

Отчет по оценке воздействия на окружающую среду

Номер проекта: TA-8887 KGZ
Май 2018 г.

KGZ: Соединительная дорога коридоров 1 и 3 в рамках ЦАРЭС Участок «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)»

Настоящий Отчет по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) на стадии детального проектирования подготовлен Japan Overseas Consultants / Проектным институтом для Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики и для Азиатского Банка Развития путем обновления Предварительной экологической оценки, подготовленной компанией «Кокс Консульт ГмбХ/Финиш Оверсис Консультантс Лтд» (Kocks Consult GmbH/ Finnish Overseas Consultants Ltd. / CAC Consulting).

Этот отчет по оценке воздействия на окружающую среду является документом Заемщика. Мнения, выраженные в настоящем документе, не обязательно отражают позицию Совета Директоров АБР, управления, или персонала, а также может носить предварительный характер.

При подготовке любой страновой программы или стратегии, финансирования какого-либо проекта, или путем какого-либо указания или ссылки на конкретную территорию или географическую область в данном документе, Азиатский банк развития не намерен делать какие-либо суждения относительно юридического или иного статуса любой территории или района.

Аббревиатура

АБР	- Азиатский банк развития
СЕД	- Среднесуточное ежедневное движение
СПИД	- Синдром приобретённого иммунодефицита
ЛВ	- Люди, попавшие под воздействие
ВОР	- Ведомость объемов работ
ЦАРЭС	- Организация центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ПУОСвС	План управления окружающей средой в период строительства
СНГ	- Содружество Независимых Государств
МКТВ	- Международная конвенция о торговле видами
СО	- Окись углерода
КСН	- Консультант по строительному надзору
СР	- Строительные работы
дБА	- Децибел акустический
РК	- Растворённый кислород
ОИ	- Организация-исполнитель
ОВОС	- Оценка воздействия на окружающую среду
РП	- Разрешение на природопользование
ПМОС	- План мониторинга окружающей среды
ПУОС	- План управления окружающей средой
ФАП	- Фельдшерско-акушерский пункт
МКУ	- Механизм компенсации ущерба
ч	- час
Га	- гектар
ВИЧ	- Вирус иммунодефицита человека
ИО	- Исполнительный орган
ПЭО	- Предварительная Экологическая Оценка
МСОС	- Международный специалист по окружающей среде
ГРИП	- Группа реализации инвестиционных проектов
КДТП	- Кыргыздортранспроект
кг	- Килограмм
км	- Километр
Кпа	- Килопаскаль
ОЗП	- Отвод земель и переселение
ПОЗП	- План по отводу земель и переселению
ЛС	- Левая сторона
ОС	- Общая сумма
М2	- квадратный метр
М3	- кубический метр
ПДК	- Предельно допустимая концентрация
Макс.	- Максимальный
МЭ	- Министерство экономики КР
Мин.	- Минимум
МФ	- Министерство финансов КР
МТид	- Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики
МКИиТ	- Министерство Культуры, Информации и Туризма КР
ПДК	- Предельно допустимая концентрация
НСОС	- Национальный специалист по окружающей среде

НПО	- Неправительственная организация
№	- Номер
NO2	- Двуокись азота
РУП	- Руководство по управлению проектом
ЛВП	- Лицо, попавшее под воздействие проекта
ОТЭП	- Обслуживание на основе технико-экономических показателей
ОЭЭ	- Общественная экологическая экспертиза
СОЭП	- Система оценки эффективности проекта
ТППП	- Техническая помощь в подготовке проекта
ППЖ	- План действий по переселению жителей
РВВП	- Региональный валовой внутренний продукт
ПС	- правая сторона
ПОТ	- Полоса отвода
ПП	- План переселения
СО	- Социальная оценка
ГАООСЛХ	- Государственное агентство по охране окружающей среды и лесного хозяйства
ГЭЭ	- Государственная экологическая экспертиза
SO2	- Двуокись серы
ЗПМП	- Заявление о политике по мерам предосторожности
ПУОСКО	- План управления окружающей средой в зависимости от местных условий
ТП	- Техническая помощь
ПРУД	- План реализации управления движением
ТЗ	- Техническое задание
НФ	- Нефтепродукты
ОКВЧ	- Общее количество взвешенных частиц
ОСВТЧ	- Общее содержание взвешенных твёрдых частиц
ТППО	- Техническая подготовка и профессиональное обучение
РКИКООН	- Рамочная конвенция ООН об изменении климата
ПОЗТБ	- План по охране здоровья рабочих и технике безопасности

СОДЕРЖАНИЕ

А. Краткий обзор	8
В. Политика, правовая и административная база	14
1. Введение	14
2. Степень исследования ОВОС	15
3. Природоохранное законодательство Кыргызской Республики	15
4. Процессы получения разрешений в Кыргызской Республике	19
5. Экологические нормы	21
6. Экологическое рассмотрение, требуемое АБР	21
С. Описание проекта	23
1. Необходимость в проекте	23
2. Общая информация о проектируемом объекте	23
3. Тип и техническая категория дороги Проекта	24
4. Детали Проекта	24
4.1. Поперечный профиль дороги	24
5. Временные вспомогательные объекты	26
5.1. Источники материала и выемка и засыпка	26
5.2. Строительные материалы	27
5.3. Асфальтовый и цементный заводы	28
5.4. Строительный лагерь	28
6. Анализ альтернатив	28
7. Интенсивность движения	29
8. Предлагаемый график реализации	29
Д. Описание окружающей среды	30
1. Топография, геология и почва	30
2. Климат	30
3. Гидрология, водные ресурсы и качество воды	30
4. Экологические ресурсы на Проектном участке	31
4.1. Флора	31
4.2. Фауна	31
5. Эндогенные и экзогенные процессы	32
6. Социально-экономическая информация	32
7. Культурные и археологические ресурсы	33
8. Чувствительные объекты	35
9. Измерение базового уровня выбросов	35
9.1. Измерение качества воды	35
9.2. Измерение качества воздуха	36
9.3. Измерение шума и вибрации	36
Е. Воздействия на окружающую среду и меры по смягчению	38

1. Воздействия на разных этапах реализации проекта	38
2. Меры по смягчению последствий	46.
2.1 Подготовительный этап и этап проектирования	46.
2.2. Этап строительства	48
2.3. Этап эксплуатации и обслуживания	58
3. Воздействия изменения климата на проектируемую дорогу	60
F. Анализ альтернатив	61
1. Нулевой вариант – «Бездействие»/альтернатива отсутствия деятельности	61
2. Альтернатива реконструкции	62
G. Раскрытие информации, консультации и участие	63
1. Консультации с общественностью и участие	63
2. Раскрытие информации	66
H. Механизм рассмотрения жалоб	67
1. Цели	67
2. Группа по рассмотрению жалоб (ГРЖ)	67
2.1. Функции ГРЖ в рамках механизма рассмотрения жалоб	67
2.2. Состав ГРЖ	68
2.3 Обязанности членов ГРЖ	69
2.4. Процесс разрешения жалобы	72
3. Дополнительные механизмы, доступные для решения жалобы	72
I. План управления окружающей средой	74
1. ПУОС	74
2. Мониторинг	13
2.1. План мониторинга	13
2.2. Бюджет на меры по смягчению	16
2.3. Бюджет деятельности по мониторингу	17
3. Механизмы по реализации	17
3.1. Организационная структура	17
3.2. Требование к отчетности	19
J. Выводы и рекомендации	19
1. Заключение	19
2. Выводы и рекомендации	19
ПРИЛОЖЕНИЯ:	21
Приложение А: План трассы	21
Приложение В. Список присутствующих на общественных консультациях	24
Приложение С. Письменные комментарии, рекомендации и вопросы	31
Приложение D – Расшифровка видеозаписи в Кочкорском районе.	34
Приложение Е. Результаты лабораторного анализа	36
а) Качество воздуха	36

b) Качество воды.....	40
c) Шум43	
d) Вибрация46	
Приложение F. Заключение от Министерства Культуры, Информации и Туризма КР	49
Приложение G. Письмо Министерства Транспорта и Дорог КР об информировании населения	52

Список таблиц

Таблица 1: Национальное законодательство об охране окружающей среды.....	14
Таблица 2: Предельно допустимые концентрации вредных веществ.....	18
Таблица 3: Международные нормы.....	18
Таблица 4: Нормы шумов Кыргызской Республики (дБ)	18
Таблица 5: Нормы качества поверхностной воды	19
Таблица 6: Географические юрисдикции вдоль участка дороги	21
Таблица 7: Объём земляных работ	22
Таблица 8: Мосты на участке	24
Таблица 9: Потенциальные участки для карьеров	25
Таблица 10: Результаты ручного подсчета движения (2015 г.).....	26
Таблица 11: Прогноз возможной активации селей и паводков	29
Таблица 12: Прогноз возможного развития процессов наводнения.....	29
Таблица 13: Параметры измерения качества воды на участке	32
Таблица 14: Результаты измерения качества воздуха	33
Таблица 15: Результаты измерений шума и вибрации	34
Таблица 16: Прогнозирование загрязнения воздуха вдоль проектной дороги	38
Таблица 17 Резюме величины воздействия проекта согласно географическому местоположению и типу воздействия.....	39
Таблица 18: Сводная таблица консультации с общественностью	67
Таблица 19: План управления окружающей средой	74
Таблица 20: План мониторинга за состоянием окружающей среды	90
Таблица 21 Число и стоимость замены затронутых деревьев.....	94
Таблица 22: Бюджетные расходы на специалистов.....	95
Таблица 23: Бюджетная стоимость требований экологического мониторинга	95

Список рисунков

Рисунок 1: Схема расположения участка дороги	24
Рисунок 2: Дорога II технической категории (Тип 1-6)	25
Рисунок 3: Дорога II технической категории (Тип 7-11)	26
Рисунок 4: Местонахождение археологических ресурсов рядом с Чолпон	34
Рисунок 5: Фактическое место археологических раскопок рядом с селом Чолпон.....	34
Рисунок 6. Концентрация NO ₂ во время	

строительства	38
Рисунок 7. Моделирование движения Уровень шума в зависимости от скорости автомобиля	39
Рисунок 8 Моделирование уровня шума транспорта в зависимости от года	39
Рисунок 9 Моделирование шума во время строительства с / без мер по смягчению последствий	40
Рисунок 10 Моделирование загрязнения нефтепродуктами грунтовых вод	43
Рисунок 11. Кладбища на правой стороне дороги	55
Рисунок 12. Кладбища на левой стороне дороги	55
Рисунок 13: Консультации с общественностью.....	64

А. Краткий обзор

Введение

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 соединительной дороги коридоров 1 и 3 в рамках ЦАРЭС. Основным результатом ТППП является подготовка технико-экономического обоснования, подходящего для финансирования АБР. Участок «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» будет финансироваться АБР. Предлагаемый проект улучшит следующие социально-экономические показатели регионов Кыргызской Республики:
 - (i) Сокращённое время в пути при передвижении людей и товаров с Южных регионов в Нарынскую и Иссык-Кульскую области.
 - (ii) Уменьшение транспортных расходов в связи с сокращением маршрута и лучших дорожных условий.
 - (iii) Увеличение местных и международных перевозок и передвижений.
 - (iv) Появление дополнительных доходоприносящих возможностей для местных жителей.
 - (v) Создание новых рабочих мест.
 - (vi) Исправное состояние транспортных средств (ТС)/ Сокращение эксплуатационных расходов.
 2. Данный отчет по оценке воздействия на окружающую среду стадии Детального проектирования, в соответствии с законодательством Кыргызской Республики был подготовлен путем обновления Отчета ПЭО стадии Технико-экономического обоснования, и был изначально подготовлен КОКСом и одобрен АБР. В результате обновления документа, были приняты те же выводы, как и в предыдущем: «В связи с ожидаемой строительной фазой, никаких существенных неблагоприятных или необратимых воздействий на окружающую среду не было отмечено в процессе экологической оценки».
 3. Согласно классификации Положения АБР по Защитной Политике (2009) проект относится к категории В и не требует полной Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС). В рамках политики АБР для проектов категории «В» необходимо подготовить Предварительную экологическую оценку (ПЭО).
- В законодательстве Кыргызской Республики, в соответствии с изменениями, согласно Положения о порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду в Кыргызской Республике № 60 от 13.02.2015 года, данная стадия рассматривается как Оценка воздействия на окружающую среду на стадии детального проектирования и оформляется отчетом ОВОС. Категоризация проектов, согласно законодательству Кыргызской Республики не проводится, поэтому отчет ПЭО и отчет ОВОС можно рассматривать как равнозначные.
4. Изучение ОВОС для участка «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» проводится на основе вторичной информации из ряда имеющихся источников, в то время как первичные данные были получены из полевых параметрических измерений наряду с наблюдениями, собранными из нескольких выездов на местность. Была проведена экологическая консультация с общественностью, где приняли участие жители упомянутых общин, а также жители из окрестных сел.

Политика, правовая и административная база

5. Исследование ОВОС проводилось в соответствии с национальной правовой базой Кыргызстана, состоящей из важных законов в области охраны окружающей среды, охраны водных ресурсов, культурного наследия, здравоохранения и других национальных экологических законодательств. Кроме того, также в рамках общей структуры были рассмотрены международные договоры, подписанные Кыргызской Республикой.

6. Оценка воздействия на окружающую среду в Кыргызстане основана на двух подсистемах:
 - (i) ОВОС (русская аббревиатура «Оценка воздействия на окружающую среду»), и
 - (ii) Экологическая экспертиза (Государственная экологическая экспертиза, ГЭЭ).
 Проведенная оценка воздействия на окружающую среду была представлена на консультации с общественностью, после чего были внесены изменения в соответствии с отзывами общественности. Впоследствии будут представлены отчет по ОВОС, Заявление о воздействии на окружающую среду (ЗВОС), а также другие вспомогательные документы на государственную экологическую экспертизу (ГЭЭ). После выше обозначенного, отчет ОВОС либо будет утвержден, отклонен, либо отправлен на доработку.
7. В соответствии с требованиями АБР по утверждению, страна заёмщик должна удовлетворить набор конкретных требований по мерам безопасности в решении экологических и социальных последствий и рисков. Проект будет проходить скрининг и категоризацию, разработку плана управления окружающей средой и информирование общественности. Общественные консультации по категории В требуются для принятия во внимание при разработке проекта и в рамках предложенных мер по смягчению последствий мнение затрагиваемых групп.

Описание проекта

8. Участок «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» проектируемой дороги это 25 км трассы с востока на запад. Настоящий участок начинается со стыка трех дорог. Это дорога, пересекающая село Кочкор, где трасса Бишкек-Нарын-Торугарт служит в качестве объезда села Кочкор и настоящего участка дороги. Как правило, настоящий участок следует по существующей трассе до села Эпкин (89 км). Весь участок находится в Нарынской области и пересекает только один район, а именно Кочкорский район (где село Кочкор является центром).

Подробности участка проектируемой дороги приведены ниже:

- (i) Реконструкция и укладка дорожного покрытия на проектируемую дорогу до Технической категории II, *начиная от села Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)* в соответствии с государственным стандартом Кыргызстана с геометрическими и конструктивными требованиями с расчетной скоростью 120 км/ч.
 - (ii) Восстановление, ремонт и/или замена мостов и водопропускных труб.
 - (iii) Строительство боковых стоков и других дренажных сооружений.
 - (iv) Обеспечение подпорных стен и при необходимости меры по защите реки
 - (v) Обеспечение надлежащих дорожных знаков и разметок
 - (vi) Обеспечение защитных ограждений.
9. Дорога должна быть разработана в соответствии с геометрическим проектным стандартом Кыргызстана, и, соответственно, она должна быть достаточно стойкой, чтобы эффективно нести нагрузку от дорожного движения в течение ее прогнозируемого срока службы. По сути, дорога будет дорогой с двумя полосами движения, состоящей из ширины проезжей части (сумма ширины полос) и ширины обочины. Конструктивными элементами по сечению проектной дороги являются:

(i) Количество полос:	2
(ii) Ширина полосы:	3,5 – 3,75 м
(iii) Ширина проезжей части:	7,00 – 7,50 м
(iv) Ширина обочины:	3,25 м-3,75 м (из которых 0,50 м-0,75 м с покрытием)
(v) Общая ширина дороги:	15,00 м

Описание окружающей среды (Исходные данные)

10. 25 км дороги от села Кочкор (64 км) до села Эпкин (89 км) целиком лежит на равнине Кочкор, проходя через ряд сел попеременно с сельскохозяйственными землями с двух полосной конфигурацией проезжей части. В населенных пунктах,

минимальное расстояние от края проезжей части до жилых домов составляет 20м.

11. Территория Кочкорского района это обширные участки сельскохозяйственных угодий, занятых земледелием и животноводством. Кочкорская долина ограничена горными хребтами Кызарт с севера, а с юга – Карагатты Кызарт. Горный район имеет весьма расчлененный рельеф с высокими склонами. Разность высот в долине колеблется от 1700 до 2400 метров, урочища от 2400 до 4502 м. Местность характеризуется как волнообразная и гористая местность, которая покрыта травой, пригодной для выпаса скота.

Ожидаемые воздействия на окружающую среду и меры по смягчению

12. Предполагается, что большая часть воздействий от дорожного проекта будет вытекать непосредственно из строительных работ, а некоторые воздействия будут возникать во время эксплуатации. Данные воздействия обусловлены повышением интенсивности движения и скоростью движения транспортных средств и относятся 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, 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 и карьера, 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;
- (viii) воздействие на исторические и археологические участки.

Помимо этого, воздействие было разделено на следующие группы: воздействие во время этапа проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие в период эксплуатации.

13. Строительство влечет за собой ряд мероприятий, которые, как ожидается, окажут воздействия и нарушат окружающую среду, особенно в период строительства. Большинство указанных воздействий связаны с дорожным полотном, строительными площадками и производственными объектами; в то время как некоторые виды деятельности могут влиять на отдаленные районы или даже на более широкую зону, особенно если не смягчать их должным образом.
14. Можно избежать воздействия путем надлежащего планирования/подготовки в ходе предварительного проектирования и на стадии проектирования. Меры по смягчению включают следующее:
 - (i) использование мер против эрозии;
 - (ii) асимметричное расширение, чтобы минимизировать вырубку деревьев;
 - (iii) предотвращение вторжения на археологические и исторические объекты со строгими инструкциями для работников;
 - (iv) обеспечение мер безопасности дорожного движения и схемы движения, чтобы избежать несчастных случаев и поддерживать доступ людям;
 - (v) выбросы газов будут сведены к минимуму и контролироваться надлежащим и регулярным техническим обслуживанием оборудования;
 - (vi) пыль контролируется регулярным распылением воды на открытых участках;

- (vii) шум сводится к минимуму в непосредственной близости от чувствительных рецепторов путем надлежащего планирования работ и установки подавителей шума на грузовые автомобили и оборудование;
- (viii) загрязнение поверхностных вод смягчается за счет предотвращения разливов ГСМ и сбросов почвы в воду и размещения загрязняющих веществ подальше от водных путей и строительства отстойников для осветления воды перед сбросом;
- (ix) материальные источники должны быть восстановлены после их использования;
- (x) обеспечить использование СИЗ и принять меры безопасности на строительных площадках и вдоль дороги;
- (xi) строго избегать возможных областей обитания животных и растений и запрещать работникам причинять вред местным видам.

Анализ альтернатив

15. В настоящем ОВОС рассматриваются две альтернативы:

1. Нулевой вариант – «Бездействие»/альтернатива отсутствия деятельности
2. Проект реконструкции дороги

16. Альтернативный сценарий «Нулевой вариант» будет означать, что дорога останется «как есть» и не подвергнется восстановительным работам. Принимая во внимание указанные причины и причины, представленные в документах «Страна и региональная стратегия» и «Обоснование, характерное для местности», преимущества реабилитации и реконструкции дороги в целом превосходят ожидания от альтернативы «отсутствие проекта».
17. Вторая альтернатива рассматривает реконструкцию дороги на участке Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км) вдоль существующей дороги.

Консультация, участие и раскрытие информации

18. В соответствии с Политикой связей с общественностью АБР (2011 г.) и Заявления о политике гарантий (2009 г.), в здании Кочкорской районной администрации 17 марта 2016 года была проведена встреча с представителями общественности касательно экологических вопросов. В ходе консультаций с общественностью, организованной ГРИП, с помощью ТППП консультанты (Кокс Консульт Гмбх) подготовили презентацию в формате Power Point о технических особенностях проекта, и объяснили потенциальные экологические и социальные последствия с соответствующими мерами по смягчению последствий. В данном случае участники смогли выразить то, что они думали о проекте и получили возможность задать вопросы на открытом обсуждении. Людям были розданы бланки, чтобы они написали свои собственные комментарии, которые будут включены в ОВОС и служить как рекомендации на этапе проектирования.
19. Отчет ОВОС должен быть также раскрыт для более широкой аудитории посредством веб-сайта АБР. В ходе реализации проекта периодические отчеты по мониторингу окружающей среды будут представлены ГРИП/МТиД, и соответственно также будут загружены на веб-сайт АБР и на веб-сайт МТиД на кыргызском языке.

Механизм рассмотрения жалоб

20. Механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) представляет собой процесс, посредством которого пострадавшие люди нуждаются в надежном способе озвучения и разрешения своих вопросов касательно проекта и проект также находит эффективный способ решения проблем затронутых людей. МРЖ будет охватывать вопросы, связанные с социальными, экологическими и другими вопросами защитных мер в соответствии с договорными обязательствами по защите АБР и законодательством Кыргызской Республики.
21. Жалобы будут разрешаться двумя стадиями апелляций - местный уровень (село) и центральный уровень, наряду с более широким участием местных жителей. АБР

также имеет дополнительный механизм, в котором заявитель может подавать апелляцию через механизм подотчетности АБР, который всегда доступен для затронутых лиц.

План управления окружающей средой

22. План управления окружающей средой (ПУОС) для проектной дороги, состоящий из плана смягчения последствий и мониторинга, был подготовлен в рамках данного ОВОС. На данном этапе также разработаны Программа мониторинга в виде Плана мониторинга окружающей среды (ПМОС) для того, чтобы все заинтересованные организации приняли указанные меры по смягчению, чтобы оценить, уровень воздействия проекта на качество окружающей среды, и определить, потребуются ли дополнительные меры. Настоящий ПУОС будет частью контрактных документов, состоящих из указанных мер, охватывающих большинство возможных проблем, которые могут возникнуть. Они позволят избежать, сократить и смягчить негативные последствия в цикле выполнения проекта. Подрядчик разработает План управления окружающей средой с учетом собственной программы работы, который будет предоставлен на одобрение Консультанту по надзору за строительством и МТиД КР. Также будут составлены дополнительные планы Подрядчиком для конкретных ситуаций в целях обеспечения целенаправленного действия для решения проблем, которые могут возникнуть.
23. Функциональная рамка ПУОС вовлекает национальные агентства (ГРИП/МТиД, ГЭТИ и ГАООСЛХ), Специалиста по защитным мерам АБР, Консультанта по надзору за строительством, Подрядчика, местные органы власти, НПО и общественные организации на проектом участке.
24. Реализация ПУОС будет финансироваться за счет кредита, в частности, затраты на меры по смягчению будут включены в договоры подряда, а стоимость экологического мониторинга будет включена в консультационную услугу Консультанта по строительному надзору (КСН). Меры по смягчению последствий и план мониторинга разработаны и включены в ПУОС. Под руководством КСН подрядчик представит планы управления окружающей средой в зависимости от конкретного объекта на основе ПУОС касательно следующих 11 действий до начала работ:
- (i) Утверждение метода строительства
 - (ii) План управления пылью
 - (iii) План управления взрывными работами
 - (iv) План по подавлению строительного шума
 - (v) План по предотвращению загрязнения поверхностных вод
 - (vi) План по управлению карьерами
 - (vii) План по управлению грунтом/почвой
 - (viii) План по управлению жидкими и твердыми отходами
 - (ix) План по управлению культурными и историческими участками
 - (x) План по безопасности
 - (xi) План по управлению лагерем и мастерскими
 - (xii) План по подготовке материалов/оборудования и хранения

ПУОС должен быть представлен подрядчиком Консультанту по строительному надзору и АБР для рассмотрения, а затем для утверждения в ГРИП.

25. ГРИП будет своевременно информировать АБР о возникновении каких-либо рисков или воздействий, с подробным описанием события и планом корректирующих действий в случае возникновения каких-либо непредвиденных

экологических и/или социальных рисков и воздействий в ходе строительства, реализации или эксплуатации Проекта, которые не были рассмотрены в данном ОВОС. ГРИП будет сообщать о любых фактических или потенциальных нарушениях соблюдения мер и требований, изложенных в ПУОС сразу же после того, как узнает о нарушении.

26. **Мониторинг и Отчётность.** Во время строительства мониторинг будет осуществляться КСН. Основываясь на результаты данного мониторинга, КСН будет предоставлять квартальный отчет о ходе проекта, отражая соответствие экологической безопасности. КСН будет оказывать помощь ГРИП в составлении и представлении полугодового отчета о результатах мониторинга (Отчет об УОС) в ходе реализации проекта строительства в течение одного месяца после каждого отчетного периода. Отчет об УОС будет загружен на веб-сайт АБР и представлен для ознакомления местным органам власти.

Заключения и рекомендации

27. В рамках контрактных документов ОВОС/ПУОС-ПМОС должны соблюдаться Подрядчиком. Соответственно, Подрядчик потребует, чтобы все его субподрядчики также следовали ПУОС и подобные оговорки также должны быть указаны в договорах с субподрядчиком, которые будут проверены инженером (или Консультантам по надзору за строительством).
28. Должные общественные слушания были проведены в освещении проекта, наряду с презентациями о влиянии на окружающую среду и сообщества. Предложения местных жителей были включены в ОВОС. ОВОС будет опубликован и размещен на сайте АБР.
29. При оценке воздействия в процессе ОВОС, проект поддерживается на уровне Экологической категории В; поскольку прогнозируемые последствия «характерны для конкретных местностей», с небольшим уровнем необратимости, и в большинстве случаев меры по снижению могут быть легко составлены и должны быть включены в детальный проект.
30. Меры по смягчению последствий были разработаны, чтобы их учитывали на стадии детального проектирования, при реализации на этапе строительства, а затем на этапе эксплуатации, чтобы свести все негативные воздействия до приемлемого уровня.
31. Что касается оценки в настоящем ОВОС, предлагаемый проект дороги вряд ли вызовет какие-либо негативные необратимые воздействия на окружающую среду. Для обеспечения экологических и социальных гарантий, ОВОС рекомендует:
- (i) вести строгий мониторинг;
 - (ii) выполнять меры по смягчению последствий;
 - (iii) в целях избежания социально-экономических последствий— необходимо принимать на работу местных жителей;
 - (iv) у подрядчика должен быть ПУОС до начала строительных работ;
 - (v) проводить базовые измерения и периодический мониторинг;
 - (vi) подрядчик должен назначить персонал по охране ОС;
 - (vii) КСН должен провести обучение персонала по реализации ПУОС и соответствующего мониторинга для инженеров КСН и персонала Подрядчика;
 - (viii) КСН оказывает помощь в мониторинге и отчетности по реализации ПУОС;
 - (ix) ГРИП-МТиД будут следить за соблюдением законов об охране окружающей среды, и обеспечивать удовлетворения требований к отчетности.

В. Политика, правовая и административная база

1. Введение

32. Правительство Кыргызской Республики (ПКР) запросило техническую помощь в подготовке проекта (ТППП) у Азиатского банка развития (АБР), чтобы идентифицировать, сформулировать и подготовить последующий кредит и/или грант по строительству соединительной дороги коридоров 1 и 3 в рамках ЦАРЭС. Основным результатом ТППП является подготовка технико-экономического обоснования, подходящего для финансирования АБР. ТППП будет охватывать 5 участков:

- (i) от Балыкчы до километрового знака (км) 43 (км 0 - км 43), приблизительно 43 километра (км);
- (ii) от Кочкора до села Эпкин (км 64 – км 89), приблизительно 25 км;**
- (iii) от Эпкин (89 км) до Баш-Кууганды [ранее Дыйкан] (159 км), приблизительно 70 км;
- (iv) от села Дыйкан (159 км) до села Кызыл-Жылдыз (183 км), приблизительно 24 км, где предусматривается устройство объездной дороги для объезда села Чаек и часть села Кызыл-Жылдыз; и
- (v) от Арала (195 км) до перевала Тоо-Ашуу (286 км), приблизительно 91 км.

Участок «Кочкор до села Эпкин (км 64 – км 89)» будет финансироваться АБР.

33. В рамках проекта также будут решаться отраслевые проблемы незащищенных компонентов. Требуется достичь соглашения с правительством в определенных деталях, в которые входят:

- i. повышение эффективности управления дорожными активами в Кыргызской Республике,
- ii. поддержка правительства институциональными реформами в транспортном секторе,
- iii. введение контрактов на обслуживание, основанных на эффективности и
- iv. повышение дорожной безопасности в Кыргызской Республике.

Группа реализации инвестиционных проектов (ГРИП) при Министерстве транспорта и дорог (МТиД) выступает в качестве Исполнительного органа (ИО) по настоящему проекту на стадии строительства. В качестве начальной части возможной финансовой помощи, АБР нанял «Кокс Консульт Гмбх», Германия, для подготовки технико-экономического обоснования и предварительного проекта для всего Проекта. Объем консультационных услуг также включает предварительную экологическую оценку (ПЭО), социальный анализ, анализ бедности и оценку последствий в соответствии с Заявлением о политике гарантий АБР (ЗПГ) от 2009 года. Потом, был нанят Japan Overseas Consultants для обновления данного ОВОС.

34. В соответствии с договором подряда на консультационные услуги, одной из главных задач Консультанта является обновление ПЭО и преобразование ее в ОВОС, на стадии Детального проектирования, в соответствии с требованиями Заявления о политике гарантий АБР (ЗПГ) от 2009 года; а также соответствующего законодательства Кыргызской Республики в сфере окружающей среды. Подобные экологические требования по защитным мерам предусматривают, чтобы заемщик/клиент провели процесс оценки состояния окружающей среды, который влечет за собой оценку последствий, планирование и управление смягчением воздействий, подготовку отчетов об экологической оценке, раскрытие информации и проведение консультаций о создании механизма удовлетворения жалоб, а также мониторинг и отчетность. Отчет ОВОС должен также включать в себя особые требования по охране окружающей среды, касающиеся сохранения биоразнообразия и устойчивого управления природными ресурсами, предотвращения загрязнения и борьбы с ними, гигиены труда и социально-ориентированного здравоохранения. безопасности, а также сохранения физических культурных ресурсов.

35. Настоящий отчет ОВОС включает в себя план управления окружающей средой (ПУОС) на основе выявленных потенциальных воздействий, их характеристик, величины распределения и продолжительности чувствительных рецепторов и затронутых групп. Данный обновленный ПУОС более количественный, чем предыдущий, будет решать потенциальные последствия и риски, выявленные экологической оценкой, посредством соответствующих мер по смягчению последствий, направленных на минимизацию, сокращение и смягчение (или выплату компенсации пострадавшим сторонам), который будет осуществляться в течение всего проектного цикла.

2. Степень исследования ОВОС

36. Настоящий отчет ОВОС составлен относительно участка «Кочкор (64 км) - Эпкин (89 км)», расстояние которого составляет примерно 25 км. Настоящий участок дороги должен быть реабилитирован в Категорию II. Соответственно, с установкой и режимом реабилитации, выполнение проекта классифицируется в соответствии с Заявлением о политике гарантий АБР от 2009 года как экологическая Категория В. Целью этого этапа является обзор и обновление предыдущего отчета ОВОС с более обновленной и количественной информацией об окружающей среде, дополнительно полученной, на основе обновленной информации строительства, такой как, подробная конфигурации инфраструктуры вдоль дороги (водоводов и линий электропередач), более детального предложения по земляным работам, предлагаемых потенциальных карьерах, дополнительного полевого мониторинга и прогнозирования шума / загрязнений воздуха и грунтовых вод. Другие экологические проблемы также были рассмотрены и подтверждены такие как фауна и флора, изменение климата, здоровье, безопасность и социальные вопросы. На основании всех дополнительно определенных воздействий, принимая во внимание строительный этап, ожидается, что лишь немногие последствия, если таковые имеются, носят необратимый характер, и в большинстве случаев меры по смягчению последствий могут быть разработаны, для избежания или сведения их к минимуму, как и тот же вывод предыдущего отчета ОВОС.
37. Первые общественные Консультации с общественностью по экологическим вопросам относительно участка «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» были проведены 17 марта 2016 года в здании Кочкорской районной администрации в соответствии с Законом Кыргызской Республики «О доступе к информации, находящийся в ведении Государственных органов и органов местного самоуправления КР» и с Политикой АБР о связях с общественностью (2011 г.) и ЗПГ (2009 г.). Встреча была организована ГРИП/МТиД. Для участия в общественных слушаниях заинтересованных сторон из окрестных сел, было направлено официальные сообщения местным органам власти.

3. Природоохранное законодательство Кыргызской Республики

38. Воздействие Проекта по реконструкции дороги на проектом участке «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» на окружающую среду регулируется рядом законодательных актов Кыргызской Республики в области охраны окружающей среды.

Таблица 1: Национальное законодательство об охране окружающей среды

№	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 23.11.20	Устанавливает основные принципы экологической политики и определяет глобальные,

		07	национальные и местные экологические проблемы; приоритеты в области охраны окружающей среды на национальном уровне, а также инструменты для обеспечения экологической безопасности
3	Национальная стратегия устойчивого развития КР на 2013-2017гг	N 11 от 21.01.2013	Предусматривает концептуальную основу устойчивого развития, состоящую в удовлетворении потребностей нынешних поколений, не ставя при этом под угрозу удовлетворение потребностей будущих поколений.
4	Закон КР «Об охране окружающей среды»	№53 от 1999 г	Устанавливает базовые принципы охраны окружающей среды и обеспечивает правовые полномочия создания экологического качества, установления системы мониторинга и контроля за окружающей средой Среди стандартов и норм экологического качества, авторизированных в рамках данного закона, представлены следующие имеющие отношение к проекту: • нормы максимально безопасной концентрации опасных веществ в воздухе, воде; • стандарты использования природных ресурсов; • нормы максимально безопасных уровней шума, вибраций и других опасных физических воздействий. 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.
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»	N151, от 2009 г.	Применяется в целях охраны окружающей среды, определяет основные положения технического регулирования в области экологической безопасности и устанавливает общие требования к обеспечению экологической безопасности при проектировании и осуществлении деятельности на объектах хозяйственной и иной деятельности для всех юридических и физических лиц.
7	Положение о порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду в Кыргызской Республике	№ 60 от 13.02.2015 года	Устанавливает порядок проведения оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду (далее - ОВОС). Целью проведения ОВОС является предотвращение и/или смягчение воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий.
8	Положение о водоохранных зонах и полосах водных объектов в Кыргызской Республике	N 271 от 7.07.1995 года	Определяет порядок установления водоохранных зон и полос на водных объектах Кыргызской Республики, устанавливает режим хозяйственной деятельности и использования земель, входящих в состав водоохранных зон и полос, а также ответственность за содержание их в надлежащем состоянии.
9	Правила охраны поверхностных вод в КР	№128 от 14.03.2016 года	Правила охраны поверхностных вод Кыргызской Республики регулируют вопросы охраны поверхностных вод от загрязнения, засорения и истощения, при осуществлении водопользователями различных видов хозяйственной деятельности, которые оказывают или могут оказывать неблагоприятное воздействие на состояние поверхностных вод, независимо от их организационно-правовой формы, а также регламентируют порядок осуществления мероприятий по охране поверхностных вод.

10	Закон КР «Об охране атмосферного воздуха»	№51 от 1999 года	Регулирует отношения по использованию и охране атмосферного воздуха.
11	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.
12	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
13	Закон КР «О животном мире»	№59 от 1999 г	Устанавливает правовые отношения в области охраны, использования и воспроизводства объектов животного мира.
14	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			
15	Конституция Кыргызской Республики	2010 г	Статья 12, признает разнообразие форм собственности, и гарантирует равную правовую защиту частной, государственной, муниципальной и иных форм собственности (статья 12, пункт 1). Земля может находиться в частной, 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). 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).
16	Гражданский кодекс	№16 от 8 мая 1996 г. в редакции от 30 мая 2013 г	Определяет, что лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или соответствующим законом договором не предусмотрено иное (статья 14, пункт 1). В Гражданском кодексе определены следующие убытки, которые подлежат компенсации: • расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права (статья 14, пункт 2); • утрата или повреждение имущества (статья 14, пункт 2); • 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); • компенсация упущенной выгоды наряду с другими расходами, как минимум в размере данного дохода лицу, которое теряет землю, активы или источники средств существования.
17	Земельный Кодекс	№ 45 от 2 июня 1999 г. в редакции от 26 мая 2009 г	Регулирует земельные отношения в КР, основания возникновения, порядок осуществления и прекращения прав на землю и их регистрацию, а также направлен на создание земельно-рыночных отношений в условиях государственной, коммунальной и частной собственности на землю и рационального использования земли и ее охраны. Земельный кодекс является основным документом,

			регулирующим землепользование
18	Закон КР «О переводе (трансформации) земельных участков»	N 145 от 15 июля 2013 года	Закон разработан в соответствии с Земельным кодексом Кыргызской Республики, другими нормативными правовыми актами Кыргызской Республики и определяет правовые основы, условия и порядок перевода (трансформации) земель из одной категории в другую или из одного вида угодий в другой.
19	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: • торговля на обочине; • размещение киосков, павильонов и подобных сооружений, -(статья 23) самовольное использование земель автомобильных дорог незаконными пользователями.
20	Положение об оценке активов		Оценка активов производится на основании Временных правил деятельности оценщиков и оценочных организаций (Постановление Правительства №537 от 21 августа 2003 г.), Стандартов оценки имущества (Постановление Правительства №217 от 03 апреля 2006 г.) и иных положений национального законодательства
Законодательство об охране и использовании историко-культурного наследия			
21	Закон КР «Об охране и использовании историко-культурного наследия»	№91 от 26 июля 1999г	Устанавливает правовые нормы в области охраны и использовании объектов историко-культурного наследия на территории Кыргызской Республики, представляющих собой уникальную ценность для народа Историко-культурным наследием являются памятники истории и культуры, связанные с историческими событиями в жизни народа, развитием общества и государства, произведения материального и духовного творчества, представляющие историческую, научную, художественную или иную ценность.
Закон «О доступе к информации»			
22	Закон «О доступе к информации, находящийся в ведении Государственных органов и органов местного самоуправления КР»	№213 от 28.12.2006 г.	Настоящий закон регулирует права и обязанности государственных органов по предоставлению информации местному населению, чтобы достичь прозрачность работы
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.

39. 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.

4. Процессы получения разрешений в Кыргызской Республике

40. АБР требует рассмотрения экологических вопросов во всех аспектах своей деятельности. Заменяя предыдущую политику охраны окружающей среды и социальной безопасности, Заявление о политике гарантии АБР от 2009 года (ЗПГ, 2009 г.) излагает политические цели, сферу действия, обязательства и принципы трех ключевых областей гарантии:
- i. гарантии по охране окружающей среды,
 - ii. гарантии от произвольного переселения и
 - iii. гарантии для коренных жителей.
41. АБР принимает ряд конкретных требований по защитным мерам, которые заемщики/клиенты должны соблюдать при решении экологических и социальных последствий и рисков. Заемщики/клиенты должны удовлетворять эти требования в процессе подготовки и реализации проекта. Требования гарантий по охране окружающей среды указаны в Приложении 1 ЗПГ от 2009 года (Требования гарантии 1: Окружающая среда). В нем говорится, что АБР требует проведение экологической оценки всех проектных займов, программных займов, займов для отрасли, программных займов для развития отрасли, а также займов с участием финансовых посредников, а также займов для частного сектора.
42. В скрининге и категоризации АБР, характер необходимой для проекта экологической оценки зависит от значимости его воздействия на окружающую среду, которые связаны с типом и расположением проекта, чувствительностью, масштабом, характером и величиной его потенциальных воздействий, а также с наличием экономически эффективных мер по смягчению последствий. Проекты проходят отбор и анализ касательно их ожидаемого воздействия на окружающую среду и включаются в одну из следующих четырех категорий¹:
- **Категория А.** Проекты могут оказать существенное неблагоприятное воздействие на окружающую среду. Для устранения значительных воздействий требуется оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС).
 - **Категория В.** Проекты могут вызвать некоторые негативные воздействия на окружающую среду, но в меньшей степени или значимости, чем проекты категории А. Подобные воздействия характерны конкретным участкам, немногие из них носят необратимый характер и в большинстве случаев для них могут быть разработаны меры по смягчению более легкие, чем для проектов категории А. В данном случае требуется ПЭО, чтобы определить, возникнут ли значительные воздействия на окружающую среду, требующие проведения ОВОС. Если ОВОС не требуется, то ПЭО рассматривается как окончательный отчет об экологической оценке.
 - **Категория С.** Проекты вряд ли могут вызвать неблагоприятное воздействие на окружающую среду. Не потребуются ни ОВОС, ни ПЭО, хотя экологические последствия рассматриваются.
 - **Категория FI.** Проекты включают кредитную линию через финансового посредника или инвестиции в акционерный капитал финансового посредника. Финансовый посредник должен применять систему управления окружающей средой, в случае когда все проекты будут иметь незначительные последствия.
48. *План управления окружающей средой:* составляется План управления окружающей средой (ПУОС), в котором рассматриваются потенциальные последствия и риски, выявленные экологической оценкой. Уровень детализации и

¹ Азиатский банк развития. 2003. Руководство по экологической оценке, Манила.

сложности ПУОС и приоритетности определенных мер и действий будут соизмеримы с воздействием и рисками проекта.

49. *Раскрытие общественности:* АБР будет размещать следующие документы по защитным мерам на своем сайте, чтобы подвергнутые воздействию лица, другие заинтересованные стороны, а также широкая общественность могла внести значимый вклад в разработку и реализацию проекта:
- (i) касательно природоохранных проектов категории А, проект отчета по ОВОС как минимум за 120 дней до рассмотрения Правлением;
 - (ii) окончательный или обновленный отчет по ОВОС и/или ПЭО по получении; и
 - (iii) отчеты экологического мониторинга, представленные Органами по реализации/исполнения в ходе реализации проекта при получении.
45. Участок «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» классифицируется как категория «В» на основании Заявления о политике гарантии АБР от 2009 года и Методических указаний по экологической оценке АБР (2003 г.), для участка требуется ОВОС и он рассматривается как окончательный отчет об экологической оценке.
46. АБР также требует проведения консультаций с общественностью в процессе экологической оценки. Касательно проектов категории В, по возможности заемщик должен проконсультироваться с группами, пострадавшими от предлагаемой программы, и с местными неправительственными организациями (НПО). Консультация должна быть проведена как можно раньше в цикле Программы по переселению таким образом, чтобы мнения затрагиваемых групп были приняты во внимание при разработке Оценки и в рамках мер по смягчению последствий. Любые вопросы по рассмотрению жалоб касательно возмещения будут разрешены в соответствии с концепцией Программы по переселению. Будет установлен отдельный механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) для решения как экологических, так и социальных проблем по проекту.

5. Процессы получения разрешений в Кыргызской Республике

47. Оценка возможных воздействий хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду и здоровье человека, а также разработка перечня мер по предотвращению негативных последствий (уничтожение, деградация, повреждение и истощение естественных экологических систем и природных ресурсов), а также улучшение состояния окружающей среды осуществляется в рамках оценки воздействия на окружающую среду, предусмотренной природоохранным законодательством Кыргызской Республики.
48. Оценка воздействия на окружающую среду осуществляется в соответствии с:
- I. Положением о порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду в Кыргызской Республике (№60 от 13.02.2015 г.);
 - II. Положением о порядке проведения государственной экологической экспертизы в Кыргызской Республике (№248 от 07.05.2014 г.);
 - III. Законом «Об экологической экспертизе» №54 от 1999 г. (в редакции от 04.05.2015 г.), Законом «Об охране окружающей среды» №53 от 1999 г. и
 - IV. Законом «Об общем техническом регламенте по экологической безопасности» №151 от 2009 г.
49. План управления окружающей средой (ПУОС) разработан на основе ОВОС и проектных решений, скорректирован и указывается на каждом последующем этапе проекта. ПУОС отражает все возможные негативные последствия, которые были определены ОВОС, и включает в себя меры по смягчению подобных последствий.
50. Оценка состояния окружающей среды в Кыргызстане основана на двух подсистемах:
- i. ОВОС (русская аббревиатура «Оценка воздействия на окружающую среду»), и

ii. Экологическая экспертиза (Государственная экологическая экспертиза, ГЭЭ).

На основе «списка» осуществляется скрининг проекта для определения того, является ли проект объектом экологической оценки или нет. В тех случаях, когда это необходимо, ОВОС проводится консультантом по ОВОС, нанятым Инициатором проекта. В процессе экологической оценки будут разработаны документы по оценке воздействия на окружающую среду, которые пройдут ГЭЭ.

51. Результаты ОВОС представляются на общественные консультации, после чего вносятся изменения в соответствии с предложениями общественности. Впоследствии отчет ОВОС, Заявление о воздействиях на окружающую среду (ЗВОС), а также другие вспомогательные документы будут представлены на государственную экологическую экспертизу (ГЭЭ). После выше обозначенного, проект либо будет утвержден, отклонен, либо отправлен на повторное рассмотрение.
52. Продолжительность ГЭЭ зависит от сложности проекта, но не должна превышать 3-х месяцев после подачи Инициатором проекта всех документов ОВОС на ГЭЭ. Общественная экологическая экспертиза организуется и проводится по инициативе граждан, органов местного самоуправления и общественных объединений, зарегистрированных в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики. Заключение общественной экологической экспертизы направляется органу, осуществляющему государственную экологическую экспертизу, а также органу, принимающему решение о реализации объектов экспертизы.
53. Заключение общественной экологической экспертизы является рекомендательным. Оно может публиковаться в средствах массовой информации, передаваться местным государственным администрациям и органам местного самоуправления, инициаторам проекта, разработчикам и другим заинтересованным лицам.

6. Экологические нормы

54. К Проекту применяются следующие экологические нормы. Здесь также представлены международные нормы для сравнения с нормами Кыргызстана. При реализации проекта АБР рекомендует применять более строгие нормы в качестве требований мониторинга.

1. Качество воздуха

55. Предельно допустимые нормативные показатели вредных веществ в атмосферном воздухе в соответствии с кыргызскими и международными требованиями показаны в Таблице 2.

Таблица 2: Предельно допустимые нормативные показатели вредных веществ в атмосферном воздухе

Загрязнитель	Предельно допустимые концентрации (мг/м ³)		Период осреднения концентрации	
	Согласно национальному законодательству	Согласно международным требованиям (МФК*)	Согласно национальному законодательству	Согласно международным требованиям (МФК*)
Пыль			среднее суточное	1 год
Только для ссылки не были мониторированы			-	24 часа
Только для ссылки не был мониторирован			-	24 часа
Двуокись серы SO ₂			среднее суточное	24 часа

Двуокись азота NO ₂			среднее суточное	1 год
Оксид углерода CO			среднее суточное	Макс 8 часов в день в среднем

* Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ). Руководство ВОЗ по качеству окружающего воздуха

2. Шум

56. Международные и Кыргызские нормы указаны ниже в Таблице 3.

Таблица 3: Международные нормы по шуму (дБ) (МФК)

Руководство по уровню шума*		
Категории	Одночасовой LAeq (дБА)	
	Дневное время 07:00 - 22:00	Ночное время 22:00 - 07:00
Населенные пункты	55	45
Промышленные, торговый	70	70

* Рекомендации значения для уровней шума, измеренных снаружи помещений. Источник: Руководство по определению уровня шума, Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), 1999.

57. Международные и Кыргызские нормы указаны ниже в Таблице 4.

Таблица 4: Допустимые уровни шума в Кыргызской Республике (дБ)

Описание деятельности / категории	Lэкв*		Lмакс**	
	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».

Поверхностная вода

58. Международные и Кыргызские нормы указаны в Таблице 5.

Таблица 6: Нормы качества поверхностной воды (для водных объектов хозяйственного и культурно-бытового водопользования)

Загрязнители	Предельно допустимая концентрация (мг/м3)	
	Согласно национальному законодательству	Согласно законодательству ЕС
Мутность	Не менее 20/10 см	Не менее 1,0 метр /глубина
Нефтепродукты	0,3 мг/л	Не видна в виде пленки
БПК		
Взвешенные вещества	Увеличение 0,25/ 0,75	

СН 2.1.5.1315-03 с изменениями СН 2.1.5.2280-07 и СанПиН 2.1.5.980-00

Директива 2006/44/ЕС Европейского парламента и Совета 6,09 в «06 о качестве пресных вод, нуждающихся в охране или улучшении качества в целях сохранения водной флоры и фауны

С. Описание проекта

1. Необходимость в проекте

59. Поскольку Кыргызстан является горной страной, не имеющей выхода к морю, региональная торговля в значительной степени зависит от автомобильного транспорта, который превалирует в транспортной системе Кыргызстана. Железнодорожная и водная транспортная сеть очень ограничена в то время как области воздушного транспорта не представляется возможным для массового транспорта. Как было указано в Стратегии партнерства Кыргызстана с АБР², транспортная структура сильно зависит от климатических явлений, в том числе экстремальных температур, оползней и селей. Именно по этой причине необходимы дальнейшие инвестиции в восстановление и поддержку транспортной инфраструктуры.
60. Предлагаемый проект поможет соединить южные районы Ош, Баткен и Джалал-Абада с северными районами Нарын, Иссык-Куль, Чуй и Таласа, а затем соединить их с региональными коридорами. В рамках проекта будет осуществлено:
- снижение стоимости пассажирских и грузовых перевозок между южными и северными регионами путем обеспечения прямого доступа;
 - предоставление более прямого маршрута между Казахстаном и Таджикистаном,
 - стимулирование торговли.

2. Общая информация о проектируемом объекте

61. Отправной точкой для настоящего участка обозначен 64 км, начинается со стыка трех дорог. Это дорога, пересекающая село Кочкор, где трасса Бишкек-Нарын-Торугарт служит в качестве объезда села Кочкор и настоящего участка дороги. Как правило, настоящий участок следует по существующей трассе до села Эпкин (89 км). Весь участок находится в Нарынской области и пересекает только один район, а именно Кочкорский район (где село Кочкор является центром района).
62. В Кочкорском районе дорога пересекает села Кок-Жар, Чекилдек и Эпкин. Также существует мост над рекой Джоон-Арык в селе Кок-Жар. Река является одним из притоков реки Чу.
63. В таблице показаны Географические юрисдикции, которые либо пересекают участок дороги, либо находятся рядом.

Таблица 7: Географические юрисдикции вдоль участка дороги

Область	Район	Город	Село	Участок/км
Нарын	Кочкор		Кок-Жар	64 км – 89 км
			Чекилдек	
			Чолпон	
			Эпкин	

Источник: Консультант

64. На Рисунке 1 показана карта проектируемой дороги.

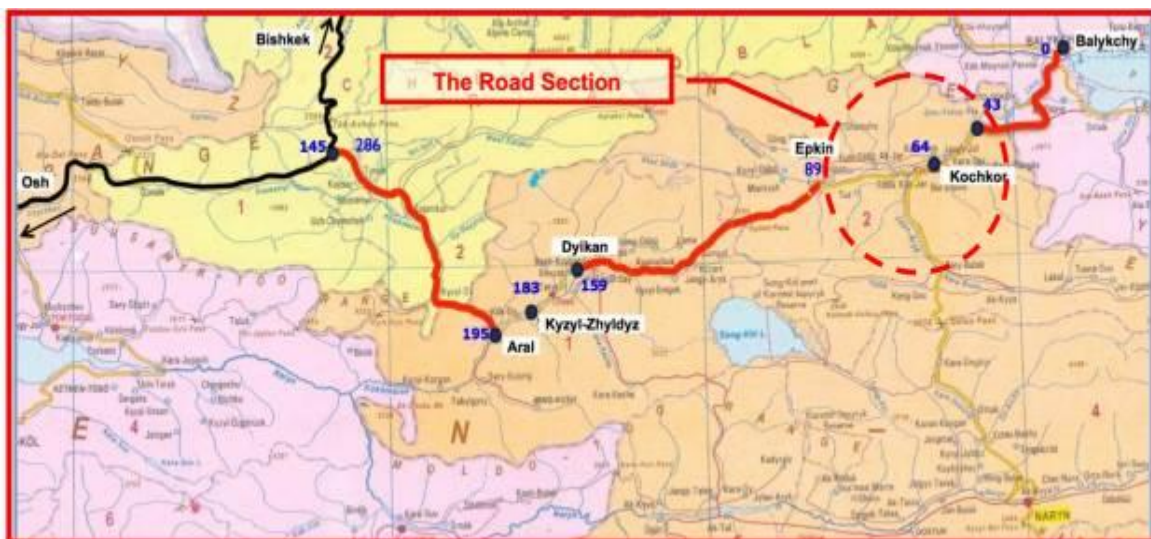


Рисунок 1: Схема расположения участка дороги

65. Инженерно-геологические условия строительства земляного полотна на альтернативной дороге Север-Юг на участке между Кочкор и Эпкин являются благоприятными. Ось дороги длиной 25 км проложена, главным образом, на существующей полосе отвода с гравийной обсыпкой, в некоторых местах с асфальтовым покрытием. Асфальтовое покрытие в основном толщиной 5-6 см, редко - 9-10 см. Основание дорожного покрытия устроено из гравия, гальки и грунта из щебня с супесчаными, песчаными наполнителями.
66. Дорога находится в плохом состоянии, поверхность ухабистая с многочисленными заплатами, покрыта частыми поперечными и продольными трещинами, часто с сеткой трещин. Также существует мост над рекой Джоон-Арык в селе Кок-Жар. Река является одним из притоков реки Чу. Дорога пересекает множество подводящих и оросительных каналов и пониженные места.

3. Тип и техническая категория дороги Проекта

67. Участок «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» будет улучшен до **II технической категории дороги**, состоящей из:

- (i) работ по дорожному покрытию - строительство новой конструкции дорожной одежды;
- (ii) строительство/ремонт моста - в основном ремонт мостовых настилов;
- (iii) водопропускные трубы и дренажные работы - замена старых водопропускных труб и улучшение существующих с устройством боковых канав;
- (iv) улучшение дорожной кривизны - для улучшенной управляемости и безопасности, кривизна и градиент будут улучшаться, особенно на существующих виражах малого радиуса;
- (v) расширение проезжей части - в ряде мест ширина дороги будет расширена, чтобы обеспечить безопасное двустороннее движение и доступ пешеходов;
- (vi) разрез склона - за счет необходимого расширения и безопасности;
- (vii) стабилизация склонов - разрезы будут стабилизированы конструктивными работами; и
- (viii), обустройство дороги - необходимые устройства безопасности и оборудования должны быть установлены в стратегически важных точках вдоль дороги.

Планируемый срок службы дорожного покрытия в зависимости от прогнозируемой нагрузки движения, с нормальным регулярным и периодическим техническим обслуживанием, составляет 20 лет.

4. Детали Проекта

4.1. Поперечный профиль дороги

68. Дорога должна проектироваться в соответствии с геометрическим проектным стандартом Кыргызстана, соответственно, она должна иметь достаточную

пропускную способность, обеспечивая безопасность идущего навстречу транспорта. В действительности это должна быть двух полосная автодорога, состоящая из ширины проезжей части (сумма ширины двух полос) и ширины обочины дороги. Конструктивными элементами поперечного сечения проектируемой дороги являются:

- (i) Число полос: 2
- (ii) Ширина полосы: 3,5-3,75 м
- (iii) Ширина проезжей части: 7,00-7,50 м
- (iv) Ширина обочины: 3,25-3,75 м (из которых 0,50-0,75 м уложены)
- (v) Общая ширина дороги: 15,00 м

69. Планируемый объем земляных работ показан в Таблице 7:

Таблица 8: Объем земляных работ

Описание	Ед.	Кол.
Выемка верхнего слоя почвы (вегетативный слой)	м3	75 470
Выемка непригодного и лишнего материала, обычная почва	м3	76 200
Выемка непригодного и лишнего материала, скалистый грунт	м3	11 500
Формирование насыпи, обычный материал из разреза	м3	55 000
Обеспечение земляного полотна, выбранный материал	м3	23 500

Местоположение, тип (выемка или насыпь) и шкала (длина, ширина, глубина/высота) земляных работ указана в приложении А2.

70. На рисунках 2 показаны типовые поперечные сечения дороги II технической категории (Типы 1-6), Рисунок показывает типовые сечения типов 7-11.

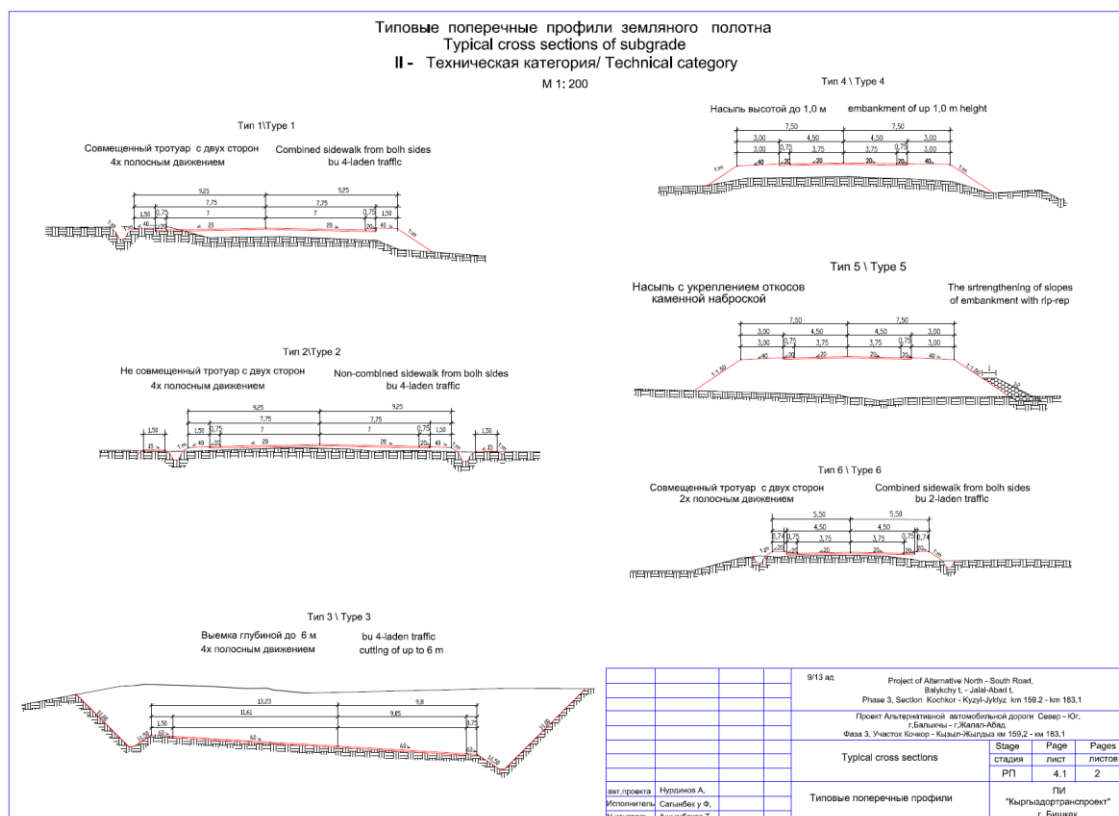


Рисунок 2: Дорога II технической категории (Тип 1-6)

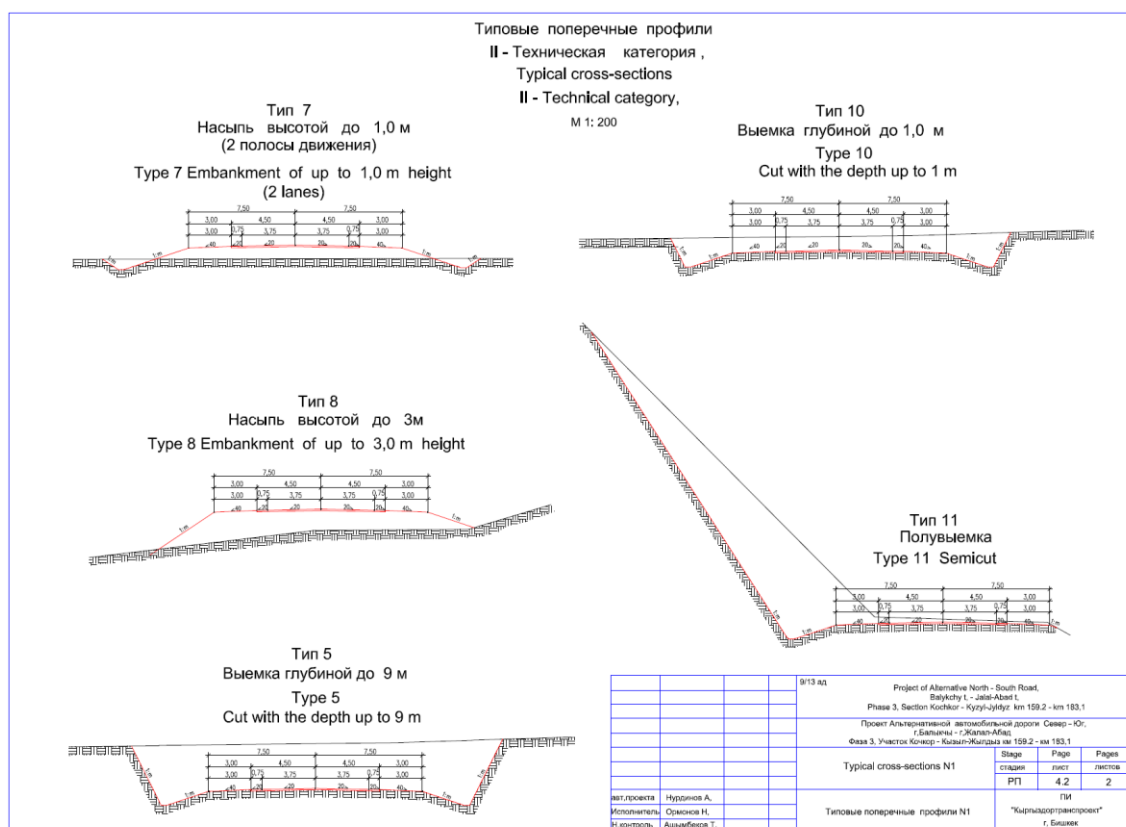


Рисунок 3: Дорога II технической категории (Тип 7-11)

Источник: Консультант

4.2 Мосты и водопропускные трубы

71. Существуют четыре (4) основных моста вдоль настоящего участка проектируемой дороги, которые указаны в Таблице 8. Малые водные переходы проходящие через водопропускные трубы, будут реконструированы или отремонтированы. Общее количество 35 труб.

Таблица 9: Мосты на участке

№	Расположение моста	Имя пересекающего русла	Схема п р о л е т а	Длина м о с т а , м	Расчетная ширина, м	Предлагаемая мера реабилитации
1	65+414	Жоон-Арык	14,06 x 3	47,38	11,5+2x1,5	Замена, расширение
2	68+046	Мукан	1 x 6.0	6,5	11.5+2x0,75	замена
3	86+530	Ал-Гсргл	1 x 6.0	11,1	11,5+2x1,5	замена
4	88+793	Жаркоомду	1 x 6.0	11,1	11,5+2x0,75	замена

4.3 Линии электропередач

72. Часто, линии электропередач проходят вдоль дороги и иногда пересекают дорогу. Местоположения данных линий электропередач указаны в Приложении А4.

5. Временные вспомогательные объекты

5.1. Источники материала и выемка и засыпка

73. Значительный объем материалов будет получен из карьеров и использован для строительства дорожных насыпей и подъездов к мосту. Несколько потенциальных карьеров находятся в окрестности. Подрядчики, участвующие в недавней реконструкции дороги, также могут подсказать потенциальные места добычи карьерного материала, который может быть использован для строительства подъездов к мосту. Будущий подрядчик, возможно, предложит свои источники материалов; но материалы перед использованием должны быть одобрены консультантом по надзору за строительными работами.
74. Если подрядчик будет использовать материалы из существующего или разрабатываемого карьера, подрядчик должен потребовать от оператора, все необходимые разрешения от местных властей, разрешения от территориальных управлений ГАООСЛХ и соответствующие оперативные и управленческие меры которые приняты для сведения к минимуму воздействия на окружающую среду в целом. С другой стороны, если подрядчик планирует начать разработку нового карьера, то для этого от него требуется соблюдение 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 МТиД КР для получения лицензии на разработку карьеров в Государственном комитете по промышленности, энергетике и недропользованию КР. 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 владельцев карьера, которые должны быть указаны в заключаемых договорах между подрядчиком и владельцем карьера.
75. Подходящие строительные материалы были изучены специалистом по материалам во время эксплуатационных исследований. Ниже в таблице приведен список потенциальных участков для карьеров. Однако непосредственно вблизи участка дороги, не было обнаружено подходящих материалов. В период строительства, подрядчик должен провести собственное исследование на наличие материала и получить соответствующие разрешения на эксплуатацию материальных источников.

5.2. Строительные материалы

76. В Таблице 9 указан список потенциальных участков для карьеров для отработки строительных материалов.

Таблица 9. Список потенциальных участков для карьеров

Но.	Км	Сторона	Описание	Доступность	Фото
1	76	Слева	Старый карьер, песок и гравий	Да	
2	81	Слева	Песок и гравий	Да	
3	85.6	Слева	Песок и	Да	

			гравий. Отко с		
--	--	--	----------------------	--	---

5.3. Асфальтовый завод, битумные установки и дробилки

77. При установке асфальтового завода на месте проведения работ следует учитывать, что для дорожного покрытия в основном должны использоваться подстилающий связующий слой и верхний слой. Подрядчик в процессе работы должен руководствоваться целым рядом пунктов по защите окружающей среды. При производстве асфальтовой смеси возможны выбросы в атмосферу, так же, при производстве и транспортировке битума возможны утечки. При использовании цемента для бетонирования мостов, водопропускных труб и дренажных систем, цементная пыль может загрязнять воздух. Кроме того, при подготовке, смешивании и погрузке цементной смеси в автобетономешалки и при их последующей мойке происходит загрязнение почвы и воды.
78. Эти два объекта должны располагаться на соответствующем расстоянии от жилых домов (как минимум на расстоянии 500 м), а также от реки (как минимум на расстоянии 75 м, в зависимости от размеров водоохранной зоны), чтобы избежать загрязнения воды. С учетом того, что проектируемая дорога пролегает по сельской местности, имеется достаточно места для строительства этих установок. Подрядчик должен получить необходимые разрешения, провести все необходимые переговоры должным образом с землевладельцами и восстановить использованные участки территории после завершения проекта.

5.4. Строительный лагерь

79. Выбор необходимых земельных участков под организацию строительного лагеря является прерогативой подрядчика, как и ведение переговоров непосредственно с землевладельцами и получение необходимых разрешений для его объектов. Для организации строительных лагерей имеются свободные участки, и подрядчик может подобрать соответствующие территории для их расположения. Надлежащее обслуживание всех служебных и санитарно-бытовых помещений в строительном лагере является прямой ответственностью подрядчика под руководством инженера по надзору за проектным строительством. Санитарно-бытовые помещения включают туалеты, душевые кабины, умывальники и площадку для размещения прачечной. Кроме того, площадка для оборудования и технического обслуживания также должна быть расположена соответствующим образом. Сточные воды должны быть обработаны в соответствии с требованиями для сточных вод. Сброс сточных вод в водные объекты запрещается. Соответствующим образом должны планироваться сбор и утилизация твердых бытовых отходов. Для строительных лагерей имеются свободные участки и подрядчик может подобрать соответствующие территории для их расположения.

6. Анализ альтернатив

80. В настоящем разделе рассматриваются две альтернативы:

- Нулевой вариант – «Бездействие»/альтернатива отсутствия деятельности
- Проект реконструкции дороги

Альтернативный сценарий «отсутствие проекта» будет означать, что дорога останется «как есть» и не подвергнется восстановительным работам. Принимая во внимание указанные причины и причины, представленные в документах «Страна и региональная стратегия» и «Обоснование, характерное для местности», преимущества реабилитации и реконструкции дороги в целом превосходят ожидания от альтернативы «отсутствие проекта».

Вторая альтернатива рассматривает проект реконструкции дороги до категории II, которая проходит по существующей трассе от участка Кочкор (64 км) до Эпкин (89) км.

7. Интенсивность движения

81. Результаты ручного подсчета трафика для участка дороги преобразован в СГСД по типу каждого транспортного средства (год 2015) с учетом сезонной и суточной корреляции которые показаны в Таблице 10 ниже³.

Таблица 10: Результаты ручного подсчета движения (2015 г.)

Участок анализа	Название участка	Тип ТС	Автомобиль	Микроавтобус/фургон	Средний автобус	Большой автобус	Легкий грузовой пикап	Средний грузовик 2-осный	Тяжелый грузовик 3-осный	Автоприцеп	Полуприцеп	Итого
1B & 2A	Кочкор 62+580к м – Эпкин 89 км и Эпкин 89 км – Дыйкан 159+274км	Результат подсчета	1359	128	91	3	40	48	72	55	35	1831
		Фактор день/месяц (Вторник/Август) = 0,885										
		СГСД	1203	113	81	3	35	42	64	49	31	1620

Источник: Предварительный отчет КОКС

82. Согласно оценке в исследовании трафика, темпы роста составляют:

- (i) 2011-2024 = 4,2%;
- (ii) 2025-2029 = 3,7%;
- (iii) 2030-2035 = 3,2%; и
- (iv) 2036-2040 = 2,8%.

После добавления интенсивности движения части транспортного потока перешедшего со старой дороги на новую и применения темпов роста, будущее движение составит около 2,434 автомобилей. Сравнивая это значение с дорожными классификациями для Кыргызской Республики, мы определили, что дорога категории II будет достаточной для обслуживания будущего движения.

8. Предлагаемый график реализации

83. График строительных работ находится на предварительном этапе. Консультант по проектированию должен быть нанят, и в дальнейшем он будет осуществлять необходимую проектную доработку вместе со всеми договорными документами. Эта ОВОС будет составлять часть контракта с конкретными положениями для формирования части технических спецификаций. Ожидается, что строительство начнется в 2018 году. Весь период строительства займет 2 года и 1 год технической гарантии.

³ Это часть экономического отчета для настоящего ТППП

D. Описание окружающей среды

1. Топография, геология и почва

84. Участок дороги «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» начинается с запада села Кочкор в Кочкорском районе. Этот район является частью долины Кочкор, которая описана как впадина с высотой 1800-2500 м, длиной 80 км и шириной 20 км. Общую площадь можно рассматривать как степную окрестность с фрагментами лесов и лугов. Рядом с дорогой распространено сельское хозяйство и животноводство которое является основной деятельностью. Участок от 64 км по 92 км расположен в низине Кочкор, ориентирован в восточно-западном направлении. Поверхность равнины плоская со слегка волнистым продольным профилем. Отметки колеблется от 1856 до 2250 метро над уровнем моря, подъем имеет место в направлении перевала Кызарт.
85. Территория Кочкорского района это обширные участки сельскохозяйственных угодий, посвященных фермерству и животноводству. Кочкорская долина ограничена горными хребтами Кыргыз с севера, а с юга – Карагатты Кызарт. Горный район имеет весьма расчлененный рельеф с высокими склонами. Разность высот в долине колеблется от 1700 до 2400 метров, урочища от 2400 до 4502 м. Местность характеризуется как волнообразная и гористая местность, которая покрыта травой, пригодной для выпаса скота. Придорожная местность в основном является лугопастбищным угодьем для выпаса скота. Местная растительность редкая, однако, некоторые части дороги усажены деревьями (в основном тополя, вязы и белая акация).

2. Климат

86. Большая часть Нарынского района горная территория. Климат континентальный; зима холодная и продолжительная. Самая низкая абсолютная температура опускается до 45°C (ниже нуля). Лето короткое и прохладное. Есть несколько климатических зон в районе:
- iii. на высоте 1400-1600 м над уровнем моря - пустыни, полупустыни;
 - iv. 1600-1800 м, 1800-2000 м - степь;
 - v. 2500-4000 м субальпийский и альпийский зоны; (iv) выше 4000 м зона вечных снегов.
87. Средняя температура воздуха в январе составляет - 15°C. Абсолютный минимум температуры (-50°C) был зарегистрирован на территории долины Аксай. В районе озера Чатыр-Кол расположены долины Аксай, Арпа, в верхнем течении реки Нарын, в бассейнах рек Сон-Куль зимы холодные, лето теплое, но короткое. В течение дня может произойти резкие изменения температуры, заморозки могут наступить даже в летние месяцы. Среднегодовое количество осадков на равнинах составляет 200-300 мм, в горах немного больше. Период сильных дождей приходится на вторую половину весны и первую половину лета, когда осадки составляют от 30 до 60% годовых осадков. В долинах количество осадков увеличивается с запада на восток. Снежный покров в долине достигает до 40 см, в горной местности - до 80 см. Из-за сильных ветров снегопады в Кочкорской долине встречается редко, а покров неустойчив.

3. Гидрология, водные ресурсы и качество воды

88. В Нарынской области имеются более 5,000 рек и ручьев. Горные хребты многолетних ледников, которые являются источником многих рек, выходят далеко

за пределы региона. Ледники расположены на высоте 4,000 м. Общая площадь ледников составляет около 500 км². Большинство ледников расположены на хребтах Какшаал. Самыми крупными являются Аксай, Ай-Тал, Орто-Таш. В районе также имеются много альпийских озер. Самыми большими из них являются Сон-Кол и Чатыр-Кол.

89. В Нарынской области протекает самая длинная река страны - река Нарын, которая питает семь гидроэлектростанций. Река Нарын обеспечивает большой поток воды, что существенно влияет на экономическую активность не только в Кыргызстане, но и в Узбекистане, Казахстане и Таджикистане. Она течет в пределах 10-14 км³. За пределами Кыргызстана река Нарын сливается с реками Сарыджаз, Инильчек и Ак-Ширак, которые идут далее в Китай в бассейн реки Тарим. Наиболее важными притоками реки Нарын являются Малый Нарын (407 м³/с), Он-Арча (160 м³/с), Джергетал (65,4 м³/с), Кок-Герт (Кажырты) (64,5 м³/с). Река Сырдарья включая реку, Нарын образует вторую по величине реку в Средней Азии – реку Сырдарья.
90. Восточный водораздел до перевала Кызарт образует водосбор, который стекает в водохранилище Орто-Токой через реку Кочкор. Основными реками в данной области являются река Джоон-Арык, которая соединяется с рекой Кочкор на 67 км. Река Кочкор - это река в Кочкорском районе Нарынской области. Она образуется в результате слияния рек Каракол и Сеок. Длина реки составляет 45 км, площадь бассейна 2 590 квадратных километров, а средний годовой расход 12,6 кубических метров в секунду. Река Чу образуется при слиянии рек Кочкор и Жаны-Арык близ села Кок-Жар.

4. Экологические ресурсы на Проектном участке

91. Нарынская область считается богатой по флоре и фауне. Некоторыми основными видами являются реликтовая голубая ель Тянь-Шань, травы: облепиха, эфедра, зверовой, тысячелистник, валериана, шиповник и многие другие. В районе имеются заповедники: Нарынский и Каратал-Жапырыкский заповедник, заповедно-охотничье хозяйство: Кочкор, Ат-Баши, Угутское и т.д.

4.1. Флора

92. Территория участка Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км) относится к пахотной орошаемой земле на месте степей и пустынь. Согласно геоботаническому разделению, территория относится к провинции внутреннего Тянь-Шаня.

Типы растительности: Пустыня: боярышник, подушечник, степь, покрытая дерном, высокие луга, криофильное подушечники; болота, еловые леса, широколиственные леса: лиственные кустарники; арчевники. Большие площади покрыты растительными сообществами с редкой растительностью. Тип полос - пустынная степь с фрагментами лесов и лугов.

Основные виды растений: Симпегма Регеля (*Sympegma regeli*), Ива остролистная (*Salix acutifolia*), Облепиха крушиновидная (*Hippophae rhamnoides*), Герань регеля (*Geranium regeli*), Герань гималайская (*Geranium himalayense*), Поташник длинноостроконечный (*Kalidium cuspidatum*), Реомюрия джунгарская (*Reaumuria soongorica*), Акантолимон алатавский (*Acantholimon alatavicum*), Полынь тяньшанская (*Artemisia tianschanica*) Ковыль кавказский (*Stipa caucasica*), Овсяница валлисская, (типчак *Festuca sulcata*), Зопник горнолюбивый (*Phlomis oreophila*), Осока узкоплодная (*Carex stenocarpa*). Из лекарственных растений произрастают шиповник Беггера, шиповник рыхлый, солодка уральская.

4.2. Фауна

93. Территория проектной дороги является пустыней и полупустыней. По географическому районированию - внутритяньшанский среднегорный. Характерные виды данной территории:

- (i) рептилии: пустынный гололаз, ящурки, стрела-змея, обыкновенный щитомордник;

- (ii) птицы: домовый сыч, монгольский зуек, малый жаворонок, полевой конек, каменки, горихвостка-чернушка, скалистый поползень, пустынный монгольский выюрок, огарь (по водоемам), бородатая куропатка, кеклик (в открытых местообитаниях), обыкновенная горлица, пролетом бывает чернобрюхий рябок;
- (iii) животные: большой подковонос, остроухая ночница, заяц толай, песчанки, степной хорек, каменная куница, серый сурок, ондатра (по водоемам).

5. Эндеогенные и экзогенные процессы

94. **Сейсмическая опасность.** По сейсмическому районированию территории Кыргызской Республики, обследованный район относится к 8- бальной сейсмической зоне, согласно СНиП КР 20-02:2009.
95. **Селевая опасность.** Сели ливневого происхождения могут иметь место в сельской местности Кок-Жар, угрожая домам, мостам, дорогам и каналам. Сель может иметь место один раз в два года или реже на большей части горной территории района. Сели ливневого происхождения могут произойти в апреле-сентябре, скорее всего, в мае-июле, как показано в Таблице 11.

Таблица 11: Прогноз возможной активации селей и паводков

№	Сельский район	Река	Поселение	Объекты, которые могут быть затронуты
1	Кок-Жар	Сели, правый берег, река Джоон -Арык	Село Кок-Жар	дома, приусадебные участки

Источник: МЧС КР 2015 г.

96. **Наводнение.** Районы с высоким уровнем грунтовых вод приурочены к долинам реки Джоон-Арык, показаны в Таблице 12.

Таблица 12: Прогноз возможного развития процессов наводнения

№	Сельский район	Поселение	Причины наводнения	Рекомендуемые меры безопасности
62	Семиз-Бел	Село Чекилдек	Высокий уровень подземных вод	Снижение уровня грунтовых вод.
64	Чолпон	Село Чолпон	Высокий уровень подземных вод,	Устройство коллекторно-дренажной сети
66	Эпкин	Село Эпкин	Высокий уровень подземных вод	Устройство коллекторно-дренажной сети

Источник: МЧС КР 2015 г.

6. Социально-экономическая информация

Информация по региону

97. Нарынская область расположена на юго-востоке Кыргызстана и граничит на востоке Иссык-Кульской областью, на севере - Чуйской, на западе - Джалал-Абадской и Ошской областями, на юге - с Китаем. Область состоит из 5 районов (Ак-Талинский, Ат-Башинский, Джумгалский, Кочкорский и Нарынский). Город Нарын является административным центром региона и самым крупным городом Внутреннего Тянь-Шаня. Его общая площадь составляет 45,2 тысяч квадратных километров, что составляет 1/4 территории Кыргызстана, а население 249,1 тысяч человек, что составляет 5,2% населения страны.
98. Главный импорт области включает промышленные химикаты, металлы и машины, в то время как экспорт состоит из скота, продуктов животноводства, включая шкуры, полезные ископаемые, текстильные изделия. Главным источником существования в Нарынской области является животноводство или сельское хозяйство. Частные хозяйства занимают менее 5% от используемой земельной площади области, со значительным перевыпасом во многих местах, так как отдаленные пастбища не доступны из-за плохих дорожных путей.

Информация по участку

99. Участок «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» проектной дороги проходит в основном через несколько сел Кочкорского района. В этих селах доступны основные социальные инфраструктуры, такие как питьевая вода и электричество. Для отопления жилья местные жители используют древесный уголь и дрова. Оросительная вода подается по оросительным каналам из близлежащей реки. Во всех селах есть школы. Детские сады есть только в крупных селах.
100. В каждом селе есть фельдшерско-акушерский пункт, а в крупных селах есть больницы. Транспортная инфраструктура состоит в основном из дороги с асфальтовым покрытием (холодный асфальт) и грунтовых дорог. Основная часть населения занята сельским хозяйством и животноводством. Основными видами продукции являются пшеница, картофель, ячмень, мясо, молоко, шерсть, яйца.

7. Культурные и археологические ресурсы

101. В области имеется несколько объектов культурного и исторического значения. Хотя нужно обратить внимание на кладбища вдоль дороги. Необходимо обеспечить то, что во время проектирования дороги и в дальнейшем при ее строительстве воздействия будут сведены к минимуму или их удастся избежать.
102. Для того, чтобы получить более подробную археологическую, культурную и историческую информацию, был нанят местный специалист, который должен был провести археологическое исследование. Специалист провел отдельную работу на местах и представил свои выводы в отчете.
103. В марте 2016 года, местный археолог провел археологические исследования объектов историко-культурного наследия в непосредственной близости от района работ в пределах территории Тонского района Исык-Кульской области, Кочкорского и Жумгалского района Нарынской области, Жайыльского района Чуйской области в соответствии с техническими инструкциями и нормами метода археологических исследований⁴.
104. На участке значительные археологические объекты состоят из (8) восьми объектов, по-видимому, каменно-земляных валов ранней номадской эпохи, сделанных из мелкого гравия с высотой от 0,2 до 0,7 метров и диаметров от 4 до 11 метров. Эти артефакты расположены примерно в 80-100 метрах к югу от дороги, к юго-западу от села Чолпон (или левая сторона дороги) в Кочкорском районе (координаты 42.18314 E75.45456 на север) между пахотными землями сельскохозяйственного назначения (см. фото ниже). Из-за удаленности, они не будут затронуты строительной деятельностью. Однако подрядчик должен быть информирован об их присутствии и быть проинструктирован так, чтобы избежать любых нарушений в данной области, показано на Рисунках 4 и 5.

⁴ Временное положение о порядке проведения археологического обследования. Утверждено постановлением Правительства №386 от 11 июля 2014 года; Д.А. Авдусин: Полевая Археология СССР. - М., 1980. – с. 58-113.



Рисунок 4: Местонахождение археологических ресурсов рядом с Чолпон



Рисунок 5: Фактическое место археологических раскопок рядом с селом Чолпон

105. На основе результатов проведенных исследований был подготовлен отчет, который был направлен в МКИиТ КР для получения заключения (Приложение F). Эти объекты исторического и культурного наследия являются объектами изучения и охраны Министерства культуры, информации и туризма Кыргызской Республики (МКИиТ КР). Для предотвращения воздействия на эти объекты необходимо разработать план управления объектами культурного наследия, в соответствии с законом, защитная зона объектов составляет не менее 50 м. Поэтому все вопросы, связанные с созданием защитных зон, процедур, планов управления должны быть согласованы с МКИиТ КР и местного самоуправления.
106. На основе полученных результатов (Приложение F) во время детального проектирования консультант должен направить проект дороги вместе с планом управления объектов культурного наследия для взаимодействия с МКИиТ КР.
107. В соответствии с Законом Кыргызской Республики об историко-культурном наследии (ст.32, 33), в случае нахождения культурных памятников все строительные работы должны быть приостановлены. Подрядчик должен сообщить о результатах в местные органы исполнительной власти или в другое компетентное ведомство (Институт истории и культурного наследия, Национальная академия наук, исторический факультет, Кыргызский Национальный Университет имени Баласагына) и в МКИиТ КР.

8. Чувствительные объекты

108. Чувствительными объектами являются те районы, где жители более восприимчивы к неблагоприятному воздействию загрязняющих веществ и другим вредным факторам вызываемым строительными работами. Как правило они включают, но не ограничиваются, больницами, школами, детскими садами и т.д. Вдоль дороги такими объектами являются:

- (i) Село Кок-Жар (км 67+500) – рядом со школой вдоль дороги, ЛС;
- (ii) Село Чекилдек (км 70+000) – рядом со школой, ЛС;
- (iii) Село Эпкин (км 88+100) – рядом с мечетью, ЛС

Все жилые строения, в основном, расположены на расстоянии не менее 20 м от края проезжей части.

- (i) Кладбища:
 - ✓ 68 км - кладбище на правой стороне, приблизительно в 2-3 м от дороги;
 - ✓ 70 км - кладбище на левой стороне, приблизительно в 2-3 м от дороги;
 - ✓ 83 км - кладбище на левой стороне, приблизительно в 50-70 м от дороги;

109. Помимо возможного воздействия шума, пыли, автомобильных выбросов в процессе строительства и эксплуатации, общественная безопасность может быть нарушена, когда грузовики, оборудование и строительные материалы будут доставляться на площадки, расположенные вблизи указанных чувствительных объектов. Воздействия могут возникнуть во время занятий в школах, лечения в больницах, также когда безопасность дорожного движения может стать проблемой связанной с опасностями для детей, когда они гуляют, идут в школу или возвращаются обратно.

9. Измерение базового уровня выбросов

110. Измерение фонового уровня параметров относительно качества воды, воздуха и шума/вибрации проводились на выбранных местах. Качество воды измерялось там, где строительство может влиять на качество воды в реке. Качество воздуха и шум/вибрация измерялись на чувствительных участках. Эти результаты будут использованы в качестве фоновых параметров в мониторинге воздействия строительства и эксплуатации проекта. При этом были также представлены международные нормативы для сравнения с кыргызскими нормативами; впоследствии более жесткие нормативы должны быть использованы в качестве требований к мониторингу.

111. Качество воды и воздуха измерялось Управлением экологического мониторинга ГАООСЛХ. Шум и вибрация измерялись Департаментом санитарно-эпидемиологической защиты Министерства здравоохранения.

9.1. Измерение качества воды

112. В качестве фоновых данных качества воды, было решено, что измерения будут выполнены по наиболее важным параметрам: мутность и нефтепродукты. Поэтому, лаборатория, проводила отборы проб в водных объектах, прилегающих к проектной дороге или пересекаемых ею по данным параметрам. В пределах участка Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км), имеется река Джоон-Арык, пересекающий дорогу водоем. Измерение качества воды реки Джоон-Арык проводилось в селе Кок-Жар. Наблюдения установили, что районы вниз по течению реки Джоон-Арык используют воду для оросительных и хозяйственных целей. Питьевая вода берется из колодцев и родников. Результаты испытания качества воды показаны в Таблице 13, ниже.

Таблица 13: Параметры измерения качества воды на участке

№	Расположение	Км в дороге	Мутность см	Нефтепродукты, мг/л
Предельно допустимая концентрация (ПДК)				
Согласно национальным требованиям			Не менее 20	0,3
Согласно законодательству ЕС			Не менее 100см/глубина	Не должно быть видно в виде пленки
Река Чон-Арык в селе Кок-Жар, мост (67+000)			43	<0,05

Измерения проводились с 30 ноября по 3 декабря 2015 года, Приложение Е

9.2. Измерение качества воздуха

113. Результаты измерений будут служить фоновыми значениями для мониторинга во время строительного этапа. Качество воздуха было измерено в 4 точках вдоль дороги, которые были определены как зоны, чувствительные к загрязнению воздуха из-за близкого расположения школ, магазинов и других объектов.
114. В районе работ нет большого промышленного источника загрязнения, влияющего на качество воздуха, но источником загрязнения воздуха является пыль от автомобилей. Ближайшая станция мониторинга качества воздуха находится довольно далеко - в Токмаке (Чуйская долина) и Чолпон-Ате (озеро Иссык-Куль). В Нарынской области нет станций мониторинга качества воздуха.
115. Большая часть дорог расположены вдоль предгорных и горных районов с периметром, окруженным горными хребтами. Высота местности в пределах 700-3615 м над уровнем моря. На территории преобладают заболоченные участки, усеянные редкой растительностью.
116. Единственным источником пыли, шума и вибрации является автомобильный транспорт. Содержание неорганической пыли в воздухе возникло как в связи с климатическими условиями региона, так и движением транспортных средств. Что касается качества воздуха, наиболее важными измеряемыми параметрами являются пыль, SO₂ и NO₂. Соответственно лаборатории, с которой был заключен контракт, поручили проводить измерения в населенных местностях вдоль проектной дороги по этим параметрам. Результаты измерения качества воздуха приводятся в Таблице 14, ниже.

Таблица 1413: Результаты измерения качества воздуха

№	Местонахождение точек измерения	Расстояние, км	Параметры качества воздуха (мг/м3)		
			Пыль	SO2	NO2
Предельно допустимые уровни (МФК)			0,5	0,5	0,085
Предельно допустимые уровни (нормы КР)			0,02	0,02	0,04
1	Кок-Жар, рядом с магазином Рахат, ЛС	71+600	<0,26	<0,05	<0,02
2	Чекилдек, рядом с магазином Ак-Жол, ПС	71+600	0,28±0,07	<0,05	0,023±0,004
3	Село Эпкин, рядом с мечетью, ЛС	88+100	0,28±0,07	<0,05	0,017±0,003

Примечание: Измерения проводились 30 ноября – 3 декабря 2015 года, Приложение Е

9.3. Измерение шума и вибрации

117. Основным источником шума в районе исследования являются шумы, порождаемые двигателями транспортных средств, особенно тех, которые несут большие грузы, проезжающие по грунтовой дороге на низкой скорости. Этот шум также усугубляется шумом от трения шин с дорожным покрытием. Поскольку в районе населенных пунктов мало, шум не является серьезной проблемой. Все замеры шума были проведены на расстоянии 3 м от дороги, вблизи населенных пунктов

118. Ожидается, что уровень шума будет быстро убывать с расстоянием от дороги, все замеры шума были проведены на расстоянии 3 м от дороги: на расстоянии 8-9 метров от дороги, где будет проводиться реконструкция, уровень шума снижается до уровня менее 60 дБ (а), т.е. до рекомендуемого максимального уровня в ночное время для населенных пунктов. Согласно правилам ограничение внешнего шума от автомобильного транспорта составляет 80 дБА для автомобилей с двигателем мощностью 150 кВт или более. При измерении шума в окружающей среде необходимо измерить скорости ветра, температуру воздуха, атмосферное давление, высоту и временные данные записи измерений (например, день или ночь).
119. Вибрация представляет опасность для здоровья человека и окружающей среды и в основном порождается транспортом, строительной техникой, промышленными объектами и другими источниками. В районе запланированных работ вибрация возникает при работе тяжелых транспортных средств. На стадии разработки проекта можно применить наиболее эффективный щит от вибрации. При определении параметров вибрации нужно руководствоваться: санитарными и техническими нормами для машин и вибросчувствительностью зданий и сооружений.
120. Как правило, в качестве средств защиты от вибрационных воздействий на окружающую среду является применение экрана или забора различной высоты. Низкая конструкция вблизи дорог позволяет существенно снизить воздействие вибрации. Самым простым и наиболее эффективным способом является обычный земляной вал с высаженными кустами, который служит звукопоглотителем и в то же время корни укрепляют земляной вал.
121. Ответственность за проведение мониторинга уровней шума и вибрации несет Департамент санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики. Все замеры были проведены на расстоянии 3 м от обочины дороги. Во всех исследуемых точках измерения уровня шума и вибрации представленных в таблице показатели находятся ниже установленных национальных стандартов. Измерение уровня шума производилось при помощи шумомера Октава 101А №04А445. Свидетельство о поверке №592 от 16.03.2015 до 16.03. 2016г. На данном участке дороги замеры шума проводились в трех точках: Кок-Жар, рядом с магазином Рахат, ЛС, Чекилдек, рядом с магазином Ак-Жол, ПС, село Эпкин, рядом с мечетью, ЛС В приложении Е указаны 14 точек, это точки по всем участкам Балыкчи-Кочкор-Чаек-Суусамыр.

Таблица 15: Результаты измерений шума и вибрации

№	Местонахождение точек измерения	Местонахождение	Аспекты		
			Шум, дБА		Вибрация, дБ
			День	Ночь	
	Предельно допустимые уровни, КР		70	65	108
	Руководства IFC				
	Для жилых; институциональных; образовательных		55 (58)	45	
	Для коммерческих и промышленных		70	70	
1	Кок-Жар, рядом с магазином Рахат, ЛС	71+600	57	-	90
2	Чекилдек, рядом с магазином Ак-Жол, ПС	71+600	68,1	-	91,1
3	Село Эпкин, рядом с мечетью, ЛС	88+100	67,3	-	91,2

Примечание: Измерения проводились 30 ноября – 3 декабря 2015 года, Приложение Е (58) – измененные Директивы IFC.

Е. Воздействия на окружающую среду и меры по смягчению

1. Воздействия на разных этапах реализации проекта

122. Касательно участка «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» строительство влечет за собой ряд мероприятий, которые, как ожидается, окажут воздействия и нарушат окружающую среду, особенно в период строительства. Большинство указанных воздействий связаны с работами на дороге, на строительных площадках и производственных объектах. В то время как некоторые виды деятельности могут влиять на отдаленные районы или даже на более широкую зону, особенно если не смягчать их должным образом.
123. Воздействие на окружающую среду и меры по смягчению, представленные в настоящем отчете ОВОС были основаны на результатах проведенных полевых исследований и нумерического прогнозирования. Участок «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)» повлечет за собой улучшение дороги вдоль существующей трассы. В некоторых местах, дорога проходит вблизи чувствительных объектов, таких как школы, мечети, базары, исторических и археологических памятников и др. Предполагается, что основные категории воздействия будет происходить за счет следующих работ:
- строительные работы в пределах или вблизи населенных пунктов приведут к возникновению шума, воздействию вибрации, выбросу загрязняющих веществ в атмосферу и вибрации, которые представляют особое воздействие, когда проектируемая дорога располагается близко к чувствительным объектам;
 - расчистка площадки приводит к потере верхнего слоя почвы и растительности;
 - совокупное воздействие от дробильных установок и эксплуатации асфальтобетонного завода может иметь серьезные последствия в случае неподходящего выбора участка или управления. Дополнительные воздействия возникают при реабилитации/строительстве мостов на поверхностные воды и на природную среду обитания и биоразнообразие. Основные последствия от реконструкции дороги описаны ниже.
124. **Загрязнение воздуха.** В период строительства концентрация токсичных веществ в воздухе зависит от типа автомобильных двигателей (карбюраторный, дизельный), мощности двигателей, интенсивности движения и возможности распределения этих веществ в атмосфере. Концентрация вредных веществ в воздухе снижается по мере удаления от проезжей части дороги, а также зависит от направления и скорости ветра, величины приходящей солнечной радиации, схожая как и для шума и вибрации. Загрязнение воздуха при реабилитации дороги может быть от выхлопных выбросов строительного оборудования и пыли. Оба эти фактора будут непродолжительными и будут иметь минимальное воздействие на людей (исключая строителей, которые должны носить защитные маски), так как расстояние до рецептора (жилых домов) от края проезжей части, где проходит оборудование – больше 20м.
125. При строительстве источниками выделения загрязняющих веществ являются строительные машины и механизмы: выхлопные газы (CO, NO_x, SO_x, и т.д.) от грузовиков, строительной техники, пыль, образующаяся из-за движения автотранспорта, работы оборудования, при ведении земляных и сварочных работ.
126. В период производства работ в атмосферу выделяются следующие загрязняющие вещества:
- (i) оксид углерода;
 - (ii) углеводороды;
 - (iii) диоксид азота;
 - (iv) сажа;
 - (v) серы диоксид;
 - (vi) неорганическую пыль

(vii) Бенз(а)пирен

127. Пыль, образуется из-за движения автотранспорта, работы оборудования, при ведении земляных и сварочных работ.

Для определения категории опасности объекта необходимо провести расчет категории опасности который производится в соответствии с Законом КР "Общий технический регламент по обеспечению экологической безопасности в Кыргызской Республике".

При изучении и рассмотрении аналогичных строительных работ при реконструкции автодорог было определено что, категория опасности объекта относится ко II и III.

II категория опасности требует проведения расчета рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе для определения расстояния рассеивания и максимальной приземной концентрации вредных веществ. Как правило, максимально-приземные концентрации находятся в пределах строительной территории, и не выходят за границу 40 м по газообразным веществам и 80 м по пыли- по обе стороны дороги.

Для III категории опасности определенные расчетным путем массы выбросов являются проектными значениями и применяются в качестве предельно-допустимых выбросов. Ожидается краткосрочное воздействие.

128. Учитывая линейную протяженность реконструкции дороги, вся дорожная техника будут концентрироваться на строительном участке.

В период эксплуатации основное воздействие связано с интенсивностью транспортного потока.

Основными загрязняющими веществами являются:

- (i) оксид углерода;
- (ii) углеводороды;
- (iii) диоксид азота;
- (iv) свинец

Загрязнение атмосферного воздуха зависит от интенсивности транспортного движения.

Согласно проведенным расчетам планируемая интенсивность движения составит 6,231 автомашин в сутки в 2030 году.

Изучив и рассмотрев различные аналогичные расчеты по определению выбросов загрязняющих веществ различной интенсивности движения, в период эксплуатации, можно сделать вывод о том, что максимальные – приземные концентрации загрязняющих веществ на расстоянии 3-5 м от дороги не превысят ПДК. Ожидается долгосрочное воздействие.

129. Загрязнение воздуха вдоль дороги, 6 метров от центра дороги было спрогнозировано в течении обслуживания и строительства как показано в Таблице 16:

Таблица 16: Прогнозирование загрязнения воздуха вдоль проектной дороги

Год	Стадия	Мониторинг и прогнозирование	Кол-во	Скорость	NO2	Пыль	SO2
			No.	Км/ч	мкг/м3	мкг/м3	мкг/м3
Стандарты IFC					40	-	20
Национальные стандарты окружающей среды					85	500	500
2016	Перед строительством	Мониторинг	-	-	(20-30)	(280)	(<50)
		Прогноз	1,620	60	30	<280	<50

2017	Во время строительства	Прогноз	1,756	60	31	<289	<50
	После строительства	Прогноз	4,190	100	34	<280	<50
2020	После строительства	Прогноз	4,726	100	35	<280	<50
2030	После строительства	Прогноз	6,231	100	37	<280	<50

() цифры мониторинга по КОКС на расстоянии 3 м от края дороги, 15 м минимум полоса отвода ширина от оси дороги

Как показано в приведенной выше таблице, загрязнение воздуха не вызвано проезжающими транспортными средствами в период строительства и эксплуатации, за исключением SO₂.

130. Пыль порождается, в основном, грунтовой дорогой и незначительная часть образуется от транспортных средств до 280 мкг/м³. Таким образом, не требуется никаких дополнительных смягчающих мер, так как концентрация пыли уменьшается, с учетом того, что в будущем дорога будет заасфальтирована, даже при увеличении числа транспортных средств.
131. Оценив концентрацию пыли, было установлено, что в пределах 20 м от края дороги и дальше концентрация пыли находится в допустимом пределе. Все жилые дома / школы расположены, по крайней мере в 20 м от края дороги. Таким образом, эти дома не пострадают от пыли и никаких особых мер смягчения для подавления пыли не требуется.
132. В других точках, кроме дороги, воздух может быть загрязнен в местах асфальтовых заводов, дробильных установок, карьеров, в точках складирования материала и деятельности, такой как смешивание заполнителя, дробления камня, просеивание песка, нагрева битума, выемки грунта / породы и т.д., поэтому они должны быть расположены на достаточном расстоянии от населенных пунктов.
133. Концентрация NO₂ во время строительства была посчитана с учетом расстояния от дороги, принимая во внимание оборудование, грузовой и пассажирский транспорт, График зависимости NO₂ от расстояния от края проезжей части, показан на Рисунке 6.

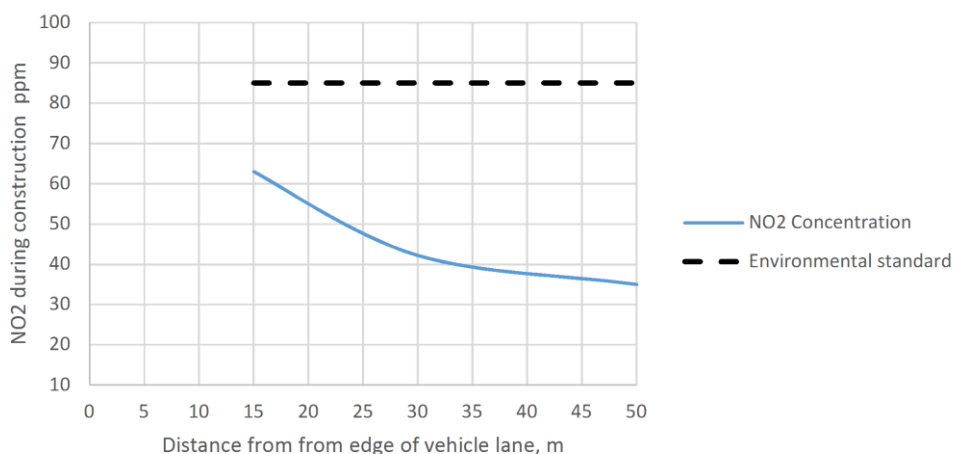


Рисунок 6: Концентрация NO₂ во время строительства

Как указано выше, концентрация NO₂ принята на площади дальше чем 20м от края проезжей части во время строительства и не требует специальных мер, только стандартные.

134. **Воздействие шума.** Уровень шума зависит от расстояния, от загрязнение воздуха, между рецептором и источником шума (транспортного средства), от типа

(грузовик или седан) транспортного средства, скорости движения, количества проходящих транспортных средств, уровня фона, погодных условий, и т.д. Учитывая все данные факторы, уровень шума был определен с учетом расстояния от края проезжей части, в зависимости от скорости движения, с использованием количества транспортных средств в 2030 году, когда самое большое количество транспорта будет проходить по дороге (см. Рисунок 7).

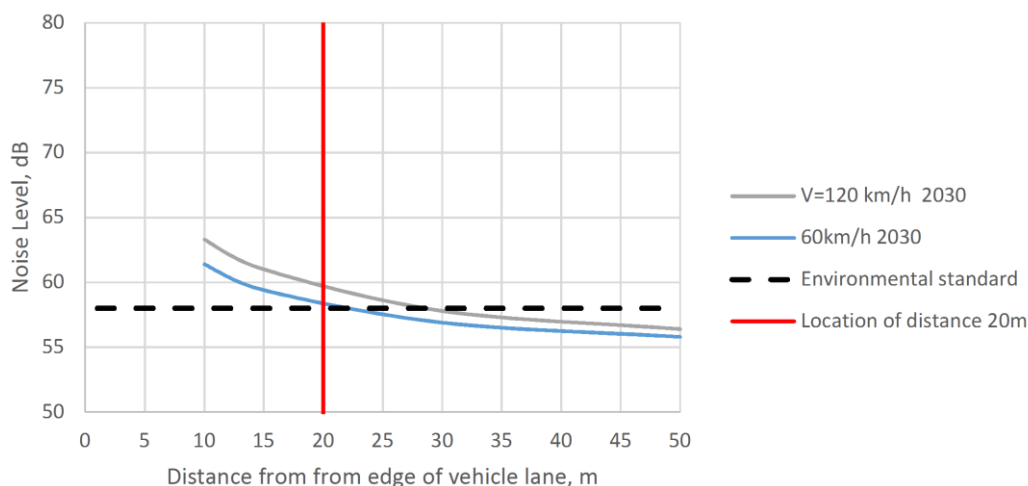


Рисунок 7: Моделирование движения Уровень шума в зависимости от скорости автомобиля

135. Допустимый уровень шума в населенных пунктах составляет 55-60 дБ, по нормативам КР, в то время как по нормативам Всемирного Банка допустимый уровень составляет только 55дБ. На выше указанном рисунке, допустимый уровень был взят в 58 дБ, основываясь на нормативы Всемирного Банка. Как показано на рисунке выше, уровень шума прогнозируется всегда больше допустимого предела 58 дБ до 50 м от края полосы движения, когда транспортное средство движется со скоростью 120 км / ч, в то время как когда автомобиль должен двигаться в 60 км / ч. Таким образом, меры по смягчению, которые будут предложены в период эксплуатации, это ограничение скорости движения транспортных средств до 60 км / ч только для жилых / чувствительных участков.
136. Следующий рисунок это моделирование уровня шума до 2030 года для транспорта со скоростью в 100 км/ч.

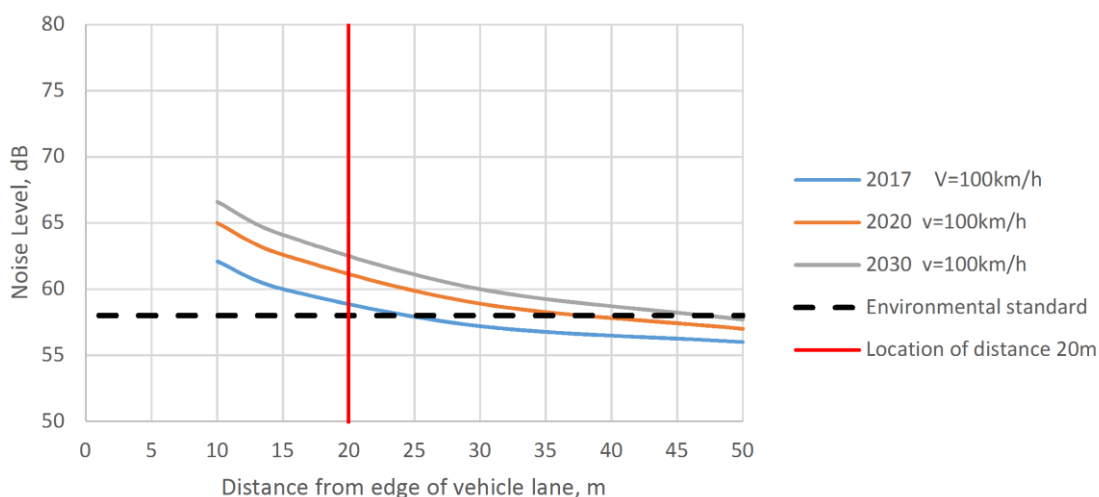


Рисунок 8: Моделирование уровня шума транспорта в зависимости от года

Рост количества транспортных средств предполагается на 4% каждый год. Кроме

того, уровень шума будет являться проблемой, по крайней мере до 2030 года, а также если транспорт будет проходить с проектной скоростью в 100 км.

137. В период выполнения строительных работ источниками непостоянного шума являются работающие двигатели строительной и дорожной техники. Ожидается, что будет возникать уровень шума на строительной площадке при работе строительной техники, подвозе стройматериалов, копке траншей и котлованов, вывоза и завоза грунта и. т.д. В данном проекте, экологический норматив шума во время строительства был определен по руководствам Всемирного Банка, 70 дБА в течении дневного времени на короткий период во время уплотнения. Запрещено выполнять строительные работы в ночное время.
138. Зависимость уровня шума вдоль дороги, от расстояния во время строительства в 2017 году была смоделирована в предположении на типичную последовательность работы с высоким уровнем мощности с применением в качестве мер по смягчению шумового барьера, как показано на рисунке 9.

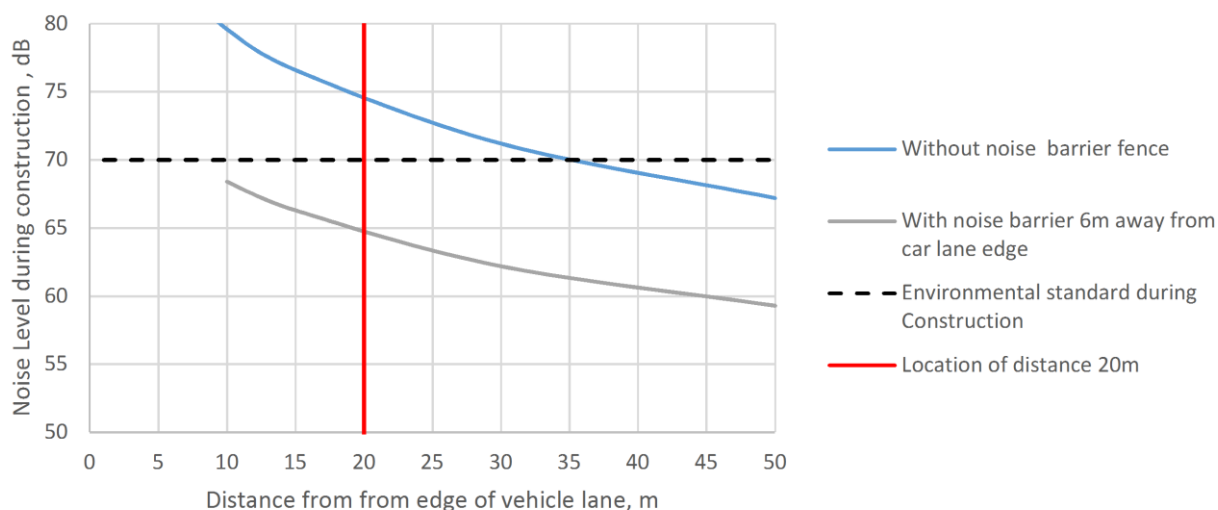


Рисунок 9: Моделирование шума во время строительства с / без мер по смягчению последствий

139. Согласно результатов моделирования, можно сделать следующие выводы:

- a) уровень строительного шума превышает экологические нормативы, на расстоянии до 35м от края проезжей части, в пределах которых имеются жилые дома и рабочие места. В период строительства эти шумы высокого уровня могут оказывать воздействие на людей;
- b) основным источником шума является строительное оборудование, применяемое при уплотнении насыпи, а второстепенным - самосвалы и существующий общественный транспорт;
- c) наиболее эффективной мерой смягчения является подавление передачи шума от основного источника шума, при использовании виброкатков без вибрации в районе жилых домов / чувствительных рецепторов.
- d) Для смягчения данного воздействия предлагается установка шумового барьера на расстоянии 6 метров от края проезжей части в момент уплотнения в период всех строительных работ. Шумовой барьер может быть высотой 3 м из пластиковых листов, поддерживаемый рамой из каркасных труб. Этот барьер может легко демонтироваться и переноситься на новое место. Стоимость должна быть минимальной.
- e) Местоположение возможных чувствительных рецепторов в населенных пунктах:
 1. с. Кок-Жар (км 67+500) – вблизи школы, слева;
 2. с. Чекилдек (км 70+000) – вблизи школы, слева;

3. с. Эпкин (км 88+100) – вблизи мечети, слева.

В качестве практического метода для установки пластиковых панелей,

1. фактическое соотношение уровней шума от виброуплотнительной машины в зависимости от расстояния к рецепторам, должно быть установлено путем мониторинга на месте,
2. расстояния до чувствительных рецепторов, должны быть идентифицированы в каждом селе,
3. уровень шума на каждом рецепторе оценивают на основании фактического шума против расстояния, согласно, кривой, и
4. пластиковый барьер должен устанавливаться вдоль дороги, если уровень шума превышает 70 дБ при работах по уплотнению насыпи вблизи рецепторов. Шумовой барьер переносится на следующее место после уплотнения насыпи.

Населению, попадающему, на участок между автомобильной полосой движения и барьером, например, уличные продавцы и владельцы магазинов, размещенных в незаконной полосе отвода, если таковые имеются, рекомендуется находиться там, только тогда, когда строительная техника (бульдозер или виброуплотнитель) работает только в передней части и шум не достигает них. Количество этих киосков очень небольшое.

Из опыта реализации проектов по реабилитации дорог на других участках, если использовать в районе чувствительных рецепторов виброкатки без режима вибрации, с применением мероприятий по пылеподавлению, превышения воздействий шума и концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе не отмечаются. В связи с этим, пластиковые защитные барьеры будут применены лишь в случае фактического превышения данных параметров.

При необходимости, на усмотрение консультанта по строительному надзору, могут быть внесены дополнительные точки мониторинга в районе чувствительных рецепторов.

Вибрация

140. Уровни вибрации были проверены на стадии ТЭО, результаты были в диапазоне 91-93 дБ (допустимый уровень составляет 108 дБ). Это уже довольно высокий уровень. Такого уровня вибрации при строительных работах, за исключением взрывных работ не отмечается. Таким образом, никаких особых мер для подавления вибрации не требуется, кроме обычных процедур по защите окружающей среды, таких как техническое обслуживание оборудования, отсутствие холостого хода, ограничение часов работы и т.д.
141. **Поверхностные воды.** В период строительства загрязнение поверхностных вод может происходить в результате сбросов производственных и бытовых стоков, попадания в воду химических и механических загрязнителей с автомобильной дороги. Загрязнение грунтовых вод может происходить вследствие фильтрации стоков с поверхности земли, а также путем попадания вод без очистки с автомобильных дорог в подземные горизонты, а также в период строительства и реконструкции мостов.
142. Из распространенных загрязняющих водоёмы веществ, наибольшее беспокойство может вызывать попадание в воду нефтепродуктов. Первые признаки в виде отдельных цветных пятен появляются уже при разливе 4 мл/м². Предельно допустимые концентрации для нефти и нефтепродуктов составляет 0,1 мг/л – 0,3 мг/л (согласно Кыргызским нормативам), тогда как это не ощутимо в тонких слоях согласно стандартам IFC. Для предотвращения загрязнения поверхностных и грунтовых вод необходимо предусматривать смягчающие мероприятия, которые будут описаны в Плане управления окружающей средой (ПУОС).
143. В период строительства, водные объекты будут затронуты при ремонте, и расширении 4 мостов и замене 35 водопропускных труб. Это влияние будет

выражаться в возможности загрязнения почвой, остатками частей труб, бетонных остатков, нефтепродуктами, маслами и мусором. В период эксплуатации загрязнение поверхностных и грунтовых вод не предполагается, за исключением внештатных аварийных ситуаций.

144. **Загрязнение и эрозия почвы.** В период строительства комплекс технологических процессов, связанный с сооружением земляного полотна наносит обычно наибольший ущерб окружающей среде. На временно занимаемых землях для карьера, для стройплощадки, а также на строящей дороге в первую очередь наблюдается загрязнение почвенного покрова. Загрязнение почвы также может оказывать установка и эксплуатация АБЗ.
145. Загрязнение почвы происходит главным образом выпадением из атмосферы на поверхность твердых мелкодисперсных и пылеватых фракций частиц, приносимых колесами автомобилей с дорог и проездов с неусовершенствованным покрытием, частичными потерями перевозимых сыпучих грузов, продуктами истирания шин и покрытий, а также токсичными компонентами отработанных газов автомобилей.
- Загрязнение почвы может произойти от горюче-смазочных материалов строительного оборудования. Предполагается, что это загрязнение будет минимальным и только в пределах придорожной полосы. Такое воздействие может быть снижено, если техника будет содержаться в удовлетворительном состоянии и за счет правильной утилизации использованных масел.
146. В период строительства, воздействие будет выражаться в виде потери верхнего слоя почвы на участках, прилегающих к дороге, мусора, разливов нефтепродуктов и масел. В период эксплуатации на загрязнение почвы воздействие будет оказано, непосредственно через выбросы отработанных газов двигателей, содержащие соединения загрязняющих веществ.

Воздействие от реконструкции труб

147. Обновление существующих водоводов является одним из объемов работ проекта. Есть 35 пересечений дороги водоводами, как кратко изложено в приложении А3. Их роль весьма важна для обеспечения местной ирригационной системы для сельскохозяйственных земель и дренажной системы в районе населенных пунктов. В связи с недавним увеличением спроса со стороны сельскохозяйственного района, важность этих систем возросла. Необходимо обновить потенциал этих водопропускных труб для удовлетворения сегодняшнего спроса. Тем не менее, чтобы заменить / обновить эти устаревшие водопропускные трубы, многие обломки бетона / металлических отходов могут быть сгенерированы при их замене. Утилизация этих отходов является экологической проблемой.

Воздействия на существующие линии электропередач/опор

148. Линии электропередач проходят вдоль и, иногда пересекают дорогу, как кратко изложено в Приложении А4. Было отмечено, что некоторые опоры расположены в диапазоне реабилитированной дороги, внутри полосы отвода, и должны быть перемещены. Даже если за пределами полосы отвода, некоторые опоры, которые возведены на холмах, подножия которых будут разработаны с целью расширения дороги, то устойчивость этих опор на склоне может быть нарушена, имеется вероятность их обрушения.

Загрязнение грунтовых вод

149. Грунтовые воды уязвимы к загрязнению нефтепродуктами. Бензин / дизельное топливо может просачиваться через почву в грунтовые воды в случае их утечек на поверхность земли. В случае загрязнения грунтовых вод нефтепродуктами, загрязнение сохраняется там очень долго и в худшую сторону, загрязненный поток расширяется в направлении потока грунтовых вод. Моделирование расширения шлейфов загрязнений, представлены на рисунке 10 в соответствии с

ASTM E1735 Стандартного руководства по рискам на основе Мер по устранению неисправностей на нефтяных площадках.

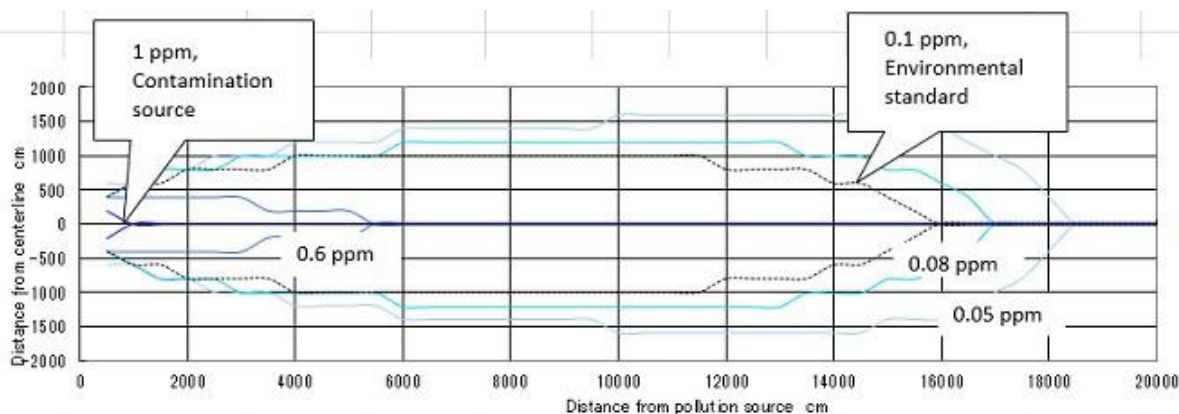


Рисунок 10: Моделирование загрязнения нефтепродуктами грунтовых вод

Выше указанное было смоделировано предположение, что грунтовые воды были загрязнены в источнике 1 мл/м³. При скорости грунтовых вод 0,5 м/сут в течение 1 года загрязнения расширяется на 150 м от источника. Из этого следует, что любое просачивание нефтепродуктов в грунт должно быть предотвращено в первую очередь.

150. **Флора и фауна.** В период строительства незначительное негативное воздействие от реабилитации дороги на животный и растительный мир возможен от случайных съездов строительной техники за пределы строительной площадки. А также могут наблюдаться следующие факторы:
 - (i) факторами, препятствующими естественной миграции видов к местам временного и постоянного обитания, обмену генофонда, размножению и т.д. являются элементы конструкции дороги – откосы, насыпи, выемки, уклоны, ограждения, само полотно автомобильной дороги.
 - (ii) факторами беспокойства, пугающими животных и нарушающими их среду обитания служат шум, вибрация, свет от движения транспортного потока. Как известно реакция животных на факторы беспокойства у разных видов может быть различной. Столкновение с идущим транспортом может вызвать гибель представителей фауны на дорогах. Все эти факторы приводят к снижению численности популяций.
151. Учитывая факт существования автомобильной дороги достаточно длительное время до начала реконструкции, можно отметить незначительное дополнительное воздействие, на сложившийся уклад обитания животного мира и растительного мира на прилегающей территории, которое будет оказывать реконструкция автомобильной дороги.
 Внутри выравнивания есть деревья, которые будут затронуты. В предварительной оценке оценочное число деревьев, подлежащих воздействию, составляет 38. Воздействие на флору и фауну будет незначительным в течение периода эксплуатации.
152. **Социальная среда.** В период строительства наиболее опасным видом транспортных загрязнений считаются выбросы в атмосферу отработанных газов, а также другие виды энергетических потерь: шум, вибрация, электромагнитные излучения. При правильном применении мероприятий по смягчению данное негативное воздействие будет уменьшено. Воздействия от процессов строительства будут продолжаться сравнительно короткое время, хотя может возникнуть возможность аварийных ситуаций, в связи с плохим состоянием дороги. В целом воздействие на социальную среду проект строительства

автомобильной дороги будет только положительным. В период строительства будут созданы многие рабочие места, в том числе и для местных жителей, которые смогут принять участие в реабилитации автодороги. Строительство автомобильной дороги коренным образом улучшит условия передвижения, время проезда по дороге, повысит безопасность дорожного движения. Это, в свою очередь, приведет к улучшению социального положения населения в зоне реализации проекта. В период эксплуатации, несмотря на имеющиеся отрицательные воздействия автомобильной дороги на сферу обитания человека, флору и фауну значение дороги в социально – экономическом развитии общества и жизнеобеспечения населения однозначно. С улучшением транспортно – эксплуатационных показателей автомобильной дороги, в результате выполнения работ по реабилитации дороги, качество обслуживания населения существенно повысится.

153. **Культурные и исторические места.** В период строительства Воздействие на культурные объекты будут выражено в форме физического воздействия и вибрации от эксплуатации техники. Физическое нарушение объектов может быть оказано строителями. В ходе реконструкции может быть оказано воздействие на следующие объекты, расположенные ниже.
- (i) Кладбища и захоронения:
 - (ii) 68 км - кладбище на правой стороне, приблизительно в 2-3 м от дороги;
 - (iii) 70 км - кладбище на левой стороне, приблизительно в 2-3 м от дороги;
 - (iv) 83 км - кладбище на левой стороне, приблизительно в 50-70 м от дороги.
154. Расширение дороги может повлиять на объекты культурного наследия, но необходимо принимать меры по смягчению последствий от физического воздействия машин и механизмов, а также строителей. Необходимо определить буферную зону этих объектов, а также координировать свои действия с местными органами власти во время строительства в целях их ограждения. В период эксплуатации никакого значительного воздействия не ожидается.
155. **Безопасность движения.** В период строительства будет оказано воздействие на дорожное движение, строительной и дорожной техникой, выраженное в затрудненном передвижении, возможном создании скученности машин и механизмов, нарушении ПДД и возможных аварийных ситуаций. В целях предотвращения данной ситуации необходимо предусматривать смягчающие мероприятия по урегулированию дорожного движения. В период эксплуатации воздействие на дорожное движение будет минимальным, вследствие обустройства дороги дорожными знаками и разметкой.
156. **Строительные лагеря.** В период строительства строительные лагеря будут устанавливаться за территорией сел. В данных лагерях будет вестись контроль трудового дня. На территории могут образовываться сточные воды, твердого бытового мусора, захламленность, загрязнение почвы, может оказано воздействие на местную флору и фауну, вызывать беспокойство местного населения. В рамках Плана управления окружающей средой включены мероприятия по смягчению данного воздействия. В период эксплуатации не применимо.

2. Меры по смягчению последствий

2.1 Подготовительный этап и этап проектирования

157. Подготовительный этап и этап детального проектирования охватывают период, когда консультант по проекту доводит проектные работы до окончательной доработки для тендерной документации до привлечения подрядчика для фактического строительства. Инженерное проектирование должно включать в себя всю необходимую работу, связанную с детальным обследованием площадок, проектными расчетами, техническими чертежами, экологическими и социальными требованиями, техническими спецификациями и тендерной документацией. Обозначенное будет сопровождаться тендерным процессом, из которого Клиент/

Заказчик принимает решение касательно выбора Подрядчика по строительным работам.

158. Воздействия можно избежать посредством надлежащего планирования/подготовки в ходе предварительного проектирования и стадии проектирования. Контрактная документация должна включать положения, составляемые на основе ПЭО/ОВОС и ПУОС проекта и доводимые до сведения Подрядчика с особым вниманием. Ряд подобных воздействий рассматриваются ниже и отражены надлежащим образом в ПУОС.
159. Во время этапа подготовки и детального проектирования, инженеры проекта должны ориентироваться на ряд вопросов, которые необходимо учитывать при подготовке дорожных и мостовых проектов, и которые будут иметь отношение к воздействиям на окружающую среду.
160. Загрязнение воды может происходить в любых местах земляных работ (Приложение А2) и восстановление мостов (таблица 8) / водопропускных труб (Приложение А3).

Мосты и водопропускные трубы должны быть сконструированы с достаточной пропускной способностью воды вместе с работой по предотвращению эрозии. Несмотря на то, что в пределах 500 м по обе стороны выравнивания по всей своей длине нет особо охраняемых районов или точки доступа к биоразнообразию, берег реки и пруд можно рассматривать как экологически значимые участки, которые требуют особого внимания. Что касается грязной стоковой воды с насыпи, то указывается установка бокового дренажа и осадочного пруда. Инженеры-проектировщики должны учитывать эти вопросы при доработке проектов.

161. **Культурные и исторические памятники** - объекты исторического и культурного наследия являются объектами изучения и охраны Министерства культуры и туризма Кыргызской Республики (КР). Для предотвращения воздействия этих объектов необходимо разработать план управления для культурно-исторических объектов, в соответствии с зоной защиты объектов которая составляет не менее 50 м. Поэтому все вопросы, связанные с созданием защитных зон, процедур, планы управления должны быть согласованы с МКИИТ КРи местным самоуправлением. На основе результатов археологического исследования (Приложение F), на стадии проектирования, консультант должен направить проект дороги вместе с планом управления для объектов культурного наследия для совместной координации с МКиТ КР. Провести визуальное наблюдение объектов на кладбищах и захоронениях, чтобы задокументировать их состояние до того, как начнутся строительные работы совместно с МКиТ КР и местными органами власти.
162. **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 брифинг семинар по вопросам реализации ПУОС и мониторинга, который будет ориентирован на инспекторов КСН, а также подрядчика. Подобный семинар должен быть запланирован на этапе проектирования.
163. Программы охраны здоровья и безопасности. Подрядчик должен иметь руководящие принципы в руководства или в Технических спецификациях, чтобы обеспечить принятие Закона о безопасности и гигиене труда (OSHA) в дополнение к вопросам безопасности дорожного движения на этапе строительства Проекта. Подрядчику должны быть предоставлены руководящие принципы в конструкции или в Технических спецификациях, чтобы гарантировать, что вопросы безопасности движения будут реагировать на этапе строительства Проекта,

включая включение: (i) барьеров безопасности; ii) дорожные знаки; iii) дорожные переезды; iv) лежащие полицейские; и (v) ограничения скорости.

164. Чтобы снизить *воздействия эрозии*, боковые склоны насыпей будут разработаны с учетом прочности почвы и других соображений, включенных в спецификацию проекта, для того, чтобы уменьшить сдвиги или эрозии; для насыпей больше 6 метров будет применено террасирование. Применение «зеленых мер», таких как посадка местной растительности, поспособствует подходу по смягчению.

Касательно геологии и сейсмических условий, срезы на горе и горных склонах должны быть стабильными или быть усилены. Сейсмическая нагрузка должна быть применена к конструкции структур, чтобы гарантировать, что сейсмические события не окажут негативное воздействие на этапе эксплуатации проекта.

165. Флора и фауна - По предварительной оценке расчетное количество затрагиваемых деревьев составляет 38 штук. Рекомендуется коэффициент замещения 1:2, чтобы обеспечить замещение деревьев не ниже заменяемого числа. КСН составляет план вместе с ГРИП-МТиД. Места для посадки деревьев решаются совместно КСН, ГРИП-МТиД и местными органами самоуправления. Стоимость подсадки может быть частью проекта, что будет осуществляться Подрядчиком в период строительства, чтобы гарантировать уход за саженцами. Так как цель заключается в выживаемости деревьев, оплата может быть пропорциональна числу деревьев, которые выживут в течение срока действия договора.

Устья реки можно рассматривать как экологически релевантные объекты, которые требуют особого внимания. Инженеры-проектировщики должны учитывать эти вопросы при завершении проектов.

166. **Места перехода для пешеходов и домашнего скота.** Поскольку участок дороги проходит через жилые районы, сельскохозяйственные угодья и пастбища, необходимость в обеспечении пешеходных переходов и скотопрогонов становится важной. Дорога категории II позволяет расчетную скорость 120 км/час на равнинной местности (100 км/ч на пересеченной местности и 60 км в час на горной местности) для движения транспортных средств, что представляют реальную опасность для людей (особенно детей) и домашнего скота (овцы, крупный рогатый скот, лошади, и т.д.). Проект должен определить места для безопасного расположения подобных переходов по согласованию с местными жителями. Переходы должны также иметь такие размеры, чтобы надлежащим образом служить цели, принимая во внимание его функции и соображения безопасности. Важно извлечь максимальную пользу от этих дорожных особенностей, чтобы обслуживать потребности жителей и сельскохозяйственного сообщества. Места пешеходных переходов в населенных пунктах будут установлены через каждые 200-250 м.

167. **Автобусные остановки** – С улучшением дороги ожидается, что движение автобусов, особенно микроавтобусов (маршруток), увеличиться. В проекте дороги необходимо решить вопросы автобусных/транспортных остановок. Для этого необходимо обсуждение с МТиД и местным сообществом. На проектируемом участке планируется 12 автобусных остановок.

168. **Линии электропередач** проходят вдоль дороги, и иногда даже пересекают дорогу. Особое внимание должно быть уделено при проектировании дороги для снижения влияния этих линий электропередач/опор, при близком расположении с дорогой.

2.2. Этап строительства

169. В тендерную документацию должен быть включен конкретный экологический раздел с указанием, что Подрядчик несет ответственность за соблюдение требований ПУОС. В силу этого, настоящий ПУОС будет включен в качестве приложения к конкурсной документации.

170. В соответствии с ЗПГ АБР 2009, осуществление приоритетных мер по избежанию; с последующим восстановлением; смягчение его последствий; и, наконец, если все остальное не возможно, замена того, что повлияло или компенсация затрагиваемых сторон. Под руководством КСН, подрядчик должен будет представить общий план управления окружающей средой по конкретным участкам основанный на ПУОС для следующих действий до начала строительства.
171. Общий ПУОС должен содержать следующие 12 приложений:
- i. Метод управления строительством
 - ii. План управления пылью
 - iii. План управления взрывными работами
 - iv. План по подавлению строительного шума
 - v. План по предотвращению загрязнения поверхностных вод
 - vi. План по управлению карьерами
 - vii. План по управлению грунтом/почвой
 - viii. План по управлению жидкими и твердыми выбросами
 - ix. План по управлению культурными и историческими участками
 - x. План по безопасности
 - xi. План по управлению лагерем и мастерской
 - xii. План по подготовке материалов/оборудования и хранения
172. Метод управления строительством – Подрядчик должен предоставить метод управления строительством, детальный процесс работы, требуемая территория и продолжительность процесса.
- Во первых, закрытие или ограничение существующего движения на участках работы и создание объездной дороги. Организация новой объездной дороги повлечет за собой вырубку и очистку растительности, земляные работы, заполнение и выравнивание участка, устройство насыпи и выравнивание поверхности для существующего движения.
- Во вторых, расширение дороги приведет к землеройным работам и нарушениям пород, которые необходимо транспортировать в обозначенные отвалы. Подобные работы сами по себе нарушат естественную среду и повлияют на растительность. Необходимо установить меры по надлежащей эксплуатации объездной дороги, чтобы реагировать на движение и обеспечить общественную безопасность, контроль пыли, шума и эмиссии. Затронутые деревья необходимо пересадить как можно скорее и схемы объездных дорог и отвалы земли должны способствовать сохранению деревьев. Необходимо оберегать водные пути и предотвращать загрязнение
- В третьих, Строительство моста начнется с основания, из совокупности фундаментов и свай. Далее с установкой элементов пролетного строения балок, напорной плиты и перил. Строительство компонентов пролетного строения, таких как балки и напорные плиты, будет включать в себя установку опалубок, укладку бетона, а в некоторых случаях, при необходимости, последующее натяжение напряженной арматуры. Важным условием является использование сборных элементов для минимизации разлива и отливки элементов пролетного строения над водой, чтобы свести загрязнение к минимуму. Бетонные заводы будут обеспечивать необходимый объем бетона для структурных элементов на утвержденных участках с соблюдением руководящих принципов в соответствии с экологическими протоколами и отраслевыми стандартами.
- В четвертых, снос существующего покрытия и мостов. Это вовлечет разрыхление старой структуры дорожного покрытия, а также земляные работы, чтобы соответствовать проектным требованиям. Касательно мостов необходимо будет ломать структуры на существующих соединениях и снимать опорные и балочные

элементы с использованием тяжелого оборудования. Старые компоненты моста будут размещены в специально отведенных местах, которые не будут влиять на природную среду, не затруднят движение и не вызовут проблемы безопасности для широкой публики. Опоры мостов и нижележащие фундаменты будут выкопаны и удалены, чтобы установить новые конструкции. Подобное раздробление, разрушение и удаление старых элементов будет порождать сильный шум и пыль и куски мусора могут падать в существующий водный объект. Для снижения риска загрязнения воды, весьма целесообразно выполнить работы по сносу строений и строительные работы в летние месяцы.

В пятых, строительство нового дорожного покрытия и мостов. Строительство дорожного покрытия влечет за собой засыпку насыпи, устройства нижнего слоя, основного слоя и слоя асфальтового покрытия. В конце будет проложен конечный верхний слой по всему протяжению существующей дороги, на подъездных дорогах, а также на напорной плите таким образом, чтобы дорожный слой и мостовое покрытие были гладкими. Работы по устройству насыпи включают перевозку утвержденных наполнителей из карьеров или из разрезов. Материалы, подходящие для подстилающего и основного слоев, будут поступать из карьеров или резервов грунта соответствующих свойств. Подобные основания покрытий будут разработаны и уплотнены до желаемой степени с использованием грейдеров и катков в соответствии с проектами и спецификациями. Слои асфальтового покрытия будут доставляться с асфальтовых заводов с дробленными камнями и горными породами для совокупных требований. Подрядчик несет ответственность за то, чтобы асфальтобетонный завод производил необходимый объем асфальтовой смеси в соответствии с экологическими требованиями к размещению и эксплуатации асфальтового завода.

173. Специалист по окружающей среде КСН инспектирует деятельность Подрядчика и предоставляет ежеквартально отчет о мониторинге и два раза в год в ГРИП.
174. Комиссия по рассмотрению жалоб должна функционировать для решения вопросов, между местными жителями и Подрядчиком.
175. Для участка «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)», первичные соответствующие вопросы заключаются в выбросах в атмосферу и шумовом воздействии, надлежащем управлении земляными работами, отходами и в рациональных методах ведения хозяйства Подрядчика, связанных с утилизацией топлива и смазки, отходов от лагеря рабочих, а также в мерах по обеспечению гигиены и безопасности труда для персонала подрядчика. Ниже приводится обсуждение деталей, изложенных в ПУОС.
176. Воздействие на качество воздуха будет происходить от строительной работы. Эти работы включают выхлопы строительной техники, летучие выбросы от асфальтосмесительных установок и дробилок, пыль, возникающая во время строительных работ, транспортировки строительных материалов, оголение почв. Тем не менее, воздействие будет временным и локальным. Участки чувствительных рецепторов в пределах сел Кок-Жар, Чекилдек и Эпкин следует рассматривать как области смягчения последствий с точки зрения качества воздуха, шума / вибрации. Результаты периодических измерений должны быть использованы для мониторинга уровня воздействия и должны быть предприняты меры по исправлению/смягчению, когда эти параметры превысят допустимые пределы.
177. Для сокращения уровня выбросов от строительной техники, подрядчиком будут проводиться следующие меры по смягчению: техническое обслуживание строительной техники с целью поддержания ее в удовлетворительном состоянии; избежание, насколько это возможно, холостой работы двигателей посредством выключения техники, если она не эксплуатируется более чем 3 минуты; запрет на использование техники или оборудования, которые являются источником

чрезмерного загрязнения; использовать строительную технику с низким уровнем выбросов. установка временного шумового барьера, если потребуется.

Чтобы свести к минимуму пыль, подрядчик должен разработать План по борьбе с пылью и одобрить его с КСН. Программа обеспечит:

- Непроветренные маршруты, ведущие к населенным пунктам, регулярно распыляются водой для подавления пыли.
- Грузовики, перевозящие грунт / материалы, должны быть покрыты при транспортировке материалов, особенно через населенные пункты.
- Распыление воды по трассе перевозки, складированию, загрузки из карьера.
- Внедрение оборудования с низким уровнем выбросов загрязняющих веществ, прилагаемого с надлежащим образом установленным глушителем и регулярным техническим обслуживанием
- Установка барьера по результатам мониторинга, если необходимо
- Измерения качества воздуха на рецепторных участках (прежде всего тех, которые указаны в базовых измерениях) проводятся в соответствии с планом экологического мониторинга.

178. **План маршрута перевозки строительных материалов.** По предварительному расчету объем выемки составит 668 000 м³, а объем насыпи – 135000 м³ на настоящем участке. Перевозка строительных материалов грузовыми автомашинами будет оказывать значительное воздействие на местные сообщества. КСН, в координации с ГРИП и местными органами власти, определит дороги для осуществления перевозок с достаточным техническим обслуживанием для минимизации пыли и шума образования и нарушения спокойствия жителей посредством ограничения времени перевозки между 07:00 и 18:00. Во время полевых изысканий, специалистом по грунтам, были проинспектированы и определены строительные материалы. Таблица 9 показывает возможные карьеры для данного Участка 2А.

179. Шум и вибрация. Уровень шума от строительных работ будет значительным, но временным. Различные строительные инструменты, такие как отбойные молотки и схожая техника, производят шум примерно 89-90 дБА в 10 м от рабочего участка. Вибрация будет происходить от работы крупной техники во время разлома дорожной поверхности и большей частью от грузовых автомашин, въезжающих и выезжающих от района работ. Данные механизмы создают дополнительную вибрацию на расстоянии 6-8 м от проезжей части, но она будет ослабляться в последующие 10 м. В этих чувствительных областях расстояние от края автомобильной полосы до ближайших жилых домов / зданий составляет не менее 20 м, из-за чего значительно снижаются основные выбросы (загрязнение воздуха, шум и вибрация) от строительного оборудования на дороге.

180. 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.

181. По результатам мониторинга вибрации, уровень находится в диапазоне 90-95 дБ, который считается не очень высоким уровнем в соотношении с требуемым стандартом 108 дБ (см. Приложение Е). Вибрация может быть вызвана строительными работами, в том числе взрывными работами. Также, вибрация может происходить от работы тяжелой строительной техники во время разлома дорожной поверхности, а также от грузовых автомашин, въезжающих и выезжающих от района работ, которые создают дополнительную вибрацию на расстоянии 6-8 м от проезжей части, но она будет ослабляться в последующие 10

м. Уровень вибрации генерируется за счет этих механизмов и оценивается как очень высокий уровень вибрации 90-95 дБ на основе базового мониторинга. Проведение мониторинга вибрации требуется в соответствии с ПУОС.

182. Таким образом, уровни вибрации во время строительства предполагались, меньше, чем существующий уровень (нормальный уровень днем без ведения строительных работ), поэтому никакие меры для смягчения вибрации не требуются. Однако соответствующие меры по предотвращению влияния на климат должны быть приняты в соответствии с законодательством КР, такие как, использование оборудования с минимальным уровнем вибрации, ограничение рабочего времени, хорошее обслуживание и мониторинг, когда строительные работы реализуются вблизи чувствительных рецепторов.
183. **Поверхностные воды** – Дорога пересекает несколько типов водотоков, включая, искусственные, такие как оросительные каналы и селеотводные каналы, а также естественные реки. Эти водные объекты станут объектами потенциального негативного воздействия, такого как загрязнение от стока поверхностных вод из зоны строительства, изменение поверхностной гидрологии из-за повышенного объема наносов. Общее число водопропускных труб составляет 35 и 4 моста.

В целях снижения негативного воздействия на водные пути, следующие меры должны быть предприняты:

- (i) хранение материала на безопасном расстоянии от близлежащих водных источников;
 - (ii) покрытие травой или другим подходящим материалом долгосрочных отвалов грунта;
 - (iii) устройство отстойников в местах, где строительные работы проводятся близ естественных водотоков.
184. Неправильное обращение и хранение строительных материалов (бетона, асфальта, ГСМ, растворители) могут создавать риск загрязнения водотоков, пересекаемых проектируемой дорогой. Помимо этого, насыпи и строительные материалы (заполнитель, песок и гравий) подвергаются смыву дождевой водой. Масла и смазки могут попасть в поверхностные воды из-за утечек масла из двигателей, поэтому их нужно контролировать надлежащим способом. Для предотвращения вышесказанного необходимо предпринимать меры по смягчению такие как;
- (i) регулярное техническое обслуживание строительной техники;
 - (ii) химикаты и масла должны храниться в безопасных водонепроницаемых местах, расположенных вдали от поверхностных вод (не менее 75м).
185. На настоящем участке критическим местом является река Джоон-Арык и водотоки, пересекающие дорогу. Подрядчик должен проявлять большую осторожность в этих местах, так как строительные работы могут непосредственно загрязнять поверхностные воды и, следовательно, повлиять на биологические виды в этих местах. Загрязнение и нарушение биоты следует избегать. Измерение качества воды должно быть проведено в течение фактических периодов строительства на этих участках.
186. При строительстве мостов размеры строительной площадки необходимо минимизировать. Нужно устроить строительную площадку на уровнях, которые исключают их затопление в период паводков. Сброс загрязненных вод, полигоны, стоянки автомобилей и строительство временных сооружений в пределах водоохранных зон на берегах рек запрещается. На строительных площадках необходимо предусмотреть емкость для сбора сточных вод и мусора.

В водоохранных зонах (не менее 75 м) рек запрещается загрязнение земной поверхности, в том числе размещение мусорных свалок, образования отходов, а также парковка, уборка и ремонт моторных транспортных средств и дорожно-

строительной техники, заправка топливом. Все работы в водоохранных зонах должна проводиться на основании разрешения со стороны местных властей.

В водоохранной зоне запрещается производство местных строительных материалов без разрешительных документов и согласований природоохранных органов.

187. Проектная документация должна включать ликвидационную работу после строительства моста: устранение из русла речных островов, отсыпанных при строительстве опор; очистка русла реки и поймы от загромождения их обломками, извлечение и перевозка груды строительных лесов и временных опор; демонтаж временных сооружений на строительной площадке, планировка и мелиорация земель, в том числе карьеров и подъездных путей.
188. Воздействия на окружающую среду, связанные с этой работой можно свести к минимуму, если водопропускные сооружения перестраиваются должным образом, то есть, правильно подобраны, с правильным уклоном, применяются меры защиты вниз по течению против эрозии/промоин. Проведение работ по замене водопропускных труб в течение сухого сезона, так как в противном случае будут необходимы временные объезды. Тем не менее, ряд водоводов пропускают поливную воду, которая течет, по согласованному графику орошения. Подрядчику необходимо тесно взаимодействовать с сельскими управлениями, чтобы установить время, когда работа может иметь место и не нанесет урон урожаю. Почти все конструкции будут бетонными из сборного железобетона, каждая секция, устанавливается на месте, и герметизируются с помощью специальных уплотнителей/ герметизирующими материалами.
189. **Карьеры** – В рамках ОВОС, 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 ГАООСЛХ при ПКР, разработать «План разработки и рекультивации карьеров» и передать необходимые документы в МТиД КР для получения лицензии на разработку карьеров в Государственном агентстве по геологии и минеральным ресурсам. Эти действия не требуются при использовании существующих карьеров или сборных установок. В случае использования частных карьеров все разрешительные документы (лицензии, согласование с местными органами управления, региональными управлениями ГАООСЛХ 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:
- (i) Объем и часы работы карьера;
 - (ii) Последовательность разработки и изъятия материала из карьера;
 - (iii) Технику и механизм снятия верхнего слоя и работы по изъятию материала;
 - (iv) Рабочий и временной график разработки карьера;
 - (v) Метод выемки и план транспортировки, включая маршрут(ы);
 - (vi) Техника безопасности и часы работы;
 - (vii) Предполагаемый объем вынимаемого материала;
 - (viii) Хранение/ защита верхнего почвенного слоя и меры по охране окружающей среды; и
 - (ix) Восстановление затрагиваемых земель после перевода участка в резерв.
 - (x) Расчет платы за выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных источников.
190. **План управления почвой/грунтом** - Выемка или срезы почвенных материалов потребует временных или постоянных площадок для отвала. Хранение

необходимо выполнить при надлежащей договоренности с владельцем земли, на которой будет храниться избыток почвы. Постоянные зоны хранения вынутого грунта должны быть согласованы с местными чиновниками и получены надлежащие разрешения, соответственно. Необходимо предпринять меры по детализации Плана управления почвой для сведения к минимуму воздействия ветровой и водной эрозии на отвалы, меры по предотвращению потери плодородия верхнего слоя почвы, временных рамок, маршрутов и мест захоронения.

191. План управления твердыми и жидкими отходами. Для обработки твердых строительных отходов, таких как разрушенный бетонный мусор и жидкие отходы, такие как выкопанный буровой раствор, Подрядчик должен разработать план управления отходами и жидкими отходами, предусматривающий гигиенический сбор мусорных баков, регулярный сбор и удаление, А также предлагаемые места захоронения для различных типов отходов (например, бытовые отходы, использованные шины и т. д.) В соответствии с соответствующими местными и национальными правилами.
192. **Воздействие на культурные и исторические памятники** - в процессе строительства подрядчик должен обратиться в письменной форме к местным органам власти для определения защитных зон вокруг этих участков. Подрядчик также должен использовать методы с минимальным или без воздействия на культурные, исторические или археологические структуры вдоль дороги во время строительных работ. Необходимо установить физический кордон вокруг выявленных участков, чтобы свести к минимуму воздействие строительства, и предупредить работников/людей не нарушать археологические объекты, особенно вблизи захоронений.

Кладбища и захоронения:

- (i) 68 км - кладбище на правой стороне, приблизительно в 2-3 м от дороги;
- (ii) 70 км - кладбище на левой стороне, приблизительно в 2-3 м от дороги;
- (iii) 83 км - кладбище на левой стороне, приблизительно в 50-70 м от дороги.

Кладбища расположены в 2- 3 м от полосы отвода дороги. Согласно проектным решениям, расширение дороги не окажет воздействие на данные объекты в вопросе перемещения или отвода земли. Расширение дороги планируется в пределах существующей полосы отвода. Расширение дороги будет проходить на противоположной стороне от кладбищ.



Рисунок 11. Кладбища на правой стороне дороги



Рисунок 12. Кладбища на левой стороне дороги

Мероприятия по смягчению воздействия на памятники культуры (кладбища):

- (i) В период проведения работ, необходимо известить местные органы власти о проводимых работах вблизи данных объектов.
 - (ii) Необходимо, чтобы местные органы власти проводили контроль и мониторинг на данных участках, в период строительных работ.
 - (iii) Для сохранения данных объектов необходимо предусматривать средства физического ограждения.
 - (iv) В период строительства при проведении работ, для предотвращения нанесения физического повреждения машинами и механизмами данным объектам, необходимо назначить специалиста по управлению дорожным движением.
 - (v) Необходимо провести информирование рабочих о строгом запрещении физического разрушения, осквернения и загрязнения данных объектов.
 - (vi) Необходимо вывесить предупреждающие информационные плакаты и знаки, для рабочих.
 - (vii) Ограничение работ машинами и механизмами, создающими повышенные уровни шума и вибрации.
 - (viii) Проведение работ по обеспыливанию.
 - (ix) Вся дорожная техника должна использовать территорию в пределах отведенной для строительства участка.
193. Подрядчик должен выдать строгие указания своим работникам, чтобы они не нарушали подобные объекты. В соответствии с Законом КР «Об историко-культурном наследии», в случае каких-либо случайных находок или обнаружения возможных артефактов в ходе строительства, Подрядчик обязан остановить все работы и незамедлительно уведомить местные органы власти или другие компетентные организации (Институт Истории и Культурного наследия НАН КР, Управления Истории КГНУ имени Баласагына) и МКИиТ КР.
194. Безопасность для строителей и местных жителей, особенно вблизи чувствительных рецепторов – Подрядчик должен установить необходимые меры безопасности, указанные в проекте или в технических условиях, для обеспечения того, что вопросы безопасности сообщества и движения будут решаться на этапе строительства проекта, а также предусмотреть:
- Защитные ограждения; Дорожные разметки; Пересечение дорог; Лежачие полицейские; и Дорожный знак «ограничение скорости». Социальные воздействия вблизи от дороги во время строительства, включают ухудшение обычного доступа, проблемы безопасности и здоровья населения, а также социально-экономические конфликты. Если необходимо изменять движение, необходимо провести надлежащую консультацию и уведомить людей и автовладельцев. Воздействие пыли и шума во время строительства должны быть сведены к минимуму. В целях безопасности должны быть обеспечены защитные барьеры и ограждения, чтобы

люди и животные не находились в районе работ. На этапе строительства возможно нельзя будет избежать изменения существующего движения и локального доступа, что может вызвать проблемы у местного сообщества.

Чтобы исправить ситуацию Подрядчик должен:

- Представить план управления дорожным движением местным органам по управлению движением до начала работ;
 - Предоставить информацию общественности о масштабах и графике строительных работ и ожидаемых нарушениях и ограничениях доступа;
 - Предусмотреть достаточный поток движения вокруг строительных площадок;
 - Обеспечить адекватную сигнализацию, соответствующее освещение, хорошо спроектированные знаки безопасности дорожного движения, барьеры и регулировщиков для управления дорожным движением;
 - Обеспечить временный доступ, когда доступ временно ограничен из-за строительных работ.
195. **Гигиена труда и техника безопасности.** Для защиты здоровья и безопасности работников и прилегающих общин должно быть предусмотрено следующие:
- (i) учреждения здравоохранения (в том числе пункты оказания первой помощи) в пределах строительных площадок;
 - (ii) обучение всех строительных рабочих касательно основных вопросов санитарно-гигиенической и медико-санитарной помощи, общих вопросов охраны здоровья и безопасности, а также касательно конкретных опасностей в их работе;
 - (iii) СИЗ для работников, такие как защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и защита органов слуха в соответствии с законодательством;
 - (iv) чистая питьевая вода для всех работников;
 - (v) адекватная защита для широкой общественности, в том числе защитные ограждения и маркировка опасных зон;
 - (vi) безопасный доступ через строительную площадку к людям, доступ к населенным пунктам который временно разорван из-за строительства дороги;
 - (vii) адекватный дренаж по всему лагерю так, чтобы не образовались застойные водоемы и лужи;
 - (viii) санитарные туалеты и мусорные баки на строительной площадке, которые периодически очищаются Подрядчиком для предотвращения вспышек заболеваний.
196. **Процесс управления доступом во время строительства** – Строительство мостов и водопропускных труб требует обеспечение объездных путей, в результате будет нарушено нормальное движение и у участников движения появятся проблемы с доступом. Кроме того, необходимо будет обслуживать объездные дороги для целей связи и безопасности. Подрядчик должен составить план организации движения транспорта с включением объездных путей. На этапе проектирования, проектировщики должны также предвидеть необходимость объезда и включить этот вопрос в рамках рабочих требований. Необходимо провести адекватную локальную оценку и консультацию для того, чтобы избежать конкретной социальной проблемы во время фактического строительства.
197. **АБЗ** - во время выбора площадки для АБЗ, камнедробильных заводов, создающих шум и вибрацию, выбрасывающих загрязнителей, Подрядчик должен соблюдать СанПиН 2.2.1/2.1.1 и СанПиН 2.2.1/2.1.1.006-03 и установить специальные буферные зоны вокруг такого объекта. В КР это рассматривается как санитарно-защитная зона и является обязательным элементом любого объекта, который влияет на среду обитания и здоровье человека. Санитарно-защитная зона (СЗЗ) отделяет площадь производственного участка от жилых районов, ландшафтных и

рекреационных зон, парков и курортов с обязательной демаркацией границ с помощью специальных информационных знаков.

Границами являются:

Класс II – СЗЗ 500 м.

- (i) Производство асфальтобетона на стационарных установках.
- (ii) Производство асфальтобетона на передвижных установках.

Класс III – СЗЗ 300 м.

- (i) Производство щебня, гравия и песка, размола кварцевого песка.

Класс III – СЗЗ 300 м.

- (i) Карьеры гравия, песка и глины.
- (ii) Завод по переработке битумов

Класс IV – СЗЗ 100 м.

- (i) Установка по подготовке бетонного раствора

198. **План по управлению лагерем** - Мусор, сточные воды, твердые и жидкие отходы от работающего оборудования могут быть серьезными загрязнителями. В связи с этим подрядчик должен практиковать аккуратное содержание рабочего места и управление строительными лагерями. Специалист по охране окружающей среды КСН будет проводить проверки ежемесячно, и любые проблемы несоблюдения, такие как разбросанный мусор, открытые выгребные ямы, пропитанная маслом земля и антисанитарные умывальники для работников, приводят к немедленному оштрафованию подрядчика и выдачи приказа на остановку работы, если он не проведет очистку в течение 12 часов с момента обнаружения. Если подрядчик не выполнит указания, то КСН наймет стороннюю фирму для очистки площадки, и эта сумма будет вычтена из общей суммы контракта.
199. По возможности Подрядчик организует временный сбор отходов с рабочих мест в существующие системы сбора и удаления отходов близлежащих населенных пунктов. Это нужно принять во внимание при определении места для лагеря. Подрядчик должен предусмотреть дополнительные платежи, если потребуется использовать услуги, предоставляемые общиной.
200. Подрядчик должен нанять квалифицированного специалиста ОТиТБ, который будет проводить обучение по вопросам безопасности для персонала в соответствии с требованиями индивидуального рабочего места. До начала работ персонал на рабочем месте должен быть проинструктирован о правилах безопасности при обращении и хранении опасных веществ (топливо, масло, смазочные материалы, битум, краска и т.д.), а также при очистке оборудования. При проведении сказанного, Подрядчик должен установить краткий перечень используемых материалов (по количеству и качеству) и дать приближённое понятие об обучении/инструктаже, проводимом для строительного персонала. Предоставление информации работникам, побуждая изменить личное поведение человека и поощряя использования профилактических мер. Цель информации заключается в снижении риска передачи ВИЧ/БППП среди строителей, вспомогательного персонала лагеря и местных общин.
201. **Электропередачи/Опоры** - Они должны быть возвращены на место в соответствии с требованиями ПУОС.
202. **Флора и фауна** – Подрядчик должен следовать:
- Максимальное уплотнение грунта у корней деревьев, более чем на 30 см, может повредить дерево. Заполняющий материал в области ствола дерева должен быть органической почвой.
- В этом случае вырубка не может быть предотвращена, и новое дерево должно быть посажено в качестве меры компенсации в соответствующем месте в

пределах существующей дороги.

Виды, которые будут посажены, - грецкие орехи, ясеня клена, вяза, белые тополя, белая ива, белая акация.

Насаждения должны проводиться после завершения технических работ. Время посадки должно быть ограничено весной (с марта по апрель) и / или осенью (с сентября по октябрь).

Необходима установка временного ограждения для защиты растений во время строительных работ.

203. **Земли сельскохозяйственного назначения** могут быть нарушены, когда грузовые автомобили и оборудование будут проезжать рядом с ними во время строительных работ. Это может произойти в период строительных работ поскольку оборудованию и грузовым автомобилям возможно придется маневрировать по сельскохозяйственным землям тем самым уплотнять их и сделать почву непригодной для сельского хозяйства. Подрядчик должен предотвратить подобные нарушения на сельскохозяйственные земли.
204. Существующие инфраструктуры - Строительные работы в непосредственной близости к существующей инфраструктуре, такие как водопроводные трубы и другие объекты, очистные сооружения для сточных вод, линии электропередачи и т.д., могут нанести им ущерб или непосредственно разрушить существующую систему тротуаров, мостов, линий электропередач.
205. **Бесконтрольные места временного хранения асфальтобетонных отходов** и их переработки. Старый асфальт будет удален и заменен новым. Площадки хранения и складирования старого асфальта должны быть расположены там, где они не представляют никакого риска загрязнения окружающей среды. В сотрудничестве с представителями местного самоуправления площадки временного хранения и переработки старого асфальтобетона будут определены и расположены, как минимум, на расстоянии 500 метров от ближайшего населенного пункта. Подобные площадки должны быть устроены на государственной земле, а в случае необходимости частной земли - должна быть определена договорная арендная плата. Все места временного хранения и переработки старого асфальта должны быть согласованы с территориальными управлениями ГАООСЛХ при ПКР. Старый асфальт будет перевозиться блоками на грузовых транспортных средствах и высота складированного асфальта не должна превышать 2.5 метров.

Существует два способа использования старого асфальта:

- Передача старого асфальта Дорожно-эксплуатационным предприятиям МТиД КР, для засыпки второстепенных дорог;
- Использование старого асфальта для укрепления обочины дороги с добавлением гравийно-песчаной смеси, толщиной 15 см.

2.3. Этап эксплуатации и обслуживания

206. После сдачи дороги Заказчику, наступает однолетний период ответственности за дефекты, в течение которого Подрядчик будет по-прежнему нести ответственность за устранение любых дефектов или изъянов в общих работах. После чего следует этап эксплуатации и технического обслуживания, в котором Заказчик берет на себя полную ответственность за эксплуатацию и обслуживание дороги. Воздействие на окружающую среду зависит от использования дороги транспортными средствами и последующих работ по техническому обслуживанию по сохранению уровня обслуживания инфраструктуры.
207. Прогнозируемый срок службы дороги составляет 20 лет, и за этот цикл работы, воздействия на окружающую среду рассматриваются как кумулятивные ввиду функций дорожных компонентов и могут сочетаться с другими видами деятельности. По времени подобные воздействия могут также быть

долгосрочными, поскольку они могут проявляться после строительства и продолжать сохраняться в течение всего периода использования и эксплуатации дороги. Воздействия будут вызваны в отношении безопасности дорожного движения для общин, биологического разнообразия, качества воды, качества воздуха и уровня шума во время эксплуатации дороги. Выявленные воздействия и соответствующие меры по смягчению во время эксплуатации дороги:

208. **Качество воздуха** - Согласно расчетов, максимальное движение может составить около 6,231 автомобилей в сутки в 2030 году, с этим ростом наступит устранение старых, сильно загрязняющих транспортных средств с автопарка, будет меньше остановок и стартов из-за улучшения условий дорожного движения и управления дорожным движением, технология двигателя станет более совершенной, и появятся значительно более экономичные автомобили. Кроме того, КР будет получать более очищенные виды топлива с более низкими коэффициентами выбросов на использованный литр. Качество воздуха в проектом коридоре был прогнозирован в Таблице 13, в которых загрязнение воздуха не оценивается возросшими транспортными средствами.
209. Высокий класс дороги, должным образом снабжённой знаками, с хорошей разметкой и должным управлением на перекрестках, позволит ТС двигаться плавно, уменьшая выбросы, вызываемого из-за частого ускорения и замедления.
210. **Шум и вибрация** - Уровень шума, предсказываемый в 2030 году на расстоянии 20 м от автомобильной полосы с увеличенным числом транспортных средств и рассчитанной скоростью движения 120 км / ч, намного превышает уровень руководящих принципов IFC. Чтобы уменьшить это, скорость движения должна быть уменьшена до 60 км / ч или меньше или установка шумового барьера. Однако фактические меры по смягчению должны приниматься только после проведения мониторинга шума, основанного на фактическом потоке движения, и проведения консультаций с рецепторами (местными жителями). Платация дорожных деревьев также эффективна не только для снижения шума, но и для смягчения загрязнения воздуха, обеспечивая тень для пешехода. Вибрация оценивается как приемлемый уровень в 2030 году.
211. **Почва и борьба с эрозией.** Если подрядчик надлежащим образом реализует меры, определенные в ПУОС на период строительства и специалист по окружающей среде КСН завершит аудит после строительства чтобы подтвердить, что все меры по смягчению последствий были реализованы и продолжают функционировать, проблемы почвы и эрозии, связанные с дорогой, должны быть незначительными. Подтверждение того, что восстановление растительного слоя почвы и посадка были выполнены при завершении работы (а не после завершения строительства), деревья посажены, и они здоровы и поддерживаются, будет иметь большое значение. Во время проектирования площадки, проверка водопропускных труб будет иметь решающее значение, так как их размещение на слишком крутом склоне приведет к серьезным и постоянным размывам в нижнем бьефе. Чтобы избежать это, проектный уклон должен быть на том же уровне, что и природный водоем, и нужно установить бетонные подушки или предпочтительно сооружения гашения энергии в виде больших камней или каменных габионов.
212. Далее необходимо проверить водопропускные трубы, чтобы гарантировать, что весь мусор и строительные материалы удалены, а также любые загромождения, отводящие поток. С этой целью, КСН и ГРИП подготовят инвентаризацию водопропускных труб, в результате будет предоставлена фотография каждой трубы и ее состояния во время каждой проверки, которая должна проводиться ежегодно, и фотографии будут представлены в МТиД КР. Потребуется снять две фотографии, одну на входе и другую на низовом выходе каждой трубы.
213. МТиД возлагает эту работу на подрядчика в течение одного года гарантийного срока, после того, как дорога станет полностью функционировать; и после этого периода, работа будет принята отделом обслуживания МТиД.

Экологическая среда

214. 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 вырубки вдоль дороги в летнее время и защиты от ветра в зимнее время. Оценочное количество деревьев для разреза - 38; Запланированное количество деревьев для посадки - 76. Важно также отметить, что во время строительства посадка деревьев должна происходить осенью и весной на расстоянии не менее 1 м от внешнего края канавы или дренажа проектируемой дороги. Посадка должна выполняться, как только будут завершены земляные работы на участках дорог. Необходимо следить и контролировать посаженные деревья как во время строительства, так и во время эксплуатации.
215. *Места перехода для пешеходов и домашнего скота* – Поскольку участок дороги проходит через жилые районы, сельскохозяйственные угодья и пастбища, необходимость обеспечения пешеходными переходами и скотопрогонами становится важной. Дорога категории II позволяет расчетную скорость 120 км/час на равнинной местности (60 км/ч на горной местности) для движения транспортных средств, что представляет реальную опасность для людей (особенно детей) и домашнего скота (овцы, крупный рогатый скот, лошади, и т.д.). Кроме того, на дороге необходимо установить дорожные знаки, указывающие места перехода людей и скота. В населенных пунктах пешеходные переходы для людей будут устроены через каждые 200-250 м.

3. Воздействия изменения климата на проектируемую дорогу

216. В настоящем ТППП исследование изменения климата из-за проектируемой дороги включено в отдельный раздел. Исследование уделило внимание на следующее:
- (i) Речные наводнения и заболачивание весной из-за более интенсивного дождя. Это в основном влияет на более низкие высоты и районы, подверженные затоплению;
 - (ii) Тепловая нагрузка в летнее время, особенно на более низких высотах;
 - (iii) Оползни, связанные с более интенсивными осадками в весенний период на средних высотах (и в меньшей степени также на больших высотах);
 - (iv) Наводнение в летний период, особенно на больших высотах, связанное с более высокими температурами вместе с увеличением зимних, весенних и осенних осадков (снега на больших высотах).
217. Проведенное исследование делает ссылку на моделирование климата, выполненное Международным фондом сельскохозяйственного развития (МФСР) для Кыргызстана, в котором он указал, что «Участок Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)», расположенный в зоне с низким или очень низким риском уязвимости по сравнению с северной частью Чуйской области и другими высокогорными районами. Кроме того, в соответствии с МФСР выявленная уязвимость в основном связана с увеличением тепловой нагрузки на проектной территории на малых высотах и оползней на средних высотах. Была найдена ограниченная информация о возникновении экстремальных осадков, но по отношению к чрезвычайным ситуациям, существует тенденция сокращения ливней.
218. Связанные с затоплением опасности были изучены с помощью Платформы данных о глобальных рисках ЮНЕП, моделирующей опасность, разработанной Всемирной метеорологической организацией (ВМО) и Организацией Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО). Согласно данным платформы, опасность наводнений будет расти вдоль основных

рек региона Центральной Азии, но Кыргызстан и проектный участок меньше подвержены им, чем соседние страны. Проектный участок расположен в районах с низким риском, тогда как риск возрастает на больших высотах.

219. Значения сезонной температуры изменятся к 2100 году и ожидается, что летняя температура значительно увеличится по сравнению с другими сезонами, а минимальное увеличение прогнозируется на зимний период. С другой стороны теплые зимы из-за изменения климата могут облегчить очистку снега; что означало бы меньше расходов на техническое обслуживание в течение зимних месяцев.

Г. Анализ альтернатив

220. В настоящем разделе рассматриваются две альтернативы:

- Нулевой вариант – «Бездействие»/альтернатива отсутствия деятельности
- Проект реконструкции дороги

1. Нулевой вариант – «Бездействие»/альтернатива отсутствия деятельности

221. В рамках ЗПГ АБР от 2009 года, рассматривается альтернатива «Нулевой вариант». Альтернатива «Нулевой вариант» представляет вариант развития событий, при котором проект вообще не будет реализован. Посредством сравнительной оценки, можно сделать вывод, нужен ли вообще проект или дать представление о том, как правильно приступить, чтобы реализовать проект в полном объеме.
222. **Атмосферный воздух.** Существующее покрытие дороги не соответствует требованиям дороги Ш категории. Покрытие «холодный асфальт» местами отсутствует. В связи с неравномерностью дороги, двигатели транспортных средств работают неравномерно, выбрасывая большое количество отработанных газов. Местами, где гравийное покрытие, повышено пылеобразование, что также оказывает воздействие на атмосферный воздух.
223. **Шум и вибрация.** Шум и вибрация основной фактор беспокойства населения на сегодняшний день. Отсутствие должного покрытия дороги, распространяет звуковые волны на большие расстояния, от дороги создают высокое шумовое и вибрационное воздействие на население ночью и днем. Наиболее чувствительными реципиентами являются больницы, школы, сады и другие частные объекты, и культурные объекты.
224. **Поверхностные воды.** В местах пересечения автодороги с каналами, мостами имеется разрушения данных сооружений и эрозия берегов. В случае аварийного разрушения некоторых водопропускных труб, и размыва берегов будет наблюдаться загрязнение водного объекта. Сток с поверхности дороги направляется в каналы и реку, вызывая загрязнение водных объектов нефтепродуктами и маслами. Данное воздействие будет выражено, в возможном загрязнении грунтом, нефтепродуктами и маслами, мусором. На данном участке имеется река Джоон-Арык.
225. **Почва.** Воздействие на почву выражено в нарушении почвенного покрова, вследствие разрушения дорожного полотна и выезда транспортных средств за полосу отвода, по близлежащим территориям. Эрозия вследствие концентрации водных потоков искусственными сооружениями, кюветами и канавами. Загрязнение грунтов и вод маслами, топливом автомобилей.
226. **Реабилитация водопропускных труб** – Продолжают находиться в плохом состоянии. Тем не менее, не образуются отходы.
227. **Линии электропередач/Опоры** – Нет воздействия на линии электропередач/опоры.

228. **Грунтовые воды** – есть риск загрязнения разливом нефтепродуктами от сломанных машин из-за ДТП.
229. **Флора и фауна.** Воздействие на флору и фауну будет незначительным, так как дорога, существующая и уже имеет антропогенное воздействие.
230. **ПОЗИП и социальные вопросы.** Экономическое переселение и перемещение не применимо. Социальный аспект выражен в нарушение путей сообщения местных жителей, увеличение времени на дорогу к местам работы и отдыха. Плохие условия движения для сельскохозяйственной техники, гужевого транспорта, велосипедистов, прогона скота. Создание повышенной аварийности на автомобильной дороге и пересечениях с другими дорогами. Вибрация зданий и сооружений от движущегося транспорта. Запыленность и загазованность.
231. **Безопасность.** На дороге отсутствуют указатели, знаки, разметка, что создает предпосылки для несчастных случаев среди населения и аварий транспортных средств. Нарушение скоростных режимов приводит к столкновениям и наездам на людей, животных и транспортных средств.
232. При реализации нулевого варианта положительной стороной является меньшая интенсивность движения и меньшее число дорожно-транспортных происшествий.
- Отрицательной стороной является шум и вибрация, отсутствие надлежащего дорожного покрытия, негативный социальный аспект, невозможность развития экономики региона

2. Альтернатива реконструкции

233. Данная альтернатива рассматривает реконструкцию существующей дороги Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км).
- Общее расстояние реконструкции составит 25 км дороги. Основные технические характеристики проектируемой дороги даны в разделе С «Описание проекта». Воздействия на окружающую и социальную среду в период пред-строительства реконструкция дороги не окажет. В данный период работа связана с проектированием и правильным планированием работы, а также информирование населения и других заинтересованных лиц о планируемой работе.
234. *В период строительства*, загрязнение атмосферного воздуха будет зависеть от транспортных средств, эксплуатации дорожных машин и оборудования, земляных работ в горных районах, разработки песка, гравия, щебня и эксплуатация АБЗ. Воздействие будет оказано выбросами загрязняющих веществ от работы машин и механизмов, образования пыли. Воздействие будет оказано на водные объекты (ирригационные каналы, река Джоон-Арык) при работе машин и механизмов, строительных лагерей, в возможном загрязнении воды нефтепродуктами и маслами, грунтом, остатками строительного и бытового мусора, продуктами жизнедеятельности рабочих. Воздействие на почву и земельные ресурсы выражено в изъятии почвы, грунта, временным отводом земель и загрязнении нефтепродуктами и маслами, строительным и бытовым мусором, нарушении почвенного покрова при неправильном его использовании и складировании. Воздействие на историко-культурное наследие, будет выражено в физическом воздействии (вибрации и возможном посягательстве рабочих) на объекты расположенные в непосредственной близости от дороги кладбищ и захоронений.
235. *В период эксплуатации* основное воздействие будет оказано на атмосферный воздух, физические факторы в виде шума и вибрации, особенно в населенных пунктах. Более подробно анализ воздействий данной альтернативы на окружающую и социальную среду приведен в разделе Е. Воздействия на окружающую среду и мероприятия по их смягчению. Учитывая, что реконструкция дороги будет проводиться по существующей дороге и окружающая среда имеет сформированную антропогенную экосистему, можно сделать вывод, что

воздействие проектируемой дороги на окружающую среду будет незначительным, а в социальном плане воздействие будет положительным.

Г. Раскрытие информации, консультации и участие

236. В период исследования была проведена формальная и неформальная консультация с общественностью. Во время полевых работ на участке были проведены неформальные обсуждения с жителями сел и руководством сел в ходе сбора полевой информации. Официальные общественные консультации были организованы ГРИП-МТиД, они направили официальные сообщения местным лидерам, чтобы они пригласили все заинтересованные стороны окрестных сел, для возможности представить и обсудить с ними экологические и социальные вопросы, имеющие отношение к реконструкции дороги.

1. Консультации с общественностью и участие

237. Общественные консультации по экологическим вопросам относительно участка «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)», были проведены 17 марта 2016 года в администрации сельского совета Кочкор (см фото ниже) в соответствии с Политикой АБР о связях с общественностью (2011 г.) и ЗПГ (2009 г.). Она была организована ГРИП-МТиД, через официальные сообщения местным лидерам, для участия всех заинтересованных сторон и особенно жителей сел, которые могут быть подвергнуты воздействию. Смотрите Приложения В, С, чтобы увидеть листы посещений.
238. В ходе консультации с общественностью Консультант (Kocks Consult, GmbH) подготовил презентацию в формате Power-Point о технических особенностях проекта и объяснил потенциальные экологические и социальные последствия с соответствующими мерами по предотвращению. Представители ГРИП-МТиД принимали участие в данных общественных консультациях⁵. Представители ГРИП-МТиД ответили на вопросы и давали объяснения по каждому вопросу. Кроме того, участникам также были розданы листы бумаги, куда они могли написать свои вопросы и комментарии. Были подготовлены печатные раздаточные материалы и распространены среди людей, чтобы широкая публика была осведомлена об экологических проблемах проекта. Ниже приводится фотография.

⁵ Асылбек Абдыгулов, специалист по окружающей среде ГРИП-МТиД; Руслан Сатыбалдиев, координатор проекта ГРИП-МТиД



Рисунок 13: Консультации с общественностью

239. На устные вопросы люди получали ответы сразу. Как было сказано, участникам были розданы листы бумаги, куда они могли написать свои вопросы и комментарии. Вопросы и ответы на них были записаны на видеозапись, приведенной в Приложении 3. Устные и письменные комментарии и вопросы были собраны и представлены ниже, а также в Таблице 17:

240. Комментарии и рекомендации:

Безопасность дорожного движения:

- (i) Возможность объезда деревни/школ.
- (ii) Обеспечьте скрещение дорог с обходами
- (iii) Подземный переход рядом со школой Эпкин
- (iv) Дорожные знаки

(v) Дополнительная инфраструктура:

- (vi) Постройте оросительный канал, пересекающий дорогу.
- (vii) Передайте старые удаленные структуры сельской управе.
- (viii) Проложите трубы для питьевой воды
- (ix) Улучшение мостов
- (x) Соедините два рынка посредством подземного перехода.
- (xi) Установка освещения внутри села и устройство тротуара вдоль дороги
- (xii) Покрыть второстепенные дороги асфальтом из старого покрытия, снятого с трассы.
- (xiii) Устройство тротуаров в селах Чекилдек, Эпкин и Ак-Чий и строительство автобусных остановок.
- (xiv) Соединить рынок с дорогой

Экологическая проблема:

- (i) Защита структуры кладбища.

Переселение и компенсация:

- (i) Проверка границы имущества

**Таблица 17: Сводная таблица по итогам консультации с общественностью
по участку Кочкор-Эпкин 17 марта 2016 г.**

Вопросы	Ответы
В нашем селе школа расположена на другой стороне дороги. Около 90% жителей проживают на противоположной стороне. Очень много детей пересекают дорогу. Было бы хорошо, если Вы бы устроили подземный переход	Сначала решите, что лучше для Вас - светофор или подземный переход. Затем укажите это в своем запросе, адресованном МТиД. Свои требования укажите в письменном виде, устные просьбы не будут рассматриваться.
Где будут проложены тротуары вдоль проектной дороги	В проект включено устройство тротуаров в жилых районах
Каковы строительные нормы строительства дорог в болотистой местности	В соответствии с национальным законодательством о строительстве дороги
Укажите сроки начала строительства, поскольку людям потребуется время для обработки пахотных земель	Строительство планируется начать в 2018 г. Период строительства 2 года и 1 технической гарантии. Мы сообщим Вам о начале строительства заранее. Подрядчик ни в коем мере не будет растаптывать ваши земли.
Как будут использоваться восстановленные водопропускные трубы	Трубы будут переданы в ДЭП-24. Детально укажите, в письменном виде, на каких местах оросительные трубы должны быть проложены. Рассмотрено в ОВОС.
Хотелось узнать о найме местных жителей	Подрядчик будет нанимать местных жителей в соответствии с персональным трудовым договором. Процентное соотношение в договоре будет таковым: около 70% местного населения будет нанято для выполнения дорожных работ в зависимости от сложности участка и 30% будут зарубежными специалистами.
Как будет определяться стоимость сооружений подлежащих сносу	Группа специалистов подробно изучит сооружения к сносу, измерит их, определит стоимость путем независимой оценки, представит заключение в Государственный департамент строительства на экспертизу, которое далее будет представлено Правительству нашим управлением (МТиД). Правительство будет ратифицировать / утверждать его, после чего будут выделены деньги.
Как будут восстанавливаться вырубленные деревья, поврежденные зеленые насаждения,	Если растительность на краю дороги будет повреждена, она сама по себе восстановится через год. Если этого не произойдет, то Подрядчик должен посадить грантовые семена, чтобы восстановить естественный вид любого места. Независимо от того, сколько деревьев будут вырублено, они будут заменены новыми саженцами; по числу гораздо больше, чем срубленные деревья. Подрядчик будет высаживать саженцы во время реконструкции дороги, и будет поливать их. По завершению Проекта деревья уже приживутся. Ни в коем случае Подрядчик не будет сажать деревья после завершения Проекта и не сбежит, не заботясь о них.

Список присутствующих:
ГРИП/МТиД:

Асылбек Абдыгулов – специалист по мерам безопасности,
Руслан Сатыбалдиев
Региональный Координатор проекта,

Kocks Consult
Сэм Сапуей -
Международный специалист по обеспечению безопасности,

Лола Шатиришвили, специалист по переселению.

Местные жители, всего 21 человек, в том числе:
Бейшеналиев К.М. - глава ДЭП Н-955,
Сабуржанов Ж.С.-глава айыл окмоту Кок-Жар,
Даиров Э.-ГАП – архитектура,
Абдукасымов М. -главный архитектор,
Исраилов Р. - глава РУАФ,
Сыдыгалиев С. - земельный специалист, айыл окмоту Семиз-Бел,
Букаров К.Б. - Чолпон айыл окмоту.

(Полный список присутствующих на общественных консультациях в с. Кочкор 17 марта 2016 г.в Приложении В)

241. В целом, комментарии были незначительными со следующими рекомендациями – объездные маршруты, обеспечение кольцевого пересечения, устройство оросительных каналов, укладка труб водоснабжения, улучшение мостов, подземный переход между рынками, уличное освещение, защита структур кладбищ, а также подтверждение границ собственности на дорожном коридоре. Вопросы, с другой стороны, задавались касательно тротуаров, возможности повторного использования водопропускных труб и периода строительства.
242. Несколько комментариев были включены в настоящий ОВОС/ПУОС, такие как поврежденные инфраструктуры и реконструкции инженерных коммуникаций. Касательно повреждения инфраструктуры, были включены положения в ПУОС для составления плана, чтобы не нарушить обслуживание инфраструктуры.
243. В целях информирования большего числа населения сел расположенных вдоль дороги по экологическим и социальным вопросам, ГРИП МТиД КР были направлены информационные письма с результатами выводов по проведенной ОВОС местным органам власти, главам айыл окмоту, и айыл башчы для более широкого информирования населения о возможных видах воздействий на окружающую и социальную среду при реализации Проекта реконструкции дороги. Данное информационное письмо приложено в приложении Г.
244. Для того, чтобы более эффективно вовлечь местное население в процесс информирования о социальных и экологических последствиях проекта, будут необходимы дополнительные консультации с общественностью. В консультации с общественностью должны участвовать все заинтересованные стороны, в том числе жители населенных пунктов, которые могут быть затронуты, или каким-либо образом могут быть подвергнуты воздействию планируемой деятельности.
245. При организации общественных консультаций необходима регистрация участников, с указанием имени, должности, адреса и номера телефона. Предоставление информации об обратной связи, направленных предложений и замечаний.

2. Раскрытие информации

246. АБР одобряет ОВОС и распространяет в качестве информации для общественности, как на английском, так и на русском языках.

247. Процедура проведения общественных слушаний в Кыргызской Республике включает следующие этапы:
- i. Уведомление общественности касательно проведения общественных слушаний;
 - ii. Обеспечение доступа общественности к документации ОВОС инициатором проекта и/или через другие доступные источники (местные органы власти, территориальные органы охраны окружающей среды), а также раскрытие отчета об ОВОС на сайте инициатора проекта;
 - iii. Широкая публика знакомится с документацией по ОВОС;
 - iv. В случае наличия общественного интереса:
 - I. Уведомление общественности о дате и месте собрания для обсуждения документации по ОВОС;
 - II. Сбор и анализ замечаний и предложений, подведение итогов общественного обсуждения документации по ОВОС.

Н. Механизм рассмотрения жалоб

1. Цели

248. Механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) представляет собой процесс, посредством которого пострадавшие люди нуждаются в надежном способе озвучения и разрешения своих вопросов касательно проекта и проект также находит эффективный способ решения проблем затронутых людей. Механизм рассмотрения жалоб в обязательном порядке будет реализован в данном проекте, с помощью которого затронутые люди будут в полной мере информированы о своих правах и процедурах рассмотрения жалоб либо устно, либо в письменной форме во время консультации, об исследовании, времени компенсации и реализации проекта. Всегда будут приняты меры для предотвращения недовольства, чтобы не проходить через длительный процесс возмещения ущерба.
249. МРЖ будет охватывать вопросы социальные, экологические и другие вопросы обеспечения безопасности в соответствии с политикой АБР по защитным мерам и законодательством Кыргызской Республики.

2. Группа по рассмотрению жалоб (ГРЖ)

250. Группа по рассмотрению жалоб формируется на срок реализации проекта: Задача ГРЖ заключается в обсуждении жалоб, оценке их обоснованности, оценке объема последующих воздействий, решении последующей необходимой компенсации и в инструктировании/ облегчении функционирования МРЖ.

2.1. Функции ГРЖ в рамках механизма рассмотрения жалоб

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

Этап 1, местный (сельский) уровень:

Жалобы сначала будут рассматриваться на уровне общины села подавшего жалобу. Подавший жалобу сообщает о своем положении местному контактному лицу, которое запускает Механизм рассмотрения жалоб, который оценит ситуацию и будет искать решение посредством консультации с подающими жалобу, местным Департаментом эксплуатации дороги (ДЭУ), областным омбудсменом и выбранным представителем людей подвергнутых воздействию.

Этап 2, центральный уровень:

В случае если претензия не будет удовлетворена на местном уровне в течение дополнительных 15 дней, подавший жалобу направляет вопрос дальше в головной

офис МТид в г. Бишкек опять же при поддержке МКЛ, представителя ЗПЛ (затронутые проектом лица) и областного омбудсмена. ГРЖ примет решение по приемлемости и по положению подавшего жалобу и готовит решение с согласия ГРИП/МТид.

252. Процедуры МРЖ повлечет за собой одну или несколько встреч каждой жалобе и может потребовать полевые исследования со стороны конкретных технических экспертов или экспертов по оценке. Случаи рассмотрения жалоб, разделяемых больше, чем одним подавшим жалобу, могут рассматриваться как один случай.
253. Что касается совещаний на местном уровне, встречи будут проходить в селе заявителя. Что касается жалоб центрального уровня, встречи будут проводиться в офисе МТид в г. Бишкек с выездом членов ГРЖ в село заявителя.

2.2. Состав ГРЖ

254. ГРЖ создается по приказу МТид. На разных уровнях жалоб, ГРЖ состоит из следующих лиц/чиновников.

ГРЖ местного уровня

255. ГРЖ местного уровня создается в каждом айыл окмоту вдоль проектируемой дороги с членами следующего состава:

Таблица 18: ГРЖ местного уровня

Члены ГРЖ	Занимаемая должность
Глава айыл окмоту	Председатель
Представитель ДЭУ	Член
Мужчина и женщина ЗДХ	Члены (2)
Местное контактное лицо	Член
Омбудсмен области	Наблюдатель
Консультант	Приглашенный эксперт

ГРЖ центрального уровня

256. ГРЖ центрального уровня представляется 5-7 членами следующего состава.

Члены ГРЖ	Занимаемая должность
Глава ГРИП МТид	Председатель
Координатор проекта при ГРИП	Член
Представитель отдела по защитным мерам ГРИП	Член
Представитель ДЭУ	Член
Местное контактное лицо	Связь между местной и центральной ГРЖ
Омбудсмен области	Наблюдатель
Представитель ЗДХ (Мужчина и женщина)	Дополнительные наблюдатели

257. На каждом уровне жалобы, по мере необходимости ГРЖ будет оказана помощь профессионального потенциала, необходимого для решения каждого конкретного случая. Выше обозначенное среди прочих включает:
- (i) Представители государственной районной администрации
 - (ii) Представители районного отделения Государственного агентства по архитектуре и строительству
 - (iii) Государственные регистрационные службы района
 - (iv) Министерство сельского хозяйства
 - (v) Государственное агентство по охране окружающей среды и лесному хозяйству
 - (vi) Министерство государственного имущества
 - (vii) Министерство по чрезвычайным ситуациям
 - (viii) Техническая экспертиза от профессиональных инженеров и консультантов, обладающих соответствующим опытом в социальных гарантиях и переселении.

2.3 Обязанности членов ГРЖ

Местное контактное лицо (МКЛ)

258. Как только затронутое лицо подает жалобу, МКЛ должно предпринять и завершить следующие задачи:

- (i) проверить жалобу на правомочность и после установления таковой зарегистрировать жалобу в книге жалоб;
- (ii) составить записку жалобы, подписываемую заявителем, с указанием имени заявителя, даты и места возникновения жалобы, применить дату и место подачи жалобы, и по мере необходимости приложить подтверждающие документы;
- (iii) отправить записку жалобы всем членам ГРЖ, согласовать дату встречи ГРЖ;
- (iv) попросить сельскую администрацию организовать встречу;
- (v) содействовать организации встречи ГРЖ, предоставляя сюжетную линию для жалобы, и предоставить фактические данные и соответствующие полученные документы;
- (vi) передавать требования и запросы членам ГРЖ (на центральном уровне ГРЖ/ГРИП/АБР);
- (vii) вести протоколы встреч и связи между ГРЖ и жалобщиками
- (viii) обеспечить административную и организационную поддержку членам ГРЖ;
- (ix) повысить осведомленность заинтересованных сторон проекта, включая ОО, НПО, ЗПЛ и местные власти, о МРЖ, как он функционирует и какие имеет цели.
- (x) Взаимодействие между местными и центральными ГРЖ для передачи информации о случае жалобы, который не был решен на местном уровне и стал случаем, решаемым на центральном уровне.

Председатель ГРЖ / Глава айыл окмоту

259. Как только председатель ГРЖ получить информацию о дате встречи и о графике, он обязан:

- (i) рассмотреть жалобу (ы) и вспомогательные материалы, если таковые имеются, перед встречей ГРЖ;
- (ii) получить любую дополнительную информацию до даты встречи ГРЖ;
- (iii) привлекать соответствующих экспертов, если такая необходимость очевидна после рассмотрения жалобы;
- (iv) обеспечить присутствие членов и возглавлять встречу ГРЖ;
- (v) обеспечить обработку/решение простых жалоб (например, уведомление о том, когда начнется строительство или копия брошюры правомочности и т.д.) на местном уровне во время встречи;
- (vi) обеспечить правильное ведение протоколов (каждой встречи, коммуникации между ГРЖ и заявителем (ями)) назначенным членом (секретарь собрания) и сохранение в файлах ГРЖ;
- (vii) передавать требования и запросы заявителей членам ГРЖ центрального уровня, если вопрос не решен на местном уровне.

Представитель ДЭУ

260. После получения уведомления о жалобе и приглашения МКЛ на встречу по рассмотрению жалоб представитель ДЭУ:

- i. рассматривает все соответствующие записи жалоб и представленные документы доказательства;
- ii. участвует во всех собраниях по рассмотрению жалоб, высказывает мнения и анализ, ведет протоколы обсуждений (секретарь собрания);
- iii. сопровождает возможных специалистов по оценке на месте;
- iv. гарантирует, что требования об убытках из-за строительных работ рассматриваются экспертами ДЭУ и техническими экспертами и оценивает ущерб / убытки;

- v. на основании сообщения о местоположении членов ГРЖ и своего понимания случая готовит окончательный отчет о рассмотрении жалобы и рекомендации, которые будут направлены заявителю, другим членам ГРЖ и при необходимости в ГРИП. В кратком отчете дает определение о том, что случай:
 - a. решен без дальнейших действий; или
 - b. можно решить, но требуется компенсация или другие действия; или
 - c. не решен и требует обязательные действия, такие как направление жалобы на рассмотрение на более высоком центральном уровне, в Суд или в прокуратуру на расследование.
- vi. если жалоба считается обоснованной и необходимая компенсация/действие должно быть одобрено ГРИП, случай будет направлен ГРЖ на центральном уровне с требованием продолжить рассмотрение и обеспечить выполнение возмещения ущерба; и
- vii. когда ГРЖ местного уровня не решает жалобу и заявитель, которому было предложено подать заявку на центральном уровне, согласен действовать указанным образом, представитель ДЭУ координирует с МКЛ и председателем ГРЖ, чтобы оказать помощь заявителю в подаче жалобы на более высоком уровне апелляции;
- viii. параллельно информирует ГРИП/МТиД и приступает к организации апелляционной встречи на центральном уровне.

Представители ЗПЛ

261. Два представителя ЗПЛ, мужчина и женщина из затронутой общины будут участвовать во всех собраниях ГРЖ, чтобы:

- (i) действовать в качестве полноправного члена ГРЖ;
- (ii) предоставить соответствующую информацию, касающуюся поданных жалоб; и
- (iii) предоставить другим членам ГРЖ уведомление о положении, которое будет отражено в окончательном отчете о совещании.

Приглашенный консультант /выездной эксперт

262. По мере получения информации о времени и месте встречи/собрания, Консультант:

- (i) просматривает всю соответствующую запись о жалобах и представленные документы доказательства;
- (ii) По возможности выезжает на место жалобы, чтобы визуально наблюдать за местом и иметь полное представление о важных деталях, чтобы поделиться с членами ГРЖ во время встречи;
- (iii) помогает членам ГРЖ, вникнуть в суть жалобы и помогает им в поиске возможного, разумного, взаимоприемлемого и выполнимого решения.

Координатор проекта ГРИП

263. После получения уведомления о том, что заявитель подал апелляцию на центральном уровне, координатор проекта ГРИП:

- (i) связывается с заявителем и готовит записку с пониманием жалобы;
- (ii) участвует в апелляционном собрании, выражает свое мнение и проводит анализ, ведет протоколы обсуждений;
- (iii) при необходимости снова вызывает специалистов по оценке и сопровождает их при выезде;
- (iv) по мере необходимости просить Председателя организовывать встречи;
- (v) поддерживает связь между ГРЖ и жалобщиком;
- (vi) обеспечивает ведение регистра жалоб в ГРИП, выдачи копии Консультанту.

Представитель отдела по защитным мерам ГРИП

264. После получения уведомления о том, что заявитель подал жалобу на центральном уровне:
- (i) участвует во всех встречах, выражает свое мнение и проводит анализ;
 - (ii) сопровождает специалистов по оценке при выезде
 - (iii) предоставляет другим членам ГРЖ уведомление о положении, которое будет отражено в окончательном отчете о совещании.

Омбудсмен

265. После получения уведомления о жалобе и приглашения МКЛ на встречу по рассмотрению жалоб Омбудсмен:
- (i) контролирует процесс рассмотрения жалоб и обеспечивает, что решения, принимаемые ГРЖ справедливы и объективны;
 - (ii) выражает независимые мнения и рекомендации, связанные с решением, принятым командой ГРЖ по делу;
 - (iii) по мере необходимости предоставляет консультации заявителю (ям) об их правах и прав на получение компенсации;
 - (iv) участвует во всех встречах ГРЖ и выездах на место;
 - (v) участвует в возможной оценке на месте; и
 - (vi) готовить записку о положении в конце встречи и направляет ее МКЛ /председателю ГРЖ.

Председатель ГРЖ /Глава ГРИП МТид

266. После получения уведомления о том, что заявитель подал жалобу на центральном уровне, председатель ГРЖ:
- (i) связывается с заявителем и готовит записку с пониманием жалобы;
 - (ii) активирует членов ГРЖ посредством письменного приглашения;
 - (iii) председательствует на заседаниях ГРЖ и обеспечивает разделение протоколов встреч со всеми соответствующими сторонами;
 - (iv) анализирует содержание каждого ответа, полученного после обсуждений с целью обеспечения правильности, а также согласованность ответов, предоставленных заявителю;
 - (v) обеспечивает административную и организационную поддержку членам ГРЖ в их работе; и
 - (vi) поддерживает решение, принятое ГРЖ, и обеспечивает принятие последующих мер.

Координатор проекта ГРИП

267. После получения уведомления о том, что заявитель подал апелляцию на центральном уровне, координатор проекта ГРИП:
- (i) связывается с заявителем и готовит записку с пониманием жалобы;
 - (ii) участвует в апелляционном собрании, выражает свое мнение и проводит анализ, ведет протоколы обсуждений;
 - (iii) при необходимости снова вызывает специалистов по оценке и сопровождает их при выезде;
 - (iv) по мере необходимости просить Председателя организовывать встречи;
 - (v) поддерживает связь между ГРЖ и жалобщиком;
 - (vi) обеспечивает ведение регистра жалоб в ГРИП, выдачи копии Консультанту.

Представители отдела по защитным мерам ГРИП

268. После получения уведомления о том, что заявитель подал жалобу на центральном уровне, представители отдела по защитным мерам и технического отдела ГРИП:
- (i) готовят хронологию событий, чтобы понять последовательность событий, ставших причиной жалобы;
 - (ii) выражают экологическое мнение и мнение о переселении касательно воздействий, заявленных жалобщиком;

- (iii) рассматривают большие претензии на сумму более 10 000 долларов США совместно с финансовым экспертом Министерства и привлекает квалифицированного оценщика;
- (iv) по мере необходимости просят Председателя организовывать встречи; и
- (v) поддерживают связь между ГРЖ и жалобщиками.

Технические эксперты

269. При приглашении на предоставление экспертного заключения касательно оценки воздействия, о котором заявляет жалобщик, соответствующий технический эксперт должен провести необходимые расследования и составить отчет, выдаваемый на руки жалобщика и других членов ГРЖ. Задачи включают:
- (i) предоставление соответствующего технического заключения касательно рассматриваемого случая;
 - (ii) проведение необходимых расследований в его компетенции; и
 - (iii) предоставление рекомендации, когда требуется юридическое заключение с других государственных органов.

2.4. Процесс разрешения жалобы

270. МКЛ ГРЖ постоянно доступен для ЗПЛ для решения их проблем и жалоб. МКЛ помогает ЗПЛ формально направить их претензии ГРЖ. Претензии и жалобы ЗПЛ решаются посредством процесса, приведенного ниже.

Таблица 20: Процесс рассмотрения жалоб

Ступени	Уровень действия	Процесс	Срок
Этап 1	Разрешение	На начальном этапе МКЛ проводит слушание пострадавшего лица и пытается дать приемлемые решения. Если какое-либо пострадавшее ЗПЛ не удовлетворено решениями, подобное ЗПЛ подает жалобы в письменном виде соответствующей местной ГРЖ в течение 3-х дней.	3 дня
Этап 2	Решение ГРЖ	Получив письменные жалобы ЗПЛ МКЛ рассмотрит и подготовит досье для слушания и принятия решения ГРЖ. Формальное слушание будет проведено ГРЖ в день, установленный МКЛ по согласованию с ЗПЛ. На дату слушания пострадавшее ЗПЛ приходит к ГРЖ в офис соответствующего айыл-окмоту и представляет доказательства в поддержку своей претензии. МКЛ записывает заявления жалобщика и документирует все доказательства. Решения большинства членов будет считаться окончательным со стороны ГРЖ и принимаются МКЛ и подписываются другими членами ГРЖ. Материалы дела будут обновляться и МКЛ сообщает ЗПЛ о решении в течение 14 дней со дня подачи. Если какое-либо пострадавшее ЗПЛ не удовлетворено решениями, МКЛ подает жалобы в письменном виде центральной ГРЖ при МТид с заключениями и подтверждающими документами, подготовленными на местном уровне.	14 дней
Этап 3	Решение центральной ГРЖ	Получив письменные жалобы ЗПЛ, Председатель центральной ГРЖ рассмотрит и подготовит досье для слушания и принятия решения ГРЖ. Формальное слушание будет проведено ГРЖ в день, установленный Председателем по согласованию с ЗПЛ. Члены ГРЖ свяжутся с жалобщиком и посетят его село. Координатор проекта ГРИП записывает заявления жалобщика и документирует все доказательства. Решения большинства членов будет считаться окончательным со стороны ГРЖ и принимаются председателем ГРЖ и подписываются другими членами ГРЖ. Материалы дела будут обновляться, и Координатор проекта сообщает ЗПЛ о решении в течение 15 дней со дня подачи.	15 дней
Этап 4	Суд общей юрисдикции	Суд общей юрисдикции является последним органом, куда ЗЛ может обратиться. Затронутые проектом лица могут обратиться в суд с апелляцией, если они не согласны с решением органом контроля.	Нет данных

3. Дополнительные механизмы, доступные для решения жалобы

271. Любое физическое и юридическое лицо, любой заявитель может обратиться в суд со своими вопросами на любой стадии рассмотрения жалоб. ГРЖ не будет ограничивать или влиять на ЗЛ от обращения в суд за правовой защитой.
272. Если жалоба признана недействительной, то ГРЖ формулирует ответ и направляет письмо заявителю, объяснив причины отказа. Заявитель может обжаловать подобное решение и довести дело до Механизма подотчетности

местного суда АБР. ГРЖ проектного уровня никак не будет препятствовать ЗЛ в доступе к Механизму подотчетности АБР (МП⁶) или к судебным или административным средствам защиты Кыргызской Республики.

273. В информационной брошюре и бланке рассмотрения жалоб будет указана контактная информация Офиса Специального координатора, который должен быть постоянно доступен любому ЗЛ, которое пожелает зарегистрировать свою жалобу в МП АБР.

⁶ Ссылка на доступ к соответствующей веб-странице: www.adb.org/site/accountability-mechanism/contacts

I. План управления окружающей средой

1. ПУОС

274. 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 этап эксплуатации.
275. 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.
276. ПУОС состоит из двух таблиц. В Таблице 21 представлена краткая информация о мероприятиях по снижению экологического воздействия, а в Таблице 22 изложены общие сведения об экологическом мониторинге. В конце приводится положение, включающее сроки и обязательства по осуществлению экологического мониторинга.

Таблица 21: План управления окружающей средой

МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ НА ЭТАПЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ					
Область /компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
Этап детального проектирования					
Общие	Согласование ПУОС в тендерные документы	Все влияния	Все действия по управлению окружающей средой, описанные в ОВОС, и, следовательно, необходимые действия Подрядчика должны быть четко указаны в Технической спецификации тендерных документов	Консультант по проектированию	ГРИП МТид
Вода	Строительство мостов, труб и насыпей	Загрязнение воды земляными работами и эрозией насыпи	Все мосты и трубы должны быть спроектированы с достаточными размерами для того, чтобы предотвратить любые повреждения или закупорки в существующих местных ирригационных системах.	Консультант по проектированию	ГРИП МТид
Флора и фауна	Приблизительно 38 деревьев будут вырублены на участке Кочкор (64 км) - Эпкин (89 км),	Вырубка деревьев неизбежна. Основные виды карагач, тополь белый,	В тендерных документах определить следующее: Подрядчик должен быть проинструктирован о том, что каждое удаляемое дерево должно быть заменено, по крайней мере, двумя новыми саженцами того же или сходного вида и посажено в подходящих местах или как указано владельцем дерева Необходимо согласовать вырубаемые деревья с природоохранными органами. Любая вырубка деревьев компенсируется новыми саженцами. Посадка должна проводиться после завершения технических работ. Время посадки должно быть ограничено до весны (март по апрель) и/или осени (сентябрь по октябрь). Места для посадки деревьев находятся в пределах существующей полосы отвода (СПО) в тех местах, где происходит вырубка деревьев. Саженцы должны иметь следующие параметры: 1,5 – 2 м высота, возраст 5 – 6 лет. Расстояние между отдельными деревьями должно быть 6 – 8 м. Виды: тополь белый (30%), вяз (70%) и лиственные кустарники в селах	Консультант по проектированию	ГРИП МТид
Культурное и историческое наследие	Защита объектов исторического и культурного наследия.	Строительные работы могут воздействовать на объекты истории и культуры и имеется шанс находки памятников.	В тендерных документах определить следующее: Эти объекты исторического и культурного наследия являются объектами изучения и охраны Министерства культуры и туризма Кыргызской Республики (МКИТ КР). Для предотвращения воздействия на эти объекты необходимо разработать план управления объектами культурного наследия. В соответствии с законодательством, защитная зона объектов составляет не менее 50 м. Все вопросы, связанные с созданием защитных зон, процедур, планов управления должны быть согласованы с МКИТ КР и местным самоуправлением На основании полученных результатов (Приложение F) во время детального проектирования консультант должен направить проект дороги вместе с планом управления объектами культурного наследия для координации с МКИТ КР. Совместно с МКИТ КР и местными органами власти провести визуальный осмотр кладбищ и мавзолеев, чтобы задокументировать их состояние до начала строительных работ.	Консультант по проектированию	ГРИП/МТид
Обучение по безопасности	Обучение специалистов по	Уменьшение негативного	Планирование работы специалиста по охране окружающей среды и подготовка к семинару на стадии строительства	Консультант по проектированию	ГРИП/МТид

ости окужающ ей среды	окужающей среде через семинары	о влияния на окужающу ю среду			
	Пропаганда здоровья и безопасности для сотрудников и местных жителей	Авария на производст ве, дорожно- транспортн ое происшеств ие, распростра нение ВИЧ / ЗППП	Подрядчик должен обеспечивать соблюдение Закона о безопасности и гигиене труда (OSHA) в технических спецификациях	Консультант по проектированию	ГРИП/МТиД
Устойчив ость откосов	Насыпь и выемка	Эрозия/опо лзень	Для того чтобы технически уменьшить процесс эрозии почвы проектная документация должна включать: • Наклоны порезов и насыпей должны быть организованы с учетом стабильности почвы и других условий в соответствии со спецификацией проекта по защите эрозии; • В районах с крутыми склонами проект должен включать в себя проект защиты от падения камней, защитные сооружения и габионы; • Для насыпей выше 6 метров должны быть организованы ступенчатые склоны • Перехваты канав должны быть расположены на склоне вершины на срезанных участках или на ступенчатых выемках. Для крутых склонов должны быть организованы системы дренажных перехватов потоков воды и их стока со склонов.	Консультант по проектированию	ГРИП МТиД
Пересеч ение пешеход и домашне го скота	Дорожные пересечения скотопрогноз	Аварии из- за столкновен ия с домашним скотом	В тендерных документах определить следующее: Воздействие при реабилитации дороги может представлять домашний скот, переходящий через дорогу. Данное воздействие будет уточнено в ходе общественных слушаний на стадии детального проектирования. . 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. Пешеходные переходы в населенных пунктах будут установлены через каждые 200-250 м	Консультант по проектированию	ГРИП/МТиД
Автобусн ые остановк и	Проектирован ие отсеков для автобусных остановок	Без отсеков движения трафика будет мешать	Определение местоположений автобусных остановок после обсуждения с местными сообществами	Консультант по проектированию	ГРИП/МТиД
Линии электро передач	Выемка откосов	Возможное падение столбов на склонах	Особое внимание должно быть уделено на стадии проектирования для минимизации влияний этих столбов	Консультант по проектированию	ГРИП/МТиД

МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ НА ЭТАПЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ					
Области/ компо не нт	Деятельность	Потенциал ьное воздейств ие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
Этап строительства					
Общие	Предоставле ние ПУОСКО перед началом работ	Влияние будет минимизир овано	Предоставить Общий ПУОС со следующими 12 приложениями: – Утверждение метода для строительства – План управления пылью	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП/МТиД

			– План управления взрывными работами – План по подавлению строительного шума – План по предотвращению загрязнения поверхностных вод – План по управлению карьерами – План по управлению грунтом/почвой – План по управлению жидкими и твердыми выбросами – План по управлению культурными и историческими участками – План по безопасности – План по управлению лагерем и мастерской – План по подготовке материалов/оборудования и хранения		
КСН по охране окружающей среды	Надзор за деятельностью специалиста по охране окружающей среды Подрядчика и отчетность в ГРИП	Соблюдение ПУОС	Обязательный полугодовой отчет по мониторингу окружающей среды должен быть подготовлен и представлен в ГРИП / МТИД. Данные для этого отчета будут собраны по результатам ежеквартальных отчетов специалиста по экологии КСН. Один раз в год Международный специалист по экологии будет проводить комплексный контроль	КСН/ Подрядчик	КСН/ГРИП
Комиссия по рассмотрению жалоб	Установка и формирование МРЖ	Срочное решение споров	Механизм рассмотрения жалоб в обязательном порядке будет реализован в данном проекте, с помощью которого затронутые люди будут в полной мере информированы о своих правах и процедурах рассмотрения жалоб либо устно, либо в письменной форме во время консультации, об исследовании, времени компенсации и реализации проекта.	КСН	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД
Метод утверждений	Строительство мостов, труб, дорог и т.д.	Уточнение возможных последствий и риска / воздействия на окружающую среду	Описания деталей конструкции, таких как последовательность, используемый материал, размер, продолжительность и т.д.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД
Загрязнение воздуха	Работа строительной техники	Загрязнение воздуха за счет выбросов выхлопных газов от эксплуатации строительной техники	Чувствительные участки рецепторов участка Кочкор (64 км) - Эпкин (89 км), следует рассматривать как районы смягчения с точки зрения качества воздуха, шума / вибрации. Для снижения уровня выбросов как отработавших газов, так и шума в целом подрядчик должен выполнить следующие смягчающие меры: (i) поддерживать в хорошем состоянии строительную технику; (ii) предотвращать холостой ход двигателей, отключая механизмы, которые не используются более 3 минут (iii) запрещать использование машин или оборудования, которые вызывают чрезмерное выделение дыма; iv) использовать механизмы с низким уровнем выбросов; и (v) устанавливать при необходимости пробный шум (загрязнение воздуха).	Подрядчик	КСН
		Пыление от производства земляных работ и работы грузовых автомобилей перед	План по предотвращению пылеобразования должен быть представлен КСН. Разбрызгивайте воду на поверхность грунтовой дороги каждые 2 часа вокруг чувствительных участков рецепторов, когда она сухая и сильный ветер, на основе плана предотвращения пылеобразования на участке, который будет представлен до начала	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД

		покрытием дорог на чувствительных участках	строительства. Тягач должен быть всегда закрыт. Маршрут транспортировки материала должен быть спланирован соответствующим образом с включением в план борьбы с пылью. Согласно предварительным расчетам для участка, эти 668 000 кубических метров будут иметь объем разреза и 135 600 кубических метров для объема заполнения для участка дороги. Движение грузовых автомобилей значительно повлияет на местные дороги, а также на общины, в которых они пересекаются. Маршрутные маршруты должны планироваться совместно с CSC в координации с IPIG и местными органами власти, обеспечивая достаточное техническое обслуживание, чтобы минимизировать пылеулавливание, шумовую генерацию и возмущение жителей, ограничивая время перемещения между 07:00 и 18:00.		
Шум и вибрация	Восстановительные работы в селах и вдоль чувствительных рецепторов	Нарушение покоя населения прилегающих населенных пунктов из-за повышенных уровней шума и вибрации	Должен быть предоставлен План по подавлению шума. Уровень шума должен быть ограничен до 70 дБ(А). Для чувствительных рецепторов, таких как школы и больницы, применимые стандарты по шуму должны соблюдаться, насколько это технически возможно путем измерения уровня шума, а также в случае превышения норм, приписывать ограничений времени для строительных работ между 7:00 - 18:30 в городских районах и с 06:00 - 19:00 в пределах 500 м от населенных пунктов, а также ограничение трафика через населенные пункты. Все работы должны проводиться с сертифицированным оборудованием, которое соответствует законам КР касательно шума и вибрации, на строительном участке. Источник: Руководство по шуму для общин, Всемирная Организация Здравоохранения (ВОЗ), 1999. СН 2.2.4 / 2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, жилых помещений, общественных зданий и площадке строительства жилого дома»; СН 2.2.4/2.1.8.566-96 «Производство вибрации. Вибрация в помещениях, жилых и общественных зданиях».	Подрядчик	КСН; ГРИП/МТид, УБД Министерства внутренних дел
	Восстановительные работы в селах и вдоль чувствительных рецепторов таких как культурные участки	Вибрации могут быть результатом повреждения культурных памятников	Для чувствительных рецепторов, таких как культурные участки, перед началом строительных работ, Подрядчик должен обратиться в местные органы власти с письменным обращением для определения охранных зон в пределах участка строительства. Должны быть приняты стандарты вибрации, наряду с техническими обоснованиями, и в случае если уровень шума превышает стандарты, Подрядчик должен использовать оборудование с меньшим влиянием. В дополнении, пути транспортировки и строительные доступы должны быть обсуждены и приняты между Подрядчиком и местными органами власти для минимизации конфликтов. Должны быть установлены физические барьеры для минимизации влияния и рабочие должны быть предупреждены об археологических участках вблизи следующих кладбищ: • 68км, кладбище (справа) 2-3м от дороги • 70км кладбище (слева) 2-3м от	Подрядчик	КСН, ГРИП МТид

			дороги 83км кладбище (слева) 50-70м от дороги		
Поверхностные воды	Реабилитационные работы	Борьба за водные ресурсы	Проведение общественных консультаций с местными органами власти для определения ресурсов воды (для полива гравийных дорог и для других строительных требований), при котором не будет борьбы Подрядчика с местным населением	Подрядчик	КСН
	Трубы и 4 основные мосты Жоон-Арык (64,4км) Мукан (68км) Ак-Учук (86,5км) Жаркорумду (88,8км)	Изменение гидрологии поверхностных вод приводит к увеличению осадка за счет повышенной эрозии почвы на строительной площадке.	Устройство прудов в местах, где строительная площадка приближается к естественным водотокам для осаждения осадков и смягчения возможных воздействий на водную гидрологию. Управление нефтепродуктами и твердыми отходами необходимо описать в ПУОСКО и рассмотреть эти чувствительные рецепторы (реки и их поймы). Возле речных пойм не допускается устройство лагеря.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД
		Загрязнение поверхностных вод	При строительстве мостов размеры строительной площадки должны быть минимальными. Строительная площадка должна быть размещена на уровнях, исключающих их наводнение. Выброс загрязненных вод, свалок, стоянки автомобилей и строительство временных объектов в водоохранных зонах на берегах рек. На строительных площадках должна быть предусмотрена возможность сбора сточных вод и мусора. Дороги в водоохранных зонах должны включать сбор воды с поверхности дороги с последующей ее очисткой или канализацией, устраняя загрязнение водных источников. Качество сбросов в водоемы должно соответствовать установленным требованиям. В водоохранных зонах (не менее 75 м) реки запрещается загрязнение поверхности земли, в том числе мусорная свалка, производство отходов, а также стоянка, чистка и ремонт автомобилей и дорожно-строительной техники, заправка. Все работы в водоохранной зоне должны проводиться на основании разрешения местных властей. Водоохранной зоне запрещено производство местных строительных материалов без разрешения и одобрения природоохранных органов. Проектная документация должна включать в себя реставрационные работы после строительства моста: удаление ложа берегов реки, засыпанное во время строительства опорной конструкции; Очистка русла реки и поймы от захламления их объектов, извлечения и перевозки груды лесов и временных опор; Демонтаж временных объектов на строительной площадке и мелиорация земель, в том числе занимаемая площадь и подъездные пути.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД
Карьеры	Эксплуатация таких материалов, как песок, гравий и глина,	Потеря фауны, загрязнение воды	Если Подрядчик будет искать материалы с существующего и эксплуатационного участка карьера, подрядчик должен оказать влияние на оператора, чтобы получить все необходимые разрешения от местных органов власти, получить разрешение от территориальных департаментов ГАООСЛХ и разработать надлежащие оперативные и управленческие меры для минимизации воздействия на окружающую среду.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД

			С другой стороны, если Подрядчик захочет открыть новый карьер, также потребуются государственные разрешения, а план управления карьером будет разработан как ПУОСКО. Следует соблюдать приведенные ниже руководящие принципы для сведения к минимуму воздействия, связанного с эксплуатацией заемных помещений: • 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.		
План по управлению почвой	Неправильная защита верхнего слоя почвы	Потеря верхнего слоя	Верхний слой почвы будет удален в пределах площадки коридора очистки. Верхний слой почвы будет удален и сохранен для повторного использования. Долгосрочные отвалы верхнего слоя почвы будут немедленно защищены для предотвращения от эрозии или потери плодородия. Для защиты от эрозии будет посеяна быстро растущая растительность, т.е. трава. Верхний слой почвы на участках, которые будут использоваться в качестве резервных площадок для хранения излишков строительных материалов, должны быть удалены и складированы, чтобы использовать их, для покрытия этих участков после завершения работ. Кроме того, должен быть предусмотрен план управления почвой с описанием маршрутов транспортировки, мест складирования, описанием подробных необходимых мер для сведения к минимуму воздействия ветровой и водной эрозии, с целью сведения к минимуму потерь плодородного верхнего слоя почвы.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД
План по управлению жидкими и твердыми отходами	Заиленность поверхностных вод и / или воздействие на почвы из-за ненадлежащего удаления избыточных материалов	Загрязнение воды и почвы	Предотвращение сброса отходов в реку / открытые пространства Твердые и жидкие отходы, образующиеся во время строительства, должны быть надлежащим образом обработаны в соответствии с подготовленным ПУОСКО. Любой материал, в том числе излишки грунта, химические, жидкие отходы, строительный мусор, не должен сбрасываться в реку все время. Только сточная вода, после удаления мутных частиц, может быть выпущена в реку.	Подрядчик	КСН
Культурное и историческое	Защита участков с культурными и	Потенциальное воздействие	Указать следующее как требование для Подрядчика Объекты исторического и культурного наследия являются объектами изучения и	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП/МТИД

наследие	историческим и объектами Кладбища: -км 68; -км 70.	строительных работ на культурные и исторические объекты и возможное их нахождение.	охраны Министерства культуры и туризма Кыргызской Республики (МКИТ КР). В соответствии с Законом Кыргызской Республики об историко-культурном наследии, в случае находки культурных памятников все строительные работы должны остановиться. Подрядчик должен сообщить о результатах в местные органы исполнительной власти или какое-либо другое компетентное ведомство (Институт истории и культурного наследия, Национальная академия наук, исторический факультет, Кыргызский Национальный Университет имени Баласагына); МКИТ КР. Подрядчик также должен использовать методы во время строительных работ (вибрации) с минимальным или без воздействия на культурные, исторические или археологические структуры вдоль дороги. Необходимо установить физический кордон вокруг выявленных участков, чтобы свести к минимуму воздействие строительства, и предупредить работников/людей не нарушать археологические объекты. Кладбища находятся в 2-3 метрах от дороги. Согласно проекту дороги, расширение участка дороги не повлияет на эти объекты, на вопрос о переселении или приобретении земли. Расширение дороги планируется в рамках существующего права проезда и будет проходить на противоположном участке от кладбищ. Меры по смягчению воздействия на памятники культуры (кладбище): • В ходе работы необходимо информировать местные органы власти о строительных работах вокруг этих объектов. • Необходимо, чтобы местные органы власти осуществляли контроль и мониторинг этих районов во время строительных работ. • Для защиты этих культурных объектов необходимо организовать физические барьеры (ограждение). • Во время строительных работ необходимо назначить специалиста по управлению движением, чтобы предотвратить причинение физическим повреждениям машин и механизмов культурным объектам. • Необходимо проводить разъяснительную работу с работниками по строгому запрету на объекты физического уничтожения, осквернения и загрязнения. • Необходимо размещать предупреждающие знаки и информационные знаки для работников. • Ограничение работы машин и механизмов, которые создают высокий уровень шума и вибрации. • Пылеудаление работает. • Все дорожное оборудование должно использоваться на территории, отведенной для строительства.		
Безопасность и здоровье	Управление безопасным движением	Улучшить безопасность движения пешеходов	Программа безопасности дорожного движения, особенно для чувствительных рецепторов, путем установки необходимых мер безопасности, указанных в проекте или технических спецификациях, для	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП/МТИД, местные

		и транспорт ных средств	обеспечения безопасности сообщества и безопасности движения на этапе строительства Проекта, включая включение: i) барьеры безопасности; ii) дорожные знаки; iii) дорожные переезды; (iv) лежащие полицейские, (v) Ограничения скорости и (vi) Регулировщик при необходимости. (vii) информация для общественности о масштабах и графике строительных работ и ожидаемых нарушениях и ограничениях доступа		здравпункты Министерства здравоохранени я
	Управление безопасность ю труда	Риск для здоровья и безопаснос ти работников и прилежающ их общин	Для обеспечения безопасности труда должны быть предоставлены: (i) Адекватные медицинские учреждения (в том числе объекты первой помощи) на строительных площадках с медсестрой, должны быть размещены во время посещения врача, который будет регулярно и при необходимости посещать; (ii) Подготовка всех строительных рабочих по основным вопросам санитарии и здравоохранения, общие вопросы охраны здоровья и безопасности и конкретные опасности их работы; iii) средства индивидуальной защиты для работников, такие как защитные сапоги, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и защита ушей в соответствии с законодательством КР; iv) чистая питьевая вода для всех работников; (v) адекватная защита для широкой общественности, включая барьеры безопасности и маркировку опасных зон; (vi) безопасный доступ на строительной площадке к людям, чьи поселения и доступ временно разорваны дорожным строительством; (vii) адекватный дренаж в лагерях, чтобы не образовались застойные водоемы и лужи; (viii) Санитарные уборные и мусорные контейнеры на строительной площадке, которые будут очищены при достижении пропускной способности подрядчиков для предотвращения вспышки заболеваний.	Подрядчик	КСН
Обслужи вание доступом во время строител ьства	Строительств о мостов/труб	Вмешатель ство обществен ного транспорта	Строительство и надлежащее обслуживание объездных путей	Подрядчик	КСН
Управле ние лагерем и мастерск ой	Строительств о лагеря/масте рской	Загрязнени е поверхност ных вод, передача болезней	Подрядчик должен представить документы на утверждение (краткое заявление и план участка в соответствующей шкале), которые указывают: Местоположение площадки, требуемая площадь и расположение рабочего лагеря. План макета также должен содержать подробные сведения о предлагаемых мерах по устранению неблагоприятного воздействия на окружающую среду в результате его установки. План управления сточными водами для обеспечения санитарных туалетов и надлежащей системы сбора и удаления	Подрядчик	КСН, ГРИП

			сточных вод для предотвращения загрязнения водотоков; План управления отходами, предусматривающий предоставление мусорных тонн, регулярный сбор и удаление в гигиеническом порядке, а также предлагаемые места захоронения для различных типов отходов (например, бытовые отходы, использованные шины и т. д.) В соответствии с надлежащими правилами; Описание и компоновка зон обслуживания оборудования и объектов по хранению масел и топлива, включая расстояние от источников воды и ирригационных сооружений. Складские помещения для топлива и химикатов будут расположены вдали от водотоков. Такие объекты будут ограничены и обеспечены непроницаемой облицовкой для утечки и предотвращения загрязнения почвы и воды. До начала работ установки должны быть проверены для утверждения. Выбранное место под лагерь не должно находиться на поверхности грунтовых вод или вблизи поверхностных вод.		
		Повысить безопасность и здоровье работников	Обеспечить сотрудника по охране окружающей среды и безопасности (ESO), в рамках которого также будут предоставлены сотрудник по охране окружающей среды (EO) и сотрудник по безопасности (SO). Их роль заключается в том, чтобы обеспечить обучение персонала и окружающих жителей экологическим и безопасным навыкам в соответствии с требованиями конкретного рабочего места. До начала работ персонал рабочей зоны должен быть проинструктирован о правилах безопасности при обращении с опасными веществами (топливо, масло, смазочные материалы, битум, краска и т. д.) И их хранении, а также об очистке оборудования. В процессе подготовки подрядчик должен составить краткий перечень используемых материалов (по качеству и количеству) и дать приблизительную концепцию, объясняющую обучение / инструктаж, который должен быть предоставлен строительному персоналу. Подрядчик должен предоставлять информацию работникам, поощряя изменения личного поведения человека и поощряя применение профилактических мер. Целью этой информации является снижение риска передачи ВИЧ / ИППП среди строительных рабочих, персонала поддержки лагерей и местных общин.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТиД, местные отделы Министерства здравоохранения
АБЗ и дробильные установки	Выбор участка, работа дробилки	Повышенная поллюция пыли и шума	Тщательный выбор площадки для размещения дробилки для того, чтобы не мешать воздействовать на чувствительные рецепторы. Расстояние до следующего поселка и жилых домов не менее 300 м по направлению ветра. Выбор площадки для дробилки должен быть одобрен Отделом по защитным мерам ГРИП/МТиД.	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП/МТиД
	Выбор участка под АБЗ	Выделение запаха и риск безопасности	АБЗ должны находиться на расстоянии 500 м по ветру от любых сел и жилых домов. Предоставить оборудование защиты от разлива и пожаротушения и представить план реагирования на чрезвычайные ситуации (в случае разливов, аварий, пожаров и т.п.) ответственному ведомству перед началом эксплуатации завода. Получить у МТиД официальное разрешение на установку и эксплуатацию асфальтовых	Подрядчик	Консультант по строительному надзору (КСН), ГРИП/МТиД

			заводов.		
Линии электропередач	Выемка откоса	Падение столба на откосе	Осторожное внедрение выемки откоса в соответствии с predetermined требованиями.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД, Отдел электросетей
Флора и фауна	Выравнивание дороги в районе древесных насаждений. Засыпка зоны ствола дерева насыпью.	Вырубка деревьев из-за устройства насыпи.	Максимально зона вокруг ствола дерева может быть засыпана до 30 см. Материал для засыпки зоны вокруг ствола дерева должен быть органической почвой. Засыпка выше 30 см повредит дерево. В этом случае вырубка неизбежна, а новое дерево должно быть посажено в качестве меры компенсации в соответствующем месте в пределах существующей полосы отвода. Виды, которые будут посажены: вяз, тополь белый, белая акация. Посадка должна проводиться после завершения технических работ. Время посадки должно быть ограничено весной (март-апрель) и/или осенью (сентябрь-октябрь). Качество саженцев: окружность ствола - от 16 до 18 см, высота как минимум 1,5 м.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП/МТИД
	Нижняя часть насыпи проектируемой дороги лежит очень близко к рядам деревьев.	Потенциальное повреждение деревьев во время строительных работ	Устройство временного ограждения растительности во время строительных работ.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП/МТИД
Нарушение сельскохозяйственных земель	Строительная деятельность вблизи сельскохозяйственных земель	Уплотнение сельскохозяйственных земель из-за работы тяжелого оборудования	Ограничение работы тяжелого оборудования в коридоре дорожного строительства, чтобы избежать уплотнения грунта и использования сельскохозяйственной земли вблизи дороги.	Подрядчик	КСН
Существующая инфраструктура	Строительная деятельность в непосредственной близости к существующей инфраструктуре, такой как водопроводные трубы и другие объекты, очистные сооружения для сброса сточных вод, линии электропередач и т. д. или непосредственно разрушение существующей дорожной одежды, мост, систему электропередач и водопропускные трубы	Повреждение инфраструктуры, сокращение объемов услуг инфраструктуры.	Будут обеспечены меры по предотвращению любых нарушений существующей инфраструктуры. До начала строительства соответствующие службы обслуживания должны быть проинформированы о строительных работах. Координация с соответствующими агентствами и предоставление предварительной информации общественности в случае любого необходимого нарушения работы служб во время строительства	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
Утилизация асфальта	Удаление асфальта	Загрязнение воды/почвы	Старый асфальт будет удален и заменен новым асфальтом. Зоны хранения или складирования старого асфальта должны быть расположены там, где они не представляют опасности загрязнения	Подрядчик	КСН/ГРИП

			окружающей среды. По согласованию с местными властями будет определено местоположение участков складирования старого асфальта с минимальным расстоянием до 500 м от любого населенного пункта. Предпочтительно, складские площади должны находиться в государственной собственности. Если будут использованы частные земли, следует договориться об аренде имущества с владельцем земли. Все временные зоны хранения и переработки асфальтовых покрытий согласовываются с региональными отделами ГАООСЛХ при Правительстве КР. Старый асфальт следует отгружать в блоках, а запасы должны быть не выше 2,5 м. Использование старого асфальта. - Взломанный асфальт, старые отходы асфальта должны быть перенесены в местный ДЭУ МТиД ориентировочно. Затем старый асфальт используется для укрепления поверхности существующих второстепенных дорог в деревнях. Рекомендуется верхнее покрытие откосов с добавлением гравийно-песчаной смеси толщиной 15 см.		
МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ НА ЭТАПЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ					
Области/компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ					
Качество воздуха	Увеличение объема транспорта	Загрязнение воздуха	Несмотря на то, что до 2030 года не будет оцениваться загрязнение воздушного транспорта, мониторинг может потребоваться, если жители жалуются на загрязнение воздуха.	ДЭУ 10 МТиД	МТиД, ГЭТИ
Шум	Уменьшение скорости	Снижение шума до допустимого уровня	Ограничить скорость транспорта до 70км/ч в пределах чувствительных рецепторов / населенных пунктов. Должно быть отрегулировано совместно с ДПМ.	ДЭП-10 МТиК	МТиК, ГЭТИ
Почва, поверхностные и грунтовые воды	Увеличение объемов движения и более высокие скорости движения транспортных средств	Повышенный риск несчастных случаев с возможными разливами вредных веществ	План действий в чрезвычайных ситуациях, план действий в непредвиденных ситуациях или план реагирования на чрезвычайные ситуации представляет собой комплекс процедур, которые необходимо соблюдать, чтобы свести к минимуму последствия аномального явления на дорогах Проекта, такие как разлив нефти, топлива или других веществ, которые могут нанести ущерб сельскохозяйственным угодьям и питьевым / Ирригационные водные ресурсы или оказывают неблагоприятное воздействие на естественный баланс чувствительных районов. Дополнительными мерами по снижению риска аварий и разлива вредных веществ являются контроль скорости.	ДЭП-10 МТиД	МТиД, ГЭТИ
	Поврежденный дренаж или неконтролируемая эрозия	Вредные воздействия на окружающую среду в результате поврежденного дренажа или эрозии.	Плановый мониторинг дренажа и контроль эрозии, по крайней мере два раза в год.	ДЭП-10 МТиД	МТиД, ГЭТИ

Флора/Деревья	Небрежность в обслуживании и деревьев вдоль дороги	Потеря деревьев	Поддержание вновь посаженных деревьев	ДЭП-10 МТид	МТид, ГЭТИ
Безопасность	Увеличение потока движения	Повышенные уровни шума и газообразных выбросов за счет увеличения трафика. Кроме того увеличение ДТП пешеходов при переходе из-за высокой скорости в результате улучшенной конструкции и дороги	Включить дополнительные средства безопасности в инженерное проектирование, такие как знаки контроля скорости, надлежащую дорожную разметку, уличные фонари, пешеходные переходы, переходы для скота и другие визуальные средства.	ДЭП-10 МТид, УБД МВД	МТид
	Пересечение дороги	ДТП при пересечении пешеходов и домашнего скота	Необходимо установить дорожный знак с указанием мест перехода людей и домашнего скота. Через каждые 200-250 метров будет проходить пересечение людей в жилых районах.	ДЭУ 10 МТид	МТид, ГЭТИ

277. До начала строительных работ, Подрядчик должен предоставить комплексный ПУОС, охватывающий следующие аспекты (в виде приложений):

- (i) Управление пылью, должно включать в себя график распыления путей перевозки и подъездных путей к строительной площадке и деталей оборудования, которое будет использоваться. Подрядчик должен обратить особое внимание на распыление воды в населенных пунктах и на ремонтных и строительных площадках.
- (ii) План по подавлению строительного шума, указывая положение чувствительных рецепторов, тип, размер и материал временного барьера.
- (iii) План работы лагеря и подробная информация о предлагаемых мерах по устранению неблагоприятных воздействий на окружающую среду в результате его устройства.
- (iv) Управление сточными водами, включая обеспечение санитарных уборных и надлежащий сбор сточных вод и системы удаления отходов с целью предотвращения загрязнения водотоков.
- (v) Обращение с отходами охватывает предоставление мусорных контейнеров, регулярный сбор мусора и утилизация гигиеничным способом, а также предлагаемые полигоны для размещения различных видов отходов (например, бытовых отходов, использованных шин и т.д.) в соответствии с надлежащими нормами.

Описание и расположение зон технического обслуживания оборудования и объектов хранения смазочных материалов и топлива, включая расстояние от источников воды и ирригационных сооружений. Складские помещения для топлива и химикатов будут расположены вдали от водотоков. Такие объекты будут

- ограничены и обеспечены непроницаемым основанием для сбора пролитого топлива и предотвращения загрязнения почвы и воды.
- (vi) План управления почвой с детализацией предпринимаемых мер для сведения к минимуму воздействия ветровой и водной эрозии на отвалы верхнего слоя почвы и избыточных материалов, мер по уменьшению потери плодородия верхнего слоя почвы, временные рамки, маршруты перевозки и полигоны для размещения избыточных материалов.
 - (vii) План защиты памятников культуры и истории.
 - (viii) План аварийного реагирования (в случае разливов, аварий, пожаров и т.п.) до начала эксплуатации асфальтобетонного завода.
 - (ix) ППР или план выполнения работ мостового строительства, включая меры, которые будут предприняты для устранения неблагоприятных воздействий на окружающую среду, такие как эрозия набережной реки и заиливание водотоков, которые могут возникнуть в результате такой деятельности.

ПУОС должен быть представлен подрядчиком Консультанту по строительному надзору и АБР для рассмотрения, а затем для утверждения в ГРИП.

2. Мониторинг

2.1. План мониторинга

278. 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, восстановление резервов грунта, будет контролировать карьерные работы, местоположение и состояние рабочих участков, места хранения материалов, работу 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 будут важными параметрами программы контроля.

Таблица 22: План мониторинга окружающей среды

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Этап строительства					
Ухудшение качества воздуха	Пыль, SO ₂ , NO ₂	Около чувствительных реципиентов воздействия в пределах населенных пунктов: 1 Кок-Жар, вблизи магазина Рахат, слева. 2 Чекилдек, вблизи магазина Ак Жол, справа 3 Эпкин, вблизи мечети, слева	При помощи соответствующего переносного измерительного прибора	Перед началом строительства и каждые два месяца	КСН
	Проверка сертификатов автомобилей и оборудования	На АБЗ и дробильных установках	Визуальная инспекция	Внезапные проверки во время строительства	КСН
	Накрыты ли грузовики или увлажнены?	Пути транспортировки материалов вблизи чувствительных рецепторов	Визуальная инспекция	Внезапные проверки во время строительства	КСН
Шум / вибрация	Уровень шума и вибрации	Около чувствительных реципиентов воздействия в пределах населенных пунктов: 1 Кок-Жар, вблизи школы, слева. 2 Чекилдек, вблизи школы, слева 3 Эпкин, вблизи мечети, слева Исторические участки (кладбища, только вибрация)	При помощи соответствующего переносного измерительного прибора	Перед началом строительства и каждые два месяца	КСН
Качество поверхностных вод (реки)	нефтепродукты, мутность, БПК, взвешенные вещества	Выше и ниже по течению, в тех местах, где Проектная дорога пересекает Жон-Арык (67 км +000), и другие мосты: Мукан, Эпкин, Жаркорумду.	Измерение непосредственно в речной воде при помощи соответствующего измерительного прибора либо отбор проб и измерение в аккредитованной лаборатории	Второй раунд базовых исследований должен проводиться перед началом строительства. Потом на ежемесячной основе в течении строительства	КСН
Обслуживание оборудования и заправка	Предотвращение разлива масла и бензина	Лагерь Подрядчика	Инспекции, наблюдение	Внезапные проверки во время строительства	КСН, контроль со стороны ГРИП МТИД
Карьеры	Получение официального одобрения и соответствующей лицензии	Песчаный и гравийный карьер	Инспекция	Предо началом работ	КСН, контроль со стороны ГРИП МТИД
Сохранение верхнего плодородного слоя почвы	Устройство отвалов и средств защиты от выдувания и размывов	Отвал	Инспекции, наблюдение	Один раз в месяц	КСН, контроль со стороны ГРИП МТИД

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Физическое нарушение культурно-исторических мест (кладбища)	Культурно-исторические места (кладбища)	Культурно-исторические объекты: 68 км, кладбище, правая сторона – 2-3 м от дороги. 70 км, на левой стороне – 2-3 м от дороги. 83 км, кладбище, слева – 50-70 м от дороги	Визуальное обследование	Визуальное наблюдение до начала работ и в период строительства, Документ оценки состояния кладбищ и захоронений, перед началом строительных работ.	КСН
Безопасность и гигиена труда рабочих	Запись клиники с количеством посетителей / лечение Официальное одобрение размещения 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 предоставлено обучение?	Записи (протокол семинара, список присутствующих) фотографии, и т.д	Будет определено назначенным КСН	После начала работ и через определенный интервал времени в течении строительства	КСН, территориальные отделы министерства здравоохранения
АБЗ	Получение официального одобрения и соответствующей лицензии	АБЗ	Инспекции	Перед началом работ	КСН
Потенциальная потеря деревьев	Статус деревьев. Толщина	В соответствующих местах расположения деревьев	Визуальная инспекция. Можно принять насыпь откоса до 30 см в нижней части ствола дерева. Заполнение более чем на 30 см приведет к повреждению дерева, и резка будет необходима.	Во время строительного этапа	КСН, контроль со стороны ГРИП МТИД
Этап эксплуатации					
Шум от транспорта	Требуемый уровень шума	Чувствительные рецепторы	Ручной шумомер	В течение года	Местные отделы МТИД

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	Опрос ДПМ	Один раз в год	Региональные подразделения Управлений автомобильных дорог (УАД, ПЛУАД и ГДАД БО)
	ДТП, которые вызывают разливы вредных веществ	Вдоль новой дороги	Подсчет ДТП	В течение года	МТиД совместно с ДПС МВД КР, МЧС КР
Поврежденный дренаж или неконтролируемая эрозия	Утечки дренажной системы и повреждения из-за эрозии	Расположение водопропускных труб и дренажных сооружений	Визуальная инспекция	Один раз в год	Региональные подразделения МТиД
Уход за деревьями вдоль дороги	Статус деревьев	В местах посадки новых деревьев	Визуальная инспекция	В течении года	Региональные подразделения МТиД совместно с местными органами

2.2. Бюджет на меры по смягчению

279. Большинство мер по смягчению последствий требует от подрядчика принять хорошую практику производства работ на стройплощадке, что является частью контракта на строительство. Поэтому нет никаких дополнительных затрат, которых нужно включить в ПУОС. Расходы на меры по смягчению последствий, связанных с проектом, включаются в бюджет строительных работ.
280. Основное воздействие, которое должно быть смягчено при общей реализации проекта, будет оказано на деревья из-за расширения проезжей части. Эти деревья в основном обычные деревья, такие как вяз, тополь и белая акация.
281. Для достижения более высоких результатов для замены вырубленных деревьев, предлагается высаживать 2 саженца взамен одного того же аналогичного вида. Соответственно, примерное число деревьев и стоимость замены затронутых деревьев показаны ниже в Таблице 23.

Таблица 23: Количество затронутых деревьев и затраты на деятельность по смягчению последствий

№	Пункт	Ед. изм.	Кол	примечание
1	Затронутые деревья за счет расширения	Шт	38	При осмотре на месте было определено, что будут вырублены
2	Коэффициент замены 1:2	Шт	76	Примерное число деревьев, которых необходимо посадить
3	Средняя стоимость замены	Сом	500	Стоимость саженца / посадки
	Итого	Сом	38,000	Бюджетная смета
	69 Сом / 1 доллар США	доллар США	\$550,72	Бюджетная смета

2.3. Бюджет деятельности по мониторингу

282. Сметная стоимость экологического управления и мониторинга по консультации за весь 3-летний период реализации проекта строительства показана в таблице ниже. Это будет включать в себя сборы и другие связанные с ними затраты на управление и мониторинг строительных площадок и затронутых районов в рамках проектируемой дороги. Кроме того, основной Подрядчик должен проводить периодические параметрические измерения в качестве основы для принятия мер по совершенствованию их деятельности по осуществлению мер. Таким образом, бюджет для периодических параметрических измерений приведен ниже в таблице 24 и таблице 25.

Таблица 24: Бюджетные расходы на специалистов

Пункт	Кол	Удельная стоимость	Общая стоимость
		US \$	US \$
Международный специалист по окружающей среде (IES)	4мес / 2 года, 1 мес*	14, 000	63, 000
Национальный специалист по окружающей среде (NES)	15 мес / 2 года, 1 мес*	2, 500	37,500
Другие (проезд, суточные, обзоры / интервью, отчетность и т.д.)	Общий	20, 000	20, 000
Итого			\$ 120,500

*период строительства оценен 2 года и 1 год технической гарантии (измерения 1мес в году) и физическое вовлечение специалиста эколога может быть 7 месяцев в год, исключая зимние месяцы.

Таблица 25: Бюджетная стоимость требований экологического мониторинга

Пункт	Кол-во	Удельная стоимость	Общая стоимость
Реализация ПУОС		US \$	US \$
Периодические параметрические измерения	78		10, 400
6 месяцев в году x 3* точки (воздух) x 2 (года)+ 1** месяц	39	150***	4, 350
6 месяцев в году x 8* точек (вода) x 2 (года) +1** месяц	104	100***	10, 400
6 месяцев в году x 3* точки (шум-вибрация) x 2 (года) +1** месяц	39	150***	4, 350
Итого			29, 500

* - число точек и измерений может изменяться

** -2 года физической работы и 1 год технического обследования (измерений 1 месяц в год)

*** - стоимость лабораторных услуг может варьироваться

Примечание: Оценка расходов по бюджетам была приведена на май 2016 г.

3. Механизмы по реализации

3.1. Организационная структура

283. Соответствующие учреждения, работающие с проектом, включают Министерство финансов КР, Министерство транспорта и дорог КР (ИА), Группа Реализации Инвестиционных Проектов (ГРИП) при МТиД, Государственное агентство по охране окружающей среды и лесному хозяйству (ГАООСЛХ), Государственная инспекция по экологической и технической безопасности при Правительстве КР (ГЭТИ), Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики.
284. МТиД отвечает за развитие транспортного сектора, и является Исполнительным Агентством (ИА) проекта. МТиД несет общую ответственность за планирование,

дизайн, реализацию и мониторинг проекта. ГРИП работает при МТиД и выполняет задания, порученные МТиД.

285. Министерство Финансов является государственным органом, ответственным за координацию с АБР и другими донорами по иностранной помощи.
286. ГАООСилХ – ведущее природоохранное государственное ведомство, отвечающее за политику государства в этой области и осуществляющее координацию действий в этих вопросах других государственных органов. Его функции включают:
- разработка экологической политики и ее реализация;
 - проведение государственной экологической экспертизы;
 - выдача экологических лицензий;
 - экологический мониторинг;
 - предоставление информационных услуг по окружающей среде.
287. ГЭТИ осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом «О порядке проведения проверок субъектов предпринимательства». ГЭТИ осуществляет в установленном порядке надзор за соблюдением:
- природоохранного законодательства, установленных правил, лимитов и норм природопользования, нормативов выбросов и сбросов загрязняющих веществ и размещения отходов в окружающей природной среде;
 - требований промышленной безопасности при строительстве, расширении, реконструкции, техническом перевооружении, эксплуатации, консервации и ликвидации опасных производственных объектов;
 - требований земельного законодательства;
 - требований по безопасности работы оборудования и средств для хранения и отпуска нефтепродуктов и газов, грузоподъемных кранов;
 - требований правил безопасной эксплуатации при строительстве, монтаже и наладке электрических сетей и электрооборудования.
288. ДПЗигСЭН (Департамент государственного санитарно-эпидемиологического надзора) 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. ДПЗигСЭН устанавливает ПДК химических веществ в окружающей среде в отношении безопасности для здоровья человека
289. 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:
- 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.
 - 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.
 - Подрядчик наймет специалиста по охране окружающей среды, здоровью и безопасности жизнедеятельности, который будет отвечать за реализацию экологических обязательств подрядчика. Этот специалист также будет нести ответственность за вопросы гигиены труда и техники безопасности рабочих

участков. Перед началом физического строительства Подрядчик подготовит ПУОС, представит Консультанту по строительному надзору (КСН) и АБР на согласование и ГРИП на утверждение.

- КСН будет осуществлять экологический мониторинг и оказывать содействие ГРИП в реализации ПУОС и в контроле за реализацией минимизационных мероприятий подрядчиками. План мониторинга окружающей среды показан в Таблице 20

3.2. Требование к отчетности

290. МТид будет осуществлять контроль и количественную оценку хода реализации ПУОС. В связи с этим во время этапа строительства Подрядчик будет представлять КСН ежемесячные отчеты о соблюдении мер по смягчению и других корректирующих действиях. Консультант по строительному надзору будет готовить и в течение 1 месяца после отчетного периода предоставлять в МТид полугодовые отчёты о результатах мониторинга и выполнении защитных мер. МТид далее будет направлять их в АБР и опубликовывать на веб-сайтах АБР и МТид.

Ж. Выводы и рекомендации

1. Заключение

291. ОВОС/ПУОС-ПМОС должны соблюдаться Подрядчиком в рамках контрактных документов. Соответственно, Подрядчик потребует, чтобы все его субподрядчики также следовали ПУОС и подобные условия также должны быть указаны в договорах с субподрядчиком, которые будут проверены инженером (или Консультантам по строительному надзору).
292. Предлагаемые Планы по управлению окружающей средой и мониторингу будут гарантировать, что поддерживается хорошее качество поверхностных вод, воздуха и шума в общей зоне, прежде всего, на этапе строительства. Оценка должна избежать (особенно на этапе проектирования), уменьшить (в процессе строительства), а также смягчить или компенсировать (в том числе во время строительства) воздействие на окружающую и/или социальную среды. Были проведены общественные консультации для ознакомления с проектом, а также была предоставлена информация об экологических и общественных воздействиях, а вопросы заинтересованных сторон были включены в состав ОВОС. ОВОС доводится до сведения общественности и его можно просмотреть на сайтах АБР.
293. Предлагаемая трасса дороги рассматривается на уровне Экологической категории Б; поскольку прогнозируемые последствия «характерны для конкретных местностей», с небольшим уровнем необратимости, и в большинстве случаев меры по снижению могут быть легко составлены (ЗЗМ от 2009 г.) и должны быть включены в детальный проект.
294. В соответствии с законодательством Кыргызской Республики, предлагаемый проект потребует согласования от регулирующих органов правительства: ГРИП будет инициировать прохождение ГЭЭ в ГАООСЛХ после того, как ОВОС будет рассмотрен АБР.

2. Выводы и рекомендации

295. Воздействия на окружающую среду проекта дороги были оценены и описаны в предыдущих разделах настоящего документа. Потенциальные негативные последствия были определены в отношении проектирования, размещения, строительства и эксплуатации улучшенной дороги. Меры по смягчению последствий были разработаны для окончательной доработки в стадии детального проектирования, для реализации на этапе строительства, а затем на этапе работ, чтобы уменьшить все негативные воздействия до приемлемого уровня.

296. Согласно оценке в настоящем ОВОС, предлагаемый проект дороги вряд ли вызовет какие-либо неблагоприятные воздействия на окружающую среду, так как:
- (i) Предлагаемая проектная деятельность сосредоточена на улучшении и реконструкции дороги, ограничивая работы вдоль трассы, с главным намерением улучшить качество жизни и качество окружающей среды районов;
 - (ii) Потенциальные негативные последствия, связанные с проектированием, строительством и эксплуатацией предлагаемых мероприятий, будут носить временный характер, и будут локализованы по объему и смягчены до приемлемого уровня;
 - (iii) Источники материалов могут быть хорошо изучены на площадках и избыточные срезанные материалы будут достаточны для удовлетворения требований по наполнению. Материалы могут быть складированы и храниться в близлежащих районах, не создавая экологическую проблему, но при условии получения разрешения законных владельцев;
 - (iv) Нет никаких проектных работ, которые привели бы к постоянной или временной потере дохода и/или средств к существованию. Скорее они поспособствуют возможному повышению бытовых доходов в связи с возможной занятостью местного населения в строительстве;
 - (v) Институциональные рамки были разработаны для определения процедурных требований и обязанностей для обеспечения экологически устойчивого осуществления, то есть с участием ГРИП (Заказчик), КСН и Подрядчика; и
 - (vi) Все строительные и эксплуатационные мероприятия будут контролироваться и сообщаться ГРИП (за счет найма КСН) в соответствии с планом мониторинга окружающей среды.
297. В целях обеспечения экологических и социальных гарантий ОВОС представляет следующие рекомендации:
- (i) Проектировщики должны уделить должное внимание ПУОС, а отчеты должны составляться своевременно.
 - (ii) Функции ухода за деревьями и технического обслуживания должны быть переданы местным общинам или ДЭП, пока деревья не достигнут 8-летнего возраста и не будут нуждаться в тщательном уходе.
 - (iii) КСН и ГРИП проведут обучение всех активных участников проекта и сосредоточатся на дельных советах Подрядчику, особенно по вопросам подготовки и реализации Плана управления окружающей среды.
 - (iv) Вскоре после начала рабочего периода, КСН и подрядчик проводят проверку соответствия гарантиям, чтобы убедиться, что подрядчик выполнил все необходимые меры.
 - (v) Настоящая ОВОС – это «живой» документ. В случае необходимости, она будет обновляться с учетом всех экологических требований, а также все существенные изменения будут обсуждаться и согласованы с АБР.
298. Важно, чтобы Подрядчик и его Субподрядчики понимали, что успешная реализация влечет за собой не только обеспечение инфраструктуры, но и сохранение окружающей среды в рамках устойчивого развития.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Приложение А: План трассы

Результаты предыдущих выездов на место международных и местных специалистов-экологов сведены в Плане трассы. План показывает соответствующие экологические особенности, которые могут представлять интерес в ходе реконструкции дороги. Следует перепроверить обозначенные пункты используя проект, как только они станут доступными. Ниже приводится план трассы по участку «Кочкор (64 км) до Эпкин (89 км)».

Информация по Плану трассы

№	Участок	Описание	Параметр	Комментарии
Участок: Кочкор (64 км) – Эпкин (км 89)				
1.	66 км	Возможно придется срубить шесть (6) деревьев на правой стороне на расстоянии 7,47 метров от центра дороги		Необходимо сверить с проектом
2.	66 км + 900	Возможно придется срубить одно (1) дерево		Необходимо сверить с проектом
3.	67 км, село Кок-Жар, река Чон-Арык	Автомобильный мост над рекой Чон-Арык будет отремонтирован. Это точка отбора проб для анализа качества воды.	Анализ качества воды на масло, мутность	Физический и химический анализ
		 В селе Кок-Жар имеется здравпункт, школа и местный совет – «айыл окмоту». Вдоль дороги имеется кладбище(68 км). Имеется линия электропитания мощностью в 10 тысяч кВт и 500 тысяч кВт вдоль дороги, которая называется Датка-Кемин. 		Возможно, необходимо принять дополнительные меры по социальным воздействиям/вопросам
4.	67 км +700 – 67 км + 900	Центр села: магазин «Рахат» (ЛС), административное здание (ЛС), Парк (ПС).  	Отбор проб воздуха, измерение шума и вибрации	Физический анализ и инструментальное измерение. Возможно, необходимо принять дополнительные меры по социальным воздействиям/вопросам
5.	68 км	Кладбище на расстоянии (ПС) 2-3 м от дороги		Необходимо принять специальные меры для защиты

№	Участок	Описание	Параметр	Комментарии
6.	68 км + 400	Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ПС на расстоянии 6,5 м от центра дороги. На участке замечены орлы		сооружений Необходимо сверить с проектом
7.	70 км, село Чекилдек	В селе Чекилдек имеется здравпункт и школа вдоль дороги.		Возможно, необходимо принять дополнительные меры по социальным воздействиям/вопросам
		Обнаружено кладбище близко к дороге (ЛС). Расстояние от центра дороги до границы кладбища составляет 11,1 м; 2-3 м от обочины дороги. 		Необходимо принять специальные меры для защиты сооружений
		Существует старый карьер. (ЛС)		Потенциальный источник материалов, которого нужно проверить
8.	71km +600	Село Чекилдек: Магазин «Ак-Жол». 	Отбор проб воздуха, измерение шума и вибрации	Физический анализ и инструментальное измерение
	71 км +700	Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ПС на расстоянии 6,5 м от центра дороги; Возможно, придется срубить ряд деревьев на ЛС на расстоянии 6,7 м от центра дороги.		Необходимо сверить с проектом
9.	72 км +800	Имеются кусты облепихи вдоль дороги, которых нужно срубить, сельскохозяйственные земли по обеим сторонам (ячмень)		Специальные меры для защиты сельскохозяйственных земель
10.	77 км+300	Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ПС на расстоянии 6,7 м от центра дороги; Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ЛС на расстоянии 5,25 м от центра дороги.		Необходимо сверить с проектом
		Маршрут пересекает арык, слева направо. Сельскохозяйственные земли по обеим сторонам.		Возможно, потребуются специальные меры
11.	81 км	Старый карьер гравийно-песчаной смеси (ЛС).		Потенциальный источник материалов, которого нужно проверить
		Тополя вдоль дороги.		Защита деревьев
12.	81 км+500	Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ЛС на расстоянии 6,44 м от центра дороги.		Необходимо сверить с проектом
		Арык по обеим сторонам дороги, сельскохозяйственные земли.		Специальные меры для защиты сельскохозяйственных земель

№	Участок	Описание	Параметр	Комментарии
13.	82 км +800, село Чолпон	Село Чолпон расположено на правой стороне, на расстоянии 1,5 км от дороги.		Необходимо поддерживать доступ к селу
		Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ПС на расстоянии 6,8 м от центра дороги.		Необходимо сверить с проектом
14.	83 км, село Чолпон, кладбище	Кафе (ЛС), магазин (ПС) расположены вдоль дороги. Еще имеется кладбище (ЛС) на расстоянии 50-70 метров от дороги.		Возможно, необходимо принять дополнительные меры по социальным воздействиям/вопросам
15.	84 км + 400	Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ЛС на расстоянии 6,8 м от центра дороги.		Необходимо сверить с проектом
	84 км + 500	Возможно, придется срубить три (3) дерева на ПС на расстоянии 6,7 м от центра дороги.		
	84 км + 700	Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ПС на расстоянии 6,7 м от центра дороги.		
	84 км + 800	Возможно, придется срубить одно (1) дерево на ПС на расстоянии 7,6 м от центра дороги.		
16.	85 км +500	Старый карьер гравийно-песчаной смеси (ЛС)		Потенциальный источник материалов, которого нужно проверить
17.	86 км +500	Возможно, придется срубить ряд деревьев (8 штук) на ПС на расстоянии 7,6 м от центра дороги		Необходимо сверить с проектом
18.	87 км + 300	Возможно, придется срубить ряд деревьев (6 штук) на ПС на расстоянии 7,1 м от центра дороги		Необходимо сверить с проектом
	87 км + 700	Возможно, придется срубить ряд деревьев (8 штук) на ПС на расстоянии 6,6 м от центра дороги		Необходимо сверить с проектом
19.	89 км	На участке (89 км) значительные археологические ресурсы состоят из восьми (8) объектов, предположительно, каменно-земляные валы ранних кочевников из мелкого гравия с высотой от 0,2 до 0,7 м и диаметром от 4 до 11 метров. Эти артефакты расположены примерно в 80-100 метрах к югу от дороги, к юго-западу от села Чолпон (или левая сторона дороги) в Кочкорском районе (координаты 42.18314 E75.45456 на север) между пахотными землями сельскохозяйственного назначения (см. фото ниже). Из-за удаленности, они не будут затронуты строительной деятельностью. Обнаружено в ходе археологических исследований.		Строгие рекомендации для рабочих.

Приложение А2: Основные предлагаемые землянные работы

№.	С км	До км	Типы зем работ	Сторона	Длина, м	Максимум ширина, м	Максимум высота, м
1	62.500	65.200	Насыпь	Полная ширина	2,700	30	3
2	66.700	69.240	Нет информации				
3	69.260	69.300	Насыпь	Полная ширина	40	20	3
4	66.260	69.300	Выемка	слева	40	10	3
5	71.420	71.500	Насыпь	Полная ширина	80	20	3
6	71.780	71.500	Выемка	Обе стороны	20	20	3
7	81.100	81.160	Насыпь	Слева	60	20	8
8	88.700	89.040	Насыпь	Полная ширина	340	30	5

Приложение А3: Водопропускные трубы на Участке 2А

На главной дороге

№	Место	Вход/диаметр, м	Тип водотока	Угол пересечения	Длина стенок, м	Уклон трубы	Направление водотока	Требования по ремонту
	km +							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1a	0+153 along the roundabout	concrete box culvert 0.5x0.5	ирригатор	90°	18.92	0.007	Справа налево	Новая труба (на кольцо)
1	62+526	ж.б. труба d=1.5	ирригатор	90°	29.15	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
2	62+751	ж.б. труба d=1.5	ирригатор	90°	27.13	0.010	Слева направо	Новая труба
3	63+279	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	18.99	0.006	Справа налево	Новая труба
4	63+695	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	86°	17.98	0.006	Справа налево	Замена существующей трубы
5	64+333	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	18.99	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
6	64+854	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	17.98	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
7	64+955	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	75°	18.99	0.015	Справа налево	Замена существующей трубы
8	65+514	ж.б. труба d=1.5	временный	90°	26.12	0.028	Слева направо	Замена существующей трубы
9	65+734	concrete box culvert 0.5x0.5	Корпус для водопровода	90°	25.37	0.005	Слева направо	Новая труба
10	65+856	ж.б. труба d=1.5	ирригатор	84°	22.04	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
11	66+080	concrete box culvert 0.5x0.5	корпус для водопровода	90°	24.36	0.005	Слева направо	Новая труба
12	66+144	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	22.04	0.037	Слева направо	Замена существующей трубы
13	66+232	concrete box culvert 1.0x1.0	ирригатор	70°	24.03	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
14	66+305	concrete box culvert 0.5x0.5	корпус для водопровода	90°	26.38	0.005	Слева направо	Новая труба
15	66+582	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	21.03	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
16	67+219	ж.б. труба d=1.0	временный	90°	17.98	0.007	Слева направо	Замена существующей трубы
17	67+768	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	88°	17.98	0.008	Слева направо	Замена существующей трубы
18	68+216	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	17.98	0.014	Слева направо	Замена существующей трубы
19	69+032	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	18.99	0.032	Слева направо	Замена существующей трубы
20	69+440	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	20.00	0.005	Справа налево	Новая труба
21	70+857	ж.б. труба d=1.0	временный	90°	20.02	0.007	Справа налево	Замена существующей трубы

22	71+139	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	18.99	0.011	Справа налево	Замена существующей трубы
23	72+309	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	17.98	0.012	Слева направо	Замена существующей трубы
24	72+686	ж.б. труба d=1.5	Обводной канал	90°	20.02	0.068	Слева направо	Замена существующей трубы
25	73+270	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	17.98	0.019	Слева направо	Замена существующей трубы
26	73+974	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	17.98	0.032	Слева направо	Замена существующей трубы
27	74+199	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	18.99	0.041	Слева направо	Замена существующей трубы
28	74+552	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	86°	23.05	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
29	74+947	concrete box culvert 1.0x1.0	Обводной канал	90°	19.66	0.008	Слева направо	Замена существующей трубы
30	75+179	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	89°	18.99	0.033	Слева направо	Замена существующей трубы
31	75+259	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	17.98	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
32	75+658	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	18.99	0.006	Слева направо	Замена существующей трубы
33	77+760	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	57°	21.03	0.008	Слева направо	Замена существующей трубы
34	77+771	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	41°	27.13	0.005	Справа налево	Замена существующей трубы
35	78+772	ж.б. труба d=1.5	Обводной канал	90°	17.98	0.005	Справа налево	Замена существующей трубы
36	79+138	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	90°	18.99	0.005	Справа налево	Замена существующей трубы
37	80+144	ж.б. труба d=1.0	ирригатор	55°	22.04	0.005	Справа налево	Замена существующей трубы
38	80+782	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	61°	22.04	0.011	Слева направо	Замена существующей трубы
39	81+455	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	84°	18.99	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы
40	85+699	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	17.98	0.010	Слева направо	Замена существующей трубы
41	89+069	ж.б. труба d=1.0	Обводной канал	90°	17.98	0.005	Слева направо	Замена существующей трубы

**На
примыкан
иях**

1	2	5	6	7	8	9	10	11
1	64+434	Прямоугольные ж.б труба 1.0x1.0	ирригатор	90°	12.55	0.005	Слева	Новая труба

2	65+173	Прямоугольные ж.б труба 1.0x1.0	ирригатор	82°	11.52	0.006	Слева направ о	замена
3	75+666	Прямоугольные ж.б труба 1.0x1.0	ирригатор	90°	11.52	0.005	Слева	Замена существующе й трубы

На пешеходных переходах

№.	Положени е	Вход/диам, м.	Тип водотока	Угол пересечения	Длина стенок, м	Уклон трубы	Направл ение водото ка
	km +						
1	2	3	4	5	6	7	8
слева							
1	65+840	Прямоугольные ж.б труба 1.0x1.0	ирригатор	90°	5.42	0.005	Замена существу ющей трубы
2	65+873	Прямоугольные ж.б труба 0.5x0.5	ирригатор	90°	5.42	0.005	Замена существу ющей трубы
3	66+227	Прямоугольные ж.б труба 1.0x1.0	ирригатор	90°	5.42	0.005	Новая труба
4	70+857	Прямоугольные ж.б труба 1.0x1.0	Временное течение	90°	4.02	0.007	Новая труба
справа							
5	70+857	Прямоугольные ж.б труба 1.0x1.0	Временное течение	90°	4.02	0.007	Новая труба

Приложение А4: Местоположение линий электропередач

No.	км	
1	65.400	Воздушный переход
2	67.980	Воздушный переход
3	68.040	Воздушный переход
4	69.090	Воздушный переход
5	69.120 - 69.180	Слева
6	69.370	Воздушный переход
7	69.920	Воздушный переход
8	69.930	Воздушный переход
9	70.150	Воздушный переход
10	70.380	Воздушный переход
11	70.770	Воздушный переход
12	71200	Воздушный переход
13	81340	Воздушный переход
14	81.350	Воздушный переход
15	81.390	Воздушный переход
16	81.460	Воздушный переход

Приложение В. Список присутствующих на общественных консультациях
Село Кочкор (17 марта 2016 г.)

Список присутствующих:

№	ФИО	должность	Место жительства / Телефон	Подпись
1	Бейшеналиев К.М.	Глава ДЭП Н-955	Село Кыныр/0556004723	/подпись/
2	Сабуржанов Ж.С.	Глава айыл окмоту Кок-Жар	Село Кок-Жар, ул. Исагалы	/подпись/
3	Шукуралиев Т.А.	Село Кок-Жар	Село Кок-Жар, ул.Бешеева	/подпись/
4	Даиров Э.	ГАП - Архитектура	Село Кочкор, ул.Исакеева	/подпись/
5	Абдукасымов М.	Главный архитектор	Село Кочкор, ул.Исакеева 46	/подпись/
6	Исраилов Р.	Глава РУАФ	Село Кочкор, ул.Комурчиева 12	/подпись/
7	Исраилов Ж.С.	Член фермерского хозяйства	Село Кок-Жар, ул. Исагалы	/подпись/
8	Жусупов Б.Э.	Член фермерского хозяйства	Село Кок-Жар, ул. Алтын-Булак	/подпись/
9	Самудин уулу Азат	Член фермерского хозяйства	Село Кок-Жар, ул. Исагалы	/подпись/
10	Мусаев К.К.	Член фермерского хозяйства	Село Кок-Жар, ул. Исагалы	/подпись/
11	Монкочев Э.	Семиз-Бел	Село Кара-Тоо, 0555952868	/подпись/
12	Сыдыков А.	Село Кок-Жар	Село Кок-Жар, ул. Чорго	/подпись/
13	Жусупов С.Х.	Село Кок-Жар	Село Кок-Жар, ул. Исагалы	/подпись/
14	Турдакулов Б.	Село Кок-Жар	Село Кок-Жар, ул. Алтын-Булак	/подпись/
15	Асанова А.		Село Эпкин, Суйундук	/подпись/
16	Акматова К.	Село Кок-Жар	Село Кок-Жар, ул. Исагалы	/подпись/
17	Карабаев К.	Село Чекилдек	Село Чекилдек, ул. Таабалдиева	/подпись/
18	Сыдыгалиев С.	Земельный специалист, айыл окмоту Семиз-Бел	Село Арет	/подпись/
19	Курманбек уулу Т.	Село Чекилдек	Село Чекилдек, ул. Токтокадырова	/подпись/
20	Букаров К.Б.	Чолпон айыл окмоту	Село Чолпон	/подпись/
21	Исабаева Рысдалат	Село Тендик	Село Тендик 0778 717806	/подпись/

ФИО	Должность	Место проживания	Телефон	Подпись
Вейсманов К. И.	Начальник	с. Кочкор	0535 95-25-68	
Сабиржанов М. С.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Шукрбаев Б. А.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Дайыров Э.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Абдыкасымов М.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов Р.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов Н. С.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Нусупов Б. Э.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Сабиржанов У. А.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов А. К.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Кочков Д. С.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Сабиржанов А.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов В. Ш.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов Б. Т.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов А. А.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов К.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов С.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов А. И.	зам. н. п.	с. Кочкор		
Исраилов К. Б.	зам. н. п.	с. Кочкор		

Приложение С. Письменные комментарии, рекомендации и вопросы

Имя: Исраилов Рахатбек

Адрес места жительства: ул. Комурчиева 12, село Кочкор

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Просим заранее составить план по использованию старого асфальта

Просим заменить старые деревья новыми саженцами

Вопросы по проекту реабилитации дороги:

Имя: Карабаев Канат

Адрес места жительства: Село Чекилдек, Семиз-Бел айыл окмоту

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Подрядчик должен проложить трубы для чистой воды на участке Кок-Чолок села Чекилдек

Вопросы по проекту реабилитации дороги:

Будет ли Подрядчик устраивать пешеходный переход для детей, чтобы они смогли пересечь трассу на сельском пункте Кок-Чолок

Имя: Айгул Асанова

Адрес места жительства: Село Эпкин

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Просим устроить подземный переход, чтобы дети села Эпкин смогли пересечь трассу по пути в школу.

Вопросы по проекту реабилитации дороги:

В какой степени будет имущество жителей села Эпкин затронуто или снесено из-за устройства дороги?

Имя: Букаров Канатбек

Адрес места жительства: ул. Ташы 22, село Чолпон

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Просим устроить подземный переход, чтобы дети села Эпкин смогли пересечь трассу по пути в школу. К тому же около 90% сельчан пересекают дорогу на том месте.

Вопросы по проекту реабилитации дороги:

Пожалуйста, убедитесь, что Подрядчик проложит трубу для питьевой воды в селе Чолпон, так как система водоснабжения будет пересекать ремонтируемую дорогу.

Имя: Шукуралиев Торобай

Адрес места жительства: Кок-Жар айыл окмоту

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Существует арык в селе, который используется для орошения сельскохозяйственных угодий. Он может пересекать шоссе. Поэтому Вы должны проложить трубу соответствующего диаметра под шоссе.

Просим устроить лежачие полицейские на трассе для ограничения скорости автомобилей, чтобы фермеры в безопасности пересекали дорогу.

Вопросы по проекту реабилитации дороги:

Если часть имущества окажется в зоне трассы, будет ли Подрядчик оплачивать компенсацию?

Будет ли Подрядчик нанимать на работу местных жителей?

Можно ли передвинуть канал, расположенный близко к обочине дороги? Если «да», то это повлияет на колонку?

Имя: Сабыржанов Жылдызбек

Адрес места жительства: Ул. Исагалы 2, село Кок-Жар

Предложения по проекту реабилитации дороги:

- 1) Установите освещение
- 2) Установите дорожные парапеты на северней части дороги
- 3) Проложите 3 гильзы для чистой воды

- 4) Отремонтируйте тротуар
- 5) Отремонтируйте мосты, используемые для пропуска воды
- 6) Установите дорожные знаки
- 7) Асфальтируйте второстепенные дороги, используя старое покрытие, снятое с дороги.

Имя: Эшимбек Монкоев

Адрес места жительства: Село Кара-Тоо, Семиз-Бел айыл окмоту

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Подрядчик должен устроить пешеходный переход для детей в сельской общине Кок-Чолок, село Чекилдек, чтобы они безопасно пересекали дорогу.

Постройте тротуар.

Проложите гильзы для чистой воды

Проложите оросительную трубу в селе Чекилдек, на месте, где дорога приближается к кладбище.

Вопросы по проекту реабилитации дороги:

- 1) Построите ли Вы остановки в селе Кок-Жар?
- 2) Установите освещение
- 3) Предотвратите разрушение могил во время строительства дороги
- 4) Будет ли Подрядчик нанимать местных людей на работу?

Имя: Кубанычбек Бейшеналиев?

Адрес места жительства: Село Кошор

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Подрядчик должен устроить тротуары в селах Чекилдек, Ак-Учкун и Ак-Чий и построить остановки.

Имя: Айбек Сыдыков

Адрес места жительства: Ул. Чорго 31, село Кок-Жар

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Подъезды к домам

Имя: Самудин уулу Азат

Адрес места жительства: Ул. Исагалы 26, село Кок-Жар

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Просим покрыть второстепенные дороги снятым асфальтом и отремонтировать 4 моста.

Имя: Кошатбек Мусаев

Адрес места жительства: Ул. Исагалы 11, село Кок-Жар

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Подрядчик должен устроить подъезды к селам и отремонтировать мосты.

Вопросы по проекту реабилитации дороги:

Отремонтирует или построит ли Подрядчик мосты над каналами, используемыми для подачи воды?

Имя: Бекбоо Жусупов

Адрес места жительства: Ул. Исагалы 11, село Кок-Жар

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Гильзы и подъезды

Имя: Исраилов Тынчтыкбек Сабырбекович

Адрес места жительства: Ул. Исагалы 31, село Кок-Жар

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Просим проложить гильзы для питьевой воды и установить парапеты, освещение и подъездные дороги к селу. Постройте мосты над каналами.

Имя: Турдакунов Базарбек

Адрес места жительства: Ул. Алтын-Булак 36, село Кок-Жар

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Просим проложить гильзы для питьевой воды на 4 местах и установить парапеты на протяженность в 400 м. Просим установить освещение и устроить 1 км аллею к селу Просим построить мосты над каналами, используемыми для подачи воды.

Имя: Жусупов Шайлоо

Адрес места жительства: село Кок-Жар, Кочкорский район

Предложения по проекту реабилитации дороги:

Просим установить освещение, проложить гильзы для питьевой воды на трех местах.

Просим проложить гильзы под дорогой, чтобы люди могли использовать их для пропуска оросительной воды. Устройте тротуары

Вопросы по проекту реабилитации дороги:

Мой дом расположен близко к дороге. После реконструкции дороги интенсивность движения увеличиться, что может потревожить меня

Приложение D – Расшифровка видеозаписи в Кочкорском районе.

Господин Руслан, ГРИП/МТД:

В настоящее время выполняется ТЭО. Поэтому подготовьте список оросительных труб, которых нужно проложить под дорогой в Вашем селе.

Что касается сооружений к сносу, мы решим такие вопросы в следующий раз, когда основные группы соберутся вместе со земельными специалистами, представителями сельской власти и архитектуры. Сейчас мы рассматриваем вопросы охраны окружающей среды, поэтому если у Вас есть какие-либо вопросы, связанные с окружающей средой, вы можете задать их в ходе сегодняшней встречи.

Мужчина в черном головном уборе:

Вы сейчас проводите ТЭО. Когда начнется строительство дороги? Я задаю этот вопрос поскольку людям потребуется время для обработки пахотных земель.

Господин Руслан, ГРИП/МТД:

Приблизительно через год. Мы сообщим Вам о начале строительства как можно скорее. Подрядчик ни в коем мере не будет растаптывать ваши земли.

В своих запросах укажите те места, где люди часто пересекают дорогу (школы, детские сады), чтобы Подрядчик предусмотрел светофоры там.

Представитель села Эпкин:

В нашем селе есть школа, которая расположена на другой стороне дороги. Около 90% жителей проживают на противоположной стороне. Следовательно очень много детей пересекают дорогу. Было бы хорошо, если Вы бы устроили подземный переход.

Господин Руслан, ГРИП/МТД:

Сначала решите, что лучше для Вас - светофор или подземный переход. Затем укажите это в своем запросе, адресованном МТиД. Тем не менее, знайте, что это будет проверено. Специалисты придут и проверят, сколько людей пересекают улицу на том месте, и в какое время больше людей пересекают ее.

Если вы не в состоянии указать сооружения, необходимые для Вашего села в своем письменном запросе, Подрядчик рассмотрит Ваши запросы в течение длительного времени и у него будет меньше шансов решить Вашу проблему, потому что у него не будет достаточно средств для выполнения работ, не указанных в проекте. Поэтому, детально укажите, на каких местах оросительные трубы должны быть проложены, светофоры должны быть установлены, и насыпи против селей должны быть устроены. Еще раз повторяю, укажите свои требования в письменном виде, устные просьбы не будут рассматриваться.

Что касается сооружений/ частей сооружений, которые, возможно, будут снесены, другая группа занимается этим вопросом. Эта группа сейчас находится в селе Чаек. Группа подробно изучит сооружение к сносу, измерит его, определит его стоимость путем независимой оценки, представит заключение в Государственный департамент строительства на экспертизу, которое далее будет представлено Правительству нашим управлением (МТиД). Правительство будет ратифицировать / утверждать его, после чего будут выделены деньги.

Сейчас мы рассматриваем вопросы, связанные с окружающей средой. Может быть Вы помните случай, произошедший в селе Кочкор, когда Подрядчик покрыл одну второстепенную дорогу, используя асфальт, снятый с реконструируемой трассы. В это время один специалист по окружающей среде заявил на Подрядчика, что он нарушил окружающую среду, выполняя эту работу, и оштрафовал Подрядчика. В ответ жители деревни напали на специалиста по окружающей среде и попросили его навсегда покинуть село. Это было неприятный случай.

Поэтому, чтобы избежать повторения этого инцидента Подрядчик будет оказывать всяческую помощь только с разрешения природоохранного органа. Тем не менее, следует помнить, что Подрядчик будет доставлять старый асфальт на расстояние максимум 3 км.

Пожалуйста, имейте в виду, что дорога не будет коммерческой дорогой.

Что касается вопроса о найме местных жителей, я хотел бы сказать, что Подрядчик будет нанимать местных жителей в соответствии с персональным трудовым договором. МТид и любая другая организация не может требовать от Подрядчика нанимать того или иного человека.

Процентное соотношение в договоре будет таковым: около 70% местного населения будет нанято для выполнения дорожных работ в зависимости от сложности участка и 30% будут зарубежными специалистами.

Дорога в настоящее время проходит технико-экономическое обоснование. Дорога делиться на 4 участка. Техничко-экономическое обоснование должно определить стоимость каждого участка. Остальные участки могут быть финансированы другими донорами. Каждый участок может финансироваться 4-мя различными донорами или один донор может финансировать два участка. В настоящее время АБР проводит технико-экономическое обоснование через компанию KOCKS. Скоро прибудет японская компания в середине апреля или в начале мая для подготовки детального проекта.

Если все пойдет гладко, строительство начнется в следующем году.

Если растительность на краю дороги будет повреждена, я вас уверяю, что она сама по себе восстановится через год. Если этого не произойдет, то Подрядчик должен посадить грантовые семена, чтобы восстановить естественный вид любого места.

Независимо от того, сколько деревьев будут срублены, они будут заменены новыми саженцами; может быть, по числу гораздо больше, чем срубленные деревья. Более того, я считаю, что лучше посадить низкие деревья вместо тополя, которые растут высоко и вызывают проблемы на дороге (создают тень в зимнее время, создавая возможность формирования льда).

Подрядчик будет сажать новые деревья во время реконструкции дороги, и будет поливать их. По завершению Проекта деревья превратятся в зеленые и высокие деревья. Ни в коем случае Подрядчик не будет сажать деревья после завершения Проекта и не сбежит, не заботясь о них.

Господин Руслан, ГРИП/МТД:

Если придется передвинуть оросительный канал, это будет определено во время ТЭО. Следовательно, стоимость передвижения канала из одного места в другое будет включена в Проект, и Подрядчик должен принять соответствующие меры.

Что касается стен к сносу, их владельцы получают компенсацию, равной стоимости работ, связанных с передвижением стены из одного места в другое. Что касается земли, то она не будет компенсирована, потому что многие люди незаконно расширили свои земельные участки.

Дорожная насыпь будет устраиваться согласно высоте дороги. Чем выше дорога, тем больше будет насыпь. Кроме того, я хотел бы сообщить Вам, что Правительство приняло Постановление, в соответствии с которым ни один земельный участок не будет сдаваться в аренду, продаваться или на нем не будет возводиться строение в пределах 32 м от центра дороги, пока дорога не будет полностью реконструирована. Если главы сельских управ не исполняют Постановление, они будут лично нести ответственность. Любое строительство, начатое в указанном участке, должно быть немедленно остановлено.

Мы будем держать связь с главами сельских управ, и предоставлять им любую информацию.

Приложение Е. Результаты лабораторного анализа
а) Качество воздуха

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ӨКМӨТҮНӨ КАРАШТУУ КУРЧАП ТУРГАН ЧӨЙРӨНҮ КОРГОО
ЖАНА ТОКОЙ ЧАРБАСЫ БОЮНЧА МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИКТИН
ЭКОЛОГИЯЛЫК МОНИТОРИНГ БАШКАРМАЛЫГЫ

УПРАВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА
ГОСУДАРСТВЕННОГО АГЕНТСТВА ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЛЕСНОГО
ХОЗЯЙСТВА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

720005, г. Бишкек, ул. Байтик-Баатыра, 34

тел. (996-312) 54-07-65, факс: 54-07-66

**ПРОТОКОЛ
АНАЛИЗА ПРОБ АТМОСФЕРНОГО ВОЗДУХА**

№ 220-235

1. Наименование предприятия, организации (заявитель):

Иссык-Кульская, Нарынская, Чуйская области
Автомобильная «Балыкчы – Кочкор – Жумгал – Суусамыр»

2. Место отбора проб:

<u>220-Кольцевая г.Балыкчы(нач.уч.)</u>	<u>228-с.Дыйкан(школа)</u>
<u>221-с.Таши-Сарай (жил.дом)</u>	<u>229-с.Байзак(маг.Адилет)</u>
<u>222-с.Кок-Жар(маг.Рахат)</u>	<u>230-с.Чаяк (дом ветеранов)</u>
<u>223-с.Чекилдек (маг.Ак-Жол)</u>	<u>231-с.Кызыл-Жылдыз(спорт.компл.)</u>
<u>224-с.Ак-Учук (мечеть)</u>	<u>232-с.Кызыл-Ой (школа)</u>
<u>225-с.Жумгал (школа)</u>	<u>233-с.Кожомкул (школа)</u>
<u>226-с.Куйручук(маг.Азамат)</u>	<u>234-с.Суусамыр(мил.пункт)</u>
<u>227-с.Туголсай (маг.Кутман)</u>	<u>235-с.Тунук (школа)</u>

3. Цель отбора проб: Определение концентрации загрязняющих веществ в атмосферном воздухе

4. Кем отобраны пробы: гл. спец. Райкеевой Р.Н., спец. Жаманакоевой А.Н.

5. Дата и время отбора проб: 30.11.- 02.12.2015г., с 10ч.00мин.-17ч.00мин.

6. Характер отобранных проб: разовый

7. Метод анализа: 1. Руководство по контролю загрязнения атмосферы РД 52.04. 186-89

8. Даты проведения испытаний: 04.12.- 10.12.2015г.

стр.1 из 3

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ӨКМӨТҮНӨ КАРАШТУУ КУРЧАП ТУРГАН ЧӨЙРӨНҮ
КОРГОО ЖАНА ТОКОЙ ЧАРБАСЫ БОЮНЧА МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИКТИН
ЭКОЛОГИЯЛЫК МОНИТОРИНГ БАШКАРМАЛЫГЫ

УПРАВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА
ГОСУДАРСТВЕННОГО АГЕНТСТВА ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЛЕСНОГО
ХОЗЯЙСТВА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

720005, г. Бишкек, ул. Байтик Баатыра, 34

тел. (996-312) 54-07-65, факс: 54-07-66

ПАСПОРТ НА ПРОБУ

1. Наименование, адрес объекта: Славя. Киргизская, Нарынская
Киргизская областлари
автомобильного, Бишкек - Кочкор - Иссык-Куль
курсуна
2. Место отбора проб: 1. Чалыевая г. Бишкек, 2. с. Тон-Сарай
(напр. наг. дождь), 3. с. Кок-Таш (наг. Ракит), 4. с. Токтогуз
(наг. К. - Дор.), 5. с. К. - Чук (наг. Токтогуз), 6. с. Иссык-Куль
7. с. Восточный (наг. Ракит), 8. с. Токтогуз (наг. Кочкор),
9. с. Дикань (наг. Токтогуз), 10. с. Байтик (наг. Ракит), 11. с. Кок
Витер), 12. с. Кокор - Иссык (наг. Кокор), 13. с. Кокор - Иссык
(наг. Кокор), 14. с. Кокор - Иссык (наг. Кокор), 15. с. Кокор - Иссык
(наг. Кокор), 16. с. Кокор - Иссык (наг. Кокор)
3. Цель отбора: Определение концентрации загрязнителей в атмосфере воздуха
4. Характер отобранных проб: разовый
5. Условия окружающей среды: ясно, солнечно
6. Условия отбора проб:
7. Дата отбора проб: 30.11 - 01.12.2015г. с 10⁰⁰ - 14⁰⁰
8. Метод отбора проб: 1. РД 52.04.186-89 "Руководство по контролю загрязнения атмосферы"
2. ГОСТ Р 50820-95 Оборудование газоочистное и пылеулавливающее. Методы определения
запыленности газопылевых потоков.

Представитель УЭМ

(должность, фамилия)

Госинспектор

(должность, фамилия)

Представитель предприятия

(должность, фамилия)

Мамед
Компанин Косов

Ген. спец. Райс
спец. Мамед

Райсеева Р.Н.
Мамедов А.Н.

Аманжол

1 стр из 1

Наимен-е ингреди-в	Ед. изм.	Данные анализа по точкам												
		220	Прев. ПДК макс. раз.	221	Прев. ПДК макс. раз.	222	Прев. ПДК макс. раз.	223	Прев. ПДК макс. раз.	224	Прев. ПДК макс. раз.	225	Прев. ПДК макс. раз.	ПДК макс. раз.
Диоксид серы	мг/м ³	0,05± 0,006	-	<0,05	-	<0,05	-	<0,05	-	<0,05	-	<0,05	-	0,5
Диоксид азота	мг/м ³	0,022± 0,004	-	0,027± 0,005	-	<0,02	-	0,023± 0,004	-	0,017± 0,003	-	0,018± 0,003	-	0,085
Взв.вещ-ва (пыль)	мг/м ³	0,29± 0,07	-	<0,26	-	<0,26	-	0,28± 0,07	-	0,28± 0,07	-	<0,26	-	0,5
Наимен-е ингреди-в	Ед. изм.	226	Прев. ПДК макс. раз.	227	Прев. ПДК макс. раз.	228	Прев. ПДК макс. раз.	229	Прев. ПДК макс. раз.	230	Прев. ПДК макс. раз.	231	Прев. ПДК макс. раз.	ПДК макс. раз.
Диоксид серы	мг/м ³	<0,05	-	<0,05	-	<0,05	-	0,05± 0,006	-	<0,05	-	<0,05	-	0,5
Диоксид азота	мг/м ³	<0,02	-	0,017± 0,003	-	0,029± 0,005	-	0,025± 0,005	-	0,015± 0,003	-	0,011± 0,002	-	0,085
Взв.вещ-ва (пыль)	мг/м ³	0,28± 0,07	-	0,28± 0,07	-	<0,26	-	0,28± 0,07	-	0,28± 0,07	-	<0,26	-	0,5

стр.2 из 3

Наимен-е ингреди-в	Ед. изм.	Данные анализа по точкам									
		232	Прев. ПДК макс. раз.	233	Прев. ПДК макс. раз.	234	Прев. ПДК макс. раз.	235	Прев. ПДК макс. раз.		ПДК макс. раз.
Диоксид серы	мг/м ³	0,05± 0,004	-	0,043± 0,005	-	0,04± 0,005	-	0,057± 0,007	-		0,5
Диоксид азота	мг/м ³	0,021± 0,004	-	0,027± 0,005	-	0,017± 0,006	-	0,035± 0,006	-		0,085
Взв.вещ-ва (пыль)	мг/м ³	<0,26	-	0,28± 0,07	-	<0,26	-	<0,26	-		0,5

Главный специалист

Bofe

Т. Садыкбеков

Исполнитель не несет ответственности, если проба отобрана самим заказчиком.
Передача протокола без разрешения исполнительной лабораторией запрещена.
Протокол испытаний касается только образца, подвергнутого испытанию.

стр.3 из 3

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ӨКМӨТҮНӨ КАРАШТУУ
КУРЧАП ТУРГАН ЧӨЙРӨНҮ КОРГОО ЖАНА ТОКОЙ ЧАРБАСЫ БОЮНЧА МАМЛЕКЕТТИК
АГЕНТТИКТИН ЭКОЛОГИЯЛЫК МОНИТОРИНГ БАШКАРМАЛЫГЫ

УПРАВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА
ГОСУДАРСТВЕННОГО АГЕНТСТВА ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И
ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

720005, г. Бишкек, ул. Байтик-Баатыра, 34

тел. (996-312) 54-07-65, факс: 54-07-66

05/178 от 03.12.2015г

Директору
KOCKS CONSULT GMBH
Карстен Гризе

Управление экологического мониторинга ГАООС и ЛХ при ПКР
не может выдать результаты по окиси углерода (СО) в атмосферном
воздухе по причине непригодности газоанализатора ПГА-200.

Справка о непригодности прибора ПГА-200 прилагается на 1 л.

Начальник



Б.Маматаилов

б) Качество воды

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ӨКМӨТҮНӨ КАРАШТУУ
КУРЧАП ТУРГАН ЧӨЙРӨНҮ КОРГОО ЖАНА ТОКОЙ ЧАРЕАСЫ БОЮНЧА
МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИКТИН ЭКОЛОГИЯЛЫК МОНИТОРИНГ БАШКАРМАЛЫГЫ

УПРАВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА
ГОСУДАРСТВЕННОГО АГЕНТСТВА ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И
ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

720005, г. Бишкек, ул. Байтик-Баатыра, 34

тел. (996-312) 54-07-65, факс: 54-07-66

Аттестат аккредитации № KG 417/КЦА.ИЛ.049

от 05. 04. 2013 г.

*-метод не аккредитован

ПРОТОКОЛ АНАЛИЗА ПРОБ ВОДЫ

№ 513-519

1. Наименование предприятия, организации (заявитель);

Иссык-кульская, Нарынская, Чуйская обл., автодорога Балыкчи-Кочкор-
Жумгал-Суусамыр.

2. Место отбора проб;

513-р. Чу, с. Таш-Сарай (мост)

514-р. Чу, гидропост

515-р. Дžoон-Арык, с. Кок-Жар(мост)

516-р. Жумгал, с. Чаек (мост)

517-р. Кокомерен, с. Арал (мост)

518-р. Кокомерен, с. Кызыл-Ой (мост)

519-р. Каракол, с. Кожомкул (мост)

3. Цель отбора проб; Определение прозрачности, нефтепродуктов

4. Кем отобраны пробы; Спец. УЭМ Жаманакоевой, Райкеевой

5. Дата и время отбора проб; 30.11-02.12.2015 г., 10.00-17.00

6. Дата(ы) проведения испытаний; 02.12.2015 г.

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ОКМОТУНӨ КАРАШТУУ КУРЧАП ТУРГАН ЧӨЙРӨНҮ
КОРГОО ЖАНА ТОКОЙ ЧАРБАСЫ БОЮНЧА МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИКТИН
ЭКОЛОГИЯЛЫК МОНИТОРИНГ БАШКАРМАЛЫГЫ

УПРАВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА
ГОСУДАРСТВЕННОГО АГЕНТСТВА ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЛЕСНОГО
ХОЗЯЙСТВА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

720005, г. Бишкек, ул. Байтик Баатыра, 34

тел. (996-312) 54-07-63, факс: 54-07-66

ПАСПОРТ НА ПРОБУ (ВОДА)

1. Наименование, адрес объекта: Исскя Курманаз, Наркыстаз,
Чүйсая айламы
автострога, Балмак - Кокор - Исскя - Суусамыр
2. Место отбора проб: 1. р. Су, в Там - Сарай (мост), 2. р. Су,
издропом, 3. р. Дысок. Арк, с Кок. вод. (мост),
4. р. Исскя, с. Така (мост), 5. р. Коканар, с. Трап
(мост), 6. р. Коканар, за с. Кокан. Ой (мост),
7. р. Каракол, за с. Коканар (мост)
3. Цель отбора: _____
4. Характер отобранных проб: разовый
5. Условия окружающей среды: явно, солнечно
6. Дата отбора проб: 30.11.2015, с 10⁰⁰ - 12⁰⁰
7. Метод отбора проб: ГОСТ Р 51592-2000 «Вода. Общие требования к отбору проб»
НВН 33-5.3.01-85 Инструкция по отбору проб для анализа сточных вод

Представитель УЭМ

(должность, фамилия)

Госинспектор

(должность, фамилия)

Представитель предприятия

(должность, фамилия)

Специалист

М.Р.

Маманжолов А.Н.

Жапаров Н.

Наименование ингредиентов	Ед. изм.	Данные анализа по точкам							ПДК		НД
		513	514	515	516	517	518	519	+	++	
Прозрачность*	см.	41	37	43	36	40	37	32			СЭВ ч.1 М. 1977
Нефтепродукты	мг/л	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	0,05	0,3	ПНД Ф 14.1.2-4.12 8-98

Главный специалист



С.В.Янова

+Перечень рыбохозяйственных нормативов ПДК и ОБУВ вредных веществ для воды водных объектов, имеющих рыбохозяйственное значение. Контроль качества поверхностных вод, Госкомитет России по рыболовству, Москва 1999 г

++ГН 2.1.5.1315-03. ПДК химических веществ в воде водных объектов хозяйственного и культурного водопользования, Минздрав России, Москва, 2003 г.

Исполнитель не несет ответственности, если проба отобрана самим заказчиком.
Переписка протокола без разрешения испытательной лаборатории запрещена.
Протокол испытаний касается только образцов, подвергнутых испытаниям.

с) Шум

Аттестат аккредитации Кыргызского центра аккредитации
№KG 41/КЦА.И.Л.097 от 06.10.2010г.

Группа по контролю физических факторов Департамента госсанэпиднадзора
Министерства здравоохранения Кыргызской Республики

ПРОТОКОЛ ИЗМЕРЕНИЕ ШУМА № 81 от « 03 » декабря 2015 г.

Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или физическое лицо, где
производятся измерения КОСКС проект АБР ТА 48401-002

(наименование и юридический адрес)

Объект, где производятся измерения. Альтернативный автодорога Север-Юг
(наименование, фактический адрес)

Балыкчы-Кочкор-Чаек-Суусамыр ч-э суусамыр

Наименование средств измерений и сведения о государственной поверке:

Наименование средства измерения	Номер	Свидетельство о поверке		Поверено до
		номер	дата	
Октава 101А	№ 04А445	№592	16.03.2015г.	16.03.2016г.

1. Нормативная документация, в соответствии с которой проводились измерения:

СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных
зданий и на территории жилой застройки»

Источники физических факторов и их характеристики:
автомашинны

общее количество страниц 3 : страница 1

Результаты измерений:

№	Место измерений	Характер шума						Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднегеометрическими частотами в Гц											Уровень звука (дБ А)		
		По спектру			По времени			31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000					
		Широкополосный	Тональный	Постоянный	Классовый	Прерывистый	Импульсный														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
1	Г. Бадлыкчы	+				+													43,1	Факт	
																			70	НД	
																					прев
2	С. Таш-Сарай	+				+													40,2	Факт	
																			70	НД	
																					прев
3	С.Кок-Жар	+				+													57	Факт	
																			70	НД	
																					прев
4	С.Чекилдек	+				+													68,1	Факт	
																			70	НД	
																					прев
5	С.Ак-Учук	+				+													67,3	Факт	
																			70	НД	
																					прев
6	С.Жумгал	+				+													69	Факт	
																			70	НД	
																					прев
7	С.Куйручук	+				+													58	Факт	
																			70	НД	
																					прев
8	С.Туголсай	+				+													53	Факт	
																			70	НД	
																					прев
9	С.Дыйкан	+				+													42,7	Факт	
																			70	НД	
																					прев
10	С.Байзак	+				+													63,2	Факт	
																			70	НД	
																					прев
11	С.Чаек.	+				+													53	Факт	
																			70	НД	
																					прев
12	Конец с. Кызыл Жылдыз	+				+													55	Факт	
																			70	НД	
																					прев
13	с.Кызыл-Ой	+				+													52	Факт	
																			70	НД	
																					прев

общее количество страниц 3 : страница 2

Результаты измерений:

№	Место измерений	Характер шума						Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднегеометрическими частотами в Гц										Уров- ень зву- ка (дБ А)	
		По спектру			По времени			31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000			
		Широкого	Тонкого	Постоянный	Кратков.	Прерывистый	Импульсный												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	20		
14	С.Кожомкул	+				+											42	Факт	
																	70	ПДУ	
																			прев
15	С.Суусамыр	+				+											55	Факт	
																	70	ПДУ	
																			прев
16	С.Тунук	+				+											54	Факт	
																	70	ПДУ	
																			прев
		+				+													
		+				+													
		+				+													
		+				+													

Уполномоченный представитель объекта, присутствующий при проведении измерений:
фамилия, имя, отчество, должность Асаналиева Н. Эколог проекта
подпись _____

Измерения проводил(и)	Должность	ФИО	Подпись
Руководитель лаборатории:	Санитарный врач	Арзыкулов Ж.Т.	

Протокол составляется в двух экземплярах, 1-й экземпляр выдается по месту требования, 2-й экземпляр остается в лаборатории.

Заключение По результатам измерений уровень шума вдоль дороги не превышает предельно-допустимого не обнаружены.

Основание: СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки»

Санитарный врач Арзыкулов Ж.Т.

общее количество страниц 3 : страница 3

d) Вибрация

Аттестат аккредитации Кыргызского центра аккредитации
№KG 41/КЦА .ИЛ.097 от 06.10.2010г.

Группа по контролю физических факторов Департамента госсанэпиднадзора
Министерства здравоохранения Кыргызской Республики

ПРОТОКОЛ ИЗМЕРЕНИЕ ВИБРАЦИИ

№ 82 от «03» декабря 2015 г.

Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или физическое лицо, где
производятся измерения КОКС проект АБР ТА 48401-002

(наименование и юридический адрес)

Объект, где производятся измерения Альтернативный автодорога Север-Юг

(наименование, фактический адрес)

Балыкчы-Кочкор-Чаек-Суусамыр ч-з суусамыр

Наименование средств измерений и сведения о государственной поверке:

Наименование средства измерения	Номер	Свидетельство о поверке		Поверено до
		номер	дата	
Октава 101в	№ 04А445	№ВА-06-05 7551	02.12.2014г.	02.12.2015г.

1. Нормативная документация, в соответствии с которой проводились измерения
СН 2.2.4/2.1.8.566-96 "Производственная вибрация, вибрация в помещениях жилых
и общественных зданий"

Источники физических факторов и их характеристики:

Грузовые автотранспортные средства и производственные оборудования завода

общее количество страниц 3 : страница 1

Результаты измерений:

Результаты измерений:																			
№	Место измерений	Характер шума						Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднегеометрическими частотами в Гц									Уровень звука (дБА)		
		По спектру		По временным							1,0	2,0	4,0	8,0	16,0	31,5			63
		Широкого л	Тонкого д	Постоян ный	Колесбл	прерывист ый	импульсн ый												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	20		
1	Г. Балыкчы																92,4	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
2	С. Таш-Сарай																91,7	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
3	С.Кок-Жар																90	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
4	С.Чекилдек																91,1	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
5	С.Ак-Учук																91,2	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
6	С.Жумгал																92	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
7	С.Куйручук																91	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
8	С.Туголсай																92,3	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
9	С.Дыйкан																95	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
10	С.Байзак																88	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
11	С.Чаек.																90	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
12	Конец с. Кызыл Жылдыз																87	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
13	с.Кызыл-Ой																88	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев
14	С.Кожомкул																86	Факт	
																	108	ПДУ	
																		-	прев

бщее количество страниц 3 : страница 2

Результаты измерений:

[illegible]

уполномоченный представитель объекта, присутствующий при проведении измерений:
 фамилия, имя, отчество _____ должность эколог
 подпись _____

Измерения проводил(и)	Должность	ФИО	Подпись
	Санитарный врач	Арзыкулов Ж.Т.	

Заключение: Согласно инструментальным замерам вибрация непостоянное, уровень вибрации по величине на измеренных точках не превышает предельно-допустимого уровня.

Основание: Санитарные нормы СН 2.2.4/2.1.8.566-96 "Производственная вибрация, вибрация в помещениях жилых и общественных зданий"

Санитарный врач _____ Арзыкулов Ж.Т.

общее количество страниц _3_; страница _3_

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
МАДАНИЯТ, МААЛЫМАТ ЖАНА
ТУРИЗМ МИНИСТРЛИГИ**



**МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ,
ИНФОРМАЦИИ И ТУРИЗМА
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

720040, Кыргыз Республикасы,
Бишкек ш., Пушкин көч., 78
ААК ЭСК Бишкек шаары, Бишкек филиалы
Э/аасы № 1290522381810048
а/аасы 202201121
ИНН 00807200410076 ОКПО 23540644
тел:+996 (312) 62-04-82, факс 62-35-89
e-mail: mincult@mincult.gov.kg
web-site: http://www.mincult.gov.kg

720040, Кыргызская Республика,
г. Бишкек, ул. Пушкина, 78
Бишкекский филиал ОАЭ РКК
почет № 1290522381810048
а/а 202201121
ИНН 00807200410076 ОКПО 23540644
тел:+996 (312) 62-04-82, факс 62-35-89
e-mail: mincult@mincult.gov.kg
web-site: http://www.mincult.gov.kg

«24» 04 / 2016 ж.
Чыгыш (иск.) № 04-3/1565
Ниберилген (на) №

**Компания
KOCKS Consult GMBH**

Koblentz,
Siegemannstr. 32/38
тел.: +49 261 1302-0

Министерство рассмотрев отчет «Археологического обследования на территории соединительных дорог – Альтернативная дорога Север-Юг, коридоры ЦАРЭС 1 и 3, общей протяженности 260 км на территориях Тонского района Иссык-Кульской области, Кочкорского и Жумгалского районов Нарынской области, Жайылского района Чуйской области Кыргызской Республики» выполненный Чаргыновым Т. – доцентом Кыргызского национального университета имени Ж. Баласагына, согласно Открытого листа формы № 3 и заключения комиссии от 25 апреля 2016 года образованного приказом Министерства культуры, информации и туризма Кыргызской Республики № 164 от 21 апреля 2016 года, сообщает следующее.

Заказчику согласно законодательства Кыргызской Республики в сфере историко-культурного наследия необходимо провести археологические раскопки и документирование «на снос» с привлечением специалистов-археологов на нижеследующих недвижимых объектах историко-культурного наследия, расположенных в зоне проектируемого строительства автодороги:

- могильник Куйручук 1 (N41°58'41.0" E074°51'56.0") (79-ый км. по обе стороны автодороги от Кочкора к Чаеку);
- могильник Кырчын 1 (N41°52'24.2" E074°19'45.3") (3,5 км. от поворота на право, мост через реку Кокомерен);

- могильник Кырчын 2 (N41°52'59.4" E074°19'20.3") (в 6-ти км. от поворота на право, мост через реку Кокомерен);

- могильник между селами Кырчын и Кызыл-Ой (N41°54'46.8" E074°15'15.5") (в 14-ти км. от поворота на право, мост через реку Кокомерен).

Также Заказчику обеспечить сохранность нижеследующих недвижимых объектов историко-культурного наследия с изменением маршрута проектируемого строительства автодороги в радиусе не менее 50 метров от могильника и организацией работ по разработке их охранных зон и представити на согласование. При не возможности исполнения вышеуказанных требований необходимо провести археологические раскопки и документирование «на снос» с привлечением специалистов-археологов, расположенных в зоне проектируемого строительства автодороги:

- объекты каменно-земляной насыпью (N42.18314 E75.45456) (27-ой км. автодороги от Кочкора к Чаеку);

- могильник (N42°06'21.9" E075°12'00.5") (44-ый км. автодороги от Кочкора к Чаеку (перевал Кызарт));

- могильник Кызарт (N42°05'39.7" E 075°08'13.4") (50-ый км. автодороги от Кочкора к Чаеку);

- могильник Куйручук (N41.98436 E74.79124) (86-ом км. автодороги от Кочкора к Чаеку);

- могильник (N41°51'39.5" E074°20'00.4") (в 2-х км. от поворота на право, мост через реку Кокомерен).

Заказчику разработать проект дороги в обход на тех территориях, где расположены и находятся под риском разрушения нижеследующие недвижимые объекты историко-культурного наследия (оседлого населения средневековья и этнографические погребально-поминальные сооружения) с привлечением представителей органов местного самоуправления и специалистов-археологов:

- Сары-Булунский караван-сарай (N42.400664 E76.099044) (8-ой км. от г. Балыкчы по направлению Кочкор);

- комплексе мавзолеев (N41.97764 E74.91014) (75-ый км. автодороги от Кочкора к Чаеку);

- комплексе мавзолеев (N41.99129 E74.64144) (100-м км. автодороги от Кочкора к Чаеку между селами Байзак и Дыйкан);

- Кумбот Кожомкула у въезда в село Кожомкул со стороны села Кызыл-Ой.

Кроме того, Заказчику организовать повторное археологическое обследование на наличие или отсутствие объектов историко-культурного наследия на отрезке автодороги от села Кожомкул до автодороги Бишкек-Ош.

В связи, с вышеизложенным с учетом выполнения вышеуказанных мероприятий будет рассмотрен вопрос проектируемого строительства «Соединительных дорог – Альтернативная дорога Север-Юг, коридоры

ЦАРЭС 1 и 3, общей протяженности 260 км на территориях Тонского района Иссык-Кульской области, Кочкорского и Жумгалевского районов Нарынской области, Жайылского района Чуйской области Кыргызской Республики».

Государственный секретарь.



Б. Секимов

Приложение Г. Письмо Министерства Транспорта и Дорог КР об информировании населения

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ТРАНСПОРТ ЖАНА ЖОЛДОР МИНИСТРЛИГИ		МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОГ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
720017, Бишкек ш., Исанов көч., 42 тел. +996 (312) 31-43-85, 31-43-13, факс: +996 (312) 31-28-11 E-mail: mtk@mtk.gov.kg http://www.mtk.kg		720017, г. Бишкек, ул. Исанова, 42 тел. +996 (312) 31-43-85, 31-43-13, факс: +996 (312) 31-28-11 E-mail: mtk@mtk.gov.kg http://www.mtk.kg
№ <u>14-8/5879</u> На № _____		« <u>20</u> » <u>07</u> 2016 ж. (г.)
КР Өкмөтүнүн Чүй облусундагы ыйгарым укуктуу өкүлчүлүгү		
КР Өкмөтүнүн Нарын облусундагы ыйгарым укуктуу өкүлчүлүгү		
КР Өкмөтүнүн Ысык-Көл облусундагы ыйгарым укуктуу өкүлчүлүгү		
Жайыл районунун мамлекеттик райондук администрациясы		
Кочкор районунун мамлекеттик райондук администрациясы		
Жумгал районунун мамлекеттик райондук администрациясы		
Балыкчы ш. мэриясы		
Бишкек – Ош автожолун Бишкек-Нарын-Торугарт автожолу (Балыкчы ш. – Кочкор а. – Арал а. – Суусамыр а.) менен коридор аралык бириктирүүчү жолду реабилитациялоо долбооруна карата Техникалык-экономикалык негиздемени даярдоо үчүн Азия Өнүктүрүү Банкы тарабынан бөлүнгөн техникалык жардамды ишке ашыруунун алкагында, бул иштер үчүн Азия Өнүктүрүү Банкы тарабынан «KOCKS» консультациялык компаниясы тандалган. Сунушталып жаткан долбоор Кыргыз Республикасынын региондорунун төмөндөгү социалдык-экономикалык көрсөткүчтөрүн жакшыртат: - Түштүк региондордон Нарын жана Ысык-Көл облустарына адамдардын жана товарлардын жылуусунда жолго кеткен убакыттын кыскарышы; - каттамды кыскартууга жана жакшы жол шарттарына байланыштуу транспорт чыгымдарын азайтуу; - жергиликтүү жана эле аралык ташууларды жана кыймылдарды кобойтуу; - жергиликтүү жашоочулар үчүн кошумча киреше алып келүүчү мүмкүнчүлүктөрдүн пайда болушу. - жаңы жумушчу орундарын түзүү;		

- транспорт каражаттарынын (ТК) оң абалы/ пайдалануу чыгымдарын кыскартуу.

Техникалык-экономикалык негиздемени даярдоонун алкагында «KOCKS» консультациялык компаниясынын адистери тарабынан КР ТжКМ Инвестициялык долбоорлорду ишке ашыруу тобунун өкүлдөрү менен биргеликте “Курчап турган чөйрөгө таасирлерин баалоо отчетун” жана “Көчүрүү жана жерлерди алуу планын” даярдоо боюнча иштер аяктады.

Бул документтер менчик ээлеринин укуктарын коргоого, курчап турган чөйрөнү коргоого багытталган КР ченемдик-укуктук актыларына ылайык жана АӨБ Коргоо чаралары боюнча саясатынын талаптарын эске алуу менен даярдалды.

Азыркы убакта Техникалык-экономикалык негиздемени даярдоо боюнча иштер аяктап калды жана пландалган долбоордун таасирин тийинчи мүмкүн, реабилитациялануучу автожол участогунун жээгинде жашаган, жергиликтүү калктын арасында пландалган долбоорго байланыштуу маалыматты жайылтууга тиешелүү Азия Өнүктүрүү Банкынын талабын аткаруу керек.

Жогоруда берилгендердин негизинде, КР “КР мамлекеттик органдарынын жана жергиликтүү өз алдынча башкаруу органдарынын жүргүзүүсүндө турган маалыматтарга жетүү мүмкүндүгү жөнүндө” мыйзамынын талаптарын аткаруу, ошондой эле Азия Өнүктүрүү Банкынын Коргоо чаралары боюнча саясатынын талаптарын сактоо максатында, Сиздерден долбоордун мүмкүн болуучу таасири жөнүндө маалымдуулукту жогорулатуу максатында жергиликтүү калк арасында түшүндүрүү иштерин жүргүзүүнү өтүнөбүз. Бишкек – Ош автожолун Бишкек-Нарын-Торугарт автожолу менен коридор аралык бириктирүүчү жолду реабилитациялоо долбоору төмөндөгү калктуу пункттарды камтыйт:

Чүй облусунун Жайыл району:

- Кызыл-Ой а., Кожомкул а., Суусамыр а., Тунук а., Суусамыр айыл аймагы.

Нарын облусунун Кочкор району:

- Көк-Жар а., Көк-Жар айыл аймагы;
- Чекилдек а., Семиз-Бел айыл аймагы;
- Эпкин/Ак-Учук а., Чолпон айыл аймагы.

Нарын облусунун Жумгал району:

- Жумгал а., Жумгал айыл аймагы;
- Куйручук а., Куйручук айыл аймагы;
- Түгөл-Сай а., Түгөл-Сай айыл аймагы;
- Баш-Кууганды а., Кырчын а., Баш-Кууганды айыл аймагы;
- Байзак а., Байзак айыл аймагы;
- Чаек а., Чаек айыл аймагы;
- Кызыл-Жылдыз а., Кызыл-Жылдыз айыл аймагы.

Балыкчы ш., Ысык-Көл облусу:

Тиркеме: Долбоор жана долбоордун мүмкүн болуучу таасири жөнүндө маалымат
- 5 баракта.

Урматтоо менен,

Министр



З.Айдаров

Аткар. Абдыгулов А. Тел. 31-43-56

Долбоор жана долбоордун мүмкүн болуучу таасири жөнүндө маалымат
(экологиялык жана социалдык маселелер).

Балыкчы ш., Таш-Сарай жана Орто-Токой айылдары.

Кочкор району:

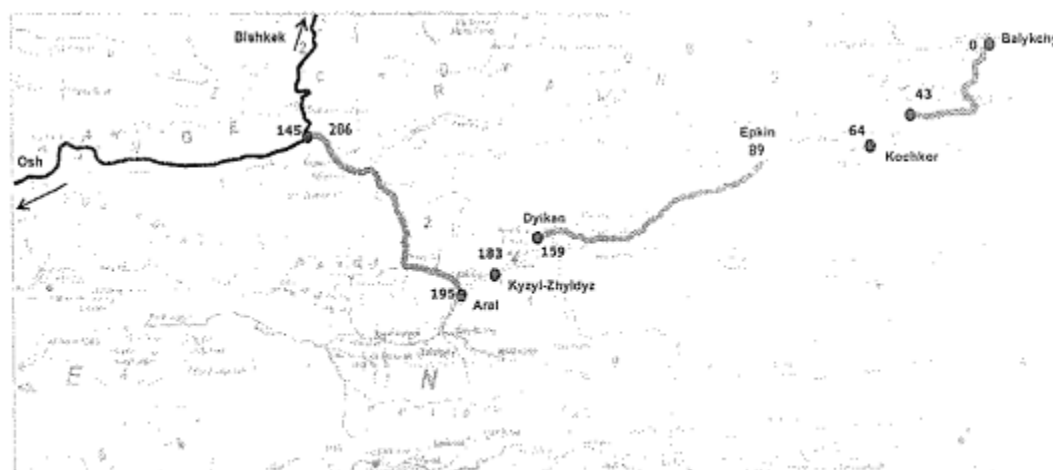
1. Көк-Жар а/а – Көк-Жар айылы
2. Семиз-Бел а/а – Чекилдек айылы
3. Чолпон а/а – Эпкин/Ак-Учук айылы

Жумгал району:

1. Жумгал а/а – Жумгал айылы
2. Куйручук а/а – Куйручук айылы
3. Түгөл-Сай а/а – Түгөл-Сай айылы
4. Баш-Кууганды а/а – Баш-Кууганды, Кырчын айылдары
5. Байзак а/а – Байзак айылы
6. Часк а/а – Часк, Ак-Татыр айылы
7. Кызыл-Жылдыз а/а – Кызыл-Жылдыз айылы

Жайыл району:

Суусамыр а/а – Кызыл-Ой, Кожомкул, Суусамыр, Тунук айылдары



Кыргыз Республикасынын Өкмөтү Азия өнүктүрүү банкына (АОБ) БАРЭК алкагында 1 жана 3-коридорлорду бириктирүүчү жолду жакшыртуу боюнча долбоорго кийинки кредитти жана/же грантты аныктоо, иштеп чыгуу жана даярдоо өтүнүчү менен кайрылган. ТППП негизги жыйынтыгы донорлордун каржылоосу үчүн ылайыктуу техникалык-экономикалык негиздемени даярдоо болуп саналат.

ТППП 5 участка каттыт:

- Балыкчыдан (км) 43 километр белгисине чейин (км 0 - км 43), болжол менен 43 километр (км);
- Кочкордон Эпкин айылына чейин (км 64 – км 89), болжол менен 25 км;
- Эпкинден (89 км) Баш-Куугандыга чейин [мурдагы Дыйкан] (159 км), болжол менен 70 км;

- Дыйкан айылынан тартып (159 км) Кызыл-Жылдыз айылына чейин (183 км), болжол менен 24 км, мында Чаек айылын жана Кызыл-Жылдыз айылынын бир бөлүгүн айланып өтүү үчүн айланма жолду куруу каралууда; жана
- Аралдан тартып (195 км) Тоо-Ашуу ашуусуна чейин (286 км), болжол менен 91 км.

Долбоордун алкагында корголбогон компоненттердин тармактык койгойлору дагы чечилет. Өкмөт менен айрым деталдарда макулдашууга жетишүү талап кылынат, аларга төмөндөгүлөр кирет: (i) Кыргыз Республикасында жол активдерин башкаруунун натыйжалуулугун жогорулатуу, (ii) өкмөттү транспорт секторундагы институттук реформалар менен колдоо, (iii) натыйжалуулукка негизделген тейлөөгө контракттарды жүргүзүү жана (iv) Кыргыз Республикасында жол коопсуздугун жогорулатуу.

Транспорт жана коммуникация министрлигине (ТЖКМ) караштуу Инвестициялык долбоорлорду ишке ашыруу тобу (ИДИТ) курулуш баскычында ушул долбоор боюнча Аткаруучу орган (АО) катары чыгат. Мүмкүн болуучу финансылык жардамдын баштапкы бөлүгү катары, АӨБ бүтүндөй долбоор үчүн техникалык-экономикалык негиздемени жана болжолдуу долбоорду даярдоо үчүн «Кокс Консульт Гмбх», Германия, жалдады. Консультациялык кызмат көрсөтүүлөрдүн көлөмү баштапкы экологиялык изилдөөнү (БЭИ); жана социалдык талдоону жана жакырчылыкты талдоону жана 2009-жылдагы АӨБ Кепилдиктер саясаты жөнүндө билдирүүгө (КСБ) ылайык кесепеттерин баалоону камтыйт.

Сунушталып жаткан долбоор Кыргыз Республикасынын региондорунун төмөндөгү социалдык-экономикалык көрсөткүчтөрүн жакшырат:

- Түштүк региондордон Нарын жана Ысык-Көл облустарына адамдардын жана товарлардын жылуусунда жолго кеткен убакыттын кыскарышы.
- Каттамды кыскартууга жана жакшы жол шарттарына байланыштуу транспорт чыгымдарын азайтуу.
- Жергиликтүү жана эле аралык ташууларды жана кыймылдарды көбөйтүү.
- Жергиликтүү жашоочулар үчүн кошумча киреше алып келүүчү мүмкүнчүлүктөрдүн пайда болушу.
- Жаңы жумушчу орундарын түзүү.
- Транспорт каражаттарынын (ТК) оң абалы/ Пайдалануу чыгымдарын кыскартуу.

Кыргыз Республикасынын мыйзамдарына ылайык курчап турган чөйрөгө таасирине баалоо жүргүзүү керек. ТЭН баскычында курчап турган чөйрөгө таасирин баалоону изилдөө Техникалык-экономикалык негиздемеге (ТЭН) карата Курчап турган чөйрөгө таасирин алдын ала баалоо (КЧТАБ) катары каралат жана КЧТБ отчету менен таризделет.

АӨБ Коргоо Саясаты боюнча Жобосунун жиктемесине ылайык (2009) долбоор В [би] категориясына кирет жана курчап турган чөйрөгө таасирин толук баалоону (КЧТБ) талап кылбайт. АӨБ «В» категориясындагы долбоорлор үчүн саясатынын алкагында Баштапкы экологиялык баалоону (БЭБ) даярдоо керек.

Кыргыз Республикасынын мыйзамдарына ылайык долбоорду категорияланытыруу өткөрүлбөйт, бирок БЭБ жана КЧТАБ документтерин бирдей маанидеги катары кароого болот.

Экологиялык жана Социалдык Баалоонун максаттары

➤ Ар кандай түз жана кыйыр экологиялык тобокелдиктердин деңгээлдерин аныктоо жана баалоо жана алар менен байланыштуу кесепеттерди жумшартуу боюнча сунуштар

➤ Долбоордун БЭБ/КЧТАБ даярдоо

➤ Жаратылышты коргоо иш-чараларынын планын (ЖКП) даярдоо.

Ушул БЭБ/КЧТАБ максаты сунушталып жаткан долбоордун курчап турган чөйрөгө, дең соолукка, коопсуздукка потенциалдуу таасирин баалоо жана социалдык таасирин баалоо болуп саналат. Экологиялык баалоо процессинде, курулуш иштеринин күтүлүп жаткан

көлөмүнө байланыштуу курчап турган чөйрөгө эч кандай олуттуу жагымсыз жана кайтарымсыз таасирлер белгиленген жок. БЭБ/КЧТАБ боюнча ушул документ өзүнө бүтүндөй долбоордук цикл аралыгында жүргүзүлө турган минималдаштырууга, кыскартууга жана жумшартууга (же жабыркаган тараптарга компенсация төлөп берүүгө) багытталган, кесепеттерди жумшартуу боюнча тийиштүү чаралар менен аныкталган потенциалдуу таасирлердин, алардын мүнөздөмөлөрүнүн, чоңдугунун, жайылуусунун жана узактыгынын, сезгич реценкторлордун жана козголгон тонтгордун негизиндеги Курчап турган чөйрөнү башкаруу планын (КЧБП) камтыйт.

Бардык участоктор үчүн БЭБ/КЧТАБ изилдоо болгон булактардын катарынан экинчи маалыматтын негизинде өткөрүлөт. Ошондой эле суунун, абанын сынамдарын алуу, ызы-чууну жана вибрацияны өлчөө өткөрүлдү.

Долбоорду сүрөттөө

Төмөндө көрсөтүлгөн жол участоктору жолдун II техникалык категориясына чейин реконструкцияланат:

- Балыкчыдан (км) 43 километр белгисине чейин (км 0 - км 43), болжол менен 43 километр (км);
- Кочкордон Эпкин айылына чейин (км 64 – км 89), болжол менен 25 км;
- Эпкинден (89 км) Баш-Куугандыга чейин [мурдагы Дыйкан] (159 км), болжол менен 70 км;
- Дыйкан айылынан тартып (159 км) Кызыл-Жылдыз айылына чейин (183 км), болжол менен 24 км, мында Чаек айылын жана Кызыл-Жылдыз айылынын бир бөлүгүн айланып өтүү үчүн айланма жолду куруу каралууда.

Аралдан тартып (195 км) Төө-Ашуу ашуусуна чейинки (286 км), болжол менен 91 км, жол участогу жолдун III техникалык категориясына чейин реконструкцияланат.

Долбоорлорго жолдун участогу тууралуу кененирээк төмөндө берилген:

- Кыргызстандын мамлекеттик стандартына ылайык, долбоорлонгон жол участокторун II, III техникалык категорияга чейин реконструкциялоо.
- Көпүрөлөрдү жана суу өткөрүүчү түтүктөрдү калыбына келтирүү, оңдоо жана/же алмаштыруу
- Каптал арыктарды жана башка дренаждык курулмаларды куруу.
- Тирегич дубалдарды жана зарыл болгондо дарыяларды коргоо боюнча чараларды камсыздоо
- Талаптагыдай жол белгилерин жана белги салууларды камсыздоо
- Коргоочу тосмолорду камсыздоо.

Жол Кыргызстандын геометрикалык долбоордук ченемдерине ылайык иштелип чыгышы керек жана ал болжолдонгон кызмат өтөө мөөнөтү аралыгында жол кыймылынан болгон жүктөмдү натыйжалуу көтөрүү үчүн туруктуу болушу керек. Жол өтмө бөлүктүн кеңдигинен (тилкелердин туурасынын суммасы) жана жол жээгинин кеңдигинен турган, кыймылдын эки тилкеси менен жол болот. Төмөндө кесилиш боюнча конструктивдүү элементтер берилген:

➤ II долбоордук жолу үчүн:

- Тилкелердин саны: 2
- Тилкенин кеңдиги: 3,5-3,75 м
- Өтмө бөлүктүн кеңдиги: 7,00-7,50 м
- Жолдун четинин кеңдиги: 3,25-3,75 м (анын ичинде 0,50-0,75 м салынган)

- Жолдун жалпы узундугу: 15.00 м
- III долбоордук жолу үчүн:
 - Тилкелердин саны: 2
 - Тилкенин кеңдиги: 3.5 м
 - Өтмө бөлүктүн кеңдиги: 7.00 м
 - Жолдун четинин кеңдиги: 2.5 м (анын ичинде 0.50 м салынган)
 - Жолдун жалпы узундугу: 12.00 м

Курчап турган чөйрөгө күтүлгөн таасирлери жана жумшартуу боюнча чаралар **Таасирлери.**

Жол долбоорунун таасиринин олуттуу бөлүгү түздөн-түз курулуш иштеринен келип чыгаары болжолдоюуда, ал эми айрым таасирлер пайдалануу убагында пайда болот. Бул таасир кыймылдын интенсивдүүлүгүнүн жана транспорт каражаттарынын кыймылынын ылдамдыгынын жогорулашы менен шартталган жана газдардын чыгындыларынын деңгээлинин жогорулашына жана ызы-чуу таасирине, ошондой эле жөө жүрүүчүлөрдүн жана транспорт каражаттарынын катышуусу менен ЖТК потенциалдуу осунушо кирет. Мындан тышкары зыяндуу заттардын төгүлүшү менен байланыштуу өзгөчө кырдаалдардын жогорку тобокелдиги болот.

Таасирлердин төмөндөгүдөй түрлөрү аныкталган:

- (i) ызы-чуу таасири, булгоочу заттардын абага чыгындылары, ошондой эле вибрация, бул Долбоордун жолго жакын калктуу пункттардын чегинде жана мектеп, оорукана, мечит ж.б. (мисалы: жолго жакын жайгашкан үй чарбалары; карьерлер, базарлар, маданий жана тарыхый баалуулуктар, чоң кесилиштер) сыяктуу, таасир этүүнүн сезгич реципиенттери жайгашкан жерлерде өзгөчө мааниге ээ;
- (ii) сууларга жана дарыяларга таасири;
- (iii) карьерлерде толуктагычтардын булактарын издөөнүн жыйынтыгындагы таасир;
- (iv) топуракка жана өсүмдүктөргө таасири, анын ичинде участокторду тазалоо бокунча иштерден улам долбоордук жолдун жанындагы дарак көчөттөргө таасири;
- (v) көлүрөлөрдү жана дренаждык курулмаларды реабилитациялоонун жыйынтыгындагы таасир;
- (vi) асфальт өндүрүү (асфальт заводдору) жана толуктагычтарды майдалоо үчүн орнотмолордон болгон таасир;
- (vii) подрядчынын жумушчу лагерлери тарабынан таасир. Мындан тышкары, таасирлер төмөндөгү топторго бөлүнгөн: долбоорлоо этабындагы таасир, куруу этабындагы таасир жана жумушчу этабындагы таасир.

Иш-чаралар.

Алдын ала долбоорлоонун жүрүшүндө жана долбоорлоо баскычында талаптагыдай пландоо/даярдоо аркылуу таасирлерден алыс болууга болот.

Таасирлерди жумшартуу боюнча чаралар төмөндөгүлөрдү камтыйт:

- (i) эрозияга каршы иш-чараларды пайдалануу;
- (ii) дарактарды кыюудан алыс болуу үчүн, асимметриялуу кеңейтүү;
- (iii) жумушчулар үчүн катуу нускамаларды берүү менен маданий жана тарыхый объектилерге кол салуунун алдын алуу