МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОГ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Оценка социального воздействия
в рамках
проекта “Улучшение дорог международного значения”

Декабрь 2020

Содержание

Введение 1

1. Статус проекта 2

2. Цель проведения Оценки социального воздействия 5

3. Оценка социального воздействия по вопросам, связанным с изъятием земли и переселения в рамках Компонента 1. Реабилитация участка автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км 6

4. Основные результаты Оценки социального воздействия 7

5. Распространение информации и участие 10

6. Механизм по рассмотрению жалоб 12

7. Выводы 13

Приложение 1. Протокол общественных консультаций 14

Введение

Японским агентством международного сотрудничества (JICA) выделены средства для реализации проекта «Улучшение дорог международного значения». Указанный проект предусматривает два компонента: (i) реабилитация участка автодороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км и (ii) предотвращение стихийных бедствий на существующей автомобильной дороге Бишкек-Ош.

Проведение мероприятий по предотвращению стихий на автомобильной дороге Бишкек-Ош, а также реабилитация участка автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана имеют важное социально-экономическое значение для региона. Реабилитация участка автомобильной дороги существенно сократит транспортные издержки, будет способствовать повышению конкурентоспособности местной продукции, повышая благосостояние простого населения за счет улучшения доступа к рынкам услуг, образования и здравоохранения. Через автомобильную дорогу Ош-Баткен-Исфана (ОБИ), в свою очередь, обеспечивается доступ в юго-западную часть нашей страны, в частности, в Баткенскую область, а также транспортная связь для труднодоступных населенных пунктов этой области с районными центрами, городом Баткен и южной столицей - городом Ош. Автомобильная дорога Бишкек-Ош в настоящее время является единственной дорогой, соединяющей столицу со вторым по величине городом Ош. Однако, из-за оползней и лавин, регулярно происходящих на этой дороге, дорога вынуждено перекрывается, что негативное сказывается на внутренних перевозках и торговле с соседними странами.

В рамках данного Проекта будут применены японские технологии в определенных частях проекта (строительство тоннеля, мостов, труб, сооружений для защиты от камнепада и оползня). Использование японских современных технологий позволит обеспечить безопасность движения на участках автомобильной дороги и улучшит дорожную инфраструктуру и создавая временные рабочие места в период реализации проекта.

Автомобильная дорога Ош-Баткен-Исфана представляет собой международный транспортный коридор в свете соединения альтернативной дороги Север-Юг и далее через село Кочкор и город Балыкчы до границы с Республикой Казахстан, представляя собой кратчайший путь до территории России, тем самым образуя международный транзитный коридор.

Реабилитация участка автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км прежде всего будет способствовать местному и региональному социально-экономическому развитию и обеспечит долговременность эксплуатации дороги, что является ключевыми целями стратегии Правительства Кыргызской Республики. Улучшенная транспортная инфраструктура и услуги по дорожному коридору Ош-Баткен-Исфана несомненно внесут

вклад в снижение цен на транспорт, повышение доступа к рынкам, повышение производительности и конкурентоспособности, потому что пользователи дороги значительно увеличат число поездок, следовательно, увеличится поток транспорта. Усовершенствование дорог является необходимым условием экономического роста региона и Кыргызской Республики в целом. Также проект увеличит безопасность транспортного движения на участке автомобильной дороги.

Настоящая Оценка социального воздействия подготовлена компанией Central Consultant Inc. для Министерства транспорта и дорог КР в соответствии с требованиями законодательства Кыргызской Республики и политики JICA.

1. Статус проекта

Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики привлекло компанию Central Consultant Inc. для разработки детального дизайна проекта, подготовки документов по защитным мерам и тендерных документов по отбору подрядной компании. Команда специалистов провела большой объем работы с целью подготовки соответствующего детального дизайна проекта с учетом требований законодательства Кыргызской Республики и Руководства JICA по экологическим и социальным аспектам.

В рамках подготовительных работ в соответствии с требованиями законодательства Кыргызской Республики и Руководства JICA по экологическим и социальным аспектам был подготовлен настоящий Отчет социального воздействия для двух вышеуказанных компонентов: (i) реабилитация участка автодороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км и (ii) предотвращение стихийных бедствий на существующей автомобильной дороге Бишкек-Ош.

Компонент 1. Реабилитация участка автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км

Реабилитируемый участок, км 28-75 является частью дорожного коридора Ош-Баткен-Исфана, берет свое начало на 28 км в селе Осор Зулпуевского айылного аймака и далее проходит в юго-западном направлении до села Караван на 75 км находящегося на границе между Ошской и Баткенской областями. Дорога соединяет две области и образует часть международного транспортного коридора к Таджикистану и Узбекистану.

Проектный участок является густонаселенным, вдоль которой расположены села, социальные объекты и также имеется большое количество объектов, осуществляющих временную и постоянную коммерческую деятельность, включая рынки, рестораны, магазины, станции технического обслуживания, автозаправки и другие коммерческие объекты. Наиболее приоритетным потенциалом региона, где расположен проектный участок является растениеводство, животноводство и другая экономическая деятельность на местах. Кроме того, в регионе наблюдаются значимые темпы развития экологического

туризма. Туристические объекты: Ак-Тала, расположенный в Кожо-Келенском ущелье и водопад Абшыр-Ата расположенный в урочище Абшыр-Сай являются местами, которые посещают жители Ошской, Баткенской и других областей страны.

Проектируемый участок автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана проходит через территорию Ноокатского района Ошской области. Площадь района составляет 3179 км2. Численность постоянного населения по данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики по состоянию на 1 января 2020 года составляет 296,6 тыс. человек. Средняя плотность населения около 83 человек на 1 км2. На территории расположены 75 населенных пунктов, относящихся к 16 айылным аймакам: Бельскому, Найманскому, Гюльстанскому, Кара-Ташскому, Кулатовскому, Джаны-Ноокатскому, Кенешскому, Кыргыз-Атинскому, Зулпуевскому, Исановскому, Кок-Бельскому, Кызыл-Октябрьскому, Он-Эки-Бельскому, Тоолосскому, Мирмахмудовскому и Ынтымакскому айылным аймакам. Административный центр района - город Ноокат, образован в 2003 году, по данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики по состоянию на 1 января 2020 года постоянное население составляет 17,5 тыс. человек.

Рисунок 1. Участок проектируемой автомобильной дороги ОБИ

Компонент 2. Предотвращение стихийных бедствий на существующей автомобильной дороге Бишкек-Ош

Автомобильная дорога Бишкек – Ош отличается суровыми природно-климатическими условиями и наличием крутых горных участков, вследствие чего здесь возникают снежные лавины, камнепады, обвалы и прочие затрагивающие дорогу стихийные бедствия, приводящие к человеческому и материальному ущербу и перебоям в транспортном сообщении. Защита от стихийных бедствий является одной из срочных задач. На перевалах Тоо-Ашуу и Итагар, расположенных на высоте около 3 000 м над уровнем моря,

ежегодно в результате схода крупных снежных лавин происходит полное перекрытие дорожного движения и несчастные случаи со смертельным исходом. Возникающие камнепады причиняют повреждения проходящему транспорту, вызывают перекрытие и ограничение дорожного движения. Все это наносит огромный ущерб социально-экономической деятельности Кыргызской Республики и соседних с ней странах. Целью данного компонента является осуществление мероприятий по защите автомобильной дороги от стихийных бедствий, в первую очередь, путем проведения мер инженерной защиты на склонах с высокой частотой возникновения опасных геологических явлений, и обеспечение нормального транспортного движения на автомобильной дороге Бишкек – Ош. В рамках вышеуказанного компонента были выбраны 3 участка на автомобильной дороге Бишкек-Ош для выполнения мероприятий по защите от стихийных бедствий:

- 400,1 - 400,8 км: мероприятия по предотвращению обвала горных пород (строительство тоннеля, укрепление предпортальных участков, строительство дороги и другие виды строительных работ).
- 409,8 км: мероприятия по предотвращению обвала горных пород (работы по установке против камнепадной стенки из армогрунта, сетки с высокой энергопоглощающей способностью и другие виды строительных работ).
- 451 км: противооползневые мероприятия (установка стальных трубочных свай с анкерной крепью, сооружение пригружающего контрбанкета, отвод вод и другие строительные работы).

Рисунок 2. Участок автомобильной дороги Бишкек-Ош (400 - 410 км)

Рисунок 3. Участок автомобильной дороги Бишкек-Ош (451 км)

Следует отметить, что реализация компонента «Предотвращения стихийных бедствий на существующей автомобильной дороге Бишкек-Ош» будет осуществлена в пределах полосы отвода автомобильной дороги и на землях, находящихся в государственной собственности и не повлечет изъятия земель и переселения для нужд проекта, а также не окажет воздействия на местных жителей и их имущество.

В связи с этим, в настоящем отчете результаты проведенной Оценки социального воздействия в большей степени описывают мероприятия по компоненту «Реабилитация участка автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км».

Во время подготовки детального дизайна проекта по вышеуказанным компонентам было уделено особое внимание вопросам минимизации социального воздействия на местных жителей и их имущество. В результате данной совместной работы удалось полностью избежать воздействия на местных жителей и их имущество.

Предполагается, что строительные работы по проекту начнутся в конце 2021 года. Но в связи с эпидемиологической ситуацией, связанной с COVID – 19 сроки начала реализации данного проекта могут быть сдвинуты.

2. Цель проведения Оценки социального воздействия

Основная цель Оценки социального воздействия - выявить воздействия Проекта (если таковые имеются) в связи с планируемым проведением строительных/реабилитационных работ по двум вышеуказанным компонентам проекта, включая экономически или/и

физически затронутых лиц и предложить меры по смягчению последствий, если это необходимо. Настоящий отчет об Оценке социального воздействия соответствует требованиям соответствующего законодательства Кыргызской Республики и требованиям Руководства JICA по экологическим и социальным аспектам. Настоящий Отчет социального воздействия был подготовлен для: (i) подтверждения отсутствия воздействий, связанных с изъятием земли и переселения или необходимости подготовка Плана действий по переселению; (ii) определения и смягчения любых воздействий, вызванных планируемыми строительными работами на проектных участках автомобильных дорог; (ii) обеспечения полного соответствия требованиям Руководства JICA по экологическим и социальным аспектам.

3. Оценка социального воздействия по вопросам, связанным с изъятием земли и переселения в рамках Компонента 1. Реабилитация участка автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км

Объем строительных работ и технические параметры участка автомобильной дороги

Реабилитация участка автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км, протяженностью 47 км, предусматривает реабилитацию существующей дороги с укладкой двухслойного асфальтобетонного покрытия и необходимым дорожным обустройством, включая реабилитацию 15 мостов и других необходимых мероприятий. Основные параметры для дорожной Категории III согласно СНиП КР 32-01:2004, рис. 3:

Ширина дорожного полотна - 10 м;

Ширина проезжей части: 6,0 м (2 х 3,00 м);

Ширина обочин: 2,00 м (2 х 2,00 м). 0.50 м (2 х 0.50 м) обочины должны быть укреплены;

Поперечный уклон проезжей части 2 %;

Уклон обочин 4 %;

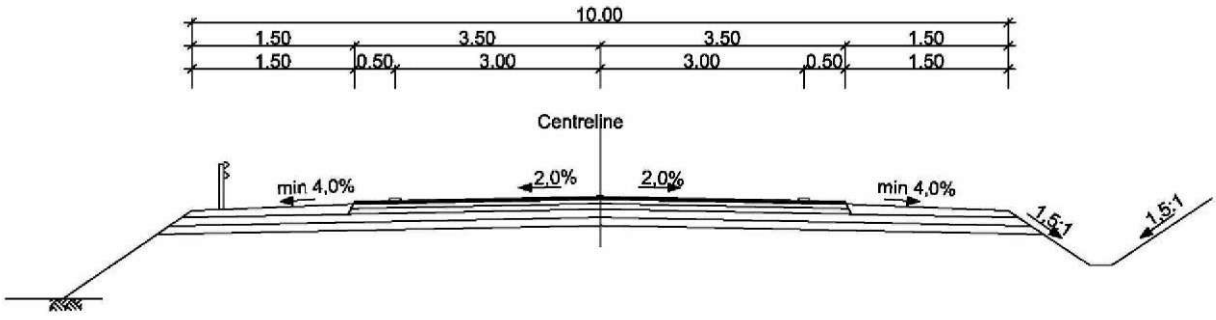


Рисунок 4. Поперечное сечение для дорожной категории III

Методология проведения оценки социального воздействия

Оценка социального воздействия по вопросам, связанным с изъятием земли и переселения проводилась в период с июля 2019 года по сентябрь 2020 года специалистами по защитным мерам совместно с инженерами, представителями органов местного самоуправления, ДЭП-37, Государственного учреждения Кадастр и других заинтересованных сторон. Детальное обследование участка автомобильной дороги было дополнено анализом видов и объемов планируемых строительных работ (включая строительные работы по переносу коммуникаций), информацией об участке, картографическими данными Государственного учреждения Кадастр и органов местного самоуправления о расположении земельных участков и инженерных коммуникаций вдоль проектной автомобильной дороги.

Детальные полевые исследования на местах были проведены совместно с инженерами, представителями органов местного самоуправления и Государственного учреждения Кадастра с целью проверки и подтверждения того, что работы, связанные с реабилитацией участка автомобильной дороги, проводятся на государственной и муниципальной земле и в пределах полосы отвода и не вызывают воздействия, связанными с изъятием земли и переселения (ни постоянное, ни временное).

Фотография 1. Полевые исследования и встречи с заинтересованными сторонами

4. Основные результаты Оценки социального воздействия

По результатам проведения вышеуказанных мероприятий, полевых исследований, встреч с местными жителями и изучения необходимых документов, проведенных совместно с инженерами и другими заинтересованными сторонами предварительно было выявлено 44 объекта попадающих под воздействие проекта вдоль проектного участка. В основном это небольшие металлические и деревянные ограждения, кусты и несколько земельных участков. Большая часть данных объектов располагалась на территории города Ноокат и близлежащих к нему населенных пунктов.

Полевые исследования, изучение соответствующих документов и встречи на местах позволили определить правовой статус объектов и степень воздействия на эти объекты. В результате было выявлено, что 20 объектов являются объектами, находящимися в муниципальной и государственной собственности и не требуют компенсации. Почти все выявленные объекты установлены незаконно и расположены на муниципальных и государственных землях и часть из которых уже передвинута мэрией города Ноокат и Ноокатской районной государственной администрацией в рамках проведения мероприятий по очистке полосы отвода и благоустройства территории вдоль дороги. Воздействие проекта на остальные объекты удалось избежать посредством внесения незначительных изменений в дизайн проекта, включая автобусные остановки, которые потребовали бы изъятия частной земли.

Во время проведения Оценки социального воздействия были проведены индивидуальные и групповые неформальные встречи с представителями местной власти и местными жителями. На данных встречах была представлена дополнительная необходимая информация о проекте и предлагаемых мероприятиях по минимизации воздействия. Местным жителям была предоставлена исчерпывающая информация о предполагаемых мероприятиях в рамках проекта.

Вышеуказанные мероприятия в рамках проведения Оценки социального воздействия позволили определить возможное неблагоприятное воздействие, вызванное планируемыми строительными работами в рамках реабилитации участка автомобильной дороги Ош-Баткен-Исфана и принять своевременные меры по минимизации воздействия на местных жителей и их имущество. Полностью исключить воздействие стало возможным в результате совместной работы специалиста по защитным мерам, инженеров, ДЭП-37 и представителей органов местного самоуправления посредством внесения незначительных изменений в технические параметры дизайна проекта. Были выработаны, предложены и внесены следующие изменения в дизайн проекта: незначительное смещение оси проектируемой автомобильной дороги, изменение технических параметров автобусных остановок, смещение расположения временных объездных путей, сужение и перемещение расположения тротуаров.

По результатам проведенной вышеуказанной работы удалось полностью избежать воздействия на местных жителей и их имущество, связанное с изъятием земли и переселением.

В результате проведенной Оценки социального воздействия было установлено, что работы по проекту, связанные с реабилитацией участка автомобильной дороги предусмотрены в пределах полосы отвода и на муниципальных и государственных землях,

и не потребуют изъятия земли, находящейся в частной собственности и не вызовут никаких экономических или физических перемещений людей, живущих и работающих вдоль дороги.

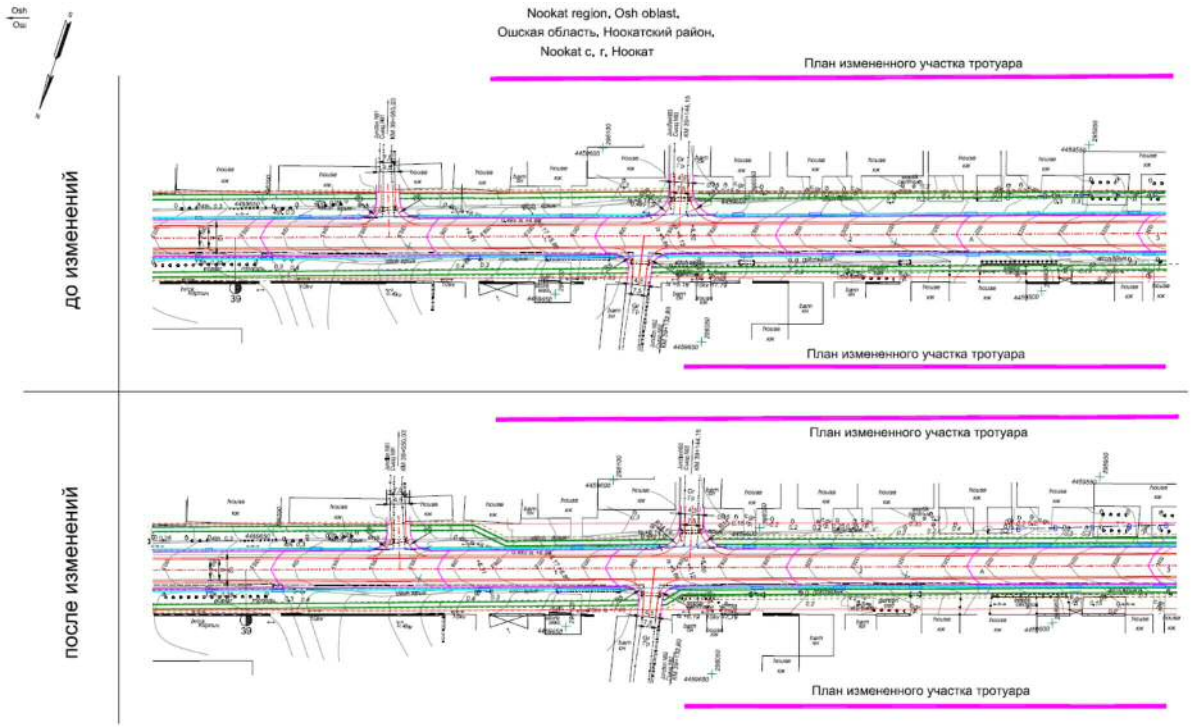
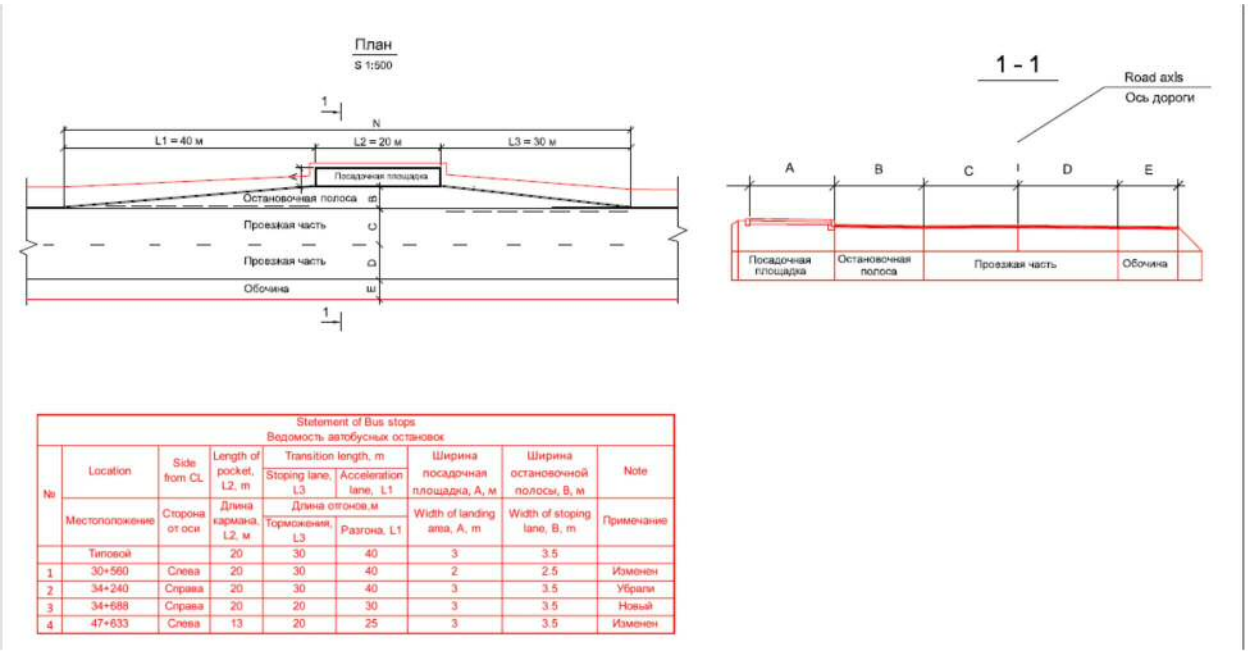


Рисунок 5. План изменённого участка тротуара



Statement of Bus stops
Ведомость автобусных остановок

№	Location Местоположение	Side from CL Сторона от оси	Length of pocket, L2, m Длина кармана, L2, м	Transition length, m Длина отгонов,м Stoping lane, L3 Торможения, L3	Acceleration lane, L1 Разгона, L1	Ширина посадочная площадка, A, м Width of landing area, A, m	Ширина остановочной полосы, B, м Width of stoping lane, B, m	Note Примечание
	Типовой		20	30	40	3	3.5	
1	30+560	Слева	20	30	40	2	2.5	Изменен
2	34+240	Справа	20	30	40	3	3.5	Убрали
3	34+688	Справа	20	20	30	3	3.5	Новый
4	47+633	Слева	13	20	25	3	3.5	Изменен

Рисунок 6. План и ведомость автобусных остановок

Оценка социального воздействия участка автомобильной дороги, основанная на детальном дизайне проекта, подтвердила полное отсутствие воздействия, связанного с вопросами изъятия земли и переселения.

JICA проводит проверку предлагаемых проектов для определения соответствующего размера и вида социального воздействия. JICA классифицируют предлагаемые проекты по четырём категориям, в зависимости от вида, расположения, чувствительности и масштаба проекта, а также от класса и объемов потенциального социального воздействия.

Согласно категоризации JICA, проект реабилитации участка автомобильной дороги классифицируется как категория С (Категория С - описывает проект, имеющий минимальные или не имеющий неблагоприятного социального воздействия). **В связи с этим в рамках настоящего проекта подготовка и реализация Планов действий по переселению не потребуется.**

5. Распространение информации и участие

В соответствии с требованиями Руководства JICA по экологическим и социальным аспектам с затронутыми и другими заинтересованными сторонами должны быть проведены содержательные консультации и предоставлены возможности для их участия в планировании и реализации мероприятий, связанным с изъятием земли и переселения. Согласно тем же требованиям Руководства JICA, затронутые лица должны быть своевременно проинформированы о результатах процесса планирования, а также о графиках и процедурах подготовки Плана действий по переселению, включая права, порядок оплаты и перемещение, если это необходимо.

Конституция Кыргызской Республики гарантирует право граждан на доступ к информации о деятельности государственных и муниципальных органов власти в порядке, установленном законом. Кроме того, законодательство Кыргызской Республики предоставляет гражданам право получать информацию о выделении средств из бюджета в установленном порядке. Закон Кыргызской Республики о доступе к информации, находящейся в распоряжении государственных органов и органов местного самоуправления Кыргызской Республики, требует максимальной открытости информации, гласности и прозрачности деятельности государственных и местных органов власти.

В июле 2019 года состоялись общественные слушания. Следующие ведомства и учреждения были проинформированы о текущей деятельности проекта:

- Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики;
- Японское агентство международного сотрудничества (JICA);
- Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства при Правительстве Кыргызской Республики;
- Ноокатская районная государственная администрация, местные органы власти;
- Государственное учреждение Кадастр;
- Районное управление архитектуры и градостроительства.

Фотография 2. Общественная консультация в городе Ноокат

В ходе консультаций были высказаны следующие предложения; (I) координировать планируемые работы с местными органами власти; (II) построить автомобильную дорогу, которая могла бы служить в долгосрочной перспективе; (III) содействие местного населения и ОМСУ в вопросах расширения или корректировки трассировки дороги; (IV) привлечение местной квалифицированной и неквалифицированной рабочей силы в восстановительные работы и рассмотрение дальнейшей возможности участия населения в постоянных технических обслуживаниях дорог; (V) воздействие проекта на населенные пункты и сельскохозяйственные земли; (VI) минимизация потенциально значительного негативного воздействия, путем разработки хорошего проекта и инженерной практики; (VII) если результаты дальнейших исследований покажут необходимость приобретения земель и переселения, тогда должен будет подготовлен план действий по переселению и будут проводиться отдельные консультации с домохозяйствами, пострадавшими и заинтересованными лицами касательно этого процесса (Протокол общественных консультаций в Приложении 1).

По результатам общественных консультаций участники выразили поддержку и отметили необходимость в реализации данного проекта. Также постоянные консультации и раскрытие информации будут проводиться в ходе реализации проекта посредством:

- подготовки и распространения брошюр на доступном языке, описывающие проект, планируемые мероприятия, предварительные сроки работ и контактные данные уполномоченных лиц;
- проведения регулярных встреч и консультаций с представителями органов местного самоуправления и местных жителей;
- создания эффективного Механизма по рассмотрения жалоб (МРЖ) и Группы по рассмотрению жалоб (ГРЖ), с участием представителей заинтересованных сторон. МТиД КР, ГРИП ВБ, консультант по надзору за строительством совместно с

Подрядчиком будут нести ответственность за эффективность деятельности Механизма по рассмотрения жалоб.

Кроме того, в процессе подготовки детального дизайна проекта проводились индивидуальные и групповые встречи с местным населением и лицами, владеющими торговыми точками и осуществляющие коммерческую деятельность вдоль проектной автомобильной дороги. Основной темой вышеуказанных встреч было информирование население о проекте, сроках релизации проекта, МРЖ и другие вопросы и пожелания относительно реализации проекта. Также, население было информировано о том, что в период строительных работ на участках будет полноценно функционировать МРЖ, который позволит своевременно и оперативно решать вопросы и жалобы местных жителей, связанных с реализацией проекта.

6. Механизм по рассмотрению жалоб

Своевременное удовлетворительное рассмотрение и разрешение жалоб является важным процессом в реализации проекта, поэтом усилия, прежде всего, будут направлены на поиск решения с целью удовлетворения правомочных жалоб и постоянное взаимодействие со всеми заинтересованными сторонами.

Механизм по рассмотрению жалоб будет действовать на протяжении всего периода реализации проекта. В случае возникновения обращений и жалоб со стороны местных жителей и органов местного самоуправления данный механизм будет постоянно доступен.

В рамках данного проекта будет издан соответствующий приказ Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики “О группе по рассмотрению жалоб”, который определит порядок и процедуры рассмотрения обращений и жалоб, а также определит количественный и качественный состав Групп на местном и центральном уровнях и местных уполномоченных лиц. Вышеуказанный приказ будет распространен для ознакомления органами местного самоуправления, местными жителями и другими заинтересованными сторонами, располагающихся вдоль участка проектной автомобильной дороги.

Предполагается, что Группа по рассмотрению жалоб будет рассматривать широкий круг соответствующих вопросов, связанных с реализацией данного проекта. Вопросы могут затрагивать экологические и социальные аспекты, безопасность дорожного движения, технические и другие возможные направления. Эффективность вышеуказанного Механизма будет достигнута за счет широкого информирования местных жителей о Механизме по рассмотрению жалоб, своевременного и беспристрастного рассмотрения обращений и жалоб.

Эффективные процедуры разрешения обращений и жалоб могут значительно снизить обеспокоенность населения. В период строительных работ, сообщества, проживающие

вдоль проектируемого участка, могут иметь жалобы в отношении создания помех движению автотранспортных средств, шума, пыли и других проблем. Все жалобы, относящиеся к проекту, будут рассматриваться посредством МРЖ.

7. Выводы

Строительные работы в рамках компонентов проекта: (i) реабилитация участка автодороги Ош-Баткен-Исфана с 28 по 75 км и (ii) предотвращения стихийных бедствий на существующей автомобильной дороге Бишкек-Ош были спроектированы таким образом, чтобы не вызвать каких-либо неблагоприятных последствий для земельных участков, находящихся в частной собственности местных жителей и других активов вдоль проектных участков.

Основные результаты и рекомендации:

- все мероприятия в рамках проекта были запланированы для полного устранения любых потребностей в изъятии земли и других активов местных жителей, будь то постоянные или временные;
- большинство людей, живущих вдоль дороги, будут проинформированы задолго до начала строительных работ;
- люди, живущие и работающие вдоль участков автомобильных дорог, были проинформированы о том, что данный проект реализуется при поддержке Японского агентства по международному сотрудничеству (JICA) и все мероприятия были проведены в соответствии с требованиями Руководства JICA по экологическим и социальным аспектам;
- все строительные работы в рамках проекта будут осуществляться в пределах существующей полосы отвода, поэтому изъятие и выкуп земли не потребуется;
- своевременное и надлежащее внедрение Механизма по рассмотрению жалоб позволит выработать устойчивый и доступный канал получения обращений местных жителей и оперативного решения возникающих вопросов;
- координация действий и регулярный мониторинг на местах за деятельностью подрядчика позволит своевременно и эффективно решать возникающие вопросы на местах с целью недопущения случаев непредвиденного воздействия.

Приложение 1. Протокол общественных консультаций

Протокол

Общественных Слушаний

по проекту

«Улучшения дорог международного значения»

Дата и время: 11 июля 2019 года, 11-00 часов

Место: Ноокатская районная государственная администрация, город Ноокат

Кыргызская Республика

Участники:

МТиД КР и ГРИП:

Эркингуль Касымова, специалист по защитным мерам/социолог ГРИП ВБ МТиД КР;

Сактанов Чиркеш, начальник ДЭП-37 МТиД КР;

Местная исполнительная власть Ноокатского района Ошской области:

в лице Джапарова Замирбека Паизовича, первого заместителя главы Ноокатской районной государственной администрации;

JICA:

Ватанабэ Хажиме, заместитель Постоянного представителя JICA в КР;

Молдокулова Назгуль,специалист по программам развития Представительства JICA в КР;

Команда Консультантов:

Хирофуми Такаяма, Лидер Косультантов;

Пирран Драйвер, международный специалист по охране коружающей среды;

Уланбек Курманалиев, административный сотрудник;

Нургазы Исманов, координатор;

Нурсултан Ормонов, инженер-дорожник проектировщик;

Жаныбек Орозалы уулу, местный специалист по охране окружающей среды;

Азамат Оморбеков, местный специалист по защитным мерам.

Материалы: Постеры, Информационные буклеты на кыргызском и русском языках, Информационная презентация

С приветственным словом выступил первый заместитель главы государственной администрации Ноокатского района Джапаров З.П., который ознакомил присутствующих с повесткой дня и с участниками первых общественных слушаний.

С информацией перед общественностью выступили представители министерства транспорта и дорог КР, с информацией о целях проекта, какую пользу может принести реабилитация дороги в регион. Также было отмечено, что реабилитация дороги будет способствовать развитию автомобильного транспорта, предпринимательской деятельности и обеспечит приток иностранных инвестиций в регион. Огромное значение от реабилитации автодороги Ош-Баткен-Исфана имеет социальный аспект. Реализация

проектов позволит кардинальным образом изменить социально-экономическую ситуацию данного региона. Учитывая также преобладание в данном регионе сельскохозяйственного производства, то реабилитация дороги выгодна также в аспекте реализации выращиваемой ими сельхозпродукции на внешних рынках. Кроме того, на слушаниях была озвучена информация о политике JICA по социальным и экологическим защитным мерам и других аспектов проекта.

В обращении представители министерства отметили, что приехали сюда с командой Японского агентства международного сотрудничества JICA в КР, Консультационной компании «Central Consultant Inc.», а также большой командой специалистов, в состав, которого входят международные доноры, проектировщики, инженеры-дорожники и специалисты по социально-экологическим защитным мерам.

Далее, выступили представители команды консультанта предоставив краткую информацию о ходе реализации проекта и озвучили информацию по статусу подготовки детального проекта и реализации проекта. Кроме этого, было озвучено, что данный проект строительства автомобильной дороги является проектом, направленным для улучшения экономически-социального положения местного населения и поэтому активное участие местного сообщества, будет положительно сказываться на эффективной и успешной реализации проекта в целом и достижения поставленных целей.

Также, была представлена информационная презентация с описанием проекта и предоставлена общая информация по ожидаемым строительным работам и параметрам будущей автодороги.

- Параметры дороги:
  - общая ширина и длина дороги
  - ширина дороги с асфальтовым покрытием
  - ширина тротуаров
  - пешеходные переходы (возможно)
  - расчет скорость

- Меры принимаемые по обеспечению безопасности дорожного движения
- Решение проблем с заторами в центре г. Ноокат
- Реконструкция мостов и труб
- Строительство дренажных и оросительных лотков
- Предварительный Календарный график реализации проекта в целом

После предоставленной информации представители местного сообщества приняли активное участие в обсуждениях и задавали различные уточняющие вопросы касательно ожидаемых строительных работ, сроках реализации проекта, сроках начала строительных работ, возможных влияниях строительных работ на местные домохозяйства и пути решения и т.д.

Были предоставлены полные и исчерпывающие ответы на поступившие вопросы, а также озвучено, что данное слушание является только первым слушанием, и что подобных слушаний только более специфического характера, касающихся воздействия на окружающую среду и социальных вопросов, будут проведены дополнительно.

В заключение первый заместитель главы Ноокатского района З.Джапаров поблагодарил всех присутствующих за активное участие, и напомнил, что некоторые вопросы, возникшие на слушаниях, уже находятся в стадии работы.

В заключении участники отметили, что дорога очень важна и это основной источник развития и выразили благодарность, и отметили, чтобы дорога была построена качественно. И заранее выражаем благодарность всем людям, кто задействован в реабилитации автодороги. Реконструкция дороги международного значение принесет пользу местному населению и региону в целом.

Как считают местные жители, строительство и реконструкция дорог вызовет рост и развитие региона, что повлечет за собой развитие малого и среднего бизнеса.

Ниже приложены вопросы и ответы, а также список присутствующих в рамках проводимого мероприятия.

1. Раньше рассматривался вопрос строительства объездной дороги г. Ноокат через Алмалык, рассматривался данный маршрут при проектировании?

Настоящий проект является проектом реабилитации существующей автодороги, поэтому реабилитация будет проводится по существующей трассе автодороги. Кроме этого, насколько нам известно земли, по которым должна была проходит выше озвучиваемая объездная дорога на находятся в частных владениях, что в свою очередь является проблемой.

2. Планируется строительство скотопрогона? Сроки реализации проекта?

В настоящее время строительства скотопрогона на 75 км. находится на стадии рассмотрения. Планируемые сроки реализации проекта, следующие: начало строительных работ ноябрь 2020 года, окончание строительных работ июль 2023 года.

3. Предусматривается ли проектом реконструкция/ремонт существующих подземных коммуникаций (Таза Суу)?

В случае нахождения подземных коммуникаций в зоне строительных работ возможна реабилитация/ремонт. Необходимо отметить, что это проект по реабилитации автодороги и основным является реабилитация автодороги, однако в случае подпадания коммуникаций в зону строительных работ то возможно проведения минимальных работ по улучшению существующих коммуникаций.

В ходе реализации проекта будет создана Группа по Рассмотрению Жалоб (ГРЖ), данная группа будет заниматься рассмотрением жалоб и пожеланий местного сообщества. В настоящее время вы можете обращаться со своими вопросами по адресу, указанному в розданных буклетах.

4. В ходе презентации была озвучена информация, что будет использоваться объездная дорога для легкового транспорта, грузовой транспорт будет проходить по существующей автодороге, предлагаю сделать наоборот.

Предлагаемая объездная дорога будет использоваться только на момент строительства. Объездная дорога имеет весьма сложные углы разворота для грузового транспорта поэтому было предложено прохождение грузового транспорта по существующей автодороге, не смотря на проведение строительных работ. Легковой транспорт будет проходить по предложенной объездной дороге.

5. В презентации указано, строительство двух подземных переходов в г. Ноокат?

По данному вопросу имеется решение комитета по транспорту Жогорку Кенеша Кыргызской Республики, обращение мэрии г. Ноокат по рассмотрению возможности строительства подземных/наземных пешеходных переходов в центре г. Ноокат. Необходимо отметить, что первоначальным ТЭО строительство переходов не было предусмотрено, в настоящее время этот вопрос на стадии обсуждения с Исполнительным агентством.

6. Предусматривается ли выплата компенсаций лицам, подпадающим под влияние проекта?

Прилагается максимум усилий в целях ограничения влияния проекта на различные домохозяйства и придорожный бизнес. Необходимо отметить, что в самом проекте не предусмотрены средства на выплату компенсаций, компенсации являются ответственностью Правительства КР и соответственно при возникновении необходимости выплаты компенсаций эти средства будут выплачены из бюджетных средств. Сама процедура выплаты компенсаций занимает длительное время, что в обязательном порядке скажется на графике ведения строительных работ. Основываясь на вышеизложенном, команда консультанта принимает максимум усилий для минимизации воздействия проекта на местных жителей и их имущество.