



SNC • LAVALIN

Kyrgyz Republic: Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) - Tyup-Karakol Road

Consultation Report

February 2023



Notice

This document and its contents have been prepared and are intended solely as information for and use in relation to the ESIA for the Tyup-Karakol Road Project, Kyrgyz Republic.

SNC-Lavalin assumes no responsibility to any other party in respect of or arising out of or in connection with this document and/or its contents.

This document has 17 pages including the cover.

Document history

Revision	Purpose description	Originated	Checked	Reviewed	Authorised	Date
Rev 1.0	Draft	CAIC	KP	CN	GJ	05/02/2023

Client signoff

Client	EBRD
Project	Kyrgyz Republic: Kyrgyz Republic: Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) - Tyup-Karakol Road
Job number	5201219

Contents

Chapter	Page
1. Introduction	4
1.1. Background	4
1.2. Purpose of this Report	4
1.3. The Project	4
2. Public Consultation Process	5
2.1. Purpose of the Public Consultation	5
2.2. Approach	6
3. Public Consultation	6
4. Response to Issues Raised	7
5. Next Steps	11
Appendix A. MoTC letter and Public Consultation Notice	13
Appendix B. Public Consultation Presentation	14
Appendix C. MoTC Letter to Local Government	15
Appendix D. Consultation Transcripts	16

Acronyms and abbreviations

Acronym / Abbreviation	Description
ADB	Asian Development Bank
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EIA	Environmental Impact Assessment
ESAP	Environmental and Social Action Plan
ESIA	Environmental and Social Impact Assessment
ESMP	Environmental and Social Management Plan
GRM	Grievance Redress Mechanism
LARF	Land Acquisition and Resettlement Framework
LRP	Livelihoods Restoration Plan
MoT	Ministry of Transport and Communications
O&M	Operation and Maintenance
PIU	Project Implementation Unit
PR	Performance Requirement
RAP	Resettlement Action Plan
SEP	Stakeholder Engagement Plan

1. Introduction

1.1. Background

The European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) is considering providing finance to the Kyrgyz Republic (the Borrower), for the benefit of the Ministry of Transport and Communications (MoTC or Client), for the approximately 32 kilometre (km) Tyup-Karakol Road section of the Balykchy-Karakol Road (the Project). The Balykchy-Karakol Road is part of the 440 km Issyk Kul Lake ring road, the rehabilitation/upgrading of which is a priority project for the Kyrgyz Republic government supported by several International Financing Institutions.

The objective of the rehabilitation/upgrading of the Project road is to improve road safety and facilitate trade and tourist relationship of Kyrgyzstan, Kazakhstan and China, giving opportunities for both national and regional development and further improvement of transport services.

The EBRD has categorised the Project as “A” in relation to its 2014 Environmental and Social Policy (ESP), which means that a comprehensive Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) is required to determine the bankability of the Project. The EBRD has commissioned WS Atkins International (Atkins), with their sub-consultants, CAI Consulting (CAIC) to undertake the ESIA and prepare the ESIA Disclosure Package to EBRD requirements. This document presents the ESIA Report for the Project.

1.2. Purpose of this Report

This document presents the approach to and the feedback from the Public Consultation undertaken in December 2023, as part of the disclosure of the ESIA for the Project.

The ESIA Disclosure documents are summarised in the figure below:



Figure 1-1. ESIA Disclosure Package Structure

1.3. The Project

The Project forms one of five sections of the Issyk Kul Lake ring road (Balykchy-Karakol-Balykchy) that have or are being rehabilitated/upgraded, as shown in Figure 1-2 below. These sections are financed by different sources and thus correspond to five contract packages that will be procured separately:

1. Section 1 from Balykchy to Korumdu (104 km) was financed from the Republican budget;
2. Section 2 from Korumdu to Balby Batyr (80.5 km) was financed from the Arab Coordination Group (“ACG”), consisting of the Saudi Development Fund, the Kuwait Fund for Arab Economic Development, the Abu-Dhabi Fund for Development, the OPEC Fund for International Development, and the Islamic Development Bank;
3. Section 3 from Balby Batyr to Karakol (31.2 km) is proposed to be financed by a sovereign loan from the EBRD (The Project);
4. Section 4 from Karakol to Barskoon (79 km) is proposed to be financed by the Asian Development Bank; and
5. Section 5 from Barskoon to Balykchy (141 km) is being financed by the state budget.

The route of the EBRD Project is along the existing Karakol-Tyup Road. It covers a 31.2 km stretch from Balby Batyr to Karakol, excluding 3 km within Tyup town that has already been upgraded in 2022. The Project road starts just outside the town of Sarybulak and ends just before entering the town of Karakol. It passes through the administrative boundaries of Tyup rayon (district) and Ak-Suu rayon, which are in Issyk-Kul oblast (province), the administrative capital of which is Karakol. Specifically, the road passes through the administrative boundaries of the Aiyl Aimaks (AA) (local areas) of Sary-Bulak, Tup, Mikhailovsky, Tepke, Kara-Jal, and finally Karakol City. It excludes 3 km of road within Tyup town which has already been reconstructed with finance from the state budget.

The proposed works comprise upgrading the road from a 2-lane to 4-lane road (each lane 3.5 m wide) with a 2.6 m central median and barrier and 2 m unpaved shoulders on rural sections. The detailed design will be undertaken in the next stage of works.

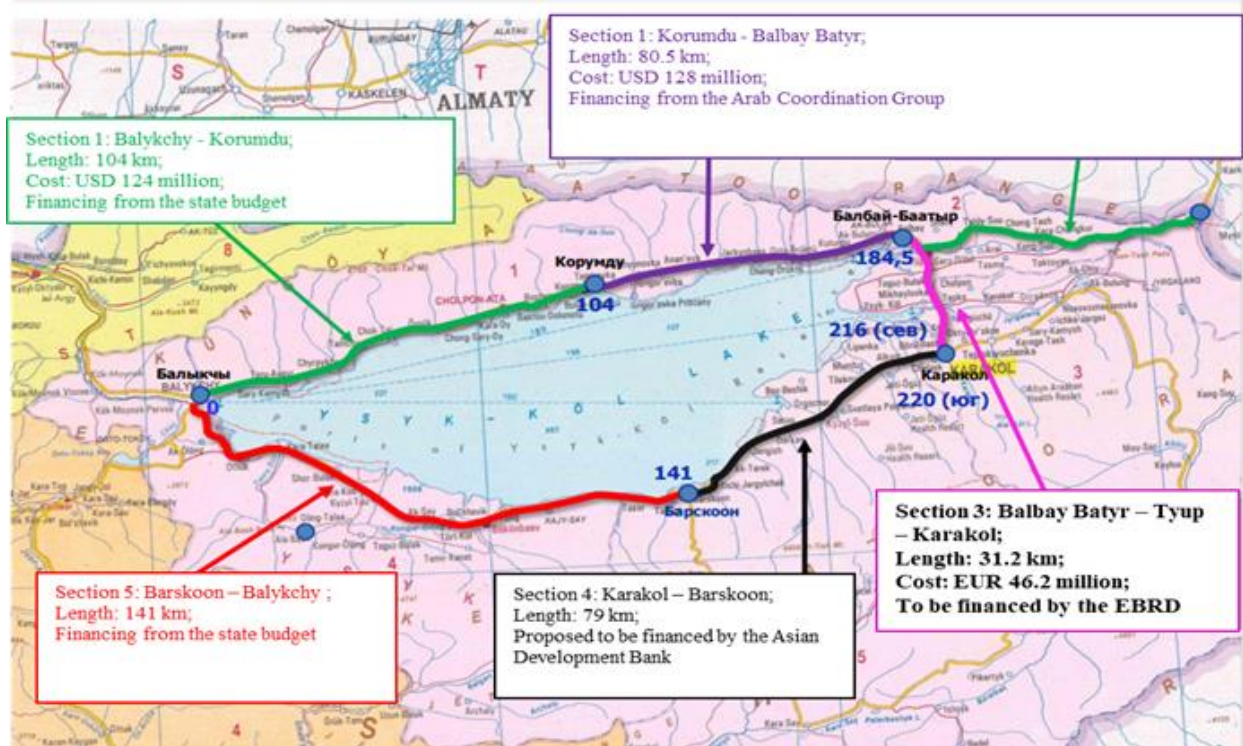


Figure 1-2. Project road (circled)¹

2. Public Consultation Process

2.1. Purpose of the Public Consultation

The purpose of the Public Consultation was to present the findings of the ESIA as part of the EBRD disclosure process, to meet the requirements of Performance Requirement 10 Information Disclosure and Stakeholder Engagement.

The aim of the Public Consultation was to:

- Present the proposed Project and its design stage
- Present the result of the ESIA of the Project
- To set out next steps in the Project
- Invite feedback on the impacts and proposed mitigation measures

¹ The green section has been financed by State budget. The works are complete. The purple section will be financed by the Islamic Bank of Development. The loan has been signed; the works have not started yet. The EBRD section is the red section on the Eastern side of the lake (black circle). The financing of the Southern section in red is not decided yet.

2.2. Approach

A request was sent to the Project Implementation Group of the MoTC in November 2022 to assist in the organisation of the Public Consultation for the Project. A copy of the letter and the Public Consultation Notice sent to the MoTC are provided in Appendix A.

A presentation was then prepared for the Public Consultations, that was sent to the MoTC for approval and then translated in Kyrgyz. The English and Russian versions are presented in Appendix B.

CAIC then prepared a Programme of Public Hearings which was approved by the MoTC on 7 December 2022. The MoTC approved the Programme and provided an official letter dated 8 December, 2022, which was address to the Plenipotentiary Representative of the President in Issyk-Kul area and to the Heads of rayon administration of Tyup and Ak-suu districts. This is presented in Appendix C.

On 9 December 2022, CAIC social specialist, K. Abdyrakhmanova, contacted representatives of the local government by phone to confirm receipt of the official letter and to further discuss with appointed representatives of local government the issue of organising public hearings and mobilising participants.

The local administrations of Tyup and Ak-suu districts were involved in the process of assisting in the mobilisation of participants for the Public Consultations. The main support for mobilisation of local residents in Tyup district was the first vice-akim Ms. Roza Kuseinova, who was responsible for gathering participants for public hearings according to the official letter sent from the MoTC. The main support for mobilisation of local residents in Ak-suu district was the deputy akim Mr. Aidar Kadyrbekovich, who was appointed an executor by Ak-suu district state administration.

Invitees to the Public Consultations included representatives of local government, specialists of aiyi okmoty, SI Kadastr, road maintenance department, rayon department of agriculture development, specialists on social and education issues, the business sector, local residents, vulnerable groups (as identified in previous stages of stakeholder engagement), and NGOs. Invitees were informed via local meetings and phone calls.

The Public Consultation events were led by the MoTC and moderated by two CAIC social specialists, Kanykei Abdrahmanova and Taalagul Sharshembieva. A presentation was given to the attendees (Appendix B) in Kyrgyz language. Following the presentation, attendees were invited to ask questions and provide comments.

3. Public Consultation

The Public Consultations were held on 15 December 2022 in Teplokluchenka village, Ak-Suu district and 16 December in Tyup district, Tyup village.

A total of 19 people attended the Ak-Suu district event, including local administrative specialists, a teacher, road police and a market seller. A total of 23 people attended the Tyup district event, including local administrative specialists, a driver, chairman of the pasture committee, education representatives and land specialists.

Photos of the two events are provided below.



Written recordings of the events are provided in Appendix D.

The main comment in the meetings at Tyup was that the road within the village had already been reconstructed as a 4-lane road under the state budget and there were concerns raised that the road had been constructed without consideration of safety and other roads standards, as the road widening has not included any pedestrian pathways, traffic lights, signage, etc. They felt that the road had been constructed in haste and had not been fully completed. They are concerned that this section of road does not meet the EBRD standards, and is of poor quality. They expressed concern that the whole road would have to be broken back to bring it to the general standard. However, they felt that breaking and reconstructing this new section of road would be a waste of resources. It was felt that the issues raised about standards during the ESIA previous rounds of engagement had not been taken into consideration.

The local community suggested that the EBRD funds remaining from not including the Tyup town section could be used for the bypass around the village.

A query was raised as to whether soil erosion had been considered in the ESIA. It was noted that trees may need to be felled to widen the road in the rural areas. The trees are necessary to prevent erosion from the Santash wind and to prevent snow from accumulating on the fields. It was felt that these trees should be planted now. Conversely, other stakeholders stated that the trees should be removed as they block the direct sunlight to the road which does not allow ice to melt in winter, which can result in accidents.

In relation to pedestrian safety, there were several questions related to whether under- or over-passes were to be provided. It was also suggested that parapets should be installed, as well as prayer rooms and rest areas along the road.

A query was raised on whether the number of vehicles using the road had been researched, and if any information was available on this.

A question was also raised on the impact on business.

4. Response to Issues Raised

The consultation comments have been reviewed and the following responses are made:

Issue	Project response	Section of the ESIA Disclosure documents
Road within the village had already	The road in Tyup was constructed by the local administration and is not related to the proposed EBRD-funded road. The Project team therefore cannot comment on what standards were used for construction.	The ESIA Reports will be updated to reflect the fact

Issue	Project response	Section of the ESIA Disclosure documents
been reconstructed as a 4-lane road	<p>As this new section of road has now been constructed, it will not be broken up again. It is excluded from the EBRD Project. However, the EBRD has sent a road safety expert to site to review the standards and to identify what additional measures should be put in place, to ensure safety features are in place to support the use of the whole stretch of road from Sarybulak to Karakol, particularly as more HGVs will be expected to travel through the town when the entire road is rehabilitated. Measures proposed have been included in the EBRD Environmental and Social Action Plan (ESAP) and are being discussed with the MoTC.</p>	that the 3 km stretch of road that has just been built will be excluded from the EBRD Project.
Bypass road	<p>The option of a bypass was reviewed as part of the technical due diligence of the Project and the ESIA. EGIS, the technical due diligence consultant and Atkins/CAIC, the ESIA consultants, undertook a multi criteria analysis of the following bypass options:</p> <ul style="list-style-type: none"> • West Bypass A • West Bypass B • East Bypass • Town Option <p>The analysis in summary found that both the West Bypass A and West Bypass B options are close to the core buffer zone of the UNESCO biosphere, the Eastern Issyk Kul Lake IBA and the National Park. Based on preliminary screening of critical habitats, they are likely to intersect Critical Habitats in the Tyup floodplain which would require additional investigation and mitigation measures. The Town option crosses a densely populated area, therefore, although not critical for ecology and new land acquisition, could expose many receptors to unacceptable air quality and noise nuisance both during construction and operation. From a socio-economic perspective, although the damage to agriculture will be negligible, the touristic development of Tyup could be compromised, as tourists may be discouraged by the increased amount of traffic transiting across the town. The East bypass option offers the best environmental performance among the options, except for the GHG emissions due to the longer running distance of the traffic with origins and destinations along the lake route. Economically, only the Town and West Bypass options were economically viable. The Town Option was the least-cost of all the options.</p> <p>An Optimisation Note was prepared and presented to MoTC at an online meeting attended by representatives from EBRD, Egis and Atkins on 10 March 2021. Information from the stakeholder engagement exercise on the available options was also presented. MoTC questioned whether a bypass should be constructed along with the upgrading of the ring road or whether it should be considered later once traffic levels have increased and justification for it is stronger. There is always a degree of uncertainty regarding traffic predictions, and today's traffic levels would not justify a bypass for Tyup. MoTC also advised they wished to avoid the costly and lengthy procedures relating to land acquisition and resettlement. This applies to the whole project, both for a bypass and the widening options. Unless there is no other alternative, MoTC wish the works to remain within the existing road reserve and roadside limits.</p> <p>The MoTC advised that the 'Preferred Option' to be carried through into the detailed design stage should be upgrading the road on its existing alignment.</p>	Details on the alternative options are presented in Section 3.3, Chapter 3 of the ESIA Report.
Soil erosion	<p>Soils were considered during the construction phase. The assessment covered:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Loss and deterioration of soils from excavation, removal and stockpiling • Compaction where soils are left <i>in situ</i> but are subject to traffic loads • Potential soil loss through erosion where vegetation is disturbed or removed • Contamination as a result of accidental spillage of fuels or chemicals and/or potential to encounter contaminated land 	Section 9.6 of the ESIA addresses potential soil erosion during construction.

Issue	Project response	Section of the ESIA Disclosure documents
	<p>Overall it was concluded that, with a Soil Management Plan in place during construction, the impact on soils would be Minor Adverse. An assessment of operation phase soil erosion was scoped out of the assessment as no significant soil erosion was anticipated during operation.</p>	
<p>Removal of trees</p>	<p>An ecological impact assessment has been undertaken of the Project impacts during construction and operation. This is based on the importance of species identified, through site visit. The assessment identifies that the Project will result in the loss of trees that line the road. Along the road there are perennial trees, often planted in several rows. In general, the trees in the first two rows are undergrown <i>Ulmus pumila</i>, <i>Armeniaca vulgaris</i> and in the third and where relevant fourth row, the trees species are <i>Pinus pallasiana</i>, <i>Salix babylonica</i>, <i>Populus nigra</i>, <i>Populus afghanica</i>, <i>Acer negundo</i>, <i>Betula pendula</i>. These are all cultivated species and are not of conservation concern. The average age of these trees is 50 - 60 years. It was observed in the survey that a number of these trees need replacing as they are dead and even in some cases pose a threat of falling onto the carriageway. The poor condition was attributed to lack of maintenance (watering).</p> <p>In the first instance, trees should be maintained along the road (i.e. avoid felling) to provide a positive landscape impacts for road users and tourists.</p> <p>Whilst no significant impact in relation to their ecological value was identified, mitigation measures for any tree loss included replanting trees along the new road, at a safe distance. The Feasibility Study identified planting of 13,000 trees and 2,400 shrubs, though this will be reviewed and confirmed during the detailed design stage.</p> <p>Proposed species include <i>Armeniaca vulgaris</i> for the first rows and taller species <i>Betula pendula</i>, <i>Salix babylonica</i> for the third and fourth rows, where relevant. The need for an appropriate maintenance regime for the trees planted along the road was also identified.</p>	<p>Table 8-1, Section 8.12 – summary of design requirements</p> <p>Section 9.8 and 10.7 of the ESIA Report set out the impacts on ecology, including trees, during construction and operation respectively.</p> <p>A Biodiversity Management Plan has also been prepared that summarises the actions to be taken at each next stage of the Project.</p>
<p>Impact on business</p>	<p>Previous stakeholder engagement with businesses identified a preference for the road to be developed through Tyup town as it would improve the condition of the road and increase number of users, which would positively contribute to income from business activity. Others reported that it would allow for economic development of the village e.g., it will benefit residents, tourists and skiers. For example, drivers can stop, eat, buy something, refuel, etc. which in turn will bring profit to businesses and, respectively, taxes are paid. They felt that the road could contribute to the development of tourism in the Tyup region. It was noted that many of the villagers from Zhany-Aryk want to open their own business along the highway. Overall, previous engagement identified that the through-traffic could be beneficial for business.</p> <p>During construction, the ESIA Report concludes that there may be a temporary impact on business where access restrictions result in a loss of footfall or loss of access to a market; and where the business activities of the municipal buildings that may be affected have to be relocated. The impact will be short term and therefore of Low to very Low magnitude. This could result in a Minor to Moderate Adverse impact without mitigation. In reality, it is assumed that appropriate access measures will be put in place during construction.</p> <p>Depending on the final design, there may also be a shop that may need to be relocated from the road edge, and therefore, there may also be an impact on this business temporarily.</p> <p>There may also be benefits to local businesses during construction, due to the presence of the work force and demand for products and services.</p> <p>The Construction Contractor will be expected to liaise with the local community and businesses to minimise disruption during the construction period. Advance warning of works will be provided. Provision of access, including access to businesses, throughout works wherever feasible. A local procurement and recruitment policy will be developed and fully disclosed to the public.</p> <p>During operation, some adverse livelihood impacts may be experienced by local businesses where changes in their access rights may increase their journey times and accessibility as local traffic will have to contend with 4-lanes and u-turns rather than the most simplified current configurations. However, it</p>	<p>Table 7-5, Section 7-2 of the ESIA Report</p> <p>Section 9.10.4, Chapter 9 of the ESIA Report</p> <p>Section 10.9, Chapter 10 of the ESIA Report</p>

Issue	Project response	Section of the ESIA Disclosure documents
	is assumed that crossing points will be provided so the overall significance of effect is Minor Adverse. The detailed design should ensure the provision of appropriate access.	
Traffic volume	<p>Traffic surveys were undertaken as part of the 2018 Feasibility Study. Traffic intensity calculation was implemented within 96 hours (two working days and two days off). Traffic data was processed and presented in the form of 24-hour calculations with the traffic intensity on all transport types of vehicle. On the basis of this information the average daily traffic (ADT) was determined and turned into the Average annual daily traffic (AADT) by using the season and daily coefficients of variation. The AADT has been counted for the road by applying seasonal variation factors. The final AADTs for the surveyed 2018 by vehicle categories are given in Table 2-1 of the ESIA Report. The AADT of traffic on the existing Project road was estimated at 7,036 in 2018.</p> <p>Details of the assumed traffic growth rates are also presented in the 2018 Feasibility Study. For the period 2018-2022 a growth rate of 4.5% per year for cars, buses and trucks was adopted. For the period 2023-2042 the marginally higher growth rates of 5.5% for cars and buses and 5.0% for trucks were adopted. These growth rates are generally coherent with the forecasts of GDP growth presented in the Feasibility Study. In addition to the diverted traffic, it was estimated that generated traffic would constitute 10% of the total (normal and diverted traffic) in 2023 (877 vehicles) and the total traffic flow in 2023 was estimated at 9,751 vehicles. The Technical Due Diligence Report undertaken in 2021 by EGIS also agreed with an addition of not more than 10% generated traffic.</p> <p>The Feasibility Study forecast indicates just over 31,000 Passenger Car Units (PCU)/day at the end of the design period. This suggests a 4-lane road is justified and within the capacity limit of 40,000 PCU/day.</p>	Section 2.4, Chapter 2 of the ESIA Report.
Under or overpasses Prayer rooms and rest rooms along the road	<p>The specifics of under or overpasses is to be determined during the detailed design stage of the Project, i.e. its next stage. However, the ESIA Report and the ESMP provide recommendations for road safety.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Specifically, the ESIA recommends that the following should be incorporated into the final design: • Crossing points such as shelters, protective barriers, pavements and street lighting along all high pedestrian use road sections. Measures should be designed in liaison with the local community and ensure accessibility for vulnerable people e.g., crossings at grade and necessary auditory and visual aides. • Provision of appropriate parking bays and rest stops, to be provided in liaison with the local communities. • Culverts / livestock crossings should be provided in rural areas at regular intervals and the need for fencing to prevent errant livestock crossing fast traffic should be provided where necessary. These sites should be determined in liaison with local farmers. • Appropriate design and ongoing maintenance to reduce health and safety risks e.g. signs, barriers and crossings will be used. • Installation of surveillance and speed cameras where feasible to support the monitoring of violations and provision of fines. • Provision of adequate crossing points and parking bays/rest stops, to be provided in liaison with the local communities. • Lighting and surveillance cameras in the urban areas for increased safety and security. 	<p>ESIA Report:</p> <p>Section 8.4 – road safety</p> <p>Table 8-1, Section 8.12 – summary of design requirements</p> <p>Table 10-23, Section 10.10 – operation impacts on health and safety</p>

5. Next Steps

The ESIA Disclosure documents will be updated and issued as final versions. Once the loan is agreed, a Project Implementation Unit (PIU) will be set up and the PIU/MoTC will appoint a Consultant to undertake the detailed design of the Project.

If the detailed design will result in any displacement, physical or economic, displacement surveys will be undertaken and a Resettlement Action Plan and/or Livelihoods Action Plan will be prepared.

Detailed ecological surveys will be undertaken at the sites identified in the ESIA Report and Environmental and Social Management Plan (ESMP) to inform the detailed design, and the Biodiversity Management Plan will be updated.

If required, a national EIA will be prepared and submitted for local approvals.

Future engagement will be undertaken in line with the Stakeholder Engagement Plan (SEP) prepared as part of the ESIA. The SEP also sets out the Project's Grievance Redress Mechanism (GRM) procedure and timeframe.

Prior to construction, the MoTC and their PIU will update this SEP as necessary to reflect the detailed design and any further engagement that has been undertaken as part of the Project development.

During construction, the Construction Contractor will be expected to develop and implement a detailed Construction SEP in line with the Project SEP, for approval by the MoTR/PIU.

Prior to operation, the MoTR should adapt the Project SEP into a plan for the Operation and Maintenance (O&M) phase of the Project.



APPENDICES



Appendix A. MoTC letter and Public Consultation Notice

Ministry of Transport and Communications (MoTC)
Kyrgyz Republic

12 October 2022

Dear Sirs,

Kyrgyz Road Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) – Public Disclosure

As you are aware, Atkins and CAI Consulting have been commissioned by the EBRD to undertake the ESIA and prepare the ESIA Disclosure documents for the Tyup-Karakol Road Rehabilitation Project.

Draft versions of the ESIA Disclosure Documents have been disclosed on the EBRD's website. In accordance with the Stakeholder Engagement Plan for the Project, and to meet EBRD's requirements in relation to Stakeholder Engagement and Disclosure, the ESIA also needs to be disclosed locally.

The disclosure should take the form of a Public Consultation in Tyup and should be open to all local community members.

To this effect, we kindly request the MoTC to action the following:

- Announce the date and venue of the public consultation meeting on the MoTC website and other means e.g. social media, local newspaper. Atkins will provide the Notice to support this.
- Address the logistics for and book the venue
- Hold / conduct the disclosure meeting
- Prepare detailed minutes of the meeting

We also recommend that MoTC share a hard copy of the Non-Technical Summary with the local administrations (Issyk Kul Province, Tyup and Ak-Suu districts) for perusal by interested parties.

To support the public consultation, we will provide:

- The Notice for the public consultation
- Support in identifying local community members and groups to invite, and available contact details
- A detailed presentation for the public consultation
- A member of the local ESIA team, who will assist with the presentation and note taking in the public consultation

Many thanks in advance for your cooperation on the above.

Kind Regards

Katie Prebble, ESIA Project Manager
Associate Director

Appendix B. Public Consultation Presentation



Tyup-Karakol Road Environmental and Social Impact Assessment (ESIA)

Pre-detailed design stage

Contents

1. Context
2. The Project
3. The ESIA process
4. Project Alternatives
5. Surveys and Stakeholder Engagement
6. Potential Impacts and Mitigation
7. Next steps



1. CONTEXT

Context

- **Project:** 32 km stretch of the Tyup-Karakol Road, expanding from single to double carriageway
- **Project Proponent:** Ministry of Transport and Communications (MoTC)
- **Potential Lender:** European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)
- **Project objective:** Rehabilitation/upgrading of the road to improve road safety and facilitate trade and tourist relationship of Kyrgyzstan, Kazakhstan and China



Why is the project needed?

To improve road safety:

- The road has not been properly repaired for last 30-35 years due to lack of financing. Typical defects are deep cross cracks, deep rutting, subsidence, and potholes.
- Further deterioration could result in increased road safety risks and risk of life.
- Data obtained for Technical Due Diligence suggests there are on average 15 accidents per year, resulting in an average of 3-4 fatalities and 30 injuries.
- Increased wear and tear on vehicles could consequently result in adverse impacts on the health and safety of drivers and pedestrians.

To facilitate trade and tourist relationship of Kyrgyzstan, Kazakhstan and China:

- Continued deterioration of road condition could affect accessibility.
- Carrying capacity of the existing 2-lane road will not be adequate for future traffic level increases.



2. THE PROJECT

The Project

- **Project:** 32 km starting just outside Sarybulak and ends in the outskirts of Karakol, passing through administrative boundaries of the AiyI Aimaks (AA) (Sary-Bulak, Tup, Mikhailovsky, Tepke, Kara-Jal and finally Karakol City.
- **Design:** Feasibility Study (FS) was prepared in 2018. Considered an option of a bypass around Tyup village.
- **Road Category:** upgrading from Category III 2-lane road to a Category II 4-lane road, except in Tyup.

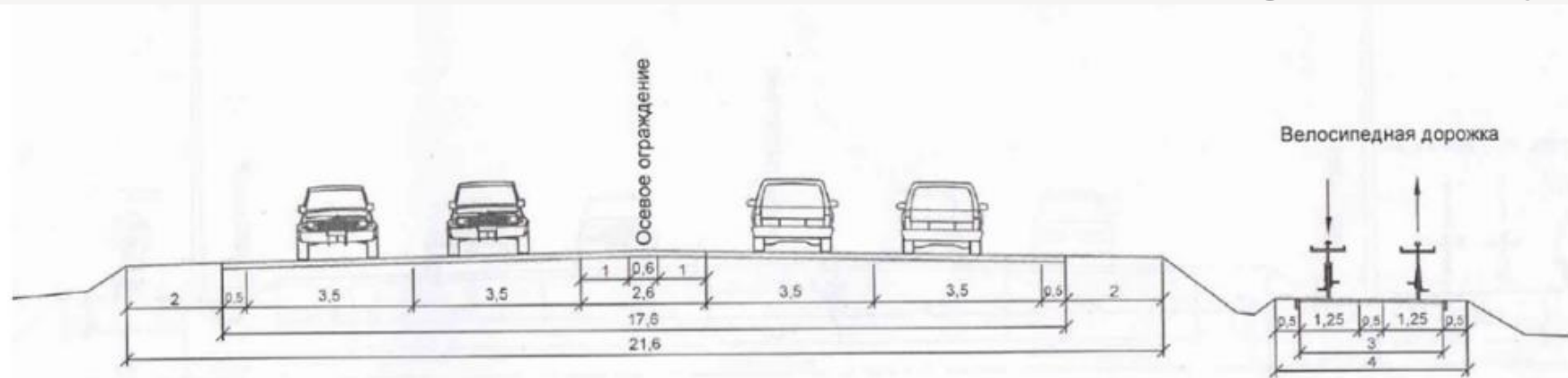


Project Characteristics

The Feasibility Study identified the following:

- Complete reconstruction of the existing road and widening to 4 x 3.5 m lanes with 2.6 m wide paved median and 2 m unpaved shoulders on rural sections (outside Tyup)
- Construction of 4 x 3 m lanes with reduced median through Tyup
- Street lighting, walkways, and covered drainage on urban sections
- Construction of a separate bike path outside urban sections
- Partial demolition and widening of the existing three span Tyup River Bridge
- Widening of the three span Jergalan River Bridge
- Replacement of all drainage structures
- Relocation of utilities
- Construction of embankment with imported material
- Installation of New Jersey barriers
- Provision for construction of bus stops and vehicle repair pit
- Planting of trees and shrubs

The MoTC will appoint a Road Design Consultant to develop the detailed design of the Project.

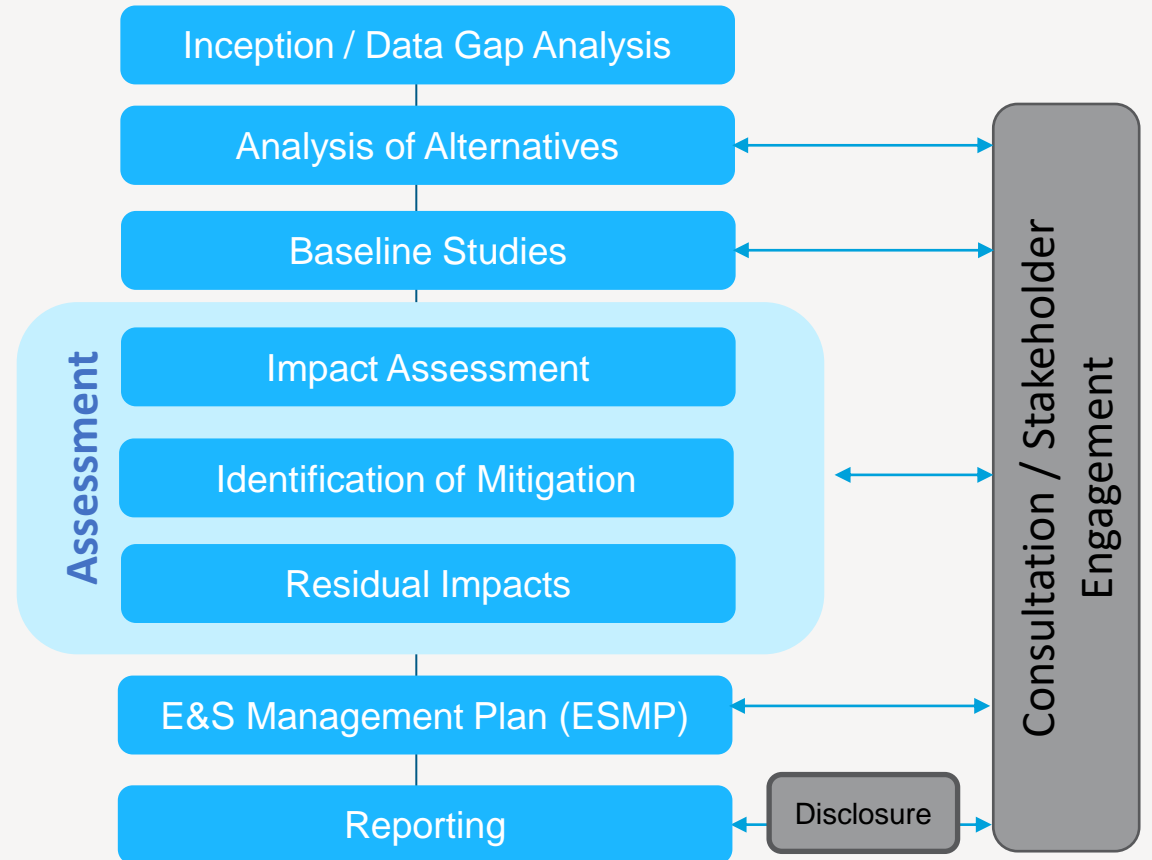


3. THE ESIA PROCESS

ESIA Process

ESIA is a systematic process that predicts and evaluates the impacts a project is likely to have on key aspects of the physical, biological and socioeconomic environment.

- **ESIA standards:** EBRD Category A project; EBRD Performance Requirements and EU Standards
- **Project Team:** WS Atkins International Limited (UK) and CAI Consulting (Kyrgyz)
- **Study area:** Provinces of Issyk-Kul covering the Ak-Suu rayon (District) and Tup (Tyup) District



Project and ESIA Timeline

We are here



Engagement on Alternative routes

Engagement on ESIA Baseline

Engagement on ESIA development

Engagement on ESIA findings

ESIA Stakeholder Engagement

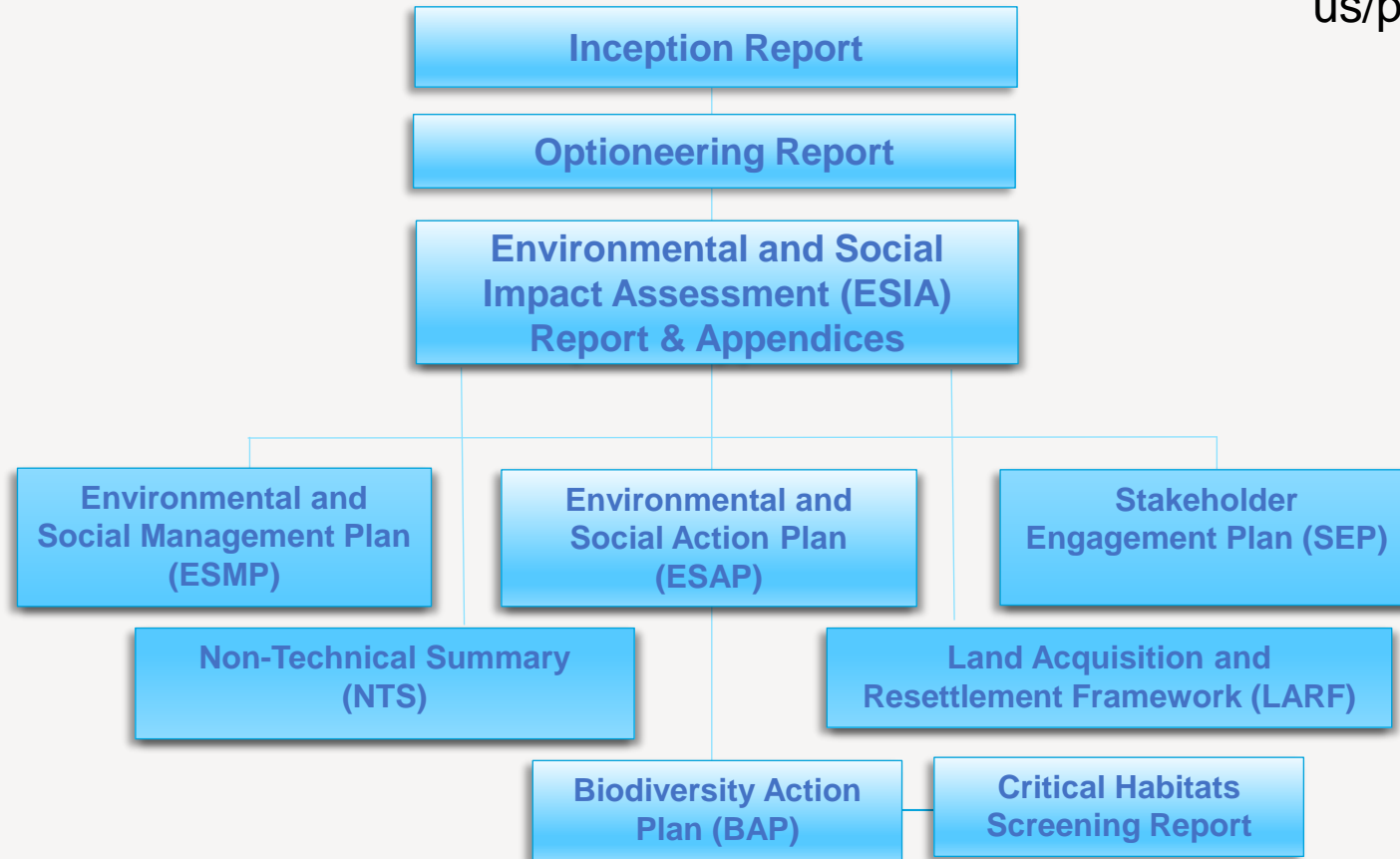
Note: Discussion on potential displacement is not possible until the detailed design is underway. Further consultation will be undertaken during detailed design.

EBRD Requirements

Relevant Performance Requirement	Summary
PR1: Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts	<ul style="list-style-type: none"> • Identify and evaluate environmental and social impacts • Develop an Environmental and Social Management System (ESMS)
PR2: Labour and Working Conditions	<ul style="list-style-type: none"> • Respect and protect the fundamental principles and rights of workers • Establish, maintain and improve a sound worker-management relationship
PR3: Resource Efficiency and Pollution Prevention and Control	<ul style="list-style-type: none"> • Identify opportunities for resource efficiency and waste minimisation • Adopt mitigation hierarchy to address adverse impacts on human health and the environment
PR4: Health and Safety	<ul style="list-style-type: none"> • Protect and promote the safety and health of workers • Assess and prevent or minimise adverse impacts on health and safety of project-affected communities and consumers
PR5: Land Acquisition, Involuntary Resettlement and Economic Displacement	<ul style="list-style-type: none"> • Avoid or, when unavoidable, minimise, involuntary resettlement • Provide compensation for loss of assets at replacement cost • Appropriate disclosure of information and consultation • Restore or, where possible, improve livelihoods and standards of living
PR6: Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources	<ul style="list-style-type: none"> • Protect and conserve biodiversity using precautionary approach
PR8: Cultural Heritage	<ul style="list-style-type: none"> • Support protection and conservation of cultural heritage
PR10: Information Disclosure and Stakeholder Engagement	<ul style="list-style-type: none"> • Promote means for adequate engagement with affected communities • Ensure grievances are responded to and managed appropriately

ESIA Deliverables

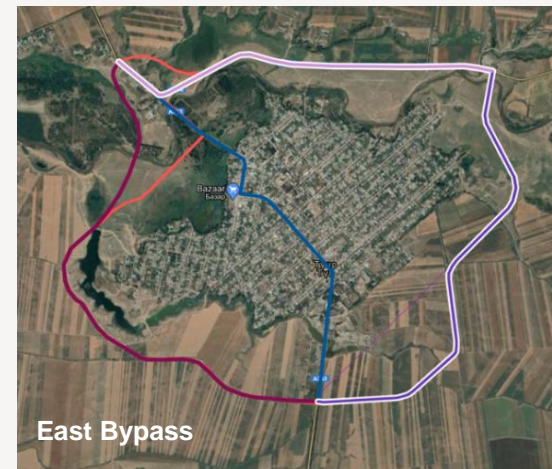
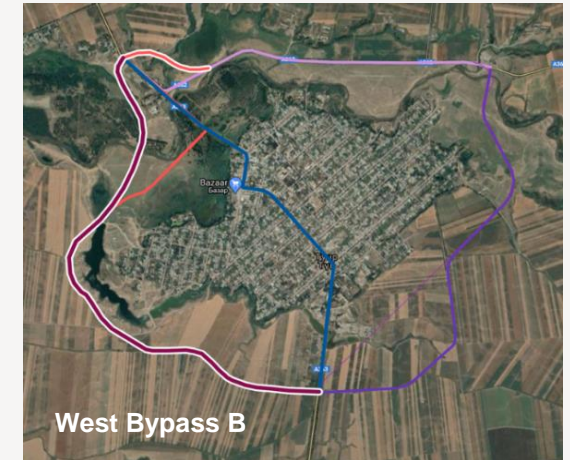
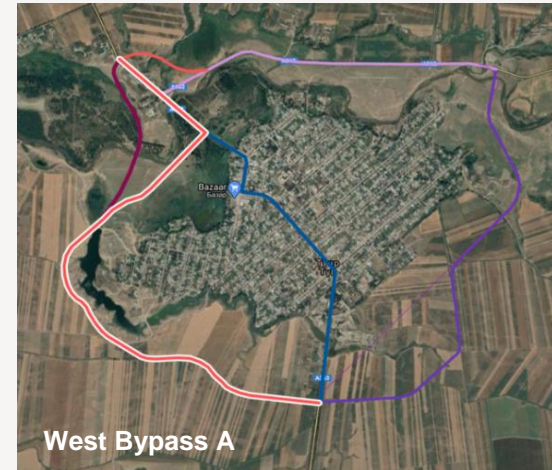
Available at:
<https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/52367.html>



4. PROJECT ALTERNATIVES

Alternatives

- Main alternative considered was whether or not to include a bypass around Tyup town
- Each option compared against Technical, Economic, Environmental and Social criteria using a weighted Multi-criteria analysis
- Based on review of Multi-criteria analysis and feedback from stakeholder engagement on bypass options, the MoTC advised that they supported the town option



Engagement & Selected Route

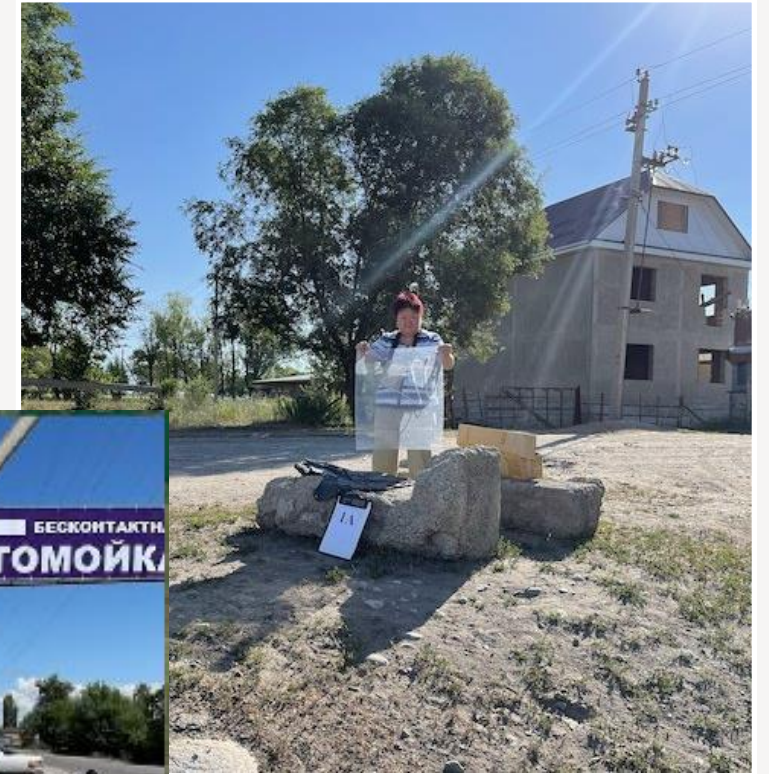
- Targeted stakeholder engagement 24 to 27 November 2020 to discuss route options. Attendees included representatives of Tyup district, local civil society, Ak-Suu District, & MoTC Road Maintenance
- Mixed opinion on options:
 - Reconstruction through Tyup would improve condition of the road, increase number of users of the road - tourists, carriageway, etc., which would positively contribute to increased business activity.
 - However, town route would cause an increase in the number of vehicles, accidents with pedestrians, increase in vibration that could affect houses.
 - No one supported a bypass road east of Tyup.
- **The “through town” options was taken forward i.e. upgrading on existing alignment but with reduced lane width in Tyup town and measures for improved safety**



5. SURVEYS AND STAKEHOLDER ENGAGEMENT

ESIA Surveys

- Site reconnaissance (October 2020)
- Mammal /Herpetofauna / Invertebrates surveys (April 2021)
- Vegetation surveys (October 2020 and April 2021)
- Bird surveys (October 2020, December 2020, April 2021)
- Aquatic invertebrate surveys (October 2020, April 2021)
- Water quality sampling (December 2020)
- Tourism and cultural heritage (June 2021)
- Social surveys (June 2021)
- Air quality surveys (June-July 2021)
- Noise survey and traffic counts (June-July 2021)



Road Safety Survey

- A Road Safety survey was undertaken by EGIS as part of their Technical and Economic Due Diligence in 2019/20.
- Key points:
 - Lack of signage
 - Lack of livestock crossings
 - Lack of separation between traffic, pedestrians and cyclists
 - No traffic management tools
 - Violations of traffic rules
 - Dangerous intersections



Stakeholder Engagement

Stage of ESIA	Dates	Method	Participants	Purpose
Site reconnaissance	24 to 27 November 2020	Meetings and site visit	Tyup District representatives MoTC Road Maintenance Local civil society Ak-Suu District representatives	Introduce the Project, identify key stakeholders, discuss bypass options, and identify potential direct and indirect impacts
ESIA Baseline	26 and 29 March 2021	Focus group discussions Two “public” meetings (reduced size due to Covid-19)	Business sector, Tyup Population of Tyup Farmers from Tyup village Tyup district – small public meeting Ak-Suu district – small public meeting	Introduction to project Use of semi-structured questions to seek feedback on: <ul style="list-style-type: none"> • Bypass or through town options for the road in Tyup • Value of the environment and social baseline e.g., grazing areas, current and future transportation needs, etc. • Any other issues or concerns
Focused EISA stage	14 to 16 June 2021	Focus group discussions Meetings	Vulnerable groups Farmers Tourism Interviews with experts Tyup district Interviews with experts Ak-Suu district	Introduction to project Seek feedback on the project
ESIA Report	NOW	Public consultation	General public	To feedback on the findings of the ESIA Report

Existing Concerns Raised

Issues raised	Summary
Safety	Lack of repairs, high volume traffic on narrow roads, lack of pedestrian pathways, lack of road signs, accidents, lack of crossing points, lack of traffic lights, speed limits/ high speeds, accidents, etc.
Pollution	Air pollution, shaking wall when HGVs pass. Litter due to the fact that there are no parking bays with facilities (e.g., trash cans). Dust. Poor drainage resulting in localised flooding.
Access	Difficult for trucks to drive through Tyup due to lots of turns and restrictions, and a narrow carriageway. Difficult to reach social facilities due to a lack of access roads.
Other	Uncontrolled development into the roadway and in unsafe locations. Anti-social behaviour from taxi drivers waiting for rides (cursing, fighting, drinking alcohol).



Positive Project Impacts Identified

Issues raised	Stakeholder comments
User experience and safety	<p>Road user experience will be improved.</p> <p>Use of road will increase to e.g., Karakol and recreational facilities.</p> <p>The quality of the road will also meet European standards</p> <p>Provision of a wide, comfortable road with road signs and speed bumps, video cameras, traffic lights, road signs, markings, sidewalks</p> <p>Fewer accidents. A median fence will be provided to reduce oncoming collisions.</p>
Livelihoods and Employment	<p>Possibly, creation of a small number of jobs.</p> <p>Decrease in the costs of car repairs.</p> <p>Allow for economic development of the village e.g., it will benefit residents, tourists and skiers. For example, drivers can stop, eat, buy something, refuel, etc. which in turn will bring profit to businesses and, respectively, taxes are paid.</p> <p>The road can contribute to the development of tourism in the Tyup region.</p> <p>Beneficial for business due to through-traffic.</p> <p>Easier access / transport to Karakol.</p>
Pollution reduction	<p>Reduction in dust and dirt, especially in the autumn-spring period.</p>
Other	<p>Positive transformation of the centre of Tyup.</p>

Negative Project Impacts Identified

Issues raised

Safety	Increased risk of road accidents, especially involving children (schools on opposite side of road to residential properties). Livestock accidents and fatalities.
Pollution	Increase in levels of noise, dust and noise from HGVs during construction, resulting in increased irritation and anxiety. Increase noise from HGVs during operation.
Quality	Concern over quality of build, fears that poor road surface will be provided as in other nearby road schemes. Lack of parking space provision in town.
Displacement	Uncertainty to where can build to avoid need for removal. Concern over properties affected and providing compensation.
Other	Negative impact from cutting down trees along the route.



Mitigation Proposed by Stakeholders

Issues	Summary
Quality	Road should be built to serve for at least 15-20 years without need for major repairs
Safety	<p>Provision of: parking spaces, traffic light, road signage, speed bumps, overpasses, lighting, surveillance cameras, bike paths, pedestrian crossings, crossings for livestock, parking spaces</p> <p>3-lane road in town, 4-lane outside.</p> <p>Install fences along the entire length of the road and on both sides, to prevent livestock crossing the road at unofficial points.</p> <p>Installation of surveillance cameras. Traffic police monitoring should be reinforced and revise the punishment for traffic offenders.</p> <p>Awareness raising on safe driving</p>
Pollution	Drainage installed in the new road.
Tourism	<p>Identify plots of land for yurt camps and/or car camps, where souvenirs, supplies for tourists, etc. can be sold. Tourist Information centres (TIC) with toilets should be provided. Install Tourist information boards (signs) in the direction of the main tourist sites.</p> <p>Provision of bus routes near sites and pedestrian pathways.</p>
Displacement	Detailed assessment of compensation requirements.
Other	<p>Provide landscaping / Tree management</p> <p>Lighting should be energy efficient, receiving a charge from solar energy.</p>

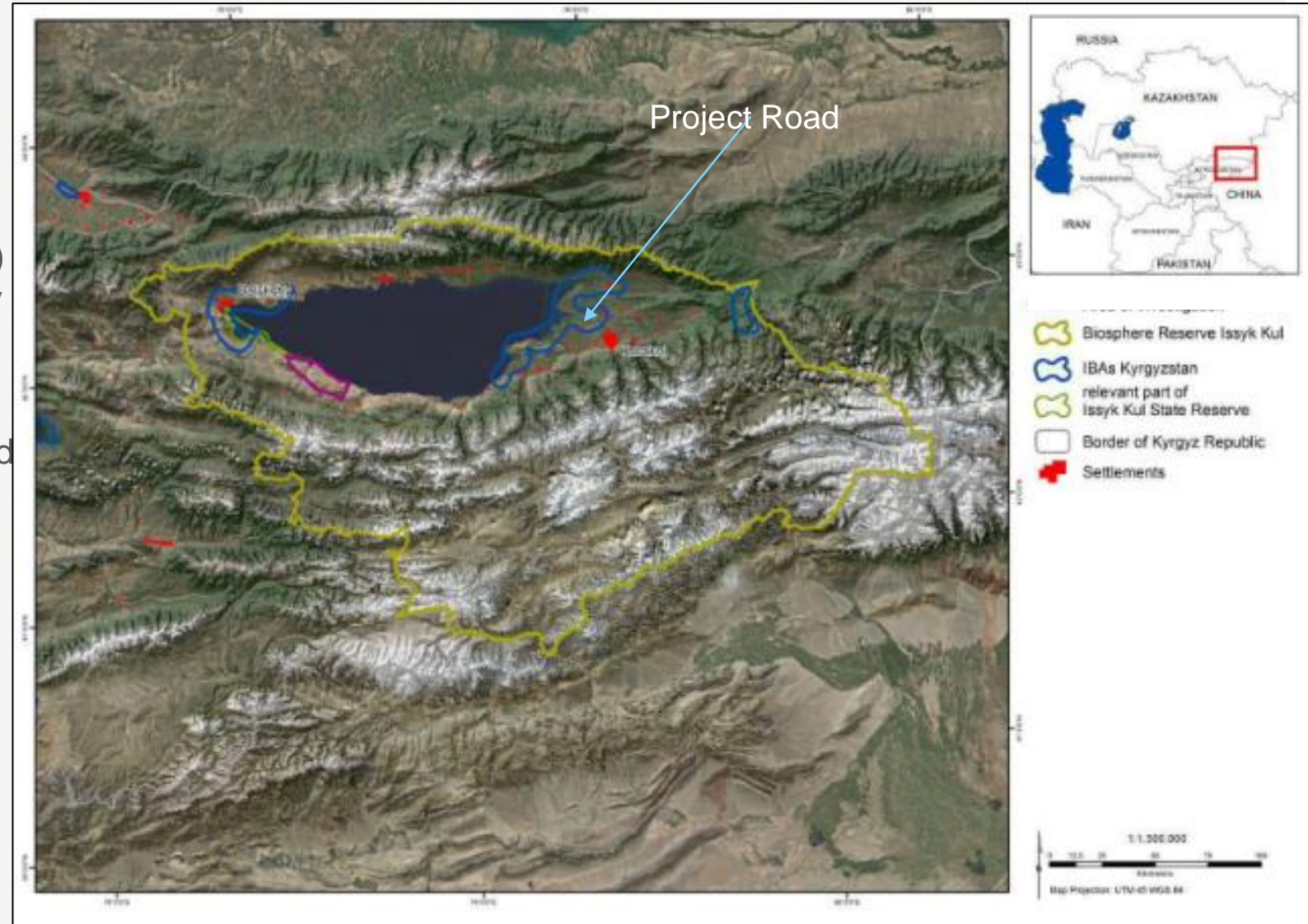
Project Responses

Issue	Response
Safety	<p>The ESIA and the Technical and Economic Due Diligence have made specific recommendations for safety features to be reviewed in the detailed design. The detailed design must take these recommendations on board.</p> <p>The MoTC, with assistance from a Project Implementation Unit (PIU) Consultant, will develop and implement a programme of road safety audits to assess safety performance.</p> <p>Awareness raising programme on road safety.</p>
Pollution	<p>Requirement for additional noise mitigation measures at individual properties that are considered sensitive e.g. residential properties in urban or higher population density areas, should be reviewed once the detailed design is available. Additional mitigation to be proposed if required.</p> <p>Drainage design should allow for flood protection of the road.</p> <p>CESMP to be in place during construction.</p> <p>Install litter bins are installed at key locations to avoid littering and consequent damage to road surface/drainage.</p>
Displacement	<p>Detailed design to avoid displacement wherever possible.</p> <p>Where it cannot be avoided, a Resettlement Action Plan (RAP) and/or Livelihoods Restoration Plan (LRP) will be prepared during the detailed design phase.</p>
Other	<p>Maintenance and planting of new trees along the road has been identified and captured in the Biodiversity Management Plan.</p> <p>Facilities for parking and improving access to tourist sites to be included in design.</p>

6. POTENTIAL IMPACTS AND MITIGATION

Key sensitivities

- Issyk Kul Lake is an UNESCO Biosphere Reserve, Ramsar Wetland of International Importance and State Nature Reserve
- Three Important Bird Areas (IBAs) in the study area– (i) Western Issyk Kul Lake; (ii) Eastern Issyk Kul Lake; (iii) Karkyra Valley IBA
- Floodplain ecosystems
- Tyup town with residential, commercial and municipal buildings
- Two major river crossings – largest is Dzherglan River
- Karakol city is one of the first cities in nomadic Central Asia
- Cemeteries along the road at Tyup and Karakol
- Farmland adjacent the existing road
- Several commemorative statues



Main Positive Project Impacts

The main benefits of the Project include:

- Improvements in road capacity to meet current and future traffic increase projections
- Benefits to local, national and transboundary trade and economies
- Improvements to road safety conditions
- Provision of better road conditions for drivers and passengers
- Improvements in urban street furniture (pedestrian crossings, lighting, pavement) with improved access for all
- Employment and skills training and demand for goods and services, mainly in construction
- Demand for goods and services during construction



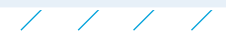
Significant Negative Construction Impacts and Mitigation

Topic	Potential Impact	Mitigation
Cultural heritage	Construction works may destroy or remove the physical presence of The Silk Roads and may which may damage or significantly change the following cultural heritage e.g. Monument (gumbez) to Balbay-Baatyr. Road alignment may affect grave sites.	Road widening to avoid areas of sensitive features .
Biodiversity	Road widening could affect sensitive ecological features such as quadrifolious tulip and <i>Astragalus projecturus</i> . Construction works could affect aquatic habitats and species through pollution, release of sediments, etc.	Detailed measures are set out in the Biodiversity Management Plan . Key sensitive areas to be avoided have been identified. Road widening and bridge design to avoid areas of sensitive features . Further detailed survey of quadrifolious tulip and <i>Astragalus projecturus</i> during detailed design. Construction Contractor will employ an Ecological Clerk of Works . Pre-construction surveys completed.
Dust	Dust arising from construction activities. However, these impacts will be temporary for the period of construction at each site.	Air Quality Management Plan . All works will be undertaken in accordance with national laws and best practice. Advance warning should be given to local communities regarding construction activities.
Noise	Noise at sensitive receptors could have potential for short-term adverse noise effects in urban areas.	Noise and Vibration Management Plan . All works will be undertaken in accordance with national laws and best practice. Advance warning should be given to local communities regarding construction activities.
Water pollution and aquatic habitats	In-channel works may result in release of sediments and increase of turbidity, Land clearing and grading and water abstraction (if used) may affect Tyup River and Jergalan River.	Water, Wastewater and Drainage Management Plan covering sediment management d. Contractor will undertake detailed water needs and supply assessment .



Significant Negative Operation Impacts and Mitigation

Topic	Potential Impact	Mitigation
Noise	Noise at sensitive receptors depending on final traffic speeds and alignment shifts (especially within Tyup).	Monitoring of the Project post-construction in the first year of operation should be undertaken to compare Project operation emissions with those pre-construction. Where required, Noise control at the source or further measures e.g. landscaping bunds.
Water pollution and aquatic habitats	Permanent increase in areas of impermeable surfaces resulting in increased pollutant/ contaminant load in surface water run-off affecting Tyup and Jergalan rivers.	Post-construction monitoring of water quality should take place once to compare against pre-project baseline conditions at the Rivers Tyup and Jergalan as a minimum. Road drainage designed based on flood survey estimation and to avoid blocking or affecting any surface runoff. Maintenance of surface water drainage infrastructure will be undertaken to maintain character and function. Waste collection bins and signage for the public at all locations.
Cultural heritage	Changes to setting from operation of the road The Silk Roads: the Routes Network of Chang'an-Tianshan Corridor and monuments.	Ensure design of road is sensitive to the monuments and where necessary, ensure visual screening from the road.
Social	Safety of local communities and road users.	Ensure safety measures as identified in the ESIA are applied in the detailed design .



Significant Negative Construction Impacts and Mitigation

Topic	Potential Impact	Mitigation
Physical displacement	Permanent loss of structures residential Buildings, graves in cemeteries and municipal buildings and temporary impacts on livelihoods	<p>Detailed design to avoid displacement wherever possible.</p> <p>If not possible, a Resettlement Action Plan and/or Livelihoods Action Plan will be prepared in accordance with the Land Acquisition and Resettlement Framework and EBRD PR5.</p> <p>An inventory of all assets affected would be identified and the value of the asset determined.</p> <p>No asset would be acquired until the RAP/LRP is prepared and compensation disbursed.</p> <p>A RAP/LRP grievance mechanism would be put in place.</p>

Further discussion and consultation on potential displacement will take place **ONCE** the detailed design is underway. We do not currently have the detailed design and therefore, cannot provide details on individuals assets that might be affected. If assets will be affected, a RAP or LRP will be prepared **DURING** detailed design.

Further details are explained in our Next Steps slides



7. NEXT STEPS

Next Stages

**ESIA Reports
& Disclosure
(May 2022 –
ongoing)**

Gather comments on
engagement and re-issued
ESIA Reports

**Detailed
design
(following
disclosure)**

Detailed design prepared
Resettlement surveys and
preparation of RAP/LRP, if required
Additional ecology surveys and
updating Biodiversity Management
Plan
Preparation of national EIA
Compliance with ESAP

**Construction
(following
detailed
design)**

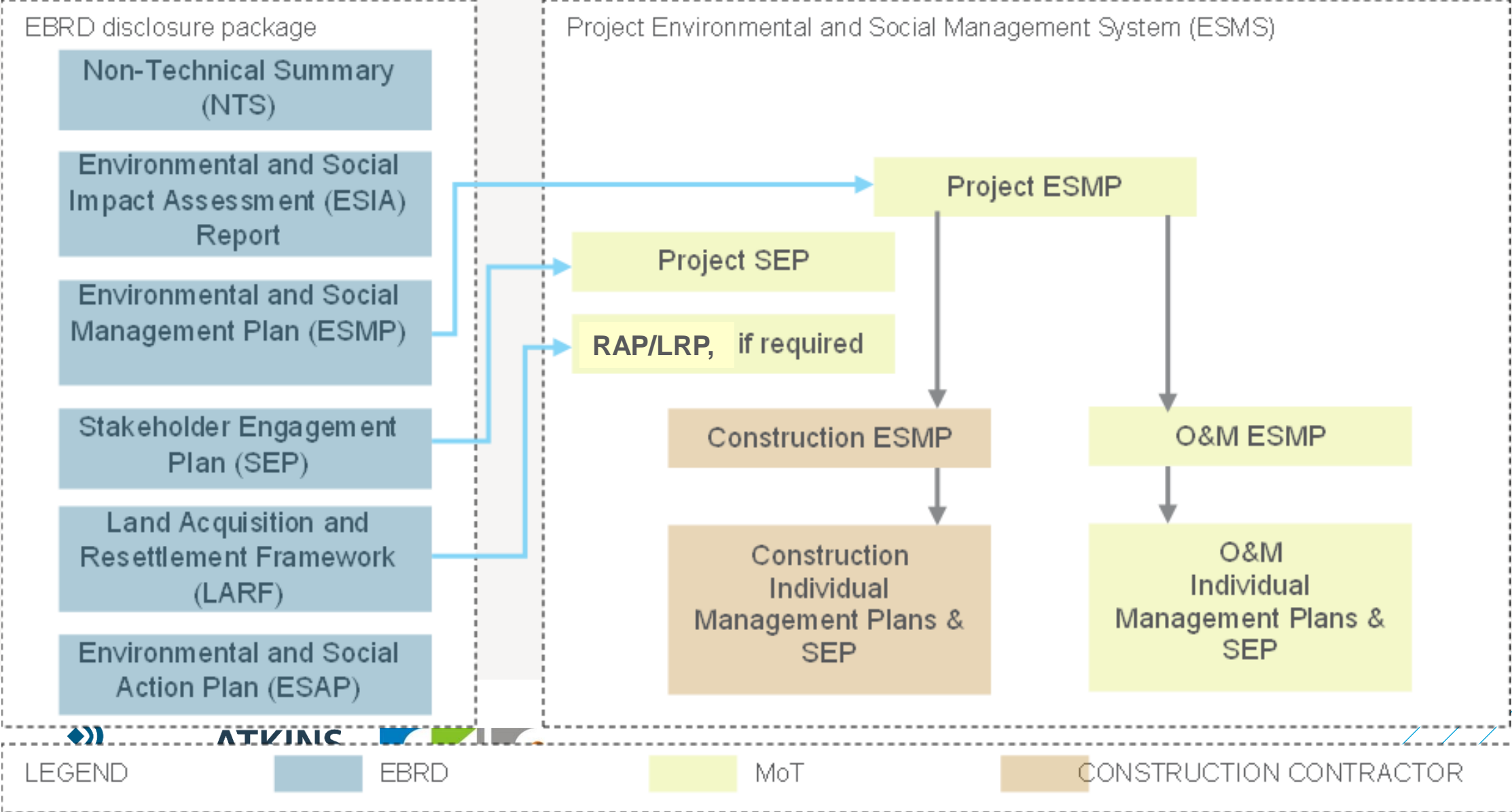
Construction
Environmental and Social
Management Plan
Construction Stakeholder
Engagement Plan
Community Liaison Officer
in place
Compliance with ESAP

**Operation and
Maintenance
(following
construction)**

Operation and
Maintenance
Environmental and Social
Management Plan in place
Compliance with ESAP



Key Management Measures – Documentation



Key Responsible Parties

Organisation	Role
MoTC	Loan beneficiary, responsible for developing and implementing the Project. Also responsible for operation and maintenance activities
Project Implementation Unit (PIU)	Support the MoTC in Project delivery, including E&S obligations. Assist in the monitoring of E&S performance of the Construction Contractor.
Supervision Engineer	Support MoTC in the selection and management of the Construction Contractor in accordance with contract conditions and schedule.
Construction Contractor	Responsible for constructing the Project to tender specifications. Will prepare and implement a detailed Construction ESMP and SEP during construction.



Key Management Measures – Construction

Project Stage	Main features
During design	<p>Project Implementation Unit (PIU) will be appointed.</p> <p>The road design will include safety features, including for less mobile and vulnerable people.</p> <p>Road Safety Audits will be undertaken to assess safety performance along the alignment and village/ town access roads.</p> <p>Incorporate climate change allowances for river flow and extreme rainfall during design in bridge design and drainage.</p> <p>Any additional E&S surveys completed and national EIA prepared.</p> <p>Road widening final design will avoid areas where sensitive features, particularly protected ecological features (quadrifolious tulip and <i>Astragalus projecturus</i>).</p> <p>Engagement with the UNESCO Biosphere representatives in relation to the final design alignment.</p> <p>Preparation of Resettlement Action Plan (RAP) and/or Livelihoods Restoration Plan (LRP), if needed.</p> <p>Update the Project ESMP and SEP.</p> <p>Grievance Mechanism will be put in place.</p>

Road Safety

The MoTC, with assistance from PIU Consultant, will develop and implement a programme of road safety audits to **assess safety performance** along the alignment and village access roads, and to **identify any unsafe conditions**.

This will include:

- An independent Road Safety Audit on the Detailed Design.
- A Road Safety Audit at Pre-Opening/Post Construction to confirm recommendations accepted during the design stage Road Safety Audit have been implemented.
- A Road Safety Audit should be undertaken 12 months post opening.
- A road Safety Audit periodically every three years to assess road traffic collisions along the road and identify any trends/blackspots that required remedial actions.

All Road Safety Audits will be approved by the EBRD.



Displacement Impacts

During the next stage, detailed design, the following will occur:

- Detailed design to avoid displacement wherever possible.
- Where it cannot be avoided, a Resettlement Action Plan (RAP) and/or Livelihoods Restoration Plan (LRP) will be prepared.
- A census and a socio-economic baseline assessment will be undertaken of affected persons. An inventory of affected assets will be prepared.
- A cut-off date for eligibility will be established.
- A compensation package will be identified and agreed with the affected person or household.
- No asset will be acquired until compensation has been disbursed.

Key EBRD PR 5 Principles to be followed:

- Any individuals or groups that may be **disadvantaged or vulnerable will be taken into account.**
- All displaced persons and communities will be offered compensation for loss of assets at **full replacement cost** and other assistance.
- Where livelihoods of displaced persons are land-based, or where land is collectively owned, where feasible, **land-based compensation will be offered.**
- A **grievance procedure** to deal with concerns about compensation and relocation will be set up.
- **Monitoring resettlement and livelihood restoration process** and should involve the participation of key stakeholders such as affected communities.

Key Management Measures – Construction & Operation

Project Stage	Main features
<p>During construction</p>	<p>Construction Contractor will be appointed.</p> <p>Construction Contractor will prepare a detailed Construction ESMP (CESMP) and Stakeholder Engagement Plan, based on the ESMP and SEP prepared for this ESIA.</p> <p>Contractor’s Grievance Mechanism will be put in place.</p> <p>Community Liaison Officer (CLO) will be assigned who will be in charge of SEP implementation going forward.</p> <p>PIU will monitor Construction Contractor E&S performance.</p>
<p>During operation</p>	<p>MoTC will prepare a detailed Operational and Maintenance ESMP.</p>



FEEDBACK

Who do I contact?

If you have any question, comments or grievances to raise, please contact the following people:

Main contact person	Role	Phone
Абдыгулов Асылбек Сагынбекович	эколо	+996 312 315058, доб. 130
Картанбаева Нурзада Алымбековна	оциолог	+996 312 315058, доб. 126





Оценка воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС) автодороги Тюп-Каракол

Стадия предварительного проектирования

Содержание

1. Контекст
1. 2. Проект
1. 3. Процесс ОВОСС
1. 4. Альтернативы проекта
1. 5. Опросы и взаимодействие с заинтересованными сторонами
1. 6. Потенциальное воздействие и смягчение последствий
7. Следующие шаги



1. КОНТЕКСТ

Контекст

- **Проект:** 32 км участка дороги Тюп-Каракол, расширение с односторонней до двухсторонней проезжей части
- **Разработчик проекта:** Министерство транспорта и коммуникаций (МТК)
- **Потенциальный кредитор:** Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)
- **Цель проекта:** Реабилитация/модернизация дороги для повышения безопасности дорожного движения и облегчения торговых и туристических связей Кыргызстана, Казахстана и Китая

Дорога проекта



Почему проект необходим?

Для повышения безопасности дорожного движения:

- В течение последних 30-35 лет дорога не ремонтировалась должным образом из-за отсутствия финансирования. Типичными дефектами являются глубокие поперечные трещины, глубокая колеиность, просадки и выбоины.
- Дальнейшее ухудшение состояния дороги может привести к увеличению риска для безопасности дорожного движения и жизни людей.
- Данные, полученные в ходе технической экспертизы, свидетельствуют о том, что в среднем в год происходит 15 аварий, в результате которых погибают 3-4 человека и 30 получают ранения.
- Повышенный износ транспортных средств может привести к негативному воздействию на здоровье и безопасность водителей и пешеходов.

Содействие развитию торговых и туристических связей Кыргызстана, Казахстана и Китая:

- Продолжающееся ухудшение состояния дороги может повлиять на доступность.
- Пропускная способность существующей двухполосной дороги не будет достаточной для будущего повышения уровня трафика.



2. ПРОЦЕСС

Проект

- **Проект:** 32 км, начинающаяся сразу за Сарыбулаком и заканчивающаяся на окраине Каракола, проходящая через административные границы айылных аймаков (АА) (Сары-Булак, Тюп, Михайловский, Тепке, Кара-Джал и, наконец, город Каракол.
- **Дизайн:** Технико-экономическое обоснование (ТЭО) было подготовлено в 2018 году. Рассматривается вариант объезда вокруг села Тюп.
- **Категория дороги:** повышение категории с 2-полосной дороги III категории до 4-полосной дороги II категории, за исключением Тюпа.

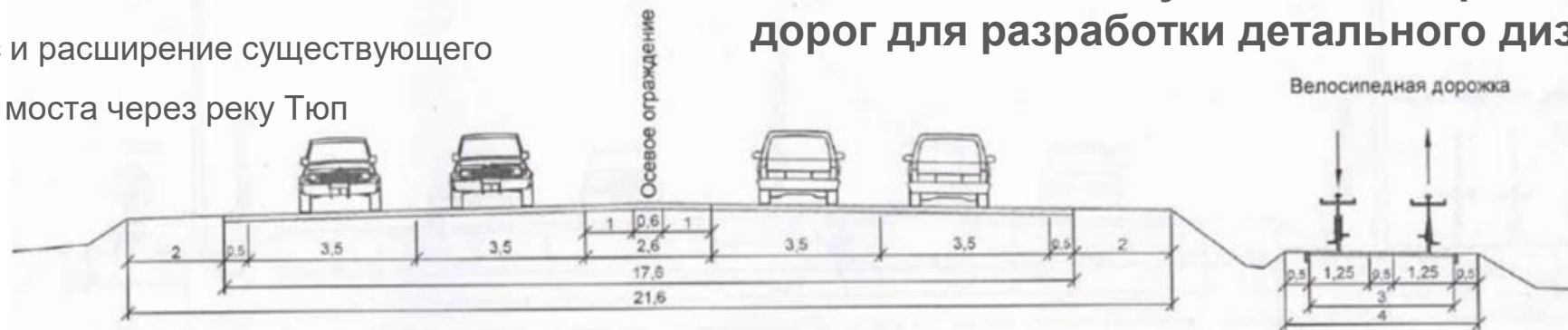


Характеристики проекта

Технико-экономическое обоснование определило следующее:

- Полная реконструкция существующей дороги и расширение до 4 x 3,5 м полос с асфальтированной средней полосой шириной 2,6 м и 2 м грунтовыми обочинами на сельских участках (за пределами Тюпа)
- Строительство 4 x 3 м полос движения с уменьшенной срединной полосой через Тюп
- Уличное освещение, пешеходные дорожки и крытый дренаж на городских участках
- Строительство отдельной велосипедной дорожки за пределами городских участков
- Частичный снос и расширение существующего трехпролетного моста через реку Тюп
- Расширение трехпролетного моста через реку Джергалан
- Замена всех дренажных сооружений
- Перенос инженерных коммуникаций
- Строительство насыпи из импортного материала
- Установка барьеров Нью-Джерси
- Строительство автобусных остановок и ям для ремонта автомобилей
- Посадка деревьев и кустарников

МТК назначит консультанта по проектированию дорог для разработки детального дизайна проекта.

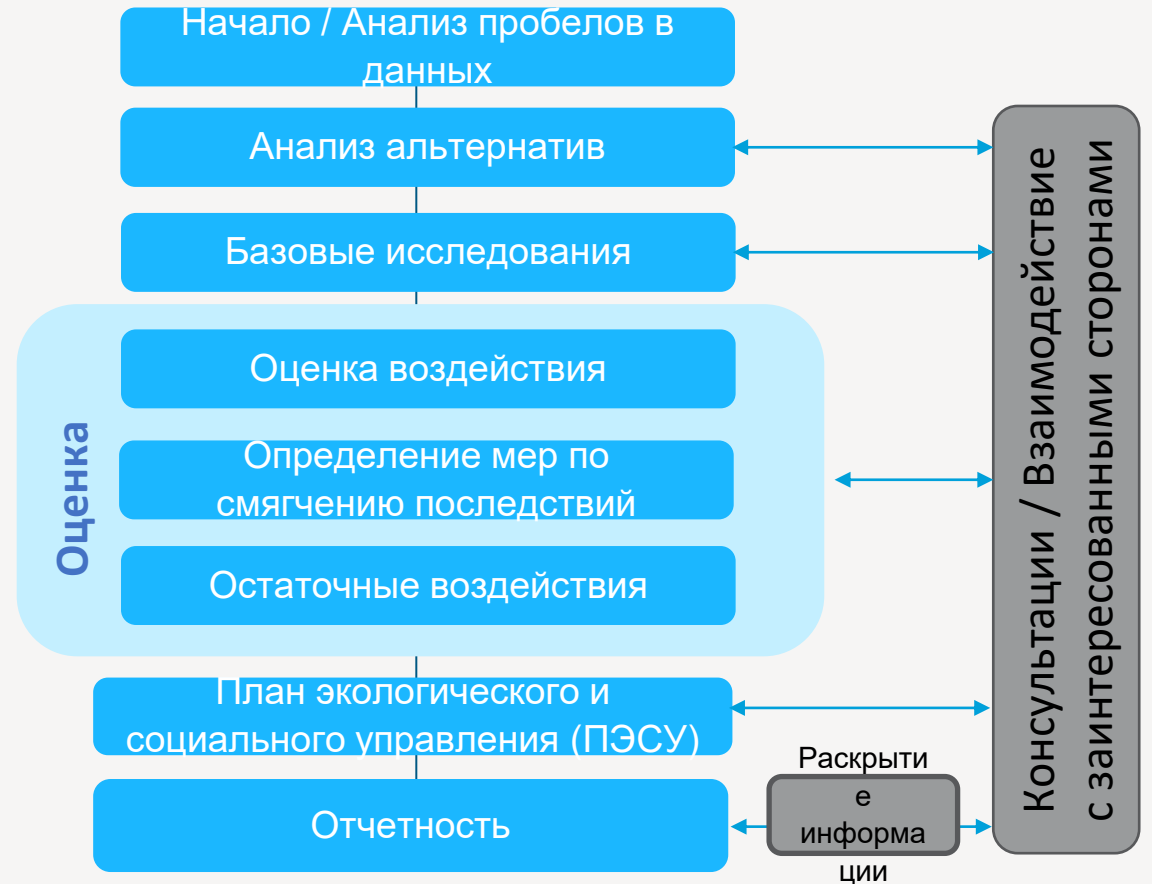


3. ПРОЦЕСС ОВОСС

Процесс ОВОСС

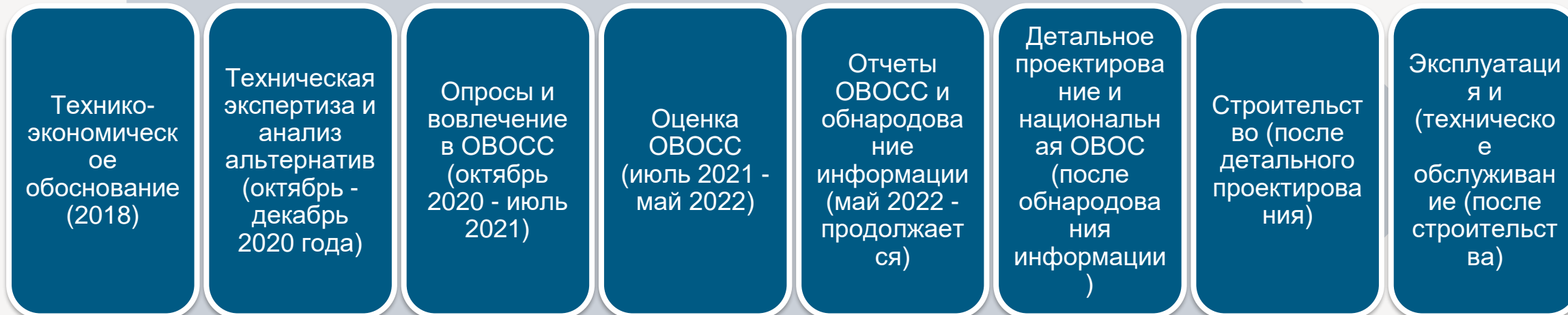
ОВОСС - это систематический процесс, который прогнозирует и оценивает воздействие, которое проект может оказать на ключевые аспекты физической, биологической и социально-экономической среды

- **Стандарты ESIA:** Проект ЕБРР категории А; Требования к деятельности ЕБРР и стандарты ЕС
- **Команда проекта:** WS Atkins International Limited (Великобритания) и CAI Consulting (Кыргызстан)
- **Территория исследования:** Иссык-Кульская область, охватывающая Ак-Сууйский район (округ) и Тюпский район (Тюп).



Сроки реализации проекта и ОВОСС

Мы здесь



Взаимодействие по альтернативным маршрутам

Взаимодействие по базовым показателям ОВОСС

Участие в разработке ОВОСС

Взаимодействие по результатам ОВОСС

ОВОСС Взаимодействие с заинтересованными сторонами

Примечание: Обсуждение потенциального перемещения невозможно до начала детального проектирования. Дальнейшие консультации будут проведены во время детального проектирования.

Требования ЕБРР

Соответствующие требования к выполнению	Краткое изложение
ТП1: Оценка и управление экологическими и социальными рисками и воздействиями	<ul style="list-style-type: none">• Определить и оценить экологические и социальные воздействия• Разработать систему экологического и социального менеджмента (СУОСиСС)
ТП2: Труд и условия труда	<ul style="list-style-type: none">• Уважать и защищать основополагающие принципы и права работников• Устанавливать, поддерживать и улучшать надежные отношения между работниками и руководством
ТП3: Ресурсоэффективность и предотвращение загрязнения и контроль над ним	<ul style="list-style-type: none">• Выявлять возможности для повышения эффективности использования ресурсов и минимизации отходов• Принять иерархию смягчения последствий для устранения негативного воздействия на здоровье человека и окружающую среду
ТП4: Здоровье и безопасность	<ul style="list-style-type: none">• Защищать и поощрять безопасность и здоровье работников• Оценивать и предотвращать или минимизировать неблагоприятное воздействие на здоровье и безопасность затронутых проектом сообществ и потребителей
ТП5: Приобретение земли, принудительное переселение и экономическое перемещение	<ul style="list-style-type: none">• Избегать или, когда это неизбежно, минимизировать вынужденное переселение• Предоставлять компенсацию за потерю активов по восстановительной стоимости• Соответствующее раскрытие информации и консультации• Восстановление или, по возможности, улучшение средств к существованию и уровня жизни
ТП6: Сохранение биоразнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами	<ul style="list-style-type: none">• Защищать и сохранять биоразнообразие, используя подход, основанный на мерах предосторожности
ТП8: Культурное наследие	<ul style="list-style-type: none">• Поддержка защиты и сохранения культурного наследия
ТП10: Раскрытие информации и вовлечение заинтересованных сторон	<ul style="list-style-type: none">• Продвижение средств для адекватного взаимодействия с затронутыми сообществами• Обеспечить реагирование на жалобы и надлежащее управление ими

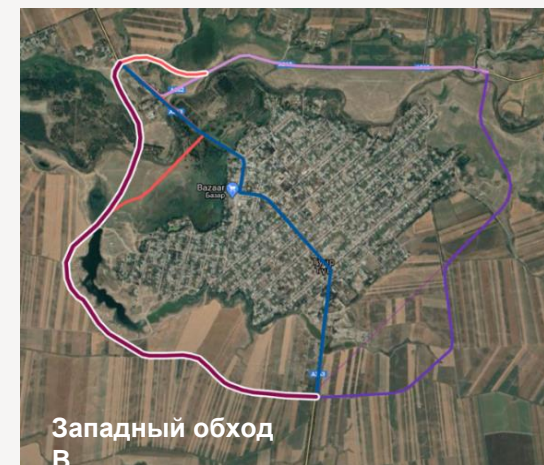
Результаты ОВОСС



4. АЛЬТЕРНАТИВЫ ПРОЕКТА

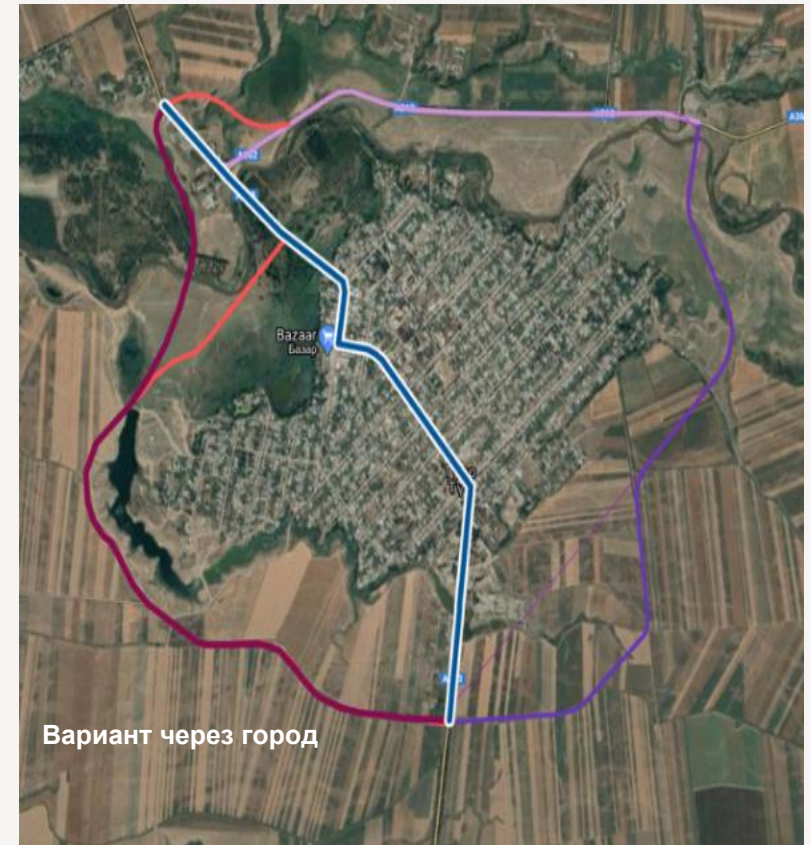
Альтернативы

- Основной рассматриваемой альтернативой было включение или не включение объездной дороги вокруг города Тюп
- Каждый вариант сравнивается с техническими, экономическими, экологическими и социальными критериями с помощью взвешенного многокритериального анализа
- На основании анализа многокритериального анализа и отзывов заинтересованных сторон о вариантах объезда, МТК сообщило, что поддерживает вариант с городом



Взаимодействие и выбранный маршрут

- Целевое взаимодействие с заинтересованными сторонами 24-27 ноября 2020 года для обсуждения вариантов маршрута. Присутствовали представители Тюпского района, местного гражданского общества, Ак-Сууйского района и МТК по эксплуатации дорог.
- Смешанное мнение о вариантах :
 - Реконструкция через Тюп улучшит состояние дороги, увеличит количество пользователей дороги - туристов, проезжающих и т.д., что положительно повлияет на рост деловой активности.
 - Однако маршрут через город приведет к увеличению количества транспортных средств, несчастным случаям с пешеходами, повышению вибрации, которая может повлиять на дома..
 - Никто не поддержал идею строительства объездной дороги к востоку от Тюпа.
- **Был принят вариант "через город", т.е. модернизация по существующей трассе, но с уменьшением ширины полосы движения в городе Тюп и мерами по повышению безопасности.**



5. ОПРОСЫ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

Опросы

- Рекогносцировка местности (октябрь 2020 года)
- Исследования млекопитающих / герпетофауны / беспозвоночных (апрель 2021)
- Обследования растительности (октябрь 2020 и апрель 2021)
- Обследования птиц (апрель 2021 года)
- Отбор проб качества воды (декабрь 2020 года)
- Туризм и культурное наследие (июнь 2021 года)
- Социальные опросы (июнь 2021 года)
- Исследования качества воздуха (июнь-июль 2021 года)
- Исследование уровня шума и подсчет количества транспорта (июнь-июль 2021 года)



Исследование безопасности дорожного движения

- Исследование безопасности дорожного движения было проведено компанией EGIS в рамках технико-экономической экспертизы в 2019/20 гг..
- **Ключевые выводы:**
 - Отсутствие вывесок
 - Отсутствие переходов для скота
 - Отсутствие разделения между дорожным движением, пешеходами и велосипедистами
 - Нет инструментов управления трафиком
 - Нарушения правил дорожного движения
 - Опасные перекрестки



Взаимодействие с заинтересованными сторонами

Этап ОВОСС	Даты	Метод	Участники	Назначение
Рекогносцировка местности	24-27 ноября 2020 г.	Встречи и посещение объекта	Представители Тюпского района Обслуживание дорог МТК Местное гражданское общество Представители района Ак-Суу	Представление проекта, определение основных заинтересованных сторон, обсуждение вариантов обхода и определение потенциальных прямых и косвенных воздействий
Базовый уровень ОВОСС	26 и 29 марта 2021 года	Обсуждения в фокус-группах Два "общественных" собрания (сокращенный размер из-за Covid-19)	Бизнес-сектор, Тюп Население Тюпа Фермеры из села Тюп Тюпский район - малое общественное собрание Ак-Сууйский район - небольшое собрание общественности	Введение в проект Использование полуструктурированных вопросов для получения обратной связи: <ul style="list-style-type: none"> • Варианты объездной дороги или дороги через город в Тюпе • Ценность окружающей среды и социального фона, например, пастбищные угодья, текущие и будущие транспортные потребности и т.д. • Любые другие вопросы или проблемы
Целенаправленный этап ОВОСС	14 - 16 июня 2021 года	Обсуждения в фокус-группах Встречи	Уязвимые группы Фермеры Туризм Интервью с экспертами Тюпский район Интервью с экспертами Ак-Сууйского района	Введение в проект Обратиться за обратной связью по проекту
Отчет по ОВОСС	СЕЙЧАС	Консультация с общественностью	Широкая общественность	Высказать свое мнение о результатах отчета по ОВОСС

Затронутые существующие проблемы

Проблемы	Итог обсуждения
Безопасность	Отсутствие ремонта, высокая интенсивность движения на узких дорогах, отсутствие пешеходных дорожек, отсутствие дорожных знаков, аварии, отсутствие переходов, отсутствие светофоров, ограничения скорости/высокие скорости, аварии и т.д.
Загрязнение	Загрязнение воздуха, трясущиеся стена при проезде грузовых автомобилей. Мусор из-за отсутствия парковочных мест с удобствами (например, мусорными баками). Пыль. Плохой дренаж, приводящий к локальным наводнениям.
Доступ	Сложность проезда грузовиков через Тюп из-за большого количества поворотов и ограничений, а также узкой проезжей части. Сложно добраться до социальных объектов из-за отсутствия подъездных путей.
Другое	Неконтролируемая застройка на проезжей части и в небезопасных местах. Антисоциальное поведение водителей такси, ожидающих заказов (ругань, драки, употребление алкоголя).



Определены положительные воздействия проекта

Обсуждаемые проблемы	Комментарии заинтересованных сторон
Опыт пользователей и безопасность	<p>Будет улучшен опыт пользователей дорог.</p> <p>Использование дороги увеличится, например, до Каракола и мест отдыха.</p> <p>Качество дороги также будет соответствовать европейским стандартам</p> <p>Обеспечение широкой, удобной дороги с дорожными знаками и ограничителями скорости, видеокамерами, светофорами, разметкой, тротуарами</p> <p>Меньше аварий. Для уменьшения встречных столкновений будет предусмотрено срединное ограждение.</p>
Средства к существованию и занятость	<p>Возможно создание небольшого количества рабочих мест.</p> <p>Снижение расходов на ремонт автомобилей.</p> <p>Позволит экономически развивать село, например, это принесет пользу жителям, туристам и лыжникам. Так водители смогут остановиться, поесть, купить что-то, заправиться и т.д., что в свою очередь принесет прибыль предприятиям и, соответственно, увеличатся выплаты налогов.</p> <p>Дорога может способствовать развитию туризма в Тюпском районе.</p> <p>Выгодно для бизнеса благодаря сквозному движению.</p> <p>Более легкий доступ/транспорт в Каракол.</p>
Уменьшение уровня загрязнения	<p>Уменьшение количества пыли и грязи, особенно в осенне-весенний период.</p>
Другое	<p>Позитивное преобразование центра Тюпа.</p>

Выявленные негативные воздействия проекта

Обсуждаемые проблемы

Безопасность	Повышенный риск дорожно-транспортных происшествий, особенно с участием детей (школы находятся на противоположной стороне дороги от жилых домов). Несчастные случаи и гибель скота.
Загрязнение	Повышение уровня шума, пыли и шума от грузовых автомобилей во время строительства, что приведет к усилению раздражения и беспокойства. Увеличение шума от грузовых автомобилей во время эксплуатации.
Качество	Озабоченность качеством строительства, опасения, что будет обеспечено плохое дорожное покрытие, как в других близлежащих дорожных схемах. Отсутствие парковочных мест в городе.
Перемещение	Неуверенность в том, где можно строить, чтобы избежать необходимости удаления. Озабоченность по поводу затронутых объектов и предоставления компенсации.
Другое	Негативное воздействие от вырубki деревьев вдоль маршрута.

Смягчение последствий, предложенное заинтересованными сторонами

Проблемы	Итог обсуждения
Качество	Дорога должна быть построена так, чтобы прослужить не менее 15-20 лет без необходимости капитального ремонта
Безопасность	<p>Обеспечение: светофор, дорожные знаки, ограничители скорости, эстакады, освещение, камеры наблюдения, велосипедные дорожки, пешеходные переходы, переходы для скота, парковочные места</p> <p>Трехполосная дорога в городе, четырехполосная за его пределами.</p> <p>Установить ограждения по всей длине дороги и с обеих сторон, чтобы предотвратить переход скота через дорогу в непредусмотренных местах.</p> <p>Установка камер наблюдения. Необходимо усилить контроль дорожной полиции и пересмотреть наказание для нарушителей правил дорожного движения.</p> <p>Повышение осведомленности о безопасном вождении</p>
Загрязнение	Дренаж, установленный на новой дороге.
Туризм	<p>Определить участки земли для юртовых лагерей и/или автолагерей, где можно продавать сувениры, товары для туристов и т.д. Необходимо обеспечить наличие туристических информационных центров (ТИЦ) с туалетами. Установить туристические информационные щиты (указатели) в направлении основных туристических объектов.</p> <p>Обеспечение автобусных маршрутов вблизи объектов и пешеходных дорожек.</p>
Перемещение	Детальная оценка требований к компенсации.
Другое	<p>Обеспечить озеленение / уход за деревьями</p> <p>Освещение должно быть энергоэффективным, получать заряд от солнечной энергии.</p>

Ответы проекта

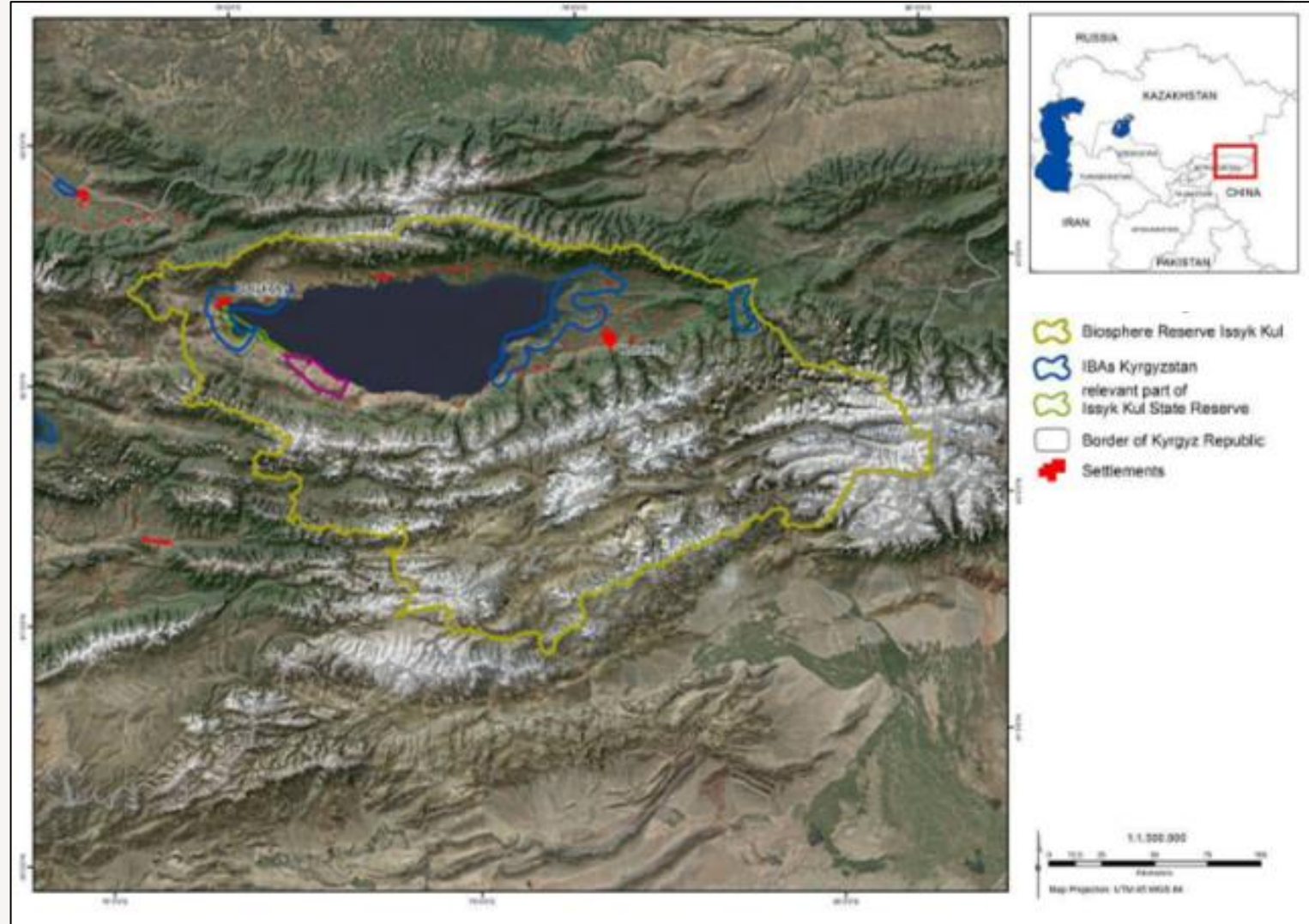
Проблема	Ответ
Безопасность	<p>В ОВОСС и Технико-экономической экспертизе были даны конкретные рекомендации по обеспечению безопасности, которые должны быть рассмотрены при детальном проектировании. В рабочем проекте эти рекомендации должны быть учтены.</p> <p>МТК, при содействии консультанта Отдела реализации проекта (ОРП), разработает и внедрит программу проведения проверок безопасности дорожного движения для оценки показателей безопасности.</p> <p>Программа повышения осведомленности о безопасности дорожного движения.</p>
Загрязнение	<p>Требование о дополнительных мерах по снижению шума на отдельных объектах, которые считаются чувствительными, например, жилые объекты в городских районах или районах с высокой плотностью населения, должно быть рассмотрено после получения рабочего проекта. Если потребуется, будут предложены дополнительные меры по снижению шума.</p> <p>Проектирование дренажа должно предусматривать защиту дороги от наводнений.</p> <p>Во время строительства должна быть предусмотрена СПУОСС.</p> <p>Установить урны для мусора в ключевых местах, чтобы избежать захламления и последующего повреждения дорожного покрытия/дренажа.</p>
Перемещение	<p>Детальное проектирование, по возможности предусмотрит возможность избежать перемещения населения. Там, где этого нельзя избежать, будет подготовлен План действий по переселению (ПДП) и/или план восстановления хозяйственного уклада (средств к существованию) (ПВХУ).</p>
Другое	<p>Уход и посадка новых деревьев вдоль дороги были определены и учтены в Плане управления биоразнообразием. Удобства для парковки и улучшения доступа к туристическим объектам должны быть включены в проектирование.</p>



6. ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ И СМЯГЧЕНИЕ ПОСЛЕДСТВИЙ

Ключевые особенности

- Озеро Иссык-Куль является биосферным заповедником ЮНЕСКО, Рамсарским водно-болотным угодьем международного значения и государственным природным заповедником.
- Три важные орнитологические территории (ВОТ) в районе исследования - (i) Западное озеро Иссык-Куль; (ii) Восточное озеро Иссык-Куль; (iii) ВОТ Долины Каркыра
- Пойменные экосистемы
- Город Тюп с жилыми, коммерческими и муниципальными зданиями
- Два крупных речных перехода - самый большой через реку Джерглан.
- Город Каракол - один из первых городов в кочевой Центральной Азии
- Кладбища вдоль дороги в Тюпе и Караколе
- Сельскохозяйственные угодья, прилегающие к существующей дороге
- Несколько памятных статуй



Основные положительные воздействия проекта

Основные преимущества Проекта включают:

- Улучшение пропускной способности дорог для удовлетворения текущих и будущих прогнозов увеличения трафика
- Преимущества для местной, национальной и трансграничной торговли и экономики
- Улучшение условий безопасности дорожного движения
- Обеспечение лучших дорожных условий для водителей и пассажиров
- Улучшение обустройства городских улиц (пешеходные переходы, освещение, тротуары) с улучшением доступа для всех.
- Занятость и обучение навыкам и спрос на товары и услуги, в основном в строительстве
- Спрос на товары и услуги во время строительства



Значительные негативные воздействия строительства и смягчение их последствий

Тема	Потенциальное воздействие	Смягчение
Культурное наследие	Строительные работы могут разрушить или устранить физическое присутствие Шелкового пути, а также повредить или существенно изменить следующее культурное наследие, например, Памятник (гумбез) Балбай-Баатыру. Выравнивание дороги может повлиять на могилы.	Расширение дороги, чтобы избежать областей с чувствительными объектами.
Биоразнообразие	Расширение дороги может повлиять на чувствительные экологические объекты, такие как четырехлистный тюльпан и <i>астрагал проекционный</i> . Строительные работы могут повлиять на водную среду обитания и виды из-за загрязнения, выброса отложений и т. д.	Дальнейшее детальное изучение четырехлистного тюльпана и <i>астрагала проекционного</i> во время детального проектирования. Расширение дороги и конструкция моста, чтобы избежать участков с чувствительными объектами . Подрядчик по строительству наймет специалиста по охране окружающей среды.
Пыль	Пыль от строительных работ. Однако эти воздействия будут временными на период строительства на каждом участке.	План управления качеством воздуха . Все работы будут проводиться в соответствии с национальным законодательством и передовой практикой. Следует заблаговременно предупредить местное население о строительных работах.
Шум	Шум на чувствительных реципиентах может иметь потенциал для краткосрочного неблагоприятного шумового воздействия в городских районах.	План управления шумом и вибрацией . Все работы будут проводиться в соответствии с национальным законодательством и передовой практикой. Следует заблаговременно предупредить местное население о строительных работах.
Загрязнение воды и водная среда обитания	Внутриусловные работы могут привести к выбросу наносов и увеличению мутности. Расчистка и планировка земель, а также водозабор (если они используются) могут повлиять на реки Тюп и Джергалан.	План управления водоснабжением, сточными водами и дренажом , включающий управление наносами d. Подрядчик проведет детальную оценку потребности в воде и водоснабжении.

Значительные негативные последствия эксплуатации и меры по их смягчению

Тема	Потенциальное воздействие	Смягчение
Шум	Шум на чувствительных рецепторах в зависимости от конечной скорости движения и смещений створа (особенно в Тюпе).	Мониторинг Проекта после завершения строительства в первый год эксплуатации должен проводиться для сравнения выбросов при эксплуатации Проекта с выбросами до строительства. При необходимости контроль шума в источнике или дополнительные меры, например, озеленение.
Загрязнение воды и водная среда обитания	Постоянное увеличение площадей непроницаемых поверхностей, что приводит к увеличению нагрузки загрязняющих веществ в стоке поверхностных вод, влияющих на реки Тюп и Джергалан .	Послестроительный мониторинг качества воды должен быть проведен как минимум один раз для сравнения с предпроектными фоновыми условиями на реках Тюп и Джергалан. Дорожный дренаж должен быть спроектирован на основе оценки обследования паводков и во избежание блокирования или воздействия на любой поверхностный сток. Будет проводиться циклическое техническое обслуживание инфраструктуры дренажа поверхностных вод для поддержания ее характера и функционирования. Урны для сбора мусора и вывески для населения во всех местах.
Культурное наследие	Изменения в обстановке от эксплуатации дороги Шелковый путь: сеть маршрутов коридора Чанъянь-Тяньшань и памятники.	Обеспечьте дизайн дороги с учетом памятников и, при необходимости, обеспечьте визуальную защиту от дороги.
Социальное	Безопасность местных сообществ и участников дорожного движения.	Обеспечить применение мер безопасности , определенных в ОВОСС, в рабочем проекте .

Значительные негативные воздействия строительства и смягчение их последствий

Тема	Потенциальное воздействие	Смягчение
Культурное наследие	Строительные работы могут разрушить или устранить физическое присутствие Шелкового пути, а также повредить или существенно изменить следующее культурное наследие, например, Памятник (гумбез) Балбай-Баатыру. Выравнивание дороги может повлиять на могилы.	Расширение дороги, чтобы избежать областей с чувствительными объектами.
Биоразнообразие	Расширение дороги может повлиять на чувствительные экологические объекты, такие как четырехлистный тюльпан и <i>астрагал проекционный</i> . Строительные работы могут повлиять на водную среду обитания и виды из-за загрязнения, выброса отложений и т. д.	Дальнейшее детальное изучение четырехлистного тюльпана и <i>астрагала проекционного</i> во время детального проектирования. Расширение дороги и конструкция моста, чтобы избежать участков с чувствительными объектами . Подрядчик по строительству наймет специалиста по охране окружающей среды.
Пыль	Пыль от строительных работ. Однако эти воздействия будут временными на период строительства на каждом участке.	План управления качеством воздуха . Все работы будут проводиться в соответствии с национальным законодательством и передовой практикой. Следует заблаговременно предупреждать местное население о строительных работах.
Шум	Шум на чувствительных реципиентах может иметь потенциал для краткосрочного неблагоприятного шумового воздействия в городских районах.	План управления шумом и вибрацией . Все работы будут проводиться в соответствии с национальным законодательством и передовой практикой. Следует заблаговременно предупреждать местное население о строительных работах.
Загрязнение воды и водная среда обитания	Внутрирусловые работы могут привести к выбросу наносов и увеличению мутности. Расчистка и планировка земель, а также водозабор (если они используются) могут повлиять на реки Тюп и Джергалан.	План управления водоснабжением, сточными водами и дренажом , включающий управление наносами d. Подрядчик проведет детальную оценку потребности в воде и водоснабжении.



Значительные негативные воздействия строительства и смягчение их последствий

Тема	Потенциальное воздействие	Смягчение
Физическое перемещение	Постоянная утрата строений, жилых зданий, могил на кладбищах и в муниципальных зданиях и временное воздействие на жизнедеятельность	<p>Детальное проектирование, чтобы по возможности избежать перемещения населения.</p> <p>Если это невозможно, будет подготовлен План действий по переселению и/или плана восстановления хозяйственного уклада (средств к существованию) (ПВХУ) в соответствии с Рамочной программой по приобретению земли и переселению и ТП 5 ЕБРР.</p> <p>Будет проведена инвентаризация всех затронутых активов и определена их стоимость.</p> <p>Ни один актив не будет приобретен до тех пор, пока не будет подготовлен ПДП/ПХВУ и не будет выплачена компенсация.</p> <p>Будет создан механизм рассмотрения жалоб в рамках ПДП/ПХВУ.</p>

Дальнейшие обсуждения и консультации по поводу возможного перемещения будут проводиться ПОСЛЕ разработки детального проекта. В настоящее время у нас нет детального проекта, поэтому мы не можем предоставить подробную информацию об отдельных активах, которые могут быть затронуты. Если активы будут затронуты, ПДП или ПДОСС будут подготовлены В ХОДЕ детального проектирования.

Более подробная информация представлена на слайдах "Следующие шаги".



7. СЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

СЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

Отчет ОВОСС
и его
обнародование
(Май 2022 – наст.
вр.)

Сбор комментариев по
взаимодействию и
повторному выпуску
отчетов ОВОСС

Детальное
проектирование
(следует за
обнародованием)

Детальное проектирование закончено
Обследования по переселению и
подготовка ПДП/ПДОСС , если
требуется
Дополнительные экологические
исследования и обновление Плана
управления биоразнообразием
Подготовка национальной ОВОСС
Соблюдение требований ПМОиСС

Строительные
работы
(следуют за
детальным
проектированием)

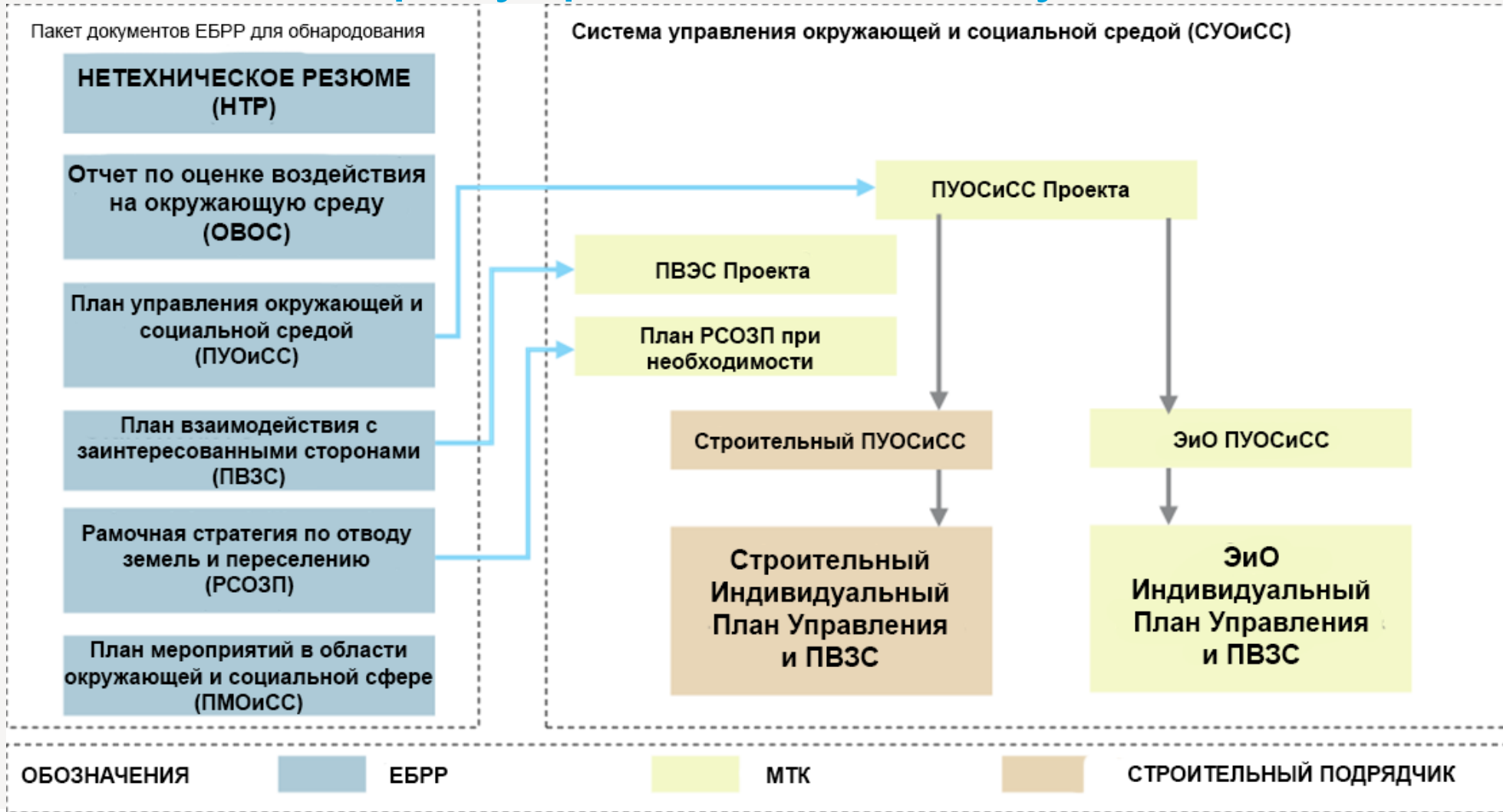
План экологического и
социального управления
строительством
План взаимодействия с
заинтересованными сторонами
в строительстве
Имеется сотрудник по связям с
населением
Соблюдение требований
ПМОиСС

Эксплуатация и
обслуживание
(следуют за
строительными
работами)

Эксплуатация и обслуживание
План экологического и
социального управления в
наличии
Соблюдение требований
ПМОиСС



Ключевые меры управления – Документация



Ключевые ответственные лица

Организация	Роль
МТК	Бенефициар займа, ответственный за разработку и реализацию Проекта. Также отвечает за деятельность по эксплуатации и техническому обслуживанию
Отдел реализации проекта (ОРП)	Оказание поддержки МТК в реализации проекта, включая обязательства по ООС и С. Содействие в мониторинге показателей ООС и С подрядчика строительства.
Инженер по надзору	Поддержка МТК в выборе и управлении строительным подрядчиком в соответствии с условиями и графиком контракта.
Строительный подрядчик	Отвечает за строительство в ходе реализации Проекта в соответствии с тендерными спецификациями. Подготовит и внедрит подробный ПУОСС строительства и ППЗС во время строительства.



Ключевые меры управления - строительство

Стадия проекта	Основные характеристики
В ходе подготовки проекта	<p>Отдел реализации проекта (ОРП) будет назначен.</p> <p>Проектирование дороги будет включать элементы безопасности, в том числе для маломобильных и уязвимых людей.</p> <p>Будут проведены Проверки безопасности дорожного движения для оценки показателей безопасности вдоль трассы и подъездных дорог к селам и городам.</p> <p>При проектировании мостов и дренажа включать в расчеты поправки на изменение климата для речного стока и экстремальных осадков.</p> <p>Завершены любые дополнительные исследования по ООС и С и подготовка национальной ОВОСС.</p> <p>Окончательный проект расширения дороги будет избегать участков с чувствительными характеристиками, особо охраняемые экологические объекты (четырёхлистный тюльпан и Астрагал сходный (<i>Astragalus projecturus</i>)). Взаимодействие с представителями биосферы ЮНЕСКО в связи с окончательным согласованием проекта.</p> <p>Подготовка плана действий по переселению (ПДП) и/или плана восстановления хозяйственного уклада (средств к существованию) (ПВХУ), при необходимости.</p> <p>Обновление ПУОСС и ППЗС проекта.</p> <p>Будет создан механизм рассмотрения жалоб.</p>

Безопасность дорожного движения

МТК, при содействии ОРП, разработает и внедрит программу **проверки безопасности дорожного движения** для оценки показателей безопасности вдоль трассы и подъездных дорог к селам, а также для **выявления любых опасных условий**.

Программа будет включать следующее:

- Независимая проверка безопасности дорожного движения согласно рабочему проекту.
- Проверка безопасности дорожного движения на этапе перед началом/после завершения строительства для подтверждения выполнения рекомендаций, принятых на этапе проектирования Проверки безопасности дорожного движения.
- Необходимо выполнить проверку безопасности дорожного движения через 12 месяцев после начала строительства.
- Проведение проверки безопасности дорожного движения периодически раз в три года для оценки дорожно-транспортных происшествий на дороге и выявления любых тенденций/"черных точек", требующих корректирующих действий.

Все проверки безопасности дорожного движения будут утверждаться ЕБРР.



Последствия перемещения

На **следующем этапе**, рабочего проекта, произойдет следующее:

- По возможности детальное проектирование будет избегать перемещений.
- Там, где этого нельзя избежать, будет подготовлен План действий по переселению (ПДП) и/или план восстановления хозяйственного уклада (средств к существованию) (ПВХУ).
- Будет проведена перепись населения и базовая социально-экономическая оценка пострадавших лиц. Будет подготовлена опись пострадавших активов.
- Будет установлена дата прекращения права на участие в программе.
- Пакет компенсаций будет определен и согласован с пострадавшим лицом или домохозяйством.
- Ни один актив не будет приобретен до тех пор, пока не будет выплачена компенсация.

Основные принципы ТП 5 ЕБРР, которым необходимо следовать:

- Будут приняты во внимание любые лица или группы, **которые могут оказаться в неблагоприятном или уязвимом положении.**
- Всем перемещенным лицам и сообществам будет предложена компенсация за потерю имущества по **полной замещающей стоимости** и другая помощь.
- Там, где средства к существованию перемещенных лиц основаны на земельных ресурсах, или там, где земля находится в коллективной собственности, там, где это возможно, будет предложена компенсация на **основе хозяйственной деятельности.**
- Будет создана **процедура рассмотрения жалоб** по поводу компенсаций и переселения.
- **Мониторинг процесса переселения и восстановления средств к существованию**, который должен включать участие ключевых заинтересованных сторон, таких как затронутые сообщества.

Ключевые меры управления - строительство и эксплуатация

Стадия проекта	Основные характеристики
Во время строительства	<p>Будет назначен строительный подрядчик.</p> <p>Строительный подрядчик подготовит рабочий документ строительного ПУОСС (СПУОСС) и план взаимодействия с заинтересованными сторонами, на основе ПУОСС и ППЗС, подготовленных для данной ОВОСС.</p> <p>Подрядчиком будет создан механизм рассмотрения жалоб.</p> <p>Специалист по связям с населением (СНН) будет назначен ответственным за реализацию ППЗС в будущем.</p> <p>ОРП будет осуществлять мониторинг деятельности строительных подрядчиков в области ООС и С.</p>
Во время эксплуатации	Подрядчик по строительству подготовит подробный ПУОСС по эксплуатации и техническому обслуживанию.



ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Полезные контакты

Если у вас есть вопросы, комментарии или претензии, пожалуйста, обращайтесь к следующим лицам:

Основное контактное лицо	Роль	Телефон
Абдыгулов Асылбек Сагынбекович	Эколог	+996 312 315058, доб. 130
Картанбаева Нурзада Алымбековна	Социолог	+996 312 315058, доб. 126



Ключевые меры управления

Стадия проекта	Основные характеристики
<p>Во время проектирования</p>	<p>Проект дороги будет включать элементы безопасности, в том числе для менее мобильных и уязвимых людей.</p> <p>При расширении дороги следует избегать участков с чувствительными элементами, особенно охраняемыми экологическими объектами (четырёхлистный тюльпан и <i>астрагал проекционный</i>).</p> <p>Аудиты безопасности дорожного движения будут проводиться для оценки показателей безопасности вдоль трассы и подъездных дорог села/города .</p> <p>При проектировании мостов и водоотвода учитывайте поправку на изменение климата для речного стока и экстремальных осадков.</p> <p>Завершены любые дополнительные экосоциальные исследования и подготовлена национальная ОВОСС.</p> <p>Подготовка Плана действий по переселению (ПДП) и/или План восстановления хозяйственного уклада (средств к существованию) (ПВХУ)., при необходимости.</p>
<p>Во время строительства</p>	<p>Подрядчик по строительству подготовит подробный ПУОСС и План взаимодействия с заинтересованными сторонами.</p>
<p>Во время эксплуатации</p>	<p>Подрядчик по строительству подготовит подробный ПУОСС по эксплуатации и техническому обслуживанию.</p>



Appendix C. MoTC Letter to Local Government

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
ТРАНСПОРТ ЖАНА
КОММУНИКАЦИЯЛАР
МИНИСТРЛИГИ**



**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА И
КОММУНИКАЦИЙ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

720017, Бишкек ш., Исанов көч., 42
тел. + 996 (312) 31-43-85, 31-43-13,
факс: + 996 (312) 31-28-11
E-mail: mtd@mtd.gov.kg
www.mtd.gov.kg

720017, г. Бишкек, ул. Исанова, 42
тел. + 996 (312) 31-43-85, 31-43-13,
факс: + 996 (312) 31-28-11
E-mail: mtd@mtd.gov.kg
www.mtd.gov.kg

№ 14 8/1386

« 08 » 12 2022 ж. (г.)

На № _____

**Полномочному представителю
Президента Кыргызской Республики
в Иссык-Кульской области
Иманбетову И. Ж.**

**Ак-Суйская районная
государственная администрация
Иссык-Кульской области**

**Тюпская районная
государственная администрация
Иссык-Кульской области**

Проект: «Иссык-Кульская кольцевая автомобильная дорога»

Тема: «Просьба оказать содействие в организации общественной консультации»

Европейский банк реконструкции и развития рассматривает возможность выделения финансирования для реабилитации участка Иссык-Кульской кольцевой автомобильной дороги (от с. Балбай Баатыр до г. Каракол, протяженностью 36 км). В связи с чем, донор выделил техническую помощь для подготовки Технико-экономического обоснования (ТЭО).

В рамках реализации данной технической помощи Проектно-изыскательский институт «Кыргыздортранспроект» планирует приступить к соответствующим работам.

На сегодняшний день донор подготовил Отчёт об оценке воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС) автодороги Тюп-Каракол и планирует провести общественные консультации.

Ввиду вышеизложенного просим Вас:

- предоставить помещение для проведения общественных слушаний 15 декабря 2022 года в РГА Ак-Суйского района и 16 декабря 2022 года в РГА Тюпского района;

- поручить соответствующим специалистам обеспечить явку на консультацию лиц, имущество и/или источники доходов, которых подпадают под воздействие Проекта;
- обеспечить явку Главного архитектора, Начальника управления по землеустройству и регистрации прав на недвижимое имущество соответствующих районов и других необходимых специалистов.

В случае возникновения вопросов просим обращаться эксперту проекта по социальным вопросам – Канькей Абдырахмановой тел. 0 552 262675 и специалисту ГРП Министерства транспорта и коммуникаций КР – Тагаю Алимбаеву тел. 0 555 909 116.

Приложение:

- 1. Программа общественных слушаний – 2 страницы.*

С уважением,

Первый заместитель министра



Н.Кайынбаев

ПРОГРАММА

Общественных слушаний по Проекту ЕБРР «Оценка воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС) автодороги Тюп-Каракол. Стадия предварительного проектирования»

Дата: 15 декабря 2022 года –
с. Теплоключенка (Аксуйский район)
Время: 14.00-16.30
Место: РГА Аксуйского района

Дата: 16 декабря 2022 года –
с. Тюп (Тюпский район)
Время: 09.00-11.30
Место: РГА Тюпского района

Цель: Обсуждение результатов предварительного проектирования и проведенного предварительного ОВОС по реконструкции автодороги Тюп-Каракол.

Участники:

- Со стороны проекта: Представители Группы Реализации Проекта (ГРП) при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, представители консалтинговой компании, эксперты.
- Со стороны ОМСУ: Представители ОМСУ, местные жители, представители уязвимых категорий населения, пенсионеры, НПО, представители местных организаций образования и здравоохранения, ГУ «Кадастр», районного управления по градостроительству и архитектуре, Тюпского ДЭУ, фермеры, а также представители бизнес структур (туризм, транспорт, торговля и др.)

15 декабря 2022 г. с. Теплоключенка (Аксуйский район)		
14:00-14:30	Регистрация участников	Каныкей Абдырахманова (представитель консалтинговой компании ЦАИКонсалтинг)
14.30-14.40	<i>Приветственное слово:</i> -Представители ГРП Министерства транспорта и коммуникаций КР	Нурзада Карганбаева , специалист по социальным вопросам ГРП. Асылбек Абдыгулов , специалист по окружающей среде ГРП; Тагай Алимбаев , специалист по мониторингу проектов и связи с общественностью ГРП;
14:40-15:30	Презентация результатов стадии предварительного проектирования	Таалай Шаршембиева (эксперт по социальным вопросам) Каныкей Абдырахманова (представитель консалтинговой компании ЦАИКонсалтинг)
15:30-16:10	<i>Вопросы по презентации. Ответы</i> <i>Обсуждение</i>	
16:10-16:20	Завершение общественных слушаний	Таалай Шаршембиева Тагай Алимбаев Каныкей Абдырахманова

16 декабря 2022 г. с. Тюп (Тюпский район)

09.00-09.30	Регистрация участников	Каныкей Абдырахманова (представитель консалтинговой компании ЦАИКонсалтинг)
09.30-09.40	<i>Приветственное слово:</i> -Представители ГРП Министерства транспорта и коммуникаций КР	Нурзада Картанбаева , специалист по социальным вопросам ГРП. Асылбек Абдыгулов , специалист по окружающей среде ГРП; Тагай Алимбаев , специалист по мониторингу проектов и связи с общественностью ГРП;
09:40-10:30	Презентация результатов стадии предварительного проектирования	Таалай Шаршембиева (эксперт по социальным вопросам) Каныкей Абдырахманова (представитель консалтинговой компании ЦАИКонсалтинг)
10.30-11:15	<i>Вопросы по презентации. Ответы Обсуждение</i>	
11:15-11:30	Завершение общественных слушаний	Таалай Шаршембиева Асылбек Абдыгулов Нурзада Картанбаева Тагай Алимбаев Каныкей Абдырахманова

Appendix D. Consultation Transcripts

Minutes of the Public Hearing in Aksu Rayon of Issyk-Kul Oblast

Subject: "Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) of Tyup-Karakol Road" - Preliminary Design Stage.

Venue: State Administration of Aksuu district

Date: 15.12.22.

Participants: 21 people.

Qualitative composition of participants: land surveyors of Tepki and Kara-Zhal Aiyl okmotu, representative of Kyrgyztelecom, representative of Aksu Rayon Police Department, representative of Aksu Traffic Police Department, engineer of DEP 35, representative of Aksu Rayon Electric Power Station, representative of Aksu Architecture Department, representative of MES, manager of Aksu RUAR and representatives of MTIC KR GRP ADB. See Annex 1. List of participants from Aksu district.

Moderators: T.S. Sharshembieva and K. Abdrakhmanova.

Presentation Preliminary design stages.

1. Context.
2. Project.
3. The ESIA process
4. Project alternatives
5. Interviews and stakeholder engagement
6. Potential impacts and mitigation
7. Next step

Participants were provided with information about the overall project, and the research process. Participants were also given information about the ESIA and the timing of the project and the ESIA. (The ESIA is a systematic process that predicts and assesses the impacts that the project may have on key aspects of the physical, biological and socio-economic environment). Also drew participants' attention to the EBRD requirements and project alternatives. And highlighted to the participants the route they have chosen. Information about the survey and stakeholder engagement was also presented to the participants. During the presentation, participants had the opportunity to see the positive and negative aspects of the project, mitigating circumstances, etc. (See full presentation in Russian and Kyrgyz).

Exchange of views:

Participants were generally satisfied with the presentation, but some participants had their own questions and suggestions:

Question: What will be the impact on business?

Answer: We think there will be a positive impact, even if it is small, but additional jobs may open up. As for those who have gone over the red line, there is likely to be a negative impact.

Q: Have you researched the number of cars travelling on this road? Do you have any information on the volume of cars?

Answer: Yes, it has been researched. There is some preliminary information.

Question: Are subways foreseen?

Answer: We cannot answer this question specifically now, this will be dealt with when the detailed design begins.

Suggestions:

- Parapets need to be installed;
- There are trees along the road, they need to be removed. They block the direct sunlight to the road and very often there is ice on the road all winter, which will cause accidents.
- Install overpasses, prayer room, rest areas along the road.

Minutes of the Public Hearing in Tyup District of Issyk-Kul Oblast

Subject: "Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) of the Tyup-Karakol Road" - Preliminary Design Stage.

Venue: District State Administration of Tyup district

Date: 16.12.22.

Participants: 25 people.

Qualitative composition of participants: engineer UAR, land surveyor AO, representative of the hospital, methodologist of the House of Culture, chief specialist and specialist of Rayon State Administration, driver, representative of NGO "Baldar Omur Bulagy", representative, Tyup Rayon State Administration, representative of Tyup AO, representative of GU "Cadastre", representatives of Sary-Bulak, Mikhailovskoye villages, social worker, representative of Tyup Rayon Department of Urban Planning and Architecture, etc., and representatives of MTIC KR GRP ABD. See Annex 2. List of participants from Tyup district.

Moderators: T.S. Sharshembieva and K. Abdrakhmanova.

Presentation Preliminary design stages.

1. Context .
2. Project .
3. The ESIA process
- 4 Project alternatives
5. Interviews and stakeholder engagement
6. Potential impacts and mitigation
7. Next step

Participants were provided with information about the overall project, and the research process. Participants were also given information about the ESIA, and the timing of the project and the ESIA. (The ESIA is a systematic process that predicts and assesses the impacts that the project may have on key aspects of the physical, biological and socio-economic environment). Also drew participants' attention to the EBRD requirements and project alternatives. And highlighted to the participants the route they have chosen. The participants were also provided with information about the survey and stakeholder engagement. During the presentation the participants had the opportunity to see the positive and negative aspects from the project impacts, mitigating measures for negative impacts, etc. (See full presentation in Russian and Kyrgyz).

Exchange of views:

Participants were generally satisfied with the presentation, but some participants had their own questions and suggestions:

Question: Until your project starts working, we already have a road that goes through Tyup village. You said in your presentation that there would be a 3 lane road inside the village, we have already

had a 4 lane road made. Why do we need a 3-lane road now? Do you want to destroy everything back?

Answer: We are surprised that you have a road through Tyup village. As far as I understand, the DEP made this road for you. It is not the project's fault.

Question: This all goes through the Ministry of Transport. Don't you have coordination in actions: Ministry of Transport and the project?

Answer: why not, there is. But it is an idea to repair the road inside the Tyup village, most likely because Tyup district was included in the pilot project for A/A consolidation and now people from different regions and government levels will often come here. That is why I think your DEP has taken such a step.

Question: Since we have already made a 4-lane road inside the village, can you change the route of the road reconstruction not through the village, but a bypass road?

Answer: We cannot answer this question specifically at the moment, this will be done when the detailed design will begin.

Question: have you taken soil erosion into account. In any case, if you are going to widen the road, you will have to cut down the trees that are along the road. If you are an environmentalist, you need to start planting new trees now, if you don't do it today, it will be too late. If there are no trees that prevent the Santash wind from blowing, it will prevent snow from accumulating on the fields and there will be a drought, we will not be able to grow crops then.

Answer: we cannot answer this question specifically now, it will be dealt with when the detailed design starts.

Question: Will there be overpasses for pedestrians?

Answer: I cannot promise you anything, it will be known when detailed design starts.

Suggestions

- The population has suffered while this road was made, so it is not worth the project to reconstruct it, the population is already stressed because of the inconvenience they have endured during the renovation.

Note: A part of the Tyup-Karakol road - inside the village of Tyup has already been reconstructed by the DEP, a 4-lane road has been made. Due to this, local residents already do not want the road to go through their village. Some have even suggested a bypass road from the western side of the village.

Протокол Общественного слушания в Тюпском районе Иссык-Кульской области

Тема: «Оценка воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС) автодороги Тюп-Каракол» - Стадия предварительного проектирования.

Место проведения: Районная государственная администрация Тюпского района

Дата проведения: 16.12.22.

Участники: 25 человек.

Качественный состав участников: инженер УАР, землеустроитель А\О, представитель больницы, методист Дом Культуры, главный специалист и специалист райОО, водитель, представитель ОО «Балдар омур булагы», представитель, Тюпского РУГиА, представитель Тюпского а/о, представитель ГУ «Кадастр», представители сел Сары-Булак, Михайловское, соцработник, представитель Тюпского районного управления по градостроительству и архитектуре и т.д, и представители МТИК КР ГРП АБР. **См. приложение 2. Список участников Тюпского района.**

Модераторы: Шаршембиева Т.С. и Абдрахманова К.

Презентация Стадии предварительного проектирования.

1. Контекст
2. Проект
3. Процесс ОВОСС
4. Альтернативы проекта
5. Опросы и взаимодействие с заинтересованными сторонами
6. Потенциальное воздействие и смягчение последствий
7. Следующий шаг

Участникам представлена информация в целом о проекте, и процессе исследования. Также участникам дали информацию об ОВОСС, и о сроках реализации проекта и ОВОСС. (ОВОСС - это систематический процесс, который прогнозирует и оценивает воздействие, которое проект может оказать на ключевые аспекты физической, биологической и социально-экономической среды). Также обратили внимание участников на Требования ЕБРР и на альтернативы проекта. И акцентировали внимание участников на выбранный ими маршрут. Участникам также представлена информация об опросе и взаимодействии с заинтересованными сторонами. В ходе презентации участникам представилась возможность увидеть положительные и отрицательные стороны от воздействия проекта, смягчающие меры негативного воздействия и т.д. (См. полную версию презентации на русском и кыргызском языках).

Обмен мнениями:

Участники в целом были довольны презентацией, но некоторые участники выступили со своими вопросами и предложениями:

Вопрос: Пока ваш проект начнет работать, нам уже сделали дорогу, которая проезжает по селу Тюп. Вы в своей презентации говорили, что внутри села будет трех полосная дорога, нам уже сделали 4-х полосную. Зачем теперь нам 3-х полосная дорога? Вы хотите все обратно разрушить?

Ответ: Мы сами удивлены, что вам сделали дорогу по селу Тюп. Насколько я поняла, эту дорогу вам сделал ДЭП. Здесь нет никакой вины проекта.

Вопрос: Это же все идет через Минтранс. У вас нету ли согласованности в действиях: Минтранса и проекта?

Ответ: Почему нет, есть. Но это идея относительно ремонта дороги внутри села Тюп, скорее всего это объясняется тем, что именно Тюпский район вошел в пилотный проект по укрупнению А/А и теперь сюда часто будут заезжать люди из разных регионов и правительственного уровня. Поэтому, думаю ваш ДЭП пошел на такой шаг.

Вопрос: Раз уже нам сделали 4-х полосную дорогу внутри села, может быть поменяете маршрут реконструкции дороги не через село, а объездную дорогу?

Ответ: Сейчас мы не можем ответить конкретно на этот вопрос, этим будут заниматься когда начнется детальное проектирование.

Вопрос: Учли ли вы эрозию почвы. В любом случае если вы собираетесь расширить дорогу, вам придется вырубить деревья, которые расположены вдоль дороги. Если вы сторонник экологической безопасности, то вам необходимо начинать сейчас сажать новые деревья, если этим не будете заниматься сегодня, потом будет поздно. Если не будет деревьев, которые препятствуют Санташскому ветру, то он не даст снегу оставаться на полях и будет засуха, мы не сможем тогда заниматься растениеводством.

Ответ: Сейчас мы не можем ответить конкретно на этот вопрос, этим будут заниматься когда начнется детальное проектирование.

Вопрос: Будут ли надземные переходы для пешеходов?

Ответ: Я не могу вам что-либо обещать, это будет известно, когда начнут детальное проектирование.

Предложения

- Население намучилось, пока сделали эту дорогу, поэтому не стоит проекту обратно ее реконструировать, население итак находится в напряженном состоянии из-за предоставленных неудобств, которые они пережили во время ремонта.

Примечание: часть трассы Тюп-Каракол – внутри села Тюп уже реконструировал ДЭП, сделана 4-х полосная дорога. В связи с этим, местные жители уже не хотят, чтобы дорога прошла через их село. Некоторые даже предложили объездную дорогу с западной стороны села.

Протокол Общественного слушания в Аксуйском районе Иссык-Кульской области

Тема: «Оценка воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС) автодороги Тюп-Каракол» - Стадия предварительного проектирования.

Место проведения: государственная администрация Аксуйского района

Дата проведения: 15.12.22.

Участники: 21 человек.

Качественный состав участников: землеустроители Тепкинского и Кара-Жальского Айыл окмоту, представитель Кыргызтелекома, представитель Аксуйского РОВД, представитель Аксуйского ГАИ, инженер ДЭП 35, представитель Аксуйского РЭС, представитель Аксуйского отдела архитектуры, представитель МЧС, руководитель Аксуйского РУАР и представители МТИК КР ГРП АБР и др. **См. приложение 1. Список участников Аксуйского района.**

Модераторы: Шаршембиева Т.С. и Абдрахманова К.

Презентация Стадии предварительного проектирования.

1. Контекст
2. Проект
3. Процесс ОВОСС
4. Альтернативы проекта
5. Опросы и взаимодействие с заинтересованными сторонами
6. Потенциальное воздействие и смягчение последствий
7. Следующий шаг

Участникам представлена информация в целом о проекте, и процессе исследования. Также участникам дали информацию об ОВОСС и о сроках реализации проекта и ОВОСС. (ОВОСС - это систематический процесс, который прогнозирует и оценивает воздействие, которое проект может оказать на ключевые аспекты физической, биологической и социально-экономической среды). Также обратили внимание участников на Требования ЕБРР и на альтернативы проекта. И акцентировали внимание участников на выбранный ими маршрут. Участникам также представлена информация об опросе и взаимодействии с заинтересованными сторонами. В ходе презентации участникам представилась возможность увидеть положительные и отрицательные стороны проекта, смягчающие обстоятельства и т.д. (См. полную версию презентации на русском и кыргызском языках).

Обмен мнениями:

Участники в целом были довольны презентацией, но некоторые участники выступили со своими вопросами и предложениями:

Вопрос: Какое влияние будет для бизнеса?

Ответ: Мы считаем, что будет положительное влияние, пусть небольшое, но могут открыться дополнительные рабочие места. Если насчет тех, кто вышел за красную линию, **скорее всего будет отрицательное воздействие.**

Вопрос: Исследовано ли количество машин, проезжающих по этой дороге? Есть ли у вас информация об интенсивности машин?

Ответ: Да, исследовано. Есть предварительная информация.

Вопрос: Предусмотрены ли подземные переходы?

Ответ: Сейчас мы не можем ответить конкретно на этот вопрос, этим будут заниматься когда начнется детальное проектирование.

Предложения:

- Необходимо установить парапеты;
- Вдоль дороги растут деревья, их надо убрать. Они загораживают прямое солнечное попадание на дорогу, и очень часто на дороге всю зиму гололед, который провоцирует аварии.
- Вдоль дороги установить эстакады, намазка, места для отдыха.

Katie Prebble
Atkins Limited
Woodcote Grove
Ashley Road
Epsom
KT18 5BW

© WS Atkins Limited except where stated otherwise