дорожные подъезды оказались временно разъединены из-за строительства дороги; • надлежащая дренажная система во всем лагере для предотвращения образования стоячих водоёмов и луж; • туалеты и мусорные баки на строительном участке, которые 	Подрядчик	Строительный надзор (СН), мерам ГРИП МТиД

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>подрядчик будет периодически очищать во избежание вспышек эпидемий.</p> <p>Там, где это возможно, подрядчик организует временную интеграцию вывоза отходов с рабочих участков с существующими системами сбора отходов и очистными сооружениями близлежащих сообществ.</p>		
Работа строительного участка / Эксплуатация участков для техобслуживания оборудования и хранения топлива.	Здоровье рабочих и загрязнение почв / воды.	<p>Подрядчик должен нанять квалифицированного эксперта по гигиене труда и технике безопасности, который проведет инструктаж по технике безопасности для персонала согласно требованиям индивидуального рабочего места.</p> <p>Перед началом работ персонал строительного участка необходимо ознакомить с правилами техники безопасности при работе с вредными веществами (топливо, масло, ГСМ, битум, краска и т.д.) и их хранении, а также при очищении оборудования.</p> <p>При подготовке такого обучения подрядчик должен составить сокращённый перечень материалов (перечень вариантов, составленный путем отбора из вариантов расширенного перечня), которые будут использоваться (по качеству и количеству), и предоставить приблизительную концепцию тренинга / инструктажа, который будут проходить рабочие-строители.</p> <p>Сооружения для хранения топлива и химикатов располагать вдали от</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН), мерам ГРИП МТиД

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>водотоков. Такие сооружения будут ограничиваться и обеспечиваться герметической обкладкой для локализации разливов и предотвращения загрязнения почвы и воды.</p> <p>Хранить и утилизировать отработанное / использованное масло в соответствии с законодательными требованиями по охране окружающей среды.</p> <p>Восстановление рабочих участков: после завершения строительных работ подрядчик должен выполнить все работы, необходимые для восстановления исходного состояния участков (удаление и надлежащая утилизация всех материалов, отходов, сооружений; моделирование поверхности (при необходимости); распределение и выравнивание накопленных верхних слоев грунта).</p>		
Работа строительного лагеря.	Проекты дорожного строительства несут высокий потенциальный риск оказания воздействия на местные сообщества, а также на здоровье и благополучие тех, кто живет во временных рабочих лагерях или вблизи них, способствуя распространению заболеваний, передаваемых половым путем, и ВИЧ / СПИД. Кроме этого, сам транспортный сектор фактически помогает распространению эпидемий, т.к. инфраструктура и сопутствующие транспортные услуги помогают людям и инфекциям	Предоставление рабочим информации, которая будет способствовать изменению личного поведения людей и призывать к использованию мер предосторожности. Целью предоставления такой информации является снижение риска передачи ВИЧ / заболеваний, передаваемых половым путем среди рабочих-строителей, вспомогательного персонала лагеря и местного населения.	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Министерство здравоохранения

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
	передвигаться.			
Земляные работы и различные строительные работы.	Повреждение верхнего слоя грунта.	Верхний слой грунта на участках которые будут использоваться для хранения избытков строительного материала и на дорожных насыпях необходимо снимать и складировать, с целью повторного использования для покрытия этих участков по окончании работ.. Кроме этого, необходимо разработать план управления почвами с подробным описанием мероприятий, которые необходимо принимать для минимизации действия ветряной и водяной эрозии на отвалы; мер по снижению деградации верхнего слоя грунта; сроков; транспортных маршрутов; мест сброса и ликвидации отходов.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
Земляные работы и различные строительные работы (продолжение).	Заиление поверхностных вод и/или воздействие на почвы из/за неправильной утилизации избытков материалов.	Почти весь извлечённый грунт будет использоваться повторно. Кроме этого, старое асфальтовое дорожное покрытие будет повторно использовано для устройства новой дорожной одежды. Таким образом, потенциальное воздействие, связанное с необходимостью утилизации избытка материала, будет сведено к минимуму.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
	Конкуренция за водные ресурсы.	Проконсультироваться с местными властями с целью определить источники воды (для распыления и других строительных требований), использование которых не будет конкурировать с нуждами местного населения.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
	Загрязнение воздуха вследствие	Подрядчик будет поддерживать	Подрядчик	Строительный

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
	выбросов выхлопных газов во время работы строительной техники.	строительное оборудование в хорошем состоянии и по возможности избегать работы двигателей на малых оборотах (прокрутки двигателей). Запрет на использование техники или оборудования, которые вызывают чрезмерное загрязнение воздуха (например, дым).		надзор (СН)
	Нарушение покоя близлежащих населенных пунктов из-за повышения уровней шума.	Ограничить работу с 08.00 утра до 19.00 вечера в пределах 500 м от населенных пунктов. Кроме этого, вблизи строительного участка устанавливается и строго соблюдается ограничение в 70 дБА.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
	Уплотнение грунта из-за работы тяжелой техники.	Ограничить работу тяжелой техники в пределах коридора, который является крайне необходимым для строительства дороги, во избежание уплотнения грунта возле дороги и на землях сельскохозяйственного назначения, расположенных вблизи дороги.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
Земляные работы и различные строительные работы (продолжение).	Создание неудобств для движения транспортного потока.	<p>Перед мобилизацией представить местным транспортным властям план управления дорожным движением.</p> <p>Предоставить населению информацию о масштабе и графике строительных работ, а также об ожидаемых нарушениях привычного образа жизни и ограничениях доступа / проезда / прохода.</p> <p>Предусмотреть надлежащее движение транспорта вокруг строительных участков.</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН), местный / региональный отдел МТиД

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		Обеспечить надлежащее светофорное регулирование, подходящее освещение, правильно сконструированные предупредительные знаки, ограждения и людей с флажками для регулирования дорожного движения.		
В пределах населенных пунктов возможно вторжение на частные земли и земли под жилыми строениями.	Перемещение или вынужденное переселение людей.	Специалист по переселению подготовит План изъятия земель и переселения (ПИЗП), предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций.	МТид	МТид
В пределах населенных пунктов возможно затрагивание коммерческих предприятий и/или создание неудобств для бизнеса, людей, для ведения какой-либо деятельности и социально-культурных ресурсов из-за строительных работ.	Люди, ведущие свою коммерческую деятельность в пределах существующей полосы отвода, потеряют свои торговые точки и доход.	Специалист по переселению подготовит ПИЗП, предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций. Также необходимо осуществить следующие мероприятия по снижению воздействия: Заблаговременно сообщить всем жителям и коммерческим предприятиям о характере и продолжительности работ, чтобы они могли осуществить необходимые приготовления. Ограничивать выбросы пыли, быстро убирая вынутый грунт; прикрывая и увлажняя отвалы; прикрывая грунт брезентом при транспортировке на грузовых автомобилях. Увеличить число рабочих и использовать соответствующее оборудование, чтобы завершить работу на важных участках в минимальные сроки.	МТид	МТид

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		Не вести строительные работы возле религиозных мест в важные периоды, например, во время праздников.		
В пределах населенных пунктов возможно нанесение несоразмерных убытков имуществу бедных людей.	Потеря материальных ценностей и имущества бедных людей. Могут быть затронуты бедные и уязвимые домохозяйства.	Специалист по переселению подготовит ПИЗП, предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций.	МТиД	МТиД
Строительные работы в непосредственной близости от существующей инфраструктуры, включая водопроводные трубы и прочие бытовые коммуникации, средства сброса сточных вод, ЛЭП и т.д.	Повреждение инфраструктуры, прерывания работы бытовых коммуникаций в предприятиях инфраструктуры.	<p>В ходе инженерного проектирования будут предусмотрены меры по недопущению какого-либо нарушения работы существующей инфраструктуры.</p> <p>О строительных работах соответствующие службы необходимо проинформировать до начала реализации проекта.</p> <p>В случае если потребуются прервать работу какой-либо коммунальной службы, необходимо согласовывать это с соответствующими ведомствами и заранее оповестить население.</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН), ГРИП МТиД
Работы по реабилитации в селах и около чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы и больницы. Список чувствительных реципиентов воздействия предоставлен в п.99	Шум, превышающий действующие нормы на шумы. Вибрации могут привести к повреждению местной инфраструктуры, включая частную собственность и местные (транспортные) дороги.	<p>Для чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы и больницы, необходимо (насколько это технически осуществимо) соблюдать действующие нормы на шумы при помощи замеров уровней шумов и, в случае превышения стандартов, установить ограничения времени для строительных работ с 8.00 утра до 19.00 вечера.</p> <p>В случае потенциального повреждения</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН), ГРИП МТиД

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>местной инфраструктуры, включая частную собственность и местные (транспортные) дороги, необходимо создать процедуры выплаты компенсаций. Их нужно подготовить до начала строительства и утвердить у инженера.</p> <p>Также необходимо создать процедуры рассмотрения жалоб для облегчения взаимодействия между подрядчиком и людьми, которые могут подвергнуться воздействию. Кроме этого, подрядчик и представители местной власти должны обсудить и вместе одобрить транспортные маршруты и подъездные дороги к строительному участку с целью минимизировать риски возникновения конфликтов.</p>		
ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ				
Повышение интенсивности транспортного потока.	<p>Повышение уровней выбросов газообразных отходов и шумового воздействия из-за увеличения интенсивности транспортного потока.</p> <p>Кроме этого, увеличение случаев ДТП с участием пешеходов и транспортных средств из-за повышения интенсивности движения и высоких скоростей в результате усовершенствования конструкции дорожного покрытия.</p>	Включить в инженерное проектирование меры обеспечения безопасности, такие как знаки ограничения скорости, соответствующая дорожная разметка, уличное освещение, пешеходные переходы, скотопрогоны и прочие визуальные средства.	Консультант по проектированию	Строительный надзор (СН)
Повышение интенсивности движения и высокие скорости движения транспортных средств.	Повышенный риск ДТП с возможным разливом вредных веществ.	<p>План действий в случае разлива токсичных веществ.</p> <p>План действия в чрезвычайных ситуациях или план ликвидации аварийных ситуаций – это свод</p>	МТиД	МТиД

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>процедур, которыми необходимо руководствоваться для минимизации последствий чрезвычайных ситуаций на Проектной дороге, таких как разлив масла, топлива или иных веществ, которые могут нанести вред источникам питьевой воды или оказать неблагоприятное воздействие на естественный баланс чувствительных зон.</p> <p>Дополнительные меры по снижению риска возникновения несчастных случаев и разлива вредных веществ - регулирование скорости и станции взвешивания.</p>		
Повреждение дренажной системы или неконтролируемая эрозия.	Вредное воздействие на окружающую среду, возникающее в результате повреждения дренажной системы или неконтролируемой эрозии.	Систематический мониторинг дренажных систем и контроль эрозии не менее двух раз в год.	ГРИП МТиД	ГРИП МТиД

222. Перед началом строительных работ Подрядчик должен представить комплексный ОПУОС, охватывающий следующие аспекты:

- Управление пылью, включая график полива воды на транспортных и подъездных дорогах, ведущих к строительному участку, и сведения об оборудовании, которое будет использоваться.
- План Управления установками для производства и дробления асфальта.
- План обустройства рабочего лагеря.
- Управление бытовыми сточными водами, включая обеспечение туалетов и связанных с ними канализационных систем и систем удаления сточных вод для предотвращения загрязнения водотоков;
- Управление отходами, которое предусматривает регулярный сбор и утилизацию отходов с соблюдением гигиенических норм, а также предложенные участки для утилизации различных видов отходов (например, твердых бытовых отходов, изношенных шин и т. д.).
- План ликвидации аварийных ситуаций (план действий в случае пожара, разлив нефти, авария оборудования и т. д.), которые должны быть представлены до начала строительных работ.
- План безопасности дорожного движения на период строительства (этот план должен быть согласован с ГИБДД). Кроме того, этот план должен охватывать меры безопасности пешеходов.
- План управления карьерами.
- План охраны труда и техники безопасности (этот план охватывает мероприятия, направленные на обеспечение здоровья и безопасности работников, участвующих в строительных работах).
- Механизм Рассмотрения Жалоб.
- План Управления Шумом
- План Управления Старым Асфальтом
- План Управления Деревьями
- План охраны окружающей среды при реабилитации мостов

223. Подрядчик должен представить СПУОС/ОПУОС Консультанту по строительному надзору для одобрения. СПУОС/ОПУОС должен быть одобрен ГРИП до начала любых строительных работ на объекте.

D. План Мониторинга состояния окружающей среды

224. Мониторинг состояния окружающей среды является важным аспектом управления окружающей средой во время проектных этапов строительства и эксплуатации, который гарантирует охрану окружающей среды. Во время строительства мониторинг состояния окружающей среды обеспечит защиту насыпи от потенциальной эрозии почв, и восстановление резервов грунта, будет контролировать работы на карьерах, местоположение рабочих участков, места хранения материалов, установок для производства асфальта (асфальтовых заводов), отношения с населением и соблюдение мер предосторожности. Во время производства работ мониторинг уровней шума, качества воздуха и поверхностных вод будет важным параметром программы контроля.

Таблица 23 План Мониторинга Окружающей Среды

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Этап Строительства					
Качество поверхностных вод (реки)	На проектном участке поверхностные водоемы отсутствуют				
<p>Шум / вибрация Работы по реабилитации в пределах населенных пунктов в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары и другая чувствительная социально-экономическая инфраструктура</p>	<p>Перед началом и во время строительных работ в пределах выявленных районов повышенной экологической чувствительности и в непосредственной близости от чувствительных реципиентов воздействия осуществлять регулярный контроль уровня шума при помощи переносного измерительного прибора. В случае превышения норм на шумы, ввести ограничения времени на строительные работы.</p>	<p>Около чувствительных реципиентов воздействия в пределах населенных пунктов</p>	<p>При помощи переносного прибора для измерения уровня шумов / вибрации</p>	<p>Во время строительных работ в местах, расположенных вблизи чувствительных реципиентов воздействия, на ежеквартальной основе</p>	<p>КСН, ГРИП МТИД</p>

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Ухудшение качества воздуха	Пыль, шум, SO ₂ , NO ₂ , CO	В пределах населенных пунктов в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары и другая чувствительная социально-экономическая инфраструктура. Возле установки для производства асфальта (асфальтового завода) и дробления заполнителей.	При помощи соответствующего переносного измерительного прибора	Во время строительных работ в местах, расположенных вблизи чувствительных реципиентов воздействия, на ежеквартальной основе	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП МТиД при содействии Консультанта по надзору (SC)
Потенциальная вырубка деревьев вследствие того, что в зонах, расположенных вблизи стволов деревьев, производится устройство насыпи	Деревья, расположенные на новой спроектированной насыпи	В соответствующих местах расположения деревьев	Инспекции, наблюдение. Допускается устройство насыпи высотой до 30 см у основания зоны, прилегающей к стволам деревьев. Засыпка более 30-ти см повредит дерево, и понадобится вырубка. Решение принимает консультант строительного надзора.	Во время этапа строительства	Строительный надзор (СН)
Сохранение верхнего слоя грунта	Устройство отвалов и средства защиты	Строительный участок	Инспекции, наблюдение	При подготовке строительного участка, после устройства отвалов и после завершения работ на обочинах	Строительный надзор (СН)
Техническое обслуживание и заправка (топливом) оборудования	Предотвращение разлива масла и топлива	Склад строительных материалов подрядчика	Инспекции, наблюдение	Внезапные проверки во время строительства	Строительный надзор (СН)

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Безопасность и гигиена труда рабочих	Официальное одобрение рабочего лагеря. Наличие соответствующих средств индивидуальной защиты. Организация транспортного потока на строительном участке. Проведение обучения технике безопасности для персонала согласно требованиям индивидуального рабочего места.	Строительный участок и рабочий лагерь	Инспекция, опросы, сравнения с проектом производства работ Подрядчика	Еженедельные выезды на участок, осуществляемые нанятым экспертом по гигиене труда и технике безопасности. Внезапные проверки во время строительства и при поступлении жалоб.	Строительный надзор (СН)
Обучение для рабочих по СПИД и ЗППП	Было ли проведено соответствующее обучение?	Решение примет назначенный КСН	Решение примет назначенный КСН	После начала работ и через определённые промежутки времени на протяжении всего строительства	Строительный надзор (СН)
Материальное снабжение Установка для производства асфальта (асфальтовый завод)	Наличие официального одобрения или действующей лицензии на эксплуатацию	Установка для производства асфальта (асфальтовый завод)	Инспекция	Перед началом работ	Строительный надзор (СН)
Карьерные зоны	Наличие официального одобрения или действующей лицензии на эксплуатацию	Песчано-гравийный резерв грунта и/или карьер	Инспекция	Перед началом работ	Строительный надзор (СН)
Транспортировка материалов Асфальт	Прикрывается ли сверху и увлажняется ли груз в автотранспортных средствах?	Строительный участок / транспортные маршруты	Инспектирование	Внезапные проверки во время работы	Строительный надзор (СН)
Камень	Соответствие проекту производства работ	Строительный участок / транспортные маршруты	Инспектирование, внезапные (выборочные) проверки	Внезапные проверки во время работы	Строительный надзор (СН)

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Песок и гравий	Подрядчика (ограниченная продолжительность работы; транспортные маршруты). При необходимости методы пылеподавления.	Строительный участок / транспортные маршруты	Инспектирование	Внезапные проверки во время работы	Строительный надзор (СН)
Охрана поверхностных вод	Соблюдение Подрядчиком утвержденного проекта производства работ	Мосты и водопропускные трубы	Инспекция	Внезапные проверки во время работ с мостами и водопропускными трубами	Строительный надзор (СН)
Загрязнение воздуха из-за неправильного техобслуживания оборудования Установка для производства асфальта (асфальтовый завод) и техника	Выхлопные газы, пыль	На участке	Замеры возле дробилок и установок для производства асфальта. Регулярные акты о проверке транспортных средств и оборудования.	Внезапные проверки во время строительных работ	Строительный надзор (СН), Управления автомобильных дорог (УАД, ПЛУАД и ГДАД БО)
Высадка новых деревьев на придорожной полосе	Постоянный мониторинг и контроль приживаемости новых высаженных деревьев	В местах высадки новых деревьев	Высадка новых деревьев взамен вырубленных	Мониторинг необходимо проводить осенью, чтобы была возможность заменить неприжившиеся деревья	Подрядчик - в 1-ый год / Территориальные подразделения МТиД - в последующие годы
Этап эксплуатации					

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Увеличение количества гибели домашних животных на дорогах из-за повышения интенсивности движения и скоростей движения транспортных средств	Гибель животных на дорогах	Вдоль новой дороги	Регистрировать ДТП. В случае выявления аварийно-опасных точек с участием крупных млекопитающих, необходимо выработать соответствующие меры безопасности (например, отражатели / локальные ограждения, предупреждающие знаки, снижение скорости и т.д.)	В течение года	Региональные подразделения Управлений автомобильных дорог (УАД, ПЛУАД и ГДАД БО)
Повышенная интенсивность движения может повысить возможные риски разлива вредных веществ	ДТП, которые вызывают разливы вредных веществ	Вдоль новой дороги	Подсчет ДТП	В течение года	МТиД совместно с ДПС МВД КР, МЧС КР
Поврежденная дренажная система или неконтролируемая эрозия	Протечки в дренажной системе и повреждения из-за эрозии	Водопропускные трубы и дренажные сооружения	Документирование	В течение года	Территориальные подразделения МТиД

УАД – Управление автомобильных дорог

ПЛУАД – Производственное линейное управление автомобильных дорог

ГДАД БО – Генеральная дирекция автомобильной дороги Бишкек-Ош

Таблица 24 Предварительная смета расходов по минимизационным мероприятиям (сом)

Описание	Единица	Кол.-во	Цена (сом)	Сумма (сом)
Охрана окружающей среды				
Высадка, содержание и полив деревьев на обочине в соответствии с ПУОС (во время этапа строительства).	шт.	500	700	350.000
Защита деревьев во время строительных работ	месяцы	18	15000	270.000
Расчистка строительного коридора	о.е.с.			Включена в строительные работы
Удаление и хранение поверхностного слоя почвы	о.е.с.			Включена в строительные работы
Защита водных ресурсов	о.е.с.			Включена в строительные работы
Утилизация твёрдых и бытовых сточных отходов строительного лагеря	о.е.с.			Включена в строительные работы
Возможное восстановление рабочих участков и мест складирования, карьеров и резервов грунта, дорог на строительном участке	о.е.с.			Включена в строительные работы
Обеспечение менеджера по охране окружающей среды, здоровью и безопасности жизнедеятельности и учебных семинаров по вопросам охраны окружающей среды, здоровья и безопасности жизнедеятельности	месяц	18	25.000	450000
Охрана площадок для хранения материалов и техобслуживания оборудования	о.е.с.			Включена в строительные работы
Итого				1,070,000

*о.е.с. – общая единовременная сумма

Таблица 25 Предварительная смета расходов по контрольным замерам (сом)

Описание	Единица	Кол-во	Цена (сом)	Сумма (сом)
Контрольные замеры				
Мониторинг уровня шума в течение строительного периода	о.е.с.	50	320	16.000
Мониторинг вибраций в течение строительного периода	о.е.с.	50	420	21.000
Замеры концентрации пыли и уровня загрязнения воздуха в течение строительного периода	о.е.с.	50	1130	56.500
Мониторинг качества воды,)	о.е.с.	00		0
Итого				93.500

*то.е.с. – общая единовременная сумма

Таким образом, приблизительный бюджет на проведение мониторинга местными лабораториями на период строительства (2 года) и первого года эксплуатации дороги составляет 700.000 сомов в ценах 2018 года, необходимо учитывать, что цены могут измениться в сторону увеличения.

X. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Выводы

225. Реконструкция участка дороги км 8,5-км 15,9 позволит улучшить состояние дорожного покрытия и снизить эксплуатационные расходы для всех владельцев транспортных средств, что поможет сделать транспортные средства более долговечными. Средства дорожной безопасности также будут усовершенствованы за счет обеспечения новыми дорожными знаками, защитными ограждениями, пешеходными переходами и перегонами для животного скотах через дорогу.
226. В целом проект несет значительные выгоды для местного населения и действующих в стране компаний за счет обеспечения улучшенного доступа к местным и региональным рынкам.
227. В то же самое время, проект состоит из ряда рабочих компонентов, которые потенциально ведут к долгосрочным и даже постоянным воздействиям на экологию. Они включают: сопутствующую эрозию, вырубку деревьев, нарушение доступа к перекресткам и тротуарам, нерешенные вопросы постоянного и растущего загрязнения воздуха и шумового воздействия, которые уже считаются чрезмерными и дополняются неадекватным управлением большими объемами старого асфальтового покрытия, подлежащего снятию, а также неадекватными ремонтными работами и заменой более 15 водопропускных труб и 1 маленького моста вдоль дорожной трассы. ДОВОС и ПУОС определяют меры по смягчению необходимые для того, чтобы избежать множества воздействий во время строительного периода путем разработки соответствующих протоколов и рабочих программ по контролю возможных воздействий и которые соответствующим образом будут выполняться.
228. Нижеследующие виды воздействия, которые детально рассматриваются в материалах ДОВОС и ПУОС, считаются наиболее важными и, степень которых, при должном выполнении ПУОС, можно будет соответствующим образом сократить.
229. В течение периода до строительства МТиД, ГРИП и КСН должны будут выполнить восемь ключевых задач:
1. Включение мер по мониторингу и смягчению воздействий ПУОС в спецификации контракта;
 2. Подготовка перечня участков на которых будет необходимо проведение работ по сохранению верхнего растительного слоя почвы при реабилитации дороги. верхнего растительного слоя почвы;
 3. Подготовка рамочной программы по управлению и переработке старого асфальта;
 4. Разработка программы транспортных перевозок при проведении земляных работ, с определением тех участков, где проезд транспорта будет запрещен;
 5. Определение основных принципов по управлению подъездными дорогами для использования подрядчиками на строительном этапе и процедур по их восстановлению в сотрудничестве с ДПС;
 6. Проведение инвентаризации деревьев, определение особо ценных пород и подготовка плана по защите (где возможно), вырубке и посадке новых саженцев;

7. Проверка с группой проектировщиков включения в проект следующих сооружений/мер общественной безопасности и услуг, таких как:
 - пешеходные переходы и светофоры,
 - осветительные указатели и тротуары,
 - автобусные остановки

Во время строительного периода КСН и подрядчик(и) должны:

1. Будут проводить полевые замеры качества воздуха и уровень шума в течение полных двух лет и одного года эксплуатации.
2. Подрядчику – управлять всеми нефтепродуктами и предотвращать их разлив, обеспечивать должный вывод отходов.
3. Подрядчику – обеспечить должное и постоянно обращение с канализацией и мусором на рабочих участках.
4. Будут обеспечивать основы охраны здоровья и техники безопасности на рабочих участках, включая первую помощь, воду, специальную одежду, включая шлемы, обувь и защитные маски для лица.
5. Максимальное повторное использование и перераспределение старого асфальта.
6. Проводить посадку деревьев и обеспечивать уход за ними каждый раз после освобождения участка, т.е. не ждать пока закончится строительный период.
7. Будут выполнять программу подавления пыли на всех дорогах транспортировки материалов и на всех строительных участках.
8. Освоят и будут соблюдать все нормативные стандарты, и получат лицензии на все карьерные работы и реабилитацию.
9. Обязуются соблюдать процедуры охраны здоровья и технике безопасности, предусматриваемые законом.
10. Будут инспектировать все водопропускные трубы с тем, чтобы убедиться, что их новая установка не ведет к постоянной протечке, и, что любые преграды течения и мусор очищаются должным образом.

Во время строительного 1-го года эксплуатационного периода КСН и Подрядчик при содействии с ДЭП:

11. Подготовят фотографические материалы всех водопропускных труб, для подтверждения правильности их установки и очистки от мусора.
12. Продолжат мониторинг качества воздуха и шумового воздействия на протяжении всего года.
13. Изучат полученные данные замера шума и подготовят план мер по сокращению шумового воздействия, таких как, организация берм и перегородок в уязвимых местах.
14. Будут проводить инспекции закрытых карьеров для подтверждения их восстановления и должного закрытия.
15. Будут проводить состояние пешеходных переходов и перегонов для животного скота с целью их ремонта/улучшение, если таковое потребуется.
16. В конце каждого периода ПУОС определяет подготовку отчетов о проделанной работе, которые будут использоваться с целью мониторинга соблюдения установленных требований и для планирования следующего этапа

Рекомендации

1. ПУОС будет самым тщательным образом соблюдаться, а требуемая по нему отчетность – представляться своевременным образом. МТиД рекомендует, чтобы, меры по подавлению уровня шума проводились с учетом анализа замеров шума во время строительства и первого года эксплуатации.
2. Функция по уходу и поливу деревьев должна быть передана в местные сообщества или ДЭП до тех пор, пока деревья не достигнут возраста 8 и более лет, и перестанут нуждаться в тщательном уходе.
3. КСН и ГРИП проведут тренинг для всех задействованных участников проекта и сосредоточатся на предоставлении надежных консультаций подрядчику, особенно по подготовке и выполнению рабочих планов по охране окружающей среды во время строительства.
4. Сразу после начала эксплуатационного периода КСН и подрядчик проверку соблюдения мер по охране окружающей среды с тем, чтобы убедиться, что все меры, требуемые от подрядчика, выполняются.
5. Результаты моделирования шума: (i) при укладке пористого асфальта; поры >15% 0/11, уровень эксплуатационного шума будет снижен; (ii) снижение ограничения в скорости от 60 км/ч до 50 км/ч, позволит предотвратить увеличение шума от транспортных средств.
6. Результаты моделирования вибрации - строительные работы необходимо проводить без использования вибрации. Для достижения качества уплотнения, число проходов катков будет увеличено.
7. ОВОС является «живым документом» и при необходимости будет обновляться с учетом всех экологических требований.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Протокол общественных слушаний по Проекту реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участках «Бишкек — Кара-Балта» и «Маданият — Джалал-Абад» (Проекта реабилитации автодороги Бишкек-Ош, Фаза 4)

Дата: 10 июня 2013 года

Место проведения: с. Военно-Антоновка, Сокулукский район, Чуйская область, конференц-зал Военно - Антоновской айылной управы

Начало встречи: 9.00

Конец встречи: 10.20

Присутствующие:

ГРИП МТид

Асылбек Абдыгулов Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных Заместитель руководителя проекта

Нурул Хок Консультант по социальным вопросам

Эрик Шукуров Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

Повестка дня: Презентация Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта»

В.Черных выступил перед представителями местного сообщества (жители с. Военно-Антоновка) с презентацией Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта». В презентации освещались следующие вопросы: 1) на какие средства планируется реализация проекта; 2) кем будет реализован проект; 3) политика АБР; 4) экономические и социальные выгоды от реализации проекта; 5) меры по снижению экологического воздействия. Также даны разъяснения относительно вводимого *Механизма рассмотрения жалоб* и обращений граждан, попавших под влияние проекта или имеющих какое-либо отношение к реализации проекта.

По завершении выступления В.Черных местными жителями было задано несколько вопросов. Основное внимание уделялось тому, как будут реализованы меры по безопасности дорожного движения.

Вопрос: Будет ли оборудован поворот на ВОССТ?

В.Черных дал разъяснения по оборудованию всех пересечений с примыкающими дорогами, разрывами в разделительной полосе, нанесением дорожной разметки, установкой светофоров.

Вопрос: Что станет с торговыми точками, попадающими в зону реализации проекта?

В.Черных: Все киоски, сделанные в виде легких конструкций, будут временно перенесены из зоны строительства и возвращены на место после завершения проекта. Капитальные постройки, вероятнее всего, пойдут под снос.

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?
Асылбек: Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 10:1. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айылыного округа.

Вопрос: Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?

В.Черных. Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб, старые будут переданы местным органам власти.

Вопрос: Будут ли установлены светофоры, уличное освещение? Как будет оборудовано дорожное полотно?

В.Черных. Установка светофоров и устройство уличного освещения заложены в проект. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Кроме того, планируется асфальтировать примыкающие дороги на глубину до 30-50 метров и съезды к воротам дворов. Тротуары обязательно будут оборудованы пандусами. Профиль дороги будет поднят, будут установлены железобетонные лотки на обочинах, и проведены все необходимые инженерные работы для повышения безопасности дорожного полотна. Все дорожно-строительные работы проводятся в соответствии со всеми стандартами, консультант по надзору за строительством отслеживает весь процесс проведения строительных работ. Срок службы дороги составляет 18 лет.

Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение *Механизма рассмотрения жалоб*. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия.

По завершении встречи Черных В. поблагодарил присутствующих за участие в общественных слушаниях и выразил надежду на успешное сотрудничество при реализации проекта.



ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОТЧЕТ ПО МОДЕЛИРОВАНИЮ ШУМА