

Номер Проекта: 45169-001

Отчетный период: 10 Января – 30 Июня 2019 г.

Полугодовой Отчет по Мониторингу Окружающей Среды: 1 Января -  
30 Июня 2019

Кыргызская Республика:

Проект по Улучшению Коридора ЦАРЭС-3  
(Автодорога Бишкек - Ош), Фаза 4 (КМ 15.9-60)

Финансируется Азиатским Банком Развития

**Подготовили:**

Геза Телеки, Международный Специалист по Охране Окружающей Среды и  
Волкова Татьяна, Национальный Специалист по Охране Окружающей Среды,  
EPTISA Servicios De Ingeniería S.L. EPTISA Muhendislik и RAM Engineering,  
Бишкек, Кыргызстан: 30 Июня 2019 г.

**Подготовлено для:**

Группы Реализации Инвестиционных Проектов (ГРИП) Министерства  
Транспорта и Дорог Кыргызской Республики

**Одобрено:** [ФИО и подпись сотрудников Исполнительного агентства]

Дата подачи: Июль 2019

## СОДЕРЖАНИЕ

1	ВВЕДЕНИЕ .....	1
1.1	Преамбула .....	1
1.1	Основная Информация .....	1
1.1.1	Контракт КОР – Участок КАРА-БАЛТА – СУУСАМЫР (км 61-129) .....	1
2	ОПИСАНИЕ РАБОТЫ И ТЕКУЩИЕ РАБОТЫ.....	5
2.1	Описание Проекта .....	5
2.2	Проектные Контракты и Управление .....	8
2.2.1	Основные Организации Участвующие в Проекте .....	8
2.2.2	Управление Проектом .....	9
2.2.3	Детали Контракта.....	12
2.3	Проектные работы в течение текущего отчетного периода .....	13
2.3.1	Строительство Дороги и Мостов.....	14
2.3.2	Карьеры.....	17
2.3.3	Строительный мусор .....	18
2.3.4	Камнедробильная установка, асфальтобитумный завод, бетонно-смесительный завод.....	19
2.3.5	Лагерь проживания рабочих.....	20
2.3.6	Управление Деревьями .....	21
2.3.7	Управление Почвой .....	21
2.3.8	Безопасность на дорогах и в рабочих зонах .....	22
2.4	Изменения в проекте и в методах строительства.....	25
3	ПРИРОДООХРАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ .....	26
3.1	Общее описание природоохранных мероприятий .....	26
3.2	Мониторинг строительных участков .....	26
3.3	Наблюдаемые проблемы .....	30
3.3.1	Загрязнение воздуха и пыль .....	30
3.3.2	Мосты и водопропускные трубы .....	31
3.3.3	Разработка карьеров и управление.....	31
3.3.4	Управление заводами по производству материалов.....	31
3.3.5	Переработка и утилизация отходов асфальта и бетона .....	31
3.3.6	Охрана окружающей среды, здоровья и безопасности .....	31
3.3.7	Управление рабочим лагерем: рабочие помещения, твердые и жидкие отходы .....	31
3.3.8	Шум, вибрация, качество воздуха и воды .....	32
3.4	Резюме наблюдаемых проблем.....	32
3.4.1	Тенденции с 2017 г. по Июнь 2019 г. ....	32

3.5	Непредвиденное экологическое воздействие и риски.....	41
4	РЕЗУЛЬТАТЫ МОНИТОРИНГА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.....	42
4.1	Обзор мониторинга, проведенного в течение отчетного периода .....	42
4.1.1	Пыль и загрязнение воздуха .....	42
4.1.2	Водопрпускные трубы.....	43
4.1.3	Мосты .....	44
4.1.4	Карьеры.....	45
4.1.5	Асфальтобитумный Завод .....	47
4.1.6	Камнедробильная установка.....	49
4.1.7	Управление Деревьями.....	49
4.1.8	Лагеря проживания рабочих .....	49
4.1.9	Управление Отходами.....	49
4.2	Тренды.....	54
4.2.1	Состав асфальтобетонной смеси .....	55
4.3	Резюме результатов проекта .....	55
4.4	Использование материалов/ресурсов .....	55
4.4.1	Текущее и общее использование ресурсов .....	56
4.5	Управление отходами.....	56
4.6	Охрана труда и Техника безопасности.....	56
4.6.1	Здоровье и безопасность местного населения.....	56
4.6.2	Техника безопасности и охрана здоровья рабочих .....	56
4.7	Семинары.....	57
5	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СПУОС И СРПУОС .....	58
6	ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ И ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ .....	60
6.1	Передовой Опыт .....	60
6.2	Возможности для совершенствования .....	60
7	ИТОГИ И РЕКОМЕНДАЦИИ .....	61
7.1	Итоги.....	61
7.2	Рекомендации .....	62
	ПРИЛОЖЕНИЕ 1 КОМПОНЕНТ КОР .....	63

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Отчет по Мониторингу: Компонент КОР - Реабилитация и Усовершенствование Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек – Ош), Фаза 4, Контракт Ориентированный на Результат, Участок Кара-Балта - Суусамыр (км 61-129,5) - CAREC/C3/P4/ICB/WC2

## СПИСОК ТАБЛИЦ

Таблица 1. Участки дорог, на которых велись строительные работы в 2017-2019 гг. ....	6
Таблица 2. Основные организации, участвующие в проекте, и связанные с защитой окружающей среды .....	9
Таблица 3. Список сотрудников Консультанта по надзору за строительством.....	12
Таблица 4. Детали Контракта по Проекту.....	12
Таблица 5. Ход строительных работ в период с 2017 и с Янв.- Июнь 2019 .....	13
Таблица 6. Проверка участков инспекторами КСН в период с 1 января - 30 июня 2019 года .....	26
Таблица 7. Резюме деятельности по наблюдению за проблемами в текущем период.	32
Таблица 8 Список несоответствий с Января по Июнь 2019 г .....	35
Таблица 9. Список улиц, засыпанных старым асфальтом в 2018 году .....	52
Таблица 10. Учет утилизации твердых бытовых отходов (мусора) .....	54
Таблица 11. Общее потребление ресурсов; 05-2017-12 2018 & 01-06 2019 .....	56

## СПИСОК РИСУНКОВ

Рисунок 1. Участок Бишкек – Кара-Балта дороги Бишкек – Ош (Источник: Hagler Bailly, Пакистан, 2016 г.).....	4
Рисунок 2. Участки проектной дороги и конвертация ПК в КМ. ....	7
Рисунок 3. Организационная структура Подрядчика (по состоянию на Май 2019 г., руководителя проекта не менялся).....	11
Рисунок 4. Дорожно-строительные работы. ....	15
Рисунок 5. Подземные пешеходные переходы и проблема с затоплением.....	16
Рисунок 6. Мост на канале «Крепостной» и переход на мосту Ак-Суу .....	16
Рисунок 7. Строительство моста на реке Сокулук .....	16
Рисунок 8. Строительство моста на селеотводном канале от русла реки Ак-Суу .....	16
Рисунок 9. Карьер Кара-Балта и превышение экскаватором разрешенной глубины разработки.....	17
Рисунок 10. Нарушение глубины разработки при повторном открытии карьера Кара-Балта .....	18
Рисунок 11. Примеры строительного мусора вдоль обочины .....	18
Рисунок 12. Новые водопропускные трубы заблокированы мусором.....	19
Рисунок 13. Территория производства бетона.....	19
Рисунок 14. Хранение пустых битумных бочек и крышек .....	20
Рисунок 15 Лагерь проживания рабочих Ак-Суу и кухни.....	20
Рисунок 16 Материалы ТБиОЗ перед кухней .....	20
Рисунок 17. Размещение баллонов с пропаном вблизи открытого огня .....	21
Рисунок 18. Размещение почвы и хранение вдоль трассы .....	22
Рисунок 19. Село Александровка, строительный мусор блокирует дорогу.....	23
Рисунок 20. Проведение строительных работ с нарушением правил безопасности, село Александровка .....	24
Рисунок 21. Проведение строительных работ с нарушением правил безопасности, село Беловодское.....	24
Рисунок 22. Знак безопасности на рабочем месте для использования на строительном участке.....	25
Рисунок 23. Проблемы несоответствия выявленные и записанные результаты .....	33
Рисунок 24. Действия Подрядчика по устранению существенных, ожидающих и незначительных уведомлений о несоблюдении .....	33
Рисунок 25. Вопросы соблюдения, затронутые с 2017 года, в 95 уведомлениях о несоблюдении.....	34

Рисунок 26. Пример пылеобразования. Пример проведения работ по пылеподавлению. .....	42
Рисунок 27. Сжигание битума для нагрева битума при гидроизоляции водопропускных труб.....	43
Рисунок 28. Мусор почти полностью перекрыл входные отверстия водопропускной трубы.....	43
Рисунок 29. Водопропускная труба с добавленной дополнительной секцией и блокировка моста на реке Желамыш.....	44
Рисунок 30 Строительный мусор на северной стороне.....	44
Рисунок 31. Неправильное хранение верхнего почвенного слоя на русле реки.....	45
Рисунок 32 Образование пыли во время разработки карьера Ак-Суу.....	46
Рисунок 33. Карьер Желамыш до (слева) и после разработки (справа).....	46
Рисунок 34. Разработка карьера Кара-Балта.....	47
Рисунок 35. Хранение пустых бочек из-под битума.....	47
Рисунок 36 Битум в металлических бочках, заскладированный на специально подготовленной площадке.....	48
Рисунок 37 Емкости для хранения химикатов с бетонной площадкой, обеспечивающей легкую очистку.....	48
Рисунок 38. Пыль на камнедробильной установке и асфальто-битумном заводе.....	49
Рисунок 40. Старый асфальт на местных небольших дорогах и переулках.....	52
Рисунок 41. Пластиковая упаковка битума и вывоз.....	53
Рисунок 42. Проведение работ на высоте без СИЗ.....	57
Рисунок 43 Работа оборудования без разбрызгивания воды.....	57
Рисунок 44. Лекции по технике безопасности.....	58

## СОКРАЩЕНИЯ И АББРЕВИАТУРЫ

АБР	Азиатский Банк Развития
АБЗ	Асфальто-битумный Завод
ДСУ	Дробильно-сортировочная установка
ЦАРЭС	Организация Центрально Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества
БСЗ	Бетоно-смесительный Завод
СРПУОС	Строительный Рабочий План по Управлению Окружающей Средой
КСН	Консультант по Строительному Надзору [EPTISA]
ДПЗГСЭН	Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства Здравоохранения Кыргызской Республики
ОЗиТ	Охрана Окружающей среды, Здоровья и Труда
ПУОС	План Управления Окружающей Средой
ПЭО	Предварительная Экологическая Оценка
ГРИП	Группа Реализации Инвестиционных Проектов
км	километр
КР	Кыргызская Республика
МФ	Министерство Финансов Кыргызской Республики
МТиД	Министерство Транспорта И Дорог Кыргызской Республики
ПДК	Предельно Допустимая Концентрация
ПДУ	Предельно Допустимый Уровень
ТБиОЗ	Техника Безопасности и Охрана Здоровья
КОР	Контракт Ориентированный на Результат
СИЗ	Средства Индивидуальной Защиты
ПО	Полоса Отвода
ГАООСЛХ	Государственное агентство по охране окружающей среды и лесному хозяйству при Правительстве Кыргызской Республики
ПУОСКУ	План Управления Окружающей Средой на Конкретном Участке
ГЭТИ	Государственная инспекция по экологической и технической безопасности при Правительстве Кыргызской Республики

# 1 ВВЕДЕНИЕ

## 1.1 Преамбула

1. Данный отчет является четвертым "полугодовым" отчетом по мониторингу окружающей среды охватывающий период с 1 Января по 30 Июня 2019 года, в рамках реализуемого Проекта по улучшению транспортного коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4. Настоящий отчет по мониторингу показывает, насколько хорошо Подрядчик и государство реализуют меры по смягчению и мониторингу, указанные в Проектном Плате управления окружающей средой (ПУОС), и какие конкретные действия были предприняты и должны быть реализованы для улучшения экологических показателей. В течение отчетного периода работы по восстановлению дороги включали в себя работы по реконструкции шести мостов, замене сотен водопропускных труб, удалению старого асфальта, подготовке новых дорожных полос на 45.1-километровой проектной дороге, разметке деревьев для вырубki с учетом размещения воздушных линий электропередачи и линий связи по всему участку, а также дальнейшая эксплуатация асфальтобетонных заводов и дробильно-сортировочной установки.
2. В настоящем отчете содержатся отчетные материалы о ходе работ и меры, принятые для предотвращения или смягчения воздействия на окружающую среду в результате строительных работ, определенных в ПЭО, а также непредвиденно возникших. Результаты основаны на многочисленных посещениях участка, проведенных местными и международными специалистами КСН в период с января по июнь 2019 года.

### 1.1 Основная Информация

3. Дорога Бишкек-Ош составляет около четверти международной дорожной сети в Кыргызской Республике и связывает страну с Казахстаном на севере, Узбекистаном и Таджикистаном на юге и Китайской Народной Республикой на юго-востоке. Дорога пересекает четыре из семи регионов страны и обслуживает около 2 миллионов человек. Это единственная прямая наземная связь между южной и северной частями страны, что делает ее крайне важной для поддержания социальной, политической и экономической целостности страны. Дорога Бишкек-Ош является частью Коридора ЦАРЭС 3, который проходит из западного и южного сибирского региона Российской Федерации через Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Узбекистан в страны Ближнего Востока и Южной Азии.
4. Проект улучшения Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4, (участок Бишкек-Кара-Балта — это участок дороги длиной 45,1 км. Преимуществом проекта будет эффективное движение грузовых и пассажирских перевозок по автодороге Бишкек-Ош, с повышением безопасности как для участников дорожного движения, так и для пешеходов, а также минимизация воздействия дороги на окружающую среду с точки зрения шумового воздействия от проезжей части благодаря укладке менее шумного асфальтового покрытия, улучшению дренажа и восстановлению шести мостов.

#### 1.1.1 Контракт КОР – Участок КАРА-БАЛТА – СУУСАМЫР (км 61-129)

5. Компонентом 2 общего контракта является пилотный контракт, ориентированный на результат, для участка дороги от Кара-Балты до входа в тоннель Суусамыр. Проектный участок дороги находится в основном в Чуйской межгорной долине, у подножья гор. Высота проектной дороги варьирует от 800 м над уровнем моря в Кара-Балте до 3300 м в Суусамыре, на въезде в тоннель.

6. Проектная дорога расположена в сейсмической зоне высокого риска (9-балльной) и в сочетании с высокой эрозийностью почвы на крутых склонах и обширных выемках на км. 97 – км.129 представляет постоянную экологическую проблему, связанную со сползанием откосов в результате оползней и землетрясений. Морозы в горном районе начинаются уже в октябре и держатся до конца мая. Годовое количество осадков вдоль проектного участка составляет около 450 мм. В горной местности проектного участка количество зимних явлений (снегопад) составляет 60 дней (в период между ноябрем и апрелем).
7. Землепользование в зоне воздействия участка автодороги Кара-Балта-Суусамыр, в частности, в начале участка проектной дороги имеет сельскохозяйственное назначение, в основном возделываются такие сельскохозяйственные культуры, как пшеница, кормовые и технические культуры, различные виды овощей, как картофель, болгарский перец, морковь, арбузы, баклажан и имеются фруктовые плантации, как яблони и абрикосы. В горном районе, человеческая деятельность ограничивается разведением лошадей и овец. Ландшафт меняется ближе к степям, почва покрыта травой и низкими кустарниками, такими как саксаул (*Haloxylon ammodendron*). Чия, обычная трава с белесыми тростниками как у камыша, также является общераспространённым видом травы.
8. Дорожный коридор, охватываемый КОР (Кара-Балта-Суусамыр) не мешает каким-либо водотокам, водно-болотным угодьям или другим чувствительным зонам.
9. Чувствительные зоны - Проектный участок дороги не проходит над, через или рядом с какими-либо установленными чувствительными экологическими зонами. Существующая дорога проходит через села Бекитай, Боксо-Жол, Каирма и Сосновка. В рамках текущего контракта, одной из мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, является восстановление дорожной разметки и разметки пешеходных переходов, а также установка соответствующих дорожных знаков. Ограничение скорости 60 км/ч было установлено внутри сел, и на отдельном участке, ограничение скорости 40 км/ч (напротив школ).
10. В г. Кара-Балта, Сосновке и до конца проектного участка, существующая дорога пересекает реку Кара-Балта 22 раза. Переезды через реку осуществляются по мостам. Согласно Постановления Правительства Кыргызской Республики от 7 сентября 2009 года № 561 «О рыбохозяйственном освоении и использовании естественных и искусственных водоемов в Кыргызской Республике» река Кара-Балта относится к водоемам рыбохозяйственного назначения. Другими словами, в реке водится рыба и, скорее всего, река является местом любительского рыболовства. Этой категории реки присваивается уровень защиты, который запрещает ведение разработки агрегатов близ реки, строительство препятствий, дамб или передвижение водных транспортных средств, которые мешают перемещению рыб. Поэтому, вблизи реки Кара-Балта не проводятся какие-либо работы, кроме работ по защите от эрозии для минимизации наносов в реке.
11. При реабилитации придорожных кюветов, отведение поверхностных вод, с целью недопущения попадания в реку, производится на придорожную территорию, поросшую травой, что позволяет не загрязнять реку, которая является местом обитания рыбы.
12. В Приложении 1 к настоящему отчету представлены подробные результаты мониторинга участка Кара-Балта-Суусамыр, который реализуется в качестве контракта КОР на техническое обслуживание.
13. Проведенные проверки подтвердили, что техническое обслуживание было проведено с осторожностью, чтобы не загрязнить реку Кара-Балта.



14. Были проблемы связанные с ненадлежащей уборкой снега на перевале и недостаточным распределением соли и песка в течение зимних месяцев. Подрядчик исправил эти проблемы.



Рисунок 1. Участок Бишкек – Кара-Балта дороги Бишкек – Ош (Источник: Hagler Bailly, Пакистан, 2016 г.)

## 2 ОПИСАНИЕ РАБОТЫ И ТЕКУЩИЕ РАБОТЫ

### 2.1 Описание Проекта

15. Согласно классификации Политики по Защитным Мерам АБР данный проект (Рисунок 1) классифицируется как категория В, что требует проведения Предварительной Экологической Оценки (ПЭО).
16. Реабилитация 45.1 км автодороги Бишкек - Ош, от км 15.9 по км 61, требует капитальной реконструкции всей проезжей части. Проект соответствует стандартам 1-б Технической Категории Кыргызской Республики (магистральные улицы общегородского значения), со следующими геометрическими показателями:
  - Число полос движения – 4 и 6
  - Ширина полосы движения – 3.5 – 3.75 м
  - Ширина проезжей части – 2x7.5
  - Ширина обочины – 3.75 м
  - Ширина укрепления кромки проезжей части – 0.75 м
  - Расчетная нагрузка на ось – 11.5 тонн
17. На всем протяжении 45.1 км весь старый асфальт и подстилающий слой будут сняты и заменены новым материалом и будет уложено двухслойное асфальтобетонное покрытие толщиной 14 см, верхний – 5 см, нижний слой – 9 см, с нижележащим слоем из черного щебня толщиной 9 см. В соответствии с Техническим заданием дорожное покрытие спроектировано на первоначальный расчетный срок эксплуатации 10 лет с вариантами слоев усиления на расчетный срок эксплуатации 15 и 20 лет.
18. Ширина Полосы Отвода (ПО) автодороги составляет 50-60 метров. Существующая дорога асфальтобетонная, ширина дорожного покрытия 15-20 м. Ширина обочины варьируется от 1,5 до 3,0 м. Участок проектной дороги протягивается в сторону запада от км 15,9 до окраин Кара-Балты, имеет четыре, затем три полосы движения, которые в районе км 24 сокращаются до двух полос. Ширина дорожного покрытия двухполосного участка составляет 8-12 м, с обочинами еще 1,5-3,0 м. На 61 км, на кольцевой развязке, дорога Бишкек-Ош сворачивает на юг и знаменует собой завершение проектного участка.
19. Местность по всему участку может быть классифицирована как предгорная равнина с высотой 750-800 м над уровнем моря и неуклонно набирающая высоту к югу в сторону горного хребта Тянь-Шаня. Плотность населения высокая, представляет собой смесь городского участка и просторов сельских земель.
20. Реконструкция дороги должно соответствовать законам и нормам Кыргызской Республики. Данная реабилитация доведет геометрические параметры дороги к требуемой категории, преобразовав в 4-полосную дорогу по всей протяженности до Кара-Балты, увеличив радиусы кривизны в плане и продольном профиле.
21. В целях улучшения дренажных систем, работа включает в себя реконструкцию и замену большей части изношенной ирригационной водопропускной системы, и добавление новых перекрестных дренажных сооружений, в общем количестве 548 водопропускных труб. Существующие шесть мостов будут полностью заменены. В результате, будут построены более 64 км тротуаров, 95 новых надземных пешеходных переходов, 12 новых обозначенных пешеходных переходов и шесть подземных переходов.
22. В связи с серьезными проблемами переселения и необходимостью их решения до начала периода строительства была запланирована такая последовательность строительных работ, так что работы в основном охватывали те районы, где нет или

есть незначительные проблемы переселения или где вопросы компенсации были полностью решены.

23. С 1 января 2019 года и с началом строительного сезона в начале апреля ведутся работы на шести участках дороги (Таблица 1. и Рисунок 2). На четырех из них работы велись в течение предыдущего шестимесячного периода, а на участках 1.4, 2.3 и 2.3 асфальт укладывался в течение этого отчетного периода.

**Таблица 1. Участки дорог, на которых велись строительные работы в 2017-2019 гг.**

Номер участка	Начало участка, км	Конец участка, км	Длина участка, км
<b>2017 г.</b>			
1-1	15+900	21+300	5.40
1-2	35+500	40+580	5.08
1-3	45+600	51+600	6.00
1-4	54+200	59+350	5.15
<b>2018 г.</b>			
2-1	21+300	35+500	14.20
2-2	40+580	45+600	5.02
2-3	51+600	54+200	2.60
2-4	59+350	60+926	1.57
<b>2019 г.</b>	Начало строительных работ 11.03.2019 г.		
1-1	19+700	21+300	1.60
2-2**	40+580	45+600	5.02
1-3	46+300	51+600	5.30
2-3**-р	51+600	54+200	2.60
1-4**-р	54+200	59+350	5.15
2-4**-р	59+350	60+950	2.60

\*\*= те же участки, что в период мониторинга с Июля – Дек. 2018 г. р= идет укладка асфальта

24. Строительные работы ведутся в основном в пределах существующей полосы отвода, что сводит к минимуму воздействие на окружающую среду. В течение отчетного периода Подрядчик проводил работы на следующих участках:

- № 1 Желамыш, расположен в 11 км к югу от дороги на 18 км дороги,
- №.2 Сокулук 1 расположен на юге около 3,3 км от главной дороги на 23 м км,
- №3 Сокулук 2 расположен на 27,5 км и 7,7 км от дороги,
- №4 Ак-Суу 1 расположен в старом русле реки Ак-Суу в 2,2 км от дороги и на 44 км вдоль трассы.
- №5 Ак-Суу 2 является 5 карьером, расположенным далее вверх по течению в старом сухом русле реки, и находится в 8,6 км от проектной дороги.
- №6 Кара-Балта, расположен на 61 км дороги около 4 км от трассы, в зоне промышленного завода.

25. По состоянию на июнь 2019 года, подрядчик использует карьеры Ак-Суу 2 и Кара-Балта. Разработка карьера Желамыш завершена, накопленный материал удаляется. Подрядчик приступит к разработке «Плана рекультивации» карьера «Желамыш» для начала рекультивационных работ.



Section	PK		KM		Length (km)
	Start of section	End of section	Start of section	End of section	
1-1	74+00	128+00	15+900	21+300	5+400
2-1	128+00	270+00	21+300	45+600	5+020
1-2	270+00	320+80	35+500	40+580	5+080
2-2	320+80	371+00	40+580	45+600	5+020
1-3	371+00	431+00	45+600	51+600	6+000
2-3	431+00	457+00	51+600	54+200	2+600
1-4	457+00	508+50	54+200	59+350	5+150
2-4	508+50	524+60	59+350	60+926	1+576

Section-1	Start of Sub-Section	End of Sub-Section	
1	74+00	128+00	5+400
2	270+00	320+80	5+080
3	371+00	431+00	6+000
4	457+00	508+50	5+150
Total length (km):			21+630

Section-2	Start of Sub-Section	End of Sub-Section	
1	128+00	270+00	14+200
2	320+80	371+00	5+020
3	431+00	457+00	2+600
4	508+50	524+26	1+576
Total length (km):			23+396

Рисунок 2. Участки проектной дороги и конвертация ПК в КМ.



26. Производится эксплуатация заводов по производству асфальта и инертных материалов, и бетонно-смесительного завода, расположенных на карьере Ак-Суу, расположенном > 1,0 км от ближайших жилых мест и в 5 км от проекта. Эта зона снабжена всеми необходимыми коммуникациями (местами для отдыха, кухня, столовая, душевые, туалеты) для проживания или поиска сотрудников с 2-х сменной работой. Все необходимые меры по обеспечению санитарной и пожарной безопасности обеспечены. Подрядчик заключила договор с местной больницей для экстренных случаев, а также имеется аптечка.

## **2.2 Проектные Контракты и Управление**

### **2.2.1 Основные Организации Участвующие в Проекте**

27. Следующие организации участвуют в проекте;

- Министерство Финансов Кыргызской Республики (МФ);
- Министерство Транспорта и Дорог Кыргызской Республики (МТид), исполнительное агентство; и его,
- Группа Реализации Инвестиционных Проектов (ГРИП)- исполнительный орган;
- Государственное агентство по охране окружающей среды и лесному хозяйству (ГАООСЛХ);
- Государственная инспекция по экологической и технической безопасности (ГЭТИ);
- Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики (ДПЗГСЭН).

28. Министерство Финансов КР - уполномоченный государственный орган, отвечающий за координацию действий с АБР и другими донорами относительно вопросов внешней помощи.

29. МТид отвечает за развитие транспортного сектора, и является Исполнительным Органом (ИО) проекта. МТид несет общую ответственность за планирование, дизайн, реализацию и мониторинг проекта. ГРИП, Исполнительное Агентство (ИА) работает при МТид и выполняет задания, порученные МТид, и несет прямую ответственность за Консультанта по Строительному Надзору EPTISA (КСН).

30. ГАООСЛХ это 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 (Оценка воздействия на окружающую среду);
- выдачу экологических лицензий
- экологический мониторинг;
- предоставление услуг экологической информации.

31. ГЭТИ осуществляется в соответствии с Законом «О порядке проведения проверок субъектов предпринимательства». ГЭТИ осуществляет в установленном порядке надзор за соблюдением:

- природоохранного законодательства, установленных правил, лимитов и норм природопользования, нормативов выбросов и сбросов загрязняющих веществ и размещения отходов в окружающей природной среде;

- требований промышленной безопасности при строительстве, расширении, реконструкции, техническом перевооружении, эксплуатации, консервации и ликвидации опасных производственных объектов;
- требований земельного законодательства;
- требований по безопасности работы оборудования и средств для хранения и отпуски нефтепродуктов и газов, грузоподъемных кранов;
- требований правил безопасной эксплуатации при строительстве, монтаже и наладке электрических сетей и электрооборудования.

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

### 2.2.2 Управление Проектом

33. МТид выступает в качестве исполнительного органа, осуществляющего надзор за проектом, совместно с ГРИП в качестве постоянно действующего руководителя и исполнительного агентства проекта. ГРИП совместно с консультантом по надзору за строительством (КСН) EPTISA, несет ответственность за непосредственный надзор за работой подрядчика. В работу также вовлечены ряд субподрядчиков, нанятых основным подрядчиком и подчиняющихся непосредственно подрядчику, China Railway Engineering Group No. 5 (Таблица 2).

34. Подрядчику было поручено консультироваться с местными администрациями по вопросам размещения отходов строительных материалов и временного ограничения доступа. До декабря 2018 года ответственность за проведение мониторинга лежала на КСН, но затем руководство EPTISA указало, что согласно спецификации контракта, подрядчик должен проводить и оплачивать мониторинг на участке. В результате этого проведение мониторинга было передано подрядчику.

35. КСН контролирует повседневную работу подрядчика по всем инженерным, экологическим и социальным вопросам, которые необходимо решить, которые возникают и должны быть решены. Работу курирует руководитель группы, работающий на участке, и девять международных специалистов (Таблица 3) которые периодически работают на участке. На данный момент только специалист по контрактам; специалист по охране окружающей среды и консультант по КОР периодически посещают участок.

**Таблица 2. Основные организации, участвующие в проекте, и связанные с защитой окружающей среды**

№	Наименование организации	Роль в проекте	Ответственный за охрану окружающей среды	Контактные данные
1	МТид и ГРИП	Исполнительное агентство	Руслан Сатыбалдиев Директор Асылбек Абдыгулов (ГРИП)	<a href="mailto:asylbeka@piumotc.kg">asylbeka@piumotc.kg</a>
2	EPTISA	Международный специалист по охране окружающей среды	Геза Телеки	<a href="mailto:gcteleki@gmail.com">gcteleki@gmail.com</a>
3	EPTISA	Национальный специалист по охране окружающей среды	Татьяна Волкова	<a href="mailto:volkova_ti55@mail.ru">volkova_ti55@mail.ru</a>

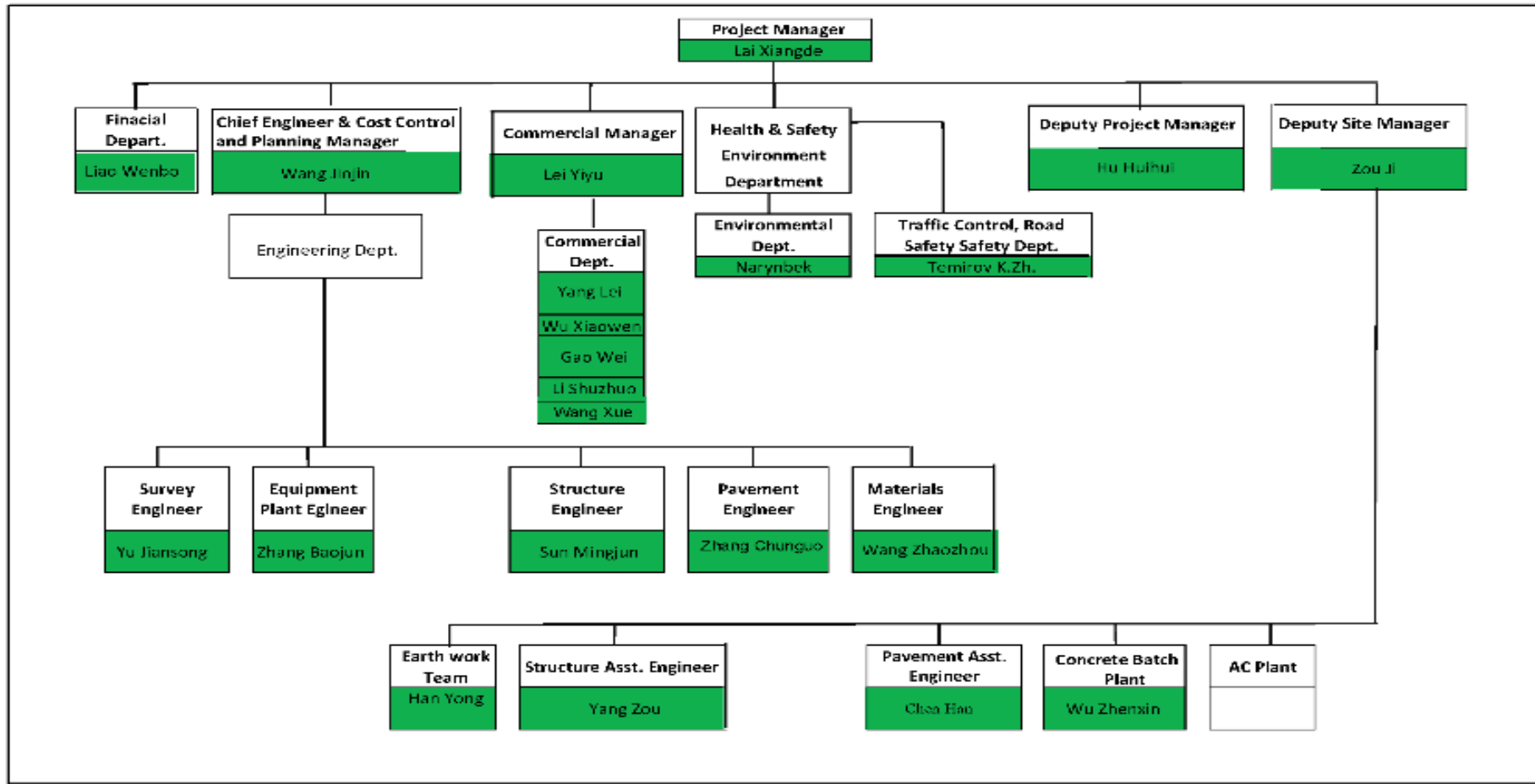
4	Компании с ограниченной ответственностью «Китайская железнодорожная инженерная групповая компания №5»	Специалист по охране окружающей среды Подрядчика	Нарынбек Мырсалиев	Narynbek_m@mail.ru
5	ОсОО «Ишмер»	Субподрядчик	-	
6	ЧП «Максат»	Субподрядчик	-	
7	ГДРСУ	Субподрядчик	-	

36. Кроме того, в проекте участвуют девять местных специалистов (Таблица 3), рабочие дни которых, по состоянию на 31 июня, завершатся. Ожидается, что проект будет продолжаться еще как минимум два года, и они необходимы для мониторинга и работы подрядчика.

37. Вопрос о продлении контракта будет рассмотрен во время миссии АБР, запланированной на начало июля 2019 года.



### Contractor's Organization Chart



Mobilized

Рисунок 3. Организационная структура Подрядчика (по состоянию на Май 2019 г., руководителя проекта не менялся)

**Таблица 3. Список сотрудников Консультанта по надзору за строительством**

<b>Международные специалисты</b>	
Инженер-Дорожник/Руководитель Группы	Хакан Немутлу
Инженер по Дорожному Покрытию и Материалам**	Паоло Кокко
Инженер-Мостовик/Искусственным Сооружениям	Сабир Сидик
Специалист по Дорожной Безопасности	Парта Мани Параджули
Инженер по Обеспечению Качества	Рухи Эрен Гурцай
Специалист по Контрактам**	Сердар Хаккачирмаз
Специалист по Социальным Вопросам и Переселению	Драга Веселинович
Специалист по Охране Окружающей Среды**	Геза Телеки
Консультант по КОР**	Аккли Урад
Специалист по Изменению Климата	Генрикус М.Бош
<b>Местные специалисты</b>	
Инженер-Дорожник /Заместитель Руководителя Группы	Изатбек Токтомамбетов
Инженер по Дорожному Покрытию и Материалам	Абыдкерим Капаров
Инженер-Мостовик/Искусственным Сооружениям	Виктор Урлапов
Инженер гидротехник/по водоснабжению и водоотведению	Василий Черных
Специалист по Дорожной Безопасности	Садыралиев Шайлообек
Инженер по Обеспечению Качества	Санжар Сатыбалдиев
Инженер-Объемщик	Эдиль Шабданов
Специалист по Социальным Вопросам и Переселению	Азамат Оморбеков
Специалист по Охране Окружающей Среды	Татьяна Волкова
Консультант по КОР	Нурбек Жумалиев

### 2.2.3 Детали Контракта

38. Согласно текущим оценкам, завершение проекта планируется на апрель 2020 года плюс 1 год гарантийного срока (Таблица 4), когда подрядчик передаст все функции по смягчению и мониторингу в апреле 2021 года.

**Таблица 4. Детали Контракта по Проекту**

<b>Пункт</b>	<b>Детали</b>
Проект	Проект по Улучшению транспортного коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек – Ош), Фаза 4
Подрядчик	China Railway No.5 для выполнения работ по Компоненту 1
Участок дороги:	15.9 км– 61 км, общая длина - 45.1
Донор:	Азиатский Банк Развития
Дата заключения контракта:	28/03/2017
Исполнительный орган	Министерство Транспорта и Дорог Кыргызской Республики
Уведомление о начале работ	03/04/2017
Дата завершения	02 Апреля 2020 г.
Время на завершение – дней	2 года 4 месяца
Продление – дней	-
Гарантийный срок – дней	365
Сумма контракта	70,239,899.29 долл. США

### 2.3 Проектные работы в течение текущего отчетного периода

39. В течение отчетного периода с января по июнь 2019 года дорожно-строительные работы проводились на шести участках дороги (Таблица 1.). При этом четыре вида работ проводились еще в предыдущем отчетном периоде. С учетом того, что строительные работы за этот период начались в середине апреля 2019 года, основные компоненты работ по земляным работам, монтажу дренажных сооружений, строительству дорожных покрытий и выполнению других работ возобновились (Таблица 5). В пяти подпунктах при выполнении работ по дорожному покрытию наибольшая активность наблюдалась после земляных работ, на которых было обработано более 49 000 м<sup>3</sup> материала.

40. Строительные работы включали:

- земляные работы - снятие и удаление лишнего непригодного грунта, укатка и уплотнение придорожных склонов. По указанию АБР, работы по уплотнению грунта проводились без вибрации;
- работы по укладке дорожной одежды, укладке подстилающего слоя, асфальта;
- установка парапетов (небольшое бетонное ограждение/разделительные ограждения) и железобетонных лотков;
- строительство мостов и водопропускных труб

**Таблица 5. Ход строительных работ в период с 2017 и с Янв.- Июнь 2019**

№	Земляные работы	Ед. изм.	Объем по проекту	Завершено с 2017 по 12. 2018	Завершено с 01-06. 2019	% завершения всего
1	Расчистка и корчевание	га	76	27	1.78	36
2	Валка и корчевание деревьев	шт.	3,348	5812	50	114
3	Экспкавация и вывоз пригодного материала с существующего земляного полотна с последующим использованием для насыпи	м3	296,331.00	184,727.00	49,006.00	62
4	Насыпь, обычный материал из карьеров	м3	67,511	42,544	10,867	63
5	Выемка непригодного грунта в отвал	м3	103,290	73,861	0.00	72
6	Вскировка существующего а/б	м3	84,340	38,233	6,366	45
<b>№</b>	<b>Дренажные работы</b>					
1	Водопропускные трубы d=1.5м	шт.	57	38	0.0	67
2	Водопропускные трубы, отв. 0.8x0.8м	шт.	98	84.5	24.5	86
3	Водопропускные трубы, отв. 0.5x0.5м (на съездах)	шт.	392	2	0.0	0.5
4	Водопропускные трубы, отв. 2.0x2.0м	шт.	1	1	0.0	100
5	Устройство ж/б лотков В-3	шт.	21,600	300	0.0	1
<b>№</b>	<b>Дорожная одежда</b>					
1	Подстилающий слой – 28см	м3	448,920	184, 649.97	53 566	41

№	Земляные работы	Ед. изм.	Объем по проекту	Завершено с 2017 по 12. 2018	Завершено с 01-06. 2019	% завершения всего
2	Слой Основания - 15см	м3	157,257	61,054.43	17,318.34	39
3	Черный щебень – 9см (Органоминеральный слой)	м3	86 906	30,615,98	8,380,28	35
4	Нижний слой асфальтобетона – 9см	м3	84,046	21,811.69	13,796,26	26
5	Верхний слой асфальтобетона - 5см	м3	46,692	61.7	61.7	<1
№	Мосты					
1	Мост через р. Джеламыш. 18.3 км	пм	25.1	96%	0	96%
2	Канал Жантай 24.4 км	пм	35.5	45%	-0	45%
3	Мост через р. Сокулук 27.7 км	пм	35.2	80%	3%	84%
4	Канал Крепостной 40.7км	пм	35.5	Не началось		-
5	Мост через р. АкСуу 44км	пм	29.2	40%	40%	40%
6	Мост через р. АкСуу (селевой канал) 44.6км	пм/ %	20.1	83%	1%	84%
№	Прочие работы					
1	Подземный переход КМ55+410	пм/ %	27.9	70%	20%	90%*
2	Подземный переход КМ57+415	пм/ %	24.5	50%	40%	90%*
3	Подземный переход КМ59+640	пм/ %	24.5	22%	63%	85%*
4	Парапетное ограждение на разделительной полосе ОП-1	шт.	14,887	1,663	343	11
5	Опоры ЛЭП 10кВ+04кВ	шт.	571	259	0	45
6	Опоры Линии Связи	шт.	706	336	0	48
7	Деревья для пересадки	шт.	11,700.	0	0	0**
8	Тротуары	км	64	0	0	0
9	Остановки	шт.	примерно 45	0	0	0
10	Озеленение	км	90 км	0	0	0

\*= относится только к основным бетонным работам, без отделочных работ, в том числе проходы, электрика, борьбу с наводнениями и покраска; \*\*= работы могут начаться только после завершения таких строительных работ как размещение дорожного оборудования и контурной обработки верхнего слоя почвы, т. е. после завершения всех земляных работ на любом участке . пм=погонный метр

### 2.3.1 Строительство Дороги и Мостов

41. В течение отчетного периода продолжалась работа по планировке, засыпке и укатке дорожного полотна (Рисунок 4) на всех участках дороги (Рисунок 2). Укладка асфальта производилась на Участках 1.4, 2.3 и 2.4



**Рисунок 4. Дорожно-строительные работы.**

42. На участках 2.3 и 2.4 продолжалось строительство трех подземных переходов вблизи уязвимых мест (школ). Близкое залегание грунтовых вод осложняет строительство переходов (Рисунок 5). Приходится постоянно откачивать большой объем грунтовых вод и производить бутовку основания крупными камнями, а также укладывать гидроизоляцию. Строительство подземных переходов находится на стадии завершения. Все строительные отходы после завершения будут убраны.

43. Укладка асфальта проводится вдоль трех участков.







**Рисунок 5. Подземные пешеходные переходы и проблемы с наводнением**

44. В отчетный период продолжались работы по строительству мостов через р. Ак-Суу, Сокулук и селеотводной канал от русла р. Ак-Суу. Мосты через р. Сокулук и селеотводной канал от русла р. Ак-Суу практически завершены и скоро откроется движение по ним. Начались подготовительные работы по строительству моста через обводной канал «Крепостной» (Рисунок 6 и Рисунок 7).



**Рисунок 6. Мост на канале «Крепостной» и переход на мосту Ак-Суу**



**Рисунок 7. Строительство моста на реке Сокулук**



**Рисунок 8. Строительство моста на селеотводном канале от русла реки Ак-Суу**

45. Продолжаются интенсивные работы по реконструкции водопропускных труб на шести участках, указанных в Таблица 1. близкое залегание грунтовых вод усложняет строительство, так как приходится постоянно откачивать воду, а также потенциальной проблемой является истощение ближайших скважин.



### 2.3.2 Карьеры

46. Со стороны подрядчика при разработке карьера Кара-Балта были выявлены несоответствия, в частности, превышение глубины разработки карьера. Это несоответствие было отмечено Инженером, который поручил Подрядчику немедленно устранить несоответствия. После этого подрядчик выполнил соответствующую работу и довел глубину разработки карьера до необходимой глубины. Также Инженер отметил несоблюдение мер техники безопасности при работе экскаватора в карьере Кара-Балта. Экскаватор производил отгрузку сырья из-под себя стоя на уступе (Рисунок 9), что потенциально дестабилизирует машину и подвергает оператора серьезной опасности.



Рисунок 9. Карьер Кара-Балта и превышение экскаватором разрешенной глубины разработки

47. Подрядчику было отправлено письмо № EP-CR5-HN-1065 с указанием нарушений, и о необходимости приведения параметров разработки в соответствие с проектом, очистке и восстановлении русла реки, соблюдение техники безопасности и сроков



устранения выявленных нарушений. Проверка в июне 2019 года показала, что мало что изменилось.



**Рисунок 10. Нарушение глубины разработки при повторном открытии карьера Кара-Балта**

48. Специалист по охране окружающей среды КСН совместно с экологом Подрядчика осуществил выезд на карьер Кара-Балта с целью его обследования для проведения рекультивационных работ. К настоящему времени рекультивация карьера не проводилась.

### **2.3.3 Строительный мусор**

49. При производстве работ по реконструкции водопропускных труб на обочине дороги складировались отходы в виде старых ж/б изделий, которые не вывозятся своевременно. Недавно совместно с местными властями были определены площадки под размещение старых ж/б изделий. На эти же площадки можно вывозить эти материалы (**Рисунок 11**) вместе с придорожным грунтом.

50. Подрядчику постоянно даются устные указания о необходимости вывоза всех строительных отходов с обочины дороги, также Подрядчику направлено письмо № ЕР-CR5-HN-1051, на которое получен ответ, что начат вывоз отходов. Со стороны подрядчика дается объяснение, что отходы непригодных железобетонных изделий будут вывозиться с участка по мере их накопления на проектом участке.



**Рисунок 11. Примеры строительного мусора вдоль обочины**





**Рисунок 12. Новые водопропускные трубы, перекрытые мусором.**

51. Во время выездной инспекции было отмечено, что некоторые водопропускные трубы оставались перекрытыми (**Рисунок 12**) и подрядчику были даны инструкции, а также руководитель строительных работ был уведомлен о необходимости принятия соответствующих мер. Подрядчик начал работы по очистке новых водопропускных труб. Подрядчик отслеживает эту проблему во избежание создания неудобств для местного населения в период орошения.

#### **2.3.4 Камнедробильная установка, асфальтобитумный завод, бетонно-смесительный завод**

52. На промышленной площадке производилась работа по дроблению сырья и подготовке запасов материалов. Производится заливка различных ж/б изделий для нужд на дороге (бетонные кольца, лотки, опоры для подпорных стен и др.) (**Рисунок 12**). В мае проводилась укладка асфальта на участках 1.4, 2.3 и 2.5 (см. Рисунок 2). Вследствие чего асфальтовый завод работает интенсивно.



**Рисунок 13. Территория производства бетона.**

53. Пустые и полные бочки с битумом размещаются на специально подготовленном участке. На участке накапливается большое количество пустых битумных бочек и металлических крышек (**Рисунок 14**) (несмотря на то, что они не загрязняют почву). Подрядчик планирует использовать часть пустых бочек в качестве временного устройства на участках, где ведутся работы, предварительно покрасив их и установив светоотражающую ленту на бочках. Инженер дал Подрядчику инструкции о необходимости утилизации неиспользованных пустых бочек. Этот вопрос находится на стадии решения.



**Рисунок 14. Хранение пустых битумных бочек и крышек**

### 2.3.5 Лагерь проживания рабочих

54. Лагерь проживания рабочих в Ак-Суу (**Рисунок 15**) рассчитано на 20 человек. В лагере имеется два противопожарных щита. Каждое помещение рассчитано на проживание двух рабочих. В лагере имеется кухонный блок, оборудованное место для приема пищи, душевые помещения, умывальники и туалеты.
55. Учитывая, что среди проживающих рабочих многие курят, для соблюдения элементарных правил пожарной безопасности строго запрещено курить в жилых помещениях. Курить разрешено только на специально отведенных местах, для этого установлены металлические урны для окурков.



**Рисунок 15 Лагерь проживания рабочих Ак-Суу и кухня**

56. В жилых лагерях Сокулук, Беловодск бытовые отходы и сточные воды из септиков вывозятся своевременно, все защитные меры по санитарной гигиене соблюдаются. Периодически проводятся проверки соблюдения экологических требований. Так после устного предупреждения о необходимости оборудования пожарного щита, были установлены 2 щита на территории лагеря (**Рисунок 15**).



**Рисунок 16 Материалы ТБиОЗ рядом с кухней**

57. Также было дано предупреждение по выносу газовых баллонов (**Рисунок 17**) из помещения и размещения их в металлических шкафах, но данное нарушение до

настоящего времени не устранено. Необходимо срочно вынести газовые баллоны из помещения кухни.



Рисунок 17. Размещение баллонов с пропаном вблизи открытого огня

### 2.3.6 Управление Деревьями

58. Общее количество вырубленных деревьев на проектом участке составило 5 812 штук. Однако некоторые деревья, включенные в это число, не были вырублены из-за близости ЛЭП и расположения подземного кабеля. В течение отчетного периода деревья были срублены во время работ по прокладке ЛЭП и подземных линий связи. В случае необходимости в вырубке дополнительных деревьев, это будет сделано в соответствии с процедурой, в соответствии с процессом, определенным в СПУОС Приложении 10.

### 2.3.7 Управление Почвой

59. Верхний слой почвы снимают и хранят в специальных местах, выделенных местной администрацией, в течение последнего отчетного периода почва остается там же, при этом небольшое количество забирают местные подрядчики. После завершения строительных работ, остатки будут использованы для засыпки склонов и озеленения.

60. Получение разрешения от природоохранных органов для снятия верхнего слоя почвы в строительном коридоре не требуется. Подрядчик получил разрешение от местных властей для хранения верхнего слоя почвы на нескольких участках. Насыпи почвы хранятся на высоте не более 1,5 м и максимально защищенное от воздействия элементов (Рисунок 18), в основном, от ветра в сезон сухого строительства. В настоящее время удаляется верхний слой почвы на площади 1,5 га. В настоящее время общая удаленный объем не изменился по сравнению с предыдущим отчетным периодом, а именно 30 000 м<sup>3</sup>.





**Рисунок 18. Размещение почвы и хранение вдоль трассы**

### **2.3.8 Безопасность на дорогах и в рабочих зонах**

61. За отчетный период имело место ряд нарушений безопасности, все из которых были доведены до сведения подрядчика устно и письменно, как сейчас, так и в течение предыдущего отчетного периода, и тем не менее повторяются те же нарушения.
62. За май месяц консультант по дорожной безопасности 9 раз выезжал на участок автодороги Бишкек-Кара-Балта и проводил обследование. При этом были выявлены нарушения по дорожной безопасности и направлено 2 письма Подрядчику о несоблюдении:
- |  |                                |            |
|--|--------------------------------|------------|
| Обследование дорожной безопасности на проектной дороге от 18.05.2019 | <a href="#">EP-CR5-HN-1048</a> | 21.05.2019 |
| Несоответствия по экологии и дорожной безопасности от 28.05.2019     | <a href="#">EP-CR5-HN-1065</a> | 30.05.2019 |
63. Также при проведении обследования на протяжении от ПК 422+27 (км 50.73) по ПК-430 (км 51.5) примерно 900 м, было выявлено, что установлены парапетные ограждения на середине проезжей части без разрыва. Для удобства местных жителей по данному вопросу, консультант рассмотрит вопрос об установке разрывов согласно требованиям безопасности дорожного движения и местным нормам безопасности дорожного движения, а также с учетом согласия ГУОБДД.
64. В с. Александровка на объездных дорогах в местах проведения ремонтных работ имеются неровности, что оказывает влияние на интенсивность движения и на образование пробок – Подрядчику было поручено немедленно исправить ситуацию. При проведении инспекции международным консультантом по окружающей среде КСН было установлено, что ремонт был завершен лишь частично.



**Рисунок 19. Село Александровка, строительный мусор блокирует дорогу**

65. Также в селе Александровка работа производилась и в ночное время, при этом не соблюдались нормы и правила по технике безопасности, т. е. люди находились на рабочих местах в темное время суток без касок, некоторые без жилетов, без регулировщика без ограждений и без освещений. Подрядчик выдал это оборудование рабочим, но не навязывает его использование, скорее всего, потому что фактически выполнял работу субподрядчик, который не следует инструкциям. Во время подготовки отчета подрядчик принял все комментарии и приступил к их устранению.



66. Также со стороны Инженера, Подрядчику было поручено: при работе в ночное время необходимо обеспечить присутствие инженера по технике безопасности и начальника участка, а также обеспечить дополнительное освещение и регулировщика со спецодеждой; обеспечить восстановление или обустройство временных пешеходных переходов.





**Рисунок 20. Проведение строительных работ с нарушением правил безопасности, село Александровка**

67. В селе Полтавка возле школы отсутствует дорожный знак «Внимание дети». Необходимо своевременно устанавливать дорожные знаки, особенно вблизи школ. Эта работа должна быть завершена до начала школьного сезона. Эта проблема будет контролироваться в августе, чтобы убедиться, что к началу школы проезд/переход обеспечивают надлежащую безопасность.

68. В Беловодске, в местах, где были построены новые дренажные трубы, имеется неровности и ямы. Подрядчику было поручено восстановить поврежденный асфальт, и установить необходимые предупреждающие знаки и своевременно их очищать от грязи, чтобы ночью они были видны. (Рисунок 21).



**Рисунок 21. Проведение строительных работ с нарушением правил безопасности, село Беловодское**

69. **Кампания по Дорожной Безопасности;** субподрядчик «КМАХ», ответственный за проведение кампании по дорожной безопасности ушел из проекта в виду непредвиденных обстоятельств (письмо от компании «КМАХ» от 26.04.2019 г.) Консультант начал поиски нового субподрядчика. В мае 4 компании подали свои ценовые котировки на проведение кампании. Консультант направил данные ценовые котировки на рассмотрение ГРИП АБР.

70. Отмечается, что со стороны подрядчика проводится недостаточный контроль за соблюдением рабочими правил техники безопасности при проведении работ, а также за несвоевременным выполнением требований безопасности дорожного движения. Инженер давал указания о необходимости постоянного мониторинга работников (проведение обучения и инструктажа на постоянной основе) и выполнении требований безопасности дорожного движения. КСН также предложил использовать табличку со знаком, показанную на Рисунок 22.

# SAFETY AT THE WORKPLACE



Рисунок 22. Знак безопасности на рабочем месте для использования на строительном участке

## 2.4 Изменения в проекте и в методах строительства

71. За отчетный период изменений в проекте не было отмечено.
72. За отчетный период изменений в согласованных методах строительства не отмечено. Тем не менее, в апреле 2019 года специалистам по окружающей среде КСН было поручено передать подрядчику все вопросы по сбору данных на местах. Это включало мониторинг воздуха, шума и качества воды, а также испытание почвы.

### 3 ПРИРОДООХРАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

#### 3.1 Общее описание природоохранных мероприятий

73. В течении отчетного периода регулярный визуальный мониторинг за соблюдением природоохранных требований при производстве строительных работ на всех участках дороги проводились местным специалистом по окружающей среде ЕРТИСА, специалистом по окружающей среде Группы реализации инвестиционных проектов МТид КР и экологом Подрядчика.

74. Полевые инспекции включали однодневные посещения и проверки всех рабочих участков, карьеров, рабочих лагерей и заводов.

#### 3.2 Мониторинг строительных участков

75. В период с 1 июля по 30 декабря 2018 года международный и местный специалисты по окружающей среде КСН провели 75 полевых инспекций (см. Таблицу в 07-12, 2018 ПООС) и провели с подрядчиком два учебных семинара по вопросам реализации ПУОС и использования СРПУОС и ПУОС (Таблица 6). Во время этих проверок специалист по охране окружающей среды сопровождал инспекторов КСН.

Таблица 6. Проверка участков инспекторами КСН в период с 1 января - 30 июня 2019 года

№	Дата посещения	ФИО инспекторов	Цель Проверки	Кратко о любых выявленных результатах	Ссылка на месячный отчет
			<b>МАРТ 2019</b>		
1	05.03	Волкова Т. Мырсалиев Н.	Мониторинг строительных объектов. Совместно с экологом Подрядчика	Производился снос деревьев на участке 2-2, который административно охватывает два села (Беловодск, Петровка). Всего вырубке подлежат 624 дерева. Однако из-за электрических и телефонных проводов многие деревья остались не убранными.	См. Месячный отчет за Март 2019
2	11.03	Волкова Т.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов	Ведутся работы по реконструкции водопропускных труб на участках 2-2 и 2-3 (с. Полтавка, с. Беловодск). Близкое залегание грунтовых вод усложняет строительство.	См. Месячный отчет за Март 2019
3	12.03	Волкова Т. Абдыгулов А. Эксперт АБР	Совместное посещение участка с экспертом АБР / МТид. Проведение встречи	Мониторинг объектов строительства. Встреча с Подрядчиком. Обсуждение экологических проблем.	См. Месячный отчет за Март 2019
4	25.03	Волкова Т.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов	Встреча с Подрядчиком. Обсуждение экологических проблем.	См. Месячный отчет за Март 2019



№	Дата посещения	ФИО инспекторов	Цель Проверки	Кратко о любых выявленных результатах	Ссылка на месячный отчет
				Подготовка письма о несоответствии (ЕР-CR5-НН-980)	
5	27.03	Волкова Т. Мырсалиев Н.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов	Подрядчиком не выделяются сухие дрова для разогрева битума. Рабочие вынуждены сжигать битум. Выделяемый при этом ядовитый черный дым отрицательно воздействует на здоровье рабочих и жителей села. Подготовка письма о несоответствии (ЕР-CR5-НН-981)	См. Месячный отчет за Март 2019
6	29.03	Волкова Т.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов	Строительству водопропускных труб мешают грунтовые воды	См. Месячный отчет за Март 2019
			<b>АПРЕЛЬ 2019</b>		
1	01.04	Волкова Т. Мырсалиев Н.	Мониторинг строительных объектов. Совместно с экологом Подрядчика	Встреча с Подрядчиком. Обсуждение экологических проблем.	См. Месячный отчет за Апрель 2019
2	03.04	Волкова Т. Чодоев Д	Мониторинг строительных объектов. Совместно со специалистом по ТБиОТ Мониторинг строительных участков	Ознакомление специалиста по Технике безопасности с объектами строительства	См. Месячный отчет за Апрель 2019
3	05.04	Волкова Т. Абдыгулов А. Эксперт АБР	Совместное посещение участка с экспертом АБР / МТиД. Проведение встречи	Мониторинг объектов строительства. Встреча с Подрядчиком. Обсуждение экологических проблем.	См. Месячный отчет за Апрель 2019
4	08.04	Волкова Т.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов.	Мониторинг строительства подземных переходов.	См. Месячный отчет за Апрель 2019
5	10.04	Волкова Т. Мырсалиев Н. Чодоев Д.	Мониторинг строительных объектов. Совместно с экологом Подрядчика и	Выезд на карьер Кара-Балта. Ознакомление специалиста по Технике безопасности с объектами строительства	См. Месячный отчет за Апрель 2019

№	Дата посещения	ФИО инспекторов	Цель Проверки	Кратко о любых выявленных результатах	Ссылка на месячный отчет
			специалистом по ТБиОТ Мониторинг строительных участков		
6	12.04	Волкова Т. Мырсалиев Н. Чодоев Д.	Мониторинг строительных объектов. Совместно с экологом Подрядчика и специалистом по ТБ. Мониторинг строительных участков	Выезд на карьер Ак - Суу 2. Ознакомление специалиста по Технике безопасности с объектами строительства	См. Месячный отчет за Апрель 2019
7	16. 04	Волкова Т.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов.	Встреча с Подрядчиком. Обсуждение экологических проблем.	См. Месячный отчет за Апрель 2019
8	18. 04	Волкова Т.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов.	Строительству водопропускных труб мешают грунтовые воды. Дороги размыты многочисленными дождями. Подготовка письма о несоответствии ЕР-СR5-НН-1026	См. Месячный отчет за Апрель 2019
9	23. 04	Волкова Т.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов	Подготовка письма о несоответствии ЕР-СR5-НН-1020	См. Месячный отчет за Апрель 2019
10	25. 04	Волкова Т.	Работа на участке. Мониторинг всех строительных объектов.	При строительстве подземного перехода и водопропускных труб не огорожены котлованы, что создает угрозу жизни и здоровью населения. Подготовка письма о несоответствии ЕР-СR5-НН-1023	См. Месячный отчет за Апрель 2019
№	Дата посещения	ФИО аудиторов	Цель Аудита	Кратко о любых выявленных результатах	Ссылка на месячный отчет
			<b>МАЙ 2019</b>		
1	14.05	Волкова Т. Мырсалиев Н. Чодоев Д	Мониторинг строительных объектов. Совместно с экологом Подрядчика и специалистом	Встреча с Подрядчиком. Обсуждение экологических проблем.	См. Месячный отчет за Май 2019

№	Дата посещения	ФИО инспекторов	Цель Проверки	Кратко о любых выявленных результатах	Ссылка на месячный отчет
			по ТБ Мониторинг строительных участков		
2	15.05	Волкова Т.	Мониторинг строительных участков	Мониторинг строительства подземных переходов.	См. Месячный отчет за Май 2019
3	16.05	Волкова Т.	Мониторинг строительных участков	Мониторинг строительства водопрпускных труб.	См. Месячный отчет за Май 2019
4	21.05	Волкова Т.	Мониторинг строительных участков	Работа на участке. Мониторинг всех строительных участков. Подготовка письма о несоответствиях ЕР- CR5-НН-1051	См. Месячный отчет за Май 2019
5	23.05	Волкова Т. Мырсадиев Н.	Мониторинг строительных объектов. Совместно с экологом Подрядчика	Мониторинг объектов на территории завода АБЗ.  Выезд на карьер Ак- Суу 2	См. Месячный отчет за Май 2019
6	24.05	Волкова Т. Мырсадиев Н.	Работа на участке. Совместный выезд на карьер Желамыш	Встреча с Подрядчиком. Обсуждение рекультивации карьера Джеламыш и других экологических проблем.	См. Месячный отчет за Май 2019
7	28.05	Волкова Т. Мырсадиев Н.	Мониторинг строительных объектов. Совместно с экологом Подрядчика	Визуальный мониторинг производства работ на карьере Кара-Балта.	См. Месячный отчет за Май 2019
8	29.05	Волкова Т.	Мониторинг строительных участков.	Работа на участке. Мониторинг всех объектов дорожного строительства, карьер Кара-Балта. Подготовка письма о несоответствиях ЕР- CR5-НН-1065	См. Месячный отчет за Май 2019
9	30.05	Волкова Т.	Мониторинг строительных участков		См. Месячный отчет за Май 2019
			<b>Июнь 2019</b>		
1	04.06	Волкова Т. Мырсадиев Н. и Чодоев Д.	Мониторинг строительных объектов. Карьер Кара- Балта	Отмечены нарушения Техники безопасности при работах на карьере	Месячный отчет за июнь 2019 не подготовлен: рабочие дни экологов КСН закончился 24 Июня 2019
2	11.06	Волкова Т.	Мониторинг строительных	Большое количество железобетонных	н/п

№	Дата посещения	ФИО инспекторов	Цель Проверки	Кратко о любых выявленных результатах	Ссылка на месячный отчет
			объектов.	отходов имеется на дороге	
3	17.06	Геза Телеки Мырсалиев Н.	Мониторинг строительных объектов. Совместно с экологом Подрядчика	Пыль Мусор на обочине Слабая соблюдение техники безопасности на участке Заблокированные каналы рек и водопропускные трубы	н/п

76. Во время инспекции тщательно следили за выполнением пунктов по смягчению и мониторингу, указанным в ПУОС и в СРПУОС, подготовленном подрядчиком. СРПУОС был использован в качестве контрольного листа.

77. Специалисты по окружающей среде ГРИП МТиД иногда сопровождали инспекторов КСН, но чаще всего проводили отдельные инспекции, сосредоточив внимание на конкретных вопросах, таких как безопасность, борьба с пылью и местные жалобы. С 1 января по 30 июня специалисты ГРИП посетили участок примерно 90 раз, часто с несколькими целями, охватывающими не только экологические и социальные вопросы, но и проблемы инженерных работ, решаемые с руководителем группы КСН.

### 3.3 Наблюдаемые проблемы

78. В течение отчетного периода основное внимание уделялось:

- Загрязнение воздуха и пыль
- Строительство мостов и водопропускных труб
- Разработка карьеров и управление
- Заводы по производству материалов
- Переработка и утилизация отходов асфальта и бетона
- Охрана труда и окружающей среды, здоровья и безопасности
- Управление рабочим лагерем: рабочие помещения, твердые и жидкие отходы
- Шум и вибрация

#### 3.3.1 Загрязнение воздуха и пыль

79. Были выявлены следующие проблемы: допущение рабочими подрядчика нарушений при сжигании отходов, недостаточное количество дров при плавлении битума, были некоторые факты использования битума для нагрева, что недопустимо. Подрядчику были даны инструкции по своевременному предоставлению дров. Меры по контролю за пылью, необходимо принятие более быстрых действий со стороны подрядчика, не дожидаясь замечаний от инженера. Одним из примеров может быть задержка в работе поливочных машин при заправке транспортного средства. Подрядчику было поручено заправлять поливочные машины без очереди, чтобы иметь возможность непрерывно проводить гидрооршение, особенно в жаркие дни. Подрядчик может выполнить эти шаги без напоминания и указаний Инженера. Подавление пыли в основном выполняется подрядчиком в тех районах, где ведутся работы, однако персонал подрядчика должен самостоятельно контролировать влажность почвы, чтобы избежать недовольства или неудобств для местных жителей и водителей, проезжающих в этом районе.

### **3.3.2 Мосты и водопропускные трубы**

80. Были выявлены проблемы, связанные с вывозом и очисткой отходов строительных материалов из бетона и земляных работ, а также с удалением строительных отходов из реки и русла реки, а также строительных отходов, блокирующих недавно построенные водопропускные трубы. КСН подготовил руководящий СПУОС (Приложение 9 и 13 ПЭО предоставлено в 2017 году).

### **3.3.3 Разработка карьеров и управление**

81. Отслеживались следующие проблемы: соблюдение разрешенных объемов разработки, глубина извлечения и управление пылью, шумом и эрозией. Во-вторых, было также сообщено об обслуживании дорог для транспортировки. Наконец, отслеживалось также использование подрядчиком СПУОС по управлению и реабилитации карьеров (Приложение 14 СПУОС к ПЭО, предоставленное в 2017 году).

### **3.3.4 Управление заводами по производству материалов**

82. Отслеживались проблемы по управлению пылью и шумом на дробилочных установках, заводах по производству асфальтобетона. Инспекторы также проверяли управление необработанным битумом. СПУОС 6,9 и 11 к ПЭО (2017 г.) содержат необходимые подробные указания.

### **3.3.5 Переработка и утилизация отходов асфальта и бетона**

83. Учитывая, что 45,1 км x 12-14 м x 25 см или > 146 000 м<sup>3</sup> старого асфальтового покрытия и тысячи тонн бетона с мостов и водопропускных труб, автобусных остановок и т. д. необходимо правильно утилизировать, мониторинг воздействия на окружающую среду является постоянной проблемой и тщательно отслеживается инспекторами КСН. Основное внимание уделялось экологически приемлемой переработке старого разбитого асфальта и утилизации бетона. ПЭО проекта включает СПУОС по земляным работам (Приложение 12 ПЭО) и Управлению отходами асфальта (Приложение 7 ПЭО), предоставленные подрядчику в 2017 году.

### **3.3.6 Охрана окружающей среды, здоровья и безопасности**

84. Чаще всего подрядчик не может обеспечить удовлетворительное соблюдение требований безопасности при выполнении работ. Несмотря на то, что много раз рабочие инструктировались и проходили подробное обучение, по крайней мере, три раза с начала проекта, эта проблема продолжает возникать. Подрядчик допускает повторное несоблюдение и допускаются те же ошибки/замечания. Чтобы предоставить конкретное руководство для подрядчика, КСН подготовил Приложения 3 и 4 СПУОС и предоставил их в 2017 году. В начале текущего строительного сезона Подрядчик заменил специалиста по технике безопасности, который инструктирует персонал и посещает рабочие места. Результаты будут отражены в следующем полугодовом отчете.

85. В случае, если Инженер обнаружит грубые нарушения со стороны подрядчика, инженер будет вынужден работать, пока ситуация не улучшится.

### **3.3.7 Управление рабочим лагерем: рабочие помещения, твердые и жидкие отходы**

86. В рамках проекта функционируют три рабочих лагеря в 1) Ак-Суу - для рабочих заводов по производству материалов и промышленной площадки, в котором проживает около 20 человек, 2) Беловодское - является площадкой для технического обслуживания и хранения оборудования (так как работы на участках Петровка и Полтавка завершены, количество временных жителей будет

уменьшаться.), 3) около 29 рабочих и офис основного подрядчика и лагерь проживания рабочих на 30 человек<sup>1</sup>.

87. Переоборудованные контейнеры достаточно подходят для временного размещения персонала. Необходимо постоянно следить за условиями жизни персонала подрядчика, чтобы поддерживать приемлемый уровень размещения/пробытия на рабочем месте.
88. Чистота на кухне и пожарная безопасность также являются проблемой, которая постоянно контролируется Инженером для того, чтобы поддерживать максимально надежный и безопасный уровень временного проживания/размещения рабочих.
89. На территории участков временного проживания рабочих наблюдается несвоевременная уборка мусора, а также невозможность объяснить рабочим о необходимости использования мусорных баков, расположенных в специальных местах. Инженер дает постоянные инструкции для проведения разъяснительных работ среди местного и иностранного персонала. КСН подготовил Приложение 4 к ПЭО СПУОС в 2017 году и предоставил его подрядчику.

### 3.3.8 Шум, вибрация, качество воздуха и воды

90. Учитывая очень шумные фоновые условия, строительный шум добавляет только периодический всплеск шума, повышая уровень шума с 65 до 70 дБА в периоды работы. Что касается вибрации, то из-за изменившегося способа работы по уплотнению насыпи и дорожного покрытия, вибрация не используется. Качество уплотнения достигается за счет увеличения количества проходов катка в зоне, где выполняется уплотнение.

### 3.4 Резюме наблюдаемых проблем

91. С начала строительных работ в середине 2017 года, 95 вопросов несоблюдения были представлены подрядчику и определены как в устной, так и в письменной форме, включая определение смягчающих мер, которые должны применяться (Таблица 7 и 8).

Таблица 7. Резюме деятельности по наблюдению за проблемами в текущем период

Несоблюдение	Янв.- Июнь 2019	Всего
Всего	10	10
Значительные & Решенные	6	6
Нерешенные	0	0
В процессе	4	4
Хронические и нерешенные	2	2
Незначительные	0	0

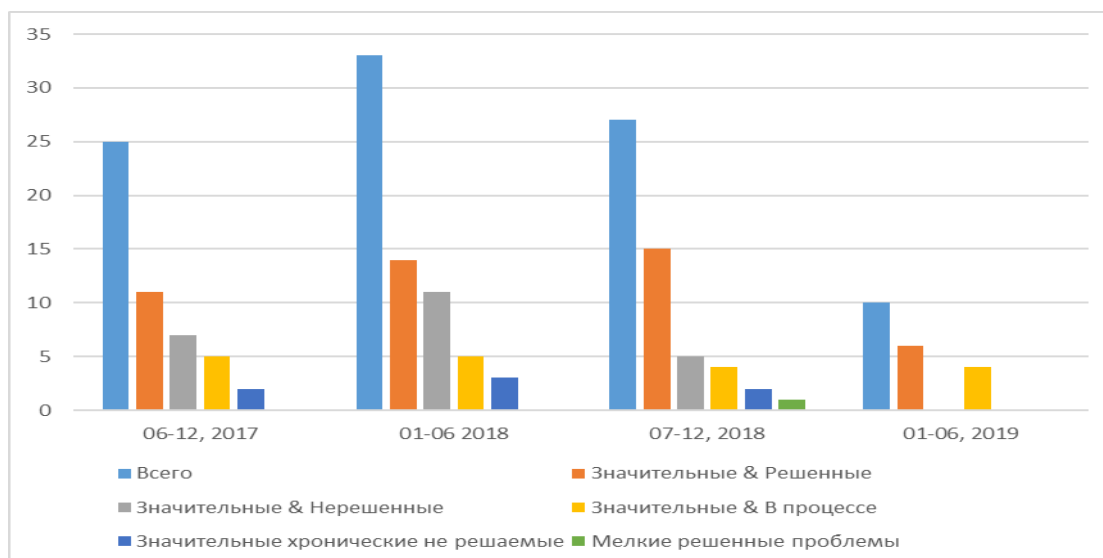
92. Причиной большого количества нерешенных проблем соблюдения является то, что, хотя конкретная проблема была решена в течение одного отчетного периода, аналогичное несоблюдение было выявлено в течение последующего отчетного периода, как, например, в отношении управления непригодными железобетонными сооружениями, мер безопасности и вопросов безопасности дорожного движения.

#### 3.4.1 Тенденции с 2017 г. по Июнь 2019 г.

93. Тенденция за четыре отчетных периода (Рисунок 23) демонстрирует устойчивый рост числа случаев несоблюдения с Июня 2017 г. по Декабрь 2018 г., причем пик приходится на 2-й отчетный период. Подрядчику потребовалось 18 месяцев,

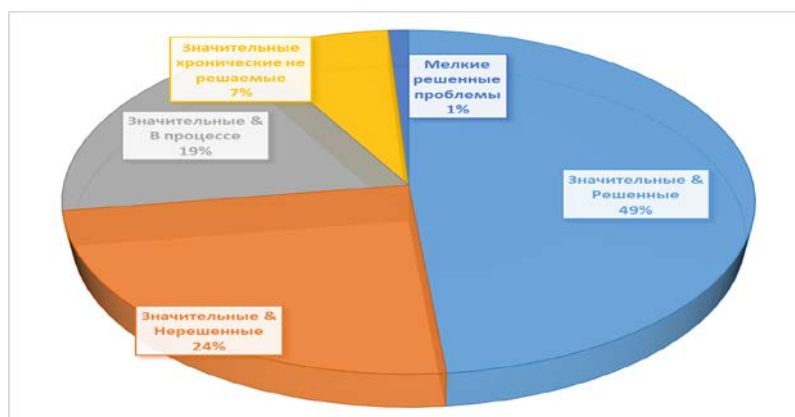
<sup>1</sup> Все данные о рабочих в лагерях предоставлены подрядчиком, 20/06/2019

чтобы начать тщательно решать вопросы, поднятые инспекторами КСН, и быстро их решать. За январь-июнь 2019 года было зарегистрировано только 10 проблем несоответствия, и шесть были решены в течение отчетного периода; значительное улучшение. Подрядчик должен улучшить управление этими вопросами и проводить постоянные брифинги/семинары среди своих рабочих, чтобы избежать повторения допущенных ошибок /упущений.



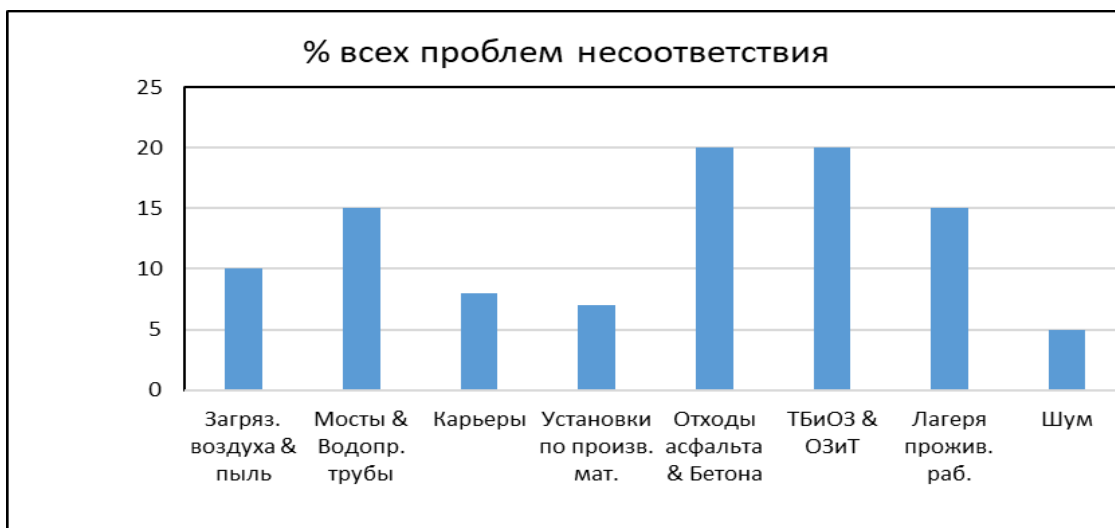
**Рисунок 23. Проблемы несоответствия выявленные и записанные результаты**

94. Если рассматривать четыре отчетных периода, то чуть менее половины затронутых проблем были значительными с потенциально серьезными негативными последствиями, если бы они остались без внимания. Однако подрядчик действительно рассмотрел около 48% проблем, поднятых КСН, не полностью ответил на 26% и своевременно не ответил еще на 15%. Десять процентов проблем были хронически повторяющимися несоответствиями, касающимися в основном (Рисунок 24) безопасности на рабочем месте и ТБиОЗ.



**Рисунок 24. Действия Подрядчика по устранению существенных, ожидающих и незначительных уведомлений о несоблюдении**

95. Что касается тем, затронутых в письмах о несоблюдении, основное внимание было уделено гигиене и безопасности труда и окружающей среде, управлению рабочими лагерями, удалению отходов с проектного участка (Рисунок 25).



**Рисунок 25. Вопросы соблюдения, затронутые с 2017 года, в 95 уведомлениях о несоблюдении.**

96. Интересно отметить, что, хотя было вырублено 1000 деревьев, практически не возникало никаких проблем несоблюдения, за исключением более эффективных методов вырубки деревьев и эксплуатации оборудования. Интенсивный надзор за подрядчиком со стороны КСН и ГРИП и требование для более детальной инвентаризации деревьев на вырубку, с большой вероятностью значительно уменьшило проблемы несоблюдения.



Таблица 8 Список несоответствий с Января по Июнь 2019 г.

№	Проблема несоответствия	Применение руководство по Лучшей практике (№.)	Конкретная проблема и местоположение	Действия, принятые Подрядчиком	Статус	Период реализации
1.	<b>Проблема утилизации строительных отходов</b>	Приложение 5. План Управления Отходами	Дорожное Эксплуатационное Предприятие 9 - отказывается принимать демонтированные элементы инженерных сооружений, такие как бетонные плиты и стойки.	Подрядчик должен работать с местными властями над определением соответствующих мест для утилизации неиспользуемых железобетонных изделий.  Подрядчик должен начать сбор бетона и строительного мусора после определения места утилизации.	<b>Частично решено</b>	Подрядчик, вместе с местными властями, определил участки (улицы сел и т. д.), куда можно уложить старый асфальт. Все необходимые письма от местных властей и разрешения имеются. Подрядчик выполняет эти работы
2.	<b>Мост на реке Желамыш</b>	Приложение 3. План Обеспечения Безопасности, Здоровья И Гигиены	Основные строительные работы на мосту завершены, однако необходимо установить поручни. Подрядчик должен провести берегоукрепительные работы во избежание обрушения.	Подрядчик должен провести берегоукрепительные работы и засыпать пустоты.  Необходимо установить поручни для обеспечения безопасности пешеходов	<b>В процессе</b>	Работы на мосту Желамыш не начались. В настоящее время подрядчик проводит работы по укладке асфальта на участках в селах Гавриловка, Петровка, Полтавка, Новониколаевка. Работа на Желамыше будет продолжена позже после завершения основных работ.
3.	<b>Мост на реке Сокулук</b>		Несмотря на то, что через реку Сокулук проходит	Подрядчик должен установить дополнительные дорожные знаки,	<b>Решено</b>	Подрядчик установил предупреждающие знаки

№	Проблема несоответствия	Применение руководства по Лучшей практике (№.)	Конкретная проблема и местоположение	Действия, принятые Подрядчиком	Статус	Период реализации
			пешеходный переход, пешеходы используют главную дорогу, что приводит к снижению скорости движения и создает потенциальный риск для жизни и здоровья населения	запрещающие использование главной дороги и/или распечатать баннер со схемой обхода		<p>для пешеходов (северная сторона моста через реку Сокулук) об отсутствии и запрете пересечения моста по открытой полосе движения. С южной стороны есть отдельный пешеходный переход через мост Сокулук.</p> <p>Ведутся работы по обустройству моста для обеспечения безопасного перехода пешеходов (для пешеходного перехода установлены разделительные границы).</p>
4.	<b>Мост на реке Ак-Суу</b>	Приложение 3. План Обеспечения Безопасности, Здоровья И Гигиены	Обходной канал не укреплен и, скорее всего, будет разрушен, когда в реке будет больше воды. Как только погода улучшится, уровень воды повысится, поэтому необходимо проводить регулярный мониторинг, чтобы убедиться, что земляная плотина не	Подрядчик должен принять меры по защите берега, чтобы минимизировать эрозию почвы и предотвратить затопления лотка.	<b>Решено</b>	Подрядчик очистил русло реки от мусора и неиспользуемых материалов. В настоящее время ведутся работы по подготовке бетонирования канала под мостом, а также обустройству моста для обеспечения безопасного прохода для

№	Проблема несоответствия	Применение руководства по Лучшей практике (№.)	Конкретная проблема и местоположение	Действия, принятые Подрядчиком	Статус	Период реализации
			нарушена.			пешеходов
5.	<b>Карьер Желамыш</b>	Приложение 14 План управления карьерами	Разработка карьера Желамыш завершена. Необходимо провести рекультивацию карьера	Подрядчик должен подготовить проект рекультивации карьера и получить все разрешения до начала фактических работ по рекультивации	<b>В процесс</b>	Проект рекультивации карьера будет подготовлен.  Проект рекультивации карьера будет готов до конца строительного сезона.  В настоящее время карьер не используются. Работы по рекультивации карьера планируется завершить к концу 2019 г.
6.	<b>Техника безопасности рабочих и использование СИЗ</b>	Приложение 3. План Обеспечения Безопасности, Здоровья И Гигиены	Мост на реке Сокулук. Только треть рабочих носит защитные шлемы, рабочие не используют оборудование для защиты от падения	Подрядчику необходимо провести дополнительные тренинги по технике безопасности при проведении строительных работ, использовании СИЗ.	<b>Решено</b>	Новый специалист по технике безопасности будет постоянно следить за соблюдением необходимых мер, а также регулярно инструктировать рабочих
7.	<b>Канал Жантай</b>	Приложение 3. План Обеспечения Безопасности, Здоровья И Гигиены	Как только строительные работы возобновятся, береговые откосы должны быть укреплены, чтобы уменьшить эрозию почвы.	Подрядчик должен укрепить береговые откосы реки, чтобы уменьшить эрозию почвы и загрязнение русла канала Жантай	<b>В процесс</b>	Сроки сложно определить. Работа не завершена.

№	Проблема несоответствия	Применение руководства по Лучшей практике (№.)	Конкретная проблема и местоположение	Действия, принятые Подрядчиком	Статус	Период реализации
8.	<b>Склады Подрядчика не обслуживаются</b>	Приложение 12. План управления защиты земель	В настоящее время подрядчик использует битум в герметичных бочках вместо упаковок. Разливов масла и битума не наблюдалось, большинство бочек было установлено на бетонную площадку, однако некоторые бочки с битумом были размещены на грунт.	Подрядчик должен расширить бетонную площадку для хранения битумных бочек или складировать их друг на друга, если это разрешено инструкцией по хранению;	<b>Решено</b>	Подрядчик хранит битум в железных бочках. Все бочки размещаются на специально бетонированном участке.
9.	<b>Пылеобразование на строящихся участках дороги</b>	Приложение 11. План по Пылеподавлению  Приложение 3.  План Обеспечения Безопасности, Здоровья И Гигиены	Текущие погодные условия предотвращают образование пыли, однако в теплое время года пыль станет одной из основных проблем, которое должно быть решено подрядчиком	Подрядчик должен рассмотреть возможность изменения графиков полива воды и/или использовать дополнительные поливочные машины. Участки дороги, на которых были заменены водопропускные трубы, должны быть очищены, поскольку избыток гравия представляет угрозу для автомобилей и влияет на безопасность дорожного движения.	<b>Решено</b>	Контроль за пылеподавлением на участке находится на удовлетворительном уровне. Консультант постоянно контролирует данную проблему. В настоящее время, учитывая жаркую погоду, доступное подрядчику количество технического оборудования хватает для полива

№	Проблема несоответствия	Применение руководства по Лучшей практике (№.)	Конкретная проблема и местоположение	Действия, принятые Подрядчиком	Статус	Период реализации
10.	<b>Проблема дробления старого асфальта</b>	Несоблюдение технических спецификаций контракта	Подрядчика разламывает старый асфальт на куски, которые не соответствуют указанному размеру. Согласно техническим спецификациям контракта, куски асфальта должны быть раздроблены до размера 20x20.	Подрядчик должен соблюдать условия технических спецификаций контракта.	<b>Решено</b>	Мониторинг в течение всего строительного сезона, вплоть до завершения вывоза старого асфальта. Консультант продолжает следить за этими работами. Подрядчик вывозит старый асфальт. После этого бульдозер и грейдер используются на месте укладки/использования старого асфальта для выполнения работ по планировке.
11.	<b>Жалобы местного населения на трещины</b>		Было получено 3 жалобы, две жалобы от жителей села Петровка (улица Центральная, дом № 59 и улица Центральная, дом № 117) и одна жалоба от жителя села Полтавка (улица Центральная, дом № 129). Все жалобы были относительно трещин, образовавшихся в результате использования	ГРЖ на местном уровне провел встречи с заявителями, и были даны разъяснения, что метод строительства был изменен, и Подрядчик не применяет вибрацию, однако жители настаивают на своей версии. Комиссия на местном уровне решила, что необходимо привлечь Государственного института сейсмостойкого строительства и инженерного проектирования и получить их заключение, чтобы	<b>В процессе</b>	В настоящее время Подрядчик собирает необходимые документы и готовит соглашение для привлечения специалистов из института. Все заявители были уведомлены в письменном виде о том, что будут проведены дополнительные исследования и вопрос будет вновь рассмотрен.

№	Проблема несоответствия	Применение руководства по Лучшей практике (№.)	Конкретная проблема и местоположение	Действия, принятые Подрядчиком	Статус	Период реализации
			вибрации.	прояснить проблему существующих трещин. После получения отчета об обследовании 3 домов будут проведены дополнительные консультации с заявителями, чтобы иметь возможность решить эту проблему на местном уровне ГРЖ.		
12.	Русло реки Желамыш остается частично перекрытым		В сентябре 2018 года строительство моста было завершено. Весь строительный мусор, образовавшийся при строительстве моста, был убран. Во время строительства, вода в реке Желамыш отсутствовала.	В настоящее время работы на мосту Желамыш не завершены, и будут возобновлены после завершения основных работ по укладке асфальта	<b>В процессе</b>	До окончания строительного сезона и до появления воды в реке Желамыш.
13.	Система гидророзничия камнедробильной установки		EPTISA напомнила подрядчику, что в общих условиях Контракта - пункт 1.2.10 (j) Технических спецификаций говорится, что «Дробильные установки должны работать только с работающими устройствами для гидророзничия».	Подрядчик указывает, что форсунки забиты, а линия подачи воды иногда выходит из строя. Тем не менее, подрядчик обещает, что он будет постарается устранить эти поломки, чтобы обеспечить гидророзничие во время работы дробилки.	<b>В процессе</b>	Данный вопрос будет контролироваться в течение всего строительного сезона



### **3.5 Непредвиденное экологическое воздействие и риски**

97. Подрядчик указал, что, возможно, будет необходимо вырубить дополнительные деревья, поскольку местные власти подняли вопрос о переносе старых линий электропередач и коммуникаций и переносе этих линии с дороги. Этот вопрос находится на рассмотрении. Других непредвиденных воздействий на окружающую среду за отчетный период не было.
98. Учитывая, что теперь подрядчик отвечает за инструментальный мониторинг, консультант будет выполнять эту работу совместно. В течение отчетного периода инструментальный мониторинг был ограничен из-за длительной передачи полномочий от Консультанта Подрядчику. Со стороны Консультанта, была проведена недостаточная работа с Подрядчиком для быстрой передачи этих функций. Консультант отправил письмо Подрядчику и не стал проверять, принял ли Подрядчик изменения или нет. После напоминания от Заказчика, Подрядчик получил письма, в которых он просил консультанта указать точное обоснование и указание статьи расходов, из которой Подрядчик имеет право использовать средства. Такая ситуация привела к тому, что в отчетном периоде инструментальный мониторинг не проводился. Данные мониторинга недоступны.

## 4 РЕЗУЛЬТАТЫ МОНИТОРИНГА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

### 4.1 Обзор мониторинга, проведенного в течение отчетного периода

99. В апреле строительного сезона 2019 года специалисты по охране окружающей среды КСН были проинформированы о том, что все функции мониторинга будут переданы подрядчику и что КСН будет нести ответственность только за отчетность с использованием таблиц данных, предоставленных подрядчиком. Перевод включал в себя весь мониторинг качества воздуха, шума, качества воды и испытание почвы.

100. Поскольку переговоры с лабораториями, планы отбора проб и бюджеты уже были определены, специалисты КСН по охране окружающей среде передали подрядчику всю информацию, включая график реализации, и предоставили информацию о том, как должна быть выполнена работа. Письмо консультанта подрядчику о том, что теперь подрядчик будет отвечать за инструментальный мониторинг, было отправлено в конце апреля 2019 г.

101. Подрядчик не организовал работу с лабораториями и не мобилизовал полевой персонал для выполнения работ. Во время полевого визита международного специалиста по окружающей среде этот вопрос обсуждался, и подрядчик согласился продолжить работу по мониторингу и отчетности.

#### 4.1.1 Пыль и загрязнение воздуха

102. Основным воздействием на окружающую среду при проведении земляных работ было пылеобразование. Инженер постоянно следит за работой по пылеподавлению и отправляет соответствующие инструкции подрядчику. Повышение температуры воздуха привело к повышенному пылеобразованию на дороге, Инженер дал подрядчику предупреждения о необходимости усиления гидрорознесения. В связи со сложившейся ситуацией было указано Подрядчику усилить интенсивность полива дороги, включая обочины, в местах проведения строительных работ с 6 часов утра до 20 час вечера без перерыва на обед. Подрядчиком был составлен график проведения полива дороги с указанием интервала между поливами 30 минут.



Рисунок 26. Пример пылеобразования. Пример проведения работ по пылеподавлению.

103. При проведении работ по строительству водопропускных труб нарушения допускались при выполнении работ по проведению гидроизоляции битумом (Рисунок 27). Данное нарушение включало сжигание битума из-за отсутствия дров. После проведения КСН разъяснительных бесед и дачи инструкций Подрядчику, дрова были завезены на участок.



**Рисунок 27. Сжигание битума для нагрева битума при гидроизоляции водопропускных труб**

#### **4.1.2 Водопропускные трубы**

104. При строительстве водопропускной трубы на 16 км дороги крутизна откосов выполнена без учета угла естественного откоса гравийного материала. В связи с этим происходит осыпание гравия, что привело к перекрытию входного и выходного отверстий трубы. Подрядчик очистил весь мусор, и вода течет свободно вниз по течению без препятствий. (Рисунок 28).



**Рисунок 28. Мусор почти полностью перекрыл входные отверстия водопропускной трубы**

105. Инспекторы по строительству отметили, что часто встречается, когда устанавливаются водопропускные трубы длиннее принятого (Рисунок 28). Поэтому проверки будут проходить намного тщательнее, и все новые построенные водопропускные трубы должны быть проверены на соответствие проектным спецификациям и сертифицированы, чтобы исключить все препятствия как вверх, так и вниз по течению от сооружения.



**Рисунок 29. Водопропускная труба с добавленной дополнительной секцией и блокировка моста на реке Желамыш**

#### **4.1.3 Мосты**

##### *Мост через реку Желамыш*

106. В сентябре 2018 года строительство моста было завершено. Весь строительный мусор, образовавшийся при строительстве моста, был убран. Во время строительства вода в реке Желамыш отсутствовала. Однако русло реки остается частично перекрытым (Рисунок 29). Таким образом, проверки будут производиться более тщательно, и все новые установленные водопропускные трубы должны быть проверены на соответствие проектным спецификациям и сертифицированы, чтобы исключить все препятствия как вверх, так и вниз по течению от сооружения.

107. Инспекция 17 июня 2019 года показала, что проход не расчищен. Подрядчик обещает произвести расчистку до конца строительного сезона до появления воды в реке Желамыш.

##### *Мост через реку Ак-Суу*

108. На правом берегу реки работы производились Подрядчиком буро – набивным методом. В качестве бурового раствора использовался бентонит. Бентонитовая яма расположена непосредственно в русле реки. В конце октября оборудование Подрядчика было вывезено. Подрядчик завершил удаление остатков глины в начале января 2019 года.

##### *Малый мост через реку Ак-Суу (КМ 44 +641)*

109. На северной стороне строящегося моста заскладировано большое количество строительных отходов. Подрядчику отправлено письмо о необходимости вывезти образовавшиеся железобетонные отходы в установленные места.



**Рисунок 30 Строительный мусор на северной стороне строящегося моста**

110. Подрядчик ответил, что заскладированный с северной стороны моста грунт будет практически весь использован при засыпке пустот, образовавшихся при



строительстве основных опорных конструкций. После завершения работ по засыпке и утрамбовке этих пустот, оставшийся грунт и старые бетонные отходы будут вывезены и утилизированы. Завершение строительства моста планируется в строительный сезон в 2019 году.

#### 4.1.4 Карьеры

111. В 2017 году КСН подготовили СПУОС, ориентированный на управление карьерами, который с тех пор находится в распоряжении подрядчика (Приложение 14 ПЭО). В СПУОС предоставлены подробные сведения о разработке карьера, а также о реабилитации после закрытия. Подрядчику было напомнено о его использовании.

##### *Карьер Ак-Суу 2*

112. В ноябре начата разработка карьера на правой стороне реки Ак-Суу. Было установлено верхний почвенный слой и непригодный грунт бульдозером сваливался в русло реки, что является нарушением природоохранного законодательства. Подрядчику было отправлено очередное письмо о необходимости извлечь весь сброшенный грунт из русла реки. Позже грунт был сдвинут на границу карьера. В дальнейшем, грунт будет использоваться для рекультивации карьера (Рисунок 31)



**Рисунок 31. Неправильное хранение верхнего почвенного слоя на русле реки**

113. При работе на карьере Ак-Суу не всегда используется гидроорошение, что приводит к появлению значительного количества пыли в этом районе (Рисунок 32). В марте и апреле 2019 года, консультантом были проведены дополнительные обсуждения по вопросу мер пылеподавления для того, чтобы улучшить ситуацию, а также поднять вопрос об увеличении количества поливочных машин. Данные обсуждения привели к тому, что подрядчик взял на себя обязательство увеличить частоту гидроорошения. Для проверки этого обязательства, инспекции в июле и августе будет иметь важное значение.



**Рисунок 32** Образование пыли во время разработки карьера Ак-Суу

#### *Карьер Желамыш*

114. В течение отчетного периода нарушений при разработке карьера не выявлено (Рисунок 33). В настоящее время работы на карьере завершены. Подрядчику напомнили и обязали полностью восстановить участок в течение 2019 года, как это определено в Приложении 14 СПУОС к ПЭО. Прежде чем начинать какую-либо деятельность, подрядчик должен, согласно законодательству Кыргызской Республики, подать проект реабилитации в Государственное агентство по охране окружающей среды и лесного хозяйства.



**Рисунок 33.** Карьер Желамыш до (слева) и после разработки (справа)

#### *Карьер Кара-Балта*

115. Разработка карьера Кара-Балта была начата в сентябре 2018 г. Проводились работы по выемке, просеиванию и созданию запасов материала на отвалах до конца Ноября, когда работы на проекте были приостановлены на зимний период. В течение отчетного периода были отмечены несоблюдения требований глубины разработки карьера, которые были решены Подрядчиком после соответствующих замечаний Инженера. (Рисунок 34. Карьер Кара-Балта)





**Рисунок 34. Разработка карьера Кара-Балта**

#### **4.1.5 Асфальтобитумный Завод**

116. Проблемы с битумом – После проведения проверок инспекторами КСН в сентябре 2018 года и срочного призыва остановить утечку битума, Подрядчик построил водонепроницаемую бетонную площадку для хранения битума. Больше утечек битума не наблюдалось. В настоящее время битум доставляется в бочках (около 11,500 тонн в период с января по май 2019 года). Пустые бочки хранятся на территории АБЗ (Рисунок 35) и используются в качестве защитных барьеров на участках проведения дорожных работ.



**Рисунок 35. Хранение пустых бочек из-под битума**

117. В конце ноября на территорию завода был завезен битум в металлических бочках, которые были заскладированы на подготовленной площадке (Рисунок 36).



**Рисунок 36 Битум в металлических бочках, заскладированный на специально подготовленной площадке**

118. Во время эксплуатации завода, вся почва вокруг емкостей с химическими веществами, должна быть защищена от стоков и разливов опасных материалов непроницаемым защитным покрытием. В конце Подрядчик завершил эту работу (Рисунок 37).



**До**  
**Рисунок 37 Емкости для хранения**

**После**  
**химикатов с бетонной площадкой,**  
**обеспечивающей легкую очистку**

119. Кроме того, на асфальтовом заводе образуется значительное количество пыли, однако на этом заводе, как и в случае дробильной установкой, установлена система гидроорошения для подавления пыли, но она не используется.

#### 4.1.6 Камнедробильная установка

120. На установке имеется оборудование для подавления пыли, для осуществления эффективной системы гидроорошения, но часто система выходит из строя. Подрядчикам даны инструкции о необходимости своевременного ремонта и правильного обслуживания системы гидроорошения. (Рисунок 38).

121. Подрядчику было отправлено несколько писем о несоблюдении. Подрядчик объяснял сложившуюся ситуацию поломками на трубопроводах. Эптиса напомнила Подрядчику о том, что были нарушены требования общих условий Контракта-Технических спецификаций п. 1.2.10 (j): «Дробильные установки должны работать только с устройствами контроля запыленности».



Рисунок 38. Пыль на камнедробильной установке и асфальто-битумном заводе

#### 4.1.7 Управление Деревьями

122. Деревья, попадающие под линии электропередачи и линии связи, убираются. Количество и местоположение наносятся на карты в соответствии с определенными границами очистки дороги. В октябре - сентябре этого года планируется провести первую посадку деревьев на участках, где будут завершены работы со строительством новых тротуаров, или на участках, где посаженные деревья не будут мешать строительству тротуаров и дренажных лотков.

#### 4.1.8 Лагеря проживания рабочих

123. В 2018 году в лагерях проживания рабочих в селах Ак-Суу, Сокулук и Беловодск были убраны бытовые и строительные отходы, проведен косметический ремонт помещений и улучшены жилищные условия. Все отмеченные нарушения устранены. Мусорные баки установлены. На кухне и в жилых помещениях установлены огнетушители и противопожарные щиты. Проведены разъяснительные беседы с проживающими о правилах проживания, необходимости содержать помещения в чистоте.

#### 4.1.9 Управление Отходами

124. **Строительный мусор:** Железобетонные отходы образуются при демонтаже мостов и водопропускных труб. С начала строительных работ в 2017 году было произведено почти 3000 м<sup>3</sup> железобетонных отходов. Этот объем вырос до 8000 м<sup>3</sup> в 2018 году, но данные для 2019 года не были подсчитаны.

125. Большое количество строительного железобетонного и других строительных отходов накапливается при вывозе старого асфальта, строительстве водопропускных труб и демонтаже мостов. Дорожно-эксплуатационное предприятие (ДЭП9) отказалось принимать эти отходы, и в связи с этой ситуацией старые железобетонные отходы были вывезены на разрешенные участки. С подрядчиком было согласовано, что в течение строительного сезона 2019 года подрядчик представит и утвердит (ДЭП) план утилизации/переработки отходов. Более подробная информация по обращению с отходами в отчетном периоде представлена в Разделе 4.5.
126. Первоначально строительные отходы оперативно вывозились на выделенные ДЭП-9 площади для хранения старых железобетонных изделий. С увеличением объемов строительных работ возникла проблема с определением места хранения железобетонных отходов. В настоящее время ДЭП-9 вывозит только использованные железобетонные трубы, которые могут быть использованы повторно. В настоящее время подрядчик определил несколько участков, согласованных с местными властями, на которые осуществляется вывоз железобетонных отходов. В основном это участки, где есть ямы и которые местные власти планируют использовать в коммерческих целях.
127. **Старый асфальт:** на сегодняшний день были удалены следующие объемы старого асфальта; все они требуют переработки, а в крайнем случае утилизации:
- Участок 1-1 – 12,123 м<sup>3</sup>;
  - Участок 3 -1 – 9,684 м<sup>3</sup>;
  - Участок 4-1 – 6,010 м<sup>3</sup>.
128. С началом дорожных работ на участках 1.1 и 1.3 подрядчик вывозил старый асфальт. Проблема дробления старого асфальта остается частично решенной. Со стороны Подрядчика требования по дроблению старого асфальта на куски размером 20x20 частично выполнены. Этот вопрос постоянно обсуждается с подрядчиком. Засыпая старый асфальт на сельских дорогах, подрядчик укатывал и дробил большие куски на местах, что приводило к неполному дроблению больших кусков старого асфальта. По просьбе местных жителей и местных властей, старый асфальт предоставляется для засыпки существующих ям и прокладки дорог, которые находятся в плохом состоянии. Эти участки обычно расположены вдоль дороги и используются в коммерческих целях (строительство магазинов, заправок и т. д.). В этом случае владельцы участка выполняли планировку асфальта самостоятельно. После получения рекомендаций АБР, в которых указано, что во избежание нанесения вреда здоровью местных жителей, запрещено передавать старый асфальт местным жителям для собственного использования. Это требование было выполнено и будет отслеживаться в текущем строительном сезоне.





**Рисунок 39. Старый асфальт для засыпки частных участков по просьбе жителей**

129. В 2018 году после получения разрешений от местных властей и природоохранных органов, старый асфальт был вывезен на второстепенные сельские дороги. При каждой доставке местное должностное лицо контролировало укладку измельченного асфальта (Рисунок 39). Если куски асфальта были слишком большими, подрядчик собственной техникой разламывал большие куски.

130. Для засыпки сельских улиц старым асфальтом местными органами власти первоначально было предложено более 200 второстепенных дорог. Специалистами Подрядчика был проведен предварительный анализ всех предложенных дорог, исключив отдаленные от основной трассы улицы<sup>2</sup>. Дороги, которые не соответствовали данным требованиям были удалены из списка. Осталось 89 дорог, подлежащих засыпке старым асфальтом. За прошедший отчетный период улицы пяти айыл окмоту были засыпаны (Таблица 9). В течение этого отчетного периода 6590 м<sup>3</sup> старого дробленого асфальта было доставлено в сельские районы для использования местным населением/властями, но фактические участки не были сведены в таблицу из-за смены ответственного персонала. Подрядчик осуществлял вывоз старого асфальта на отдельные улицы внутри сел, а затем выполнял работы по планировке. Консультант провел мониторинг, чтобы исключить использование старого асфальта, вывозимого местными жителями для засыпки во дворах.

131. В тоже время, проблема дробления старого асфальта остается не решенной. Так как в селах нет техники для разравнивания крупных кусков старого асфальта Подрядчик производит планировку своей техникой. Со стороны подрядчика требования по дроблению старого асфальта до небольших размеров (20 x 20 см) частично соблюдаются. После укладки старого асфальта на второстепенных дорогах подрядчик проводит разметку и уплотнение своей техникой. Консультант продолжит следить за выполнением этой работы.

---

<sup>2</sup> Инспекторы считают, что это неверное решение, поскольку именно отдаленные дороги, вероятно, нуждаются в ремонте больше всего, но при этом имеют наименьшее количество ресурсов для этого.



Рисунок 40. Старый асфальт на местных небольших дорогах и переулках

Таблица 9. Список улиц, засыпанных старым асфальтом в 2018 году

	Название района	ФИО ответственного человека	Дата утверждения	Ширина дороги	Длина дороги
Название дороги				м	км
Луговая	Московский район Петровский а/о	Астаров Д.А.	24.05.2018 г № 482	6	0,95
Заводская				6	0,3
141 разъезд				6	2
Беш Терек				6	0,5
Ломоносова				6	1
Железнодорожная				6	0,6
Горького	Жайылский р-н Полтавский а/а	Керимов В.	22.06.18 №805	4	
Коминтерна				4	
Партизанская				4	
Комсомольская				4	1,2
Конец села Орто Суу				4	0,7
Район АВМ				4	
Ключевая	Жайылский р-н Кызыл-Дыйканский а/а	Манапов А.	22.06.18 №805	4	
Фрунзе				4	
Советская				4	



Шевченко				4	
Пограничная				4	
Школьная	Жайылский р-н Ак-Башатский а/а	Уметалиев К.	22.06.18 №805	4	
Зеленая				4	
Луговая				4	
Южная				4	
Крупская				4	
Д. Бедного				4	
Новосельская				4	
Новосадовая				4	
Московская				4	
Itw was				Сокулукский район Кызыл Тууйский а/а	Нурмамбетов З

Примечание: смена персонала, ответственного за эти данные, привела к задержке отчетности.

132. **Отходы на территории асфальтового завода:** на территории АБЗ отходы образуются при производстве асфальта. В основном это тара от использованного битума. С недавних пор, подрядчик использовал битум, доставленный в металлических бочках, и жидкий битум, привезенный специальными транспортными средствами. Остатки пластиковых тар в настоящее время складироваются в специальных местах, что позволяет использовать битумные остатки при гидроизоляции.

133. Внутренняя полиэтиленовая оболочка с остатками битума заскладирована в бетонированный бункер, построенный рядом с установкой по производству асфальта. После отделения / удаления остатков битума полиэтиленовые оболочки будут вывезены на свалку, разрешенную ГЭТИ.



Рисунок 41. Пластиковая упаковка битума и вывоз

134. **Бытовые отходы:** Бытовые отходы в основном образуются в лагерях проживания рабочих, где проживают около 66 рабочих. Образуются как твердые, так и жидкие бытовые отходы, и сточные воды из жилых помещений и кухни. Сточные воды сбрасываются в систему закрытых септиков, которая периодически перекачивается, а жидкие отходы поступают на очистные сооружения. В течение этого отчетного периода около 640 000,00 л сточных вод было откачено и доставлено в специальные места (Таблица 10).

135. Говоря о сортировке и переработке, подрядчик указал, что рынок по переработке отходов и биоразлагаемых пищевых продуктов не существует, а услуги недоступны<sup>3</sup>.

136. Твердые бытовые отходы состоят из упаковочных материалов из бумаги и картона, из сухих отходов, пластмассы и стекла, а также пищевых отходов, которые предварительно собираются в полиэтиленовые пакеты. При этом пищевые отходы попадают в контейнеры, смешанные со всеми другими твердыми отходами и утилизируемые (Таблица 10) на существующей и законно действующей свалке.

**Таблица 10. Учет утилизации твердых бытовых отходов (мусора)**

Населенный Пункт	Месяц, год	Количество контейнеров, рейсов а/м	Сумма (сом)
<b>2019</b>			
Сокулук	Январь	22 контейнеров, 40 а/м	42800
Беловодское	Январь	---	
		<b>Итого:</b>	<b>42800</b>
Сокулук	Февраль	13 контейнеров, 29 а/м	29850
Беловодское	Февраль	8 контейнеров	2640
		<b>Итого:</b>	<b>32490</b>
Сокулук	Март	22 контейнеров, 26 а/м	30900
Беловодское	Март	20 контейнеров	6600
		<b>Итого:</b>	<b>37500</b>
Сокулук	Апрель	25 контейнеров, 41 а/м	44850
Беловодское	Апрель	10 контейнеров	3300
	<b>По соглашению</b>	<b>10 sewage tank loads</b>	<b>7000</b>
		<b>Итого:</b>	<b>55150</b>
Сокулук	Май	31 контейнеров, 47 а/м	52350
Беловодское	Май	26 контейнеров	8580
	<b>По соглашению</b>	<b>10 sewage tank loads</b>	<b>7000</b>
		<b>Итого:</b>	<b>67930</b>

## 4.2 Тренды

137. Хотя общее количество проблем несоблюдения сокращается, подрядчик очень медленно решает основные проблемы, которые сохранялись и усилились с начала строительства в апреле 2019 года. Например, большинство из 13 существенных проблем, поднятых в течение этого отчетного периода это повторы из предыдущего периода. Основные актуальные проблемы несоответствия:

1. Техника безопасности и охрана здоровья
2. Оперативное и полное управление строительными отходами
3. Пылеподавление, а также
4. Управление дорожным движением и безопасностью.

138. ПЭО и СПУОС были переведены на русский язык и в ни были сделаны перекрестные ссылки на каждое воздействие, определенное в Плане управления окружающей средой ПЭО. Несмотря на это, было проведено три тренинга и обзор методов, а также подготовка контрольного списка мониторинга окружающей среды

<sup>3</sup> Комментарий об утилизации не имеет большого смысла, поскольку отрасль по сбору мусора процветает по всей стране, а мусор регулярно сортируется на мусорных баках, а бумага, стекло, пластик и металлы перерабатываются.

для подрядчика, чтобы использовать его в качестве напоминания о том, что нужно реагировать на все требования в рамках СПУОС.

139. Поскольку обеспечение соблюдения всех требований, кроме проектных спецификаций, не осуществляется, подрядчик понимает, что экологические проблемы имеют второстепенное значение и могут быть проигнорированы, помимо самых очевидных и видимых проблем. КСН запросил по крайней мере дважды в письменной форме и получил от подрядчика подтверждение назначения специалиста по охране труда и технике безопасности. Это было сделано, но у «специалиста» нет необходимого оборудования для выполнения работы. В результате проблемы с обеспечением техники безопасности сохраняются.
140. Распределение ответственности между руководителями проектов разделилось таким образом, что мониторинг строительства отделена от отчетности по строительным работам, связанных с экологическими вопросами. Отчеты специалиста по окружающей среде подрядчика направляются не непосредственно КСН, а через подрядчика, поэтому детали регулярно отсутствуют.
141. В итоге, подрядчик сообщил, что в период с 5 марта по 24 июня всем рабочим было проведено 40 учебных занятий по технике безопасности при проведении строительных работ.

#### **4.2.1 Состав асфальтобетонной смеси**

142. Как и было рекомендовано в ходе детального исследования шума, проведенного в 2018 году, МТиД, используя результаты моделирования шума и в консультации с EPTISA, в 2018 году согласилось в использовании асфальтобетонной смеси с низким уровнем шума, обеспечивающей среднее снижение шума на 3 дБА. В ходе этой проверки было выявлено, что МТиД вернулось к стандартному составу принятому в Кыргызской Республике (как это определено законом) стандарта ГОСТ 9128 типа А для асфальтобетона. Эта смесь не обеспечивает никакого снижения шума, за исключением того факта, что он является новым и обеспечивает гладкость, что имеет некоторые преимущества. Как задокументировано в ПЭО, строгое ограничение скорости от 50 до 70 км/ч в городских и сельских районах соответственно уменьшит уровни шума на чувствительных рецепторах примерно на 1,3 дБА.

#### **4.3 Резюме результатов проекта**

143. Мониторинг в течение этого отчетного периода подчеркнул реальность того, что реакция подрядчика на смягчение воздействия на окружающую среду и мониторинг является носит исправительный характер, а не проактивный, как это определено в ПЭО и ПУОС. Другими словами, корректирующие действия предпринимаются только тогда, когда инспектор отправляет письмо о несоответствии или ГРИП инструктирует подрядчика принять немедленные меры.
- Для уменьшения хронического несоблюдения необходимо в кратчайшие сроки проведение еще одного учебный семинара и инструкции по использованию СПУОС и способам решения пяти проблем, перечисленных в п. 141.
  - Консультант продолжит следить за основными проблемами (подавление пыли, безопасность дорожного движения, удаление остатков строительного мусора), которые в настоящее время являются менее «острыми».

#### **4.4 Использование материалов/ресурсов**

144. В течение этого отчетного периода 6 590 м<sup>3</sup> старого дробленого асфальта было размещено и выравнено, с разрешения и надзора со стороны местных властей, на сельские улицы и в другие районы. Еще 3000 м<sup>3</sup> почвы было доставлено в специально отведенную для этого яму, разрешенную местными природоохранными органами. На основании более ранних испытаний доказано, что почва содержала недопустимо высокие уровни глины и песка.

#### 4.4.1 Текущее и общее использование ресурсов

145. Ниже приводится учет ресурсов, использованных до конца прошлого отчетного периода и этого отчетного периода (Таблица 11)

**Таблица 11. Общее потребление ресурсов; 05-2017-12 2018 & 01-06 2019**

Пункт	Ед. измерения	Всего потреблено Май 2017-Дек. 2018	Всего необходимо Янв-Июнь 2019	Всего потреблено; Янв-Июнь 2019
Основной материал	тонн	77,702.01	64,308.00	80,323.00
Песок	тонн	61,440.28	30,607.10	4,645.64
Щебень 5-40 мм	тонн	97,672.45	41,118.50	4,645.64
Мытый песок	тонн	15,655.06	2,843.90	3,257.46
Битум	тонн	2,783.18	3,234.50	3,647.49
Цемент	тонн	7,986.48	1,482.00	2,427.84
Вода	миллион л	2.10	0.631	0.800
Электричество	кВ	840,000	420,000	432,200

Источник: Подрядчик, 20 Июня 2019

#### 4.5 Управление отходами

146. Проблема обращения с отходами подробно рассмотрена в разделе 4.1.10. В целом обеспечивается в достаточной степени. Строительные отходы, в том числе старый асфальт, бетон, образовавшийся в результате демонтажа мостов и водопропускных труб, скапливаются вдоль обочин и иногда перекрывают водные пути. Отходы были обнаружены в недавно построенных водопропускных трубах.

147. Все бытовые отходы, образующиеся на всех строительных участках (всего 66 жителей, плюс еще 50-60 нерезидентов), выбрасываются неотсортированными и выбрасываются в мусорные баки. За отчетный период было утилизировано около 155 м<sup>3</sup> мусора. Кроме того, 640 м<sup>3</sup> или 640 000 л сточных вод было откачено и утилизировано на районной станции очистки сточных вод. В договоре есть запись каждого вывоза, так как оплата производится за груз.

148. Сокулукское КПП еженедельно собирает мусорные ведра в 1<sup>3</sup> контейнеров и вывозит на районную свалку. Сточные воды и другие жидкие отходы хранятся в септиках и перекачиваются в автоцистерны емкостью 3,5 м<sup>3</sup>, принадлежащие районным компаниям по транспортировке мусора, и вывозятся очистные сооружения.

#### 4.6 Охрана труда и Техника безопасности

##### 4.6.1 Здоровье и безопасность местного населения

149. За отчетный период не было зарегистрировано никаких проблем со здоровьем и безопасностью местного населения. По поводу дорожно-транспортных происшествий: дорожно-транспортные происшествия происходили не по вине Подрядчика или в условиях дорожного движения. Происходили небольшие дорожно-транспортные происшествия, но виновниками были водители, которые не соблюдали правила дорожного движения и игнорировали предупреждающие знаки.

##### 4.6.2 Техника безопасности и охрана здоровья рабочих

150. В 2018 году во время надзора за строительными работами на мостах, в канале Жантай и селевом канале реки Ак-Суу, инспекторы отметили, что рабочие нарушили требования техники безопасности (работа на высоте без средств индивидуальной

защиты, отсутствие защитных шлемов) (Рисунок 42). Подрядчику было предложено заново провести обучение рабочих по правилам безопасности и, при необходимости, провести переподготовку по ТБиОЗ. В начале строительного сезона подрядчик нанял нового специалиста по технике безопасности, который регулярно находится на участке. Ситуация с выполнением требований подрядчиком будет отслеживаться.



**Рисунок 42. Проведение работ на высоте без СИЗ**

151. Осмотр завода зимой, а также в июне 2019 года показал, что установка продолжает работать, но оборудование для пылеподавления часто выходит из строя (Рисунок 43). Когда образуется пыль, пыль распространяется по всему заводу, частично распространяясь за пределы. Эта ситуация возникает, когда система распыления воды выходит из строя. Подрядчик называет причину поломки как частое засорение форсунок распылительной системы и поломку трубопроводов. Подрядчику даны инструкции о необходимости остановки работы дробилки в случае отказа системы распыления воды.



**Рисунок 43. Работа оборудования без разбрызгивания воды.**

152. Были отмечены следующие дополнительные проблемы безопасности, но, как представляется, лишь минимально:

- Выкопка глубоких траншей и отвалов на местах строительства водопропускных труб
- Хлипкое ограждение, ленты и вывески, слабо видимые ночью
- Большие кучи немаркированных строительных отходов на обочине дороги

153. Вовремя почти каждой полевой инспекции КСН напоминает подрядчику о проблемах несоблюдения и требованиях не допускать такого рода нарушения.

#### **4.7 Семинары**

154. В начале мая 2018 года новый специалист по технике безопасности и охране здоровья подрядчика прочитал лекции по безопасности среди рабочих на всех строительных площадках. Местный специалист по окружающей среде КСН провел



четыре неофициальных тренинга по внедрению и безопасности ПУОС в Ак-Суу (2 раза), Беловодске (1 раз) и Кара-Балте (1 раз). **(Рисунок. 44 Лекции по технике безопасности)**

155. Требуется обучение по безопасной эксплуатации крупного оборудования и использованию СИЗ.



**Рисунок 44. Лекции по технике безопасности**

156. Кроме того, в период с 3 марта по 20 июня подрядчик сообщил, что (в табличной форме) было проведено 40 учебных занятий, посвященных работе оборудования, технике безопасности на проекте и общей безопасности на рабочем месте, как для персонала Подрядчика, так и для кыргызских рабочих. Т.е. в среднем 13 раз в месяц или один раз в два дня.

157. Такое интенсивное внимание к обучению в области охраны труда должно отражаться в резком сокращении проблем несоблюдения в следующем отчете о мониторинге.

## **5 ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СПУОС И СРПУОС**

158. КСН подготовил 14 Приложений к СПУОС, в которых рассматриваются все основные конкретные потенциальные воздействия на окружающую среду - от планирования чрезвычайных мер, пересадки деревьев до управления и восстановления карьеров. Эти Приложения были переведены на русский язык и переданы подрядчику после полудневной учебной сессии в 2017 году. Чтобы облегчить их использование, КСН перекрестно сослался на Приложения по действиям по смягчению и мониторингу, определенные в ПУОС, тем самым предоставив дополнительные ресурсы для подрядчика.

159. Приложениям предшествовал строительный рабочий план управления окружающей средой (СРПУОС) - форма, подготовленная подрядчиком на основе ПУОС и предназначенная для того, чтобы подтолкнуть подрядчика к прочтению ПУОС и переосмыслить его требования в виде набора мероприятий, которые необходимо выполнить. Контрольный список мониторинга соответствия был составлен на основе СРПУОС, и подрядчик заполняет его с августа 2018 года. Специалист по охране окружающей среды подрядчика контролирует выполнение мер по смягчению и мониторингу, а специалист по охране окружающей среды КСН контролирует деятельность, дважды проверяя соответствие. Если нарушения зафиксированы, КСН в устной или письменной форме предупреждает Подрядчика о необходимости устранить это нарушение в указанный срок.

160. В течение отчетного периода основными проблемами при соблюдении мероприятий СРПУОС были следующие проблемы:

- проблема пылеобразования;
- утечка битума при перемещении битума из битумной тележки в резервуары для хранения;



- техника безопасности рабочих.

161. Конкретные работы по окончательному выравниванию обочин, дорожных склонов, мостов, лотков, трубопроводов и переходов на улицах, прилегающих к дороге, не включены в СРПУОС, однако рассматриваются как восстановление всего строительного участка, включая пересадку и благоустройство территории.
162. Заключительная уборка и восстановление обочин дорог, и строительство тротуаров имеет важное значение и должно быть особо отмечены Подрядчику руководителем группы КСН.
163. Хотя в Приложении № 10 указано, что посадку деревьев необходимо осуществить сразу после завершения строительства на одном участке, посадка должна быть отложена до тех пор, пока не будут установлены все коммуникации и не установлены дорожные знаки. Такой подход уменьшит вероятность повреждения или уничтожения деревьев в результате текущих строительных работ.
164. С учетом климатических условий саженцы лучше всего сажать осенью в ноябре. Однако к ноябрю 2019 года строительство тротуара не начнется, что приведет к дальнейшей задержке посадки деревьев.
165. Исходя из консультаций с подрядчиком, можно заключить, что Приложения к СПУОС не используются. Даже специалист по охране окружающей среды подрядчика не использует их. КСН напомнил подрядчику об их ценности и о том, что они находятся в офисе подрядчика и на русском языке.
166. Подрядчик ежемесячно заполняет контрольный список контроля соответствия, а также представляет на проверку КСН.
167. СРПУОС применяется с тех пор, как подрядчик подготовил свои собственные и ежемесячно представляет контрольные списки для мониторинга соответствия (09,10,11, -2018 и 04 2019).

## **6 ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ И ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

### **6.1 Передовой Опыт**

168. Хотя проблемы несоблюдения решаются и этот показатель улучшается, в каждый отчетный период сталкиваются с одной и той же проблемой безопасности, пыли. Это указывает на то, что подрядчик реагирует только при интенсивном надзоре и редко когда достаточно одного напоминания.
169. Меры по смягчению воздействия, представленные в СРПУОС, являются удовлетворительными, эффективными и приемлемыми.
170. Несмотря на сокращение числа нерешенных вопросов соблюдения, в целом подрядчик выполняет природоохранные меры, игнорируя инструкции, приведенные в отношении исправлений несоблюдения, а затем совершает то же нарушение в течение следующего периода мониторинга.
171. Две области, в которых необходимо упомянуть полезную практику: а) удаление старого асфальта и б) методический план вырубki и пересадки деревьев

### **6.2 Возможности для совершенствования**

172. Контроль пыли в засушливые месяцы, с конца мая до середины сентября, продолжает осуществляться плохо. Для проекта с такой протяженностью участка и с учетом того, что все участки 45,1 км будут проработаны, шести существующих поливочных машин недостаточно. При необходимости подрядчик должен привлечь дополнительные поливочные машины для своевременной реализации мер по пылеподавлению.
173. Во-вторых, специалист по технике безопасности и охране здоровья и на строительной площадке должен ежедневно осматривать все рабочие места, особенно на строительных участках, где проводится строительство мостов и водопропускных труб, и получать справедливую плату за расходы топлива и транспортных средств. В настоящее время проверка осуществляется в недостаточной степени.

## **7 ИТОГИ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

### **7.1 Итоги**

174. В течение отчетного периода Подрядчик реализовывал только те природоохранные меры, которые неоднократно запрашивались инспектором КСН. Однако были случаи, когда некоторые специалисты Подрядчика игнорировали рекомендации EPTISA, чаще всего связанные с обеспечением безопасностью на рабочих местах и строительном участке.
175. Соблюдение некоторых мер, таких как контроль за пылеподавлением, должно быть улучшено. Несмотря на то, что подрядчик согласовал график полива каждые 30 минут, меры по подавлению пыли должны быть увеличены, чтобы избежать возможных жалоб или недовольства местного населения. Подрядчик должен улучшить техническое обслуживание и проводить своевременный ремонт системы полива на дробилке. Было установлено, что иногда установка работает без разбрызгивания воды, загрязняя участок и территорию, прилегающую к заводу. Подрядчику было отправлено несколько письменных предупреждений, но нарушения продолжались. Подрядчик объяснил ситуацию связав ее с поломкой водопровода. EPTISA также будет далее инструктировать Подрядчика по обеспечению соблюдения графика полива дороги на протяжении всего строительного участка и продолжать полив с 06.00-20.00 каждый день в сухую летнюю погоду. Это также относится к подъездным путям к карьерам, к участкам производства материалов (заполнителей, бетона и асфальта).
176. После использования оставшихся запасов битума в пластиковой упаковке и очистки участка от утечек была подготовлена специальная бетонированная площадка для хранения битума. В настоящее время битум доставляется на завод в металлических бочках, которые хранятся под навесом на построенной площадке. Кроме того, арендуются две битумные ямы, откуда битум доставляется на завод битумовозами.
177. Проблема утилизации старого асфальта остается частично решенной. Инженер продолжит следить за этой проблемой.
178. Строительные железобетонные отходы, образовавшиеся при демонтаже мостов и водопропускных труб, были оперативно вывезены в места для хранения, выделенных ДЭП-9. С увеличением объема строительных работ возникла проблема с поиском достаточного места для хранения. В настоящее время ДЭП-9 вывозит только использованные железобетонные трубы, которые можно использовать повторно. Подрядчик должен тесно сотрудничать с местными властями, чтобы определить, при необходимости, дополнительные места для размещения неподходящих материалов.
179. Подрядчик должен в соответствии с местным законодательством разработать план рекультивации карьера, и постараться выполнить эти работы на карьере Желамыш до конца 2019 года.
180. В настоящее время план по пересадке нуждается в корректировке, поскольку планы, подготовленные в 2017 и 18 годах, предусматривали немедленную пересадку по окончании строительства на участке и не учитывали время задержки до установки инженерных сетей и знаков, что во многих случаях нарушало почву и потенциально убивало недавно посаженные деревья.
181. В ходе надзора за строительными работами были выявлены нарушения работниками требований безопасности и гигиены труда, таких как: работа на высоте без средств индивидуальной защиты, отсутствие защитных шлемов, респираторов и отсутствие специальной обуви во время сварки, и другие. Эти замечания частично устранены. Консультант продолжит следить за этой проблемой.

## 7.2 Рекомендации

182. Недавно (конец мая 2019) подрядчик нанял квалифицированного специалиста по технике безопасности. Для эффективной работы специалист нуждается в полноприводном транспортном средстве. 22 июня подрядчик представил список 40 тренингов, проведенных в период с 6 марта по 20 июня по вопросам техники безопасности и безопасной эксплуатации техники. Данные за ближайшие шесть месяцев определяют ценность этих тренингов, но в то же время они должны продолжаться и привлекать специалистов по окружающей среде Подрядчика.
183. Хотя решение о предоставлении старого асфальта для использования местному населению представляется целесообразным, Подрядчику, в соответствии с техническими спецификациями, необходимо раздробить старый асфальт, на куски размером не более 20 x 20 см - размером, который позволит местному населению использовать его; количество запрашиваемых материалов в настоящее время составляет более 85.
184. МТиД решило использовать состав асфальтобетонной смеси без шумопоглощения, в результате чего уровень шума IFC 3 дБА на чувствительных рецепторах, вероятно, не будет достигнут. Если МТиД надеется смягчить шумовые условия в период проведения работ, ему необходимо отслеживать уровни шума в период проведения работ и разрабатывать соответствующие варианты ослабления.
185. В засушливые месяцы с конца мая до середины сентября количество пыли в сочетании с увеличением интенсивности работы на протяжении всех 45,1 км возрастает, но поливочного оборудования на участке недостаточно. При необходимости подрядчик должен будет привлечь достаточное количество поливочных машин для принятия необходимых мер по пылеподавлению.
186. Посадка деревьев должна быть отложена до тех пор, пока не будут перестроены тротуары и все ЛЭП и линии связи, а также автобусные остановки, и строительство не будет продвигаться вперед. Таким образом, новые деревья и новый ландшафт не будут нарушены.

Номер Проекта: РВМС/ВО/Phase 4/1  
Грант: Credit 3056/grant 0366-KGZ:  
Отчетный Период: Январь 2019 - Июль 2019

**КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА:  
«РЕАБИЛИТАЦИЯ И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОРИДОРА ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА 3 (АВТОДОРОГА БИШКЕК – ОШ), ФАЗА 4, КОНТРАКТ ОРИЕНТИРОВАННЫЙ НА РЕЗУЛЬТАТ, УЧАСТОК КАРА-БАЛТА- СУУСАМЫР (КМ. 61-129)»  
(Финансируется Азиатским Банком Развития и Правительством Кыргызской Республики)**

Подрядчик: ОсОО «Мостдорстрой»

## **Содержание**

### **Введение**

1. Преамбула
2. Основная информация
3. **Описание проекта и текущие работы**
  - 3.1 Описание проекта
  - 3.2 Проектные контракты и Управление
4. **Природоохранная деятельность**
  - 4.1 Общее описание природоохранных мероприятий
  - 4.2 Экологические защитные меры
  - 4.3 Процедуры при возникновении чрезвычайных происшествий и План действий при непредвиденных обстоятельствах
  - 4.4 План управления дорожным движением
  - 4.5 Аудит строительных участков
  - 4.6 Непредвиденное экологическое воздействие
5. **Результаты мониторинга окружающей среды**
  - 5.1 Обзор мониторинга, проведенного в течение текущего периода
  - 5.2 Управление отходами
  - 5.3 Охрана труда и техника безопасности
    - 5.3.1 Здоровье и безопасность местного населения
    - 5.3.2 Техника безопасности и охрана труда рабочих

### **Список рисунков**

- Рисунок 1 Участок дороги Кара-Балта - Туннель  
Рисунок - 2 Чистка поверхности дороги в зимнее время года  
Рисунок -3 Подсыпка автодороги песком  
Рисунок -4 Очистка дорог от мусора и камнепадов  
Рисунок - 5 Текущий ремонт дорожной одежды  
Рисунок - 6 Замена непригодных парапетов  
Рисунок - 7 Установка дорожных знаков  
Рисунок - 8 Дорожная разметка  
Рисунок - 9 Очистка водопропускных труб  
Рисунок - 10 Сбор мусора вдоль дороги

### **Список таблиц**

- Таблица 1 Объемы основных строительных работ  
Таблица 2 Проектные контракты и Управление  
Таблица 3 Ямочный ремонт  
Таблица 4 Очистка водопропускных труб  
Таблица 5 Аудит строительных участков



## Сокращения

АБР	- Азиатский Банка Развития
ПОМОС	- Полугодовой отчет по мониторингу окружающей среды
СЭ	- Специалист по экологии
ПКР	- Правительство Кыргызской Республики
МТД КР	- Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики
КОР	- Контракт основанный на результатах
ОК	- Общественные консультации
ЦРП	- Центр реализации проекта
ЦУП	- Центр управления проектом
ГЭЭ	- Государственная экологическая экспертиза
ТБО	- Твердые бытовые отходы
БЭО	- Быстрая экологическая оценка
ОУК	- Основные Условия Контракта
СРПУОС	- Строительно Рабочий План Управления Окружающей Среды
ГРИП	- Группа по реализации инвестиционных проектов

## **ВВЕДЕНИЕ**

### **1. Преамбула**

1. Настоящий отчет представляет полугодовой обзор мониторинга окружающей среды (ПОМОС) по реабилитации и усовершенствованию Коридора Центрально-Азиатского Регионального экономического Сотрудничества 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4, Контракт, ориентированный на результат, участок Кара-Балта- Суусамыр (км. 61-129 км)
2. Целью заключения Контракта является обеспечение такого физического состояния дорог, которое будет приемлемо для пользователей дорог в течение всего срока действия контракта.

### **2. Основная информация**

3. Проект по улучшению транспортного коридора ЦАРЕС 3 Автодорога Бишкек-Ош: участок Кара-Балта-Суусамыр, км. 61-км.129, финансируется за счет кредита Азиатского Банка Развития (АБР) Правительству Кыргызстана (КР).
4. Дорога играет важную роль в транспортной системе Кыргызстана, будучи единственной дорогой, которая открыта для транспортного передвижения круглый год, и которая соединяет северную часть страны со столицей Бишкек с южной частью страны также со вторым по величине городом Ош. Поэтому, хорошее обслуживание и эксплуатация участка дороги для обеспечения свободного потока транспортных средств в любое время года имеет решающее значение для политической и экономической жизни КР.
5. Проектный участок дороги находится в основном в Чуйской межгорной долине, у подножья гор. Дорога Кара-Балта-Суусамыр определяет местоположение в широтном направлении. Высота проектной дороги варьирует от 800 м над уровнем моря в Кара-Балте до 3300 м в Суусамыре, на въезде в тоннель.
6. Проектная дорога расположена в сейсмической зоне высокого риска (9-балльной) и в сочетании с высокой эрозийностью почвы на крутых склонах и обширных выемках на км. 97 – км.129 представляет постоянную экологическую проблему, связанную со сползанием откосов в результате оползней и землетрясений.
7. Проектная дорога находится в полузасушливой зоне, с затяжным холодным сезоном. Морозы в горном районе начинаются уже в октябре и держатся до конца мая. Годовое количество осадков вдоль проектного участка составляет около 450 мм. В горной местности проектного участка количество зимних событий (снегопад) составляет 60 дней.
8. Землепользование в зоне воздействия участка автодороги Кара-Балта - Суусамыр, в частности, в начале участка проектной дороги имеет сельскохозяйственное назначение. В районе г.Кара-Балта в основном возделываются такие сельскохозяйственные культуры, как пшеница, кормовые и технические культуры, различные виды овощей, как картофель, болгарский перец, морковь, арбузы, баклажан и имеются фруктовые плантации, как яблони и абрикосы.
9. В горном районе, человеческая деятельность ограничивается разведением лошадей и овец. Ландшафт меняется ближе к степям, почва покрыта травой и низкими кустарниками, такими как саксаул. Чия, обычная трава с белесыми тростниками как у камыша, также является общераспространённым видом травы.
10. Дорожный коридор, охватываемый КОР (Кара-Балта-Суусамыр) не мешает каким-либо водотокам, водно-болотным угодьям или другим чувствительным зонам.

11. Чувствительные зоны - Проектный участок дороги не проходит над, через или рядом с какими-либо установленными чувствительными экологическими зонами. Существующая дорога проходит через с. Сосновка, население которого составляет около 5000 человек. Поскольку дорога не создает новый транспортный поток, новые меры безопасности не обеспечиваются, кроме как, по улучшению соблюдения ограничений скорости и обеспечения участков перехода дороги. Внутри села установлено ограничение скорости в 40 км/час, что должно будет соблюдаться и после завершения ремонта дороги.
12. В г. Кара-Балта, Сосновке и до конца проектного участка, существующая дорога пересекает реку Кара-Балта 22 раза. Переезды через реку осуществляются по мостам. Согласно Постановления Правительства Кыргызской Республики от 7 сентября 2009 года № 561 «О рыбохозяйственном освоении и использовании естественных и искусственных водоемов в Кыргызской Республике» река Кара-Балта относится к водоемам рыбохозяйственного назначения. Другими словами, в реке водится рыба и, скорее всего, река является местом любительского рыболовства. Этой категории реки присваивается уровень защиты, который запрещает ведение разработки агрегатов близ реки, строительство препятствий, дамб или передвижение водных транспортных средств, которые мешают перемещению рыб. Поэтому, вблизи реки Кара-Балта не проводятся какие-либо работы, кроме работ по защите от эрозии для минимизации наносов в реке.
13. При реабилитации придорожных кюветов, отведение поверхностных вод, с целью недопущения попадания в реку, производится на придорожную территорию, поросшую травой, что позволяет не загрязнять реку, которая является местом обитания рыбы.

### **3. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА И ТЕКУЩИЕ РАБОТ**

#### **3.1 Описание Проекта**

14. Контракт, ориентированный на результат, участок Кара-Балта- Суусамыр до туннеля Тоо-Ашуу (км 61 – км 129). Проект по улучшению транспортного коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4. Инженерно-строительный надзор осуществляет EPTISA Servicios De Ingeniería S.L./ Eptisa Muhendislik / RAM.
15. Для обеспечения беспрепятственного проезда автотранспортных средств по данному маршруту по мере необходимости проводится круглогодичное надлежащее обслуживание и текущий ремонт.
16. В процессе технического обслуживания участка выполнены работы по осуществлению обеспечения безопасности дорожного движения, замены дорожных знаков, содержание дренажных сооружений, обеспечение зимнего содержания и надлежащее содержание дорожного покрытия в разных погодных условиях.
17. Общий бюджет реализации данного компонента составляет 296914350 сом.
18. За пределами существующей проезжей части дороги и обочин работа не проводится. Новое строительство или изменение плана трассы не предусматривается.



Рисунок 1. Участок дороги Кара-Балта-Туннель

19. Места базирования рабочих и строительной техники расположены в 2-х местах с. Сосновка км 80 / кол-во рабочих 15 чел.

Туннель км. 118. / кол-во рабочих 15 чел.

20. Как на 1-ой так и на 2-ой базах территория арендована у ДЭП-9 для расположения техники и рабочих, которые будут проживать на данной территории в комнатах с необходимыми условиями для проживания. В зимнее время проводились профилактические работы по очистке дорог от снежного покрова, а также засыпка ледяных покровов песком и солью, объем используемого материала предоставляется в отчете по факту.

### Поставка материала для строительно-ремонтных работ

21. Асфальт и битум поставляется с АБЗ, расположенном в Сокулукском районе с. Новопавловка поселок Взлетная.

Песок- Карьер «Башкарасуу» ИП Жапаралиев  
Бетон – Кара-Балтинский ЖБИ

Таблица 1: Объемы основных работ за отчетный период

№	Наименование работ	Единица измерения	Количество	Выполнено
<b>Общестроительные работы</b>				
1	Бетонный парапет	Ед.	213	213
2	Габионная стена км. 89.9	м <sup>3</sup>	375	310

<b>Знаки дорожного движения</b>				
3	Стандартный знак треугольника а=90см	Ед.	179	61
4	Стандартный знак, круг и стоп а=60см	Ед.	25	22
5	Стандартный знак прямоугольник 50*50 или 60*90	Ед.	9	9
6	Направляющие знаки, прямоугольники	Ед.	6	0
7	Дополнительные оглавления	Ед.	6	0
8	Указательный столб	Ед.	35	15
9	Направляющий столб	Ед.	670	250
<b>Дорожные разметки</b>				
10	Термопластическая белая маркировка с отражающими материалами, стандартная ширина, полная или отрывистая	М <sup>2</sup>	17550	13850
11	Поперечные или особые разметки	М <sup>2</sup>	0	0

### 3.2 Проектные Контракты и Управление

**ТАБЛИЦА - 2. ПРОЕКТНЫЕ КОНТРАКТЫ И УПРАВЛЕНИЕ**

Проект	<b>Проект по улучшению транспортного коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4Контракт основанный на результат. Участок Кара-Балта-Суусамыр (км.61-129,5)-CAREC/C3/P4/ICB/WC2 Компонент 2</b>
Подрядчик :	<b>ОсОО «Мостдорстрой»</b>
Участок:	<b>61 км – 129,5 км, общая длина – 68,5 км</b>
Донор:	<b>Азиатский Банк Развития</b>
Дата заключения Контракта	<b>18/12/2017</b>
Исполнительный орган :	<b>Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики</b>
Уведомление о начале работ	<b>05/01/2018</b>
Дата завершения :	<b>1 января 2021</b>
Время на завершение – дни :	<b>36 месяцев</b>
Продление – дни :	<b>-</b>
Гарантийный срок – :	<b>180 дней</b>

дни	
Сумма контракта	: <b>кыргызских сом 296 914 349,28</b>
Общая сумма предоплаты	: <b>10% принятой суммы контракта</b>
Сумма гарантии исполнения	: <b>%15 принятой суммы контракта</b>

**Строительные работы включали:**

22. Работы по содержанию дороги на всем протяжении участка дороги включают следующее:

-Техническое обслуживание дороги в зимнее время (Январь-Май): Подготовка для сервиса в зимний период в соответствии с планом зимнего обслуживания, размещением опор и подготовкой и эксплуатацией мест зимнего обслуживания; Дорожное патрулирование в зимнее время; чистку чрезмерного снега. Очистка дорожного покрытия от снега с использованием соли и размещением абразивного материала и противобледенительной жидкостью для достижения требуемого уровня обслуживания в период зимнего сезона - 784.5 км

- Очистка проезжей части и обочин (автогрейдером, погрузчиком). 61-129км в зимнее время года. Производилась постоянная очистка обочины дороги от снега, также производились работы по грейдировке проезжей части дороги. -121-129 км



Рисунок - 2. Чистка поверхности дороги в зимнее время года

- Подсыпка автодороги песком (мех. способом и вручную) 61-129,5км



Рисунок-3. Подсыпка автодороги песком



- Очистка дорог от мусора и камнепадов. 81-129,5км. Постоянно проводилось патрулирование дороги, очистка и уборка дороги от камнепадов и мусора.



Рисунок-4. Очистка дорог от мусора и камнепадов

- текущий ремонт дорожной одежды (ямочный ремонт, заливка трещин, чистка);  
Участок 76,500-101,00 км

Таблица - 3. Ямочный ремонт

Ямочный ремонт		
Участок	Участок	Участок
76+500км 101+00	76+500км 101+00	76+500км 101+00



Рисунок - 5. Текущий ремонт дорожной одежды

- Установка парапетов ББ-3. Заменены непригодные, барьерные ограждения типа «Будильник»- 70шт, на участке 114-121км



Рисунок 6 - Установка парапетов ББ-3. Заменены непригодные

- чистка и ремонт/замена дорожных знаков и обеспечение мер дорожной безопасности;



Рисунок 7 Установка дорожных знаков

- Производились горизонтальные, маркировочные работы с отражающими материалами, побелка, покраска искусственных дорожных сооружений, автопавильонов, мостов, сиг.столбиков, километровых столбиков, парапетов.



Рисунок - 8. Дорожная разметка



23. *Чистка и ремонт дренажных сооружений* - Всего на участке имеется 96 водопропускных труб, которые содействуют стоку и дренажу воды, с одной стороны, дороги на другую, по уклону. В летнее время года эти сооружения свободны от воды и там проводились ремонтные работы, не затрагивая сезонный водоток. Трубы представляют собой сборные бетонные трубы, которые очищаются вручную. Для ремонтных работ каждого сооружения требуется небольшой объем материала (около 20-50 кг), который смешивается вручную или с помощью небольшой бетономешалки, наносится и отделяется окончательно вручную. Все трубы размещаются в земляных/грунтовых кюветах. Работа состоит из удаления грязи и мусора для обеспечения беспрепятственного потока воды. Очистка водопропускных труб 61-129 км (96 шт.)

24. Строительство новых водопропускных труб не ожидается. Очистка вдоль парапетов - чистка и небольшой ремонт сооружений; Очистка мусора 61-129,5 км.

**Таблица-4. Очистка водопропускных труб**

Очистка водопропускных труб		
Участок	Участок	Участок
61+00км 129+00	61+00км 129+00	61+00км 129+00



Рисунок - 9. Очистка водопропускных труб

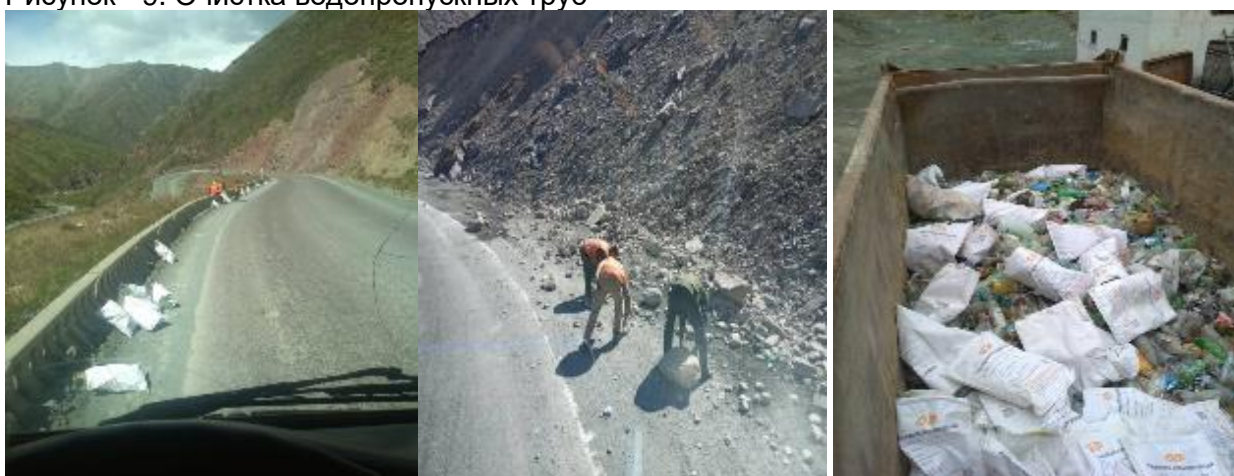


Рисунок-10. Сбор мусора вдоль дороги

25. *Контроль растительности* - На дорожных участках вдоль дорожного коридора зеленых насаждений, мешающих техническому обслуживанию/содержанию дороги, либо требующих их удаления нет.

26. На плоских участках дороги между км. 61 и 85 (между Кара-Балтой и Сосновкой) дорога находится на небольшой насыпи высотой примерно 0.5-1м, рядом с землями сельскохозяйственного назначения. Обочины там грунтовые, бермы и откосы покрыты естественной растительностью. Из-за климата и типов горной флоры, растительность, как правило, не растет выше 30 см, что не требует какого-либо вмешательства. В местах, где высота травы превышает такую величину, производится кошение травы вручную, подрядчиками или собственниками прилегающих полей. Такая растительность обычно используется в качестве корма для скота. Гербициды там не используются.
27. Работы по реабилитации мостов не предусмотрены.

## **4.ПРИРОДООХРАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

### **4.1 Общее описание природоохранных мероприятий**

28. В соответствии с пунктом 24 Основных Условий Контракта (ОУК), Программа выполнения работ включает План охраны здоровья и управления безопасностью. Целью Плана охраны здоровья и управления безопасностью является формирование ответственного отношения к гигиене труда, безопасности и соблюдению существующих положений.

29. В течении отчетного периода регулярный визуальный мониторинг за соблюдением природоохранных требований при производстве строительных работ на всех участках дороги проводились местным специалистом по окружающей среде EPTISA, специалистом по окружающей среде Группы реализации инвестиционных проектов МТиД КР, экологом Подрядчика.

### **4.2 Экологические защитные меры**

30. ПУОС представляет описание различных мер, предложенных в рамках проекта, которые предназначены для предотвращения, смягчения или возмещения негативных воздействий на окружающую среду, которое могут возникнуть в результате реализации проекта. По окончании каждого месяца предоставляется отчет согласно Строительно Рабочему Плану Управления Окружающей Средой (СРПУОС).

### **4.3 Процедур при возникновении чрезвычайных происшествий и План действий при непредвиденных обстоятельствах**

31. Программа выполнения работ включает процедуры при возникновении чрезвычайных происшествий и План действий при непредвиденных обстоятельствах, в которых устанавливаются роли, действия и процедуры во время конкретных типов чрезвычайных происшествий, представленных в планах при непредвиденных обстоятельствах, при которых закрываются дороги. Процедуры при чрезвычайных ситуациях и План действий при чрезвычайных обстоятельствах подготовлены Подрядчиком и согласованы с Менеджером Проекта и другими заинтересованными сторонами.

### **4.4 План управления дорожным движением**

32. Программа работ включает План управления дорожным движением. План управления дорожным движением определяет процедуры управления дорожным движением на участках проведения работ и при зимних погодных событиях. План управления дорожным движением разработан Подрядчиком и согласован с Менеджером Проекта. План по управлению дорожным движением представлен подрядчиком и одобрен.

33. Лагерь подрядчика находится на 80 км. автодороги Кара-Балта –Суусамыр. На территории лагеря находится столовая, офис, и спальные места для работников Подрядчика. Лагерь обеспечен чистой питьевой водой, умывальники и мусорные баки установлены. Противопожарные принадлежности установлены в необходимых местах. Напротив лагеря находится парковка для автомашин и оборудования подрядчика. Места для складирования материала находятся в задней части лагеря и достаточно места для складирования.

#### 4.5 Аудит строительных участков

Таблица-5. Аудит строительных участков

№ п/п	Дата	ФИО аудиторов	Цель аудита	Краткая информация о любых важных замечаниях аудита
1	18.01	Сыдыкбекова Б. – специалист эколог подрядчика, совместно с менеджером проекта-Максат уулу Искендер	Соблюдение экологических норм, соблюдение норм по зимнему содержанию дороги.	Отмечено, что зимнее содержание дороги соблюдается. Подсыпка дороги производилась механическим и ручным способом (61-129км)
2	16.02	Сыдыкбекова Б. – специалист эколог подрядчика, совместно с менеджером проекта-Максат уулу Искендер	Соблюдение экологических норм, соблюдение норм по зимнему содержанию дороги	Отмечено, что в целях дорожной безопасности, установлены дорожные знаки. Проводится очистка мусора и камней (61-129км)
3	19.03	Сыдыкбекова Б. – специалист эколог подрядчика, совместно с менеджером проекта-Максат уулу Искендер	Соблюдение экологических норм, соблюдение норм по зимнему содержанию дороги, дорожной безопасности	Подсыпка дороги производилась механическим и ручным способом (61-129км) Проводится очистка мусора и камней на участке 61-129,5км
4	23.04	Сыдыкбекова Б. – специалист эколог подрядчика, совместно с менеджером проекта-Максат уулу Искендер	Соблюдение экологических норм, дорожной безопасности	Отмечено, что в целях дорожной безопасности, установлены дорожные знаки.
5	25.05	Сыдыкбекова Б.- специалист эколог подрядчика, совместно	Соблюдение экологических норм, дорожной безопасности	Очистка мусора и камнепадов производилась на

		с менеджером проекта-Максат уулу Искендер		участке 61-129,5км
6	12.06	Сыдыкбекова Б. – специалист эколог подрядчика, совместно с менеджером проекта-Максат уулу Искендер	Соблюдение экологических норм.	Очистка мусора и камнепадов производилась на участке 61-129,5км

#### 4.7 Непредвиденные экологические воздействия или риски

34. На участках км 86,9 – 88,7 и км 98 из-за обильных дождей происходят камнепады. Отмечены упавшие на дорогу валуны с повреждением парапета. Также на данном участке наблюдаются нависшие над дорогой большие куски горной породы, представляющие угрозу откола и падения на дорогу, представляя опасность проезжающему транспорту. Была создана комиссия с участием МЧС для обследования данного участка с целью принятия решения по устранению данной угрозы.



Рисунок 11. Опасность камнепадов

## 5. РЕЗУЛЬТАТЫ МОНИТОРИНГА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

### 5.1 Обзор мониторинга, проведенного в течение текущего периода

#### Инструментальный мониторинг окружающей среды

35. Согласно ПЭО/ПУОС инструментальные измерения параметров воды, воздуха и шума не предусмотрены. Воздействие загрязняющих веществ от работ на окружающую среду не ожидается.

Мониторинг качества воды



36. Согласно ПЭО/ПУОС, инструментальные измерения качества воды не предусмотрены для данного Проекта. Проект не оказывает воздействия на водные объекты, поскольку все работы будут выполняться на достаточном расстоянии от водных источников.

#### Мониторинг качества воздуха

37. Согласно ПЭО/ПУОС инструментальные измерения качества воздуха не предусмотрены для данного Проекта.

38. Никаких значительных выбросов пыли во время работ за отчетный период не было. Выхлопы из грузовиков во время перевозки цемента, гравия и бетона были минимальными, движение грузовиков -ограничено (за исключением перевозки оборудования на площадку).

#### Мониторинг шума и вибраций

39. Согласно ПЭО/ПУОС регулярный мониторинг шума и вибраций не предусматривается для данного Проекта. Однако рабочие носят противошумные наушники при необходимости.

### **5.2 Управление отходами**

40. Снятый старый асфальт может быть повторно использован для грунтовых обочин или в качестве насыпи для других работ по реабилитации. Он также может использоваться для обратного заполнения карьеров и сверху покрываться слоем почвы. Асфальт можно уложить на прилегающие дороги в качестве поверхностного слоя или использовать в качестве материала для ямочного ремонта с уплотнением. Образующиеся твердые бытовые отходы (ТБО) в строительном лагере вывозятся на свалку Айыл окмоту с. Сосновка, согласно условиям договора.

41. Чистка и ремонт дренажных сооружений - Всего на участке имеется 96 водопропускных труб, которые содействуют стоку и дренажу воды с одной стороны дороги на другую, по уклону. В летнее время года эти сооружения свободны от воды, и можно проводить ремонтные работы не затрагивая сезонный водоток. Трубы представляют собой сборные бетонные трубы, которые очищались вручную. Небольшие бетонные ремонтные работы могут потребоваться на выходах труб (в случае размыва) или внутри труб (на стыках между звеньями). Для ремонтных работ каждого сооружения требовался небольшой объем материала (около 20-50 кг), который смешивается вручную или с помощью небольшой бетономешалки, наносились и отделялись окончательно вручную. Все кюветы представляют собой земляные/грунтовые кюветы. Работа состоит из удаления грязи и мусора и в конечном итоге, выравнивания для обеспечения беспрепятственного потока воды. Если не обслуживать водопропускные трубы, они могут засориться, что приведет к заполнению, затоплению покрытия дороги, эрозии и возможно, заторам на дороге. Поэтому, данная работа имела чисто позитивное воздействие.

42. Ремонтные работы на мостах в основном связаны с обеспечением безопасности, т.е. восстановлением защитных ограждений после несчастных случаев или столкновений. Работы в руслах рек должны быть ограничены очисткой водотока от мусора, который попадая в водный поток может привести к затору разливу и эрозии. Бетонные ремонтные работы не входят в объем работ подрядчика по техническому обслуживанию/содержанию дороги, однако они могут иногда проводиться после чрезвычайных ситуаций, если например, сооружения повреждаются вследствие внезапных паводков или ДТП.

## **5.3 Техника Безопасности и Охрана Труда**

### **5.3.1 ЗДОРОВЬЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ МЕСТНОГО НАСЕЛЕНИЯ**

43. План управления дорожным движением согласован с органами Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Кыргызской Республики. Запись хранится в офисе строительного лагеря.

### **5.3.2 ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНА ТРУДА РАБОЧИХ**

44. Рабочие обеспечены всей необходимой экипировкой, а также прошли базовое обучение по применению защитной одежды и средств индивидуальной защиты. Рабочим обеспечены СИЗ такими как: жилеты, каски, перчатки, обувь. Инструктаж по ТБ проводятся в лагере, имеется журнал регистрации. Работа в ночное время не проводится.

45. Рабочие лагеря оснащены дезинфицирующими санитарными средствами и питьевой водой. В лагере установлены контейнера для сбора ТБО. Составлены договора на вывоз ТБО с местным самоуправлением. На территории строительного лагеря опасные материалы отсутствуют.