

Отчет по воздействию на окружающую среду

Номер проекта: ТА 8887- KGZ
Июнь 2018 года

KGZ: Проект пути соединения коридоров ЦАРЭС 1 и 3 (Участок «Эпкин [км 89] до Башкууганды [бывший Дыйкан] [км 159]»)

Настоящий Отчет по воздействию на окружающую среду (ОВОС) на стадии детального проектирования подготовлен Japan Overseas Consultants / Проектный институт для Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики и для Азиатского Банка Развития путем обновление отчета по воздействию на окружающую среду подготовленной компанией «Кокс Консульт Гмбх/Финиш Оверсис Консультантс Лтд» (Kocks Consult GmbH/ Finnish Overseas Consultants Ltd. / CAC Consulting).

Это отчет по воздействию 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 Центрально Азиатского 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
ОА	- Организация-исполнитель
ОВОС	- Оценка воздействия на окружающую среду
РВОС	- Разрешение на воздействие на окружающую среду
ПКСОС	- План контроля за состоянием 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
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
ГЭТИ	-	Государственная инспекции по экологической и технической безопасности при Правительстве КР
SO2	-	Двуокись серы
ЗПМП	-	Заявление о политике по мерам предосторожности
ПУОСКО	-	План управления окружающей средой в зависимости от местных условий
ТП	-	Техническая помощь
ТИ	-	Техническое исследование
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.....	7
Б. ПОЛИТИКА, ПРАВОВАЯ И АДМИНИСТРАТИВНАЯ БАЗА.....	13
1. Цель и контекст отчета.....	13
2. Степень исследования ПЭО.....	14
3. Природоохранное законодательство Кыргызской Республики	14
4. Процесс получения разрешений	17
5. Экологические нормы и требования.....	19
6. Экологическое рассмотрение, требуемое АБР	Ошибка! Закладка не определена.
В. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА.....	23
1. Необходимость в проекте	23
2. Общая информация о проектируемом объекте	23
3. Тип и техническая категория дороги Проекта	24
3.1. Детали проекта.....	25
3.2. Поперечный профиль дороги.....	25
3.3. Мосты и водопропускные трубы	26
4. Временные вспомогательные объекты	26
4.1. Источники материала, выемка и засыпка	26
4.2. Строительные материалы	27
4.3. Асфальтовый и цементный заводы	29
4.4. Строительный лагерь	29
5. Анализ альтернатив	Ошибка! Закладка не определена.
6. Интенсивность движения	29
7. Предлагаемый график реализации.....	30
Г. ОПИСАНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	31
1. Топография, геология и почва.....	31
2. Климат.....	31
3. Гидрология, водные ресурсы и качество воды.....	31
4. Экологические ресурсы на Проектном участке	32
4.1. Флора	32
4.2. Фауна	32
5. Эндогенные и экзогенные процессы.....	32
6. Социально-экономическая информация.....	33
7. Культурные и археологические ресурсы.....	35
8. Чувствительные объекты	37
9. Измерение базового уровня выбросов.....	39
9.1. Измерение качества воды	39
9.2. Измерение качества воздуха	40
9.3. Измерение шума и вибрации	41

Д. ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ	43
1. Воздействия на разных этапах реализации проекта	43
2. Виды работ и меры по смягчению последствий	11
2.1 Подготовительный этап и этап проектирования	Ошибка! Закладка не определена.
2.2. Этап строительства	11
2.3. Этап эксплуатации и обслуживания	21
2.4. Воздействия изменения климата на проектируемую дорогу	24
Е. АНАЛИЗ АЛЬТЕРНАТИВ	25
1. Нулевой вариант – «Бездействие»/альтернатива отсутствия деятельности	25
2. Альтернатива реконструкции	26
Ж. РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ, КОНСУЛЬТАЦИИ И УЧАСТИЕ	27
1. Консультации с общественностью и участие	27
2. Раскрытие информации	30
3. МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	31
1. Цели	31
2. Группа по рассмотрению жалоб (ГРЖ)	31
2.1. Функции ГРЖ в рамках механизма рассмотрения жалоб	31
2.2. Состав ГРЖ	31
2.3 Обязанности членов ГРЖ	32
2.4. Процесс разрешения жалобы	35
3. Дополнительные механизмы, доступные для решения жалобы	36
И. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ	37
1. ПУОС	37
2. Мониторинг	1
2.1. План мониторинга	1
2.2. Бюджет на меры по смягчению	5
2.3. Бюджет деятельности по мониторингу	5
3. Механизмы по реализации	7
3.1. Организационная структура	7
3.2. Требование к отчетности	8
К. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	8
1. Заключение	8
2. Выводы и рекомендации	8
ПРИЛОЖЕНИЯ:	10
Приложение 1: План трассы	10
Приложение 2. Список присутствующих на общественных консультациях	13
Приложение 3. Письменные комментарии, рекомендации и вопросы	21
Приложение 4. Расшифровка видеозаписи	23
Приложение 5. Результаты лабораторного анализа	26

А. Качество воздуха	26
Б. Качество воды.....	30
В. Шум 33	
Г. Вибрация.....	36
Приложение 6. Заключение от Министерства Культуры, Информации и Туризма КР	39
Приложение 7. Письмо Министерства Транспорта и Дорог КР об информировании населения	42

Список таблиц

Таблица 1: Национальное законодательство об охране окружающей среды.....	14
Таблица 2. ПДК загрязняющих веществ.....	20
Таблица 3: Международные нормы по шуму (дБ) (МФК)	20
Таблица 4: Допустимые уровни шума в Кыргызской Республике (дБ)	20
Таблица 5: Нормы качества поверхностной воды	Ошибка! Закладка не определена.
Таблица 6: Географические юрисдикции вдоль участка дороги	23
Таблица 7: Объем земляных работ	25
Таблица 8: Мост на участке	26
Таблица 9: Потенциальные участки для карьеров	Ошибка! Закладка не определена.
Таблица 10: Результаты ручного подсчета движения (2015 г.)	29
Таблица 11: Прогноз возможной активации селей и паводков.....	33
Таблица 12: Прогноз возможного развития процессов наводнения	33
Таблица 13: Параметры измерения качества воды на участке.....	40
Таблица 14: Результаты измерения качества воздуха.....	40
Таблица 15: Результаты измерений шума и вибрации	Ошибка! Закладка не определена.
Таблица 16: Резюме величины воздействия проекта согласно географическому местоположению и типу воздействия.....	Ошибка! Закладка не определена.
Таблица 17: Сводная таблица консультации с общественностью.....	28
Таблица 18: План управления окружающей средой	1
Таблица 19: План контроля за состоянием окружающей среды.....	2
Таблица 20: Число и стоимость замены затронутых деревьев	5
Таблица 21: Бюджетные расходы на специалистов	6
Таблица 22: Бюджетная стоимость требований экологического мониторинга.....	6

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: Комплекс мавзолеев.....	37
Рисунок 5: Консультации с общественностью в селе Башкууганды	27

А. КРАТКИЙ ОБЗОР

Введение

1. Этот отчет о воздействии на окружающую среду (ОВОС) был подготовлен по Участку 2Б. На ряду с проектом, следующие исследования и дополнительные отчеты были подготовлены:
 - Моделирование шума и оценочный отчет для Участка 2Б (Приложение Н);
 - Моделирование вибрации и оценочный отчет для Участка 2Б (Приложение I);
 - Археологическое исследование и предложенный план для Участка 2Б (Приложение J).Результаты этих отчетов суммированы в тексте отчета ОВОС и детальное изучение прилагается как приложение к данному отчету.
2. Правительство Кыргызской Республики обратилось в Азиатский Банк Развития (АБР) с просьбой определить, разработать и подготовить последующий кредит и/или грант на Проект по реабилитации соединительной дороги коридоров 1 и 3 в рамках ЦАРЭС. Основным результатом технической помощи в подготовке проекта (ТПП) является подготовка технико-экономического обоснования, подходящего для финансирования донорами. Участок Эпкин (км 89) до Башкууганды (км 159) 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.
3. Данный отчет Оценки воздействия на окружающую среду, на стадии детального проектирования в соответствии с законодательством Кыргызской Республики, был подготовлен путем модернизации существующего отчета ПЭО для проекта. Первоначально ПЭО была проведена компанией КОКС и одобрена АБР.
4. Согласно классификации Положения АБР по Защитной Политике (2009) проект относится к категории В и не требует проведения полной Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС). В рамках политики АБР необходимо подготовить Первоначальную экологическую оценку (ПЭО).
5. Целью данного ОВОС является завершении оценки, так как при стадии детального проектирования отчет ОВОС был представлен на стадии ТЭО и получение экологическое оценки от ГАООСЛХ. Данный отчет ОВОС оценивает потенциальное воздействие предлагаемого проекта дороги на окружающую среду, здоровье, безопасность и социальное воздействие. Настоящий документ включает в себя План управления окружающей средой (ПУОС) на основе выявленных потенциальных воздействий, их характеристики, величины, распределения и продолжительности, чувствительных рецепторов и затронутых групп с соответствующими мерами по смягчению последствий, направленных на минимизацию, сокращение и смягчение (или выплату компенсации пострадавшим сторонам), который будет осуществляться в течение всего проектного цикла.
6. Отчет ОВОС для участка «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)» проведен на основе существующего отчета ПЭО, дополнительно полученными разведывательными данными на участке, данными проведенного мониторинга (шумовое воздействие, вибрация, качество атмосферного воздуха, качество поверхностных вод) и цифровому анализу. Была проведена экологическая консультация с общественностью, где приняли участие жители упомянутых сел, а также жители из окрестных деревень.

Политика, правовая и административная база

7. 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. Оценка воздействия на окружающую среду в Кыргызстане основана на двух подсистемах:
- (i) ОВОС (русская аббревиатура «Оценка воздействия на окружающую среду»),
 - (ii) Экологическая экспертиза (Государственная экологическая экспертиза, ГЭЭ).
- Полученная Оценка воздействия на окружающую среду была представлена на консультацию с общественностью, после чего были внесены изменения в соответствии с отзывами общественности. Впоследствии отчет по ОВОС, Заявление о воздействии на окружающую среду, а также другие вспомогательные документы были представлены на государственную экологическую экспертизу (ГЭЭ). После выше обозначенного, проект либо будет утвержден, отклонен, либо отправлен на доработку.
8. В соответствии с требованиями АБР, страна заёмщик должна обеспечить выполнение конкретных требований по мерам безопасности в решении экологических и социальных последствий и рисков в процессе реализации проекта. Проект проходил скрининг и категоризацию, разработку плана управления окружающей средой и ознакомление общественности. При разработке Проекта мнения затрагиваемых групп полученные в ходе общественных консультаций были приняты во внимание и включены в предлагаемые меры по смягчению последствий.

Описание проекта

9. Участок «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)» проектируемой дороги это 70 км трассы с востока на запад. В общем настоящий участок проходит по существующей трассе от Эпкина до Башкууганды (км 159). Весь участок находится в Нарынской области и пересекает небольшую западную часть Кочкорского района (центр Кочкор); в то время как большая часть находится в Джумгалском районе (центр Чаек).

Подробности участка проектируемой дороги приведены ниже:

- (i) Реконструкция и укладка дорожного покрытия на проектируемую дорогу до Технической категории II, начиная с села Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км) в соответствии с государственным стандартом Кыргызстана с геометрическими и конструктивными требованиями с расчетной скоростью 120 км/ч и 60 км/ч (в горных участках).
 - (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.
10. Проект дороги должен быть разработан в соответствии с проектными нормативами Кыргызстана, и, соответственно дорога должна быть достаточно стойкой, чтобы эффективно нести нагрузку от дорожного движения в течение ее прогнозируемого срока службы. По сути, дорога будет с двумя полосами движения, состоящей из ширины проезжей части (сумма ширины полос) и ширины обочины. Конструктивными элементами по сечению проектной 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

Описание окружающей среды

11. 70 км дороги от «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)» проходит через долину Кочкор через горный перевал Кызарт (2664 м) к впадине Жумгал. Участок идет на запад до села Башкууганды, проходя через ряд населенных пунктов, разбросанных сельскохозяйственных полей с конфигурацией существующей дороги в 2-линии проезжей части.
12. Западные части Кочкорского района заняты обширными участками сельскохозяйственных угодий, относящихся земледелию и животноводству. Дорога поднимается примерно до 2600 м, что, является самой высокой точкой на перевале Кызарт, после чего спускается в Жумгалский район. Большая часть, как представляется, является границей между Кочкорским и Жумгалским районами, а также разграничением водосборных бассейнов для рек Чу и Жумгал. Эта высокая отметка на дороге, является точкой перевала между горными хребтами, идущими параллельно с востока на запад от Нарынской области. Местность характеризуется как волнообразная и гористая, покрытая травой, пригодной для выпаса скота.

Ожидаемые воздействия на окружающую среду и меры по смягчению

13. Предполагается, что большая часть воздействия от дорожного проекта будет вытекать непосредственно из строительных работ, а некоторое воздействие будет возникать во время эксплуатации.
14. Воздействия на стадии строительства включают: шумовое воздействие, вибрацию, выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, которые в частности имеют особое значение в населенных пунктах, где расположены чувствительные рецепторы, такие как школы, больницы, мечети и др. воздействие на водотоки и реки; воздействие на исторические и археологические участки; воздействие в результате поиска источников заполнителей в карьерах; воздействие на почву и растительность, включая древесные насаждения вблизи Проектной дороги, из-за работ по расчистке участка; воздействие в результате реабилитации мостов; воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей; воздействие со стороны рабочих лагерей подрядчика.
15. Воздействие на стадии эксплуатации, обусловлено повышением интенсивности движения и скорости движения транспортных средств и относится к повышенным уровням выбросов газов и шумового воздействия, а также потенциально возросшим ДТП с участием пешеходов и транспортных средств. Кроме этого, существует повышенный риск чрезвычайных происшествий, связанных с возможными разливами вредных веществ.
16. Воздействие было определено на этапе проектирования, и меры по смягчению последствий должны приниматься на этапах строительства и эксплуатации, соответственно.
17. Строительство влечет за собой ряд мероприятий, которые, как ожидается, приведут к последствиям и нарушениям для общей среды, особенно в период строительства. Большинство этих воздействий ограничено в пределах полосы отвода, строительных площадок и объектов; в то время как некоторые виды деятельности могут влиять на отдаленные районы или даже на более широкую область, особенно если они не были должным образом смягчены.
18. Избежание от воздействий может быть выполнено путем надлежащего планирования / подготовки на этапе предварительного проектирования. В рамках этого исследования был предложен ряд смягчающих мер.

Альтернатива «Отсутствие проекта»

19. В данном ОВОС рассмотрены две альтернативы:

- (i) Нулевой вариант – «отсутствие действия»
- (ii) 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 на участке Эпкин (89) км до Башкууганды (159 км)

Выводом для анализа альтернатив является то, что:

- если будет реализован нулевой вариант, выгода в том, что будет меньше плотность трафика и незначительное количество дорожно-транспортных происшествий.
- Отрицательная сторона увеличивается уровень шума и вибрации, отсутствие надлежащего дорожного покрытия, негативный социальный аспект, и невозможность развивать экономику региона.
- Таким образом, выгода от реализации проекта значительно больше, чем без проекта.

Консультация, участие и раскрытие информации

20. В соответствии с Политикой АБР по связям с общественностью (2011 г.) и Заявлением о политике гарантий (2009 г.), была проведена встреча с представителями общественности относительно экологических вопросов по участку 18 марта 2016 года в селе Башкууганды. В ходе консультаций с общественностью Консультант (Кокс Консульт Гмбх) подготовил презентацию в формате PowerPoint о технических особенностях проекта и объяснил потенциальные экологические и социальные последствия с соответствующими мерами по смягчению последствий. Общественные консультации были организованы ГРИП-МТиД при участии Консультанта. 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 те написали свои собственные комментарии, которые будут включены в ПЭО и служить как рекомендации на этапе проектирования.
21. Отчет ПЭО должен также раскрыть для более широкой аудитории посредством веб-сайта АБР. В ходе реализации проекта периодические отчеты по мониторингу окружающей среды будут представлены ГРИП от имени МТиД, и соответственно также будут загружены на веб-сайт АБР и на веб-сайт МТиД на Кыргызском языке.

Механизм рассмотрения жалоб

22. Механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) представляет собой процесс, посредством которого пострадавшие люди нуждаются в надежном способе выражения 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 защитным мерам АБР и законодательством Кыргызской Республики.
23. Жалобы будут разрешаться двумя стадиями апелляций - местный уровень (село) и центральный уровень, наряду с более широким участием местных жителей. Сам АБР имеет дополнительный механизм, в котором заявитель может подавать апелляцию через механизм подотчетности АБР, который всегда доступен для затронутых лиц.

План управления окружающей средой

24. 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 обновлен План мониторинга окружающей среды (ПМОС) для того, чтобы все заинтересованные организации приняли указанные меры по смягчению, 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 Подрядчиком будут составлены дополнительные планы для конкретных ситуаций в целях обеспечения целенаправленного действия для решения проблем, которые могут возникнуть.

25. Функциональная рамка ПУОС вовлекает национальные агентства, ГРИП-МТиД, ГАООСЛХ, ГЭТИ, Специалиста по защитным мерам АБР, Консультанта по надзору за строительством, Подрядчика, местные органы власти, НПО и общественные организации на проектом участке.
26. 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 (ПУОС) касательно следующих действий до начала работ:
- (i) План по подавлению пыли.
 - (ii) План по подавлению строительного шума.
 - (iii) План по управлению вибрацией и мониторинг.
 - (iv) План управления взрывными работами.
 - (v) План по предотвращению загрязнения поверхностных вод.
 - (vi) План управления карьерами.
 - (vii) План по управлению заводами.
 - (viii) План управления грунтами
 - (ix) План утилизации твердых и жидких отходов.
 - (x) План управления объектами культуры и истории.
 - (xi) План безопасности движения.
 - (xii) План управления строительным участком и лагерем.
 - (xiii) План по управлению переработки материалов/оборудования и складирования

ПУОС должен быть одобрен Консультантом по Строительному Надзору (КСН) перед представлением в ГРИП на утверждение.

27. ГРИП будет своевременно информировать АБР о возникновении каких-либо рисков или воздействий, с подробным описанием событий 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 ПЭО. ГРИП будет сообщать о любых фактических или потенциальных нарушениях при соблюдении мер и требований, изложенных в ПУОС сразу же после того, как они узнают о нарушении.
28. *Мониторинг и Отчётность.* Во время строительства, Подрядчик будет сам проводить мониторинг за свой счет. Основываясь на результаты мониторинга, КСН будет представлять 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 и раскрыт на веб-сайте АБР и раскрыт местным органам власти.

Заключения и рекомендации

29. 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).

30. 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 после второго круга общественных слушаний.
31. 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 смягчению могут быть легко составлены и должны быть включены в детальный проект.
32. 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.
33. 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:
- вести строгий мониторинг;
 - выполнять разработанные меры по смягчению;
 - в целях избежания социально-экономических последствий– необходимо принимать на работу местных жителей;
 - у подрядчика до начала строительных работ должен быть разработанный и согласованный ПУОС;
 - проводить базовые измерения и периодический мониторинг;
 - подрядчик должен назначить персонал по охране ОС;
 - КСН должен провести обучение персонала по реализации ПУОС и соответствующего мониторинга для инженеров и персонала Подрядчика;
 - КСН оказывает помощь в мониторинге и отчетности по реализации ПУОС;
- ГРИП-МТиД будут следить за соблюдением законов об охране окружающей среды, и обеспечивать удовлетворения требований к отчетности.

Б. ПОЛИТИКА, ПРАВОВАЯ И АДМИНИСТРАТИВНАЯ БАЗА

1. Цель и контекст отчета

34. Правительство Кыргызской Республики (ПКР) запросило техническую помощь в подготовке проекта (ТПП) 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 ТПП является подготовка технико-экономического обоснования, подходящего для финансирования доноров. ТПП 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 Башкууганды [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 дороги от Эпкина (89 км) до Башкууганды (159 км) будет финансироваться Азиатским Банком Развития (АБР).

35. 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 с 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 Министерства транспорта и дорог (МТиД) выступает в качестве Исполнительного органа (ИО) по настоящему проекту на стадии строительства. В качестве начального этапа для 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 ПЭО на ОВОС.

36. В соответствии с договором подряда на консультационные услуги, одной из главных задач Консультанта является обновление ПЭО и преобразование ее в ОВОС, в соответствии с требованиями законодательства Кыргызской Республики в сфере окружающей среды в дополнении с требованиями Заявления о политике гарантий АБР (ЗПГ) от 2009 года. Подобные экологические требования по защитным мерам предусматривают, чтобы заемщики/клиенты 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, создания механизма удовлетворения жалоб, а также мониторинг и отчетность. Отчет ОВОС также включает 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 и безопасности, а также сохранения физических культурных ресурсов.

37. Настоящий документ ОВОС включает в себя план управления охраной окружающей среды (ПУОС) на основе выявленных потенциальных воздействий, их характеристики, 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

38. Настоящий отчет по ОВОС составлен касательно участка Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км), расстояние которого составляет примерно 70 км. Этот отчет по ОВОС был подготовлен в основном на основе существующего отчета ПЭО, который был одобрен АБР в июле 2016 г. Целью данного ОВОС является обзор и обновление отчета о ПЭО с более обновленной и количественной информации об окружающей среде, дополнительно полученного, на основе обновленной строительной информации, такие как подробная конфигурация инфраструктура вдоль дороги (эстакады и линий электропередач), более подробно о предложенных земляных работ, потенциальных карьеров, дополнительного полевого мониторинга и прогнозирования поведения шума / загрязнений в воздухе и грунтовых вод с помощью сложного численного метода. Другие экологические проблемы также были рассмотрены и подтверждены, такие как фауна и флора, изменение климата, здоровье, безопасность и социальные вопросы. На основании всех воздействий дополнительно определенных, принимая во внимание строительный объем, ожидается, что лишь немногие последствия, если таковые имеются, которые носят необратимый характер, и в большинстве случаев меры по смягчению последствий могут быть разработаны, чтобы избежать или свести их к минимуму, поскольку такое же заключение указано в отчете ПЭО.
39. Первая консультация с общественностью по экологическим вопросам на участке «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)» была проведена 18 марта 2016 года в администрации сельского совета Башкууганды в соответствии с Политикой АБР о связи с общественностью (2011г.) и ЗПГ (2009 г.). Встреча была организована ГРИП-МТид, которая направила официальные сообщения местным органам власти, для участия заинтересованных сторон из окрестных сел в общественных слушаниях.

3. Природоохранное законодательство Кыргызской Республики

40. Воздействие Проекта реконструкции дороги, на участке Эпкин (89 км) - Башкууганды (159 км), на окружающую среду регулируется рядом законодательных актов Кыргызской Республики в области охраны окружающей среды. Соответствующие элементы природоохранного законодательства Кыргызской Республики приведены в таблице 1 ниже.

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 23.11.2007	Устанавливает основные принципы экологической политики и определяет глобальные, национальные и местные экологические проблемы; приоритеты в области охраны окружающей среды на национальном уровне, а также инструменты для обеспечения экологической безопасности
3	Национальная стратегия устойчивого развития КР на 2013-2017гг	N 11 от 21.01.2013	Предусматривает концептуальную основу устойчивого развития, состоящую в удовлетворении потребностей нынешних поколений, не ставя при этом под угрозу удовлетворение потребностей будущих поколений.
4	Закон КР «Об охране окружающей среды»	№53 от 1999 г	Устанавливает базовые принципы охраны окружающей среды и обеспечивает правовые полномочия создания экологического качества, установления системы мониторинга и контроля за окружающей

			средой Среди стандартов и норм экологического качества, авторизированных в рамках данного закона, представлены следующие имеющие отношение к 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	№101 от 2011 г	Устанавливает принципы организации местной власти на уровне административно-территориальных

	местной государственной администрации»		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 об изменении климата	2000	Борьба с глобальным изменением климата и его последствия.
2	Орхусская конвенция о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по экологическим вопросам.	2001	Для поддержки защиты прав человека на здоровую окружающую среду и благополучия, доступ к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды.

41. Ратификация международных правовых актов предполагает интеграцию 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. Процесс получения экологического одобрения от АБР

42. 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.

43. АБР принимает ряд конкретных требований по защитным мерам, которых 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 гарантии 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.

44. 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 категорий:

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 в 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 потребуется, 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.

45. План управления окружающей средой: составляется План управления окружающей средой (ПУОС), в котором рассматриваются потенциальные последствия и риски, выявленные экологической оценкой. Уровень детализации и сложности ПУОС и приоритетности определенных мер и действий будут соизмеримы с воздействием и рисками проекта.
46. Публичное раскрытие информации: АБР опубликует на своем веб-сайте следующие документы по защитным мерам, так что пострадавшие люди, другие заинтересованные стороны и широкая общественность могут внести существенный вклад в разработку и реализацию проекта:
 - (i) Для проектов Категории А, черновой отчет ОВОС, по меньшей мере за 120 дней до рассмотрения советом;
 - (ii) Окончательный или обновленный ОВОС по мере получения;
 - (iii) Отчеты мониторинга окружающей среды предоставленные исполнительным агентством в течении реализации проекта.
47. Участок Эпкин (км 89) в Башкууганды (км. 159) был классифицирован на основе Заявления о политике защиты АБР (2009 г.) и Методических указаний АБР по экологической оценке (2003 г.) в качестве категории «В», и требуется выполнение ОВОС и рассматривается как окончательный отчет об оценке состояния окружающей среды.
48. 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 деятельности, и с местными неправительственными организациями (НПО). Консультация должна быть проведена как можно раньше в цикле программы таким образом, чтобы мнения затрагиваемых групп были приняты во внимание при разработке Программы 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. Разрешительные процессы в Кыргызской Республике

49. 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.

50. В этом ОВОС, оценка воздействия на окружающую среду осуществлялась в соответствии с:

- Положением о порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду в Кыргызской Республике (№60 от 13.02.2015 г.);
- Положением о порядке проведения государственной экологической экспертизы в Кыргызской Республике (№248 от 07.05.2014 г.);
- Законом «Об экологической экспертизе» №54 от 1999 г. (в редакции от 04.05.2015 г.),
- Законом «Об охране окружающей среды» №53 от 1999 г.
- Законом «Общий технический регламенте по экологической безопасности» №151 от 2009 г.

51. План управления окружающей средой (ПУОС) был разработан на основе ОВОС и проектных решений, скорректирован и указывается на каждом детальном проектировании. ПУОС отражает все возможные негативные последствия, которые были определены ОВОС, и включает в себя меры по смягчению подобных последствий.

52. 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). На основе «списка» осуществляется скрининг проекта для определения того, является ли проект объектом экологической оценки или нет. Так как это было требованием, ОВОС проводится консультантом по ОВОС, нанятым Инициатором проекта. В процессе экологической оценки были разработаны документы отчет по оценке воздействия на окружающую среду, и Заявление об оценке воздействия на окружающую среду (ЗВОС), которые в дальнейшем пройдут обзор.

53. Результаты ОВОС будут представлены на общественных консультациях, после чего будут внесены изменения, если такие поступят в соответствии с отзывами общественности. Впоследствии отчет по ОВОС, Заявление об экологических последствиях, а также другие вспомогательные документы будут представлены на государственную экологическую экспертизу (ГЭЭ), согласно которой, проект будет утвержден, отклонен, или отправлен на доработку.

54. 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.

55. Проводились общественные консультации для ОВОС на этапе ТЭО. Результаты консультаций с общественностью включаются в Публичный обзор состояния окружающей среды (PER), который может быть выполнен на обоих этапах ОВОС или также инициирован параллельно с ГЭЭ. Продолжительность SER зависит от сложности проекта, но не должна превышать 3 месяцев после подачи всех документов ОВОС для ГЭЭ инициатором проекта.

6. Экологические нормы и требования

56. К Проекту применяются следующие экологические нормы. Здесь также предлагаются международные нормы для сравнения с кыргызскими стандартами; впоследствии будут применены более строгие нормы в качестве требований по мониторингу.

Качество воздуха

57. Предельно допустимые концентрации вредных веществ в атмосферном воздухе в соответствии с кыргызскими и международными стандартами представлены ниже.

Таблица 2. ПДК загрязняющих веществ

Загрязнитель	Предельно допустимые концентрации (мг/м3)		Период осреднения концентрации	
	Согласно национальному законодательству	Согласно международным требованиям (МФК*)	Согласно национальному законодательству	Согласно международным требованиям (МФК*)
Твёрдые частицы:	0,5	0,02	среднее суточное	1 год
Двуокись серы SO ₂	0,5	0,02	среднее суточное	24 часа
Двуокись азота NO ₂	0,085	0,04	среднее суточное	1 год
Оксид углерода CO	3,0	0,1	среднее суточное	Макс 8 часов в день в среднем

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

Уровни шума

58. Национальные стандарты шума в Кыргызстане изложены в таблице 3. Они имеют форму проектных целей или пределов шума, которые недостаточны для использования в процессе оценки воздействия на окружающую среду, где необходимо учитывать влияние изменения уровня шума. Кроме того, абсолютные уровни шума, представленные в таблице, не обеспечивают конкретных внутренних уровней шума для объектов сообщества, определенных в этом исследовании, включая, например, магазины или мечети.

Таблица 3: 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	

Рекомендации Международной финансовой корпорации (МФК) приведены в таблице 4 ниже. Они снова в форме целей дизайна, которые, как утверждается, были взяты из Руководящих принципов ВОЗ и которые не должны быть превышены. Уровни 55 дБ и 45 дБ для дневного и ночного времени для жилых помещений идентичны уровням, включенным в кыргызские стандарты, однако они представляют собой уровни, ниже которых нет очевидных эффектов шума на здоровье, а не уровни, на которых они будут считаться значительными шумовыми воздействиями. Уровень 70 дБ для промышленных и коммерческих помещений не подходит в качестве стандарта экологического шума и основывается на критериях нарушения слуха ВОЗ.

Таблица 4: Международные нормы по шуму (дБ) (МФК)

Руководство по уровню шума*		
	Один час Leq (дБА)	
Категории	День 07:00 - 22:00	Ночь 22:00 - 07:00

Населенные пункты	55	45
Промышленные, торговый	70	70

В руководящих принципах МФК также указывается, что увеличение шума не должно превышать 3dB, но не следует проводить различие между оценкой временных эффектов, например. строительных работ и постоянных воздействий, например. изменения шума в дорожном движении. Однако для того, чтобы оставаться в соответствии с Руководствами IFC, шумовое изменение 3dB используется для определения значительного шумового воздействия на строительство, которое затем оценивается с использованием семантических дескрипторов в таблице 5 ниже.

Таблица 5: Семантическое описание воздействия строительного шума

Изменение шума (dB)	Описание воздействия	Эффект
Повышение 0.1-2.9 dB	Незначительное	Нет эффекта
Повышение 3.0-9.9 dB	Низкое	Негативный эффект
Повышение 10.0-14.9 dB	Среднее	
Повышение 15 dB or more	Значительное	

Вибрация

59. В британском стандарте BS 5228 [12] излагаются ориентировочные значения с точки зрения максимальной скорости частиц для реакции человека на строительные работы, и это показано в таблице 3. В третьей колонке представлены семантические дескрипторы масштаба вибрационного воздействия, которые эквивалентны тем, которые обычно используются при оценке вибрации здания.

Общие результаты оценки должны быть представлены в виде контуров виброизоляции здания, поэтому реакция человека на вибрацию должна рассматриваться в связи с этими контурами. Воздействие на здания и человека суммированы в Таблицах 6 и 7 соответственно.

Таблица 6: Критерий оценки вибрации на здание

Здание Вибрация Повреждение Уровень риска	Описание здания	Косметическое повреждение порог ppv (mm/s)
	Чрезвычайно хрупкие исторические здания, руины, древние памятники	2
Высокий риск А	Хрупкие здания из глиняной конструкции с мелким (<1 м) основанием	3
Высокий риск В	Хрупкие здания из глины с бетонными фундаментами/основаниями	3
Средний риск	Жилой кирпичные, построенный на бетонных основаниях/опорах и легкие коммерческие	10
Низкий риск	Тяжелые коммерческие, промышленные и оснащенные здания	25

Таблица 7. BS 5228 Критерии оценки вибрации для восприятия человека

Уровень вибрации ppv (mms ⁻¹)	Описание эффекта	Описание воздействия
<0.3	Вибрация едва заметна	Малое
0.3 to 1.0	Повышение вероятности ощутимой вибрации в жилых помещениях	Незначительное
1.0 to 10	Повышение вероятности ощутимой вибрации в жилых помещениях, но ее можно терпеть в нижней части шкалы, если предварительное предупреждение и разъяснения были даны жителям	Среднее

>10	Вибрация, вероятно, будет невыносимой для более чем короткого воздействия на уровень 10mm/s^{-1}	Значительное
-----	---	--------------

Поверхностные воды

60. Мониторинг качества поверхностных вод представлены в Таблице 8.

Таблица 8: Нормы качества поверхностной воды

Загрязнители	Предельно допустимая концентрация (мг/м3)	
	Согласно национальному законодательству	Согласно законодательству ЕС
Прозрачность	Не менее 20/10 см	Не менее 1,0 метр /глубина
Нефтепродукты	0,3 мг/л	Не видна в виде пленки
БПК	4 мг O ₂ /л	
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

61. 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 АБР¹, 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.
62. Предлагаемый проект поможет соединить южные области Ош, Баткен и Джалал-Абад с северными областями Нарын, Иссык-Куль, Чуй и Талас, а затем соединить их с региональными коридорами. В рамках проекта будет осуществлено: (i) снижение стоимости пассажирских и грузовых перевозок между южными и северными регионами путем обеспечения прямого доступа; (ii) предоставление более прямого маршрута между Казахстаном и Таджикистаном, (iii) стимулирование торговли.

2. Общая информация о проектируемом объекте

63. Отправной точкой для настоящего участка обозначен 89 км, после села Эпкин в Кочкорском районе. Настоящий участок следует по существующей трассе до Башкууганды (159 км). Весь участок находится в Нарынской области и пересекает небольшую западную часть Кочкорского района (столица Кочкор); в то время как большая часть находится в Джумгалском районе (столица Чаек).
64. Западные части Кочкорского района покрыты обширными участками сельскохозяйственных угодий, относящихся земледелию и скотоводству. Дорога поднимается примерно до 2600 м, что является самой высокой точкой на перевале Кызарт, после чего спускается в Джумгалский район. Возвышенной частью является граница между Кочкорским и Джумгалскими районами, а также разграничение водосборных бассейнов для рек Чу и Джумгал. Обозначенная точка на дороге является точкой перевала между горными хребтами, параллельно тянущимися с востока на запад от Нарынской области. Местность характеризуется как волнообразная, гористая и покрыта травой, пригодная для выпаса скота.
65. В таблице ниже показаны географическая совокупность сел, которых пересекает участок дороги или находится рядом

Таблица 3: Географические юрисдикции вдоль участка дороги

Область	Район	Город	Село	Участок/км
Нарын	Кочкор (западная часть)		Акучук (Эпкин)	89км – 159 км
			Джумгал	
	Джумгал		Куйручук	
			Тугол-Сай	
			Башкууганды (Дыйкан)	

Источник: Консультант

66. Ниже представлена карта проектируемой дороги.

¹ Стратегия партнерства со страной: Республика Кыргызстан, 2013–2017 г.г. ADB, 2014 г.

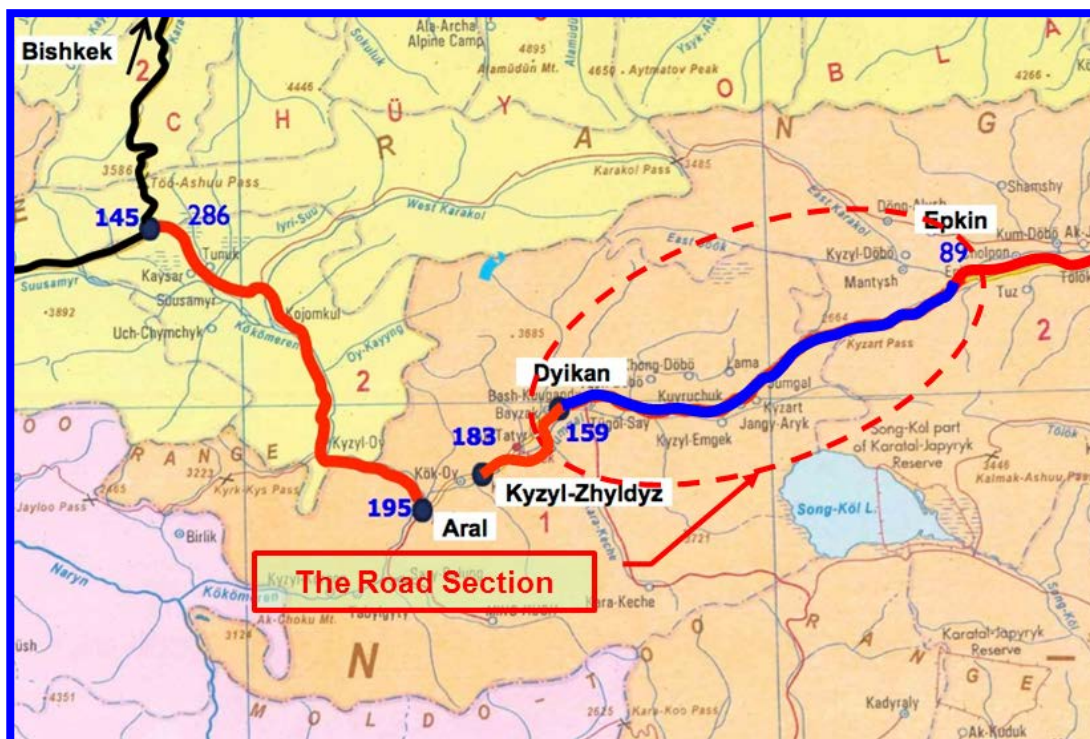


Рисунок 1: Схема расположения участка дороги

67. Инженерно-геологические условия строительства земляного полотна на альтернативной дороге Север-Юг на участке между Эпкин и Башкууганды являются благоприятными. Ось дороги длиной 70 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.

68. Дорога находится в плохом состоянии, поверхность ухабистая с многочисленными заплатами, покрыта частыми поперечными и продольными трещинами, часто с сеткой трещин. Дорога идет вдоль реки Жумгал и пересекает множество подводящих и оросительных каналов и пониженные места.

3. Тип и техническая категория дороги Проекта

69. Участок «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)» будет улучшен до технической категории дороги II. Работы по улучшению будут включать:

- (i) работы 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 установкой боковых канав. Водоотвод ливневых стоков будет осуществляться с помощью устройства кювета и лотков. Затем вода будет отводиться в естественные русла.
- (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) стабилизацию 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 прогноза нагрузки движения составляет 15 лет, с нормальным регулярным и периодическим техническим обслуживанием.

4. Детали проекта

4.1 Поперечный профиль дороги

70. Дорога должна быть разработана в соответствии с геометрическим проектным нормативом Кыргызстана, и, соответственно она должна быть достаточно стойкой, чтобы эффективно нести нагрузку от дорожного движения в течение ее прогнозируемого срока службы. Дорога будет с двумя полосами движения, состоящей из ширины проезжей части (сумма ширины полос) и ширины обочины. Конструктивными элементами по сечению проектной 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

71. Планируемый объем земляных работ показан в Таблице 10

Таблица 10: Объем земляных работ

Описание	Ед.	Кол.
Профильный объем земляных работ составляют, в том числе	м3	1403300
Раскопки верхнего слоя почвы (растительный слой)	м3	159030
Выемка непригодного и лишнего материала, обычная почва	м3	588780
Выемка непригодного и лишнего материала, скальный грунт	м3	84,500.00
Формирование насыпи, обычный материал из разреза	м3	805050
Обеспечение земляного полотна, выбранный материал	м3	128,800

Местоположение, тип (выемка или насыпь) и шкала (длина, ширина, высота/глубина) земляных работ суммированы в Приложении A2.

72. На рисунках представлены типичные поперечные профили дороги II технической категории.

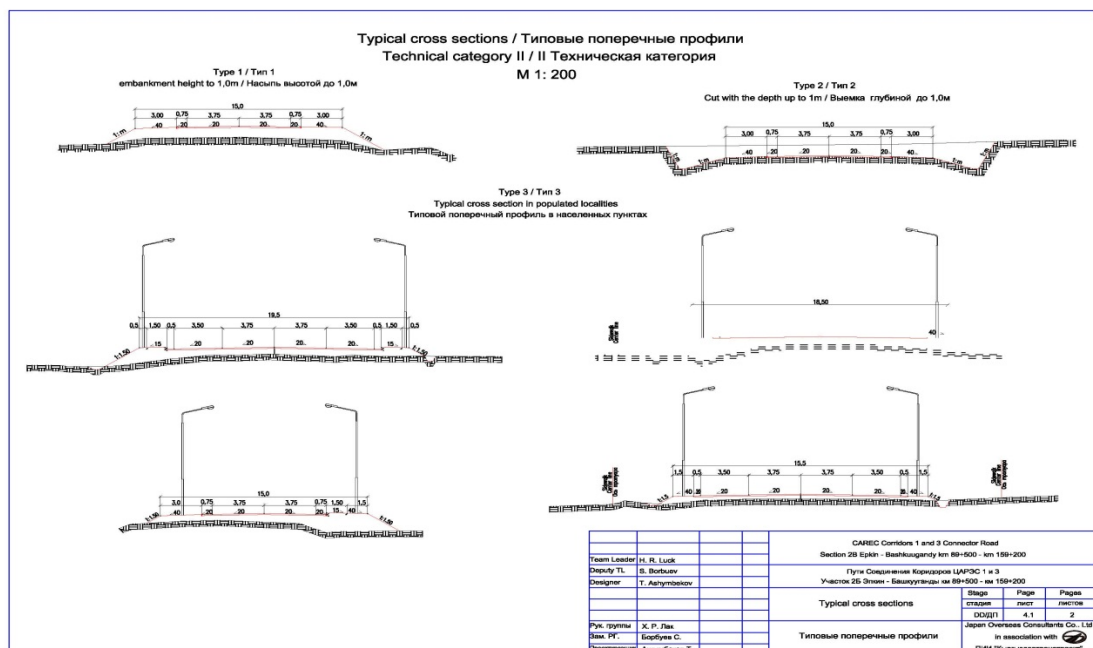


Рисунок 2: Дорога II технической категории (Тип 1-6)

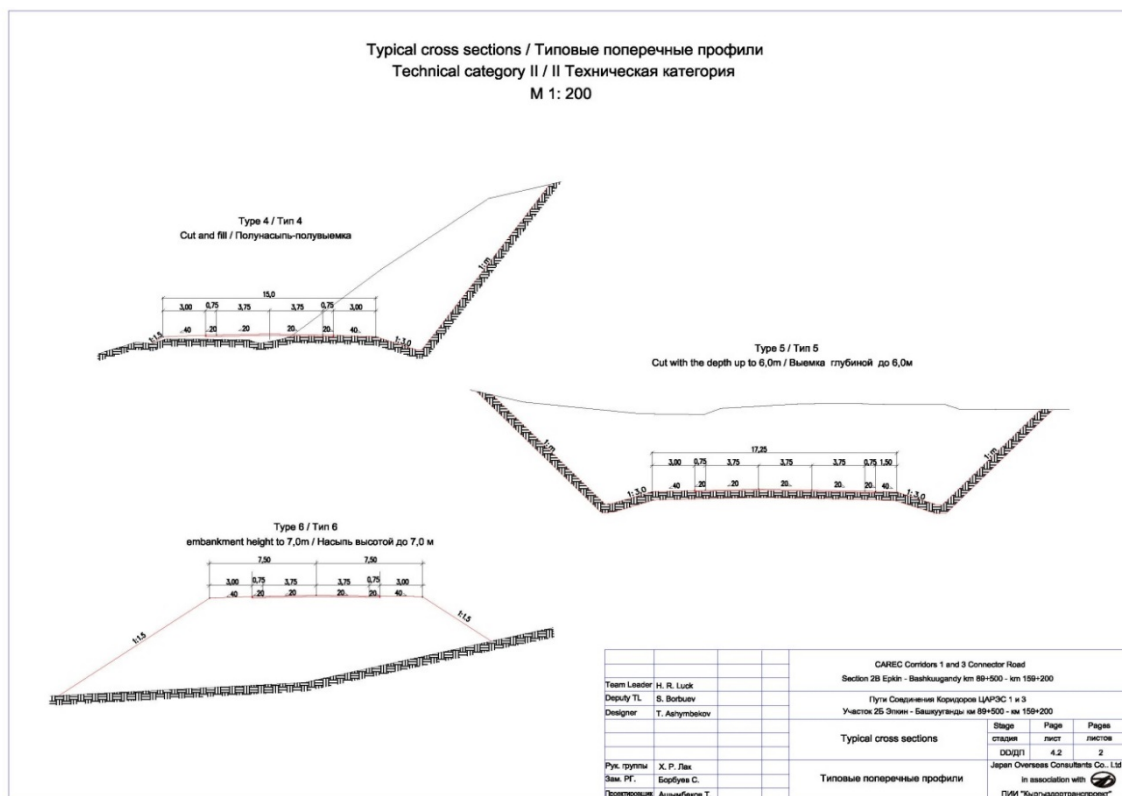


Рисунок 3: Дорога II технической категории (Тип 7-11)

4.2 Мосты / водопропускные трубы

73. Существует один основной мост вдоль настоящего участка проектируемой дороги, который указан в таблице 8.

Таблица 4: Мост на участке

№	Расположение моста	Имя пересекающего русла	Схема пролета	Длина моста, м	Расчетная ширина, м	Предлагаемая мера реабилитации
1	148+874	Тугол-Сай	2x12,0	30,15	8+2x0.875	148+874

74. Кроме того, есть небольшие переходы воды, которые могут быть восстановлены или реконструированы в прямоугольные / круглые водопропускные трубы. Расчетный показатель составляет 101 водопропускные трубы на Участке 2Б и все они должны быть обновлены. Подробная информация об этих водоводах приведены в Приложении А3. Кроме того, есть переход, подземный водопровод расположенный на км 149 + 955.

4.3 Линии электропередач

75. Очень часто, воздушные линии электропередачи бегут по дороге, а иногда пересекает дорогу. Местоположение этих линий показаны в Приложении А4.

5. Временные вспомогательные объекты

5.1. Источники материала, выемка и засыпка

76. Значительный объем материалов будет получен из карьеров и использован для строительства дорожных насыпей и подъездов к мосту. Несколько потенциальных карьеров находятся в окрестности. В период строительства, подрядчик должен провести собственное исследование на наличие материала и определить потенциальные места

добычи карьерного материала, который может быть использован для строительства. Материалы перед использованием должны быть одобрены инженером по надзору за строительными работами.

77. В случае если Подрядчик будет разрабатывать материал из существующих и эксплуатирующихся карьеров, 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 ООСЛХ 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, ТУООСЛХ при ПКР и т.д.) является ответственностью владельца карьера, которые должны быть указаны в заключаемых договорах между подрядчиком и владельцем карьера.
78. Во время полевых исследований специалистом по материалу были найдены и проверены подходящие строительные материалы. Однако вблизи участка дороги не было найдено подходящих материалов. В течение периода строительства подрядчик должен провести собственное исследование материалов и обработать соответствующие разрешения на эксплуатацию источников.

5.2. Строительные материалы

79. В Таблице 12 указан список потенциальных участков для карьеров для отработки строительных материалов. Рекомендуются повторное использование снятого материала.

Таблица 12: Потенциальные участки для карьеров

No.	км	Описание	Возможность	Фотография
1	94	Старый карьер для песчанно-гравийного материала (справа). Потенциальный источник материала должен быть проверен	Да	
2	108	Есть месторождение песчанно-гравийного грунта, которая может быть использована в качестве карьера.	Да	
3	111	Старый карьер с песчанно-гравийным материалом (справа)	Да	
4	112,8	Месторождение откоса	Да	
5	111,9	Месторождение откоса	Да	
6	122	Есть старый карьер с песчанно-гравийным материалом (слева) в 125 метрах от дороги	Да	
7	141,3	Старый карьер с суглинистым грунтом (справа) 150 метров от дороги	Yes	

Источник: JOC

5.3. Асфальтовый и цементный заводы

80. При выборе участка под установку асфальтового завода, выборе участка для битумной установки и камнедробильного оборудования, которые являются источниками выбросов, шума и вибрации, подрядчик должен руководствоваться целым рядом пунктов по защите окружающей среды, согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1 и СанПиН 2.2.1/2.1.1.006-03, и организовать специальные буферные зоны вокруг таких объектов. В КР такая зона называется санитарно-защитной зоной, которая является обязательным элементом любого объекта, который является источников воздействия на среду обитания и здоровье.
81. Эти объекты должны располагаться на соответствующем расстоянии от жилых домов (как минимум на расстоянии 500 м), а также от водных объектов (как минимум на расстоянии 50 м), 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

82. 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. Сброс сточных вод в водные объекты запрещается. Площадка для стоянки и технического обслуживания строительной техники и оборудования также должна быть оборудована соответствующим образом.

6. Анализ альтернатив

83. В настоящем ОВОС рассматриваются две альтернативы:

- (i) Нулевой вариант – «Бездействие»/альтернатива отсутствия деятельности
- (ii) 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, который проходит по существующей трассе от участка Эпкин (89) км до Башкууганды (159 км) включающее расстояние в 70 км. Согласно Промежуточного отчета КОКС, КОКС предоставит результаты экономического анализа в своем окончательном отчете.

7. Объем движения транспорта

84. 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 13 ниже

Таблица 5: Высчитанная и предполагаемая интенсивность движения (2015 г.)

Участок анализа	Название участка	Тип ТС	Автомобиль	Микровто/фургон	Средний автобус	Бол автобус	Лег грузовика	Сред грузовик 2-осный	Тяж грузовик 3-осный	Автоприцеп	Полуприцеп	Итого
	Дыйкан, 150 км – Эпкин-Дыйкан	Сущ. движение	673	24	66	2	54	31	51	35	30	966
		Переобработанное Новое движение	1298	474	147	0	87	74	54	83	217	2434
		Итого СГСД	1972	498	213	2	141	105	105	118	247	3400

Источник: Предварительный отчет КОКС

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

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

8. Предлагаемый график реализации

86. Этот ОВОС будет составлять часть контракта с конкретными положениями для формирования части технических спецификаций. Ожидается, что строительство начнется в середине 2018 г.

Г. ОПИСАНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

1. Топография, геология и почва

87. Участок дороги Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км) начинается с запада села Эпкин 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.

88. Примерно в 20-25 км к западу от начальной точки участка дорога поднимается в свою высшую точку на перевале Кызарт с высотой около 2600 метров. Ее самая высокая точка, хребет Кызарт имеет максимальную высоту 4400 метров (средняя высота 3800 м), длина 30 км, максимальная ширина 16 км. На этой точке водный бассейн делится на бассейн реки Кочкор на востоке и бассейн реки Жумгал на западе. Общая территория по обе стороны дороги горная и в основном покрыта травами, которые главным образом встречаются в весенне-летний период. Кустарниковая растительность: барбарис (*Berberis* spp), шиповник (*Rosa* spp), облепиха (облепиха крушиновидная), караганник и другие могут быть найдены вдоль ручьев, которые стекают в главные реки Кочкор и Жумгал.

Примерно на 128 км дорога спускается в Жумгальскую долину - высота низины бассейна над уровнем моря составляет 1500-2600 м, длина 80 км в пределах низины, в пределах максимальной ширины низины 25 км - и входит в деревню Жумгал, проходит по руслу долины до села Башкууганды (отм. 1850 м). Придорожная местность в основном пастбища для выпаса животных. Местная растительность редкая, однако некоторые части дороги усажены деревьями (в основном тополя, вязы и белая акация).

2. Климат

89. Большая часть Нарынской области горная. 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: (i) на высоте 1400-1600 м над уровнем моря - пустыни, полупустыни; (ii) 1600-1800 м, 1800-2000 м - степь; (iii) 2500-4000 м субальпийский и альпийский зоны; (iv) выше 4000 м зона вечных снегов.

90. 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

91. В Нарынской области имеются более 5000 рек и ручьев. Горные хребты многолетних ледников, которые являются источником многих рек, выходят далеко за пределы региона. Ледники расположены на высоте 4000 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.

92. 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.

93. Восточный водораздел до перевала Кызарт образует водосбор, который стекает в водохранилище Орто-Токой через реку Кочкор. Основными реками в данной области являются река Жаны-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 (28 миль), площадь бассейна 2 590 квадратных километров (1000 квадратных миль), а средний годовой расход 12,6 кубических метров в секунду (440 куб.фут/с). Река Чу образуется при слиянии рек Кочкор и Жаны-Арык близ села Кок-Жар.

4. Экологические ресурсы на Проектном участке

94. Нарынская область считается богатой по флоре и фауне. Некоторыми основными видами являются реликтовая Тянь-Шанская голубая ель, травы: облепиха, эфедра, зверовой, тысячелистник, валериана, шиповник и многие другие. В районе имеются заповедники: Нарынский и Каратал-Жапырыкский, заповедно-охотничье хозяйство: Кочкор, Ат-Баши, Угутское и т.д. Проектируемый участок дороги находится вне земель особо охраняемых природных территорий.

4.1. Флора

95. Территория участка Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км) относится к пахотной орошаемой земле на месте степей и пустынь. Согласно гео-ботаническому разделению, территория относится к провинции внутреннего Тянь-Шаня.
96. 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.
97. Основные виды растений: Симпегма Регеля (*Sympegma regeli*), Ива остролистная (*Salix acutifolia*), Облепиха крушиновидная (*Hippophae rhamnoides*), Герань регеля (*Geranium regelii*), Герань гималайская (*Geranium himalayense*), Поташиник длинноостроконечный (*Kalidium cuspidatum*), Реомюрия джунгарская (*Reaumuria soongorica*), Акантолимон алатавский (*Acantholimon alataicum*), 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

98. Территория проектной дороги является пустыней и полупустыней. По географическому районированию - внутритяньшанский среднегорный. Характерные виды данной территории:
- (i) рептилии: пустынный гололаз, ящурки, стрела-змея, об.щитомордник;
 - (ii) птицы: домовый сыч, монгольский зук, малый жаворонок, полевой конек, каменки, горихвостка-чернушка, скалистый поползень, пустынный монгольский вьюрок, огарь (по водоемам), бородатая куропатка, кеклик (в открытых местообитаниях), обыкновенная горлица, пролетом бывает чернобрюхий рябок, на реке Жумгал обитает оржок-утка;
 - (iii) животные: большой подковонос, остроухая ночница, заяц толай, песчанки, степной хорек, каменная куница, серый сурок, ондатра (по водоемам);
 - (iv) рыбы: суусамырский чешуйчатый осман, маринка, форель, змееголова.

5. Эндогенные и экзогенные процессы

99. **Сейсмическая опасность.** Согласно сейсмического районирования Кыргызской Республики, проектная территория относится к зоне 8 шкальной системы (СНиП КР 20-02:2009).
100. **Селевая опасность.** Сель ливневого происхождения может иметь место в

сельских районах Башкууганды и Жаны-Арык, угрожая домам, мостам, дорогам и каналам. Согласно данным МЧС КР сели могут 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.

Таблица 6: Прогноз возможной активации селей и паводков

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

Источник: МЧС КР 2015 г.

101. **Наводнение.** Районы с высоким уровнем грунтовых вод приурочены к нижним террасам долины реки Жумгал, как показано в Таблице 15.

Таблица 75: Прогноз возможного развития процессов наводнения

№	Сельский район	Поселение	Причины наводнения	Рекомендованные защитные меры
45	Жаны-Арык	Село Кызарт	Высокий уровень подземных вод	Устройство коллекторно-дренажной сети.
		Жаны-Арык (северная часть)	Высокий уровень подземных вод, коллекторно-дренажная сеть засорена.	Чистка, реабилитация и устройство коллекторно-дренажной сети
50	Куйручук	Село Куйручук	Высокий уровень подземных вод	Регулирование орошения, последующее обследование
53	Тугол-Сай	Село Тугол-Сай	Высокий уровень подземных вод	Проведение гео-инженерных изысканий
66	Чолпон	Село Эпкин	Высокий уровень подземных вод	Устройство коллекторно-дренажной сети

Источник: сайт МЧС КР 2015 г.

6. Социально-экономическая информация

102. **Кыргызская Республика** - малонаселенная страна. Ее численность составляет более шести миллионов человек (2015г), из них почти одна треть живет в городской местности, а две трети в сельской местности.

Кыргызстан пытается улучшить ситуацию с нынешнего уровня бедности. Это горная страна, где в экономике преобладает сельское хозяйство. Хлопок, табак, шерсть и мясо являются главными сельскохозяйственными продуктами, хотя только табак и хлопок экспортируются в небольшом количестве. Экспорт также включает золото, ртуть, уран, природный газ, а также электричество. Экономика страны в значительной степени зависит от двух основных вопросов: (i) экспорта золота – в основном из выпуска продукции на золотом руднике Кумтор; (ii) от денежных переводов кыргызских трудовых мигрантов, трудящихся в первую очередь в России.

По предварительной оценке Национального статистического комитета Кыргызской Республики, экономический рост в стране по итогам 2015 года составил 103,5 %, объем валового внутреннего продукта (далее - ВВП) сложился в сумме 423,6 млрд сомов. Дефлятор ВВП сложился на уровне 102,2 %. Без учета предприятий по разработке месторождения Кумтор рост реального ВВП составил 104,5 %, за 2014 год аналогичный показатель составлял 105,0 %. Экономический рост обеспечен почти всеми секторами экономики, кроме промышленности, положительный вклад которых оценивается в сельском хозяйстве 0,9 процентных пункта, строительстве – 1,1 процентных пункта, сфере услуг – 1,7 процентных пункта. Отрицательный вклад в формирование ВВП внесло производство промышленности на уровне 0,7 процентных пункта.

Политика социального развития, как и прежде, направлена в первую очередь на выполнение в полном объеме гарантированных социальных обязательств государства, на повышение уровня жизни населения и улучшение положения социально незащищенных категорий граждан.

Общей целью государственной стратегии развития страны является повышение уровня и качества жизни граждан путем обеспечения устойчивого экономического роста, создания условий для полноценной занятости, получения высоких и устойчивых доходов, доступность широкого спектра социальных услуг, соблюдение высоких стандартов жизни в благоприятной для здоровья окружающей среде.

Одним из главных приоритетов развития общества в Кыргызской Республике остается образование. В последние годы в результате мер, предпринятых по сохранению инфраструктуры и финансовому урегулированию деятельности дошкольных организаций, их число возросло с 691 в 2010г. до 1062 - в 2014г., а численность детей в дошкольных организациях по сравнению с 2010г. увеличилась в 1,8 раза и в 2014г. составила 152,2 тыс. Вместе с тем, несмотря на стабильное увеличение численности детей в возрасте до 7 лет, посещающих дошкольные образовательные организации, доля их остается по-прежнему низкой и в настоящее время в среднем по республике составляет 19,5 процента. Число дневных общеобразовательных школ возросло с 2197 в 2010г. до 2205 в 2014г., а число средних профессиональных учебных заведений за этот период увеличилось на 5,7 процента.

Проводимая в республике реформа здравоохранения в рамках Программы государственных гарантий, позволила снизить финансовое бремя для населения и улучшить доступность к услугам здравоохранения социально уязвимых групп населения. В 2014г. сеть медицинских учреждений была представлена 65 центрами семейной медицины, в составе которых работали 579 групп семейных врачей.

Важнейшим показателем, характеризующим состояние жизненного уровня населения и рынка труда, является заработная плата. В 2014г. среднемесячная номинальная заработная плата по сравнению с предыдущим годом возросла на 8,3 процента, составив 12285 сом. Размер реальной заработной платы в 2014г. по сравнению с 2010г. увеличился в 1,3 раза, при росте среднемесячной номинальной заработной платы за этот период почти в 1,7 раза.

Информация по региону

103. Нарынская область расположена на юго-востоке Кыргызстана и граничит на востоке с Иссык-Кульской областью, на севере – с Чуйской, на западе – с 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.

В последние годы региональный валовой внутренний продукт (РВВП) Нарынской области составил в среднем около 274,9 млн или 6,709 сомов на душу населения. Состав РВВП по секторам выглядит следующим образом: промышленный сектор 114,6 млн сомов в год; сектор розничной торговли 30,6 млн сомов; сектор услуг 38,6 млн сомов; и строительно-монтажные работы 91,1 млн сомов.

Главный импорт области включает промышленные химикаты, металлы и машины, в то время как экспорт состоит из скота, продуктов животноводства, включая шкуры, полезные ископаемые, ткань и 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.

В 2015 году по сравнению с 2014 годом по области :

-объем промышленной продукции составил 100,8%,

- валовой выпуск продукции сельского хозяйства, лесного хозяйства и рыболовства составил 104,4%,
- среднемесячная заработная плата одного работника в 2015 году составила 12874 сомов, (в 2014 составляла 11013 сомов).

Информация по местности

104. Участок «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)» проектной дороги проходит в основном через несколько деревень Жумгальского района. В этих деревнях 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 деревнях есть школы, детские сады есть только в крупных селах.
105. В каждой деревне есть фельдшерско-акушерский пункт, а в крупных районных центрах и 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

106. В области имеется несколько объектов культурного и исторического значения. Хотя нужно обратить внимание на кладбища вдоль дороги. Необходимо обеспечить того, что во время проектирования дороги и в дальнейшем при ее строительстве воздействия будут сведены к минимуму или их удастся избежать.
107. В марте 2016 года и апреле 2018 года, местный археолог провел археологические исследования объектов историко-культурного наследия в непосредственной близости от района работ в пределах территории Тонского района Иссык-Кульской области, Кочкорского и Жумгальского района Нарынской области, Жайыльского района Чуйской области в соответствии с техническими инструкциями и нормами метода археологических исследований².
108. Основываясь на исследование, следующие объекты историко-культурного наследия (ОИКН) были подтверждены:
- 1) На участке дороги 91+100 - 91+600 км могильник Ак-Чий (комплекс ОИКН №1) сакского времени в 220 метрах к югу от дороги;
 - 2) На участке дороги 92+400 - 92+800 км могильник Ак-Чий 2 (комплекс ОИКН №2) 90-100 метрах от дороги к северу и могильник Ак-Чий 3 (ОИКН №3) в 100 метрах от дороги к югу. Могильник сакского времени;
 - 3) На участке дороги 93+700 - 93+840 км комплекс Ак-Чий 4 (комплекс ОИКН №4), состоящий из развалин гумбеца, курганов сакского времени и средневековых могил, расположен в 50 и далее метрах от дороги к северу;
 - 4) На участке дороги 97+300 - 97+500 км могильник Узун-Булак (комплекс ОИКН №5) эпохи бронзы состоящий из 10 оградок. Оградка №10 расположена в 19 метрах от дороги к северу. Также рядом с оградкой обнаружен фрагмент керамики в 20 метрах от дороги к северу;
 - 5) На участке дороги 98+450 - 98+600 км комплекс Узун-Булак 2 (комплекс ОИКН №6), состоящий могильника эпохи бронзы, оградки и таш-короо, расположен на расстоянии 90 и далее метров к северу от дороги;
 - 6) На участке дороги 105+500 – 105+760 км могильник Кырк-Кыз (комплекс ОИКН №7) расположен в 20 метрах от дороги к северу.

² Временное положение о порядке проведения археологического обследования. Утверждено постановлением Правительства №386 от 11 июля 2014 года; Д.А. Авдюсин: Полевая Археология СССР. - М., 1980. – с. 58-113.

- 7) На участке дороги 105+850 - 105+950 км могильник Кырк-Кыз 2 (комплекс ОИКН №8) состоит из 18 объектов, поминальных оградок и курганов округлой формы с земляной насыпью. Курган №1 расположен на расстоянии 25 метров от дороги к северу;
- 8) На участке дороги 106+000 - 106+130 км могильник Кырк-Кыз 3 (комплекс ОИКН №9), 20-5ю метрах от дороги к северу;
- 9) На участке дороги 136+000 - 136+900 км могильники Алтын-Арык 2 (комплекс ОИКН №11) на расстоянии в 220 метров от дороги к северу и Алтын-Арык 3 (комплекс ОИКН №12) на расстоянии в 300 метров от дороги к северу;
- 10) На участке дороги 138+700 - 138+800 км комплекс Алтын-Арык 4 (комплекс ОИКН №13), состоящий из могильника сакского времени и торткуля (укрепления) на расстоянии 70 и далее от дороги к северу;
- 11) На участке дороги 139+500 - 139+850 км комплекс Алтын-Арык 5 (комплекс ОИКН №14), который состоит из 4 курганов сакского времени и хронологически смешанного кладбища (этнографического времени и современного). 3 из 4 курганов расположены на территории кладбища. Курган №1 (вне кладбища) расположен в 7 метрах от дороги к северу, курган №2 (внутри кладбища) расположен в 11 метрах от дороги к югу;
- 12) На участке дороги 140+100 - 141+050 км могильники Куйручук 1 (комплекс ОИКН №15) и Куйручук 2 (комплекс ОИКН 16) сакского времени. Куйручук 1 состоит из цепочки 14 курганов, из которых курганы №№ 1-6 и 12-14 расположены на расстоянии от 16 до 49 метров по обе стороны от дороги. Куйручук 2 состоит из цепочки 17 курганов, из которых курганы №№ 1-13 расположены на расстоянии от 17 до 43 метров по обе стороны дороги;
- 13) На участке дороги 145+400 - 145+600 км комплекс Куйручук 3 (комплекс ОИКН №17), который состоит из 1 кургана сакского времени царского типа (в 13 метрах от дороги к югу) и остатков кладбища этнографического времени (в 47 метрах от дороги к северу);
- 14) На участке дороги 146+550 - 147+900 км могильники Тугол-Сай 1 (комплекс ОИКН №20), Тугол-Сай 2 (комплекс ОИКН №21) и Тугол-Сай 3 (комплекс ОИКН №22). Могильник предварительно датируется сако-усуньским периодом (VIII в. до н.э. - II в. н.э.), расположены на расстоянии от 20 и далее метров, но на возвышенности второй террасы реки Жумгал (прямого воздействия от строительства дороги нет при условии запрета на расширение дороги за счет террасы);
- 15) На том же участке дороги в пойме реки Жумгал зафиксировано городище Тугол-Сай (ОИКН №23) и два торткуля (укрепления) (ОИКН №№ 24 и 25) на расстоянии в 500 и далее метров от дороги к югу;
- 16) На участке дороги 151+600 - 151+750 км могильник Тугол-Сай 4 (комплекс ОИКН №26) на расстоянии 320 метров от дороги к северу и Тугол-Сай 5 (комплекс ОИКН №27) на расстоянии 260 метров от дороги к югу;
- 17) На участке 152+950 - 153+000 км 2 гумбеза и этнографическое кладбище (ОИКН №28) этнографического времени. Гумбезы расположены в 12 метрах и 25 метрах от дороги с юга.
- 18) На участке дороги 153+100 - 153+200 км могильник Тугол-Сай 6 (комплекс ОИКН №29) сакского времени, расположен на расстоянии далее 50 метров от дороги к югу;
- 19) На участке дороги 154+400 - 154+600 км могильник Тугол-Сай 7 (комплекс ОИКН №30) сакского времени, расположен на расстоянии далее 50 метров от дороги к югу.



Рисунок 4: Объект историческо-культурного наследия – Жаны Арык 1

109. На основе результатов проведенных исследований был подготовлен отчет, который был направлен в Министерства культуры, информации и туризма Кыргызской Республики (МКИИТ КР) для получения заключения (Приложение 6). Эти объекты исторического и культурного наследия являются объектами изучения и охраны 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.
110. Во избежание ущерба для существующих объектов культурного наследия был подготовлен План защиты, который также включен как Приложения J. Подрядчик должен уважать и устанавливать защитные зоны, процедуры, планы управления в соответствии с планом и должны работать вместе с МКИИТ КР и местными органами власти.
111. В соответствии с Законом Кыргызской Республики об историко-культурном наследии (ст.32, 33), в случае находки 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

112. Чувствительными объектами являются те участки, где жители более восприимчивы к неблагоприятному воздействию загрязняющих веществ и другим вредным факторам, вызываемых строительными работами. Как правило, они включают, но не ограничиваются, больницами, школами, детскими садами, домами престарелых и домами отдыха. Вдоль дороги такими объектами являются:
- (i) Село Джумгал (км 129+400) – рядом со школой на левой стороне дороги;
 - (ii) Резервуар питьевой воды аккумулирующий воду из каптажных устройств для последующей транспортировки потребителям с. Куйручук (141 км +800м)
 - (iii) Село Куйручук (км 144+000) – рядом с магазином «Азамат», правая сторона;
 - (iv) Село Тугол-Сай (км 151+000)- рядом с магазином «Кутман», левая сторона
 - (v) Село Башкууганды (Дыйкан) (км 159+000) – рядом со школой возле дороги, правая сторона
 - (vi) река Тугол-Сай, в районе моста (149км+600м);
 - (vii) пруд для орошения (140км+600м);
 - (viii) оросительный канал (141 км +800м)
- Объекты историко-культурного наследия:
- 1) На участке дороги 91+100 - 91+600 км могильник Ак-Чий (комплекс ОИКН №1) сакского времени в 220 метрах к югу от дороги;
 - 2) На участке дороги 92+400 - 92+800 км могильник Ак-Чий 2 (комплекс ОИКН №2) 90-100 метрах от дороги к северу и могильник Ак-Чий 3 (ОИКН №3) в 100 метрах от дороги к югу. Могильник сакского времени;

- 3) На участке дороги 93+700 - 93+840 км комплекс Ак-Чий 4 (комплекс ОИКН №4), состоящий из развалин гумбеза, курганов сакского времени и средневековых могил, расположен в 50 и далее метрах от дороги к северу;
- 4) На участке дороги 97+300 - 97+500 км могильник Узун-Булак (комплекс ОИКН №5) эпохи бронзы состоящий из 10 оградок. Оградка №10 расположена в 19 метрах от дороги к северу. Также рядом с оградкой обнаружен фрагмент керамики в 20 метрах от дороги к северу;
- 5) На участке дороги 98+450 - 98+600 км комплекс Узун-Булак 2 (комплекс ОИКН №6), состоящий могильника эпохи бронзы, оградки и таш-короо, расположен на расстоянии 90 и далее метров к северу от дороги;
- 6) На участке дороги 105+500 – 105+760 км могильник Кырк-Кыз (комплекс ОИКН №7) расположен в 20 метрах от дороги к северу.
- 7) На участке дороги 105+850 - 105+950 км могильник Кырк-Кыз 2 (комплекс ОИКН №8) состоит из 18 объектов, поминальных оградок и курганов округлой формы с земляной насыпью. Курган №1 расположен на расстоянии 25 метров от дороги к северу;
- 8) На участке дороги 106+000 - 106+130 км могильник Кырк-Кыз 3 (комплекс ОИКН №9), 20-5ю метрах от дороги к северу;
- 9) На участке дороги 136+000 - 136+900 км могильники Алтын-Арык 2 (комплекс ОИКН №11) на расстоянии в 220 метров от дороги к северу и Алтын-Арык 3 (комплекс ОИКН №12) на расстоянии в 300 метров от дороги к северу;
- 10) На участке дороги 138+700 - 138+800 км комплекс Алтын-Арык 4 (комплекс ОИКН №13), состоящий из могильника сакского времени и торткуля (укрепления) на расстоянии 70 и далее от дороги к северу;
- 11) На участке дороги 139+500 - 139+850 км комплекс Алтын-Арык 5 (комплекс ОИКН №14), который состоит из 4 курганов сакского времени и хронологически смешанного кладбища (этнографического времени и современного). 3 из 4 курганов расположены на территории кладбища. Курган №1 (вне кладбища) расположен в 7 метрах от дороги к северу, курган №2 (внутри кладбища) расположен в 11 метрах от дороги к югу;
- 12) На участке дороги 140+100 - 141+050 км могильники Куйручук 1 (комплекс ОИКН №15) и Куйручук 2 (комплекс ОИКН 16) сакского времени. Куйручук 1 состоит из цепочки 14 курганов, из которых курганы №№ 1-6 и 12-14 расположены на расстоянии от 16 до 49 метров по обе стороны от дороги. Куйручук 2 состоит из цепочки 17 курганов, из которых курганы №№ 1-13 расположены на расстоянии от 17 до 43 метров по обе стороны дороги;
- 13) На участке дороги 145+400 - 145+600 км комплекс Куйручук 3 (комплекс ОИКН №17), который состоит из 1 кургана сакского времени царского типа (в 13 метрах от дороги к югу) и остатков кладбища этнографического времени (в 47 метрах от дороги к северу);
- 14) На участке дороги 146+550 - 147+900 км могильники Тугол-Сай 1 (комплекс ОИКН №20), Тугол-Сай 2 (комплекс ОИКН №21) и Тугол-Сай 3 (комплекс ОИКН №22). Могильник предварительно датируются сако-усуньским периодом (VIII в. до н.э. - II в. н.э.), расположены на расстоянии от 20 и далее метров, но на возвышенности второй террасы реки Жумгал (прямого воздействия от строительства дороги нет при условии запрета на расширение дороги за счет террасы);
- 15) На том же участке дороги в пойме реки Жумгал зафиксировано городище Тугол-Сай (ОИКН №23) и два торткуля (укрепления) (ОИКН №№ 24 и 25) на расстоянии в 500 и далее метров от дороги к югу;

- 16) На участке дороги 151+600 - 151+750 км могильник Тугол-Сай 4 (комплекс ОИКН №26) на расстоянии 320 метров от дороги к северу и Тугол-Сай 5 (комплекс ОИКН №27) на расстоянии 260 метров от дороги к югу;
- 17) На участке 152+950 - 153+000 км 2 гумбеза и этнографическое кладбище (ОИКН №28) этнографического времени. Гумбезы расположены в 12 метрах и 25 метрах от дороги с юга.
- 18) На участке дороги 153+100 - 153+200 км могильник Тугол-Сай 6 (комплекс ОИКН №29) сакского времени, расположен на расстоянии далее 50 метров от дороги к югу;
- 19) На участке дороги 154+400 - 154+600 км могильник Тугол-Сай 7 (комплекс ОИКН №30) сакского времени, расположен на расстоянии далее 50 метров от дороги к югу.

Кладбища:

- ✓ 158 – 160 км - кладбище на левой стороне, приблизительно в 6 м от дороги;
- ✓ 153-155 км - На холме справа имеется кладбище на расстоянии 20-50 м от дороги;
- ✓ 152+300 км - Кладбища села Тугол-Сай на обеих сторонах от дороги. Расстояние между двумя кладбищами составляет 25 м; ширина существующей дороги 13,4 м. Расстояние от границы кладбища правой стороны до дороги 3 м; напротив с левой стороны 3-5 м;
- ✓ 141 км + 300 - кладбище на левой стороне дороги, в 10-15 м от дороги;
- ✓ 138 км – Комплекс мавзолеев – глиняные курганы. Они расположены близи к дороге, на правой стороне в 3-3,5 м от дороги и на расстоянии около 100 метров с левой стороны от дороги;
- ✓ 132 км - Кладбище на левой стороне дороги на расстоянии около 20-30 м от дороги;
- ✓ 131 км - Кладбища по обеим сторонам дороги (справа 3 м и слева 3,5 м).

113. Помимо возможного воздействия из-за шума, пыли, автомобильных выбросов в процессе строительства и эксплуатации, общественная безопасность может быть проблемой, когда грузовики, оборудование и строительные материалы доставляются на площадки 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

114. Измерение фоновых параметров относительно качества воды, воздуха и шума/вибрации проводились на выбранных местах. Качество воды измерялось там, где строительство будет влиять на качество водных объектов. Качество воздуха и шум/вибрация измерялись в вероятных районах рецепторов. Эти результаты должны быть использованы в качестве эталонных параметров в мониторинге воздействия строительства и эксплуатации проекта. При этом были также представлены международные стандарты для сравнения с кыргызскими стандартами; впоследствии более жесткие стандарты должны быть использованы в качестве требований к мониторингу.

115. Качество воды и воздуха измерялось Управлением экологического мониторинга ГАООСЛХ. А шум и вибрация измерялись Департаментом санитарно-эпидемиологической защиты Министерства здравоохранения в ПЭО. В данном ОВОС шум был повторно измерен ЮС на некоторых пунктах вблизи с населенными пунктами.

9.1. Измерение качества воды

116. Как фоновые данные качества воды, было решено во время встречи с АБР, 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 Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км), имеется река Тугол-Сай. Тем не менее, для данной реки измерения качества воды не были проведены, поскольку инженер по проектированию и строительству не принял решение о замене моста или

его реабилитации, в ходе первого рабочего визита в октябре 2015 года. Вследствие чего данный пункт не попал как точка фонового замера для лабораторных исследований. На последующих этапах, необходимо проводить измерения качества воды в этом пункте который является точкой мониторинга.

-река Тугол-Сай, в районе моста (149км+600м);

-пруд для орошения (140км+600м);

-оросительный канал (141 км +800м).

Таблица 16: Параметры измерения качества воды на участке

№	Расположение	Км в дороге	Прозрачность, см	Нефтепродукты мг/л	БПК	Взвешенные вещества
Предельно допустимая концентрация (ПДК)						
Согласно национальным требованиям			Не менее 20	0.3	4 мг О ₂ /л	Увеличение 0,25/0,75
Согласно законодательству ЕС			Не менее 1,0 м/глубина	Не должно быть видно в виде пленки		
река Тугол-Сай, мост (148+874)			36	<0.05		

9.2. Измерение качества воздуха

117. Результаты измерений будут, служит 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.

118. В районе работ нет большого промышленного источника загрязнения, влияющего на качество воздуха, но воздух подвержен пыли от автомобилей. Ближайшая станция мониторинга качества воздуха района работ находится довольно далеко - в Токмаке (Чуйская долина) и Чолпон-Ате (озеро Иссык-Куль). В Нарынской области нет станций мониторинга качества воздуха.

119. 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 территории, усеянные редкой растительностью.

120. 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. Результаты измерения качества воздуха приводятся ниже.

Таблица 8: Результаты измерения качества воздуха

№	Местонахождение точек измерения	Расстояние, км	Параметры качества воздуха (мг/м3)		
			Пыль	SO2	NO2
Предельно допустимые уровни (МФК)			0,02	0,02	0,04
Предельно допустимые уровни (нормы КР)			0,5	0,5	0,085
1	Село Жумгал, рядом со школой на дороге, левая сторона	129+400	<0,26	<0,05	0,018±0,003
2	Село Куйручук, рядом с магазином Азамат, правая сторона	144+000	0,28±0,07	<0,05	<0,02
3	Село Тугол-Сай, рядом с магазином Кутман, левая сторона	151+000	0,28±0,07	<0,05	0,017±0,003

Примечание: Измерения проводились 30 ноября – 3 декабря 2015 года, Приложение 5

Как показано выше, пыль не соответствует стандарту МКФ. SO₂ соответствует стандарту КГ, но неясно, очищает ли он стандарт МКФ, поскольку определяемый предел используемого оборудования составляет 0,05 мг / м³, что выше, чем у стандарты МКФ 0,02 мг / м³. NO₂ всегда находилось в пределах лимитированного предела в МКФ.

9.2. Измерение шума

121. На Участке 2Б исходные уровни шума в жилых домах в селах вдоль дороги преобладают в результате шума дорожного движения, но постепенно от дорожного движения на местных дорогах и повседневной деятельности в жилых домах будут способствовать общему уровню шума.

Первоначальная оценка базового шума была проведена в 2015 году, однако не было никакой подтверждающей документации о применяемых процедурах (продолжительность, оборудование и т.д.), и поэтому было сочтено необходимым провести дополнительный мониторинг в рамках этого исследования. Мониторинг шума проводился ЮС в мае 2018 года с использованием оборудования и методологии в соответствии с процедурами, изложенными в ИСО 1996-2 2017, что эквивалентно BS 7445-1: 2003, согласно требованию политики АБР по выбору наиболее строгой международной процедуры. Краткосрочный мониторинг включал два несмежных одночасовых измерения на каждом выбранном участке. Кроме того, мониторинг в течение 24 часов проводился на участке в. Результаты краткосрочного и 24-часового мониторинга показаны в таблицах 18 и 19 ниже.

Результаты краткосрочного мониторинга при корректировке от поля до фасада (+3 дБ) показывают хорошее согласие с дневным и ночным расчетным уровнем шума дорожного движения. Результаты краткосрочного мониторинга также показывают хорошее согласие измеренные уровни выше расчетных уровней шума дорожного движения.

Таблица 18: Результаты краткосрочного мониторинга шума на Участке 2Б

№	Дистанция до дороги	Место	Дата	L _{Aeq, 1hr} (дБ)	Результат модели (дБ)
27а	100	Жумгал	05/05/2018 05/05/2018	54.1 57.8	n/a
37	26	Куйручук	05/05/2018 05/05/2018	62.2 61.0	56.9
47	33	Тугол-Сай	05/05/2018 05/05/2018 05/05/2018	54.4 53.0 51.3	56.9

Таблица 16. Результаты 24-часового мониторинга шума. Участок 2Б Дом в Жумгале, № рецептора 27, дистанция до дороги – 13м

	День 07:00-19:00	Вечер 19:00-23:00	Ночь 23:00-07:00
Измеренный уровень шума (dB) (corr to fac.)	61.3	58.1	55.8
Вычисленный уровень шума движения транспорта (дБ)	59.0	n/a	56.2

Измерение вибрации

122. Результаты измерений вибрации, проведенные в 2015 году, не были указаны, поскольку результаты, как представляется, были нереалистично высокими, например, 90 дБ, что позволило принять приемлемый стандарт в 40-50 дБ, несмотря на то, что было запущено небольшое количество автомобилей. Кроме того, не было подтверждено, что измерение проводилось в соответствии с самым строгим стандартом в соответствии с АБР, без подробной информации об оборудовании и способе измерения. В любом случае, никаких базовых измерений не требуется, поскольку вибрация, вызванная движением в настоящем или будущем, не будет проблемой.

Д. ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ

1. Воздействия на разных этапах реализации проекта

123. Касательно участка «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)» строительство влечет за собой ряд мероприятий, которые, как ожидается, окажут воздействия и нарушат общую 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, особенно если не смягчать их должным образом.

124. Воздействие на окружающую среду и меры по смягчению, представленные в настоящем отчете ОВОС были основаны на результатах проведенных полевых исследований. Участок «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)» повлечет за собой улучшение дороги вдоль существующей трассы. В связи с тем, что Проект включает реабилитацию существующей дороги, и в пределах зоны влияния Проекта нет охраняемых территорий, предполагается, что возникновение воздействия на окружающую среду будет связано в основном с этапом строительства. Наиболее серьезное воздействие возникает в результате строительных работ во время этапа строительства. Наиболее серьезное воздействие относится к среде обитания человека, в частности, оно связано с шумовым воздействием, выбросами загрязняющих веществ и вибрациями в пределах пересекаемых населенных пунктов, особенно в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары, исторических и археологических памятников и др. Предполагается, что основные категории воздействия будет происходить за счет следующих работ: (i) строительные работы в пределах или вблизи населенных пунктов приведут к возникновению шума, воздействию вибрации, выбросу загрязняющих веществ в атмосферу и вибрации, которые представляют особый интерес, когда проектируемая дорога располагается близко к чувствительным объектам; (ii) расчистка площадки приводит к потере верхнего слоя почвы и растительности; (iii) совокупное снабжение, дробление агрегатов и эксплуатация асфальтобетонного завода может иметь серьезные последствия в случае неподходящего выбора участка или управления. Дополнительные воздействия относятся к (iv) воздействию от реабилитации/строительства моста, (v) потенциальное воздействие на поверхностные воды и на природные среды обитания и биоразнообразия. В данном отчете ОВОС, прогнозирование загрязнения воздуха, шум и вибрация была предпринята попытка для 2017, 2020 и 2030 годов соответственно.

Чувствительные рецепторы шума вдоль проектной дороги:

- (i) Село Джумгал (км 129+400) – рядом со школой на левой стороне дороги;
- (ii) Село Куйручук (км 144+000) – рядом с магазином «Азамат», правая сторона;
- (iii) Село Тугол-Сай (км 151+000) – рядом с магазином «Кутман», левая сторона
- (iv) Село Башкууганды (Дыйкан) (км 159+000) – рядом со школой возле дороги, правая сторона
- (v) Комплекс мавзолеев (км 138) – правая и левая стороны;
- (vi) Кладбища и мавзолеи.

На территории поселений, чувствительные рецепторы это больницы, школы, сады и историко-археологические сооружения вблизи дороги. Основные последствия от реконструкции дороги описаны ниже.

Загрязнение воздуха

125. При строительстве концентрация токсичных веществ в воздухе зависит от типа автомобильных двигателей (карбюратор, дизель), от мощности двигателя, плотности движения и возможности распределения этих веществ в воздухе. Концентрация вредных продуктов в воздухе уменьшается по мере увеличения расстояния от проезжей части и зависит от скорости и направления ветра и от величины входящего солнечного

излучения. Как и в случае шума и вибрации. После начала реконструкции дороги воздух может быть загрязнен выхлопными газами строительной техники и пыли. Оба фактора будут иметь короткий срок и будут иметь минимальное воздействие на людей (за исключением строителей, которые должны носить защитные маски).

126. Строительные машины и оборудование являются источниками выбросов загрязняющих веществ во время строительства: выхлопные газы (CO, NOx, SOx и т.д.), Поступающие из грузовых автомобилей, строительной техники; пыли, образующейся в результате движения автотранспорта, эксплуатации оборудования при раскопках и сварке.

127. Во время строительства эти оборудование и техника выделяют в воздух следующие загрязняющие вещества:

- Монооксид углерода;
- Углеводороды;
- Двуокись азота;
- Сажа;
- Диоксид серы;
- Неорганическая пыль
- Бензопирен

128. Пыль будет образовываться из-за движения автотранспорта, эксплуатации оборудования при раскопках и сварке. Для определения категории опасности объекта необходимо оценить категорию опасности в соответствии с Законом КР «Общие технические правила для обеспечения экологической безопасности в Кыргызской Республике».

Изучая и рассматривая подобные строительные работы при реконструкции дорог, категория опасности объекта была определена как II, III.

Категория опасности II требует расчета дисперсии загрязняющих веществ в атмосферном воздухе для определения расстояния дисперсии и максимальной концентрации вредных веществ на уровне земли. Для категории опасности III, определяемые путем расчета массы выбросов, являются расчетными значениями и используются в качестве предельно допустимых выбросов. Ожидается краткосрочное воздействие.

129. Загрязнение воздуха вдоль дороги, 6м от оси дороги была предсказана в ходе операций и строительства, соответственно, как:

Таблица 20: Прогнозирование загрязнения воздуха вдоль проектной дороги

Год	Стадия	Мониторинг или прогнозирование	Кол-во ежедневного трафика	Скорость	NO2	Пыль	SO2
			No.	km/h	ppm	ppm	ppm
Экологические стандарты					85	500	500
2016	Перед строительством	Мониторинг	-	-	(20-30)	(280)	(<50)
		Прогнозирование	157	60	30.0	<280	50.2
2018	Во время строительства	Прогнозирование	173	60	125.9	<289	-
	После строительства	Прогнозирование	173	95	33.0	<280	50.2

2030	После строитель ства	Прогнозирование	426	95	41.7	<280	50.5
------	----------------------------	-----------------	-----	----	------	------	------

() мониторинг КОКС на расстояние 3м от края дороги
15м это минимум ширины полосы отвода от оси дороги
“Пыль” был включен в “SPM” в таблице.

Прогнозирование проводилось на основе контрольных показателей в 2016 году. NO₂ считается вне допустимого предела 40 $\mu\text{г}/\text{м}^3$ IFC во время работы в 2034 году. Во время строительства он составляет 125 $\mu\text{г}/\text{м}^3$, что намного превышает приемлемый верхний предел $\mu\text{г}/\text{м}^3$. Предел обнаружения SO₂ составляет 50 $\mu\text{г}/\text{м}^3$, и неизвестно, удаляет ли этот SO₂ стандарт IC 20 $\mu\text{г}/\text{м}^3$. Тем не менее, концентрация SO₂ в окружающем воздухе, испускаемая из транспортного средства, обычно рассчитывается как менее 5 $\mu\text{г}/\text{м}^3$ и, по крайней мере, в будущем нет загрязнения SO₂ от транспортных средств. Более высокие значения обусловлены высоким фоном (сжигание угля).

130. В основном, пыль образуется от движения транспорта по грунтовой дороге, также незначительная часть образуется от транспортных средств до 280 $\mu\text{г}/\text{м}^3$. Таким образом, в период эксплуатации, после наложения асфальта концентрация пыли будет снижена, даже при увеличении числа транспортных средств.
131. Пыль образуется из-за проводимых земляных работ и грузовиков, которые проходят по грунтовой дороге, на месте расположения 6, от края проезжей части, которая рассчитана на 7 тонн/км², в то время как японские рекомендации позволяют 2 тонны / км², при этом требуется выполнение мер по предотвращению.
132. Воздух также может быть загрязнен в местах расположения асфальто - бетонных заводов, дробильных установок, от карьеров, в процессе их деятельности, такой как смешивание заполнителя, дробления камней, просеивание песка, разогрев битума, выемка грунта / породы и т.д., несмотря на то, что они должны быть расположены на достаточном расстоянии от населенных пунктов.
133. Как отмечалось ранее, концентрация NO₂ во время строительства является проблемой. NO₂ во время строительства была посчитан против расстояния от дороги, принимая во внимание оборудование, грузовой и пассажирский транспорт, используя предположительную сторону безопасности и график зависимости расстояния от края проезжей части, как показано на Рисунке 5. На данном рисунке концентрация NO₂ показана, при условии строительства шумового барьера (который также является эффективной мерой против загрязнения воздуха), которая также нанесена на график.

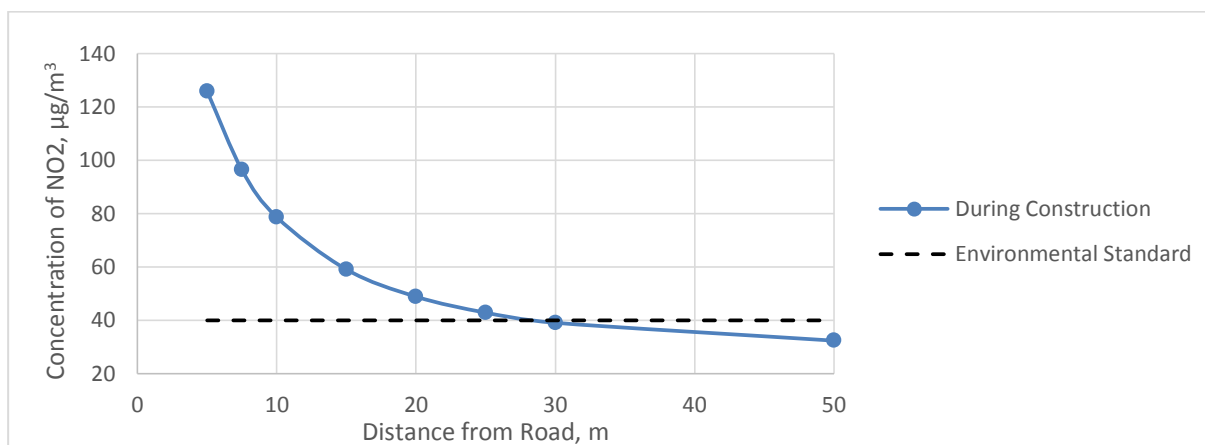


Рисунок 5: Моделирование концентрации NO₂ в процессе строительства

Загрязнение NO₂ в 2034 году прогнозируется в зависимости от скорости транспортного средства, как показано на рисунке 6.

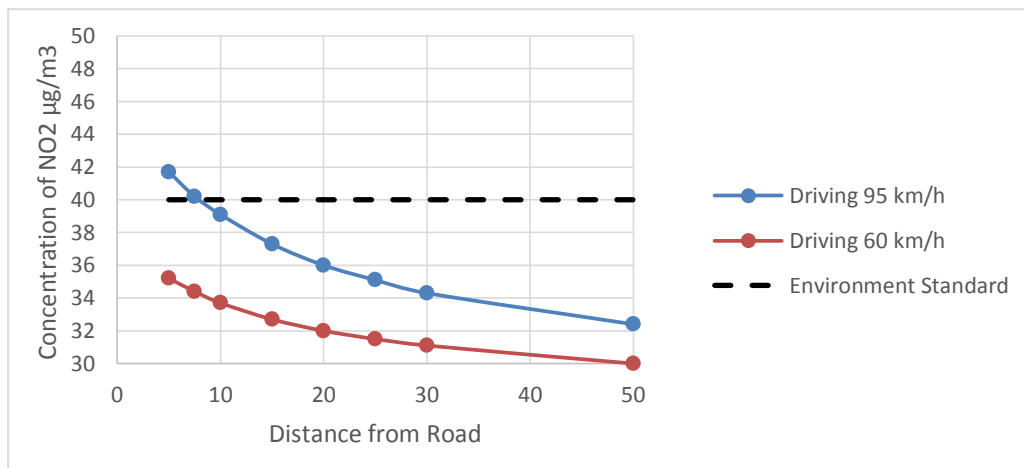


Рисунок 6: Моделирование концентрации NO2 после эксплуатации в 2034 году

Как показано выше, жители, живущие на расстоянии менее 7,5 м от дороги, будут страдать более высоким уровнем загрязнения NO2, чем стандартные, когда транспортные средства движутся со скоростью 95 км/ч, когда это допустимый диапазон, если они проезжают на скорости 60 км/ч. Скорость движения должна быть меньше 60 км/ч вблизи поселения.

Строительный шум.

134. В этом разделе представлены результаты моделирования, проведенного для шума на этапе строительства - подробный отчет, представленный в качестве Приложения Н.
135. Результаты расчета шума конструкции представлены в таблице 21 на обороте. Первая колонка дает номер рецептора (abbr.'rec '), а затем в столбце 2 название деревни или тип рецептора, например. магазин или дом (hse.). Расположение номера рецептора в деревне показано на картине контура шума в Приложении Н отчета моделирования шума и оценки для Раздела 2В, которое должно упоминаться вместе с таблицами.

№ №	Местоположение	Базовый Шум 2018 L _{Aeq,12hr} (dB)	Уровень шума при строительстве и увеличение шума							
			Подготовка		Разборка асфальта		Основание		Укладка асфальта	
			L _{Aeq,12hr} (dB)	Δ dB	L _{Aeq,12hr} (dB)	Δ dB	L _{Aeq,12hr} (dB)	Δ dB	L _{Aeq,12hr} (dB)	Δ dB
23	Жумгал дом	60.3	78.6	18.3	81.9	21.6	78.8	18.5	73.7	13.4
24	Школа	62.8	80.3	17.5	83.6	20.8	80.5	17.7	75.4	12.6
25	Администрация	56.3	70.0	13.7	73.2	16.9	70.1	13.8	65.0	8.7
26	Магазин	64.1	79.5	15.4	82.8	18.7	79.7	15.6	74.6	10.5
27	Жумгал дом	59.0	74.8	15.8	78.1	19.1	74.9	15.9	69.8	10.8
28	Магазин	66.9	86.0	19.1	89.3	22.4	86.1	19.2	81.0	14.1
29	Мечеть	58.4	73.1	14.7	76.4	18.0	73.2	14.8	68.1	9.7
30	Жумгал дом	60.5	74.6	14.1	77.9	17.4	74.7	14.2	69.6	9.1
31	Жумгал дом	64.1	83.8	19.7	87.1	23.0	84.0	19.9	78.9	14.8
32	Магазин	65.1	84.1	19.0	87.3	22.2	84.2	19.1	79.1	14.0
33	Жумгал дом	60.7	74.3	13.6	77.5	16.8	74.4	13.7	69.3	8.6
34	Жумгал дом	62.2	79.9	17.7	83.2	21.0	80.0	17.8	75.0	12.8
35	Жумгал дом	59.1	76.9	17.8	80.2	21.1	77.0	17.9	72.0	12.9
36	Жумгал дом	62.4	80.0	17.6	83.3	20.9	80.2	17.8	75.1	12.7
37	Куйручук дом	56.9	71.5	14.6	74.8	17.9	71.7	14.8	66.6	9.7
38	Куйручук дом	60.0	74.3	14.3	77.6	17.6	74.5	14.5	69.4	9.4
39	Куйручук дом	58.7	76.4	17.7	79.7	21.0	76.6	17.9	71.5	12.8
40	Магазин/остановка	65.7	86.1	20.4	89.4	23.7	86.2	20.5	81.2	15.5
41	Магазин	57.4	73.3	15.9	76.6	19.2	73.4	16.0	68.4	11.0
42	Куйручук дом	58.0	75.6	17.6	78.9	20.9	75.8	17.8	70.7	12.7
43	Кафе (на стороне)	62.3	82.6	20.3	85.8	23.5	82.7	20.4	77.6	15.3
44	Кафе (на стороне)	57.7	75.1	17.4	78.4	20.7	75.3	17.6	70.2	12.5
45	Тугол-Сай дом	63.3	82.4	19.1	85.7	22.4	82.5	19.2	77.5	14.2
46	Магазин	60.8	77.0	16.2	80.3	19.5	77.2	16.4	72.1	11.3
47	Тугол-Сай дом	54.2	71.5	17.3	74.8	20.6	71.7	17.5	66.6	12.4
48	Тугол-Сай дом	57.4	74.4	17.0	77.7	20.3	74.5	17.1	69.4	12.0
49	Мечеть	58.5	70.5	12.0	73.8	15.3	70.6	12.1	65.5	7.0
50	Тугол-Сай дом	59.3	77.8	18.5	81.1	21.8	78.0	18.7	72.9	13.6
51	Тугол-Сай дом	57.6	71.1	13.5	74.4	16.8	71.3	13.7	66.2	8.6
52	Магазин	56.6	71.7	15.1	75.0	18.4	71.8	15.2	66.7	10.1

№ №	Местоположение	Базовый Шум 2018 L _{Aeq,12hr} (dB)	Уровень шума при строительстве и увеличение шума							
			Подготовка		Разборка асфальта		Основание		Укладка асфальта	
			L _{Aeq,12hr} (dB)	Δ dB	L _{Aeq,12hr} (dB)	Δ dB	L _{Aeq,12hr} (dB)	Δ dB	L _{Aeq,12hr} (dB)	Δ dB
53	Тугол-Сай дом	55.8	75.0	19.2	78.3	22.5	75.1	19.3	70.0	14.2

Первая колонка дает номер рецептора (abbr.'rec '), а затем в столбце 2 название деревни или тип рецептора, например. магазин или дом (hse.). Расположение номера рецептора в деревне показано на картине контура шума в Приложении I, которое должно упоминаться вместе с таблицами.

Таблицы шума здания затем дают в колонке 3 дневные базовые уровни шума L_{Aeq} , 12 ч (дБ), взятые из расчетов шума дорожного движения. Этот уровень используется для расчета увеличения шума для четырех строительных работ, представленных в таблице.

Подробная информация о строительных шумовых эффектах приведена ниже для каждой из деревень в Разделе 2В, включая Жумгал, Куйручук и Тугол-Сай.

Уровень базовых (существующих уровней окружающего шума) в каждой деревне сравнивается с Руководством МФК, а для нежилых объектов уровни внутреннего шума (с открытыми окнами) сравниваются с соответствующим критерием для каждого здания. Затем следует обсуждение строительных шумовых воздействий.

Жумгал

Базовый уровень шума

В селе Жумгал существующие уровни окружающего шума в домах вдоль дороги уже превышают уровни, установленные в Руководящих принципах IFC, до 9 дБ в дневное время.

Внутренние уровни шума в мечети превышают внутренний критерий шума для центра культуры 8дБ с открытыми окнами, однако внутренние уровни шума внутри других объектов сообщества относятся к рекомендуемым критериям внутреннего шума.

Воздействия строительного шума

В Жумгале будут возникать значительные шумовые воздействия, когда строительные работы будут близки к жилым домам, а уровни шума будут достаточно высокими, чтобы эффекты помех могли возникать в домах, расположенных непосредственно вдоль дороги.

В здании администрации с закрытыми окнами уровни внутреннего шума будут по-прежнему соответствовать критерию шума для работы в офисе. Тем не менее, в школе уровень внутреннего шума будет превышать рекомендуемые уровни для классных комнат до 1,18 дБ, и, если возможно, работа вне школы должна быть ограничена периодами отпуска. Аналогичным образом, использование мечети также может быть нарушено во время работы на дороге, прилегающей к ней, однако возможно смягчить этот эффект, организовав перерывы в работе, чтобы не совпадали с служением в мечети.

Магазины в Жумгале находятся рядом с дорогой, а уровень внутреннего шума во время строительства может вызвать проблемы вмешательств, когда работа происходит непосредственно снаружи. Может быть, возможно, установить временные щиты непосредственно за пределами зданий, чтобы обеспечить смягчение шума во время строительных работ.

Куйручук

Базовый уровень шума

В Куйручуке существующие уровни окружающего шума в домах вдоль дороги уже превышают уровни, установленные в Руководящих принципах IFC, до 5 дБ в дневное время.

Воздействие строительного шума

Строительство дороги приведет к значительным шумовым воздействиям на жилых домах в Куйручуке, однако дома находятся дальше от дороги, чем в Жумгале, и уровень внутреннего шума будет соответственно ниже. Таким образом, вероятность вмешательства в действия, такие как эффекты помех, значительно снижается.

Между селами

На дороге между Куйручуком и Туголом-Саем дорога останется в качестве двухполосной дороги. Коммунальные объекты между селами включают два кафе на северной стороне дороги.

Базовый уровень шума

Существующие внутренние уровни шума в первом кафе (прим. 44) ниже критерия внутреннего шума, однако на вторых внутренних уровней 47 дБ незначительно превышают критерий.

Воздействие строительного шума

Строительные работы на дороге, прилегающей к кафе, вызовут вмешательство, когда работа будет происходить непосредственно вне зданий, причем внутренние уровни превышают внутренний критерий шума до 15 дБ.

Тугол-Сай

Базовый уровень шума

В Тугол-Сае существующие уровни окружающего шума в домах вдоль дороги уже превышают уровни, установленные в Руководящих принципах IFC, до 7 дБ в дневное время.

Уровни шума в мечети, которая составляет 30 м от дороги, также превысят внутренний критерий шума.

Воздействие строительного шума

Строительство дороги приведет к значительным шумовым воздействиям в домах в Тугол-Сае и может также вызвать эффекты помех, когда деятельность непосредственно примыкает к отдельным домам. Использование мечети также может быть нарушено во время работы на дороге, прилегающей к ней, однако возможно смягчить этот эффект, организовав перерывы в работе, чтобы не совпадали с служением в мечети.

Смягчение строительного шума

Шумовые эффекты, возникающие в результате строительства дороги, являются временными, и не является обычной практикой обеспечивать смягчение последствий в виде барьеров.

Хорошая коммуникация с затронутыми сообществами часто является наиболее эффективным способом управления потенциальными строительными шумовыми воздействиями. Поэтому Подрядчик должен информировать местных жителей о ходе работ, в том числе о том, когда и где будут проходить самые шумные виды деятельности и как долго они будут длиться. Все шумовые жалобы должны быть эффективно зафиксированы, исследованы и рассмотрены. Необходимо учитывать потребности жителей в выборе рабочего времени, и по возможности их следует выбирать так:

- Избегать работы в ночное время и в выходные дни;
- Избегать работы вблизи мечетей во время молитв;
- Выполнять работы вблизи школ во время каникул.

Кроме того, Подрядчик должен рассмотреть общие хорошие методы работы, в том числе следующие, которые особенно важны для дорожного строительства:

Необходимо использовать современное и ухоженное заводское и строительное оборудование;

- Все транспортные средства и установки должны быть оснащены эффективными глушителями выхлопных газов, которые должны поддерживаться в хорошем и эффективном рабочем состоянии.
- Устанавливаемые акустические крышки должны храниться в хорошем состоянии и должны храниться в закрытом состоянии, когда установка используется.
- Транспортные средства не должны дожидаться или стоять в очереди на дороге с работающими двигателями, а установка в прерывистом режиме должна быть отключена, когда она не используется, или где это невозможно, с минимальным уменьшением.

- Если необходимо использовать сайт или область хранения материалов, любая статическая установка внутри него должны располагаться настолько, насколько это практически возможно, из шумоподобных зданий.
- Если мероприятия, в том числе доставка материала на место, не могут выполняться в нормальное рабочее время, они должны проводиться как можно ближе к нормальному рабочему времени, как это практически возможно.
- Бетоносмесители не следует чистить, ударяя по барабанам.
- При работе с материалами следует соблюдать осторожность, чтобы не уронить материалы с чрезмерной высоты

Шум при эксплуатации

Результаты вычисления операционного шума представлены в Таблице 22.

Таблица 22: Результаты вычисления операционного шума

Рес. No.	Место	Уровень шума (дБ) Базовый		Уровень шума (дБ) Предварит.		Уровень шума (дБ) После		Изменение шума (дБ) После предварит		Уровень шума (дБ) После		Noise change (дБ) 2018		Уровень шума (дБ) При 40км/ч		Изменение шума (дБ) При 40 км/ч	
		L _{Aeq,12hr} 2018	L _{Aeq,8hr} 2018	L _{Aeq,12hr} 2019	L _{Aeq,8hr} 2019	L _{Aeq,12hr} 2019	L _{Aeq,8hr} 2019	Δ дБ 2019	Δ дБ 2019	L _{Aeq,12hr} 2034	L _{Aeq,8hr} 2034	Δ дБ 2034	Δ дБ 2034	L _{Aeq,12hr} 2034	L _{Aeq,8hr} 2034	Δ дБ 2034	Δ дБ 2034
		День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь
23	Жумгал дом	60.3	57.5	60.5	57.7	60.0	57.2	-0.5	-0.5	62.6	59.8	2.1	2.1	61.6	58.8	1.1	1.1
24	Школа	62.8	59.9	63.0	60.2	62.4	59.6	-0.6	-0.6	65.0	62.2	2.0	2.0	64.0	61.2	1.0	1.0
25	Администра	56.3	53.4	56.5	53.7	56.1	53.3	-0.4	-0.4	58.7	55.9	2.2	2.2	57.8	54.9	1.3	1.2
26	Магазин	64.1	61.3	64.3	61.5	62.9	60.1	-1.4	-1.4	65.6	62.7	1.3	1.2	64.6	61.8	0.3	0.3
27	Жумгал дом	59	56.2	59.2	56.4	59.2	56.4	0.0	0.0	61.8	59.0	2.6	2.6	60.8	58.0	1.6	1.6
28	Магазин	66.9	64.1	67.1	64.3	64.7	61.9	-2.4	-2.4	67.4	64.5	0.3	0.2	66.4	63.6	-0.7	-0.7
29	Мечеть	58.4	55.6	58.6	55.8	58.1	55.2	-0.5	-0.6	60.7	57.9	2.1	2.1	59.7	56.9	1.1	1.1
30	Жумгал дом	60.5	57.7	60.7	57.9	60.2	57.4	-0.5	-0.5	62.9	60.1	2.2	2.2	61.9	59.1	1.2	1.2
31	Жумгал дом	64.1	61.3	64.3	61.5	63.7	60.8	-0.6	-0.7	66.3	63.5	2.0	2.0	65.3	62.5	1.0	1.0
32	Магазин	65.1	62.3	65.3	62.5	64.2	61.4	-1.1	-1.1	66.9	64.0	1.6	1.5	65.9	63.0	0.6	0.5
33	Жумгал дом	60.7	57.9	61.0	58.1	60.6	57.8	-0.4	-0.3	63.3	60.5	2.3	2.4	62.3	59.5	1.3	1.4
34	Жумгал дом	62.2	59.3	62.4	59.6	61.8	59.0	-0.6	-0.6	64.4	61.6	2.0	2.0	63.4	60.6	1.0	1.0
35	Жумгал дом	59.1	56.2	59.3	56.5	59.0	56.2	-0.3	-0.3	61.6	58.8	2.3	2.3	60.7	57.8	1.4	1.3
36	Жумгал дом	62.4	59.6	62.6	59.8	62.0	59.1	-0.6	-0.7	64.6	61.8	2.0	2.0	63.6	60.8	1.0	1.0
37	Куйручук дом	56.9	54.1	57.1	54.3	57.1	54.3	0.0	0.0	59.7	56.9	2.6	2.6	58.8	55.9	1.7	1.6
38	Куйручук дом	60	57.2	60.3	57.4	60.2	57.4	-0.1	0.0	62.8	60.0	2.5	2.6	61.8	59.0	1.5	1.6
39	Куйручук дом	58.7	55.8	58.9	56.1	58.8	56.0	-0.1	-0.1	61.5	58.6	2.6	2.5	60.5	57.6	1.6	1.5
40	Магазин/остановка	65.7	62.9	66.0	63.1	64.8	62.0	-1.2	-1.1	67.5	64.7	1.5	1.6	66.5	63.7	0.5	0.6
41	Магазин	57.4	54.6	57.7	54.8	57.6	54.8	-0.1	0.0	60.2	57.4	2.5	2.6	59.3	56.4	1.6	1.6
42	Куйручук дом	58	55.2	58.3	55.4	58.2	55.4	-0.1	0.0	60.9	58.1	2.6	2.7	59.9	57.1	1.6	1.7
43	Кафе (lay by)	62.3	59.5	62.5	59.7	62.3	59.5	-0.2	-0.2	65.0	62.2	2.5	2.5	64.0	61.2	1.5	1.5
44	Кафе (lay by)	57.7	54.9	57.9	55.1	57.9	55.1	0.0	0.0	60.5	57.7	2.6	2.6	59.5	56.7	1.6	1.6
45	Тугол-Сай дом	63.3	60.5	63.5	60.7	63.4	60.6	-0.1	-0.1	66.0	63.2	2.5	2.5	65.1	62.2	1.6	1.5
46	Магазин	60.8	58	61.0	58.2	60.8	58.0	-0.2	-0.2	63.5	60.6	2.5	2.4	62.5	59.7	1.5	1.5

Рес. No.	Место	Уровень шума (дБ) Базовый		Уровень шума (дБ) Предварит.		Уровень шума (дБ) После		Изменение шума (дВ) После предварит		Уровень шума (дБ) После		Noise change (дВ) 2018		Уровень шума (дБ) При 40км/ч		Изменение шума (дВ) При 40 км/ч	
		L _{Aeq,12hr} 2018	L _{Aeq,8hr} 2018	L _{Aeq,12hr} 2019	L _{Aeq,8hr} 2019	L _{Aeq,12hr} 2019	L _{Aeq,8hr} 2019	Δ дБ 2019	Δ дБ 2019	L _{Aeq,12hr} 2034	L _{Aeq,8hr} 2034	Δ дБ 2034	Δ дБ 2034	L _{Aeq,12hr} 2034	L _{Aeq,8hr} 2034	Δ дБ 2034	Δ дБ 2034
		День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь
47	Тугол-Сай дом	54.2	51.3	54.4	51.6	54.3	51.5	-0.1	-0.1	57.0	54.2	2.6	2.6	56.0	53.2	1.6	1.6
48	Тугол-Сай дом	57.4	54.6	57.6	54.8	57.6	54.8	0.0	0.0	60.3	57.5	2.7	2.7	59.3	56.5	1.7	1.7
49	Мечеть	58.5	55.6	58.7	55.9	58.6	55.8	-0.1	-0.1	61.3	58.4	2.6	2.5	60.3	57.4	1.6	1.5
50	Тугол-Сай дом	59.3	56.5	59.5	56.7	59.5	56.7	0.0	0.0	62.2	59.3	2.7	2.6	61.2	58.3	1.7	1.6
51	Тугол-Сай дом	57.6	54.8	57.9	55.0	57.9	55.0	0.0	0.0	60.5	57.7	2.6	2.7	59.5	56.7	1.6	1.7
52	Магазин	56.6	53.8	56.8	54.0	56.8	54.0	0.0	0.0	59.4	56.6	2.6	2.6	58.4	55.6	1.6	1.6
53	Тугол-Сай дом	55.8	52.9	56.0	53.2	56.0	53.2	0.0	0.0	58.6	55.8	2.6	2.6	57.6	54.8	1.6	1.6

Левая часть таблиц находится в том же формате, что и таблица результатов строительных шумов, причем первая колонка дает номер рецептора, а в колонке 2 - название села или тип рецептора, например. магазин или дом (hse.). Расположение номера рецептора в деревне показано на картине контура шума в Приложении I, которое должно упоминаться вместе с таблицами.

Уровни шума в дневное и ночное время и изменения уровня шума дорожного движения представлены для краткосрочных эффектов (Post Scheme 2019) и долгосрочных (Post Scheme 2034) шумовых эффектов и представлены с точностью 0,1 дБ.

Карты контуров шума дают оценку пространственной протяженности дневного долговременного изменения шума с 2019 года без схемы до 2034 года. Оценка основана на предположении, что нет дополнительного скрининга, кроме того, что обеспечивается первым рядом как указано на картографировании, и что существующий уровень окружающего шума без движения по дороге, т.е. шум, создаваемый в дневное время посредством движения по местным дорогам и повседневной деятельности в жилых домах, составляет 40 дБ. Эта цифра типична для дневных уровней шума в сельской местности с небольшим количеством местных движений транспорта и ниже минимального уровня, измеренного в первоначальном базовом исследовании этого раздела. Примечание: сетка, показанная на картах, находится на расстоянии 500 м.

Дальнейшее картирование представлено в Приложении 1, рисунки A5-A8, иллюстрирующие зоны, окрашенные в красный цвет, в которых жители зданий могут испытывать повышенный риск нарушения сна, возникший в результате работы в 2034 году. Это связано с влиянием усиления дорожного движения, не связанное с этой схемой, и, следовательно, не является следствием схемы.

На рисунке A9 приведен пример зоны, в которой жилища, которые ранее были ниже руководящих принципов IFC в течение дневного периода (55 дБ $L_{Aeq,T}$), превысили этот уровень в 2034 году. На рисунке A10 показан пример эквивалентной зоны для ночного периода, опять же, эти последствия являются результатом интенсификации дорожного движения, не связанного с этой схемой, и, следовательно, являются следствием схемы.

Подробное обсуждение результатов оценки эксплуатационного шума приведено ниже для каждой из деревень на Участке 2Б, включая Кок-Жар, Чекилдек, Чолпон и Ак-Учук. Уровень уровней шума в дневное и ночное время в каждом селе сравнивается с рекомендациями IFC, а для нежилых помещений уровни внутреннего шума (с открытыми окнами) сравниваются с соответствующим критерием для каждого здания. Затем следует обсуждение воздействия рабочих шумов, включая краткосрочные и долгосрочные последствия, и возможные варианты смягчения последствий.

Жумгал

Базовый уровень шума

В Жумгале существующие уровни дорожного движения в домах вдоль дороги уже превышают уровни, указанные в Руководящих принципах IFC, до 9 дБ в дневное время и 16 дБ в ночное время. Внутренние уровни шума в мечети и школе уже превышают внутренний критерий шума на 3дБ и 8дБ соответственно, однако внутренние уровни шума внутри здания администрации находятся в пределах рекомендуемых внутренних критериев шума.

Операционные эффекты шума

Краткосрочные операционные эффекты (2019)

Расширение дороги с 2 до 4 полос через село приведет к изменению уровня шума в домах от -0,6 дБ до + 0,0 дБ, что является незначительным шумовым воздействием.

Долгосрочные операционные эффекты (2034)

Ожидается, что усиление дорожного движения, которое в значительной степени не зависит от схемы, произойдет в течение 15-летнего периода после открытия схемы в сочетании с эффектом расширения дороги, приведет к увеличению шума в пределах 2,0-2,6 дБ в течение обоих дневного и ночного периодов. Это будет незначительным шумовым воздействием.

Степень изменения дневного шума показана в Приложении I, Рисунок A1.

Внутренние уровни шума в здании административного здания села (1) будут по-прежнему соответствовать внутреннему критерию шума для служебных помещений, в то время как школы и мечеть будут по-прежнему превышать соответствующие критерии.

Куйручук

Базовый уровень шума

В Куйручуке существующие уровни дорожного движения в домах вдоль дороги уже превышают уровни, установленные в Руководящих принципах IFC, до 5 дБ в дневное время и 12 дБ в ночное время.

Операционные эффекты шума

Краткосрочные операционные эффекты (2019)

Расширение дороги с 2 до 4 полос через село приведет к изменению уровня шума в жилых домах 0,1 дБ, что является незначительным шумовым воздействием.

Долгосрочные операционные эффекты (2034)

Ожидается, что усиление дорожного движения, которое в значительной степени не зависит от схемы, произойдет в течение 15 лет после открытия схемы в сочетании с эффектом расширения дороги приведет к увеличению шума в пределах 2,4-2,6 дБ, что будет незначительным шумовым воздействием. Степень изменения дневного шума показана в Приложении I, рисунках A3 и A4.

Между селами

На дороге между Куйручуком и Тугол-Саем дорога останется в качестве двухполосной дороги. Коммунальные объекты включают два кафе на севере от дороги.

Базовый уровень шума

Существующие внутренние уровни шума в первом кафе (44) ниже критерия внутреннего шума, однако на вторых внутренних уровнях 47 дБ будет незначительно превышать критерий.

Операционные эффекты шума

Краткосрочные операционные эффекты (2019)

Расширение дороги с 2 до 4 полос через село приведет к изменению уровня шума от 0,3 дБ до -0,2 дБ, что является незначительным шумовым воздействием.

Долгосрочные операционные эффекты (2034)

Ожидается, что усиление дорожного движения, которое в значительной степени не зависит от схемы, произойдет в течение 15 лет после открытия схемы в сочетании с эффектом расширения, что дороги приведет к увеличению на 2,5 дБ в кафе и заправочной станции и внутренних уровней шума в обоих кафе теперь превысят рекомендуемые уровни внутреннего шума, предполагая, что открыты окна.

Тугол-Сай

Базовый уровень шума

В Тугол-Сае существующие уровни дорожного движения в домах вдоль дороги уже превышают уровни, указанные в Руководящих принципах IFC, до 8 дБ в дневное время и до 15 дБ в ночное время. Внутренние уровни шума в мечети (при условии, что окна открыты), что составляет 30 м от дороги, также превысят критерий внутреннего шума 8дБ.

Операционные эффекты шума

Краткосрочные операционные эффекты (2019)

Расширение дороги с 2 до 4 полос через село приведет к изменению уровня шума от 0,2 дБ до + 0,1 дБ, что является незначительным шумовым воздействием.

Долгосрочные операционные эффекты (2034)

Ожидается, что усиление дорожного движения, которое в значительной степени не зависит от схемы, произойдет в течение 15-летнего периода после открытия схемы в сочетании с эффектом расширения дороги приведет к увеличению между с 2,5-2,7 дБ, т.е. незначительное воздействие шума, в течение как дневного, так и ночного периодов. Степень изменения шума в дневное время проиллюстрирована в Приложении I, рисунок A6. Внутренние уровни шума внутри мечети с открытыми окнами будут по-прежнему превышать внутренние критерии проектирования шума.

Прогнозирование строительного шума

136. Таблица 23 показывает вычисленный урон для зданий.

Таблица 23: Минимальная дистанция катков к чувствительным домам не причиняющие ущерб

Ед: метр

Тип виброкатка	Косметическое повреждение	Тип ущерба Незначительное структурное повреждение
Без вибрации	Нет ущерба	Нет ущерба
Низкая вибрация	16	9
Высокая вибрация	22	13

Основываясь на вышеуказанную таблицу, следующие повреждения могут быть прогнозированы:

Таблица 24: Тип повреждений конструкций страдающих от высоких вибрационных катков

	КМ	Сторона	Дистанция от дороги, м	Объект	Прогнозируемое повреждение
1	127+030	СПРАВА	18.02	Саманный дом	Косметическое повреждение
2	127+165	СПРАВА	9.15	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
3	127+165	СПРАВА	0	Киоск	Незначительное структурное повреждение
4	127+225	СПРАВА	1.57	Киоск	Незначительное структурное повреждение
5	127+250	СПРАВА	7.55	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
6	127+320	СЛЕВА	0.55	Саманный дом	Незначительное Косметическое повреждение
7	127+335	СЛЕВА	9.16	Саманный дом	Косметическое повреждение
8	127+340	СПРАВА	18.02	Саманный дом	Косметическое повреждение
9	127+365	СПРАВА	7.08	Фундамент	-
10	127+375	СПРАВА	7.52	Кирпичный дом	Незначительное структурное повреждение
11	127+385	СПРАВА	13.05	Саманный дом	Косметическое повреждение
12	127+390	СЛЕВА	0.63-5.06	Сарай	-
13	127+415	СПРАВА	3.92	Сарай	Незначительное структурное повреждение
14	127+425	СПРАВА	2.37	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
15	127+435	СПРАВА	2.83	Сарай	Незначительное структурное повреждение
16	127+455	СЛЕВА	6.44	Склад	Незначительное структурное повреждение
17	127+490	СЛЕВА	10.60	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
18	127+520	СЛЕВА	12.86	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
19	127+535	СЛЕВА	4.01	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
20	127+555	СПРАВА	4.67	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение

	КМ	Сторона	Дистанция от дороги, м	Объект	Прогнозируемое повреждение
21	127+5565	СЛЕВА	14.46	Саманный дом	Косметическое повреждение
22	127+595	СПРАВА	0.40	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
23	127+600	СПРАВА	0.0	Саманный магазин	Косметическое повреждение
24	127+605	СЛЕВА	7.08	Контейнер	-
25	127+635	СПРАВА	17.27	Мечеть	Косметическое повреждение
26	127+645	СЛЕВА	5.1	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
27	127+665	СЛЕВА	3.88	Сарай	Незначительное структурное повреждение
28	127+675	СПРАВА	10.7	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
29	127+695	СЛЕВА	0.55	Кирпичный дом	Незначительное Косметическое повреждение
30	127+750	СЛЕВА	0	Фундамент	-
31	127+755	СПРАВА	1.58	Фундамент	-
32	127+800	СПРАВА	2.54	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
33	127+835	СПРАВА	4.12	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
34	128+060	СЛЕВА	12.61	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
35	128+065	СЛЕВА	1.28	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
36	128+110	СПРАВА	3.63	Сарай	Незначительное структурное повреждение
37	128+120	СЛЕВА	9.79	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
38	128+140	СПРАВА	2.23	Сарай	Незначительное структурное повреждение
39	128+145	СПРАВА	10.35	Склад	Незначительное структурное повреждение
40	128+170	СЛЕВА	16.52	Саманный дом	Косметическое повреждение
41	128+205	СПРАВА	7.00	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
42	128+206	СПРАВА	5.55	Сарай	Незначительное структурное повреждение
43	128+210	СЛЕВА	4.67	Сарай	Незначительное структурное повреждение
44	128+212	СЛЕВА	15.60	Саманный дом	Косметическое повреждение
45	128+225	СЛЕВА	12.75	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
46	128+240	СЛЕВА	7.24	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
47	128+285	СЛЕВА	6.07	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
48	128+325	СПРАВА	1.70	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
49	128+345	СПРАВА	2.81	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение

	КМ	Сторона	Дистанция от дороги, м	Объект	Прогнозируемое повреждение
50	128+385	СПРАВА	2.23	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
51	128+505	СПРАВА	5.44	Кирпичный дом	Незначительное структурное повреждение
52	128+540	СПРАВА	6.55	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
53	128+575	СПРАВА	6.07	Фундамент	-
54	128+585	СЛЕВА	2.46	Сарай	Незначительное структурное повреждение
55	128+590	СПРАВА	5.98	Фундамент	-
56	128+600	СЛЕВА	2.61	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
57	128+630	СПРАВА	1.93	Склад	Незначительное структурное повреждение
58	128+635	СЛЕВА	5.78	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
59	128+640	СПРАВА	1.53	Склад	Незначительное структурное повреждение
60	128+650	СПРАВА	5.34	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
61	128+660	СЛЕВА	0	Сарай	Незначительное структурное повреждение
62	128+670	СПРАВА	1.14	Сарай	Незначительное структурное повреждение
63	128+675	СЛЕВА	7.04	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
64	128+685	СПРАВА	5.41	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
65	128+695	СЛЕВА	5.18	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
66	128+700	СПРАВА	8.85	Сарай	Незначительное структурное повреждение
67	128+715	СЛЕВА	7.40	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
68	128+720	СПРАВА	15.88	Кирпичный дом	Незначительное структурное повреждение
69	128+725	СПРАВА	17.2	Кирпичный дом	Косметическое повреждение
70	128+745	СЛЕВА	11.68	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
71	128+755	СЛЕВА	11.75	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
72	128+950	СПРАВА	2.09	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
73	128+980	СПРАВА	2.98	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
74	129+404	СПРАВА	3.81	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
75	129+080	СПРАВА	5.73	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
76	141+055	СЛЕВА	2.52	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение

	КМ	Сторона	Дистанция от дороги, м	Объект	Прогнозируемое повреждение
77	141+060	СЛЕВА	5.40	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
78	141+240	СЛЕВА	18.94	Саманный дом	Косметическое повреждение
79	141+585	СЛЕВА	14.88	Саманный дом	Косметическое повреждение
80	141+775	СЛЕВА	19.62	Саманный дом	Косметическое повреждение
81	141+820	СЛЕВА	17.82	Саманный магазин	Косметическое повреждение
82	142+200	СПРАВА	9.95	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
83	142+300	СПРАВА	19.88	Саманный дом	Косметическое повреждение
84	142+400	СПРАВА	18.82	Саманный дом	Косметическое повреждение
85	142+465	СПРАВА	18.54	Саманный дом	Косметическое повреждение
86	142+005	СПРАВА	15.45	Кирпичный дом	Косметическое повреждение
87	143+000	СПРАВА	7.67	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
88	143+005	СПРАВА	5.57	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
89	143+010	СПРАВА	5.79	Контейнер	-
90	143+030	СПРАВА	4.50	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
91	143+035	СЛЕВА	2.0	Фундамент	Незначительное структурное повреждение
92	143+040	СПРАВА	0	Остановка	Незначительное структурное повреждение
93	143+060	СПРАВА	2.74	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
94	143+075	СЛЕВА	2.0	Склад	Незначительное структурное повреждение
95	143+095	СПРАВА	4.4	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
96	143+510	СПРАВА	20.12	Саманный дом	Косметическое повреждение
97	146+530	СПРАВА	1.74	Саманное кафе	Незначительное структурное повреждение
98	146+565	СПРАВА	2.60	Саманное кафе	Незначительное структурное повреждение
99	146+610	СПРАВА	5.36	Саманное кафе	Незначительное структурное повреждение
100	149+060	СПРАВА	6.40	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
101	149+360	СПРАВА	5.19	Киоск	Незначительное структурное повреждение
102	149+395	СЛЕВА	12.5	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
103	149+420	СЛЕВА	8.72	Саманный дом	Незначительное структурное повреждение
104	149+720	СЛЕВА	14.66	Саманный дом	Косметическое повреждение
105	159+760	СПРАВА	14.0	Мечеть	Косметическое повреждение
106	149+790	СПРАВА	3	Контейнер	-
107	149+800	СПРАВА	5.91	Саманный магазин	Незначительное

	КМ	Сторона	Дистанция от дороги, м	Объект	Прогнозируемое повреждение
					структурное повреждение
108	149+830	СПРАВА	4.45	Саманный магазин	Незначительное структурное повреждение
109	149+855	СПРАВА	0	Мастерская	Незначительное структурное повреждение
110	149+970	СЛЕВА	21.8	Саманный дом	Косметическое повреждение

79 объектов пострадают от незначительных структурных повреждений, в то время как 22 объекта сталкиваются с косметическим повреждением благодаря использованию высоких вибрационных роликов во время строительства.

Прогнозирование операционной вибрации

137. Никаких вибрационных повреждений не предвидится после прохождения транспортных средств.

Буро-взрывные работы

138. Буро-взрывные работы запланированы для удаления грунта на склонах вдоль проектной дороги. Общий вычисленный объем составляет примерно 128,660 м³ на км 113. Эти работы повлекут серьезный шум, вибрацию и загрязнение пылью в округе.

Качество поверхностных вод

139. 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 сброса сточных вод без очистки с автомобильных дорог в подземные горизонты, а также в период строительства и реконструкции мостов.

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. Для предотвращения загрязнения поверхностных и грунтовых вод необходимо предусматривать смягчающие мероприятия, которые будут описаны в Плане управления окружающей средой (ПУОС).

140. В период строительства, водные объекты будут затронуты при ремонте, расширении моста на реке Тугол-Сай (149 км + 600) и замене 113 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.

Загрязнение и эрозия почвы.

141. В период строительства комплекс технологических процессов, связанных с сооружением земляного полотна наносит обычно наибольший ущерб окружающей среде. На временно занимаемых землях для карьера, для стройплощадки, а также на строящейся дороге в первую очередь наблюдается загрязнение почвенного покрова. Загрязнение почвы также может оказывать установка и эксплуатация АБЗ. Загрязнение почвы происходит главным образом выпадением из атмосферы на покрытие 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 этот эффект будет минимальным и только в пределах придорожной полосы. Такое воздействие может быть снижено, если техника будет

содержаться в хорошем состоянии и за счет правильной утилизации использованных масел. В период строительства, воздействие будет выражаться в виде потери верхнего слоя почвы на участках, прилегающих к дороге, мусора, разливов нефтепродуктов и масел.

142. Почва может быть загрязнена нефтепродуктами строительной техники. Предполагается, что этот эффект будет минимальным и будет проходить только на обочине дороги. Такое воздействие может быть уменьшено, если оборудование поддерживается в хорошем состоянии путем надлежащего удаления отработанного масла.

143. Эрозия почвы в результате реабилитации автомобильной дороги в придорожной полосе незначительна, так как основные работы производятся на существующей дороге с укрепительными работами в системе водоотвода. В период строительства, воздействие будет выражаться в виде потери верхнего слоя почвы в районах, прилегающих к дороге, мусор, разливы нефтепродуктов и масел.

144. В период эксплуатации на загрязнение почвы воздействие будет оказано, непосредственно через выбросы отработанных газов двигателей, содержащие соединения свинца. При работе двигателей автомобилей в воздух с газообразными компонентами попадают аэрозольные и пылевидные частицы, среди которых соединения свинца и углерода (сажи) образующиеся при работе двигателей сгорания составляют основную долю. Хорошо известно, что опасность накопления соединений свинца в почве обусловлена доступностью его растениям и переходом по звеньям пищевой цепи в животных, птиц и человека. Эти соединения накапливаются в почве на глубине пахотного слоя или на глубине фильтрации дождевых осадков.

Высокие насыпи и откосы

145. Большая насыпь, по высоте более 10 м, и по ширине более, чем 40 м, показана в ведомости земляных работ, см Приложение А2. Для расширения существующей дороги или для улучшения линейности выравнивания дороги в нескольких местах предусматривается 15 м выемка откоса. Беспокойство вызывает возможность оползней, обрушения, сползание этих склонов.

Воздействие от реконструкции труб

146. Обновление существующего водовода является одним из объемов проекта. Есть 138 небольших пересечений водоотводов, как кратко изложены 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 дренажной системы была увеличена. Необходимо обновить потенциал этих дренажных системы для удовлетворения с сегодняшним спросом. Тем не менее, чтобы заменить / обновить эти устаревшие водопропускные трубы, многие обломки бетона / металлических отходов могут быть сгенерированы при их сносе. Обработка этих отходов является экологической проблемой.

Воздействия на существующие линии электропередач/опор

147. 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 рискованным, имеется вероятность их обрушения.

Загрязнение грунтовых вод

148. Подземные воды уязвимы к загрязнению нефтепродуктами. Бензин / дизельное топливо может просачиваться через почву в грунтовые воды в случае их утечки 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, представленны на рисунке 8 в соответствии с ASTM E1735 Стандартного руководства по рискам на основе Мер по устранению неисправностей на нефтяных площадках.

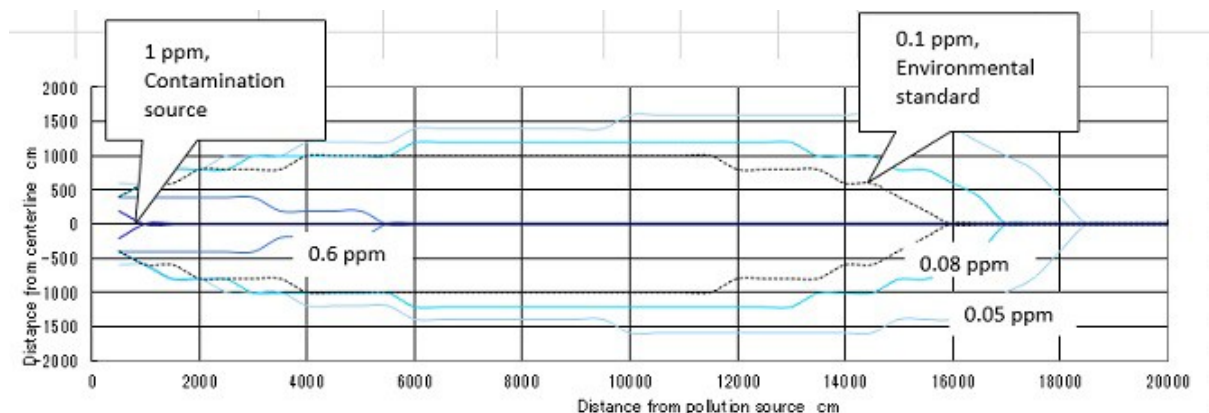


Рисунок 9: Моделирование загрязнения бензином грунтовых вод

Выше было смоделировано в предположении, что грунтовые воды были загрязнены в 1 промилле только пролитое местоположение и грунтовые воды 0,5 м / сут в течение 1 года загрязнения. Как показано на рисунке, хотя грунтовые воды у источника загрязнения составляет только 1 ppm на миллион, загрязнение грунтовых вод, более 0,1 ppm на миллион по стандартам КР, расширяется по мере 150 м от источника. Другими словами, использование ручного насоса не может быть использована для питьевых целей ближе 150 м до источника. Опять же, следует подчеркнуть, что, несмотря на загрязнение подземных вод в качестве 1ppm (1сс бензина на 1м3 воды), влияние губительно. Любое просачивание бензина в грунт должно быть предотвращено в первую очередь.

Флора и фауна

149. В период строительства незначительное негативное воздействие от реабилитации дороги на животный и растительный мир возможно при случайных съездах строительной техники за пределы строительной площадки. А также могут наблюдаться следующие факторы:

- (i) факторы, препятствующие 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) факторы беспокойства, пугающие животных и нарушающие их среду обитания служат шум, вибрация, свет от движения транспортного потока. Как известно реакция животных на фактор 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.

150. Учитывая факт существования автомобильной дороги достаточно длительное время до начала реконструкции на сложившийся уклад обитания животного мира на прилегающей территории, можно отметить незначительное дополнительное воздействие на животный и растительный мир, которое будет оказывать реконструкция автомобильной дороги. В период эксплуатации воздействие на флору и фауну будет незначительным.

Социальная среда.

151. 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. Воздействие 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 проекта 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. Во время периода эксплуатации, указанное влияние не будет иметь место.

Культурные и исторические места

152. В период строительства, воздействие на культурные объекты будут выражено только в форме физического воздействия. Физическое нарушение объектов может быть оказано только строителями. В ходе реконструкции может быть оказано воздействие на следующие объекты, расположенные ниже.

Объекты исторического и культурного наследия (ОИКН)

- ✓ На участке дороги 91+100 - 91+600 км могильник Ак-Чий (комплекс ОИКН №1);
- ✓ На участке дороги 92+400 - 92+800 км могильник Ак-Чий 2 (комплекс ОИКН №2)
- ✓ На участке дороги 93+700 - 93+840 км комплекс Ак-Чий 4 (комплекс ОИКН №4);;
- ✓ На участке дороги 97+300 - 97+500 км могильник Узун-Булак (комплекс ОИКН №5);
- ✓ На участке дороги 98+450 - 98+600 км комплекс Узун-Булак 2 (комплекс ОИКН №6);
- ✓ На участке дороги 105+500 – 105+760 км могильник Кырк-Кыз (комплекс ОИКН №7).
- ✓ На участке дороги 105+850 - 105+950 км могильник Кырк-Кыз 2 (комплекс ОИКН №8);
- ✓ На участке дороги 106+000 - 106+130 км могильник Кырк-Кыз 3 (комплекс ОИКН №9);
- ✓ На участке дороги 136+000 - 136+900 км могильники Алтын-Арык 2 (комплекс ОИКН №11);
- ✓ На участке дороги 138+700 - 138+800 км комплекс Алтын-Арык 4 (комплекс ОИКН №13);
- ✓ На участке дороги 139+500 - 139+850 км комплекс Алтын-Арык 5 (комплекс ОИКН №14);
- ✓ На участке дороги 140+100 - 141+050 км могильники Куйручук 1 (комплекс ОИКН №15) и Куйручук 2 (комплекс ОИКН 16);
- ✓ На участке дороги 145+400 - 145+600 км комплекс Куйручук 3 (комплекс ОИКН №17);
- ✓ На участке дороги 146+550 - 147+900 км могильники Тугол-Сай 1 (комплекс ОИКН №20), Тугол-Сай 2 (комплекс ОИКН №21) и Тугол-Сай 3 (комплекс ОИКН №22).;

- ✓ На том же участке дороги в пойме реки Жумгал зафиксировано городище Тугол-Сай (ОИКН №23) и два торткуля (укрепления) (ОИКН №№ 24 и 25);
- ✓ На участке дороги 151+600 - 151+750 км могильник Тугол-Сай 4 (комплекс ОИКН №26) и Тугол-Сай 5 (комплекс ОИКН №27);
- ✓ На участке 152+950 - 153+000 км 2 гумбеа и этнографическое кладбище (ОИКН №28).
- ✓ На участке дороги 153+100 - 153+200 км могильник Тугол-Сай 6 (комплекс ОИКН №29);
- ✓ На участке дороги 154+400 - 154+600 км могильник Тугол-Сай 7 (комплекс ОИКН №30).

Кладбища и захоронения:

- ✓ 158 – 160 км - кладбище на левой стороне, приблизительно в 6 м от дороги;
- ✓ 153-155 км - На холме справа имеется кладбище на расстоянии 20-50 м от дороги;
- ✓ 152+300 км - Кладбища села Тугол-Сай на обеих сторонах от дороги. Расстояние между двумя кладбищами составляет 25 м; ширина существующей дороги 13,4 м. Расстояние от границы кладбища правой стороны до дороги 3 м; напротив с левой стороны 3-5 м;
- ✓ 141 км + 300 - кладбище на левой стороне дороги, в 10-15 м от дороги;
- ✓ 138 км – Комплекс мавзолеев – глиняные курганы. Они расположены близи к дороге, на правой стороне в 3-3,5 м от дороги и на расстоянии около 100 метров с левой стороны от дороги;
- ✓ 132 км - Кладбище на левой стороне дороги на расстоянии около 20-30 м от дороги;
- ✓ 131 км - Кладбища по обеим сторонам дороги (справа 3 м и слева 3,5 м).

Безопасность движения

153. 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 дорожного движения будет минимальным, вследствие обустройства дороги дорожными знаками и разметкой.

Строительные лагеря

154. В период строительства строительные лагеря будут устанавливаться за территорией сел. В данных лагерях будет вестись контроль трудового дня. На территории могут образовываться твердо-бытовой мусор, 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 воздействие оказано не будет.

2. Меры по смягчению последствий

2.1. Этап строительства

155. В основную конкурсную 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.

156. Под руководством КСК, подрядчик должен будет представить планы экологического управления по конкретным участкам (ПУОС) для следующих действий до начала операции: (I) ПУОС чувствительных местах, таких как жилые и коммерческие площади,

культурные и исторические достопримечательности, в том числе захоронения, речных берегов или других водных объектов; (II) расположение рабочего лагеря с управлением сточными водами и плана управления отходами; (III), расположение и описание асфальтовых и дробильных установок, технического обслуживания оборудования и складских помещений; (IV) план управления почв и грунтами; (V) управление карьерами включая его рекультивацию; и (VI) утвержденный способ работ при реконструкции моста. ПУОС должен быть одобрен консультантом строительного надзора перед подачей в ГРИП-МТиД на утверждение. ПУОС должен затем обновляться время от времени, чтобы включить любые изменения во время строительства.

157. ПУОС должен также включать следующие приложения:

- (i) План по подавлению пыли.
- (ii) План по подавлению строительного шума.
- (iii) План по управлению вибрацией и мониторинг.
- (iv) План управления взрывными работами.
- (v) План по предотвращению загрязнения поверхностных вод.
- (vi) План управления карьерами.
- (vii) План по управлению заводами.
- (viii) План управления грунтами
- (ix) План утилизации твердых и жидких отходов.
- (x) План управления объектами культуры и истории.
- (xi) План безопасности движения.
- (xii) План управления строительным участком и лагерем.
- (xiii) План по управлению переработки материалов/оборудования и складирования

Метод о строительстве - Подрядчик должен представить метод строительства, детализируя рабочий процесс, необходимую область и продолжительность процесса.

Типичный процесс строительства повлечет за собой, во первых - закрытие или ограничение существующего движения на участках работы и создание обездной дороги. Организация новой обездной дороги повлечет за собой срубку и очистку растительности, земляные работы, заполнение и выравнивание участка, устройство насыпи и выравнивание поверхности для существующего движения.

Расширение дороги приведет к землеройным работам и нарушениям пород, которых необходимо транспортировать в обозначенные отвалы. Подобные работы сами по себе нарушат естественную среду и повлияют на растительность. Необходимо установить меры по надлежащей эксплуатации обездной дороги, чтобы реагировать на движение и обеспечить общественную безопасность, контроль пыли, шума и эмиссии. Затронутые деревья необходимо пересадить как можно скорее и схемы обездных дорог и отвалы земли должны способствовать сохранению деревьев. Необходимо оберегать водные пути и предотвращать загрязнение.

Последующие этапы повлекут за собой 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 уступить дорогу для заменяющих конструкций. Подобное раздробление, разрушение и удаление старых элементов будет порождать сильный шум и пыль и куски мусора будут падать в существующий водный объект. Для снижения риска загрязнения воды, весьма целесообразно выполнить работы по сносу строений и строительные работы в летние месяцы.

Последующие этапы включают 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, если они подходят. Материалы, подходящие для подстилающего и основного слоев, будут поступать из карьеров или резервов грунта соответствующих свойств. Подобные основания покрытий будут разработаны и уплотнены до необходимой степени с использованием грейдеров и катков в соответствии с проектами и спецификациями. Слои асфальтового покрытия будут доставляться с асфальтовых заводов с дроблеными камнями и горными породами для совокупных требований. Подрядчик несет ответственность за то, чтобы асфальтобетонный завод производил необходимый объем битумной смеси в соответствии с экологическими требованиями к размещению и эксплуатации асфальтового завода.

Строительство моста начнется с основания, такого как системы фундаментов и свай. Это будет сопровождаться элементами пролетного строения балки, напорной плиты и периллы. Строительство компонентов пролетного строения, таких как балки и напорные плиты, будет включать в себя установку опалубок, укладку бетона, а в некоторых случаях, последующее натяжение напрягаемой арматуры при необходимости. Важным указанием 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.

158. Специалист по экологическим вопросам КСН проводит инспекцию деятельности по управлению окружающей средой Подрядчиком и ежеквартально и дважды в год публикует отчеты по мониторингу в ГРИП.

159. Комитет по рассмотрению жалоб будет функционировать для решения спорных моментов, возникающих между местными жителями и Подрядчиком.

160. Для участка «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)», первичные соответствующие вопросы заключаются в выбросах в атмосферу и шумовом воздействии, надлежащем управлении земляными работами, отходами и рациональными методами ведения хозяйства Подрядчика, связанные с утилизацией топлива и смазочных материалов, отходов от лагеря рабочих, а также в мерах по обеспечению гигиены и безопасности труда для персонала подрядчика. Следующие являются обсуждениями деталей представленных в ПУОС.

161. Ожидается, что воздействие на качество воздуха будет вызвано строительными мероприятиями, такими как выхлопы строительной техники, выбросы от асфальтовых заводов, сухие открытые почвы и запасы материалов, пыль с дорог и строительных работ, а также от агрегатных дробилок, но будет временным. Хорошая коммуникация с местными жителями неизбежна. В целях сокращения уровня выбросов выхлопных газов вместе с шумом и вибрацией, в целом, подрядчик должен выполнить следующие смягчающие меры; (i) сохранять строительное оборудование в хорошем состоянии (ii) предотвратить холостой ход двигателей путем отключения механизмов, которые не используются более 3 минут (iii) запретить использование машин или оборудования, которые вызывают чрезмерные выбросы дыма (iv) использовать тип с низким уровнем выбросов и (v) установить барьер шума (загрязнения воздуха), если это необходимо.

Чтобы свести к минимуму пыль, подрядчик должен разработать план подавления пыли и утвердить его у КСН. Программа обеспечит:

- Не асфальтированные маршруты, ведущие к поселениям, должны регулярно опрыскиваться водой для подавления пыли.
- Транспортные средства, перевозящие грунт/материалы, должны быть покрыты при транспортировке материалом, особенно через села.

- Опрыскивание воды по маршруту перевозки, складирование, заготовка ямы
- Внедрение оборудования с низким уровнем выбросов загрязняющих веществ, приложенное надлежащим глушителем и регулярное техническое обслуживание
- Установка барьера после мониторинга при необходимости
- Измерения качества воздуха на участках рецептора (в первую очередь, указанные в базовых измерениях) выполняются в соответствии с планом мониторинга окружающей среды.

162. **Транспортировка материала.** Оценки из предварительного проекта для участка показывают, что объем выемки составит 943,7 тыс. куб. м, а объем насыпи для участка - 429 тыс. куб. м. Грузовое движение значительно скажется на местных дорогах, а также на сообществах, по которым они проходят. КСН в координации с ГРИП и местными администрациями определяет маршруты перевозки с достаточным обслуживанием для минимизации образования пыли, шума и нарушения для жителей, ограничивая время перевозки с 07:00 до 18:00. Во время полевых исследований специалистом по материалу были найдены и проверены подходящие строительные материалы. В таблице 9 представлены возможные области карьеров для Участка 2Б.

163. **Шум**, возникающий в результате строительства, является временным, и не является обычной практикой обеспечивать смягчение последствий в виде барьеров. Рекомендация по оценке оценки шума для Участка 2Б в 2018 году (см. Приложение Н).

Хорошая коммуникация с затронутыми сообществами часто является наиболее эффективным способом управления потенциальными строительными шумовыми воздействиями. Поэтому Подрядчик должен информировать местных жителей о ходе работ, в том числе о том, когда и где будут проходить самые шумные виды деятельности и как долго они будут длиться. Все шумовые жалобы должны быть эффективно зафиксированы, исследованы и рассмотрены. Необходимо учитывать потребности жителей в выборе рабочего времени, и по возможности их следует выбирать так:

- Избегать работы в ночное время и в выходные дни;
- Избегать работы вблизи мечетей во время молитв;
- Выполнять работы вблизи школ во время каникул.

Кроме того, Подрядчик должен рассмотреть общие хорошие методы работы, в том числе следующие, которые особенно важны для дорожного строительства:

Необходимо использовать современное и ухоженное заводское и строительное оборудование;

- Все транспортные средства и установки должны быть оснащены эффективными глушителями выхлопных газов, которые должны поддерживаться в хорошем и эффективном рабочем состоянии.
- Устанавливаемые акустические крышки должны храниться в хорошем состоянии и должны храниться в закрытом состоянии, когда установка используется.
- Транспортные средства не должны дожидаться или стоять в очереди на дороге с работающими двигателями, а установка в прерывистом режиме должна быть отключена, когда она не используется, или где это невозможно, с минимальным уменьшением.
- Если необходимо использовать сайт или область хранения материалов, любая статическая установка внутри него должны располагаться настолько, насколько это практически возможно, из шумоподобных зданий.
- Если мероприятия, в том числе доставка материала на место, не могут выполняться в нормальное рабочее время, они должны проводиться как

можно ближе к нормальному рабочему времени, как это практически возможно.

- Бетоносмесители не следует чистить, ударяя по барабанам.
- При работе с материалами следует соблюдать осторожность, чтобы не уронить материалы с чрезмерной высоты

164. **Предотвращение повреждений от вибрации.** Проведено исследование вибрации для определения уровня ударной вибрации для ближайших рецепторов (т.е. домов и сооружений). В этом разделе представлено резюме мер по смягчению последствий, а подробный отчет по моделированию вибраций и оценке для Участка 2Б представлен в Приложении I.

Повреждения, вызванные вибрационным катком, включают (1) незначительное структурное повреждение и (2) косметический ущерб, оба из которых, в зависимости от расстояния от источника вибрации, ближе к вибрационному катку, более серьезны повреждения.

В результате исследования предлагаются следующие варианты смягчения вибрационных эффектов, как показано в таблице 25. ГРИП будет работать с Инженером и командой разработчиков, чтобы узнать, какие варианты из ниже приведенных будут приняты. В случае, если Варианты 2 и 3 будут приняты, Подрядчиком должен подготовить План управления вибрацией и мониторинг, который должен быть утверждён со стороны ГРИП.

Таблица 25: Варианты для смягчения вибрации

ВАРИАНТ 1 ВАРИАНТ 2	БЕЗ ВИБРАЦИИ ВАРИАНТ 3
• Участки, где дома расположены в 9м – использовать катки без вибрации • Участки, где дома расположены от 9 до 22м. ○ использовать катки с минимальной вибрацией ○ использовать траншеи для уменьшения вибрации по отношению к домам ○ мониторинг в домах для обеспечения вибрации не превышающую 3 мм/с. Если вибрация превышает 3 мм/с приостановить работы и продолжить без вибрации • Участки, где дома расположены на дистанции более чем 22м: ○ Использовать высокую вибрацию ○ использовать траншеи для уменьшения вибрации по отношению к домам ○ мониторинг в домах для обеспечения вибрации не превышающую 3 мм/с. Если вибрация превышает 3 мм/с приостановить работы и продолжить без вибрации • Участки с чувствительными археологическими/древними памятниками в пределах 22м - использование роликов без вибрации. Когда участки с чувствительными археологическими/древними памятниками превышают 22 м используются низкие вибрации, мониторинг памятников и обеспечение чтобы вибрация не превышала 2 мм/с	• Участки, где дома расположены в 16м – использовать катки без вибрации • Участки, где дома расположены от 16 до 36м: ○ использовать катки с минимальной вибрацией ○ Без траншей ○ мониторинг в домах для обеспечения вибрации не превышающую 3 мм/с. Если вибрация превышает 3 мм/с приостановить работы и продолжить без вибрации • Участки, где дома расположены на дистанции более чем 36м: ○ Использовать высокую вибрацию ○ без траншей ○ мониторинг в домах для обеспечения вибрации не превышающую 3 мм/с. Если вибрация превышает 3 мм/с приостановить работы и продолжить без вибрации • Участки с чувствительными археологическими/древними памятниками в пределах 22м - использование роликов без вибрации. Когда участки с чувствительными археологическими/древними памятниками превышают 22 м используются низкие вибрации, мониторинг памятников и обеспечение чтобы вибрация не превышала 2 мм/с

165. **Буро-взрывные работы.** Взрывные работы оказывают серьезное воздействие на окружающую среду, такими как шум, вибрация, пыль и т.д. Подрядчик должен подготовить заявку на взрывные работы в соответствии с законодательством КР и, после утверждения осуществляют взрывные работы строго в соответствии с положениями.

166. **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 101 и 1 мост на реке Тугол-Сай. 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; (iii) устройство отстойников в местах, где строительные работы проводятся близ естественных водотоков.

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 50м).

На настоящем участке критическим местом является река Тугол-Сай (148+874). 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 местах.

167. При строительстве мостов размеры строительной площадки необходимы 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. Обсуждения с контролерами и пользователями нужно до начала строительства.

В водоохранных зонах (не менее 75 м) рек запрещает загрязнение земной поверхности, в том числе мусорной свалки, образования отходов, а также парковка, уборка и ремонт моторных транспортных средств и дорожно-строительной техники, заправки топливом. Все работы в водоохранных зонах должна проводиться на основании разрешения со стороны местных властей. Все работы в водоохранной зоне должны осуществляться на основании разрешения местных властей. Проектная документация должна включать ликвидационную работу после строительства моста: устранение русла речных островов, отсыпанных при строительстве опор; очистка русла реки и поймы от загромождения их объектов, 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.

Подрядчик должен представить форму заявки или план выполнения строительных работ на мостовых сооружениях, включая меры, которые будут предприняты для устранения неблагоприятных экологических последствий, таких как эрозия набережной реки и заиливание водотоков, которые могут возникнуть в результате такой деятельности.

План должен быть представлен КСН и ГРИП, которые включают: (i) установку водоотводных сооружений для уменьшения эрозии оврагов; (ii) установку удерживающих сооружений (например, мелководных бассейнов) во время строительных работ вблизи реки для сбора осадков, и (iii) полив запасов в течение сухого сезона, чтобы избежать ветровой эрозии.

Водопропускные трубы. Воздействие на окружающую среду, связанные с этой работой можно свести к минимуму, если водопропускные перестраиваются должным образом, то есть, правильно подобрано, с правильным наклоном, 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 передают поливную воду, которая течет, по предписанному графику орошения. Подрядчику необходимо тесно взаимодействовать с сельскими управами, чтобы установить время, когда работа может иметь место и не нанесет урон урожаю. Почти все структуры будут бетонными из сборного железобетона, с каждой секцией, установленной на месте, и герметизируют с помощью специальной уплотнителем/ герметизирующим материалом.

168. **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 Владелец карьера. Подрядчику необходимо будет подготовить план освоения участка, который должен содержать следующую информацию:

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

169. **План управления грунтом** - Для экскавации или разрезов почвенных материалов потребуются временные или постоянные участки для осаднения. Это должно быть сделано с надлежащей договоренностью с землевладельцем, на котором необходимо будет отложить избыток почвы. Постоянные участки почвенного покрова почв должны координироваться с местными должностными лицами и соответствующим образом получать соответствующее разрешение. План управления почвой, содержащий подробную информацию о мерах, которые необходимо предпринять для сведения к минимуму воздействия ветровой и водной эрозии на запасы, меры по минимизации потери плодородия верхнего слоя почвы, временных рамок, маршрутов транспортировки и места отвалов.

170. **План управления твердыми и жидкими отходами.** Для обработки твердых строительных отходов, таких как взломанные бетонные отходы и жидкие отходы, такие как выемка грунта, Подрядчик должен разработать план управления твердыми и жидкими отходами, предусматривающий предоставление мусорных контейнеров,

регулярный сбор и удаление в гигиенических, а также предлагаемые места отвала для различных видов отходов (например, бытовые отходы, использованные шины и т.д.) в соответствии с соответствующими местными и национальными правилами.

171. Высокие насыпи и выемки – Строительство таковых должны быть реализованы строго в соответствии с ПУОС, такими как система предотвращения от эрозий/размылов (дренаж и габионы если требуется), преобладание почвенного слоя в поверхности, шаги по обслуживанию, послойной уплотнение (насыпь).

172. Электропередачи/Опоры - Они должны быть перемещены назад в соответствии с предопределениями ПУОС.

173. Должен быть подготовлен план управления культурно-историческими участками. Следует соблюдать рекомендацию Археологического обследования и отчета об оценке и предлагаемого плана для Участка 2Б (см. Приложение J).

Вибрационный каток не должен использоваться, по меньшей мере, в пределах 22 м от археологически важных объектов. В ходе строительства подрядчик должен в письменной форме обратиться к местным властям, с просьбой определить защитные зоны вокруг этих объектов. Перед началом работ Подрядчик вместе с консультантом отметит охранную зону (границы охраняемой территории), установив защитный ленту и, при необходимости, установит соответствующие предупредительные знаки. Необходимо установить физический кордон вокруг определенных участков, чтобы свести к минимуму воздействие на строительство и предупредить работников/людей о том, что они мешают археологическим объектам.

Кладбища расположены в 2-3 метрах от полосы отвода (рис. 9 и 10). Согласно проекту дороги, расширение участка дороги не повлияет на эти объекты, по вопросам о переселении или изъятии земли. Расширение дороги планируется в пределах существующего права проезда и будет проходить на противоположном участке с кладбища.

Меры по смягчению воздействия на памятники культуры, необходимо:

- Выполнять все рекомендации в Приложении J: Археологическое исследование и отчет об оценке и предлагаемый план для Участка 2Б в 2018 году
- Выполнять все рекомендации, содержащиеся в Приложении I, «Вибрационное моделирование и отчет об оценке» для Участка 2Б в 2018 году
- информировать местные органы власти о строительных работах вокруг этих объектов.
- Местные органы власти осуществляют контроль и мониторинг этих районов во время строительных работ.
- Назначить специалиста по управлению трафиком, чтобы предотвратить причинение физическим повреждениям от машин и механизмов культурным объектам.
- Проводить работу с работниками по строгому запрету на объекты физического уничтожения, осквернения и загрязнения.
- Опубликовать предупреждающие знаки и информационные знаки для работников.
- Работы по пылеподавлению.
- Все дорожное оборудование должно использоваться на территории, отведенной для строительства.

Подрядчик должен строго проинструктировать своих работников о нарушении этих участков. В соответствии с Законом Кыргызской Республики об историческом культурном наследии, в случае обнаружения памятников культуры, все строительные работы должны быть прекращены и местные органы исполнительной власти должны быть проинформированы о результатах или любая другая компетентная организация (Институт истории и культурного наследия, Национальная академия наук, Отдел истории, Кыргызский национальный университет им. Баласагына) и МКИИТ КР.

174. **Охрана здоровья и безопасности рабочих и местного населения** 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: (i) Защитные ограждения; (ii) Дорожные разметки; (iii) Пересечение дорог; (iv) Лежачие полицейские; и (v) Дорожный знак «ограничение скорости». Социальные воздействия вблизи от дороги во время строительства, такие как ухудшение обычного доступа, проблемы безопасности и здоровья населения, а также социально-экономические конфликты. Если необходимо отводить движение, необходимо провести надлежащую консультацию и уведомить людей и автовладельцев. Загрязнение пыли и шума должны быть сведены к минимуму во время строительства. В целях безопасности должны быть обеспечены защитные барьеры и ограждения, чтобы люди и животные не бродили в районе работ. На этапе строительства возможно нельзя будет избежать нарушение существующего движения и локального доступа, что может вызвать проблемы у местного сообщества. Чтобы исправить ситуацию Подрядчик должен: (1) Представить план управления дорожным движением местным органам по управлению движением до начала работ; (2) Предоставить информацию общественности о масштабах и графике строительных работ и ожидаемых нарушениях и ограничениях доступа; (3) Предусмотреть достаточный поток движения вокруг строительных площадок; (4) Обеспечить адекватную сигнализацию, соответствующее освещение, хорошо спроектированные знаки безопасности дорожного движения, барьеры и регулировщиков для управления дорожным движением; (5) Обеспечить временный доступ, когда доступ временно ограничен из-за строительных работ.

175. **Гигиена труда и техника безопасности.** Для защиты здоровья и безопасности работников и прилегающих общин должны быть предусмотрены 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 которых 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.

По возможности Подрядчик организует временную интеграцию сбора 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.

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.

176. **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 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.

177. **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 – SPZ 500 м.
- ✓ Производство асфальтобетона на стационарных установках.
- ✓ Производство асфальтобетона на передвижных установках.
- Класс III – СЗЗ 300 м.
- ✓ Производство щебня, гравия и песка, размола кварцевого песка.
- Класс III – СЗЗ 300 м.
- ✓ Карьеры гравия, песка и глины.
- ✓ Завод по переработке битумов
- Класс IV – СЗЗ 100 м.
- Установка по подготовке бетонного раствора

178. **Содержание рабочего места Подрядчиком.** 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 штрафу 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.

Там, где это возможно, подрядчик организует временную интеграцию сбора отходов с рабочих мест в существующие системы сбора отходов и объекты захоронения соседних общин. Это необходимо учитывать при выборе места для лагеря. Подрядчик организует дополнительную оплату, если коммунальные услуги будут использоваться. В принципе, подрядчик обязан соблюдать требования АБР для обеспечения «хороших» условий жизни для своих работников. Кроме того, подрядчик должен стремиться к улучшению и поддержанию условий жизни своих сотрудников и стремиться придерживаться Международных стандартов в рамках своего контракта.

179. Подрядчик нанимает квалифицированного специалиста по охране труда и технике безопасности, который будет обеспечивать подготовку персонала в соответствии с требованиями индивидуального рабочего места. Перед началом работ персоналу рабочего места должно быть дано указание о правилах безопасности при обращении и хранении опасных веществ (топливо, масло, смазочные материалы, битум, краска и т.д.) и очистка оборудования. При подготовке этого контракта подрядчик должен составить короткий список материалов, которые будут использоваться (по качеству и количеству),

и представить грубую концепцию, поясняющую подготовку/брифинг, который должен быть предоставлен строительному персоналу. Подрядчик должен предоставить информацию рабочим, поощряя изменения в индивидуальном поведении личности и поощряя использование превентивных мер. Целью информации является снижение риска передачи ВИЧ/ЗППП среди строителей, персонала поддержки лагеря и местных общин.

180. Флора и фауна – Подрядчик должен следовать:

- Максимальное уплотнение почвы на корме дерева, более 30 см, может повредить дерево. Заполнение материала в области ствола дерева должно быть органической почвой.
- В этом случае резка не может быть предотвращена, и новое дерево будет высажено в качестве меры компенсации в соответствующем месте на существующей дороге.
- Породы, которые нужно высаживать, - это грецкие орехи, ясень из кленового дерева, дерево вяза, белые тополя, белая ива, белая акация. Посадки должны проводиться после завершения технических работ. Время посадки ограничивается весной (с марта по апрель) и / или осенью (с сентября по октябрь).
- Требуется установка временного ограждения для защиты растений во время строительных работ.

181. **Земли сельскохозяйственного назначения** могут быть нарушены, когда грузовые автомобили и оборудование будут проезжать над ними во время строительных работ. Во время строительства, это может произойти, поскольку оборудованию и грузовикам придется маневрировать над сельскохозяйственными землями и тем самым уплотнить их и сделать почву непригодной для сельского хозяйства. Подрядчик должен предотвратить подобные нарушения на сельскохозяйственные земли.

182. **Существующие инфраструктуры** - Строительная деятельность в непосредственной близости от существующей инфраструктуры, такой как водопроводные трубы и другие объекты, очистные сооружения, линии электропередач и т.д., может нанести им ущерб или напрямую разрушить существующую систему тротуаров, мостов, линий электропередач.

183. **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, которые будут 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 складированной насыпи не должна превышать 2.5 метров.

Существует два способа использования старого асфальта:

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

2.3. Этап эксплуатации и обслуживания

184. После сдачи Клиенту, 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 Клиент 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.

185. Прогнозируемый срок службы дороги составляет 15 лет, и за этот цикл работы, воздействия на окружающую среду рассматриваются как кумулятивные ввиду функций дорожных компонентов и могут сочетаться 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:

- a. Безопасность дорожного движения для общин – необходимо установить сигналы безопасности дорожного движения, регуляторы скорости, разделение уровней дорог. Необходимо обеспечить безопасную скорость движения, чтобы привить дисциплину водителям.
- b. Качество воды - разливы от транспортных средств не должны достигнуть водных объектов, чтобы избежать загрязнения воды. Необходимо предотвратить выброс масла и химикатов от транспортных средств путем обозначения остановки на безопасном расстоянии от любых существующих водных путей.
- c. Качество воздуха - хорошее качество воздуха может поддерживаться транспортными средствами, находящиеся в хорошем состоянии, чтобы минимизировать уровни выбросов. Власти должны препятствовать использованию устаревших транспортных средств с высоким уровнем выбросов. Необходимо посадить деревья, которые выступают в качестве поглотителей углерода из автомобильных выбросов.
- d. Шум – поскольку уровни шума в дорожном движении оцениваются выше, чем приемлемый международный уровень (58 дБ) для жителей и чувствительных рецепторов, скорость движения транспортных средств должна быть ограничена до 40 км/ч в максимуме только тогда, когда они проходят через села. Уровень шума должно быть принято по условиям, так как можно следовательно снизить путем ТО транспортных средств. Кроме того, чувствительные рецепторы могут быть защищены от шума путем установки звуковых барьеров или посадки буферных деревьев вдоль трассы.

Качество воздуха и шум

186. Качество воздуха - предлагаемый проект улучшит дорожные условия, повысит скорость движения ТС и объем движения на дороге. Согласно оценке в исследовании трафика, темпы роста составляют: (i) 2011-2024 = 4,2%; (ii) 2025-2029 = 3,7%; (iii) 2030-2035 = 3,2%; and (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.

187. После завершения расчета максимальное движение может составить около 2,434 автомобилей в сутки, 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 коридоре проекта представлено в таблице 14 и оценено как нормальное. Будущее прогнозирование указано в Рисунке 6. Условия могут быть улучшены путем проведения ежегодных проверок, особенно малых и больших автобусов и грузовых автомобилей,

которые вносят большой вклад в выбросы. Во-вторых, использование каталитических нейтрализаторов и других устройств для борьбы с загрязнением необходимо установить в законодательном порядке. Изучив и рассмотрев различные аналогичные расчеты для определения выбросов загрязняющих веществ при различных плотностях движения во время эксплуатации, можно сделать вывод, что максимальные концентрации загрязняющих веществ на уровне земли на расстоянии от 3 до 5 м от дороги не должны превышать предельно допустимую концентрацию, если транспортные средства поддерживают ограничение скорости 60 км/ч вблизи населенных пунктов.

188. **Вибрация** на этапе эксплуатации незначительна и не требуется никаких мер по смягчению.

189. **Почвы и борьба с эрозией** - Если подрядчик надлежащим образом реализует меры, определенные в ПУОС на период строительства специалист по окружающей среде КСН завершит аудит после строительства чтобы подтвердить, что все меры по смягчению последствий были реализованы и продолжают функционировать, почвы и проблемы эрозии, связанные с дорогой должно быть незначительными. Подтверждение того, что восстановление растительного слоя почвы и посадка были выполнены при завершении работы на конкретном участке (а не после завершения строительства), а деревья посажены и они здоровы и поддерживаются, будет иметь важное значение. Во время проектирования площадки проверка водопропускных труб будет иметь решающее значение, так как их размещение на слишком крутом перевернутом склоне приведет к серьезным и хроническим размывам в нижнем бьефе. Чтобы избежать этого подобный инвертированный наклон должен быть на том же уровне, что и природный водоем, и нужно установить бетонные подушки или предпочтительно установку гашения энергии, такие как большие камни и скальные габионы.

Склоны высокой насыпи или разреза должны быть осмотрены в сезон дождей, если есть эрозия, знак оползней, обрушения или соскальзывания независимо от масштаба. Если такое явление отмечается, немедленный ремонт осуществляется чтобы не ухудшить ситуацию.

190. Далее необходимо проверить водопропускные трубы, чтобы гарантировать, что весь мусор и строительные материалы удалены, и а также любые строения, 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. 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.

191. **Экологическая среда** - Единственной экологической проблемой, которая может возникнуть в течение эксплуатационного периода является, неспособность должным образом ухаживать за крупными саженцами, а также бермами по ослаблению шума (если они будут построены), благоустройство и озеленение. Местная экосистема будет значительно изменена вырубкой деревьев и поэтому программа посадки и ухода за деревом до момента, пока деревья не достигнут возраста как минимум 9-10 лет, будет иметь решающее значение для воссоздания условий придорожной тени в летнее время и защиты от ветра в зимнее время. Придорожный лес, предположительно посаженный много десятилетий назад, является единственным комплексом взрослого дерева на протяжении многих километров трассы. Он является домом для многих тысяч существ, в основном насекомых и птиц, и является экосистемой открытой лесной дороги. Он имеет микроклимат и огромные преимущества для людей, живущих под ними или получающих выгоду от их тени и укрытия. Поэтому, как было сказано много раз, вырубка должна быть сведена к минимуму в максимально возможной степени, используя инновационные проекты, которые включают деревья в дорожную конструкцию.

192. **Места перехода для пешеходов и домашнего скота.** Поскольку участок дороги

проходит через жилые районы, сельскохозяйственные угодья и пастбища, необходимость в обеспечении пешеходного перехода и скотопргона 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. Дорожные знаки, искусственные неровности, переходы должны быть спроектированы должным образом. Места пересечения людей в населенных пунктах будут установлены через каждые 200-250 м. На дороге будут установлены функции безопасности дорожного движения, такие как уличные фонари, пересечения скота и другие визуальные средства для сокращения аварий.

Воздействия изменения климата на проектируемую дорогу

193. В исследование изменения климата 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).
194. Проведенное исследование делает ссылку на моделирование климата, выполненное Международным фондом сельскохозяйственного развития (МФСР) для Кыргызстана, в котором он указал, что «Участок Эпкин (89 км) до Башкуганды [ранее Дыйкан] (159 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.
195. 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.
196. 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.

Е. АНАЛИЗ АЛЬТЕРНАТИВ

197. В настоящем разделе рассматриваются две альтернативы:

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

1. Нулевой вариант

198. 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.

199. **Атмосферный воздух.** Существующее покрытие дороги не соответствует требованиям дороги III категории. Покрытие «холодный асфальт» местами отсутствует. В связи с неравномерностью дороги, двигатели транспортных средств работают неравномерно, выбрасывая большое количество отработанных газов далее в асфальтированную поверхность. Местами, где гравийное покрытие, повышено пылеобразование, что также оказывает воздействие на атмосферный воздух.

200. **Шум и вибрация.** Шум и вибрация являются основными факторами 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, в то время как вибрация прогнозируется в пределах допустимого диапазона всегда в зависимости от результата мониторинга. Наиболее чувствительными реципиентами являются больницы, школы, сады и другие частные объекты и культурные объекты.

201. **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 одна река Тугол-Сай.

202. **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.

Высокие насыпи и выемки – Земляные работы не проводятся с низким фактором безопасности в разрушении. Линейность дороги также сохраняется в плохом состоянии.

203. **Реабилитация водопропускных труб** – Продолжено в нахождении в плохом состоянии. Тем не менее, не порождает сохранение отходов.

204. **Линии электропередач/Опоры** – Линии электропередач/опоры не воздействуют.

205. **Грунтовые воды** – есть риск загрязнения разливом масла сломанных машин из-за ДТП, которая может быть после завершения проекта.

206. **Флора и фауна.** Воздействие на флору и фауну будет незначительным, так как дорога, существующая и уже имеет антропогенное воздействие.

207. **ПОЗиП и социальные вопросы.** Экономическое переселение и перемещение не применимо. Социальный аспект выражен в нарушении 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. Запыление и загазованность.

208. **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.
209. При реализации нулевого варианта пользой является меньшая интенсивность движения и меньшее число дорожно-транспортных происшествий.
210. Отрицательной стороной является шум и вибрация, отсутствие надлежащего дорожного покрытия, негативный социальный аспект, невозможность развития экономики региона.

2. Альтернатива реконструкции

211. Данная альтернатива рассматривает реконструкцию существующей дороги Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км).
212. Реконструкция дороги пройдет с 89 км с.Эпкин до 159 км с.Башкууганды, общее расстояние реконструкции составит 70 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.
213. В период строительства, загрязнение атмосферного воздуха будет зависеть от транспортных средств, эксплуатации дорожных машин и оборудования, земляные работы в горных районах, разработка песчаного гравия, щебня и эксплуатация АБЗ. Воздействие будет оказано выбросами загрязняющих веществ от работы машин и механизмов, образование пыли. Воздействие будет оказано на водные объекты (ирригационные каналы, реку Тугол-Сай) 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. В период эксплуатации основное воздействие будет оказано на атмосферный воздух, физические факторы в виде шума и вибрации будут оказывать воздействие, особенно в населенных пунктах. Более подробно анализ воздействий данной альтернативы на окружающую и социальную среду приведен в **разделе Д. 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.

Ж. РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ, КОНСУЛЬТАЦИИ И УЧАСТИЕ Данная глава Ж обновлена после общественных консультаций по ОВОС

214. 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 деревень, для возможности представить и обсудить с ними экологические и социальные вопросы, имеющие отношение к реконструкции дороги.

1. Консультации с общественностью и участие

215. Общественные консультации по экологическим вопросам касательно участка «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)», были проведены 18 марта 2016 года в администрации сельского совета Башкууганды (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. Как записано присутствовали 18 местных жителей сел (см. Приложение Б, список участников) через которые будет проходить дорога.

216. 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 консультациях³. 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.



Рисунок 10: Консультации с общественностью в селе Башкууганды

217. 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

³ Асылбек Абдыгулов, специалист по окружающей среде ГРИП-МТиД; Руслан Сатыбалдиев, координатор проекта ГРИП-МТиД

письменные комментарии и вопросы были собраны и представлены ниже, а также в Таблице 18:

218. Вопросы и комментарии:

- (i) Безопасность дорожного движения:
- (ii) Было бы хорошо, если бы дорога прошла вокруг деревни.
- (iii) Обеспечение скрещение дорог с обходами
- (iv) Дополнительная инфраструктура:
- (v) Постройка оросительного канала, пересекающий дорогу.
- (vi) Передача старой удаленной структуры для сельской управы.
- (vii) Установка трубы для питьевой воды
- (viii) Улучшение мостов
- (ix) Соединение двух рынков посредством подземного перехода.
- (x) Установка освещения внутри села и устройство тротуара вдоль дороги
- (xi) Экономическое воздействие:
- (xii) Соединение рынка с дорогой
- (xiii) Экологическая проблема:
- (xiv) Защита структуры кладбища.
- (xv) Переселение и компенсация:
- (xvi) Проверка границы имущества

**Таблица 26: Сводная таблица консультации с общественностью
по участку Эпкин-Башкууганды**

Дата	Место	Участники	Вопросы	Ответы	Примечание
18 марта 2016 г.	Сельсовет Баш-Кууганлы	ГРИП/МТиД	Тротуары вдоль проектной дороги	В проект включено устройство тротуаров в жилых районах.	
		Асылбек Абдыгулов – специалист по обеспечению безопасности	Строительные нормы в болотистой местности	В соответствии с национальным законодательством о строительстве дороги	
		Руслан Сатыбалдиев Региональный Координатор проекта	Сроки строительства	3 года и 1 технической гарантии	
		Kocks Consult Сэм Сапуей Международный специалист по обеспечению безопасности Лола Шатиришвили, специалист по переселению	Использование восстановленных водопропускных труб	Передается в ДЭП-24	Рассмотрено в ПЭО

219. 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 период строительства.

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.

Формальные и неформальные общественные консультации были проведены по проекту в течение периода исследования. Во время посещения участка некоторые неофициальные обсуждения были сделаны с сельскими жителями и некоторых сельских управах. ГРИП организовал формальную общественную консультацию с главами районов и приглашали людей пострадавших деревень для презентации и обсуждения с

ними экологических и социальных проблем, имеющих отношение к реабилитации дороги.

220. В период полевых работ группа экологов проводила не официальные встречи с местным населением о планируемом Проекте и о его возможном влиянии на ОС. Общественные консультации по социальным вопросам проводились раньше и населению были розданы информационные буклеты на кыргызском и русском языках, была представлена презентация, также проводились опросы. При проведении общественных консультаций по вопросам экологии было отмечено о хорошей информированности населения о планируемом Проекте, однако также было отмечено, что местное население больше интересуется социальными вопросами, вопросов по экологии задавали мало.

Реконструкция трассы планируется по существующей дороге и связано с её расширением. Трасса дороги имеет сформированную антропогенную экосистему и виды воздействия на окружающую среду, которые определены в ИЕЕ имеют один и тот же тип воздействий по всей трассе. Однако данный участок имеет чувствительные участки, такие как историко-культурное наследие (кладбища и захоронения).

221. Организация общественных консультаций проводилась ГРИП Минтранс совместно со специалистами КОКС. На общественные консультации были приглашены заинтересованные стороны из 4 сел. По результатам проведенной встречи, стало понятно, что основная часть людей участвовавших на встрече, были представителями различных структур, и только несколько человек были жители сел. Представители различных сел были направлены от местной администрации. По итогам встречи, представители ГРИП МТид переговаривали с представителями местной администрации, о составе участников общественных консультаций, и, были получены разъяснения, что данная работа является предварительной (стадия ТЭО) и еще нет детального проекта, при котором будет понятно о конкретном воздействии на ОС и население. В связи с этим для получения информации по вопросам экологии были направлены представители структур и старейшины, которые впоследствии проведут информирование у заинтересованных жителей.

222. Для того, чтобы более эффективно вовлечь местное население в процесс информирования о социальных и экологических последствиях проекта, будут необходимы дополнительные консультации с общественностью. Необходимо провести консультации с общественностью на этапе детального проектирования для более представительного взаимодействия заинтересованных сторон. Проведенное одно заседание не отражает полное понимание и осведомленность местного населения. В Общественные консультации должны быть вовлечены все заинтересованные стороны, в том числе жители населенных пунктов, которые могут быть затронуты, или каким-либо образом могут быть подвергнуты воздействию предлагаемой деятельности. Маршрут дороги проходит через деревни и с реконструкцией дороги увеличится интенсивность движения, которое может повлиять как положительно, так и отрицательно на людей, живущих в этой области. В связи с этим и в соответствии с законодательством Кыргызской Республики, в общественное обсуждение должны быть вовлечены все заинтересованные стороны, чтобы они выразили свое мнение, давали советы и предложения по планируемой деятельности.

223. 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 7. Кроме того, для более эффективного взаимодействия с заинтересованными сторонами, необходимо проводить консультации с общественностью в каждой деревне вдоль дороги в 70 км.

При организации общественных консультаций необходима регистрация участников, с указанием имя, должность, адрес и номер телефона. Предоставление информации

обратной связи направленных предложений и замечаний.

Основные представители: первый заместитель Акима, депутаты айыльного кенеша, специалист по земельным вопросам, пенсионер, житель с. Куйручук, руководитель Куйручукского айыл окмоту, член суда аксакалов, представители Жумгальского айыл окмоту, член сдубного управления села Жумгал, Районный архитектор, член Баш-Куугандинского айыл окмоту, представители Тугол-Сайского айыл окмоту, пенсионер, житель с.Тугол-Сай. Список участников в Приложении 2.

2. Раскрытие информации

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

225. 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 (если сайт существует);
 - (iii) Широкая публика знакомиться с документацией по ОВОС;
 - (iv) В случае наличия общественного интереса:
- a. Уведомление общественности о дате и месте собрания для обсуждения документации по ОВОС;
 - b. Сбор и анализ замечаний и предложений, подведение итогов общественного обсуждения документации по ОВОС.

Русская версия ПЭО будет доступна в офисе ГРИП/МТиД и копии должны быть доступны для людей через Айыл Окмоту вдоль проектной дороги. Отчет ОВОС также будет раскрыт для более широкой аудитории через веб-сайт АБР. В ходе реализации проекта, периодические отчеты по мониторингу окружающей среды должны быть представлены Исполнительными органами и, соответственно, загружены в веб-сайт АБР.

Если потребуется дополнительная информация о проекте, общественность может посетить ГРИП / МТиД или взаимодействовать с будущим консультантом надзора за строительством, выбираемым для проекта. На месте будут проведены консультации для разъяснения и предоставления необходимой информации общественности и заинтересованным сторонам.

3. МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ

1. Цели

226. 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.

227. 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)

228. 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

229. Механизм удовлетворения 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 удовлетворения 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 ЗДХ и областного омбудсмена. ГРЖ примет решение по приемлемости и по положению подавшего жалобу и готовит решение с согласия ГРИП/МТиД.

230. Процедуры МРЖ повлечет за собой одну или несколько встреч по 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.

231. 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

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

ГРЖ местного уровня

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

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

234. 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

235. 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

236. 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, ЗДХ 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

237. 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

238. 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 ЗДХ

239. Два представителя ЗДХ, 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

240. 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

241. 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 просит 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

242. 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

243. 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

244. 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) активизирует 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

245. 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 просит 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

246. 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) выражает экологическое мнение и мнение о переселении касательно воздействий, заявленных жалобщиком;
- (iii) рассматривает большие претензии на сумму более 10 000 долларов США совместно с финансовым экспертом Министерства и привлекает квалифицированного оценщика;
- (iv) по мере необходимости просит Председателя организовывать встречи; и
- (v) поддерживает связь между ГРЖ и жалобщиками.

Технические эксперты

247. 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

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

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 ЗДХ не удовлетворено решениями, подобное ЗДХ подает жалобы в письменном виде соответствующей местной ГРЖ в течение 3-х дней.	3 дня
Этап 2	Решение ГРЖ	Получив письменные жалобы ЗДХ, МКЛ рассмотрит и подготовит досье для слушания и принятия решения ГРЖ. Формальное слушание будет проведено ГРЖ в день, установленный МКЛ по согласованию с ЗДХ. На дату слушания пострадавшее ЗДХ 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 ЗДХ о решении в течение 14 дней со дня подачи. Если какое-либо пострадавшее ЗДХ 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 ЗДХ, Председатель центральной ГРЖ рассмотрит и подготовит досье для слушания и принятия решения ГРЖ. Формальное слушание будет проведено ГРЖ в день, установленный	15 дней

		Председателем по согласованию с ЗДХ. 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 ЗДХ о решении в течение 15 дней со дня подачи.	
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 жалоб

249. 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.
250. 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 (МП⁴) или к судебным или административным средствам защиты Кыргызской Республики.
251. 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.

⁴ Ссылка на доступ к соответствующей веб-странице: www.adb.org/site/accountability-mechanism/contacts

И. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ

1. ПУОС

252. ПУОС на стадии ПЭО был обновлен для данного ОВОС. ПУОС описывает различные мероприятия, предлагаемые в рамках данного Проекта, разработанные для предотвращения, минимизации или компенсирования неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которое может иметь место в результате реализации Проекта. Так, ПУОС рассматривает все фазы Проектного цикла, а именно: этап детального проектирования, этап строительства и этап эксплуатации.

253. Для обеспечения того, чтобы предлагаемые смягчающие меры были выполнены подрядчиками на этапе строительства, консультант по проектированию четко определит в тендерной и контрактной документации обязательство подрядчика принять соответствующие меры по смягчению воздействия на окружающую среду.

254. ПУОС состоит из двух таблиц. В Таблице 19 представлена краткая информация о мероприятиях по снижению экологического воздействия.

Таблица 19: План управления окружающей средой

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
Общие	Предоставление заявок/ПУОСКО до начала работ	Проектное воздействие будет минимизировано	Предоставить План управления окружающей средой, в котором содержится метод строительства, включая следующие 13 приложений: (i) План по подавлению пыли. (ii) План по подавлению строительного шума. (iii) План по управлению вибрацией и мониторинг. (iv) План управления взрывными работами. (v) План по предотвращению загрязнения поверхностных вод. (vi) План управления карьерами. (vii) План по управлению заводами. (viii) План управления грунтами (ix) План утилизации твердых и жидких отходов. (x) План управления объектами культуры и истории. (xi) План безопасности движения. (xii) План управления строительным участком и лагерем. (xiii) План по управлению переработки материалов/оборудования и складирования	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД
Специалист по окружающей среде КСН	Надзор за Подрядчиком	Следовать ПУОС	Обязательный полугодовой отчет о мониторинге окружающей среды должен быть подготовлен и представлен в ГРИП МТИД. Данные для этого отчета будут собраны по результатам ежеквартальных отчетов специалиста по окружающей среде CSC. Один раз в год международный специалист по окружающей среде будет проводить комплексный контроль	КСН / Подрядчик	КСН / ГРИП
Механизм Рассмотрения Жалоб	Установка и формирование МРЖ	Решать спорные моменты в срочном порядке	МРЖ должен быть обязательно реализован в этом проекте, где пострадавшие люди могут быть в полной мере осведомлены о правах и процедурах механизма возмещения жалоб во время консультаций, обследования, даты компенсации и реализации проекта Быстрое решение споров / вопросов / жалоб со строительных работ, включая все требования в тендерном документе.	КСН	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД
Метод	Строительство мостов, труб и т.д.	Разъяснение возможных последствий для риска / воздействия на окружающую среду	Детали конструкции, такие как последовательность, используемый материал, размер, продолжительность и т.д.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
Загрязнение воздуха	Использование строительного оборудования	Загрязнение воздуха из-за выбросов выхлопных газов от эксплуатации строительной техники	Чувствительные рецепторные участки Балыкчы (км 00 + 000) и Таш-Сарай (км 11 + 000) следует рассматривать как области смягчения с точки зрения качества воздуха, шума / вибрации. Чтобы снизить уровень выбросов как отработанных газов, так и шума в целом, подрядчик должен выполнить следующие меры по смягчению (i) сохранить в хорошем состоянии строительное оборудование (ii) предотвратить холостой ход двигателей, отключив механизмы, которые не используются более 3 минут (iii) запретить использование машин или оборудования, которые вызывают чрезмерные выбросы дыма (iv) использовать механизмы с низким уровнем выбросов, и (v) установить барьер условного шума (загрязнения воздуха), если это необходимо.	Подрядчик	КСН
		Пыль от земляных работ и прохождение транспорта по неасфальтированной дороге в чувствительных участках. Чувствительные участки; (i) Жумгал (km129+400) – рядом со школой, LHS; (iii)Куйручук (km144+000) – близ магазина Азамат, RHS; (iv)Тугол-Сай (km151+000) – близ магазина Кутман, LHS (v)Башкууганды (km159+000) – близ школы, RHS	План по подавлению пыли должен быть представлен КСНУ. Разбрызгивать воду по поверхности грунтовой дороги каждые 2 часа вокруг зоны чувствительных рецепторов, когда она сухая и сильный ветер, в соответствии с Планом подавления пылевых участков, который должен быть представлен до начала строительства. Перевозка грузовика должна быть покрыта всегда. Планирование транспортировки материала должно быть надлежащим образом спланировано в плане пылеподавления. Оценки от предварительного проекта для секции показывают, что 668 000 кубических метров будет сокращенным объемом и 135 600 кубических метров для объема заполнения для участка дороги. Грузовое движение значительно скажется на местных дорогах, а также на сообществах, с которыми они проходят. Трассы маршрута следует планировать с помощью CSC в координации с IPIG и местными органами власти, обеспечивая достаточное техническое обслуживание, чтобы свести к минимуму пыль, возникновение шума и нарушения для жителей, ограничив время перевозки с 07:00 до 18:00.	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТИД
Шум	Снятие асфальта, засыпка, уплотнение основания, прокладка асфальта	Нарушение в населенных пунктах из-за повышенного уровня шума. Чувствительные участки; (i) Жумгал (km129+400) – рядом со школой, LHS; (iii)Куйручук (km144+000) – близ магазина Азамат,	План по подавлению строительного шума должен быть представлен Хорошая коммуникация с затронутыми сообществами часто является наиболее эффективным способом управления потенциальными строительными шумовыми воздействиями. Поэтому Подрядчик должен информировать местных жителей о ходе работ, в том числе о том, когда и где будут проходить самые шумные виды деятельности и как долго они будут длиться. Все шумовые жалобы должны быть эффективно зафиксированы, исследованы и рассмотрены. Необходимо учитывать потребности жителей в выборе рабочего времени, и по возможности их следует выбирать так: • Избегать работы в ночное время и в выходные дни;	Contractor	CSC; IPIG of MoTR,

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
		RHS; (iv)Тугол-Сай (km151+000) – близ магазина Кутман, LHS (v)Башкууганды (km 159+000) – близ школы, RHS	- Избегать работы вблизи мечетей во время молитв; - Выполнять работы вблизи школ во время каникул. Кроме того, Подрядчик должен рассмотреть общие хорошие методы работы, в том числе следующие, которые особенно важны для дорожного строительства: Необходимо использовать современное и ухоженное заводское и строительное оборудование; - Все транспортные средства и установки должны быть оснащены эффективными глушителями выхлопных газов, которые должны поддерживаться в хорошем и эффективном рабочем состоянии. - Устанавливаемые акустические крышки должны храниться в хорошем состоянии и должны храниться в закрытом состоянии, когда установка используется. - Транспортные средства не должны дожидаться или стоять в очереди на дороге с работающими двигателями, а установка в прерывистом режиме должна быть отключена, когда она не используется, или где это невозможно, с минимальным уменьшением. - Если необходимо использовать сайт или область хранения материалов, любая статическая установка внутри него должны располагаться настолько, насколько это практически возможно, из шумоподобных зданий. - Если мероприятия, в том числе доставка материала на место, не могут выполняться в нормальное рабочее время, они должны проводиться как можно ближе к нормальному рабочему времени, как это практически возможно. - Бетоносмесители не следует чистить, ударяя по барабанам. - При работе с материалами следует соблюдать осторожность, чтобы не уронить материалы с чрезмерной высоты		
Vibration	Compaction	Structural damage/cosmetic damage	План по подавлению вибрации должен быть представлен основываясь на рекомендации. Следующие модели должны быть выбраны для виброкатка чтобы избежать повреждения зданий: - Вариант 1 – Без вибрации - Вариант 2	Подрядчик	КСН; ГРИП МТИД,

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			• Участки, где дома расположены в 9м – использовать катки без вибрации • Участки, где дома расположены от 9 до 22м. ○ использовать катки с минимальной вибрацией ○ использовать траншеи для уменьшения вибрации по отношению к домам ○ мониторинг в домах для обеспечения вибрации не превышающую 3 мм/с. Если вибрация превышает 3 мм/с приостановить работы и продолжить без вибрации • Участки, где дома расположены на дистанции более чем 22м: ○ Использовать высокую вибрацию ○ использовать траншеи для уменьшения вибрации по отношению к домам ○ мониторинг в домах для обеспечения вибрации не превышающую 3 мм/с. Если вибрация превышает 3 мм/с приостановить работы и продолжить без вибрации ✓ Участки с чувствительными археологическими/древними памятниками в пределах 22м - использование роликов без вибрации. Когда участки с чувствительными археологическими/древними памятниками превышают 22 м используются низкие вибрации, мониторинг памятников и обеспечение чтобы вибрация не превышала 2 мм/с • Вариант 3 • Участки, где дома расположены в 16м – использовать катки без вибрации • Участки, где дома расположены от 16 до 36м: ○ использовать катки с минимальной вибрацией ○ Без траншей ○ мониторинг в домах для обеспечения вибрации не превышающую 3 мм/с. Если вибрация превышает 3 мм/с приостановить работы и продолжить без вибрации • Участки, где дома расположены на дистанции более чем 36м: ○ Использовать высокую вибрацию ○ без траншей		

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			О мониторинг в домах для обеспечения вибрации не превышающую 3 мм/с. Если вибрация превышает 3 мм/с приостановить работы и продолжить без вибрации Участки с чувствительными археологическими/древними памятниками в пределах 22м - использование роликов без вибрации. Когда участки с чувствительными археологическими/древними памятниками превышают 22 м используются низкие вибрации, мониторинг памятников и обеспечение чтобы вибрация не превышала 2 мм/с		
Буро-взрывные работы	Взрывные работы скальных пород	В результате взрывной работы планируется удалить относительно новую горную массу с холма вдоль дороги. Общий объем оценивается как 128,660 м3 на колесе км 113. Эта взрывная работа вызывает серьезный шум, вибрацию и загрязнение пылью вокруг.	План работ по взрывной обработке должен быть подготовлен и одобрен всеми заинтересованными ведомствами. Пескоструйные работы будут проводиться на участке от км 113; сайты находятся в горной местности. Тип и время проведения взрывных работ должны быть согласованы с Главным управлением биосферного заповедника. Основными мерами являются гидромелиорация и проведение взрывных работ для разрушения горных пород в небольших объемах (сверху вниз) горизонтальных взрывных скважин с небольшим диаметром с предварительным расщеплением по контуру объема взрывчатого вещества. Подрядчик по работе с взрывчатыми веществами должен иметь действующую лицензию и паспорт взрывных работ. Взрывные работы проводятся на основе приложения и ситуационного плана в координации с местными органами власти и с разрешения SETI на работы. Для взрывных работ также необходимо разработать План управления взрывными работами. Необходимо рассмотреть вопрос о предотвращении фрагментации видов во время взрывных работ Меры по смягчению для защиты линии электропередачи - это обязательная установка щитов.		
Поверхностные воды	102 водопропускных трубы и 1 реконструкция моста на водотоке Тугол-Сай (148 + 874)	Загрязнение окружающей среды, а также изменение гидрологии поверхности из-за увеличения нагрузки на отложения	План предотвращения загрязнения поверхностных вод должен быть представлен КСНУ. (1) Подрядчик должен представить протокол или план выполнения строительных работ по мостовым сооружениям, включая меры, которые будут предприняты для устранения неблагоприятных экологических последствий, таких как эрозия набережной реки и заиливание водотоков, которые могут возникнуть в результате такой деятельности. План должен быть представлен Строительному надзору и ИПИГ, которые включают: (i) установку водоотводных сооружений для уменьшения эрозии оврагов; (ii) установку удерживающих сооружений (например, мелководных бассейнов) во время строительных работ вблизи реки для сбора осадков, и (iii) полив запасов в течение сухого сезона, чтобы избежать ветровой эрозии Чтобы смягчить негативное воздействие на водные пути, необходимо выполнить следующее: (i) хранить запасы верхнего слоя почвы и других таких материалов на	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			безопасном расстоянии от поверхностных вод; (ii) долгосрочные запасы должны быть покрыты травой или другими подходящими покрытиями; (iii) создание поселений, где строительные работы находятся вблизи естественных водных путей. Неустойчивые методы строительства, такие как неправильное обращение и хранение строительных материалов (например, бетон, асфальт, смазочные материалы, топливо и растворители и т. Д.), Могут представлять опасность загрязнения водных путей, пересекаемых проектной дорогой. Набережные и строительные материалы, такие как заливка, песок и гравий, могут быть смыты дождевой водой в водотоки во время ливней. Масло и жир от утечек в двигателях также могут накапливаться в поверхностных водах и должны контролироваться надлежащим образом. Чтобы предотвратить их, следует принять соответствующие меры по смягчению последствий, такие как (i) регулярное техническое обслуживание всего строительного оборудования, (ii) химикаты и масло должны быть надлежащим образом храниться в непроницаемых и ограниченных областях вдали от поверхностных вод. (2) При строительстве мостов размеры строительной площадки должны быть минимальными. Он должен быть размещен на уровнях, которые минимизируют наводнения, насколько это возможно. Выгрузка загрязненной воды, полигонов, стоянки автомобилей и строительство временных объектов должна находиться не в пределах водоохранных зон (не менее 150 м) на берегах рек. На строительных площадках должна быть предусмотрена возможность сбора сточных вод и мусора. (3) Дороги в пределах водоохранных зон должны включать сбор грязевой воды с поверхности дороги с последующей обработкой или сточными водами для устранения загрязнения источников воды. Качество сбросов в водоемы должно соответствовать установленным требованиям. В водоохранных зонах рек. Он запрещает загрязнение поверхности земли, включая мусорную свалку, производство отходов, а также парковку, очистку и ремонт автомобилей и дорожно-строительной техники, заправку. Все работы в водоохранной зоне должны проводиться на основании разрешения местных властей. (4) Проектная документация должна включать в себя реставрационные работы после строительства моста: удаление ложа берегов реки, засыпанное во время строительства опорных сооружений; 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.		
	БВР	Загрязнение поверхностных вод	Буро-взрывные работы будут проводиться на участке от км 113, а участки находятся в горной местности. Основными мерами по предотвращению являются меры по смягчению фрагментации видов во время взрывных работ. гидромелиорация и проведение	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			взрывных работ для разрушения горных пород в небольших объемах (сверху вниз) горизонтальные струи взрывных скважин небольшого диаметра с предварительным - раскладывание по контуру объема взрывчатого вещества. Подрядчик по работе с взрывчатыми веществами должен иметь действующую лицензию и паспорт взрывных работ. Взрывные работы проводятся на основе приложения и ситуационного плана в координации с местными органами власти и с разрешения SETI на работы. Для взрывных работ также необходимо разработать План управления взрывными работами. Меры по смягчению для защиты линии электропередачи - это обязательная установка щитов. Для предотвращения негативных воздействий от взрывных работ необходимо защитить водоемы с деревянными досками (5 м x 5 м), установленными на столбах. Используемые методы бурения и взрывных работ, такие как метод сверления с короткими отверстиями и их взрывной взрыв. Бурение небольших дырочных отверстий предотвращает взрыв большого расширения материала породы. По шкале такой метод характеризуется как небольшой взрыв и использование деревянных досок на этих участках будет достаточно		
Карьеры	Эксплуатация материала, такого как песок, гравий и глина,	Возможное обезображение ландшафта, потери растительности и повреждение подъездных путей Увеличение выброса пыли Заиление и обструкция поверхностных вод	До разработки карьеров необходимо представить в ЦСБ План управления областью карьеров Если Подрядчик будет искать материалы с существующего и действующего карьера, подрядчик должен оказать влияние на оператора, чтобы все необходимые разрешения от местных органов власти получили одобрение территориальных департаментов ГАООСЛХ и были приняты надлежащие оперативные и управленческие меры для сведения к минимуму воздействия к общей среде. С другой стороны, если Подрядчик откроет новый участок для карьера, также потребуются правительственные разрешения, а план управления ямой займа будет разработан как ПУОСКО. Открытие новых карьеров не допускается внутри заповедника Иссык-Куль, и для этого требуется тщательная экологическая оценка и специальное разрешение, а также план восстановления, включая следующие; • мощность и время работы карьера; • последовательность разработки и извлечения; • техника и механизмы зачистки и раскопок верхней почвы; • эксплуатация и график разработки карьера;	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			• метод добычи и транспортный план, включая маршрут (маршруты); • правила безопасности и часы работы; • ожидаемое качество извлеченных материалов; • меры по хранению / защите верхнего слоя почвы и охране окружающей среды; а также, • восстановление нарушенных земель при выводе из эксплуатации объекта. • расчет платы за выбросы мобильных источников.		
Сохранение растительного о слоя	Неправильное хранение растительного слоя	Потеря растительного слоя	План управления растительным слоем должен быть представлен КСНУ. Удаление верхнего грунта, происходит в коридоре очистки площадки. Он должен храниться для повторного использования. Долгосрочные запасы верхнего слоя почвы будут немедленно защищены для предотвращения эрозии или потери плодородия. Для защиты от эрозии он будет распилен с быстро растущей растительностью, например трава Верхний слой почвы на участках, которые будут использоваться в качестве склада для излишков строительных материалов, должен быть удален и складирован для повторного использования для покрытия этих участков после завершения работ. Кроме того, должен быть представлен план управления почвой с подробными мерами, которые необходимо предпринять для сведения к минимуму воздействия ветровой и водной эрозии на запасы, меры по минимизации потери плодородия верхней почвы, временных рамок, маршрутов перевозки и мест захоронения.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
План управления твердыми и жидкими отходами	Заиленность поверхностных вод и / или воздействие на почвы из-за неправильной утилизации избыточных материалов	Загрязнение воды и грунта	Предотвращение неизбирательного захоронения отходов у реки / открытые пространства Твердые и жидкие отходы, образующиеся при строительстве, должны быть надлежащим образом обработаны согласно подготовленному ПУОСКО. Любой материал, включая выемку грунта, химические, жидкие отходы, строительный мусор, не должны сбрасываться в реку. Только вода стока после удаления мутных частиц может быть выброшена в реку.	Подрядчик	КСН
Высокие насыпи и откосы высоких выемок	Засыпка высоких насыпей и выемок	Оползень, разрушение и разрушение откосов	В соответствии с ПУОСКО, в том числе, система предотвращения эрозии / чистки (при необходимости, стоки и габионы), верхняя поверхность почвы над уклоном, этапы технического обслуживания, уплотнение на полном слое (в случае насыпи).	Подрядчик	КСН

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
Культурные и исторические участки	Защиты культурных и исторических участков.	Потенциальные воздействия строительных работ на культурные и исторические памятники, а также кладбища: - 131 km на обеих сторонах дороги (RHS - 3 m, LHS – 3,5 m от дороги). - 132 km слева в 20-30m от дороги - 138 km на обеих сторонах дороги, 3 - 3,5m справа и примерно в 100m слева. - 141 km +300 слева, 10-15m от дороги. - 152 +300 km на обеих сторонах дороги, 3 m; противоположная сторона (LHS) 3-5 m. - 153 km -155 kmсправа на холме в 20-50m от дороги. - 158 – 160 km слева, в 6m от дороги.	Подготовить План управления культурой и историческими объектами, учитывая: Рекомендация Археологического обследования и отчета об оценке и предлагаемого плана для Участка 2Б в 2018 году должна соблюдаться (см. Приложение J). Укажите в качестве требования к ПодрядчикуObjects of historical and cultural heritage are the objects of study and protection of the Ministry of Culture and Tourism of the Kyrgyz Republic (MCT of KR). В соответствии с Законом Кыргызской Республики об историческом культурном наследии в случае обнаружения памятников культуры Подрядчик должен остановить все строительные работы и сообщить о результатах в местные органы исполнительной власти или любую другую компетентную организацию (Институт истории и культурного наследия, Национальной Академии наук, Отдел истории, Кыргызский национальный университет им. Баласагына), МИТиК КР. Кроме того, Подрядчик должен применять методы во время строительных работ (вибрации) с минимальным или без вибрации на любые культурные, исторические или археологические сооружения вдоль дороги. Необходимо установить физический кордон вокруг определенных участков, чтобы свести к минимуму воздействие на строительство и предупредить работников / людей от нарушения археологических раскопок Кладбища находятся в 2-3 метрах от дороги. Согласно проекту дороги, расширение участка дороги не повлияет на эти объекты, на вопрос о переселении или изъятия земли. Расширение дороги планируется в рамках существующей полосы отвода 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. • Чтобы защитить эти культурные объекты, необходимо организовать физические барьеры. • 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 объектов физического уничтожения, осквернения и загрязнения. • Необходимо размещать предупреждающие знаки и информационные знаки для	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД, МИТиК КР

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			работников. • Ограничение работы машин и механизмов, которые создают высокий уровень шума и вибрации. • Пылеудаление. • Все дорожное оборудование должно использоваться на территории, отведенной для строительства.		
Обслуживание доступа в период строительства	Строительство мостов и труб	Помеха общественного транспорта	Должны быть предоставлены объездные пути и должны быть обслужены надлежащим образом.	Подрядчик	
Безопасность и здоровье	План по безопасности дорожного движения	Для повышения безопасности движения пешеходов и транспортных средств	Программа обеспечения безопасности дорожного движения, особенно для чувствительных рецепторов, путем установки необходимых мер безопасности, указанных в проекте или в Технических спецификациях, для обеспечения того, чтобы вопросы безопасности на уровне сообщества и безопасности на этапе строительства Проекта, включали: i) защитные барьеры; ii) дорожные знаки; iii) дорожные переезды; (iv) лежачие полицейские, (v) Ограничения скорости и (vi) Флагман при необходимости. (vii) информация для общественности о масштабах и графике строительных работ и ожидаемых нарушениях и ограничениях доступа	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
	Управление безопасностью труда	Для охраны здоровья и безопасности работников и сообществ	Для обеспечения безопасности труда должны быть предоставлены следующие: (i) Адекватные медицинские учреждения (включая объекты первой помощи) на строительных площадках с медсестрой должны быть размещены в то время как врач, который будет посещать регулярно и при необходимости; (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;	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			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 во всех лагерях, чтобы не образовались застойные водоемы и лужи; (viii) Санитарные уборные и мусорные контейнеры на строительной площадке, которые будут очищены при достижении потенциала подрядчиками для предотвращения всплеск заболеваний.		
	Обслуживание доступа	Заторы транспорта	Необходимо поддерживать дорожные пути для подключения и обеспечения безопасности. План дорожного движения, включающий эти объездные дороги, должен быть составлен подрядчиком и включен в ПУОСКО	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
	Взрывные работы	Безопасность	Взрывные работы будут проводиться на участке Km 113, участки находятся в горной местности. Подрядчик должен надлежащим образом контролировать движение, чтобы ни один пассажир / транспортное средство не участвовал в самом взрыве или падении камней. Меры по смягчению для защиты линии электропередачи - это обязательная установка щитов.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
Выбор и подготовка площадки и эксплуатация полигона Подрядчика	Уставнока лагеря/площадки для работы	Возможное загрязнение почвы и воды	Подрядчик должен представить документы на утверждение (краткое заявление и план участка в соответствующем масштабе), которые указывают: Расположение площадки, необходимая площадь поверхности и расположение лагеря рабочих. План размещения должен также содержать подробную информацию о предлагаемых мерах по устранению неблагоприятных воздействий на окружающую среду в результате его устройства. План управления сточными водами для обеспечения санитарных уборных и надлежащая система сбора и удаления сточных вод для предотвращения загрязнения водотоков; План управления отходами, охватывающий предоставление мусорных емкостей, регулярный сбор и утилизация гигиеничным способом, а также предлагаемые полигоны для утилизации различных видов отходов (например, бытовых отходов, использованных шин и т.д.) в соответствии с надлежащими нормами; Описание и расположение зон технического обслуживания оборудования и складов 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 непроницаемой подкладкой для сбора пролитого топлива и предотвращения загрязнения почвы и воды. До начала работ установки площадки должны быть проверены на предмет утверждения. Выбранная площадка	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			не должна находиться сверху района грунтовых вод или вблизи поверхностных вод.		
		Повысить безопасность и здоровье работников	Обеспечить сотрудника по охране окружающей среды и безопасности (ESO), в соответствии с которым 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 тренингами в соответствии с требованиями индивидуального рабочего места. Перед началом работ персоналу рабочего места должно быть дано указание о правилах безопасности при обращении и хранении опасных веществ (топливо, масло, смазочные материалы, битум, краска и т.д.) и очистка оборудования. При подготовке этого контракта подрядчик должен составить короткий список материалов, которые будут использоваться (по качеству и количеству), и представить грубую концепцию, поясняющую подготовку / брифинг, который должен быть предоставлен строительному персоналу. Подрядчик должен предоставить информацию рабочим, поощряя изменения в индивидуальном поведении личности и поощряя использование превентивных мер. Целью информации является снижение риска передачи ВИЧ / ЗППП среди строителей, персонала поддержки лагеря и местных общин.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
АБЗ, Бетонный завод, дробилка	Установка АБЗ, бетонного завода и дробилки	Загрязнение воздуха, шум, вибрация и загрязнение поверхностных вод	Планирование материалов План управления оборудованием и складскими помещениями. План должен быть подготовлен и реализован в соответствии с планом после утверждения плана CSC / IPIG При выборе участка для установки битума, бетонных заводов, оборудования для каменной дробилки, которые выделяют загрязняющие вещества, шумы и передают вибрации, подрядчику необходимо будет соответствовать требованиям СанПиН 2.2.1 / 2.1.1 и СанПиН 2.2.1 / 2.1.1.006 -03 и установить определенную буферную зону вокруг любого такого объекта. В КР это называется санитарно-гигиенической зоной и является обязательным элементом любого объекта, который влияет на местообитания и здоровье человека. Санитарно-защитная зона (СЗЗ) отделяет площадь промышленной площадки от жилых районов, ландшафтных и рекреационных зон, парков и санаториев с обязательной демаркацией границ с использованием специализированных информационных знаков.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
	Выбор участка. Эксплуатация дробилки	Повышенный выброс пыли и уровень шума	Тщательный выбор площадки для дробилки заполнителей для того, чтобы не мешать чувствительным объектам. 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	КСН, ГРИП МТиД
	Выбор участка. Эксплуатация АБЗ	Выделение запаха и риск безопасности	АБЗ должны находиться на расстоянии 500 м 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 тем, как эксплуатировать завод. Получить у МТиД официальное разрешение на установку и эксплуатацию асфальтовых заводов.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТиД
		Загрязнение воды из-за разлива битума	Битум не должен попасть ни в существующие, ни в сухие русла, он должен быть утилизирован во рвах или небольших участках захоронения отходов, подготовленных Подрядчиком. Зоны хранения и смешивания битума должны быть защищены от разливов и все загрязненные почвы должны быть надлежащим образом удалены в соответствии с экологическими требованиями. Такие зоны хранения должны содержаться так, чтобы можно было сдержать и очистить любые разливы.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТиД
		Строительные работы в непосредственной близости к существующей инфраструктуре, такие как водопроводные трубы и другие объекты, очистные сооружения, линии электропередачи и т. Д.	Повреждение инфраструктуры	Меры будут обеспечиваться в инженерном проектировании, чтобы избежать любых помех существующей инфраструктуре. 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 в ходе строительства	Подрядчик
Флора и фауна	Выравнивание дорог в областях плантаций деревьев	Вырубка деревьев из-за устройства насыпи.	Максимально зона вокруг ствола дерева будет засыпана до 30 см. Материал для засыпки зоны вокруг ствола дерева должен быть органической почвой. Засыпка выше 30 см повредить 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: грецкий орех, клён ясенелистный, вяз, тополь белый, ива белая, белая акация. Посадка должна проводиться после завершения технических работ. Время посадки должно быть ограничено до весны (март по апрель) и/или осени (сентябрь по	Подрядчик	КСН, ГЭТИ, ГРИП МТиД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
			октябрь). Качество саженцев: окружность ствола - от 16 до 18 см, высота как минимум 1,5 м.		
	Нижняя часть насыпи проектируемой дорога 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
	Тренинг по окружающей среде	Предотвращение нарушения среды обитания	Подготовка работников по вопросу о важности территории биосферы «Иссык-Куль», о запрете и ответственности за браконьерство, превентивные меры по сохранению биоразнообразия на данной территории. Включить в план мониторинга мониторинг видов, находящихся на грани исчезновения	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
	Расширение ширины дороги	Потеря деревьев и кустарников	Не проводить резку кустарников в пойме реки на 12-14 км	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
		Воздействие на биоразнообразие	Совместно со специалистом Главного управления биосферного заповедника предпроектный мониторинг птиц на территории проектной дороги	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
Нарушение сельскохозяйственных земель	Строительство вблизи сельскохозяйственных земель	Уплотнение грунтов из-за эксплуатации тяжелого оборудования	Ограничить работу тяжелого оборудования в коридоре, которое необходимо для дорожного строительства, чтобы избежать уплотнения почвы, а сельскохозяйственные земли использовались вблизи дороги.	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД
Существующие инфраструктуры	Строительная деятельность в непосредственной близости к существующей инфраструктуре, такой как водопроводные трубы и другие объекты, очистные сооружения для сброса сточных вод, линии электропередачи и т.д. или непосредственно разрушающие существующие	Повреждение инфраструктуры, сокращение поставок инфраструктурных услуг.	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 в ходе строительства	Подрядчик	КСН, ГРИП МТИД

Меры по смягчению, строительству и эксплуатации					
Область/Компонент	Деятельность	Потенциальное воздействие	Меры по смягчению	Институциональная ответственность	
				Реализация	Мониторинг
СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП					
	дорожные покрытия, мост, систему линий электропередачи и водопропускные трубы				
Утилизация отработанного асфальта	Удаление асфальта	Загрязнение воды/грунта	Старое асфальтовое покрытие будет удалено и заменено на новом тротуаре. Хранение или складские участки старого асфальта должны быть расположены там, где они не представляют опасности загрязнения окружающей среды. По согласованию с местными властями будет определено место расположения старых складов асфальта, с минимальным расстоянием до 500 м от любого населенного пункта. Предпочтительно, зоны хранения должны находиться на государственной земле. Если будут использоваться частные земли, с владельцем земли должна быть установлена договорная арендная плата за имущество. Все временные зоны хранения и обработки дорожных покрытий должны быть согласованы с региональными отделениями ГАООСЛХ при Правительстве КР. Старый асфальт должен быть выгружен в блоках, а запас должен быть не более 2,5 м. Использование старого асфальта - взломанные асфальтовые асфальтовые отходы должны быть перенесены в местный ДЭУ МТИД предварительно. Затем старый асфальт используется для укрепления поверхности существующей второй дороги в деревнях. Рекомендуется верхнее покрытие плеч с добавлением гравийно-песчаной смеси толщиной 15 см.	Подрядчик	КСН, ГРИП

255. До начала строительных работ, Подрядчик должен предоставить комплексный ПУОС, охватывающий следующие аспекты:

- (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 работы лагеря и подробная информация о предлагаемых мерах по устранению неблагоприятных воздействий на окружающую среду в результате его устройства.
- (iii) Управление сточных вод, включая обеспечение санитарных уборных и надлежащего сбора сточных вод и системы удаления отходов с целью предотвращения загрязнения водотоков.
- (iv) 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.
- (v) 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 подкладкой основанием и углублением для сбора пролитого топлива и предотвращения загрязнения почвы и воды.
- (vi) План управления насыпью 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 аварийного реагирования (в случае разливов, аварий, пожаров и т.п.) до эксплуатации асфальтобетонного завода.
- (viii) 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.
- (ix) План управления объектами культуры и истории

ПУОС должен быть представлен подрядчиком Консультанту по надзору за строительством на утверждение.

2. Мониторинг

2.1. План мониторинга

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

Таблица 21: План контроля за состоянием окружающей среды

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственность
Этап строительства					
Качество воздуха	Пыль, SO ₂ , NO ₂	Чувствительные рецепторы в следующих селах. (i) Жумгал (km129+400) – рядом со школой, LHS; (iii) Куйручук (km144+000) – близ магазина Азамат, RHS; (iv) Тугол-Сай (km151+000) – близ магазина Кутман, LHS (v) Башкууганды (km 159+000) – близ школы, RHS	С помощью подходящих переносных измерительных приборов для всех параметров и визуального контроля только для пыли	Перед началом строительства и каждые 2 месяца	КСН
	Проверка сертификатов транспортных средств и оборудования	На АБЗ и дробилке.	Визуальная инспекция	Внезапные проверки во время строительных работ	КСН
	Покрыты ли грузовые машины тентом и намочены ли? Соответствие с ПУОСКО	Транспортировка материала по маршруту вблизи чувствительных рецепторов	Визуальные инспекции и контроль	Внезапные проверки во время работ	КСН
Шум	Уровень шума	Чувствительные рецепторы в следующих селах. (i) Жумгал (km129+400) – рядом со школой, LHS; (iii) Куйручук (km144+000) – близ магазина Азамат, RHS; (iv) Тугол-Сай (km151+000) – близ магазина Кутман, LHS (v) Башкууганды (km 159+000) – близ школы, RHS	При помощи переносного прибора для измерения уровня шумов / вибрации.	Вторая часть измерения базового шума должна быть проведена перед началом строительства. Затем, на ежемесячной основе во время строительства.	КСН
Вибрация (когда вибрация станет частью строительства)	Уровень вибрации	На всех чувствительных участках вдоль населенных пунктах (т.е. дома и другие конструкции)	Порог не должен превышать 3 мм / с у рецепторов (т.е. домов и сооружений). Порог не должен превышать 2 мм / с на объектах археологии и без вибрации в пределах 22 м от археологических объектов	В течении всего этапа строительства одновременно с вибрацией на местее	КСН
Качество поверхностных вод (реки)	нефтепродукты, прозрачность, общее содержание твердых взвешенных веществ, БПК, проводимость, температура,	Выше и ниже по течению, в тех местах, где Проектная дорога пересекает р. Тугол-Сай (148+874 км)	Измерение непосредственно в речной воде при помощи соответствующего измерительного прибора либо отбор проб и измерение в аккредитованной лаборатории	Вторая часть измерения должна быть проведена перед началом строительства. Затем, на ежемесячной основе во время строительства.	КСН
	Выявление речных вод и мероприятия Подрядчика на основе ПУОС	Мосты и трубы: 1 мост и 138 труб	Визуальная инспекция	Внезапные проверки во время строительных работ на мосту и трубах	КСН, ГАООСилХ
Подземные воды (на точках эксплуата	Предотвращение разлива горюче-смазочных материалов	Площадка Подрядчика	Инспекция; наблюдение	Внезапные проверки во время работ	КСН, МТИД ГРИП

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственность
Этап строительства					
ции оборудования и заправки)					
Карьерные зоны	Наличие официального разрешения или действующей лицензии на эксплуатацию	Песчано-гравийный резерв грунта и/или карьер	Инспекция	Перед началом работ	КСН, контроль со стороны ГРИП МТИД
Сохранение растительного слоя	Накопление и средства защиты	Склад или место работы	Инспекции; наблюдение	Один раз в месяц	КСН, контроль со стороны ГРИП МТИД
Физическое разрушение памятников в культуры (кладбища и захоронения)	Культурно-исторические участки	Потенциальные воздействия строительных работ на культурные и исторические памятники, а также кладбища: - 131 km на обеих сторонах дороги (RHS - 3 m, LHS – 3,5 m от дороги). - 132 km слева в 20-30м от дороги - 138 km на обеих сторонах дороги, 3 - 3,5м справа и примерно в 100м слева. - 141 km +300 слева, 10-15м от дороги. - 152 +300 km на обеих сторонах дороги, 3 m; противоположная сторона (LHS) 3-5 m. - 153 km -155 km справа на холме в 20-50м от дороги. - 158 – 160 km слева, в 6м от дороги.	Визуальное наблюдение	Визуальное наблюдение до начала работ и в период строительства, где кладбища указаны (в км). Документ оценки состояния кладбища и захоронений, перед началом строительных работ.	КСН
Безопасность и гигиена труда рабочих	Официальное одобрение рабочего лагеря. Визуальная проверка на наличие соответствующих средств индивидуальной защиты. Доказательство в 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.	КСН
Обучение для рабочих по СПИД и ЗППП	Доказательство/записи фотографии во время обучения	Будет определен назначенным КСН	Визуальная проверка записей/присутствие КСН в обучении	После начала работ и через определённые промежутки времени на протяжении всего строительства	КСН, территориальные отделы министерства здравоохранения
АБЗ	Наличие официального одобрения или действующей лицензии на эксплуатацию	Установка для производства асфальта (асфальтовый завод)	Инспекция	Перед началом работ	КСН

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственность
Этап строительства					
Деревья	Деревья, расположенные на новой спроектированной насыпи	В соответствующих местах расположения деревьев	Инспекции, наблюдение. Допускается устройство насыпи высотой до 30 см у основания зоны, прилегающей к стволам деревьев. Засыпка более 30-ти см повредит дерево, и понадобится вырубка. Решение принимает консультант строительного надзора.	Во время этапа строительства один раз в год	КСН, контроль со стороны ГРИП МТИД
Транспортировка материалов Асфальт	Прикрывается ли сверху и увлажняется ли груз в автотранспортных средствах? Соответствие проекту производства работ Подрядчика (ограниченная продолжительность работы; транспортные маршруты). При необходимости методы пылеподавления.	Строительный участок / транспортные маршруты	Инспектирование	Внезапные проверки во время работы	КСН
Песок и гравий		Строительный участок / транспортные маршруты	Инспектирование	Внезапные проверки во время работы	КСН
Выхлопные газы из асфальтовых заводов и машинного оборудования	Если выхлопные газы преобладают с дымом, пыль визуальна или нет	На участке	Регулярная проверка сертификатов/записей по обслуживанию за автомашинами /оборудованием / заводом. Измерение концентраций если потребуется	Внезапные проверки во время строительных работ	КСН
Этап эксплуатации					
Шум от движения транспорта	Эквивалентный уровень шума	Чувствительные участки	Ручной измеритель	Один раз в год и по мере требования	Местный отдел МТИД
ДТП	Количество травм и смерть животных	Вдоль дороги	Интервью с дорожной милицией	Один раз в год	Региональное управление автомобильных дорог (УАД)
	Пересечение животными дорогу	Запись о гибели животных на дорогах из за аварий	Вдоль новой дороги	Регистрировать ДТП. В случае выявления аварийно-опасных точек с участием крупных млекопитающих, необходимо выработать соответствующие меры безопасности (например, отражатели / локальные ограждения,	В течение года

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственность
Этап строительства					
				предупреждающие знаки, снижение скорости и т.д.)	
ДТП	ДТП, при которых разливаются опасные вещества	Вдоль новой дороги	Подсчет ДТП	Один раз в год	МТИД совместно с ГАИ и МВД и Министерством чрезвычайных ситуаций
Повреждение дренажа	Протечки в дренажной системе и повреждения из-за эрозии	Водопропускные трубы и дренажные сооружения	Посещение участка	В течение года	Территориальные подразделения МТИД
Уход за деревьями и на придорожной полосе	При появлении	В местах высадки новых деревьев	Посещение участка	В течение года	Территориальные подразделения МТИД совместно с Местными органами власти

2.2. Бюджет на меры по смягчению

257. Большинство мер по смягчению последствий требует от подрядчика принять хорошую практику производства работ на стройплощадке, что является частью их 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.

258. 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. В соответствии с Планом по переселению были определены деревья, которые необходимо вырубить. Однако в районах с растительным покровом, оценка представлена на основе принятых соглашений.

259. Для достижения более высокой степени успеха для замены пораженных деревьев, предлагается высаживать 2 саженца одного же аналогичного вида. Соответственно, примерное число деревьев и стоимость замены затронутых деревьев показаны ниже.

Таблица 32: Число и стоимость замены затронутых деревьев

№	Пункт	Ед. изм.	Кол	примечание
1	Затронутые деревья за счет расширения	шт	100	При осмотре на месте было определено, что будут вырублены
2	Коэффициент замены 1:2	шт	200	Примерное число деревьев, которых необходимо посадить
3	Средняя стоимость замены	Сом	750	Стоимость саженца / посадки
	Итого	Сом	165,000	Бюджетная смета
	69 Сом / 1 доллар США	доллар США	\$2,391.9	Бюджетная смета

2.3. Бюджет деятельности по мониторингу

260. 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 34.

Таблица 33: Бюджетные расходы на специалистов

Пункт	Кол	Удельная стоимость	Общая стоимость
Реализация ПУОС		US \$	US \$
Международный специалист по окружающей среде (IES)	6 мес/ 3 года, 12 в дней четвертом году	15,400	100,100
Национальный специалист по окружающей среде (NES)	21 мес/ 3 года, 12 в дней четвертом году	2,750	59,125
Другие (проезд, суточные, обзоры / интервью, отчетность и т.д.)	общий	22,000	22,000
Итого			181,225

Таблица 34: 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 4* точки (воздух) x 3 (года) 1** месяц	76	150***	11,400
6 месяцев в году x 2* точки (вода) x 3 (года) 1** месяц	38	100***	3,800
6 месяцев в году x 4* точки (шум-вибрация) x 3 (года) 1** месяц	76	150***	11,400
Итого			37,000

* - число точек и измерений может изменяться

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

*** - стоимость лабораторных услуг может варьироваться

3. Механизмы по реализации

3.1. Организационная структура

261. 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.
262. 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.
263. Министерство финансов КР является ответственной государственной структурой для координации с АБР и другими донорами в иностранной помощи.
264. ГАООСЛХ – ведущее природоохранное государственное ведомство, отвечающее за политику государства в этой области и осуществляющее координацию действий в этих вопросах других государственных органов. Его функции включают:
- (i) разработка экологической политики и ее реализация;
 - (ii) проведение государственной экологической экспертизы;
 - (iii) выдача экологических лицензий;
 - (iv) экологический мониторинг;
 - (v) предоставление информационных услуг по окружающей среде.
265. ГЭТИ осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом «О порядке проведения проверок субъектов предпринимательства». ГЭТИ осуществляет в установленном порядке надзор за соблюдением:
- (i) природоохранного законодательства, установленных правил, лимитов и норм природопользования, нормативов выбросов и сбросов загрязняющих веществ и размещения отходов в окружающей природной среде;
 - (ii) требований промышленной безопасности при строительстве, расширении, реконструкции, техническом перевооружении, эксплуатации, консервации и ликвидации опасных производственных объектов;
 - (iii) требований земельного законодательства;
 - (iv) требований по безопасности работы оборудования и средств для хранения и отпуска нефтепродуктов и газов, грузоподъемных кранов;
 - (v) требований правил безопасной эксплуатации при строительстве, монтаже и наладке электрических сетей и электрооборудования.
266. 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
267. Консультант и ГРИП примут следующие меры для обеспечения соблюдения законов об охране окружающей среды в соответствии с ПУОС и Планом мониторинга во время реализации Проекта:
- (i) В тендерных и контрактных документах будут четко определены обязательства подрядчика в отношении принятия мер по снижению неблагоприятного экологического воздействия, изложенных в Плане управления окружающей средой.
 - (ii) Рекомендуемая стоимость снижения неблагоприятного экологического воздействия включена в Ведомость объемов работ в виде отдельных статей. Это обеспечит наличие специального бюджета для снижения неблагоприятного экологического воздействия, который

будет использоваться по мере необходимости. Во время закупки подрядчикам будет предложено включить эту стоимость в свои тарифы и представить стоимость снижения неблагоприятного экологического воздействия в ВОР как статью затрат. В контракте будет предусмотрена определенная доплата для гарантии оценивания и осуществления таких мероприятий.

- (iii) 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 ПУОСКО, представит их Консультанту по строительному надзору (КСН) на согласование и ГРИП на утверждение.
- (iv) КСН будет осуществлять экологический мониторинг и оказывать содействие ГРИП в реализации ПУОС и в контроле за реализацией минимизационных мероприятий подрядчиками.

3.2. Требование к отчетности

268. МТид будет осуществлять контроль и количественную оценку хода реализации ПУОС. В связи с этим во время этапа строительства Консультант по строительному надзору будет готовить и представлять в МТид полугодовые отчёты о результатах мониторинга в течение 1 месяца после отчетного периода. Затем эти отчеты будут размещаться на веб-сайтах АБР и МТид. Подрядчик представляет КСН ежемесячные отчеты и отчеты о соблюдении мер по смягчению и других корректирующих действий. КСН представляет ГРИП ежеквартальные отчеты, содержащие раздел о выполнении защитных мер.

К. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Заключение

ОВОС/ПУОС 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).

Предлагаемые Планы по экологическому управлению и мониторингу в этом ОВОС 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.

В соответствии с Законом Кыргызской Республики, предлагаемый проект потребует разрешения от регулирующих органов правительства: ГРИП будет инициировать получение разрешения от территориальных управлений ГАООСЛХ после того, как ОВОС будет рассмотрен АБР.

2. Выводы и рекомендации

269. 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.

270. 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.

В целях обеспечения экологических и социальных гарантий ОВОС представляет следующие рекомендации:

- (i) Проектировщики должны уделить должное внимание ПУОС, а отчеты должны составляться своевременно.
- (ii) Для управления шумом и загрязнением воздуха, нужно рассмотреть возможность установки временных барьеров, которые будут эффективны для защиты чувствительных рецепторов во время строительства. Должны быть приняты все необходимые меры по уменьшению и контроль должен будет продолжаться, как указано в процедурах.
- (iii) Смешивание горючих масел с грунтовыми и поверхностными водами должны быть предотвращены, в любом проявлении. Применение воды для питья будет опасным.
- (iv) 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.
- (v) КСН и ГРИП проведут обучение всех активных участников проекта и сосредоточатся на дельных советах Подрядчику, особенно по вопросам подготовки и реализации Рабочий план строительства по охране окружающей среды.
- (vi) Вскоре после начала рабочего периода, КСН и подрядчик проводят проверку соответствия гарантиям, чтобы убедиться, что подрядчик выполнил все необходимые меры.
- (vii) Настоящий отчет ОВОС – это «живой» документ. В случае необходимости, он будет обновляться с учетом всех экологических требований, а также все существенные изменения будут обсуждаться и согласованы с АБР.

271. Важно, чтобы Подрядчик и его Субподрядчик понимали, что успешная реализация влечет за собой не только обеспечение инфраструктуры, но и сохранение окружающей среды в рамках устойчивого развития.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Приложение 1: 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 «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)».

Информация по Плану трассы

№	Участок	Описание	Параметр	Комментарии
Участок : «Эпкин (89 км) до Башкууганды (159 км)»				
	91 км	Возможно придется срубить пять (5) деревьев на левой/правой стороне		Необходимо сверить с проектом
	94 км	Старый карьер грунта с гравийно-песчаными материалами (ПС)		Потенциальный источник материала, которого нужно проверить
	99 км	Возможно придется срубить два (2) дерева		Необходимо сверить с проектом
	101 км	Старый карьер грунта с гравийно-песчаными материалами (ПС).		Потенциальный источник материала, которого нужно проверить
		Кажется сизые голуби устраиваться на насест в карьере грунта круглый год. Настоящий участок является средой обитания зайца-русака, лис, змей, мышей, кекликов, ворон и сорок. В горах волки и рыси. С 101 по 111 км замечена заболоченная местность и выклинивание воды на сторонах дороги.		Специальные меры для защиты среды обитания
	107 км	До перевала Кызарт дорога непокрыта. На левой стороне имеется Жумгальский скотный рынок, работающий 1-2 дня в неделю. Транспорт поднимает пыль на дороге.		Здесь нужно принять более интенсивные меры по контролю пыли
	108 км	Существует каменное месторождение с песчано-гравийным грунтом, которого можно использовать как карьер грунта.		Потенциальный источник материала, которого нужно проверить
	111 км	Старый карьер грунта с гравийно-песчаными материалами (ПС)		Потенциальный источник материала, которого нужно проверить
	114 – 116 км	Дорога сужается между горами; потребуются взрывные работы. В целом участок скалистый		Необходимо сверить с проектом
	113 км, Перевал Кызарт	Перевал Кызарт. Вдоль дороги небольшие притоки рек		Measures to protect water quality will be needed
	122 км	Старый карьер грунта с гравийно-песчаными материалами (ПС) на расстоянии 125 м от дороги		Потенциальный источник материала, которого нужно проверить
	124 км	Возможно придется срубить восемнадцать (18) деревьев по общему участку		Необходимо сверить с проектом
	128 км +700, Село Жумгал	Село Жумгал имеет здравпункт, школу, мечеть и клуб. В школе 11 классов и учатся около 400 учеников. Питьевую воду получают из рек и родников. Ирригационная сеть проходит через село; источником воды которого является река Колду-Суу.		Возможно придется принять дополнительные меры касательно социальных воздействий / вопросов
	129 км +200 129 км + 400	Расположение административного здания, мечеть (ПС), школа, магазин (ЛС). Чувствительный рецептор.	Пыль, шум, вибрация, SO2	Физический анализ и инструментальное измерение

			NOx CO	Возможно придется принять дополнительные меры касательно социальных воздействий / вопросов
	131 км	По обеим сторонам дороги расположены кладбища села Жумгал. Первая часть кладбища начинается на левой стороне и заканчивается на правой. Ширина проезжей части дороги составляет 12 м. Расстояние от дороги до границы кладбища составляет 7,9 м. 		Необходимо сверить с проектом
	132 км	Кладбище на левой стороне села Жаны-Арык расположено на расстоянии около 20-30 м от дороги. Само село Жаны-Арык расположено на расстоянии 2 км от дороги, на левой стороне. Существует старый карьер с песчано-гравийным грунтом (ПС).		
	138 км	Обнаружены глиняные насыпи (возможно известные как «Кумбез»). Они расположены близ дороги на правой и на расстоянии около 100 метров на левой стороне		Потенциальный источник материала, которого нужно проверить
		Возможное существование исторического/старого кладбища		Эксперты по истории должны проверить
	138 км + 800	Около 50 м от дороги (ЛС) - резервуар и шлюз для регулирования воды реки Жумгал		Специальные меры для защиты качества воды
	139 км, с. Куйручук	Село Куйручук расположено на большом расстоянии от дороги и трасса не пересекает его.		
	140 км +700	Возможно придется срубить одно (1) дерево на правой стороне на расстоянии 8,2 м от центра дороги		Необходимо сверить с проектом
	140 км +900	Возможно придется срубить около пятнадцати (15) деревьев на левой стороне на расстоянии 4,8 м от центра дороги		Необходимо сверить с проектом
	141 – 142 км	Возможно придется срубить около двадцати (20) деревьев на правой стороне на расстоянии 5,5 м от центра дороги		Необходимо сверить с проектом
	141 км +300	Кладбище на левой стороне дороги		Необходимо принять специальные меры для защиты строений
		Старый карьер суглинистого грунта (ПС) - 150 м от дороги		Потенциальный источник материала, которого нужно проверить
	141 – 142 км	На местности необходимо будет срубить около 50 деревьев. Село Куйручук расположено далеко от дороги.		Необходимо сверить с проектом
	148 км	Рядом с дорогой: Магазин «Азамат», 2 кафе и родник «Куйручук булагы». Чувствительный рецептор.	Пыль, шум, вибрация, SO2, NOx, CO	Физический анализ и инструментальное измерение

				
	148+874	 Мост на реке Тугол-Сай.		Меры для защиты качества воды
	149-150 км, Тугол-Сай	В селе Тугол-Сай имеется здравпункт, школа и мечеть. Чувствительный рецептор. 	Пыль, шум, вибрация, SO2, NOx, CO	Физический анализ и инструментальное измерение. Возможно придется принять дополнительные меры касательно социальных воздействий / вопросов
	151 км	Магазин «Кутман» (ПС). Чувствительный рецептор.		
	151 км + 300	Мечеть, 2 магазина (ПС). Чувствительный рецептор.		
	152 +300 км	Кладбища на обеих сторонах села Тугол-Сай. Расстояние между двумя кладбищами составляет 25 м; ширина существующей дороги 13,4 м. Расстояние от границы кладбища (ПС) до дороги 3 м; Напротив (ПС) 3-5 м. Чувствительный рецептор.		Необходимо принять специальные меры для защиты строений
	153 км -155 км	На холме имеется кладбище (ПС) на расстоянии 20-50 м от дороги.		Необходимо принять специальные меры для защиты строений
	157 км	Возможно придется срубить одно (1) дерево на правой стороне на расстоянии 6,7 м от центра дороги; 3 небольших дерева на левой стороне и еще 9 деревьев дополнительно могут быть срублены на местности.		Необходимо сверить с проектом
	158 – 160 км	Кладбище на левой стороне, придется срубить два (2) дерева.		Необходимо сверить с проектом касательно воздействий

Приложение А2: Предлагаемые земляные работы

№.	С км	До км	Тип землян ых работ	Сторона	Длина, м	Макс ширина, м	Макс высота, м
1	89.080	89.160	Выемка	СПРАВА	80	10	3
2	98.460	98.780	Выемка	С двух сторон	320	4	1
3	107.100	107.400	Выемка	СПРАВА	300	18	5
4	110.540	110.680	Выемка	СПРАВА	140	10	3
5	110.680	110.950	Насыпь	Короткий путь	270	50	12
6	111.360	111.700	Выемка	С двух сторон	340	40	10
7	112.450	112.750	Насыпь	Full width of road	300	30	3
8	112.720	112.960	Выемка	СПРАВА	240	25	8
9	113.060	113.140	Выемка	СПРАВА	80	15	11
10	113.300	113.460	Выемка	СПРАВА	160	20	5
11	113.580	113.820	Выемка	СПРАВА	240	20	8
12	114.160	114.220	Выемка	СПРАВА	60	30	10
13	114.600	115.360	Выемка	СПРАВА	760	30	12
14	115.520	116.960	Выемка	СПРАВА	1440	30	10
15	117.280	117.540	Выемка	СПРАВА	260	30	13
16	117.700	117.940	Выемка	СПРАВА	240	4	1
17	118.520	119.440	Выемка	С двух сторон	920	50	15
18	119.860	119.960	Выемка	СПРАВА	100	10	5
19	120.660	121.300	Выемка	СЛЕВА	640	15	5
20	122.400	123.400	Насыпь	СЛЕВА	1000	10	3
21	147.400	148.000	Выемка	СПРАВА	600	10	5
22	151.000	151.220	Выемка	СПРАВА	220	10	5
23	152.400	152.820	Выемка	СПРАВА	420	40	10
24	155.440	155.640	Выемка	С двух сторон	200	15	5
25	157.160	157.540	Выемка	СПРАВА	380	40	6

Приложение А3: Трубы на Участке 2Б

№№	Место	Тип сооружения и материал	Отверстие, м	Новый	Длина	Эксплуатация грунта 0.65м3 в отвал, грунт группы 1 / 2 / 3 / 4 м3	Ручная обработка грунта, группа грунта 1 / 2 / 3 / 4 м3	Обратная засыпка бульдозером с заменой грунта на 20м, с послойным уплотнением, с поливом 1 / 2 / 3 / 4 гр. м3	Разборка бетонных входов и блоков м3
	км								
1	2	3	4		5	6	7	8	9
38	89+069	ж.б. труба	1		14.00	- / - / 6 / -	- / - / 1 / -	-	1.70
39	91+858	ж.б. труба	1,5х2		11.00	- / - / 9 / -	- / - / 1 / -	-	2.50
40	93+290	прямоугольная бетонная труба	1х1		10.00	- / - / 5 / -	- / - / 1 / -	-	0.40
41	94+839	прямоугольная бетонная труба	0,75х0,75		8.00	- / - / 4 / -	- / - / 1 / -	-	-
42	96+032	ж.б. труба							
43	97+242	прямоугольная бетонная труба	0,75х0,75		9.00	- / - / 5 / -	- / - / 1 / -	-	-
44	97+920	ж.б. труба	1		12.00	- / - / 5 / -	- / - / 1 / -	-	0.35
45	98+835	ж.б. труба	1		17.00	- / - / 7 / -	- / - / 1 / -	-	-
46	100+589	ж.б. труба	1		13.00	- / - / 6 / -	- / - / 1 / -	-	-
47	1021+50	ж.б. труба	1.00		11.10	- / 5 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.0
48	1028+43	прямоугольная бетонная труба	0.5х0.5		11.20	- / - / 6 / -	- / - / 1 / -	-	6.5
49	1039+13	ж.б. труба	0.75		10.70	- / - / 6 / -	- / - / 1 / -	-	1.52
50	1041+22	прямоугольная бетонная труба	0.8х0.8		12.50	- / - / - / 11	- / - / - / 1	-	10.03
51	1056+39	ж.б. труба	1.00		13.20	- / - / 6 / -	- / - / 1 / -	-	-
52	1063+47	ж.б. труба	1.25		13.20	- / - / 8 / -	- / - / 1 / -	-	0.8
53	1068+09	ж.б. прямоугольная труба	3.0х2.5		19.40	- / - / 15 / -	- / - / 1 / -	-	4.5
54	1074+56	прямоугольная бетонная труба	1.0х1.0		13.40	- / - / - / 15	- / - / - / 1	-	28.67
55	1090+64	ж.б. труба	0.75		14.30	- / - / 19 / -	- / - / 1 / -	-	2.21
56	1093+63	прямоугольная бетонная труба	0.75х0.75		12.20	- / - / 14 / -	- / - / 1 / -	-	10.04
57	1106+92	ж.б. труба		1.5					
58	1127+03	ж.б. труба	0.75		15.50	- / - / 20 / -	- / - / 1 / -	-	1.2
59	1135+39	прямоугольная бетонная труба	0.75х0.75		13.20	- / - / 20 / -	- / - / 1 / -	-	10.47
60	1141+40	прямоугольная бетонная труба	0.75х0.75		12.20	- / - / 6 / -	- / - / 1 / -	-	9.12
61	1149+46	прямоугольная бетонная труба	0.75х0.75		12.00	- / - / - / 6	- / - / - / 1	-	9.0
62	1176+97	ж.б. труба	1.25		10.20	6 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	-
63	1179+86	ж.б. труба	0.75		11.00	5 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	0.63

№№	Место	Тип сооружения и материал	Отверстие, м	Новый	Длина	Эксплуатация грунта 0.65м3 в отвал, грунт группы 1 / 2 / 3 / 4 м3	Ручная обработка грунта, группа грунта 1 / 2 / 3 / 4 м3	Обратная засыпка бульдозером с заменой грунта на 20м, с послойным уплотнением, с поливом 1 / 2 / 3 / 4 гр. м3	Разборка бетонных входов и блоков м3
	км								
64	1197+35	ж.б. труба	2х1.5		16.40	- / 30 / - / -	- / - / 2 / -	-	10.04
65	1201+86	ж.б. труба	0.75		16.50	- / 5 / - / -	- / - / 1 / -	- / - / 14 / -	0.8
66	1209+23	ж.б. труба	1.50		12.30	8 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	-
67	1216+30	ж.б. труба	1.0		13.25	- / 5 / - / -	- / - / 1 / -	-	2.0
68	1235+18	ж.б. прямоугольная труба	2х3.0х2.5		12.20	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	11.4
69	1236+29	прямоугольная бетонная труба	1.0х1.0		12.00	4 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	8.5
70	1250+59	ж.б. труба	1.0		12.30	- / 8 / - / -	- / - / 1 / -	-	5.6
71	1263+81	ж.б. труба	0.75		12.70	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.8
72	1267+48	прямоугольная бетонная труба	0.8х0.8		12.50	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	10.6
73	1270+20	прямоугольная бетонная труба	0.8х0.8		12.40	- / 4 / - / -	- / 1 / - / -	-	10.6
74	1273+74	ж.б. труба	1.25		12.20	- / 5 / - / -	- / 1 / - / -	-	5.2
75	1274+64	ж.б. труба	1.0		15.90	- / 6 / - / -	- / - / 1 / -	-	5.6
76	1276+57	прямоугольная бетонная труба	0.75х0.75		12.50	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	10.1
77	1280+34	прямоугольная бетонная труба	0.75х0.75		12.40	- / - / 4 / -	- / - / 1 / -	-	10.1
78	1284+49	ж.б. труба	1.25		12.20	- / 5 / - / -	- / 1 / - / -	-	5.2
79	1287+34	ж.б. труба	0.75		13.30	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.6
80	1291+78	ж.б. труба	1.0		9.10	4 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	-
81	1295+57	прямоугольная бетонная труба	0.8х0.8		9.20	- / 3 / - / -	- / - / 1 / -	-	7.4
82	1298+59	ж.б. труба	1.0		12.20	3 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.2
83	1305+39	ж.б. труба	1.25		16.30	6 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	6.3
84	1307+68	ж.б. труба	1.0		13.20	5 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.8
85	1308+72	ж.б. труба	1.0		15.30	6 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	5.6
86	1313+26	ж.б. труба	0.75		15.13	14 / - / - / -	- / 1 / - / -	- / 21 / - / -	-
87	1313+42	ж.б. труба	1.00		13.55	- / 7 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.24
88	1315+74	прямоугольная бетонная труба	0.5х0.5		10.20	5 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	4.7
89	1317+81	ж.б. труба	1.00		13.20	7 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.24
90	1319+31	ж.б. труба	1.25		15.30	6 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.32
91	1320+00	ж.б. труба	1.25		16.30	7 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	0.65

№№	Место	Тип сооружения и материал	Отверстие, м	Новый	Длина	Эксплуатация грунта 0.65м3 в отвал, грунт группы 1 / 2 / 3 / 4 м3	Ручная обработка грунта, группа грунта 1 / 2 / 3 / 4 м3	Обратная засыпка бульдозером с заменой грунта на 20м, с послойным уплотнением, с поливом 1 / 2 / 3 / 4 гр. М3	Разборка бетонных входов и блоков м3
	км								
92	1328+88	ж.б. труба	1.00		11.15	5 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	-
93	1339+86	ж.б. труба	1.00		17.60	8 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.15
94	1361+36	ж.б. труба	1.00		12.20	- / 5 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.90
95	1370+54	ж.б. труба	1.00		12.30	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.24
96	1376+60	ж.б. труба	1.00		13.20	- / 14 / - / -	- / - / 1 / -	- / - / 25 / -	1.24
97	1376+66	ж.б. труба	0.75		10.40	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	0.86
98	1379+55	ж.б. труба	1.00		13.20	- / 7 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.24
99	1384+04	ж.б. труба	1.00		13.15	- / 6 / - / -	- / - / 1 / -	-	0.62
100	1393+29	ж.б. труба	1.00		12.20	4 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.26
101	1409+34	ж.б. труба	1.00		15.50	7 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.26
102	1411+05	ж.б. труба	0.75		9.30	- / 3 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.01
103	1420+48	ж.б. труба		1.50					
104	1427+64	ж.б. труба		1.00					
105	1429+46	Мет. Прямоугольная труба	2x0.25		10.00	- / 3 / - / -	-	-	-
106	1431+40	ж.б. труба	0.75		10.20	- / 5 / - / -	-	-	-
107	1440+59	ж.б. труба	0.75		9.40	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	1.58
108	1441+80	ж.б. труба		1.00					
109	1449+90	Мет. труба	1.00		10.00	- / 2 / - / -	- / - / 1 / -	-	-
110	1456+25	ж.б. труба	0.50		14.50	- / 6 / - / -	- / 1 / - / -	-	-
111	1457+76	ж.б. труба	0.75		21.30	- / 10 / - / -	- / 1 / - / -	-	0.49
112	1464+67	ж.б. труба	0.75		9.50	- / 5 / - / -	-	-	-
113	1466+36	ж.б. труба	1.00		17.50	- / 8 / - / -	- / 1 / - / -	-	-
114	1481+86	прямоугольная бетонная труба	0.75x0.75		9.50	- / 7 / - / -	- / 1 / - / -	-	5.77
115	1484+61	прямоугольная бетонная труба	0.75x0.75		10.55	- / 8 / - / -	- / 1 / - / -	-	6.36
116	1490+39	Мет. труба	0.50		22.00	- / 5 / - / -	- / 1 / - / -	-	-
117	1492+69	ж.б. труба	0.50		10.20	- / 5 / - / -	- / 1 / - / -	-	-
118	1497+35	Асбестовая труба	0.35		9.10	- / 2 / - / -	-	- / - / 3 / -	-
119	1500+00	ж.б. труба	0.50		9.00	- / 4 / - / -	- / - / 1 / -	-	2.30

№№	Место	Тип сооружения и материал	Отверстие, м	Новый	Длина	Экскавация грунта 0.65м3 в отвал, грунт группы 1 / 2 / 3 / 4 м3	Ручная обработка грунта, группа грунта 1 / 2 / 3 / 4 м3	Обратная засыпка бульдозером с заменой грунта на 20м, с послойным уплотнением, с поливом 1 / 2 / 3 / 4 гр. М3	Разборка бетонных входов и блоков м3
	км								
120	1501+75	ж.б. труба	1.00		3.00	- / 9 / - / -	- / - / 1 / -	-	-
		прямоугольная бетонная труба	1.0x1.0		10.50				11.20
121	1504+14	ж.б. труба d=1.0	1.00		16.40	7 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	3.4
122	1506+99	прямоугольная бетонная труба	1.0x1.0		9.30	7 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	9.45
123	1513+37	ж.б. труба	1.00		30.00	14 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.80
124	1518+60	ж.б. труба		1.00					
125	1522+47	ж.б. труба	1.25		13.20	6 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.45
126	1528+81	ж.б. труба	1.50		19.40	9 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	2.09
127	1531+35	ж.б. труба	0.75		15.30	7 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.45
128	1531+99	ж.б. труба	1.25		9.12	12 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.68
		ж.б. труба	1.00		16.58				
129	1533+52	ж.б. труба	0.75		22.00	10 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.45
130	1535+28	ж.б. труба	0.75		13.20	6 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.45
131	1538+04	ж.б. труба	1.00		12.40	5 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.33
132	1547+19	ж.б. труба	1.00		18.50	8 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.80
133	1549+11	прямоугольная бетонная труба	0.75x0.75		11.20	8 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	8.29
134	1553+90	прямоугольная бетонная труба	1.0x1.0		13.40	10 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	13.62
135	1575+95	ж.б. труба	1.00		19.80	7 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	1.14
136	1581+14	ж.б. труба	1.00		15.40	6 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	2.08
137	1586+27	ж.б. труба	1.00		13.20	5 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	-
138	1589+07	прямоугольная бетонная труба	1.0x1.0		13.50	4 / - / - / -	- / 1 / - / -	-	-

Приложение А4: Местоположение линий электропередач

№	км	
1	89.3-103.3	Слева
2	103.3	Воздушный перехо д
3	105.4-106.2	Справа
4	108.2 - 109.6	Справа
5	136.5 -142.475	Слева
6	137.1	Воздушный перехо д
7	141.9	Воздушный перехо д
8	142.475	Воздушный перехо д
9	142.475 -142.030	Воздушный перехо д
10	142.03	Воздушный перехо д
11	142.99	Воздушный перехо д
12	145.505	Воздушный перехо д
13	145.505 - 146.139	Слева
14	146.139	Воздушный перехо д
15	146.139 - 146.549	Справа
16	146.549	Воздушный перехо д
17	146.549 - 147.2	Слева
18	148.188	Воздушный перехо д
19		Слева
20	149.402	Воздушный перехо д
21	149.55 - 150.4	Справа
22	150.33	Воздушный перехо д
23	150.330 - 150.415	Справа
24	158.95 - 159.2	Слева

Приложение В. Список присутствующих на общественных консультациях
село Башкууганды (18 марта 2016 г.)

Список присутствующих:

№	ФИО	должность	Место жительства / Телефон	Подпись
1	Чокоев Кылычбек	Депутат сельского кенеша	Село Куйручук /0772456414	/подпись/
2	Корголбаев А.	Специалист по земле	Куйручукский с/с/ 0773050049	/подпись/
3	Назаров Шаринбай	пенсионер	Куйручукский с/с /0707813257	/подпись/
4	Абылабеков Б.	Глава Куйручукского с/с	Село Куйручук 0778715471	/подпись/
5	Дыйканов Б.	Заместитель А.К	Село Жумгал /0708940053	/подпись/
6	Турсунов Жалил	Член совета старейшин	Село Жумгал	/подпись/
7	Болоталиев Узак	Жумгалский с/с	Село Жумгал /0771310580	/подпись/
8	Сыдыков Жээнбек	Судья Село Жумгал	Село Жумгал	/подпись/
9	Смодияров Тыныбек	Архитектор Жумгалского района	Село Чаек	/подпись/
10	Жумуков Рахатбек	с/с Башкууганды	Село Башкууганды	/подпись/
11	Нусубалиева Нурбубу	Туголсайский с/с	Село Тугол-Сай	/подпись/
12	Бектемирова Бактыгул	Туголсайский с/с	Село Тугол-Сай	/подпись/
13	Кокбалаев Кылычбек	Туголсайский с/с	Село Тугол-Сай	/подпись/
14	Жээналиев Токтосун	пенсионер	Село Тугол-Сай	/подпись/
15	Жунушов Замир	Исполнительный секретарь Туголсайского с/с	Село Тугол-Сай	/подпись/
16	Садыбакасов Искендер	районная администрация	Село Чаек	/подпись/
17	Ботоканова Жибек	с/с Башкууганды	Село Башкууганды	/подпись/
18	Сапаров Адыл	Первый заместитель главы с/с	Село Чаек	/подпись/

Список присутствующих

[illegible]

Приложение С. Письменные комментарии, рекомендации и вопросы

Имя: Шарипбай Назаров

Адрес места жительства: Куйручукский сельский совет

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Пожалуйста, постройте арыки вдоль обочины дороги, которые понадобятся для полива сельскохозяйственных земельных участков.

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Имя: Кылычбек

Адрес места жительства: Село Куйручук

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Постройте арыки вдоль дороги внутри деревни.

Предусмотреть возможности соединения двух рынков.

Передайте старые удаленные структуры сельской управе.

Проложите гильзы для питьевой воды для использования новыми сельскими общинами

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Существуют ли нормативы по предотвращению обрушения дорог на болотистой местности?

Имя: Нурбубу Турдалиева

Адрес места жительства: Туголсайский сельский совет

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Было бы хорошо, если кладбища вдоль дороги не будут разрушены во избежание недовольства местного населения.

Было бы хорошо, если бы дорога прошла вокруг деревни.

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Будет ли Подрядчик устраивать тротуары?

Можно ли построить дорогу на болотистой местности?

Имя: Бектемирова Бактыгуль

Адрес места жительства: Туголсайский сельский совет

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Расширьте дорогу; постройте восемь мостов, один большой мост и семь маленьких на участке дороги Тугол-Сай - Эпкин.

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Когда начнется строительство?

Имя: Асланбек

Адрес места жительства: село Куйручук, Жумгалский район

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Проложите две трубы на двух местах для питьевой воды .

Соедините два рынка посредством подземного перехода.

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Будет ли Подрядчик сдавать бетонные водопропускные трубы, старые трубы сельской управе и использовать их для улучшения дорог внутри поселка?

Имя: Жээнбек Садыков

Адрес места жительства: ул. Рысбаев Сыдык 11, село Жумгал

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Поскольку дорога внутри села расположена близко к школе, мы просим Вас изменить маршрут дороги, например, в направлении к Чет-Булак.

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Имя: Турсунов Жалил

Адрес места жительства: Жумгалский сельский совет

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Пожалуйста, проверьте, не расположен ли мой дом близко к дороге. Пожалуйста, устройте подземный переход или установите светофор перед школой.

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Имя: Сапаров Адыл

Адрес места жительства: село Байзак

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Пожалуйста, установите освещение внутри села.

Сдайте старые бетонные трубы сельской управе.

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Имя: Замир Жумушов

Адрес места жительства: Село Тугол-Сай

Предложения по проекту реконструкции дороги:

Участок дороги Тугол-Сай - Эпкин дороги Башкууганды-Кызарт будет пересекать сельхозугодья, поэтому предусмотрите объезды. Было бы хорошо, если бы Подрядчик построил пять мостов на участке Тугол-Сай - Эпкин.

Вопросы по проекту реконструкции дороги:

Приложение D. Расшифровка видеозаписи

Г-н Руслан, ГРИП/МТиД:

Как я уже сказал, главы сельских органов должны принять меры по составлению перечня инженерных коммуникаций, которые будут проложены под дорогой, и предоставить его Минтрансвязи как можно скорее. Специалисты должны в ближайшее время начать подготовку подробного плана проекта. Если вы представите свои предложения/запросы до начала детального проекта, специалисты будут определять, возможно ли удовлетворить ваши требования или нет. Было бы хорошо, если бы вы представили свои предложения / запросы до 15 апреля.

Местный специалист с масштабной картой / планом (архитектор):

Я держу в руке карту / общий план, где каждые инженерные коммуникации и их места указаны в деталях. Нам необходимо тесно сотрудничать с руководителями каждой сельской управы и сделать все возможное, чтобы включить необходимые нам инженерные коммуникации в проект, пусть даже это запасная труба для будущих нужд. Вы поняли, что сказали эти люди? Если мы не сможем представить свои предложения/запросы в срок, все будет сделано за счет наших сельских властей. Чтобы избежать этого, мы должны начать работать над этим прямо сейчас.

Местный житель:

Мой дом находится между стояком и дорогой. Если ширина дороги станет 15 м, то мой дом будет разрушен, я прав?

Местный специалист с масштабной картой / планом (архитектор):

Вы слышали, что сейчас работают специалисты. Они определяют, будут ли снесен дом/строение или нет. В любом случае, владельцам снесенных строений будут выплачены компенсации. Например, я боюсь, что мой склад будет снесен. Не думайте, что 16 м ширина будет покрыта асфальтом; есть обочина без покрытия. Таким образом, транспортные средства не будут проезжать вблизи вашего строения

Г-н Руслан, ГРИП/МТиД:

Вы должны сверить это с картой. Если ваш забор находится на дороге, то он будет удален. В противном случае, она останется там, где он сейчас. На самом деле, специалисты должны рассмотреть, можно ли расширить дорогу в противоположную сторону, где отсутствует строение. Во время детального проектирования, специалисты выполняют топографическую съемку и определяют, сколько электрических столбов должны быть сдвинуты. То же самое касается стояков. Если водопроводные трубы находятся под частью дороги с асфальтовым покрытием, то они будут сдвинуты. Если они находятся под обочиной или далеко от нее, они останутся на своих местах.

Местный житель:

Летом прошлого года когда я обрабатывал картофель, автомобиль припарковался близко к моей земле и из нее выши американец с переводчиком. Они спросили меня, являюсь ли я местным жителем. Когда я ответил утвердительно, они спросили, имеется ли труба чистой воды. Я показал им местонахождение трубы. Затем они задали вопрос касательно реконструкции дороги. Я ответил, что дорога будет реконструирована, и что я не знаю ее габариты. Они сказали, что они построили систему водоснабжения и они будут контролировать это

Г-н Руслан, ГРИП/МТиД:

Это было просто провокация. Вы знаете, что прошло много лет с тех пор, когда эта дорога была построена. Нам нужно выяснить, получали ли они разрешение на выполнение подобной работы

Глава сельского совета Башкууганды:

У каждой сельской управы свой собственный земельный специалист, архитектор и специалист по пастбищам и т.д. Они должны тесно сотрудничать и обсуждать потребности села касательно инженерных коммуникаций.

Местный житель:

Большое спасибо за ваши усилия. Вы улучшаете нашу жизнь за счет улучшения дороги. Я старший из села Жумгал. Когда я узнал, что дорога будет реконструирована я знал, кому я должен обратиться. Дорога должна пройти возле школы. Школа состоит из двух этажей. Вы сказали, что тяжелые машины будут работать во время строительства дороги. Можно ли предусмотреть объезд? Мы старые люди знаем, где можно устроить объездную дорогу и можем показать это место. Объездная дорога должна начинаться с Чет-Булак и заканчиваться на перевале Кызарт

Г-н Руслан, ГРИП/МТиД:

Будет ли эта дорога пересекать пахотные земли? Нам необходимо изучить состав ее почвы и многие факторы. Тем не менее, вы можете записать ваш запрос. Я хотел бы подчеркнуть, что мы будем реконструировать старую, существующую дорогу. Мы не будем строить новую дорогу. Вы должны понять, что это связано с финансированием. Трансформация дороги потребует много времени, возникнут вопросы бюрократии и т.д. Подрядчик будет реконструировать дорогу внутри сел в соответствии с нормативами. Во время строительства дороги в городе были применены те же нормативы. Таким образом, не нужно беспокоиться об этом. Ни в коем случае, Подрядчик не повредит общественные строения, он выполнит строительные работы в соответствии с нормативами и с должной осторожностью

Глава сельского совета Башкууганды:

Мы уже подавали заявку в отношении объездной дороги. Специалисты пришли, осмотрели эту дорогу, о котором вы говорили, и сделали вывод, что она непригодна. Г-н Руслан вы должны быть честными, вы просите нас записать наши предложения, несмотря на их содержание. Если вы не в состоянии выполнить их, вы не должны так сказать. Вы должны быть прямо сказать, что будет реконструирована старая существующая дорога и объезд не предусмотрен. (Обращаясь к местным жителям) Если мы, местные жители, попросим построить объездную дорогу, процесс трансформации как минимум займет 6 месяцев-1 год и мы потеряем 2-3 года в результате. Специалисты Донора пришли и исследовали все возможные объездные дороги, провели физические анализы и пришли к выводу, что они непригодны. Кроме того, они сказали, что если для реконструкции старой дороги потребуется, например, 900 000 000 долларов США, для строительства дополнительных объездных дорог потребуется в 3 раза больше. Поэтому они отказались строить объездные дороги

Местные жители обсуждают:

Г-н Руслан сказал записать наш запрос относительно объездной дороги из-за вежливости. На самом деле, объездная дорога не будет построена. Мы должны сказать так нашему народу.

Местный житель:

Мой вопрос в том, будет ли охватывать проект село Дыйкан (Башкууганды). Вы говорили, что дорога будет реконструирована до села Дыйкан.

Переводчик:

Мы говорили, что участок 2 заканчивается в селе Дыйкан. Однако существуют участки 3 и 4, а дорога села Дыйкан будет обязательно реконструирована.

Г-н Руслан, ГРИП/МТиД:

Не следует путать. Мы разделили дорогу на участки только по той причине, что один донор не может финансировать все участки. Там может быть 4 различных донора, или 3, которые будут финансировать одного или двух участков дороги. Дыйкан, безусловно, входит в проект. В настоящее время специалисты выявляют, сколько строений будут снесены в вашей деревне. Я надеюсь, что вопросы финансирования будут решены к концу срока службы президента и наш президент также прилагает большие усилия в этом направлении.

Прошлый раз я попросил представить свои предложения в письменном виде. К сожалению, Минтрансвязи не получило никакого предложение/запрос к настоящему времени. В настоящее время я не знаю, сколько трубы должны быть проложены и сколько светофоры должны быть установлены в вашей деревне. Еще раз повторяю, вы должны представить ваши письменные предложения до 15 апреля, чтобы мы смогли включить их в детальный проект.

Что касается подземки, пожалуйста, сначала решите, что лучше для вас – светофор или подземка; а затем включите его в свой официальный запрос. Я хотел бы отметить, что подземки в конечном итоге превращаются в туалеты, подземки в городе могут служить примером. Таким образом, вы должны принять правильное решение

Местный житель (женщина):

Спасибо, что вы пришли. Мы поняли вашу цель; Вы пытаетесь помочь нам. Мы, местные жители, как обычно пытаемся включить наши нужды в ваш проект. (Обращаясь к местным жителям) Нам нужно сесть и подготовить список наших предложений в течение двух дней вместо того, чтобы делать то же самое до 15 апреля. Вы обеспокоены насчет кладбищ, я уверена, что строители умные люди; если им необходимо расширить дорогу, то они будут делать это в противоположную сторону, где нет никакого строения. То же самое и о школе, о котором вы говорили. Если вы будете ссориться, вы потеряете свое время и время доноров. Прекратите это и успокойтесь.

(Обращаясь к переводчику) Передайте, пожалуйста, большое спасибо нашему гостю за его помощь в реконструкции дороги

Глава сельского совета Башкууганды:

Мы долго ждали реконструкцию дороги Жумгала. Слава Богу, что ее скоро начнут реконструировать. Поэтому все жители, мы должны поддерживать этот процесс, правильно объясняя это нашим односельчанам. Руководители каждой сельской управы, пожалуйста, окажите поддержку процессу переселения/удаления, подключив к этой работе ваших земельных специалистов, сопровождайте специалистов доноров и давайте объяснения всем владельцам строений, которые будут снесены / сдвинуты, чтобы ускорить процесс реконструкции.

Приложение Е. Результаты лабораторного анализа

А. Качество воздуха

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ӨКМӨТҮНӨ КАРАШТУУ КУРЧАП ТУРГАН ЧӨЙРӨНҮ КОРГОС
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
Автодорога «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.Таш-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. Жаманаковой 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.

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: Насос. Кувусная, Нарынская
Кувусная насосная
автостроительная компания - Кочкор-Кувусная-
Сурасанар
2. Место отбора проб: 1. Чалышева г. Бишкек, 2. с. Ток-Сарай
(напр. ж.д. станция), 3. с. Кок-Тар (напр. "Рахат"), 4. с. Кемельдер
(напр. "А. Кок"), 5. с. Ак-Чу (напр. "Метель"), 6. с. Кувусная (напр. "Метель"),
7. с. Кувусная (напр. "Метель"), 8. с. Тундур (напр. "Метель"),
9. с. Динькан (напр. "Метель"), 10. с. Байзак (напр. "Метель"), 11. с. Чак (напр. "Метель"),
12. с. Кувусная (напр. "Метель"), 13. с. Кувусная (напр. "Метель"), 14. с. Кувусная (напр. "Метель"),
15. с. Кувусная (напр. "Метель"), 16. с. Кувусная (напр. "Метель").
3. Цель отбора: Определение концентрации загрязнителей в атмосфере воздуха
4. Характер отобранных проб: разовый
5. Условия окружающей среды: ясно, солнечно
6. Условие отбора проб: _____
7. Дата отбора проб: 30.11.2015 г., с 10:00 - 14:00
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)

Ген. спец. Райков
спец. Райков

Райков Р.Н.
Мамышев А.Н.

Мамышев
компания Косов

Мамышев

Мамышев Н.

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	0,03± 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	-	0,031± 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

Рад

Т. Садыкбеков

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

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 (CO) в атмосферном
воздухе по причине непригодности газоанализатора ПГА-200.

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

Начальник



Б.Маматаиров

Б. Качество воды

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

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, гидрост

515-р. Джоон-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 Жаманакковой, 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 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 (ВОДА)

1. Наименование, адрес объекта: Иссык-Кульская, Нарынская,
Чуйская области
автодорога «Балыкчи - Кокжер - Иссык-Куль - Сердобинск»
2. Место отбора проб: 1. р. Чу, с. Таш-Сарай (мост), 2. р. Чу,
гидропост, 3. р. Джусон-Арк, с. Кок. Жар (мост),
4. р. Иссык-Куль, с. Талка (мост), 5. р. Кокмолден, с. Талка
(мост), 6. р. Кокмолден, за с. Кокмолден (мост),
7. р. Каракол, за с. Кокмолден (мост)
3. Цель отбора: _____
4. Характер отобранных проб: разовой
5. Условия окружающей среды ясно, солнечно
6. Дата отбора проб: 30.11.2015г., с 10.00 - 12.00
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)

Специалист М.В. Маманова А.Н.

Госинспектор
(должность, фамилия)

Представитель предприятия ЖОИП
(должность, фамилия) КОСКОС

Аманжол 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.
Перепечатка протокола без разрешения испытательной лаборатории **запрещена**.
Протокол испытаний касается **только** образцов, подвергнутых испытаниям.

Аттестат аккредитации Кыргызского центра аккредитации
№КГ 41/КЦА .ИЛ.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. Альтернативия 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 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

Эти результаты не были указаны в этом ОВОС

Результаты измерений:

№	Место измерений	Характер шума						Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднеметрическими частотами в Гц										Уров ень звук а (дБ А)	
		По спектру		По временны м				31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000			
		Широкопол.	Тональный	постоянный	Косебл.	прерывистый	импульсный												
1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	20			
1	Г. Балыкчы	+			+											43,1	Факт		
																70	ПДУ		
																		прев	
2	С. Таш-Сарай	+			+											40,2	факт		
																70	ПДУ		
																		прев	
3	С.Кок-Жар	+			+											57	факт		
																70	ПДУ		
																	прев		
4	С.Чекилдек	+			+											68,1	Факт.		
																70	ПДУ		
																		прев	
5	С.Ак-Учук	+			+											67,3	Факт.		
																70	ПДУ		
																		прев	
6	С.Жумгал	+			+											69	факт		
																70	ПДУ		
																		прев	
7	С.Куйручук	+			+											58	факт		
																70	ПДУ		
																		прев	
8	С.Туголсай	+			+											53	факт		
																70	ПДУ		
																		прев	
9	С.Дыйкан	+			+											42,7	Факт.		
																70	ПДУ		
																		прев	
10	С.Байзак	+			+											63,2	факт		
																70	ПДУ		
																		прев	
11	С.Чаяк.	+			+											53	факт		
																70	ПДУ		
																		прев	
12	Конец с. Кызыл Жылдыз	+			+											55	факт		
																70	ПДУ		
																		прев	
13	с.Кызыл-Ой	+			+											52	факт		
																70	ПДУ		
																		прев	

Эти результаты не были указаны в этом ОВОС

Результаты измерений:

№	Место измерений	Характер шума					Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднеметрическими частотами в Гц											Уров ень звук а (дБ А)	
		По спектру		По временны м			31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000				
		Широкопол.	Тональный	постоянный	Колебл.	прерывистый										импульсный			
1	2	3	4	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 [подпись]

	Должность	ФИО	Подпись
Измерения проводил(и)	Санитарный врач	Арзыкулов Ж.Т.	<u>[подпись]</u>
Руководитель лаборатории:			

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 [подпись] Арзыкулов Ж.Т.



общее количество страниц 3: страница 3

Г. Вибрация

Эти результаты не были указаны в этом ОВОС

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 КОСКС проект АБР ТА 48401-002

(наименование и юридический адрес)

Объект, где производятся измерения Альтернативия 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

Результаты

Эти результаты не были указаны в этом ОВОС

№		Место измерений		Эти результаты не были указаны в этом ОВОС															Уровень звука (ДБА)	
				По спектру			По временным													
				Широкополосный	Тональный	Постоянный	Колебл.	Прерывистый	Импульсный			1,0	2,0	4,0	8,0	16,0	31,5	63		
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	

Эти результаты не были указаны в этом ОВОС

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

Заключение: Согласно инструментальным замерам вибрация непостоянное, уровень вибрации по виброскорости 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

Приложение 6. Заключение от Министерства Культуры, Информации и Туризма КР

Эти результаты не были указаны в этом ОВОС

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



720040, Кыргыз Республикасы,
Бишкек ш., Пушкин көч., 78
ААК РСК - Бишкек шаары, Бишкек филиалы
Э/соеби № 1290522381810048
а/соеби 202201121
ИНН 00807200410076 ОКПО 23340644
тел:+996 (312) 62-04-82, факс 62-33-89
e-mail: mincult@mincult.gov.kg
web-site: <http://www.mincult.gov.kg>

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

720040, Кыргызская Республика,
г. Бишкек, ул. Пушкина, 78
Бишкекский филиал ААК РСК
р/счел № 1290522381810048
а/сч 202201121
ИНН 00807200410076 ОКПО 23340644
тел:+996 (312) 62-04-82, факс 62-33-89
e-mail: mincult@mincult.gov.kg
web-site: <http://www.mincult.gov.kg>

к. 14 в. С4 / 2016-ж.
Чыгыш (мск.) № С4-3/1965
Индерман (мск.) №

**Компания
KOCKS Consult GMBH**

Koblenz,
Stegemannstr. 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);

Эти результаты не были указаны в этом ОВОС

- 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 представить 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);

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

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

- Кумбол 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

Эти результаты не были указаны в этом
ОВОС

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».

Старше-секретарь,



Б. Секимов

Приложение 7. 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

№ 14-8/5879

На № _____

« 20 » 02 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 көбөйтүү;
- 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 «КОСКС» 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 тийиши 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:

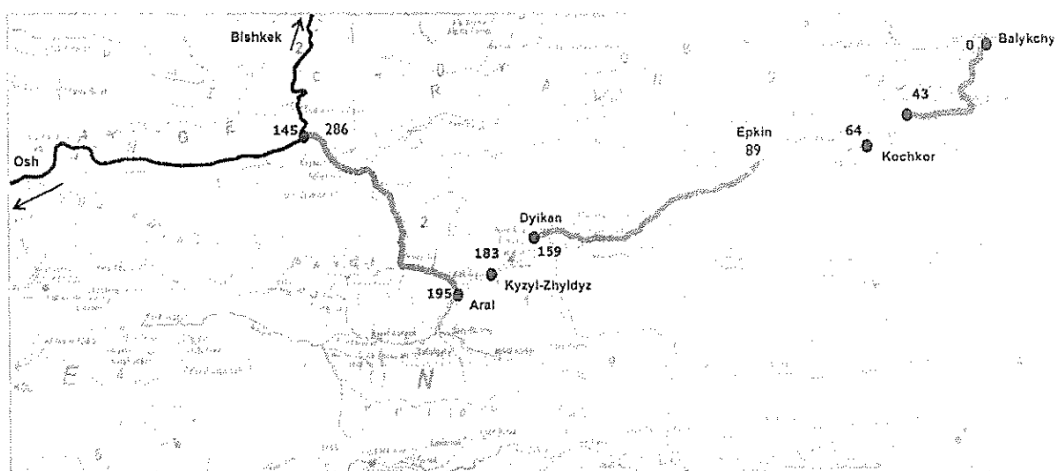
1. Көк-Жар а/а – Көк-Жар айылы
2. Семиз-Бел а/а – Чекилдек айылы
3. Чолпон а/а – Эпкин/Ак-Учук айылы

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. Чаек а/а – Чаек, 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 ту камтыйт:

- 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) Төө-Ашуу ашуусуна чейин (286 км), болжол менен 91 км.

Долбоордун алкагында корголбогон компоненттердин тармактык көйгөйлөрү 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 институционалдык 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 томондогу 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 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 таргизделет.

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 категориялаштыруу 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 кайтарымыз 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 рецензорлордун жана козголгон тонгордун негизиндеги Курчап турган чөйрөнү башкаруу планын (КЧБП) камтыйт.

Бардык участкактор 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 участкактору жолдун II техникалык категориясына чейин реконструкцияланат:

- Балыкчидан (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 участкагу жолдун III техникалык категориясына чейин реконструкцияланат.

Долбоорлорго жолдун участкагу тууралуу кененирээк төмөндө берилген:

- Кыргызстандын мамлекеттик стандартына ылайык, долбоорлонгон жол участкакторун 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 болжолдонууда, 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 өсүшүнө 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 участкторду тазалоо боюнча иштерден улам долбоордук жолдун жанындагы дарак көчөттөргө таасири;

(v) көпүрөлөрдү 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, асиммертикалуу кеңейтүү;

(iii) жумушчулар үчүн катуу нускамаларды берүү менен маданий жана тарыхый объекттерге кол салуунун алдын алуу.