Полугодовой отчет по мониторингу окружающей среды

Номер проекта: 45169-001
Номер кредита: ADB Loan 3056-KGZ (SF)
Номер гранта: 0866-KGZ (SF)

Июль - декабрь 2023г.

Кыргызская Республика.

Проект по Улучшению Коридора Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества 3 (Автодорога Бишкек – Ош), Фаза 4, участок Бишкек-Кара-Балта (км. 8,5 – км. 61).

Подготовлено: Совместным Предприятием Temelsu International Engineering Services Inc., E.Gen Consultants Ltd., и Desh Upodesh Ltd. совместно с Kyrgyz TREC International, Ltd. для Министерства Транспорта и Коммуникаций Кыргызской Республики и Азиатского Банка Развития.

Подготовлено для:
Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

Одобрено: [ФИО и подпись сотрудников Исполнительного агентства]

Этот отчет по экологическому мониторингу является документом заемщика. Мнения, выраженные в нем, не обязательно отражают точку зрения Совета директоров, руководства или персонала АБР и могут носить предварительный характер.
При подготовке любой страновой программы или стратегии, финансировании любого проекта или при обозначении, или упоминании конкретной территории или географической зоны в данном документе Азиатский банк развития не намерен выносить какие-либо суждения относительно правового или иного статуса любой территории или зоны.

Содержание

Сокращения.....6
1.ВЕДЕНИЕ. 7
1.1 Преамбула. 7
1.2 Основная информация.....7
2.ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА И ТЕКУЩИЕ РАБОТЫ. 10
2.1 Описание проекта.....10
2.1.1 Расположение проектного участка и основное проектирование. Участок проектной автодороги Бишкек Кара-Балта км 8,5 – км 61.....10
2.2 Проектные контракты и Управление. 12
2.2.1 Объем работ по контракту.....13
2.2.2 Основные организации, участвующие в проекте. 17
2.3 Деятельность по проекту в течение текущего отчетного периода.....18
2.3.1 Строительные работы на дороге 19
2.3.2 Работа карьеров.....27
2.3.3 Деятельность на площадке размещения заводов.....29
2.3.4 Управление деревьями.....31
2.3.5 Обслуживание дороги в зимний период 2023 года. 32
2.3.6 Информация о персонале. 32
2.4. Описание любых проектных изменений.....33
2.5 Описание любых изменение в принятых методах строительства.....34
3.ПРИРОДООХРАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ. 36
3.1 Общее описание природоохранных мероприятий.....36
3.1.1 Строительные работы на дороге. 36
3.1.2 Карьеры. 40
3.1.3 Деятельность на площадке размещения заводов.....41
3.1.4 Ситуация в лагерях проживания рабочих.....42
3.1.5 Управление деревьями.....43
3.2 Мониторинг строительных участков. 46
3.3 Наблюдаемые проблемы (на основе записей о несоответствии). 50
3.3.1 Обзор и описание проблем, наблюдаемых в течение текущего периода. 51
3.3.2 Наблюдаемые проблемы.....51
3.4 Тенденции.....51
3.5 Непредвиденные воздействия или риски на окружающую среду.....52

4.РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА 53
4.1 Обзор мониторинга, проведенного в течение отчетного периода 53
4.2 Резюме обращений и жалоб 53
4.3 Резюме результатов мониторинга 60
4.4 Использование материальных ресурсов 60
4.5 Управление отходами. 60
4.6.1 Строительные отходы 60
4.6.2 Отходы производства. 63
4.6.3 Бытовые отходы. 63
4.7 Охрана труда и техника безопасности. 64
4.7.1 Техника безопасности и охрана труда рабочих. 64
4.7.2 Здоровье и безопасность местного населения. 67
4.8 Обеспечение безопасности дорожного движения на строительном участке: 67
4.9 Тренинги 68
5.ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СРПУОС. 70
5.1 Обзор СРПУОС по вопросам охраны окружающей среды 70
6.ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ И ВОЗМОЖНОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ. 72
6.1 Передовой опыт 72
6.2 Возможности совершенствования. 72
7. ИТОГИ И РЕКОМЕНДАЦИИ. 74
7.1 Итоги. 74
7.2 Рекомендации. 74

Список рисунков:

Рисунок 1 Административные районы проектной автодороги 9
Рисунок 2 Участок проектной автодороги Бишкек Кара-Балта км 8,5 – км 61 9
Рисунок 3 Фрезерование и укладка верхнего слоя асфальта, устранение колеи 19
Рисунок 4 Строительные работы на тротуарах 20
Рисунок 5 Строительные работы на съездах на примыкающие улицы 20
Рисунок 6 Строительство соединительных тротуаров 20
Рисунок 7 Строительство соединительных тротуаров в виде ступеней 21
Рисунок 8 Укладка бордюров на остановке 21
Рисунок 9 Покраска парапетов и бордюров 21
Рисунок 10 Установка металлических перил 22
Рисунок 11 Установка противоударных буферов. Нанесение дорожной разметки 22
Рисунок 12 Очистка водопропускных лотков и парапетов от мусора 23

Рисунок 13 Строительство тротуаров 24
Рисунок 14 Установка дорожных бордюров 24
Рисунок 15 Работы по очистке и укреплению обочин 25
Рисунок 16 Строительство остановочных павильонов и асфальтирование остановочных площадок 25
Рисунок 17 Работа на подземных переходах 26
Рисунок 18 Установка дорожных знаков 26
Рисунок 19 Нанесение дорожной разметки 26
Рисунок 20 Установка металлических перил 27
Рисунок 21 Установка парапетов типа «сапожок» 27
Рисунок 22 Карьер Ак Суу2 после проведения рекультивационных работ 28
Рисунок 23 Карьер Белек после проведения рекультивационных работ 29
Рисунок 24 Производственная площадка. Бетонно-смесительный завод. Асфальто-битумный завод 29
Рисунок 25 Восстановленная скважина для снабжения завода водой 30
Рисунок 26 Демонтаж оборудования на территории промплощадки 30
Рисунок 27 Демонтированный лагерь проживания рабочих на территории промплощадки 31
Рисунок 28 Подсыпка песка на дорогу. Борьба с гололедом 32
Рисунок 29 Очистка парапетов от земляных отходов и вывоз отходов с дороги 37
Рисунок 30 Очистка водопропускных лотков 37
Рисунок 31 Покраска парапетов и бордюров 38
Рисунок 32 Строительство соединительных тротуаров 38
Рисунок 33 Работы по очистке и укреплению обочин 39
Рисунок 34 Подземный переход в с. Сокулук 39
Рисунок 35 Установка противоударных буферов. Нанесение дорожной разметки 40
Рисунок 36 Установка металлической решетки возле подземных переходов и в местах скопления людей 40
Рисунок 37 Карьер Белек после проведения рекультивационных работ 41
Рисунок 38 Карьер Ак Суу2 после проведения рекультивационных работ 41
Рисунок 41 Демонтаж оборудования на территории промплощадки 42
Рисунок 42 Лагерь проживания рабочих на территории промплощадки 43
Рисунок 43 Демонтированный лагерь проживания рабочих на территории промплощадки 43
Рисунок 44 Посадка саженцев осенью 2023 года 44
Рисунок 45 Выпас домашнего скота на участках посаженных саженцев в с. Полтавка и с. Петровка 45
Рисунок 46 Сожженные саженцы в с. Полтавка 45
Рисунок 47 Улицы, отсыпанные старым асфальтом на участке км 7.4 61
Рисунок 48. Складирование непригодного грунта для дальнейшего использования в с. Военно-Антоновка 62
Рисунок 49 Спланированная площадка для вывоза почвенного грунта 63
Рисунок 50 Заправка емкостей АБЗ битумом битумовозами 63
Рисунок 51 Журнал регистрации инструктажа на рабочем месте 65
Рисунок 52 Проведение инструктажа на рабочем месте 66
Рисунок 53 Несоблюдение техники безопасности при перемещении грузов подъемным краном 67
Рисунок 54 Установка дорожных знаков и нанесение дорожной разметки 68

Список таблиц:

Таблица 1 Участки дороги, на которых строительство было начато в период с 2017 г..... 11
Таблица 2 . Участки дороги, на которых строительство было начато в период с 2018г..... 11
Таблица 3 Участок дороги, км 8.5 – км 15.9 на котором строительство было начато в период с 2020 г..... 11
Таблица 4 Проектные контракты и Управление..... 12
Таблица 5 Список сотрудников Консультанта..... 13
Таблица 6 Основные организации, участвующие в проекте, и связанные с защитой окружающей среды..... 17
Таблица 7 Ход работ. Участок дороги км 8,5 – км 61,128..... 18
Таблица 8 Характеристика карьеров на момент подготовки отчета..... 27
Таблица 9 Мониторинг строительных участков в июле 2023 года..... 46
Таблица 10. Мониторинг строительных участков в августе 2023 года..... 46
Таблица 11. Мониторинг строительных участков в сентябре 2023 года..... 47
Таблица 12. Мониторинг строительных участков в октябре 2023 года..... 48
Таблица 13. Мониторинг строительных участков в ноябре 2023 года..... 48
Таблица 14 Отчет о несоблюдении экологических требований (июль – декабрь 2023г.)..... 50
Таблица 15 Сводная таблица обращений и жалоб за отчетный период..... 54
Таблица 16 Информация о переработке и вывозе отходов асфальта и непригодного грунта 62
Таблица 17 Объемы вывоза ТБО и сточных вод с территорий Сокулукской базы и промплощадки в 2023 г..... 64

Сокращения

АБР	-	Азиатский Банк Развития
ЦАРЭС	-	Организация Центрально Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества
КСН	-	Консультант по Строительному Надзору
ПУОС	-	План Управления Окружающей Средой
ГРП	-	Группа Реализации Проектов
км	-	километр
КР	-	Кыргызская Республика
ПДК	-	Предельно допустимая концентрация
ПДУ	-	Предельно допустимый уровень
МТК КР	-	Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики
МФ КР	-	Министерство финансов Кыргызской Республики
МПРЭТН КР	-	Министерство природных ресурсов, экологии и технического надзора Кыргызской Республики
ДПЗГСЭН	-	Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики
ТЗ	-	Техническое Задание
СРПУОС	-	Строительный Рабочий План Управления Окружающей Средой
АБЗ	-	Асфальтобетонный завод
КДУ	-	Камнедробильная установка
РБУ	-	Растворо- бетонный узел
ГАООСЛХ	-	Государственное агентство по охране окружающей среды и лесному хозяйству при Правительстве Кыргызской Республики
ГЭТИ	-	Государственная инспекции по экологической и технической безопасности при Правительстве Кыргызской Республики

1. ВВЕДЕНИЕ.

1.1 Преамбула.

1. Дороги имеют огромное значение для Кыргызской Республики, в связи с этим, Правительство Кыргызской Республики обратилось в Азиатский банк развития (АБР) для оказания помощи в выделении средств для реализации проекта по усовершенствованию коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4.

2. Данный отчет является, **тринадцатым** полугодовым отчетом по мониторингу окружающей среды охватывающий период с июля по декабрь 2023 г, в рамках реализуемого Проекта по усовершенствованию коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4, в котором представлены экологические проблемы, мероприятия по смягчению и мониторингу, проделанные подрядчиком и рассмотренные местным специалистом по охране окружающей среды (Татьяной Волковой), консультантом по строительному надзору Temelsu. Работы по реабилитации дороги включали реконструкцию шести мостов, замену водопропускных труб, строительство подземных переходов, вывоз старого асфальта, подготовку новых полос дороги в восточном и западном направлениях, строительство тротуаров, установку водопропускных лотков, посадку деревьев, а также эксплуатацию асфальтового и бетонного завода, камнедробильной установки по переработке инертных материалов.

3. В данном отчете содержатся отчетные материалы о ходе работ и изменений, связанных с предотвращением воздействий на окружающую среду. Результаты основаны на многочисленных выездных посещениях объекта в период с июля по декабрь 2023 года национальным специалистом по окружающей среде Консультанта, в ходе которых основное внимание уделялось мониторингу соответствия требованиям охране окружающей среды и безопасности при производстве работ по строительству дороги, строительстве мостов и водопропускных труб, посадке саженцев, управлении дорожным движением.

1.2 Основная информация.

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

5. Проект по уссовершенствованию коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4, (участок Бишкек-Кара-Балта, протяженностью 52,5 км) направлен на улучшение сообщаемости и доступа к рынкам в Кыргызской Республике. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош, повышение безопасности как участников дорожного движения, так и пешеходов, а также минимизация воздействия на окружающую среду от автодороги в части

шумового воздействия от проезжающего транспорта за счет обновления асфальтового покрытия.

6. В 2016 году в ходе тендерного процесса была выбрана компания China Railway No.5 для реализации компонента 1 проекта. 28 марта 2017 года подписан контракт между Министерством транспорта и дорог КР и компанией «China Railway №5» на строительные работы. Общая сумма контракта составляет 70 239 899,29 долл. США. В ходе продолжительных контрактных переговоров рабочая группа добилась изменения фиксированной части весового коэффициента в сторону увеличения, т.е. с 0,15 до 0,51, тем самым минимизируя рост цен. 3 апреля 2017 г., консультационная компания выпустила уведомление о начале работ. Строительные работы были начаты 3 апреля 2017 г.

7. Стоимость подписанного контракта между МТиД КР и генеральным подрядчиком China Railway №5 составила 70 239 899,29 долл. США, образовалась экономия средств до 22 млн. долл. США. В 2019 году сэкономленные средства было запланировано использовать для строительства оставшегося участка дороги (8,5 км - 15,9 км). Методом прямого присуждения контракта, контракт был присужден China Railway №5. Уведомление о начале работ было выдано 19 ноября 2020 г.

8. 31 мая 2020 года контракт с консультационной компанией Eptisa был завершен. После процедуры торгов была выбрана новая консультационная компания в совместном предприятии Temelsu International Engineering Services INC.(Турция); Desh Upodesh Ltd (Бангладеш) и e.Gen Consultants Ltd. Новый консультант приступил к работе 11 мая 2020 года.

Пересмотр проекта реабилитации участка Бишкек-Кара-Балта.

9. Первоначально проектная длина дороги составляла 52,5 км. ТЭО для данного проекта было подготовлено консультационной компанией «Kocks Consult» в рамках технической помощи АБР, целью которой было определение экономической эффективности проекта. ТЭО определило предварительную стоимость проекта, основанную на результатах предварительной топографической съемки в масштабе 1:2000 и геотехнических обследований. По результатам ТЭО, АБР принял решение о выделении 100 млн. долл. США, из которых 65 млн. долл. США кредит и 35 млн. долл. США – грант. Со-финансирование Правительства КР составило 20,8 млн. долл. США. При этом, на строительные работы проектом было предусмотрено 92,06 млн. долл. США. В рамках детального проектирования, которое осуществлялось консультационной компанией Eptisa, была проведена более точная топографическая съемка в масштабе 1:1000, а также дополнительные геотехнические и другие исследования, которые позволили установить инженерную стоимость проекта. По результатам детального проектирования стоимость строительных работ составила 115,1 млн. долл. США. Таким образом, образовался дефицит средств в размере 23,06 млн. долл. США. В связи с этим, руководством Министерства транспорта и дорог КР было принято решение о пересмотре проектной документации для приведения в соответствие с бюджетом на строительные работы.

10. В итоге, по согласованию с АБР, было принято решение сократить протяженность проектного участка на 7,4 км и началом считать 15.9 км вместо 8.5 км автодороги Бишкек-Ош. Таким образом, общая протяженность проектного участка первоначально составляла 45,1 км. Сокращение указанного участка было принято до объявления тендера по закупке строительных работ.

11. Стоимость подписанного контракта между Министерством транспорта и дорог КР и генеральным подрядчиком China Railway №5 составляет 70,24 млн. долл. США, то есть

предполагается экономия средств до 22 млн. долл. США. В 2019 году сэкономленные средства было запланировано использовать для строительства оставшегося участка дороги (8.5 км – 15.9 км). Методом прямого присуждения контракта, контракт был присужден China Railway №5. Уведомление о начале работ было выдано 19 ноября 2020 г.

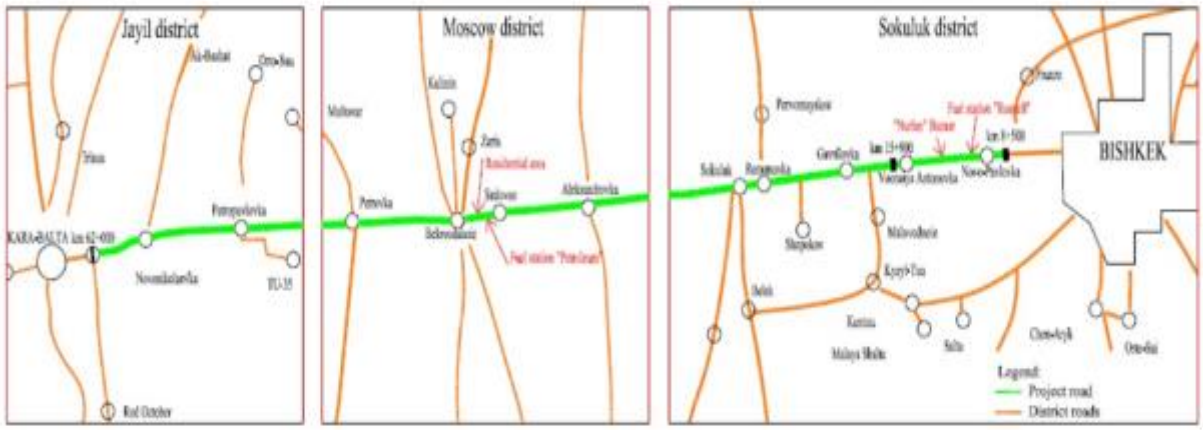


Рисунок 1 Административные районы проектной автодороги

Рисунок 2 Участок проектной автодороги Бишкек Кара-Балта км 8,5 – км 61

2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА И ТЕКУЩИЕ РАБОТЫ.

2.1 Описание проекта.

2.1.1 Расположение проектного участка и основное проектирование. Участок проектной автодороги Бишкек Кара-Балта км 8,5 – км 61.

12. Реализуемый проект улучшит сообщение между севером и югом в Кыргызской Республике. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош. Согласно классификации Положения АБР о Политике по защитным мерам проект относится к категории В [би]. Улучшение участка автодороги Бишкек-Ош (участок Бишкек-Кара-Балта) свяжет важные, но густонаселенные районы, что в конечном итоге обеспечит лучший доступ к услугам, товарам и рынкам; улучшит региональную связность и повысит безопасность для всех участников дорожного движения в целом.

13. Проект предусматривает реабилитацию 52,5 км дороги Бишкек – Ош. Участок проекта расположен между городами Бишкек и Кара-Балта, и находится между 8,5 км и 61 км автодороги Бишкек-Ош. На 61 км, на кольцевой развязке, дорога Бишкек-Ош сворачивает на юг и знаменует собой завершение проектного участка.

14. Местность по всему участку может быть классифицирована как предгорная равнина с высотой 750-800 м над уровнем моря и неуклонно набирающая высоту к югу в сторону горного хребта Тянь-Шаня.

15. Реконструкция дороги должна соответствовать законам и нормам Кыргызской Республики. Данная реабилитация доведет геометрические параметры дороги к требуемой категории, преобразовав в 4-полосную дорогу по всей протяженности до Кара-Балты, увеличив радиусы кривизны в плане и продольном профиле.

16. В целях улучшения дренажных систем, работа включает в себя реконструкцию и замену большей части изношенной ирригационной водопропускной системы, и добавление новых перекрестных дренажных сооружений. Существующие мосты полностью заменены, будут построены более 64 км тротуаров, шесть подземных переходов.

17. Экологическое воздействие в результате реабилитации автодороги Бишкек – Ош кратковременное и локальное, т.к. основная часть строительных работ осуществляется вдоль существующей полосы отвода. Проект включает ряд сопутствующих мероприятий, таких как разработка карьеров, эксплуатация АБЗ и дробильно-сортировочной установки, устройство рабочих лагерей и складов подрядчика и т.д.

18. Воздействие на окружающую среду включает:

- шумовое воздействие, а также вибрацию, что имеет особо важное значение в пределах населенных пунктов вблизи Проектной дороги и в местах, где расположены чувствительные реципиенты воздействия, такие как школы, больницы, мечети и др.
- воздействие на атмосферный воздух;
- воздействие на водотоки и реки;
- 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.

19. Из-за серьезных проблем, связанных с переселением и необходимостью решить их до начала периода строительства, была запланирована такая последовательность строительных работ, где в первую очередь работа охватывала те области, где проблем с переселением нет или они есть в незначительной степени.

Таблица 1 Участки дороги, на которых строительство было начато в период с 2017 г

№ участков	Начало участка, км	Конец участка, км	Длина участка, км
1	15.900	21.300	5.400
2	35.500	40.580	5.080
3	45,600	51,600	6.000
4	54.200	59.350	5.150

Таблица 2 . Участки дороги, на которых строительство было начато в период с 2018г

№ участков	Начало участка, км	Конец участка, км	Длина участка, км
5	21+300	35+500	14+200
6	40+580	45+600	5+020
7	51+600	54+200	2+600
8	59+350	60+926	1+576

Таблица 3 Участок дороги, км 8.5 – км 15.9 на котором строительство было начато в период с 2020 г

№ участков	Начало участка, км	Конец участка, км	Длина участка, км
1	8.500	15.900	7.400

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

2.2 Проектные контракты и Управление.

Таблица 4 Проектные контракты и Управление

Проект		Проект по улучшению транспортного коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4
Подрядчик	:	China Railway No.5 для выполнения работ по Компоненту 1
Участок:	:	15.9 км – 61 км, общая длина – 45.1 км 8.5 км – 15,9 км, общая длина – 7,4 км
Донор:		Азиатский банк развития
Дата заключения Контракта		28/08/2017 – участок 45,1 км 20/07/2020 – участок 7,4 км
Исполнительный орган	:	Министерство Транспорта и Коммуникаций Кыргызской Республики
Уведомление о начале работ		08/04/2017 – участок 45,1 км 19/11/2020 – участок 7,4 км
Дата завершения	:	Участок 45,1 км: 18 Марта 2020г.; 16 октября 2020 г. (ПО 9); 16 июля 2021 г. (ПО 11); 18 ноября 2021 г. (ПО 17) Участок 7,4 км: 19 ноября 2022 г.
Время на завершение – дни	:	Участок 45,1 км: 1080 дней; 1292 дней (ПО 9); 1565 дней (ПО 11); 1690 дней (ПО 17) Участок 7,4 км: 730 дней
Продление – дни	:	Участок 45,1 км: 212 (ПО 9) + 273 (ПО 11) + 125 (ПО 17) Участок 7,4 км: нет
Гарантийный срок – дни	:	365
Сумма контракта	:	Участок 45,1 км: долл. США 73 675 821.86 Участок 7,4 км: долл. США 17 763 085,66
Минимальная сумма промежуточного платежа долл. США (2% Доп. Соглашение №1 от 30.04.2020)	:	долл. США 1,404,797.99
Общая сумма предоплаты	:	15% от принятой суммы контракта
Сумма гарантии исполнения	:	%20 от принятой суммы контракта
Сумма страхования перед третьей стороной	:	500000 долл. США на случай, с неограниченным количеством случаев
Период представления страховки a) свидетельство страховки b) соответствующие полисы		28 дней 28 дней
Неустойки за просрочки		0.05% суммы Контракта за каждый лот, по которому есть задержки, за день в долл. США
Максимальная сумма неустоек за просрочку		10% суммы Контракта
Амортизация возмещения предоплаты		22%
Лимит гарантийного удержания		10% суммы Контракта
Процент удержания		5% суммы работ, сертифицированных к оплате

Таблица 5 Список сотрудников Консультанта

Список сотрудников Консультанта	
Международные сотрудники	
Мужчины	
Инженер-Дорожник/Руководитель Группы	Кенан Косе
Инженер по дорожному покрытию и материалам	Эрай Гамгам
Специалист по Дорожной Безопасности	Мд. Мустафизур Рахман
Специалист по Контрактам	Махмут Недим Алтай
Специалист по социальному развитию и переселению	Мд. Нурул Хок
Специалист по Охране Окружающей Среды	Др. Мд. Мохсин Алмажи
Консультант по КОР	Сейфиттин Акинчи
Местные сотрудники	
Мужчины	
Инженер по дорожному покрытию и материалам	Нурлан Садыков
Инженер мостовик/строительных конструкций	Шекирбек Турдубаев
Специалист по Дорожной Безопасности	Соолот Бегалиев
Инженер По Обеспечению Качества	Садырбек Мамыркулов
Инженер Объемщик	Туратбек Боконбаев
Специалист по социальному развитию и переселению	Юрий Долгов
Консультант по КОР	Нурбек Жумалиев
Женщины	
Специалист по Охране Окружающей Среды	Татьяна Волкова

2.2.1 Объем работ по контракту.

21. Данный участок запроектирован по нормативам I-б-технической категории (магистральные улицы общегородского значения), со следующими геометрическими показателями:

- число полос движения – 4 и 6
- ширина полосы движения –3,5 - 3,75м;
- ширина проезжей части – 2х7,5;
- ширина обочины – 2.5м
- ширина укрепления кромки проезжей части – 1.0м
- расчетная нагрузка на ось – 11,5 тонн.

22. На всем протяжении проектного участка уложено двухслойное асфальтобетонное покрытие толщиной 14 см, верхний – 5 см, нижний слой – 9 см, с нижележащим слоем из черного щебня толщиной 9 см

23. Ширина полосы отвода автодороги составляет 50-60 метров. Проектом предусмотрены строительство и ремонт следующих инженерных сооружений и коммуникаций, а также параметры объемов работ.

Объемы работ по укладке дорожной одежде на участке км 45.1 составляют:

- Верхний слой толщиной 5см – 46692 м3;
- Тоже на примыканиях 5см – 4169 м;

- Нижний слой 9см – 84046м3;
- Тоже на примыканиях 9см – 7505 м3;
- Органоминеральный слой толщиной 9см – 86906 м3;
- Основание толщиной 15см – 157257м3;
- Подстилающий слой толщиной 28см – 448920 м3;
- А/б слой на тротуарах толщиной 4см – 9754 м3;

Кроме того, проектом предусмотрено:

- Ремонт мостов с уширением – 6 шт.;
- Малые искусственные сооружения – 548 шт.;
- Для отвода вод предусмотрено ж/б лотки в количестве – 77661 п/м;
- Пересечения и примыкания – 477 шт.;
- Проектом предусмотрены парковки возле рынков – 4 шт;
- Автопавильоны – 115 шт;
- Тротуары – 81285 м;

Элементы дорожной безопасности:

Проектом предусмотрены ремонт 4 существующих подземных пешеходных переходов и строительство 6 новых подземных переходов;

- Сигнальные столбики – 515 шт;
- Ограждения металлические пешеходные – 3980 пог/м;
- Ограждения парапетные – 1158 шт;
- Ограждения на разделительной полосе – 14887 шт;
- Подпорные стенки – 3669 пог/м;
- Светофоры – на 20 перекрестках.

Реконструкция инженерных коммуникаций

- ВЛ-10кВ – 43 опоры;
- ВЛ-0,4кВ – 166 опоры;
- Линия связи –507 опоры;
- Опоры освещения – 2190 шт;
- Газовые футляры – 650 пог/м.

Объемы работ по укладке дорожной одежды на участке км 7.4 составляют:

- Посадка саженцев - 1000 шт.
- Укрепленная обочина - 10,00 км.
- Бетонный бордюрный камень /бордюр БР100.30-18 - 5,54 км.
- Мост вместо D2X1.5м водопропускной трубы - 1,00 км.
- Продольные лотки - 11,9 км.
- Тротуар
  -очистка и подстилающий слой - 11,7 км,
  -бордюр - 11,7 км,
  -покрытие- 11,7 км.
- Остановка - 20 шт.
- Съезд основание - 83 шт.
- Съезд нижний слой - 83 шт.
- Съезд верхний слой - 83 шт.

- Съезд обочина – 83 шт.
- Светофоры
  -основание опоры - 9 шт.
  -установка опоры - 9 шт.
  -установка светильника - 9 шт.
  -соединение кабеля км - 9 км.
- Дорожные знаки - 384 шт.
- Дорожная разметка - 14,80 шт.
- Световозвращающие элементы на парапетах - 7,40 км.
- Защитный бетонный уклон на водопропускной трубе - 8,00 шт.

Озеленение

24. Почти на всем протяжении проектная дорога была засажена деревьями с обеих сторон, многие из которых были вырублены в ходе реабилитации дороги. Работы по вырубке деревьев являлась «вынужденной» мерой. Под «вынужденную» вырубку на участке дороги с 15,9 км по 61 км попали деревья, находящиеся на участках уширения дорожного полотна, строительства тротуаров и дренажных лотков. Общее количество деревьев, попавших под вынужденную вырубку на участке дороги км 45,1 составило 5812 шт. На участке дороги км 7.4 было вырублено 504 дерева. В качестве компенсационных мер, для восстановления численности зеленных насаждений предусмотрена высадка новых саженцев деревьев в количестве 1:2.

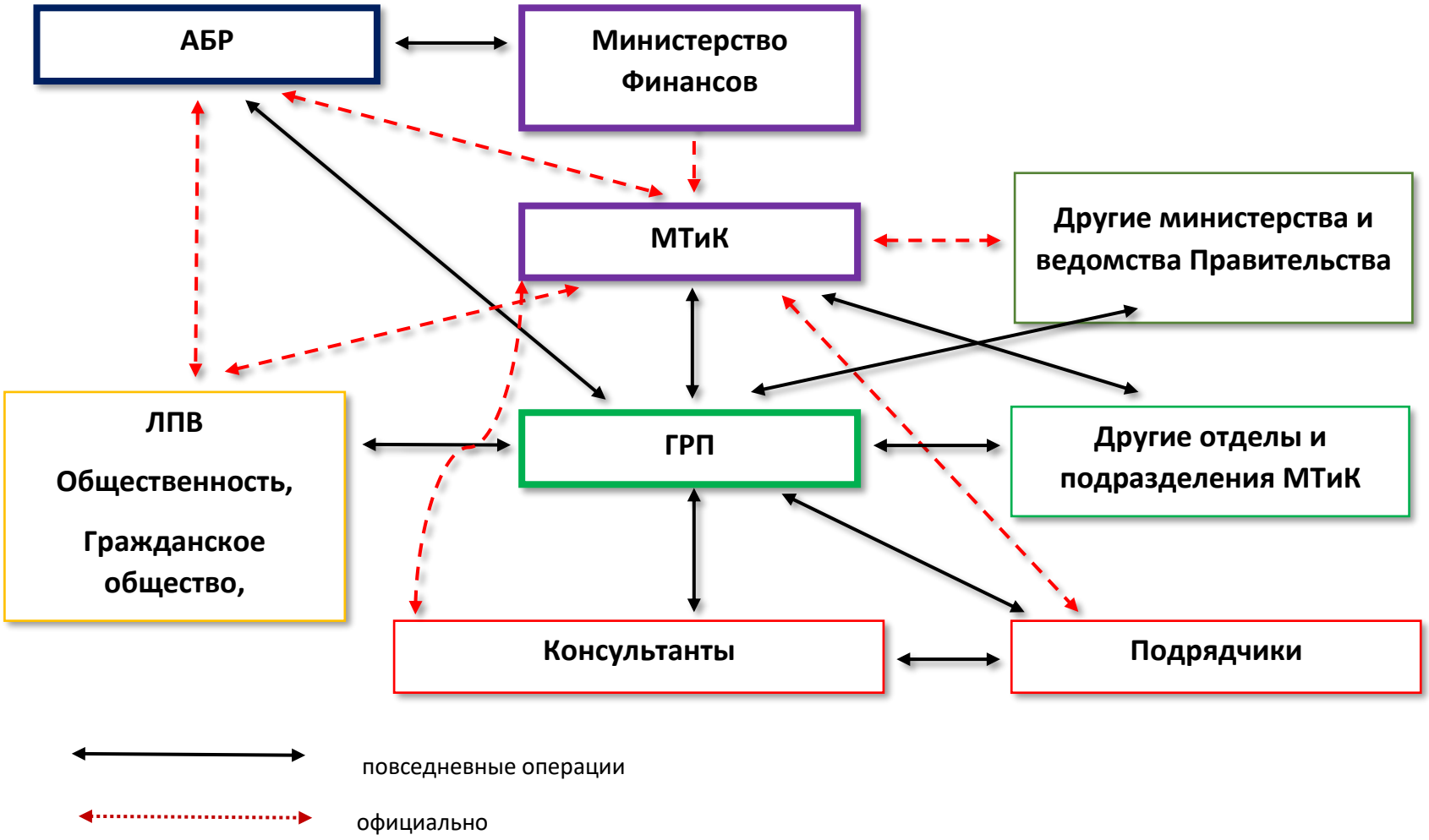
25. На момент окончания проекта высажено 13325 шт. молодых саженцев, в том числе 12325 на участке км 45,1 и 1000 штук на участке км 7,4. Осенью 2023 года было высажено 1000 саженцев, в том числе 700 штук на участке 45,1 и 300 штук на участке км 7,4.

26. Частично саженцы были розданы по айыл окмоту, согласно их заявкам на предоставление им саженцев для высадки в организуемых парковых зонах и школах, на участках дороги, которые расположены на их территориях, при этом дальнейшую работу по высадке и уходу за саженцами айыл окмоту будут производить сами.

План изъятия земель и переселения.

27. Проектный участок дороги проходит через густонаселенные территории. Проектом был предусмотрен снос объектов коммерческих услуг, павильонов, рекламных щитов, станций технического обслуживания, АЗС, устройство заборов и домов, которые подпадают под влияние проекта, на участках уширения автодороги и участках строительства новых тротуаров. Был разработан План переселения, на основании которого на участке 45.1 км - 106 лицам попадающих под влияние проекта была выплачена компенсация, на участке 7.4 - км 54 лицам попадающих под влияние проекта была выплачена компенсация, включая собственников и пользователей земель, владельцев бизнеса, арендаторов и сотрудников.

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА



2.2.2 Основные организации, участвующие в проекте.

28. Соответствующие учреждения, работающие с проектом, включают:

- *Министерство финансов КР (МФ)* - уполномоченный государственный орган, отвечающий за координацию действий с АБР и другими донорами относительно вопросов внешней помощи.

- *Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (МТиК),* отвечает за развитие транспортного сектора, и является Исполнительным Агентством (ИА) проекта. МТиК несет общую ответственность за планирование, дизайн, реализацию и мониторинг проекта. ГРП работает при МТиК и выполняет задания, порученные МТиК.

- *Министерство природных ресурсов, экологии и технического надзора Кыргызской Республики (МПРЭиТН)* – обеспечение экологической безопасности, усиление мер по охране окружающей среды и снижение климатических рисков, ведущее природоохранное государственное ведомство, отвечающее за политику государства в этой области и осуществляющее координацию действий в этих вопросах других государственных органов. Его функции включают:
  - разработку экологической политики и ее реализация;
  - проведение государственной экологической экспертизы;
  - выдачу экологических лицензий;
  - экологический мониторинг;
  - предоставление услуг экологической информации.

- *Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики (ДПЗГСЭН)* осуществляет надзор в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения, безопасности товаров, продукции, объектов окружающей среды и условий, предупреждения вредного воздействия факторов среды обитания на здоровье человека.

Таблица 6 Основные организации, участвующие в проекте, и связанные с защитой окружающей среды.

№	Наименование организации	Деятельность в проекте	Ответственный за охрану окружающей среды	Контактные данные
1	АБР	Специалист по Охране Окружающей Среды	Ninette R.Pajarillaga	npajarillaga@adb.org
2	Постоянное представительство АБР в Кыргызской Республике	Консультант	Султан Бакиров	Sbakirov.consultant@adb.org
3	ГРП при МТиК КР	Исполнительное агентство	Абдыгулов Асылбек	asylbeka@piumotc.kg
4	Темелсу	Консультант	Волкова Татьяна	volkova_ti55@mail.ru
5	Компании с ограниченной ответственностью «Китайская железнодорожная инженерная групповая компания №5»	Подрядчик	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru

6	Субподрядчик ОсОО «Ишмер»	Поставка и установка автобусных остановок	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
7	Субподрядчик ОсОО «Рен Стад»	Установка дорожных знаков	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
8	Субподрядчик ОсОО «Айсер Торг»	Установка светофоров	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
9	ОсОО《Чуань Сянь》	Установка дорожных разметок	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
10	ОсОО《Vokko》	Установка дорожных знаков	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru

29. На конец декабря 2023 года специалисты Подрядчика и Консультанта по охране окружающей среды и ОТиТБ были демобилизованы.

2.3 Деятельность по проекту в течение текущего отчетного периода.

Таблица 7 Ход работ. Участок дороги км 8,5 – км 61,128

Участок		Список работ	Ед. Изм.	Общий объем	Завершенный объем	% завершения
км 8+500 - км 15+900	1	**Посадка саженцев**	шт.	1000	1000	100,00%
	2	**Укрепленная обочина**	км	10,00	10,00	100,00%
	3	**Бетонный бордюрный камень /бордюр БР100.30.18**	км	5,54	5,54	100,00%
	4	**Мост вместо D2X1.5м водопропускной трубы**	шт.	1,00	1,00	100,00%
	5	**Продольные лотки**	км	11,9	11,9	100,00%
	6	**Тротуар**	км			
		Очистка и подстилающий слой	км	11,7	11,70	100,00%
		бордюр	км	11,7	11,70	100,00%
		покрытие	км	11,7	11,70	100,00%
	7	**Остановка**	шт.	20	20	100,00%
	8	**Съезд основание**	шт.	83	83	100,00%
	9	**Съезд нижний слой**	шт.	83	83	100,00%
	10	**Съезд верхний слой**	шт.	83	83	100,00%
	11	**Съезд обочина**	шт.	83	83	100,00%
	12	**Светофоры**				
		Основание опоры	шт.	9	9	100,00%
		Установка опоры	шт.	9	9	100,00%
		Установка светильника	шт.	9	9	100,00%
		Соединение кабеля	км	9	9	100,00%
	13	**Дорожные знаки**	шт.	384	384	100,00%
	14	**Дорожная разметка**	км	14,80	14,80	100,00%
	15	**Световозвращающие элементы на парапетах**	км	7,40	7,40	100,00%
	16	**Защитный бетонный уклон на водопропускной трубе**	шт.	8,00	8,00	100,00%
км15+900-км61+128	1	**Тротуар**	км	82,12	82,12	100,00%
	2	**Остановка**	шт.	113	113	100,00%
	3	**Съезд**	шт.	385	385	100,00%
	4	**Разметка на съездах**	шт.	385,00	385,00	100,00%

2.3.1 Строительные работы на дороге

30. В течении отчетного периода на дороге на участке с **км 15,9 по км 61 (км 45,1)** проводились следующие строительные работы:

- строительство тротуаров;
- установка водопропускных лотков, бордюров;
- производилась установка остановочных павильонов и асфальтирование остановочных площадок;
- продолжались строительственные работы на съездах;
- устройство деформационных швов и гидроизоляции тротуаров на мостах;
- на подземный переходах продолжались работы по обеспечению водоотвода снаружи у порталов;
- установка металлических перил
- продолжались работы по укреплению обочин;
- проводились работы по снятию деформированного асфальта и укладке нового асфальта, там, где образовалась колея;
- проводились работы по посадке, уходу и поливу саженцев.

31. В течении всего отчетного периода проводился регулярный визуальный мониторинг за соблюдением требований природоохранного законодательства и требований СРПУОС при проведении строительных работ на дороге специалистами по охране окружающей среды Консультанта, Подрядчика и ГРП.

32. В отчетный период на дороге продолжались работы по очистке парапетов от земляных отходов. Грунт, накопившийся возле парапетов, вычищался и вывозился.

33. Проводились работы по снятию деформированного асфальта и укладке нового асфальта, там, где образовалась колея,

Рисунок 3 Фрезерование и укладка верхнего слоя асфальта, устранение колеи

Рисунок 4 Строительные работы на тротуарах

Рисунок 5 Строительные работы на съездах на примыкающие улицы

34. Производилось строительство соединительных тротуаров между пешеходными переходами на проезжей дороге и пешеходными тротуарами.

35. Тротуары с большими уклонами были выполнены в виде ступеней.

Рисунок 6 Строительство соединительных тротуаров

Рисунок 7 Строительство соединительных тротуаров в виде ступеней

36. Проводились работы по укладке бордюров на остановке

Рисунок 8 Укладка бордюров на остановке

Рисунок 9 Покраска парапетов и бордюров

37. Продолжались работы по установке металлических перил

Рисунок 10 Установка металлических перил

38. На автодороге в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий и предотвращения гибели людей устанавливаются противоударные буферы. Установлено 50 буферов.

39. Буфера наполнены песком, имеют высоту 80 см, диаметр 55 см и вес 200 кг. Буферы ставятся рядом с парапетом на трассе, имеют светоотражающую пленку и поэтому видны издалека в ночное время.

40. В случае аварии буферы могут выдерживать удары и деформации, что снижает ущерб транспортным средствам и обеспечивает безопасность пассажиров.

Рисунок 11 Установка противоударных буферов. Нанесение дорожной разметки

41. Осенью проводились работы очистке водопропускных лотков и парапетов от мусора, камней, травы.

Рисунок 12 Очистка водопропускных лотков и парапетов от мусора

42. На участке **км 7,4** проводились следующие строительные работы:

- устройство и бетонирование остановочных площадок;
- асфальтирование бордюров;
- укрепление откосов и очистка бордюров и откосов от мусора;
- устройство обочин,
- строительству тротуаров,
- строительству съездов на примыкающие улицы;
- строительные и отделочные работы в подземном переходе;
- установка металлических перил;
- установка дорожных знаков;
- наносилась дорожная разметка.

Рисунок 13 Строительство тротуаров

Рисунок 14 Установка дорожных бордюров

Рисунок 15 Работы по очистке и укреплению обочин

41. Производилась установка остановочных павильонов и асфальтирование остановочных площадок.

Рисунок 16 Строительство остановочных павильонов и асфальтирование остановочных площадок

43. Продолжались работы на подземных переходах. Производилось наращивание перекрытий, отделка стен и ступеней, устройство бетонированной отмостки.

Рисунок 17 Работа на подземных переходах

Рисунок 18 Установка дорожных знаков

Рисунок 19 Нанесение дорожной разметки

Рисунок 20 Установка металлических перил

Рисунок 21 Установка парапетов типа «сапожок»

2.3.2 Работа карьеров.

44. На проектной дороге (участок Бишкек - Кара-Балта, км. 15,9 - 61) первоначально было выделено 6 участков под карьеры. Подрядчик получил все необходимые документы/одобрение от местных органов власти, Государственного комитета промышленности, энергетики и недропользования (ГКПЭиН) и Государственного Агентства охраны окружающей среды и лесного хозяйства (ГАОСиЛХ) на разработку этих карьеров.

45. Необходимые для нужд проекта запасы инертных материалов были разведаны и подсчитаны в ходе подготовительных работ на проектных участках, в соответствии с чем были получены разрешения на право разработки недр в Государственном комитете промышленности, энергетики и недропользования Кыргызской Республики.

46. До начала разработки карьеров был разработан и представлен на одобрение в ГРИП и АБР План управления карьерами.

47. Места пяти из восьми участков, выделенных под карьеры существуют и разрабатываются уже многие десятилетия. Это достаточно крупные объекты. Новыми были только карьер Желамыш, карьер Саз и карьер Белек. До начала работ на всех карьерах был снят и заскладирован почвенный слой, который после завершения работ использовался для рекультивации.

48. В таблице 8 приведены основные характеристики карьеров на момент подготовки отчета.

Таблица 8 Характеристика карьеров на момент подготовки отчета

	№ карьеров	Км поворота на карьерный участок на автодороге Б-О	Ориентировочное расстояние от автодороги Б-О до карьера (км)	Объем (м3)	Площадь (Га)	Примечание

1	№1 «Джеламыш»	21+280	11	242 093	10,77	Рекультивирован и сдан по Акту 22.12.21 г.
2	№2 «Сокулук-1»	28+420	3,3	185 000	9,02	Не разрабатывались. Сдан по Акту о не нарушении целостности земли от 10.11.21 г.
3	№3 «Сокулук-2»	28+420	7,7	185 000	9,7	
4	№4 «Ак-Суу -1»	45+700	2,5	210 000	11,89	Рекультивирован и сдан по Акту 08.07.2023г.
5	№5 «Ак-Суу -2»	45+700	8,6	850 000	68,19	Рекультивирован, подготовлен к сдаче комиссии по рекультивации
6	№6 «Карабалта»	60+180	3,5	275 323	73,70	Рекультивирован и сдан по Акту 24.08.21 г.
7	№7 «Саз»	27+720	16	197 600	5,23	Рекультивирован и сдан по Акту 09.06.2023 г.
8	№8 «Белек»	Км 27+000	8	180000	10,31	Рекультивирован, подготовлен к сдаче комиссии по рекультивации

49. ***Карьер Ак-Суу 2.*** Карьер использовался для накопления и вывоза инертных материалов на строительство дороги на территории Московского района, а также на территорию промплощадки для дробления и создания запасов. Дорога до карьера Аксу2 проходит в объезд населенных пунктов.

50. В течении отчетного периода работы по добыче инертных материалов на карьере не производились. Производились рекультивационные работы на карьере.

Рисунок 22 Карьер Ак Суу2 после проведения рекультивационных работ

51. ***Карьер Белек.*** На участке дороги км 8,5 - 15,9 получено разрешение на временное пользование земельного участка площадью 10 га для разработки песчано-гравийной смеси в с. Белек. В течении отчетного периода работы по добыче инертных материалов проводились на данном карьере. Материал поставлялся непосредственно на строительство дороги для планировки

52. В течении отчетного периода работы по добыче инертных материалов на карьере не производились. Производились рекультивационные работы на карьере.

Рисунок 23 Карьер Белек после проведения рекультивационных работ

2.3.3 Деятельность на площадке размещения заводов.

53. Производственная площадка расположена на территории Сокулукского айильного округа, вблизи с. Ак-Торпок. Территория относится к промышленно-коммунальной зоне. Общая площадь участка - 10 га.

54. На территории участка размещаются следующие здания и сооружения: здание пультового управления, камне-дробильная установка (КДУ), асфальто-битумный завод (АБЗ), растворо- бетонный узел (РБУ), силос - бункер для цемента, лагерь для рабочих, офис, помещение для приема пищи, автостоянка легковых автомашин; автостоянка для грузовых автомашин; склад хранения сыпучих материалов - щебня и песка; трансформаторная подстанция, площадка под установку мусорных контейнеров, бетонные выгребные ямы для канализационных стоков.

Рисунок 24 Производственная площадка. Бетонно-смесительный завод. Асфальто-битумный завод

55. Водоснабжение территории производственной площадки осуществляется из существующей скважины на основании Договора №38 о предоставлении скважины во временное пользование от 10 октября 2017 года. Скважина была восстановлена Подрядчиком, проложен трубопровод до завода. Территория скважины огорожена. Проблем с водой на заводе в период эксплуатации завода не было.

Рисунок 25 Восстановленная скважина для снабжения завода водой

56. В течении отчетного периода на производственной площадке производилась асфальтовая и бетонная смесь, которые в основном использовались на строительных объектах на дороге.

57. В настоящее время производится демонтаж сооружений на заводе.

58. После завершения проекта Подрядчик в течении шести месяцев, начиная с февраля 2024 года, будет вывозить оборудование, произведет планировку территории, вероятно останутся только промывочные ямы для бетоносмесителей, а также земляной вал, который служил для загрузки материала в дробилку.

Рисунок 26 Демонтаж оборудования на территории промплощадки

59. Также производится демонтаж лагеря проживания рабочих. Остались несколько контейнеров для специалистов.

Рисунок 27 Демонтированный лагерь проживания рабочих на территории промплощадки

60. *В жилом лагере Сокулук* находятся офисные помещения Подрядчика и Консультанта, а также жилые помещения специалистов. Бытовые отходы и сточные воды из септиков вывозятся своевременно, все защитные меры по санитарной гигиене соблюдаются. На территории лагеря проживания все необходимые меры по содержанию соблюдаются. Консультантом регулярно проводятся проверки соблюдения экологических требований.

61. После завершения проекта Подрядчик в течении шести месяцев, начиная с февраля 2024 года, вывезет ремонтные мастерские и складские помещения. Все остальные помещения, а также туалеты, септики, душевые останутся без изменений.

2.3.4 Управление деревьями.

62. Работы по вырубке деревьев на участке с км 15,9 – км 61 были выполнены с 2017 по 2019 годы. Общее количество деревьев, попавших под вынужденную вырубку, составило 5812 шт.

63. Вырубка деревьев на проектном участке выполнялась в соответствии с законодательством КР, а именно получены все необходимые разрешения от ГАООСиЛХ. Со стороны ГЭТИ при ПКР, также проводились проверки на предмет наличия всех разрешительных документов на вырубку деревьев. В качестве компенсационных мер, для восстановления численности зеленных насаждений предусмотрена высадка новых саженцев деревьев в соотношении 2:1.

64. Начиная с 2019 года подрядная компания «China Railway №5» приступила к поэтапной высадке саженцев деревьев на отдельных участках в с. Петровка и с. Полтавка, там, где были завершены основные дорожные работы по обустройству тротуаров и установки дренажных лотков.

65. На участке дороги 7,4 км (км 8,5 – 15,9) в 2020 – 2021 году было вырублено 504 дерева.

66. Стволы вырубленных деревьев вывозятся Подрядчиком на площадки для складирования, предоставленные местными администрациями и переданы актами приема передачи местным администрациям. За дальнейшую утилизацию вырубленных деревьев Подрядчик ответственность не несет.

67. Посадка саженцев на участке 7,4 км была начата весной 2023 года.

68. На конец 2023 года высажено 13325 шт. молодых саженцев, в том числе 12325 на участке км 45,1 и 1000 штук на участке км 7,4. Осенью 2023 года было высажено 1000 саженцев, в том числе 700 штук на участке 45,1 и 300 штук на участке км 7,4.

69. Частично саженцы были розданы по айыл окмоту, согласно их заявкам на предоставление им саженцев для высадки в организуемых парковых зонах и школах, на участках дороги, которые расположены на их территориях, при этом дальнейшую работу по высадке и уходу за саженцами айыл окмоту будут производить сами.

2.3.5 Обслуживание дороги в зимний период 2023 года.

70. В зимний период 4 квартала 2023 года Подрядчиком проводились работы по обслуживанию дороги.

71. Зимний период года является самым сложным для эксплуатации дорог и организации движения.

72. Зимнее содержание представляет собой комплекс мероприятий, которые должны обеспечивать бесперебойное и безопасное движение автомобилей и представляет собой комплекс работ, включающий:

- защиту дорог от снежных заносов;
- очистку дорог от снега; борьбу с зимней скользкостью;
- борьбу с наледями.

73. Эти работы направлены на обеспечение бесперебойного и безопасного движения автомобилей.

Рисунок 28 Подсыпка песка на дорогу. Борьба с гололедом

2.3.6 Информация о персонале.

74. В период контрактных переговоров с Подрядчиком о составе персонала по проекту реабилитации дороги Бишкек-Карабалта, была достигнута договоренность, согласно которой:

состав управленческого и инженерного персонала:
60% - иностранный персонал,

40% - местный персонал;

неквалифицированные рабочий персонал:

20% - иностранный рабочий персонал,

80% - местный рабочий персонал.

75. Во втором полугодии 2023 года на строительстве дороги у Подрядчика максимально работали работали 94 человека, из которых 68 местные работники, а 15 граждане КНР и 11 граждане Пакистана.

2.4. Описание любых проектных изменений.

76. Изначально протяженность участка составляла 52,5 км (км8,5 – км61). По соглашению с АБР было принято решение сократить проектную дорогу на 7,4 км и установить начало проектной дороги на км 15,9 вместо км 8,5 автодороги Бишкек-Ош. Таким образом, общая протяженность проектной дороги по контракту составляла 45,1 км, решение по сокращению вышеуказанного участка было принято до проведения тендера на строительные работы. Детальный проект был подготовлен предыдущим Консультантом. В связи с экономией финансов, в июле 2018 года МТиК и АБР договорились об обратном добавлении участка дороги с км 8,5 до км 15,9. В 2020 году контракт был присужден Подрядчику China Railway № 5 методом прямого присуждения контракта. На данный участок дороги дополнительно была разработана Предварительная экологическая оценка (ПЭО), которая была опубликована на веб-сайте АБР в ноябре 2018 года.

77. Уведомление о начале работ на участке 2 было выдано Подрядчику 19 ноября 2020 года

78. Первоначально на проектной дороге было выделено 6 участков под карьеры. В том числе карьеры Сокулук-1, Сокулук-2 предусматривались для разработки при проведении работ на территории Сокулукского района. Подрядчиком были получены все необходимые разрешительные документы от местных органов власти, Государственного комитета промышленности, энергетики и недропользования (ГКПЭиН), и Государственного Агентства охраны окружающей среды и лесного хозяйства (ГАООСиЛХ) на разработку этих карьеров.

79. Однако в процессе заключения договора с Крупским айыл окмоту, на территории которого расположены карьеры Сокулук-1 и Сокулук-2, выяснилось, что при выделении участков под данные карьеры произошла накладка площади карьеров с площадью соседних прилегающих карьеров, в связи с чем было отказано в разработке карьера Сокулук-1, а площадь карьера Сокулук-2 сокращена до 1,73 га.

80. После проведения испытаний качества материала карьера Сокулук-2, инженером по испытаниям и инженером по материалам, было установлено, что в материале содержится большое количество гумуса и его нельзя использовать для строительства дорожного полотна, в связи с этим разработка карьера Сокулук-2 была приостановлена. Для ведения строительных работ необходимо было найти новый карьер.

81. Был предложен карьер Саз, расположенный на территории Сазского айыльного округа Сокулукского района, разработка которого производилась при проведении работ на дороге на территории Сокулукского района.

82. На км 8,5 – км 15,9, учитывая, что с обеих сторон дороги нет места для установки столбов уличного освещения проектировщиком было принято решение столбы уличного освещения расположить по центральной оси между центральными блоками парапетов. Таким образом была обеспечена большая безопасность, чем при расположении столбов по бокам. В ведомости объемов работ были предусмотрены стальные столбы, что означает, что нельзя использовать воздушные кабели, поэтому было принято решение использовать столбы другого типа, отличного от указанного в ВОР, в связи с тем, что на них будут крепиться 2 светильника и 2 кронштейна и ветровая нагрузка будет сильнее в 2 раза. Необходимо было использовать подземные кабели, а не воздушные, как предусмотрено в ВОР. Основание столбов выполнено бетонным с анкерными болтами.

83. Данное решение более безопасно с точки зрения дорожной безопасности.

84. Учитывая стесненные условия, для обеспечения дорожной безопасности на км 8+500 –10+900, зона безопасности на центральной оси дороги была сокращена с 4 метров до 2,6.

85. Боковая зона безопасности сокращена с 1 метра до 0,5 метра с обеих сторон дороги между км 8+500 – км 10+900. На этом участке с обеих сторон дороги было решено убрать обочины и установить бордюрные камни.

86. На участке км 8+500 – км 10+900. В виду отсутствия места для переноса водопровода, который находился под проезжей частью, и по согласованию с местными властями и автором проекта, водопровод был перенесен под лотки.

2.5 Описание любых изменение в принятых методах строительства.

87. В 2017 году земляные работы на участке 3 в с. Петровка были приостановлены со стороны АБР до зимнего сезона, причиной тому послужили жалобы местного населения от 17 домовладельцев ул. Центральная на вибрацию, исходящую от строительной техники при уплотнении материалов с использованием вибрации, в частности, от дорожных катков.

88. ГРП и EPTISA установили, что наиболее эффективным и наименее затратным решением было устранение вибрационного уплотнения на всех участках дорог, где находились какие-либо жилые помещения.

89. Консультантом EPTISA (инженером по материалам) были проведены исследования для проверки возможности уплотнения без вибрации. Исследования проводилось на насыпных, несвязанных и связующих материалах.

90. Исследование показало, что возможно уплотнение доступных материалов без вибрации с использованием разумного количества проходов.

91. Было принято решение в дальнейшем не использовать вибрацию при работах по уплотнению материала. Работы по уплотнению грунта по указанию АБР (письмо от 23.05.2018г) проводились без применения вибрации на всех участках дороги, за исключением участка 15,9 – 19,8 км на котором отсутствуют населенные пункты. Данные изменения в принятых методах строительства повлекли увеличение стоимости производимых работ.

92. В ходе строительных работ земляные работы на строительных участках дороги проводились без использования вибрации. Надзор за выполнением данного требования постоянно проводился инспекторами Консультанта, консультантом по строительному

надзору, специалистом по охране окружающей среды Консультанта. Контроль вибрации также проводится лабораторным мониторингом.

93. В 2019 году Консультант разработал микс дизайн для слоя износа, который соответствует требованиям местных стандартов и Британского стандарта. Данный микс дизайн, также учитывает требования по шумопоглащению, которые были рекомендованы в отчете «Моделирования шума». 1 октября 2021 года на участке 45,1 км была завершена укладка верхнего слоя износа на полотне дороги с использованием микс дизайна.

3. ПРИРОДООХРАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.

3.1 Общее описание природоохранных мероприятий.

94. В течении отчетного периода регулярный визуальный мониторинг за соблюдением природоохранных требований при производстве строительных работ на всех участках дороги проводились местным специалистом по окружающей среде, Консультантом по строительному надзору TEMELSU, специалистом по окружающей среде Группы реализации проектов МТиК, экологом Подрядчика.

95. Визуальный мониторинг за соблюдением требований природоохранного законодательства при проведении строительных работ на дороге Бишкек – Карабалта в отчетный период проводился до декабря 2023 года. Визуальный мониторинг включал однодневные посещения и проверки всех рабочих участков дороги, карьеров, рабочих лагерей и заводов.

3.1.1 Строительные работы на дороге.

96. Основным воздействием на окружающую среду при проведении земляных работ в предыдущих периодах работы было повышенное пылеобразование. В отчетном периоде, отмечались единичные факты повышенного пылеобразования, о которых был сразу предупрежден Подрядчик. Учитывая небольшой объем работ на дороге на участках проведения строительных работ, факты повышенного пылеобразования отмечались редко. Жалобы от местного населения и органов местного самоуправления за отчетный период касающихся пылеобразование и экологических проблем не поступали.

97. На построенных ранее участках дороги в течении отчетного периода на участке с **км 8,5 по км 61** проводились следующие строительные работы:

- строительство тротуаров;
- производилась установка остановочных павильонов и асфальтирование остановочных площадок;
- продолжались строительственные работы на съездах;
- продолжались работы по укреплению обочин;
- проводились работы по снятию деформированного асфальта и укладке нового асфальта, там, где образовалась колея;
- продолжались работы по очистке парапетов от земляных отходов, водопропускных лотков от камней и мусора;
- проводились работы по посадке, уходу и поливу саженцев.

98. В отчетный период на дороге продолжались работы по очистке парапетов от земляных отходов. Грунт, накопившийся возле парапетов, вычищался и вывозился.

Рисунок 29 Очистка парапетов от земляных отходов и вывоз отходов с дороги

99. В ходе мониторинга в июле было установлено, что на обочинах дороги, там, где проводились работы по укреплению парапетов, имелись не вывезенные земляные отходы, за складированные в виде небольших куч. Подрядчик был предупрежден с указанием сроков устранения данного нарушения. В установленные сроки земляные отходы были собраны с обочины дороги и вывезены. В дальнейшем, грунт, накопившийся возле парапетов, вычищался и своевременно вывозился.

100. В июле на дороге также проводились работы по установке и очистке, ранее установленных, водопропускных лотков от камней и мусора.

Рисунок 30 Очистка водопропускных лотков

101. Прозводилось строительство соединительных тротуаров между пешеходными переходами на проезжей дороге и пешеходными тротуарами.

102. Производились работы по покраске парапетов и бордюров

Рисунок 31 Покраска парапетов и бордюров

103. Тротуары с большими уклонами выполнены в виде ступеней.

Рисунок 32 Строительство соединительных тротуаров

104. В отчетный период работы по очистке и укреплению обочин.

Рисунок 33 Работы по очистке и укреплению обочин

105. В отчетный период проводились работы по завершению строительства подземных переходов. Производилась облицовка отделочной плиткой стен и ступеней. Производилось отделка стен, устройство бетонированной отмостки, наращивание крыши на подземных переходах для устранения наледей на ступенях.

106. Взрослое население и дети в настоящее время переходят через дорогу по подземным переходам. Во всех подземных переходах подключено освещение.

Рисунок 34 Подземный переход в с. Сокулук

107. На автодороге в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий и предотвращения гибели людей устанавливались противоударные буферы, наносилась дорожная разметка. Установлено 50 буферов на участке км 45,1 и 7 буферов на км 7,4.

Рисунок 35 Установка противоударных буферов. Нанесение дорожной разметки

108. В целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий и предотвращения гибели людей, в особо опасных местах для предотвращения перепрыгивания населения через парапеты, создавая аварийную ситуацию устанавливались металлические решетки на парапетах на дороге возле подземных переходов и в местах скопления людей в районе школ, рынков и супермаркетов.

Рисунок 36 Установка металлической решетки возле подземных переходов и в местах скопления людей

3.1.2 Карьеры.

109. На момент подготовки отчета все используемые при строительстве дороги карьеры были рекультивированы и сданы комиссии по рекультивации, за исключением карьеров Белек и Ак-Суу2.

110. **Карьер Белек**. В течении отчетного периода работы по добыче инертных материалов на карьере не производились. Производились рекультивационные работы на карьере. Карьер подготовлен к сдаче комиссии по рекультивации. Карьер должен быть сдан комиссии по рекультивации до февраля 2024 года.

Рисунок 37 Карьер Белек после проведения рекультивационных работ

111. **Карьер Ак-Суу 2.** В течении отчетного периода работы по добыче инертных материалов на карьере не производились. Производились рекультивационные работы на карьере. Карьер подготовлен к сдаче комиссии по рекультивации. Карьер должен быть сдан комиссии по рекультивации до февраля 2024 года.

Рисунок 38 Карьер Ак Суу2 после проведения рекультивационных работ

3.1.3 Деятельность на площадке размещения заводов.

112. В течении отчетного периода на производственной площадке производилась бетонная смесь, которая частично использовалась на участке РБУ для изготовления железобетонных конструкций и частично на дороге по необходимости.

113. Также по необходимости производилась асфальтовая смесь, которая вывозилась на объекты строительства на проектной дороге.

114. После завершения проекта Подрядчик в течении шести месяцев, начиная с февраля 2024 года, будет вывозить оборудование, произведет планировку территории, вероятно останутся только промывочные ямы для бетоносмесителей, а также земляной вал, который служил для загрузки материала в дробилку.

115. В настоящее время производится частичный демонтаж сооружений на заводе.

Рисунок 39 Демонтаж оборудования на территории промплощадки

3.1.4 Ситуация в лагерях проживания рабочих

116. *Лагерь проживания рабочих на территории промплощадки.* Первоначально лагерь проживания рабочих был рассчитан на 50 мест. В лагере имелся кухонный блок, оборудованное место для приема пищи, душевые помещения, умывальники, туалеты. На территории лагеря были установлены 2 противопожарных щита.

117. В настоящее время большая часть жилых контейнеров вывезено. Производится демонтаж лагеря. Остались несколько контейнеров для специалистов.

Рисунок 40 Лагерь проживания рабочих на территории промплощадки

Рисунок 41 Демонтированный лагерь проживания рабочих на территории промплощадки

118. Сточные воды с территории лагеря, при помощи трубопроводов выведены в существующий септик.

119. *В жилом лагере Сокулук* бытовые отходы и сточные воды из септиков вывозятся своевременно, все защитные меры по санитарной гигиене соблюдаются.

120. Санитарно гигиенические и противоэпидемические требования по обеспечению благоприятных условий жизнедеятельности в лагерях проживания установлены с целью сохранения здоровья рабочих и способствуют оптимизациииих их жизнедеятельности.

121. Персонал предупрежден об обязательной изоляции лиц с повышенной температурой тела и признаками инфекционного заболевания. В течении отчетного периода среди персонала Подрядчика не были отмечены случаи заболеваемости Covid-19.

3.1.5 Управление деревьями.

122. Работы по вырубке деревьев на участке с км 15,9 – км 61 были выполнены с 2017 по 2019 годы. Общее количество деревьев, попавших под вынужденную вырубку, составило 5812 шт.

123. Работы по вырубке деревьев на участке с км 8,5 по км 15,9 были выполнены с 2020 по 2021 годы. Общее количество деревьев, попавших под вынужденную вырубку, составило 504 шт.

124. Согласно условиям действующего контракта между МТиК КР и «China Railway №5» Подрядчик должен выполнить высадку новых саженцев взамен вырубленных деревьев, а также проводить уход (полив, замена высохших саженцев на новые) до конца срока действия дефектного периода.

125. В качестве компенсационных мер, для восстановления численности зеленных насаждений предусмотрена высадка новых саженцев в соотношении 2:1.

126. Начиная с 2019 года подрядная компания «China Railway №5» приступила к поэтапной высадке саженцев деревьев на дороге км 15,9 – км 61 на отдельных участках в с. Петровка и с. Полтавка, там, где были завершены основные дорожные работы по обустройству тротуаров и установки дренажных лотков.

127. Начиная с весны 2023 года подрядная компания «China Railway №5» приступила к поэтапной высадке саженцев деревьев на дороге км 8,5 по км 15,9 на отдельных участках, там, где были свободные от произростающих деревьев места.

Рисунок 42 Посадка саженцев осенью 2023 года

128. На сегодняшний день высажено 13325 шт. молодых саженцев, в том числе 12325 на участке км 45,1 и 1000 штук на участке км 7,4. Осенью 2023 года было высажено 1000 саженцев, в том числе 700 штук на участке 45,1 и 300 штук на участке км 7,4.

129. Частично саженцы были розданы по айыл окмоту, согласно их заявкам на предоставление им саженцев для высадки в организуемых парковых зонах и школах, на участках дороги, которые расположены на их территориях, при этом дальнейшую работу по высадке и уходу за саженцами айыл окмоту будут производить сами.

130. Контроль и мониторинг работ по высадке, полива саженцев, а также мониторинг приживаемости саженцев на постоянной основе проводят специалисты по охране окружающей среды Консультанта, подрядной компании и представителей МТиК КР.

131. При проведении мониторинга приживаемости саженцев в с. Полтавка было установлено, что саженцы находятся в критическом состоянии. В местах посадок саженцев производится выпас большого количества коров, коз и овец. В результате молодые побеги на саженцах поедаются животными. Большое количество саженцев поломано детьми. По словам представителей местного айыл окмоту, что несмотря на проведение постоянных разъяснительных бесед с населением, выпас скота продолжается.

132. В период высоких температур в 2022 - 2023 годах Подрядчик по непонятным причинам, несмотря на неоднократные устные и письменные предупреждения, продолжительное время не производил поливы саженцев. В связи с этим имеются погибшие саженцы.

Рисунок 43 Выпас домашнего скота на участках посаженных саженцев в с. Полтавка и с. Петровка

133. При поджоге сухостоя в с. Полтавка и в с. Военно-Антоновка огонь перекинулся на саженцы. Погибло более 195 саженцев.

Рисунок 44 Сожженные саженцы в с. Полтавка

134. Весной 2023 года в результате выезда на проектную дорогу Консультанта АБР по охране окружающей среды и сотрудника ГРП МТиК по охране окружающей среды было

установлено, что значительное количество посаженных саженцев, высаженных непосредственно на проектной дороге засушено, сожжено или подверглось актам вандализма. Согласно проведенной инвентаризации саженцев, высаженных на проектной дороге, по вине Подрядчика из-за несвоевременного полива погибло около 700 саженцев.

135. Подрядчику было указано в срочном порядке начать полив посаженных саженцев, а также в осенний период 2023 года восстановить погибшие саженцы в количестве 700 штук.

136. В октябре 2023 года Подрядчик приобрел и высадил 700 штук саженцев. План по посадке саженцев был выполнен. К сожалению, есть вероятность, что высаженные саженцы из-за отсутствия полива летом 2024 года также могут засохнуть.

3.2 Мониторинг строительных участков.

137. В течении отчетного периода проводился регулярный мониторинг за соблюдением требований природоохранного законодательства при проведении строительных работ на дороге Бишкек – Карабалта. В течении отчетного периода был проведен 31 выезд на проектную дорогу.

Таблица 9 Мониторинг строительных участков в июле 2023 года

№ п/п	Дата	ФИО аудиторов	Цель аудита	Краткая информация о любых важных замечаниях аудита
1	03.07	Волкова Т.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге. Выезд на участки складирования непригодного грунта на участке км 7.4.	При выезде на участок складирования непригодного грунта на участке км 7.4. нарушений не выявлено
2	11.07	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге	При выезде на проектный участок дороги нарушений не выявлено
3	18.07	Волкова Т. Узбеков К	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге Выезд на участки посадок саженцев в.с.Полтавка	Выезд на участки посадок саженцев в с. Полтавка, с представителем Полтавской администрации мониторинг состояния посаженных весной 2022 года саженцев.
4	26.07	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге Выезд на карьер Белек совместно с экологом Подрядчика	При выезде на карьер Белек совместно с экологом Подрядчика нарушений не выявлено
5	31.07	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге. Встреча с Подрядчиком.	Проведена встреча с Подрядчиком. Обсуждение проблем с поливом саженцев.

Таблица 10. Мониторинг строительных участков в августе 2023 года

№ п/п	Дата	ФИО аудиторов	Цель аудита	Краткая информация о любых важных замечаниях аудита
1	01.08	Волкова Т. Узбеков К	Проведение мониторинга	При выезде на карьер Ак-Суу2 совместно с экологом Подрядчика

			строительных объектов на проектной дороге Выезд на карьер Ак-Суу2.	установлено, что разработка инертных материалов не ведется. Производится вывоз заготовленного материала
2	03.08	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге Выезд на участки посадок саженцев в.с.Петровка	Выезд на участки посадок саженцев в с. Петровка, с представителем Петровской администрации мониторинг состояния посаженных весной 2022 года саженцев.
3	11.08	Волкова Т. .	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге	При выезде на проектный участок дороги нарушений не выявлено
4	18.08	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге. Выезд на производственную площадку	При выезде на территорию промплощадки совместно с экологом Подрядчика установлено, что камнедробилка не работает. Пыление не установлено.
5	23.08	Волкова Т.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Нарушений не выявлено
6	29.08	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге Выезд на карьер Белек совместно с экологом Подрядчика	При выезде на карьер Белек совместно с экологом Подрядчика нарушений не выявлено

Таблица 11. Мониторинг строительных участков в сентябре 2023 года

№ п/п	Дата	ФИО аудиторов	Цель аудита	Краткая информация о любых важных замечаниях аудита
1	05.09	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Установлено, что саженцы плохо поливаются. Необходимо производить регулярные поливы саженцев каждые 3 дня. Сделано устное предупреждение Подрядчику
2	07.09	Волкова Т.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	При выезде на участок складирования непригодного грунта на участке км 7.4. нарушений не выявлены, производится планировка.
3	14.09	Волкова Т. Узбеков К	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге	При выезде на проектный участок дороги нарушений не выявлено
4	19.09	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Нарушений не выявлено
5	20.09	Волкова Т. Узбеков К	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Нарушений не выявлено

6	26.09	Волкова Т. Узбеков К	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге	При выезде на территорию промплощадки совместно с экологом Подрядчика нарушений не выявлено.
7	28.09	Волкова Т. Узбеков К	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	При выезде на участок складирования непригодного грунта на участке км 7.4. нарушений не выявлено, производится планировка.

Таблица 12. Мониторинг строительных участков в октябре 2023 года

№ п/п	Дата	ФИО аудиторов	Цель аудита	Краткая информация о любых важных замечаниях аудита
1	05.10	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Нарушений не выявлено
2	09.10	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге Выезд на карьер Белек совместно с экологом Подрядчика	При выезде на карьер Белек совместно с экологом Подрядчика нарушений при разработке инертного материала не выявлено
3	13.10	Волкова Т.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге	При выезде на участок км 7.4. нарушений не выявлено
4	17.10	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге	При выезде на территорию промплощадки совместно с экологом Подрядчика установлено, что камнедробилка работает на увлажненном материале. Пыление не установлено.
5	20.10	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Производится посадка саженцев.
6	26.10	Волкова Т.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Нарушений не выявлено

Таблица 13. Мониторинг строительных участков в ноябре 2023 года

№ п/п	Дата	ФИО аудиторов	Цель аудита	Краткая информация о любых важных замечаниях аудита
1	03.11	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Нарушений не выявлено
2	10.11	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге Выезд на карьер Белек совместно с экологом Подрядчика	При выезде на карьер Белек совместно с экологом Подрядчика установлено, что рекультивация закончена.

3	14.11	Волкова Т.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге	При выезде на участок км 7.4. Нарушений не выявлено.
4	16.11	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге	При выезде на территорию промплощадки совместно с экологом Подрядчика установлено, что производится демонтаж оборудования.
5	22.11	Волкова Т. Узбеков К.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Нарушений не выявлено.
6	28.11	Волкова Т.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Сбор информации для полугодового отчета
7	30.11	Волкова Т.	Проведение мониторинга строительных объектов на проектной дороге.	Мониторинг всех строительных объектов. Нарушений не выявлено.

3.3 Наблюдаемые проблемы (на основе записей о несоответствии).

138. В течении отчетного периода в случае выявления экологических проблем, первоначально делалось предупреждение Подрядчику с указанием установленного срока. В основном все проблемы устранялись своевременно.

Таблица 14 Отчет о несоблюдении экологических требований (июль – декабрь 2023г.).

№	Проблема несоответствия, выявленная Temelsu	СРПУОС Номер и уведомление Temelsu	Применимое руководство по передовой практике (No.)	Определенный вопрос и местоположение	Действия, предпринятые подрядчиком (указать)	Результаты проверки Temelsu	Статус на 31 декабря 2023 г.
1	**Проблема посаженных саженцев**	**CEMWP № 2.5.1** 0541 BOC3 55/3350-00612 от 30.07.23г	Приложение 10 План Управления деревьями	Установлено, что несмотря на неоднократные письменные и устные предупреждения полив саженцев не производится. Имеются вновь засушенные саженцы.	Письмо Подрядчика CAREC – GZ161 от 27.07.2023г	Начато проведение полива саженцев	Начато проведение полива саженцев

3.3.1 Обзор и описание проблем, наблюдаемых в течение текущего периода.

139. В отчетный период регулярный мониторинг выполнения требований ПУОС и СРПУОС при проведении строительных работ на участке дороги Бишкек-Кара-Балта проводился местным специалистом по окружающей среде ТЕМЕЛСУ Консультантом по строительному надзору. Специалист посетил участок 31 раз. Некоторые выезды были совмещены со специалистом экологом Подрядчика. СРПУОС, подготовленный подрядчиком, был использован в качестве контрольного листа. Результаты выездного мониторинга в отчетном периоде в общем не отличались от результатов проведенного мониторинга в предыдущем периоде. Проблемы остаются постоянными на протяжении всего строительного периода. В отчетном периоде объем строительных работ на участке 45,1, ввиду завершения работ, был гораздо меньше, чем в предыдущие периоды. Основные работы на участке км 7,4 были также завершены.

140. Специалисты по окружающей среде ГРП МТиК проводили отдельные инспекции, сосредоточив внимание на конкретных вопросах, таких как безопасность при ведении строительных работ, местные жалобы, посадка и уход за саженцами.

3.3.2 Наблюдаемые проблемы.

141. В течение отчетного периода основное внимание уделялось следующим проблемам:

- Утилизации строительных отходов;
- Нарушению техники безопасности, охрана труда и здоровья;
- Посадке и уходу за саженцами;
- Управлению карьерами;
- Заводу по производству материалов;

3.4 Тенденции

142. За аналогичный период 2019 года была зарегистрирована 21 проблема несоответствия и 17 из них были решены в течение отчетного периода. За аналогичный период 2020 года было зарегистрировано 11 проблем несоответствия и 10 из них были решены в течение отчетного периода. В течении аналогичного отчетного периода 2021 года было зарегистрировано 4 проблемы несоответствия и все были решены. Устранение двух проблем несоответствия с первого полугодия 2022 года было перенесено на второе полугодие 2022 года. В течении указанного периода данные проблемы были устранены. В течении первого полугодия 2023 года было зарегистрировано 3 проблемы несоответствия. Это проблемы несвоевременной утилизации строительных отходов, полива саженцев, пыления на камнедробильной установке. С каждым годом писем несоответствия становилось меньше. Это объясняется тем, что основные строительные работы на проектной дороге уже выполнены и большая часть выявленных несоответствий обсуждалась с Подрядчиком устно. Обсуждалась дата выполнения, включая определение смягчающих мер, которые должны применяться для решения выявленной проблемы и, если нарушение было не устранено в срок, то отправлялось письмо.

143. В настоящем отчете количество писем несоответствия уменьшилось. Было отправлено 1 письмо несоответствия. Это проблема полива саженцев.

144. В отчетном периоде проблема полива и ухода за саженцами Подрядчиком не решалась несмотря на постоянные предупреждения со стороны Консультанта.

145. Проблемы, отмеченные в письмах несоответствия, в основном повторяются в каждом отчетном периоде. Подрядчик должен был учесть данные недоработки в управлении этими вопросами в последующей работе. Причиной выявленных проблем несоответствия является то, что, хотя конкретная проблема была решена в течение установленного периода, аналогичное несоблюдение повторялось в дальнейшем, как, например, в отношении управления отходами производства, нарушении техники безопасности при выполнении строительных работ. Подрядчик объясняет проблему несвоевременного вывоза строительных отходов недостатком техники и рабочих. А несоблюдение техники безопасности безответственным отношением рабочих к своему здоровью.

3.5 Непредвиденные воздействия или риски на окружающую среду.

146. В течении отчетного периода непредвиденных воздействий и рисков на окружающую среду выявлено не было.

4. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА

4.1 Обзор мониторинга, проведенного в течение отчетного периода

147. Мониторинг компонентов окружающей среды, таких как качество атмосферного воздуха, шумовое воздействие, воздействие вибрации на участке дороги Бишкек –Кара-Балта во втором полугодии 2023 года не проводился, так как основные строительные работы в течении отчетного периода практически не производились.

4.2 Резюме обращений и жалоб

148. В течение отчетного периода было получено 25 обращения от местных жителей. В основном обращения касались размещения парапетов, открытия дополнительных съездов, новых светофоров и остановок, поступали запросы на предоставление заключений о пределах воздействия проекта на земельные участки, установку дополнительных переходов и дорожных знаков. Поступали так же просьбы от органов местного самоуправления оказать содействие в решении различных вопросов. Все обращения были должным образом зарегистрированы в Журнале учета МРЖ и своевременно были решены. Жалоб, связанных с проблемами окружающей среды, не поступало.

149. Инженерами Консультанта проведена проверка проектных решений и рассмотрены все вопросы по обращениям. На конец отчетного периода все обращения «закрыты» и всем заявителям предоставлен обоснованный ответ.

Таблица 15 Сводная таблица обращений и жалоб за отчетный период

№	Дата	Участок	ФИО и контакты заявителя	Категория обращения	Описание обращения	Описание решение	Решение	Дата решения
1	2023.07.03	Участок 1	житель села Петровка	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно обеспечения съезда на село Предтеченка	Инженера, было решено обеспечить заезд на указанном участке	Принято	2023.07.06
2	2023.07.03	Участок 2	Глава Петровского айыл окмоту	Ограничение или потеря доступа	Запросы жителей села Петровка обеспечить съезды в домохозяйства	По завершению всех основных работ на участке, будут обеспечены съезды в домохозяйства	Принято	2023.07.07
3	2023.07.10	Участок 3	Глава Военно-Антоновского айыл окмоту	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно обеспечения съездов к домам 151, 153, 153а и 112а	Заезды в домохозяйства обеспечены	Принято	2023.07.14
4	2023.07.14	Участок 1	Жайылская районная администрация	Другое	Запрос относительно обеспечения водоотвода в селе Петропавловка по улице Ленина 77	Водоотвод на данном участке был обеспечен	Принято	2023.07.20
5	2023.07.17	Участок 3	ОсОО «Медсервис.KG»	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно устройства удобного входа в аптеку лицам с ограниченной возможностью	Удобный вход в аптеку лицам с ограниченной возможностью был обеспечен.	Принято	2023.07.24
6	2023.07.18	Участок 2	Сокулукская районная администрация	Модернизация дорог	Запрос относительно строительства остановок общественного транспорта рядом с пересечением ул. Кирова - Фрунзе в селе Сокулук и перед торговым центром «Азия» в селе Новопавловка	Строительство остановок предусмотрено проектом	Принято	2023.07.24
7	2023.07.18	Участок 3	Новопавловский айыл окмоту	Модернизация дорог	Запрос относительно устройство пешеходного перехода на пересечении ул. Фрунзе - Лавровых, с установкой светофора со вызывным устройством	В селе Новопавловка (км10+530), был построен и функционирует оборудованный знаками пешеходный переход, предусмотренный проектом считаем нецелесообразным установку светофора	Отказано	2023.07.24
8	2023.07.21	Участок 3	Глава Военно-Антоновского айыл окмоту	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно обеспечения съездов к домам 151, 157, 112 и магазин САДЫК	Заезды в домохозяйства обеспечены	Принято	2023.07.31

9	2023.08.16	Участок 3	Владелец магазина "Теремок" с.Военно-Антоновка, ул. Фрунзе, 107	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно открытия альтернативного въезда в магазин	Инженер проверил указанное место и поговорил с заявителем о том, что обеспечить въезд прямо с новой построенной дороги невозможно из-за установленного бокового парапета для обеспечения безопасности из-за разницы высот более 2 метров. Имеется 2 альтернативных въезда в вышеуказанный магазин со стороны перекрестной дороги. – Первый находится не на нашей полосе отвода, а принадлежащей Военно-Антоновскому айыл окмоту. – Второй вариант - тротуар, который можно использовать как въезд в магазин "Теремок". Владелец магазина не хочет использовать этот вариант из соображений безопасности, что верно. Инженер считает, что въезд в магазин должен быть со стороны перекрестной дороги, но поскольку это место находится не в нашей полосе отвода, Инженер предлагает владельцу магазина "Теремок" получить разрешение от айыл окмоту на самостоятельное строительство въезда, на что владелец магазина "Теремок" согласен.	Отклонено	2023.08.18
10	2023.08.21	Участок 1	житель села Петровка	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно устройства заезда к домохозяйству	Заезд в домохозяйство будет обеспечен в ближайшее время, бетонные лотки протяженностью 26 м будут установлены согласно проекту. Также будет построена лестница к пешеходному переходу.	Принято	2023.08.22

11	2023.08.18	Участок 3	Глава Военно-Антоновского айыл окмоту	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно устройства заезда дома, расположенные на улице Фрунзе 163 и Фрунзе 183	Заезды в дома, расположенные на улице Фрунзе 163 и Фрунзе 183, будут обеспечены.	Принято	2023.08.23
12	2023.08.28	Участок 1	Житель села Полтавка Московского района	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно расширения заезда к домохозяйству	Существующий заезд в домохозяйства будет расширен, путем установки дополнительных 3-х бетонных плит.	Принято	2023.08.29
13	2023.09.01	Участок 2	Зам. главы Петровского айыл окмоту Московского района	Вопросы здоровья, безопасности и экологии	Обращение по вопросу устройства оборудованного пешеходного перехода на пересечении ул.Центральная - ул.Первомайское в с.Полтавка (км45+300).	Инженер считает возможным устройство оборудованного пешеходного перехода на указанном пересечении автодороги.	Принято	2023.09.08
14	2023.09.06	Участок 3	Глава Военно-Антоновского айыл окмоту	Ограничение или потеря доступа	Обращение относительно обеспечения съездов в домохозяйства	Съезды в домохозяйства будут устроены.	Принято	2023.09.11
15	2023.10.06	Участок 1	Председатель правления СК «Красный Октябрь» с.Беловодское, ул.Фрунзе- 325 (км41+080)	Модернизация дорог	Обращение относительно устройства пешеходного перехода, установки плит через проектный водоотводный лоток и устройства стоянки для автомобилей	Эти работы не были предусмотрены проектом, а также - стоянка для автомобилей, расположена рядом (км41+105) - на расстоянии 160 метров был построен и функционирует полностью оборудованный пешеходный переход (км41+240)	Отклонено	2023.10.09
16	2023.10.10	Участок 3	Военно-Антоновский айыл окмоту	Ограничение или потеря доступа	Обращение относительно обеспечения съездов в домохозяйства жителей	Заезд в домохозяйства будет обеспечен путем установки трех плит.	Принято	2023.10.18
17	2023.10.11	Участок 1	Сокулукский айыл окмоту Сокулукского района	Вопросы здоровья, безопасности и экологии	Запрос относительно рекультивации карьера, расположенного на территории Сокулукского айыл окмоту Сокулукского района	Подрядчик подписал контракт с компанией, ответственной за проектирование рекультивации карьера, но работа была временно приостановлена в связи с визитом президента России в Кыргызстан в октябре. В настоящее время проектирование рекультивации карьера идет и скоро будет завершено.	Принято	2023.10.25

18	2023.10.11	Участок 2	Сокулукский айыл окмоту Сокулукского района	Модернизация дорог	Запрос относительно устройства асфальтобетонного покрытия на тротуарах.	Продолжение тротуара было сделано через автобусную остановку (совмещенно), поскольку участок земли за остановкой находится в частной собственности. В связи с этим за остановкой тротуар не был сделан.	Принято	2023.10.18
19	2023.10.11	Участок 3	Новопавловское коммунальное предприятие	Ограничение или потеря доступа	Запрос относительно возможности открытия люков водопроводных колодцев, расположенных на проектных тротуарах.	Открытие люков водопроводных колодцев будет обеспечено.	Принято	2023.10.18
20	2023.10.26	Участок 3	Глава Военно-Антоновского айыл окмоту Сокулукского района	Вопросы здоровья, безопасности и экологии	Запрос относительно устройства светофора на пересечении улиц Фрунзе и Пушкина в селе Военно-Антоновка.	Строительство светофорного объекта на пересечении ул. Фрунзе и Пушкина в селе Военно-Антоновка (км12+820) не было предусмотрено проектом. Для обеспечения безопасного перехода пешеходов на указанном пересечении, был устроен и функционирует полностью оборудованный пешеходный переход, предусмотренный проектом, то есть, на переходе были установлены дорожные знаки «Пешеходный переход»- 4шт., и нанесена дорожная разметка «Зебра».	Отклонено	2023.10.30
21	2023.11.03	Участок 2	Глава аппарата Сокулукской районной государственной администрации	Модернизация дорог	Запрос относительно строительства остановки для общественного транспорта перед рынком «Болот», расположенного по ул.Ленина в с.Сокулук	Вопрос строительства остановки на вышеуказанном месте не относится к нашему проекту, так как она будет расположена вдоль автодороги местного значения «Сокулук - Жыламыш». Но, рядом с местом расположения рынка «Болот», на пересечении улиц Ленина и Фрунзе в селе Сокулук (км25+880), в соответствии с требованиями СНиП, была построена и функционирует остановка для общественного транспорта.	Отклонено	2023.11.09

22	2023.11.10	Участок 2	Глава Беловодского айыл окмоту Московского района	Модернизация дорог	Запрос относительно устройства светофора на пересечении улиц Фрунзе и Октябрьская в селе Беловодское	Строительство светофорного объекта на пересечении улиц Фрунзе и Октябрьская в селе Беловодское (км41+550) не представляется возможным, так как не было предусмотрено проектом. Для обеспечения безопасного перехода пешеходов на указанном пересечении, был устроен и функционирует полностью оборудованный пешеходный переход, предусмотренный проектом, то есть, на переходе были установлены дорожные знаки «Пешеходный переход» - 4шт., и нанесена дорожная разметка «Зебра», а также были устроены специальные шумовые полосы - 2шт.	Отклонено	2023.11.23
23	2023.12.07	Участок 1	Житель села Новониколаевка	Модернизация дорог	Запрос относительно строительства тротуара на км59+460 RHS.	Тротуар не был построен в связи с тем, что данный участок находится в частной собственности магазина «Бюбюсара», владелец которой был против строительство тротуара. Однако, вдоль АЗС имеется тротуар.	Отклонено	2023.12.11
24	2023.12.08	Участок 3	Глава Военно-Антоновского айыл окмоту Сокулукского района	Модернизация дорог	Запрос относительно работы уличного освещения	Освещение было восстановлено 08.12.2023 г. Будет проводиться последующий контроль за обеспечением уличного освещения.	Принято	2023.12.11
25	2023.11.11	Участок 2	Глава Сокулукской районной государственной администрации	Модернизация дорог	Запрос относительно установки металлических ограждений поверх парапетов в селе Сокулук и работы уличного освещения. И запрос относительно работы уличного освещения.	Установка металлических ограждений поверх парапетов в селе Сокулук не предоставляется возможным, поскольку все работы на данном участке были завершены и выполнены согласно проекту. Что касается уличного освещения, в селе Военно-Антоновка были проведены работы по восстановлению, а освещение в селах Гавриловка, Сокулук, Крупская и в городе Шопоков было передано на	Частично Принято / отклонено	2023.11.11

						баланс Департамента Дорожного Хозяйства при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.		

4.3 Резюме результатов мониторинга

150. Эколог Консультанта в отчетный период продолжал проводить визуальный мониторинг строительных участков за соблюдением требований природоохранного законодательства при проведении строительных работ на дороге Бишкек – Карабалта.

151. По итогам регулярного мониторинга в течение данного отчетного периода отмечено, что Подрядчик старается при проведении строительных работ максимально смягчить воздействия на окружающую среду, своевременно решая вопросы своевременной утилизации строительных отходов, пылеподавления, утилизации снятого асфальта, которые являлись основными актуальными проблемами в предыдущих периодах.

152. Несмотря на то, что общее количество наблюдаемых несоответствий уменьшается, Подрядчик, по непонятным причинам, в самый жаркий период года, несмотря на неоднократные предупреждения Консультанта, остановил полив саженцев. В результате часть саженцев, высаженных весной 2022 года погибли. Мониторинг приживаемости саженцев проведен экологом Подрядчика весной 2023 года.

153. Согласно проведенной инвентаризации саженцев, высаженных на проектной дороге, по вине Подрядчика из-за несвоевременного полива погибло около 700 саженцев.

154. Подрядчику было указано в срочном порядке начать полив посаженных саженцев, а также в осенний период 2023 года восстановить погибшие саженцы в количестве 700 штук.

155. Осенью 2023 года было высажено 1000 саженцев, в том числе 700 штук на участке 45,1 и 300 штук на участке км 7,4.

156. На конец 2023 года высажено 13325 шт. молодых саженцев, в том числе 12325 на участке км 45,1 и 1000 штук на участке км 7,4.

157. Частично саженцы были розданы по айыл окмоту, согласно их заявкам на предоставление им саженцев для высадки в организуемых парковых зонах и школах, на участках дороги, которые расположены на их территориях, при этом дальнейшую работу по высадке и уходу за саженцами айыл окмоту будут производить сами.

4.4 Использование материальных ресурсов.

158. Использование электроэнергии, воды и любых других материалов, не было предусмотрено для мониторинга в СРПУОС.

4.5 Управление отходами.

159. В ходе строительных работ образуется большое количество отходов, в том числе строительные отходы, отходы производства, хозяйственно-бытовые отходы. Эколог Консультанта ведет постоянный надзор за своевременным их вывозом и утилизацией на согласованные с местной администрацией места.

4.6.1 Строительные отходы.

160. При проведении строительных работ на дороге образуются отходы асфальта, непригодного грунта, железобетонные отходы. С началом ведения дорожных работ возникали проблемы с дроблением старого асфальта до размеров 20х20 при его экскавации. В ходе реализации проекта, на участке км 15,9 – 61, учитывая то, что в селах нет техники для разравнивания крупных кусков старого асфальта, возникала проблема вывоза не

раздробленного старого асфальта на засыпку сельских улиц, предложенных местными властями. Учитывая то, что асфальт вывозился на дорогу крупными кусками, некоторые местные администрации отказались от вывоза снятого асфальта на сельские улицы.

161. В течении отчетного периода на участке дороги км 15,9 – 61 в местах образования колеи производилось снятие верхнего слоя асфальта фрезой. Снятый асфальт вывозился и складировался на территории производственной площадки для дальнейшего использования.

162. С началом ведения дорожных работ на участке км 7,4, местное население и представители айыл окмоту в лице глав Новопавловского айыл и Военно - Антоновского айыл окмоту обратились с письмом о вывозе старого асфальта на территории айыльных аймаков, объяснив, что снятый старый асфальт им нужен для проведения ямочных работ, а также для засыпки внутренних и полевых дорог сел Новопавловка и Военно- Антоновка. Ранее была проделана большая работа по улучшению внутренних дорог жилых массивов «Алтын Ордо», «Ата Журт», «Келечек» и «Дачи» в селе Военно - Антоновка». Жалобы от местного населения по вопросам утилизации снятого асфальта не поступали.

163. В течении отчетного периода снятие старого асфальта на участке 7.4 км не производилось.

164. Вопросами утилизации старого асфальта на участке 7.4 км занимается специалист Подрядчика ***Койчуманов Адилет***.

165. На заболоченные участки асфальт не вывозился. От АБР было получено письмо, в котором говорится, что во избежание нанесения вреда здоровью местных жителей запрещается передавать старый асфальт местным жителям для собственного использования. Это требование было выполнено.

Рисунок 45 Улицы, отсыпанные старым асфальтом на участке км 7.4

166. Непригодный грунт при строительстве дороги вывозился на площадки, предоставленные местными властями.

167. На площадке для хранения грунта, первоначально был снят и заскладирован почвенный слой. Затем непригодный грунт в с. Военно-Антоновка и с. Новопавловка был заскладирован в отвалы. Затем непригодный грунт был перемещен на подготовленную площадку в овраг. Сделана частичная планировка. После завершения всех работ, почвенный грунт был равномерно распределен на поверхности отвалов.

Рисунок 46. Складирование непригодного грунта для дальнейшего использования в с. Военно-Антоновка

168. Информация о переработке и вывозе отходов асфальта и непригодного грунта в ходе строительных работ всего периода строительства на проектной дороге км 8.5 – 61 км отражено в Таблице 16.

Таблица 16 Информация о переработке и вывозе отходов асфальта и непригодного грунта

Участок	**Переработка и вывоза отходов асфальта-m3**	**Переработка и вывоза непригодного грунта-m3**
Км15,9-км61	103455.59	308457.8692
км8,5-км15,9	33328.69	144751.08

169. Подрядчик утилизировал 7947.24 м3 железобетонных строительных отходов.

170. На площадки для вывоза почвенного грунта в с. Военно-Антоновка в последствии был вывезен непригодный грунт в больших объемах. По завершению основных строительных работ Подрядчик сделал планировку участка и сделал подсыпку почвенным слоем.

Рисунок 47 Спланированная площадка для вывоза почвенного грунта

4.6.2 Отходы производства.

171. При строительстве дороги также образуются отходы производства. Это отработанное моторное масло, старые шины, пустые бочки из-под битума. Согласно информации Подрядчика, данные отходы сдаются местным компаниями для дальнейшей переработки.

172. В предыдущие периоды работы для приготовления асфальтовой смеси на промплощадку завозилось большое количество бочек с битумом. После использования битума, пустые бочки складировались на территории, создавая проблему с вывозом. В течении отчетного периода битум завозился битумовозами из арендованных битумных ям, бочки с битумом не завозились.

Рисунок 48 Заправка емкостей АБЗ битумом битумовозами

4.6.3 Бытовые отходы.

173. Бытовые отходы в основном образуются в лагерях проживания рабочих. Образуются как твердые, так и жидкие бытовые отходы.

174. Твердые бытовые отходы состоят из упаковочных материалов из бумаги и картона, из сухих отходов, пластмассы и стекла, а также пищевых отходов, которые предварительно собираются в полиэтиленовые пакеты. Жидкие бытовые отходы — это сточные воды из жилых помещений и кухни.

175. Твердые бытовые отходы (ТБО) собираются неотсортированными в мусорные контейнера ёмкостью 1 м3 и вывозятся еженедельно Сокулукским и Московским КПП, с которыми заключены договора на обслуживание. За отчетный период очищено 146 контейнеров от ТБО, было вывезено около **146 м^3** твердо- бытовых отходов. Жидкие бытовые

сточные воды накапливаются в септиках, откачиваются в автоцистерны емкостью 3,5 м^3, принадлежащие районным компаниям по транспортировке отходов, и вывозятся на районные станции очистки сточных вод. За отчетный период было сделано 96 рейсов ассенизационной машины вывезено хозяйственно-бытовых стоков **336 м^3** сточных вод.

Таблица 17 Объемы вывоза ТБО и сточных вод с территорий Сокулукской базы и промплощадки в 2023 г

Населенный пункт	Месяц, дата	Количество контейнеров, рейсов а/м	Сумма, сом
Сокулук	июль	30к, 10рейса а/м	23500
Сокулук	август	32к, 14рейса а/м	27900
Сокулук	сентябрь	32к, 7рейса а/м	21950
Сокулук	октябрь	36к 16рейса а/м	36800
Сокулук	ноябрь	12к 13рейса а/м	19550
Сокулук	декабрь	17 к.,16 рейса а/м	22100
		Итого:	**151800**
Итого:		**146к, 96 рейсов а/м**	**135788**

4.7 Охрана труда и техника безопасности.

4.7.1 Техника безопасности и охрана труда рабочих.

176. В июле 2022 года специалист по технике безопасности и охране труда рабочих Досмамбетов Еркин был нанят на работу и приступил к работе.

177. Данным специалистом была разработана программа проведения инструктажей по ТБ и ОТ. Своевременно проводятся вводные, первичные, повторные, внеплановые инструктажи, инструктажи на рабочих местах и проверка знаний работников компании.

178. На постоянной основе проводились инспекционные объезды. На местах проведения строительных работ проводился постоянный контроль соблюдения мер ТБ и ОТ проводятся внеплановые инструктажи, инструктажи на рабочих местах, оказание первой помощи пострадавшим от несчастных случаев.

179. До персонала Компании доводится информация о соблюдении противопожарной безопасности на рабочем месте и во время проведения производственных работ. Территории базы и АБЗ оснащены необходимым количеством противопожарных средств.

180. Всего за 2 полугодие 2023 года вводный инструктаж для принятых на работу сотрудников прошли 128 рабочих. Повторный инструктаж проводился каждые 3 месяца.

181. Для исключения травматизма с рабочими были проведены лекции на рабочих местах. За данное полугодие при производстве строительных работ с участием наших рабочих несчастных случаев не зафиксировано.

182. До персонала Компании доводится информация о соблюдении противопожарной безопасности на рабочем месте и во время проведения производственных работ. Территория базы и АБЗ оснащены необходимым количеством противопожарных средств.

183. Санитарно-эпидемиологическая ситуация в Компании находится в удовлетворительном состоянии.

184. Имеется запас медицинских масок, санитайзеров, проводятся беседы с работниками по профилактике острых респираторных заболеваний.

Рисунок 49 Журнал регистрации инструктажа на рабочем месте

185. В течении отчетного периода было проведено несколько совместных выездов местного специалиста по охране окружающей среды Консультанта со специалистом по технике безопасности Подрядчика. Инструктаж проводился на местах строительства.

Рисунок 50 Проведение инструктажа на рабочем месте

186. Для соблюдения требований техники безопасности рабочим выданы средства защиты органов дыхания (маски). Однако отмечаются случаи, когда рабочие проявляют беспечность при использовании средств защиты, особенно при ношении защитных касок. Специалистом по технике безопасности подрядчика проводится постоянный мониторинг и беседы с работниками о необходимости их использования.

187. Но, несмотря на регулярное обучение рабочих, консультантом по строительному надзору были отмечены несоблюдения техники безопасности, особенно, при работе на высоте, укладке водопропускных лотков. Также, были отмечены несоблюдения при перемещении грузов подъемным краном. Рабочие находились в зоне работы крана без средств индивидуальной защиты. Данные несоблюдения требований техники безопасности были отмечены, как на полигоне изготовления железобетонных конструкций, так и при укладке водопропускных лотков. Неоднократно Подрядчику делались устные и письменные предупреждение. Несмотря на неоднократные устные и письменные предупреждение Подрядчику, нарушения периодически повторялись.

Рисунок 51 Несоблюдение техники безопасности при перемещении грузов подъемным краном

188. Подрядчику было рекомендовано регулярно проводить проверку знаний требований охраны труда и здоровья у рабочих и в, случае необходимости, провести повторный инструктаж по ТБиОЗ.

4.7.2 Здоровье и безопасность местного населения.

189. За отчетный период не было зарегистрировано никаких проблем со здоровьем и безопасностью местного населения.

4.8 Обеспечение безопасности дорожного движения на строительном участке:

190. Специалист по безопасности дорожного движения со стороны Консультанта на постоянной основе проводит мониторинг обеспечения безопасности дорожного движения Подрядчиком. Проводятся постоянные выезды на места, мониторинг состояния проезжей части, объездных дорог, пешеходных переходов, подземных переходов. Также проводится постоянный мониторинг состояния соответствующих дорожных знаков, дорожной разметки, ограждений, установленных для ограждения мест производства работ и на местах встречного разъезда АМТС. Все дорожные знаки были установлены. Необходимая дорожная разметка нанесена повсеместно.

Рисунок 52 Установка дорожных знаков и нанесение дорожной разметки

191. Специалистом по безопасности дорожного движения было дано письменное указание Подрядчику об установке дорожных знаков согласно утвержденной дислокации, на участках, где были завершены работы по укладке асфальта и установке ограждений на разделительной полосе.

192. Регистрация дорожно-транспортных происшествий, произошедших на проектном участке со стороны Консультанта, проводится только в том случае, если ДТП произошло по вине Подрядчика, а именно недостаточного выполнения мероприятий, направленных на дорожную безопасность (отсутствие ограждения, знаков, ямочность и т.п.).

193. За отчетный период ДТП, произошедшие по вине Подрядчика или деятельности в результате выполнения строительных работ, не зарегистрированы. Со стороны Консультанта ведется постоянный мониторинг ситуации и при выявлении несоответствий направляется письменное уведомление Подрядчику с требованием незамедлительного устранения.

4.9 Тренинги

194. В течении отчетного периода тренинги, связанные с охраной окружающей средой, не проводились. При необходимости проводились консультации с экологом Подрядчика. В начале работы на проектной дороге тренинги проводились регулярно с 2017 до 2020 года международным специалистом экологом Гезой Телеки для персонала Подрядчика. Было проведено более 10 тренингов. На тренингах руководству Подрядчика объяснялось о более ответственном отношении к вопросам охраны окружающей среды, о необходимости соблюдать требования СРПУОС. Без постоянных напоминаний своевременно вывозить строительные отходы, проводить гидроошение в местах проведения строительных работ, а также на карьерах и камнедробильной установке, более ответственно относиться к вопросам

техники безопасности и охраны здоровья рабочих. Подрядчик также должен не забывать об ответственности за посадкой саженцев, взамен вырубленных деревьев и регулярного ухода за ними.

5. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СРПУОС.

5.1 Обзор СРПУОС по вопросам охраны окружающей среды.

195. Строительный рабочий план управления окружающей средой (СРПУОС) - форма, подготовленная Подрядчиком на основе ПУОС и предназначенная для того, чтобы подтолкнуть Подрядчика к прочтению ПУОС и переосмыслить его требования, которые необходимо выполнить. СРПУОС описывает различные мероприятия, предлагаемые в рамках данного Проекта, разработанные для предотвращения, минимизации или компенсирования неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которые имеют место в результате реализации Проекта. Меры по смягчению последствий предусмотренные в СРПУОС является достаточными, эффективными и приемлемыми. КСН подготовил 14 Приложений к СПУОС, в которых рассматриваются все основные конкретные потенциальные воздействия на окружающую среду.

196. Меры по смягчению последствий от строительных работ осуществляет специалист по экологическим вопросам Подрядчика Узбеков Канатбек. Надзор за соблюдением Подрядчиком природоохранных требований проводит специалист по охране окружающей среды Консультанта Волкова Татьяна. В случае выявления каких-либо нарушений Консультант предупреждает Подрядчика устно или письменно о необходимости устранения данного нарушения в указанные сроки.

197. В течение отчетного периода основное внимание уделялось следующим проблемам:

- Утилизации строительных отходов;
- Утилизации снятого асфальта;
- Нарушению техники безопасности, охрана труда и здоровья;
- Посадке и поливу саженцев;
- Разработке и управлению карьерами;
- Заводу по производству материалов (пыление на КДУ, утечки битума, химических реагентов).

198. В течении отчетного периода серьезных нарушений не выявлено. Все выявленные нарушения устранялись своевременно.

199. В настоящее время основной проблемой реализации СРПУОС остается посадка саженцев, вместо вырубленных деревьев и уход за ними. Учитывая климатические условия, саженцы лучше высаживать в осенний период в октябре – ноябре и марте-апреле. Посадку саженцев планировалось начать осенью 2018 года, но к намеченному времени Подрядчик не закончил работы по строительству тротуаров и водосборных лотков, а также замене коммуникаций на участках, запланированных для посадки саженцев и посадку саженцев пришлось отложить на более поздний срок. Первые 300 саженцев были высажены осенью 2019 года.

200. На сегодняшний день высажено 13325 шт. молодых саженцев, в том числе 12325 на участке км 45,1 и 1000 штук на участке км 7,4. Осенью 2023 года было высажено 1000 саженцев, в том числе 700 штук на участке 45,1 и 300 штук на участке км 7,4.

201. Так как проектный участок дороги проходит через населенные пункты, где, учитывая, расширение дороги, остается мало места для посадки новых саженцев, необходимо было решить, где и когда будут высаженные остальные саженцы. Учитывая то, что на проектной дороге практически не осталось мест для посадки новых саженцев, местные айыл окмоту предложили для посадки саженцев площадки, расположенные на расстоянии 1 - 2 км от

проектной дороги. Это площадки у водозаборов, территории школ, клубов. Полив саженцев производится жителями местных айыл окмоту. Кроме того, от местных органов власти, мэрии г.Кара-Балта, поступило предложение по предоставлению им саженцев деревьев, которые высажены в парковых зонах, при этом высадку и дальнейший полив деревьев они обеспечивают самостоятельно.

6. ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ И ВОЗМОЖНОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ.

6.1 Передовой опыт.

202. Меры по смягчению последствий предусмотренные в СРПУОС являются достаточными, эффективными и приемлемыми.

203. Примером хороших практик является то, что на автодороге в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий и предотвращения гибели людей устанавливались противоударные буферы, наносилась дорожная разметка. Установлено 50 буферов на участке км 45,1 и 7 буферов на км 7,4.

204. Буферы наполнены песком, имеют высоту 80 см, диаметр 55 см и вес 200 кг. Буферы ставятся рядом с парапетом на трассе, имеют светоотражающую пленку и поэтому видны издалека в ночное время.

205. В случае аварии буферы могут выдерживать удары и деформации, что снижает ущерб транспортным средствам и обеспечивает безопасность пассажиров.

206. В целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий и предотвращения гибели людей, в особо опасных местах для предотвращения перепрыгивания населения через парапеты, создавая аварийную ситуацию устанавливались металлические решетки на парапетах на дороге возле подземных переходов и в местах скопления людей в районе школ, рынков и супермаркетов.

6.2 Возможности совершенствования.

207. В 2017 году земляные работы в с. Петровка были приостановлены со стороны АБР до зимнего сезона, причиной тому послужили жалобы местного населения от 17 домовладельцев ул. Центральная на вибрацию, исходящую от строительной техники при уплотнении материалов с использованием вибрации, в частности, от дорожных катков.

208. ГРИП и EPTISA установили, что наиболее эффективным и наименее затратным решением было устранение вибрационного уплотнения на всех участках дорог, где находились какие-либо жилые помещения.

209. Было принято решение в дальнейшем не использовать вибрацию при работах по уплотнению материала. Работы по уплотнению грунта по указанию АБР (письмо от 23.05.2018г) проводились без применения вибрации на всех участках дороги, за исключением участка 15,9 – 19,8 км на котором отсутствуют населенные пункты. Данные изменения в принятых методах строительства повлекли увеличение стоимости производимых работ.

210. Надзор за выполнением данного требования постоянно проводился инспекторами Консультанта, консультантом по строительному надзору, специалистом по охране окружающей среды Консультанта. Контроль вибрации также проводится лабораторным мониторингом

211. В отчетный период земляные работы на строительных участках дороги с использованием вибрационного уплотнения не проводились.

212. В 2019 году Консультант разработал микс дизайн для слоя износа, который соответствует требованиям местных стандартов и Британского стандарта. Данный микс дизайн, также учитывает требования по шумопоглащению, которые были рекомендованы в отчете «Моделирования шума». На проектном участке дороги 45,1 км была завершена укладка верхнего слоя износа на полотне дороги с использованием микс дизайна.

213. В течении отчетного периода на участке дороги км 15,9 – 61 в местах образования колеи производилось снятие верхнего слоя асфальта фрезой. Снятый асфальт вывозился и складировался на территории производственной площадки для дальнейшего использования.

214. На км 8,5 – км 15,9, учитывая, что с обеих сторон дороги нет места для установки столбов уличного освещения. Проектировщиком было принято решение столбы уличного освещения расположть по центральной оси между центральными блоками парапетов. Таким образом будет обеспечена большая безопасность, чем при расположении столбов по бокам. В ведомости объемов работ были предусмотрены стальные столбы, что означает, что нельзя использовать воздушные кабели, поэтому было принято решение использовать столбы другого типа, отличного от указанного в ВОР, в связи с тем, что на них будут крепиться 2 светильника и 2 кронштейна и ветровая нагрузка будет сильнее в 2 раза. Необходимо использовать подземные кабели, а не воздушные, как предусмотрено в ВОР. Основание столбов должно быть бетонным с анкерными болтами (см. Рисунок 19).

215. Данное решение более безопасно с точки зрения дорожной безопасности.

216. Учитывая стесненные условия, для обеспечения дорожной безопасности на км 8+500 –10+900, зона безопасности на центральной оси дороги была сокращена с 4 метров до 2,6.

217. Боковая зона безопасности сокращена с 1 метра до 0,5 метра с обеих сторон дороги между км 8+500 – км 10+900. На этом участке с обеих сторон дороги было решено убрать обочины и установить бордюрные камни.

7. ИТОГИ И РЕКОМЕНДАЦИИ.

7.1 Итоги.

218. Проблема дробления старого асфальта до размеров 20х20 осталась не решенной. В течении отчетного периода старый асфальт на участке км 7.4 не вывозился. Непригодный грунт вывозился в отвалы с целью дальнейшего его использования и на засыпку оврагов.

219. В ходе строительного периода Подрядчик не производил должный надзор за уже построенными сооружениями. Ранее установленные водопропускные лотки заросли травой, засыпаны строительными отходами. Согласно разъяснениям Подрядчика работы по строительству и установке лотков не завершены, по окончанию строительства и установки лотков будет проведена очистка лотков и при необходимости дополнительная планировка местности. Весной 2022 года была начата частичная очистка лотков от камней, мусора и травы в 2023 году очистка лотков была продолжена.

220. Мероприятия по пылеподавлению в отчетный период были улучшены, по сравнению с предыдущими отчетными периодами. Вероятно, это связано с тем, что строительных участков на дороге было меньше, по сравнению с прошлым годом и поливальные машины успевали своевременно орошать строительные участки.

221. Оставались проблемой уход и полив саженцев вместо вырубленных деревьев. На сегодняшний день высажено 13325 шт. молодых саженцев, в том числе 12325 на участке км 45,1 и 1000 штук на участке км 7,4. Учитывая то, что на проектной дороге практически не осталось мест для посадки новых саженцев, местные айыл окмоту предложили для посадки саженцев площадки, расположенные на расстоянии 1 -2 км от проектной дороги. Это площадки у водозаборов, парковые зоны, территории школ. Полив саженцев будет производиться жителями местных айыл окмоту.

222. В июле 2022 года Подрядчиком был нанят на работу новый специалист по технике безопасности и охране здоровья. С приходом данного специалиста продолжилось регулярно проводиться обучение, инструктаж и проверка знаний работников компании. На постоянной основе проводились инспекционные объезды. Выявленные нарушения устранялись на месте. Отслеживалась ситуация с постоянной и своевременной обеспеченностью работников спецодеждой и средствами защиты.

223. Вводный инструктаж для принятых на работу сотрудников прошли 128 рабочих. Повторный инструктаж проводился каждые 3 месяца. Для исключения травматизма с рабочими были проведены семинары на рабочих местах. За полугодие на производстве с участием наших рабочих несчастных случаев не зафиксировано.

224. Битум из металлических бочек на АБЗ был полностью использован. Пустые бочки были вывезены с территории промплощадки. В течении отчетного периода битум завозился битумовозами из арендованных битумных ям, бочки с битумом не завозились.

225. Камнедробильная установка работала в основном на увлажненном материале, но отмечались случаи пыления.

7.2 Рекомендации.

226. Учитывая то, что Подрядчик при проведении строительных работ не всегда в указанные сроки устраняет выявленные несоответствия, а Консультант не имеет возможности применить какие-либо меры, кроме приостановки работ, необходимо учесть данный опыт и «включать» дополнительные механизмы воздействия при подготовке

контрактов в будущих проектах, такие как наложение штрафов за несоблюдение мер по охране окружающей среды, чтобы иметь более эффективные «рычаги» воздействия на Подрядчика выполнять необходимые природоохранные мероприятия без повторных предупреждений и заранее предотвращать негативные последствия.

227. Подрядчику необходимо было более ответственно относиться к поливу и уходу за саженцами. Неоднократно Подрядчику отправлялись письма о необходимости выделить поливальную машину, которая будет занята только на поливе саженцев, но полив саженцев производился не регулярно. В итоге часть саженцев было засушено.

228. До завершения гарантийного периода до февраля 2024 года необходимо завершить все рекультивационные работы на карьерах и провести процедуру сдачи районной комиссии, провести демонтаж оборудования на производственной площадке и в лагере Подрядчика в Сокулуке.

Отчет по аудиту по завершению строительной деятельности

Номер проекта: 45169-001
Номер кредита: ADB Loan 3056-KGZ (SF)
Номер гранта: 0366-KGZ (SF)

Кыргызская Республика.

Проект по Улучшению Коридора Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества 3 (Автодорога Бишкек – Ош), Фаза 4, участок Бишкек-Кара-Балта (км 8.5 - км 15.9)

Подготовлено: Temelsu International Engineering Services Inc., E.Gen Consultants Ltd., и Desh Upodesh Ltd. совместно с Kyrgyz TREC International, Ltd. для Министерства Транспорта и Коммуникаций Кыргызской Республики и Азиатского Банка Развития.

Подготовлено для:
Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

Одобрено: [ФИО и подпись сотрудников Исполнительного агентства]

Этот отчет по экологическому мониторингу является документом заемщика. Мнения, выраженные в нем, не обязательно отражают точку зрения Совета директоров, руководства или персонала АБР и могут носить предварительный характер.
При подготовке любой страновой программы или стратегии, финансировании любого проекта или при обозначении, или упоминании конкретной территории или географической зоны в данном документе Азиатский банк развития не намерен выносить какие-либо суждения относительно правового или иного статуса любой территории или зоны.

СОДЕРЖАНИЕ

Сокращения 0
1. ВВЕДЕНИЕ....1
1.1 Преамбула. 1
1.2 Основная информация. 1
2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА И ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ. 3
2.1 Описание проекта. 3
2.1.1 Расположение проектного участка и основное проектирование. Участок проектной автодороги Бишкек Кара-Балта км 8,5 – км 15,9. 3
2.2 Проектные контракты и Управление. 5
2.2.1 Объем работ по контракту. 5
2.2.2 Основные организации, участвующие в проекте, и связанные с защитой окружающей среды. 7
2.3 Обзор СРПУОС по вопросам охраны окружающей среды. 7
2.4 Механизм рассмотрения жалоб 8
2.5.1 Журнал МРЖ 8
2.6 Строительные работы на дороге. 9
2.7 Разрешительные документы 10
3. РЕЗУЛЬТАТЫ МОНИТОРИНГА ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ ПРИРОДООХРАННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА УЧАСТКЕ АВТОДОРОГИ БИШКЕК – КАРА-БАЛТА. 12
3.1 Валка и корчевание деревьев. 12
3.1.1 Посадка и уход за саженцами. 14
3.2 Выемка почвенного грунта в отвал. 15
3.3 Работа карьеров. 16
3.4 Укладка дорожной одежды. 19
3.5 Строительство мостов. 23
3.6 Строительство водопропускных труб. 24
3.7 Строительство водопропускных лотков. 25
3.8 Установка парапетов и бордюров 27
3.9 Строительство подземных переходов. 28
3.10 Строительство остановок 29
3.11 Установка дорожных знаков и светофоров, нанесение дорожной разметки 30
3.12 Освещение 31
3.13 Деятельность на площадке размещения заводов. 31
3.14 Строительные отходы. 40
3.15 Обзор мониторинга, проведённого в течение отчетного периода 44
4. ИНФОРМАЦИЯ О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НА УЧАСТКЕ КМ 7.4. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЦЕССАХ, КОТОРЫЕ ШЛИ ХОРОШО, А ТАКЖЕ О ПРОБЛЕМАХ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА. 49
5. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ. 52

Сокращения

АБР	-	Азиатский Банк Развития
ЦАРЭС	-	Организация Центрально Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества
КСН	-	Консультант по Строительному Надзору
ПУОС	-	План Управления Окружающей Средой
ГРП	-	Группа Реализации Проектов
км	-	километр
КР	-	Кыргызская Республика
ПДК	-	Предельно допустимая концентрация
ПДУ	-	Предельно допустимый уровень
МТК КР	-	Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики
МРЖ		Механизм рассмотрения жалоб
МФ КР	-	Министерство финансов Кыргызской Республики
МПРЭТН КР	-	Министерство природных ресурсов, экологии и технического надзора Кыргызской Республики
ДПЗГСЭН	-	Департамент профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Кыргызской Республики
ТЗ	-	Техническое Задание
СРПУОС	-	Строительный Рабочий План Управления Окружающей Средой
АБЗ	-	Асфальтобетонный завод
КДУ	-	Камнедробильная установка
РБУ	-	Растворо- бетонный узел
ГАООСЛХ	-	Государственное агентство по охране окружающей среды и лесному хозяйству при Правительстве Кыргызской Республики
ГЭТИ	-	Государственная инспекции по экологической и технической безопасности при Правительстве Кыргызской Республики

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Преамбула.

1. Дороги имеют огромное значение для Кыргызской Республики, в связи с этим, Правительство Кыргызской Республики обратилось в Азиатский банк развития (АБР) для оказания помощи в выделении средств для реализации проекта по усовершенствованию коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4.

2. Данный отчет по аудиту по завершению строительной деятельности охватывает период строительства проектной дороги в период с 2020 по 2023 год в рамках реализуемого Проекта по усовершенствованию коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4.

3. Работы по реабилитации дороги включали реконструкцию мостов, замену водопропускных труб, строительство подземных переходов, вывоз старого асфальта, подготовку новых полос дороги в восточном и западном направлениях, строительство тротуаров, установку водопропускных лотков, посадку деревьев, а также эксплуатацию асфальтового и бетонного завода, камнедробильной установки по переработке инертных материалов.

4. Основная задача проведения пост-строительного аудита - определить, все ли природоохранные гарантии полностью реализованы и что нет вопросов, которые остаются нерешенными, что все обязательства, разработанные в процессе планирования проекта и оценки воздействия, полностью выполнены.

5. Вторая задача - предоставить информацию об извлеченных уроках, которая будет полезна для будущих проектов.

6. В данном отчете содержится информация о ходе работ и изменений, связанных с предотвращением воздействий на окружающую среду. Результаты основаны на многочисленных выездных посещениях объекта в период с 2017 по 2023 год национальным специалистом по окружающей среде Консультанта.

1.2 Основная информация.

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

8. Проект по усовершенствованию коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4, направлен на улучшение сообщаемости и доступа к рынкам в Кыргызской Республике. Отчетный участок начинается на км8,5 и заканчивается на км15,9 и имеет общую длину 7,4 км. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош, повышение безопасности, как участников дорожного движения, так и пешеходов, а также минимизация воздействия на окружающую среду от автодороги в части шумового воздействия от проезжающего транспорта за счет обновления асфальтового покрытия.

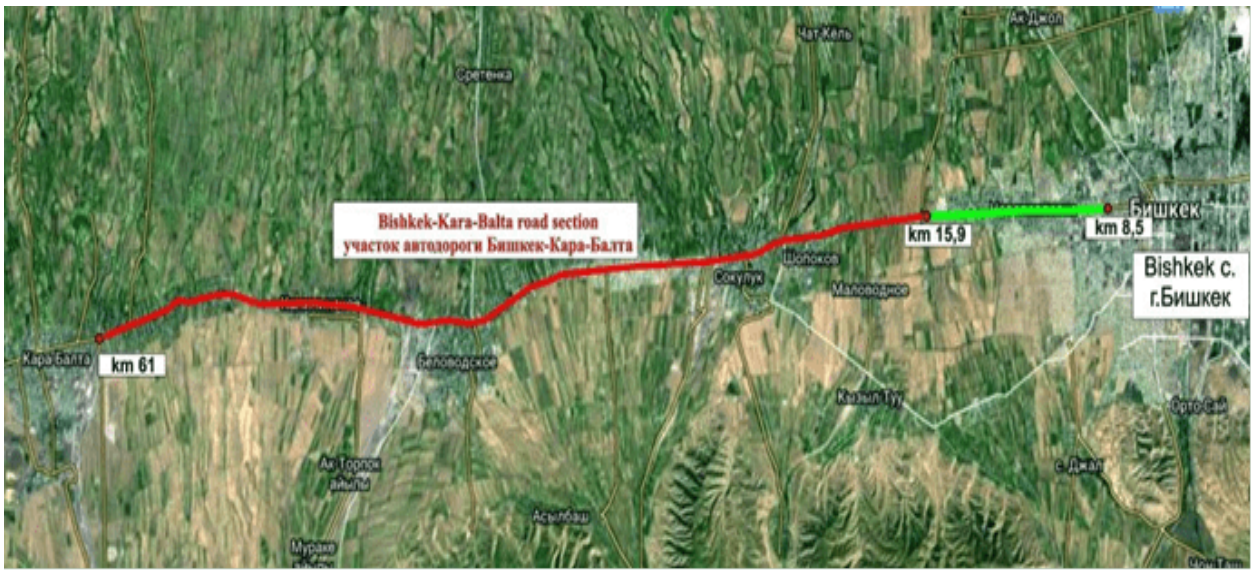


Рисунок 1 Участок проектной автодороги Бишкек Кара-Балта км 8,5 – км 61

2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА И ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ.

2.1 Описание проекта.

2.1.1 Расположение проектного участка и основное проектирование. Участок проектной автодороги Бишкек Кара-Балта км 8,5 – км 15,9.

9. Реализуемый проект улучшает сообщение между севером и югом в Кыргызской Республике. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош. Согласно классификации Положения АБР о Политике по защитным мерам проект относится к категории В [би]. Улучшение участка автодороги Бишкек-Ош (участок Бишкек-Кара-Балта) свяжет важные, но густонаселенные районы, что в конечном итоге обеспечит лучший доступ к услугам, товарам и рынкам; улучшит региональную связность и повысит безопасность для всех участников дорожного движения в целом.

10. Первоначально, при подготовке технико-экономического обоснования для "Проекта по Улучшению Коридора ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош), Фаза 4" первые полевые изыскания для исследования состояния окружающей среды были проведены в ноябре 2012 года, на участке дороги от км 8,5 - км 61. После определения предварительной стоимости проекта, участок дороги от км 8,5 - км 15,9 был исключен. В рамках подготовки технико-экономического обоснования была проведена работа по камеральному исследованию нормативно-правовой базы, описания проекта и исходных экологических данных. Изучалась доступная литература, собирались проектные и статистические данные, карты и аэроснимки. Всесторонние выезды на участки для сбора данных по физической и биологической среде были проведены весной, в марте и апреле 2013 г. На основе полевых наблюдений и исследований были определены экологические воздействия и подготовлены соответствующие меры по их смягчению.

11. В связи с тем, что Проект предусматривает реабилитацию существующей дороги, и принимая во внимание то, что в пределах зоны влияния Проекта нет особо охраняемых природных территорий, возникающее экологическое воздействие в основном ограничивается этапом строительства. В 2018 году были проведены дополнительные полевые изыскательные работы для уточнения полученной ранее информации. На основании полученных данных и дальнейших полевых инспекций, Дополнительная ПЭО была подготовлена в соответствии с законодательством Кыргызской Республики и Положений Политики по Защитным Мерам АБР.

12. В 2018 году были определены чувствительные реципиенты воздействия, расположенные вдоль данного участка дороги и проведены замеры базовых показателей. В 2013 году были организованы консультационные встречи с представителями общественности, где приняли участие жители окрестностей.

13. Первоначально проектная длина дороги составляла 52,5 км. ТЭО для данного проекта было подготовлено консультационной компанией «Kocks Consult» в рамках технической помощи АБР, целью которой было определение экономической эффективности проекта. ТЭО определило предварительную стоимость проекта, основанную на результатах предварительной топографической съемки в масштабе 1:2000 и геотехнических обследований.

14. В итоге, по согласованию с АБР, было принято решение сократить протяженность проектного участка на 7,4 км и началом считать 15.9 км вместо 8.5 км автодороги Бишкек-Ош. Сокращение указанного участка было принято до объявления тендера.

15. Стоимость подписанного контракта между Министерством транспорта и дорог КР и генеральным подрядчиком China Railway №5 составляет 70,24 млн. долл. США, то есть предполагалась экономия средств до 22 млн. долл. США.

16. В 2019 году сэкономленные средства было запланировано использовать для строительства оставшегося участка дороги (8.5 км – 15.9 км). Методом прямого присуждения контракта, контракт был присужден China Railway №5. МТиК подготовило дополнительную Предварительную экологическую оценку (ПЭО) для участка протяженностью 7,4 км. Учитывая то, что ПЭО, включая План управления окружающей средой (ПУОС), разработанная и утвержденная в 2015 году, охватывала участок протяженностью 52,5 км, получение дополнительных разрешений от природоохранного органа на участок 7.4 не потребовалось. Уведомление о начале работ было выдано 19 ноября 2020 г.

17. Участок дороги пролегает между км 8.5 и 15.9 км автодороги Бишкек - Ош. Участок начинается в конце административной границы г. Бишкек на 8.5 км. Существующее дорожное покрытие асфальтобетонное, ширина покрытой части составляет 15-20 м имеет 6-полосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в 4- полосную. Ширина обочин колеблется от 1,5 до 3,0 м. Участок тянется на запад, пролегая через несколько населенных пунктов, перемежающихся с сельскохозяйственными угодьями. Ширина покрытой части составляет 8-12 м, а ширина обочин – 1,5-3,0 м. Села, расположенные вдоль дороги, сливаются в относительно непрерывную полосу вдоль проезжей части. Рельеф по всему участку можно классифицировать как равнинный с высотой 750-800 м над уровнем моря.

Рисунок 2 Проектный участок дороги на автомагистрали М39

18. На участке от км 8,5 по км 13 располагаются жилые дома, социально-культурные объекты (школа, аптека, государственные учреждения и др.), торговые точки (магазины, станции по смене масел, и др.). Участки земель, расположенные вдоль дороги от км 15 по км 15.9 (по Левой стороне 900м, по Правой стороне 100 м), используются в основном в сельскохозяйственных целях. На участке возделываемые культуры представлены в основном пшеницей, кормовыми и техническими культурами, различными видами овощей (картофель, перец, морковь, арбуз, баклажан) и фруктовыми насаждениями (яблоки и абрикосы).

19. Местность по всему участку может быть классифицирована как предгорная равнина с высотой 750-800 м над уровнем моря и неуклонно набирающая высоту к югу в сторону горного хребта Тянь-Шаня.

20. Реконструкция дороги должна соответствовать законам и нормам Кыргызской Республики. Данная реабилитация доведет геометрические параметры дороги к требуемой категории.

21. В целях улучшения дренажных систем, работа включает в себя реконструкцию и замену большей части изношенной ирригационной водопропускной системы, и добавление новых перекрестных дренажных сооружений. Построен мост вместо D2X1.5м водопропускной трубы,

построены более 11,7 км тротуаров, 11,9 км водопропускных лотков, 20 остановочных площадок, отремонтированы три подземных перехода.

22. Экологическое воздействие в результате реабилитации автодороги Бишкек – Ош кратковременное и локальное, т.к. основная часть строительных работ осуществляется вдоль существующей полосы отвода. Проект включает ряд сопутствующих мероприятий, таких как разработка карьера, эксплуатация АБЗ и дробильно-сортировочной установки, рабочих лагерей и складов Подрядчика и т.д. ПЭО была обновлена и одобрена АБР в 2018 году. В ноябре 2018 года обновленное ПЭО была опубликован на веб-сайте АБР.

23. Согласно ПЭО, воздействие на окружающую среду включает:

- шумовое воздействие, а также вибрацию, что имеет особо важное значение в пределах населенных пунктов вблизи Проектной дороги и в местах, где расположены чувствительные реципиенты воздействия, такие как школы, больницы, мечети и др.
- воздействие на атмосферный воздух;
- 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 моста;
- воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей;
- воздействие со стороны рабочих лагерей Подрядчика.

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

2.2 Проектные контракты и Управление.

2.2.1 Объем работ по контракту.

25. Данный участок запроектирован по нормативам I-б-технической категории (магистральные улицы общегородского значения), со следующими геометрическими показателями:

- число полос движения – 4 и 6
- ширина полосы движения –3,5 - 3,75м;
- ширина проезжей части – 2х7,5;
- ширина обочины – 2.5м
- ширина укрепления кромки проезжей части – 1.0м
- расчетная нагрузка на ось – 11,5 тонн.

26. На всем протяжении проектного участка уложено двухслойное асфальтобетонное покрытие толщиной 14 см, верхний – 5 см, нижний слой – 9 см, с нижележащим слоем из черного щебня толщиной 9 см.

27. Ширина полосы отвода автодороги составляет 50-60 метров. Проектом предусмотрены строительство и ремонт следующих инженерных сооружений и коммуникаций, а также параметры объемов работ.

Таблица 1 Ход работ. Участок (КМ 8,5 – КМ 15,9)

Участок	Список работ		Ед. Изм.	Общий объем
км 8+500 - км 15+900	**1**	**Посадка саженцев**	шт.	1000
	2	**Укрепленная обочина**	км	10,00
	3	**Бетонный бордюрный камень /бордюр БР100.30.18**	км	5,54
	4	**Мост вместо D2X1.5м водопропускной трубы**	шт.	1,00
	5	**Продольные лотки**	км	11,9
	6	**Тротуар**	км	
		Очистка и подстилающий слой	км	11,7
		бордюр	км	11,7
		покрытие	км	11,7
	7	**Остановка**	шт.	20
	8	**Съезд основание**	шт.	83
	9	**Съезд нижний слой**	шт.	83
	10	**Съезд верхний слой**	шт.	83
	11	**Съезд обочина**	шт.	83
	12	**Светофоры**		
		Основание опоры	шт.	9
		Установка опоры	шт.	9
		Установка светильника	шт.	9
		Соединение кабеля	км	9
	13	**Дорожные знаки**	шт.	384
	14	**Дорожная разметка**	км	14,80
	15	**Световозвращающие элементы на парапетах**	км	7,40
	16	**Защитный бетонный уклон на водопропускной трубе**	шт.	8,00

Озеленение

28. Почти на всем протяжении проектная дорога была засажена деревьями с обеих сторон, многие из которых были вырублены в ходе реабилитации дороги. Работы по вырубке деревьев являлась «вынужденной» мерой. Под «вынужденную» вырубку попали деревья, находящиеся на участках уширения дорожного полотна, строительства тротуаров и дренажных лотков. Общее количество деревьев, попавших под вынужденную вырубку, составило 504 шт. В качестве компенсационных мер, для восстановления численности зеленных насаждений предусмотрена высадка новых саженцев деревьев. Общее количество высаженных деревьев на участке км 7,4 составило 1000 шт.

План изъятия земель и переселения.

29. Проектный участок дороги проходит через густонаселенные территории. Проектом было предусмотрено снос объектов коммерческих услуг, павильонов, рекламных щитов, станций технического обслуживания, устройство заборов и домов, которые подпадают под влияние проекта, на участках уширения автодороги и участках строительства новых тротуаров. Было разработан План переселения, на основании которого 54 лицам попадающих под влияние проекта была выплачена

компенсация, включая собственников и пользователей земель, владельцев бизнеса, арендаторов и сотрудников.

2.2.2 Основные организации, участвующие в проекте, и связанные с защитой окружающей среды.

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

№	Наименование организации	Деятельность в проекте	Ответственный за охрану окружающей среды	Контактные данные
1	АБР	Специалист по Охране Окружающей Среды	Ninette R.Pajarillaga	npajarillaga@adb.org
2	Постоянное представительство АБР в Кыргызской Республике	Консультант	Султан Бакиров	Sbakirov.consultant@adb.org
3	ГРП при МТиК КР	Исполнительное агентство	Абдыгулов Асылбек	asylbeka@piumotc.kg
4	Темелсу	Консультант	Волкова Татьяна	volkova_ti55@mail.ru
5	Компании с ограниченной ответственностью «Китайская железнодорожная инженерная групповая компания №5»	Подрядчик	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
6	Субподрядчик ОсОО «Максат»	Поставка и установка объектов уличного освещения для участка 45.1км.	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
7	Субподрядчик ОсОО «Связь Проект»	Перенос подземного кабеля на участке 45.1км.	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
8	Субподрядчик ОсОО «Ишмер»	Поставка и установка автобусных остановок для участка 45.1км.	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
9	Субподрядчик ОсОО «Рен Стад»	Установка дорожных знаков на участке 45.1км.	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru
10	Субподрядчик ОсОО «Айсер Торг»	Установка светофоров на участке 45.1км.	Узбеков Канатбек	kanatbek.uzbekov.88@mail.ru

2.3 Обзор СРПУОС по вопросам охраны окружающей среды.

30. Строительный рабочий план управления окружающей средой (СРПУОС) - форма, подготовленная Подрядчиком на основе ПУОС и предназначенная для того, чтобы подтолкнуть Подрядчика к прочтению ПУОС и переосмыслить его требования, которые необходимо выполнить. СРПУОС описывает различные мероприятия, предлагаемые в рамках данного Проекта, разработанные для предотвращения, минимизации или компенсирования неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которые имеют место в результате реализации Проекта. Меры по смягчению последствий предусмотренные в СРПУОС являются достаточными, эффективными и приемлемыми. Подрядчик совместно с КСН подготовил 14 Приложений к СРПУОС, в которых рассматриваются все основные конкретные потенциальные воздействия на окружающую среду.

31. СРПУОС должен быть разработан и согласован до начала реализации строительных работ по проекту. Подрядчиком был разработан Строительно – рабочий план управления окружающей средой (СРПУОС), после согласования которого, в декабре 2020 года, было получено разрешение на производство работ на данном участке дороги.

2.4 Механизм рассмотрения жалоб

32. Механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) был разработан для своевременного и надлежащего удовлетворения обращений, жалоб и запросов жителей. Люди, подверженные воздействую проекта, были полностью проинформированы о своих правах и о процедурах рассмотрения жалоб, поданных в устной или письменной форме во время общественных слушаний, исследований, выплаты компенсаций и реализации Проекта.

33. Все те, на кого воздействует проект, могут подавать жалобы, касающиеся их прав и обязанностей, включая правовые нормы и порядок выплаты компенсаций, приобретение земли, приносящей доход, переселение и соответствующие программы, определяющие права на поддержку восстановления. Жалоба может быть связана с охраной труда и неудобствами, вызванными ведущимися строительными работами и другими вопросами безопасности в соответствии с условиями безопасности АБР и законодательством Кыргызской Республики.

34. Механизм состоит из процесса рассмотрения жалоб на двух уровнях: местном и центральном. На каждом уровне была создана группа по рассмотрению жалоб (ГРЖ).

2.5.1 Журнал МРЖ

35. Журнал МРЖ ведется с 2016 года – с начала реализации Проекта по усовершенствованию коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4.

36. Инновационная электронная форма журнала МРЖ была предложена АБР. В журнале ведется автоматический учет сроков регистрации и принятия решений по жалобам.

37. Сотрудники по экологическим и социальным защитным мерам от ГРП МТиК КР и от Консультанта прошли специальный тренинг от АБР по регистрации, учету, рассмотрению жалоб и обработке данных для оптимизации процессов МРЖ. Журнал размещен в облаке и всегда доступен для просмотра.

38. Каждая жалоба или обращение регистрируется по одной из 13 категорий.

Включение в ППЗП
Компенсационная ставка
Ограничение или потеря доступа
Компенсация урожая
Потеря бизнеса

Регистрация / Статус собственности
Беспокойство: Шум / Вибрация / Пыль
Ущерб, нанесенный инфраструктуре / активам
Перемещение коммуникаций
Вопросы здоровья, безопасности и экологии
Найм / Трудоустройство
Модернизация дорог
Другое

39. К вопросам экологии относятся жалобы по двум категориям: Беспокойство (Шум / Вибрация / Пыль) и Вопросы здоровья, безопасности и экологии.

40. В течение отчетного периода было получено 47 обращения от местных жителей. В основном обращения касались размещения парапетов, открытия дополнительных съездов, новых светофоров, поступали запросы на предоставление заключений о пределах воздействия проекта на земельные участки, установку дополнительных переходов и дорожных знаков. Поступали так же просьбы от органов местного самоуправления оказать содействие в решении различных вопросов. Все обращения были должным образом зарегистрированы в Журнале учета МРЖ и своевременно были рассмотрены. Жалоб, связанных с проблемами окружающей среды, не поступало.

41. В отчётный период все виды строительных работ проводились в рамках проектных решений (без воздействий на домохозяйства). Все строительные работы организованы так, чтобы обеспечить бесперебойное движение транспорта и перемещение людей.

42. Непредвиденных воздействий проекта на домохозяйства не установлено.

Таблица 3 Количество поступивших обращения от местных жителей за период строительства

Год	Количество обращений	Принято	Отклонено
2021	18	10	8
2022	11	8	3
2023	18	9	9

2.6 Строительные работы на дороге.

43. Строительные работы на проектной дороге осуществлялись в основном в пределах полосы отвода существующей дороги, таким образом, сводя к минимуму воздействие на окружающую среду. Проект включал ряд сопутствующих мероприятий, таких как разработка карьеров, эксплуатацию АБЗ и дробильно-сортировочной установки, использование рабочих лагерей и складов подрядчика и т.д.

44. Регулярный мониторинг за соблюдением требований природоохранного законодательства при проведении строительных работ на автодороге Бишкек-Кара-Балта

45. Весь участок дороги протяженностью 7,4 км завершен и открыт для общественного пользования. Работы завершены 19 ноября 2022 года и начался период уведомления о дефектах до 15 февраля 2024 года.

46. В течении отчетного периода на дороге на участке с км 8,5 по км 15,9 проводились следующие строительные работы:

- валка и корчевание деревьев;
- расчистка и корчевание;

- выемка почвенного грунта в отвал;
- экскавация и вывоз непригодного материала с существующего земляного полотна;
- насыпь, обычный материал из карьеров;
- снятие существующего асфальта;
- укладка дорожной одежды, укладка подстилающего слоя, укладка асфальта;
- установка парапетов (небольшое бетонное заграждение/разделительные ограждения);
- строительство моста;
- ремонт подземных переходов;
- строительство водопропускных труб;
- строительство тротуаров;
- установка железобетонных водопропускных лотков;
- установка остановочных павильонов и асфальтирование остановочных площадок;
- работы на съездах к примыкающим улицам;
- устройство кюветов и переездов через них;
- устройство обочин;
- установка столбов для освещения;
- установка светофоров, дорожных знаков;
- нанесение дорожной разметки;
- проводились работы по посадке, уходу и поливу саженцев.

2.7 Разрешительные документы

47. Многие виды работ в различных сферах деятельности требуют определенных разрешений и допусков для того, чтобы иметь законное право на их деятельность. Среди них такие, как природоохранные разрешения, как вырубка деревьев, пользование карьерами и другие.

Таблица 4 Наименования, выданных разрешений

№ п/п	**Наименование разрешения**	**Дата выдачи разрешения**
	Разрешение на снос древесно-кустарниковых насаждений от природоохранных органов	
1	с. Военно Антоновка – 321шт	12.12.2020г
2	с. Новопавловка -1шт.	02.08.2021г
3	с. Новопавловка -30шт.	28.09.2021г
	с. Военно Антоновка – 151шт	28.09.2021г
	Разрешения на выбросы и размещение отходов от природоохранных органов	
1	Разрешение №001790; на выброс загрязняющих веществ в атмосферу стационарным источниками загрязнения. Разрешение №0000162; на выброс загрязняющих веществ в атмосферу стационарным источниками загрязнения.	с 20.09.2022г до 31.12.2022г с 13.03.2023г до 31.12.2023г
2	Разрешение №000079; по размещение отходов в окружающей среде.	с 16.03.2023г до 31.12.2023г
	Разрешения на разработку карьеров от местных органов власти	
1	Разрешение на разработку карьера Белек	30.05.2021г.
2	Разрешение на разработку карьера Ак-Суу2	01.06.2017г

	Разрешения на складирование почвенного грунта, стволов деревьев, использование водозаборов от местных органов власти	
1	Разрешение Военно-Антоновского айыльного кенеша на организацию отвалов под грунт площадью 4,0 га №64 от 20.10.2020 г.	20.10.2020г
2	Разрешение ЧБТУООС на организацию отвалов под грунт площадью 4,0 га №05/2153	26.07.2021г.

3. РЕЗУЛЬТАТЫ МОНИТОРИНГА ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ ПРИРОДООХРАННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА УЧАСТКЕ АВТОДОРОГИ БИШКЕК – КАРА-БАЛТА.

3.1 Валка и корчевание деревьев.

48. Почти на всем протяжении проектная дорога была засажена деревьями с обеих сторон, многие из которых были вырублены в ходе реабилитации дороги. Работы по вырубке деревьев являлась «вынужденной» мерой. Под «вынужденную» вырубку попали деревья, находящиеся на участках уширения дорожного полотна, строительства тротуаров и дренажных лотков.

49. **План управления деревьями.** Наиболее очевидной экологической зоной вдоль проектного участка, на протяжении 7,4 км (от км 8,5 граница г. Бишкек до км 15,9), является полоса древесных насаждений, которая обеспечивает защиту и тень. Данные древесные насаждения представлены такими видами, как зрелый вяз (карагач), тополь и белая акация в возрасте 40-60 лет.

50. Они не только обеспечивают тень летом и выступают в качестве ветрозащитной лесополосы зимой, но и перерабатывают большое количество CO^2 в процессе фотосинтеза.

Рисунок 3 Участок дороги до вырубки деревьев

51. Придорожные деревья, на протяжении последних 40 - 50 лет превратилась в среду обитания птиц и мелких млекопитающих. Это было потеряно, поскольку многие из деревьев необходимо было вырубить, чтобы освободить место для расширения дороги.

52. Общее количество деревьев, попавших под вынужденную вырубку, составило 504 шт. В качестве компенсационных мер, для восстановления численности зеленных насаждений предусмотрена высадка новых саженцев деревьев. По состоянию на конец 2023 г. общее количество высаженных деревьев составило 1000 шт.

Рисунок 4 Вырубка деревьев на участке дороги км 8,5 – 15,9

53. До начала работ по вырубке деревьев были подготовлены Планы посадки деревьев для всех участков, где планировалось производить вырубку. Эти планы отправлялись в АБР, и только после получения разрешения на начало работ от Банка, можно было начинать работы по вырубке деревьев на участке.

54. Первоначально Подрядчиком совместно с топографами проводилась маркировка деревьев. Составлялась Ведомость вырубаемых деревьев, которая согласовывалась с Консультантом. Затем проводилось согласование деревьев, попадающих под снос, с природоохранными службами.

55. После получения всех разрешений, можно было начинать производить вырубку деревьев. За проведением работ проводился регулярный надзор Консультантом. В ходе проводимых Подрядчиком работ, Консультантом были даны замечания по качеству топлива в бензопилах, по порядку вырубки высоких деревьев, по пылеподавлению, по дорожной безопасности которые были учтены Подрядчиком.

Рисунок 5 Проведение маркировки деревьев

56. Снесенные стволы деревьев вывозились на площадки, предоставленные айыл окмоту и передавались по акту на баланс местных администраций. Корневые остатки также свозились на выделенные площадки.

Рисунок 6 Вырубка деревьев

Рисунок 7 Вырубленные деревья и корни на специально выделенных площадках

3.1.1 Посадка и уход за саженцами.

57. Работы по вырубке деревьев на участке с км 8,5 по км 15,9 были выполнены с 2020 по 2022 годы. Общее количество деревьев, попавших под вынужденную вырубку, составило 504 шт.

58. Согласно условиям действующего контракта между МТиК КР и «China Railway №5» Подрядчик должен выполнить высадку новых саженцев взамен вырубленных деревьев, а также проводить уход (полив, замена высохших саженцев на новые) до конца срока действия дефектного периода.

59. Начиная с весны 2023 года подрядная компания «China Railway №5» приступила к поэтапной высадке саженцев деревьев на отдельных участках, там, где были свободные от произрастающих деревьев места.

Рисунок 8 Саженцы, посаженные в октябре 2023 года

60. На сегодняшний день высажено 1000 шт. молодых саженцев.

61. Учитывая то, что в настоящее время на проектной дороге практически не осталось мест для посадки новых саженцев, местные айыл окмоту предложили для посадки саженцев для высадки в организуемых парковых зонах, которые расположены на их территории, при этом дальнейшую работу по высадке и уходу за саженцами они будут производить сами. Учитывая отсутствие мест для посадки саженцев на проектной дороге, данные предложения получили одобрение АБР. На данном участке дороге передано айыл окмоту 930 саженцев.

62. Контроль и мониторинг работ по высадке, полива саженцев, а также мониторинг приживаемости саженцев на постоянной основе проводят специалисты по охране окружающей среды Консультанта, подрядной компании и представителей МТиК КР.

3.2 Выемка почвенного грунта в отвал.

63. По окончании раскорчевки пней было произведено снятие почвенного слоя, который был вывезен на площадки, предоставленные местной властью.

64. По мере необходимости, участок работ орошался водой при помощи поливочной машины.

Рисунок 9 Снятие почвенного слоя с применением гидроорошения

Рисунок 10 Отвалы снятого и вывезенного почвенного грунта

65. На площадки для вывоза почвенного грунта в с. Военно-Антоновка в последствии был вывезен непригодный грунт в больших объемах. По завершению основных строительных работ Подрядчик сделал планировку участка и сделал подсыпку почвенным слоем.

3.3 Работа карьеров.

66. На проектной дороге (участок Бишкек - Кара-Балта, км 8,5-15,9) было выделено 2 участка под карьеры - карьер Белек и карьер Ак-Суу2. Подрядчик получил все необходимые документы/одобрение от местных органов власти, Государственного комитета промышленности, энергетики и недропользования (ГКПЭиН) и Государственного Агентства охраны окружающей среды и лесного хозяйства (ГАООСиЛХ) на разработку этих карьеров.

Таблица 5 Характеристика карьеров на момент подготовки отчета

	№ карьеров	Км поворота на карьерный участок на автодороге Б-О	Ориентировочное расстояние от автодороги Б-О до карьера (км)	Объем (м3)	Площадь (Га)	Примечание
1	№5 «Ак-Суу - 2»	45+700	8,6	850 000	68,19	Рекультивирован, подготовлен к сдаче

						комиссии по рекультивации
2	№8 «Белек»	Км 27+000	8	180000	10,31	Рекультивирован, подготовлен к сдаче комиссии по рекультивации

67. **Карьер Белек.** На проектном участке дороги км 8.5 по км 15,9 было получено разрешение на временное пользование (2 строительных года) земельного участка площадью 10 га для разработки песчано-гравийной смеси в с. Белек.

68. Карьер использовался для накопления и вывоза инертных материалов на строительство участка дороги км 7,4. Территория производственной площадки карьера, так и дорога, ведущая к карьеру. постоянно орошалась. Пыление при производстве работ было минимальное.

69. В настоящее время разработка карьера завершена. Проведена рекультивация. В последствии карьер будет сдан комиссии по рекультивации.

Рисунок 11 Разработка карьера Белек

Рисунок 12 Гидроорошение на подъездной дороге к карьеру Белек

Рисунок 13 Карьер Белек после проведения рекультивационных работ

70. ***Карьер Ак-Суу 2.*** Карьер использовался для накопления и вывоза инертных материалов на строительство дороги, а также на территорию промплощадки для дробления и создания запасов. Дорога до карьера Ак-Суу 2 проходит в объезд населенных пунктов.

71. Во избежание фактов пыления, как на территории производственной площадки карьера, так и на дороге, ведущей к карьеру. были выделены 2 поливальные машины для постоянного гидроорошения площадки карьера, так и на дороге, ведущей к карьеру. Пыление при производстве работ было минимальное.

Рисунок 14. Разработка карьера Ак-Суу 2 на увлажненном материале

72. Пылеподавление регулярно проводилось на подъездной дороге к карьеру Ак-Суу2.

Рисунок 15. Гидроорошение на подъездной дороге к карьеру Ак-Суу2

73. Карьер функционировал до окончания работ на участке км 7.4. В последствии карьер был рекультивирован и будет сдан комиссии по рекультивации.

Рисунок 16 Карьер Ак-Суу2 после проведения рекультивационных работ

3.4 Укладка дорожной одежды.

74. Учитывая то, что данный участок дороги перезагружен автотранспортом и нет возможности сделать объездные пути, было принято решение снятие старого асфальта, подготовку к асфальтированию и асфальтирование проводить поочередно по полосам.

Рисунок 17 Работы по планировке дорожного полотна в с.Военно-Антоновке

75. Работы по уплотнению грунта по указанию АБР (письмо от 23.05.2018г) проводились без применения вибрации на всех участках дороги. Надзор за выполнением данного требования постоянно проводился инспекторами Консультанта, Консультантом по строительному надзору, специалистом по охране окружающей среды Консультанта. Контроль вибрации также проводился лабораторным мониторингом.

Рисунок 18 Укатка, уплотнение грунта и асфальтирование дорожного полотна

76. Проводились работы по подготовке и укладке асфальта на съездах на примыкающие к трассе улицы. Построено 83 съезда.

Рисунок 19 Строительство съездов на примыкающие улицы

77. На всех участках проектной дороги дороги, где проводились строительные работы, регулярно проводились работы по пылеподавлению (гидроорошение). Работы по пылеподавлению проводились по согласованному графику для исключения пыления.

78. Жалобы от местного населения на пылеобразование не зарегистрированы.

Рисунок 20 Проведение работ по пылеподавлению (гидроорошение) на участках строительства

79. Работы по строительству тротуаров, включали установку бордюров, подготовку к асфальтированию и асфальтирование. Построено 13.366 км тротуаров.

5 нояб. 2022 г. 17:32:19
Сокулук район

Рисунок 21 Строительство тротуаров

3.5 Строительство мостов.

80. На проектном участке дороги нет ни одного постоянно действующего водотока. Автомобильную дорогу на данном участке дороги пересекают канал сбросной в с. Ново-Павловка. Канал сбросной в с. Ново-Павловка являлся катастрофическим сбросом с бассейна суточного регулирования, расположенного выше автодороги и села. В настоящее время канал не функционирует.

Рисунок 22 Канал Сбросной в селе Ново-Павловка

81. На км 11+200 м проводились работы по строительству моста вместо водопропускной трубы D2X1.5м. Существующий старый плитный мост заменен на однопролетный мост с цельной плитой.

82. В целях безопасности движения все участки проведения работ были огорожены, выставлены ограждающие барьеры и знаки безопасности движения. Были установлены новые осветительные приборы. Были установлены стенды с обращением к водителям отнестись с пониманием к неудобствам на дороге на участках, где ведутся строительные работы.

Рисунок 23 Строительство моста

3.6 Строительство водопропускных труб.

83. В рамках строительства был проведен ремонт, реконструкция и замена старых водопропускных труб, а также строительство новых водопропускных труб. Все водопропускные трубы имеют достаточный диаметр, чтобы предотвратить заторы, и достаточно длинными, с учетом дополнительных полос проезжей части. Что касается новых водопропускных труб, то их количество было определено после получения предложений от местных жителей.

84. Все трубы запроектированы на монолитном бетонном фундаменте. Блоки труб – из сборного железобетона заводского изготовления.

85. Проектом предусматривается построить на участке дороги:

-водопропускные трубы (0,5х0,5) - 83 штуки;
-водопропускные трубы (1,0х1,0) - 6 штук;
- водопропускные трубы (1,5х1,5) - 10 штук

86. На входе и выходе труб устраивается укрепление монолитным бетоном на слое гравия: на входе – монолитным бетоном толщиной 8 см на слое гравия толщиной 10 см, на выходе – монолитным бетоном толщиной 12 см на слое гравия толщиной 10см.

87. Кроме того, на выходе устраивается каменная наброска – диаметр камня 25 см.

88. Работы по замене водопропускных труб на участке дороги с км 8,5 по км 15,9 были начаты весной 2021 года.

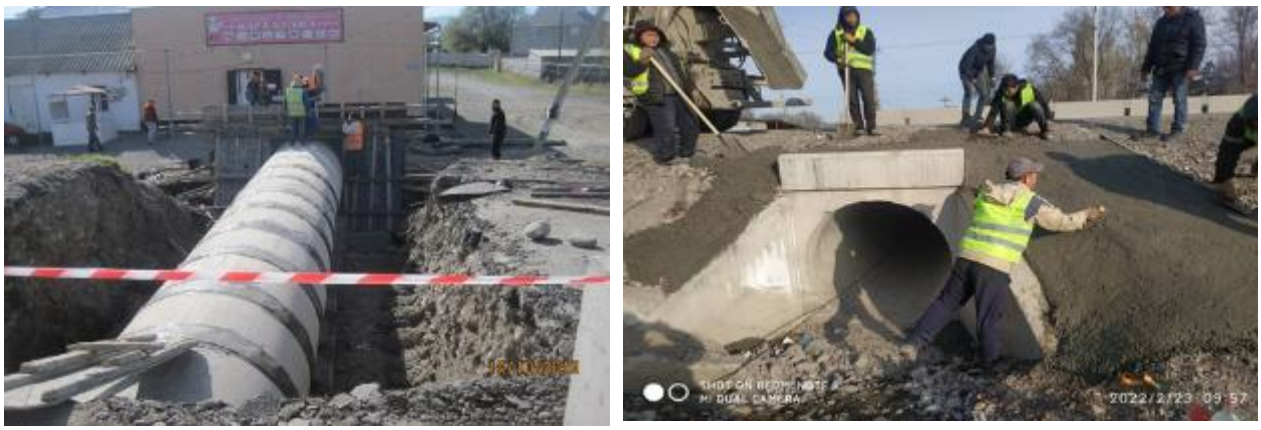


Рисунок 24 Строительство водопропускных труб

89. В целях безопасности движения все участки проведения работ были огорожены, выставлены ограждающие барьеры и знаки безопасности движения.

90. Битум для гидроизоляции труб плавился на месте. Рабочим были выданы сухие дрова. Дымление было минимальным.

Рисунок 25 Плавка битума для гидроизоляции труб

3.7 Строительство водопропускных лотков.

91. Для отвода ливневых стоков с дороги проектом были предусмотрены водопропускные лотки. Общая длина лотков составила 12,583 км

92. Работы по установке водопропускных лотков проводила субподрядная организация.

Рисунок 26 Установка водопропускных лотков и плит перекрытия оп 1 на лоток

93. В отчетный период на дороге также проводились работы по очистке, ранее установленных, водопропускных лотков от камней и мусора.

Рисунок 27 Очистка водопропускных лотков

3.8 Установка парапетов и бордюров

94. Для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, а также для безопасности водителей на дороге установлены железобетонные парапеты и дорожные бордюры. Установлены разделительные парапеты типа «Нью Джерси» и «Сапожок». Всего 2463 штук парапетов и 3220 метров бордюров.

95. Работы по установке, очистке и укреплению парапетов включали сварочные работы, работы по бетонированию канав на проездах между парапетами.

Рисунок 28 Установка разделительных ограждений типа «Нью Джерси».

Рисунок 29 Установка дорожных парапетов типа «сапожок».

96. В ходе мониторинга было установлено, что на обочинах дороги, возле парапетов, накапливаются земляные отходы. Подрядчик был предупрежден о необходимости своевременного их вывоза. В дальнейшем земляные отходы своевременно собирались с обочин и вывозились.

Рисунок 30 Очистка парапетов от земляных отходов и вывоз отходов с дороги

97. Проводились работы по установке дорожных бордюров.

Рисунок 31 Установка дорожных бордюров

3.9 Строительство подземных переходов.

98. На отчетном участке имелись 3 подземных пешеходных переходов. Которые находились в неудовлетворительном состоянии, требовался капитальный ремонт.

- существующий подземный переход (км13+426);
- существующий подземный переход (км11+840);
- существующий подземный переход (км10+107).

99. На переходах производилась облицовка отделочной плиткой стен и ступеней. Производилось наращивание перекрытий, устройство бетонированной отмостки.

Рисунок 32. Строительные работы на подземных переходах

100. В местах строительства подземных переходов, а также в районе рынков и в других местах массового нахождения населения производилась установка металлических решеток, производилось наращивание решеток на парапеты.

Рисунок 33 Установка металлических решеток в местах строительства дороги

3.10 Строительство остановок

101. На проектном участке дороги производилась установка остановочных павильонов и асфальтирование остановочных площадок. Всего установлено 20 остановок.

Рисунок 34 Строительство остановок

3.11 Установка дорожных знаков и светофоров, нанесение дорожной разметки.

102. На проектном участке дороги проводились работы по установке дорожных знаков и светофоров, нанесению дорожной разметки. Всего установлено 9 светофоров, 384 дорожных знака.

Рисунок 35. Установка дорожных знаков и светофоров

3.12 Освещение

103. Учитывая, что с обеих сторон дороги нет места для установки столбов уличного освещения, было принято решение использовать, в отличие от участка дороги км 45.1, столбы другого типа.

104. Столбы уличного освещения расположены по центральной оси между центральными блоками парапетов, и таким образом была обеспечена большая безопасность, чем при расположении столбов сбоку.

105. Были предусмотрены стальные столбы, что означает, что нельзя использовать воздушные кабели. Предусмотрены подземные кабели.

106. Основание столбов бетонное с анкерными болтами.

107. В связи с тем, что на столбах крепятся 2 светильника и 2 кронштейна, ветровая нагрузка увеличивается в 2 раза.

108. Всего было установлено 274 штук опор освещения, проложено 7,4 км подземных кабелей.

Рисунок 36 Установка основания столбов освещения и установка металлических опор под светильники освещения

3.13 Деятельность на площадке размещения заводов.

109. Производственная площадка расположена на территории Сокулукского айильного округа, вблизи с. Ак-Торпок. Территория относится к промышленно-коммунальной зоне. Общая площадь участка - 10 га.

110. На территории участка размещаются следующие здания и сооружения: здание пультового управления, камне-дробильная установка (КДУ), асфальто-битумный завод (АБЗ), растворо- бетонный узел (РБУ), силос - бункер для цемента, лагерь для рабочих, офис, помещение для приема пищи,

автостоянка легковых автомашин; автостоянка для грузовых автомашин; склад хранения сыпучих материалов - щебня и песка; трансформаторная подстанция, площадка под установку мусорных контейнеров, бетонные выгребные ямы для канализационных стоков.

Рисунок 37 Производственная площадка. Бетонно-смесительный завод. Асфальто-битумный завод

111. Водоснабжение территории производственной площадки осуществляется из существующей скважины на основании Договора №38 о предоставлении скважины во временное пользование от 10 октября 2017 года.

112. Скважина была восстановлена Подрядчиком, проложен трубопровод до завода. В настоящее время проблем с водой на заводе нет.

Рисунок 38. Восстановленная скважина для снабжения завода водой

Растворобетонный узел.

113. Участок РБУ предусмотрен для изготовления железобетонных изделий. Технологический процесс изготовления железобетонных конструкций, включает приготовление бетонной смеси и транспортирования ее на строящийся объект, подачу, распределение, укладку и уплотнение ее в конструкции, уход за бетоном в процессе твердения.

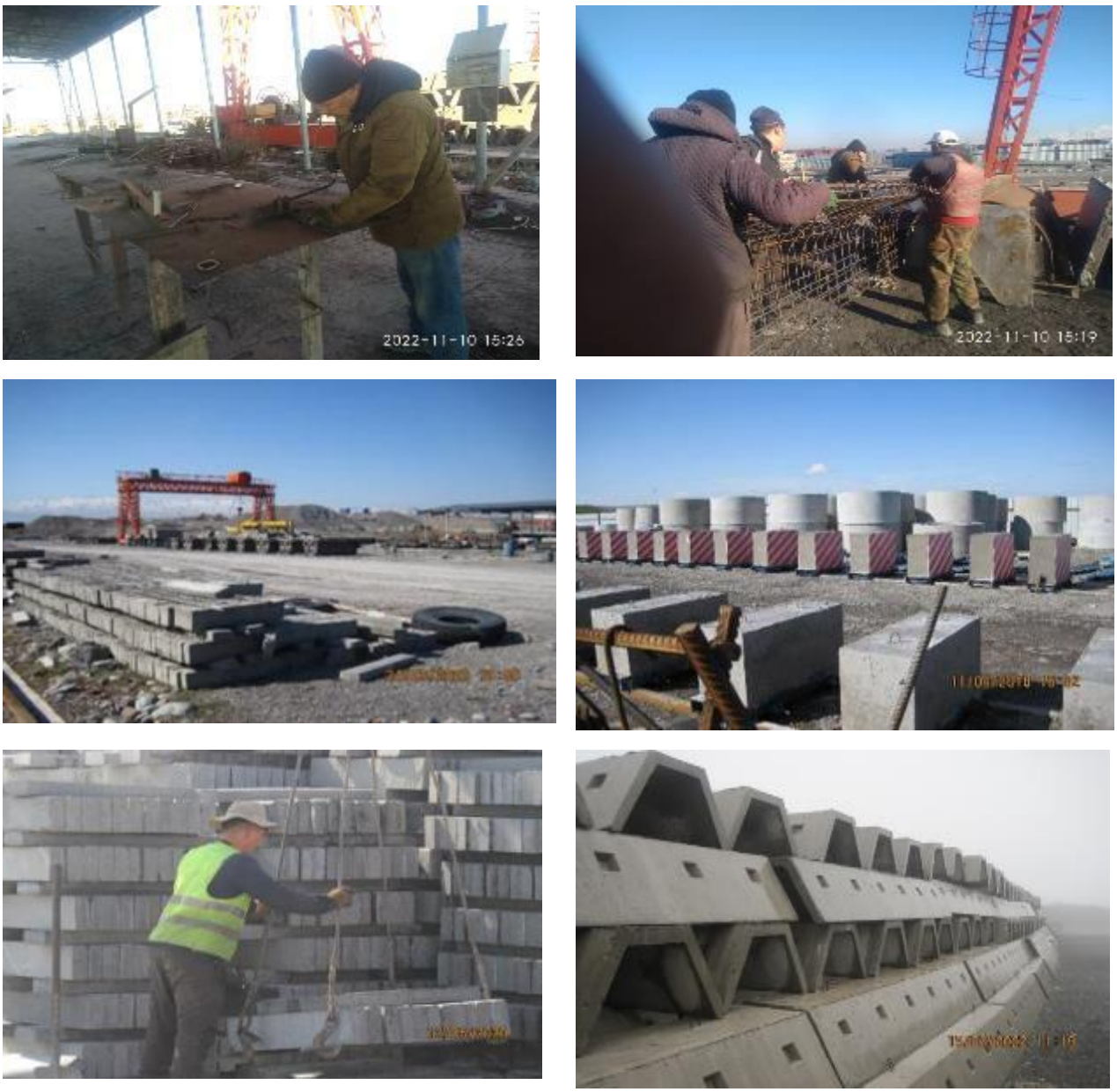


Рисунок 39 Изготовление и заготовка железобетонных конструкций

114. Производится изготовление различных ж/б изделий для использования на дороге (бетонные кольца, лотки, бордюры, ограждения типа «Нью Джерси» и др.)

Камнедробильная установка.

115. На промплощадке размещения заводов производятся работы по дроблению песчано-гравийного сырья и подготовке запасов материалов. Сырье для производства щебня и песка автосамосвалами поступает на камнедробильную установку из карьера Ак-Суу 2. Дробление сырья осуществляется на линии в дробилках. При дроблении должно производиться орошение водой, что сокращает выброс пыли на 70% пыли неорганической. Рассев производится с промывкой - на виброгрохотах, транспортировка осуществляется ленточными транспортерами. Ближайшие села расположены на большом расстоянии от производственной площадки. Воздействие на население сел от эксплуатации завода не происходит.

Рисунок 40 Работа камнедробильной установки на увлажненном сырье

116. *Проблемы с камнедробильной установкой.* Неоднократно было установлено, что камнедробильная установка работает без гидроорошения, загрязняя при этом территорию завода и прилегающую к заводу территорию, нанося вред здоровью и окружающей среде. Подрядчику было направлено несколько писем несоответствия, но нарушения продолжались. Подрядчик объяснял сложившуюся ситуацию поломками на трубопроводах.

Рисунок 41 Пыль на камнедробильной установке и прилегающей территории

117. При этом были нарушены требования общих условий Контракта-Технических спецификаций п. 1.2.10 (j): «Дробильные установки должны работать только с устройствами контроля запыленности».

118. Водоснабжение было восстановлено. Но данная проблема периодически повторялась в течении всего строительного периода.

Рисунок 42 Заготовка гравийного материала для производства бетона и асфальта

Бетонно-смесительный завод.

119. Бетонную смесь приготовляют на бетонно-смесительном заводе и в готовом виде доставляют на строительство. Производство бетона заключается в смешивании цемента, песка, щебня и воды в нужных пропорциях. Транспортирование бетонной смеси от места приготовления до места разгрузки или непосредственно в блок бетонирования осуществляется автотранспортом.

Рисунок 43 Заправка бетоном бетоносмесительной машины

120. Мойка бетоносмесителей производится на специально отведенной площадке. Промывочные воды отводятся в специальный трехсекционный отстойник. Далее промывочные воды, после отстаивания, используются для орошения территории промплощадки.

121. Асфальтовую смесь приготовляют в асфальтосмесителях принудительного перемешивания периодического действия с предварительным просушиванием, нагревом и дозированием минеральных материалов. Готовая асфальтовая смесь загружается в автосамосвалы и вывозится на участки дороги.

Рисунок 44. Мойка бетоносмесителей

Асфальто-битумный завод.

122. Асфальтовую смесь приготовляют в асфальтосмесителях принудительного перемешивания периодического действия с предварительным просушиванием, нагревом и дозированием минеральных материалов. Готовая асфальтовая смесь загружается в автосамосвалы и вывозится на участки дороги.

Рисунок 45 Загрузка асфальтовой смеси в самосвалы и выгрузка ее в асфальтоукладчики

123. Первоначально битум завозился в металлических бочках. Бочки были установлены на специально подготовленную забетонированную площадку.

124. Возникали проблемы с утилизацией пустых бочек из-под битума.

Рисунок 46 Битум в металлических бочках, заскладированый на подготовленной площадке

125. В дальнейшем для производства асфальта были арендованы битумные ямы и битум завозился на территорию завода битумовозами.

126. Во время эксплуатации завода, вся почва вокруг емкостей с химическими веществами, должна быть защищена от стоков и разливов опасных материалов непроницаемым защитным покрытием.

127. Подрядчику было рекомендовано почву вокруг емкостей с химическими веществами, защитить от стоков и разливов опасных материалов непроницаемым защитным покрытием. Данные рекомендации были учтены и выполнены Подрядчиком.

Было **Стало**

Рисунок 47 Непроницаемое защитное покрытие вокруг емкостей с химическими веществами

128. В настоящее время производится частичный демонтаж сооружений на заводе.

129. После завершения проекта Подрядчик в течении шести месяцев, начиная с февраля 2024 года, будет вывозить оборудование, произведет планировку территории, вероятно останутся только промывочные ямы для бетоносмесителей, а также земляной вал, который служил для загрузки материала в дробилку.

Рисунок 48 Демонтаж оборудования на территории промплощадки

Лагерь проживания рабочих на территории промплощадки.

130. *Лагерь проживания специалистов и рабочих Подрядчика* первоначально был рассчитан на 50 мест. Каждое помещение рассчитано на проживание двух человек. В лагере имеется кухонный блок, оборудованное место для приема пищи, душевые помещения, умывальники, туалеты.

Рисунок 49 Лагерь проживания рабочих на территории промплощадки

131. Сточные воды с территории лагеря, при помощи трубопроводов выведены в существующий септик.

132. После завершения проекта Подрядчик в течении шести месяцев, начиная с февраля 2024 года, будет вывозить оборудование, произведет планировку территории, вероятно останутся только промывочные ямы для бетоносмесителей, а также земляной вал, который служил для загрузки материала в дробилку.

133. В настоящее время производится демонтаж лагеря проживания рабочих. Остались несколько контейнеров для специалистов.

Рисунок 50 Демонтированный лагерь проживания рабочих на территории промплощадки

134. В *жилом лагере Сокулук* находятся офисные помещения Подрядчика и Консультанта, а также жилые помещения специалистов. Бытовые отходы и сточные воды из септиков вывозятся своевременно, все защитные меры по санитарной гигиене соблюдаются. На территории лагеря проживания все необходимые меры по содержанию соблюдаются. Консультантом регулярно проводятся проверки соблюдения экологических требований.

135. После завершения проекта Подрядчик в течении шести месяцев, начиная с февраля 2024 года, вывезет ремонтные мастерские и складские помещения. Все остальные помещения, а также туалеты, септики, душевые останутся без изменений.

136. *Жилой лагерь в с. Беловодское* Подрядчик арендовал территорию лагеря до начала 2022 года.

3.14 Строительные отходы.

137. В ходе строительных работ образовывалось большое количество отходов, в том числе как строительных, так и хозяйственно-бытовых отходов.

Строительные железобетонные отходы

138. Строительные железобетонные отходы образовывались при демонтаже моста и водопропускных труб.

139. Весной 2021 года совместно с местными властями были определены места под размещение старых ж/б изделий. В основном это участки, где были ямы.

Рисунок 51 Строительные железо-бетонные отходы

Старый асфальт

140. За период строительных работ был снято и вывезено –**33328,69м^3** старого асфальта. Также было вывезено **75513,94 м^3** пригодного для повторного использования грунта и **1902,41м^3** непригодного грунта.

141. С началом ведения дорожных работ на участке км 7,4, местное население и представители айыл окмоту в лице глав Новопавловского айыл и Военно - Антоновского айыл окмоту обратились с письмом о вывозе старого асфальта на территории айыльных аймаков, объяснив, что снятый старый асфальт им нужен для проведения ямочных работ, а также для засыпки внутренних и полевых дорог сел Новопавловка и Военно- Антоновка. Ранее была проделана большая работа по улучшению внутренних дорог жилых массивов «Алтын Ордо», «Ата Журт», «Келечек» и «Дачи» в селе Военно - Антоновка».

142. В процессе работ по экскавации старого асфальтобетонного покрытия, проблема дробления старого асфальта до размеров 20х20 осталась не решенной. Учитывая то, что в селах нет техники для разравнивания крупных кусков старого асфальта, возникла проблема вывоза не раздробленного старого асфальта на засыпку сельских улиц, предложенных местными властями.

Рисунок 52 Вывоз снятого асфальта в с. Военно - Антоновка

143. Позже, по договоренности с местными властями, было решено вывозить старый асфальт на предложенные местными айыл окмоту улицы. Проблемой являлось то, что крупные куски неразбитого асфальта оставались на обочинах засыпанных дорог. Учитывая данный факт, Подрядчик выполнял работы по планировке и разравниванию старого асфальта своей техникой. Отмечались отдельные места, где после произведенной подсыпки и планировки на обочинах остаются нераздробленные куски асфальта. Подрядчику давались указания об исправлении и приведении в надлежащий вид выявленных недоделок. Жалобы от местного населения по вопросам утилизации снятого асфальта не поступали.

Рисунок 53 Улицы отсыпанные старым асфальтом

144. Вопросами утилизации старого асфальта на участке 7.4 км занимался специалист Подрядчика ***Койчуманов Адилет***.

145. От АБР было получено письмо, в котором говорится, что во избежание нанесения вреда здоровью местных жителей запрещается передавать старый асфальт местным жителям для

собственного использования. Это требование было выполнено. На заболоченные участки асфальт также не вывозился.

Непригодный грунт и грунт пригодный для повторного использования

146. В отчетный период на участке производилось снятие и вывоз почвенного слоя, снятие непригодного грунта. Непригодный грунт для строительства дороги вывозился на площадки, предоставленные местными властями.

147. На площадке для хранения грунта, первоначально был снят и заскладирован почвенный слой. Затем пригодный грунт в с. Военно-Антоновка и с. Новопавловка был заскладирован в отвалы. Затем непригодный грунт был перемещен на подготовленную площадку в овраг. Сделана частичная планировка. После завершения всех работ площадка была спланирована, почвенный грунт равномерно распределен по поверхности.

Рисунок 54 Складирование и планировка непригодного грунта в с. Военно-Антоновка

Рисунок 55 Спланированная площадка для вывоза почвенного грунта в с. Военно-Антоновка

Производственные отходы

148. На территории АБЗ отходы образовывались при производстве асфальта. В основном это пустые бочки от использованного битума. Бочки частично использовались при проведении строительных работ на дороге, большая часть сдавалась на металлолом. Имелись проблемы с утилизацией бочек.

Рисунок 56 Отходы на территории АБЗ. Отработанные бочки и металлические крышки от бочек

149. Позже было решено битум завозить битумовозами из арендованных битумных ям, бочки с битумом больше не завозились.

Рисунок 57 Заправка емкостей АБЗ битумом битумовозами

150. К производственным отходам также относились старые автомобильные шины и отходы металлолома, которые вывозились и утилизировались по договору со специализированными компаниями.

Рисунок 58 Старые автомобильные шины, подлежащие утилизации

Бытовые отходы

151. Бытовые отходы в основном образуются в лагерях проживания рабочих. Образуются как твердые, так и жидкие бытовые отходы.

152. Твердые бытовые отходы состоят из упаковочных материалов, из бумаги и картона, из сухих отходов, пластмассы и стекла, а также пищевых отходов, которые предварительно собираются в полиэтиленовые пакеты. Жидкие бытовые отходы — это сточные воды из жилых помещений и кухни.

153. Твердые бытовые отходы собираются неотсортированными в мусорные контейнера ёмкостью 1м^3 и вывозятся еженедельно Сокулукским и Московским КПП, с которыми заключены договора на обслуживание. Жидкие бытовые сточные воды накапливаются в септиках, откачиваются в автоцистерны, принадлежащие районным компаниям по транспортировке отходов, и вывозятся на районные станции очистки сточных вод.

3.15 Обзор мониторинга, проведённого в течение отчетного периода

Обзор визуального мониторинга, проведённого в течение отчетного периода

154. В течении отчетного периода проводился регулярный визуальный мониторинг за соблюдением требований природоохранного законодательства и требований СРПУОС при проведении

строительных работ на дороге Бишкек – Карабалта. Мониторинг проводился специалистами по охране окружающей среды Консультанта, Подрядчика и ГРП. Количество выездов на проектную дорогу данными специалистами отражено в таблице 6. В таблице отражены только совместные выезды специалиста Подрядчика и Консультанта. Фактически специалист Подрядчика выезжал регулярно на участки проведения строительных работ.

Таблица 6 Количество выездов на проектную дорогу специалистами по охране окружающей среды

Год	Специалист по охране окружающей среды Консультанта	Совместные выезды специалиста по охране окружающей среды Подрядчика и Консультанта	Специалист по охране окружающей среды ГРП
2021	52	78	42
2022	41	62	43
2023	24	12	16

Обзор лабораторного мониторинга, проведённого в течение отчетного периода

155. Учитывая то, что мониторинг состояния окружающей среды является важной составляющей СРПУОС, лабораторный мониторинг компонентов окружающей среды с целью определение фоновых показателей таких, как качество атмосферного воздуха, шумовое воздействие, воздействие вибрации, начали проводить на проектной дороге до начала строительства в 2013 году. Были определены экологически чувствительные реципиенты воздействия, расположенные вдоль проектной дороги, на которых проводились замеры в течении всего строительного периода.

156. Для проведения мониторинга компонентов окружающей среды таких, как качество атмосферного воздуха, шумовое воздействие, воздействие вибрации на период строительства на участке дороги Бишкек –Кара-Балта были направлены запросы и проанализированы тарифы на проведение лабораторных исследований в несколько лабораторий.

157. По результатам анализа стоимости проведения лабораторных исследований были выбраны следующие лаборатории:

- *Качество атмосферного воздуха:* Управление экологического мониторинга ГАООСЛХ при ПКР;
- *Шумовое воздействие:* Частная лаборатория ОсОО «ПрофиЛаб»;
- *Воздействие вибрации*: Частная лаборатория ОсОО «ПрофиЛаб»;

158. Управление экологического мониторинга ГАООСЛХ при ПКР с 2020 года переименовано в лабораторию Департамента экологического мониторинга МПРЭТН;

159. Консультант в 2019 г. передал функции по проведению мониторинга окружающей среды Подрядчику.

Мониторинг качества атмосферного воздуха

160. Мониторинг качества атмосферного воздуха проводился с 2013 по 2023 год. Точки отбора проб были определены на участках, где проводились строительные работы с учетом точек экологически чувствительных реципиентов воздействия.

Рисунок 59 Проведение мониторинга качества атмосферного воздуха

161. *Заключение по результатам замеров качества атмосферного воздуха*: по результатам проведенных испытаний качества атмосферного воздуха превышение предельно-допустимой концентрации (ПДК) отмечалось по диоксиду азота до 2,5 ПДК. Данное превышение отмечалось регулярно с самого начала проведения мониторинга на проектной дороге, начиная с 2013 года, еще до начала строительства.

162. Почти во всех отобранных пробах отмечены превышения содержания пыли.

163. Подрядчик был уведомлен о том, что необходимо принять более эффективные меры по борьбе с пылеобразованием.

164. Необходимо отметить, что превышения содержания пыли в атмосферном воздухе отмечались с 2013 года еще до начала строительных работ на дороге, в связи с этим утверждать, что причиной данного превышения являются только строительный работы нельзя.

Мониторинг качества поверхностных вод

165. Мониторинг качества поверхностных вод на участке км 7.4 не проводился ввиду отсутствия водотоков на данном участке.

Шум и вибрации, связанные с земляными и дорожными работами

166. В течении строительного периода мониторинг шума и вибрации регулярно проводился в районах ведения строительных работ, частной лабораторией ОсОО «ПрофиЛаб».

167. Мониторинг шума и вибрации также проводился в лагере проживания рабочих на территории завода. В лагере проживания рабочих на территории АБЗ во время работы бетонно-смесительного завода превышений уровня шума не установлено.

Рисунок 60 Мониторинг шума и вибрации

168. *Заключение по результатам замеров фонового уровня шума и вибрации*: на момент проведения замеров фоновый уровень шума в точках замеров на расстоянии 5 -41 м от края дороги при движении транспортных средств составлял 61– 83 дБа при ПДУ 75 дБа. В режиме работы строительной техники превышение санитарной нормы составило от 5 до 10 дБа, при выключенной строительной техники превышение санитарной нормы уровня шума составило до 2 дБа. Данные показатели были кратковременные.

169. По результатам инструментальных замеров уровень вибрации во время работы вальцевого катка составляет от 83 до 101 дБа, а при выключенном режиме составляет от 78 до 82 дБа. Фоновая вибрация составляет от 76 до 79 дБа. Примечание: уровень вибрации кроме жилых и рабочих мест не нормируется.

170. *Выводы*: Анализируя данные результатов проведенного мониторинга, компонентов окружающей среды необходимо учитывать, что проектный участок дороги расположен в густонаселенном районе с большим потоком автотранспорта. Поэтому, анализируя воздействие строительных работ на окружающую среду, необходимо было учитывать показатели фоновых уровней.

171. Проанализировав данные результатов проведенного мониторинга, учитывая данные фоновых уровней, строительные работы не оказывали значительного воздействия на окружающую среду. Учитывая ежегодное увеличение транспорта на проектном участке дороги, показатели фоновых уровней компонентов окружающей среды с каждым годом будут расти.

Таблица 7 Результаты проведения мониторинга компонентов окружающей среды при проведении строительных работ на участке дороги км 7.4

Мониторинг качества атмосферного воздуха	Мониторинг шумового воздействия	Мониторинг вибрации
Лаборатория ДЭМ 14.05.2021	Лаборатория «Профилаб» 28.04.2021	Лаборатория «Профилаб» 28.04.2021
Лаборатория ДЭМ 16.11.2021	Лаборатория «Профилаб» 01.09.2021	Лаборатория «Профилаб» 01.09.2021
	Лаборатория «Профилаб» 29.11.2021	
Лаборатория ДЭМ 07.07.2022	Лаборатория «Профилаб» 29.04.2022	Лаборатория «Профилаб» 29.04.2022
Лаборатория ДЭМ 20.09.2022	Лаборатория «Профилаб» 02.09.2022	Лаборатория «Профилаб» 02.09.2022
Лаборатория ДЭМ 10.05.23	Лаборатория «Профилаб» 17.05.2023	

ДЭМ - Департамента экологического мониторинга при МПРЭиТН КР

4. ИНФОРМАЦИЯ О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НА УЧАСТКЕ КМ 7.4. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЦЕССАХ, КОТОРЫЕ ШЛИ ХОРОШО, А ТАКЖЕ О ПРОБЛЕМАХ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ВО ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА.

172. В настоящее время все необходимые действия по завершению проектной деятельности завершены. Завершены остаточные работы по строительству тротуаров, остановок и съездов. Завершено нанесение дорожной разметки на съездах (см Таблицу 8).

Таблица 8 Ход работ на участке км 7.4

Участок	Список работ		Ед. Изм.	Общий объем	Завершенный объем	% завершения
км 8+500 - км 15+900	**1**	**Посадка саженцев**	шт.	1000	1000	100,00%
	2	**Укрепленная обочина**	км	10,00	10,00	100,00%
	3	**Бетонный бордюрный камень /бордюр БР100.30.18**	км	5,54	5,54	100,00%
	4	**Мост вместо D2X1.5м водопропускной трубы**	шт.	1,00	1	100,00%
	5	**Продольные лотки**	км	11,9	11,9	100,00%
	6	**Тротуар**	км			
		Очистка и подстилающий слой	км	11,7	11,70	100,00%
		бордюр	км	11,7	11,70	100,00%
		покрытие	км	11,7	11,70	100,00%
	7	**Остановка**	шт.	20	19	100,00%
	8	**Съезд основание**	шт.	83	83	100,00%
	9	**Съезд нижний слой**	шт.	83	83	100,00%
	10	**Съезд верхний слой**	шт.	83	83	100,00%
	11	**Съезд обочина**	шт.	83	83	100,00%
	12	**Светофоры**				
		Основание опоры	шт.	9	9	100,00%
		Установка опоры	шт.	9	9	100,00%
		Установка светильника	шт.	9	9	100,00%
		Соединение кабеля	км	9	9	100,00%
	13	**Дорожные знаки**	шт.	384	384	100,00%
	14	**Дорожная разметка**	км	14,80	14,80	100.00%
	15	**Световозвращающие элементы на парапетах**	км	7,40	7,40	100,00%
	16	**Защитный бетонный уклон на водопропускной трубе**	шт.	8,00	8,00	100.00%

173. До окончания работ на участке км 7.4 будет продолжаться деятельность на площадке размещения заводов, в лагере Подрядчика в с. Сокулук.

174. С началом ведения дорожных работ возникали проблемы с дроблением старого асфальта до размеров 20х20 при его экскавации. Учитывая то, что асфальт вывозился на дорогу крупными кусками, а в селах нет техники для разравнивания крупных кусков старого асфальта, возникла проблема вывоза не раздробленного старого асфальта на засыпку сельских улиц, предложенных местными властями. В связи с этим, некоторые местные администрации отказались от вывоза снятого асфальта на сельские улицы. Существовала проблема выбора площадок для складирования снятого асфальта.

175. Также проблему создавал несвоевременный вывоз строительных и производственных отходов. Приходилось указывать Подрядчику, как устно, так и письменно о вывозе накопленных отходов. Согласно информации от Подрядчика, проблема своевременного вывоза накапливающегося строительного мусора была связана с занятостью техники Подрядчика на основных работах.

176. На протяжении строительного периода периодически отмечалось пыление на камнедробильной установке. Основной из причины пыления при работе дробилки, являлось засорение распылительных форсунок или выход из строя водопроводных труб.

177. На протяжении всего строительного периода отмечались факты несоблюдения техники безопасности, особенно при работе под краном и работе на высоте. Со стороны Консультанта на постоянной основе проводился постоянный мониторинг на предмет выполнения требований техники безопасности. Проводились постоянные тренинги по технике безопасности, однако со стороны отдельных лиц рабочего персонала подрядчика, требования по соблюдения техники безопасности при выполнении работ игнорировались.

178. Положительным примером при строительстве проектной дороги являлась посадка саженцев. Учитывая то, что на проектной дороге практически не осталось мест для посадки новых саженцев, с одобрения АБР, местные айыл окмоту предложили для посадки саженцев парковые зоны, территории школ, при этом дальнейшую работу по высадке и уходу за саженцами обязались производить сами. Общее количество переданных саженцев составило 930 штук.

179. Также положительным является то, что выявленные во время эксплуатации дороги проблемы были устранены, что улучшило качество построенных сооружений. Примером являются нарощенные крыши на подземных переходах для устранения наледей на ступенях, установленные металлические решетки на парапетах в особо опасных местах для предотвращения перепрыгивания населения через парапеты, создавая аварийную ситуацию на дороге, построенные ступени с поручнями, на спусках в местах пешеходных переходов.

180. Примером хороших практик является то, что на автодороге в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий и предотвращения гибели людей устанавливаются противоударные буферы. На отчетном участке установлено 7 буферов.

181. Буфера наполнены песком, имеют высоту 80 см, диаметр 55 см и вес 200 кг. Буферы ставятся рядом с парапетом на трассе, имеют светоотражающую пленку и поэтому видны издалека в ночное время.

182. В случае аварии буферы могут выдерживать удары и деформации, что снижает ущерб транспортным средствам и обеспечивает безопасность пассажиров.

Рисунок 61 Примеры хороших практик

5. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.

183. Подрядчик в полной мере или не своевременно выполнял природоохранные мероприятия, предусмотренные в СРПУОС, несмотря на регулярные тренинги, проводимые международным специалистом по охране окружающей среды Консультанта. Проведя анализ по выявленным несоответствиям, можно сделать вывод, что в дальнейшем для исключения таких фактов, подрядным организациям, задействованным в аналогичных проектах, необходимо выстраивать четкую вертикаль управления и соблюдения предусмотренных СРПУОС требований.

184. Согласно условиям контракта, выявленные несоответствия и требования об устранении выявленных нарушений направлялись от Консультанта в адрес Подрядчика на регулярной основе письменной и устной форме.

185. Учитывая то, что Подрядчик при проведении строительных работ не всегда в указанные сроки устранял выявленные несоответствия, Консультант не имел возможности применить какие-либо меры, кроме приостановки работ. Необходимо учесть данный опыт и «включать» дополнительные механизмы воздействия при подготовке контрактов в будущих проектах, чтобы иметь более эффективные «рычаги» воздействия на Подрядчика выполнять необходимые природоохранные мероприятия без повторных предупреждений и заранее предотвращать негативные последствия. Одним из таких действенных механизмов могут быть пункты в контракте Подрядчика касающиеся применения штрафных санкций, которые позволят повысить ответственность Подрядчика за выполнение природоохранных требований.

186. В будущих контрактах необходимо учитывать условия снятия и утилизации старого асфальта. Желательно направлять его на повторное использование, поэтому важно отмечать размеры снятых кусков асфальта, которые будет возможно использовать.

187. До декабря 2023 года Подрядчику необходимо провести сдачу карьеров Ак-Суу -2 и Белек комиссии по рекультивации. Провести демонтаж оборудования на производственной площадке размещения заводов и на площадке лагеря Подрядчика в с. Сокулук.