

ОТЧЕТ О ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ

Номер Проекта: 45169-002
Номер Кредита: ТП-8107 KGZ

Июль 2013 г.

Проект усовершенствования транспортного коридора ЦАРЭС 3
(автодорога Бишкек - Ош), Фаза 4

Участок Бишкек – Кара-Балта

СОДЕРЖАНИЕ

ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ	1
I. ВВЕДЕНИЕ	3
A. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	3
B. ТРЕБОВАНИЯ О ЗАКЛЮЧЕНИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ.....	6
II. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	9
A. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	9
B. ТИП И КАТЕГОРИЯ ПРОЕКТА	10
C. НЕОБХОДИМОСТЬ В ПРОЕКТЕ.....	10
D. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	10
E. ОБЪЕМ / МАСШТАБ РАБОТЫ.....	11
F. ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	11
G. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	13
H. СВЕДЕНИЯ О ПРОЕКТЕ	13
I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ ВДОЛЬ ПРОЕКТНОЙ ДОРОГИ	14
III. ОПИСАНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	14
A. ФИЗИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ ПРОЕКТНОЙ ТЕРРИТОРИИ	14
B. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ В ЗОНЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	18
C. ТРУДОВЫЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ.....	20
IV. ВЕДОМОСТЬ ТРАССЫ	23
V. ЗАМЕРЫ ФОНОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ	27
A. ЗАМЕРЫ КАЧЕСТВА ВОЗДУХА.....	26
B. ЗАМЕРЫ КАЧЕСТВА ВОДЫ	30
C. ЗАМЕРЫ УРОВНЯ ШУМА	30
D. ИЗМЕРЕНИЕ ВИБРАЦИИ	32
VI. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ И МЕРЫ ПО ЕГО ОСЛАБЛЕНИЮ	32
A. ЭТАП ПРОЕКТИРОВАНИЯ	34
B. ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА	37
C. РАБОЧИЙ ЭТАП.....	45
D. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СРЕДА.....	45
VII. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ	47
A. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА.....	48
B. ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЁТНОСТИ.....	49
C. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ.....	49
D. ПЛАН МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.....	66
IX. КОНСУЛЬТАЦИИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ ЛИЦАМИ И РАЗГЛАШЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ	74
A. КОНСУЛЬТАЦИИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ ЛИЦАМИ.....	74
B. ПРОЦЕСС ПРОВЕДЕНИЯ СЛУШАНИЙ И РАЗГЛАШЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ	74
C. МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	90
D. ПРОЦЕСС РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	94
E. ОТЧЕТНОСТЬ И ДОКУМЕНТАЦИЯ ГРЖ	96
X. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	97

Приложение: Общественные слушания

ТАБЛИЦЫ

ТАБЛИЦА 1: СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЗАКОНЫ И ПОСТАНОВЛЕНИЯ ОБ ЭКОЛОГИЧЕСКОМ ВОЗДЕЙСТВИИ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ	6
ТАБЛИЦА 2: СТАНДАРТЫ КАЧЕСТВА ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА.....	8
ТАБЛИЦА 3: НОРМЫ НА ШУМЫ.....	8
ТАБЛИЦА 4: СТАНДАРТЫ КАЧЕСТВА ВОДЫ.....	8
ТАБЛИЦА 5: СВЕДЕНИЯ ОБ УЧАСТКЕ ДОРОГИ БИШКЕК – КАРА-БАЛТА (УЧАСТОК 1) ..	9
ТАБЛИЦА 6: КЛАССИФИКАЦИЯ ДОРОГ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ	12
ТАБЛИЦА 7: СТАНДАРТЫ КАЧЕСТВА ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ	17
ТАБЛИЦА 8: НОРМЫ ОКРУЖАЮЩИХ И ВНЕШНИХ ШУМОВ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ	18
ТАБЛИЦА 9: ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ, ПРОЖИВАЮЩЕГО ВДОЛЬ УЧАСТКА ДОРОГИ БИШКЕК – КАРА-БАЛТА	20
ТАБЛИЦА 10: ОБЩАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ И ДОЛЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ РАБОЧИХ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ	22
ТАБЛИЦА 11: РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ КАЧЕСТВА ВОЗДУХА	29
ТАБЛИЦА 12: РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ КАЧЕСТВА ВОДЫ	30
ТАБЛИЦА 13: РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ УРОВНЯ ШУМА	30
ТАБЛИЦА 14: РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ УРОВНЯ ВИБРАЦИИ.....	32
ТАБЛИЦА 15: КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПЛАНА УПРАВЛЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ	50
ТАБЛИЦА 16: ПЛАН МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.....	68
ТАБЛИЦА 17: СМЕТА РАСХОДОВ ПО МИНИМИЗАЦИОННЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ (СОМ).....	73
ТАБЛИЦА 18: СМЕТА РАСХОДОВ ПО КОНТРОЛЬНЫМ ЗАМЕРАМ (СОМ)	73
ТАБЛИЦА 19: СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ПО ОБЩЕСТВЕННЫМ СЛУШАНИЯМ ДЛЯ УЧАСТКА БИШКЕК – КАРА-БАЛТА.....	75
ТАБЛИЦА 20 КОММУНИКАЦИОННЫЙ ПЛАН.....	83
ТАБЛИЦА 21: СОСТАВ МЕСТНЫХ ГРЖ	91
ТАБЛИЦА 22: СОСТАВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ГРЖ.....	91
ТАБЛИЦА 23: ПРОЦЕСС РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	95

РИСУНКИ

РИС. 1: УЧАСТОК АВТОДОРОГИ БИШКЕК – КАРА-БАЛТА.....	5
РИС. 2: КОРИДОРЫ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА	11
РИС. 3: РЕГИОНАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ В УРОВНЕ БЕДНОСТИ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ	21
РИС. 4: ДРЕВЕСНЫЕ НАСАЖДЕНИЯ ВДОЛЬ УЧАСТКА ДОРОГИ БИШКЕК – КАРА-БАЛТА.....	35
РИС. 5: ПРИМЕР УКРЕПЛЕНИЯ ОТКОСОВ ДЛЯ МОСТА ЧЕРЕЗ Р. КАРА-УНКУР	36
РИС. 6: КАРЬЕРНЫЕ ЗОНЫ, РАСПОЛОЖЕННЫЕ ВДОЛЬ УЧАСТКА ДОРОГИ БИШКЕК – КАРА-БАЛТА.....	38
РИС. 7: ПРОЦЕСС РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ.....	96

СОКРАЩЕНИЯ

USD	-	Доллар США
АБР	-	Азиатский банк развития
ВИЧ	-	Вирус иммунодефицита человека
ГРИП	-	Группа реализации инвестиционных проектов
ЗППП	-	Заболевание, передаваемое половым путем
ИЗП	-	Изъятие земель и переселение
км	-	километр
КСН	-	Консультант по строительному надзору
ЛПВ	-	Лица, подверженные воздействию
ЛПВП	-	Лицо, подверженное воздействию Проекта
МТик	-	Министерство транспорта и коммуникаций КР
НДС	-	Налог на добавленную стоимость
НПО	-	Неправительственная организация
ОПУОС	-	Объектовый план управления окружающей средой
ПДП	-	План действий по переселению
ПЛА	-	Приведённый легковой автомобиль
ПО	-	Полоса отвода
ПП	-	План переселения
ПУОС	-	План управления окружающей средой
ПЭО	-	Предварительная экологическая оценка
СО	-	Социальная оценка
СПИД	-	Синдром приобретенного иммунного дефицита
ТЗ	-	Техническое задание
ТП	-	Техническая помощь
ТППП	-	Техническая помощь по подготовке проекта
ТЭЗ	-	Транспортно-эксплуатационные затраты
ЦАРЭС	-	Организация центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ

1. Правительство Кыргызской Республики обратилось в Азиатский банк развития (АБР) с просьбой определить, разработать и подготовить последующий кредит и/или грант на Проект по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош). Данная Предварительная экологическая оценка (ПЭО) была подготовлена в рамках технико-экономического обоснования для проекта. Исследование включает участок Бишкек - Кара-Балта (60 км).
2. Предлагаемый проект улучшит сообщаемость и доступ к рынкам в Кыргызской Республике. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош. Согласно классификации Положения АБР о Политике по защитным мерам проект относится к категории В [би] и не требует полной Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС). В соответствии с законодательством Кыргызской Республики проект не требует ОВОС, однако проведение Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) обязательно.
3. Данный отчет включает общую информацию о Кыргызской Республике, соответствующем законодательстве и проектной территории. Он включает подробное описание предлагаемого проекта и описывает нынешнее состояние окружающей среды в районе проектной территории. Были определены различные экологически чувствительные реципиенты воздействия (зоны), и проанализировано воздействие проекта с точки зрения реципиентов воздействия. Были определены соответствующие меры по ослаблению воздействия с целью снизить предполагаемое воздействие до технического допустимого минимума, после чего был подготовлен План управления окружающей средой (ПУОС).
4. Предполагается, что воздействие проекта будет ограничено в интенсивности и в пространственном отношении. Несмотря на то, что большая часть воздействия ограничивается строительным этапом Проекта, определенное воздействие также возникает на рабочем этапе. Данное воздействие обусловлено повышением интенсивности движения и скорости движения транспортных средств и относится к повышенным уровням выбросов газов и шумового воздействия, а также потенциально возросшим ДТП с участием пешеходов и транспортных средств. Кроме этого, существует повышенный риск чрезвычайных происшествий, связанных с возможными разливами вредных веществ. Были определены следующие виды воздействия (i) шумовое воздействие, выбросы загрязняющих веществ в воздух, а также вибрация, что имеет особо важное значение в пределах населенных пунктов вблизи Проектной дороги и в местах, где расположены чувствительные реципиенты воздействия, такие как школы, больницы, мечети и др. (например: домохозяйства, расположенные вблизи дороги; места расположения строительного лагеря и карьеры, базары, культурные и исторические ценности, крупные перекрестки); (ii) воздействие на водотоки и реки; (iii) воздействие в результате поиска источников заполнителей в карьерах; (iv) воздействие на почву и растительность, включая древесные насаждения вблизи Проектной дороги, из-за работ по расчистке участков; (v) воздействие в результате реабилитации мостов и дренажных сооружений; (vi) воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей; (vii) воздействие со стороны рабочих лагерей подрядчика. Помимо этого, воздействие было разделено на следующие группы: воздействие во время этапа

проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие во время рабочего этапа.

5. Были разработаны меры по ослаблению всех воздействий, после чего они были включены в План управления окружающей средой (ПУОС). Кроме этого, перед началом работы подрядчик должен будет представить ГРИП и Консультанту по строительному надзору Объектовый план управления окружающей средой (ОПУОС), охватывающий следующие аспекты: (i) управление пылью; (ii) план размещения рабочего лагеря; (iii) удаление сточных вод; (iv) утилизация отходов и масел; (v) описание и план размещения пунктов технического обслуживания и хранения оборудования; (vi) управление почвами (хранение и повторное использование верхних слоев почвы); (vii) план ликвидации аварийных ситуаций; (viii) проект производства работ по реконструкции мостов. ОПУОС должен быть утвержден Консультантом по строительному надзору.

I. ВВЕДЕНИЕ

A. Общая информация

6. АБР заключил контракт с Совместным предприятием, состоящим из Kocks Consult GmbH и Central Asian Consulting Center, на оказание консультационных услуг по Проекту усовершенствования Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек – Ош), Фаза 4 (45169-002) / (ТА-8107 KGZ), в ноябре 2012 г. Предварительная экологическая оценка (ПЭО) является частью Технико-экономического обоснования (ТЭО) для автодороги Бишкек – Ош на участке Бишкек – Кара-Балта. Работа по ПЭО началась в ноябре 2012 г. Данная ПЭО охватывает участок Бишкек – Кара-Балта. Далее представлена общая информация о Кыргызской Республике, Проекте и об окружающей среде в пределах зоны влияния Проекта.
7. Кыргызская Республика – континентальная горная страна со значительными географическими барьерами, которые серьезно ограничивают ее возможность эффективно участвовать в международной торговле. Развитию государства также препятствует недостаточно развитая материальная инфраструктура, которая нуждается в инвестициях и постоянном содержании.
8. Бишкек, столица Кыргызской Республики, является политическим и экономическим центром страны с высокой плотностью населения в 840,000 человек. Вторым крупным городом после Бишкека является Ош (население – 250,000 человек), расположенный на юге, в Ферганской долине. Ош - основной сельскохозяйственный регион страны. Валовой внутренний продукт этих двух городов составляет почти половину от общего объема ВВП страны. Почти 80% промышленного сектора государства сосредоточено на территории этих двух городов.
9. Автодорога Бишкек-Ош составляет примерно одну четверть сети главных международных дорожных коридоров в Кыргызской Республике и соединяет страну с Казахстаном на севере, Узбекистаном и Таджикистаном на юге и с Китайской Народной Республикой на юго-востоке. Автодорога проходит по четырем из семи областей страны и обслуживает территорию, на которой проживает около 2 млн. человек. Она обеспечивает единственную прямую наземную связь между южной и северной частями страны и играет решающую роль в поддержании социальной, политической и экономической целостности республики. Автодорога Бишкек - Ош является частью Коридора Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) 3, который проходит с западного и южного Сибирского региона Российской Федерации через Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Узбекистан на Ближний Восток и в Южную Азию.
10. Развитие транспортного сектора очень важно для континентальной Кыргызской Республики, поскольку поможет обеспечить экономически эффективный доступ к региональным и внутренним рынкам. Развитие транспортного сектора также будет способствовать созданию рабочих мест и развитию сфер обслуживания по всей стране.
11. Предлагаемый проект улучшит национальную и региональную сообщаемость путем реабилитации 52-х км важного участка автодороги Бишкек - Ош.

Предлагаемый проект соответствует приоритетам правительства в части модернизации ключевых коридоров, как указано в его проекте Среднесрочной программы развития (2012-2014 гг.), и входит в проект Бизнес-плана АБР по страновым операциям (2012-2014 гг.) для Кыргызской Республики.

12. Правительство Кыргызской Республики обратилось в Азиатский банк развития (АБР) с просьбой определить, разработать и подготовить последующий кредит и/или грант на Проект по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош). Фаза 4. Для получения кредита и/или гранта необходимо технико-экономическое обоснование, подходящее для финансирования АБР. Данная Предварительная экологическая оценка (ПЭО) была подготовлена в рамках технико-экономического обоснования для проекта. Исследование включает участок дороги Бишкек - Кара-Балта (60 км).
13. Пользой предлагаемого проекта станут улучшенная сообщаемость и доступ к рынкам. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспортного потока вдоль автодороги Бишкек – Ош. При реализации проекта будут достигнуты следующие результаты: (i) 60 км реабилитированной автодороги от Бишкека до Кара-Балты, (ii) усиленная система управления дорожными активами, (iii) повышенная безопасность дорожного движения.
14. Экологическое воздействие в результате реабилитации автодороги Бишкек – Ош будет минимальным, т.к. бóльшую часть строительных работ планируется осуществлять вдоль существующей полосы отвода. Воздействие будет включать, среди прочего: (i) шумовое воздействие, выбросы загрязняющих веществ в воздух, а также вибрацию, что имеет особо важное значение в пределах населенных пунктов вблизи Проектной дороги и в местах, где расположены чувствительные реципиенты воздействия, такие как школы, больницы, мечети и др.; (ii) воздействие на водотоки и реки; (iii) воздействие в результате поиска источников заполнителей в карьерах; (iv) воздействие на почву и растительность, включая древесные насаждения вблизи Проектной дороги, из-за работ по расчистке участка; (v) воздействие в результате реабилитации мостов; (vi) воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей; (vii) воздействие со стороны рабочих лагерей подрядчика. Помимо этого, воздействие было разделено на следующие группы: воздействие во время этапа проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие во время рабочего этапа. Подробное описание воздействия представлено в разделе "Классификация экологического воздействия и меры по его ослаблению", а также в Плане управления окружающей средой.
15. Участок дороги Бишкек - Кара-Балта пролегает между 9-м и 61-м км автодороги Бишкек - Ош. Участок начинается в конце административной границы г. Бишкек на км 9. В начале дорога имеет шестиполосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в четырехполосную до км 21. Существующее дорожное покрытие асфальтобетонное, ширина покрытой части составляет 15-20 м, ширина разделительной полосы - 2–4 м. Ширина обочин колеблется от 1.5 до 3.0 м. Участок тянется на запад, к окраинам г. Кара-Балты, пролегая через несколько населенных пунктов, перемежающихся с сельскохозяйственными угодьями; конфигурация проезжей части здесь трехполосная, которая затем меняется на двухполосную. Ширина покрытой части составляет 8-12 м, а ширина обочин - 1.5-

3.0 м. Села, расположенные вдоль дороги, сливаются в относительно непрерывную полосу вдоль проезжей части. На км 61, у кольцевой транспортной развязки, автодорога Бишкек – Ош поворачивает на юг. На этом месте заканчивается данный участок автодороги. Рельеф по всему участку можно классифицировать как равнинный с высотой 750-800 м над уровнем моря.

16. Земли в пределах зоны влияния участка дороги Бишкек – Кара-Балта используются в основном в сельскохозяйственных целях. На участке Бишкек – Кара-Балта возделываемые культуры представлены в основном пшеницей, кормовыми и техническими культурами, различными видами овощей (картофель, перец, морковь, арбуз, баклажан) и фруктовыми насаждениями (яблоки и абрикосы).



Рис. 1: Участок автодороги Бишкек – Кара-Балта

17. Полевые изыскания для исследования состояния окружающей среды начались в ноябре. Зимой работа была сосредоточена на камеральном исследовании, касающемся правовой системы, описания проекта и данных о фоновых показателях. Изучалась доступная литература, собирались проектные и статистические данные, карты и аэроснимки. Всесторонние выезды на участки для сбора данных по физической и биологической среде проводились весной (в марте и апреле). По результатам проведенных полевых исследований было определено экологическое воздействие и подготовлены соответствующие меры по его ослаблению. В связи с тем, что Проект предусматривает реабилитацию существующей дороги, и принимая во внимание то, что в пределах зоны влияния Проекта нет особо охраняемых природных территорий, возникающее экологическое воздействие в основном ограничивается этапом строительства. Поэтому АБР отнес Проект к категории В [би].

18. Были определены чувствительные реципиенты воздействия (компоненты), расположенные вблизи Проектной дороги, и проведены замеры фоновых показателей. Были организованы встречи с представителями общественности (общественные слушания) в с. Военно-Антоновка, г. Сокулук, с. Беловодское и с. Полтавка. Во время встреч велись протоколы, с которыми можно ознакомиться в Приложении к отчету.

В. Требования о заключении экологической экспертизы

19. Согласно *Руководству и Требованиям АБР о проведении экологической оценки для инфраструктурных проектов* ПЭО будет представлена как Правительству Кыргызской Республики, так и АБР. По результатам предварительной экологической оценки проектной дороге была присвоена категория “В” [би].

1. Правительственные законы, постановления и нормы об охране окружающей среды

20. Воздействие Проекта по реабилитации дороги Бишкек - Ош на окружающую среду регулируется рядом законодательных актов Кыргызской Республики в области охраны окружающей среды. Проект реабилитации автодороги предусматривает использование старого покрытия в полосе существующей полосы отвода. Для добычи материалов Проект планирует использовать карьеры, которые уже были в эксплуатации в течение длительного времени, и поэтому никаких принципиально новых воздействий на окружающую среду не ожидается. Кроме того, для перевозки материалов предполагается использовать транспортные дороги, доступные для всех карьерных зон, так что никаких новых источников возмущений создано не будет. В связи с этим для предлагаемой реконструкции автодороги Бишкек - Ош необходимо проведение лишь Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ). Подготовка общей Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) не требуется. В соответствии со статьей 10 Закона КР «Об экологической экспертизе» ОВОС требуется для строительства новых дорог (объектов).

21. Проработанная существующая нормативно-правовая база призвана определить правовую основу для реализации Проекта и его соответствие государственным требованиям по смягчению воздействия на окружающую среду и ее охрану.

Таблица 1: Соответствующие законы и постановления об экологическом воздействии дорожных проектов

Закон КР «Об охране окружающей среды» от 16 июня 1999 года № 53 (в редакции Законов КР от 4.02.2002 № 22, 11.06.2003 № 101, 11.08.2004 № 113, 6.08.2005 № 124, 27.04.2009 № 131)	Определяет политику и регулирует правовые отношения в области природопользования и охраны окружающей среды в Кыргызской Республике.
Статья 17: Экологические требования к размещению, проектированию, строительству, реконструкции, вводу в эксплуатацию предприятий, сооружений и других объектов	При реконструкции должны предусматриваться и выполняться мероприятия по охране природы, рациональному использованию, воспроизводству природных ресурсов, оздоровлению окружающей среды в соответствии с экологическими нормами, и должна осуществляться оценка воздействия планируемой деятельности на окружающую среду (ОВОС).
Статья 22: Охрана окружающей среды от влияния вредных физических воздействий	Запрещается превышение нормативов предельно допустимых уровней производственного и иного происхождения шума, вибрации, электромагнитных полей и других вредных физических воздействий на здоровье человека и окружающую среду.
Закон КР «Об экологической экспертизе» от 16 июня 1999 года № 54 (в редакции Законов КР от 11.06.2003 № 102, 26.02.2007 № 21)	Регулирует правовые отношения в области экологической экспертизы.
Статья 3: Объекты экологической экспертизы	Технико-экономические обоснования и проекты

	строительства, реконструкции, расширения, технического перевооружения, консервации и ликвидации объектов.
Статья 10: Оценка воздействия на окружающую среду	Оценка воздействия на окружающую среду организуется и проводится при подготовке обоснований для: - нового строительства, реконструкции, расширения и технического перевооружения действующих хозяйственных и иных объектов, оказывающих либо способных оказывать воздействия на окружающую среду.

2. Защитные меры АБР

22. Как было упомянуто выше, для Экологической оценки АБР присвоил автодороге Бишкек – Ош категорию “В” [би]. Классификация была осуществлена на основании Положения АБР о политике по защитным мерам (2009 г.) и Методического руководства АБР по экологической оценке (2003 г.). В связи с тем, что, с экологической точки зрения, Проект был отнесен к категории “В” [би], необходимо проведение ПЭО. Для определения категории окружающей среды проекта первым делом необходимо подготовить классификационный вопросник Быстрой экологической оценки (БЭО) с учетом типа, размера и месторасположения предлагаемого проекта. Проектам присваивается одна из следующих четырех экологических категорий:¹

- Категория А [эй]: Проекты, которые могут оказать значительное отрицательное воздействие на окружающую среду. Для принятия мер по снижению значительного воздействия необходимо проведение оценки воздействия на окружающую среду и упрощенной ОВОС.
- Категория В [би]: Проекты, которые могут оказать некоторое отрицательное воздействие на окружающую среду, но меньшей степени и/или значительности по сравнению с проектами категории А. Для определения вероятности возникновения значительного отрицательного воздействия на окружающую среду, которое послужит основанием для проведения ОВОС, требуется осуществить предварительную экологическую оценку и упрощенную ПЭО. Если ОВОС не нужна, ПЭО считается итоговым отчетом об экологической оценке.
- Категория С [си]: Проекты с малой вероятностью оказания отрицательного воздействия на окружающую среду. ОВОС и ПЭО не требуются, но экологические последствия также анализируются.
- Категория FI [эф-ай]: Проекты относятся к категории FI, если они предусматривают кредитную линию через финансового посредника или посредством вложения в акционерный капитал финансового посредника. Финансовый посредник должен применять систему управления окружающей средой, если все подпроекты не повлекут за собой незначительного воздействия.

23. С 10 по 14 июня в с. Военно-Антоновка, г. Сокулук, с. Беловодское и с. Полтавка были проведены встречи с представителями общественности по социальным и экологическим вопросам. Во время встреч велись протоколы, с которыми можно ознакомиться в Приложении к отчету. Отчет о ПЭО представляется в Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства

¹ АБР. 2003. *Руководство по экологической оценке*, Манила.

Кыргызской Республики для прохождения ГЭЭ (Государственной экологической экспертизы).

2. Экологические нормы

24. К Проекту применяются следующие нормы.

Вибрация

Ссылка была сделана на требования санитарных норм, используемых при измерении уровня вибрации в Кыргызской Республике СН 2.2.4/2.1.8.566-96 "Производственная вибрация. Вибрации в жилых и общественных зданиях".

Загрязнение воздуха (дополнительные стандарты представлены в разделе о качестве воздуха)

Таблица 2: Стандарты качества окружающего воздуха

	Ед. изм.	Максимально допустимая концентрация	Среднесуточная концентрация
Двуокись серы, SO ₂	мг/м ³	0.5	0.05
Двуокись азота, NO ₂	мг/м ³	0.085	0.04
Оксид углерода, CO	мг/м ³	5	3
Общее количество взвешенных частиц, твёрдых частиц	мг/м ³	0.15	0.05

Шум

Таблица 3: Нормы на шумы

Описание деятельности / категории	Ед. изм.: дБ			
	L _{экв} *		L _{макс} **	
	День	Ночь	День	Ночь
Территории, находящиеся в непосредственной близости от больниц и санаториев	45	35	60	50
Территории, находящиеся в непосредственной близости от жилых домов, поликлиник, медицинских пунктов, домов престарелых, домов отдыха, библиотек, школ и т.д.	55	45	70	60
Территории, находящиеся в непосредственной близости от больниц и общежитий	60	50	75	65
Зоны отдыха в больницах и санаториях	35		50	
Зоны отдыха на территориях микрорайонов и групп жилых домов, домов отдыха, санаториев, школ, домов престарелых и т.д.	45		60	

* L_{экв} - эквивалентный уровень непрерывного шума

** L_{макс} - максимальный уровень непрерывного шума

Загрязнение воды

25. Стандарты представлены в Таблице 4 на период строительства (на основании Водного законодательства Кыргызской Республики от 1994 г.).

Таблица 4: Стандарты качества воды²

	Норма
Ион водорода	6-9
Растворённый кислород, DO, мг/л	4<
Сульфат, S, мг/л	<250
Аммонийный азот, NH ₄ -N, мг/л	<3.3
Масло/нефть и жир, мг/л	<0.05

II. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

A. Общие сведения

26. ЦАРЭС-2020 будет стремиться к повышению промышленной конкурентоспособности за счет транспортной сообщаемости и развития экономических коридоров. Развитие экономических коридоров поможет разнообразить региональные отрасли промышленности и сделать их конкурентоспособными посредством технологии, логистики и других услуг по поддержке бизнеса. Участки проектной дороги являются частью транспортного коридора ЦАРЭС. Реализация предлагаемого проекта улучшит сообщаемость и доступ к рынкам. Результатом проекта будет эффективное движение грузового и пассажирского транспорта вдоль автодороги Бишкек - Ош.

27. При реализации проекта будут достигнуты следующие результаты: (i) 52 км реабилитированной автодороги от Бишкека до Кара-Балты, (ii) усиленная система управления дорожными активами, (iii) повышенная безопасность дорожного движения.

Таблица 5: Сведения об участке дороги Бишкек – Кара-Балта (Участок 1)

Участок дороги	Ширина проезжей части и длина подучастков (км)	Автобусные остановки	Дорожные знаки	Длина несоответствующего дренажа (км)	Длина тротуаров, подлежащих реконструкции (км)	Перекрестки / Съезды
Участок 1	4-6-полосная – 12 2-3-полосная – 40	98	107	2	10	205

28. Состояние существующей дороги можно описать следующим образом. Во многих местах дорожная разметка отсутствует. Дорожные знаки не соответствуют требованиям; в некоторых местах они расположены неправильно и обычно содержатся в неудовлетворительном состоянии. Дорожные ограждения на высоких насыпях местами отсутствуют и находятся в плохом состоянии. Почти все автобусные остановки вдоль дороги полуразрушены и не имеют крыш. Тротуары

² В кыргызском законодательстве указывается более 1 200 пунктов.

не ремонтировались с момента укладки, а на некоторых участках дорожное покрытие вообще отсутствует.

В. Тип и категория Проекта

29. Целью проекта автодороги Бишкек – Ош на участке Бишкек – Кара-Балта является реабилитация около 52-х км транспортного коридора ЦАРЭС. В плане Экологической оценки проекту присвоена категория “В” [би] (вдоль участков дороги имеется лишь несколько экологически чувствительных районов, а воздействие проекта, предположительно, будет малозначительным, исключительно локальным и возникнет только из-за строительных работ). На основании этого для участков дороги была подготовлена ПЭО.

С. Необходимость в Проекте

30. Автодорога Бишкек – Ош представляет собой один из наиболее важных транспортных коридоров в Кыргызстане. Транспортный поток, в особенности грузовой, продолжит увеличиваться. Учитывая уже описанные дефекты Проектной дороги, особенно в отношении безопасности дорожного движения, а также принимая во внимание то, что на участках дороги видны глубокие колеи и частые неровности, что является признаком недостаточной несущей способности дороги для фактической транспортной нагрузки, Проект реабилитации крайне необходим.

Д. Местоположение

31. Участок дороги Бишкек - Кара-Балта пролегает между 9-м и 61-м км автодороги Бишкек - Ош. Участок начинается в конце административной границы г. Бишкек на км 9. В начале дорога имеет шестиполосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в четырехполосную до км 21.



Рис. 2: Коридоры Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Е. Объем / масштаб работы

32. Проект предусматривает реабилитацию 52-х км дороги Бишкек – Ош. Строительные работы будут осуществляться в основном в пределах полосы отвода существующей дороги, таким образом сводя к минимуму воздействие на окружающую среду. Проект будет включать ряд сопутствующих мероприятий, таких как разработка карьеров, использование установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей, устройство рабочих лагерей и складов подрядчика и т.д.

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

Ф. Интенсивность движения

34. Принимая во внимание существующую интенсивность движения на проектной дороге, выявленную анализами транспортных потоков, и предполагаемое

национальное и региональное экономическое развитие, были разработаны прогнозы по росту интенсивности транспортного движения.

35. Предполагаемые коэффициенты роста транспортного потока составляют 7% для пассажирского транспорта и 4% для грузового вплоть до года завершения реализации Проекта; в последующие годы ежегодный прирост составит 4% для обоих видов транспорта (пассажирского и грузового).

36. По результатам наблюдений за транспортным потоком, сделанных во время ознакомительного выезда на участок, можно предположить, что первая часть участка дороги от Бишкека до Кара-Балты будет относиться к категории I, а оставшийся участок дороги – к категории II.

Таблица 6: Классификация дорог в Кыргызской Республике

Категория дороги	Отношение объёма транспортного потока к пропускной способности дороги	Уровень обслуживания	Расчетная интенсивность движения		Хозяйственное и административное значение автомобильных дорог
			приведенная к легковому автомобилю	в транспортных единицах	
IA	0.25 – 0.40	В: высокий	свыше 18 000	свыше 9 000	Скоростная магистраль международного и государственного значения
IB	0.25 – 0.40	В: высокий	свыше 14 000	свыше 7 000	Главные автодороги международного и государственного значения (не отнесенные к IA категории)
II	0.40 – 0.60	С: средний	свыше 6 000 до 14 000	свыше 3 000 до 7 000	Автомобильные дороги международного и государственного значения (не отнесенные к IA и IB категориям)
III	0.40 – 0.60	С: средний	свыше 2 000 до 6 000	свыше 1 000 до 3 000	A/дороги международного, государственного и местного значения (не отнесенные к IA, IB и II категориям)
IV	0.60 – 0.80	D: низкий	свыше 200 до 2 000	свыше 100 до 1 000	A/дороги государственного и местного значения (не отнесенные к IB, II и III категориям)
V	0.70 – 1.00	E: очень низкий	до 200	до 100	A/дороги местного значения низкой интенсивности движения (не

					отнесенные к III и IV категориям)
--	--	--	--	--	-----------------------------------

Г. Предлагаемый График реализации Проекта

37. На момент подготовки данного отчета график строительных работ еще не был утвержден.

Н. Сведения о Проекте

38. Целью проекта автодороги Бишкек – Ош является реабилитация 52-х км дороги между городами Бишкек и Кара-Балта. Основные задачи: (i) обеспечить безопасные и комфортные условия для передвижения всем участникам дорожного движения, а именно: автотранспортным средствам, велосипедистам/мотоциклистам и пешеходам, оптимизированные под предусмотренную функцию автодороги и уровень использования; (ii) обеспечить государственным дорожным управлениям (Правительству) низкочатратную эксплуатацию дороги (т.е. минимальные издержки за весь срок службы); (iii) обеспечить соответствие стандартам дорожной одежды и прочим соответствующим нормам и/или стандартам государственных дорожных управлений.

39. После первичного анализа результатов исследований и текущего состояния дороги будут обсуждаться наиболее подходящие варианты по реабилитации. В первую очередь, это будет основываться на технических вопросах. Предлагаемые варианты включают: (i) неструктурный слой усиления, (ii) структурный слой усиления, (iii) реконструкцию с уширением полос / без уширения полос.

40. Реабилитация дороги будет осуществляться в основном в пределах полосы отвода существующей дороги, таким образом сводя к минимуму воздействие на окружающую среду. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта будет относиться к категории I:

- Участок Бишкек – Кара-Балта - в начале дорога имеет шестиполосную конфигурацию проезжей части, которая затем переходит в четырехполосную до км 21. Существующее дорожное покрытие асфальтобетонное, ширина покрытой части составляет 15-20 м.
- Ширина обочин на участке дороги Бишкек – Кара-Балта колеблется от 1.5 до 3.0 м.
- Высота дорожной насыпи в равнинных районах колеблется от 0 до 2 м, в некоторых местах насыпь выше, и ее общая высота составляет 4-6 м.
- Продольные уклоны в холмистой местности составляют 5-7%.
- Поперечный уклон проезжей части на прямых участках был взят 2%, а уклон обочин - 4%.

41. Реабилитационные мероприятия включают реабилитацию/реконструкцию участков дороги в соответствии с вышеприведенными параметрами.

42. Следует отметить, что объем работ данного проекта не включает строительство дополнительных полос движения, а работы по реабилитации и реконструкции

будут ограничиваться полосой отвода уже существующей дороги. Поэтому экологическое воздействие сводится к технически возможному минимуму.

43. В результате обследования установлено, что практически во всех населенных пунктах водопропускные трубы отсутствуют, хотя в техническом паспорте дороги, представленном Заказчиком, таковые имеются. Управления оросительных систем районов также пытаются утверждать об их наличии, но по факту обследования их нет.
44. Во время инспектирования было выявлено, что мосты и трубы построены некачественно, а их техническое обслуживание проводится несвоевременно. На бетонной поверхности до сих пор лежат строительные леса со времен строительства. Резиновые подкладки и битумный картон, уложенные для поддержки балок и плит, изношены, а во многих местах отсутствуют. Существующие каналы и боковые откосы опор не очищаются от мусора и растительности. Мосты достигли предела своего срока эксплуатации.
45. Многие мосты на участке дороги Бишкек – Кара-Балта (из 7-ми) находятся в плохом состоянии и нуждаются в частичной или полной реконструкции. Мостовые работы будут оказывать потенциальное воздействие на окружающую среду, которое нужно минимизировать, но воздействие в результате работ с водопропускными трубами можно не учитывать, т.к. оно будет минимальным.

I. Общая характеристика экологической обстановки вдоль Проектной дороги

46. С точки зрения физической и биологической среды, вдоль участка дороги Бишкек – Кара-Балта есть лишь несколько экологически значимых структур, а именно: деревья, которыми на больших отрезках засажен участок дороги, и реки, которые пересекаются Проектной дорогой: р. Сокулук (км 28,3) и р. Ак-Суу (44,65). Кроме этого, дорога проходит через несколько небольших водотоков, которые не имеют названий.
47. Деревьями дорога засажена вдоль участка Бишкек – Кара-Балта. Из деревьев произрастают карагач (*Ulmus spec.*) и тополь (*Populus spec.*).
48. Карьеры, предложенные для использования на проектной территории, расположены недалеко от дороги. Во многих местах подъездные дороги к карьерным зонам не имеют покрытия и проходят через населенные пункты.

III. ОПИСАНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

A. Физические ресурсы проектной территории

1. Топография

49. Топография Кыргызской Республики очень сложная. Строение поверхности расположено в диапазоне абсолютных высот от 400 до 7000 м. В орографическом отношении состоит из нескольких горных цепей, вытянутых преимущественно в широтном и субширотном направлениях, и разделяющих их межгорных долин и впадин. Средняя высота территории - 2750 м над уровнем моря, самая высокая

точка — пик Победы (7439 м), находящаяся в Центральном Тенир-Тоо, на гребне хребта Боз-Кыр в восточном продолжении Какшаал-Тоо, на границе с Китаем. Самая низкая точка (401 м) находится возле села Кулунды в Лейлекском р.-не Баткенской области, близ границы с Таджикистаном.

50. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта расположен в относительно плоской Чуйской долине, пересекая ее параллельно Кыргызскому хребту. Высотные отметки большей части участка колеблются от 750 до 800 м над уровнем моря.

2. Характеристика почв и геологии

51. Территория Кыргызской Республики характеризуется горным рельефом и занимает западную часть горной системы Тянь-Шань, а также небольшую часть Северного Памира.

52. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта расположен в Чуйской долине. Рельеф его преимущественно плоский и не подвержен обвалам или обрушениям пород. Он входит в 9-балльную сейсмически опасную зону. Участок находится в пределах района распространения и аккумуляции оползней с очень низким риском возникновения обвалов.

53. Влажные воздушные массы поступают к северной части страны с северо-востока и севера. Здесь выпадает сравнительно большое количество атмосферных осадков, а почвы формируются в условиях континентального суббореального климата.

54. Эрозия почвы является большой экологической проблемой по всей Кыргызской Республике вследствие сейсмической активности, крутых уклонов, хрупкости грунтов и деятельности человека (неправильное ведение животноводческого хозяйства, удаление защитного растительного покрова и слабая практика рационального использования водных ресурсов).

55. Почвы участка дороги Бишкек – Кара-Балта представлены сероземами северными типичными с низким содержанием карбоната. Одной из основных характеристик является сильная засоленность. Почвы на данном участке очень плодородны, большая часть территории успешно используется для сельскохозяйственных целей. Эродированность почв на данном участке считается низкой.

3. Климат

56. Положение Кыргызской Республики в центре Евразии, ее удалённость от океанов и морей и соседство пустынь определяют формирование климата с чертами резкой континентальности и засушливости и чётко выраженными временами года.

57. Значительная сложность рельефа республики — глубокая расчленённость, различная экспозиция горных склонов по отношению к солнцу и потокам воздуха - создаёт чётко выраженную вертикальную климатическую поясность. В Кыргызской Республике можно выделить 4 климатических пояса.

58. Проектные территории расположены в долинно-предгорном поясе (от 500—600 м до 900—1200 м), который характеризуется жарким летом (до 28°C) и умеренно-

прохладной и бесснежной зимой с большим дефицитом осадков. Этот пояс имеет черты субтропического климата.

59. Средняя температура июля на проектных участках составляет 20—25°C, января - -4 ...—7°C. Предельно высокая температура летом достигает 44°C.
60. На проектной территории выпадает значительное количество осадков. Больше их количество приходится на среднегорье юго-западных склонов Ферганского хребта (1000 мм). Заметно меньше осадков наблюдается в Таласской и Чуйской долинах (от 250 до 500 мм).
61. В долинно-предгорном поясе Южного Кыргызстана снежный покров в течение зимы сходит несколько раз и появляется вновь при очередном холодном вторжении. На высотах свыше 1500 м снежный покров устойчивый, и высота его значительна. Установление постоянного снежного покрова здесь происходит во 2-ой половине ноября. Со времени образования устойчивого снежного покрова высота его постепенно увеличивается и достигает максимума к концу января — началу февраля. Разрушение устойчивого снежного покрова происходит в марте — апреле. Разрушение устойчивого снежного покрова на равнинной территории Чуйской и Ферганской долин в среднем происходит в третьей декаде февраля.

4. Водные ресурсы

62. В зонах чувствительных реципиентов воздействия были собраны и проанализированы данные фоновых исследований качества воды (см. раздел "Ведомости трассы"). Результаты замеров представлены в разделе "Замеры фоновых показателей".
63. На формирование стока и гидрографической сети на территории Кыргызстана огромное влияние оказывают орографическое строение и рельеф, климатические условия и наличие ледников. Горные хребты Кыргызстана являются барьерами на пути влажных воздушных масс с запада, северо-запада и севера и естественными аккумуляторами атмосферной влаги.
64. Большая часть речных систем относится к Аральскому бассейну, к системам крупных рек Центральной Азии — Сыр-Дарье и Аму-Дарье. Хотя бассейны рр. Чу и Талас и принадлежат бассейну Арала, они не доносят свои воды до основных водных артерий и составляют вместе с бассейном озера Иссык-Куль бессточную гидрографическую систему.
65. Река Чу является самой крупной в северной части Кыргызской Республики (общая длина составляет 1030 км). Она преобладает в гидрологии поверхностных вод участка дороги Бишкек – Кара-Балта. Крупные притоки р. Чу, среди прочих - Ак-Суу и Кара-Балта, которые пересекаются проектным участком Бишкек – Кара-Балта. Кроме этого, участок пролегает параллельно Большому Чуйскому каналу, а полоса отвода на данном отрезке идет перпендикулярно к нескольким водотокам, протекающим с юга на север, и пересекает их. Запасы подземных вод являются основным источником питьевой воды в районе участка дороги Бишкек – Кара-Балта.

66. Гидрография участка Бишкек – Кара-Балта представлена тремя постоянно действующими водотоками, берущими начало на северных склонах Кыргызского хребта и пересекающими автомобильную дорогу - это реки Джеламыш, Сокулук и Аксу. Автомобильную дорогу также пересекают ещё три ирригационных канала. При выходе с гор сток рек практически весь разбирается на полив. В результате этого большую часть года (вегетационный период) на участках пересечения с автомобильной дорогой реки не имеют стока.

5. Качество воздуха

67. В выявленных районах повышенной чувствительности и у чувствительных реципиентов воздействия были собраны данные фоновых исследований (см. разделы "Ведомости трассы" и "Замеры фоновых показателей").

68. Уровень загрязнения воздуха в Кыргызской Республике - серьезная проблема в городских районах. Основными источниками загрязнения воздуха в городах Кыргызстана, включая Бишкек и Кара-Балту, являются тепловые электростанции, цементные заводы, предприятия химической промышленности, общественный транспорт и отходы горного производства. В пределах муниципальных районов имеется большое количество малых промышленных, муниципальных и транспортных предприятий, которые производят как регулярные, так и нерегулярные выбросы в атмосферу, однако крупных промышленных предприятий, загрязняющих окружающую среду, таких как нефтеперерабатывающие предприятия или металлургические заводы, здесь нет.

69. Ответственность за регулирование и мониторинг качества воздуха в Кыргызской Республике возложена на Гидрометеорологическую службу. Контрольные точки расположены в населённых районах, вблизи от источников загрязнения.

Таблица 7: Стандарты качества окружающего воздуха в Кыргызской Республике

Загрязнитель	Предельно допустимые концентрации (мг/м ³)	Среднесуточная концентрация (мг/м ³)
Твёрдые частицы:		
С содержанием кремнезёма > 70%	0.15	0.05
70-20% (цемент, уголь, глина и т.д.)	0.3	0.1
< 20% (доломит и т.д.)	0.5	0.15
Цементная пыль (оксид кальция > 60%, кремнезём > 20%)	0.5	0.05
Двуокись серы SO ₂	0.5	0.05
Оксид углерода CO	5	3
Двуокись азота NO ₂	0.085	0.04
Оксид азота NO	0.40	0.06
Свинец (Pb) и соединения (кроме тетраэтила)	-	0.0003
Сульфид свинца (по свинцу)	-	0.0017

Источник: МТИК КР, май 2011 г.

6. Шум

70. Существующие уровни внешних шумов в пределах участка дороги Бишкек – Кара-Балта в основном связаны с движением транспорта, а также строительными и карьерными работами. Населенные пункты расположены вблизи дороги. Принимая во внимание ширину полосы отвода на Проектной территории, значительного шумового воздействия на эти жилые районы можно будет легко избежать.

71. Чувствительные реципиенты воздействия описаны в разделе "Ведомости трассы".

Таблица 8: Нормы окружающих и внешних шумов в Кыргызской Республике

Вид деятельности	L _{экв}	L _{макс}	Описание вида деятельности
8	День = 45	День = 60	Территории, находящиеся в непосредственной близости от больниц и санаториев
	Ночь = 35	Ночь = 50	
9	День = 55	День = 70	Территории, находящиеся в непосредственной близости от жилых домов, поликлиник, медицинских пунктов, домов престарелых, домов отдыха, библиотек, школ и т.д.
	Ночь = 45	Ночь = 60	
10	День = 60	День = 75	Территории, находящиеся в непосредственной близости от гостиниц и общежитий
	Ночь = 50	Ночь = 65	
11	35	50	Зоны отдыха в больницах и санаториях
12	45	60	Зоны отдыха на территориях микрорайонов и групп жилых домов, домов отдыха, санаториев, школ, домов престарелых и т.д.

Источник: МТИК КР, май 2011 г.

В. Экологические ресурсы в зоне реализации проекта

72. Экологическое окружение проектных участков автодороги представлено большей частью антропогенными ландшафтами и населенными пунктами. В непосредственной близости от территории реализации проекта нет особо охраняемых природных территорий (ООПТ).

1. Фауна

73. Видовое разнообразие в Кыргызской Республике очень значительное. По официальным данным, здесь насчитывается более 500 видов позвоночных (включая 83 вида млекопитающих, 368 видов пресмыкающихся и 75 видов рыб), 2000 видов грибов и более 3000 видов насекомых. Потеря среды обитания (вырубка лесов), конкурентная борьба с домашним скотом, охота и браконьерство привели к сокращению многих видов животных. Наиболее критическая ситуация связана с защитой мест обитания и популяций наиболее ценных (как с экономической, так и с научной точки зрения) видов крупных млекопитающих, таких как горный козел, джейран, снежный баран, снежный барс, тьянь-шаньский медведь, рысь и сурок Мензбира.

74. Оба участка дороги пролегают в основном через населенные пункты и сельскохозяйственные поля. В сравнении с естественными экосистемами биоразнообразие незначительно и представлено синантропными видами животных. Из млекопитающих вблизи участков дороги обитают следующие виды: серая крыса, домовая и полевая мыши, серый хомячок. Изредка могут встречаться

представители дикой фауны: туркестанская крыса (на участке Маданият - Джалал-Абад), заяц-толай, ушастый еж, лесная соя, лисица, в зимний период — волк.

75. Птицы на проектной территории представлены более широко. Синантропные виды, встречающиеся вдоль участков дороги: полевой и домовый воробьи, афганский скворец, черный дрозд, большая синица, сорока, сизый голубь, горлица, иногда на гнездовье может быть белый аист. Представители диких видов: жаворонок, перепел, овсянка, каменка и представители ракшеобразных. На полях встречаются хищные птицы: ястреб-тетеревятник, ястреб-перепелятник, обыкновенный канюк, курганник, зимняк, черный коршун, змеяд, большой подорлик, обыкновенная пустельга, чеглок. Базар-Курганское водохранилище служит местом постоянного обитания, сезонных миграций и зимовки большого количества водных и околоводных птиц, таких как нырки, утки, гуси, лебеди, представители отряда ржанкообразных, бакланы и другие.
76. Герпетофауна представлена следующими видами: озерная лягушка, зеленая жаба, среднеазиатская черепаха, серый геккон, туркестанская агама, пустынный гологлаз, водяной уж, песчаный удавчик, стрела-змея, степная гадюка.
77. Участок дороги Бишкек – Кара-Балта подвергся значительному воздействию в результате градостроительства и сельскохозяйственного развития. Вероятность того, что здесь может возникнуть среда обитания видов, находящихся под угрозой исчезновения или вымирания, очень мала.

2. Флора

78. По официальным данным, в Кыргызской Республике насчитывается более 4,500 видов высших растений. Степь вблизи участка дороги Бишкек – Кара-Балта покрыта травами и кустарничками, такими как саксаул, а в некоторых районах – обширными полями диких маков. Также распространен чий – трава обыкновенная с камышообразными стеблями белесого цвета, который кочевые народы используют для создания декоративных перегородок.
79. В связи с тем, что участок дороги Бишкек – Кара-Балта подвергся значительному воздействию в результате градостроительства и сельскохозяйственного развития, вероятность того, что здесь может возникнуть какая-либо естественная среда, подходящая для произрастания видов растений, находящихся под угрозой исчезновения или вымирания, очень мала. Практически на всем протяжении участка Бишкек — Кара-Балта обочины обсажены ветрозащитными лесополосами. Их основу составляют вяз (карагач) (мелколиственный и пирамидальный) и серебристый тополь.

3. Опустынивание

80. Причины деградации земельных ресурсов в Кыргызской Республике многочисленны, сложны и уникальны в каждом отдельном регионе страны, но следует признать, что в большей степени ухудшение и истощение земельных ресурсов являются результатом неправильных и пагубных агротехнических приёмов, выбивания пастбищ, вырубки лесов и кустарников, вырождения лесов, снижения биоразнообразия и стихийных бедствий. Более 88% из существующих 10,6 миллионов га сельхозугодий считаются деградированными и подвергаются

опустыниванию. Площадь земель вторичной засоленности возросла и составляет 75% от общего объема пахотного земельного фонда республики; больше половины пахотных земель в стране подвергается размыву и выдуванию. Около половины пастбищных угодий относится к категории деградированных почв в отношении растительности и качества почвы.

С. Трудовые и экономические ресурсы

1. Население

81. Кыргызская Республика - малонаселенная страна. Ее численность составляет 5,365,167 чел. (2010 г.), из них 1,827,4 чел. (почти одна треть) живут в городах, а 3 448,7 чел. (две трети) – в сельской местности.

82. Участки проектной дороги расположены в двух областях. Дорога Бишкек – Кара-Балта начинается от г. Бишкек и пролегает в основном в Чуйской области. Участок Маданият – Джалал-Абад расположен в Джалал-Абадской области. Обе области состоят из 3-х районов и нескольких населенных пунктов. Вдоль дороги в Чуйской области проживает примерно 135 000 чел.

Таблица 9: Численность населения, проживающего вдоль участка дороги Бишкек – Кара-Балта

Область	Район	км от начала дороги	№	Наименование населенного пункта	Численность населения (тыс. чел., по состоянию на 01.01.2011 г.)
	г. Бишкек	9	1.	Микрорайон Ала-Тоо	
Чуйская	Сокулук	9.00 - 10.9	2.	Новопавловка (≈50 домохозяйств)	16,546
		10.9 – 14.4	3.	Военно-Антоновка	10,836
		19.5 – 22.3	4.	Гавриловка	3,070
			5.	Шопоков	8,717
		22.3 – 23.9	6.	Романовка	2,934
		23.9 – 29.4	7.	Сокулук (≈40 д/х)	12,580
		29.4 – 33.4	8.	Александровка	12,576
	Московский	33.7 – 44.2	9.	Садовое	1,722
			10.	Беловодское (≈80 д/х)	21,1
		44.2 – 52.0	11.	Петровка	9,140
	Джайыл	52.8 – 57.5	12.	Полтавка	3,881
			13.	Ново-Николаевка	7,327
		57.5 – 60.0	14.	Петропавловка	2,222
		60.0 – 65.0	15.	Кара-Балта	38,470
			16.	Калининское	3,739

2. Социальная инфраструктура

83. Кыргызская Республика является одной из самых бедных и промышленно неразвитых стран в Регионе Европы и Центральной Азии (ЕЦА): ее ВВП составляет 4,616,156,122 дол. США (2010 г.); в стране низкий уровень охраны труда и социальной защиты (уровень безработицы - 8.2%, 2008 г.), уровень

бедности - 33.7% (2010 г.), а средняя продолжительность жизни составляет 69 лет (2009 г.). Однако уровень грамотности остается на высоком уровне, как и в других странах бывшего Советского Союза, и насчитывает 99% людей в возрасте от 15 лет и выше (2009 г.).

84. Официальные статистические данные показывают, что уровень бедности в стране неравномерен. В 2010 г. величина черты бедности составляла 20973,08 сомов на человека в год, а величина крайней черты бедности - 12608,44 сомов на уровне страны. На Рис. 3 продемонстрированы региональные различия в уровне бедности.

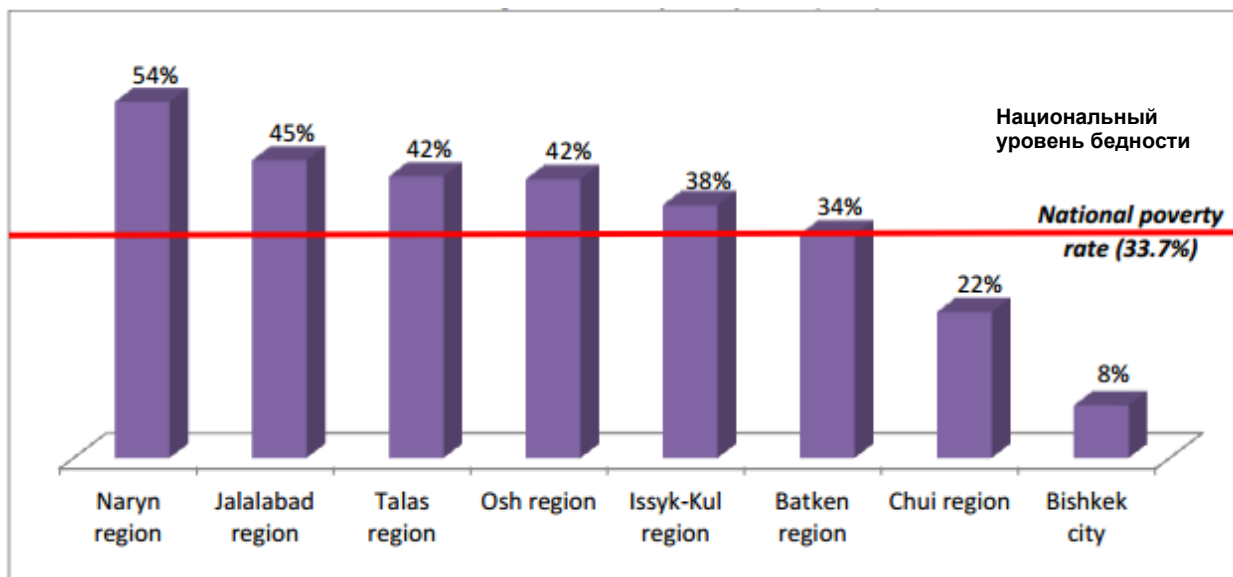


Рис. 3: Региональные различия в уровне бедности в Кыргызской Республике.
Источник: Энергетические и коммунальные службы в Кыргызстане и Таджикистане: Оценка воздействия на социальную структуру и уровень бедности

85. Данные Комплексного исследования домохозяйств от 2009 года показали, что из общего числа 2420,1 тыс. экономически активных граждан в возрасте от 15-ти лет и выше 1024,4 тыс. составили женщины, а 1395,7 тыс. - мужчины. 924,2 тыс. женщин и 1292,2 тыс. мужчин были трудоустроены; 100,2 тыс. женщин и 103,5 тыс. мужчин не были трудоустроены. Уровень безработицы в 2009 г. составил 8.4% (9,8% - женщины, 7,4% - мужчины). Уровень безработицы в городских районах намного выше (10,9% и 10,0% соответственно), чем в сельской местности (9,1% и 6,1%).

3. Сельское хозяйство и промышленность

86. Сельское хозяйство – основная сфера занятости в Кыргызской Республике, доля которой составляет почти четверть от общего ВВП страны. В период с 1995 по 2010 гг. доля сельского хозяйства в ВВП Кыргызской Республики уменьшилась, а средняя производительность рабочих агропромышленного сектора возросла. В Таблице 8 представлены рост общей численности трудовых ресурсов и доля сельскохозяйственных рабочих в период с 1997 по 2012 гг (источник: Ключевые

характеристики стран Продовольственной и сельскохозяйственной организации (ФАО)).

Таблица 10: Общая численность трудовых ресурсов и доля сельскохозяйственных рабочих в Кыргызской Республике

Кыргызстан: Рост численности населения и трудовых ресурсов							
	Численность (млн.)				Ежегодный коэффициент роста (%)		
	1997	2002	2007	2012	1997-2002	2002-2007	2007-2012
Общая численность населения	4.74	5.00	5.14	5.45	1.07	0.55	1.18
Сельское население	1.31	1.24	1.15	1.08	-1.09	-1.5	-1.25
Общая численность трудовых ресурсов	1.96	2.14	2.30	2.53	1.77	1.45	1.92
Трудовые ресурсы, занятые в сельском хозяйстве	0.54	0.53	0.51	0.50	-0.37	-0.77	-0.4

Источник: ФАОСТАТ, ФАО ООН

87. Площадь орошаемых земель в районах участка дороги Бишкек – Кара-Балта составляет 147 000 га, а в районах участка Маданият – Джалал-Абад - 87 000 га (источник: АКВАСТАТ ФАО).

88. На участке Бишкек – Кара-Балта возделываемые культуры представлены в основном пшеницей, различными видами овощей (картофель, перец, морковь, арбуз, баклажан) и фруктовыми насаждениями (яблоки и абрикосы). На участке Маданият – Джалал-Абад выращивают хлопок, рис, кукурузу, а также абрикосы, яблоки, фисташки и миндаль.

89. ВВП городов Бишкек и Ош составляет почти половину от общего объема ВВП страны; 80% промышленного сектора страны сосредоточено на их территории.

90. В промышленном секторе в 2005 г. было занято 17,6% населения, а в 2010 г. - 20,6%.

5. Транспорт и дорожно-транспортные происшествия

91. Отлаженная работа транспортного сектора очень важна для Кыргызской Республики из-за горного рельефа этой континентальной страны, как с экономической, так и с социально-политической точки зрения.

92. Развитие транспортного сектора очень важно для континентальной Кыргызской Республики, поскольку поможет обеспечить экономически эффективный доступ к региональным и внутренним рынкам. Развитие транспортного сектора также будет способствовать созданию рабочих мест и развитию сфер обслуживания по всей стране.

93. Данный ознакомительный процесс выявил, что ситуация с безопасностью дорожного движения и большое количество несчастных случаев в Кыргызстане требуют серьезнейших усовершенствований. Однако в стране уже были реализованы многие проекты, в том числе обучение местных инженеров по проектированию дорог и инженеров-транспортников анализу аварийно-опасных участков дорог и процедурам аудита БДД (безопасности дорожного движения) на

основании передового международного опыта. ГАИ также прошла обучение по процедурам правоприменения и использованию специального оборудования, организованное международными финансирующими организациями. Подробная Стратегия безопасности дорожного движения уже выработана и в настоящее время обсуждается политиками на высшем уровне.

94. Необходимо разработать практическое руководство для преподавателей относительно того, как доносить до детей сведения о БДД. В стране нет действующих национальных методологических принципов обеспечения обучения безопасности дорожного движения, и многие учителя применяют свои собственные методы и источники для изложения информации.

95. От Министерства внутренних дел были получены данные о ДТП по участкам проектной дороги. После выполнения предварительного анализа были выявлены точки вдоль маршрута с наиболее высоким коэффициентом возникновения аварий.



7. Культурные и исторические памятники


96. Вдоль участков дороги не выявлено объектов, значимых в историческом или культурном отношении.



IV. ВЕДОМОСТЬ ТРАССЫ

На нижеследующей ведомости трассы представлен обзор районов повышенной экологической чувствительности и экологически чувствительных реципиентов воздействия, расположенных вдоль Проектной дороги на участке Бишкек – Кара-Балта, с привязкой к проектному пикету. Ведомости трассы служат основанием для последующего анализа воздействий.

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
Участок Бишкек – Кара-Балта				
1	с. Новопавловка	9 - 10.9	<p>Населенный пункт вдоль дороги, район повышенной чувствительности – здания школы вблизи дороги (см. Рис. 2), здание администрации, магазины и церковь</p> 	<p>Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x, CO</p> <p>Замеры фоновых показателей вдоль Проектной дороги при помощи переносных инструментов</p>

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
2	с. Новопавловка	11-12	<p>Рынок «Нурлан» прямо на бровке</p> 	Пыль, шум, вибрация, SO2, NOx, CO
3	с. Военно-Антоновка	13.1	<p>Чувствительный реципиент воздействия. Средняя школа с. Военно-Антоновка</p>	Пыль, шум, вибрация, SO2, NOx, CO
4	с. Военно-Антоновка	14.2	<p>Чувствительный реципиент воздействия. Мечеть</p>	Пыль, шум, вибрация, SO2, NOx, CO
5	Вдоль Проектной дороги	17	<p>На рисунке ниже показаны древесные насаждения (карагач) - км 17, правая сторона дороги. Почти на всем протяжении Проектная дорога засажена деревьями с обеих сторон. В качестве компенсации потребуются высадка новых деревьев.</p> 	Количество поваленных деревьев - около 10.000

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
6	с. Гавриловка	21.7 - 23	С. Гавриловка и г. Шопоков. Районы повышенной чувствительности – жилые дома, магазины, мечеть, детский сад, школы вдоль Проектной дороги.	Пыль, шум, вибрация, SO ₂ , NO _x , CO Замеры фоновых показателей вдоль Проектной дороги при помощи переносных инструментов
7	г. Сокулук	25 - 30	Районы повышенной чувствительности – здания администрации, школы, церковь, мечеть, жилые дома, магазины и рынок вблизи Проектной дороги	Пыль, шум, вибрация, SO ₂ , NO _x , CO Замеры фоновых показателей вдоль Проектной дороги при помощи переносных инструментов
				
10	с. Александровка	31.3 - 33.4	Чувствительные реципиенты воздействия: средние школы №№ 1 и 2, мечеть, оптовый рынок	Пыль, шум, вибрация, SO ₂ , NO _x , CO
11	Реки	28.3, 43 и 44.65	Проектная дорога пересекает р. Сокулук, р Ак-Суу и небольшой временный водоток. На рисунке ниже показаны реликты пойменной растительности, например, ивы (<i>Salix alba</i>), расположенные вблизи небольшого временного водотока на км 43.	pH, растворённый кислород, нефтепродукты, мутность, общее

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
				<p>содержание твёрдых взвешенных веществ, проводимость, температура, свинец</p>
12	с. Беловодское	42 - 45	<p>Район повышенной чувствительности – жилые дома, магазины, церковь и мечеть, рынок. Торговая зона – супермаркет. Коммерческие предприятия расположены на обеих сторонах дороги. Проектное решение снижает физическое воздействие до технически допустимого уровня.</p> 	<p>Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x, CO</p>
15	с. Петровка, с Ново-Николаевка	50.6 - 60	<p>Чувствительные реципиенты воздействия. Три средние школы на км 50.6, 55 и 57; дома, расположенные за линией древесных насаждений, которые будут вырублены; памятник, мечеть. Чувствительный реципиент воздействия на км 59 – средняя школа с Ново-Николаевка.</p>	<p>Пыль, шум, вибрация, SO₂, NO_x, CO</p>

№	Местоположение	км	Проблема / Рисунок	Фоновые показатели
17	Джайылский район	48 - 60	<p>Древесные насаждения между Проектной дорогой и жилыми домами снижают выбросы загрязняющих веществ на жилые районы. В качестве компенсации потребуется высадка новых деревьев.</p> 	Количество поваленных деревьев - около 10.000

V. ЗАМЕРЫ ФОНОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

97. В соответствии с вышеприведенной ведомостью трассы были проведены замеры фоновых экологических показателей.

A. Замеры качества воздуха

Замеры качества воздуха были сделаны в следующих местах:

- 1) с. Новопавловка (школа)
- 2) с. Новопавловка (рынок)
- 3) с. Военно-Антоновка (школа)
- 4) с. Военно-Антоновка (мечеть)
- 5) с. Гавриловка (школа)
- 6) с. Сокулук (рынок)
- 7) с. Сокулук (школа)
- 8) с. Александровка
- 9) с. Беловодское (рынок)
- 10) с. Беловодское (мечеть)
- 11) с. Полтавка (школа)
- 12) с. Петропавловка (школа)
- 13) с. Новониколаевка (школа).

98. Замеры проводились 6 июля с 13:00 до 16:10. Погода была ясной.

99. Метод отбора проб соответствует законодательным требованиям Кыргызской Республики. Замеры проводились согласно РД 52.04.186-89 «Руководство по контролю загрязнения атмосферы», ГОСТ Р 50820-95 «Оборудование газоочистное и пылеулавливающее. Методы определения запыленности

газопылевых потоков», Руководству по эксплуатации ЯВША 413311.012 РЭ, ИБЯЛ 416143004 РЭ, ИБЯЛ 413411.042 РЭ.

Метод анализа:

- 1) Газоанализатор портативный ПГА-200. Руководство по эксплуатации ЯВША 413311.012 РЭ;
- 2) Руководство по контролю загрязнения атмосферы РД 52.04 186-69;
- 3) Измеритель ИКВЧ-ВЗ. Руководство по эксплуатации ИБЯЛ 416143004 РЭ.

Результаты замеров показывают, что законодательные требования Кыргызской Республики к содержанию диоксида серы превышаются во всех точках. По оксиду углерода стандарты превышаются во многих точках. Превышений по оксиду азота и взвешенным веществам нет. Результаты замеров будут служить в качестве эталонных значений для мониторинга во время этапа строительства.

Результаты анализа качества воздуха представлены в таблице ниже. Номера в «шапке» таблицы указывают на следующие точки:

Места отбора проб

203 - с. Новопавловка (школа)	210 - с. Александровка
204 - с. Новопавловка (рынок)	211 - с. Беловодское (рынок)
205 - с. Военно-Антоновка (школа)	212 - с. Беловодское (мечеть)
206 - с. Военно-Антоновка (мечеть)	213 - с. Полтавка (школа)
207 - с. Гавриловка (школа)	214 - с. Петропавловка (школа)
208 - с. Сокулук (рынок)	215 - с. Новониколаевка (школа).
209 - с. Сокулук (школа)	

Наименование ингредиентов	Ед. изм.	Данные анализа по точкам														ПДК макс. раз.
		Бишкек-Кара-Балта														
		203	Превыше ние ПДК макс. раз.	204	Превыше ние ПДК макс. раз.	205	Превыше ние ПДК макс. раз.	206	Превыше ние ПДК макс. раз.	207	Превыше ние ПДК макс. раз.	208	Превыше ние ПДК макс. раз.	209	Превыш ение ПДК макс. раз.	
Диоксид серы	мг/м ³	3,2± 0,8	6,4	2,3±0 ,6	4,6	1,2± 0,3	2,4	1,2± 0,3	2,4	1,5± 0,4	3,0	1,1±0 ,3	2,2	1,1± 0,3	2,2	0,5
Оксид азота	мг/м ³	<0,0 1	-	<0,01	-	<0,0 1	-	<0,0 1	-	<0,0 1	-	<0,01	-	<0,0 1	-	0,0 85
Оксид углерода	мг/м ³	6,5± 1,6	1,3	3,8±0 ,95	-	4,9± 1,2	-	6,2± 1,6	1,2	6,4± 1,6	1,3	10,4± 2,6	2,1	5,5± 1,4	1,1	5,0
Взвешен. вещ.	мг/м ³	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-	0,5
		210	Превыш ение ПДК макс. раз.	211	Превыш ение ПДК макс. раз.	212	Превыш ение ПДК макс. раз.	213	Превыш ение ПДК макс. раз.	214	Превыш ение ПДК макс. раз.	215	Превыш ение ПДК макс. раз.			
Диоксид серы	мг/м ³	1,6± 0,4	3,2	1,1±0 ,3	2,2	0,8± 0,2	1,6	0,6± 0,2	1,2	0,8± 0,2	1,6	1,2±0 ,3	2,4			0,5
Оксид азота	мг/м ³	<0,0 1	-	<0,01	-	<0,0 1	-	<0,0 1	-	<0,0 1	-	<0,01	-			0,0 85
Оксид углерода	мг/м ³	5,6± 1,4	1,1	9,9±2 ,5	2,0	2,5± 0,6	-	2,6± 0,7	-	2,3± 0,6	-	7,3±1 ,8	1,5			5,0
Взвешен. вещ.	мг/м ³	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-	<0,1	-			0,5

Таблица 11: Результаты замеров качества воздуха

В. Замеры качества воды

Результаты замера качества воды были получены от лаборатории по одному ручью в с. Беловодское.

Метод отбора проб - ГОСТ Р 51592-2000 «Вода. Общие требования к отбору проб», НВН 33-5.3.01-85 «Инструкция по отбору проб для анализа сточных вод». Законодательные требования не превышаются. Результаты замеров представлены в таблице ниже. Результаты замеров будут служить в качестве эталонных значений для мониторинга во время этапа строительства.

Таблица 12: Результаты замеров качества воды на точке 155 – ручей в с. Беловодское. Дата отбора проб: 05 июля 2013 г.

Наименование ингредиентов	Ед. изм.	Данные анализа по точке 155	ПДК*	Нормативные документы
рН		7,71	6,5-8,5	СЭВ, ч. 1, М. 1977
Прозрачность	см	0,0	-	СЭВ, ч. 1, М. 1977
Электропроводность	мS	383	-	СЭВ, ч. 1, М. 1977
Взвешенные вещества	мг/л	2346	Увел. на 0,25/0,75	СЭВ, ч. 1, М. 1977
Нефтепродукты	мг/л		0,3	ПНД Ф 14.1:2:4.128-98
Медь	мг/л	<0,0006	1,0	МУ 08-47/091
Цинк	мг/л	<0,0005	1,0	МУ 08-47/091
Кадмий	мг/л	<0,0002	0,001	МУ 08-47/091
Свинец	мг/л	<0,0002	0,01	МУ 08-47/091

* ГН 2.1.5.1315-03, ПДК химических веществ в воде водных объектов хозяйственно-питьевого и культурно-бытового водопользования, Минздрав России, Москва, 2003 г.

С. Замеры уровня шума

Наименование средства измерения и сведения о государственной поверке:

Наименование средства измерения	№	Свидетельство о поверке		Поверено до
		№	Дата	
Октава 101А	04А445	394/р	20.12.2012	20.12.2013

Нормативная документация, в соответствии с которой проводились измерения:
СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки».

Результаты замеров уровня шума представлены в таблице ниже:

Таблица 13: Результаты замеров уровня шума

№	Место измерений	Характер шума						Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднеметрическими частотами в Гц										Уровень звука (дБА)	
		По спектру		По временным				31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000			
		Широкопол.	Тональный	Постоянный	Колеблющ.	Прерывистый	Импульсивный												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	20		
Бишкек – Кара-Балта																			
9	Новониколаевка (школа), км 59	+				+		62	60	57	56	58	57	54	52	39	62	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	-	-	4	7	7	7	-	7	Превышение
10	Петропавловка (школа), км 57	+				+		62	68	60	58	56	53	55	48	40	58	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	-	-	2	3	8	3	-	3	Превышение
11	Петропавловка (школа), км 55	+				+		61	69	68	65	56	57	50	44	40	62	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	2	6	2	7	3	-	-	7	Превышение
12	Беловодское (Мечеть)	+				+		65	59	57	52	61	56	53	49	42	63	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	-	-	7	6	6	4	-	8	Превышение
13	Беловодское (рынок)	+				+		64	61	62	64	58	66	60	52	45	72	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	-	5	4	6	13	7	1	7	Превышение
14	Александровка (школа)	+				+		72	69	71	63	58	64	49	63	52	72	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	5	4	4	14	2	18	8	17	Превышение
15	Сокулук (школа)	+				+		65	72	61	64	65	64	59	52	44	72	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	-	5	11	14	12	7	-	17	Превышение
16	Сокулук (центральный рынок)	+				+		75	73	72	67	70	69	62	57	49	72	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	6	8	16	19	15	12	5	17	Превышение
17	г. Шопоков (школа)	+				+		69	70	67	69	70	59	55	42	41	75	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	1	10	16	9	8	-	-	20	Превышение
18	Военно-Антоновка (Мечеть)	+				+		62	65	63	59	59	57	49	45	38	61	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	-	-	5	7	2	-	-	6	Превышение
19	Военно-Антоновка (школа)	+				+		65	68	72	65	64	60	57	49	40	70	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	6	6	10	10	10	4	-	15	Превышение
20	Новопавловка (рынок)	+				+		70	75	72	63	65	52	46	40	41	62	Факт	
								90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ	
									-	-	6	4	11	2	-	-	-	7	Превышение
	Новопавловка	+				+		68	69	65	60	58	62	57	50	42	69	Факт	

21	(школа)							90	75	66	59	54	50	47	45	44	55	ПДУ
								-	-	-	1	4	12	10	5	-	14	Превышение

Заключение: Результаты инструментальных измерений показывают, что уровень шума на территории жилой застройки превышает предельно-допустимый уровень от 3-20 дБ и не соответствует требованиям СанПиН 2.1.8.562-96 “Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки”.

Основание: СН 2.2.4/2.1.8.562-96 “Шум на рабочих местах, в жилых помещениях, общественных зданиях и на территории жилой застройки”.

D. Измерение вибрации

Измерение уровня вибрации производилось при помощи следующего инструмента.

Наименование средства измерения	№	Свидетельство о поверке		Поверено до
		№	Дата	
Октава 101В	04В361	ВА06-05-8170	04.12.2012	04.12.2013

Результаты представлены в таблице ниже.

Таблица 14: Результаты замеров уровня вибрации

№	Место измерений	Характер шума						Уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднеметрическими частотами в Гц										Уровень звука (дБА)	
		По спектру			По временным			1,0	2,0	4,0	8,0	16,0	31,5	63					
		Широкопол.	Тональный	Постоянный	Колеблющ.	Прерывистый	Импульсивный												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	20		
Бишкек – Кара-Балта																			
9	Новониколаевка (школа), км 59	+				+					86	74	67	68	65	66	85	Факт	
10	Петропавловка (школа), км 57	+				+					87	78	69	66	65	66	88	Факт	
11	Петропавловка (школа), км 55	+				+					83	80	71	72	67	66	82	Факт	
12	Беловодское (Мечеть)	+				+					80	87	65	66	65	67	93	Факт	
13	Беловодское (рынок)	+				+					88	87	78	71	68	66	97	Факт	
14	Александровка (школа)	+				+					88	77	70	69	68	65	98	Факт	

		+				+					76	70	82	87	67	66	91	Факт
15	Сокулук (школа)																	
16	Сокулук (центральный рынок)	+				+					77	70	68	65	66	65	92	Факт
17	г. Шопоков (школа)	+				+					72	79	68	74	73	66	81	Факт
18	Военно-Антоновка (Мечеть)	+				+					79	63	71	64	66	68	88	Факт
19	Военно-Антоновка (школа)	+				+					74	73	75	73	71	72	90	Факт
20	Новопавловка (рынок)	+				+					70	79	72	73	77	80	80	Факт
21	Новопавловка (школа)	+				+					74	69	68	65	66	67	87	Факт

Заключение: Результаты инструментальных замеров показали, что уровень вибрации непостоянный; вибрация не контролируется для прилегающей территории жилой зоны по виброскорости.

VI. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ И МЕРЫ ПО ЕГО ОСЛАБЛЕНИЮ

100. На основании результатов проведенных полевых исследований было определено воздействие на окружающую среду, и подготовлены надлежащие меры по его ослаблению. В связи с тем, что Проект включает реабилитацию существующей дороги, и в пределах зоны влияния Проекта нет охраняемых территорий, предполагается, что возникновение воздействия на окружающую среду будет связано в основном с этапом строительства. Как уже упоминалось в Меморандуме Миссии АБР, запланированной на май 2012 г., наиболее серьезное воздействие возникает в результате строительных работ во время этапа строительства. Наиболее серьезное воздействие относится к среде обитания человека, в частности, оно связано с шумовым воздействием, выбросами загрязняющих веществ и вибрациями в пределах пересекаемых населенных пунктов, особенно в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары и т.д. В общих словах, основные категории воздействия возникают в результате следующих видов работ: (i) строительные работы в пределах или вблизи населенных пунктов влекут за собой шумовое воздействие, выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и вибрацию, что имеет особо важное значение в местах, где Проектная дорога проходит около чувствительных реципиентов воздействия; (ii) работы по расчистке участков влекут за собой деградацию верхнего слоя почвы и растительных форм; (iii) поиск источников

заполнителей, измельчение/дробление заполнителей и эксплуатация установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) могут оказать серьезное воздействие в случае неправильного выбора участков и управления ими. Дополнительное воздействие относится к следующему: (iv) воздействие в результате реабилитации мостов; (v) потенциальное воздействие на поверхностные воды, естественную среду обитания и биоразнообразие. Подробное описание воздействий представлено в следующих разделах. Воздействие было разделено на следующие типы: воздействие во время этапа проектирования, воздействие во время этапа строительства и воздействие во время рабочего этапа.

A. Этап проектирования

1. Экологическая среда

101. Основное экологическое воздействие на этапе проектирования направлено на древесные насаждения вдоль участков дороги и, возможно, домашний скот, переходящий через дорогу.
102. Растительные сообщества в основном деградированы и заменены антропогенными формами: искусственными насаждениями (сады и лесополосы вдоль дороги) и сельскохозяйственными полями.
103. Воздействие на экологическую среду минимально в связи с тем, что проектная деятельность будет вестись большей частью на существующей полосе отвода. Работы по реабилитации дороги не будут наносить вред ценным средам обитания или зонам значительного биологического разнообразия и не вызовут нового разделения сред обитания, в настоящее время ненарушенных деятельностью человека.
104. Еще одно воздействие от реабилитации дороги может включать домашний скот, переходящий через дорогу. Меры по снижению воздействия будут определены в зависимости от ситуации. Возможными мерами по снижению воздействия могло бы стать обеспечение предупреждающих дорожных знаков согласно соответствующим нормам безопасности дорожного движения. Кроме этого, на критических участках можно обеспечить отражатели на деревьях и огородить дорогу вблизи пастбищ.
105. На всей протяженности участок Бишкек – Кара-Балта засажен деревьями с одной стороны или с обеих сторон дороги. На рисунке ниже показаны полосы древесных насаждений вдоль дороги Бишкек – Кара-Балта.
106. Проект повлечет за собой вырубку значительного количества придорожных деревьев. На участке Бишкек – Кара-Балта потребуется выкорчевать 11.000 деревьев.
107. Дополнительное потенциальное воздействие на деревья может включать уплотнение грунта у корней деревьев, изменение уровней земли около деревьев (более 30 см), покрытие грунта вокруг деревьев водонепроницаемым материалом, выбросы токсичных для деревьев материалов или физическое повреждение корневых систем. Отрицательное воздействие на деревья можно минимизировать,

если воздержаться от хранения строительного материала и другой тяжелой техники, которые могут уплотнить грунт возле корней, используя вблизи стволов только органический материал для потенциальной засыпки или огораживая территорию вокруг деревьев во время строительных работ возле деревьев.

108. Неизбежная вырубка деревьев компенсируется новыми насаждениями. Высадку деревьев необходимо осуществлять после завершения технических работ в определенные времена года – весной (с марта по апрель) и/или осенью (с сентября по октябрь). Деревья необходимо высаживать на тех участках, где имела место вырубка деревьев, учитывая следующие параметры: высота - 1,5–2 м, возраст - 5–6 лет, расстояние между отдельно стоящими деревьями - 6–8 м, породы деревьев - *Juglans regia*, *Acer negundo*, *Ulmus carpinifolia*, *Populus alba*, *Salix alba*, *Robinia pseudoacacia*.



Рис. 4: Древесные насаждения вдоль участка дороги Бишкек – Кара-Балта

2. Реабилитация мостов/водопропускных труб

109. Многие мосты на участке дороги Бишкек – Кара-Балта (из 7-ми) находятся в плохом состоянии и нуждаются в частичной или полной реконструкции. Мостовые работы будут оказывать потенциальное воздействие на окружающую среду, которое нужно минимизировать, но воздействие в результате работ с водопропускными трубами можно не учитывать, т.к. оно будет минимальным.
110. Трубы требуют очистки, ремонта или реконструкции. Диаметр новых или отремонтированных труб должен быть достаточным для того, чтобы не допускать забивания.

111. Экологическое воздействие, связанное с реконструкцией или реабилитацией труб, можно не учитывать, оно минимально. Замена труб будет способствовать надежной работе ирригационных систем вдоль участков проектной дороги. Без замены труб местная система орошения может испортиться.
112. Что касается реабилитации мостов, необходимо четко различать воздействие от мостов, которые подлежат только реабилитации, и мостов, которые требуют частичной или полной реконструкции. К примеру: (i) мосты, которые находятся в приличном состоянии и нуждаются лишь в реабилитации; (ii) мосты, которые нуждаются в уширении или частичной реконструкции, но при этом имеют достаточную грузоподъемность, а их состояние можно оценить как удовлетворительное или плохое; (iii) мосты, которые нуждаются в реконструкции из-за недостаточной грузоподъемности, а их состояние оценивается как плохое. Для мостов, нуждающихся в реабилитации, может потребоваться антикоррозионная обработка заржавленных арматурных деталей, что может стать причиной серьезного загрязнения воды.
113. Мосты вдоль участка дороги Бишкек – Кара-Балта расположены на км 11 (частичная реконструкция), км 17 (реабилитация), км 23 (полная реконструкция), км 27 (полная реконструкция), км 40 (частичная реконструкция), км 43 (частичная реконструкция) и км 44 (частичная реконструкция).
114. Работы по полной и частичной реконструкции мостов рекомендуется планировать так, чтобы они не попали на период максимальных расходов воды рек, которые пересекаются этими мостами. Это означает, что реконструкцию на участке Бишкек – Кара-Балта не следует проводить с июня по август.
115. Нижние участки насыпи мостов необходимо укрепить во избежание эрозии, используя защитные панели для предотвращения эрозионного процесса. Подробное описание соответствующих мер по укреплению представлено в техническом проекте для соответствующих мостов. Пример укрепления откосов мостов показан на Рис. 5.



Рис. 5: Пример укрепления откосов для моста через р. Кара-Ункур

116. Химикаты, используемые для возможной антикоррозионной обработки мостов, чрезвычайно опасны для водотоков, и такая обработка требует принятия специальных мер по предотвращению попадания химикатов в воду. При проведении антикоррозионной обработки водоток под мостом необходимо покрыть дренажными трубами, а трубы нужно покрыть песком. Песок будет впитывать стекающие химикаты. После завершения работ песок необходимо собрать и убрать безвредным для окружающей среды способом.
117. Мусор, оставшийся после реконструкции мостов, необходимо убрать безопасным для окружающей среды способом, а затраты на меры по защите экологии нужно включить в расценки подрядчика.
118. Подрядчик должен подготовить проект или план производства мостостроительных работ, включая меры, которые будут приниматься для снижения отрицательного экологического воздействия, такого как эрозия береговых откосов и заиление русел рек, которое может стать следствием таких работ. План необходимо представить Отделу по защитным мерам ГРИП МТиК.

В. Этап строительства

1. Карьерные зоны (карьеры)

119. Воздействие, связанное с устройством карьерных зон, в значительной степени зависит от необходимости открытия новых карьеров. Все предлагаемые карьерные зоны уже используются, и в связи с этим экологическое воздействие, касающееся потенциального нарушения ландшафта, нанесения вреда растительности и повреждения подъездных дорог, сведено к минимуму.
120. Предлагаемые карьерные зоны расположены вблизи или на разумном расстоянии от участков дороги. Исследования и результаты предыдущих испытаний показывают, что природный зернистый материал на проектной территории в большинстве случаев подходит для насыпи, вскрышных работ и устройства подстилающего слоя, но в основном требует небольшой обработки (просеивания). Воздействие в результате использования карьеров включает заиление или засорение водотоков и выбросы пыли из-за транспортировки материалов.
121. Подрядчик не будет хранить материалы вблизи поверхностных вод во избежание заиления или засорения водотоков.
122. Подрядчик будет увлажнять неасфальтированные дороги, которые пролегают рядом с населенными пунктами, для снижения загрязнения воздуха пылью при транспортировке материалов с карьеров и будет прикрывать сверху груз во всех транспортных средствах, перевозящих материал, во избежание загрязнения воздуха пылью. Увлажнение заполнителей также снижает потенциальные выбросы пыли. Перед началом работ Подрядчик представит ОПУОС, который рассматривает также и объектовые меры по снижению уровня запылённости, включая транспортировку и реабилитацию карьеров на период

после закрытия. На Рис. 6 показаны карьерные зоны, расположенные вдоль участка дороги Бишкек – Кара-Балта.



Рис. 6: Карьерные зоны, расположенные вдоль участка дороги Бишкек – Кара-Балта

123. В качестве источников строительных материалов для участка Бишкек – Кара-Балта предлагаются следующие карьеры:

- Карьер Джеламыш находится в долине реки Джеламыш, расположенной на южной кромке Чуйской впадины. Ближайший населенный пункт - село Кара-Сакал - непосредственно прилегает к карьере с северной стороны. Доступный материал - гравий и песок, патентованная территория - 5.75 га.
- Карьер Сокулук расположен в русле реки Сокулук, в 5 км к югу от пгт. Сокулук. Доступный материал - гравий и песок с валунами. Разведанная площадь участка составляет 21 000 м², глубина разведанной продуктивной толщи - приблизительно 6 м.
- Месторождение Аксу расположено примерно в 4.0 км к юго-западу от с. Беловодское. Оно приурочено к бывшей пойме и первой надпойменной террасе реки Аксу. Для использования песка в смесях для асфальта или цементобетона песок необходимо промывать.
- Месторождение Кара-Балта находится вблизи автодороги Бишкек – Джамбул. Оно ограничивается ирригационным каналом с востока и землями сельскохозяйственного назначения с запада. В морфологическом отношении песчано-гравийные отложения Кара-Балтинского карьера приурочены к дну реки Чон-Каинды и к ее первой, второй и третьей надпойменным террасам. Содержание

глинистых частиц колеблется от 3.4% до 15.2%, следовательно, пески Кара-Балтинского месторождения необходимо промывать.

124. Карьер Джеламыш расположен приблизительно в 2-х км к югу от перекрестка на 20-м км. Подъездная дорога к карьере асфальтирована, она пролегает через небольшой жилой район. Воздействие от использования карьера Джеламыш включает потенциальные выбросы пыли в жилом районе, которые необходимо минимизировать в плане управления пылью.
125. Поперечный профиль от участка Бишкек – Кара-Балта в сторону Сокулукского карьера расположен на 28-м км. Подъездная дорога к карьере не пересекает какие-либо крупные жилые районы, однако участок вблизи поперечного профиля необходимо рассмотреть в плане управления пылью.
126. Подъездная дорога по направлению к карьере Аксу начинается с 41-го км. Карьер расположен приблизительно в 5-ти км к югу от перекрестка. Подъездная дорога к карьере асфальтирована, но пролегает через населенный пункт Беловодское. Транспортные средства, перевозящие груз через данный жилой район, должны проходить только с 6.00 часов утра до 9.00 часов вечера во избежание значительного нарушения покоя местных жителей. Также нужно будет увлажнять дорогу, если вдоль участка возле населенных пунктов имеются неасфальтированные отрезки.
127. Кара-Балтинский карьер расположен приблизительно в 3-х км к северу от Кара-Балты. Подъездная дорога проходит через жилые районы г. Кара-Балта. План управления пылью должен рассмотреть неасфальтированные участки, которые проходят через населенные пункты вдоль дороги, а транспортные средства, перевозящие груз, должны проходить только с 6.00 часов утра до 9.00 часов вечера.
128. Перед тем как начать выемку материалов, подрядчик представит в Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК (через Лицо, ответственное за ведение строительного надзора) план с указанием предлагаемых участков выемки, а также мер по реабилитации, планов действий по снижению воздействия и графиков реализации для карьерных зон и подъездных дорог. Меры по реабилитации могут не понадобиться для карьеров, эксплуатация которых продолжится после завершения дорожных работ.

2. Воздействие на почвы

129. Воздействие на почву возникает в результате уплотнения грунта, работ по подготовке и расчистке участков и неправильного хранения отходов / извлеченного материала.
130. Уплотнение грунта, особенно на землях сельскохозяйственного назначения, может привести к деградации ее плодородия. Вдоль обеих участков проектной дороги есть земли сельскохозяйственного назначения. Для предотвращения уплотнения грунта подрядчик должен ограничить использование тяжелой техники в пределах существующей полосы отвода, особенно вблизи земель сельскохозяйственного назначения.

131. Работы по подготовке и расчистке участков включают снятие и временное хранение верхнего слоя грунта. Неправильная обработка верхнего слоя почвы может привести к эрозии, заилению, засорению русел водотоков и дренажной системы, а также к снижению плодородия верхнего слоя грунта. Предполагается, что сопутствующее воздействие в результате подготовки и расчистки участков в пространственном отношении будет ограничено небольшими полосами вдоль существующей дороги. Снятый верхний слой грунта будет храниться в целях повторного использования, а долговременные отвалы верхнего слоя почвы будут защищаться от эрозии. Это будет осуществляться, к примеру, посредством выращивания на отвалах грунта быстрорастущей растительности, такой как трава.
132. Для обеспечения надлежащего использования почв перед началом работ подрядчик представит план управления почвами. Данный план будет включать меры по минимизации водной и ветровой эрозии, минимизации снижения плодородия верхнего слоя грунта, сроки, транспортные маршруты, места сброса и ликвидации отходов и план рекультивации на случай, если понадобится разработка новых карьеров. В плане будут описываться меры по снижению воздействия, которые будут приниматься с момента начала проекта до окончательной уборки извлеченного материала. После завершения проекта подрядчик должен предоставить отвалы извлеченного грунта с травяным покровом.

3. Повторное использование строительных материалов

133. При реконструкции слоев дорожной одежды можно использовать вторичный материал существующего покрытия и специальные методы повторного использования. Экономическую эффективность мер по реконструкции можно значительно повысить путем использования вторичных материалов дорожного покрытия. Варианты повторного использования включают утилизацию способом горячей асфальтобетонной смеси (HMR) с добавлением или без добавления новых материалов и утилизацию способом холодной асфальтобетонной смеси (CMR) с добавлением или без добавления новых материалов.
134. Вторичный материал будет использоваться в максимально возможном объеме для сокращения объема грунтов, который придется утилизировать.
135. Перед началом работ подрядчик представит план утилизации отходов с подробным описанием процесса управления отходами, возникшими в результате реализации проекта, включая соответствующие свалки отходов.

4. Установки для производства асфальта (асфальтовые заводы) и дробления заполнителей

136. Воздействие от установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) включает выбросы загрязняющих веществ и распространение запахов, возможное загрязнение воды в результате утечек битума и угрозы для безопасности. Теоретически воздействие можно минимизировать, если приобретать необходимый асфальт у существующего асфальтового завода. В случае если понадобится устройство нового асфальтового завода, нужно будет осуществить соответствующие приготовления и принять определенные меры по минимизации воздействия.

137. Установки для дробления заполнителей создают шум и выбрасывают в воздух пыль, в связи с чем требуют определенных мер по минимизации воздействия.
138. Для гарантии того, что на населенные пункты и сельхозугодья будет оказано минимальное воздействие, установки для производства асфальта (асфальтовые заводы) и дробления заполнителей должны располагаться с подветренной стороны от населенных пунктов на расстоянии 1000 м или больше.
139. При реабилитации дороги наиболее серьезное воздействие на качество воды может возникнуть в результате утечки битума или иных нефтепродуктов, используемых для его разбавления. Битум хранится в бочках, в которых может возникнуть протечка, либо они могут проколоться после длительного использования и хранения (более 6-ти месяцев). Битум не должен попадать ни в действующие, ни в сухие русла, также его нельзя сбрасывать в кюветы или небольшие свалки отходов, подготовленные подрядчиком. На участках, где хранится и смешивается битум, необходимо предусмотреть меры по защите от утечек, а весь загрязненный грунт нужно должным образом обрабатывать. Места хранения необходимо выстилать слоем непроницаемого материала для снижения воздействия от возможных утечек. Как минимум эти участки необходимо проектировать так, чтобы любые разливы можно было незамедлительно локализовать и очистить.
140. Подрядчик должен иметь оборудование для пожаротушения и ликвидации последствий разливов. Перед началом эксплуатации установки для производства асфальта (асфальтового завода) ему необходимо представить план ликвидации аварийных ситуаций (на случай разливов, аварийных ситуаций, пожаров и т.п.). Установки для производства асфальта (асфальтовые заводы) нельзя располагать вблизи насаждений и сельхозугодий.
141. На участках, где хранится и смешивается битум, необходимо предусмотреть меры по защите от утечек, а весь загрязненный грунт необходимо должным образом обрабатывать согласно законодательным требованиям по охране окружающей среды. Подобные участки хранения битума необходимо проектировать так, чтобы любые разливы можно было незамедлительно локализовать и очистить.
142. Перед началом эксплуатации установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) подрядчик должен получить все соответствующие разрешения, а выбор участков для установки асфальтовых смесителей (асфальтовых заводов) и оборудования для дробления заполнителей необходимо согласовывать с Отделом по защитным мерам ГРИП МТиК.
143. Установки для производства асфальта (асфальтовые заводы) и дробления заполнителей являются источниками шумового воздействия, вибраций и загрязнения атмосферы. В связи с этим на участках, где установлено это оборудование (или на асфальтовом заводе) необходимо проводить постоянные контрольные замеры в соответствии с контрольной таблицей ПУОС.

5. Вода

144. Дорога пересекает несколько водотоков (рек, каналов, оросительных каналов (арыков)). Отрезок Бишкек – Кара-Балта: р. Сокулук (28,3 км) и р. Ак-Суу (44,65 км).
145. Потенциальное воздействие на водотоки включает заиливание, изменение поверхностной гидрологии на переходах через водные преграды из-за повышения расхода наносов, а также загрязнение водотоков.
146. Воздействие в результате устройства отвалов из верхнего слоя почвы и материала снижается путем хранения материалов на безопасном расстоянии от близлежащих поверхностных вод и обеспечения травяного покрова для долговременных отвалов. Эти минимизационные мероприятия также предотвращают воздействие повышенного расхода наносов на поверхностную гидрологию. В тех местах, где строительные работы осуществляются вблизи естественных водотоков, необходимо предусмотреть отстойники.
147. При осуществлении строительных работ на водотоках или вблизи них неправильное обращение с материалами (бетон, асфальт, ГСМ, топливо, растворы) и их несоответствующее хранение могут стать причиной загрязнения воды. Кроме этого, материалы для насыпи и строительные материалы (отвальный грунт, песок и гравий) подвергаются промыванию дождевой водой. Концентрации масла и жира в поверхностных водах увеличатся, особенно если утечки масел из двигателей не будут должным образом контролироваться. Необходимо принимать соответствующие меры по снижению воздействия, такие как регулярное техническое обслуживание строительной техники для предотвращения утечек масла; также химикаты и масло будут храниться в безопасном, герметичном и ограниченном месте вдалеке от поверхностных вод.
148. Возможное воздействие на качество поверхностных вод касается рек, которые пересекаются Проектной дорогой. В связи с этим во время этапа строительства необходимо вести мониторинг качества воды в соответствии с ведомостями трассы и таблицей мониторинга. Исходные измерения необходимо провести до начала строительства, затем во время этапа строительства ежеквартально нужно выполнять контрольные замеры.

6. Качество воздуха, шум и вибрация

149. Воздействие на качество воздуха возникает из различных источников, но является временным. Эти источники включают строительную технику, неорганизованные выбросы установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей, а также пыль, которая образуется в ходе строительных работ, на дорогах для транспортировки строительных материалов и оборудования, от открытых грунтов и отвалов материалов. Шум – это временное воздействие, возникающее из-за работы строительного оборудования. Вибрация вызывается работой строительного оборудования и транспортировкой материалов.
150. Воздействие на качество воздуха в результате работы установок для производства асфальта (асфальтовых заводов) и дробления заполнителей (дробилок для заполнителей), а также из-за выбросов пыли было рассмотрено в предыдущих разделах.

151. Подрядчик будет применять следующие меры по снижению воздействия для сокращения уровня выхлопных газов, выпускаемых строительным оборудованием: (i) техническое обслуживание строительного оборудования и поддержание его в хорошем состоянии, а также по возможности избежание работы двигателей на малых оборотах (прокрутки двигателей); (ii) запрет на использование техники или оборудования, которые вызывают чрезмерное загрязнение воздуха (например, дым); (iii) использование строительной техники с низкими уровнями выбросов.
152. Населенные пункты, расположенные вблизи проектной дороги, будут подвергаться воздействию некоторого уровня вибрации, однако оно не будет значительным для населенных пунктов, расположенных более чем в 50-ти м от дороги. В качестве меры по снижению воздействия подрядчик должен постараться найти альтернативные маршруты для перевозки стройматериалов с меньшим количеством населенных пунктов в пределах 50-ти м от дороги.
153. Отрицательное воздействие шума минимизируется путем ограничения строительных работ с 06.00 утра до 09.00 вечера в пределах 500 м от населенных пунктов и ограничения транспортного потока, перевозящего стройматериалы через населенные пункты. Максимальный уровень шума около чувствительных реципиентов воздействия в населенных пунктах устанавливается и строго контролируется в пределах 70 дБ(А). Мониторинг уровня шума на этапе строительства осуществляется в соответствии с ПУОС.

7. Работа строительных лагерей

154. Воздействие, создаваемое строительными лагерями, включает твердые и жидкие отходы; разливы загрязняющих веществ, необходимых для техобслуживания оборудования; возможные разливы материалов (химикатов, топлива и т.д.); конкуренция за водные ресурсы с местными нуждами; риски для здоровья и безопасности рабочих и местных жителей, включая риск ВИЧ / СПИД и других заболеваний, передаваемых половым путем.
155. Перед началом строительных работ подрядчик должен представить комплексный ОПУОС, охватывающий следующие аспекты, как описано в разделе "План управления окружающей средой".
156. Лагерь нельзя располагать на поверхности участка грунтовых вод и возле каких-либо районов поверхностных вод.
157. Перед началом работ подрядчик должен указать пригодные источники питьевой воды и воды для строительства, использование которых не будет конкурировать с нуждами местного населения. Это будет осуществляться вместе с органами муниципальной власти.
158. Для защиты здоровья и для безопасности рабочих и прилегающих сообществ необходимо предусмотреть следующее: (i) надлежащие медицинские пункты (включая пункты оказания первой помощи) в пределах строительных участков; (ii) обучение всех рабочих-строителей основным вопросам санитарии, медицинского ухода, гигиены труда и техники безопасности, а также специфическим рискам их работы; (iii) средства индивидуальной защиты для

рабочих, такие как защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и наушники в соответствии с законодательством; (iv) чистая питьевая вода для всех рабочих; (v) надлежащая защита для населения, включая предохранительные ограждения и маркировку опасных зон; (vi) безопасный проход через строительный участок для людей, чьи дома и дорожные подъезды оказались временно разъединены из-за строительства дороги; (vii) надлежащая дренажная система во всем лагере для предотвращения образования стоячих водоёмов и луж; (viii) уборные и мусорные баки на строительном участке, которые подрядчик будет периодически очищать во избежание вспышек эпидемий.

159. Там, где это возможно, подрядчик организует временную интеграцию вывоза отходов с рабочих участков с существующими системами сбора отходов и очистными сооружениями близлежащих сообществ. Это необходимо принять во внимание при выборе места для лагеря.

160. Подрядчик должен нанять квалифицированного эксперта по гигиене труда и технике безопасности, который проведет инструктаж по технике безопасности для персонала согласно требованиям индивидуального рабочего места. Перед началом работ персонал строительного участка необходимо ознакомить с правилами техники безопасности при работе с вредными веществами (топливо, масло, ГСМ, битум, краска и т.д.) и их хранении, а также при очищении оборудования. При подготовке такого обучения подрядчик должен составить сокращённый перечень материалов (перечень вариантов, составленный путем отбора из вариантов расширенного перечня), которые будут использоваться (по качеству и количеству), и предоставить приблизительную концепцию тренинга / инструктажа, который будут проходить рабочие-строители.

161. Подрядчик должен предоставлять рабочим информацию, которая будет способствовать изменению личного поведения людей и призывать к использованию мер предосторожности. Целью предоставления такой информации является снижение риска передачи ВИЧ / заболеваний, передаваемых половым путем, среди рабочих-строителей, вспомогательного персонала лагеря и местного населения.

8. Воздействие на транспортный поток

162. Воздействие на транспортный поток со стороны проекта по реабилитации автодороги будет включать создание неудобств для транспорта вдоль участков дороги.

163. Перед началом работ подрядчик должен представить местным транспортным властям план управления дорожным движением и предоставить населению информацию о масштабе и графике строительных работ, а также об ожидаемых нарушениях привычного образа жизни и ограничениях доступа / проезда / прохода.

164. Во время осуществления работ по реабилитации подрядчик обеспечит надлежащее движение транспорта вокруг строительных участков.

165. Подрядчик должен повысить безопасность дорожного движения путем обеспечения надлежащего светофорного регулирования, освещения,

предупредительных знаков, ограждений и людей с флажками для регулирования дорожного движения. Перед началом работ рабочие должны пройти надлежащее обучение регулированию дорожного движения.

C. Рабочий этап

1. Воздействие на транспортный поток

166. Результатом реализации предлагаемого проекта станет улучшенное состояние дороги, увеличение скорости движения транспортных средств и повышение интенсивности движения вдоль дороги Бишкек – Ош. Это приведет к таким воздействиям как увеличение выбросов выхлопных газов и уровней шума, а также повышение риска ДТП и возможный разлив загрязняющих веществ.

167. На дороге необходимо предусмотреть следующие меры обеспечения БДД: знаки ограничения скорости, соответствующую дорожную разметку, уличное освещение, пешеходные переходы, скотопрогоны и прочие визуальные средства.

2. Повреждение дренажных систем и эрозия

168. Повреждение дренажной системы может привести к выходу из строя местных ирригационных систем, а эрозия может оказать неблагоприятное воздействие на дорогу.

169. Такие повреждения можно будет минимизировать путем осуществления систематического контроля дренажных систем и эрозии не менее двух раз в год. В случае обнаружения какого-либо повреждения, его необходимо устранить. Со своей стороны подрядчик дает гарантию на 1 год. По истечении этого срока содержание и ремонт (при необходимости) должно будет осуществлять МТиК.

D. Социально-экономическая среда

170. Предполагается, что проект не окажет серьезного неблагоприятного социально-экономического воздействия. Реабилитация дороги будет проводиться в пределах существующей полосы отвода, поэтому необходимости в сносе каких-либо жилых домов не будет. Люди не проживают в пределах полосы отвода, однако ведут на ней свою коммерческую деятельность и устанавливают здесь свои торговые точки. Специалист по переселению подготовит План изъятия земель и переселения (ПИЗП), предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций.

171. Значительное воздействие на людей и социально-экономическую среду во время этапа строительства касается шумового воздействия и вибраций, а также выброса веществ, загрязняющих воздух, особенно в пределах населенных пунктов и в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары и другая социально-экономическая инфраструктура. Для гарантии того, что существующие правовые нормы, связанные с шумом, вибрациями и атмосферными

загрязнителями, не превышаются, необходимо на регулярной основе проводить контрольные замеры в соответствии с Программой мониторинга ПУОС.

2. Доступность и региональное сотрудничество

172. Усовершенствование автодороги Бишкек – Ош крайне важно для такой континентальной страны как Кыргызская Республика. Оно обеспечит доступ к внутренним и региональным рынкам, а также поможет развитию сфер обслуживания по всей стране и созданию рабочих мест. Дорога Бишкек – Ош составляет одну треть сети главных международных дорожных коридоров в Кыргызской Республике и соединяет страну с Казахстаном на севере, Узбекистаном и Таджикистаном на юге и с Китайской Народной Республикой на юго-востоке. Автодорога проходит по четырем из семи областей страны и обслуживает около 2 млн. человек. Она обеспечивает единственную прямую наземную связь между южной и северной частями страны и играет решающую роль в поддержании социальной, политической и экономической целостности республики.

3. Воздействие на население

173. Воздействие предлагаемого проекта на населенные пункты вдоль участков дороги в основном благоприятное, включая более свободный доступ к рынкам, усовершенствованную транспортную сеть, сокращение износа транспортных средств и т.д. Отрицательное воздействие проекта связано главным образом со строительным этапом и работой строительного лагеря. Строительные участки могут оказать давление на источники и инфраструктуру близлежащих населенных пунктов. Это может привести к возникновению разногласий между местными жителями и временными рабочими.

174. Для снижения воздействия, связанного с работой строительного лагеря, подрядчик должен устроить сооружения, коммуникации и водоснабжение рабочего лагеря так, чтобы лагерь не конкурировал из-за этих источников с близлежащими населенными пунктами. Также по мере возможности подрядчик должен принимать в штат людей из местного населения. Кроме этого, по возможности местному населению будет отдаваться предпочтение при приеме на работу людей для работ по высадке деревьев, очищению дренажных систем и других подходящих заданий.

4. Надлежащие технологии производства строительных работ

175. Соответствие подрядчика процедурам и спецификациям контракта во время строительства будет тщательно контролироваться. Консультации с заинтересованными лицами показали, что генеральные подрядчики, как правило, используют субподрядчиков, не заботясь о том, чтобы те соответствовали общестроительным нормам (надлежащая инженерная практика и стандартные надлежащие приемы работы). Подобные действия снижают качество строительства и пользу Проекта. Подрядчики должны будут руководствоваться стандартными технологиями производства строительных работ. Их работу будут контролировать и инспектировать консультанты по надзору за строительными работами, нанятые в рамках Проекта.

5. Здравоохранение, безопасность и гигиена

176. Строительные лагеря могут иметь воздействие на здоровье населения. Есть вероятность передачи болезней, которая может повыситься из-за неэффективных практических методов обеспечения гигиены труда и техники безопасности. Как упоминалось в предыдущем разделе, подрядчик должен будет нанять специалиста по гигиене труда и технике безопасности для решения подобных вопросов на рабочих участках. Кроме этого, при необходимости данный специалист должен поддерживать связь / работать с близлежащими населенными пунктами для минимизации проблем, касающихся гигиены труда и техники безопасности.
177. Меры по минимизации воздействия включают следующее: (i) обеспечение надлежащих медицинских пунктов в пределах строительных участков; (ii) специалист по гигиене труда и технике безопасности, назначенный подрядчиком для каждого лагеря, а также оборудование и помещения для оказания первой помощи; (iii) обучение / инструктаж всех рабочих-строителей основным вопросам санитарии и медицинского ухода (например, ВИЧ / СПИД и другие инфекции, передаваемые половым путем), гигиены труда и техники безопасности, а также специфическим рискам их работы перед началом работ; (iv) средства индивидуальной защиты для рабочих, такие как защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и наушники; (v) чистая питьевая вода для всех рабочих; (vi) надлежащая защита для населения, включая предохранительные ограждения и маркировку опасных зон в соответствии с соответствующим законодательством и положениями; (vii) безопасный проход через строительный участок для людей, чьи дома и дорожные подъезды оказались временно разъединены из-за строительства дороги; (viii) надлежащая дренажная система во всем лагере для предотвращения образования переносчиков инфекций, таких как стоячие водоёмы и лужи; (ix) на строительных участках будут предусмотрены септические ёмкости и ящики для мусора, которые подрядчик будет периодически очищать во избежание вспышек эпидемий. Там, где это возможно, подрядчик организует временную интеграцию вывоза отходов с рабочих участков с существующими системами сбора отходов и очистными сооружениями близлежащих населённых пунктов.

6. Транспортировка опасных и токсичных веществ

178. Транспортировка потенциально опасных или токсичных веществ по дороге представляет угрозу для местного населения. Воздействие в случае аварии, которая может вызвать разлив, включает возможное загрязнение поверхностных или грунтовых вод посредством выщелачивания.
179. Подрядчик должен включить план действий по снижению последствий такого воздействия в План аварийного реагирования в случае ДТП для рабочего этапа дороги.

VII. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ

A. Организационная структура

180. Соответствующие организационные единицы по проекту включают Правительство Кыргызской Республики, Министерство финансов (МФ), Министерство транспорта и коммуникаций (МТиК – Исполнительный орган ИО), Группу реализации инвестиционных проектов (ГРИП) при МТиК, Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства (ГАООСилХ), которое занимается выдачей экологических лицензий, и АБР.

- МТиК отвечает за развитие транспортного сектора и является ИО по проекту. На МТиК возложена общая ответственность за планирование, проектирование, реализацию и мониторинг проекта.
- ГРИП работает при МТиК и будет выполнять обязанности, возложенные на МТиК.
- ГАООСилХ отвечает за экологическую политику, разработку нормативных документов и контроль экологических оценок и разрешений. В его обязанности входит выдача экологических лицензий.
- МФ – правительственный орган, ответственный за взаимодействие с АБР и другими финансирующими организациями по оказанию иностранной экономической помощи.

181. Обязательства по реализации требований контроля, изложенных в данном отчете, вкратце приведены в Таблице 16 (План мониторинга состояния окружающей среды).

182. Консультант и ГРИП примут следующие меры для обеспечения соблюдения законов об охране окружающей среды в соответствии с ПУОС и Планом мониторинга во время реализации Проекта:

- (i) В тендерных и контрактных документах будут четко определены обязательства подрядчика в отношении принятия мер по снижению неблагоприятного экологического воздействия, изложенных в Плане управления окружающей средой.
- (ii) Рекомендуемая стоимость снижения неблагоприятного экологического воздействия включена в Ведомость объемов работ в виде отдельных статей. Это обеспечит наличие специального бюджета для снижения неблагоприятного экологического воздействия, который будет использоваться по мере необходимости. Во время закупки подрядчикам будет предложено включить эту стоимость в свои тарифы и представить стоимость снижения неблагоприятного экологического воздействия в ВОР как статью затрат. В контракте будет предусмотрена определенная доплата для гарантии оценивания и осуществления таких мероприятий.
- (iii) Каждый подрядчик наймет менеджера по охране окружающей среды, здоровью и безопасности жизнедеятельности, который будет отвечать за реализацию экологических обязательств подрядчика. Этот менеджер также будет нести ответственность за вопросы гигиены труда и техники безопасности рабочих участков. Перед началом физического строительства Подрядчик подготовит Объектовые ПУОС (ОПУОС), представит их

Консультанту по строительному надзору (КСН) на визирование и ГРИП на утверждение.

- (iv) КСН будет осуществлять экологический мониторинг и оказывать содействие ГРИП в реализации ПУОС и контроле реализации минимизационных мероприятий подрядчиками.

В. Требования к отчётности

183. МТиК будет осуществлять контроль и количественную оценку хода реализации ПУОС. В связи с этим во время этапа строительства Консультант по строительному надзору будет готовить и представлять в МТиК полугодовые отчёты о результатах мониторинга в течение 1 месяца после отчетного периода. Затем эти отчеты будут размещаться на веб-сайтах АБР и МТиК.

С. План управления окружающей средой

184. ПУОС описывает различные мероприятия, предлагаемые в рамках данного Проекта, разработанные для предотвращения, минимизации или компенсации неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которое может иметь место в результате реализации Проекта. Так, ПУОС рассматривает все фазы Проектного цикла, а именно: этап детального проектирования, этап строительства и рабочий этап Проекта.

185. Для гарантии того, что на этапе строительства подрядчики будут осуществлять предлагаемые меры для снижения воздействия, консультант по проектированию четко определит (пропишет) в тендерных и контрактных документах, что подрядчик будет обязан принимать соответствующие меры по минимизации экологического воздействия.

186. ПУОС состоит из двух таблиц. В Таблице 1 представлена краткая информация о мероприятиях по снижению экологического воздействия, а в Таблице 2 изложены общие сведения об экологическом мониторинге. В конце приводится положение, включающее сроки и обязательства по осуществлению экологического мониторинга.

Таблица 15: Краткое описание Плана управления окружающей средой

МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ				
Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
ЭТАП ДЕТАЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ				
Трасса дороги в районах древесных насаждений. Проект повлечет за собой вырубку значительного количества деревьев. На участке Бишкек – Кара-Балта потребуется выкорчевать 11.000 деревьев.	Неизбежная вырубка деревьев. Основные породы - <i>Juglans regia</i> , <i>Acer negundo</i> , <i>Ulmus carpinifolia</i> , <i>Populus alba</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Robinia pseudoacacia</i> .	Любые вырубленные деревья компенсируются новыми насаждениями. Высадку деревьев необходимо осуществлять после завершения технических работ в определенные времена года – весной (с марта по апрель) и/или осенью (с сентября по октябрь). Деревья необходимо высаживать в пределах существующей полосы отвода, на тех участках, где имела место вырубка деревьев. Деревья необходимо высаживать, учитывая следующие параметры: высота - 1,5–2 м, возраст - 5–6 лет, расстояние между отдельными деревьями - 6–8 м, порода деревьев - <i>Juglans regia</i> .	Консультант по проектированию	Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК
Реабилитация и/или замена существующих водопропускных труб, строительство новых труб.	Потенциальное повреждение местной ирригационной системы, если новые трубы будут недостаточного размера, или если в ходе реализации проекта будут реабилитированы не все трубы.	В ходе реабилитации дороги все существующие трубы будут очищены, отремонтированы или заменены, в зависимости от состояния. Все трубы должны быть достаточного размера для предотвращения каких-либо повреждений или засора существующих местных ирригационных систем.	Консультант по проектированию	Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК
Реабилитация / реконструкция 7 мостов.	Потенциальные процессы водяной эрозии (размыва) насыпей мостов и береговых откосов.	Предусмотреть меры по защите от эрозии в нижних частях насыпей мостов. Сборные бетонные защитные	Консультант по проектированию	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
	См. фото.	плиты предотвращают эрозионные процессы в нижних и боковых частях насыпей мостов и береговых откосов. Детальное проектирование соответствующей меры по укреплению составлено в технической проектной документации по соответствующим мостам.		мерам ГРИП МТиК
Дорога пересекает скотопогоны.	ДТП из-за столкновений с домашним скотом.	Еще одно воздействие от реабилитации дороги может включать домашний скот, переходящий через дорогу. Этот вопрос необходимо будет прояснить во время встреч с представителями общественности. Меры по снижению воздействия будут определены в зависимости от ситуации. Возможными мерами по снижению воздействия могло бы стать обеспечение предупреждающих дорожных знаков согласно соответствующим нормам безопасности дорожного движения. Кроме этого, на критических участках можно обеспечить отражатели на деревьях и огородить дорогу вблизи пастбищ.	Консультант по проектированию	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК
ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА				
Сохранение верхнего слоя почвы.	Деградация верхнего слоя почвы.	Удаление верхнего слоя почвы в пределах коридора расчистки участка. Верхний слой почвы необходимо снимать и сохранять для повторного использования. Долговременные отвалы верхнего слоя почвы будут сразу же защищаться для предотвращения эрозии или деградации плодородия. Для защиты	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		от эрозии на них будет выращиваться быстрорастущая растительность, к примеру, трава.		
Трасса дороги в районах древесных насаждений. Устройство насыпей вблизи стволов деревьев.	Вырубка деревьев из-за устройства насыпей.	<p>Максимальная высота засыпки вблизи стволов деревьев не должна превышать 30 см. Материал для засыпки вблизи стволов деревьев должен быть органическим грунтом.</p> <p>Засыпка более 30-ти см повредит дерево. В данном случае вырубка неизбежна. В качестве компенсационной меры на соответствующем месте в пределах существующей полосы отвода необходимо высадить новое дерево.</p> <p>Породы высаживаемых деревьев - орех (<i>Juglans regia</i>) или тополь (<i>Populus nigra</i>).</p> <p>Высадку деревьев необходимо осуществлять после завершения технических работ в определенные времена года – весной (с марта по апрель) и/или осенью (с сентября по октябрь). Обхват стволов новых высаживаемых деревьев должен быть 16-18 см, высота – 1 м.</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК
Основание насыпи проектной дороги лежит очень близко к древесным насаждениям.	Потенциальное повреждение деревьев во время строительных работ.	Предусмотреть временное защитное ограждение из растений во время строительных работ.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
Дорога пересекает следующие реки (или проходит вблизи них): р.	Изменение гидрологии поверхностных вод, влекущее за собой повышение расхода наносов в	Предусмотреть отстойники в тех местах, где строительный участок располагается вблизи естественных	Подрядчик	Строительный надзор (СН)

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
Сокулук (28,3 км) и р. Ак-Суу (44,65 км).	результате повышенной эрозии почв на строительном участке.	водотоков, для удержания наносов и снижения возможного воздействия на поверхностную гидрологию. В ОПУОС необходимо описать организацию сбора и удаления масел и твёрдых отходов с учетом данных чувствительных реципиентов воздействия (рек и их пойм). Запрещается устраивать строительные лагеря вблизи пойм.		
Эксплуатация карьерных зон / карьеров	Потенциальное нарушение ландшафта, нанесение вреда растительности и порча подъездных дорог. Повышение выбросов пыли. Заиление и засорение поверхностных вод.	Все предлагаемые карьерные зоны уже используются, и в связи с этим экологическое воздействие, касающееся потенциального нарушения ландшафта, нанесения вреда растительности и порчи подъездных дорог, сведено к минимуму. Увлажнять заполнители и/или прикрывать сверху груз в транспортных средствах для минимизации выбросов пыли и рассыпания материалов. Располагать отвалы вдали от поверхностных вод. Перед тем как начать выемку материалов, подрядчик представит в Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК (через Лицо, ответственное за ведение строительного надзора) свой ОПУОС с указанием предлагаемых участков выемки, а также мер по реабилитации, планов действий по снижению	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		воздействия и графиков реализации для карьерных зон и подъездных дорог. Меры по реабилитации могут не понадобиться для карьеров, эксплуатация которых продолжится после завершения дорожных работ. Необходимо, чтобы ОПУОС решал острые вопросы с транспортировкой строительных материалов через жилые районы на технически допустимом уровне и реабилитацией на период после закрытия.		
Эксплуатация установки для дробления заполнителей (дробилки для заполнителей).	Повышение выбросов пыли и шумового воздействия.	Тщательный выбор участка для данной установки с тем, чтобы не затрагивать какие-либо чувствительные реципиенты воздействия. Расстояние до близлежащего населенного пункта и жилых домов – не менее 1000 м с подветренной стороны. Участок для установки должен быть одобрен Отделом по защитным мерам ГРИП МТиК.	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК
Эксплуатация установки для производства асфальта (асфальтового завода).	Распространение запахов и угрозы для безопасности.	Установки для производства асфальта (асфальтовые заводы) должны располагаться с подветренной стороны на расстоянии 1000 м от любых населенных пунктов и жилых домов. Обеспечить оборудование для пожаротушения и ликвидации последствий разливов и представить в ответственный орган план ликвидации аварийных ситуаций (на случай разливов, аварийных ситуаций, пожаров и т.п.) до начала эксплуатации установки.	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		Обеспечить официальное разрешение от МТИК на установку и эксплуатацию данного оборудования.		
	Загрязнение воды из-за разлива битума.	<p>Битум не должен будет попадать ни в действующие, ни в сухие русла, также его нельзя сбрасывать в кюветы или небольшие свалки отходов, подготовленные подрядчиком.</p> <p>На участках, где хранится и смешивается битум, необходимо предусмотреть меры по защите от утечек, а весь загрязненный грунт нужно обрабатывать в соответствии с законодательными требованиями по охране окружающей среды. Такие места хранения необходимо проектировать так, чтобы любые разливы можно было незамедлительно локализовать и очистить.</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
Выбор и подготовка участка, эксплуатация склада строительных материалов подрядчика.	Потенциальное загрязнение почв и воды.	<p>Подрядчик должен представить на рассмотрение следующие документы (краткие сведения и план участка в соответствующем масштабе) с указанием следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Местоположение участка, необходимая площадь поверхности и план рабочего лагеря. В плане размещения также должна содержаться информация о предлагаемых мерах по снижению отрицательного экологического воздействия, возникающего в результате устройства рабочего лагеря. • План управления сточными водами для обеспечения уборных 	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТИК

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>и соответствующих канализационных систем и систем удаления сточных вод для предотвращения загрязнения водотоков.</p> <ul style="list-style-type: none"> • План утилизации отходов, предусматривающий обеспечение регулярного сбора и вывоза мусора гигиеническим образом, а также предлагаемые места сброса отходов для различных типов мусора (например, хозяйственно-бытовые отходы, изношенные шины и т.д.), и отвечающий требованиям соответствующих норм. • Описание и план участков для техобслуживания оборудования и сооружений для хранения ГСМ и топлива, включая расстояние от водных источников и ирригационных сооружений. Сооружения для хранения топлива и химикатов будут располагаться вдали от водотоков. Такие сооружения будут ограничиваться и обеспечиваться герметической обкладкой для локализации разливов и предотвращения загрязнения почвы и воды. <p>Перед началом работ сооружения на участке необходимо проинспектировать на факт наличия одобрения.</p> <p>Выбранный участок не должен располагаться на поверхности территории грунтовых вод или возле</p>		

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		каких-либо районов поверхностных вод.		
	Конкуренция за водные ресурсы.	Перед устройством рабочих лагерей проконсультироваться с местными властями для определения источников воды, использование которых не будет конкурировать с нуждами местного населения.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
Выбор и подготовка участка, эксплуатация склада строительных материалов подрядчика (продолжение).	Риски для здоровья и безопасности рабочих и близлежащих сообществ.	<p>Для защиты здоровья и для безопасности рабочих и прилегающих сообществ необходимо предусмотреть следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> • надлежащие медицинские пункты (включая пункты оказания первой помощи) в пределах строительных участков; • обучение всех рабочих-строителей основным вопросам санитарии, медицинского ухода, гигиены труда и техники безопасности, а также специфическим рискам их работы; • средства индивидуальной защиты для рабочих, такие как защитная обувь, шлемы, перчатки, защитная одежда, защитные очки и наушники в соответствии с законодательством; • чистая питьевая вода для всех рабочих; • надлежащая защита для населения, включая предохранительные ограждения и маркировку опасных зон; • безопасный проход через строительный участок для людей, чьи дома и дорожные подъезды 	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>оказались временно разъединены из-за строительства дороги;</p> <ul style="list-style-type: none"> надлежащая дренажная система во всем лагере для предотвращения образования стоячих водоёмов и луж; уборные и мусорные баки на строительном участке, которые подрядчик будет периодически очищать во избежание вспышек эпидемий. <p>Там, где это возможно, подрядчик организует временную интеграцию вывоза отходов с рабочих участков с существующими системами сбора отходов и очистными сооружениями близлежащих сообществ.</p>		
Работа строительного участка / Эксплуатация участков для техобслуживания оборудования и хранения топлива.	Здоровье рабочих и загрязнение почв / воды.	<p>Подрядчик должен нанять квалифицированного эксперта по гигиене труда и технике безопасности, который проведет инструктаж по технике безопасности для персонала согласно требованиям индивидуального рабочего места.</p> <p>Перед началом работ персонал строительного участка необходимо ознакомить с правилами техники безопасности при работе с вредными веществами (топливо, масло, ГСМ, битум, краска и т.д.) и их хранении, а также при очищении оборудования.</p> <p>При подготовке такого обучения подрядчик должен составить сокращённый перечень материалов (перечень вариантов, составленный путем отбора из вариантов расширенного перечня), которые будут</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>использоваться (по качеству и количеству), и предоставить приблизительную концепцию тренинга / инструктажа, который будут проходить рабочие-строители.</p> <p>Сооружения для хранения топлива и химикатов располагать вдали от водотоков. Такие сооружения будут ограничиваться и обеспечиваться герметической обкладкой для локализации разливов и предотвращения загрязнения почвы и воды.</p> <p>Хранить и утилизировать отработанное / использованное масло в соответствии с законодательными требованиями по охране окружающей среды.</p> <p>Восстановление рабочих участков: после завершения строительных работ подрядчик должен выполнить все работы, необходимые для восстановления исходного состояния участков (удаление и надлежащая утилизация всех материалов, отходов, сооружений; моделирование поверхности (при необходимости); распределение и выравнивание накопленных верхних слоев грунта).</p>		
Работа строительного лагеря.	Проекты дорожного строительства несут высокий потенциальный риск оказания воздействия на местные сообщества, а также на здоровье и благополучие тех, кто живет во временных рабочих лагерях или	Предоставление рабочим информации, которая будет способствовать изменению личного поведения людей и призывать к использованию мер предосторожности. Целью предоставления такой	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Министерство здравоохранения

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
	вблизи них, способствуя распространению заболеваний, передаваемых половым путем, и ВИЧ / СПИД. Кроме этого, сам транспортный сектор фактически помогает распространению эпидемий, т.к. инфраструктура и сопутствующие транспортные услуги помогают людям и инфекциям передвигаться.	информации является снижение риска передачи ВИЧ / заболеваний, передаваемых половым путем среди рабочих-строителей, вспомогательного персонала лагеря и местного населения.		
Земляные работы и различные строительные работы.	Повреждение верхнего слоя грунта.	Верхний слой грунта необходимо удалять и использовать повторно для покрытия участков, на которые будут сваливаться избытки материала, и на дорожных насыпях. Кроме этого, необходимо разработать план управления почвами с подробным описанием мероприятий, которые необходимо принимать для минимизации действия ветряной и водяной эрозии на отвалы; мер по снижению деградации верхнего слоя грунта; сроков; транспортных маршрутов; мест сброса и ликвидации отходов.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
Земляные работы и различные строительные работы (продолжение).	Заиление поверхностных вод и/или воздействие на почвы из/за неправильной утилизации избытков материалов.	Почти весь извлечённый грунт будет использоваться повторно. Кроме этого, старое асфальтовое дорожное покрытие будет повторно использовано для устройства новой дорожной одежды. Таким образом, потенциальное воздействие, связанное с необходимостью утилизации избытка материала, будет сведено к минимуму.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
	Конкуренция за водные ресурсы.	Проконсультироваться с местными	Подрядчик	Строительный

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		властями с целью определить источники воды (для распыления и других строительных требований), использование которых не будет конкурировать с нуждами местного населения.		надзор (СН)
	Загрязнение воздуха вследствие выбросов выхлопных газов во время работы строительной техники.	Подрядчик будет поддерживать строительное оборудование в хорошем состоянии и по возможности избегать работы двигателей на малых оборотах (прокрутки двигателей). Запрет на использование техники или оборудования, которые вызывают чрезмерное загрязнение воздуха (например, дым).	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
	Нарушение покоя близлежащих населенных пунктов из-за повышения уровней шума.	Ограничить работу с 06.00 утра до 9.00 вечера в пределах 500 м от населенных пунктов. Кроме этого, вблизи строительного участка устанавливается и строго соблюдается ограничение в 70 дБА.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
	Уплотнение грунта из-за работы тяжелой техники.	Ограничить работу тяжелой техники в пределах коридора, который является крайне необходимым для строительства дороги, во избежание уплотнения грунта возле дороги и на землях сельскохозяйственного назначения, расположенных вблизи дороги.	Подрядчик	Строительный надзор (СН)
Земляные работы и различные строительные работы (продолжение).	Создание неудобств для движения транспортного потока.	Перед мобилизацией представить местным транспортным властям план управления дорожным движением. Предоставить населению информацию о масштабе и графике строительных	Подрядчик	Строительный надзор (СН), местный / региональный отдел МТиК

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>работ, а также об ожидаемых нарушениях привычного образа жизни и ограничениях доступа / проезда / прохода.</p> <p>Предусмотреть надлежащее движение транспорта вокруг строительных участков.</p> <p>Обеспечить надлежащее светофорное регулирование, подходящее освещение, правильно сконструированные предупредительные знаки, ограждения и людей с флажками для регулирования дорожного движения.</p>		
В пределах населенных пунктов возможно вторжение на частные земли и земли под жилыми строениями.	Перемещение или вынужденное переселение людей.	Специалист по переселению подготовит План изъятия земель и переселения (ПИЗП), предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций.	МТиК	МТиК
В пределах населенных пунктов возможно затрагивание коммерческих предприятий и/или создание неудобств для бизнеса, людей, для ведения какой-либо деятельности и социально-культурных ресурсов из-за строительных работ.	Люди, ведущие свою коммерческую деятельность в пределах существующей полосы отвода, потеряют свои торговые точки и доход.	<p>Специалист по переселению подготовит ПИЗП, предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций. Также необходимо осуществить следующие мероприятия по снижению воздействия:</p> <p>Заблаговременно сообщить всем жителям и коммерческим предприятиям о характере и продолжительности работ, чтобы они могли осуществить необходимые приготовления. Ограничивать выбросы пыли, быстро убирая вынутый грунт; прикрывая и увлажняя отвалы;</p>	МТиК	МТиК

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
		<p>прикрывая грунт брезентом при транспортировке на грузовых автомобилях.</p> <p>Увеличить число рабочих и использовать соответствующее оборудование, чтобы завершить работу на важных участках в минимальные сроки.</p> <p>Не вести строительные работы возле религиозных мест в важные периоды, например, во время праздников.</p>		
В пределах населенных пунктов возможно нанесение несоразмерных убытков имуществу бедных людей.	Потеря материальных ценностей и имущества бедных людей. Могут быть затронуты бедные и уязвимые домохозяйства.	Специалист по переселению подготовит ПИЗП, предусматривающий оценку убытков и процедуру выплаты компенсаций.	МТиК	МТиК
Строительные работы в непосредственной близости от существующей инфраструктуры, включая водопроводные трубы и прочие бытовые коммуникации, средства сброса сточных вод, ЛЭП и т.д.	Повреждение инфраструктуры, прерывания работы бытовых коммуникаций в предприятиях инфраструктуры.	<p>В ходе инженерного проектирования будут предусмотрены меры по недопущению какого-либо нарушения работы существующей инфраструктуры.</p> <p>О строительных работах соответствующие службы необходимо проинформировать до начала реализации проекта.</p> <p>В случае если потребуются прервать работу какой-либо коммунальной службы, необходимо согласовывать это с соответствующими ведомствами и заранее оповестить население.</p>	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК
Работы по реабилитации в селах и около чувствительных	Шум, превышающий действующие нормы на шумы. Вибрации могут привести к повреждению местной	Для чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы и больницы, необходимо (насколько это	Подрядчик	Строительный надзор (СН), Отдел по

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
реципиентов воздействия, таких как школы и больницы. Список чувствительных реципиентов воздействия предоставлен	инфраструктуры, включая частную собственность и местные (транспортные) дороги.	<p>технически осуществимо) соблюдать действующие нормы на шумы при помощи замеров уровней шумов и, в случае превышения стандартов, установить ограничения времени для строительных работ с 6 утра до 6 вечера.</p> <p>В случае потенциального повреждения местной инфраструктуры, включая частную собственность и местные (транспортные) дороги, необходимо создать процедуры выплаты компенсаций. Их нужно подготовить до начала строительства и утвердить у инженера.</p> <p>Также необходимо создать процедуры рассмотрения жалоб для облегчения взаимодействия между подрядчиком и людьми, которые могут подвергнуться воздействию. Кроме этого, подрядчик и представители местной власти должны обсудить и вместе одобрить транспортные маршруты и подъездные дороги к строительному участку с целью минимизировать риски возникновения конфликтов.</p>		защитным мерам ГРИП МТик
РАБОЧИЙ ЭТАП				
Повышение интенсивности транспортного потока.	<p>Повышение уровней выбросов газообразных отходов и шумового воздействия из-за увеличения интенсивности транспортного потока.</p> <p>Кроме этого, увеличение случаев ДТП с участием пешеходов и транспортных средств из-за повышения интенсивности движения</p>	Включить в инженерное проектирование меры обеспечения безопасности, такие как знаки ограничения скорости, соответствующая дорожная разметка, уличное освещение, пешеходные переходы, скотопрогоны и прочие визуальные средства.	Консультант по проектированию	Строительный надзор (СН)

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ВО ВРЕМЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ**

Вид работ	Потенциальное воздействие	Мероприятия по снижению воздействия	Ответственная сторона	
			Реализация	Контроль
	и высоких скоростей в результате усовершенствования конструкции дорожного покрытия.			
Повышение интенсивности движения и высокие скорости движения транспортных средств.	Повышенный риск ДТП с возможным разливом вредных веществ.	План действий в случае разлива токсичных веществ. План действия в чрезвычайных ситуациях или план ликвидации аварийных ситуаций – это свод процедур, которыми необходимо руководствоваться для минимизации последствий чрезвычайных ситуаций на Проектной дороге, таких как разлив масла, топлива или иных веществ, которые могут нанести вред источникам питьевой воды или оказать неблагоприятное воздействие на естественный баланс чувствительных зон. Дополнительные меры по снижению риска возникновения несчастных случаев и разлива вредных веществ - регулирование скорости и станции взвешивания.	МТиК	МТиК
Повреждение дренажной системы или неконтролируемая эрозия.	Вредное воздействие на окружающую среду, возникающее в результате повреждения дренажной системы или неконтролируемой эрозии.	Систематический мониторинг дренажных систем и контроль эрозии не менее двух раз в год.	Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК	Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК

187. Перед началом строительных работ Подрядчик должен представить комплексный ОПУОС, охватывающий следующие аспекты:

- Управление пылью, включая график распыления воды на транспортных и подъездных дорогах, ведущих к строительному участку, и сведения об оборудовании, которое будет использоваться.
- План размещения рабочего лагеря и сведения о предлагаемых мерах по снижению неблагоприятного экологического воздействия, возникающего в результате устройства этого лагеря.
- Управление бытовыми сточными водами, включая обеспечение уборных и соответствующих канализационных систем и систем удаления сточных вод для предотвращения загрязнения водотоков.
- Утилизация отходов, предусматривающая обеспечение регулярного сбора и вывоза мусора гигиеническим образом, а также предлагаемые места сброса отходов для различных типов мусора (например, хозяйственно-бытовые отходы, изношенные шины и т.д.), и отвечающая требованиям соответствующих норм.
- Описание и план участков для техобслуживания оборудования и сооружений для хранения ГСМ и топлива, включая расстояние от водных источников и ирригационных сооружений. Сооружения для хранения топлива и химикатов будут располагаться вдали от водотоков. Такие сооружения будут ограничиваться и обеспечиваться герметической обкладкой для локализации разливов и предотвращения загрязнения почвы и воды.
- План управления почвами с подробным описанием мероприятий, которые необходимо принимать для минимизации действия ветровой и водяной эрозии на отвалы верхнего слоя грунта и избыточных материалов; мер по снижению деградации верхнего слоя грунта; сроков; транспортных маршрутов; мест сброса и ликвидации избыточных материалов.
- План ликвидации аварийных ситуаций (на случай разливов, аварийных ситуаций, пожаров и т.п.), который необходимо представить перед началом эксплуатации установки для производства асфальта / асфальтового завода.
- Проект или план производства мостостроительных работ, включая меры, которые будут приниматься для снижения отрицательного экологического воздействия, такого как эрозия береговых откосов и заиление русел рек, которое может стать следствием таких работ.

188. Подрядчик должен представить на одобрение Консультанта по строительному надзору ОПУОС.

D. План мониторинга состояния окружающей среды

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

время производства работ мониторинг уровней шума, качества воздуха и поверхностных вод будет важным параметром программы контроля.

190. Параметры, которые необходимо контролировать, обозначены в нижеследующем плане. Клиент должен вести постоянное наблюдение за проектом автодороги и представлять квартальные отчёты на основании данных мониторинга и отчетов о лабораторных исследованиях.

Таблица 16: План мониторинга состояния окружающей среды

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Этап строительства					
Качество поверхностных вод (реки)	рН, растворённый кислород, нефтепродукты, мутность, общее содержание твёрдых взвешенных веществ, проводимость, температура, свинец	Вниз по течению, в тех местах, где Проектная дорога пересекает рр. Сокулук, Ак-Суу, Кара-Балта, Эски-Массы, Шайдан-Сай, Кызыл-Ункур (Ункур) и Кёгарт	Измерение непосредственно в речной воде при помощи соответствующего измерительного прибора либо отбор проб и измерение в аттестованной лаборатории	Перед началом строительства, а затем ежеквартально во время этапа строительства	КСН, Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК при содействии Консультанта по надзору (SC)
Шум / вибрация Работы по реабилитации в пределах населенных пунктов в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары и другая чувствительная социально-экономическая инфраструктура	Перед началом и во время строительных работ в пределах выявленных районов повышенной экологической чувствительности и в непосредственной близости от чувствительных реципиентов воздействия осуществлять регулярный контроль уровня шума при помощи переносного измерительного прибора. В случае превышения норм на шумы, ввести ограничения времени на строительные работы.	Около чувствительных реципиентов воздействия в пределах населенных пунктов	При помощи переносного прибора для измерения уровня шумов / вибрации	Во время строительных работ в местах, расположенных вблизи чувствительных реципиентов воздействия, на ежеквартальной основе	КСН, Отдел по защитным мерам ГРИП МТиК при содействии Консультанта по надзору (SC)

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Ухудшение качества воздуха	Пыль, шум, SO ₂ , NO _x , CO	В пределах населенных пунктов в тех местах, где Проектная дорога проходит вблизи чувствительных реципиентов воздействия, таких как школы, больницы, мечети, базары и другая чувствительная социально-экономическая инфраструктура. Возле установки для производства асфальта (асфальтового завода) и дробления заполнителей.	При помощи соответствующего переносного измерительного прибора	Во время строительных работ в местах, расположенных вблизи чувствительных реципиентов воздействия, на ежеквартальной основе	Консультант по строительному надзору (КСН), Отдел по защитным мерам ГРИП МТИК при содействии Консультанта по надзору (SC)
Потенциальная вырубка деревьев вследствие того, что в зонах, расположенных вблизи стволов деревьев, производится устройство насыпи	Деревья, расположенные на новой спроектированной насыпи	В соответствующих местах расположения деревьев	Инспекции, наблюдение. Допускается устройство насыпи высотой до 30 см у основания зоны, прилегающей к стволам деревьев. Засыпка более 30-ти см повредит дерево, и понадобится вырубка. Решение принимает инженер строительного надзора.	Во время этапа строительства	Строительный надзор (СН)
Сохранение верхнего слоя грунта	Устройство отвалов и средства защиты	Строительный участок	Инспекции, наблюдение	При подготовке строительного участка, после устройства отвалов и после завершения работ на обочинах	Строительный надзор (СН)
Техническое обслуживание и заправка (топливом) оборудования	Предотвращение разлива масла и топлива	Склад строительных материалов подрядчика	Инспекции, наблюдение	Внезапные проверки во время строительства	Строительный надзор (СН)

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Безопасность и гигиена труда рабочих	Официальное одобрение рабочего лагеря. Наличие соответствующих средств индивидуальной защиты. Организация транспортного потока на строительном участке. Проведение обучения технике безопасности для персонала согласно требованиям индивидуального рабочего места.	Строительный участок и рабочий лагерь	Инспекция, опросы, сравнения с проектом производства работ Подрядчика	Еженедельные выезды на участок, осуществляемые нанятым экспертом по гигиене труда и технике безопасности. Внезапные проверки во время строительства и при поступлении жалоб.	Строительный надзор (СН)
Обучение для рабочих по СПИД и ЗППП	Было ли проведено соответствующее обучение?	Решение примет назначенный КСН	Решение примет назначенный КСН	После начала работ и через определённые промежутки времени на протяжении всего строительства	Строительный надзор (СН)
Материальное снабжение Установка для производства асфальта (асфальтовый завод)	Наличие официального одобрения или действующей лицензии на эксплуатацию	Установка для производства асфальта (асфальтовый завод)	Инспекция	Перед началом работ	Строительный надзор (СН)
Карьерные зоны	Наличие официального одобрения или действующей лицензии на эксплуатацию	Песчано-гравийный резерв грунта и/или карьер	Инспекция	Перед началом работ	Строительный надзор (СН)
Транспортировка материалов Асфальт	Прикрывается ли сверху и увлажняется ли груз в автотранспортных средствах? Соответствие проекту производства работ	Строительный участок / транспортные маршруты	Инспектирование	Внезапные проверки во время работы	Строительный надзор (СН)
Камень		Строительный участок / транспортные маршруты	Инспектирование, внезапные (выборочные) проверки	Внезапные проверки во время работы	Строительный надзор (СН)

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Песок и гравий	Подрядчика (ограниченная продолжительность работы; транспортные маршруты). При необходимости методы пылеподавления.	Строительный участок / транспортные маршруты	Инспектирование	Внезапные проверки во время работы	Строительный надзор (СН)
Охрана поверхностных вод	Соответствие Подрядчика утвержденному проекту производства работ	Мосты и водопропускные трубы	Инспекция	Внезапные проверки во время работ с мостами и водопропускными трубами	Строительный надзор (СН)
Загрязнение воздуха из-за неправильного техобслуживания оборудования Установка для производства асфальта (асфальтовый завод) и техника	Выхлопные газы, пыль	На участке	Замеры возле дробилок и установок для производства асфальта. Регулярные акты о проверке транспортных средств и оборудования.	Внезапные проверки во время строительных работ	Строительный надзор (СН), Управления автомобильных дорог (УАД, ПЛУАД и ГДАД БО)
Высадка новых деревьев на придорожной полосе	Постоянный мониторинг и контроль благополучного роста новых высаженных деревьев	В местах высадки новых деревьев	Высадка новых деревьев взамен вырубленных	Мониторинг необходимо проводить осенью, чтобы была возможность заменить неприжившиеся деревья	Подрядчик - в 1-ый год / Отдел по защитным мерам ГРИП МТИК - в последующие годы
Рабочий этап					

Вопрос	Какой параметр необходимо контролировать?	Где должен контролироваться параметр?	Как должен контролироваться параметр?	Когда должен контролироваться параметр? Периодичность	Ответственная сторона
Увеличение количества гибели животных на дорогах из-за повышения интенсивности движения и скоростей движения транспортных средств	Гибель животных на дорогах	Вдоль новой дороги	Регистрировать ДТП. В случае выявления аварийно-опасных точек с участием крупных млекопитающих, необходимо выработать соответствующие меры безопасности (например, отражатели / локальные ограждения, предупреждающие знаки, снижение скорости и т.д.)	В течение года	Региональные подразделения Управлений автомобильных дорог (УАД, ПЛУАД и ГДАД БО)
Повышенная интенсивность движения может повысить возможные риски разлива вредных веществ	ДТП, которые вызывают разливы вредных веществ	Вдоль новой дороги	Подсчет ДТП	В течение года	Отдел по защитным мерам ГРИП МТИК
Поврежденная дренажная система или неконтролируемая эрозия	Протечки в дренажной системе и повреждения из-за эрозии	Водопропускные трубы и дренажные сооружения	Документирование	В течение года	Отдел по защитным мерам ГРИП МТИК

УАД – Управление автомобильных дорог

ПЛУАД – Производственное линейное управление автомобильных дорог

ГДАД БО – Генеральная дирекция автомобильной дороги Бишкек-Ош

Таблица 17: Смета расходов по минимизационным мероприятиям (сом)

Описание	Единица	Кол.-во	Цена (сом)	Сумма (сом)
Охрана окружающей среды				
Высадка, содержание и полив деревьев на обочине в соответствии с ПУОС (во время этапа строительства). Участок Бишкек – Кара-Балта	шт.	10.000	700	7.000.000
Защита деревьев во время строительных работ	о.е.с.			500.000
Расчистка строительного коридора	о.е.с.			Включена в строительные работы
Удаление и хранение поверхностного слоя почвы	о.е.с.			Включена в строительные работы
Защита водных ресурсов	о.е.с.			Включена в строительные работы
Утилизация твёрдых и бытовых сточных отходов строительного лагеря	о.е.с.			Включена в строительные работы
Возможное восстановление рабочих участков и мест складирования, карьеров и резервов грунта, дорог на строительном участке	о.е.с.			Включена в строительные работы
Обеспечение менеджера по охране окружающей среды, здоровью и безопасности жизнедеятельности и учебных семинаров по вопросам охраны окружающей среды, здоровья и безопасности жизнедеятельности	месяц	25	20.000	500.000,00
Охрана площадок для хранения материалов и техобслуживания оборудования	о.е.с.			Включена в строительные работы
Итого				8.000.000,00

*о.е.с. – общая единовременная сумма

Таблица 18: Смета расходов по контрольным замерам (сом)

Описание	Единица	Кол.-во	Цена (сом)	Сумма (сом)
Контрольные замеры				
Мониторинг уровня шума в течение строительного периода (Бишкек – Кара-	о.е.с.			150.000

Описание	Единица	Кол.-во	Цена (сом)	Сумма (сом)
Балта)				
Мониторинг вибраций в течение строительного периода (Бишкек – Кара-Балта)	о.е.с.			150.000
Замеры концентрации пыли и уровня загрязнения воздуха в течение строительного периода (Бишкек – Кара-Балта)	о.е.с.			250.000
Мониторинг качества воды, (Бишкек – Кара-Балта)	о.е.с.			70.000
Итого				620.000,00

*о.е.с. – общая единовременная сумма

IX. КОНСУЛЬТАЦИИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ ЛИЦАМИ И РАЗГЛАШЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

А. Консультации с заинтересованными лицами

191. Процесс ПЭО для проекта реабилитации автодороги Бишкек – Ош включает участие заинтересованных лиц и консультирование с ними с целью помочь МТиК достичь общественного одобрения проекта. Согласно требованиям АБР для проектов категории “В” [би] необходимо провести одну Консультацию во время этапов подготовки проекта. Консультации с заинтересованными лицами необходимо провести так, чтобы общественные слушания были организованы отдельно на участке Бишкек – Кара-Балта и отдельно на участке Маданият – Джалал-Абад. Консультации должны привлечь широкий круг участников, представляющих ЛПВ, руководителей местных сообществ, гражданское общество, НПО и государственных служащих.

В. Процесс проведения слушаний и разглашение информации

192. 10 и 11 июня в с. Военно-Антоновка, г. Сокулук, с. Беловодское и с. Полтавка были организованы встречи с представителями общественности (общественные слушания). Результаты проведенных собраний представлены в приложении. В таблице ниже можно ознакомиться с кратким описанием встреч.

Таблица 19: Сводная таблица по общественным слушаниям для участка Бишкек – Кара-Балта

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
10 июня 2013 г., 10:20 - 11:45	пгт. Беловодское, конференц-зал райадминистрации Московского района	ГРИП/МТиК Асылбек Абдыгулов - Специалист по защитным мерам Kocks Consult Василий Черных - Заместитель руководителя проекта, Нурул Хок - Социолог Эрик Шукуров - Эколог	Сколько времени продлится строительство дороги?	Общее время, затраченное на реализацию всего проекта — около трех лет.
			Каким будет размер компенсаций?	Размеры компенсаций будут определены дополнительно во время работы комиссии по переселению, при разработке детального проекта.
			Какое предполагаемое увеличение трафика?	Расчетное увеличение пропускной способности автодороги составляет 4% в год в течение последующих 20 лет.
			Прорабатывался ли вопрос о строительстве объездной дороги?	Расчетная стоимость строительства новой дороги примерно вдвое выше реабилитации старого покрытия. Кроме того, действует мораторий на изъятие и трансформацию земель сельскохозяйственного назначения.
			Предусматривается ли переоборудование подземных переходов, строительство дренажной системы и строительство (ремонт) вспомогательных автодорог для разгрузки основной транспортной магистрали?	Переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айыльным управлением. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Проектом не предусмотрены дополнительные разгрузочные магистрали.

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			<p>Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?</p>	<p>Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 1:10. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айылыного округа. Для реабилитации предполагается использовать только местные и засухоустойчивые сорта деревьев и кустарников.</p>
			<p>Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?</p>	<p>Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб, старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянуты провода. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний.</p>

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			<p>Какова общая стоимость проекта?</p> <p>Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение <i>Механизма рассмотрения жалоб</i>. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».</p>	<p>Общая стоимость проекта составляет примерно \$ 209 млн.</p>
<p>11 июня 2013 г., 14:30 -</p>	<p>с. Петропавловка, конференц-зал администрации Петропавловского</p>	<p>ГРИП/МТиК Асылбек Абдыгулов - Специалист по</p>	<p>Кто будет подрядчиком?</p>	<p>Подрядчик будет определен по результатам тендера. Им может стать как местная, так и зарубежная компания.</p>

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
16:10	айыльного округа	защитным мерам Kocks Consult Василий Черных - Заместитель руководителя проекта, Нурул Хок - Социолог Эрик Шукуров - Эколог	<p>Как строительные работы повлияют на экологическую обстановку в селе Петропавловка? Есть ли в настоящее время превышение ПДК вредных веществ в автомобильных выбросах и превышение ПДУ показателей шума и вибрации?</p>	<p>В период реконструкции, без сомнения, увеличатся показатели по запыленности и другим выбросам, так как наряду с движением автотранспорта будет работать тяжелая дорожная техника и будут постоянно передвигаться большегрузные автомашины.</p> <p>В настоящее время нет данных по качеству воздуха и уровню шума и вибрации. В ближайшее время буду произведены необходимые измерения. Результаты этих измерений лягут в основу базовых экологических показателей, которые будут сравниваться с результатами последующих замеров. Будет осуществляться мониторинг состояния окружающей среды в населенных пунктах, через которые пролегает автодорога.</p>
			<p>Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?</p>	<p>Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянуты провода. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний</p>
			<p>Какова общая стоимость проекта?</p>	<p>Общая стоимость проекта составляет примерно \$ 209 млн.</p>

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
10 июня 2013 г., 14:15 - 15:40	с. Сокулук, конференц-зал Сокулукской айылной управы	<p>ГРИП/МТиК</p> <p>Асылбек Абдыгулов - Специалист по защитным мерам</p>	<p>Будут ли подвержены разрушению или другому негативному воздействию канализационные коммуникации рядом с дорогой в г. Шопоков?</p>	<p>Все коммуникации, в том числе канализационные, будут либо перенесены, либо оборудованы защитными кожухами.</p>
		<p>Kocks Consult</p> <p>Василий Черных - Заместитель руководителя проекта,</p> <p>Нурул Хок - Социолог</p> <p>Эрик Шукуров - Эколог</p>	<p>Что станет с торговыми точками, попадающими в зону реализации проекта?</p>	<p>Все киоски, сделанные в виде легких конструкций, будут временно перенесены из зоны строительства и возвращены на место после завершения проекта. Капитальные постройки, вероятнее всего, пойдут под снос. Крупные торговые комплексы будут обеспечены подъездными дорожками. Оборудование парковочных зон не предусмотрено. Строительные работы создадут лишь временные неудобства с доступом к этим комплексам.</p>

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
			<p>Будут ли установлены светофоры, уличное освещение? Как будут оборудованы дорожное полотно и примыкающая территория?</p>	<p>Установка светофоров и устройство уличного освещения заложены в проект. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Кроме того, планируется асфальтировать примыкающие дороги на глубину до 30-50 метров и съезды к воротам дворов. Тротуары обязательно будут оборудованы пандусами. Профиль дороги будет поднят, будут установлены железобетонные лотки на обочинах, и проведены все необходимые инженерные работы для повышения безопасности дорожного полотна. Планируется увеличение количества остановочных пунктов и их переоборудование. Все дорожно-строительные работы проводятся в соответствии со всеми стандартами, консультант по надзору за строительством отслеживает весь процесс проведения строительных работ. Срок службы дороги составляет около 15 лет.</p>
			<p>Как будет использоваться старый асфальт?</p>	<p>Старый асфальт будет использован так: 50% пойдут на строительные нужды, 50% - на нужды местного населения (ремонт примыкающих дорог и пр.).</p>

Время	Место	Участники	Вопросы	Ответы и предложения для рассмотрения
10 июня 2013 г., 9:00-10:20	с. Военно-Антоновка, конференц-зал Военноантоновской айылной управы	ГРИП/МТиК Асылбек Абдыгулов - Специалист по защитным мерам Kocks Consult Василий Черных - Заместитель руководителя проекта, Нурул Хок - Социолог Эрик Шукуров - Эколог	Будет ли оборудован поворот на ВОССТ?	В.Черных дал разъяснения по оборудованию всех пересечений с примыкающими дорогами, разрывами в разделительной полосе, нанесением дорожной разметки, установкой светофоров.

193. МТик предоставит экологическую оценку и прочие документы, связанные с вопросами окружающей среды, в соответствии с требованиями Кыргызского законодательства и АБР к разглашению информации. Разглашение планируется осуществить сразу после получения ГЭЭ (Государственной экологической экспертизы) от Государственного агентства охраны окружающей среды.
194. После доработки отчеты о ПЭО, в которых задокументированы минимизационные мероприятия и процесс проведения слушаний, будут представлены в МТик и АБР и размешены на веб-сайтах АБР и ГРИП.
195. Был подготовлен коммуникационный план, содержащий требуемые консультационные мероприятия и мероприятия по привлечению общественности в течение всех этапов реализации Проекта. Данный план представлен ниже.

Коммуникационный план

196. Участие общественности стало важным элементом в достижении устойчивости и успеха при реализации проектов. Коммуникационный план определяет процедуры, используемые для коммуникационного управления по Проекту усовершенствования автодороги Бишкек – Ош, Фаза 4. В данном плане упор делается на элементах официального общения. Другие коммуникационные каналы существуют на неофициальных уровнях, дополняя те, что обсуждаются в Коммуникационном плане.
197. Привлечение общественности в мероприятиях по развитию необходимо рассматривать как решающий элемент в проектах развития. У людей есть свое мнение относительно того, чего они хотят, и как все должно быть сделано, и они хотят, чтобы это мнение учитывалось. Однако фактически участие населения в планировании и реализации многих инфраструктурных проектов пока ограничено. Данный план является попыткой вовлечь заинтересованных людей на основе участия.
198. Проектный коммуникационный план, представленный ниже, включает информацию, необходимую для успешного управления информационными документами и отчетами по проекту.

Таблица 20: Коммуникационный план

Информация, подлежащая разглашению / Мера	Целевая аудитория	Ожидаемый результат	Кем подготовлено / Ответственное лицо	Предпочтительный(-е) коммуникационный(-е) механизм(-ы)	Требуемые материалы	Сроки
Общая информация						
Информация о проекте для местной администрации с просьбой приостановить выдачу разрешений на вторжения на полосу отвода	Местная администрация	Отсутствие новых разрешенных/законных вторжений на полосу отвода	ГРИП	Официальное письмо	Официальное письмо на русском/кыргызском языках	7 июня
МРЖ						
Объявление о создании МРЖ	ЛПВ/сообщество/местные власти/гражданское общество	Осведомленность ЛПВ, местных сообществ и местных властей о МРЖ; жалобы от ЛПВ	ГРИП	Официальное заявление, местная газета, уведомление на информационных щитах местной администрации, веб-сайт ГРИП	Заявление и информационная брошюра о МРЖ на русском/кыргызском языках	17 июля Напоминание о МРЖ до начала строительства
Обучение членов МРЖ принципам рассмотрения жалоб	Члены МРЖ	Проинформированные и обученные члены МРЖ	Консультанты по переселению/Отдел по защитным мерам ГРИП	Рабочее совещание/инструктаж	Документ МРЖ на русском/кыргызском языках	После завершения оказания ТППП
Подготовка ПИЗП						
Введение Комиссии по ИЗП в детальные обследования домохозяйств (ДОД)	Члены Комиссии по ИЗП	Проинструктированные/обученные члены Комиссии по ИЗП	Консультанты по переселению/Отдел по защитным мерам ГРИП	Рабочее совещание/инструктаж	Методика обследования и анкета на русском/кыргызском языках	5 июня раз в две недели
Объявление о проведении ДОД и оценки, а также о дате истечения срока	ЛПВ	Осведомленность ЛПВ о том, что будут проводиться ДОД	Консультанты по переселению/Комиссия по ИЗП	Встреча с ЛПВ	Список ЛПВ и сооружений	8 июня
Объявление о дате	ЛПВ и лица,	Осведомленность	Консультанты по	Брошюры, местная	Брошюры и	16 июня

Информация, подлежащая разглашению / Мера	Целевая аудитория	Ожидаемый результат	Кем подготовлено / Ответственное лицо	Предпочтительный(-е) коммуникационный(-е) механизм(-ы)	Требуемые материалы	Сроки
истечения срока	которые могут подвергнуться воздействию, сообщества, местная администрация	ЛПВ и местных сообществ о датах истечения срока и регистрация лиц, которые могут подвергнуться воздействию	переселению/Комиссия по ИЗП	газета, уведомление на информационных щитах местной администрации, веб-сайт ГРИП	пресс-релиз на русском/кыргызском языках	
Официальное извещение, запрещающее людям использовать полосу отвода для каких-либо целей	Местное население вдоль проектной дороги	Осведомленность местного населения о запрете на строительство в пределах полосы отвода	ГРИП	Распространение брошюр среди местных сообществ, газета	Брошюры и пресс-релиз на русском/кыргызском языках	
Общественные слушания по правомочности, компенсационным выплатам и Механизму рассмотрения жалоб для участка Бишкек – Кара-Балта	ЛПВ, НПО, представители сел, районов	Комментарии и сведения, полученные в результате проведения общественных слушаний, будут отражены в Проекте ПИЗП	Консультанты по переселению, ГРИП	Раздаточные материалы, слайды PowerPoint, небольшая групповая работа и 3 презентации	Информационная брошюра для населения на русском/кыргызском языках	2 июля для Московского, Сокулукского, Жайылского районов (3 района)
Общественные слушания по правомочности, компенсационным выплатам и Механизму рассмотрения жалоб для участка Маданият – Джалал-Абад	ЛПВ, НПО, представители сел, районов	Комментарии и сведения, полученные в результате проведения общественных слушаний, будут отражены в Проекте ПИЗП	Консультанты по переселению, ГРИП	Раздаточные материалы, слайды PowerPoint, небольшая групповая работа и 3 презентации	Информационная брошюра для населения на русском/кыргызском языках	19-20 июня для Базар-Коргонского и Ноокенского р.-ов (2 района)
Подготовка Проекта Рамочной программы изъятия земель и переселения (РПИЗП), в которой представлен	Государственные служащие на всех уровнях, ЛПВ, районы	Действующая РПИЗП для нынешних и будущих примыкающих	Консультант по переселению	Рамочная программа, представленная в АБР/ГРИП		20 июня

Информация, подлежащая разглашению / Мера	Целевая аудитория	Ожидаемый результат	Кем подготовлено / Ответственное лицо	Предпочтительный(-е) коммуникационный(-е) механизм(-ы)	Требуемые материалы	Сроки
обзор Разглашения информации		дорог				
Фокус-группа/Консультация с социально уязвимыми ЛПВ для участка Бишкек – Кара-Балта	Уязвимые ЛПВ	Вопросы социальной уязвимости и минимизационные мероприятия	Консультанты по переселению, ГРИП	Руководство по проведению фокус-групповых опросов		4 июля
Фокус-группа/Консультация с социально уязвимыми ЛПВ для участка Маданият – Джалал-Абад	Уязвимые ЛПВ	Вопросы социальной уязвимости и минимизационные мероприятия	Консультанты по переселению, ГРИП	Руководство по проведению фокус-групповых опросов		Будут определены дополнительные
Вторые общественные слушания по Проекту ПИЗП для участка Бишкек – Кара-Балта с использованием комментариев, полученных во время проведения первых общественных слушаний	ЛПВ, НПО, представители Генеральной дирекции автомобильной дороги Бишкек-Ош, сельской, областной и районной администраций	Приглашение НПО должна отправить ГРИП. Осведомленность ЛПВ о механизмах ПИЗП, обратная связь от ЛПВ	Консультант по переселению/Отдел по защитным мерам ГРИП	Общественные слушания в г. Сокулук, с. Беловодское, с. Военно-Антоновка	Презентация краткой информации о ПИЗП, информационная брошюра на русском/кыргызском языках	24 июля
Вторые общественные слушания по Проекту ПИЗП для участка Маданият – Джалал-Абад с использованием сведений и комментариев, полученных во время проведения первых общественных слушаний	ЛПВ, НПО, представители Генеральной дирекции автомобильной дороги Бишкек-Ош, сельской, областной и районной администраций	Осведомленность ЛПВ о механизмах ПИЗП, обратная связь от ЛПВ	Консультант по переселению/Отдел по защитным мерам ГРИП	Общественные слушания в с. Кочкор-Ата, с. Базар-Коргон	Презентация краткой информации о ПИЗП, информационная брошюра на русском/кыргызском языках	22 июля
Разглашение Итогового	ЛПВ, НПО, широкая	Проинформированн	Команда	Веб-сайт АБР и ГРИП	Итоговый ПИЗП	26 июля

Информация, подлежащая разглашению / Мера	Целевая аудитория	Ожидаемый результат	Кем подготовлено / Ответственное лицо	Предпочтительный(-е) коммуникационный(-е) механизм(-ы)	Требуемые материалы	Сроки
(Проекта) ПИЗП для участка Бишкек – Кара-Балта	общественность	ые ЛПВ и заинтересованное население	консультантов по переселению, АБР, ГРИП			
Разглашение Итогового (Проекта) ПИЗП для участка Маданият – Джалал-Абад	ЛПВ, НПО, широкая общественность	Проинформированные ЛПВ и заинтересованное население	Команда консультантов по переселению, АБР, ГРИП	Веб-сайт АБР и ГРИП	Итоговый ПИЗП	26 июля
Реализация ПИЗП						
Мониторинг результатов исследований	ЛПВ, заинтересованное население	Соответствие ПИЗП	Внешний специалист по мониторингу	Веб-сайт АБР и ГРИП	Отчёт о результатах мониторинга	На ежемесячной или ежеквартальной основе, в зависимости от окончательного согласования контракта
Разглашение Итогового отчета об исполнении	ЛПВ/местные власти/гражданское общество/МТИК/АБР		Независимый консультант по переселению/Отдел по защитным мерам ГРИП	Размещение Итогового отчета об исполнении на веб-сайтах МТИК и АБР	Веб-сайт	
Разглашение экологической информации во время подготовительного этапа						
Консультации по Проекту ПЭО для участка Бишкек – Кара-Балта . Информация о воздействии, чувствительных реципиентах воздействия и минимизационных мероприятиях.	Местное сообщество; директора школ; руководство рынков, мечетей, церквей и медицинских учреждений, расположенных вдоль проектной	Информирование людей о потенциальном экологическом воздействии и запланированных мерах по минимизации воздействия и мониторингу.	Команда консультантов-экологов, Отдел по защитным мерам ГРИП	Общественные слушания в г. Сокулук, с. Беловодское, с. Полтавка	Презентация данных об экологическом воздействии и запланированных мерах по минимизации воздействия и мониторингу, информационны	9-15 июня

Информация, подлежащая разглашению / Мера	Целевая аудитория	Ожидаемый результат	Кем подготовлено / Ответственное лицо	Предпочтительный(-е) коммуникационный(-е) механизм(-ы)	Требуемые материалы	Сроки
	дороги; НПО; представители Генеральной дирекции автомобильной дороги Бишкек-Ош, областной и районной администраций	Информационная обратная связь от ЛПВ, НПО и других лиц, заинтересованных в экологических вопросах.			й листок	
Консультации по Проекту ПЭО для участка Маданият – Джалал-Абад. Информация о воздействии, чувствительных реципиентах воздействия и минимизационных мероприятиях.	Местное сообщество; директора школ; руководство рынков, мечетей, церквей и медицинских учреждений, расположенных вдоль проектной дороги; НПО; представители Генеральной дирекции автомобильной дороги Бишкек-Ош, областной и районной администраций	Информирование людей о потенциальном экологическом воздействии и запланированных мерах по минимизации воздействия и мониторингу. Информационная обратная связь от ЛПВ, НПО и других лиц, заинтересованных в экологических вопросах.	Команда консультантов-экологов, Отдел по защитным мерам ГРИП	Общественные слушания в с. Кочкор-Ата, с. Базар-Коргон, с. Сузак, с. Военно-Антоновка	Презентация данных об экологическом воздействии и запланированных мерах по минимизации воздействия и мониторингу, информационный листок	9-15 июня
Информация о потенциальном воздействии, чувствительных реципиентах воздействия и минимизационных мероприятиях	ЛПВ, которые не смогли присутствовать на общественных слушаниях	Информирование людей о потенциальном экологическом воздействии и запланированных мерах по минимизации	Команда консультантов-экологов, Отдел по защитным мерам ГРИП	Распространение листовок	Листовки (информационные брошюры)	Конец июня

Информация, подлежащая разглашению / Мера	Целевая аудитория	Ожидаемый результат	Кем подготовлено / Ответственное лицо	Предпочтительный(-е) коммуникационный(-е) механизм(-ы)	Требуемые материалы	Сроки
		воздействия и мониторингу				
Разглашение Итогового отчета о ПЭО для участка Бишкек – Кара-Балта	ЛПВ, НПО, заинтересованное население	Информированные ЛПВ, НПО и заинтересованное население	Команда консультантов-экологов, АБР, ГРИП	Веб-сайты АБР и ГРИП	Итоговый отчет о ПЭО и Рамочное соглашение по оценке проблем окружающей среды	26 июля
Разглашение Итогового отчета о ПЭО для участка Маданият – Джалал-Абад	ЛПВ, НПО, заинтересованное население	Информированные ЛПВ, НПО и заинтересованное население	Команда консультантов-экологов, АБР, ГРИП	Веб-сайты АБР и ГРИП	Итоговый отчет о ПЭО и Рамочное соглашение по оценке проблем окружающей среды	26 июля
Разглашение экологической информации во время этапа реализации						
ПУОС, гигиена труда и техника безопасности, инструктаж по экологическому мониторингу и мерам снижения экологического воздействия	Консультант по надзору; сотрудники подрядчика, занимающиеся вопросами окружающей среды	Информирование и осведомленность персонала, работающего на строительном объекте, о вопросах защиты окружающей среды, а также гигиены труда и техники безопасности	Отдел по защитным мерам ГРИП	Рабочее совещание/инструктаж, информационные стенды	ПУОС, Руководство по гигиене труда и технике безопасности	Перед началом строительства. Октябрь 2015 г.
Прочая информация о проекте						
Представить Проект, подчеркивая его важность и выгоды для государства и сообщества	Ознакомительные рабочие совещания по Проекту для гос. служащих, сотрудников	Проинформированные и осведомленные гос. служащие и сотрудники	ГРИП	Консультационное собрание	Презентация Проекта	Перед началом строительства
Стратегия безопасности дорожного движения для	Участники дорожного	Осведомленность широкой	ГРИП и Консультант по	СМИ, веб-сайт	Пресс-релиз	непрерывно

Информация, подлежащая разглашению / Мера	Целевая аудитория	Ожидаемый результат	Кем подготовлено / Ответственное лицо	Предпочтительный(-е) коммуникационный(-е) механизм(-ы)	Требуемые материалы	Сроки
автодороги Бишкек – Ош	движения, широкая общественность	общественности о вопросах безопасности	безопасности дорожного движения			

АБР = Азиатский банк развития, ЛПВ = лица, подверженные воздействию, НПО = неправительственная организация, ГРИП = Группа реализации инвестиционных проектов.

Ключевые местные НПО, работающие в сфере сектора транспорта, которые необходимо обязательно включить в мероприятия, связанные с разглашением информации:

- НПО «Дорожная безопасность», Чинара Касмамбетова;
- Экологическое движение «Алейне», Эмиль Шукуров;
- «Коалиция за демократию и гражданское общество», Алтынбек Исмаилов;
- Международный центр «Интербилим», Асель Куттубаева;
- Общественный наблюдательный совет, Талант Садакбаев;
- Мая Эралиева.

С. Механизм рассмотрения жалоб

а) Цели

199. Для того чтобы люди, подверженные воздействию, имели возможность подавать жалобы относительно любого неприемлемого решения, действия или любой неприемлемой деятельности, возникающих в результате реализации Проекта реабилитации 52.5 км дороги Бишкек – Кара-Балта и 67 км дороги Маданият – Джалал-Абад в рамках Проекта усовершенствования коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек – Ош), Фаза 4 (45169-002), при финансировании АБР, будет создан Механизм рассмотрения жалоб. Люди, подверженные воздействию, будут полностью проинформированы о своих правах и о процедурах рассмотрения жалоб, поданных в устной или письменной форме во время общественных слушаний, исследований, выплаты компенсаций и реализации Проекта. Будут приниматься меры для предотвращения возникновения жалоб во избежание длительных процессов их рассмотрения.
200. МРЖ будет включать аспекты, связанные с социальными, экологическими и другими вопросами по защитным мерам в соответствии с обязательными условиями АБР по защитным мерам и кыргызским законодательством.

б) Группа рассмотрения жалоб (ГРЖ)

201. ГРЖ будет создана на время реализации проекта. В задачу ГРЖ входят все мероприятия, необходимые для обсуждения жалоб, оценки их обоснованности, оценки масштаба возможного воздействия, решения вопросов о возможных компенсациях и дачи указаний по работе механизма рассмотрения жалоб / облегчения его работы.

б.1 Работа ГРЖ в рамках Механизма рассмотрения жалоб

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

1-ый этап, местный уровень (на уровне сел)

Сначала жалоба подается на уровне сельской общины, в которой проживает жалобщик. Жалобщик сообщает о своей претензии местному контактному лицу (МКЛ). МКЛ инициирует работу ГРЖ, которая оценивает ситуацию и ищет решение посредством переговоров с жалобщиком, местным дорожно-эксплуатационным предприятием (ДЭП), областным Омбудсменом и выбранным представителем лица, подверженного воздействию.

2-ой этап, центральный уровень

Если в течение дополнительных 15-ти дней жалоба все еще не решена на местном уровне, жалобщик направляет свой вопрос в главный офис МТиК (Бишкек) снова при поддержке МКЛ, своего представителя и областного Омбудсмана. ГРЖ определяет правомочность жалобы и выносит решение по согласованию с ГРИП/МТиК.

203. Работа МРЖ предусматривает одну или более встреч по каждой жалобе и может потребовать проведения полевых изысканий специальными техническими экспертами или оценщиками. Претензии, которые подаются более чем одним жалобщиком, можно объединить в одно дело.
204. Встречи для рассмотрения жалоб на местном уровне будут проводиться в селах жалобщиков. Встречи для рассмотрения жалоб на центральном уровне будут проводиться в здании МТиК (Бишкек), также члены ГРЖ будут выезжать в села к жалобщикам.

в.2 Состав ГРЖ

205. По поручению МТиК будет создана ГРЖ. На разных уровнях подачи жалоб ГРЖ состоит из следующих лиц/сотрудников.

ГРЖ на местном уровне

206. На местном уровне ГРЖ будут созданы в каждом айыл-окомоту вдоль проектной дороги с обеспечением следующего состава:

Таблица 21: Состав местных ГРЖ

Члены	Должность
Глава айыл-окомоту	МКЛ
Представитель ДЭП	Член
2 представителя ЛПВ	Члены
Омбудсмен области	Член

ГРЖ на центральном уровне

207. На центральном уровне в состав ГРЖ будут входить следующие 6 человек.

Таблица 22: Состав центральной ГРЖ

Члены	Должность
Директор ГРИП МТиК	Председатель
Координатор проекта ГРИП	Член
Представитель Отдела по защитным мерам ГРИП (экология)	Член
Представитель Отдела по защитным мерам ГРИП (переселение)	Член
Представитель ДЭП	Член
Омбудсмен области	Член

208. На каждом уровне подачи жалоб работе ГРЖ при необходимости будут оказывать содействие профессиональные кадры, необходимые для решения каждого отдельного случая. Они будут включать, в числе прочих:

- Представителей районной государственной администрации;

- Представителей районного отделения Государственного агентства архитектуры и строительства;
- Районные государственные регистрационные службы;
- Министерство сельского хозяйства;
- Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства;
- Министерство государственного имущества;
- Технические знания профессиональных инженеров.

в.3 Обязанности членов ГРЖ

Местное контактное лицо (МКЛ) / Глава айыл-окомуу

209. При получении письменного извещения о жалобе МКЛ принимает следующие меры:

- составляет жалобную записку, которую подписывают жалобщик и МКЛ, с указанием Ф.И.О. жалобщика, даты и места представления жалобы, с описанием жалобы и с предоставлением подтверждающих документов (при наличии таковых);
- отправляет жалобную записку всем членам местной ГРЖ, созывает их на заседание ГРЖ и устанавливает дату первого заседания по рассмотрению жалобы (и при необходимости последующих);
- направляет запрос сельским властям с просьбой организовать встречу(-и);
- председательствует на заседаниях ГРЖ;
- передает просьбы и вопросы жалобщиков в ГРИП/МТиК и другим членам ГРЖ на сельском уровне;
- протоколирует все свои встречи и контакты с жалобщиками;
- выступает в качестве свидетеля для обжалования дел на всех уровнях;
- обеспечивает административную и организационную поддержку в работе членов ГРЖ;
- распространяет информацию о МРЖ среди затронутых местных сообществ.

Представитель ДЭП

210. При получении извещения о жалобе и приглашения на заседание по рассмотрению жалобы от МКЛ представитель ДЭП принимает следующие меры:

- связывается с жалобщиком (жалобщиками) и составляет записку со своим пониманием жалобы;
- регистрирует жалобы и представленные подтверждающие документы;
- участвует во всех заседаниях по рассмотрению жалоб, выражает свое мнение и осуществляет анализ, ведет протоколы обсуждений;
- сопровождает специалистов-оценщиков на участке (если понадобится их привлечение);
- на основании отчетов членов ГРЖ, излагающих их позицию, и своего понимания дела (сути жалобы) готовит итоговый отчет о рассмотрении жалобы и рекомендации, которые будут направлены жалобщику, другим членам ГРЖ и ГРИП. В отчете может быть указано, что: i) дело решено без дополнительных действий; ii) дело можно решить, но требуется выплата компенсации или принятие иных действий; iii) дело осталось неразрешенным;
- если жалоба признана действительной, и ГРИП утвердила требуемую компенсацию/требуемое действие, занимается вопросом выплаты

- компенсации или исполнением соответствующего действия по рассмотрению жалобы;
- при получении извещения от МКЛ о том, что жалобщик с неразрешенной претензией хочет подать свою жалобу на более высоком уровне, сообщает об этом ГРИП/МТиК и приступает к организации заседания по рассмотрению жалобы на центральном уровне.

Представители ЛПВ

211. Два представителя ЛПВ из затронутого сообщества будут участвовать во всех заседаниях ГРЖ, а также:
- будут участвовать во всех заседаниях по рассмотрению жалоб;
 - предоставят соответствующую информацию, связанную с поданными жалобами;
 - предоставят другим членам ГРЖ записку, излагающую их позицию, которая будет отражена в итоговом отчете о заседании.

Омбудсмен

212. При получении извещения о жалобе и приглашения на заседание по рассмотрению жалобы от МКЛ Омбудсмен принимает следующие меры:
- осуществляет контроль процесса работы с жалобой и следит за тем, чтобы решения, принимаемые ГРЖ, были справедливыми и объективными;
 - выражает свое независимое мнение и дает рекомендации, связанные с решением, которое ГРЖ приняла по жалобе;
 - извещает жалобщика(-ов) о его (их) правах на получение компенсации (при необходимости);
 - участвует во всех заседаниях ГРЖ и выездах на участках;
 - участвует в оценке, проводимой на участке (если понадобится такая оценка);
 - после заседания(-ий) готовит записку, излагающую его позицию, и отправляет ее МКЛ/Председателю ГРЖ.

Председатель ГРЖ / Директор ГРИП МТиК

213. При получении извещения о том, что жалобщик подал свою претензию на центральном уровне, Председатель ГРЖ принимает следующие меры:
- связывается с жалобщиком (жалобщиками) и составляет записку со своим пониманием жалобы;
 - задействует членов ГРЖ через письменное приглашение;
 - председательствует на заседаниях ГРЖ и следит за тем, чтобы протоколы собраний были переданы всем заинтересованным сторонам;
 - знакомится с содержанием каждого решения, подготовленного после обсуждений, для гарантии правильности и последовательности ответов, предоставленных жалобщикам;
 - обеспечивает административную и организационную поддержку в работе членов ГРЖ;
 - поддерживает решение, принятое ГРЖ, и обеспечивает контроль его исполнения.

Координатор проекта ГРИП

214. При получении извещения о том, что жалобщик подал свою претензию на центральном уровне, Координатор проекта ГРИП принимает следующие меры:

- связывается с жалобщиком (жалобщиками) и составляет записку со своим пониманием жалобы;
- участвует в заседании по рассмотрению жалобы, выражает свое мнение и осуществляет анализ, ведет протоколы обсуждений;
- при необходимости повторно вызывает специалистов-оценщиков и сопровождает их на участке;
- обращается к Председателю с просьбой организовать встречи (при необходимости);
- поддерживает связь между ГРЖ и жалобщиками.

Представители Отдела по защитным мерам ГРИП

215. При получении извещения о том, что жалобщик подал свою претензию на центральном уровне, представители Отдела по защитным мерам и Технического отдела ГРИП принимают следующие меры:

- готовят хронологию событий, чтобы понять последовательность обстоятельств, приведших к жалобе;
- выражают свое мнение по вопросам экологии и переселения в отношении воздействия, о котором заявляет жалобщик;
- обращаются к Председателю с просьбой организовать встречи (при необходимости);
- поддерживают связь между ГРЖ и жалобщиками.

Технические специалисты

216. При получении извещения о необходимости дать профессиональную консультацию для оценки воздействия, о котором заявляет жалобщик, соответствующий технический специалист проводит необходимые исследования и готовит отчет, который передается жалобщику и другим членам ГРЖ. В задачи технического специалиста входит следующее:

- предоставить соответствующее техническое мнение по рассматриваемому делу;
- провести необходимые исследования в соответствии со своей квалификацией;
- дать рекомендацию, если требуется юридическое заключение от соответствующих государственных органов.

D. Процесс рассмотрения жалоб

217. МКП ГРЖ будет всегда доступно для рассмотрения проблем и жалоб ЛПВ. Оно будет оказывать содействие недовольным лицам, подверженным воздействию, в официальном представлении их жалоб в ГРЖ. Жалобы, полученные от ЛПВ, будут рассматриваться в порядке, описанном ниже.

Таблица 23: Процесс рассмотрения жалоб

Этапы	Уровень рассмотрения	Процесс
Этап 1	Переговоры	На первоначальном этапе МКЛ выслушивает недовольного человека и старается найти приемлемые решения его проблемы. Если недовольное ЛПВ не удовлетворено найденным решением, оно подает свою жалобу в письменном виде в соответствующую местную ГРЖ в течение 7-ми дней.
Этап 2	Разрешение жалобы на уровне местных ГРЖ	<p>После получения письменной жалобы ЛПВ МКЛ готовит досье для слушания и рассмотрения претензии ГРЖ. Официальное слушание проводится при участии ГРЖ в день, установленный МКЛ и согласованный с недовольным ЛПВ.</p> <p>В день слушания недовольное ЛПВ выступает перед ГРЖ в здании соответствующего айыл-окмоту и представляет доказательства в поддержку своей претензии. МКЛ записывает заявления жалобщика и документирует все доказательства. Решение большинства членов ГРЖ считается окончательным. Это решение выдается МКЛ и подписывается другими членами ГРЖ. Запротоколированные материалы по жалобе обновляются, а МКЛ сообщает решение жалобщику, подверженному воздействию, в течение 15-ти дней с момента подачи. Если недовольное ЛПВ не удовлетворено принятым решением, МКЛ в письменном виде подает его жалобу в центральную ГРЖ при МТиК вместе с заключением и подтверждающими документами, подготовленными на локальном уровне.</p>
Этап 3	Разрешение жалобы на уровне Центральной ГРЖ	После получения письменной жалобы ЛПВ Председатель центральной ГРЖ готовит Досье для слушания и рассмотрения претензии Группой рассмотрения жалоб. Официальное слушание проводится при участии ГРЖ в день, установленный Председателем ГРЖ и согласованный с недовольным ЛПВ. ГРЖ связывается с жалобщиком и выезжает к нему в село. Координатор Проекта ГРИП записывает заявления жалобщика и документирует все доказательства. Решение большинства членов ГРЖ считается окончательным. Это решение выдается Председателем ГРЖ и подписывается другими членами. Запротоколированные материалы по жалобе обновляются, а Координатор Проекта ГРИП сообщает решение жалобщику, подверженному воздействию, в течение 15-ти дней с момента подачи.

218. Если требования недовольных ЛПВ не удается удовлетворить при помощи системы рассмотрения жалоб, они могут в любое время и на любом этапе обратиться за желаемым средством защиты прав в соответствующий суд за свой собственный счет. На любом этапе после регистрации жалоб в журнале МРЖ у ЛПВ есть доступ к Механизму отчетности АБР.

219. Процесс рассмотрения жалоб показан на блок-схеме ниже.

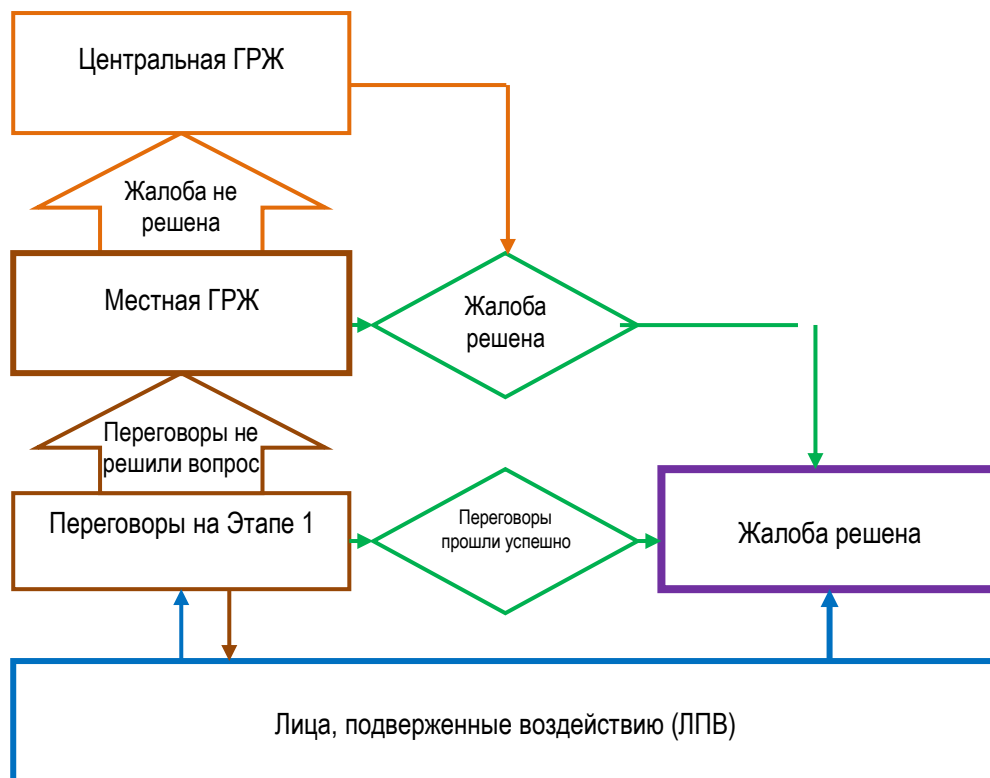


Рис. 7: Процесс рассмотрения жалоб

Е. Отчетность и документация ГРЖ

220. ГРИП МТиК будет вести учет всех жалоб для регулярного мониторинга жалоб и результатов услуг, оказываемых ГРЖ, а также для периодической проверки со стороны АБР.

Х. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

221. На основании ПЭО можно говорить о низкой вероятности возникновения значительного неблагоприятного экологического воздействия из-за строительных работ и обычного режима эксплуатации после предлагаемой реабилитации. В данном документе были даны рекомендации для снижения и регулирования выявленного предполагаемого неблагоприятного воздействия.
222. Проект автодороги Бишкек – Ош реабилитирует важную часть транспортного коридора, пересекающего Кыргызскую Республику. Он повысит конкурентоспособность страны, усовершенствовав центральную транспортную артерию. В целом проект принесет значительные преимущества местным людям и компаниям, работающим в стране, обеспечив более свободной доступ к национальным и региональным рынкам.
223. Хорошее состояние дороги снизит затраты, возникающие в результате износа автотранспортных средств, которые пользуются этой дорогой. Меры по обеспечению безопасности дорожного движения также будут улучшены благодаря обеспечению на дороге новых дорожных знаков, защитных ограждений и т.д.
224. Данный Отчет о ПЭО включает План управления окружающей средой и План мониторинга состояния окружающей среды, которые были подготовлены в соответствии с требованием АБР. Результаты этих документов показывают, что потенциальное экологическое воздействие от предлагаемой реабилитации дороги может возникнуть из-за строительных работ, а бóльшая часть этого воздействия будет временной по своей сути. Реализация соответствующих мероприятий по снижению воздействия во время этапов проектирования, строительства и производства работ снизит отрицательное воздействие проекта до приемлемых уровней.
225. В заключение необходимо отметить, что Проект повлечет определенную степень временного неблагоприятного воздействия, однако он также будет способствовать улучшению социально-экономических условий вдоль проектной дороги. Отрицательное воздействие будет тщательно контролироваться и должным образом минимизироваться или компенсироваться. В связи с этим завершение данной ПЭО полностью выполняет требования АБР и правительства, и для данного проекта не требуется проведение дополнительных экологических исследований.

**Протокол общественных слушаний
по Проекту реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участках
«Бишкек — Кара-Балта» и «Маданият — Джалал-Абад»
в рамках Проекта по усовершенствованию транспортного коридора ЦАРЭС 3,
Фаза 4 (45169-002)**

Дата: 11 июня 2013 года

Место проведения: пгт. Беловодское, Московский район, Чуйская область, конференц-зал райадминистрации Московского района

Начало встречи: 10.20

Конец встречи: 11.45

Присутствующие:

ГРИП МТИК

Асылбек Абдыгулов Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных Заместитель руководителя проекта

Нурул Хок Консультант по социальным вопросам

Эрик Шукуров Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

Повестка дня: Презентация Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта»

В.Черных выступил перед представителями местного сообщества (жители пгт. Беловодское) с презентацией Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта». В презентации освещались следующие вопросы: 1) на какие средства планируется реализация проекта; 2) кем будет реализован проект; 3) политика АБР; 4) экономические и социальные выгоды от реализации проекта; 5) меры по снижению экологического воздействия. Также даны разъяснения относительно вводимого *Механизма рассмотрения жалоб и обращений граждан*, попавших под влияние проекта или имеющих какое-либо отношение к реализации проекта.

По завершении выступления В.Черных местными жителями было задано несколько вопросов. Основное внимание уделялось тому, как будут реализованы меры по безопасности дорожного движения.

Вопрос: Сколько времени продлится строительство дороги?

В.Черных: Общее время, затраченное на реализацию всего проекта — около трех лет. При этом строительные работы будут начаты одновременно на нескольких участках.

Вопрос: Каким будет размер компенсаций?

Асылбек: Размеры компенсаций будут определены дополнительно во время работы комиссии по переселению, при разработке детального проекта.

Вопрос: Какое предполагаемое увеличение трафика?

В.Черных: Расчетное увеличение пропускной способности автодороги составляет 4% в год в течение последующих 20 лет.

Вопрос: Прорабатывался ли вопрос о строительстве объездной дороги?

В.Черных. Да, такой вопрос обсуждался. Расчетная стоимость строительства новой дороги примерно вдвое выше реабилитации старого покрытия. Кроме того, действует мораторий на изъятие и трансформацию земель сельскохозяйственного назначения.

Вопрос: Предусматривается ли переоборудование подземных переходов, строительство дренажной системы и строительство (ремонт) вспомогательных автодорог для разгрузки основной транспортной магистрали?

В.Черных: Да, переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айылным управлением. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Проектом не предусмотрены дополнительные разгрузочные магистрали.

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?

Асылбек: Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 1:10. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айылного округа. Для реабилитации предполагается использовать только местные и засухоустойчивые сорта деревьев и кустарников.

Вопрос: Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?

В.Черных. Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб, старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянуты провода. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний.

Вопрос: Какова общая стоимость проекта?

В.Черных. Общая стоимость проекта составляет примерно \$ 209 млн.

Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение *Механизма рассмотрения жалоб*. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».

По завершении встречи Черных В. поблагодарил присутствующих за участие в общественных слушаниях и выразил надежду на успешное сотрудничество при реализации проекта.



**Протокол общественных слушаний
по Проекту реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участках
«Бишкек — Кара-Балта» и «Маданият — Джалал-Абад»
в рамках Проекта по усовершенствованию транспортного коридора ЦАРЭС 3,
Фаза 4 (45169-002)**

Дата: 11 июня 2013 года

Место проведения: с. Петропавловка, Джайыльский район, Чуйская область, конференц-зал администрации Петропавловского айыльного округа.

Начало встречи: 14.30

Конец встречи: 16.10

Присутствующие:

ГРИП МТик

Асылбек Абдыгулов Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных Заместитель руководителя проекта

Нурул Хок Консультант по социальным вопросам

Эрик Шукуров Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

Повестка дня: Презентация Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта»

В.Черных выступил перед представителями местного сообщества (жители с. Петропавловка) с презентацией Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта». В презентации освещались следующие вопросы: 1) на какие средства планируется реализация проекта; 2) кем будет реализован проект; 3) политика АБР; 4) экономические и социальные выгоды от реализации проекта; 5) меры по снижению экологического воздействия. Также даны разъяснения относительно вводимого *Механизма рассмотрения жалоб и обращений граждан*, попавших под влияние проекта или имеющих какое-либо отношение к реализации проекта.

По завершении выступления В.Черных местными жителями было задано несколько вопросов. Основное внимание уделялось тому, как будут реализованы меры по безопасности дорожного движения.

Вопрос: Сколько времени продлится строительство дороги?

В.Черных: Общее время, затраченное на реализацию всего проекта — около трех лет. При этом строительные работы будут начаты одновременно на нескольких участках.

Вопрос: Кто будет подрядчиком?

В.Черных: Подрядчик будет определен по результатам тендера. Им может стать как местная, так и зарубежная компания.

Вопрос: Каков размер компенсаций?

Асылбек: Размеры компенсаций будут определены дополнительно во время работы комиссии по переселению, при разработке детального проекта.

Вопрос: Прорабатывался ли вопрос о строительстве объездной дороги?

В.Черных. Да, такой вопрос обсуждался. Расчетная стоимость строительства новой дороги примерно вдвое выше реабилитации старого покрытия. Кроме того, действует мораторий на изъятие и трансформацию земель сельскохозяйственного назначения.

Вопрос: Предусматривается ли переоборудование подземных переходов, строительство дренажной системы и строительство (ремонт) вспомогательных автодорог для разгрузки основной транспортной магистрали?

В.Черных: Да, переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айыльным управлением. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков.

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?

Асылбек: Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 1:10. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айыльного округа. Для реабилитации предполагается использовать только местные и засухоустойчивые сорта деревьев и кустарников.

Вопрос: Как строительные работы повлияют на экологическую обстановку в селе Петропавловка? Есть ли в настоящее время превышение ПДК вредных веществ в автомобильных выбросах и превышение ПДУ показателей шума и вибрации?

Асылбек: В период реконструкции, без сомнения, увеличатся показатели по запыленности и другим выбросам, так как наряду с движением автотранспорта будет работать тяжелая дорожная техника и будут постоянно передвигаться большегрузные автомашины.

Э.Шукуров: В настоящее время нет данных по качеству воздуха и уровню шума и вибрации. В ближайшее время будут произведены необходимые измерения. Результаты этих измерений лягут в основу базовых экологических показателей, которые будут сравниваться с результатами последующих замеров. Будет осуществляться мониторинг состояния окружающей среды в населенных пунктах, через которые пролегает автодорога.

Вопрос: Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?

В.Черных. Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянуты провода. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний.

Вопрос: Какова общая стоимость проекта?

В.Черных. Общая стоимость проекта составляет примерно \$ 209 млн.

Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение *Механизма рассмотрения жалоб*. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».

По завершении встречи Черных В. поблагодарил присутствующих за участие в общественных слушаниях и выразил надежду на успешное сотрудничество при реализации проекта.



**Протокол общественных слушаний
по Проекту реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участках
«Бишкек — Кара-Балта» и «Маданият — Джалал-Абад»
в рамках Проекта по усовершенствованию транспортного коридора ЦАРЭС 3,
Фаза 4 (45169-002)**

Дата: 10 июня 2013 года

Место проведения: с. Сокулук, Сокулукский район, Чуйская область, конференц-зал Сокулукской айылной управы

Начало встречи: 14.15

Конец встречи: 15.40

Присутствующие:

ГРИП МТик

Асылбек Абдыгулов Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных Заместитель руководителя проекта

Нурул Хок Консультант по социальным вопросам

Эрик Шукуров Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

Повестка дня: Презентация Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта»

В.Черных выступил перед представителями местного сообщества (жители с. Сокулук) с презентацией Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта». В презентации освещались следующие вопросы: 1) на какие средства планируется реализация проекта; 2) кем будет реализован проект; 3) политика АБР; 4) экономические и социальные выгоды от реализации проекта; 5) меры по снижению экологического воздействия. Также даны разъяснения относительно вводимого *Механизма рассмотрения жалоб и обращений граждан*, попавших под влияние проекта или имеющих какое-либо отношение к реализации проекта.

По завершении выступления В.Черных местными жителями было задано несколько вопросов. Основное внимание уделялось тому, как будут реализованы меры по безопасности дорожного движения.

Вопрос: Будут ли подвержены разрушению или другому негативному воздействию канализационные коммуникации рядом с дорогой в г. Шопоков?

В.Черных: Все коммуникации, в том числе канализационные, будут либо перенесены, либо оборудованы защитными кожухами.

Вопрос: Предусматривается ли переоборудование подземных переходов?

В.Черных: Да, переоборудование подземных переходов предусмотрено: удлинение, усиление, оформление. Их дальнейшая послереабилитационная эксплуатация будет осуществляться айыльным управлением.

Вопрос: Что станет с торговыми точками, попадающими в зону реализации проекта?

В.Черных: Все киоски, сделанные в виде легких конструкций, будут временно перенесены из зоны строительства и возвращены на место после завершения проекта. Капитальные постройки, вероятнее всего, пойдут под снос. Крупные торговые комплексы будут обеспечены подъездными дорожками. Оборудование парковочных зон не предусмотрено. Строительные работы создадут лишь временные неудобства с доступом к этим комплексам.

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?

Асылбек: Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 10:1. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айыльного округа. Для реабилитации предполагается использовать только местные и засухоустойчивые сорта деревьев и кустарников.

Вопрос: Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?

В.Черных: Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб старые будут переданы местным органам власти. Все электрокоммуникации будут заменены новыми — будут установлены новые столбы, натянута проволока. Старые трубы будут демонтированы только после полной замены и переподключения всех электролиний.

Вопрос: Будут ли установлены светофоры, уличное освещение? Как будут оборудованы дорожное полотно и примыкающая территория?

В.Черных: Установка светофоров и устройство уличного освещения заложены в проект. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Кроме того, планируется асфальтировать примыкающие дороги на глубину до 30-50 метров и съезды к воротам дворов. Тротуары обязательно будут оборудованы пандусами. Профиль дороги будет поднят, будут установлены железобетонные лотки на обочинах, и проведены все необходимые инженерные работы для повышения безопасности дорожного полотна. Планируется увеличение количества остановочных пунктов и их переоборудование. Все дорожно-строительные работы проводятся в соответствии со всеми стандартами, консультант по надзору за строительством отслеживает весь процесс проведения строительных работ. Срок службы дороги составляет около 15 лет.

Вопрос: Как будет использоваться старый асфальт?

В.Черных: Старый асфальт будет использован так: 50% пойдут на строительные нужды, 50% - на нужды местного населения (ремонт примыкающих дорог и пр.)

Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение *Механизма рассмотрения жалоб*. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению

Приложение: Общественные слушания

экологического воздействия. Для повышения информированности населения планируется распространение информационных брошюр, содержащих сведения по социально-экономическим, экологическим и инженерным аспектам Проекта реабилитации автодороги «Бишкек — Ош».

По завершении встречи Черных В. поблагодарил присутствующих за участие в общественных слушаниях и выразил надежду на успешное сотрудничество при реализации проекта.



**Протокол общественных слушаний
по Проекту реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участках
«Бишкек — Кара-Балта» и «Маданият — Джалал-Абад»
(Проекта реабилитации автодороги Бишкек-Ош, Фаза 4)**

Дата: 10 июня 2013 года

Место проведения: с. Военно-Антоновка, Сокулукский район, Чуйская область, конференц-зал Военноантоновской айылной управы

Начало встречи: 9.00

Конец встречи: 10.20

Присутствующие:

ГРИП МТИК

Асылбек Абдыгулов Специалист по защитным мерам

Консультанты «KOCKS CONSULT GMBH»

Василий Черных Заместитель руководителя проекта

Нурул Хок Консультант по социальным вопросам

Эрик Шукуров Консультант по охране окружающей среды

Представители общественности

Повестка дня: Презентация Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта»

В.Черных выступил перед представителями местного сообщества (жители с. Военно-Антоновка) с презентацией Проекта по реабилитации дороги «Бишкек — Ош» на участке «Бишкек — Кара-Балта». В презентации освещались следующие вопросы: 1) на какие средства планируется реализация проекта; 2) кем будет реализован проект; 3) политика АБР; 4) экономические и социальные выгоды от реализации проекта; 5) меры по снижению экологического воздействия. Также даны разъяснения относительно вводимого *Механизма рассмотрения жалоб и обращений граждан*, попавших под влияние проекта или имеющих какое-либо отношение к реализации проекта.

По завершении выступления В.Черных местными жителями было задано несколько вопросов. Основное внимание уделялось тому, как будут реализованы меры по безопасности дорожного движения.

Вопрос: Будет ли оборудован поворот на ВОССТ?

В.Черных дал разъяснения по оборудованию всех пересечений с примыкающими дорогами, разрывами в разделительной полосе, нанесением дорожной разметки, установкой светофоров.

Вопрос: Что станет с торговыми точками, попадающими в зону реализации проекта?

В.Черных: Все киоски, сделанные в виде легких конструкций, будут временно перенесены из зоны строительства и возвращены на место после завершения проекта. Капитальные постройки, вероятнее всего, пойдут под снос.

Вопрос: Как предполагается решать вопрос с реабилитацией вырубленных насаждений?

Асылбек: Сначала будут определены владельцы предназначенных к вырубке деревьев. После завершения проекта все срубленные деревья будут восстановлены в соотношении 10:1. Дирекция по реализации проекта возьмет на себя обязательство по высадке и поливу саженцев в течение одного года после завершения строительных работ с дальнейшей передачей их на баланс либо ДЭП, либо айыльного округа.

Вопрос: Какова ширина проектируемой дороги? Что будет с коммуникациями?

В.Черных. Проектируемое расширение дорожного полотна, включая обочины - до 29 м. Общая ширина в пределах «красной линии» - 50 м. При проведении дорожно-строительных работ будут заменены те трубы, которые находятся в плохом состоянии. После установки новых труб, старые будут переданы местным органам власти.

Вопрос: Будут ли установлены светофоры, уличное освещение? Как будет оборудовано дорожное полотно?

В.Черных. Установка светофоров и устройство уличного освещения заложены в проект. Проектом также предусмотрено строительство тротуаров, арыков и дренажных водотоков. Кроме того, планируется асфальтировать примыкающие дороги на глубину до 30-50 метров и съезды к воротам дворов. Тротуары обязательно будут оборудованы пандусами. Профиль дороги будет поднят, будут установлены железобетонные лотки на обочинах, и проведены все необходимые инженерные работы для повышения безопасности дорожного полотна. Все дорожно-строительные работы проводятся в соответствии со всеми стандартами, консультант по надзору за строительством отслеживает весь процесс проведения строительных работ. Срок службы дороги составляет 18 лет.

Затем Асылбек дал разъяснения о том, что в рамках проекта планируется внедрение *Механизма рассмотрения жалоб*. Этот шаг призван улучшить и ускорить обратную связь с населением. Также Асылбек рассказал о разработке мероприятий по снижению экологического воздействия.

По завершении встречи Черных В. поблагодарил присутствующих за участие в общественных слушаниях и выразил надежду на успешное сотрудничество при реализации проекта.

