

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА

Номер проекта: 45169

Номер кредита: 3056 / Номер гранта 0366-KGZ

9 декабря 2015 г.

Проект по улучшению транспортного коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4. Инженерно-строительный надзор

Настоящий Отчет о предварительной экологической оценке подготовлен компанией KOCKS Consult GmbH для Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республик в 2013 г., обновлен от имени Заемщика консультантом EPTISA Servicios De Ingenieria S.L./Eptisa Muhendislik/RAM Engineering, в соответствии с природоохранным законодательством Кыргызской Республики и требованиям АБР в 2015 г. .

Отчет о предварительной экологической оценке является документом Заемщика

СОДЕРЖАНИЕ

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	1
I. ВВЕДЕНИЕ	3
A. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	3
B. ПРИРОДООХРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ	6
II. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	13
A. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	13
B. ТИП И КАТЕГОРИЯ ПРОЕКТА	14
C. НЕОБХОДИМОСТЬ В ПРОЕКТЕ	14
D. АНАЛИЗ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВАРИАНТОВ	15
E. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	16
F. ОБЪЕМ / МАСШТАБ РАБОТЫ	17
G. ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	17
H. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	19
I. СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ	20
J. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ ВДОЛЬ ПРОЕКТНОЙ ДОРОГИ	21
III. ОПИСАНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	22
A. ФИЗИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ ПРОЕКТНОЙ ТЕРРИТОРИИ	22
B. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ В ЗОНЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	27
C. ТРУДОВЫЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ	29
IV. ВЕДОМОСТЬ ТРАССЫ	1
V. ЗАМЕРЫ ФОНОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ	9
A. ЗАМЕРЫ КАЧЕСТВА ВОЗДУХА	9
B. ЗАМЕРЫ КАЧЕСТВА ВОДЫ	13
C. ЗАМЕРЫ УРОВНЯ ШУМА	16
D. ИЗМЕРЕНИЕ ВИБРАЦИИ	19
VI. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ И МЕРЫ ПО ЕГО ОСЛАБЛЕНИЮ	20
A. ЭТАП ПРОЕКТИРОВАНИЯ	21
VII. ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ	36
A. ФИЗИЧЕСКАЯ СРЕДА	36
B. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СРЕДА	38
C. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СРЕДА	38
VIII. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ	39
A. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА	39
B. ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЁТНОСТИ	41
C. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ	41
D. ПЛАН МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	60
IX. КОНСУЛЬТАЦИИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ ЛИЦАМИ И РАЗГЛАШЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ	70
A. КОНСУЛЬТАЦИИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ ЛИЦАМИ	70
B. МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	78
C. ПРОЦЕСС РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	82
D. ОТЧЕТНОСТЬ И ДОКУМЕНТАЦИЯ ГРЖ	84
X. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	85
A. ВЫВОДЫ	85
Приложение 1: Общественные слушания	88

ТАБЛИЦЫ

Таблица 1: Соответствующие законы и постановления об экологическом воздействии дорожных проектов	6
Таблица 2: Нормативы качества атмосферного воздуха	12
Таблица 3: Нормативы уровня шумового воздействия (ед.изм.: дБА).....	13
Таблица 4: Нормативы качества поверхностной воды	13
Таблица 5: Сведения об участке дороги Бишкек – Кара-Балта (Участок 1)	14
Таблица 6: Подсчет интенсивности движения; общее количество транспортных средств в апреле 2015г.....	18
Таблица 7: Классификация дорог в Кыргызской Республике	19
Таблица 8: Основные гидроморфологические характеристики трех рек, которые пересекают проектную дорогу	24
Таблица 9: Внутригодовое распределение стока в % от годового.....	25
Таблица 10: Краткая информация о реках и ирригационных сооружениях	26
Таблица 11: Численность населения, проживающего вдоль участка дороги Бишкек – Кара-Балта.....	30
Таблица 12: Основные социально – экономические показатели (Кыргызская Республика)	30
Таблица 13: Уровень бедности населения Чуйской области (%) в 2013 г.....	31
Таблица 14: Численность постоянного населения Чуйской области по возрастным группам в 2014 году (тыс. человек)	31
Таблица 15: Общая численность трудовых ресурсов и доля сельскохозяйственных рабочих в Кыргызской Республике	32
Таблица 16: Ведомость трассы.....	1
Таблица 17: Пункты отбора образцов воздуха, 2015г.....	9
Таблица 18: Текущее качество атмосферного воздуха в пределах 100 м от коридора воздействия в 2013 и 2015гг. (мг/м3).....	11
Таблица 19: Результаты замеров качества воды – ручей в с. Беловодское	13
Таблица 20: Данные мониторинга качества поверхностных вод участка дороги Бишкек-Кара-Балта (участок 9-61 км.).....	14
Таблица 21: Установленные уровни текущего шума вдоль участков дорог	17
Таблица 22: Результаты замеров уровня вибрации	19
Таблица 23: Прогноз дорожного движения по подсекторам (AADT)	36
Таблица 24: Краткое описание Плана управления окружающей средой.....	42
Таблица 25: План мониторинга состояния окружающей среды	61
Таблица 26: Предварительная смета расходов по минимизационным мероприятиям (сом)	68
Таблица 27: Предварительная смета расходов по контрольным замерам (сом).....	69
Таблица 28: Сводная таблица по общественным слушаниям для участка Бишкек – Кара-Балта.....	71
Таблица 29: Состав местных ГРЖ	79
Таблица 30: Состав центральной ГРЖ	79
Таблица 31: Процесс рассмотрения жалоб	82

РИСУНКИ

Рис. 1: Участок автодороги Бишкек – Кара-Балта.....	5
Рис. 2: Участок дороги Бишкек-Кара-Балта, М39	17
Рис. 3: Региональные различия в уровне бедности в Кыргызской Республике.....	31
Рис. 4. Карагач, тополь и белая акация вдоль автомагистрали М39	24
Рис. 5. Существующие карьеры вдоль проектной дороги (база данных МТИК)	31

Рис. 6. EPAS: Многофункциональный сканер и комплект для сбора данных в действии в рамках долгосрочной программы АБР по мониторингу качества воздуха и уровня шума близь ж/д	66
Рис. 7. Процесс рассмотрения жалоб	84

СОКРАЩЕНИЯ

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

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Правительство Кыргызской Республики обратилось в Азиатский банк развития (АБР) с просьбой определить, разработать и подготовить последующий кредит и/или грант на Проект по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош). Данная Предварительная экологическая оценка (ПЭО) была подготовлена в рамках технико-экономического обоснования для проекта. Исследование включает участок Бишкек - Кара-Балта (52 км).

2. Предлагаемый проект улучшит сообщаемость и доступ к рынкам в Кыргызской Республике. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош. Согласно классификации Положения АБР о Политике по защитным мерам проект относится к категории В [би] и не требует полной Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС). В соответствии с законодательством Кыргызской Республики проведение Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) обязательно.

3. Данный отчет включает общую информацию о Кыргызской Республике, соответствующем законодательстве и проектной территории. Он включает подробное описание предлагаемого проекта и описывает нынешнее состояние окружающей среды в районе проектной территории. В отчете определены различные экологически чувствительные реципиенты воздействия (зоны), проанализировано воздействие проекта с точки зрения реципиентов воздействия, определены соответствующие меры по ослаблению воздействия с целью снизить предполагаемое воздействие до технического допустимого минимума, подготовлен План управления окружающей средой (ПУОС).

4. Предполагается, что воздействие проекта будет ограничено в интенсивности и в пространственном отношении. Несмотря на то, что большая часть воздействия ограничивается строительным этапом Проекта, определенное воздействие также возникает на рабочем этапе. Данное воздействие обусловлено повышением интенсивности движения и скорости движения транспортных средств и относится к повышенным уровням выбросов газов и шумового воздействия, а также потенциально возросшим ДТП с участием пешеходов и транспортных средств. Кроме этого, существует повышенный риск чрезвычайных происшествий, связанных с возможными разливами вредных веществ. Были определены следующие виды воздействия (i) шумовое воздействие, выбросы загрязняющих веществ в воздух, а также вибрация, что имеет особо важное значение в пределах населенных пунктов вблизи Проектной дороги и в местах, где расположены чувствительные реципиенты воздействия, такие как школы, больницы, мечети и др. (например: домохозяйства, расположенные вблизи дороги; карьеры, базары, культурные и исторические ценности, крупные перекрестки); (ii) воздействие на водотоки и реки; (iii) воздействие в результате поиска источников заполнителей в карьерах; (iv) воздействие на почву и растительность, включая древесные насаждения вблизи Проектной дороги, из-за работ по расчистке участков; (v) воздействие в результате реабилитации мостов и дренажных сооружений; (vi) воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей; (vii) воздействие со стороны рабочих лагерей подрядчика. Помимо этого, воздействие было разделено на следующие группы: воздействие во время этапа проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие во время рабочего этапа.

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

I. ВВЕДЕНИЕ

A. Общая информация

6. В 2013 г. было подготовлено технико-экономическое обоснование по Проекту улучшения транспортного коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек – Ош), Фаза 4 (45169-002). В конце 2014 года, компания EPTISA Servicios De Ingenieria S.L./Eptisa Muhendislik/RAM Engineering была отобрана в качестве консультанта по надзору за строительством данного участка дороги. В рамках данного задания Консультанту необходимо пересмотреть и обновить ПЭО и представить его на рассмотрение и одобрение МТик и АБР. Также, необходимо проведение Государственной экологической экспертизы в ГАООСиЛХ при ПКР.

7. Далее представлена общая информация о Кыргызской Республике, Проекте и об окружающей среде в пределах зоны влияния Проекта.

8. Кыргызская Республика – континентальная горная страна со значительными географическими барьерами, которые серьезно ограничивают ее возможность эффективно участвовать в международной торговле. Развитию государства также препятствует недостаточно развитая материальная инфраструктура, которая нуждается в инвестициях и постоянном содержании.

9. Бишкек, столица Кыргызской Республики, является политическим и экономическим центром страны с высокой плотностью населения в 840,000 человек. Вторым крупным городом после Бишкека является Ош (население – 250,000 человек), расположенный на юге, в Ферганской долине. Ош - основной сельскохозяйственный регион страны. Валовой внутренний продукт этих двух городов составляет почти половину от общего объема ВВП страны. Почти 80% промышленного сектора государства сосредоточено на территории этих двух городов.

10. Автодорога Бишкек-Ош составляет примерно одну четверть сети главных международных дорожных коридоров в Кыргызской Республике и соединяет страну с Казахстаном на севере, Узбекистаном и Таджикистаном на юге и с Китайской Народной Республикой на юго-востоке. Автодорога проходит по четырем из семи областей страны и обслуживает территорию, на которой проживает около 2 млн. человек. Она обеспечивает единственную прямую наземную связь между южной и северной частями страны и играет решающую роль в поддержании социальной, политической и экономической целостности республики. Автодорога Бишкек - Ош является частью Коридора Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) 3, который проходит с западного и южного Сибирского региона Российской Федерации через Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Узбекистан на Ближний Восток и в Южную Азию.

11. Развитие транспортного сектора очень важно для континентальной Кыргызской Республики, поскольку поможет обеспечить экономически эффективный доступ к региональным и внутренним рынкам. Развитие транспортного сектора также будет способствовать созданию рабочих мест и развитию сфер обслуживания по всей стране.

12. Предлагаемый проект улучшит национальную и региональную сообщаемость путем реабилитации 52-х км важного участка автодороги Бишкек - Ош. Предлагаемый проект соответствует приоритетам правительства в части модернизации ключевых коридоров, как указано в его проекте Среднесрочной программы развития (2012-2014 гг.), и входит в проект Бизнес-плана АБР по страновым операциям (2012-2014 гг.) для Кыргызской Республики.

13. Правительство Кыргызской Республики обратилось в Азиатский банк развития (АБР) с просьбой определить, разработать и подготовить последующий кредит и/или грант на Проект по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош). Фаза 4. Для получения кредита и/или гранта необходимо технико-экономическое обоснование, подходящее для финансирования АБР. Данная Предварительная экологическая оценка (ПЭО) была подготовлена в рамках технико-экономического обоснования для проекта. Исследование включает участок дороги Бишкек - Кара-Балта (52 км).

14. Пользой предлагаемого проекта станут улучшенная сообщаемость и доступ к рынкам. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош. При реализации проекта будут достигнуты следующие результаты:

- (i) 52км реабилитированной автодороги от Бишкека до Кара-Балты;
- (ii) усиленная система управления дорожными активами;
- (iii) повышенная безопасность дорожного движения.

15. Экологическое воздействие в результате реабилитации автодороги Бишкек – Ош будет минимальным, т.к. бóльшую часть строительных работ планируется осуществлять вдоль существующей полосы отвода. Воздействие будет включать, среди прочего:

- (i) шумовое воздействие, выбросы загрязняющих веществ в воздух, а также вибрацию, что имеет особо важное значение в пределах населенных пунктов вблизи Проектной дороги и в местах, где расположены чувствительные реципиенты воздействия, такие как школы, больницы, мечети и др.
- (ii) воздействие на водотоки и реки;
- (iii) воздействие в результате поиска источников заполнителей в карьерах;
- (iv) воздействие на почву и растительность, включая древесные насаждения вблизи Проектной дороги, из-за работ по расчистке участка;
- (v) воздействие в результате реабилитации мостов;
- (vi) воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей;
- (vii) воздействие со стороны рабочих лагерей подрядчика.

16. Помимо этого, воздействие было разделено на следующие группы: воздействие во время этапа проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие во время рабочего этапа. Подробное описание воздействия представлено в разделе "Классификация экологического воздействия и меры по его ослаблению", а также в Плате управления окружающей средой.

17. Участок дороги Бишкек - Кара-Балта пролегает между 9-м и 61-м км автодороги Бишкек - Ош. Участок начинается в конце административной границы г. Бишкек на км 9. В начале дорога имеет шестиполосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в четырехполосную до км 21. Существующее дорожное покрытие

асфальтобетонное, ширина покрытой части составляет 15-20 м, ширина разделительной полосы - 2–4 м. Ширина обочин колеблется от 1.5 до 3.0 м. Участок тянется на запад, к окраинам г. Кара-Балты, пролегая через несколько населенных пунктов, перемежающихся с сельскохозяйственными угодьями; конфигурация проезжей части здесь трехполосная, которая затем меняется на двухполосную. Ширина покрытой части составляет 8-12 м, а ширина обочин - 1.5-3.0 м. Села, расположенные вдоль дороги, сливаются в относительно непрерывную полосу вдоль проезжей части. На км 61, у кольцевой транспортной развязки, автодорога Бишкек – Ош поворачивает на юг. На этом месте заканчивается данный участок автодороги. Рельеф по всему участку можно классифицировать как равнинный с высотой 750-800 м над уровнем моря.

18. Земли в пределах зоны влияния участка дороги Бишкек – Кара-Балта используются в основном в сельскохозяйственных целях. На участке Бишкек – Кара-Балта возделываемые культуры представлены в основном пшеницей, кормовыми и техническими культурами, различными видами овощей (картофель, перец, морковь, арбуз, баклажан) и фруктовыми насаждениями (яблоки и абрикосы).



Рис. 1: Участок автодороги Бишкек – Кара-Балта

19. Первые полевые изыскания для исследования состояния окружающей среды проведены в ноябре 2012 г. Зимой работа была сосредоточена на камеральном исследовании, касающемся правовой системы, описания проекта и данных о фоновых показателях. Изучалась доступная литература, собирались проектные и статистические данные, карты и аэроснимки. Всесторонние выезды на участки для сбора данных по физической и биологической среде были проведены весной, в марте и апреле 2013 г. По результатам проведенных полевых исследований было определено экологическое воздействие и подготовлены соответствующие смягчающие меры. В связи с тем, что Проект предусматривает реабилитацию существующей дороги, и принимая во внимание то, что в пределах зоны влияния Проекта нет особо охраняемых природных территорий, возникающее экологическое воздействие в основном ограничивается этапом строительства. Поэтому в соответствии с *Положением о политике по защитным мерам и Методическим руководством по экологической оценке*, АБР классифицирует данный проект к категории В [би]. Весь проект был пересмотрен в 2014 году и были проведены дополнительные полевые

исследования, как это было рекомендовано АБР. Основываясь на результатах этих исследований и последующих выездных проверок, в 2015 г. ПЭО было полностью пересмотрено.

20. Были определены чувствительные реципиенты воздействия, расположенные вблизи проектной дороги, и проведены замеры фоновых показателей. Были организованы консультационные встречи с представителями общественности в с. Военно-Антоновка, г. Сокулук, с. Беловодское и с. Полтавка. Во время встреч велись протоколы, которые приложены к отчету.

В. Природоохранное законодательство Кыргызской Республики

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

Таблица 1: Соответствующие законы и постановления об экологическом воздействии дорожных проектов

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

	окружающей среды»		<p>обеспечивает правовые полномочия создания экологического качества, установления системы мониторинга и контроля за окружающей средой Среди стандартов и норм экологического качества, авторизированных в рамках данного закона, представлены следующие имеющие отношение к проекту:</p> <ul style="list-style-type: none"> • нормы максимально безопасной концентрации опасных веществ в воздухе, воде; • стандарты использования природных ресурсов; • нормы максимально безопасных уровней шума, вибраций и других опасных физических воздействий. <p>Данный закон устанавливает требования по проведению экологической оценки в целях предотвращения возможных вредных экологических воздействий. Он запрещает финансирование или реализацию проектов, связанных с использованием естественных ресурсов без получения положительного заключения Государственной экологической экспертизы.</p>
5	Закон КР «Об экологической экспертизе»	№54, от 1999 г	Является основным законодательством, касающимся проведения экологической оценки. В его задачи входит предотвращение негативных воздействий на здоровье людей и окружающую среду, происходящих в результате экономической или другой деятельности и обеспечение соответствия такой деятельности экологическим требованиям страны.
6	Закон КР «Общий технический регламент по обеспечению экологической безопасности в Кыргызской Республике»	№151, от 2009 г.	Применяется в целях охраны окружающей среды, определяет основные положения технического регулирования в области экологической безопасности и устанавливает общие требования к обеспечению экологической безопасности при проектировании и осуществлении деятельности на объектах хозяйственной и иной деятельности для всех юридических и физических лиц.
7	Положение о порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду в	№ 60 от 13.02.2015 года	Устанавливает порядок проведения оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду (далее - ОВОС). Целью проведения

	Кыргызской Республике		ОВОС является предотвращение и/или смягчение воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий.
8	Положение о водоохраных зонах и полосах водных объектов в Кыргызской Республике	№ 271 от 7.07. 1995 года	Определяет порядок установления водоохраных зон и полос на водных объектах Кыргызской Республики, устанавливает режим хозяйственной деятельности и использования земель, входящих в состав водоохраных зон и полос, а также ответственность за содержание их в надлежащем состоянии.
9	Закон КР «Об охране атмосферного воздуха»	№51 от 1999 года	Регулирует отношения по использованию и охране атмосферного воздуха.
10	Закон КР «Об отходах производства и потребления»	№89 от 2001г	Определяет государственную политику в области обращения с отходами производства и потребления и призван содействовать предотвращению отрицательного воздействия отходов производства и потребления на окружающую среду и здоровье человека при обращении с ними, а также максимальному вовлечению их в хозяйственный оборот в качестве дополнительного источника сырья.
11	Закон КР «Об охране и использовании растительного мира»	№53 от 2001 г.	Устанавливает правовые основы для обеспечения эффективной охраны, рационального использования и воспроизводства ресурсов растительного мира
12	Закон КР «О животном мире»	№59 от 1999 г	Устанавливает правовые отношения в области охраны, использования и воспроизводства объектов животного мира.
13	Закон КР «О местном самоуправлении и местной государственной администрации»	№101 от 2011 г	Устанавливает принципы организации местной власти на уровне административно-территориальных единиц Кыргызской Республики
Законодательство об отчуждении земель			
14	Конституция Кыргызской Республики	2010 г	Статья 12, признает разнообразие форм собственности, и гарантирует равную правовую защиту частной, государственной, муниципальной и иных

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

		2009 г	рыночных отношений в условиях государственной, коммунальной и частной собственности на землю и рационального использования земли и ее охраны. Земельный кодекс является основным документом, регулирующим землепользование
17	Закон КР «О переводе (трансформации) земельных участков»	№ 145 от 15 июля 2013 года	Закон разработан в соответствии с Земельным кодексом Кыргызской Республики, другими нормативными правовыми актами Кыргызской Республики и определяет правовые основы, условия и порядок перевода (трансформации) земель из одной категории в другую или из одного вида угодий в другой.
18	13. Закон «Об автомобильных дорогах»	№72 от 2 июня 1998 г.	- (статья 4), автомобильные дороги общего пользования находятся в государственной собственности, не подлежат продаже, не могут быть переданы в частную собственность. - (статья 27) определяет, что без предварительного разрешения Государственной автомобильной инспекции и Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, на автомобильных дорогах запрещается, среди прочего: <ul style="list-style-type: none"> • торговля на обочине; • размещение киосков, павильонов и подобных сооружений, - (статья 23) самовольное использование земель автомобильных дорог незаконными пользователями.
19	Положение об оценке активов		Оценка активов производится на основании Временных правил деятельности оценщиков и оценочных организаций (Постановление Правительства №537 от 21 августа 2003 г.), Стандартов оценки имущества (Постановление Правительства №217 от 03 апреля 2006 г.) и иных положений национального законодательства
Законодательство об охране и использовании историко-культурного наследия			
20	Закон КР «Об охране и использовании историко-культурного наследия»	№91 от 26 июля 1999г	Устанавливает правовые нормы в области охраны и использования объектов историко-культурного наследия на территории Кыргызской Республики,

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

Международные конвенции и соглашения

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

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

Защитные меры АБР

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

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

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

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

- Категория В [би]: Проекты, которые могут оказать некоторое отрицательное воздействие на окружающую среду, но меньшей степени и/или значительности по сравнению с проектами категории А. Для определения вероятности возникновения значительного отрицательного воздействия на окружающую среду, которое послужит основанием для проведения ОВОС, требуется осуществить предварительную экологическую оценку и упрощенную ПЭО. Если ОВОС не нужна, ПЭО считается итоговым отчетом об экологической оценке.
- Категория С [си]: Проекты с малой вероятностью оказания отрицательного воздействия на окружающую среду. ОВОС и ПЭО не требуются, но экологические последствия также анализируются.
- Категория FI [эф-ай]: Проекты относятся к категории FI, если они предусматривают кредитную линию через финансового посредника или посредством вложения в акционерный капитал финансового посредника. Финансовый посредник должен применять систему управления окружающей средой, если все подпроекты не повлекут за собой незначительного воздействия.

24. В июне 2013 г. в с. Военно-Антоновка, г. Сокулук, с. Беловодское и с. Полтавка были проведены встречи с представителями общественности по социальным и экологическим вопросам. Во время встреч велись протоколы, с которыми можно ознакомиться в Приложении № 1. ПЭО должна быть представлена в Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства Кыргызской Республики для прохождения Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ).

Экологические нормативы качества окружающей среды

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

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

Таблица 2: Нормативы качества атмосферного воздуха

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

Свинец (Pb) и соединения (кроме тетраэтила)	-	0.0003
Сульфид свинца (по свинцу)	-	0.0017

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

2. Требования к уровню шумового воздействия

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

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

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

3. Требования к качеству поверхностных вод

26. Нормативы представлены в Таблице на основании Водного законодательства Кыргызской Республики от 1994 г.

Таблица 4: Нормативы качества поверхностной воды²

	Норма
Ион водорода	6-9
Растворенный кислород, DO, мг/л	<4
Сульфат, S, мг/л	<250
Аммонийный азот, NH ₄ -N, мг/л	<3.3
Масло/нефть и жир, мг/л	<0.05

II. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

A. Общие сведения

27. ЦАРЭС-2020 будет стремиться к повышению промышленной конкурентоспособности за счет улучшения транспортно - эксплуатационных показателей дороги и развития экономических коридоров посредством более эффективного движения грузового и пассажирского транспорта вдоль автодороги Бишкек - Ош. Целью проекта является реабилитация 52-х км дороги между городами Бишкек и Кара-Балта. Основные задачи: (i) обеспечить безопасные и комфортные условия для передвижения всем участникам дорожного движения, а именно: автотранспортным средствам, велосипедистам/мотоциклистам и пешеходам, оптимизированные под предусмотренную функцию автодороги и уровень

² В кыргызском законодательстве указывается более 1 200 ингредиентов .

использования; (ii) обеспечить государственным дорожным управлениям (Правительству) низкочатратную эксплуатацию дороги на весь срок службы; (iii) обеспечить соответствие стандартам дорожной одежды и прочим соответствующим нормам и/или стандартам государственных дорожных управлений по категории I дороги.

28. Состояние существующей дороги (Таблица 5) не соответствует требованиям стандартов дорог категории IA-B Кыргызской Республики (Таблица 6) т.к. на многих участках дорожная разметка отсутствует, не хватает дорожных знаков, в некоторых местах они расположены неправильно, дорожное покрытие и обочины содержатся в неудовлетворительном состоянии. Защитные ограждения на высоких насыпях местами отсутствуют и находятся в плохом состоянии. Автобусные остановки вдоль дороги находятся, в общем, в разрушенном состоянии и не имеют крыш. Тротуары не ремонтировались с момента укладки, а на некоторых участках дорожное покрытие вообще отсутствует.

Таблица 5: Сведения об участке дороги Бишкек – Кара-Балта (Участок 1)

Участок дороги	Ширина проезжей части и длина подучастков (км)	Автобусные остановки	Дорожные знаки	Длина несоответствующего дренажа (км)	Длина тротуаров, подлежащих реконструкции (км)	Перекрестки / Съезды
Участок 1	4-6-полосная – 12 2-3-полосная – 40	98	107	2	10	205

В. Тип и категория Проекта

29. Целью проекта автодороги Бишкек – Ош на участке Бишкек – Кара-Балта является реабилитация около 52-х км транспортного коридора ЦАРЭС. В плане Экологической оценки проекту присвоена категория “В” [би] (вдоль участков дороги имеется лишь несколько экологически чувствительных районов, а воздействие проекта, предположительно, будет малозначительным, исключительно локальным и возникнет только в ходе строительных работ).

С. Необходимость в Проекте

30. Автодорога Бишкек – Ош представляет собой один из наиболее важных транспортных коридоров в Кыргызстане. Транспортный поток, в особенности грузовой, высокий и постоянно растет (который подтверждает, что данный участок автомагистрали является основным национальным транспортным маршрутом. Учитывая уже описанные дефекты Проектной дороги, особенно в отношении безопасности дорожного движения, а также принимая во внимание то, что на участках дороги видны глубокие колеи и частые неровности, что является признаком недостаточной несущей способности дороги для фактической транспортной нагрузки, Проект реабилитации крайне необходим.

D Анализ альтернативных вариантов

31. Учитывая величину страны и очень ограниченные возможности, а также инструкцию в ТЗ проекта, где говорится, что реабилитация дороги является единственным решением дорожной проблемы, данный раздел документа содержит минимальное описание.

Альтернативные решения

32. Участок Бишкек-Кара-Балта автомагистрали национального значения М39 имеет большую интенсивность дорожного движения с объемом более 45000 автомобилей в сутки. Дорожная разметка находится в очень плохом состоянии, обочины обеспечены не повсеместно (в большинстве случаев гравийные, представляющие опасность), дорожное покрытие имеет очень шероховатую поверхность. Здесь самый высокий показатель аварийности в стране. Данный участок дороги является важнейшим звеном транспортного сообщения между двумя главными городами Кыргызстана. Согласно прогнозированию, интенсивность дорожного движения на этом участке будет расти.

33. Ввиду сложной топографии, типа землепользования, гидрогеологических образований/явлений, т.е. селеопасных условий и захвата земель, вариант строительства новой дороги не рассматривался.

34. Эксплуатация транзитного потенциала Кыргызской Республики потребует строительства таких новых крупных железнодорожных линий как, «Китай - Кыргызстан - Узбекистан» или «Север-Юг». Эта железнодорожная линия свяжет между собой Бишкек, Балыкчы и Торугарт и соединит северные и южные регионы Кыргызстана, а также соседние страны, включая Китай и Ближний Восток; и «Восток-Запад», которая соединит Арал на севере-юге с г. Ош и Узбекистаном. Кроме эффективного соединения изолированных регионов, эти линии предназначены также для обеспечения доступа к минеральным ресурсам в центре страны. Такие крупномасштабные проекты по развитию требуют огромных инвестиций и, вероятно, что экономика Кыргызстана не сможет самостоятельно позволить такие инвестиции. Поэтому, в данный момент такая огромная стоимость проекта делает эту альтернативу менее привлекательной для Кыргызстана.

35. Однако экономисты КР считают, что улучшение железнодорожной сети недостаточно для снятия транспортной нагрузки, и поэтому предпочтительным альтернативным решением является улучшение основных автомагистралей, включая полную замену покрытия автомагистрали М39. Дополнительным преимуществом данного решения является то, что улучшение автомагистрали будет завершено в течение трех лет в отличие от железной дороги, для строительства которой потребуется, по крайней мере, 5-7 лет.

Альтернативные варианты проектирования

36. Альтернативные варианты проектирования сфокусированы, по меньшей мере, на 11 переменных, с учетом всех аспектов работы. Эти 11 основные факторы, которые были тщательно изучены во время технико-экономического обоснования, включают в себя:

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

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

38. Соответствующие экологические ограничения по проекту включенные в этот проект связаны с тем, что при улучшении дороги не будет отклонений от плана трассы, работы будут осуществляться только в пределах существующей полосы отвода, максимально будет использоваться старый асфальтобетон, вырубка деревьев будет сведена к минимуму и осуществляться на основе плана управления деревьями, подготовленного КСН и подрядчиком, и по мере продвижения работ должна начаться реализация основной программы по высадке 5-7 летних саженцев деревьев.

Предпочтительная альтернатива

39. Предпочтительная альтернатива выглядит следующим образом: строительные работы будут завершены в течение 3-х лет, все работы будут осуществляться в пределах существующей полосы отвода дороги, свыше 1 млн. м³ асфальтобетона будут сняты с 4-6-ти полосной дороги протяженностью более 52 км и использованы повторно. Кроме того, вырубка деревьев будет сведена к абсолютному минимуму, так как они вносят огромный вклад в снижение температуры вдоль дороги в летнее время года, созданию теневых условий для придорожных жилых домов и коммерческих объектов и поглощению многих тысяч тонн CO₂ (по крайней мере, в период вегетации). Зимой эти деревья служат в качестве ветрозащитной полосы, поскольку большая часть зеленых насаждений в данной округности были срублены в прошлом.

Е. Местоположение

40. Участок дороги Бишкек - Кара-Балта пролегает между 8.5-м и 61-м км автодороги Бишкек – Ош (Рисунок 2). Участок начинается в конце административной границы г. Бишкек на км 8.5. В начале дорога имеет шести полосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в четырех полосную до км 21. Существующее дорожное покрытие асфальтобетонное, ширина покрытой части составляет 15-20 м, ширина разделительной полосы - 2–4 м. Ширина обочин колеблется от 1.5 до 3.0 м. Участок тянется на запад, к окраинам Кара-Балты, пролегая через несколько мелких населенных пунктов, перемежающихся с сельскохозяйственными угодьями; конфигурация проезжей части здесь трехполосная, которая затем меняется на

двухполосную. Ширина покрытой части составляет 8-12 м, а ширина обочин - 1.5-3.0 м. Села, расположенные вдоль дороги, сливаются в относительно непрерывную полосу вдоль проезжей части. На км 61, у кольцевой транспортной развязки, автодорога Бишкек – Ош поворачивает на юг. На этом месте заканчивается данный участок автодороги. Рельеф по всему участку можно классифицировать как равнинный с высотой 750-800 м над уровнем моря.



Рис. 2: Участок дороги Бишкек-Кара-Балта, М39

Ф. Объем / масштаб работы

41. Проект предусматривает реабилитацию 52-х км дороги Бишкек – Ош. Строительные работы будут осуществляться в основном в пределах полосы отвода существующей дороги, таким образом, сводя к минимуму воздействие на окружающую среду. Проект будет включать ряд сопутствующих мероприятий, таких как разработка карьеров, эксплуатация АБЗ и дробильно-сортировочных установок, устройство рабочих лагерей и складов подрядчика и т.д.

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

Г. Интенсивность движения

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

Таблица 6: Подсчет интенсивности движения; общее количество транспортных средств в апреле 2015г.

Расположение: Бишкек, км.9	Дата: 07 апреля 2015г., вторник	Время: с 00:00 по 00:00 (24 часа)	Всего
Направление: Бишкек - Кара-Балта		25775	57275
Направление: Кара-Балта - Бишкек		31500	
Расположение: с. Садовое, км.35	Дата: 08 апреля 2015г., среда	Время: с 07:00 по 07:00 (24 часа)	Всего
Направление: Бишкек - Кара-Балта		8868	17327
Направление: Кара-Балта - Бишкек		8459	
Расположение: с. Полтавка, км.53	Дата: 09 апреля 2015г., четверг	Время: с 07:00 по 07:00 (24 часа)	Всего
Направление: Бишкек - Кара-Балта		5435	10602
Направление: Кара-Балта - Бишкек		5167	

44. Предполагаемые коэффициенты роста транспортного потока составляют 7% для пассажирского транспорта и 4% для грузового вплоть до года завершения реализации Проекта; в последующие годы ежегодный прирост составит 4% для обоих видов транспорта (пассажирского и грузового).

45. По результатам наблюдений за транспортным потоком, сделанных во время ознакомительного выезда на участок, можно предположить, что первая часть участка дороги от Бишкека до Кара-Балты будет относиться к категории I, а оставшийся участок дороги – к категории II.

Таблица 7: Классификация дорог в Кыргызской Республике

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

Н. Предлагаемый График реализации Проекта

46. График строительных работ находится на предварительной стадии планирования. Проект Тендерной документации будет подготовлен в сентябре, и экологические положения в соответствии с ПУОС будут включены в спецификации контракта. Тендерные торги, вероятно, будут проведены к концу 2015 года, а строительство начнется весной 2016 года.

I. Сведения о Проекте

47. Целью проекта автодороги Бишкек – Ош является реабилитация 52-х км дороги между городами Бишкек и Кара-Балта. Основные задачи проекта:

(i) обеспечить безопасные и комфортные условия для передвижения всем участникам дорожного движения, а именно: автотранспортным средствам, велосипедистам/мотоциклистам и пешеходам, оптимизированные под предусмотренную функцию автодороги и уровень использования;

(ii) обеспечить государственным дорожным управлениям (Правительству) низкочастотную эксплуатацию дороги (т.е. минимальные издержки за весь срок службы);

(iii) обеспечить соответствие стандартам дорожной одежды и прочим соответствующим нормам и/или стандартам государственных дорожных управлений.

48. По результатам полевых исследований и подсчетов интенсивности движения, проведенных в начале 2015 года, и с учетом текущих дорожных условий, будет выбран подходящий вариант реабилитации дороги. Данный выбор будет основываться на технических вопросах с фокусированием внимания на то, где нужно применить (i) неструктурный слой усиления, (ii) структурный слой усиления, и (iii) реконструкцию с уширением/без уширения полос.

49. Реабилитация дороги будет осуществляться в основном в пределах полосы отвода существующей дороги, таким образом сводя к минимуму воздействие на окружающую среду. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта будет относиться к категории I:

- Участок Бишкек – Кара-Балта - в начале дорога имеет шестиполосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в четырехполосную до км 21. Существующее дорожное покрытие асфальтобетонное, ширина покрытой части составляет 15-20 м.
- Ширина обочин на участке дороги Бишкек – Кара-Балта колеблется от 1.5 до 3.0 м.
- Высота дорожной насыпи в равнинных районах колеблется от 0 до 2 м, в некоторых местах насыпь выше, и ее общая высота составляет 4-6 м.
- Продольные уклоны в холмистой местности составляют 5-7%.
- Поперечный уклон проезжей части на прямых участках был взят 2%, а уклон обочин - 4%.

50. Реабилитационные мероприятия включают реабилитацию/реконструкцию участков дороги в соответствии с вышеприведенными параметрами.

51. Следует отметить, что объем работ данного проекта не включает строительство дополнительных полос движения, а работы по реабилитации и реконструкции будут ограничиваться полосой отвода уже существующей дороги. Поэтому экологическое воздействие сводится к технически возможному минимуму.

52. В результате обследования установлено, что практически во всех населенных пунктах водопропускные трубы отсутствуют, хотя в техническом паспорте дороги, представленном Заказчиком, таковые имеются. Управления оросительных систем районов также пытаются утверждать об их наличии, но по факту обследования их нет.

53. Во время инспектирования было выявлено, что мосты и трубы построены некачественно, а их техническое обслуживание проводится несвоевременно. На бетонной поверхности до сих пор лежат строительные леса со времен строительства. Резиновые подкладки и битумный картон, уложенные для поддержки балок и плит, изношены, а во многих местах отсутствуют. Существующие каналы и боковые откосы опор не очищаются от мусора и растительности. Мосты достигли предела своего срока эксплуатации. Большинство из 204 труб должно быть заменены ввиду необходимости изменения их габаритов.

54. Многие мосты на участке дороги Бишкек – Кара-Балта (из 7-ми) находятся в плохом состоянии и нуждаются в частичной или полной реконструкции. Мостовые работы будут оказывать потенциальное воздействие на окружающую среду, которое нужно минимизировать, но воздействие в результате работ с водопропускными трубами можно не учитывать, т.к. оно будет минимальным.

Ж. Общая характеристика экологической обстановки вдоль Проектной дороги

55. С точки зрения физической и биологической среды, вдоль проектного участка дороги (М39) имеется лишь несколько экологически значимых зон. Это полосы взрослых деревьев почти на протяжении всей дороги, с обеих сторон, а также реки Джеламыш (км 17,75), Сокулук (км 28,3) и Ак-Суу (км 44,65) и несколько небольших сезонных водотоков.

56. Участки карьеров, предлагаемые для использования в проектной зоне – это существующие карьеры, расположенные вблизи дороги (Рисунок 6). В большинстве случаев, подъездные дороги ведущие к карьерам не покрыты асфальтом (грунтовые) и проходят через жилые районы. Они будут создавать серьезные проблемы, связанные с пылеобразованием во время длительного сухого сезона.

57. В период полевых исследований в 2013 году было выявлено как минимум 16 локально-важных чувствительных участков, которые были подтверждены во время проведенных исследований в 2015 году. В основном, это школы, больницы, жилые районы и коммерческие объекты, перечисленные ниже. Данные чувствительные участки рассмотрены более подробно в Ведомостях трассы в настоящем отчете. С начала участка со стороны Бишкека этими чувствительными участками являются:

1. село Новопавловка (школа гимназия №2)
2. село Новопавловка (рынок)
3. село Военно-Антоновка (Военно-Антоновская школа-гимназия)
4. село Военно-Антоновка (мечеть)
5. село Гавриловка (Гавриловская школа)
6. г. Шопоков (школа №2)
7. село Сокулук (рынок)
8. село Сокулук (школа №2)
9. село Сокулук (жилые дома)
10. село Александровка (школа №3)
11. село Беловодское (рынок)
12. село Беловодское (жилые дома)
13. село Петровка (жилые дома)
14. село Полтавка (Полтавская средняя школа)
15. село Петропавловка (Петропавловская средняя школа)
16. село Новониколаевка (Ново-Николаевская школа)

III. ОПИСАНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

A. Физические ресурсы проектной территории

Топография

58. Топография Кыргызской Республики очень сложная. Строение поверхности расположено в диапазоне абсолютных высот от 400 до 7000 м. В орографическом отношении состоит из нескольких горных цепей, вытянутых преимущественно в широтном и субширотном направлениях, и разделяющих их межгорных долин и впадин. Средняя высота территории - 2750 м над уровнем моря, самая высокая точка — пик Победы (7439 м), находящаяся в Центральном Тенир-Тоо, на гребне хребта Боз-Кыр в восточном продолжении Какшаал-Тоо, на границе с Китаем. Самая низкая точка (401 м) находится возле села Кулунды в Лейлекском р.-не Баткенской области, близ границы с Таджикистаном.

59. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта расположен в относительно плоской Чуйской долине, пересекая ее параллельно Кыргызскому хребту. Высотные отметки большей части участка колеблются от 750 до 800 м над уровнем моря.

60. С целью обеспечения надежной основы для предварительного проектирования и расчета объемов, а также оценки воздействия реабилитационных работ на переселение и потребности в земельных участках, Государственным проектным институтом «Кыргыздортранспроект» была выполнена топографическая съемка в масштабе 1:2000, которая содержала такие топографические детали как, существующие дороги, план трассы, дренажные сооружения, строения и т.д.

Характеристика почв и геологии

61. Территория Кыргызской Республики характеризуется горным рельефом и занимает западную часть горной системы Тянь-Шань, а также небольшую часть Северного Памира.

62. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта расположен в Чуйской долине. Рельеф его преимущественно плоский и не подвержен обвалам или обрушениям пород. Он входит в 9-балльную сейсмически опасную зону. Участок находится в пределах района распространения и аккумуляции оползней с очень низким риском возникновения обвалов.

63. Эрозия почвы является большой экологической проблемой по всей Кыргызской Республике вследствие сейсмической активности, крутых уклонов, хрупкости грунтов и деятельности человека (неправильное ведение животноводческого хозяйства, удаление защитного растительного покрова и слабая практика рационального использования водных ресурсов).

64. Почвы участка дороги Бишкек – Кара-Балта представлены сероземами северными типичными с низким содержанием карбоната. Одной из основных характеристик является сильная засоленность. Почвы на данном участке очень плодородны,

большая часть территории успешно используется для сельскохозяйственных целей. Эрозируемость почв на данном участке считается низкой.

Климат

65. Положение Кыргызской Республики в центре Евразии, ее удалённость от океанов и морей и соседство пустынь определяют формирование климата с чертами резкой континентальности и засушливости и чётко выраженными временами года.

66. Значительная сложность рельефа республики — глубокая расчленённость, различная экспозиция горных склонов по отношению к солнцу и потокам воздуха - создаёт чётко выраженную вертикальную климатическую поясность. В Кыргызской Республике можно выделить 4 климатических пояса.

67. Проектные территории расположены в долинно-предгорном поясе (от 500—600 м до 900—1200 м), который характеризуется жарким летом (до 28°C) и умеренно-прохладной и бесснежной зимой с большим дефицитом осадков. Этот пояс имеет черты субтропического климата.

68. Средняя температура июля на проектных участках составляет 20—25°C, января (-4) — (-7°C). Предельно высокая температура летом достигает 44°C.

69. На проектной территории выпадает значительное количество осадков. Больше их количество приходится на среднегорье юго-западных склонов Ферганского хребта (1000 мм). Заметно меньше осадков наблюдается в Таласской и Чуйской долинах (от 250 до 500 мм).

70. В долинно-предгорном поясе Южного Кыргызстана снежный покров в течение зимы сходит несколько раз и появляется вновь при очередном холодном вторжении. На высотах свыше 1500 м снежный покров устойчивый, и высота его значительна. Установление постоянного снежного покрова здесь происходит во 2-ой половине ноября. Со времени образования устойчивого снежного покрова высота его постепенно увеличивается и достигает максимума к концу января — началу февраля. Разрушение устойчивого снежного покрова происходит в марте — апреле. Разрушение устойчивого снежного покрова на равнинной территории Чуйской и Ферганской долин в среднем происходит в третьей декаде февраля.

Водные ресурсы

71. Гидрография района проектной дороги представлена тремя постоянно действующими водотоками, берущими начало на северных склонах Кыргызского хребта и пересекающими автомобильную дорогу - это реки Джеламыш, Сокулук и Аксу, относящиеся к бассейну р. Чу. Крутые склоны рек покрыты древесно-кустарниковой растительностью. Русла рек в горах имеют ширину 10-15 м. Дно сложено галькой и валунами, подвержено значительной деформации. При выходе с гор сток рек практически весь разбирается на полив. В результате этого большую часть года (вегетационный период) на участках пересечения с автомобильной дорогой реки не имеют стока.



Река Джеламыш



Река Сокулук



Река Ак-Суу

72. Три естественные реки (Таблица 8) пересекают дорогу и текут в северном направлении к реке Чу.

Таблица 8: Основные гидроморфологические характеристики трех рек, которые пересекают проектную дорогу

Река	Площадь водосбора км ²	Расстояние от истока км	Уклон реки ‰/‰	Ср.взвешенная высота водосбора, м	Оледенение %
Джеламыш	153	25	5	2650	4
Сокулук	353	26	8	3110	12
Ак-Суу	426	31	0	3060	7

Источник: архивные данные Кыргызгидромета

73. Учет гидрологического режима рек Джеламыш, Сокулук и Ак-Суу велся с 1928 по 1998гг. Данные за этот период представлены в процентном соотношении (в любом

приведенном месяце) от общего объема годового распределения стока (Таблица 9). К сожалению, более свежие данные не доступны, и так как гидрологические посты были расположены намного выше от участка пересечения дороги с реками, цифры не обеспечивают реальные условия на этих пунктах пересечения.

Таблица 9: Внутригодовое распределение стока в % от годового

Река	Средние расходы воды (м ³ /с) в % от годового											
		I	II	V		I	II	III	X		I	II
Джеламыш	4.6	4.3	4.2	5.5	8.5	13.6	17.0	15.2	8.9	6.6	6.0	5.5
Сокулук	2.7	2.4	2.3	2.5	6.0	15.5	23.9	22.7	10.2	4.9	3.7	3.2
Ак-Суу	2.8	2.5	2.5	2.9	6.4	17.7	23.7	19.2	9.5	5.5	4.0	3.3

Источник: архивные данные Кыргызгидромета

74. Автомобильную дорогу также пересекают ещё три ирригационных канала – это канал сбросной Ново-Павловка, канал Жантай 2 и канал Крепостной. Канал сбросной в с. Ново-Павловка являлся катастрофическим сбросом с бассейна суточного регулирования, расположенного выше автодороги и села. В настоящее время канал не функционирует.

75. На границе с. Романовка и с. Сокулук проходит канал Жантай, берущий начало с водозаборного сооружения на р. Сокулук (в предгорной зоне). Канал рассчитан на пропуск объемов воды для полива приусадебных участков и сельскохозяйственных полей сёл, расположенных ниже автодороги. Канал был рассчитан и на пропуск селевых потоков, сформировавшихся в предгорной зоне в результате ливневых осадков. Пропускная способность канала до 6-8 м³/с. Однако, в настоящее время функции канала сильно ограничены в связи с тем, что русло канала заилено наносами, а ниже автодороги застроено жилыми постройками.



Канал сбросной в с. Ново- Павловка



Канал Жантай в с. Сокулук



Канал Крепостной в с. Беловодское



Селевое русло р. Ак-Суу в в. Петровка

76. Канал Крепостной находится в Московском районе, канал пересекает автодорогу на въезде в с. Беловодское. Канал предназначен не столько для полива сельскохозяйственных угодий нижележащих сёл, сколько для сброса селевого стока, сформировавшегося в предгорной зоне при выпадении ливневых осадков. Канал сильно зарос древесно-кустарниковой растительностью, на половину заилен наносами. Пропускная способность канала около 18 м³/с. На выезде из с. Беловодское, на границе с. Петровка, имеется мостовое сооружение, которое служит для пропуска части максимального паводка, проходящего по р. Ак-Суу. Водный поток, проходя через водопропуск под железнодорожным полотном, расположенным выше дороги, разбивается на два потока, образуя как бы второе селевое русло р. Аксу. Максимальные расходы здесь могут достигать до 20 м³/с. (10).

Таблица 10: Краткая информация о реках и ирригационных сооружениях

	Пикет, км	Водоток	Максимальный расход воды, м ³ /с	Сооружение	Длина ширина
	11 + 200	канал сбросной	4	Водопропуск	6 x 12
	17 + 900	р. Джеламыш	37.6	Мост	18 x 12
	22 + 200	канал Жантай 2	18	Водопропуск	6 x 10
	27 + 700	р. Сокулук	61.5	Мост	24 x 10
	40 + 390	канал Крепостной	до 20	Водопропуск	6x 10
	43 + 500	р. Аксу	47.7	Мост	23 x 10
	44 + 100	селевое русло р. Аксу	До 20	Водопропуск	13 x 10

Источник: архивные данные Кыргызгидромета, материалы изысканий.

77. В «Каталоге селеопасных рек Казахстана, Средней Азии и Восточной Сибири» реки Джеламыш, Сокулук и Ак-Суу характеризуются как селеопасные. Возникновение селевых паводков, как правило, связано с выпадением ливневых дождей, но возможны и прорывы высокогорных озер (бассейн р. Сокулук, 1983 год, прорыв оз. Кейды-Кучкач, расход селевого потока 210 м³/с, в районе с. Сокулук расход был 67.4 м³/с).

78. Максимальный селевой паводок прошедший по р.Ак-Суу был зафиксирован 30.07.1988 г. и его расход составил 64.3 м³/с. Причина паводка – ливневые дожди в предгорной зоне. Повторяемость прохождения селей в бассейнах рек не реже 1 селя каждые два года, но бывают редкие случаи прохождения селей до 3-х раз в год. Обычно такие сели проявляются локально и не оказывают большое влияние на режим рек.

Атмосферный воздух

79. Уровень загрязнения воздуха в Кыргызской Республике - серьезная проблема в городских районах. Основными источниками загрязнения воздуха в городах Кыргызстана, включая Бишкек и Кара-Балту, являются тепловые электростанции, цементные заводы, предприятия химической промышленности, общественный транспорт и отходы горного производства. В пределах муниципальных районов имеется большое количество малых промышленных, муниципальных и транспортных предприятий, которые производят как регулярные, так и нерегулярные выбросы в атмосферу, однако крупных промышленных предприятий, загрязняющих окружающую среду, таких как нефтеперерабатывающие предприятия или металлургические заводы, здесь нет.

80. Наблюдения за загрязнением атмосферного воздуха в городе Бишкек ведется Кыргызгидрометом на 7 постах по неполной программе 3 раза в день. В Чуйской области контроль качества атмосферного воздуха ведется только в г. Кара-Балта на 2 постах по сокращенной программе, 1 раз в день по скользящему графику, в течение 20 минут.

Шум

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

В. Экологические ресурсы в зоне реализации проекта

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

Фауна

83. Видовое разнообразие в Кыргызской Республике очень значительное. По официальным данным, здесь насчитывается более 500 видов позвоночных (включая 83 вида млекопитающих, 368 видов пресмыкающихся и 75 видов рыб), 2000 видов грибов и более 3000 видов насекомых. Потеря среды обитания (вырубка лесов), конкурентная борьба с домашним скотом, охота и браконьерство привели к сокращению многих видов животных. Наиболее критическая ситуация связана с защитой мест обитания и популяций наиболее ценных (как с экономической, так и с научной точки зрения) видов крупных млекопитающих, таких как горный козел,

джейран, снежный баран, снежный барс, тьянь-шаньский медведь, рысь и сурок Мензбира.

84. Оба участка дороги пролегают в основном через населенные пункты и сельскохозяйственные поля. В сравнении с естественными экосистемами биоразнообразие незначительно и представлено синантропными видами животных. Из млекопитающих вблизи участков дороги обитают следующие виды: серая крыса, домовая и полевая мыши, серый хомячок. Изредка могут встречаться представители дикой фауны: заяц-толай, ушастый еж, лесная соня, лисица, в зимний период — волк.

85. Птицы на проектной территории представлены более широко. Синантропные виды, встречающиеся вдоль участков дороги: полевой и домовый воробьи, афганский скворец, черный дрозд, большая синица, сорока, сизый голубь, горлица, иногда на гнездовье может быть белый аист. Представители диких видов: жаворонок, перепел, овсянка, каменка и представители ракшеобразных. На полях встречаются хищные птицы: ястреб-тетеревятник, ястреб-перепелятник, обыкновенный канюк, курганник, зимняк, черный коршун, змеяяд, большой подорлик, обыкновенная пустельга, чеглок. Базар-Курганское водохранилище служит местом постоянного обитания, сезонных миграций и зимовки большого количества водных и околородных птиц, таких как нырки, утки, гуси, лебеди, представители отряда ржанкообразных, бакланы и другие.

86. Герпетофауна представлена следующими видами: озерная лягушка, зеленая жаба, среднеазиатская черепаха, серый геккон, туркестанская агама, пустынный гологлаз, водяной уж, песчаный удавчик, стрела-змея, степная гадюка.

87. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта подвергся значительному воздействию в результате градостроительства и сельскохозяйственного развития. Вероятность того, что здесь может возникнуть среда обитания видов, находящихся под угрозой исчезновения или вымирания, очень мала.

Флора

88. По официальным данным, в Кыргызской Республике насчитывается более 4,500 видов высших растений. Степь вблизи участка дороги Бишкек – Кара-Балта покрыта травами и кустарничками, такими как саксаул, а в некоторых районах – обширными полями диких маков. Также распространен чий – трава обыкновенная с камыш образными стеблями белесого цвета, который кочевые народы используют для создания декоративных перегородок.

89. В связи с тем, что участок дороги Бишкек – Кара-Балта подвергся значительному воздействию в результате градостроительства и сельскохозяйственного развития, вероятность того, что здесь может возникнуть какая-либо естественная среда, подходящая для произрастания видов растений, находящихся под угрозой исчезновения или вымирания, очень мала. Практически на всем протяжении участка Бишкек — Кара-Балта обочины обсажены ветрозащитными лесополосами. Их основу составляют вяз (карагач) (мелколистственный и пирамидальный) и серебристый тополь. Каких-либо специальных охраняемых зон вблизи дорожного коридора нет.

Опустынивание

90. В декабре 1997 г. Кыргызская Республика присоединилась к Конвенции ООН по борьбе с опустыниванием, которая была ратифицирована в середине 1999 года. Опустынивание в Конвенции определяется как деградация земель в аридной полуаридной, сухой и полувлажной областях, которые являются результатом различных факторов, включая климатические изменения и человеческую деятельность. Согласно этому определению примерно 90 % сельскохозяйственных земель Кыргызстана могут быть включены в ту категорию, которая может быть определена как склонные к опустыниванию. Из 10,6 млн.га сельхозугодий, большая часть которых использовалась под пастбища, около 74 % этой земли находится в некоторой стадии опустынивания.

91. В среднем на одного жителя по северу республики сегодня приходится орошаемой пашни 0.35-0.2 га, по югу 0.04-0.05 соток, что явно не достаточно для поддержания источника пищи КР. В результате чего, ухудшилась социально-экономическая обстановка страны. Хотя площади фактически орошаемых земель составляет около 1 млн. га, почти половина их дегумифицирована, переуплотнена, химически деградирована и загрязнена. Деградация пастбищ в форме эрозии поразила примерно 4,5 млн.га, или половины всей территории, занятой под пастбища. Уплотнение почвы, вызванное выпасом большого поголовья ускорило эрозию почвы на пастбищах, расположенных на крутых склонах. Ветровая эрозия характерна для неорошаемых пастбищ и луговых пастбищ, расположенных в низовьях. Чернозем во влажных условиях уплотняется, в результате чего теряется способность к инфильтрации и повышается смываемость. Эрозия усиливается при культивации луговых трав на хрупких и крутых склонах. Зачастую такие поля вспахивают продольно по направлению к склону, что ускоряет смыв и образование оврагов. Выбивание, являющееся большой проблемой в КР, вызывает сильное ухудшение пастбищ, в результате чего теряется сельскохозяйственная продуктивность. Таким образом, во время работ по реконструкции дороги все внимание должно быть уделено тому, чтобы предотвратить создание условий для опустынивания новых участков.

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

С. Трудовые и экономические ресурсы

Население

93. Кыргызская Республика - малонаселенная страна. Ее численность составляет почти шесть миллионов человек (2014г), из них почти одна треть живет в городской местности, а две трети в сельской местности. Участок проектной дороги расположен в Чуйской области. Область состоит из 3-х районов и города Бишкек. Вдоль проектной дороги проживает примерно 177 000 чел (2015г).

Таблица 11: Численность населения, проживающего вдоль участка дороги Бишкек – Кара-Балта

Область	Район	Расстояние от начала дороги (км)	Наименование населенного пункта	Численность населения (тыс. чел., по состоянию на 01.01.2015г.)
	г. Бишкек	9	Микрорайон Ала-Тоо	
Чуйская	Сокулукский	9.00 - 10.9	Новопавловка (≈50 домохозяйств)	18,332
		10.9 – 14.4	Военно-Антоновка	15,067
		19.5 – 22.3	Гавриловка	3,258
			Шопоков	9,383
		22.3 – 23.9	Романовка	3,102
		23.9 – 29.4	Сокулук (≈40 д/х)	13,488
	Московский	29.4 – 33.4	Александровка	13,470
		33.7 – 44.2	Садовое	8,606
			Беловодское (≈80 д/х)	21,237
	Джайылский	44.2 – 52.0	Петровка	9,253
		52.8 – 57.5	Полтавка	4,205
			Ново-Николаевка	8,223
		57.5 – 60.0	Петропавловка	2,304
		60.0 – 65.0	Кара-Балта	43,239
		Калининское	3,701	

Источник: Национальный статистический комитет КР, 2015г.

Социальная инфраструктура

94. Кыргызская Республика является одной из самых бедных и промышленно неразвитых стран в Регионе Европы и Центральной Азии (ЕЦА): ее ВВП составляет 350028.4 (тыс. сомов) ; в стране низкий уровень охраны труда и социальной защиты уровень бедности - 33.7% (2010 г.), а средняя продолжительность жизни составляет 69 лет (2009 г.). Однако уровень грамотности остается на высоком уровне, как и в других странах бывшего Советского Союза, и насчитывает 99% людей в возрасте от 15 лет и выше (2009 г.).

Таблица 12: Основные социально – экономические показатели (Кыргызская Республика)

		2012	2013
1	Численность постоянного населения (тыс. человек)	5663.1	5776.6
2	Естественный прирост населения (тыс. человек)	118.7	120.7
3	ВВП всего (тыс. сомов)	310471.3	350028.4
4	% к ВВП:		
5	сельское хозяйство	16.7	15.2
6	промышленность и строительство	22.2	22.9
7	Услуги	48.0	47.6
8	ВВП на душу населения, тыс. сомов	58.0	64.1
9	ВВП в% к предыдущему году	99.9	110.5

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

95. Официальные статистические данные показывают, что уровень бедности в стране неравномерен. На Рис. 3 продемонстрированы региональные различия в уровне бедности.

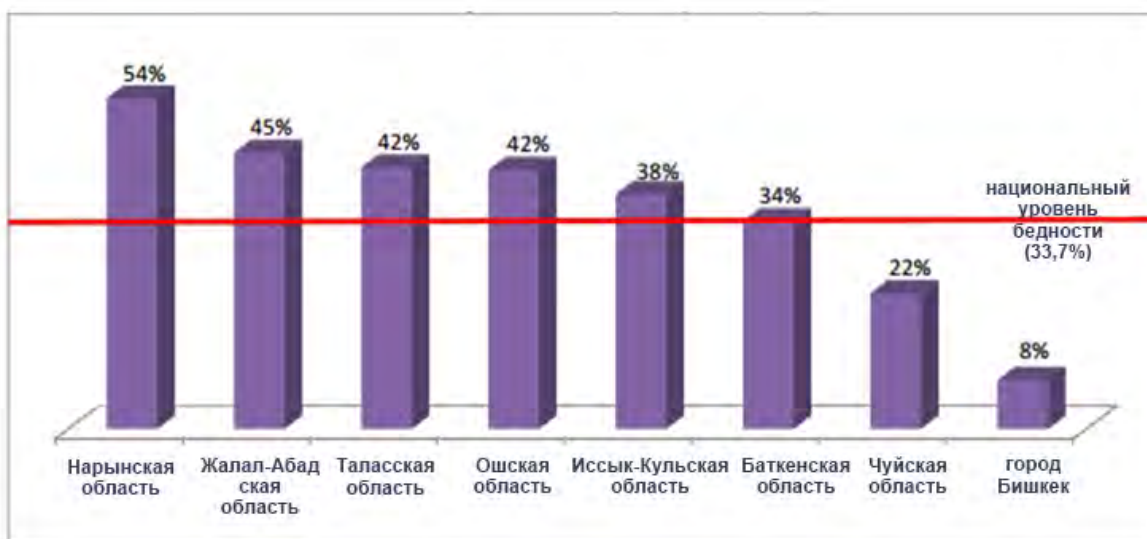


Рис. 3: Региональные различия в уровне бедности в Кыргызской Республике

Источник: Энергетические и коммунальные службы в Кыргызстане и Таджикистане: Оценка воздействия на социальную структуру и уровень бедности

Таблица 13: Уровень бедности населения Чуйской области (%) в 2013 г.³

	Всего	Городское население	Сельское население
Чуйская область	23,6	12,0	26,2

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

96. Данные Комплексного исследования домохозяйств Чуйской области в 2014 году показали, что из общего числа 522.067 тыс. трудоспособных граждан 48.8% составили женщины и 51.2% - мужчины. Уровень безработицы составил 8.4% (9,8% - женщины, 7,4% - мужчины). Уровень безработицы в городских районах намного выше (10,9% и 10,0% соответственно), чем в сельской местности (9,1% и 6,1%).

Таблица 14: Численность постоянного населения Чуйской области по возрастным группам в 2014 году (тыс. человек)

	Оба пола	Женщины	Мужчины	Удельный вес в %	
				Женщины	Мужчины
Чуйская область	853.725	433.396	420.329	50.8	49.2
Моложе трудоспособного возраста	254.174	123.790	130.384	48.7	51.3

³Для оценки уровня бедности в качестве порогового значения была применена черта бедности 2012г., проиндексированная на среднегодовой индекс потребительских цен. Индексация черты бедности произведена в соответствии с «Методикой определения черты бедности», утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 25 марта 2011 года. Стоимостная величина общей черты бедности в 2013г. составила 27769 сомов в год на душу населения, крайней – 16249 сомов

В трудоспособном возрасте ⁴	522.067	254.837	267.230	48.8	51.2
Старше трудоспособного возраста	77.484	54.769	22.715	70.7	29.3

Источник: НСК. Статистический сборник «Демографический ежегодник Кыргызской Республики»

Сельское хозяйство и промышленность

97. Сельское хозяйство – основная сфера занятости в Кыргызской Республике, доля которой составляет почти четверть от общего ВВП страны. В период с 1995 по 2010 гг. доля сельского хозяйства в ВВП Кыргызской Республики уменьшилась, а средняя производительность рабочих агропромышленного сектора возросла. В Таблице 19 представлены рост общей численности трудовых ресурсов и доля сельскохозяйственных рабочих в период с 1997 по 2012 гг (источник: Ключевые характеристики стран Продовольственной и сельскохозяйственной организации (ФАО).

Таблица 15: Общая численность трудовых ресурсов и доля сельскохозяйственных рабочих в Кыргызской Республике

Кыргызстан: Рост численности населения и трудовых ресурсов							
	Численность (млн.)				Ежегодный коэффициент роста (%)		
	1997	2002	2007	2012	1997-2002	2002-2007	2007-2012
Общая численность населения	4.74	5.00	5.14	5.45	1.07	0.55	1.18
Сельское население	1.31	1.24	1.15	1.08	-1.09	-1.5	-1.25
Общая численность трудовых ресурсов	1.96	2.14	2.30	2.53	1.77	1.45	1.92
Трудовые ресурсы, занятые в сельском хозяйстве	0.54	0.53	0.51	0.50	-0.37	-0.77	-0.4

Источник: ФАОСТАТ, ФАО ООН

Транспорт и дорожно-транспортные происшествия

98. Отлаженная работа транспортного сектора очень важна для Кыргызской Республики из-за горного рельефа этой континентальной страны, как с экономической, так и с социально-политической точки зрения.

99. Развитие транспортного сектора очень важно для континентальной Кыргызской Республики, поскольку поможет обеспечить экономически эффективный доступ к региональным и внутренним рынкам. Развитие транспортного сектора также будет способствовать созданию рабочих мест и развитию сфер обслуживания по всей стране.

100. Данный ознакомительный процесс выявил, что ситуация с безопасностью дорожного движения и большое количество несчастных случаев в Кыргызстане

⁴ К численности населения в трудоспособном возрасте отнесены мужчины 16-62 лет, женщины 16-58 лет

требуют серьезнейших усовершенствований. Однако в стране уже были реализованы многие проекты, в том числе обучение местных инженеров по проектированию дорог и инженеров-транспортников анализу аварийно-опасных участков дорог и процедурам аудита БДД (безопасности дорожного движения) на основании передового международного опыта. ГАИ также прошла обучение по процедурам правоприменения и использованию специального оборудования, организованное международными финансирующими организациями. Подробная Стратегия безопасности дорожного движения уже выработана и в настоящее время обсуждается политиками на высшем уровне.

101. Необходимо разработать практическое руководство для преподавателей относительно того, как доносить до детей сведения о БДД. В стране нет действующих национальных методологических принципов обеспечения обучения безопасности дорожного движения, и многие учителя применяют свои собственные методы и источники для изложения информации.

102. От Министерства внутренних дел были получены данные о ДТП по участкам проектной дороги. После выполнения предварительного анализа были выявлены точки вдоль маршрута с наиболее высоким коэффициентом возникновения аварий.



Культурные и исторические памятники



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




IV. ВЕДОМОСТЬ ТРАССЫ




104. На нижеследующей ведомости трассы представлен обзор районов повышенной экологической чувствительности и экологически чувствительных реципиентов воздействия, расположенных вдоль Проектной дороги на участке Бишкек – Кара-Балта, с привязкой к проектному пикету. Ведомости трассы служат основанием для последующего анализа воздействий.

Таблица 16: Ведомость трассы


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

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
3	с. Военно-Антоновка	13.1	<p>Чувствительный реципиент воздействия.</p>  <p>Школа - гимназия с. Военно-Антоновка</p>	<p>Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x, CO</p>
4	с. Военно-Антоновка	14.2	<p>Чувствительный реципиент воздействия.</p>  <p>Мечеть</p>	<p>Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x, CO</p>
5	Вдоль Проектной дороги	17	<p>На рисунке ниже показаны древесные насаждения (карагач) - км 17, правая сторона дороги. Почти на всем протяжении Проектная дорога засажена деревьями с обеих сторон. В качестве компенсации потребуеться высадка новых деревьев..</p>	<p>Количество деревьев, попадающих под снос около 4.500 -7.000 шт</p>


№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
				
6	с. Гавриловка	21.7 до 23	<p>С. Гавриловка и г. Шопоков. Районы повышенной чувствительности – жилые дома, магазины, мечеть, детский сад, школы вдоль Проектной дороги..</p>  <p>Гавриловская школа</p>	<p>Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x, CO</p> <p>Замеры фоновых показателей вдоль Проектной дороги при помощи переносных инструментов</p>
7	с. Гавриловка		 <p>Гавриловский детский сад</p>	
8	г. Сокулук	25 до 30	<p>Районы повышенной чувствительности – здания администрации, школы, церковь, мечеть, жилые дома, магазины и рынок вблизи Проектной дороги.</p>	<p>Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x</p>

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
			 <p data-bbox="646 699 737 730">Рынок</p>	<p data-bbox="1235 285 1284 317">СО</p> <p data-bbox="1235 352 1414 684">Замеры фоновых показателей вдоль Проектной дороги при помощи переносных инструментов</p>
9	г. Сокулук		 <p data-bbox="646 1140 971 1171">Жилые дома, магазины</p>	
10	г. Сокулук		 <p data-bbox="704 1570 850 1602">Школа №2</p>	

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
11	с. Александровка	31.3 до 33.4	<p>Чувствительные реципиенты воздействия: средние школы №№ 1 и 2, мечеть, оптовый рынок</p>  <p>Школа №3</p>	Пыль, шум, вибрация, SO ₂ , NO _x , CO
12	Пересечения с реками	28.3, 43 и 44.6 5	<p>Проектная дорога пересекает р. Джеламыш, р. Сокулук, р Ак-Суу и небольшой временный водоток. На рисунке ниже показаны реликты пойменной растительности, например, ивы (<i>Salix alba</i>), расположенные вблизи небольшого временного водотока на км 43.</p>	рН, растворённый кислород, нефтепродукты, мутность, общее содержание

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
				<p>твёрдых взвешенных веществ, проводимость, температура, свинец</p>
13	с. Беловодское	42 до 45	<p>Район повышенной чувствительности – жилые дома, магазины, церковь и мечеть, рынок. Торговая зона – супермаркет. Коммерческие предприятия расположены на обеих сторонах дороги. Проектное решение снижает физическое воздействие до технически допустимого уровня.</p>	<p>Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x, CO</p>

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
			 <p data-bbox="647 743 737 772">Рынок</p>	
14	с. Петровка	50.6	<p data-bbox="647 793 1045 856">Чувствительные реципиенты воздействия. Школы, дома.</p>  <p data-bbox="647 1251 1019 1281">Петровская средняя школа</p>	<p data-bbox="1235 793 1398 957">Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x, CO</p>

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
15	Джайылский район	48 до 60	<p>Три средние школы на км 50.6, 55 и 57; дома, расположенные за линией древесных насаждений, которые будут вырублены; памятник. Чувствительный реципиент воздействия на км 59 – средняя школа с Ново-Николаевка.</p>  <p>Древесные насаждения между Проектной дорогой и жилыми домами снижают выбросы загрязняющих веществ на жилые районы. В качестве компенсации потребуются высадка новых деревьев.</p> 	Количество вырубаемых деревьев, примерно 4.300 7.000 шт

V. ЗАМЕРЫ ФОНОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

105. В соответствии с вышеприведенной ведомостью трассы были проведены замеры фоновых экологических показателей в 2013 году и повторно в 2015 году.

A. Замеры качества воздуха

106. Результаты замеров будут служить в качестве эталонных значений для мониторинга во время этапа строительства. Замеры качества воздуха были сделаны на 16 пунктах (Таблица 17) вдоль дороги, которые были определены как участки, чувствительные к загрязнению воздуха ввиду близкого расположения школ, уличных рынков и других особых объектов.

Таблица 17: Пункты отбора образцов воздуха, 2015г.

№	Пункт № (2013/2015) и расположение
1	203/1 – Село Новопавловка (школа гимназия №2)
2	204/2 – Село Новопавловка (рынок)
3	205/3 – Село Военно-Антоновка (Военно-Антоновская школа-гимназия)
4	206/4 – Село Военно-Антоновка (мечеть)
5	Новый 5 - Село Гавриловка (детский сад)
6	207/6 - Село Гавриловка (жилой дом, ул. Фрунзе 50)
7	Новый 7 – г. Шопоков (школа №2)
8	208/8 – Село Сокулук (рынок)
9	209 /9– Село Сокулук (школа №2)
10	Новый 10 – Село Сокулук (жил.массив)
11	210/11– Село Александровка (школа №3)
12	211/12 – Село Беловодское (рынок)
13	212/13 – Село Петровка (жилой дом)
14	213/14 – Село Полтавка (Полтавская средняя школа)
15	214 /15– Село Петропавловка (Петропавловская средняя школа)
16	215/16– Село Новониколаевка (Ново-Николаевская школа)

107. Замеры проводились дважды; первый замер проводился в июне 2013 г и второй в июне 2015г. согласно требованиям РД 52.04.186-89 «Руководство по контролю загрязнения атмосферы», ГОСТ Р 50820-95 «Оборудование газоочистное и пылеулавливающее. Методы определения запыленности газопылевых потоков», Руководству по эксплуатации ЯВША 413311.012 РЭ, ИБЯЛ 416143004 РЭ, ИБЯЛ 413411.042 РЭ.⁵

108. Результаты замеров 2013 года (Таблица 18) показали, что законодательные требования КР к содержанию диоксида серы были превышены во всех точках/пунктах

⁵ Метод анализа:

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

взятия образцов и оксида углерода в девяти из 15 пунктов, что указывало на серьезное загрязнение воздуха вдоль дорожного коридора. Интересно, что учитывая высокий уровень транспортного потока и коммерческой деятельности вдоль дорожного коридора, значение твердых взвешенных частиц должно было быть значительно выше, чем максимальное значение концентрации, которое было установлено/замерено (2013 и 2015гг.) на уровне 0,0028мг/м³. Такие значения предполагают альпийский воздух в чистой окружающей среде. Эти значения вызывают сомнение и поэтому, должны тщательно контролироваться в ходе строительства и в период эксплуатации дороги. Превышений по оксиду азота в 13 из 16 пунктов взятия образцов не было установлено.

Таблица 18: Текущее качество атмосферного воздуха в пределах 100 м от коридора воздействия в 2013 и 2015гг. (мг/м3)

Номер пункта взятия образца 2013/2015	Расположение Название	Пикетаж Со стороны Бишкека (км)	СО		NO2		SO2		TSP	
			2013	2015	2013	2015	2013	2015	2013	2015
203/1	с. Новопавловка (школа гимназия №2)	9.9	6.5± 1.6	1.2± 0.24	<0.01	0.070 ± 0.018	3.2± 0.8	0.004± 0.001	<0.1	0.0016± 0.0004
204/2	с. Новопавловка (рынок)	11.0	3.8± 0.95	2.3± 0.46	<0.01	0.079 ± 0.020	2.3± 0.6	0.007± 0.0018	<0.1	0.0022± 0.0006
205/3	с. Военно-Антоновка (Военно-Антоновская школа-гимназия)	13.3	4.9± 1.2	1.2± 0.24	<0.01	0.018 ± 0.004 5	1.2± 0.3	0.002± 0.0005	<0.1	0.0023± 0.0006
206/4	с. Военно-Антоновка (мечеть)	14.2	6.2± 1.6	1.6± 0.32	<0.01	0.041 ± 0.010	1.2± 0.3	0.002± 0.0005	<0.1	0.0024± 0.0006
по 2013/5	с. Гавриловка (детсад)	21.5	6.4± 1.6	1.0± 0.2	<0.01	0.002 ± 0.000 5	1.5± 0.4	0.002± 0.0005	<0.1	0.0028± 0.0007
207/6	с. Гавриловка (жилой дом, ул. Фрунзе,50)	20.95		1.6± 0.32		0.063 ± 0.016		0.003± 0.0008		0.0035± 0.0009
Но 2013/7	г. Шопоков (школа №2)	22.33		1.6± 0.32		0.060 ± 0.015		0.006± 0.0015		0.0016± 0.0004
208/8	с. Сокулук (рынок)	25.6	10.4± 2.6	3.6± 0.72	<0.01	0.084 ± 0.021	1.1± 0.3	0.009± 0.002	<0.1	0.002± 0.0005
209/9	с. Сокулук (школа №2)	27.5	5.5± 1.4	2.1± 0.42	<0.01	0.057 ± 0.014	1.1± 0.3	0.004± 0.001	<0.1	0.002± 0.0005

Номер пункта взятия образца 2013/2015	Расположение Название	Пикетаж Со стороны Бишкека (км)	СО		NO2		SO2		TSP	
			2013	2015	2013	2015	2013	2015	2013	2015
по 2013/10	с. Сокулук (жил.массив)	24.92		1.5± 0.3		0.055 ± 0.014		0.003± 0.0008		0.0018± 0.0005
210/11	с. Александровка (школа №3)	32.10	5.6± 1.4	1.6± 0.32	<0.01	0.060 ± 0.015	1.6± 0.4	0.003± 0.0008	<0.1	0.0018± 0.0005
211/12	с. Беловодское (рынок)	43.0	9.9± 2.5	4.2± 0.84	<0.01	0.081 ± 0.020	1.1± 0.3	0.003± 0.0008	<0.1	0.0008± 0.0002
212/13	с. Петровка (жилой дом)	51.0	2.5± 0.6	1.7± 0.34	<0.01	0.042 ± 0.011	0.8± 0.2	0.002± 0.0005	<0.1	0.0012± 0.0005
/213/14	с. Полтавка (Полтавская средняя школа)	55.0	2.6± 0.7	13± 0.26	<0.01	0.018 ± 0.005	0.6± 0.2	0.001± 0.0003	<0.1	0.0016± 0.0004
214/15	с. Петропавловка (Петропавловская средняя школа)	57.1	2.3± 0.6	1.5± 0.3	<0.01	0.040 ± 0.01	0.8± 0.2	±0.003	<0.1	0.0013± 0.0003
215/16-	с.Новониколаевка (Ново-Николаевская школа)	59.53	7.3± 1.8	1.1± 0.22	<0.01	0.030 ± 0.008	1.2± 0.3	0.002± 0.0005	<0.1	0.0014± 0.0004
Стандарт (ПДК)			5	5	0.085	0.085	0.5	0.5	0.5	0.5

Источник: Результаты замеров Консультантом через Управление экологического мониторинга ГАООСЛХ при ПКР в 2015г.

Примечание: цифры, выделенные курсивом, указывают превышение государственных стандартов КР

В. Замеры качества воды

109. Замеры качества поверхностных вод были произведены в июле 2013 года и в апреле-мае 2015 года. В июле 2013 г замеры качества воды были произведены только по одному ручью (Таблица 18) в с. Беловодское, так как на участках пересечения с автомобильной дорогой реки каналы не имели стока, вся вода забиралась на ирригационные цели.

110. Отбор проб производился согласно - ГОСТ Р 51592-2000 «Вода. Общие требования к отбору проб», НВН 33-5.3.01-85 «Инструкция по отбору проб для анализа сточных вод». Законодательные требования соблюдались.

Таблица 19: Результаты замеров качества воды – ручей в с. Беловодское

Наименование ингредиентов	Ед. изм.	Данные анализа, 5 июля 2013г.	ПДК*	Нормативные документы
рН		7.71	6.5-8.5	СЭВ, ч. 1, М. 1977
Прозрачность	см	0.0	-	СЭВ, ч. 1, М. 1977
Электропроводность	мS	383	-	СЭВ, ч. 1, М. 1977
Взвешенные вещества	мг/л	2346	Увел. на 0.25/0.75	СЭВ, ч. 1, М. 1977
Нефтепродукты	мг/л		0.3	ПНД Ф 14.1:2:4.128-98
Медь	мг/л	<0.0006	1.0	МУ 08-47/091
Цинк	мг/л	<0.0005	1.0	МУ 08-47/091
Кадмий	мг/л	<0.0002	0.001	МУ 08-47/091
Свинец	мг/л	<0.0002	0.01	МУ 08-47/091

* ГН 2.1.5.1315-03, ПДК химических веществ в воде водных объектов хозяйственно-питьевого и культурно-бытового водопользования, Минздрав России, Москва, 2003 г.

111. Результаты исследований за 2015 г., как и данные за 2013 г. (Таблица 19) показали, что вода в реках является относительно чистой и соответствует ПДК химических веществ в воде водных объектов. Эти воды предназначены не для питьевых нужд (без обработки) и используются для орошения.

Таблица 20: Данные мониторинга качества поверхностных вод участка дороги Бишкек-Кара-Балта (участок 9-61 км.)

Место отбора проб	Дата и время отбора	Погодные условия	Координаты	pH	БПК5, мгО /л	Электропроводность мS/см	Взвешенные вещества, мг/л	Нефтепродукты, мг/л	Медь, мг/л	Цинк, мг/л	Кадмий, мг/л
с.Орто-Суу 55 км., пруд	28.04.2015 г 10.50	солнечно	N 42° 42' 27,5'' E 0,75° 50' 29,8 ''	8.72	3.0	564	6.4	0.23	<0.0006	<0.0005	<0.0002
р.Ак-Суу * перед мостом 43+500	28.04.2015 г 11.15	солнечно	N 42° 49' 49,3'' E 0,74° 04' 55,1 ''	8.32	0.7	383	52.8	0.04	<0.0006	<0.0005	<0.0002
р.Сокулук** перед мостом	28.04.2015 г. 12.05	солнечно	N 42° 51' 22,3'' E 0,74° 16' 36,2 ''	8.43	0.2	325	9.0	0.14	<0.0006	<0.0005	<0.0002
Лог Крепостной, мост 27+150	28.04.2015 г.	русло сухое	N 42° 50' 02,0'' E 0,74° 07' 20,2 ''	-	-	-	-	-	-	-	-
канал Джантай, ** ул. Восточная 24+110	28.04.2015 г	русло сухое	N 42° 51' 52,6'' E 0,74° 20' 08,9 ''	-	-	-	-	-	-	-	-
р. Жаламыш, * мост 17+850	28.04.2015 г	русло сухое	N 42° 52' 10,7'' E 0,74° 23' 18,1 ''	-	-	-	-	-	-	-	-
с.Орто-Суу 55 км., пруд	22.05.2015 г. 09.40	солнечно	N 42° 42' 27,5'' E 0,75° 50' 29,8 ''	8.73	2.8	511	10.6	0.03	<0.0006	<0.0005	<0.0002
р.Ак-Суу* перед мостом	22.05.2015 г. 09.57	солнечно	N 42° 49' 49,3'' E 0,74° 04' 55,1 ''	8.07	1.2	299	1178.0	0.05	<0.0006	<0.0005	<0.0002

р.Сокулук ** перед мостом	22.05.2015 г. 10.44	солнечно	N 42 ⁰ 51' 22,3'' E 0,74 0'16' 36,2 ''	7.98	1.0	214	256.8	<0.02	<0.0006	<0.0005	<0.0002
канал Джантай, ** ул. Восточная 24+110	22.05.2015 г. 10.55	солнечно	N 42 ⁰ 51' 52,6'' E 0,74 0'20' 08,9 ''	7.85	0.2	252	3859.2	0.08	<0.0006	<0.0005	<0.0002
р. Жаламыш, * мост 17+850	22.05.2015 г. 11.06	солнечно	N 42 ⁰ 52' 10,7'' E 0,74 0'23' 18,1 ''	8.03	0.6	263	809.2	<0.02	<0.0006	<0.0005	<0.0002
Лог Крепостной, мост 27+150	22.05.2015 г.	русло сухое	N 42 ⁰ 50' 02,0'' E 0,74 0'07' 20,2 ''	-	-	-	-	--	-	-	-
* ПДК для водоемов рыб-хоз. кат				6,5- 8,5	3			0.05	0.001	0.01	0.005
** ПДК для водоемов хоз-быт. кат				6,5- 8,5	3			0.3	1	1	0.001
Нормативно-правовые акты, согласно которых проведены замеры				СЭВ ч.1 М. 1977	МВИ 2-85	СЭВ ч.1 М. 1977	СЭВ ч.1 М. 1977	ПНД Ф 14.1:2:4.12 8-98	МУ 08- 47/091	МУ 08- 47/091	МУ 08- 47/091

С. Замеры уровня шума

112. Существующие уровни внешних шумов в пределах участка дороги Бишкек – Кара-Балта в основном связаны с движением транспорта, а также строительными и карьерными работами. Результаты всех сделанных замеров превышают допустимые нормы, как в ночное, так и в дневное время суток, причем на некоторых участках на много дБа. Населенные пункты, расположенные вдоль дороги имеют шум, исходящий от дороги. Принимая во внимание ширину полосы отвода на проектном участке, значительного шумового воздействия (если таковые имеются) на эти жилые районы можно будет легко избежать. Чувствительные рецепторы, касающиеся уровня шума, подробно описаны в Приложении 2; в том числе фотографии.

Результаты замеров уровня шума

113. Измерение уровня шума производилось при помощи шумомера Октава 101А №04А445, который прошел калибровку в декабре 2013 года. Все замеры проводились в соответствии с СН (санитарные нормы) 2.2.4/21.8.562-96 “Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки”. Данные (Таблица 20) четко показывают, что придорожные коммерческие и жилые объекты (16 чувствительных рецепторов) подвергаются шумовому воздействию, уровень которого значительно превышает допустимые стандарты КР, это особенно касается школ и больниц.

Таблица 21: Установленные уровни текущего шума вдоль участков дорог

No.	Участки, чувствительные шуму: № пунктов взятия образцов, использованные в 2013 и 2015гг.	км	Объем СПЕД за 2015?	Описание участка	Расстояние от проезжей части до рецептора (м)	Уровень шума, дБА				ПДУ
						2013	2015			
						Полевой фактический замер	Среднее	С 08:00 до 11:00	С 17:00 до 19:00	
20	Село Новопавловка,	9.9	41,996	Школа гимназия №2	33	69	70.5	71	70	70
19	Село Новопавловка	11.0	41,996	Рынок	1	62				70
18	Село Военно-Антоновка, школа (50 м от трассы)	12.86	41,996	Военно-Антоновская школа- гимназия, приусадебный участок	50	70	61	61	61	70
17	Село Военно-Антоновка, мечеть	14.2	41,996	Мечеть	10	61	74.2	73.4	75	70
новый	Село Гавриловка	20.8	48,558	Дом вдоль дороги	30		71	71	71	70
новый	Село Гавриловка	21.5	48,558	Детский сад	20		75.5	75	76	70
16	г. Шопоков	22.330	48,558	Школа №2	20		75	75	75	70
новый	г. Сокулук	27.150	48,558	Жилые дома (маг. Татьяна)	10		75	78	72	70
15	г. Сокулук	27.5	48,558	Школа №2	15	72	71.5	71	72	70
новый	г. Сокулук	25.6	48,558	Этажные дома	10		76.15	73.3	79	70
14	Село Александровка	30.5	22,832	Школа №3	80	72	60.5	61	60	70
новый	Село Садовое	37.4	22,832	Школа им. Мирошниченко	10		77.75	74.5	81	70
13	Беловодское	43.0	12,507	Рынок	1	72				70
12	Беловодское	42.45	12,507	Жилой дом (ул.Фрунзе,201)	10	63	77.25	80.5	74	70
новый	Село Петровка	51	12,507	Жилой район, ул. Центральная, дом 504	8		75	78	72	70
11	Село Полтавка	55	12,507	Полтавская средняя школа	30	62	71.5	71	72	70

Участки, чувствительные шуму: № пунктов взятия образцов, использованные в 2013 и 2015гг. No.	км	Объем СПЕД за 2015?	Описание участка	Расстояние от проезжей части до рецептора (м)	Уровень шума, дБА					
					2013	2015			ПДУ	
					Полевой фактический замер	Среднее	С 08:00 до 11:00	С 17:00 до 19:00		
10	Село Петропавловка	57.1	12,507	Петропавловская средняя школа	8	58	73.5	75	72	70
9	Село Новониколаевка	59.550	12,507	Новониколаев-ская средняя школа	22	62	71.15	71	71.3	70
Территории, непосредственно прилегающие к жилым домам, зданиям поликлиник, зданиям амбулаторий, диспансеров, домов отдыха, пансионатов, домов-интернатов для престарелых и инвалидов, детских дошкольных учреждений, школ и других учебных заведений, библиотек					Средн: с 07:00 до 23:00 -70 дБА Средн.: с 23:00 до 07:00 -- 60 дБА					

Источник: Полевые замеры Консультанта, проводившиеся 05/2015; Данные об интенсивности дорожного движения являются подсчетами и расчетами консультанта.

Примечание: Согласно стандартной практике, взвешивание включает добавление 10дБА к фактору раздражителя в ночное время ввиду низкого уровня внешних шумов. Данные в таблице без добавления.

114. Результаты замеров на 16 пунктах взятия образцов в 2015 году показали, что уровень шума на проектом участке дороги превышает ПДУ по каждому показателю. Такие условия будут иметь место и при строительстве дороги. Эти высокие показатели ни в коем мере не должны мешать усилиям подрядчика, которые будут направлены на минимизацию шумового воздействия во время строительных работ. На самом деле будет обсуждаться, и предлагаться план возможного смягчения шумового воздействия на самых чувствительных участках.

115. Заключение: Результаты инструментальных измерений показывают, что уровень шума на территории жилой застройки превышает предельно-допустимый уровень от 3-20 дБ и не соответствует требованиям СанПиН 2.1.8.562-96 “Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки”. Основание: СН 2.2.4/2.1.8.562-96 “Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки”.

D. Измерение вибрации

116. Измерение уровня вибрации производилось при помощи следующего инструмента.

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

Результаты представлены в таблице ниже.

Таблица 22: Результаты замеров уровня вибрации

№	Место измерений	Характер шума						Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднеметрическими частотами в Гц										Уровень звука (дБА)	
		По спектру		По временным				9	10	11	12	13	14	15	16	17			
		Широкопол.	Тональный	Постоянный	Колеблющ.	Прерывистый	Импульсивный												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	20		
Бишкек – Кара-Балта																			
9	Новониколаевка (школа), км 59	+				+					86	74	67	68	65	66	85	Факт	
10	Петропавловка (школа), км 57	+				+					87	78	69	66	65	66	88	Факт	
11	Петропавловка (школа), км 55	+				+					83	80	71	72	67	66	82	Факт	
12	Беловодское (Мечеть)	+				+					80	87	65	66	65	67	93	Факт	
13	Беловодское (рынок)	+				+					88	87	78	71	68	66	97	Факт	
14	Александровка (школа)	+				+					88	77	70	69	68	65	98	Факт	
15	Сокулук (школа)	+				+					76	70	82	87	67	66	91	Факт	

16	Сокулук (центральный рынок)	+				+					77	70	68	65	66	65	92	Факт
17	г. Шопоков (школа)	+				+					72	79	68	74	73	66	81	Факт
18	Военно-Антоновка (Мечеть)	+				+					79	63	71	64	66	68	88	Факт
19	Военно-Антоновка (школа)	+				+					74	73	75	73	71	72	90	Факт
20	Новопавловка (рынок)	+				+					70	79	72	73	77	80	80	Факт
21	Новопавловка (школа)	+				+					74	69	68	65	66	67	87	Факт

117. Заключение: Результаты инструментальных замеров показали, что уровень вибрации непостоянный; вибрация не контролируется для прилегающей территории жилой зоны по виброскорости.

VI. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ И МЕРЫ ПО ЕГО ОСЛАБЛЕНИЮ

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

А. Этап проектирования

Физическая среда

119. Большое число потенциально значимых воздействий можно избежать путем правильного планирования/подготовки работ, в том числе обеспечения включения основных экологических положений в контрактные документы, предоставления ПЭО и ПУОС подрядчику и другим соответствующим органам, проведения соответствующего информационного собрания и тренинга по вопросам реализации ПУОС. По этой причине в ПУОС были определены 10 мер по смягчению воздействий, наиболее важными из которых являются правильное распределение оценочных документов, включение экологических нормативов/спецификаций в тендерную документацию, тренинг по экологическим защитным мерам КСН и подрядчика, подготовка плана по управлению и вырубке деревьев с определением наилучшего способа в части вырубки тысяч взрослых насаждений, высадки новых саженцев и ухода за ними.

120. **Бесконтрольная разработка карьеров.** Не допустить такую деятельность требуя от подрядчика соблюдения обязательных процедур, предусмотренных положениями КР, а именно, подрядчик должен получить все необходимые разрешительные документы на выделение участков под карьеры или отвалы от местных органов самоуправления, согласовать с территориальными управлениями ООСилХ при ПКР, разработать «План разработки и рекультивации карьеров» и передать необходимые документы в МТиК КР для получения лицензии на разработку карьеров в Государственном агентстве по геологии и минеральным ресурсам

121. **Бесконтрольные места временного хранения асфальтобетонных отходов и их переработки.** Большой объем старого асфальтобетонного покрытия должен будет вывозиться, временно складироваться и большая часть перерабатываться с помощью дробильно-сортировочной установки для повторного использования в качестве материала для подстилающего слоя дороги или для засыпки подъездных и второстепенных дорог. Существует опасение, что этот асфальт может содержать асбестовые волокна и, следовательно, с дорожного покрытия необходимо будет взять не менее 24 образцов керн и проверить их на содержание асбестового волокна. В случае обнаружения асбеста, всему персоналу подрядчика, задействованному в переработке асфальта, должны выдаваться защитные маски и спец.одежда. Работников необходимо предупреждать об опасности не ношения защитной одежды. Асбест является сильно канцерогенным веществом.

122. До начала строительства, сразу после заключения контракта, Подрядчик в сотрудничестве с КСН и с представителями местного самоуправления должен будет определить места временного хранения и переработки старого асфальтобетона, которые будут расположены, как минимум, на расстоянии 500 метров от ближайшего населенного пункта. Данные сооружения (вероятно будет два) должны быть установлены на государственной земле, а в случае необходимости частной земли - должна быть определена договорная арендная плата. Вероятно, снятое дорожное покрытие будет перевозиться блоками на грузовых транспортных средствах, и складироваться на заранее определенных участках. Высота складированной насыпи не должна превышать 2.5 метров. Все места временного хранения и переработки старого асфальта должны быть согласованы с территориальными управлениями ООСилХ при ПКР.

123. **Бесконтрольная установка мобильных асфальтобетонных заводов.** Материал для дорожного покрытия будет производиться в бункерных сооружениях (вероятно будет два), установленных вдоль 52-х км участка дороги. Здесь материалы будут смешиваться, загружаться в грузовые транспортные средства и вывозиться на строительные участки для устройства. Такие сооружения создают шум, пыль и испускают сильный запах дегтя/смолы. Для минимизации воздействия на население, эти временные сооружения будут устанавливаться близко к дороге, в пределах буферной зоны, на минимальном расстоянии 500 метров от любого населенного пункта или общественной зоны отдыха. Пока не известно, будет ли дробление заполнителей осуществляться на участке, если да, то дробильные установки должны быть оснащены пыле-подавляющими устройствами (большинство современных дробилок в стандартной комплектации имеют такие устройства). Весь процесс установки завода будет контролироваться в соответствии со следующими нормативами: СанПиН 2.2.1/2.1.1 «Проектирование, строительство, реконструкция и эксплуатация предприятий; планирование и строительство жилых районов/и Санитарно-гигиенические зоны и санитарно-техническая классификация предприятий, сооружений и других объектов» и Санитарно-эпидемиологические правила и нормативы. СанПиН 2.2.1/2.1.1.006-03.

124. **План маршрута перевозки строительных материалов.** Перемещение более 1,5 млн. м³ строительных материалов будет осуществляться в основном посредством грузовых транспортных средств с карьеров и заводов по производству заполнителей, на участки временного складирования асфальтобетона и обратно. Перевозка строительных материалов грузовыми автомашинами будет оказывать значительное воздействие на местные сообщества. КСН определит дороги для осуществления перевозок, желательно с асфальтобетонным покрытием для минимизации пылеобразования, и по возможности, с наименьшей плотностью жилых домов вдоль дороги. План маршрута будет включать меры по содержанию дороги, обеспечению безопасности и контролю пыли. Любые дороги, проходящие через жилые районы, будут использоваться только в определенное время, т.е. между 07:00 и 18:00.

125. **Тренинг по вопросам реализации экологических защитных мер.** КСН должен иметь штатного сотрудника – эколога, который будет полностью знаком с процедурами реализации ОВОС, ПУОС и мониторинга соблюдения экологических положений, указанных в спецификации контракта. Это требование также относится к подрядчику и всем инспекторам на участке. КСН разработает и проведет 0,5-1-дневный краткий тренинг по вопросам реализации ПУОС и мониторинга, который будет ориентирован на инспекторов КСН, а также подрядчика. Этот тренинг должен проводиться на этапе пред-строительства, но после присуждения контракта. Участие подрядчика будет обязательным.

Экологическая среда

126. Основные экологические воздействия на этапе проектирования относятся к минимизации потерь деревьев вдоль дорожных участков и реализации плана быстрого восстановления и озеленения. Растительные сообщества в основном деградированы и заменены садами, лесополосой вдоль дороги и сельскохозяйственными полями и площадями для выпаса домашнего скота.

127. Воздействие на экологическую среду минимально в связи с тем, что проектная деятельность будет вестись большей частью на существующей полосе отвода, будут определены специальные участки временного складирования. Реки, пересекаемые дорогой, имеют временный водоток и подвержены регулярным селям. Хотя результаты замеров конкретных параметров качества воды не показали существенное загрязнение, вполне вероятно, что сточные воды и отходы животноводства, вероятность попадания которых не исключена, содержат высокий уровень бактерий, и другие химические вещества. Водная экосистема состоит из водных насекомых и обычных земноводных, которые привыкли обитать в среде с временными водными потоками и длительными засушливыми периодами.

128. На всем протяжении проектной дороги в пределах 500 метров с обеих сторон нет особо охраняемых зон или мест с биологической вариативностью.

129. **План управления деревьями.** Наиболее очевидной экологической зоной вдоль автомагистрали М39, на протяжении 30 км начиная с конца Бишкека, является полоса древесных насаждений, которая обеспечивает защиту и тень. Данные древесные насаждения представлены такими видами, как зрелый вяз (карагач), тополь и белая акация в возрасте 40-60 лет (Рисунок 4). Они не только обеспечивают тень летом и выступают в качестве ветрозащитной лесополосы зимой, но и перерабатывают тысячи тонн CO₂ в процессе фотосинтеза.

130. При проведении детального дизайна одновременно производился подсчет деревьев, попадающих под вырубку при реабилитации дороги. Количество таких деревьев, составило 4 500 шт. Инвентаризация деревьев специалистом лесником на данном этапе работ не проводилась, поэтому в качестве первого шага на этапе пред-строительства КСН наймет техника-лесника, который выполнит инвентаризацию деревьев, и на схематической карте насаждений укажет все деревья и отметит исключительно большие и здоровые деревья. Техник в сотрудничестве с экологом КСН и инженерами-проектировщиками разработает план управления деревьями с целью минимизации вырубки деревьев. Это будет включать в себя определение инновационных методов проектирования дороги, которые защитят особо ценные леса, которые обеспечивают защиту и тень, по определению местных сообществ.

131. Неизбежная вырубка деревьев будет компенсироваться новыми насаждениями. Высадку деревьев необходимо осуществлять после завершения технических работ на отдельном участке дороги (не ждать полного завершения строительства) весной (с марта по апрель) и/или осенью (с сентября по октябрь), когда деревья имеют большой шанс прижиться. Деревья необходимо высаживать на тех участках, где имела место вырубка деревьев, учитывая следующие параметры: высота не меньше 1,75 м, возраст - 5-7 лет, расстояние между отдельно стоящими деревьями - 6-8 м, породы деревьев - орех грецкий, клен ясенелистный, вяз, тополь белый, ива белая, белая псевдоакация. Необходимо уделить внимание тому, чтобы обеспечить высадку «нужных пород деревьев в нужных местах», например, невысокие деревья необходимо сажать под коммуникационными линиями, сокращая таким образом необходимость в объемной обрезке веток деревьев в будущем и т.д.

132. В пред-строительный период, после завершения инвентаризации КСН необходимо заказать/зарезервировать деревья в местных питомниках, так как они не всегда доступны. КСН будет рекомендовать подрядчику нанять субподрядчика для реализации плана управления деревьями, а также разработать программу высадки и

ухода за деревьями на период строительства и в течение эксплуатационного срока дороги. КСН обсудит с ГРИП/МТиК возможность найма местных фермеров и общественных организаций для проведения высадки и ухода за деревьями вдоль дороги, вблизи их территории, с оплатой за количество выживших деревьев каждый год.

133. Дополнительное потенциальное воздействие на деревья может включать уплотнение грунта у корней деревьев, изменение уровней земли около деревьев (более 30 см), покрытие грунта вокруг деревьев водонепроницаемым материалом, выбросы токсичных для деревьев материалов или физическое повреждение корневых систем. Отрицательное воздействие на деревья можно минимизировать, если воздержаться от хранения строительного материала и другой тяжелой техники, которые могут уплотнить грунт возле корней, используя вблизи стволов только органический материал для потенциальной засыпки или огораживая территорию вокруг деревьев во время строительных работ возле деревьев.



Рис. 4: Карагач, тополь и белая акация вдоль автомагистрали М39

Социальная среда

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

135. **Процесс управления доступом во время закрытия доступа к дороге –** Для любого проекта, предполагающего капитальные строительные работы в виде полной реконструкции магистрали, реабилитации крупных водопропускных труб и всех мостов, потребуется обеспечение объездных путей, закрытие дорожных полос и ограничение доступа для местных жителей, например, перекрестки будут закрыты в течение определенного времени. С целью максимального сокращения этих неудобств Консультант по строительному надзору вместе с ДПС подготовят основы плана, определяющего то, как организовать объездные пути, какие меры предосторожности необходимо предпринять, и каким образом обеспечить движение транспортных средств, пешеходов и скота. Эта логическая основа затем будет передана подрядчику, от которого потребуется обеспечить детали в течение первых 4 месяцев работы. Информация должна включать обеспечение персоналом для управления дорожным движением, план общественных слушаний с местными сообществами до начала проведения работ, а также последующее восстановление дорог после завершения работ, по меньшей мере, до их первоначального состояния.

136. **Места перехода для пешеходов и домашнего скота.** Другими последствиями от дорожных работ может стать недостаточное обеспечение мест перехода для пешеходов и скота. Совместно с местными сообществами и с учетом информации, полученной во время общественных слушаний Консультант определит места перегона для скота, и рассмотрит возможности использования подземных перегонов для скота, используя крупные трехсторонние водопропускные трубы высотой 2 м и шириной 5 м. Использование пересечения с ж/д путей для перегона скота не представляется возможным из-за опасности столкновения или перекрытия движения. Необходимо будет также установить предупредительные знаки, указывающие на возможность отбившихся от стада животных. При наличии традиционных мест выпаса их необходимо будет огораживать. Кроме того, на деревьях наиболее критических участков можно устанавливать отражатели и отгораживать дорогу от примыкающих пастбищ. Организация этих мер будет являться обязанностью подрядчика, но планирование необходимо будет проводить в период до строительства.

137. **Пешеходные переходы** представляют собой особую проблему, поскольку дорога плотно занята местными жителями, коммерческими и небольшими производственными объектами. Людям необходимо будет переходить трассу, что изначально было весьма опасно, ввиду отсутствия светофоров, а движение транспортных средств непостоянное и обычно высокоскоростное. Ширину проезжей части, которая в некоторых местах составляет >35 м, тяжело переходить. Решением будет или установка светофоров, которые будут требовать, чтобы автотранспорт останавливался, или установка пешеходной эстакады. Светофоры представляются проблематичными из-за хорошо известных привычек недисциплинированного вождения среди кыргызских водителей и склонности проезжать на желтый свет и игнорировать светофоры в вечернее время. Светофоры вдоль магистрали М39 представляют собой особую угрозу для пешеходов и, конечно же, замедляют дорожное движение.

138. Группа проектировщиков Консультанта подготовит план управления пешеходами, который будет определять, где и какой вид структуры пешеходных переходов будет устанавливаться. Помимо этого, в местах, где не разрешается переходить дорогу, будут установлены ограждения и специальные знаки. Вдоль

разделительных полос будут установлены высокие преграждения типа Jersey, лишающие возможность переходить дорогу.

139. **Общественные туалеты** – Проектом не будет предусмотрено строительство мест для отдыха и общественных туалетов, ввиду того, что на данном участке дороги расположено несколько АЗС, на которых уже имеются общественные туалеты.

140. **Автобусные остановки** – Движение автобусов, особенно микроавтобусов (маршруток) представляется весьма интенсивным и при существующих условиях – весьма опасным, поскольку отсутствует четкая маркировка и разметка для автобусных остановок. Там где она все же есть, она находится в весьма плачевном состоянии и не обеспечивает безопасность пассажиров. Для заполнения данного пробела МТиК разработает инновационные автобусные остановки и вдоль дороги установит номер автобуса.

ФАЗА СТРОИТЕЛЬСТВА

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

Физическая среда

(а) Качество воздуха, Шум и Вибрация

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

143. Уровень шума от строительных работ будет значительным, поскольку все существующее полотно будет сниматься с помощью отбойных молотков и схожей техники, устанавливаемой на экскаваторах (уровень шума примерно 89-90 дБА в 15 м от рабочего участка), однако он будет временным и происходить от работающей строительной техники. Вибрация будет происходить от работы крупной техники во время разлома дорожной поверхности и работы асфальтовых катков. Учитывая неровность магистрали М39, интенсивное движение с большой долей грузовых автомашин создает дополнительную вибрацию на расстоянии 20-30 м от проезжей части, но которая будет ослабляться в последующие 10 м.

144. Воздействие на качество воздуха от асфальтосмесительных установок, дробилок и выбросов пыли обсуждалось выше.

145. Для сокращения уровня выбросов от строительной техники, подрядчиком будут проводиться следующие меры по смягчению: (i) техническое обслуживание строительной техники с целью поддержания ее хорошего состояния, и избежание, на сколько это возможно, холостой работы двигателей; (ii) запрет на использование техники или оборудования, которые являются источником чрезмерного загрязнения (например, видимые выхлопные газы); (iii) подрядчик должен использовать строительную технику с низким уровнем выбросов, и iv) любое транспортное средство на месте строительства должно заглушаться, если оно не эксплуатируется или остается без присмотра более чем на 3 минуты.

146. Населенные пункты и без того уже подвержены значительному загрязнению воздуха, высокому уровню шума и вибрации, а во время строительства все это усугубится еще в большей степени. Для сокращения уровня шумового воздействия в особенно уязвимых местах, необходимо проводить меры по ослаблению уровня шума, такие как, установка временных перегородок и организация мест разгрузки материала от земляных работ.

147. Негативные последствия от воздействия шума можно сократить за счет ограничения строительных работ с 07:00 часов утра до 18:30 в городских зонах, и с 06:00 утра до 19:00 в населенных пунктах, расположенных в 500 м от места проведения работ, а также путем ограничения транспортировки строительных материалов через населенные пункты. Для уязвимых зон вблизи населённых пунктов установлен обязательный для соблюдения порог максимального уровня шума равный 70 дБа. Мониторинг шумового воздействия во время строительства проводится согласно положениям ПУОС.

148. Программа по мониторингу качества воздуха и уровня шумового воздействия будет применяться для 16 участков, перечисленных в Таблице 17, подробная информация об этих участках представлена в Ведомости трассы Таблица 16. Мониторинг будет проводиться на ежеквартальной основе для оценки качества воздуха и шумового воздействия одновременно в течение 1 часа на каждом участке, т.е. в точке расположения рецептора (уязвимого объекта). Анализы будут проводиться на содержание: CO, NO, NO₂, O₃, SO₂, PM₁₀, PM_{2.5} VOC и уровень шумового воздействия.

(b) Поверхностные и грунтовые воды

149. **Поверхностные воды** – Дорога пересекает несколько водотоков, включая естественные реки, каналы контроля наводнений и оросительные каналы. Потенциальное воздействие на водотоки включает заиление, повышенный объем наносов в поверхностных водах и загрязнение от стока из зоны строительства.

150. Воздействие от мест выгрузки изъятых грунта и материалов смягчается за счет хранения материала на безопасном расстоянии от близлежащих водных источников, а также путем покрытия травой долгосрочных отвалов. Эти меры по смягчению также предотвращают воздействие от повышения объема наносов в поверхностных водах. В местах, где строительные работы проводятся близ естественных водотоков необходимо организовывать осадочные пруды.

151. Когда строительные работы ведутся на или вблизи водотока, неправильное обращение и хранение материалов (бетона, асфальта, ГСМ, растворители) могут создавать риск загрязнения воды. Помимо этого, насыпи и строительные материалы (заполнитель, песок и гравий) подвергаются смыву дождевой водой. Попадание масел и жиров в поверхностные воды будет особенно вероятным при не контролируемых утечек масла из двигателей. Будут предприниматься меры по смягчению такие как, регулярное техническое обслуживание строительной техники с целью предотвращения утечек масла, помимо этого химикаты и масла будут храниться в безопасных водонепроницаемых местах, расположенных вдали от поверхностных вод.

152. Несмотря на то, что риск загрязнения представляется низким, поскольку планируется, что работы будут проводиться во время низкого водостока, или его отсутствия, все же будет подготовлена программа взятия ограниченного числа проб для определения качества воды, а имеющиеся данные исследования, полученные в июне 2015 года, будут использоваться в качестве базовых. Поскольку в местах пересечения водотоков с дорогой отсутствует какая-либо водная экосистема, то ущерб представляется незначительным, однако здесь все же будет проводиться мониторинг для двух параметров, а именно, масла и жиры, и общий объем взвешенного осадочного материала. Этот мониторинг будет осуществляться, только если работы будут проводиться во время присутствия течения в водотоках. Взятие проб будет проводиться вверх и вниз по течению от рабочего участка, во время строительных работ и после их завершения. Взятие проб будет проводиться во всех местах пересечения с водотоками, когда в них присутствует вода и рядом проходят работы. Взятие проб в верхнем и нижнем течении от рабочего участка позволит отслеживать существующие условия и загрязнение от рабочего участка (если таковое будет иметь место).

153. **Грунтовые воды** – Существует риск того, что грунтовые воды, т.е. скважины, из-за строительных работ могут подвергнуться загрязнению через поверхностный смыв. Для того чтобы избежать такое загрязнение, скважины, расположенные в пределах 25 м по обе стороны проезжей части (т.е. в пределах законной полосы отвода ПО) будут наноситься на карту и апробироваться на возможность загрязнения, а также ремонтироваться при обнаружении в них трещин и протечек. В целом эти данные имеются в Министерстве здравоохранения в рамках программы апробирования питьевой воды, и они могут использоваться в качестве базовых данных. Скважины, расположены за 25-метровой границей будут также наноситься на карту, но не проверяться.

(с) Защита и эрозия верхнего слоя почвы

154. Воздействие на почвы будет происходить в результате ее уплотнения во время подготовки строительного участка и расчистки, а также потери из-за дождя и выветривания из-за неправильного хранения вынутого грунта. Уплотнение может привести к деградации полезности почвы, особенно вдоль дорожной трассы. С целью предотвращения уплотнения почвы подрядчик должен ограничить использование тяжелой техники в пределах ПО, особенно близ сельскохозяйственных угодий.

155. Подготовительные работы и расчистка включают полосовое снятие и временное хранение верхнего почвенного слоя. Ожидается, что вызванное этими работами воздействие будет ограничиваться в пространственном отношении до

небольших полос вдоль уже существующей дороги. Снятая почва будет складироваться для повторного использования, а места долгосрочного изъятия поверхностного слоя почвы будут защищаться от эрозии. Такая защита, например, может обеспечиваться за счет подсева быстрорастущей травы с неглубокой корневой системой.

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

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

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

- Объем и часы работы карьера;
- Последовательность разработки и изъятия материала из карьера;
- Технику и механизм снятия верхнего слоя и работы по изъятию материала;
- Рабочий и временной график разработки карьера;
- Метод выемки и план транспортировки, включая маршрут(ы);
- Техника безопасности и часы работы;
- Предполагаемый объем вынимаемого материала;
- Хранение/ защита верхнего почвенного слоя и меры по охране окружающей среды;
- и
- Восстановление затрагиваемых земель после перевода участка в резерв.
- Расчет платы за выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных источников.

158. С целью уменьшения пылеобразования, подрядчик должен разработать и согласовать с КСН Программу мероприятий по пылеподавлению. Данная Программа будет обеспечивать увлажнение грунтовых дорог на маршрутах транспортировки материала, проходящих вблизи населенных пунктов, а также обеспечение в обязательном порядке, использование тентов для закрытия груза на всех грузовых

автомобилях с целью снижения загрязнения от пыли. Мониторинг качества воздуха будет предполагать точную регистрацию выброса пыли (твердых частиц), в целях установления соответствия кыргызским нормам и спецификациям ПУОС. Карта местности (Рисунок 5), на которой показаны существующие карьеры и места сборных установок, позволят подрядчику выбрать самые близкие участки и ограничить необходимость в разработке новых карьеров.

159. Для участка дороги Бишкек – Кара-Балта в качестве источников материала предлагаются следующие карьеры:

1) Карьер Желамыш расположен в долине реки Желамыш на южной окраине Чуйской долины. Ближайший населенный пункт, село Кара-Сакал, находится в непосредственной близости к карьере на севере. Карьерный материал включает гравий и песок, площадь лицензированного участка составляет 5,75 га. Карьер Желамыш расположен примерно в 2 км к югу от перекрестка на км 20. Подъездная дорога к карьере имеет дорожное покрытие и проходит через небольшой населенный пункт. Воздействие от утилизации карьера Желамыш включает возможное пылеобразование в зоне населенного пункта.

2) Сокулукский карьер находится в русле реки Сокулук, в 5 км к югу от поселка городского типа Сокулук. Карьерный материал включает гравий и песок с булыжником. Площадь зоны освоения составляет 21 000 м², а глубина разрабатываемого полезного слоя примерно 6 м. Поворот к Сокулукскому карьере находится в 28 км. Подъездная дорога к карьере не пересекает крупные населенные пункты, но для зоны близ перекрестка потребуются меры подавления пылеобразования.

3) Аксуйский карьер находится примерно в 4 км к югу от села Беловодское и ограничивается бывшей поймой и первой верхней террасой поймы реки Аксуу. Для использования песка в смеси для асфальта и цементобетона его необходимо промывать. Перекресток с поворотом к Аксуйскому карьере находится на 41 км. Подъездная дорога вымощена, но проходит через населенный пункт, село Беловодское. Транспортировку груза через населенный пункт можно проводить только с 6 утра до 9 часов вечера с тем, чтобы сильно не беспокоить местных жителей. Также потребуется увлажнять дорогу, поскольку на протяжении дороги близ населенных пунктов имеются немощенные дорожные участки.

4) Карабалтинский карьер расположен рядом с дорогой Бишкек – Жамбыл. Данный карьер ограничивается оросительным каналом с востока и сельскохозяйственными угодьями с запада. Морфологически песочно-гравийное месторождение в зоне Карабалтинского карьера ограничивается дном реки Чон-Каинды и ее первой, второй и третьей террасами над речной поймой. Содержание частиц глины варьируется от 3,4% до 15,2%, поэтому песок из Карабалтинского карьера необходимо промывать. Карабалтинский карьер расположен примерно в 3 км к северу от Кара-Балты. Подъездная дорога проходит через жилые районы Кара-Балты. План по контролю пылеобразования должен быть направлен на немощенные участки дороги, которые проходят через населенные пункты, а транспортировка груза должна проводиться только между 6 часами утра и 9 часами вечера.



Рис. 5: Существующие карьеры вдоль проектной дороги (база данных МТИК)

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

Класс II – СГЗ 500 м.

Производство асфальтобетона на стационарных установках.

Производство асфальтобетона на передвижных установках.

Класс III – СГЗ 300 м.

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

Класс III – СГЗ 300 м.

Карьеры гравия, песка и глины.

Битумные установки

Класс IV – СГЗ 100 м.

Бетоносмесительные установки.

(е) Реабилитация мостов/водопропускных труб

161. Мосты – Для мостов вдоль трассы Бишкек – Кара-Балта требуются следующие виды ремонтных работ:

- км 11 (частичная реконструкция),
- км 17 (реабилитация),
- км 23 (полная реконструкция),
- км 27 (полная реконструкция),
- км 40 (частичная реконструкция),
- км 43 (частичная реконструкция) и
- км 44 (частичная реконструкция).

162. Поскольку водотоки, через которые проходят эти мосты, имеют только сезонной течение, один – это канал для контроля подтопления, а другой – канал для селевого потока, воздействие от реконструкции мостов будет минимальным, предполагая, что будет применяться положительная практика строительных работ, и будут соблюдаться меры по смягчению, связанные с положительной практикой ведения хозяйства со стороны подрядчика. Такие меры включают должное обращение с ГСМ, должная канализационная система и вывоз мусора, очистка от мусора всех речных каналов сразу же после завершения строительства. Время для полной и частичной реконструкции должно совпадать с периодами низкого течения или его отсутствия, т.е. начиная с середины мая до середины сентября.

163. **Водопропускные трубы** – Примерно для 204 водопропускных труб требуется проведение работ по очистке, но для большинства необходим ремонт, реконструкция и замена. Новые или отремонтированные водопропускные трубы должны будут иметь достаточный диаметр для предотвращения заторов, и достаточно длинными с учетом дополнительных полос проезжей части. Дополнительно в период подготовки детального дизайна, КСН были учтены просьбы местного сообщества об установке дополнительных водопропускных труб через автодорогу для улучшения орошения и дренажа накапливаемых поверхностных вод.

164. Воздействие на окружающую среду, связанное с этой работой, можно минимально сократить, если водопропускные трубы будут отремонтированы должным образом, т.е. достаточного размера и правильного уклона с применением соответствующих защитных мер от эрозии/вымывания в нижнем течении. По мере возможности, работы с водопропускными трубами следует проводить в засушливый сезон, т.к. в противном случае потребуется организация временных обводных каналов. Однако через некоторые водопропускные трубы обеспечивается вода для орошения, которая подается в соответствии с установленным графиком полива. Подрядчикам необходимо будет поддерживать тесные связи с фермерами с тем, чтобы определять когда можно проводить работы без ущерба росту урожая.

165. Почти все сооружения будут представлять собой бетонные водопропускные трубы, сборные, с каждой секцией, устанавливаемой на месте и герметично соединяемой с помощью специального уплотнителя/герметика, коммерчески доступного на рынке.

(f) Утилизация строительного материала

166. При реконструкции слоев дорожной одежды материал от снятой существующей дорожной поверхности будет утилизироваться с помощью специальной утилизирующей техники. Эффективность затрат мер по реконструкции значительно увеличится, если утилизируемый материал от дорожной одежды будет еще раз применяться. Варианты утилизации включают горячую утилизацию с и без новых материалов. Утилизируемый материал будет использоваться в самых разумных пределах с тем, чтобы сократить объем материала, от которого будет необходимо избавляться.

167. До начала работ подрядчик представит пересмотренные расчеты земляных работ (откорректированных с учетом данных, представленных в тендерных документах) с акцентом на объемах старой дорожной одежды, которая будет сниматься. Шаги по вывозу неиспользуемого асфальтового полотна будут включаться для их подачи КСН. Как указывалось ранее в этой главе, необходимо взятие образцов керн и провести лабораторные анализы на содержание асбестоволокна.

(g) Практика ведения хозяйства подрядчика

168. Мусор, смывы, твердые и жидкие отходы от обслуживания строительной техники могут стать серьезными источниками загрязнения и возбудителями заболеваний. Поэтому подрядчику необходимо будет применять положительную практику хозяйствования и управления на рабочем участке и в строительном лагере. Проверки экологом Консультанта будут проводиться на ежемесячной основе, и при любых вопросах несоблюдения, таких как, разбросанный мусор, незакрытые ямы с отходами, земля, пропитанная маслами и антисанитарное состояние душевых кабинок для рабочих, будут являться причиной незамедлительного штрафа для подрядчика и приказа о приостановлении работ, если выявленные недостатки не будут устранены в течение 12 часов с момента их обнаружения. Если подрядчик не предпринимает в этом отношении никаких действий, то Консультант сохраняет за собой право привлечь стороннюю фирму для очистки участка за счет удержания расходов из общей суммы стоимости контракта.

(h) Охрана здоровья и техника безопасности

169. Для охраны здоровья и безопасности рабочих и близь проживающих сообществ будут предприниматься следующие меры: (i) Соответствующие учреждения медицинского обслуживания (включая первую медицинскую помощь) на территории строительных участков; (ii) Обучение всего персонала, занятого в строительстве, основам санитарии и гигиены, общим вопросам здравоохранения и техники безопасности, а также вопросам конкретных видов угрозы на их рабочих местах; (iii) Средства индивидуальной защиты рабочих, такие как, защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и шумовые наушники согласно законодательству КР; (iv) Чистая питьевая вода для всех рабочих; (v) Соответствующая защита для общества, включая ограждения безопасности и обозначение опасных зон; (vi) Безопасный проход через строительную зону для людей, чье место проживания и доступ временно ограничены из-за дорожно-строительных работ; (vii) Соответствующая дренажная система в рабочих лагерях не позволяющая возникновению стоячей воды и луж; (viii) Туалеты и мусорные контейнеры на

строительных участках, которые будут очищаться по мере заполнения, что будет являться ответственностью подрядчиков, связанной с предотвращением вспышки заболеваний.

170. По мере возможности подрядчик будет обеспечивать временный сбор и вывоз мусора со строительных участков в места существующих мест сбора и вывоза мусора, которыми пользуются близлежащие местные сообщества. Данный факт необходимо учитывать при принятии решения о разбивке рабочего лагеря. При пользовании коммунальными услугами местного сообщества подрядчик обеспечит дополнительную оплату за такие услуги.

171. Подрядчик должен нанять квалифицированного эксперта по здравоохранению и технике безопасности, который будет проводить обучение персонала согласно требованиям к индивидуальному месту работы. До начала работ персонал рабочего участка должен пройти инструктаж по технике безопасности относительно обращения и хранения опасных веществ (ГСМ, масел, битума, краски и т.д.), а также о поддержании используемой техники в чистоте. Для этой цели подрядчик должен подготовить краткий список используемых материалов (качество и количество) и составить примерное описание того, какое обучение необходимо провести для персонала, занятого в строительных работах.

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

Экологическая среда

173. Учитывая то, что зона действия проекта находится в пределах полосы отчуждения существующей магистрали Класса 1, предполагается, что воздействие на окружающую среду будет незначительным, кроме воздействия от вырубки тысяч взрослых деревьев, что уже подробно обсуждалось выше.

Социальная среда

174. Дорожное движение и заторы – Воздействие от проекта реабилитации дороги будет включать нарушение хода дорожного движения на дорожных участках. До начала работ подрядчик изучит материал, подготовленный Консультантом и представит местным органам ДПС план управления дорожным движением, и опубликует информацию о масштабе и графике строительных работ, а также о возможных перебоях движения и ограничениях доступа. Во время строительных работ подрядчик организует соответствующий уровень дорожного движения в обход участков ведения строительных работ, включая обеспечение персоналом, который будет контролировать дорожное движение, а также, там, где необходимо, дорожными знаками, указывающими на наличие объездной дороги.

175. Переходы для пешеходов и животного скота – помимо запланированного передвижения животных и людей после открытия восстановленной дороги, будет

также необходимо организовать места перехода во время строительных работ. Для решения этого вопроса подрядчику будет необходимо разработать внутреннюю программу по обеспечению прохода людей и животных в обход рабочих участков и пересечения дороги во время строительного периода. Данная программа должна предоставляться в любое время по запросу инспектора, выступающего от имени Консультанта.

176. Охрана труда, здоровья и гигиена – Строительные лагеря по всей вероятности будут оказывать воздействие на общественное здравоохранение. Существует возможность передачи заболеваний, которая будет усугубляться недостаточным уровнем медицинского обслуживания и техники безопасности. От подрядчика потребуются привлечение специалиста по здравоохранению и технике безопасности для решения таких проблем непосредственно на рабочих участках. Этот специалист должен поддерживать связи и работать в тесном сотрудничестве с проживающими рядом сообществами в случае необходимости в профилактических мерах по охране здоровья и безопасности, и в случае, если Консультант предлагает проведение таких мер.

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

VII. ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ

A. Физическая среда

Качество воздуха и уровень шума

178. Качество воздуха – Результатом предлагаемого проекта является улучшение дорожных условий, повышение скорости транспортных средств и повышение интенсивности дорожного движения на участке дороги Бишкек-Ош. Данная причина является следствием роста количества и владения транспортными средствами в стране, а не следствием расширения дороги. Магистраль М39 является единственной трассой, соединяющей север и юг, поэтому отклонение на другие маршруты, которые в более плохом состоянии, чем существующий, представляется маловероятным, поскольку водители транспорта не будут пользоваться этими альтернативными некачественными и небезопасными дорогами.

179. Как отмечалось ранее, по прогнозам объемы дорожного движения будут расти на 7% в год для пассажирского транспорта, и на 4% в год для грузового транспорта и автобусов. При данном росте, который по прогнозам увеличится на 15 000 единиц транспорта в день к 2020 году (Таблица 22), количество старых автомашин с большим загрязнением уменьшится из всего парка, будет меньше заторов, благодаря улучшению дорожных условий и контролю дорожного движения, улучшенной технологии двигателей и намного большее распространение автомашин с эффективным потреблением горючего. Кроме того, Кыргызская Республика будет получать горючее более высокого качества с более низкими коэффициентами выбросов на литр горючего. Воздух в воздушном пространстве транспортного коридора сильно загрязнен (Таблица 18). Эти условия можно улучшить путем проведения ежегодных инспекций, особенно для малых и больших автобусов, на которые приходится большая часть выхлопных газов. Во-вторых, использование нейтрализаторов выхлопных газов и прочих устройств снижения уровня загрязнения должно стать обязательным и быть закреплено местным законодательством.

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

Таблица 23: Прогноз дорожного движения по подсекторам (AADT)

Год	Бишкек – Кара-Балта			
	км 08-17	км 17- 29	км 29-40	км 40-61
2013	41,996	48,558	22,832	12,507
2018	49,398	57,117	26,856	14,711
2020	55,348	63,996	30,091	16,483
2030	65,103	75,276	35,395	19,389
2038	65,103	75,276	35,395	19,389

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

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

182. **Шум** – Мониторинг шумового воздействия, проведенный в июне 2015 года, показал, что уровень шума вдоль транспортного коридора проекта и примерно в 20-50 м по обе стороны проезжей части, намного превышает нормы КР. даже для коммерческо-промышленных землепользователей (Таблица 21). В настоящий момент существующий уровень шума мешает сну и воздействует на школы и больницы. Единственно реальной мерой по смягчению представляется установка шумовых барьеров на протяжении наиболее шумных участков и организация дальнейших замеров шума во время периода эксплуатации. Можно легко установить соответствующего вида шумовые барьеры. Другим вариантом могла бы стать организация земляных берм, которые помогают преломлять направление шума. Для строительства берм в качестве основы можно использовать дробленый асфальт, затем озеленить их с помощью почвенного слоя и растительности, включая местные растения устойчивые к засухе, такие как саксаул (*Haloxylon ammodendron*).

183. Таким образом, замеры шума должны проводиться в тех же местах, где проводился мониторинг шумового воздействия в 2015 году. График будет совпадать с тем же периодом, что и в 2015 году, но проводиться 2 раза в месяц в течение шести месяцев первого года эксплуатации. Результаты будут использоваться для определения наиболее подходящих мер по смягчению шумового воздействия.

Почвы и борьба с эрозией

184. Проблемы с почвенной эрозией, связанные с дорогой, будут незначительными, если подрядчик должным образом выполнит все меры, предусматриваемые в ПУОС по время строительного периода, а эколог Консультанта проведет аудит защитных мер после строительства для того, чтобы подтвердить, что все меры по смягчению были выполнены и по-прежнему выполняются. Будет важным подтвердить, что верхний слой почвы и растительность восстанавливаются по мере завершения работ (не после завершения строительства), проведена посадка деревьев, и эти деревья в хорошем состоянии и за ними ведется уход. На строительном участке проверка водопропускных труб представляется критической, поскольку их размещение под сильным инверсивным наклоном может привести к серьезному и постоянному смыву из-за стока (уже существует). Чтобы избежать этого, инверсивный наклон должен быть на том же уровне, что и естественный водоток, и необходимо также устанавливать бетонные подушки или, предпочтительно, устройства рассеивания мощности водотока, такие как, крупные камни и каменные габионы.

185. Далее, водопропускные трубы необходимо проверять для гарантии их полной очистки от обломков и строительного материала, и устранения любых препятствий, отклоняющих направление течения. В этой связи Консультант и ГРИП подготовят ведомость водопропускных труб с фотографиями каждой трубы, ее состояние на время проверки, которая должна проводиться на ежегодной основе и передадут в МТиК КР. Потребуется две фотографии каждой водопропускной трубы, одна для конца со стороны верхнего течения, другая – нижнего течения.

186. МТиК поручит эту работу подрядчику во время однолетнего гарантийного периода, после полного ввода дороги в эксплуатацию, и далее после этого периода, эта задача будет передана отделу технического обслуживания МТиК.

В. Экологическая среда

187. Единственным вопросом экологии, который может возникнуть во время периода эксплуатации, является невозможность должного ухода за участками крупных древесных насаждений, а также организация берм для смягчения шумового воздействия (если они все же будут строиться). Местная экосистема существенно изменится из-за вырубki этих деревьев, поэтому представляется важным подготовка и выполнение программы посадки новых деревьев и ухода за ними в течение, по крайней мере, 9-10 лет, до восстановления состояния тени от деревьев до их вырубki вдоль дороги в летнее время и защиты от ветра в зимнее время. Лесопосадки вдоль дороги предположительно посаженные много лет назад, являются единственным сообществом взрослых деревьев на многие километры вдоль дорожной трассы. Они являются домом для многих тысяч существ, по большей части насекомых и птиц, и представляют собой экосистему дороги. Они имеют свой микроклимат и приносят большую пользу рядом живущим людям, которые пользуются деревьями в качестве теневого убежища. В этой связи, как неоднократно отмечалось в данной ПЭО, вырубka должна быть сведена к минимуму и в большей степени возможной для применения инновационных дизайнов, которые позволяют включить деревья в дорожную структуру.

С. Социально-экономическая среда

188. Загрязнение воздуха и шумовое воздействие – Как отмечалось в параграфах с 109 по 115, существующий уровень загрязнения воздуха и шумового воздействия существенно превышает национальные стандарты. Эти условия будут ухудшаться в какой-то степени во время первых лет эксплуатации, но затем они должны минимизироваться, благодаря улучшенному и беспрепятственному дорожному движению, а также технологическим продвижениям, поскольку стареющие транспортные средства будут заменяться более новым и экологически чистым парком автомашин, а дорожные инспекции будут регулярно выполняться. Эти существующие условия, вне всякого сомнения, уже оказывают отрицательное воздействие на местных жителей, проживающих вдоль дороги, и их можно улучшить, если будут выполняться ранее определенные меры.

189. Безопасность пешеходов и животных – В настоящее время на дороге отсутствуют средства безопасности для пешеходов или животных. Пешеходные переходы представляются крайне опасными с частыми зарегистрированными случаями ДТП (данные ДПС за 2013-2015). Условия для животных не намного лучше, на самом деле, даже еще тяжелее, поскольку необходимо контролировать перегон скота через дорогу. Вопрос обеспечения заграждений и подземных перегонов для животных будет рассматриваться по мере обсуждения водопропускных труб с инженерами-проектировщиками, а также в связи с выполнением мер по смягчению.

190. МТиК предлагает включить средства перехода для пешеходов, такие как, усовершенствованные установки с желтым сигнальным цветом в местах пешеходного перехода, ремонт существующих и строительство новых подземных пешеходных переходов в местах расположения школ, больниц, и пешеходные эстакады.

191. Переселение – Реабилитация дороги будет проводиться в пределах существующей ПО, поэтому нет необходимости в сносе жилых домов. В полосе отвода

люди не живут, но ведут свой бизнес и имеют собственные предприятия. В этой связи предполагается существенный убыток для бизнеса, рынков, активов и жизнедеятельности, что необходимо полностью компенсировать. В настоящее время Консультант осуществляет План изъятия земель и переселения (ПИЗП), который включает оценку убытков и процедуру компенсации. Данный вопрос обсуждается в отдельном отчете.

Выгоды

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

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

VIII. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ

A. Организационная структура

193. Соответствующие учреждения, работающие с проектом, включают Министерство финансов КР, Министерство транспорта и коммуникаций КР (ИА), Группа Реализации Инвестиционных Проектов (ГРИП) при МТиК, Государственное агентство по охране окружающей среды и лесному хозяйству (ГАООСЛХ), Государственная инспекция по экологической и технической безопасности при Правительстве КР (ГЭТИ), Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики.

194. МТиК отвечает за развитие транспортного сектора, и является Исполнительным Агентством (ИА) проекта. МТиК несет общую ответственность за планирование, дизайн, реализацию и мониторинг проекта. ГРИП работает при МТиК и выполняет задания, порученные МТиК.

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

196. ГАООСЛХ – ведущее природоохранное государственное ведомство, отвечающее за политику государства в этой области и осуществляющее координацию действий в этих вопросах других государственных органов. Его функции включают:

- разработку экологической политики и ее реализация;
- проведение государственной экологической экспертизы;
- выдачу экологических лицензий;
- экологический мониторинг;
- предоставление услуг экологической информации.

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

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

198. 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.

199. В Кыргызстане также сформировался сектор неправительственных организаций, активно участвующих, а иногда и лидирующих в вопросах решения экологических проблем в стране.

200. Обязательства по реализации требований контроля, изложенных в данном отчете, вкратце приведены в Таблице 25 (План мониторинга состояния окружающей среды).

201. Консультант и ГРИП примут следующие меры для обеспечения соблюдения законов об охране окружающей среды в соответствии с ПУОС и Планом мониторинга во время реализации Проекта:

- (i) В тендерных и контрактных документах будут четко определены обязательства подрядчика в отношении принятия мер по снижению неблагоприятного экологического воздействия, изложенных в Плане управления окружающей средой.
- (ii) Рекомендуемая стоимость снижения неблагоприятного экологического воздействия включена в Ведомость объемов работ в виде отдельных статей. Это обеспечит наличие специального бюджета для снижения неблагоприятного экологического воздействия, который будет использоваться по мере необходимости. Во время закупки подрядчикам будет предложено включить эту стоимость в свои тарифы и представить стоимость снижения неблагоприятного экологического воздействия в ВОР как статью затрат. В контракте будет предусмотрена определенная доплата для гарантии оценивания и осуществления таких мероприятий.
- (iii) Каждый подрядчик наймет менеджера по охране окружающей среды, здоровью и безопасности жизнедеятельности, который будет отвечать за реализацию экологических обязательств подрядчика. Этот менеджер также будет нести ответственность за вопросы гигиены труда и техники

безопасности рабочих участков. Перед началом физического строительства Подрядчик подготовит Объектовые ПУОС (ОПУОС), представит их Консультанту по строительному надзору (КСН) на визирование и ГРИП на утверждение.

- (iv) КСН будет осуществлять экологический мониторинг и оказывать содействие ГРИП в реализации ПУОС и контроле реализации минимизационных мероприятий подрядчиками.

В. Требования к отчётности

202. МТик будет осуществлять контроль и количественную оценку хода реализации ПУОС. В связи с этим во время этапа строительства Консультант по строительному надзору будет готовить и представлять в МТик полугодовые отчёты о результатах мониторинга в течение 1 месяца после отчетного периода. Затем эти отчеты будут размещаться на веб-сайтах АБР и МТик.

С. План управления окружающей средой

203. ПУОС описывает различные мероприятия, предлагаемые в рамках данного Проекта, разработанные для предотвращения, минимизации или компенсации неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которое может иметь место в результате реализации Проекта. Так, ПУОС рассматривает все фазы Проектного цикла, а именно: этап детального проектирования, этап строительства и рабочий этап Проекта.

204. Для гарантии того, что на этапе строительства подрядчики будут осуществлять предлагаемые меры для снижения воздействия, консультант по проектированию четко определит (пропишет) в тендерных и контрактных документах, что подрядчик будет обязан принимать соответствующие меры по минимизации экологического воздействия.

205. ПУОС состоит из двух таблиц. В Таблице 24 представлена краткая информация о мероприятиях по снижению экологического воздействия, а в Таблице 25 изложены общие сведения об экологическом мониторинге. В конце приводится положение, включающее сроки и обязательства по осуществлению экологического мониторинга.

Таблица 24:–Таблица мер по смягчению воздействия на окружающую среду

МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ				
Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
ЭТАП ДЕТАЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ				
Трасса дороги в районах древесных насаждений. Проект повлечет за собой вырубку значительного количества деревьев. На участке Бишкек – Кара-Балта потребуется выкорчевать примерно 4.500 деревьев.	Неизбежная вырубка деревьев. Основные породы - <i>Juglans regia</i> , <i>Acer negundo</i> , <i>Ulmus carpinifolia</i> , <i>Populus alba</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Robinia pseudoacacia</i> .	Любые вырубленные деревья компенсируются новыми насаждениями. Высадку деревьев необходимо осуществлять после завершения технических работ в определенные времена года – весной (с марта по апрель) и/или осенью (с сентября по октябрь). Деревья необходимо высаживать в пределах существующей полосы отвода, на тех участках, где имела место вырубка деревьев. Деревья необходимо высаживать, учитывая следующие параметры: высота - 1,5–2 м, возраст - 5–6 лет, расстояние между отдельными деревьями - 6–8 м, порода деревьев - <i>Juglans regia</i> .	Консультант по проектированию	ГРИП МТик
Реабилитация и/или замена существующих водопропускных труб, строительство новых труб.	Потенциальное повреждение местной ирригационной системы, если новые трубы будут недостаточного размера, или если в ходе реализации проекта будут реабилитированы не все трубы.	В ходе реабилитации дороги все существующие трубы будут очищены, отремонтированы или заменены, в зависимости от состояния. Все трубы должны быть достаточного размера для предотвращения каких-либо повреждений или засора существующих местных ирригационных систем.	Консультант по проектированию	МТик

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
Реабилитация / реконструкция 7 мостов.	Потенциальные процессы водяной эрозии (размыва) насыпей мостов и береговых откосов. См. фото.	Предусмотреть меры по защите от эрозии в нижних частях насыпей мостов. Сборные бетонные защитные плиты предотвращают эрозионные процессы в нижних и боковых частях насыпей мостов и береговых откосов. Детальное проектирование соответствующей меры по укреплению составлено в технической проектной документации по соответствующим мостам.	Консультант по проектированию	Строительный надзор (СН), ГРИП МТиК
Дорога пересекает скотопогоны.	ДТП из-за столкновений с домашним скотом.	Еще одно воздействие при реабилитации дороги может включать домашний скот, переходящий через дорогу. Этот вопрос необходимо будет прояснить во время встреч с представителями общественности. Меры по снижению воздействия будут определены в зависимости от ситуации. Возможными мерами по снижению воздействия могло бы стать обеспечение предупреждающих дорожных знаков согласно соответствующим нормам безопасности дорожного движения. Кроме этого, на критических участках можно обеспечить отражатели на деревьях и огородить дорогу вблизи пастбищ.	Консультант по проектированию	Строительный надзор (СН), ГРИП МТиК
ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА				

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
Сохранение верхнего слоя почвы.	Деградация верхнего слоя почвы.	Удаление верхнего слоя почвы в пределах коридора расчистки участка. Верхний слой почвы необходимо снимать и сохранять для повторного использования. Долговременные отвалы верхнего слоя почвы будут сразу же защищаться для предотвращения эрозии или деградации плодородия. Для защиты от эрозии на них будет выращиваться быстрорастущая растительность, к примеру, трава.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГЭТИ, ГРИП
Трасса дороги в районах древесных насаждений. Устройство насыпей вблизи стволов деревьев.	Вырубка деревьев из-за устройства насыпей.	<p>Максимальная высота засыпки вблизи стволов деревьев не должна превышать 30 см. Материал для засыпки вблизи стволов деревьев должен быть органическим грунтом.</p> <p>Засыпка более 30-ти см повредит дерево. В данном случае вырубка неизбежна. В качестве компенсационной меры на соответствующем месте в пределах существующей полосы отвода необходимо высадить новое дерево.</p> <p>Породы высаживаемых деревьев - орех грецкий, клен ясенелистный, вяз, тополь белый, ива белая, белая псевдоакация</p> <p>Высадку деревьев необходимо осуществлять после завершения технических работ в определенные времена года – весной (с марта по апрель) и/или осенью (с сентября по октябрь). Обхват стволов новых высаживаемых деревьев должен быть 16-18 см, высота – не менее</p>	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГЭТИ, ГРИП МТИК

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		1,75 м.		
Основание насыпи проектной дороги лежит очень близко к древесным насаждениям.	Потенциальное повреждение деревьев во время строительных работ.	Предусмотреть временное защитное ограждение из растений во время строительных работ.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГЭТИ, ГРИП
Дорога пересекает следующие реки (или проходит вблизи них): р. Сокулук (28,3 км), Джеламыш (17,85) и р. Ак-Суу (44,65 км).	Изменение гидрологии поверхностных вод, влекущее за собой повышение расхода наносов в результате повышенной эрозии почв на строительном участке.	Предусмотреть отстойники в тех местах, где строительный участок располагается вблизи естественных водотоков, для удержания наносов и снижения возможного воздействия на поверхностную гидрологию. В ОПУОС необходимо описать организацию сбора и удаления масел и твердых отходов с учетом данных чувствительных реципиентов воздействия (рек и их пойм). Запрещается устраивать строительные лагеря вблизи пойм.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГЭТИ, ГРИП
Эксплуатация карьерных зон / карьеров	Потенциальное нарушение ландшафта, нанесение вреда растительности и порча подъездных дорог. Повышение выбросов пыли. Заиление и засорение поверхностных вод.	Все предлагаемые карьерные зоны уже используются, и в связи с этим экологическое воздействие, касающееся потенциального нарушения ландшафта, нанесения вреда растительности и порчи подъездных дорог, сведено к минимуму. Увлажнять заполнители и/или прикрывать сверху груз в транспортных средствах для минимизации выбросов пыли и рассыпания материалов.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП МТК

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>Располагать отвалы вдали от поверхностных вод.</p> <p>Перед тем как начать выемку материалов, подрядчик представит в Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК (через Лицо, ответственное за ведение строительного надзора) свой ОПУОС с указанием предлагаемых участков выемки, а также мер по реабилитации, планов действий по снижению воздействия и графиков реализации для карьерных зон и подъездных дорог. Меры по реабилитации могут не понадобиться для карьеров, эксплуатация которых продолжится после завершения дорожных работ. Необходимо, чтобы ПУООС решал острые вопросы с транспортировкой строительных материалов через жилые районы на технически допустимом уровне и реабилитацией на период после закрытия.</p>		
Эксплуатация установки для дробления заполнителей (дробилки для заполнителей).	Повышение выбросов пыли и шумового воздействия.	Тщательный выбор участка для данной установки с тем, чтобы не затрагивать какие-либо чувствительные реципиенты воздействия. Расстояние до близлежащего населенного пункта и жилых домов – не менее 300 м с подветренной стороны. Участок для установки должен быть одобрен Отделом по защитным мерам ГРИП МТиК.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП МТиК
Эксплуатация установки для производства	Распространение запахов и угрозы для безопасности.	Установки для производства асфальта (асфальтовые заводы)	Подрядчик	Консультант по строительному

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
асфальта (асфальтового завода).		<p>должны располагаться с подветренной стороны на расстоянии 500 м от любых населенных пунктов и жилых домов.</p> <p>Обеспечить оборудование для пожаротушения и ликвидации последствий разливов и представить в ответственный орган план ликвидации аварийных ситуаций (на случай разливов, аварийных ситуаций, пожаров и т.п.) до начала эксплуатации установки.</p> <p>Обеспечить официальное разрешение от МТиК на установку и эксплуатацию данного оборудования.</p>		надзору (КСН), ГРИП МТиК
	Загрязнение воды из-за разлива битума.	<p>Битум не должен будет попадать ни в действующие, ни в сухие русла, также его нельзя сбрасывать в кюветы или небольшие свалки отходов, подготовленные подрядчиком.</p> <p>На участках, где хранится и смешивается битум, необходимо предусмотреть меры по защите от утечек, а весь загрязненный грунт нужно обрабатывать в соответствии с законодательными требованиями по охране окружающей среды. Такие места хранения необходимо проектировать так, чтобы любые разливы можно было незамедлительно локализовать и очистить.</p>	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН)
Выбор и подготовка	Потенциальное загрязнение почв и	Подрядчик должен представить на	Подрядчик	Консультант по

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
участка, эксплуатация склада строительных материалов подрядчика.	воды.	<p>рассмотрение следующие документы (краткие сведения и план участка в соответствующем масштабе) с указанием следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Местоположение участка, необходимая площадь поверхности и план рабочего лагеря. В плане размещения также должна содержаться информация о предлагаемых мерах по снижению отрицательного экологического воздействия, возникающего в результате устройства рабочего лагеря. • План управления сточными водами для обеспечения уборных и соответствующих канализационных систем и систем удаления сточных вод для предотвращения загрязнения водотоков. • План утилизации отходов, предусматривающий обеспечение регулярного сбора и вывоза мусора гигиеническим образом, а также предлагаемые места сброса отходов для различных типов мусора (например, хозяйственно-бытовые отходы, изношенные шины и т.д.), и отвечающий требованиям соответствующих норм. • Описание и план участков для техобслуживания оборудования и сооружений для хранения ГСМ и топлива, включая расстояние от водных источников и 		строительному надзору (КСН), ГРИП МТиК

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>ирригационных сооружений. Сооружения для хранения топлива и химикатов будут располагаться вдали от водотоков. Такие сооружения будут ограничиваться и обеспечиваться герметической обкладкой для локализации разливов и предотвращения загрязнения почвы и воды.</p> <p>Перед началом работ сооружения на участке необходимо проинспектировать на факт наличия одобрения.</p> <p>Выбранный участок не должен располагаться на поверхности территории грунтовых вод или возле каких-либо районов поверхностных вод.</p>		
	Конкуренция за водные ресурсы.	Перед устройством рабочих лагерей проконсультироваться с местными властями для определения источников воды, использование которых не будет конкурировать с нуждами местного населения.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН)
Выбор и подготовка участка, эксплуатация склада строительных материалов подрядчика (продолжение).	Риски для здоровья и безопасности рабочих и близлежащих сообществ.	<p>Для защиты здоровья и для безопасности рабочих и прилегающих сообществ необходимо предусмотреть следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> • надлежащие медицинские пункты (включая пункты оказания первой помощи) в пределах строительных участков; • обучение всех рабочих-строителей основным вопросам 	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП МТиК

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>санитарии, медицинского ухода, гигиены труда и техники безопасности, а также специфическим рискам их работы;</p> <ul style="list-style-type: none"> • средства индивидуальной защиты для рабочих, такие как защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и наушники в соответствии с законодательством; • чистая питьевая вода для всех рабочих; • надлежащая защита для населения, включая предохранительные ограждения и маркировку опасных зон; • безопасный проход через строительный участок для людей, чьи дома и дорожные подъезды оказались временно разъединены из-за строительства дороги; • надлежащая дренажная система во всем лагере для предотвращения образования стоячих водоёмов и луж; • уборные и мусорные баки на строительном участке, которые подрядчик будет периодически очищать во избежание вспышек эпидемий. <p>Там, где это возможно, подрядчик организует временную интеграцию вывоза отходов с рабочих участков с существующими системами сбора отходов и очистными сооружениями</p>		

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		близлежащих сообществ.		
Работа строительного участка / Эксплуатация участков для техобслуживания оборудования и хранения топлива.	Здоровье рабочих и загрязнение почв / воды.	<p>Подрядчик должен нанять квалифицированного эксперта по гигиене труда и технике безопасности, который проведет инструктаж по технике безопасности для персонала согласно требованиям индивидуального рабочего места. Перед началом работ персонал строительного участка необходимо ознакомить с правилами техники безопасности при работе с вредными веществами (топливо, масло, ГСМ, битум, краска и т.д.) и их хранении, а также при очистке оборудования. При подготовке такого обучения подрядчик должен составить сокращённый перечень материалов (перечень вариантов, составленный путем отбора из вариантов расширенного перечня), которые будут использоваться (по качеству и количеству), и предоставить приблизительную концепцию тренинга / инструктажа, который будут проходить рабочие-строители.</p> <p>Сооружения для хранения топлива и химикатов располагать вдали от водотоков. Такие сооружения будут ограничиваться и обеспечиваться герметической обкладкой для локализации разливов и предотвращения загрязнения почвы и воды.</p> <p>Хранить и утилизировать отработанное / использованное</p>	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН),

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>масло в соответствии с законодательными требованиями по охране окружающей среды.</p> <p>Восстановление рабочих участков: после завершения строительных работ подрядчик должен выполнить все работы, необходимые для восстановления исходного состояния участков (удаление и надлежащая утилизация всех материалов, отходов, сооружений; моделирование поверхности (при необходимости); распределение и выравнивание накопленных верхних слоев грунта).</p>		
Работа строительного лагеря.	Проекты дорожного строительства несут высокий потенциальный риск оказания воздействия на местные сообщества, а также на здоровье и благополучие тех, кто живет во временных рабочих лагерях или вблизи них, способствуя распространению заболеваний, передаваемых половым путем, и ВИЧ / СПИД. Кроме этого, сам транспортный сектор фактически помогает распространению эпидемий, т.к. инфраструктура и сопутствующие транспортные услуги помогают людям и инфекциям передвигаться.	Предоставление рабочим информации, которая будет способствовать изменению личного поведения людей и призывать к использованию мер предосторожности. Целью предоставления такой информации является снижение риска передачи ВИЧ / заболеваний, передаваемых половым путем среди рабочих-строителей, вспомогательного персонала лагеря и местного населения.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП МТиК, Территориальные отделы министерства здравоохранения
Земляные работы и различные строительные работы.	Повреждение верхнего слоя грунта.	Верхний слой грунта на участках которые будут использоваться для хранения избытков строительного материала и на дорожных насыпях необходимо снимать и складировать, с целью повторного использования	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН),

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		для покрытия этих участков по окончании работ.. Кроме этого, необходимо разработать план управления почвами с подробным описанием мероприятий, которые необходимо принимать для минимизации действия ветряной и водяной эрозии на отвалы; мер по снижению деградации верхнего слоя грунта; сроков; транспортных маршрутов; мест сброса и ликвидации отходов.		
Земляные работы и различные строительные работы (продолжение).	Заиление поверхностных вод и/или воздействие на почвы из/за неправильной утилизации избытков материалов.	Почти весь извлечённый грунт будет использоваться повторно. Кроме этого, старое асфальтовое дорожное покрытие будет повторно использовано для устройства новой дорожной одежды. Таким образом, потенциальное воздействие, связанное с необходимостью утилизации избытка материала, будет сведено к минимуму.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН),
	Конкуренция за водные ресурсы.	Проконсультироваться с местными властями с целью определить источники воды (для распыления и других строительных требований), использование которых не будет конкурировать с нуждами местного населения.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН),
	Загрязнение воздуха вследствие выбросов выхлопных газов во время работы строительной техники.	Подрядчик будет поддерживать строительное оборудование в хорошем состоянии и по возможности избегать работы двигателей на малых оборотах (прокрутки двигателей). Запрет на использование техники или	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН),

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		оборудования, которые вызывают чрезмерное загрязнение воздуха (например, дым).		
	Нарушение покоя близлежащих населенных пунктов из-за повышения уровней шума и вибрации.	<p>Установить ограничение скорости 30 км/ч в радиусе 500 м от любого села.</p> <p>Ограничить рабочее время на придорожной полосе возле сел и населенных пунктов с 7 утра до 6 вечера.</p> <p>Работу крупной и шумной техники вблизи населенных пунктов ограничить только дневным временем, и согласовать график между подрядчиком и местными сообществами.</p> <p>Уплотнение должно производиться проверенной техникой, которая отвечает всем применимым законам КР в части шума и вибрации на строительных участках: СН 2.2.4/2.1.8.562-96 "Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки". СН2.2.4/21.8.566-96 "Производственная вибрация. Вибрация в помещениях, жилых и общественных зданий».</p>	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ДПС МВД
	Уплотнение грунта из-за работы тяжелой техники.	Ограничить работу тяжелой техники в пределах коридора, который является крайне необходимым для строительства дороги, во избежание уплотнения грунта возле дороги и на землях сельскохозяйственного	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН),)

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		назначения, расположенных вблизи дороги.		
Земляные работы и различные строительные работы (продолжение).	Создание неудобств для движения транспортного потока.	<p>Перед мобилизацией представить местным транспортным властям план управления дорожным движением.</p> <p>Предоставить населению информацию о масштабе и графике строительных работ, а также об ожидаемых нарушениях привычного образа жизни и ограничениях доступа / проезда / прохода.</p> <p>Предусмотреть надлежащее движение транспорта вокруг строительных участков.</p> <p>Обеспечить надлежащее светофорное регулирование, подходящее освещение, правильно сконструированные предупредительные знаки, ограждения и людей с флажками для регулирования дорожного движения.</p>	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН),
В пределах населенных пунктов возможно вторжение на частные земли и земли под жилыми строениями.	Перемещение или вынужденное переселение людей.	Специалист по переселению подготовит План изъятия земель и переселения (ПИЗП), предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций.	ГРИП МТик, Консультант по строительному надзору (КСН)	ГРИП МТик
В пределах населенных пунктов возможно затрагивание коммерческих предприятий и/или создание неудобств для бизнеса, людей, для ведения какой-либо	Люди, ведущие свою коммерческую деятельность в пределах существующей полосы отвода, потеряют свои торговые точки и доход.	Специалист по переселению подготовит ПИЗП, предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций. Также необходимо осуществить следующие мероприятия по снижению воздействия:	ГРИП МТик , Консультант по строительному надзору (КСН)	ГРИП МТик

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
деятельности и социально-культурных ресурсов из-за строительных работ.		<p>Заблаговременно сообщить всем жителям и коммерческим предприятиям о характере и продолжительности работ, чтобы они могли осуществить необходимые приготовления. Ограничивать выбросы пыли, быстро убирая вынутый грунт; прикрывая и увлажняя отвалы; прикрывая грунт брезентом при транспортировке на грузовых автомобилях.</p> <p>Увеличить число рабочих и использовать соответствующее оборудование, чтобы завершить работу на важных участках в минимальные сроки.</p> <p>Не вести строительные работы возле религиозных мест в важные периоды, например, во время праздников.</p>		
В пределах населенных пунктов возможно нанесение несоразмерных убытков имуществу бедных людей.	Потеря материальных ценностей и имущества бедных людей. Могут быть затронуты бедные и уязвимые домохозяйства.	Специалист по переселению подготовит ПИЗП, предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций.	ГРИП МТиК , Консультант по строительному надзору (КСН)	ГРИП МТиК
Строительные работы в непосредственной близости от существующей инфраструктуры, включая водопроводные трубы и прочие бытовые коммуникации, средства сброса сточных вод, ЛЭП и т.д.	Повреждение инфраструктуры, прерывания работы бытовых коммуникаций в предприятиях инфраструктуры.	<p>В ходе инженерного проектирования будут предусмотрены меры по недопущению какого-либо нарушения работы существующей инфраструктуры.</p> <p>О строительных работах соответствующие службы необходимо проинформировать до начала реализации проекта.</p>	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП МТиК

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		В случае если потребуется прервать работу какой-либо коммунальной службы, необходимо согласовывать это с соответствующими ведомствами и заранее оповестить население.		
Работы по реабилитации в селах и около чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы и больницы. Список чувствительных реципиентов воздействия предоставлен в п 57..	Шум, превышающий действующие нормы на шумы. Вибрации могут привести к повреждению местной инфраструктуры, включая частную собственность и местные (транспортные) дороги.	<p>Для чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы и больницы, необходимо (насколько это технически осуществимо) соблюдать действующие нормы на шумы при помощи замеров уровней шумов и, в случае превышения стандартов, установить ограничения времени для строительных работ с 6 утра до 6 вечера.</p> <p>В случае потенциального повреждения местной инфраструктуры, включая частную собственность и местные (транспортные) дороги, необходимо создать процедуры выплаты компенсаций. Их нужно подготовить до начала строительства и утвердить у инженера.</p> <p>Также необходимо создать процедуры рассмотрения жалоб для облегчения взаимодействия между подрядчиком и людьми, которые могут подвергнуться воздействию. Кроме этого, подрядчик и представители местной власти должны обсудить и вместе одобрить транспортные маршруты и подъездные дороги к строительному участку с целью минимизировать</p>	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП МТИК

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		риски возникновения конфликтов.		
Создание условий для работы эколога КСН	Проведения мониторинга выполнения подрядчиком экологических требований при проведении строительных работ, согласно ПУОС.	Для выполнения работ проведения мониторинга выполнения экологических требований, согласно ПУОС, эколог КСН должен быть обеспечен транспортным средством по мере необходимости, а также рабочим кабинетом в офисе на участке на участке работ.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП МТИК
ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ				
Повышение интенсивности транспортного потока.	Повышение уровней выбросов газообразных отходов и шумового воздействия из-за увеличения интенсивности транспортного потока. Кроме этого, увеличение случаев ДТП с участием пешеходов и транспортных средств из-за повышения интенсивности движения и высоких скоростей в результате усовершенствования конструкции дорожного покрытия.	Включить в инженерное проектирование меры обеспечения безопасности, такие как знаки ограничения скорости, соответствующая дорожная разметка, уличное освещение, пешеходные переходы, скотопрогоны и прочие визуальные средства.	Консультант по проектированию, ДПС	Консультант по строительному надзору (КСН),
Повышение интенсивности движения и высокие скорости движения транспортных средств.	Повышенный риск ДТП с возможным разливом вредных веществ.	План действий в случае разлива токсичных веществ. План действия в чрезвычайных ситуациях или план ликвидации аварийных ситуаций – это свод процедур, которыми необходимо руководствоваться для минимизации последствий чрезвычайных ситуаций на Проектной дороге, таких как разлив масла, топлива или иных веществ, которые могут нанести вред источникам питьевой воды или оказать неблагоприятное воздействие на естественный баланс	ДЭП-9 МТИК	ГРИП МТИК

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

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		чувствительных зон. Дополнительные меры по снижению риска возникновения несчастных случаев и разлива вредных веществ - регулирование скорости и станции взвешивания.		
Повреждение дренажной системы или неконтролируемая эрозия.	Вредное воздействие на окружающую среду, возникающее в результате повреждения дренажной системы или неконтролируемой эрозии.	Систематический мониторинг дренажных систем и контроль эрозии не менее двух раз в год.	ДЭП-9 при МТик	ГРИП МТик

206. Перед началом строительных работ Подрядчик должен представить комплексный ПУООС, охватывающий следующие аспекты:

- Управление пылью, включая график распыления воды на транспортных и подъездных дорогах, ведущих к строительному участку, и сведения об оборудовании, которое будет использоваться. Особое внимание подрядчик должен будет уделить распылению воды в населенных пунктах, в местах проведения ремонтно-строительных работ.
- План размещения рабочего лагеря и сведения о предлагаемых мерах по снижению неблагоприятного экологического воздействия, возникающего в результате устройства этого лагеря.
- Управление бытовыми сточными водами, включая обеспечение уборных и соответствующих канализационных систем и систем удаления сточных вод для предотвращения загрязнения водотоков.
- Утилизация отходов, предусматривающая обеспечение регулярного сбора и вывоза мусора гигиеническим образом, а также предлагаемые места сброса отходов для различных типов мусора (например, хозяйственно-бытовые отходы, изношенные шины и т.д.), и отвечающая требованиям соответствующих норм.
- Описание и план участков для техобслуживания оборудования и сооружений для хранения ГСМ и топлива, включая расстояние от водных источников и ирригационных сооружений. Сооружения для хранения топлива и химикатов будут располагаться вдали от водотоков. Такие сооружения будут ограничиваться и обеспечиваться герметической обкладкой для локализации разливов и предотвращения загрязнения почвы и воды.
- План управления почвами с подробным описанием мероприятий, которые необходимо принимать для минимизации действия ветровой и водяной эрозии на отвалы верхнего слоя грунта и избыточных материалов; мер по снижению деградации верхнего слоя грунта; сроков; транспортных маршрутов; мест сброса и ликвидации избыточных материалов.
- План ликвидации аварийных ситуаций (на случай разливов, аварийных ситуаций, пожаров и т.п.), который необходимо представить перед началом эксплуатации установки для производства асфальта / асфальтового завода.
- Проект или план производства мостостроительных работ, включая меры, которые будут приниматься для снижения отрицательного экологического воздействия, такого как эрозия береговых откосов и заиление русел рек, которое может стать следствием таких работ.

207. Подрядчик должен представить на одобрение Консультанта по строительному надзору ПУООС.

D. План мониторинга состояния окружающей среды

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

Таблица 25: План мониторинга состояния окружающей среды

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Этап строительства					
Качество поверхностных вод (реки)	рН, растворённый кислород, нефтепродукты, мутность, общее содержание твёрдых взвешенных веществ, проводимость, температура, свинец	Выше и ниже по течению, в тех местах, где Проектная дорога пересекает рр. Джеламыш, Сокулук, Ак-Суу, и другие водотоки	Измерение непосредственно в речной воде при помощи соответствующего измерительного прибора либо отбор проб и измерение в аккредитованной лаборатории	Перед началом строительства, а затем ежеквартально во время этапа строительства	Консультант по строительному надзору (КСН)
Шум / вибрация Работы по реабилитации в пределах населенных пунктов в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары и другая чувствительная социально-экономическая инфраструктура	Перед началом и во время строительных работ в пределах выявленных районов повышенной экологической чувствительности и в непосредственной близости от чувствительных реципиентов воздействия осуществлять регулярный контроль уровня шума при помощи переносного измерительного прибора. В случае превышения норм на шумы, ввести ограничения времени на строительные работы.	Около чувствительных реципиентов воздействия в пределах населенных пунктов	При помощи переносного прибора для измерения уровня шумов / вибрации	Во время строительных работ в местах, расположенных вблизи чувствительных реципиентов воздействия, на ежеквартальной основе	КСН

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

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

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

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

УАД – Управление автомобильных дорог
ПЛУАД – Производственное линейное управление автомобильных дорог
ГДАД БО – Генеральная дирекция автомобильной дороги Бишкек-Ош

Инновация для мониторинга строительного периода

209. ПЭО и ее ПУОС обеспечивают детали требований к взятию проб для определения качества воды, воздуха и уровня шума. Они будут считаться существенными и необходимыми для выполнения согласно графику и посредством контрольной проверки. Количества точек и частота взятия проб затрудняют организовать работу лабораторий, в Кыргызстане, где имеется ограниченное количество аккредитованных лабораторий. Консультант предложил МТик рассмотреть возможность закупки газоанализатора и шумомера для того, чтобы проводить взятие проб более последовательным образом и при более высоком уровне контроля; данный прибор также может использоваться в других проектах транспортного сектора. В этой связи консультант представил информацию о веб-сайте поставщика Периметрического Газоанализатора (модель haz-Scanner), который называется EPAS и разработан Корпорацией Экологических Приборов, США.

Рис. 6: EPAS: Многофункциональный сканер и комплект для сбора данных в действии в рамках долгосрочной программы АБР по мониторингу качества воздуха и уровня шума близ ж/д



210. После обсуждения вопроса закупки газоанализатора и шумомера с МТик КР было решено отказаться от данного предложения, т.к. после завершения проекта данное оборудование не будет использоваться по ряду причин:

- отсутствие штатной единицы специалиста, который будет работать с данным оборудованием;
- высокая стоимость газоанализатора системы EPAS с обучением обойдется около 37 тыс. долларов США;
- необходимость проведения калибровки данного оборудования;
- отсутствие аккредитации у МТик на проведение данных работ.

Таблица 26: Предварительная смета расходов по минимизационным мероприятиям (сом)

Описание	Единица	Кол.-во	Цена (сом)	Сумма (сом)
Охрана окружающей среды				
Закупка деревьев (5-7 летних) по ценам 2015 года	штук	4,500	500.0	2,250,000.00
Посадка деревьев	штук	4,500	100.0	450,000.00
Уход и полив (во время строительства) деревьев по обочинам дороги так, как объясняется в ПУОС	штук	4,500	700.0	3,150,000.00
Защита деревьев во время строительных работ, (ответственность подрядчика)				500,000.00
Защита водных ресурсов				Включена в строительные работы
Утилизация твердых и бытовых сточных отходов строительного лагеря				Включена в строительные работы
Возможное восстановление рабочих участков и мест складирования, карьеров и резервов грунта, дорог на строительном участке				Включена в строительные работы
Подготовка плана вырубki деревьев (найм специалиста лесника)	месяцы	9	30,000.0	270,000.0
Охрана площадок для хранения материалов и техобслуживания оборудования				Включена в строительные работы
Итого				6,170,000.00

Таблица 27: Предварительная смета расходов по контрольным замерам (сом)

Описание	Кол-во точек одного замера	Стоимость одного замера (сом)	Кол-во замеров в год	Сумма расходов по контрольным замерам на 1 год (сом)	Сумма расходов по контрольным замерам на период строительства и первого года эксплуатации (сом)
Контрольные замеры					
Мониторинг уровня шума в течение строительного периода (Бишкек – Кара-Балта)	16	5,104.00*	8	40,832.00	163,328.00
Мониторинг вибраций в течение строительного периода (Бишкек – Кара-Балта)	16	5,104.00*	8	40,832.00	163,328.00
Замеры концентрации пыли и уровня загрязнения воздуха в течение строительного периода (Бишкек – Кара-Балта)	16	10,144.00**	8	81,152.00	324,608.00
Мониторинг качества воды, (Бишкек – Кара-Балта)	6	9,216.00**	4	36,864.00	147,456.00
Итого:		25,568.00		199,680.00	798,720.00

* Расценки лаборатории ДПЗиГСЭН

** Расценки лаборатории ГАООСЛХ

Приблизительный бюджет на проведение мониторинга местными лабораториями на период строительства (3 года) и первого года эксплуатации дороги составлен в ценах 2015 года, необходимо учитывать, что цены могут измениться в сторону увеличения.

IX. КОНСУЛЬТАЦИИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ ЛИЦАМИ И РАЗГЛАШЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

A. Консультации с заинтересованными лицами

211. Процесс ПЭО для проекта реабилитации автодороги Бишкек – Ош включает участие заинтересованных лиц и консультирование с ними с целью помочь МТиК достичь общественного одобрения проекта. Согласно требованиям АБР для проектов категории “В” [би] необходимо провести одну Консультацию во время этапов подготовки проекта. В. Процесс проведения слушаний и разглашение информации
212. В июне 2013 г. в с. Военно-Антоновка, г. Сокулук, с. Беловодское и с. Полтавка были организованы встречи с представителями общественности (общественные слушания). Результаты проведенных собраний представлены в приложении. В таблице ниже можно ознакомиться с кратким описанием встреч.
213. МТиК предоставит экологическую оценку и прочие документы, связанные с вопросами окружающей среды, в соответствии с требованиями Кыргызского законодательства и АБР к разглашению информации. Разглашение планируется осуществить сразу после получения ГЭЭ (Государственной экологической экспертизы) от Государственного агентства охраны окружающей среды.
214. После доработки отчеты о ПЭО, в которых задокументированы минимизационные мероприятия и процесс проведения слушаний, будут представлены в МТиК и АБР и размещены на веб-сайтах АБР и ГРИП.

Таблица 28: Сводная таблица по общественным слушаниям для участка Бишкек – Кара-Балта

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
10 июня 2013 г., 10:20 - 11:45	пгт. Беловодское, конференц-зал райадминистрации Московского района	ГРИП/МТиК Асылбек Абдыгулов - Специалист по защитным мерам Kocks Consult Василий Черных - Заместитель руководителя проекта, Нурул Хок - Социолог Эрик Шукуров - Эколог	Сколько времени продлится строительство дороги?	Общее время, затраченное на реализацию всего проекта — около трех лет.
			Каким будет размер компенсаций?	Размеры компенсаций будут определены дополнительно во время работы комиссии по переселению, при разработке детального проекта.
			Какое предполагаемое увеличение трафика?	Расчетное увеличение пропускной способности автодороги составляет 4% в год в течение последующих 20 лет.
			Прорабатывался ли вопрос о строительстве объездной дороги?	Расчетная стоимость строительства новой дороги примерно вдвое выше реабилитации старого покрытия. Кроме того, действует мораторий на изъятие и трансформацию земель сельскохозяйственного назначения.
			Предусматривается ли переоборудование подземных переходов, строительство дренажной системы и строительство (ремонт) вспомогательных автодорог для разгрузки основной транспортной магистрали?	Переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айыльным управлением. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Проектом не предусмотрены дополнительные разгрузочные магистрали.

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			<p>Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?</p>	<p>Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 1:10. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айылного округа. Для реабилитации предполагается использовать только местные и засухоустойчивые сорта деревьев и кустарников.</p>
			<p>Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?</p>	<p>Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб, старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянуты провода. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний.</p>

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			<p>Какова общая стоимость проекта?</p> <p>Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение <i>Механизма рассмотрения жалоб</i>. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».</p>	<p>Общая стоимость проекта составляет примерно \$ 209 млн.</p>
<p>11 июня 2013 г., 14:30 -</p>	<p>с. Петропавловка, конференц-зал администрации Петропавловского</p>	<p>ГРИП/МТиК Асылбек Абдыгулов - Специалист по</p>	<p>Кто будет подрядчиком?</p>	<p>Подрядчик будет определен по результатам тендера. Им может стать как местная, так и зарубежная компания.</p>

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
16:10	айыльного округа	защитным мерам Kocks Consult Василий Черных - Заместитель руководителя проекта, Нурул Хок - Социолог Эрик Шукуров - Эколог	Как строительные работы повлияют на экологическую обстановку в селе Петропавловка? Есть ли в настоящее время превышение ПДК вредных веществ в автомобильных выбросах и превышение ПДУ показателей шума и вибрации?	В период реконструкции, без сомнения, увеличатся показатели по запыленности и другим выбросам, так как наряду с движением автотранспорта будет работать тяжелая дорожная техника и будут постоянно передвигаться большегрузные автомашины. В настоящее время нет данных по качеству воздуха и уровню шума и вибрации. В ближайшее время буду произведены необходимые измерения. Результаты этих измерений лягут в основу базовых экологических показателей, которые будут сравниваться с результатами последующих замеров. Будет осуществляться мониторинг состояния окружающей среды в населенных пунктах, через которые пролегает автодорога.
			Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?	Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянуты провода. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний
			Какова общая стоимость проекта?	Общая стоимость проекта составляет примерно \$ 209 млн.

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
10 июня 2013 г., 14:15 - 15:40	с. Сокулук, конференц-зал Сокулукской айылной управы	ГРИП/МТиК Асылбек Абдыгулов - Специалист по защитным мерам	Будут ли подвержены разрушению или другому негативному воздействию канализационные коммуникации рядом с дорогой в г. Шопоков?	Все коммуникации, в том числе канализационные, будут либо перенесены, либо оборудованы защитными кожухами.
		Kocks Consult Василий Черных - Заместитель руководителя проекта, Нурул Хок - Социолог Эрик Шукуров - Эколог	Что станет с торговыми точками, попадающими в зону реализации проекта?	Все киоски, сделанные в виде легких конструкций, будут временно перенесены из зоны строительства и возвращены на место после завершения проекта. Капитальные постройки, вероятнее всего, пойдут под снос. Крупные торговые комплексы будут обеспечены подъездными дорожками. Оборудование парковочных зон не предусмотрено. Строительные работы создадут лишь временные неудобства с доступом к этим комплексам.

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			<p>Будут ли установлены светофоры, уличное освещение? Как будут оборудованы дорожное полотно и примыкающая территория?</p>	<p>Установка светофоров заложены в проект. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Кроме того, планируется асфальтировать примыкающие дороги на глубину до 30-50 метров и съезды к воротам дворов. Тротуары обязательно будут оборудованы пандусами. Профиль дороги будет поднят, будут установлены железобетонные лотки на обочинах, и проведены все необходимые инженерные работы для повышения безопасности дорожного полотна. Планируется увеличение количества остановочных пунктов и их переоборудование. Все дорожно-строительные работы проводятся в соответствии со всеми стандартами, консультант по надзору за строительством отслеживает весь процесс проведения строительных работ. Срок службы дороги составляет около 15 лет.</p>
			<p>Как будет использоваться старый асфальт?</p>	<p>Старый асфальт будет использован так: 50% пойдут на строительные нужды, 50% - на нужды местного населения (ремонт примыкающих дорог и пр.).</p>

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
10 июня 2013 г., 9:00-10:20	с. Военно-Антоновка, конференц-зал Военноантоновской айылной управы	<p>ГРИП/МТиК</p> <p>Асылбек Абдыгулов - Специалист по защитным мерам</p> <p>Kocks Consult Василий Черных - Заместитель руководителя проекта, Нурул Хок - Социолог Эрик Шукуров - Эколог</p>	Будет ли оборудован поворот на ВОССТ?	В.Черных дал разъяснения по оборудованию всех пересечений с примыкающими дорогами, разрывами в разделительной полосе, нанесением дорожной разметки, установкой светофоров.

В. Механизм рассмотрения жалоб

Цели

215. Для того чтобы люди, подверженные воздействию, имели возможность подавать жалобы относительно любого неприемлемого решения, действия или любой неприемлемой деятельности, возникающих в результате реализации Проекта реабилитации 52. км дороги Бишкек – Кара-Балта в рамках Проекта усовершенствования коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек – Ош), Фаза 4 (45169-002), при финансировании АБР, создан Механизм рассмотрения жалоб. Люди, подверженные воздействию, будут полностью проинформированы о своих правах и о процедурах рассмотрения жалоб, поданных в устной или письменной форме во время общественных слушаний, исследований, выплаты компенсаций и реализации Проекта. Будут приниматься меры для предотвращения возникновения жалоб во избежание длительных процессов их рассмотрения.

216. МРЖ будет включать аспекты, связанные с социальными, экологическими и другими вопросами по защитным мерам в соответствии с обязательными условиями АБР по защитным мерам и кыргызским законодательством.

в) Группа рассмотрения жалоб (ГРЖ)

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

в.1 Работа ГРЖ в рамках Механизма рассмотрения жалоб

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

1-ый этап, местный уровень (на уровне сел)

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

2-ой этап, центральный уровень

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

221. Работа МРЖ предусматривает одну или более встреч по каждой жалобе и может потребовать проведения полевых изысканий специальными техническими

экспертами или оценщиками. Претензии, которые подаются более чем одним жалобщиком, можно объединить в одно дело.

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

b.2 Состав ГРЖ

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

ГРЖ на местном уровне

224. На местном уровне ГРЖ будут созданы в каждом айыл-окомоту вдоль проектной дороги с обеспечением следующего состава:

Таблица 29: Состав местных ГРЖ

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

ГРЖ на центральном уровне

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

Таблица 30: Состав центральной ГРЖ

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

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

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

в.3 Обязанности членов ГРЖ

Местное контактное лицо (МКЛ) / Глава айыл-окмоту

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

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

Представитель ДЭП

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

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

Представители ЛПВ

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

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

Омбудсмен

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

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

Председатель ГРЖ / Директор ГРИП МТик

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

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

Координатор проекта ГРИП

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

- связывается с жалобщиком (жалобщиками) и составляет записку со своим пониманием жалобы;

- участвует в заседании по рассмотрению жалобы, выражает свое мнение и осуществляет анализ, ведет протоколы обсуждений;
- при необходимости повторно вызывает специалистов-оценщиков и сопровождает их на участке;
- обращается к Председателю с просьбой организовать встречи (при необходимости);
- поддерживает связь между ГРЖ и жалобщиками.

Представители Отдела по защитным мерам ГРИП

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

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

Технические специалисты

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

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

С. Процесс рассмотрения жалоб

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

Таблица 31: Процесс рассмотрения жалоб

Этапы	Уровень рассмотрения	Процесс
Этап 1	Переговоры	На первоначальном этапе МКЛ выслушивает недовольного человека и старается найти приемлемые решения его проблемы. Если недовольное ЛПВ не удовлетворено найденным решением, оно подает свою жалобу в письменном виде в соответствующую местную ГРЖ в течение 7-ми дней.

Этап 2	Разрешение жалобы на уровне местных ГРЖ	<p>После получения письменной жалобы ЛПВ МКЛ готовит досье для слушания и рассмотрения претензии ГРЖ. Официальное слушание проводится при участии ГРЖ в день, установленный МКЛ и согласованный с недовольным ЛПВ.</p> <p>В день слушания недовольное ЛПВ выступает перед ГРЖ в здании соответствующего айыл-окмоту и представляет доказательства в поддержку своей претензии. МКЛ записывает заявления жалобщика и документирует все доказательства. Решение большинства членов ГРЖ считается окончательным. Это решение выдается МКЛ и подписывается другими членами ГРЖ. Запротоколированные материалы по жалобе обновляются, а МКЛ сообщает решение жалобщнику, подверженному воздействию, в течение 15-ти дней с момента подачи. Если недовольное ЛПВ не удовлетворено принятым решением, МКЛ в письменном виде подает его жалобу в центральную ГРЖ при МТиК вместе с заключением и подтверждающими документами, подготовленными на локальном уровне.</p>
Этап 3	Разрешение жалобы на уровне Центральной ГРЖ	<p>После получения письменной жалобы ЛПВ Председатель центральной ГРЖ готовит Досье для слушания и рассмотрения претензии Группой рассмотрения жалоб. Официальное слушание проводится при участии ГРЖ в день, установленный Председателем ГРЖ и согласованный с недовольным ЛПВ. ГРЖ связывается с жалобщиком и выезжает к нему в село. Координатор Проекта ГРИП записывает заявления жалобщика и документирует все доказательства. Решение большинства членов ГРЖ считается окончательным. Это решение выдается Председателем ГРЖ и подписывается другими членами. Запротоколированные материалы по жалобе обновляются, а Координатор Проекта ГРИП сообщает решение жалобщнику, подверженному воздействию, в течение 15-ти дней с момента подачи.</p>

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

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

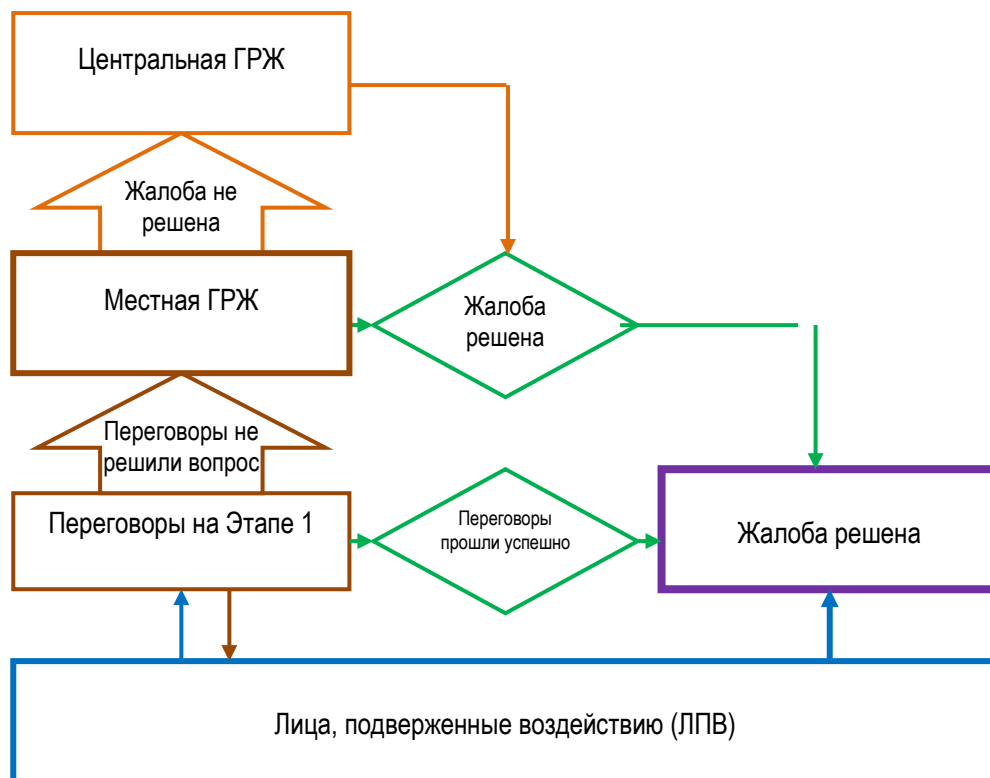


Рис. 7: Процесс рассмотрения жалоб

Д. Отчетность и документация ГРЖ

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

Х. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

А. Выводы

239. В рамках проекта улучшения дороги Бишкек – Кара-Балта будет проводиться реабилитация одного из важных участков транспортного коридора, проходящего через Кыргызскую Республику, и на самом деле, наиболее загруженного участка дорожной трассы в стране. Проект повысит уровень конкурентоспособности страны путем улучшения центрального дорожного коридора. Улучшенное дорожное проектирование и состояние дорожной одежды будут способствовать сокращению операционных расходов для всех владельцев автотранспорта, и продлению срока службы транспортных средств. Средства дорожной безопасности также будут усовершенствованы за счет обеспечения новыми дорожными знаками, защитными ограждениями, пешеходными переходами и перегонами для животного скотах через дорогу.

240. В целом проект несет значительные выгоды для местного населения и действующих в стране компаний за счет обеспечения улучшенного доступа к местным и региональным рынкам.

241. В то же самое время, проект состоит из ряда рабочих компонентов, которые потенциально ведут к долгосрочным и даже постоянным воздействиям на экологию. Они включают: сопутствующую эрозию, вырубку деревьев, нарушение доступа к перекресткам и тротуарам, нерешенные вопросы постоянного и растущего загрязнения воздуха и шумового воздействия, которые уже считаются чрезмерными и дополняются неадекватным управлением большими объемами старого асфальтового покрытия, подлежащего снятию, а также неадекватными ремонтными работами и заменой более 200 водопропускных труб и 7 мостов вдоль дорожной трассы. ПЭО и ее ПУОС определяют шаги необходимые для того, чтобы избежать множества воздействий во время строительного периода путем разработки соответствующих протоколов и рабочих программ по контролю возможных воздействий и которые соответствующим образом будут выполняться.

242. Нижеследующие виды воздействия, которые детально обсуждаются в материалах ПЭО и ПУОС, считаются наиболее важными и, степень которых, при должном выполнении ПУОС, можно будет соответствующим образом сократить.

243. В течение периода до строительства МТиК, ГРИП и КСН должны будут выполнить восемь ключевых задач:

1. Включение мер по мониторингу и смягчению воздействий ПУОС в спецификации контракта;
2. Подготовка перечня участков на которых будет необходимо проведение работ по сохранению верхнего растительного слоя почвы при реабилитации дороги. верхнего растительного слоя почвы;
3. Подготовка рамочной программы по управлению и переработке более 1 млн. м³ старого асфальта, но после взятия образцов керна и их испытания на содержание асбестоволокна;
4. Разработка программы транспортных перевозок при проведении земляных работ, с определением тех участков, где проезд транспорта будет запрещен;

5. Определение основных принципов по управлению подъездными дорогами для использования подрядчиками на строительном этапе и процедур по их восстановлению в сотрудничестве с ДПС;
6. Проведение инвентаризации деревьев, определение особо ценных пород и подготовка плана по защите (где возможно), вырубке и посадке новых саженцев;
7. Проверка с группой проектировщиков включения в проект следующих сооружений/мер общественной безопасности и услуг, таких как:
 8. пешеходные переходы и светофоры,
 9. осветительные указатели и тротуары,
 10. автобусные остановки,
 11. переходы для домашнего скота.
12. Обеспечение тренинга по наращиванию технического потенциала.

Во время строительного периода КСН и подрядчик(и):

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

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

11. Будут проверять, что все новые посаженные деревья находятся в здоровом состоянии, получают должный уход и защищаются в зимнее время – для этого потребуется усилить потенциал ДЭП, поскольку придется обеспечить уход более чем за 10 000 деревьями.
12. Подготовят фотографические материалы всех водопропускных труб, для подтверждения правильности их установки и очистки от мусора.
13. Продолжат мониторинг качества воздуха и шумового воздействия на протяжении всего года.
14. Изучат полученные данные замера шума и подготовят план мер по сокращению шумового воздействия, таких как, организация берм и перегородок в уязвимых местах.

15. Будут проводить инспекции закрытых карьеров для подтверждения их восстановления и должного закрытия.
16. Будут проводить состояние пешеходных переходов и перегонов для животного скота с целью их ремонта/улучшение, если таковое потребуется.
17. В конце каждого периода ПУОС определяет подготовку отчетов о проделанной работе, которые будут использоваться с целью мониторинга соблюдения установленных требований и для планирования следующего этапа.

Рекомендации

1. ПУОС будет самым тщательным образом соблюдаться, а требуемая по нему отчетность – представляться своевременным образом. МТиК рекомендует, чтобы, меры по подавлению уровня шума проводились с учетом анализа замеров шума во время строительства и первого года эксплуатации.
2. Функция по уходу и поливу деревьев должна быть передана в местные сообщества или ДЭП до тех пор, пока деревья не достигнут возраста 8 и более лет, и перестанут нуждаться в тщательном уходе.
3. КСН и ГРИП проведут тренинг для всех задействованных участников проекта и сосредоточатся на предоставлении надежных консультаций подрядчику, особенно по подготовке и выполнению рабочих планов по охране окружающей среды во время строительства.
4. Сразу после начала эксплуатационного периода КСН и подрядчик проверку соблюдения мер по охране окружающей среды с тем, чтобы убедиться, что все меры, требуемые от подрядчика, выполняются.
5. Вопрос относительно приобретения прибора для анализа воздуха и шума будет проработан МТиК
6. ПЭО является «живым документом» и при необходимости будет обновляться с учетом всех экологических требований.

Приложение 1: Общественные слушания

**Протокол общественных слушаний
по Проекту реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участках
«Бишкек — Кара-Балта» и «Маданият — Джалал-Абад»
в рамках Проекта по усовершенствованию транспортного коридора ЦАРЭС 3,
Фаза 4 (45169-002)**

Дата: 11 июня 2013 года

Место проведения: пгт. Беловодское, Московский район, Чуйская область, конференц-зал райадминистрации Московского района

Начало встречи: 10.20

Конец встречи: 11.45

Присутствующие:

ГРИП МТик

Асылбек Абдыгулов

Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных

Заместитель руководителя проекта

Нурул Хок

Консультант по социальным вопросам

Эрик Шукуров

Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

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

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

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

Вопрос: Сколько времени продлится строительство дороги?

В.Черных: Общее время, затраченное на реализацию всего проекта — около трех лет. При этом строительные работы будут начаты одновременно на нескольких участках.

Вопрос: Каким будет размер компенсаций?

Асылбек: Размеры компенсаций будут определены дополнительно во время работы комиссии по переселению, при разработке детального проекта.

Вопрос: Какое предполагаемое увеличение трафика?

В.Черных: Расчетное увеличение пропускной способности автодороги составляет 4% в год в течение последующих 20 лет.

Вопрос: Прорабатывался ли вопрос о строительстве объездной дороги?

В.Черных. Да, такой вопрос обсуждался. Расчетная стоимость строительства новой дороги примерно вдвое выше реабилитации старого покрытия. Кроме того, действует мораторий на изъятие и трансформацию земель сельскохозяйственного назначения.

Вопрос: Предусматривается ли переоборудование подземных переходов, строительство дренажной системы и строительство (ремонт) вспомогательных автодорог для разгрузки основной транспортной магистрали?

В.Черных: Да, переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айыльным управлением. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Проектом не предусмотрены дополнительные разгрузочные магистрали.

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?

Асылбек: Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 1:10. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айыльного округа. Для реабилитации предполагается использовать только местные и засухоустойчивые сорта деревьев и кустарников.

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

В.Черных. Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб, старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянута проволока. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний.

Вопрос: Какова общая стоимость проекта?

В.Черных. Общая стоимость проекта составляет примерно \$ 209 млн.

Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение *Механизма рассмотрения жалоб*. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».

Приложение: Общественные слушания

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



**Протокол общественных слушаний
по Проекту реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участках
«Бишкек — Кара-Балта» и «Маданият — Джалал-Абад»
в рамках Проекта по усовершенствованию транспортного коридора ЦАРЭС 3,
Фаза 4 (45169-002)**

Дата: 11 июня 2013 года

Место проведения: с. Петропавловка, Джайыльский район, Чуйская область, конференц-зал администрации Петропавловского айыльного округа.

Начало встречи: 14.30
Конец встречи: 16.10

Присутствующие:

ГРИП МТик

Асылбек Абдыгулов Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных Заместитель руководителя проекта
Нурул Хок Консультант по социальным вопросам
Эрик Шукуров Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

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

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

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

Вопрос: Сколько времени продлится строительство дороги?

В.Черных: Общее время, затраченное на реализацию всего проекта — около трех лет. При этом строительные работы будут начаты одновременно на нескольких участках.

Вопрос: Кто будет подрядчиком?

В.Черных: Подрядчик будет определен по результатам тендера. Им может стать как местная, так и зарубежная компания.

Вопрос: Каков размер компенсаций?

Асылбек: Размеры компенсаций будут определены дополнительно во время работы комиссии по переселению, при разработке детального проекта.

Вопрос: Прорабатывался ли вопрос о строительстве объездной дороги?

В.Черных. Да, такой вопрос обсуждался. Расчетная стоимость строительства новой дороги примерно вдвое выше реабилитации старого покрытия. Кроме того, действует мораторий на изъятие и трансформацию земель сельскохозяйственного назначения.

Вопрос: Предусматривается ли переоборудование подземных переходов, строительство дренажной системы и строительство (ремонт) вспомогательных автодорог для разгрузки основной транспортной магистрали?

В.Черных: Да, переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айыльным управлением. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков.

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?

Асылбек: Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 1:10. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айыльного округа. Для реабилитации предполагается использовать только местные и засухоустойчивые сорта деревьев и кустарников.

Вопрос: Как строительные работы повлияют на экологическую обстановку в селе Петропавловка? Есть ли в настоящее время превышение ПДК вредных веществ в автомобильных выбросах и превышение ПДУ показателей шума и вибрации?

Асылбек: В период реконструкции, без сомнения, увеличатся показатели по запыленности и другим выбросам, так как наряду с движением автотранспорта будет работать тяжелая дорожная техника и будут постоянно передвигаться большегрузные автомашины.

Э.Шукуров: В настоящее время нет данных по качеству воздуха и уровню шума и вибрации. В ближайшее время будут произведены необходимые измерения. Результаты этих измерений лягут в основу базовых экологических показателей, которые будут сравниваться с результатами последующих замеров. Будет осуществляться мониторинг состояния окружающей среды в населенных пунктах, через которые пролегает автодорога.

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

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

натянуты провода. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний.

Вопрос: Какова общая стоимость проекта?

В.Черных. Общая стоимость проекта составляет примерно \$ 209 млн.

Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение *Механизма рассмотрения жалоб*. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».

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



**Протокол общественных слушаний
по Проекту реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участках
«Бишкек — Кара-Балта» и «Маданият — Джалал-Абад»
в рамках Проекта по усовершенствованию транспортного коридора ЦАРЭС 3,
Фаза 4 (45169-002)**

Дата: 10 июня 2013 года

Место проведения: с. Сокулук, Сокулукский район, Чуйская область, конференц-зал Сокулукской айылной управы

Начало встречи: 14.15

Конец встречи: 15.40

Присутствующие:

ГРИП МТик

Асылбек Абдыгулов

Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных

Заместитель руководителя проекта

Нурул Хок

Консультант по социальным вопросам

Эрик Шукуров

Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

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

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

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

Вопрос: Будут ли подвержены разрушению или другому негативному воздействию канализационные коммуникации рядом с дорогой в г. Шопоков?

В.Черных: Все коммуникации, в том числе канализационные, будут либо перенесены, либо оборудованы защитными кожухами.

Вопрос: Предусматривается ли переоборудование подземных переходов?

В.Черных: Да, переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айыльным управлением.

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

В.Черных: Все киоски, сделанные в виде легких конструкций, будут временно перенесены из зоны строительства и возвращены на место после завершения проекта. Капитальные постройки, вероятнее всего, пойдут под снос. Крупные торговые комплексы будут обеспечены подъездными дорожками. Оборудование парковочных зон не предусмотрено. Строительные работы создадут лишь временные неудобства с доступом к этим комплексам.

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?

Асылбек: Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 10:1. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айыльного округа. Для реабилитации предполагается использовать только местные и засухоустойчивые сорта деревьев и кустарников.

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

В.Черных: Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянута проволока. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний.

Вопрос: Будут ли установлены светофоры, уличное освещение? Как будут оборудованы дорожное полотно и примыкающая территория?

В.Черных: Установка светофоров и устройство уличного освещения заложены в проект. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Кроме того, планируется асфальтировать примыкающие дороги на глубину до 30-50 метров и съезды к воротам дворов. Тротуары обязательно будут оборудованы пандусами. Профиль дороги будет поднят, будут установлены железобетонные лотки на обочинах, и проведены все необходимые инженерные работы для повышения безопасности дорожного полотна. Планируется увеличение количества остановочных пунктов и их переоборудование. Все дорожно-строительные работы проводятся в соответствии со всеми стандартами, консультант по надзору за строительством отслеживает весь процесс проведения строительных работ. Срок службы дороги составляет около 15 лет.

Вопрос: Как будет использоваться старый асфальт?

В.Черных: Старый асфальт будет использован так: 50% пойдут на строительные нужды, 50% - на нужды местного населения (ремонт примыкающих дорог и пр.)

Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение *Механизма рассмотрения жалоб*. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».

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





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

Дата: 10 июня 2013 года

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

Начало встречи: 9.00

Конец встречи: 10.20

Присутствующие:

ГРИП МТИК

Асылбек Абдыгулов Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных Заместитель руководителя проекта

Нурул Хок Консультант по социальным вопросам

Эрик Шукуров Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

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

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

Механизма рассмотрения жалоб и обращений граждан, попавших под влияние проекта или имеющих какое-либо отношение к реализации проекта.

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

Вопрос: Будет ли оборудован поворот на ВОССТ?

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

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

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

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?

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

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

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

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

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

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

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

Приложение: Общественные слушания

