

**Проект реабилитации автодороги Бишкек-Нарын-Торугарт  
Проект 1 (км 400 – км 439), дорога внутри села Ат-Башы**

**Отчет о Надлежащей Оценке**



**Март 2012 г.**

**Группа Реализации Инвестиционных Проектов, МТИК**

## Содержание

1. Введение и исходные данные проекта.....	2
2. Исходные правовые данные и механизм рассмотрения жалоб .....	5
3. Методология и сбор информации.....	7
4. Оценка воздействия проекта.....	8
А) км 0+000 – 4+810	
Б) км 4+810 – 9+030	
С) км 9+030 – 10+420	
5. Сводная таблица оценки воздействия.....	9
6. Выводы и рекомендации.....	11
7. Список лиц, с которыми проводились собеседования и консультации .....	11
8. Приложение (рисунки).....	12

## Аббревиатура

АБР	Азиатский Банк Развития
БНТ	Бишкек-Нарын-Торугарт
ЦАРЭС	Центрально-азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество
CRVC	Китайская Корпорация по строительству дорог и мостов
DDR	Отчет о надлежащем Исполнении
ГРИП	Группа Реализации Инвестиционных Проектов (ранее ОРП)
ЮС	Japan Overseas Consultants
LAR	Переселение и Изъятие Земель
LARP	План по Переселению и Изъятию Земель
ЛЭП	Линия электропередачи
МТИК	Министерство Транспорта и Коммуникаций
ОРП	Отдел Реализации Проектов (в настоящее время ГРИП)
КНР	Китайская Народная Республика
ДЭП	Дорожно-эксплуатационное Предприятие
ПО	Полоса отвода

## 1. Введение и исходные данные проекта

1. Правительство Кыргызской Республики привлекает международные кредиты и гранты для реализации Проекта по реабилитации а/д Бишкек-Нарын-Торугарт. Автодорога БНТ является частью Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС) Коридор 1, связывающий Кыргызскую Республику с Китайской Народной Республикой (КНР) и с другими странами Центральной Азии. Вдобавок к продвижению международной торговли и экономического сотрудничества Проект также предусматривает выгоды прямые или косвенные для 2,26 млн. человек, живущих вдоль проектной дороги, 51 % из которых являются женщины, занимающиеся в основном торговлей и коммерческой деятельностью как внутри региона так и на межрайонном и межобластном уровнях. Проектная дорога проходит через три области: Чуйскую, Иссык-Кульскую и Нарынскую. В двух из трех областей, где проходит проектная дорога, уровень бедности выше среднестатистической в целом по стране, которая составляет 46%. Реализация данного Проекта откроет широкие возможности данного коридора для региональной торговли и экономического сотрудничества. Это уменьшит время поездки и транзита с 3-4 дней до менее 2 дней.

2. Дорога значительно разрушена и условия на приграничном участке дороги недостаточны и не соответствуют настоящему времени, что препятствует международному трафику и торговле, региональному экономическому сотрудничеству. В основе проектной дороги лежит реабилитация существующей проезжей части дороги.

3. Как часть Проекта реабилитации БНТ, АБР выделил грант в размере 20,0 млн. долларов США для реабилитации участка между км 400 и км 439. (примечание: Проект 1, АБР). В настоящее время данный проект находится на стадии завершения. В рамках Проекта 1 неиспользованной остается сумма 780 тыс.долларов США. Ввиду вышесказанного указанную сумму предполагается направить на реабилитацию существующей дороги внутри районного центра Ат-Башы. Данная дорога является внутренней дорогой с.Ат-Башы и начинается с 385км основной трассы БНТ с выходом на 390 км. Протяженность дороги от въезда в село Ат-Башы и выезда составляет 10,4 км. Для реабилитации данной дороги был направлен запрос в АБР с просьбой рассмотреть возможность перераспределения средств из Категории Товары (таможенный компонент) в Категорию Строительные работы. Хотя окончательного ответа от АБР не было, банк порекомендовал сделать DDR, с целью гарантии, что не будет никакого воздействия на рассматриваемом участке.

4. Современное состояние дороги в пределах села Ат-Башы.

- асфальтированное покрытие с 0 по 4 км дороги, местами требующее ямочного ремонта;

- на спуске в село Ат-башы дорога имеет улучшенное гравийное покрытие;

- непосредственно в селе Ат-Башы дорога имеет асфальтное покрытие, с ямами и трещинами по всему участку вплоть до выезда из села;

- на всем протяжении дорога залита тальми водами из-за отсутствия нормального отвода вод;

- обочины дороги размыты тальми водами и местами эродированы;

- в местах локализации труб грунт размыт, трубы засорены грунтом;

- в отдельных местах трубы по длине короче предполагаемой ширины дороги;

Суровая зима нынешнего сезона негативно отразилась на состоянии дорожного покрытия. Резко континентальный климат региона негативно сказывается на состоянии дорог. В марте 2012 года дневные температуры составили около +1+3 градусов Цельсия, а ночные опускались до – 8-10 градусов

5. Предполагается, что дорога будет IV категории с шириной дорожного полотна 10м. В строительные работы будут входить следующие виды работ:

a. ремонт искусственных гидросооружений и системы отвода воды в целях защиты дорожного полотна;

b. ямочный ремонт и заливка трещин;

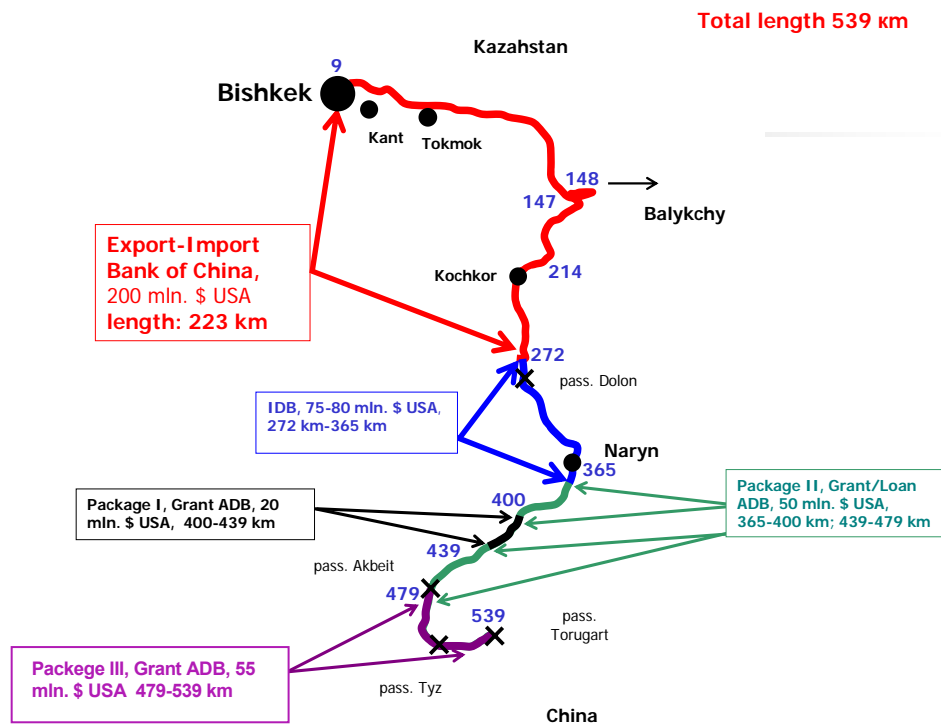
c. прокладка однослойного асфальто-бетонного покрытия, где это особенно необходимо.

6. Для подготовки данного DDR, команда по защитным мерам ГРИП посетила участок и детально изучила каждый отрезок дороги, на которых расположены строения и/или сооружения, а также деревья которые подпадают под проектную дорогу. Вдобавок, миссия встретилась с представителями райгосадминистрации, местного самоуправления и ДЭПов относительно воздействий на отдельные участки. Все указанные лица поддержали планируемую реабилитацию дороги и выразили надежду на ее скорейшее выполнение

7. В ходе выполнения DDR выяснилось, что все сооружения и деревья вдоль дороги находятся на определенном расстоянии от дороги и нет необходимости в переселении, вырубке деревьев и изъятии земель. Таблица по воздействиям ПИЗ приложен к данному Отчету (Таблица 1).

Ниже приводится карта дороги Бишкек-Нарын-Торугарт

## Bishkek-Naryn-Torugart Road



Источник: Министерство Транспорта и Коммуникаций.



## Центральная дорога в пределах села Ат-Башы



## 2. Исходные правовые данные и механизм рассмотрения жалоб

1. Стратегическая структура Проекта основана на Политике Вынужденного Переселения АБР (1995), Политике по защитным мерам АБР (2009) и Руководстве по Эксплуатации (РЭ) Раздел F1/ВР (2010), Конституции Кыргызской Республики, Земельном Кодексе (ЗК) и Гражданском Кодексе (ГК) Кыргызской Республики, где имеются различия между местным законодательством и практикой АБР. Как правило, стратегическое различие будет разрешено в пользу последнего<sup>1</sup>

2. Конституция Кыргызской Республики была принята в июне 2010. Она является основным правовым документом обеспечивающая гарантии прав граждан. Статья 12 гласит, что « В Кыргызской Республике признается разнообразие форм собственности и гарантируется равная правовая защита частной, государственной, муниципальной и иных форм собственности. Изъятие имущества для общественных нужд, определенных в законе, может быть произведено по решению суда со справедливым и предварительным обеспечением возмещения стоимости этого имущества и других убытков, причиняемых в результате отчуждения. Земля также может находиться в частной, муниципальной и иных формах собственности, за исключением пастбищ, которые не могут находиться в частной собственности”.

3. Компенсация приобретения Земли и другие воздействия общественных проектов регулируются другими законодательными актами, включая Земельный Кодекс (ЗК) и Гражданский Кодекс (ГК). Основываясь на этих законах, приобретение земли и переселение основываются на следующих правилах:

(i) Землепользователи и землевладельцы имеют право требовать возмещение потерь в результате изъятия их прав на землепользование для государственных и общественных нужд (Статьи 49 и 66 ЗК).

(ii) При истечении прав на собственность, собственность будет оценена на основе ее рыночной стоимости (Статья 68 ЗК).

(iii) Органы Государственной Власти информируют население об изъятии и отводе земли под строительные участки, что затрагивают интересы населения.

4. Земельный Кодекс (1999) является основным правовым документом для приобретения земли. Он был обновлен несколько раз, последние поправки

---

<sup>1</sup> Если международное соглашение, ратифицированное Парламентом Кыргызской Республики, определяет условия, отличающиеся от установленных в соответствии с Кыргызским Законодательством, то положение международного соглашения превагирует (Статья 6, Гражданский Кодекс 1999).

были внесены в 2009 году. Пункты 62 и 66 ЗК определяют методы завершения и добровольной передачи земли на следующих основаниях:

- Использование земли не по предназначенной цели;
- Земля необходима в государственных или общественных целях;
- Не использование земли предназначенной для сельскохозяйственного использования в течение трех лет;
- Не использование земли предназначенной не для сельскохозяйственного производства на период, оговоренный в первоначальном постановлении;
- Не выплата земельных налогов;
- Не выплата социальных налогов;
- Аннулирование лицензии на разработку месторождений на основе Законодательства о разработке месторождений Кыргызской Республики.

5. Пункт 49 Земельного Кодекса гласит о правах землевладельцев: владельцы должны получить полную компенсацию от потерь в случаях, предусмотренных законодательством Кыргызской Республики. Пункт 68 ЗК призывает к тому, чтобы частные владельцы получили финансовую компенсацию от потерь земли, это также может быть замена земли, но равной полной рыночной стоимости. Если соглашение о компенсации не может быть достигнуто, ответственное агентство может заявить о приобретении земли и компенсации землевладельцу или землепользователю согласно судебному решению в течение двух месяцев (Пункт 68, Статья1).

6. Принципы политики АБР по вынужденному переселению:

- необходимо не допустить или минимизировать последствия переселения насколько это возможно;
- определение лиц, попавших под воздействие проекта и выплата компенсации за утерянное (ые) имущество и доходы;
- оказание помощи в перемещении и восстановлении предпроектного уровня жизни;
- информация о воздействии проекта, а также вариантах компенсации, должна быть предоставлена всем лицам, попавшим под политику переселения;
- отсутствие официально признанных прав не должно быть препятствием при выплате компенсации или оказании помощи в восстановлении средств к существованию;
- обращение особого внимания бедным и уязвимым группам.



7. Также согласно политике АБР по защитным мерам будет создана Группа по рассмотрению жалоб. Группа по рассмотрению жалоб (ГРЖ) позволит местным жителям обратиться с жалобой и обращением, которые могут возникнуть в процессе реализации проекта. ГРЖ будет состоять из следующих трех уровней:

**Местный уровень:** Жалоба подается и рассматривается изначально на уровне села. Заявитель доносит свою жалобу до сведения местного уполномоченного лица, который назначается приказом министра транспорта и коммуникаций КР и несет ответственность за своевременное рассмотрение вопросов и жалоб. Уполномоченное лицо согласовывает меры по разрешению подданной жалобы с ДЭП, ГРИП, представителями местной власти и местным НПО. После согласования с ГРИП, уполномоченное лицо принимает окончательное решение по поданным жалобам и определяет приемлемость рассматриваемой жалобы. Местное уполномоченное лицо по данному проекту – помощник постоянного инженера Ибраев Кельдибек, тел. Моб.: 0555-189504

**Региональный уровень:** Если жалоба не разрешается в течение 15 дней, то заявитель, при содействии представителей НПО, подает жалобу в региональное подразделение МТиК (Представители ГРИП и УАД БНТ). После согласования с ГРИП, представитель ГРИП принимает окончательное решение по поданным жалобам и определяет приемлемость рассматриваемой жалобы.

**Центральный уровень:** Если в течение 15 дней, жалоба не удовлетворяется на региональном уровне, лицо, подавшее жалобу направляет ее в центральный офис ГРИП МТиК КР. Представители ГРИП принимают решение о правомочности поданной жалобы.

**Суд:** Если в течение 15 дней жалоба еще не разрешена на центральном уровне, заявитель может подать свое жалобу на рассмотрение суда.

### **3. Методология и сбор информации**

8. Данный DDR был подготовлен на существующую дорогу внутри с.Ат-Баши по рекомендации АБР. Для подготовки данного DDR, команда по защитным мерам, состоящая из специалистов ГРИП А. Кешикбаева, С. Келдибаевой и инспектора ЮС М.Бексултанова посетили участок и детально изучили каждый отрезок дороги, на которых расположены строения и/или сооружения, а также деревья, которые подпадают под проектную дорогу. Вдобавок, команда по защитным мерам также сфотографировала с разных точек все здания, сооружения и деревья, наиболее близко расположенные к дороге.

9. Методология сбора информации для Отчета о Должном Исполнении (DDR) включает:

- сбор и обзор соответствующих отчетов, таких как Детальный Проект(проектирование), Техничко-экономическое обоснование и другая информация предоставленная МТиК
- обзор статистических отчетов, подготовленных Ат-Башынским отделом Национального Статистического Комитета;
- обзор документов, подготовленных АБР, Организацией Объединенных Наций, Всемирным Банком и другими агентствами;
- консультации с соответствующим персоналом МТиК;
- консультации со строителями;
- консультации с постоянными жителями на участке; и
- полевые исследования вдоль всей трассы в течении марта с 12 по 15 число.

10. Реконструированная дорога является предметом Политики Безопасности АБР, для которой готовится данный отчет.

#### **4. Оценка воздействия проекта**

А) км 0+000 – 4+810

Б) км 4+810 – 9+030

С) км 9+030 – 10+420

##### **А) км 0+000 – 4+810**

на первых 4 км дороги очень мало капитальных сооружений, в доль дороги присутствуют зеленные насаждения в основном деревья, кустарники, также расположены опоры телефонной связи, опоры ЛЭП, на которые не может быть оказано воздействие проекта.

##### **Б) км 4+810 – 9+030**

с км 4+810 начинаются капитальные сооружения жилые дома, объекты придорожного сервиса, торговли. Все эти сооружения находятся за пределами дорожной полосы. Расстояние от края дороги до данных объектов составляет от 2 до 8 метров.

с км 6+640 по 7+150 – подучасток дороги с наиболее интенсивным движением автотранспортных средств, проходящий через центр села Ат-Баши, где расположено здание Ат-Башинской районной государственной администрации и районный базар. Здесь большое скопление автотранспортных средств, народа и представляет собой самый оживленный участок дороги. Но

тем не менее, как видно далее из рисунков, все объекты придорожной торговли находятся за бордюрами и тем самым на них не может быть оказано какое-либо воздействие.

с км 7 по 9 дорога проходит по менее интенсивному участку, где все капитальные сооружения находятся на определенном расстоянии от края дороги, исключая тем самым какое-либо воздействие

### **С) км 9+030 – 10+420**

с км 9 до конца дороги 10+420 нет никаких сооружений и зеленных насаждений, кроме кладбища на км 9+790. Расстояние от края дороги до ближайшей могилы составляет 8м, что исключает какое-либо воздействие. Км 10+420 является участком дороги, где дорога из с.Ат-Баши примыкает к основной трассе. С самого начала реализации Проекта 1 местные жители не раз обращались с просьбой реабилитировать рассматриваемую дорогу внутри с.Ат-Баши, поскольку она является основной центральной дорогой внутри с.Ат-Баши.

## **5. Сводная таблица оценки воздействия**

Следующая Таблица сводит вышеуказанные выводы, где в Приложении приведены результаты возможных воздействий от переселения.

<b>№ Рис</b>	<b>ПК</b>	<b>Объекты</b>	<b>Возможность воздействия</b>
<b>1</b>	<b>Подучасток км 0+000 – 4+810</b>		
1	0+000		Нет
2	0+150 (слева)	Телеграфный столб	Нет
3	0+300 (справа)	Телеграфный столб	Нет
4,5	0+680 (справа)	Древесные насаждения вдоль дороги	Нет
6,7	0+700 (слева)	Древесные насаждения вдоль дороги	Нет
8,9,10	0+715 (справа)	Древесные насаждения вдоль дороги Жилой дом с прудом на расстоянии 200 м от края дороги	Нет
11,12	1+060 (слева)	Древесные насаждения вдоль дороги	Нет
13,14	1+130 (справа)	Древесные насаждения вдоль дороги	Нет
15	1+220 (с обеих	Кустарники вдоль дороги	Нет

	сторон)		
16,17	1+270 (справа)	Древесные насаждения вдоль дороги	Нет
18,19	1+305 (слева)	Древесные насаждения вдоль дороги	Нет
23,24	4+300 (слева)	Проволочная ограда жилого дома на расстоянии 9,5 м от края дороги	Нет
25,26	4+340 (справа)	Древесные насаждения вдоль дороги	Нет
<b>2.</b>	<b>Подучасток км 4+810 – 9+030</b>		
29,30	4+810 (справа)	АЗС на расстоянии 11 м от края дороги	Нет
36,37	5+090 (справа)	Ограда (штaketник) жилого дома	Нет
45,46	5+485 (с обеих сторон)	Слева старый строительный вагончик, справа расположены ограды жилых	Нет
47,48	5+590 (с обеих сторон)	Слева памятник Ажибек батыру, справа древесные насаждения	Нет
51	5+910 (слева)	Магазин-киоск	Нет
52	6+235 (слева)	Слева водопроводный колодец	Нет
53-65	6+640 – 7+160	Здание райгосадминистрации, торговые объекты, базар, древесные насаждения, высокая концентрация автотранспортных средств и населения	Нет
66	7+215 (слева)	Древесные насаждения	Нет
68	7+380 (с обеих сторон)	Слева жилой дом, справа АЗС	Нет
70,71	7+500 (справа)	Киоск «PAOLO»	Нет
72	7+700 (слева)	Остановочные павильоны	Нет
73	7+940 (справа)	Угол жилого дома	Нет
80,81	8+290 (с обеих сторон)	Слева кирпичная ограда, справа проволочная ограда	Нет
83,84	8+510 (с обеих сторон)	Слева жилой дом, справа опора ЛЭП	Нет
86,87	8+660 (с обеих сторон)	Слева опора линии связи, справа жилой дом	Нет
89,91	8+750 (справа)	Ограда жилого дома	Нет
93	8+985 (справа)	Ограда жилого дома	Нет
<b>3.</b>	<b>Подучасток км 9+030 – 10+420</b>		

98,100	9+790 (слева)	Кладбище	Нет
--------	---------------	----------	-----

## 6. Выводы и рекомендации

17. Как было описано выше, все здания и сооружения вдоль всех участков дороги находятся вне зоны воздействия проекта и не будут затронуты в процессе дорожно-строительных работ. Не предвидится переселение и изъятие земель по всей протяженности дороги, а также вынужденной рубки зеленых насаждений. Внутри села не будут подвергнуты воздействию ни ограды, ни жилые домостроения, ни зеленые насаждения вдоль главной улицы районного центра. Вместе с тем, имеются отдельные участки, где близко расположены древесные насаждения, опоры ЛЭП и линий связи, что должно быть решено в рамках проектирования без вопросов переселения и изъятия земель, тем более, что названные объекты находятся на безопасном расстоянии от дороги. Более детально должны быть решены вопросы с реконструкцией искусственных сооружений, в частности с трубами, имеющими меньшую длину, чем ширина дороги. Более того, тщательно должны быть проработаны вопросы с улучшением системы водоотвода в целях предотвращения негативного воздействия на дорожное полотно.

Таким образом, реализация данного предполагаемого проекта не окажет никакого негативного воздействия на владельцев близко расположенных как жилых объектов, так и объектов инфраструктуры, а также не предвидится никакой вырубке зеленых насаждений.

## 7. Список лиц, с которыми проводились обсуждения и консультации

№	ФИО	Адрес	Должность
1.	Асанбеков С.А.		Главный инженер УАД БНТ
2.	Абылов К.	с. Ат-Баши	Начальник ДЭП-957
3.	Курманбеков Н.	с. Ат-Баши	И.о. начальник ДЭП-20
4.	Тентимишев Ж.Р.	с. Ат-Баши	Заместитель акима районной государственной администрации Ат-Башинского района
5.	Жумабеков Т.	с. Ат-Баши	Начальник районной архитектуры
6.	Акунов Ж.	с. Ат-Баши	Гл. инженер ДЭП-957
7.	Жумаков О.	с. Ат-Баши	Глава айылыного окмотус.Ат-Баши
8.	Осмонов Бейшенбек	ул.Арпа 25, с.Ат-Баши	Пенсионер
9.	Жолдошбек улуу	ул.Арпа 16,	Пенсионер



	Алмаз	с. Ат-Баши	
10.	Жумабаев Жыргылбек	ул.Базар 8, с.Ат-Баши	Пенсионер
11.	Асанбаев Асан	ул.Шахнобиев 132, с.Ат-Баши	Пенсионер
12.	Сатиев Сейден	ул.Чеч-Тобо 17, с.Ат-Баши	Пенсионер, бывший глава айыл окмоту
13.	Сыдыков Женишбек	ул.Ак-Сай 55, с.Ат-Баши	Пенсионер
14.	Акунов Мелис	ул.Шахнобиев 140, с.Ат-Баши	Бухгалтер РЭС
15.	Карбеков Аклбек	ул.Чатыркуль 276, С.Ат-Баши	Частный предприниматель
16.	Карабаев Канатбек	ул.Айылчиева 31, с.Ат-Баши	Пенсионер, бывший секретарь айыл окмоту
17.	Табалдиев Медет	ул.Ак-Сай 89, с.Ат-Баши	Начальник филиала «Айыл Банк»
18.	Курманалиев Жыргалбек	ул.Ак-Сай 92, с.Ат-Баши	Главный бухгалтер «РСК»

## 8. Приложение (рисунки)

## Приложение



Рис. 1 Ответвление с основной трассы автомобильной дороги в село Ат-Башы. Начало отсчета "0" километра. Синий конус – указатель на осевую линию дороги.



Рис. 2 Телеграфный столб слева на отметке 5 м от осевой линии



Рис. 3 Телеграфный столб справа на отметке 5 м от осевой линии



Рис. 4 и 5 Древесные насаждения вдоль дороги. На пикете справа отдельное дерево на расстоянии около 1 м от края дороги



Рис. 6 и 7 Древесные насаждения вдоль дороги. На пикете слева отдельное дерево на расстоянии около 1 м от края дороги



Рис. 8 и 9 Древесные насаждения вдоль дороги. На пикете справа отдельное дерево на расстоянии около 1 м от края дороги





Рис. 10 Отдельно стоящее жилое здание с пристройками на расстоянии 200 м от края дороги справа



Рис. 11 и 12 Древесные насаждения вдоль дороги. На пикете слева отдельное дерево на расстоянии около 1 м от края дороги



Рис. 13 и 14 Древесные насаждения вдоль дороги. На пикете справа отдельно стоящий кустарник на расстоянии около 1 м от края дороги. Опора высоковольтной ЛЭП слева на расстоянии 10 м от края дороги



Рис. 15 Деревесные насаждения вдоль дороги. На пикете справа и слева отдельно стоящие кустарники на расстоянии около 1 м от края дороги



Рис. 16 и 17 Деревесные насаждения вдоль дороги. На пикете справа 4 отдельно стоящих деревьев на расстоянии около 0,5 м от края дороги



Рис. 18 и 19 Деревесные насаждения вдоль дороги. На пикете слева отдельно стоящее дерево на расстоянии около 1 м от края дороги. С пикета км 1+305 до пикета 3+120 вдоль дороги нет никаких объектов, на которые может быть оказано влияние проекта





Рис. 20 Перспективный снимок дороги и окрестностей на км 3+120. На снимке видно, что вдоль дороги нет также никаких объектов, на которые могло быть оказано воздействие проекта



Рис. 21 Перспективный снимок дороги и окрестностей на км 3+700. На снимке видно, что вдоль дороги нет также никаких объектов, на которые могло быть оказано воздействие проекта



Рис. 22 Перспективный снимок дороги и окрестностей на км 4+150. На снимке видно, что вдоль дороги нет также никаких объектов, на которые могло быть оказано воздействие проекта



Рис. 23 и 24 Проволочная ограда слева расположена на расстоянии 9.5 м от края дороги, в 10-12м от ограды стоит жилой дом с глинобитным дувалом



Рис. 25 и 26 Справа от дороги на расстоянии 4,5 м расположена проволочная ограда земельного надела



Рис. 27 и 28 Въезд в село Ат-Баши





**км 4+810**



**км 4+810**

Рис. 29 и 30 Справа от дороги на расстоянии 1 м уложены бетонные блоки, за которыми на расстоянии 8-10 м расположена АЗС



**км 4+900**

Рис. 31 Ширина проезжей части (10 м) ограничена с двух сторон бетонными бордюрами



**км 4+810**



**км 4+900**

Рис. 32 и 33 На различных пикетах видны тротуарные дорожки шириной 1,5 – 2 м. На пикете 4+900 справа сарай с глинобитным забором на расстоянии 5 м от края дороги



Рис. 34 и 35 На следующих пикетах видны бордюры вдоль существующей дороги шириной 10 м



Рис. 36 и 37 На рисунке слева показана ось дороги (синий конус) и 10 м ширины дороги. На рисунке справа видна ограда (штaketник) жилого дома на расстоянии 2 м от края дороги



Рис. 38 Показана ось дороги и 10 м ширины дороги. Трогуары асфальтированные не везде видны, поскольку местами они разрушены, кое-где они пролезают по грунту, местами не видны из-за снежных сугробов





Рис. 39 и 40 Слева и справа от дороги на том же пикете видны состояния тротуаров, заваленные сугробами и местами разрушенные. Глинобитный дувал слева находится на расстоянии 2 м от края дороги.



Рис. 41 Указано 10 м ширины дороги и ось дороги. Видны тротуары шириной 2м за пределами дороги. Рис. 42 Развилка дороги, ул. Сартбай Абыкеев, до забора слева 4 м от края дороги



Рис. 43 и 44 Ул. Токторбая Омурзакова, д.15. Справа и слева находятся ограды, каменные заборы, ни одно капитальное сооружение не находится близко к дороге и не будет подвержено влиянию проекта





Рис. 45 и 46 Слева расположен старый строительный вагончик на расстоянии 4 м. Справа указано расположение ограды жилых домов от края дороги – около 5 м



Рис. 47 и 48 Показано 10 м проезжей части дороги с асфальтированным покрытием.



Рис. 49 и 50 Слева от края дороги до ограды и жилых зданий расстояние от 5 до 8 м. Справа от края дороги ситуация такая же. Слева и справа видны бордюры, ряды зеленых насаждений, водосливные кюветы и широкие тротуары



Рис. 51 На пикете км 5+910 расположен магазин-киоск капитальной постройки на расстоянии 3 м от края дороги слева. Рис. 52 Показана ось дороги (синий цилиндр) и ширина дороги. Слева от дороги на расстоянии 1 м расположен водопроводный колодец.



Рис. 53 Указано 10 м ширины дороги напротив здания Районной государственной администрации.



Рис. 54 и 55 На фотографиях в центре села показаны слева и справа бетонные бордюры, широкие тротуары, полоса зеленых насаждений, не попадающие в зону влияния проектных работ.





Рис. 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62 и 63 В центре села находится районный торговый рынок, где из-за интенсивности движения автотранспорта не было произвести замеры. Тем не менее, на фотографиях видны бордюры, расстояние между которыми составляет 10 м. На фото также видны пространства за пределами дороги: парковка автомобилей, тротуары, зеленые насаждения и др.





Рис. 64 и 65 Поворот дороги на улицу Мааткабыла Салымбекова. Показано 10 м ширины дороги и пространство слева и справа от дороги, где расположены тротуары



Рис. 66 и 67 Фотография вдоль улицы Мааткабыла Салымбекова. Слева видны деревья на расстоянии 2 м от края дороги и 7 м от дороги – дома. На правом снимке показана перспектива улицы.



Рис. 68 Поворот влево с улицы Мааткабыла Салымбекова. Слева жилой дом на расстоянии 7 м от края дороги. Справа на расстоянии 8 м АЗС. Рис. 69 Общий вид дороги с поворота



Рис. 70 и 71 Слева ограда жилого дома на расстоянии 8 м. Справа киоск «PAOLO», обустроенный на остановке на расстоянии 4 м от края дороги



Рис. 72 Слева и далее на 30 м справа остановочные павильоны открытого типа на расстоянии 3 м от края дороги. Рис. 73 Показана ось дороги и 10 м ширины дороги. Справа угол ограды жилого дома на расстоянии 3 м от края дороги



Рис. 74 Общий вид дороги на въезде в село Ак-Жар. Рис. 75 Фотография на месте пересечения дренажного канала. Ширина проезжей части составляет 8,5 м





Рис. 76 и 77 На фотографии слева и справа показано пересечение дороги с дренажным каналом, где происходит некоторое сужение проезжей части дороги (до 8,5 м)



Рис. 78 и 79 Показаны 10 м ширины дороги и ее оси на повороте дороги вправо на улице Босбая. Справа и слева от края дороги видны пространства для тротуаров и др.



Рис. 80 и 81 Слева и справа показаны края дороги (5 м от оси). Кирпичная ограда слева и проволочная ограда справа находятся на расстоянии от 3 до 5 от края дороги. Снимок сделан на улице Босбая, дом 11



Рис. 82 Фото на пересечении улиц Босбая и Жаркынбаева Акмата. Показаны 10 м ширины дороги и ее ось (синий конус)



Рис. 83 Слева от края дороги на расстоянии 4 м расположен жилой дом и на расстоянии 3 м опора внутрипоселковой ЛЭП. Рис. 84 Справа от края дороги на расстоянии 1 м деревянная ограда



Рис. 85 Поворот с улицы Босбая (дом №25) влево





Рис. 86 и 87 Слева от края дороги на расстоянии 3 м расположена опора линии связи и на расстоянии 4 м ограда жилого дома. Справа от края дороги на расстоянии 5 м расположен жилой дом (№25)



Рис. 88 Поворот с улицы Босбая на улицу Н.Жанузак (напротив дома №38). Показаны 10 м ширины дороги и ее ось. Рис. 89 Общий перспективный вид улицы Н.Жанузак



Рис. 90 и 91 Слева и справа от края дороги до ограды жилых домов 2-3 м, где проходит тротуар



Рис. 92 и 93 Поворот с улицы Н.Жанузак вправо на улицу, ведущую к выезду из села на основную трассу. На фото показаны 10 м ширины дороги и ее ось (синий конус). Слева и справа от края дороги находятся тротуары и далее ограды жилых домов и административного здания (Районный отдел лесного хозяйства)



Рис. 94 и 95 Общий вид дороги с указанием 10 м ширины и ее оси. Слева и справа нет никаких объектов, попадающих под воздействие проекта



Рис. 96 Выезд из села. Справа от края дороги на расстоянии 4 м бетонная опора ЛЭП и в 5 м ограда хозяйственных помещений. Фото перед мостом и кладбищем. Рис. 97 Замеры на мосту. Ширина проезжей части 8 м.





Рис. 98 Выезд из села. Фото напротив кладбища. Рис. 99 Слева от края дороги на расстоянии 8 м находится ближайшая могила кладбища.



Рис. 100 Общий вид дороги. На горизонте видна основная трасса. Рис. 101 Соединение дороги из села Ат-Башы с основной трассой Бишкек-Нарын-Торугарт