



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



European Bank
for Reconstruction and Development



ОБЗОР СРАВНИТЕЛЬНОГО АНАЛИЗА ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ

Проект дороги Курты-Бурылбайтал, Казахстан
Заключительный отчет

31/03/2015

Конфиденциальность: Конфиденциально

Контроль качества

Издание/редакция:	Издание 1	Редакция 1	Редакция 2	Редакция 3
Замечания	Проект на рассмотрение:	Заключительный		
Дата	Март 2014 года	Март 2014 года		
Кем подготовлено	Рэйчел Бейли Илдико Алмаши Владимир Меркурьев Скотт Битон	Рэйчел Бейли Илдико Алмаши Владимир Меркурьев Скотт Битон		
Подпись				
Кем проверено	Колин Чэмберс Нил Баркер	Колин Чэмберс Нил Баркер		
Подпись				
Кем разрешено	Нил Баркер	Нил Баркер		
Подпись				
Номер проекта	70011099	70011099		
Номер отчета	Версия проекта 1	Заключительный		
Конечная ссылка	E09\projects\2015	E09\projects\2015		

Титульное фото: Средний участок на 81 км Дороги Курты-Бурылбайтал

ОБЗОР СРАВНИТЕЛЬНОГО АНАЛИЗА ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И СО- ЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ

Проект дороги Курты-Бурылбайтал, Казахстан

31/03/2015

Клиент

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)
Иксчэнж Сквер 1 Лондон
EC2A 2JN

Компания

Комитет автомобильных дорог
Министерства по инвестициям и развитию Республики
Казахстан
32/1 Кабанбай Батыр Авеню, Астана, 010000 Республика Казахстан

Консультант

WSP UK Limited
Виктория
150-182 Куэйс
Сэлфорд M50 3SP Великобритания

Тел: +44 (0)161 886 2400
Факс: +44 (0)161 886 2401

www.wspgroup.co.uk

Зарегистрированный адрес

WSP UK Limited
01383511
Дом WSP, 70 Чжнсери Лайн, Лондон, WC2A 1AF

Контакты WSP

Никл Баркер
Скотт Битон

Содержание

Сокращения	5
Сводная информация.....	6
1 Введение и проектный подход	9
2 Предложенные инвестиционные и нормативные требования.....	13
3 Характеристики дороги и ключевые особенности.....	19
4 Соглашения по управлению окружающей средой, здравоохранением, безопасностью и социальной сферой	23
5 Анализ окружающей среды, здравоохранения, безопасности и социальной сферы.....	26
6 Сравнительный анализ и вспомогательная информация	33
7 Выводы и рекомендации	45

ТОС

Приложения

Приложение А: Планы и карты рабочей площадки

Приложение В: Используемые документы

Приложение С: Фотографии

Приложение D: План экологической и социальной активности

Сокращения

ADB	АБР	Азиатский банк развития
EBRD	ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
EHS	ОТБОС	Охрана окружающей среды, здоровья, труда и безопасности
EIA	ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду
EMMP	ПУМОС	План по управлению и мониторингу окружающей среды
EMS	ПУСОС	План управления состоянием окружающей среды
ESAP	ПСПД	Природоохранный и социальный план действий
ESDD	ЭисКП	Экологическая и социальная комплексная проверка
ESIA	ОВОСС	Оценка воздействия на окружающую среду и социальную сферу
EU	ЕС	Европейский союз
FI	ФП	Финансовые посредники
H&S	ОТиТБ	Охрана труда и техника безопасности
IBRD	МБРР	Международный банк реконструкции и развития
IFC	МФК	Международная финансовая корпорация
IFIs	МФУ	Международные финансовые учреждения
ILO	МОТ	Международная организация труда
IMA	ННО	Независимый наблюдательный орган
IMC	ИМС	IMC Worldwide Ltd
KazDorNII	КазДорНИИ	Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт
LRP	ПВХУ	План по восстановлению хозяйственного уклада
MPC	МДК	Максимально допустимые концентрации
NO2	NO2	Диоксид азота
NTS	КСО	Краткое содержание отчета
PMC	КУП	Консультант по управлению проектом
PR	ТРП	Требования к реализации проекта
RAP	ППЖ	План действий по переселению жителей из зоны Проекта
SEP	ПВЗС	План взаимодействия с заинтересованными сторонами
PIU	ГРП	Группа реализации проекта
PPE	СИЗ	Средства индивидуальной защиты
PSC	КНП	Консультант по надзору над проектом
STIs	ИППП	Инфекции, передаваемые половым путем
USD	Доллары США	Доллары США
WB	ВБ	Всемирный банк
WSP	WSP	WSP UK Limited

Сводная информация

Исходные данные

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) поручил WSP UK Limited (WSP) провести экологическую и социальную оценку для Проекта дороги Курты-Бурылбайтал Категории А в Казахстане в преддверии возможного финансирования со стороны ЕБРР для реконструкции участка 81 км из 228 километров "Курты-Бурылбайтал" коридора "Центр-Юг", связывающего Астану и Алматы.

Предлагаемые инвестиции включают реконструкцию и расширение существующих дорог, реконструкцию мостов и модернизацию перекрестков, а также финансирование консультантов по надзору за строительством, содействие группе реализации проекта (ГРП) и организационным компонентам.

Участок 81 км (Участок 2), который потенциально может быть профинансирован ЕБРР, пролегает с точки примерно в 200 км от Алматы к точке примерно в 281 км от Алматы. Участки дороги:

- Участок 1: км 2152-2214 (62 км)
- Участок 2: км 2214-2295 (81 км)
- Участок 3: км 2295-2335 (40 км)
- Участок 4: км 2335-2380 (45 км)

Так же, как и в случае с ЕБРР, другие участки дороги потенциально будут финансироваться другими Международными финансовыми учреждениями (МФУ), которые включают Всемирный банк (ВБ), Азиатский банк развития (АБР) и Исламский банк развития (ИБР).

Существующая дорога на Участке 2 расположена между селами Аксуек и Каншенгель в Жамбылском районе Алматинской области, которые включены в транзитный коридор Проекта "Центр - Юг" Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы". Основное направление дороги юго-восточное через полупустынную местность.

Предложенное инвестирование дороги

В настоящее время дорога имеет Категорию 2 в Казахстане с двумя полосами движения. В связи с продолжительностью эксплуатации и интенсивностью движения, состояние поверхности ухудшилось до плохого качества. Участок на 228 км является последней частью шоссе Астана-Алматы, которая должна быть восстановлена в рамках дорожной программы, необходимой для восстановления всей дороги, чтобы соответствовать дорожному стандарту Категории 1b в Казахстане. Предлагаемая работа будет включать в себя расширение дороги с двухполосного до четырехполосного шоссе с новым асфальто-бетонным покрытием, строительством нескольких мостов и реконструкцией существующих мостов, а также модернизацией перекрестков.

Требуемое количество привлеченных средств ЕБРР для кредитования было оценено в 200 миллионов долларов США. Финансирование обсуждается с Комитетом автомобильных дорог (КАД) Министерства по инвестициям и развитию.

Сравнительный анализ и аудиторный обзор

Был выполнен сравнительный анализ представленной проектной документации, который, прежде всего, был направлен на недавно представленную Оценку воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС, от 2 марта 2015 года). Кроме того, аудит включал обзор представленных дополнительных документов, осмотр участка дороги, для которых привлекается финансирование ЕБРР, а также интервью с ключевыми заинтересованными сторонами.

Хотя проект классифицирован как проект Категории А в соответствии с Экологической и социальной политикой ЕБРР, считается, что последствия, которые были выявлены и оценены, могут компенсироваться за счет специальных мер, предусмотренных в достаточно всеобъемлющем Плате по управлению и мониторингу окружающей среды (ПУМОС) в рамках ОВОСС. Тем не менее, считается, что ОВОСС требует дополнительной работы для соответствия стандартам Европейского союза (ЕС) и, следовательно, предложены некоторые дополнительные рекомендации на основе результатов сравнительного анализа ОВОСС и общего аудита, которые включены в Природоохранный и социальный план действий (ПСПД), чтобы гарантировать, что проект полностью соответствует современным методам, Требованиям к реализации проектов ЕБРР и соответствующим стандартам ЕС.

Ключевые области деятельности представлены в таблице ниже.

Рассматриваемые	Области деятельности
Организационная способность и управление охраной окружающей среды, здоровья и безопасности жизнедеятельности	<ul style="list-style-type: none"> ■ Создание организационной способности - роли и обязанности в проекте должны быть четко определены. ■ Назначение подрядчиков после проведения тендера. Также назначение Консультанта по управлению проектом (КУП)/Консультанта по надзору за проектом (КНП). Обеспечение достаточного количества работников ■ Разработка программ по наращиванию потенциала для успешной реализации проекта ■ Отчет о реализации ПСПД и действиях для вовлечения заинтересованных сторон и разрешении вопросов, связанных с жалобами.
Планирование и Разрешения	<ul style="list-style-type: none"> ■ Получение разрешений и лицензий перед выполнением деятельности, для которой требуется разрешение
Экологическая деятельность	<ul style="list-style-type: none"> ■ Разработка Группой реализации проекта (ГРП) системы управления окружающей средой ■ Защита, охрана и обеспечение доступа к площадкам, имеющим культурное значение. Перемещение задействованных площадок с информированного согласия ■ Обеспечение пересмотренной ОВОСС или дополнительной информации для включения следующих аспектов: <ul style="list-style-type: none"> ⊘ Воздействие водных ресурсов и сточных вод ⊘ Данные о базовом уровне шума и качестве воздуха ⊘ Используемые материалы и меры по предотвращению загрязнения ⊘ Воздействие бетонного/асфальтного завода ⊘ Загрязненная почва, эрозия почвы и опасные геологические процессы ⊘ Выбросы парниковых газов и воздействие на микроклимат ⊘ Воздействие ландшафта
Показатели охраны труда	<ul style="list-style-type: none"> ■ Строительство жилья для соответствия стандартам МФК ■ Тендерная документация для поставки от строительных компаний должна включать стандарты для показателей охраны окружающей среды, здоровья, труда и безопасности (ОТБОС), которым необходимо соответствовать ■ Выполнение независимых проверок, чтобы убедиться, что условия занятости и стандарты строительных городков соответствуют требованиям ЕБРР ■ Обеспечение процедур для отчетности о происшествиях ■ Разработка Планов по обеспечению гигиены и охраны труда ■ Разработка Планов по подготовке к чрезвычайным ситуациям и принятию соответствующих мер ■ Разработка Планов экологического контроля строительства (включая Планы контроля дорожного движения)

Социальная сфера и занятость	<ul style="list-style-type: none"> ■ Проведение обзора социальной политики и политики занятости населения и включения их в договоры с подрядчиками Группой реализации проекта (ГРП) ■ Обеспечение доступа к дорогам в труднодоступной местности и мест пересечения для крупного рогатого скота во время строительства, а также по завершению строительства дороги и при ее нормальном использовании. ■ Оценка наличия соответствующего количества пунктов пересечения для диких животных и стад. Введение дополнительных подземных переходов или разрывов дороги для обеспечения надлежащих мер безопасности, если требуется ■ Обеспечение надлежащих строительных городков с рассмотрением проблем, связанных с половой принадлежностью, характерных для линейных проектов. Отдел охраны должен иметь соответствующий опыт ■ Хотя никакого физического перемещения не предвидится, приобретение земли должно включать неофициальных землепользователей и включение их в схему компенсации. Временно приобретенные участки должны повторно обрабатываться и возвращаться владельцам. Должны выполняться независимые проверки процесса приобретения ■ Разработка и реализация Плана по привлечению заинтересованных сторон (ПВЗС), включая Механизм рассмотрения жалоб с подходящим назначением для управления и реализации SEP.
Дорожные меры предосторожности	<ul style="list-style-type: none"> ■ Реализация мер безопасности дорожного движения для контроля скорости, мест пересечения крупным рогатым скотом, перекрестков и разворотов, опасностей на дороге, движения пешеходов и обеспечения соблюдения правил (см. отчет по результатам проверки дорожной безопасности)

Такие области деятельности были предоставлены в качестве реализуемых действий ПСПД, которые включают требуемые ресурсы/расчетные затраты, график выполнения и завершения деятельности и критерии для ее успешного выполнения. В некоторых случаях, расходы, связанные с такой деятельностью, основаны на начальной деятельности по рассмотрению и не совпадают с расходами на реализацию. ПСПД должен приниматься ПУМОС, который уже был разработан для ОВОСС. ПСПД представлен в Приложении D.

1 Введение и проектный подход

1.1 Исходные проектные данные

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) рассматривает возможность предоставления финансирования для реконструкции участка на 228 км "Курты-Бурылбайтал" коридора "Центр-Юг", который соединяет Астану-Караганду-Балхаш-Капшагай-Алматы. Участки дороги:

- Участок 1: км 2152-2214 (62 км)
- Участок 2: км 2214-2295 (81 км)
- Участок 3: км 2295-2335 (40 км)
- Участок 4: км 2335-2380 (45 км)

Так же, как и в случае с ЕБРР, другие участки дороги потенциально будут финансироваться другими Международными финансовыми учреждениями (МФУ), которые включают Всемирный банк (ВБ), Азиатский банк развития (АБР) и Исламский банк развития (ИБР).

Предлагаемые инвестиции включают реконструкцию и расширение существующих дорог, реконструкцию мостов и модернизацию перекрестков, а также финансирование консультантов по надзору за строительством, содействие группе реализации проекта (ГРП) и организационным компонентам.

ЕБРР потенциально финансирует Участок 2, который начинается в точке примерно в 200 км от Алматы и протекает на 81 км ("Проект").

Существующая дорога на Участке 2 расположена между селами Аксуек и Каншенгель в Жамбылском районе Алматинской области, которые включены в транзитный коридор Проекта Центр-Юг "Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы". Основное направление дороги юго-восточное через полупустынную местность.

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) поручил WSP UK Limited (WSP) выполнить Обзор сравнительного анализа оценки влияния социальных факторов и окружающей среды проекта дороги Курты-Бурылбайтал в пользу потенциального инвестирования со стороны ЕБРР.

1.2 Область работы

Область работы включает:

- Выполнение сравнительного анализа существующей Оценки воздействия на окружающую среду и социальную сферу (ОВОСС) и другой ключевой проектной документации по сравнению с Требованиями к реализации проектов (ТРП) ЕБРР (2014)¹ для ОВОСС и текущим законодательством Европейского союза (обновлено в 2014 году). Наиболее существенные различия, вероятно, будут связаны с Социальными положениями, как это изложено в ТРП ЕБРР, в частности в социальных положениях ТР1, ТР2, ТР4, ТР5, ТР7, ТР8 и ТР10;
- Обзор приобретения земли и потенциального вынужденного переселения и экономического перемещения, которое может произойти или произошло в результате реализации проекта. Проверка проектной документации, связанной с приобретением земли, на соответствие ЕБРР ТР5;
- Обзор выявления заинтересованных сторон, анализ и политика и методы привлечения, которые относятся к ЕБРР ТР10, для Раскрытия информации и Привлечения заинтересованных сторон;
- Обзор национальной ОВОС для надежных социальных и экологических исходных данных для обоснования проектных решений, рассмотрения альтернатив для того, чтобы убедиться, что для Проекта были рассмотрены альтернативные варианты, а также для применения иерархии ослабления воздействия, и разработки мер по ослаблению воздействия (местные ОВОС часто не предоставляют достаточного количества подробностей для разработки мер по ослаблению воздействия); и,
- На основе вышеизложенного:

¹ DIRECTIVE 2014/52/EU ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 16 апреля 2014 года, вносящая изменения в Директиву 2011/92/EU об оценке влияния некоторых общественных и частных проектов на окружающую среду

- € четко определить любые расхождения в существующей документации и процессах, касающихся требований ЕБРР;
- € обосновать, каким образом выявленные расхождения могут представлять риск для Проекта;
- € определить объем работ, которые могут потребоваться для устранения таких расхождений;
- € разработать Природоохранный и социальный план действий (ПСПД); и,
- € подготовить Комплект документов для обнародования, включающих План привлечения заинтересованных сторон (ПВЗС) и Краткое содержание отчета (КСО) на русском, казахском и английском языках.

Этот отчет охватывает вышеуказанный объем работ, за исключением КСО и ПВЗС. Отдельно был подготовлен отчет ПВЗС, которое имеет следующее название: "План привлечения заинтересованных сторон, Дорога Курты-Бурылбайтал Участок 2214-2295 км, Часть реконструкции коридора "Центр-Юг", соединяющего Астану и Алматы, Апрель 2015 года", и также было подготовлено отдельное КСО, которое имеет следующее название: "Краткое содержание отчета, Дорога Курты-Бурылбайтал Участок 2214-2295 км, Часть реконструкции коридора "Центр-Юг", соединяющего Астану и Алматы, Апрель 2015 года"

ПСПД представлен в Приложении D, а также в качестве отдельного документа.

1.3 Цели

Конкретные цели этого обзора заключались в рассмотрении соответствия ОВОСС национальному законодательству и законодательству Европейского союза (см. Главу 6). Если в ОВОСС имелись расхождения, была предоставлена дополнительная информация при ее наличии и доступности, в других случаях были разработаны рекомендации, которые вместе с остальными результатами проверки были включены в ПСПД корпоративного уровня, чтобы обеспечить соответствие подходящим передовым методам, корпоративным, национальным, европейским стандартам и Требованиям к реализации проекта ЕБРР. Ключевым моментом обзора являлась оценка проекта согласно Требованиям к реализации проекта ЕБРР, которые представлены ниже:

ТР 1: Оценка экологических и социальных воздействий и управление ими

ТР 2: Трудовые отношения и условия труда

ТР 3: Ресурсоэффективность, предотвращение и контроль загрязнения окружающей среды

ТР 4: Охрана здоровья и безопасность

ТР 5: Приобретение земель, вынужденное переселение и экономическое перемещение

ТР 6: Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами

ТР 7: Коренные народы

ТР 8: Культурное наследие

ТР 9: Финансовые посредники

ТР 10: Обнародование информации и взаимодействие с заинтересованными сторонам

Что касается ТР 10, обзор требований к привлечению заинтересованных сторон и процедур рассмотрения жалоб был выполнен и представлен в отдельном отчете ПВЗС, в котором также представлена сводка комментариев, запросов и проблем, поднятых заинтересованными сторонами в ходе встречи с представителями общественности, а также то, как они были учтены. ПВЗС обеспечивает рамки для консультационной деятельности и обнародования проекта, включая выявление потенциальных заинтересованных сторон, методы, используемые для консультационной деятельности, и ведение необходимой документации. ПВЗС был разработан в соответствии с требованиями Проекта Категории А (см. Главу 2 для оценки и определения категоризации). ПВЗС даст возможность ГРП проинформировать соответствующие заинтересованные стороны о потенциальном воздействии проекта и рассмотреть проблемы, которые могут быть решены посредством механизма рассмотрения жалоб. Деятельность по работе с общественностью, выполненная на сегодняшний день, представлена в ПВЗС, а также приведена в этом отчете.

Отдельный КСО обеспечивает сводную информацию о Проекте на нетехническом языке, которая охватывает исходные данные и описание проекта, процесс ОВОСС, экологические и социальные выгоды/последствия, смягчение последствий и меры по контролю, а также контактную информацию для связи, включая ссылку на ПВЗС и механизм рассмотрения жалоб.

1.4 Аудиторская группа и привлечение аудиторов

Состав команды WSP, включая коллектив, принимающий участие в проверке, приведен в Таблице 1 ниже.

Таблица 1: Персонал WSP и младшие консультанты

Имя	Роль (Компания)
Нил Баркер	Директор проекта и Технический рецензент (WSP UK Limited)
Скотт Битон	Руководитель проекта и Ведущий аудитор (WSP UK Limited)
Рэйчел Бейли	ОВОС /Специалист по дорогам (Parsons Brinckerhoff)
Владимир Меркурьев	Ведущий местный консультант по безопасности, охране окружающей среды и труда
Ильдико Алмаши	Специалист по социальным и гендерным вопросам

Внутренний аудит был выполнен при участии отдельной команды по дорожной безопасности от IMC Worldwide Ltd (IMC), в состав которой входили: Мэтт Чемберлен, Филипп Джордан и Саша Ясник.

1.5 Собрание заинтересованных сторон и посещенные местности

Подробности о посещенных местностях и совещаниях, проведенных как часть аудита, представлены ниже в Таблице 2.

Таблица 2: Совещание и посещенные местности

Площад-	Конкретные посещенные местности/Проведенные совещания	Дата посещения
Совещание	Офисы Алматинского регионального филиала акционерного общества Национальная Компания КазАвтоЖол Алматы	10/3/15
Совещание	Офисы ТОП Геодезия, Алматы	10/3/15
Дорога	Дорожные работы Алматы/Капшагай (для рассмотрения подхода контроля безопасности подрядчика в Казахстане)	11/3/15
Дорога	Посещение дороги - по всей длине 81-километрового участка дороги (включая предварительный участок дороги, который потенциально получит финансирование от других финансовых учреждений)	11/3/15
Дорога	Аксуек, один из ближайших к Участку дороги крупных поселков	11/3/15
Совещание	Офисы ЕБРР, Астана, для проведения встречи с Казахстанским дорожным научно-исследовательским институтом (КазДорНИИ) при содействии с Сапа СЗ.	12/3/15
Совещание	Офисы Комитета автомобильных дорог, Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, Астана	12/3/15

См. Приложение А, в котором представлены карты, на которых показан посещенный 81-километровый участок дороги.

Во время проверки были проведены совещания с ключевыми представителями различных заинтересованных сторон, участвующих в проекте, как указано ниже в Таблице 3.

Таблица 3: Сопровождения с Ключевыми представителями различных заинтересованных сторон

Имя	Компания и роль	Должность
Батыр Дадамурзаев	Алматинский региональный филиал акционерного общества Национальной Компании “КазАвтоЖол” выступавший в качестве ГРП на стадии проектирования)	Директор
Рысбек Жумагулов		Руководитель
Муханов Айдос	ТОП Геодезия (Разработчик рабочего проекта)	Директор
Юрий Козлов		Главный инженер проекта
Кази М Хасан	Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт (КазДорНИИ) при содействии Сапа СЗ (Разработчик ОВОСС, и потенциальный кандидат для работы качестве КУП в будущем) (текущий КУП для Проекта юго-западной дороги)	Руководитель
Жандос Аманбаев		Координатор проекта
Алия Зейнуллина		Специалист по охране окружающей среды
Абдалиев Сатжан	Комитет автомобильных дорог Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Заемщик и ГРП на стадии закупок услуг и строительства)	Заместитель Председателя
Анара Исакаева		управления внешних займов
Нургали Амандыков		Главный эксперт

1.6 Ограничения

Проданная работа обеспечивает хороший обзор организационной способности Комитета автомобильных дорог к управлению данным проектом по реконструкции дороги и связанными воздействиями и смягчением последствий проекта, но обязательно ограничивается временем, отведенным на посещение площадки и доступным на данный момент персоналом.

Компания WSP основывала свои выводы и рекомендации на доступной информации, визуальных наблюдениях и ответах на вопросы. Компания WSP не гарантирует и не может гарантировать, что проверенная дорога не связана с проблемами окружающей среды или здравоохранения и безопасности, или с социальными проблемами и ответственностью помимо той, которая наблюдалась в ходе проверки. Может потребоваться изменение результатов и выводов, представленных в данном отчете, если позже WSP получит доступ к дополнительной информации. Компания WSP рассмотрела отчеты и письменные записи в качестве части аудита. Тем не менее, WSP не проверяла содержание или точность такой информации и предполагает, что Комитет автомобильных дорог, при необходимости, выполнит это отдельно.

Этот отчет был составлен только для ЕБРР и Комитета автомобильных дорог. Этот отчет не предназначен для информирования третьих сторон без предварительного письменного разрешения WSP.

1.7 Отчеты и другая оговоренная информация

Документация, которая была представлена для получения информации о проекте, оговоренной в качестве части этого проекта, приведена в Приложении В.

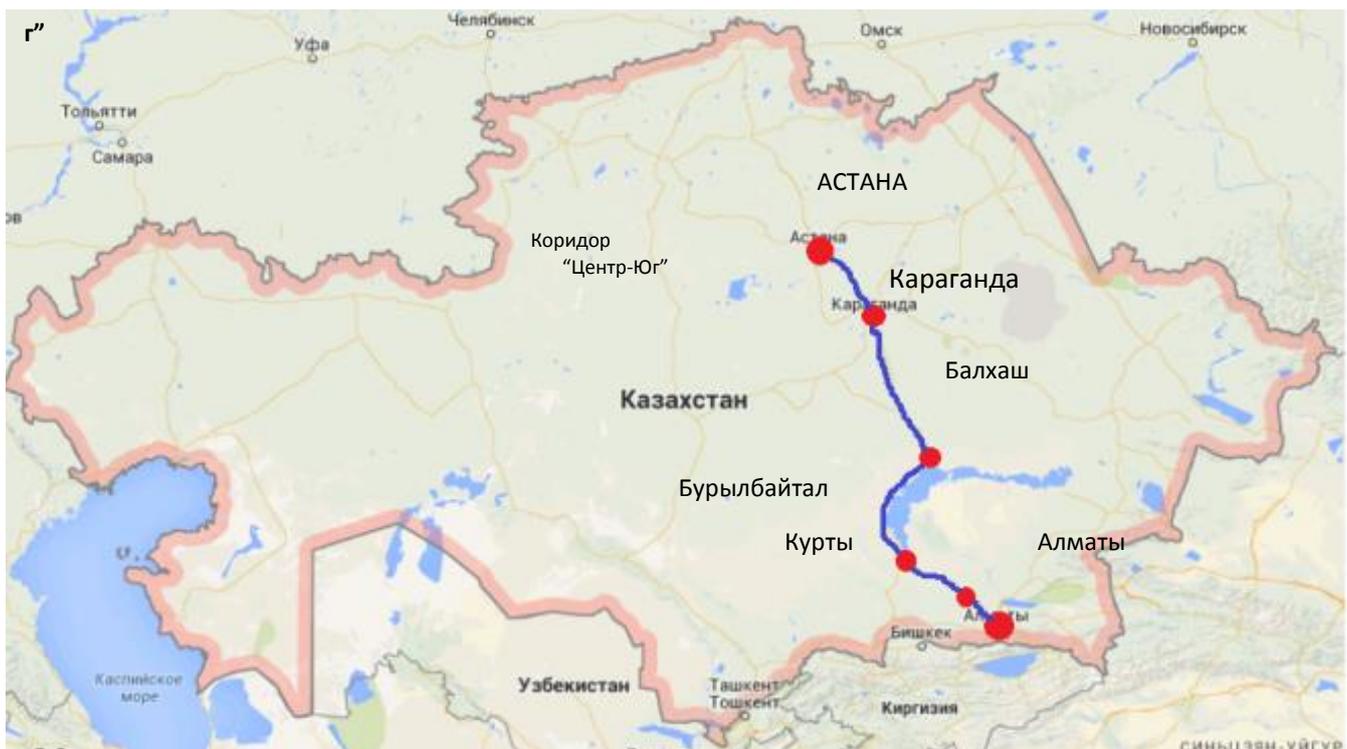
2 Предложенные инвестиционные и нормативные требования

2.1 Предложенные инвестиции и область исследования

Общая длина участка дороги, которая соединяет село Курты и село Бурылбайтал, составляет 228 км ("Дорога Курты-Бурылбайтал"). Дорога представляет собой последний реконструированный участок большого транспортного коридора, который соединяет города Астану и Алматы, который был реконструирован в 2003 году (коридор "Центр-Юг"). Улучшение участка дороги Курты-Бурылбайтал будет способствовать транзиту грузов и пассажиров из Алматы в Балхаш, Караганду и Астану и развитию региональной торговли.

Две карты, приведенные ниже (Рисунки 1 и 2), представляют дорогу Курты-Бурылбайтал, как часть коридора "Центр-Юг" и обеспечивают более детальный взгляд на разделение между участками, предложенными МФУ для финансирования между селом Бурылбайтал и селом Курты. Точная длина участков, предложенная АБР и ЕБРР, будет установлена после завершения технико-экономического обоснования/изучения проекта. Тем не менее, первоначально ожидалось, что заемные сбережения ЕБРР будут финансировать примерно 16-километровый участок и что новые средства ЕБРР будут финансировать примерно 56-километровый участок, в то время как АБР будет финансировать 81-километровый участок ($75+16+56+81=228$ км). На данный момент Правительство Казахстана направило запрос ЕБРР на предоставление займа для строительства дороги "Курты-Бурылбайтал" длиной в 81 км (Участок 2: км 2214-2295).

Рисунок 1: Карта Дороги Курты-Бурылбайтал в качестве части коридора "Центр-Юг"



Обратите внимание, что участки, предусмотренные на карте выше, представляют собой начальные участки, которые были предложены для финансирования. Теперь у ЕБРР было запрошено предоставление займа для строительства дороги "Курты- Бурылбайтал " длиной 81 км (Участок 2: км 2214-2295).

В настоящее время дорога рассматривается в качестве Дороги Категории А в Казахстане с двумя полосами длиной 228 км. На данный момент асфальтовое покрытие пришло в негодность и его состояние ухудшается с большой скоростью, что связано с транспортной нагрузкой и со сроком эксплуатации. На данный момент требуется срочная реконструкция дороги для улучшения качества езды, минимизации затрат пользователей дороги и обеспечения покрытия, которое может провести экономически выгодным образом. Кроме того, расширение дороги позволит снизить количество дорожно-транспортных происшествий, связанных с недостаточной шириной дороги, которая заставляет водителей выезжать на встречную полосу движения для обгона транспортных средств. В 2013 году движение между Курты и Бурылбайталом варьировалась от 3060 до 7277 транспортных средств в день.

Предлагаемые инвестиции включают реконструкцию и расширение существующей дороги (с двухполосной до четырехполосной дороги технической категории 1b в Казахстане) с асфальто-бетонным покрытием, реконструкцию мостов и модернизацию пересечений, а также финансирование консультантов по надзору за строительством, содействие группе реализации проекта (ГРП) и организационным компонентам.

2.2 Подробный обзор

2.2.1. Восстановление дороги

Обзор

Проектные характеристики дороги представлены ниже:

- Категория дороги - 1b
- Длина - 81,0 км
- Ширина проезжей части - 15,0 м
- Ширина земляного полотна - 25,5 м
- Количество полос движения - 4
- Ширина среднего ряда - 3 м
- Максимальная ширина полосы отвода - 70 м
- Максимальная расчетная скорость - 120 км/ч
- Расчетная средняя скорость - 80 км/ч
- Мосты - 8 (3 новых и 5 существующих мостов для реконструкции)
- Водопропускные трубы круглого сечения - 32
- Водопропускные трубы круглого сечения - 37
- Пересечение дорог - 12
- Дорожная развязка - 5
- Площадки для стоянки - 4
- Автобусные остановки - 2
- Переход для крупного рогатого скота - 17 (каждый 4,5 м x 2 м)
- Тип полотна и тип покрытия – асфальто-бетон
- Тип работ - реконструкция

Проект находится на заключительном этапе с наличием проекта ОВОСС. Было сообщено об отсутствии графика проекта, который обеспечивает расписание ключевых этапов проекта. На момент посещения местности было сообщено, что Государственная экспертиза (контролирующий орган и затем другие органы - экология, рыболовство, лесное хозяйство, археология и т. д.) находится в процессе пересмотра финальной разработки проекта. Также бы-

ло сообщено о возможности фундаментальных изменений в проекте, хотя имелись процедурные средства для введения небольших изменений, при необходимости, во время этапа строительства.

Хотя было сообщено об отсутствии подробного расписания этапов проекта, планируется, что временной масштаб начала строительства для всех участков запланирован на начало 2016 года. Расчетный период строительства (утвержденный Государственной экспертизой) каждого участка составляет 33 месяца. Участок ЕБРР (Участок 2) будет разделен на два строительных договора/участка с одним участком в 41 км и другим в 40 км.

Сводная информация об этапах приведена ниже.

Технико-экономическое обоснование

Технико-экономическое обоснование и подробное проектирование были завершены, приняты и одобрены Государственной экспертизой в условиях нормативной базы Казахстана. На данный момент определяется окончательное проектирование.

Оценка воздействия на окружающую среду и социальную сферу (ОВОСС)

Национальная ОВОС была разработана в соответствии с правилами, нормами и стандартами Республики Казахстан для проектирования и строительства дорог. Положительное заключение Государственной экологической экспертизы на предварительную ОВОС было получено 22 декабря 2014 года после получения согласований от следующих органов:

- | | |
|--|-------------------------|
| ■ Санитарно-эпидемиологическая служба | 2 декабря 2014 года, |
| ■ Разрешение Балхаш-Алакольской Инспекции водных ресурсов | 28-го ноября 2014 года, |
| ■ Департамент защиты прав потребителей Министерства национальной экономики | 2 декабря 2014 года. |

Окончательный проект ОВОС был выполнен в ноябре 2014 года и завершен 12-го января 2015 года. Автором ОВОС было Индивидуальное предприятие Эзмахунова Р. Р. для ТОП Геодезия. Консультация состоялась 5-го августа 2014 года для всего участка 2214-2380. ОВОС не была оглашена.

Текущий проект ОВОСС был подготовлен специально для ЕБРР для соответствия требованиям Экологической и социальной политики ЕБРР. Выявленные расхождения были представлены в качестве мер ПСПД, которые рекомендуются реализовать для соответствия Стандартам ЕС. Планируется, что ОВОСС будет закончена и оговорена на грядущей встрече с представителями общественности (для включения местных сообществ, которые не присутствовали ранее) в конце марта 2015 года. Это второе общественное слушание, на котором будут рассматриваться все участки дороги, и который будет длиться в течение трех дней.

Проектирование и реализация

На данный момент проект дороги завершен и находится в процессе рассмотрения органами. В будущем ключевые этапы на конкурсной основе будут переданы дорожно-строительным компаниям, и будут распределены обязанности по управлению и надзору за проектом.

Тендерные документы для закупок работ для финансируемого участка дороги другим МФУ будут представлены для проверки. Этот шаблон будет использоваться для этого проекта. В нем содержатся положения, в которых указано, что компании будут соблюдать меры в ПУМОС и ОВОС и другие аспекты, связанные с окружающей средой.

Разрешения и лицензии

Статус разрешений и лицензий:

Эксплуатационные и экологические разрешения, как сообщается, были получены только на разработку карьеров и на земляные работы.

Разрешения для другого временного и постоянного использования земли - строительные площадки, отвалы, строительные городки подрядчика, бетонный завод и т. д., не были получены.

Разрешения, касающиеся выброса загрязняющих веществ в атмосферу, использования водных ресурсов и т. д., не были получены.

2.3.3. Область влияния

Область влияния в отношении этого проекта выходит за рамки участков в 228 км "Курты-Бурылбайтал" или коридора "Центр-Юг", который соединяет Астану и Алматы. Участок, финансируемый ЕБРР, составляет 81 км. Участки дороги:

- Участок 1: км 2152-2214 (62 км)
- Участок 2: км 2214-2295 (81 км)
- Участок 3: км 2295-2335 (40 км)
- Участок 4: км 2335-2380 (45 км)

Обзор Европейским банком реконструкции и развития ОВОС² для 85 км Участков 3 и 4 Всемирного Банка выявил ряд аспектов, требующих дополнительной информации/оценки, включая:

- Представление протоколов общественных заседаний, раскрытие информации и обширное взаимодействие с заинтересованными сторонами.
- Категоризация проекта

Приобретение земли/переселение

- Труд и охрана труда
- Организационная способность для реализации проекта
- Воздействие на дикую природу
- Меры безопасности дорожного движения

Было сообщено, что новая ОВОСС не была подготовлена для 62 км Участка 1 и, что, вероятно, на данный момент этот участок будет строиться в рамках бюджета Республики и для него не требуется другая ОВОСС кроме ОВОС, которая уже была создана в рамках подробного проекта участка дороги.

Проектный риск заключается в том, что полный участок дороги не совсем соответствует требованиям ЕБРР, так как три другие участка дороги потенциально финансируются другими МФУ и поэтому будут использоваться другие стандарты, хотя предполагается, что ЭиСКП был или будет предпринят для таких участков и что будет обеспечена достаточная степень согласованности с требованиями ЕБРР. Тем не менее, обзор ОВОС выше предполагает наличие расхождений, аналогичных тем, которые были выявлены в этом отчете.

2.4 Планы инвестирования

2.4.1 Планы инвестирования

Комитет автомобильных дорог (при Министерстве по инвестициям и развитию страны, которое отвечает за привлечение финансов) запросил у ЕБРР 200 миллионов долларов США для реконструкции 81-километрового участка 228-километрового коридора "Курты-Бурылбайтал" или коридора "Центр-Юг", который соединяет Астану и Алматы.

2.4.2 Категоризация ЕБРР

ЕБРР рассматривает представленное финансирование, как было описано ранее. В рамках новой Экологической и социальной политики ЕБРР, которая применяется к проектам, которые были начаты после 7-го ноября 2014 года, проекты подразделяются на категории А, В, С или же по необходимости привлекаются ФП для определения характера и степени экологических и социальных исследований, раскрытия информации и привлечения заинтересованных сторон, е. Все это должно соответствовать характеру, расположению, чувствительности или масштабу проекта, и существенности его потенциального негативного воздействия на окружающую среду и социальную сферу в будущем. Прошлые и настоящие экологические и социальные проблемы и риски, связанные с существующими предприятиями, задействованными в проекте, будут подлежать экологической и социальной оценке, независимо от категоризации.

В Приложении 2 Экологической и социальной политики приведен ориентировочный перечень типов проектов, которые будут отнесены к Категории А. Этот список применяется к проектам "с нуля" или к значительно расширяющим или преобразующим проектам в перечисленных категориях, которые являются примером проектов, которые могут привести к значимому негативному влиянию на окружающую среду и/или социальную сферу в будущем и, следовательно, требуют Оценки воздействия на окружающую среду и социальную сферу. Категоризация каждого проекта будет зависеть от характера и значимости любого фактического или потенциального негативного воздействия на окружающую среду или социальную сферу, как это определено специфичным характером, расположением, чувствительностью и масштабом проекта.

² Отчет по проекту оценки воздействия на окружающую среду участка "Курты-Бурылбайтал" дороги "Астана - Караганда - Балхаш - Капшагай - Алматы", разработанный Казахстанским дорожным научно-исследовательским институтом (КазДорНИИ) при содействии с ТОО «САПА СЗ», январь 2015

Список примеров проектов, классифицируемых под Категорией А включает «перестройку или расширение существующих дорог до четырех или более полос на участке протяженностью более 10 км». Так как Проект предусматривает такое расширение на протяжении 81 км, его отнесли к Категории А. Тем не менее, после проведенной оценки нашими экспертами было определено, что определенные воздействия имеют низкую значимость, и могут быть устранены с помощью смягчающих мер. Поэтому, считается, что проект можно классифицировать по Категории В.

Как отмечалось ранее, проекты Категории А могут привести к значительным потенциальным негативным экологическим и/или социальным последствиям в будущем, которые можно легко определить и оценить, и которые будут требовать со стороны клиента выполнения комплексной ОВОСС. Процесс ОВОСС будет включать этап рассмотрения для выявления потенциальных негативных экологических и социальных последствий, связанных с проектом. ОВОСС будет включать проверку возможных технических и финансовых альтернативных источников таких последствий, включая внепроектные альтернативы и документы, предложенные для выбора конкретного порядка действий. В ней также будут выявлены потенциальные возможности для улучшения и будут даны рекомендации относительно любых мер, необходимых для предотвращения или, если предотвращение невозможно, для сведения к минимуму и смягчению негативных последствий. Может потребоваться выполнение или проверка ОВОСС независимыми экспертами. Процесс ОВОСС также будет включать процесс разглашения и процесс консультации, как указано в ТР 10.

На основе обзора по сравнению с такими требованиями, ОВОСС³ была выполнена независимым консультантом, КазДорНИИ, на основе предыдущей национальной ОВОС. Процесс национальной ОВОС не включал этап рассмотрения. Он не рассматривает альтернативы ("без проекта" и "с проектом"), заключающиеся в том, что выбранное соответствие расширения существующей дороги до 4 полос с разделительной полосой предлагает лучший экологический подход к решению проблем, связанных с текущим соответствием, и обеспечивает лучшую экономическую и социальную связь между городами.

В рамках ОВОСС существует комплексный ПУМОС, который обеспечивает смягчающие меры во время этапа предварительного строительства (проектирования), этапа строительства и этапа эксплуатации.

Для проектов Категории А, процесс ОВОСС должен включать процессы разглашения и консультации. В частности, это требует привлечения во время процесса рассмотрения на раннем этапе процесса ОВОСС. Согласованный ПСПД для проекта (как того требует ОВОСС) должен разглашаться в соответствии с ПВЗС. Как часть этого проекта, ПВЗС был разработан для обеспечения рамок для консультативной деятельности. КСО также было разработано для представления сводной информации о проекте для разглашения. Предполагается, что по завершению ОВОСС она также будет разглашена в конце марта 2015 года, во время второй встречи с представителями общественности. В соответствии с национальным законодательством для процесса консультации, ОВОСС должна быть предоставлена в общественный доступ в ходе всего проекта, но она, время от времени, может изменяться: дополняться информацией или архивироваться после завершения проекта до тех пор, пока она не будет предоставлена по запросу. Первая встреча с представителями общественности была проведена в августе 2014 года, и касалась проектирования и расположения съездов и скотопрогонов, расположения строительных объектов и источников водоснабжения. Дополнительная встреча с представителями общественности запланирована на март 2015 года, и касается ОВОСС и ПУМОС, с приглашением местных сообществ, расположенных вдоль участка дороги. Кроме того, в ходе реализации планируются более информативные встречи и разглашение. Дополнительная информация представлена в ПВЗС.

Обзор проекта был выполнен для определения применимости ТР ЕБРР к Проекту. Глава 7, Краткая информация и о выводах, и о рекомендациях касательно результатов такого аудита по сравнению с ТР ЕБРР. Все ТР считаются применимыми, за исключением ТР7 Коренные жители и ТР 9: Финансовые посредники.

Ни один из видов деятельности, который будет связан с реконструкцией дороги, не перечислен в Списке исключений Экологической и социальной политики ЕБРР.

3 Характеристики дороги и ключевые особенности

3.1 Характеристики

³ Отчет Проекта экологической и социальной оценки (ESIA) Участка дороги "Курты-Бурылбайтал", км 2214-2295, часть реконструкции коридора "Центр-Юг", соединяющего Астану и Алматы, подготовленный Казахстанским дорожным научно-исследовательским институтом (КазДорНИИ) при содействии Сапа СЗ, от 2-го марта 2015 года.

3.1.1 Общая информация

Предложенный дорожный участок, финансируемый ЕБРР, расположен в Жамбылском районе Алматинской области, между селом Кашангель и Аксуек.

Весь участок дороги имеет юго-восточное направление. Существующей дороге была назначена Категория III для участка км с 2214 по 2227 и Категория II для участка с км 2227 по 2295, с дорожным полотном в пределах от 6 до 7 м.

Дорога М-36 будет расширена на юг до четырех полос. Примерно 60% дороги будет выравниваться вертикально для соответствия требованиям автодороги Категории 1b. Так как дорога должна подниматься над существующей дорогой до 3 м, 8 карьеров должны разрабатываться вдоль дороги для смешения земли и гравия. Дорога будет иметь среднюю и максимальную допустимую скорость в 80 и 120 км/ч, соответственно.

Разработанная трасса дороги пересекает три русла реки, которые пересыхают летом, но могут содержать существенное количество воды и осадков в весенний период. Строительство 3 новых мостов (64 м, 40 м и 80 м в длину соответственно) будет выполняться в пределах пояса охраны вод этих трех рек рядом с существующими мостами. Кроме того, 5 мостов, 32 водопропускные трубы круглого сечения и 37 водопропускных труб квадратного сечения планируются для установки вместо существующих строений.

8 новых съездов с автомагистральной (пять из них являются двухсторонними - с севера на юг) будут добавлены к 5 существующим съездам с автомагистральной для обеспечения доступа с полевой дороги, которая используется местным населением.

Некоторые из таких строений были видны при посещении дороги, и было выполнено тщательное рассмотрение некоторых водопропускных труб и мостов. См. Приложение С, для выбора фотографий, сделанных во время посещения дороги.

3.1.2 Физические характеристики расположения и климатические условия

Коридор в рамках проекта пролегает на плоской местности параллельно горам Тянь-Шань по всей длине на расстоянии от 10 до 30 км. Геология области характеризуется толстыми скоплениями отложений ледникового и речного происхождения. Песчаные массивы Корганкума расположены в 2-12 км к северо-востоку от дороги, осадки и рельеф сформированы ветром. Почва вокруг трассы развита слабо, выступает на 20 см и представлена слегка влажным сероземом.

Сеть поверхностных вод стекает на север и в конечном итоге попадает в озеро Балхаш. Трасса дороги пересекает три русла реки: Реки Тесик, Шенгенльды и Курмансай, которые пересыхают летом, но могут содержать существенное количество воды и осадков весной. В области проекта относительно много подземных вод, начиная от поверхностных водоносных слоев в молодых отложениях и заканчивая глубокими термальными водами. Общее движение грунтовых вод имеет направление от склонов горного хребта в южной области проекта вниз к северным равнинам. Подземные воды, главным образом, содержатся в раздробленных породах и не открыты на глубине 3,0-7,0 метров.

Предложенный маршрут трассы расположен в пустынно-степной зоне низко-продуктивного пастбища, которое используется для не интенсивного выпаса крупного рогатого скота. Растительность в этой области в основном состоит из полыни, кипариса и *Ceratocarpus arenarius* L. Существенная часть растительности представлена эфемерами, например, луковичный мятлик, костер, осока, мак. 4 эндемичных вида находятся под угрозой исчезновения (Красная книга): *Tulipa regelii* (Liliaceae); *Atraphaxis Teretifolia* (M.Pop.); *Silene betpakdalensis* Bajt. (Caryophyllaceae); и *Niedzwedzka semiretschenskia* B.Fedtsch. В области имеется 14 редких видов.

Проект дороги проходит через территорию Заповедника Жусандалы, в котором обитают следующие млекопитающие: джейраны, волки, шакалы, лисицы, степные лисицы, зайцы, выводковые птицы⁵: фазаны, чернобрюхие рябки, саджи, вихляи, дрофы, стрепеты и серые журавли. Для данного дорожного промежутка, только заяц-толай и чернобрюхие рябки находятся в непосредственной близости от дороги в период сезонной миграции в весенние и осенние месяцы. (См. Приложение А, Рисунки А5-А7 ниже).

РГКП ПО "Охотзоопром" сообщил, что джейран переходит дорогу на 2220-2235 и 2245-2260 км, и что скотопрогон недостаточно широкий. Они могут пройти только под мостами с более низким рельефом и растительностью. Другие переходы для джейрана - на 1990-2000 км на железнодорожной станции Бурыйбайтал в 58 км к северо-западу от дороги и в селе Кашангель к востоку от дороги.

Поэтому неясно, существует ли достаточное количество мест перехода для джейрана. Однако сообщается, что данный вопрос был принят во внимание при проектировании и нет никакой необходимости для дальнейшей оценки.

Климат является континентальным и изменяется от умеренного на Западе до засушливого на Востоке, с холодными зимами при абсолютной минимальной температуре -46°C в январе и жаркими летами при абсолютной максимальной температуре +47°C в июле. Осадки выпадают в течение относительно коротких периодов весной и

осенью, начиная от 150 до 400 мм в год. Снежный покров появляется в ноябре и держится 80-100 дней, достигая глубины 21-38 см. Как правило, преобладают северо-восточные и северо-западные ветры.

Дорога содержит относительно мало рисков, связанных с опасными природными явлениями. Ирригационная плотина на реке Жынгылды в 25 км южнее дороги, 86 га. Учитывая рельеф русла реки, прорыв плотины вряд ли повлияет на автомобильный мост и его насыпи. Тем не менее, сочетание прорыва и с сильным приливом и большим количеством поверхностных вод может рассматриваться в качестве проблемы.

Сток поверхностных вод весной может затопить южный район дороги после особенно большого количества талых вод, которые появляются весной. Для борьбы с этим явлением, перпендикулярно дороге необходимо построить дамбы высотой 2 м, чтобы направлять воду в водопропускные трубы. В редких случаях три реки, которые берут начало от хребта Тянь-Шаня, могут нести в себе исключительный объем воды в весеннее время. Тем не менее, состояние существующих мостов и их насыпей, которые не ремонтировались с начала 1970-х годов, показывает, что риск не является существенным.

3.1.3 Социальные и экономические особенности

Дорога расположена в западной части Алматинской области в 19,300км² Жамбылском районе с 61 населенным пунктом, с населением в 136800 людей более 30 национальностей. Участок Проекта дороги начинается за пос. Аксуек и заканчивается пос. Каншенгель. По результатам наблюдений, сделанных в ходе посещения дороги, не было выявлено никаких населенных пунктов вдоль участка дороги. Есть только одна ферма в 0,95 км от дороги в конце дороги. В пределах видимости в несколько километров во время движения вдоль дороги на обеих сторонах дороги наблюдалось не более пятнадцати отдельно стоящих владений. Такие изолированные фермы и другие жилые строения используют грунтовые дороги для соединения с главной дорогой. В конце участка в 200 км есть большая ферма с тремя зданиями, которая находится прямо за участком ЕБРР. В непосредственной близости отсутствуют коммерческие здания, автозаправочные станции или другие формальные или неформальные виды коммерческой деятельности. См. Приложение С, для выбора фотографий, сделанных во время посещения дороги.

За концом участка, в Аксуеке есть разработанное урановое месторождение (находится в Жамбылской области в 6,5 км к северо-западу от конца дороги), город был оставлен 10000 человек и пустые дома были разобраны для повторного использования в качестве строительного материала. Население в 1231 людей состоит в основном из пожилых людей, которые работали на шахте и остались. В деревне и в близлежащем районе ограниченные возможности трудоустройства.

Село Каншенгель состоит из 11 фермерских домов. Со временем население постепенно упало до 144 жителей. Стада, принадлежащие хозяйствам, используют дорогу в качестве места пересечения для крупного рогатого скота.

Небольшие поля орошаются с помощью вышеупомянутой плотины, откуда берут исток несколько оросительных каналов. Один канал соединяется с Рекой Тесик в 10 км к юго-западу от моста через реку Проекта дороги. Каналы не используются и не обслуживаются. В непосредственной близости от дороги нет никаких признаков сельскохозяйственного производства и растительность остается неизменной.

Существующие и планируемые съезды дают доступ к полевым дорогам, которые соединяют Проект дороги Алматы-Бишкек (юг) и Корганкымский песочный массив (север), используемый для хранения сена и зимой.

К северу, на достаточном удалении от дороги имеются зимники.

Пять памятников ДТП расположены в непосредственной близости от дороги. Они не связаны с захоронениями, но отмечают место аварий со смертельным исходом.

Археологический отдел провел исследование, чтобы выявить все объекты и местности, которые имеют культурное значение. Хотя такие места находятся достаточно далеко от реконструируемой дороги для того, и не будут затронуты проектом непосредственно, необходимо следить, чтобы доступ к ним не был заблокирован.

Как отмечалось ранее, хотя под мемориальными камнями нет захоронений, в связи с духовной культурой казахского народа сельской местности некоторые местности могут быть чувствительными к перемещению или ограничению доступа. В законодательстве РК отсутствуют какие-либо положения, связанные с этим вопросом и было отмечено, что создание таких памятных мест вдоль дороги может быть незаконным. Было отмечено, что родственники некоторых жертв ДТП могут жить на расстоянии сотен километров от мемориала.

Во время посещения дороги было отмечено, что один из мемориалов настолько близко располагался к дороге, что его перемещение может стать необходимым. Было отмечено, что местные органы власти могут иметь информацию об авариях/несчастных случаях в регионе и о владельцах мемориалов, поэтому можно выполнить кон-

сультацию и/или распространение информации об ограждении или перемещении площадок. Рекомендуется, чтобы перемещение осуществлялось в случае необходимости, и чтобы был доступ к и от мемориала. Такие меры по смягчению последствий должны вводиться для сохранения мемориалов.

Во время посещения местности были обнаружены примерно четыре колодца - некоторые из них использовались пастухами, с грунтовыми дорогами, которые соединялись с главной дорогой. Было несколько пунктов, в которых водители останавливались для отдыха, хотя в таких местах отсутствовала какая-либо инфраструктура (например, отсутствовали мусорные баки, ваннные комнаты или другие объекты).

Также было отмечено, что некоторые стада - включая крупный рогатый скот, лошадей и верблюдов - пересекали дорогу вместе с пастухами. Пастухи не соблюдали пересечение вдоль дороги, они просто переходили в любом удобном месте, независимо от дорожного движения.

3.1.4 Археология

Археологическая оценка территории вдоль дороги определила одну могилу и пять курганов раннего Железного века, которые представляют археологический, исторический и культурный интерес. Могила Карбоз, 5 м в диаметре и 3,5 м в высоту, находится в 400 метрах к северу от дороги. Два двойных и один одиночных курган расположены в 90, 150 и 300 м к северу и к югу от дороги. Для указанных памятников необходимо создать защитную зону в 50 м. Они должны ограждаться для предотвращения нанесения ущерба тяжелой техникой, тем не менее, необходимо обеспечить доступ для тех, кто, возможно, пожелает посетить эти места. Перемещение этих площадок не рассматривается, поскольку они не находятся в непосредственной близости к дороге.

Так называемые "случайные находки" могут произойти вдоль дороги во время строительства. Это включает любые находки, имеющие культурную и археологическую значимость, сделанные в ходе строительства дороги на поверхности. В случае с любыми находками, которые находятся в земле и могут представлять культурную или археологическую ценность, Институт археологии и другие соответствующие учреждения должны информироваться для выполнения оценки результатов, чтобы принять смягчающие меры в ПУМОС.

3.2 Владение землей

Земля вдоль дороги в основном принадлежит государству, хотя частные компании и физические лица арендуют некоторые земельные участки. На правах аренды, как правило, в течение 49 лет, земля должна быть возвращена для определенных целей в соответствии с казахстанским земельным законодательством. Вдоль Участка 2 ЕБРР в общей сложности имеется 9 пострадавших землевладельцев. В настоящее время земля используется в качестве пастбищ для всего участка ЕБРР, во время посещения объекта не было выявлено никаких признаков сельскохозяйственного производства или зеленых насаждений. Земельные участки, как правило, достаточно большие, гораздо больше, чем требуется фермам для обеспечения нормального пастбища.

Все владельцы были определены через Отдел земельных отношений в соответствии с земельным кадастром. Основываясь на посещении местности, местные эксперты подтвердили, что владельцы, как правило, не присутствуют на затронутых земельных участках, Пастухи часто выходят за пределы выделенных им земельных участков в связи с избыточным количеством пастбищ в этом районе. Границы земельных участков не огорожены и не отмечены, так как традиционно участки, принадлежащие государству, также могут использоваться в качестве пастбищ без специальных разрешений или официальной документации. Пастухами являются либо владельцы собственного скота, либо нанятые дальние родственники, получающие определенную заработную плату, позволяющую содержать семью. Выполнение их прав как наемной рабочей силы проконтролировать сложно.

Согласно опросу местных специалистов, районный акимат связывается с законными владельцами через официальные каналы, чтобы проинформировать их о приобретении земли, после чего владельцы связываются со своими работниками, чтобы сообщить им об изменениях. Было подтверждено, что во время консультации фермеры не присутствовали, хотя им было отправлено официальное приглашение. Земля, которая будет приобретена в результате Проекта, представляет собой полосу отвода в 30 м вдоль существующей дороги. В таком случае, остается достаточно пространства для пастбищ, что позволит пасти животных без каких-либо неудобств.

4 Соглашения по управлению окружающей средой, здравоохранением, безопасностью и социальной сферой

4.1 Ответственные органы

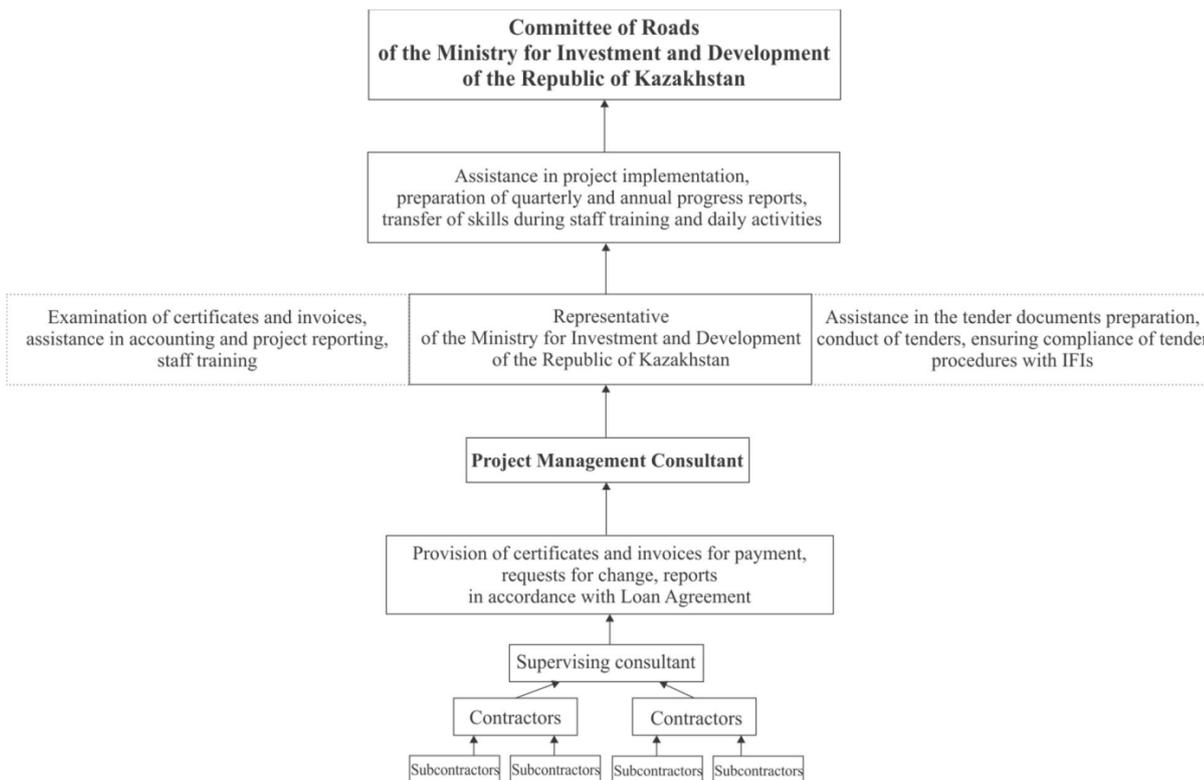
Комитет автомобильных дорог управляет проектами реконструкций дорог. Он действует в пределах Министерства по инвестициям и развитию Казахстана, которое представляет собой исполнительный орган, ответственный за политику транспортного сектора, а также за планирование, разработку и регулирование перевозок в автомобильном, железнодорожном и авиационном секторе. Комитет дорожной полиции несет ответственность за безопасность дорог, и им были приняты меры безопасности дорожного движения, которые были предложены. После завершения проекта, Министерство по инвестициям и развитию будет отвечать за эксплуатацию и техническое обслуживание проекта дорог.

4.2 Управление и реализация проекта

Для повседневного управления проектом и соответствия характеристикам ОТБОС, во время строительства стандарты должны реализоваться назначенным Консультантом по управлению проектом (КУП) и назначенным Консультантом по надзору за проектом (КНП). Штат специалистов будет назначен для КУП для выполнения всех задач, связанных с экологической оценкой, и команда КНП будет включать специалиста по контролю окружающей среды и специалиста по контролю социальной сферы. Их роли будут заключаться в оказании помощи во всех аспектах экологического планирования и реализации, внутреннего контроля и оценки, и подготовки КУП и соответствующего государственного штаба для экологической оценки и Экологической и социальной политики ЕБРР. Эти роли еще не были распределены.

Запланированная структура управления и отчетности представлена ниже на Рисунке 3.

Рисунок 3: Структура управления проектом



Committee of Roads of the Ministry for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan	Комитет автомобильных дорог при Министерстве по инвестициям и развитию Республики Казахстан
Assistance in project implementation, preparation of quarterly	Содействие в реализации проекта, подготовка квартальных

and annual progress reports, transfer of skills during staff training and daily activities	и годовых отчетов о проделанной работе, передача навыков во время обучения персонала и повседневная деятельность
Examination of certificates and invoices, assistance in accounting and project reporting, staff training	Проверка сертификатов и счетов-фактур, содействие в бухгалтерском учете и отчетности по проекту, обучение персонала
Representative of the Ministry for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan	Представитель Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
Assistance in the tender documents preparation, conduct of tenders, ensuring compliance of tender procedures with IFIs	Помощь при подготовке тендерной документации, проведение тендеров, обеспечение соответствия тендерным процедурам МФУ
Project Management Consultant	Консультант по управлению проектом
Provision of certificates and invoices for payment, requests for change, reports in accordance with Loan Agreement	Предоставление сертификатов и счетов-фактур для оплаты, запросов на изменение, отчеты в соответствии с Соглашением о займе
Supervising consultant	Консультанты по надзору
Contractors	Подрядчики
Subcontractors	Субподрядчики

4.3 Управление ОТБОС

4.3.1 Распределение ответственности

Группа управления проектом Комитета автомобильных дорог (КАД) несет ответственность за подготовку тендерной документации, выбор подрядчиков и проведение реконструкции дороги.

Компания по надзору над проектом будет так же являться подрядчиком КАД. В дополнение возможно будет нанят независимый надзорный орган (ННО).

После завершения дороги, КУП при сотрудничестве с районной/региональной администрацией будет проводить плановый и незапланированный контроль.

4.3.2 Политики и системы управления ОТБОС

У Комитета автомобильных дорог нет интегрированной системы управления ОТБОС с соответствующими политиками планами и процедурами. Рекомендуется внедрить по крайней мере некоторые элементы ISO 14001 в деятельность ГУП, к примеру определение политики, планов и процедур, их регулярный пересмотра и контроль за их соблюдением подрядчиками.

4.3.3 Диалог с заинтересованными сторонами

Хотя официальный план для привлечения в Проект затронутых заинтересованных сторон отсутствует, в соответствии с национальным законодательством о консультации и разглашении информации, соответствующие заинтересованные стороны были приглашены на общественные слушания в августе 2014 года для комментирования проекта ОВОС. Национальное законодательство требует консультации с заинтересованными сторонами касательно ОВОС и следующее собрание, на котором будет обсуждаться заключительная ОВОС, будет проведено в марте 2015 года.

План привлечения заинтересованных сторон (ПВЗС) был подготовлен командой WSP для включения принципов и практик, которые уже включены в требования ЕБРР, и для обеспечения системного процесса консультации на различных этапах Проекта.

Было документально подтверждено, что во время строительства КУП будет включен во внутренние отчеты проведенных встреч с сельским населением и сельскими руководителями и другими организациями для представления информации о проекте. Полная информация о будущем взаимодействии представлена в ПВЗС.

4.3.4 Управление подрядчиками

Тендерный процесс координируется Комитетом автомобильных дорог. Для строительства дорог будет назначено до двух подрядчиков, чтобы дать возможность небольшим компаниям участвовать в тендере на отдельные участки дороги, тем самым обеспечивая содержащий процесс. Строительные компании считаются основным звеном в системе поставок согласно Экологической и социальной политике ЕБРР (2014) и, следовательно, меры для оценки их соответствия требованиям в области охраны труда и условий работы будут включены в ПСПД.

Комитет автомобильных дорог сообщил, что тендерная документация будет подготовлена в ближайшее время. Было отмечено, что в рамках процесса оценки, критерии ранее выполненной деятельности не принимались во внимание. Рекомендуется выполнить оценку части процесса выбора характеристик ОТБОС.

Все меры по смягчению последствий в ОВОСС, которые были определены, будут включены в тендерную документацию и станут частью договоров на работу с подрядчиками. Рекомендуется, чтобы дополнительные меры по смягчению последствий, которые представлены в этом отчете, также были включены в тендерную документацию. Понятно, что Комитет автомобильных дорог будет использовать предыдущие договоры на финансирование АБР, ВБ, ЕБРР в качестве шаблонов для рассматриваемой дороги. Таким образом, эти условия подготавливаются в форме, которая может быть легко включена в упомянутые договоры. Они были рассмотрены и уже включают положения касательно дискриминации и равенства возможностей, условий труда, обучения сотрудников, необходимости плана охраны труда и техники безопасности, предупреждения чрезвычайных ситуаций, профилактики инфекционных заболеваний, механизма рассмотрения жалоб работников, а также недопущения использования детского труда. Было сообщено, что внешний консультант не будет контролировать соблюдение этих аспектов, так как требования трудового законодательства Казахстана предполагают достаточный контроль.

Реализация мер по смягчению последствий на этапе строительства является ответственностью подрядчика в соответствии с условиями договора и требованиями по кредитам. КНП будет выполнять надзор над контролем реализации мер по смягчению последствий в ходе этапа строительства. Будет осуществляться координация для решения сложных вопросов, которые возникают в этой области, и для обеспечения постоянно обновляемой информации, которая должна включаться в отчеты КУП и ЕБРР.

Ключевые вопросы связаны с подрядными организациями. В целом, строительная отрасль Казахстана не соответствует многим международным конвенциям и международным стандартам. Такое несоответствие связано с отсутствием СИЗ для работников, недостатком объектов в непосредственной близости от рабочей местности (включая туалеты, медпункты и столовые), ненадлежащим перерывом и отдыхом и повышенным количеством рабочих часов. Команда была уверена, что стандарты лучше подходят для проектов, финансируемых международными организациями, тем не менее, Комитет автомобильных дорог подтвердил, что в соответствии с национальным законодательством нет требования, касающегося независимой трудовой проверки. Важно выполнять независимые трудовые проверки и проверки здравоохранения и безопасности для обеспечения соответствия не только национальному законодательству, но также современным международным методам. Сообщается, что Министерство труда и социальной защиты населения и Комитет по защите прав потребителей эффективно управляют данными вопросами.

Строительные городки и рабочие, которые проживают на территории, могут привести к конфликтам с поселениями и местным населением, расположенными рядом с дорогой. Хотя рядом с участком дороги ЕБРР отсутствуют дома или поселения, перед началом участка ЕБРР расположено село Аксуек. Маловероятно, что проект приведет к неблагоприятным последствиям для жителей села, так как подрядчики скорее всего будут набирать местных жителей, а использование нелегальной рабочей силы из соседних стран в дорожных проектах не практикуется.

5 Анализ окружающей среды, здравоохранения, безопасности и социальной сферы

5.1 Последствия для окружающей среды, здравоохранения, безопасности и социальной сферы

5.1.1 Подход

Информация, представленная в этой главе, основана на наблюдениях во время посещения существующей дороги и опроса ключевых заинтересованных сторон и не обсуждалась ранее. Кроме того, дополнительные выводы представлены в Главе 6 сравнительного анализа ОВОСС.

5.1.2 Экологические проблемы

Производство и утилизация отходов

На данный момент неясно, как будет обеспечиваться безопасное хранение материалов. Было отмечено, что емкость с ГСМ не будет иметь бетонной или грунтовой обваловки для предотвращения растекания и загрязнения грунтовых вод при разгерметизации емкости. Рекомендуется принять меры для уменьшения риска подобного загрязнения.

Использование воды и сточные воды

Хотя источники воды до сих пор не определены, было отмечено, что вода будет завозиться с ближайшего крупного водозабора нежели братья из местных водотоков.

Было отмечено, что сточные воды не будут сбрасываться в водотоки, а будут собираться в септики. Дорога будет находиться на высоте 3 м и более и, следовательно, не будет никаких проблем с поверхностными водами во время их движения. Существует вероятность потенциального затопления южного края дороги после таяния особенно большого количества снега на земле, который начинает таять весной. Это было учтено в проекте, и поэтому будут построены дамбы для направления воды в водопропускные трубы.

Предлагается ряд рекомендаций для надлежащего использования воды и утилизации сточных вод.

Другие проблемы

Другие последствия, связанные с качеством воздуха и шума, не рассматриваются в качестве важных вопросов в связи с отсутствием населенных пунктов вдоль трассы и низкого объема движения. Тем не менее, ряд рекомендаций представлен на основании отсутствия каких-либо исходных данных (см. Главу 6).

Было отмечено, что на трассе будет расположен асфальто-бетонный завод. Было представлено недостаточное количество сведений относительно расположения этого завода и определения последствий для функционирования этого завода, хотя некоторые меры по смягчению последствий представлены в ПУМОС.

Проблем с песчаным наносом не будет, так как дорога расположена в 2-12 км от ближайшего песчаного массива Корганкым.

5.1.3 Оценка здравоохранения и безопасности

Команда не имела возможность рассмотреть любые вопросы здравоохранения и безопасности, связанные со строительством, так как работы еще не начались. На основании наблюдений и посещения другой дорожной строительной площадки, ожидается, что будет необходимость повышения стандартов здравоохранения и безопасности для соблюдения требований ЕБРР. Повышенный контроль необходимо будет уделить применению СИЗ, достаточному наличию объектов гигиены, продолжительности рабочего дня и предоставлению перерывов в соответствии с законодательством РК и международной практики. Также на местности было отмечено, что строительные машины не имеют сигналов движения задним ходом и проблесковых маяков, и что во время заднего хода вокруг транспортного средства находилось несколько рабочих. Это представляет угрозу безопасности. Ответственность за меры здравоохранения и безопасности будут нести исключительно сами компании.

Здравоохранение и безопасность местного населения широко обсуждались в ходе посещения местности, а дорожные знаки и информирование о нарушении движения и преодолении ограждений опасных строительных площадок является ответственностью строительных компаний. Посещенная дорожная строительная местность

имела надлежащие вывески, тем не менее, оборудование не было отгорожено - оставлено на дороге - что может привести к травмам, которые можно предотвратить. Предполагается, что строительные компании будут использовать соответствующие вывески, что обеспечит безопасные дорожные выезды для частных автомобилей, пешеходов - если таковые имеются - и общественных транспортных средств в ходе строительства в соответствии с национальным законодательством.

Безопасное пересечение крупным рогатым скотом в ходе строительства не обсуждалось во время посещения местности, однако предполагается, что временные пункты пропуска будут обозначены и сообщены на этапе строительства.

Меры по смягчению последствий, связанных со здравоохранением и безопасностью, были определены и включены в ПСПД. ПСПД обеспечит информацию для тендерной документации, которая должна подготавливаться для строительных компаний, и составит правовые требования при заключении договоров.

5.1.4 Социальные проблемы

Проект вряд ли приведет к существенным долгосрочным неблагоприятным социальным последствиям. Посещение площадки подтвердило, что воздействие на социальную сферу может быть выявлено и смягчено с помощью ПСПД. Большинство последствий будет связано со строительством (т. е. шум, пыль, усиленное движение строительной техники, приток рабочих) и не будет продолжаться на этапе эксплуатации дороги. Последствия, связанные со строительством, могут оказать несколько более существенное влияние на уязвимые группы, которые в силу возраста, пола, физического и психического состояния могут по-разному воспринять последствия.

Участок, финансируемый ЕБРР, не проходит через какие-либо поселения, все села вокруг дороги географически не охватываются строительной площадкой. Тем не менее, существует вероятность возникновения некоторых коммерческих возможностей, связанных со строительным городком и Проект привлечет жителей ближайших населенных пунктов, чтобы обеспечить продукты питания и другие услуги для работников.

Сама дорога будет способствовать более безопасной и быстрой транспортировке товаров и услуг как на национальном, так и на международном уровне, и предоставит местным фермерам возможность быстрее доставить их продукцию в более крупные города. Новая дорога не приведет к увеличению количества транспортных средств, общественного транспорта или более частого обслуживания этой местности; тем не менее, она позволит существенно повысить безопасность транспортировки.

Привлечение заинтересованных сторон

Хотя формализованный план привлечения заинтересованных сторон к Проекту отсутствует, национальное законодательство требует консультации касательно завершенной ОВОС, которая была выполнена в августе 2014 года. В настоящее время местные органы власти имеют прямой контакт с затронутыми заинтересованными сторонами, и они выполняют консультацию и обнародование информации, полученной от районных и муниципальных органов власти. Второе общественное слушание было проведено 30-го марта 2015 года, на котором окончательная ОВОС обсуждалась с затронутыми лицами и была представлена организациям, отвечающим за реализацию. Помимо завершения ОВОС Клиент и местные органы власти не планируют мероприятий для взаимодействия с заинтересованными сторонами. Тем не менее, было отмечено, что отдельные лица проявляют инициативу и ищут официальные каналы для представления своих отзывов о Проекте. Команда показала официальное письмо, адресованное районным властям, в котором фермер просил увеличить количество переходов для крупного рогатого скота. Комитет автомобильных дорог исследовал варианты выполнения запроса и изменили проект, чтобы включить большее количество переходов для крупного рогатого скота в окончательном варианте проекта.

WSP подготовил для Клиента ПВЗС, который будет использоваться для дальнейшего привлечения заинтересованных сторон, внутренних и внешних связей.

Гендерные вопросы

Поскольку проект вряд ли приведет к значительным социальным последствиям, аспекты, касающиеся пола, сведены к минимуму. Выявленные ключевые вопросы связаны с размещением рабочих и их влиянием на местные сообщества и близлежащие поселения. Для предотвращения возможного влияния рекомендуется подготовить и исполнять план управления рабочим поселком.

В Казахстане, земля, как правило, зарегистрирована на имя мужа, что подтверждается тем фактом, что женщины не были определены в качестве пострадавших землевладельцев. Поэтому маловероятно, что они смогут получить компенсационные пакеты, предоставляемые землевладельцам. Физическое перемещение не предусмотрено и 30-метровая полоса отвода, приобретенная для новых полос, не будет оказывать существенного влияния на средства к существованию и наличие пастбищ в этом районе.

Существуют ограниченные возможности для осуществления коммерческой деятельности и трудоустройства, особенно для женщин. Рекомендуется обеспечить возможность трудоустройства для женщин в Проекте и соответствующей инфраструктуре. Это включает нетрадиционные должности, такие как инженеры, механизаторы и любые другие должности, на которые могут быть назначены квалифицированные женщины. В случае значительного числа женщин-работниц, проживающих по месту службы, строительный городок должен иметь отдельные объекты для женщин и мужчин, чтобы избежать любого нежелательного контакта или внимания. Квалифицированные женщины, скорее всего, будут иметь возможность занять должности в области медицинского и технического обслуживания на территории строительного городка. Поощряется трудоустройство местных женщин и мужчин.

Существуют определенные ограничения, касающиеся трудоустройства женщин, в соответствии с Постановлением правительства №1220 от 28-го октября 2011 года. В соответствии с таким Постановлением правительства, деятельность женщин ограничена в горнодобывающей, металлургической промышленности, на заводах, а также в опасных местах, тем не менее, женщины могут работать в ночные часы, как и мужчины. Законодательство РК гарантирует равные возможности в процессе трудоустройства и размере заработной платы мужчинам и женщинам.

Нарушения движения во время строительства

Во время строительства движение будет организовано таким образом, чтобы существующие дороги могли использоваться на первом этапе, а затем, после завершения расширения правой стороны, дорожное движение будет осуществляться на новом участке в ходе второго этапа, и в то же время будет выполняться строительство левой части. Аналогичный подход будет использоваться при строительстве водопропускных труб. Для строительства моста будут использоваться временные дорожные обходы.

Имеется недостаточное количество информации касательно общественной охраны труда и техники безопасности, например, доступ к дорогам, пересечение крупным рогатым скотом во время строительства, альтернативные маршруты для грунтовых дорог во время строительства пересечений. Населения не должны изолироваться во время строительства, а также после завершения дороги. Было отмечено, что большая часть грунтовых дорог будет соединяться с дорогой, если они используются фермерами и что по этому вопросу состоится консультация с фермерами.

Нарушения движения и ограниченные места пересечения на этапе строительства вызовут проблемы с общим движением, общественным транспортом, местными жителями и пастухами. С точки зрения здравоохранения и безопасности населения важно, чтобы отдельные строительные подрядчики имели собственные планы и процедуры для повышения осведомленности о плановых работах, которые могут привести к прерыванию движения, и чтобы они обеспечили достаточное количество дорожных знаков для обеспечения безопасного движения. В случае перекрытия полосы или дороги, заинтересованные стороны, такие как транспортные компании, пользователи дороги и местные жители должны получить соответствующее уведомление, чтобы они могли спланировать свой график перемещения.

План по здравоохранению и безопасности населения будет разрабатываться строительными компаниями, чтобы свести к минимуму происшествия, связанные с дорожными работами. Увеличение количества строительных машин и других тяжелых транспортных средств, перевозящих строительные материалы, приведет к увеличению шума и пыли в этой местности и, вероятно, перебои дорожного движения или перекрытие дороги. Меры по смягчению последствий определены в ПСПД.

Домашний скот и хозяйственный уклад

Строительство новой дороги вряд ли приведет к негативному влиянию на домашний скот и хозяйственный уклад (средства к существованию) фермеров и землевладельцев, пострадавших от приобретения земли. В связи с климатическими условиями сельскохозяйственная деятельность не выполняется. ОВОС описывает теплицы и сельскохозяйственное производство, но команда не выявила никаких признаков такой деятельности во время посещения местности. Единственная сельскохозяйственная деятельность, отмеченная в ходе посещения объекта, представляет собой скотоводство и животноводство. Стада состоят из крупного рогатого скота, лошадей и верблюдов, хотя, как сообщается, имеются стада коз, овец, а также птиц и эти стада часто принадлежат фермеру, которому принадлежит земельный участок.

Переходы для крупного рогатого скота включены в конструкцию дороги при консультации с фермерами и местными жителями. Временные переходы будут обозначены на этапе строительства для гарантии того, что экономическая деятельность местных жителей не будет затронута в результате строительства.

Приобретение земли

В настоящее время приобретение земли планируется в соответствии с национальным законодательством. Суще-

ствуует подготовленный национальный План действий по переселению жителей из зоны Проекта, хотя он не был доступен для рассмотрения на момент посещения площадки. На основе ОВОС и другой документации и решениях местных экспертов, приобретение земли будет соответствовать национальному законодательству и не приведет к значительным неблагоприятным последствиям для землевладельцев и местных жителей.

Команда получила План действий по переселению жителей из зоны Проекта (ППЖ) для Участка 1, на территории которого физическое и экономическое переселение будет осуществляться в рамках проекта. ППЖ соответствует национальному законодательству и международным стандартам. В ППЖ подробно изложено национальное законодательство по переселению и приобретению земли, а также сравнительный анализ для выявления расхождений между национальным законодательством и международными стандартами. Основные расхождения могут быть в оценке и формах компенсации.

Поощряется применение принципов других участков дороги относительно неофициальных землепользователей, местных жителей, уязвимых людей, существенно пострадавших заинтересованных сторон и коммерческой деятельности, к Участку 2, который финансируется ЕБРР. В связи с отсутствием физического перемещения и наличием ограниченной коммерческой деятельности вдоль Участка 2, единственные применяемые принципы включают защиту уязвимых людей, значительно пострадавших заинтересованных сторон и неофициальных землепользователей или местных жителей. Приобретение земли и связанная с этим деятельность будут выполняться в районном акимате и строительные компании не будут играть никакой роли в приобретении земли.

Неофициальные пользователи или местные жители не наблюдались в ходе посещения площадки, хотя, в связи с сезонным характером скотоводства и отсутствием физических барьеров для доступа к земельным участкам в этой области поощряется оценка более подробной консультации с животноводами, которые могут использовать места пересечения дороги. Это единственное выявленное расхождение, которое не соответствует ТР 5 ЕБРР, и, следовательно, меры по смягчению последствий были определены в ПСПД для решения вопросов, связанных с компенсацией и консультацией с неофициальными пользователями или пастухами, которые временно могут находиться в этой местности. Компенсация землевладельцам соответствует и национальному законодательству, и ТР 5 ЕБРР.

Дорога из Астаны до Алматы разделена на различные участки, которые финансируются различными МФУ с различными требованиями и стандартами. Очень важно координировать усилия и применять те же принципы, чтобы избежать "неразберихи", т. е. применения различных компенсационных мер и помощи при переселении - при необходимости - для различных участков. Такой потенциальный риск сводится к минимуму за счет того, что Участок 2, который финансируется ЕБРР, не будет требовать физического или экономического перемещения, и что приобретение земли будет координироваться местными исполнительными органами.

Уязвимые группы

Оценка уязвимых групп была выполнена для определения того, являются ли определенные общественные группы, затронутые проектом, особенно чувствительными к последствиям. Так как вдоль дороги нет населенных пунктов, маловероятно, что какие-либо уязвимые группы будут непосредственно затронуты проектом. Единственные люди, которые могут пострадать, это пастухи, проживающие и работающие - официально или неофициально - на близлежащих фермах. Пастухи могут быть наняты неофициально, и не иметь альтернативного ферме места жительства, и потому могут быть существенно затронуты при увольнении.

Пастухи потенциально могут быть идентифицированы в качестве уязвимых в том случае, если они используют землю неофициально. Большинство пастухов официально/неофициально наняты землевладельцами и фермерами в этой области, поэтому они получают компенсацию в соответствии с законодательством Республики Казахстан, однако, пастухи могут пересекать дорогу или временно жить там во время сезонной миграции, или, когда они перевозят животных на более крупные фермы для их продажи. Такие неофициальные пастухи не признаются в соответствии с национальным законодательством Республики Казахстан и, следовательно, меры по смягчению последствий были определены для оценки дополнительных компенсационных мер или консультативной деятельностью в соответствии с ТР 5 ЕБРР. Необходимость определение наличия неофициальных пастухов и землепользователей и возмещение им ущерба (при наличии их и ущерба) является требованием политики ЕБРР.

В зависимости от количества рабочих, мигрирующих в эту область, женщины могут быть уязвимы в связи с домогательствами. Как указано в разделе управления подрядчика, на территории строительного городка будут применяться строгие правила поведения. Приток мигрантов может повысить уязвимость женщин, хотя, по мнению местных экспертов, мигранты, работающие в строительной сфере, являются редкостью. Скорее всего, они работают на хозяйствах или заводах.

Люди, имеющие инвалидность или другие проблемы со здоровьем, или пожилые люди могут быть более уязвимы к увеличению уровня шума и пыли в результате строительных работ. Населенные пункты в непосредственной

близости к участку дороги ЕБРР отсутствуют, но село Аксуек находится всего в нескольких километрах, поэтому некоторые местные жители могут быть уязвимы.

Управление подрядчиками

Проект находится на заключительном этапе. Тендеры для подрядчиков еще не были подготовлены. Для строительства дорог будет назначено до двух подрядчиков и в будущем будут распределены роли по управлению и надзором за проектом. Кроме того, необходимо назначить квалифицированный персонал для контроля различных подрядчиков, которые выполняют строительную деятельность. Рекомендуется выполнять независимые проверки, чтобы обеспечить соответствие экологическим, здравоохранительным и социальным стандартам, а также чтобы социальные вопросы, такие как условия найма и стандарты для строительных городков, которые запланированы для работников, соответствовали требованиям ЕБРР.

Для размещения могут использоваться строительные "жилища", хотя было сообщено, что планируется только создание строительного городка. Количество рабочих, которых необходимо разместить, не указано (может достигать 500), и их расположение не известно. Было отмечено, что строительный городок будет соответствовать стандартам МФК⁴, что соответствует рекомендациям. Запланировано 18 строительных жилищ.

В целом, в строительной сфере преобладают мужчины, хотя некоторые профессии популярны и у женщин. Поощряется привлечение близлежащих сел для участия в цепи поставок для строительного городка - например, предоставление еды и других услуг. Вдоль дороги отсутствуют села, только отдельные фермы и строения. Таким образом, для обеспечения строительного городка поблизости может оказаться слишком мало людей. Точно так же не ясно, откуда будет браться рабочая сила. Было сообщено, что это будут местные люди, которые должны находиться в ближайших городах и селах.

Было сообщено о наличии планов управления дорожным движением для некоторых конфигураций, и что они будут находиться в рамках общего плана управления строительством для всего участка.

В ходе внутренней программы было выполнено посещение площадки для строительных работ (дорожные работы Алматы/Капшагай), чтобы рассмотреть подход к контролю безопасности подрядчика в Казахстане. Было отмечено, что условия труда, как правило, не в полной мере соответствуют требованиям МОТ/ЕБРР/МФК касательно использования СИЗ, ограждения площадок, рабочих смен/рабочих часов, вопросов заработной платы, отсутствия огней заднего хода на транспортных средствах. Тендерная документация на закупку строительных компаний должна включать стандарты характеристик ОТБОС, которым необходимо соответствовать. Краткая информация о правилах охраны труда и технике безопасности представлена ниже в Таблице 4.

⁴ ЕБРР/МФК Руководящие указания "Расположение рабочих: процесс и стандарты", 2009

Таблица 4: Национальные нормы гигиены труда и техники безопасности

Нормативный документ РОК	Соответствующие требования
SNiP 1.03-05-2001 «Нормы гигиены труда и техники безопасности во время строительства» Закон о "Гигиене труда и технике безопасности" 1/4528-2 от 28.02.2004	Условия на рабочем месте должны соответствовать всем санитарно-эпидемиологическим требованиям. <ul style="list-style-type: none"> • Регулярная проверка процесса для устранения или снижения рисков; • Предоставление информации, инструктаж и проверка значения ОНАС; • Обеспечение безопасных условий труда, спецодежды, СИЗ, первой медицинской помощи и дезинфекции. Работники имеют право прекратить работу, если вышеуказанное не предоставляется им бесплатно; • Если работа связана с определенными рисками, обеспечение дополнительной компенсации; • Обеспечение 0,5 литров молока в день для работников, связанных с опасными операциями; • Выполнение сертификации условий труда на производственных объектах при изменении режима работы или, по крайней мере, раз в 5 лет, если работа остается неизменной; • Расследование несчастных случаев и анализ несчастных случаев, записи о потере трудоспособности; • Получение страховки за нанесение вреда здоровью работников; • Выполнение медицинских осмотров раз в год; и • Предотвращение эскалации чрезвычайных происшествий

Рекомендуется полностью выполнять эти национальные требования, а также выходить за рамки таких требований для соответствия требованиям ЕБРР, которые в свою очередь требуют соответствия стандартам Гигиены труда и техники безопасности ЕС (OHS)⁵, которые относятся к проекту. Также необходимо предпринять следующее:

- Регулярное сообщение о соответствующей информации или ожидаемых изменениях, которые могут повлиять на рабочую силу и возможность предоставлять комментарии как часть постоянного улучшения, включая трудовое недовольство;
- Обеспечение безопасности для защиты работников и имущества;
- Обучение работников, а также обеспечение соответствующих стимулов для использования и соблюдения процедур гигиены труда и техники безопасности, а также защитного оборудования;
- Предотвращение чрезвычайных ситуаций, обеспечение готовности и реагирования.

На данном этапе Проекта, строительные компании - первичная цепь поставок - неизвестны. В ходе посещения местности, команда встречалась с Комитетом автомобильных дорог и должностными лицами, ответственными за тендерные мероприятия. Они подтвердили, что тендерные документы содержат ПСПД, поэтому все действия, требуемые Донорами и поддерживаемые Клиентом, были включены в договор для строительных компаний. Было установлено, что дополнительные требования ретроспективно могут быть добавлены в уже заключенные договоры, чтобы обеспечить соблюдение национального законодательства и международных стандартов.

Ключевые вопросы, связанные с цепью поставок и управлением подрядчиком, выявленные во время посещения площадки, представляют собой размещение рабочих, гигиену труда и технику безопасности, а также соответствие Трудовому кодексу и требованиям ЕБРР касательно рабочих часов и часов отдыха.

Учет особенностей безопасности дорожного движения

Статистика происшествий на Участке дороги в период между 2011 и 2014 годами следующая: 2011: 21 происшествие, 2012: 21 происшествие, 2013: 15 происшествий и 2014: 12 происшествий.

В рамках ТР 4 существует требование к рассмотрению соответствующих дорожных стандартов и стандартов управления безопасностью дорожного движения ЕС⁶ и, где уместно, к выполнению проверки безопасности дорожного движения для каждого этапа проекта и регулярному контролю происшествий и отчетов о происшествиях для выявления и решения проблем или негативных тенденций, связанных с безопасностью. В местах, где используются транспортные средства или скопления транспортных средств (приобретенных или арендованных) необходимо выполнить со-

⁵ Стандарты охраны труда ЕС подразумевают существенные законодательные требования ЕС в области безопасности и здравоохранения на рабочем месте с минимальными требованиями к гигиене труда и технике безопасности для защиты работников

⁶ Соответствует целям Директивы 2008/96/ЕС от 19 ноября 2008 года об Управлении безопасностью дорожной инфраструктуры

ответствующее обучение работников касательно безопасности водителя и транспортного средства. Необходимо выполнять регламентное техническое обслуживание всех транспортных средств, задействованных в проекте.

Проверка безопасности дорожного движения выявила ряд вероятных проблем безопасности дорожного движения на новой дороге. Наиболее значительные из них:

- Более высокие скорости, ведущие к повышенному риску аварий, связанных с усталостью – предложены меры для скоростей, которые должны поддерживаться на уровне 100 км/ч или ниже, включая знаки ограничения скорости, использование пластиковых дорожных указателей, использование тактильных бордюрных линий (или ребристости) и ограничения скорости полицией.
- Крупный рогатый скот и животноводство – несмотря на обеспечение подземных переходов, предполагается, что некоторые животные по-прежнему будут пересекать дорогу. Меры включают в себя предупредительные знаки о наличии животных и подходящие разрывы в центральном барьере. Хотя это дает водителям возможность сделать разворот. Чтобы это предотвратить, каждый такой зазор должен оснащаться бетонным бордюром.
- Планы пересечения и разворотов – Рекомендовалось, чтобы пересечение боковых дорог оставалось открытым для асфальто-бетонной средней полосы шириной в 6 м (минимум) (для движения транспорта с поворотом) и защищенным левым поворотным рядом для поворота влево.
- Перекрестки – был поднят ряд вопросов, в том числе касающихся недостаточной ширины средней линии, которая требует расширения, а также мощеной обочины. Мощеная обочина также даст небольшой прирост безопасности для небольшого количества пешеходов (в основном пастухи), которые могут пользоваться шоссе.
- Управление придорожными рисками – были рекомендованы меры, касающиеся свободной зоны, боковых уклонов, расширения водопропускных труб за пределами свободной зоны в целях безопасности и типы барьеров.
- Соответствие двухстороннему шоссе – были предложены меры для безопасного управления дорожным движением, включая разметку покрытия и знаки.
- Пешеходы – вдоль дороги наблюдалось очень мало пешеходов, и объем дорожного движения был умеренным, и поэтому пешеходы не будут вынуждены покидать специально отведенные для них места. Пешеходные переходы представляют высокий риск для всех участников дорожного движения и не рекомендуются для таких высокоскоростных дорог. Рекомендуется создать несколько последовательных разрывов шириной в 2 м в согласованных местах с предупредительными знаками. Кроме того, для пешеходов или пастухов, которые ходят по дороге, рекомендуется изолировать обочину по ширине в 1,5 м, чтобы обеспечить им возможность передвижения круглый год с повышенной изоляцией от транспортных средств.
- Общее – Необходимо обеспечить содействие полиции на такой новой дороге, особенно на этапе строительства, а также в первые месяцы после завершения работы. Также было рекомендовано провести кампанию по информированию общественности для местных жителей, которые живут в селах рядом с новой дорогой, чтобы проинформировать их о том, как безопасно использовать новую дорогу, прежде чем она будет открыта.

Группа проекта обсудила освещение на автобусных остановках, и было решено, что необходимости в нем нет. Вдоль дороги отсутствуют дома, и рейсовые автобусы ходят в светлое время суток. Дорога Алматы-Бишкек присоединяется к дороге, где пассажиры общественного транспорта могут сделать пересадку в направлении Астаны. Пешеходные переходы будут расположены на расстоянии 200 м от автобусных остановок. Местность плоская и здесь хорошо видны низкие объемы дорожного движения.

6 Сравнительный анализ и вспомогательная информация

6.1 Подход

Сравнительный анализ был выполнен для сравнения с требованиями и передовыми методами ОВОС ЕС. Основные выводы представлены в этом разделе отчета.

6.1.1 Качество воздуха

Исходные данные для контроля качества воздуха в ОВОСС не представлены. Эта информация необходима для расчета процентного увеличения концентрации загрязняющих веществ, связанной с предлагаемой схемой, и для проверки данных по выбросу транспортных средств, которые используются для прогнозирования эксплуатационных выбросов. Поэтому рекомендуется, чтобы базовый уровень контроля качества воздуха для NO₂ осуществлялся вдоль трассы в течение минимум 3 месяцев (предпочтительно 6 месяцев) до начала строительства. Может потребоваться непрерывный анализатор и диффузионные трубки.

ОВОСС выявила ряд чувствительных поселений на 43 км, 200 км, 307 км и 349 км от трассы дороги. Отсутствует карта, на которой показано положение таких поселений относительно трассы, это необходимо предусмотреть. Это также относится к имуществу рядом с трассой, но количество имущества и расстояние от трассы не указано. В ходе посещения площадки было установлено, что рядом с трассой не было выявлено никаких жилых домов, и это должно указываться в ОВОСС. Как минимум, ОВОСС должна указывать расстояние до ближайшего жилого дома вдоль участка трассы.

Экологическая естественная среда, такие как заповедная зона Жусандалы, не была определена как чувствительная к качеству воздуха. Карта границ заповедной зоны Жусандалы относительно трассы должна включаться в ОВОСС. Потенциальное воздействие качества воздуха на заповедную зону и любую чувствительную флору должно рассматриваться в оценке качества воздуха и ссылаться на области с флорой и фауной. Эта информация должна представляться для демонстрации соответствующих чувствительных факторов, которые рассматривались в рамках оценки.

Как показано ниже в Таблице 5, Стандарты качества воздуха в Казахстане либо равны, либо аналогичны, либо более строгие, чем стандарты ЕС.

Таблица 5: Стандарты качества воздуха

Загрязнитель	Стандарты Казахстана МСП а/ мг/м ³			Стандарты ЕС		
	20 мин	24 часа	среднее за 1 ч	среднее за 24 ч	Средне-годовое	Максимальное суточное
Диоксид азота	0,085	0,04	0.2 мг/м ³ (может превышать 18 раз в год)		0.04 мг/м ³	
Твердые частицы (PM ₁₀)	0,15	0,05		0.05 мг/м ³ (может превышать 35 раз в год)	0.04 мг/м ³	
Угарный газ	5,0	3,0				10 мг/м ³
Свинец	0,001	0,0003			0.0005 мг/м ³	

ОВОСС предусматривает расчетные выбросы в атмосферу на этапе строительства (Раздел 4.2.2, Таблица 4.6 ОВОСС) и заявляет, что прогнозируемые выбросы будут находиться в рамках предельных значений Казахстана. Прогнозируемые выбросы на этапе строительства представлены в тоннах (без указанно времени) и стандарты представлены в мг/м³, и лучше использовать те же единицы перед раскрытием документа общественности.

ОВОСС указывает, что оценка эксплуатационного качества воздуха основана на прогнозируемом дорожном дви-

жении до 2028 года, представленном в технико-экономическом обосновании, тем не менее, данные не были представлены в ОВОСС. Оценка учитывает только сценарий наличия деятельности, и качества воздуха не оценивается для сценария при отсутствии действий.

ОВОСС обеспечивает расчетные выбросы в атмосферу для эксплуатации, но необходимо указать, для какого временно периода был измерен такой выброс - среднее в час, среднее в год, среднее в день и т. д. Оценка учитывает выбросы в 20 м от дороги. На этом расстоянии предельные значения МДК не превышаются, поэтому чувствительные землепользователи за пределами этого расстояния вряд ли будут затронуты. В ОВОСС также должно указываться расстояние к ближайшей жилой собственности вдоль трассы, и будут ли предельные значения превышать на территории такой собственности.

6.1.2 Шум и вибрация

ОВОСС выявила ряд чувствительных поселений на 43 км, 200 км, 307 км и 349 км от трассы дороги. Это также относится к имуществу рядом с трассой, но количество имущества и расстояние от трассы не указано. Отчет не определяет любые экологические ареалы, которые могут быть чувствительными к шуму, например, Жусандалы. Влияние шума на естественную среду и любые охраняемые виды, которые в нем обитают, также должны рассматриваться и ссылаться на области с флорой и фауной. Эта информация требуется для выявления всех аспектов, потенциально уязвимых к шуму.

ОВОСС не включает каких-либо исходных исследований шума. Рекомендуются, чтобы дневное, утреннее и ночное исследование шума выполнялось вдоль трассы для получения исходных данных об уровне шума. Затем такая информация должна использоваться для выявления любых мест с повышенным уровнем шума и для рассмотрения последствий повышенного уровня шума в таких местах.

Прогноз относительно уровня строительного шума отсутствует. В ОВОСС указано, что при использовании "инженерного решения" ожидаются уровни шума, которые ниже норм, установленных в Казахстане. Это должно поддерживаться соответствующей методологией оценки строительного шума. Это будет рассчитываться на основе ожидаемых строительных работ и используемой техники. Оценка должна учитывать влияние на чувствительных обитателей, живущих возле трассы, строительной площадки и строительных маршрутов. Смягчение строительного шума включено в ПУМОС, но требуется дополнительная информация. Оценка строительной вибрации отсутствует, и если будут выполняться какие-либо строительные работы, которые, как известно, связаны с повышенным уровнем вибрации, например, забивание свай и уплотнение, они должны выявляться вместе с мерами по смягчению последствий.

В оценке эксплуатационного шума указано, что уровни шума будут ниже предела в 70 дБА в 20 м от дороги без шумовых барьеров и в 10 м с шумовыми барьерами. Тем не менее, на данный момент невозможно учесть такие результаты, так как ОВОСС не содержит какой-либо информации о методе, который используется для прогнозирования уровня шума, либо об интенсивности дорожного движения, и не представляет фактические спрогнозированные уровни шума.

Стандарт шума в Нормах Казахстана составляет 70-80 дБА. Директива ЕС о шуме окружающей среды не устанавливает ограничения шума и оставляет это на усмотрение государств-членов, однако Стандарты шума окружающей среды МФК широко применяются к проектам и обеспечивают альтернативный международный стандарт. Стандарты МФК представлены в Таблице 6.

Таблица 6: Стандарты шума окружающей среды МФК

Ориентировочные значения МФК		
Тип используемой земли (Чув-	Дневное время (07.00-22.00)	Ночное время (22.00-07.00)
Жилые районы	55	45
Коммерческие/промышленные	70	70

Ограничения шума МФК для коммерческих районов сопоставимы с ограничениями шума Казахстана, но ограничения шума МФК в жилых районах ниже. Фактические прогнозируемые уровни шума в 20 м от дороги не были включены в ОВОСС, поэтому невозможно было рассмотреть, будут ли превышены ограничения такого более низкого стандарта.

Рекомендуется, чтобы в ОВОСС определялось жилое имущество, которое находится рядом с дорогой, и рассчитывались эксплуатационные уровни шума в таких местах.

6.1.3 Гидрологическое воздействие

Поверхностные воды

В Разделе 2-3 ОВОСС указано, что Проект пересекает 3 сезонные реки: Тесик, Шенгенльды и Курмансай. В Разделе 4.1.7 ОВОСС указано, что наиболее значимой является река Или, и ближайший к дороге постоянный водоток представляет собой река Курты. Презентация относится к мостам через реку Тесик (2239+290), река Куыршак Шолак (2248+383) и река Шенгельды (2251+623), плюс 5 дополнительных меньших мостов. Отсутствует карта, на которой показано расположение таких рек относительно трассы, поэтому рекомендуется, чтобы карты рек и трассы предусматривались в ОВОСС, с четким обозначением рек.

В ОВОСС указано, что Проект пересекает 3 сезонные реки: Тесик, Шенгенльды и Курмансай. Они пересыхают летом, но несут значительные объемы воды и осадков весной. В презентации в Power Point указано, что дорога будет иметь 8 мостов, и неясно, пересекают ли 5 меньших мостов водотоки.

Неясно, будут ли новые мосты строиться рядом с существующими мостами, и затем старые мосты будут разобраны, либо существующие мосты будут разобраны и на их месте будут построены новые мосты. Презентация показывает направление дороги через русло реки во время строительства мостов. Это может иметь последствия для строительной программы и, вероятно, это может быть выполнено только в период засухи, и мосты должны завершаться до начала дождливого периода, чтобы избежать риска изоляции дороги.

Разрешение органов власти требуется для всех работ в пределах охранной зоны рек. Зона составляет 100 м для самых малых рек и 500 м для больших рек. Неясно, будут ли получены разрешения для таких рек, которые страдают от проекта.

Во время эксплуатации дороги, потенциально загрязненные стоки поверхностных вод, при необходимости, будут очищаться в отстойниках. ОВОСС также относится к использованию колодцев при наличии фильтрации. Вполне вероятно, что для этого потребуются коллекторы сточных вод. Кроме того, необходимо внести ясность касательно смягчения последствий для стока поверхностных вод, включая расположение отстойников и коллекторов, чтобы обеспечить очистку сточных вод перед их попаданием в реку.

Режим технического обслуживания дорог будет включать использование менее токсичных противообледенительных материалов.

Грунтовые воды

Воздействие на грунтовые воды во время строительства, как ожидается, будет незначительным, что связано с использованием передовых методов во время строительства. Дорога будет располагаться на насыпи, с прилегающими канавами, которые будут до 3 м ниже уровня земли. Наибольшее потенциальное воздействие на грунтовые воды будет наблюдаться во время строительства моста. В ОВОСС указано, что такое воздействие, скорее всего, будет минимальным, но такое заявление нуждается в дополнительном обосновании.

Водоснабжение

Было рассчитано количество воды, требуемое во время строительства. Следующие источники воды были определены как для питьевой воды, так и для строительной деятельности на этапе строительства.

- Строительная деятельность: Река Курты (это постоянная река), колодец в селе Каншенгель, и канал в 2325+750.
- Питьевое водоснабжение: 2 колодца, один из них по дороге Каншангеле-Топар, и второй - рядом с трассой на 2335+750 (это то же место, в котором расположен третий источник воды для строительной деятельности).

В ОВОСС указано, что в настоящее время эти источники воды используются для местных нужд, так как это включает меры по обеспечению минимального воздействия на поливную воду и поддержку диалога с фермерами. Дополнительные меры требуются для демонстрации того, как эти источники будут контролироваться во время строительства. Подрядчик будет нести ответственность за получение разрешения на использование поверхностных и грунтовых вод. Пополнение подземных вод не было предусмотрено, и это должно оцениваться, чтобы проект не истощал запасы водных ресурсов в этом засушливом регионе.

Требуемое количество воды во время эксплуатации и обслуживания дороги не было рассчитано.

Сточные воды

Для утилизации строительных сточных вод в реки требуются определенные разрешения, а также концентрации загрязняющих веществ должны быть ниже установленных ограничений. Неясно, будет ли предполагаемая утили-

зация поверхностных вод зависит от сезонности осадков или временного характера некоторых рек.

В ОВОСС указывается, что строительные сточные воды будут подвергаться осадкам и фильтрации, и сточные воды из строительных городков будут очищаться на площадке перед их утилизацией в поверхностные воды. Осадки из септика для туалетов будут отправляться на очистные установки.

В ОВОСС указано, что во время строительства бытовые сточные воды будут утилизироваться в бетонную септическую яму 1,5 м x 3 м, а затем перевезены в ближайшие канализационно-очистные сооружения на окраину Алматы.

Пока что неизвестно, каким образом сточные воды из зоны отдыха будут удаляться во время эксплуатации дороги, это должно быть указано.

6.1.4 Другие последствия

Геология и земля

Существует значительный риск эрозии почвы во время строительства, и были предложены подробные меры для снижения такого риска. Для защиты почвы требуется тщательный контроль во время строительства.

Меры для предотвращения загрязнения почвы во время строительства изложены в ПУМОС.

В ОВОСС не указаны какая-либо идентификация или тестирование потенциально загрязненных почв вдоль трассы. Это необходимо выполнить, чтобы избежать риска, связанного с распространением загрязнения в окрестные области, грунтовые воды или поверхностные воды во время строительства.

Флора и фауна

Вся трасса протекает через заповедную зону Жусандалы. Карта границ этой заповедной зоны относительно трассы должна включаться в ОВОСС.

В заповедной зоне находятся охраняемые виды, включая джейранов. Дорога потенциально может повлиять на жизнь таких видов, особенно в местах, где дорога находится на насыпи. Предполагается наличие двадцати переходов для скота с перерывами вдоль дороги, но пока неясно, могут ли джейраны использовать подземные переходы. Как упоминалось ранее, власти указали, что подземные переходы для скота непригодны для перехода джейранов.

Культурные ресурсы

В пределах 200 м от дороги отсутствуют какие-либо памятники. Могила и пять курганов расположены за пределами трассы. Могила, являющаяся предметом полноценных археологических раскопок, с записями и предметами исторической и археологической важности будет расположена в музее. Была проведена консультация с Институтом археологии, чтобы определить, нужно ли огородить пять курганов, либо представить их для общественного доступа.

Существуют процедуры для прекращения работы в случае обнаружения ранее неизвестных предметов культурного наследия во время строительства.

Тем не менее, как обсуждалось ранее, имеются мемориалы, замеченные в непосредственной близости к дороге. Для таких областей должны приниматься соответствующие меры.

Краткое изложение результатов сравнительного анализа представлено ниже в Таблице 7.

Таблица 7: Экологические и социальные последствия и смягчающие меры, выявленные в ESIA

Экологические ресурсы	Последствия, выявленные в ОВОС	Смягчающие меры, выявленные в ОВОС	Рекомендации
Период строительства			
	<p>Климат и качество воздуха Возможное воздействие на жителей ферм, расположенных вдоль дороги.</p> <p>Расположение и количество пострадавших людей не было выявлено. Есть некоторые поселения, выявленные в отчете (43км, 220км, 307км и 349км). ОВОСС также ссылается на жилые поселения рядом с трассой, но количество недвижимости и расстояние к месту их расположения от трассы не выявлено.</p> <p>Представлен прогнозируемый выброс в атмосферу, но методика прогнозирования не представлена.</p>	<p>Подрядчик должен нести ответственность за ежемесячный контроль качества воздуха в соответствии со стандартами Республики Казахстан во время строительства (включая проверку перед началом строительства).</p> <p>Хранилища и рабочие площадки не будут располагаться к жилой собственности ближе, чем на 200 м.</p>	<p>Необходимо получить исходную информацию о жилых домах рядом с трассой.</p> <p>Необходимо выполнить исходный контроль качества воздуха для NO₂ в местах вдоль дороги, по крайней мере, в течение 3 месяцев (предпочтительно в течение 6 месяцев) до начала строительства.</p> <p>Метод контроля качества воздуха и оборудования для строительного контроля должны указываться.</p> <p>Во время строительства должен выполняться визуальный контроль пыли, и при необходимости нужно принять меры по увлажнению пыли.</p> <p>На время работы необходимо создать горячую линию для жалоб, и номер должен отображаться в надлежащих местах возле схемы.</p>
Шум и вибрация	<p>Существует потенциал воздействия строительного шума и вибрации на обитателей окрестностей, например, жилую собственность и Жусандалы. Также существует потенциальное воздействие шума и вибрации на работников.</p>	<p>Зоны с уровнями шума выше 80 дБА должны помечаться предупредительными знаками.</p> <p>Строительство не должно выполняться ночью.</p> <p>Двигатели строительных транспортных средств должны изолироваться для снижения уровня шума.</p>	<p>Необходимо собрать более подробную информацию об обитателях, чувствительных к шуму.</p> <p>Необходимо рассчитать шум и вибрацию, которые связаны со строительной деятельностью. Для строительных работ с уровнем шума более 85 дБА и выше должны предусматриваться средства для защиты органов слуха. Работники не должны подвергаться уровню шума более 87 дБА.</p>
Водоснабжение	<p>ОВОСС включает расчет количества воды, требуемого для проекта.</p>	<p>Подходящие источники воды были выявлены.</p>	<p>ПУМОС должен включать меры для гарантии того, что местные жители, которые используют источники воды, не пострадают от использования такой воды. Необходимо оценить скорость пополнения грунтовых вод.</p>

Экологические ресурсы	Последствия, выявленные в ОВОС	Смягчающие меры, выявленные в ОВОС	Рекомендации
Поверхностные воды	Неумышленное пролитие материалов.	Передовые методы хранения материалов и устранения неумышленно пролитых материалов.	
Грунтовые воды	Выемка грунта рядом с мостами влияет на грунтовые воды.	Ничего не указано.	Необходимо выполнить дополнительную оценку потенциального влияния земляных работ на грунтовые воды рядом с мостами.
Управление сточными водами	Утилизация загрязненных сточных вод для строительных и бытовых нужд.	Предварительная очистка строительной воды с помощью коллекторов и фильтров. Очистка бытовых вод на месте. Для утилизации воды на поверхность требуется разрешение.	В ПУМОС должен указываться метод, который используется для очистки бытовых вод. В ЕММР должны указываться требуемые разрешения.
Геология и земля	Почва является тонкой и в летнее время могут возникнуть пылевые бури или эрозия почвы. Необходимо будет снять значительный объем плодородного слоя почвы для трассы и объездных дорог. Необходимо будет принять меры для восстановления плодородного слоя почвы. Необходимо использовать лицензированные карьеры, проверка карьеров рекомендуется сразу после их выбора. Также потребует оценка последствий строительного дорожного движения, связанного с карьерами.	Меры по смягчению последствий указаны в ПУМОС.	Для реализации смягчающих мер, во время строительства потребуются выполнение соответствующего контроля.
Экосистемы флоры и фауны	Шум, качество воздуха, нарушение обитания влияет на заповедную зону Жусандалы.	Ничего не указано.	Карта границ этой заповедной зоны относительно трассы должна включаться в ОВОСС. В ОВОСС указана охраняемая фауна в пределах заповедной зоны, но необходимо выполнить дополнительное рассмотрение нескольких мест обитания, в частности, джейранов. Перед началом строительства, эколог должен выполнить проверку на наличие охраняемых видов. Любые конкретные чувствительные обитатели должны

Экологические ресурсы	Последствия, выявленные в ОВОС	Смягчающие меры, выявленные в ОВОС	Рекомендации
			<p>выявляться и ограждаться перед началом строительства.</p> <p>Расчистка растительности не должна выполняться в сезон гнездования птиц.</p>
Геологические/сейсмические опасности	Не рассматривается в ОВОСС	Ничего не указано.	<p>Потенциальное воздействие геологической опасности на строительство и эксплуатацию дороги должно рассматриваться в ESIA. Если такая опасность не ожидается, это должно быть подтверждено.</p> <p>В ESIA указано, что сейсмическая активность составляет 9 баллов, но шкала не указана. Потенциальное воздействие сейсмической активности на дорогу, в частности мосты, и любые другие соображения должны указываться.</p>
Управление отходами	<p>Инертные материалы будут повторно использоваться в рамках проекта.</p> <p>Опасные материалы будут утилизироваться с помощью существующих муниципальных объектов для управления отходами.</p> <p>Древесина срубленных деревьев будет храниться за пределами зоны строительства, и продаваться населению в качестве дров.</p>	Ничего не указано.	
Культурные ресурсы	<p>Последствия для известных ресурсов культурного наследия, включая 1 могилу и курганы.</p> <p>Потенциальное разрушение ранее не обнаруженных ценностей во время земляных работ.</p>	<p>Ведется археологическое исследование могилы.</p> <p>Во время строительства по периметру курганов будет возведен забор длиной в 50 м. Был установлен процесс остановки работ в случае обнаружения археологических ценностей.</p>	<p>Карта, на которой показано расположение могилы и курганов и трассы должна включаться в ОВОСС.</p> <p>Во время оценки необходимо учитывать участки с высоким потенциалом обнаружения археологических ценностей, на которых должен присутствовать археолог-наблюдатель. ПУМОС должен содержать меры для обеспечения перемещения мемориалов, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, после консультации с их владельцами.</p>

Экологические ресурсы	Последствия, выявленные в ОВОС	Смягчающие меры, выявленные в ОВОС	Рекомендации
Визуальный ландшафт	Не рассматривается в ОВОСС	Ничего не указано.	Дорога будет представлять собой возвышенное строение в относительно плоской местности, поэтому необходимо оценить визуальные последствия.
Период эксплуатации			
Климат и качество воздуха	Влияние на качество воздуха находится в пределах ограничительных значений в 20 м от трассы. Неясно, будут ли они превышать допустимые ограничения в пределах такого расстояния, и пострадает ли от этого какое-либо имущество.	Смягчающие меры не предложены.	Необходимо выполнить исходный контроль качества воздуха для NO ₂ в местах вдоль дороги, по крайней мере, в течение 3 месяцев (предпочтительно в течение 6 месяцев) до начала строительства. Выброс в атмосферу для сценария при отсутствии действий также был оценен, и был рассчитан процентный выброс.
Шум и вибрация	Существует потенциал воздействия строительных шумов и вибрации на ближайших чувствительных обитателей, в частности на жилое имущество.	Шумовые барьеры и ландшафтная архитектура будут использоваться для снижения шума, если потребуется.	Расположение и тип смягчения шума должны выявляться и включаться в проект. Это должно основываться на надежном прогнозе уровня шума.
Водоснабжение	Требования к воде во время работы и обслуживания дороги не были рассчитаны.	Ничего не указано.	Ориентировочные требования к воде и потенциальным источникам воды должны предусматриваться в ОВОСС.
Поверхностные воды	Интенсивный сток во время осадков, а также перемещение отложений загрязняющих веществ.	Сток потенциально загрязненных поверхностных вод будет очищаться в коллекторах и колодцах, в которых происходит фильтрация (предположительно это уловители?).	Расположение таких коллекторов и уловителей должно указываться в ОВОСС.
Грунтовые воды	Слив загрязненных вод с дороги.	Использование дренажных каналов, водопропускных труб и очистки в отстойниках, перед утилизацией поверхностных вод.	
Управление сточными водами	Ничего.	Ничего не указано.	В ОВОСС должно указываться, каким образом будет выполняться управление сточными водами в зоне отдыха.
Геология и земля	После восстановления всех непокрытых областей земли во время строительства не ожидается никаких последствий.	Ничего не указано.	

Экосистемы флоры и фауны	Шум, качество воздуха, нарушение обитания влияет на заповедную зону Жусандалы.	Переходы для крупного рогатого скота включены в конструкцию дороги, но неясно, будет ли это подходить для джейранов и другой фауны.	ОВОСС и проект дороги требуют включения мер для предотвращения изоляции среды обитания джейранов и других млекопитающих.
--------------------------	--	---	--

Экологические ресурсы	Последствия, выявленные в ОВОС	Смягчающие меры, выявленные в ОВОС	Рекомендации
Геологические/сейсмические опасности	Не рассматривается в ОВОСС		
Управление отходами	Образование гравия и соли в связи с эксплуатацией дороги в зимнюю пору, ила из отстойников для дождевой воды, асфальта, гравия и бетона.	Утилизация в существующие муниципальные объекты для утилизации отходов, свалки для минеральных материалов и перерабатывающие предприятия.	В ОВОСС должно указываться, что ил из отстойников может привести к повышенным концентрациям тяжелых металлов в сливе загрязненной воды с дороги.
Культурные ресурсы	Влияние на состояние 5 курганов.	Была проведена консультация с Институтом археологии, чтобы определить, нужно ли огородить пять курганов, либо представить их для общественного доступа.	
Визуальный ландшафт	Не рассматривается в ОВОСС	Ничего не указано.	Дорога будет представлять собой возвышенное строение в относительно плоской местности, поэтому необходимо оценить визуальные последствия. Вырубка деревьев и их замена, а также накопление запасов и восстановление голой земли должны включаться в оценку.

6.2 Оценка по сравнению с определенными требованиями ОВОС

6.2.1 Ключевые требования ОВОС

Краткая информация о состоянии соответствия Директиве ОВОС ЕС, Приложение III, представлена в Таблице 8 ниже.

Таблица 8: Соответствие Директиве ОВОС ЕС

Требования Директивы ОВОС ЕС, При-		Оценка соответствия
1	Описание проекта.	Описание проекта представлено в существующей ОВОСС. Представленное отображение условий не является достаточно подробным.
	Описание физических характеристик всего проекта и требований к использованию земли во время этапа строительства и эксплуатации.	Описание проекта охватывает: <ul style="list-style-type: none"> • Основную концепцию • Техническую концепцию • Подход к строительству. • Ограниченную информацию о режиме эксплуатации
	Описание основных характеристик производственных процессов, например, характер и количество использу-	ОВОСС не включает описание используемых материалов оценочного количества и назначения.
	Оценка, по типу и количеству, ожидаемых отходов и выбросов (вода, воздух и почва, шум, вибрация, свет, тепло, радиация и т. д.) в результате выполнения производственного процесса	Это обеспечивает некоторую оценку, по типу и количеству, ожидаемых отходов и выбросов (вода, воздух, шум, вибрация и т. д.) в результате выполнения предложенного проекта. Тем не менее, другая информация, такая как уровни шума, отсутствует.
2	При необходимости, план основных альтернатив, изученных разработчиком, и указание основных причин для такого выбора с учетом экологических последствий.	Альтернативы не были рассмотрены, так как расширение существующей дороги предположительно имеет меньшие последствия, чем альтернативные варианты.
3	Описание экологических аспектов, вероятно, в существенной степени будет зависеть от предложенного проекта, включая, в частности, население, фауну, флору, почву, воду, воздух, климатические факторы, материальные активы, включая архитектурное и археологическое наследие, ландшафт и взаимосвязь между этими факторами.	<p>Население: В ОВОСС определены некоторые местные поселения и рассматривается имущество рядом с дорогой, но требуется дополнительная информация. Существует ограниченное количество информации об объектах, инфраструктуре и экономике.</p> <p>Фауна и флора: В ОВОСС представлена ограниченная информация об объектах, инфраструктуре и экономике.</p> <p>Почва: В ОВОСС описывается существующая геология, но имеется недостаточно информации о сейсмических и геологических опасностях.</p> <p>Вода: В ОВОСС представлена ограниченная информация о существующей гидрологии. Описаны источники загрязнения и охрана вод.</p> <p>Воздух и климатические факторы: В ОВОСС описана существующая метеорология и климат, но не представлены данные о контроле качества воздуха.</p> <p>Материальные активы включают архитектурное и археологическое наследие и ландшафт: В ОВОСС описаны охраняемые природные и исторические достопримечательности.</p> <p>Взаимосвязь между вышеуказанными факторами: рассматривается на месте.</p>
4	Описание (1) вероятных существенных последствий предложенного проекта на окружающую среду возникает в результате: существования проекта, использования природных ресурсов, выброса загрязняющих веществ, создания загрязняющих веществ и устранения отходов;	ОВОСС устанавливает оценку вероятных существенных последствий во время строительства и эксплуатации предложенной дороги. Население: Воздействие дорожного движения, особенно на этапе строительства и эксплуатации, выявлено не полностью. Фауна: Воздействие, касающееся наземной фауны, определено не полностью. Флора: Воздействие на наземную флору и расположение охраняемых зон определено не полностью.

	<p>(1) Это описание должно охватывать прямое воздействие и любое косвенное, вторичное, не прямое, краткосрочное, среднесрочное и долгосрочное, постоянное и временное, положительное и отрицательное воздействие проекта.</p> <p>Описание разработчиком методов прогнозирования, используемых для оценки воздействия на окружающую</p>	<p>Почва: В ОВОСС указано, что материалы будут получаться только из существующих карьеров с ОВОСС и разрешениями.</p> <p>Вода: Воздействие на качество и количество поверхностных и грунтовых вод (включая подачу питьевой воды) во время строительства и эксплуатации обсуждается в существующей ОВОСС.</p> <p>Воздух: Выявлены потенциальные источники выброса в атмосферу и проблемы с пылью во время строительства.</p> <p>Климатические факторы: Выброс парниковых газов и проблемы, связанные с воздействием на микроклимат, не выявлены.</p> <p>Культурные достопримечательности: Выявлены археологические достопримечательности.</p> <p>Ландшафт: Воздействие на ландшафт не рассматривается.</p> <p>Положительное влияние также указано, например, повышение безопасности дорожного движения, сокращение времени в пути и экономически преимущества.</p> <p>В существующей ОВОСС не выявлено, будет ли воздействие прямым или непрямым; краткосрочным, среднесрочным или долгосрочным; постоянным или временным.</p> <p>Суммарное воздействие на экологические составляющие, включая населенные пункты, не рассмотрено и не подсчитано в ОВОСС.</p> <p>Методология оценки воздействия не совсем ясна и не изложена в отчете ОВОСС.</p>
5	<p>Описание мер, предусмотренных для предотвращения, снижения и, по возможности, компенсации любого существенного негативного воздействия на окружающую среду.</p>	<p>В ОВОСС указаны предложенные меры по смягчению и компенсации во время строительства и эксплуатации.</p> <p>Население: Отсутствует описание предложенного расположения подъездных дорог и соединений с площадкой. План управления дорожным движением отсутствует. Требуются дополнительные меры для смягчения последствий для местного населения.</p> <p>Фауна и флора: Требуются дополнительные смягчающие меры для охраняемых видов.</p> <p>Почва: сейсмическая активность и геологические опасности не были рассмотрены.</p> <p>Вода: Требуются дополнительные меры для защиты качества грунтовых и поверхностных вод.</p> <p>Воздух: Могут потребоваться дополнительные меры, если в ходе оценки будет выявлено, что прогнозируемые последствия являются более существенными.</p> <p>Климатические факторы: Выброс парниковых газов и проблемы, связанные с воздействием на микроклимат, не были рассмотрены.</p> <p>Культурное наследие: Меры по защите культурных достопримечательностей были рассмотрены надлежащим образом.</p> <p>Ландшафт: Не оценивался, но меры по восстановлению голой земли и пересадки деревьев были оценены.</p>
6	<p>Краткое содержание отчета представлено вышеуказанными заголовками.</p>	<p>Краткое содержание отчета отсутствует.</p>
7	<p>Указание любых трудностей (технические недостатки или отсутствие опыта), с которыми сталкивается разработчик при составлении информации</p>	<p>Не указано.</p>

6.2.2 Социальные требования

Из Директивы 2011/92/EU ЕП и Совета от 13-го декабря 2011 года об оценке влияния, определенных общественных и частных проектов на окружающую среду с учетом социальных проблем:

Директива подчеркивает необходимость эффективного участия общественности в процессе принятия решений, а также участия объединений, организаций, в частности правительственных организаций. Директива подчеркивает, насколько участие общественности обеспечивает подотчетность и прозрачность процесса принятия решений и повышает осведомленность общественности об экологических проблемах. Обнародование документов оценки воздействия для общественного обсуждения также является требованием в рамках директивы, которое подчеркивает, что прямое или косвенное воздействие на население и здоровье людей также должно включаться в документы.

Информация для общественности может передаваться с помощью общественных уведомлений или с помощью

других подходящих средств, таких как электронные средства массовой информации, плакаты, брошюры или телефонные звонки в начале процесса оценки. Необходимо обеспечить разумные сроки, чтобы дать общественности возможность подготовиться и принять участие в консультационной деятельности, гарантируя донесение информации надлежащим образом. Результаты консультаций могут записываться и приниматься во внимание в ходе проекта.

Директива была изменена в 2014⁷ году для акцентирования внимания на защите и поощрении культурного наследия и укрепления общественного доступа к информации. Поправки дают возможность собрать и включить информацию в проект, даже если она не проходит через официальные каналы заинтересованных сторон.

Национальные требования ОВОС также обеспечивают скорейшее привлечение соответствующих заинтересованных сторон для участия в принятии решений и обмена мнениями, и обратной связи по Проекту.

ОВОС не обеспечивает оценку воздействия на здоровье человека, тем не менее, охватывает влияние на население и культурное наследие.

⁷ Директива 2014/52/EU ЕП и Совета от 16 апреля 2014 года, вносящая изменения в Директиву 2011/92/EU об оценке влияния некоторых общественных и частных проектов на окружающую среду

7 Выводы и рекомендации

7.1 Общие выводы

Как считается, проект дороги должен обеспечить преимущества, которые включают в себя существенное улучшение транспортной сети, с участком дороги, который потенциально финансируется ЕБРР, которая соединяет Алматы, крупнейший город и экономический и культурный центр, и столицу Казахстана. Меры по безопасности дорожного движения будут приняты в качестве части проекта (и другие, которые будут выявлены по результатам проверки дорожного движения), и должны значительно повысить безопасность дорожного движения. Дорога будет обслуживать местные и национальные транспортные нужды, а также сельскохозяйственный сектор, который является ключевым сектором в Казахстане и получит наибольшее преимущество. Доходы увеличатся в поселениях, находящихся неподалеку от дороги, таких как Каншегель, Ащису и Айдарлы, которые получают выгоду от транспортных связей. Дорога также станет частью маршрута между Китаем и Западной Европой через Западный Китай, через Казахстан в Россию. Это имеет определенные экономические выгоды для торговой и туристической перспективы. Дорога будет использоваться для международной транспортировки товаров в другие страны, включая Таджикистан, Киргизию и Узбекистан. Считается, что проект также будет содействовать правительству в укреплении потенциала учреждений, ответственных за управление национальной дорожной сетью, а также при подготовке и реализации плана действий по обеспечению дорожного движения и улучшения технического обслуживания дорог.

На основе обзора сравнительного анализа ОВОСС, обзора дополнительной документации, посещения площадки для проверки текущей дороги и совещания с несколькими заинтересованными сторонами, был сделан вывод, что этот проект Б, как определено в Экологической и социальной политике ЕБРР, по большей части, соответствует ТР и стандартам ЕС, хотя новый проект ОВОСС требует дальнейшей доработки для полного соответствия стандартам. Кроме того, имеются области проекта, которые не структурированы и полностью соответствуют ТР1, ТР2, ТР4, ТР5 и ТР10. В рамках ОВОСС существует достаточно комплексный ПУМОС со смягчающими мерами и ПСПД, который был разработан на основе расхождений, которые были выявлены для обеспечения дополнительных мер по смягчению последствий и исследований, которые рекомендуется выполнить с ПУМОС, чтобы гарантировать полное соответствие проекта стандартам. Оценка была выполнена на относительно раннем этапе жизненного цикла этого проекта строительства дороги, поэтому ОВОСС может быть пересмотрена и завершена, и можно реализовать ПСПД.

Сфера, для которой требуется дополнительная информация и надлежащие смягчающие меры, как это подробно изложено в этом отчете, связана с социальными проблемами. Тем не менее, был сделан вывод, что Проект вряд ли станет результатом значительных, долгосрочных или негативных социальных последствий. Ключевые социальные проблемы проекта включают:

- Приток рабочих-мигрантов, проживающих на площадке.
- Управление логистикой
- Переход дороги крупным рогатым скотом во время строительства
- Приобретение земли - земля для 30-метровой отводной полосы приобретена у девяти землевладельцев вдоль Участка 2
- Сохранение культурного наследия и мемориальных площадок вдоль дороги
- Здоровье и безопасность местного населения во время строительства

Законодательство, регулирующее переселение и приобретение земли в Казахстане, не позволяет выполнить компенсацию в пользу неофициальных землепользователей и жителей, которые будут косвенно затронуты проектом. Важно определить людей без правового статуса и обеспечить надлежащую компенсацию за утраченные средства к существованию или жилья.

Строительная отрасль в Казахстане часто не соответствует правилам труда, здравоохранения и техники безопасности с точки зрения СИЗ, рабочих часов и часов отдыха. Строительные городки будут построены для обеспечения жилья для работников у дороги. Правила поведения будут разработаны для минимизации конфликтов с местным населением, преследований и антисоциального поведения.

Для получения полной информации о всех сферах улучшения и действиях, предложенных для обеспечения соответствия, которые были выявлены в ходе проверки, см. Природоохранный и социальный план действий (ПСПД) в Приложении D. Теперь он должен рассматриваться как часть планов инвестирования дороги.

7.2 Сводная информация для сравнения с Требованиями к реализации проекта ЕБРР

7.2.1 Введение

В отношении конкретных Требованиях к реализации проекта ЕБРР (ТРП) экологическая и социальная оценка выполнялась в отношении таких требований, как это представлено в предыдущих главах. Сводка информации о проекте по сравнению с требованиями к реализации проекта представлена в Таблице 11 на обратной стороне листа в соответствии со сводной таблицей согласно руководству ЕБРР.

Сводная информация о соответствии обеспечивает систематический обзор соответствия проекта Экологической и социальной политике ЕБРР, как это определено с помощью применимых Требованиях к реализации проекта (ТРП). Область соответствия охватывает все ТРП, применимые к финансируемым проектам, таким как этот проект. Все ТРП являются применимыми, за исключением ТР 7: Коренные жители и ТР 9: Финансовые посредники.

Подробная информация в соответствии со сводной таблицей обеспечит основу, с которой нужно будет сравнивать дальнейшую реализацию проекта с помощью ежегодного экологического и социального процесса отчетности, который будет реализован ЕБРР. Таблица соответствия, как представлено в ТОР, обеспечивает от 2 до 10 показателей для каждого применимого ТР: 1-10.

7.2.2 Краткое руководство по соответствию ЕБРР

Для всех ТРП (показатели со всеми числовыми ссылками) была представлена сводная информация об общем соответствии ТРП. В случае отхождения от ТРП было представлено обоснование и ссылка на подтверждающие документы, как и требуется.

Для каждого показателя в рамках ТРП, 3 этапа были завершены, как указано ниже в соответствии с руководством ЕБРР:

1. Решить, применимы ли показатели. Для проектов Категории А и В начальная точка представляет собой применимость всех показателей, если проект не имеет существенных аспектов, связанных с показателями (т. е. отсутствие рисков), в случае чего показатель должен иметь значение "Н/Д" и должна даваться краткая информация о причине. Для проектов Категории С начальная точка представляет собой все показатели со значением Н/Д, если только проект не имеет существенных аспектов, связанных с показателем (т. е. существует материальный риск).
2. Решить, возможен ли вариант. Если нет (например, если показатель будет применяться, но на дальнейших этапах проекта), такой показатель должен иметь значение "NOP", и необходимо представить краткую информацию о причине. Если отсутствие мнения представляет собой упущение материала в обзоре, необходимо указать ссылку на его рассмотрение в отчете и привести краткую информацию касательно любых рекомендаций.
3. Присвойте показателю значение, как показано ниже, и представьте краткое обоснование.

Таблица 9: Присвоение значения показателю

ЕС	Превышение соответствия: Проект вышел за пределы ожиданий в соответствии с требованиями ТРП ЕБРР. ЕБРР должен иметь возможность использовать проект со значением ЕС в качестве модели для положительного Экологического и социального воздействия.
FC	Полностью соответствует: Проект полностью соответствует требованиям ЕБРР, и местным и Европейским руководящим принципам и политикам окружающей среды, охраны труда и техники безопасности.
PC	Частичное соответствие: Проект не в полной мере соответствует требованиям ЕБРР, но имеет системы, процессы и смягчающие меры, которые будут использоваться для устранения недостатков.
MM	Значительное несоответствие: Проект в значительной степени не соответствует требованиям ЕБРР, и системы, процессы и смягчающие меры не могут использоваться для устранения недостатков.

1. Комментарии/вопросы: *Оставьте краткие комментарии об актуальности такого требования для проекта и объяснение выбранной оценки.*
2. Требуемые действия: *Если применимо, кратко опишите любые действия, требуемые клиентом для достижения полного соответствия каждому требованию. Если соответствующее действие включено в ПСПД для этого проекта, пожалуйста, предоставьте ссылку на ПСПД.*
3. Сводная информация о ТРП: *Предоставьте общую информацию для сравнения с ТРП при использовании вышеуказанных определений соответствия со вспомогательными комментариями. В некоторых случаях достаточно рассмотреть только краткую информацию о ТРП, в зависимости от Этапа 1 выше.*

Примечание: Значительное несоответствие (в обоих показателях и на уровне ТРП) имеет значительные последствия для утверждения проекта и требует особого внимания. Принимая решение относительно эффективности мер по устранению недостатков, консультант должен выполнить структурированный обзор уровня остаточного (после утверждения) риска и доверительного уровня, которые Проект может успешно использовать для решения проблемы несоответствия Политике с помощью ПСПД. В Таблице 10 указан необходимый подход.

Таблица 10: Уровень риска/Доверительный уровень

Уровень риска	Высокий	PC	MN	MN
	Средний	PC	PC	MN
	Низкий	FC	PC	PC
		Высокий	Средний	Низкий
		Доверительный уровень		

Таблица 11: Сводная информация о Требованиях к реализации проекта ЕБРР для Программы инвестирования

КРП Ссыл- ка	Требование к реализации проекта	Значение	Комментарии/вопросы:	Требуемые действия	ПСПД Ссылка
1	Оценка и управление экологическими и социальными последствиями и проблемами				
<p>Сводная информация: Последствия были выявлены и оценены, и были устранены с помощью мер по смягчению последствий, предусмотренных в достаточно сложном Плате по управлению и мониторингу окружающей среды (ПУМОС) в рамках ОВОСС. Тем не менее, ОВОСС требует дополнительной работы для соответствия стандартам Европейского союза (ЕС) и, следовательно, предложены некоторые дополнительные рекомендации на основе результатов сравнительного анализа ОВОСС и общего аудита, чтобы гарантировать, что проект полностью соответствует современным методам, Требованиям к реализации проектов ЕБРР и соответствующим стандартам ЕС. Дополнительные действия предложены для обеспечения Организационной способности и ответственности.</p>					
1.1	Экологическая и социальная оценка	PC	<p>ОВОСС, как правило, относится к используемым методам оценки, но не обеспечивает последовательного изложения используемого подхода или данных. Результаты некоторых оценок, например, эксплуатационного шума, не представлены. Оценка шума и качества воздуха зависят от профессионального суждения, которое не подкреплено более надежной оценкой.</p> <p>Получен ряд эксплуатационных и экологических разрешений, но другие требуемые разрешения не были получены.</p>	<p>Пересмотр ОВОСС или обеспечение дополнения для ОВОСС с положениями, содержащими дополнительную информацию и дополнительные исследования в области, которые включают шум и качество воздуха.</p> <p>Получение необходимых разрешений перед выполнением деятельности, для которой требуются разрешения.</p>	3.1 - 3.10 1.6
1.2	Системы экологического и социального управления	NOP	Комитет автомобильных дорог не имеет системы управления окружающей средой. Неизвестно, имеет ли ГРП систему управления окружающей средой.	Разработка системы управления окружающей средой в соответствии с ISO 14001 или ГРП.	1.3
1.3	Экологическая и социальная политика	NOP	Неизвестно, имеет ли Комитет автомобильных дорог экологическую и социальную политику.	Разработка или пересмотр и обновление существующих экологических и социальных политик для ГРП и введение в договорные положения с подрядчиками.	1.5
1.4	План по управлению окружающей средой и социальной сферой	PC	ПУМОС является достаточно сложным, но требует дополнительной информации. Включены некоторые передовые строительные методы, но недостаточно эксплуатационных смягчающих мер. Для некоторых областей будет сложно определить объем смягчающих мер в связи с недостатком надежной/исходной оценки последствий.	Все действия, как представлено в ПСПД, дополняют ОВОСС и ПУМОС.	Все

1.5	Организационная способность и ответственность	РС	<p>ГРП и Клиент должны иметь надлежащую способность для реализации Проекта. Хотя ГРП еще не была составлена. Подрядчики также несут ответственность за охрану труда и технику безопасности, дорожное движение и безопасность дорожного движения, а также за управление окружающей средой. Подрядчики не были назначены, поэтому для оценки организационной способности отсутствует достаточное количество информации. Кроме того, будет выполнено назначение КУП /КНП для управления проектом.</p>	<p>Может потребоваться оценка организационной способности после назначения подрядчиков и КУП и КНП, и выполнение соответствующего обучения.</p> <p>Обеспечение надлежащего штата.</p>	<p>1.2</p> <p>1.9</p>
-----	--	----	--	---	-----------------------

КРІ Ссылка	Требование к реализации проекта	Значение	Комментарии/вопросы:	Требуемые действия	ПСД Ссылка
1.6	Управление цепью поставок	PC	Первичная цепь поставок для Проекта включает строительные компании, которые будут назначены для выполнения строительства дороги. В соответствии с Трудовым кодексом, цепь поставок не должна использовать детский труд или принудительный труд. Регулярные проверки трудовых условий и охраны труда и техники безопасности будут выполняться Дорожной полицией и другими соответствующими государственными органами. Национальное законодательство не требует выполнения независимых проверок цепи поставок.	<p>Рекомендуется выполнять независимую проверку цепи поставок.</p> <p>Ежеквартальная проверка охраны труда и техники безопасности подрядчика.</p> <p>Создание и поддержка процедуры отчетности о происшествиях, связанных с охраной окружающей среды, здоровьем и безопасностью жизнедеятельности, для ведения записей о ежегодном контроле и происшествиях.</p>	2.5 1.7 1.8
1.7	Контроль проекта и отчетность	PC	ОВОСС ссылается на слабые процедуры контроля в Казахстане, и для отчетности в ОВОСС не хватает данных и информации для оценки.		
2	<p>Трудовые и рабочие условия</p> <p>Сводная информация: Строительные компании пока не назначены. Оценка включала национальное законодательство с точки зрения трудоустройства и охраны труда и техники безопасности. Были предложены меры для гарантии полного соответствия TP 2</p>				
2.1	Кадровая политика и рабочие взаимоотношения	NOP	Пока что подрядчики не назначены, поэтому невозможно рассмотреть и прокомментировать их кадровую политику и рабочие взаимоотношения. Предполагается, что они будут соответствовать национальному законодательству, что является требованием ЕБРР.	При назначении подрядчиков, их кадровая политика и методы должны представляться для рассмотрения. В качестве процесса оценки и выбора, необходимо рассмотреть критерии предыдущей деятельности.	1.5, 2.1, 2.8
2.2	Детский труд и принудительный труд	FC	Детский труд и принудительный труд запрещен в соответствии с Трудовым кодексом Казахстана и поэтому предполагается, что назначенные подрядчики будут соответствовать требованиям ЕБРР и национальному законодательству.	Действия не требуются.	-
2.3	Недискриминационные и равные возможности	PC	Трудовой кодекс Казахстана и дополнительное законодательство запрещает дискриминацию и обеспечивает равные возможности, хотя в строительной индустрии преобладают мужчины.	При назначении подрядчиков, их кадровая политика и методы должны рассматриваться для подтверждения позиции компании относительно недискриминационных и равных возможностей. В качестве части тендерных/конкурсных процессов, экологические и социальные политики должны включаться в договорные положения.	1.5, 2.1, 2.8

⁹ На этапе оценки информация будет ограничена. Оценка соответствия должна рассматривать определенные планы по контролю и отчетности (например, по сравнению с требованиями ПСПД) и должна рассматривать, имеются ли доказательства слабого контроля/отчетности со стороны клиента в других соответствующих проекта - которые могут снизить доверие в будущем.

2.4	Организации работников	NOP	<p>Маловероятно, что коллективные договоры будут заключены с профсоюзом, так как сотрудники, скорее всего, имеют отдельные договоры с основными подрядчиками. В зависимости от количества нанятых сотрудников, могут существовать попытки создания рабочих организаций, хотя пока что слишком рано, чтобы выносить решения на этот счет.</p>	<p>При назначении подрядчиков, их кадровая политика и методы должны рассматриваться для подтверждения подхода компании к организациям работников. В качестве части тендерных/конкурсных процессов, экологические и социальные политики должны включаться в договорные положения.</p>	1.5, 2.1, 2.8
-----	-------------------------------	-----	--	--	---------------

КРІ Ссыл-ка	Требование к реализации проекта	Значение	Комментарии/вопросы:	Требуемые действия	ПСПД Ссылка
2.5	Зарботная плата, пособия и условия труда и проживания	NOP	Строительные компании пока не назначены, хотя ОВОСС содержит некоторые меры для обеспечения размещения работников в соответствии со стандартами МФК, и будет содержать необходимые объекты для обеспечения условий гигиены, но полная информация не представлена. Информация о заработной плате и рабочих условиях не включена в ОВОСС.	Строительные городки должны полностью соответствовать стандартам МФК. При назначении подрядчиков, необходимо рассмотреть заработные планы и пособия, а также выполнить проверку размещения работников для обеспечения полного соответствия стандартам МФК. В качестве части тендерных/конкурсных процессов, экологические и социальные политики должны включаться в договорные положения.	1.5, 2.1, 2.8
2.6	Сокращение ¹⁰	Н/Д	Не применимо	Действия не требуются.	-
2.7	Механизм рассмотрения жалоб	РС/MN	Официальный механизм рассмотрения жалоб работников отсутствует. ПВЗС, подготовленный в рамках такого задания, содержит необходимые стратегии для внутренней и внешней связи, включая взаимодействие с подрядчиками и рабочими.	Утверждение и реализация ПВЗС.	10.1, 10.3
2.8	Работники, не являющиеся сотрудниками компании	NOP	Информация недоступна.	При назначении подрядчиков необходимо выполнить рассмотрение позиции компаний относительно работников, не являющихся сотрудниками компании. В качестве части тендерных/конкурсных процессов, экологические и социальные политики должны включаться в договорные положения.	1.5, 2.1, 2.8
2.9	Цепь поставок	NOP	Первичная цепь поставок представляет собой строительные компании, которые будут назначены для выполнения работы. Вопросы, связанные с управлением цепью поставок, в ОВОС не обсуждались.	Соответствие трудовым и рабочим условиям требуется для всех строительных компаний.	2.1
2.10	Требования к персоналу службы охраны	NOP	Пока что слишком рано принимать решение относительно того, будет ли назначена охрана для патрулирования площадки. Персонал службы охраны в ОВОСС не обсуждается.	При назначении подрядчиков, необходимо выполнить рассмотрение их подхода к охране.	4.5
3	<p>Эффективность ресурсов и предотвращения загрязнения и контроль <i>NB. Во время оценки необходимо тщательно рассмотреть (и установить), какие правила и стандарты были применены в оценке соответствия (например, ЕС, Национальные, Отраслевые, Передовые методы). Оценка должна рассматривать использование альтернативных методов.</i></p> <p>Сводная информация: Было выявлено несколько областей деятельности, в которых были обнаружены расхождения с ОВОСС.</p>				
3.1	Эффективность ресурсов	FC	В ОВОСС указаны материалы, которые будут перерабатываться в рамках проекта для снижения количества отходов, и требуемого количества новых материалов.	Действия не требуются.	-

¹⁰ Не будет применяться к многим проектам на этапе оценки. Тем не менее, доказательства, в рамках последних 3 лет подхода клиента к сокращению расходов, которые не соответствуют Политике, должны приниматься во внимание.

КРІ Ссылка	Требование к реализации проекта	Значение	Комментарии/вопросы:	Требуемые действия	ПСД Ссылка
3.2	Предотвращение и контроль загрязнения - Выбросы в атмосферу	PC	Выбросы в атмосферу были рассчитаны, и ожидается, что они будут соответствовать ограничениям Казахстана и ЕС после пересмотра оценки для более четкой демонстрации последствий для чувствительных обитателей. В ОВОСС указано, что уровни шума соответствуют стандартам Казахстана, но вспомогательная оценочная информация и результаты не были подтверждены для ОВОСС. Более строгие стандарты МФК для шума в жилых районах также должны рассматриваться.	Требуются исходные данные о качестве воздуха. Указание метода контроля качества воздуха и оборудования для контроля строительства. Выполнение базового исследования шума. Оценка прогнозируемого шума и вибрации в указанных местах.	3.2 3.4
3.3	Предотвращение и контроль загрязнения - Сточные воды	PC	Меры включены в ПУМОС, но требуются дополнительные меры и они должны подробно излагаться в проекте.	Требуется дополнительная информация об очистке и утилизации сточных вод.	3.5
3.4	Парниковые газы ¹¹	PC	Была выполнена оценка выброса в атмосферу, но отсутствует конкретное выявление парниковых газов, и их воздействие не было оценено.	Оценка парниковых газов и их воздействия на микроклимат.	3.1
3.5	Вода	PC	Требования к воде и некоторым источникам воды для использования во время строительства были выявлены, но количество утилизируемых грунтовых вод не было рассмотрено. Необходимо добавить в ПУМОС и проект дополнительные меры для смягчения последствий, чтобы снизить риск загрязнения поверхностных и грунтовых вод. Необходимо избегать истощения водных ресурсов в этой области, в частности это касается некоторых колодцев, которые используются пастухами.	Оценка воздействия на воду, а также количества утилизируемых грунтовых вод. Оценка использования воды во время эксплуатации и технического обслуживания, а также способ утилизации сточных вод из зоны отдыха.	3.5
3.6	Отходы	PC	Были рассчитаны ожидаемые отходы, и была выявлена большая часть путей утилизации.	Обеспечение используемых материалов, их предполагаемого количества и назначения. Обеспечение вторичных мер по сдерживанию хранящихся материалов.	3.9
3.7	Опасные вещества и материалы	PC	Исследование потенциальных загрязняющих материалов или любая проверка почвы не выполнялись.	Выявление или проверка потенциально загрязненной почвы вдоль трассы, и если земляные работы потенциально могут повлиять на грунтовые воды рядом с мостами, требуется произвести дополнительную оценку. Реализация контроля во время этапа строительства.	3.6

¹¹ Следует уделить особое внимание демонстрации рассмотрения альтернатив со стороны клиента. Проекты, в ходе которых, как ожидается, будет производиться 25,000 тонн в эквиваленте Co2, должны обеспечить средства и планы для ежегодной отчетности.

КРІ Ссыл- ка	Требование к реализации проекта	Значе- ние	Комментарии/вопросы:	Требуемые действия	ПСПД Ссылка
4	Охрана труда и техника безопасности Сводная информация: Было выявлено несколько областей деятельности, в которых были обнаружены расхождения с ОВОСС.				
4.1	Охрана труда и техника безопасности	РС	В ОВОСС приведена подробная информация о национальном законодательстве, регулирующем Безопасность строительства, Строительство дорог, мостов и труб, а также указания по использованию СИЗ. В ОВОСС также приведена ссылка на охрану труда и технику безопасности для строительного городка, опасных материалов и питьевой воды.	Политики охраны труда и техники безопасности отдельных подрядчиков должны рассматриваться при их назначении. Разработка комплексного Плана по обеспечению охраны труда и техники безопасности.	2.6 4.1
4.2	Общественное здравоохранение и безопасность	NOP	Имущество вдоль дороги отсутствует, тем не менее, пользователи дороги и пастухи будут присутствовать в ходе строительства. Некоторые требования к охране труда и технике безопасности в национальном законодательстве охватывают ограждение оборудования и запрещение общественного присутствия на строительных площадках. Дорожные вывески и облегчение дорожного движения и пересечения дороги крупным рогатым скотом является ответственностью отдельных строительных компаний. Общественное здравоохранение и безопасность не были оценены в ОВОСС, в ней рассматривается лишь воздействие на окружающую среду и здравоохранение и возможны чрезвычайные происшествия.	При назначении подрядчика, необходимо рассмотреть планы и действия по обеспечению здравоохранения и безопасности. Обеспечение сводной информации о том, как изолированная собственность с грунтовыми дорогами, которые соединяются с дорогами, смогут присоединиться к реконструированной дороге (во время строительства и после завершения и полного использования дороги). Разработка Планов по управлению окружающей средой во время строительства - что должно включать планы по управлению дорожным движением. Медицинское обследование сотрудников службы охраны. Независимые проверки дорожного движения и мера по безопасности дорожного движения, введенных специально для площадки.	2.6 4.1 4.6 4.5 4.4
4.3	Проектирование и обеспечение безопасности инфраструктуры, зданий и оборудования	Н/Д	Не применимо (в рамках области применения рассматривалась только безопасность дорожного движения и дороги, которые были реализованы в соответствии с рекомендациями группы проверки безопасности дороги, приведенными в этом отчете).	Действия не требуются.	-
4.4	Безопасность опасных материалов	РС	Потенциально загрязняющие или опасные материалы, которые будут присутствовать вдоль трассы, не были оценены в ОВОСС.	Выявление или проверка потенциально загрязненной почвы вдоль трассы, и если земляные работы потенциально могут повлиять на грунтовые воды рядом с мостами, выполнение дополнительной оценки. Реализация контроля во время этапа строительства. Представление используемых материалов, их оцененного количества и назначения. Обеспечение вторичных мер по сдерживанию хранящихся материалов.	3.6 3.9

4.5	Безопасность изделий и услуг	Н/Д	Не применимо (в рамках области применения рассматривалась только безопасность дорожного движения и дороги, которые были реализованы в соответствии с рекомендациями группы проверки безопасности дороги, приведенными в этом отчете).	Действия не требуются.	
4.6	Безопасность дорожного движения и дороги	PC	Группа проверки безопасности дороги подняла ряд проблем, связанных с безопасностью дороги, которые включают контроль скорости транспортных средств, проблему пересечения дороги крупным рогатым скотом, схемы пересечений и разворотов, перекрестки, управление опасностью на обочине, соответствие двухстороннему шоссе и безопасность пешеходов.	Обратитесь к рекомендациям, представленным в отчете о проверке безопасности дороги.	
4.7	Природные опасности	MN	Сейсмическая или геологическая опасность не рассматривалась в ОВОСС.	Необходимо рассмотреть геологические опасности, и если таковые не будут выявлены, это должно подтверждаться соответствующим документом.	3.7
4.8	Предотвращение распространения заболеваний	PC	EMMP обеспечивает смягчающие меры в форме информационной кампании на тему распространения передаваемых половым путем инфекций.	Отдельные помещения для мужчин и женщин, чтобы избежать любого нежелательного контакта. Строительный городок должен соответствовать стандартам МФК, в которых изложены требования к безопасности и гигиене.	2.2, 2.3
4.9	Готовность и реагирование на чрезвычайные ситуации	PC	Меры по реагированию на непреднамеренное разливание материалов представлены в ПУМОС.	Подготовка Плана по подготовке к чрезвычайным ситуациям и принятию соответствующих мер для площадки при консультации с подрядчиками, субподрядчиками, местными экстренными службами и властями.	4.3
5	Приобретение земли, вынужденное переселение и экономическое перемещение				
	Сводная информация: Физическое переселение или экономическое перемещение не предусмотрено; земля для 30-метровой отводной полосы была выкуплена у девяти землевладельцев. Были предложены меры для надлежащей консультации и компенсации для неофициальных землепользователей и местных жителей.				
5.1	Избежание или минимизация перемещения	FC	Подготовка ОВОС включала анализ альтернатив. Реконструированная дорога не проходит через поселения и не приводит к физическому переселению. Приобретение земли, требуемое для проекта, не будет иметь существенных последствий на средства к существованию и не приведет к физическому или экономическому перемещению. Приобретение земли - как временное, так и постоянное - приведет к ограниченному вариантам пересечения дороги для официальных и неофициальных пастухов в этой области.	Действий не требуются.	-

5.2	Консультация	РС	Пострадавшие землевладельцы были приглашены на общественное совещание в августе 2014 года и были приглашены на следующее совещание, которое пройдет в марте 2015 года. Общественное совещание дает возможность пострадавшим людям получить информацию о Проекте и высказать собственное мнение о процессе приобретения земли. Отсутствует официальный план по привлечению заинтересованных сторон, который выявляет соответствующие заинтересованные стороны и обеспечивает план систематической связи с внутренними и внешними заинтересованными сторонами. В рамках такого заседания, ПВЗС был разработан для реализации в ходе жизненного цикла проекта.	Утверждение и реализация ПВЗС Клиентом.	5.1, 10.1, 10.3
5.3	Компенсация для перемещенных лиц	РС	Компенсация будет осуществляться в соответствии с национальным законодательством Казахстана, которое признает только юридических владельцев земли и исключает неофициальных землепользователей и жителей. Меры по компенсации юридическим пользователями соответствуют требованиям ЕБРР, тем не менее, законодательство Казахстана не предусматривает выявление и компенсацию неофициальным землепользователям и жителям. В данном случае компенсация может быть фискальной и не фискальной формы, к прим. предоставление дополнительных съездов, информации о дорожных работах и других воздействиях, которые могут препятствовать выпасу скота, тем самым вынуждая фермеров искать альтернативные точки пересечения или пастбища.	Выявление неофициальных землепользователей и жителей, а также компенсация потерь, связанных с приобретением земли.	5.2
5.4	Механизм рассмотрения жалоб	РС	Пострадавшие люди будут искать альтернативные пути для подачи жалоб, хотя официальный механизм рассмотрения жалоб в рамках Проекта отсутствует. В качестве части ПВЗС, подготовленный механизм рассмотрения жалоб был установлен с распределением ролей и обязанностей.	Информация об утверждении и реализации механизма рассмотрения жалоб приведена в ПВЗС.	10.1, 10.3
5.5	Документация ППЖ/ ПВХУ	Н/Д	Физическое переселение или экономическое переселение не предусмотрено в качестве части проекта, поэтому нет необходимости в создании Плана действий по переселению жителей из зоны проекта или Плана по восстановлению хозяйственного уклада. Группа рассмотрела рекомендацию по созданию Плана приобретения земли, тем не менее, после посещения площадки было установлено, что последствия приобретения земли будут минимальными и, следовательно, необходимость в дополнительной документации отсутствует, ПСПД будет достаточно для выявления действий, связанных с приобретением земли.	Действия не требуются.	-
5.6	Реализация ППЖ/ ПВХУ	Н/Д	Как указано выше	Действий не требуются.	-
5.7	Контроль	РС	Контроль деятельности, связанной с приобретением земли, составит часть ежегодного контроля Реализации проекта, так как все действия по приобретению земли составляют часть ПСПД. ОВОС содержит меры по контролю экологических и социальных последствий Проекта, включая действия по переселению и приобретению земли.	Независимая проверка действия по приобретению земли.	5.4
6	Биологическое разнообразие живых природных ресурсов				

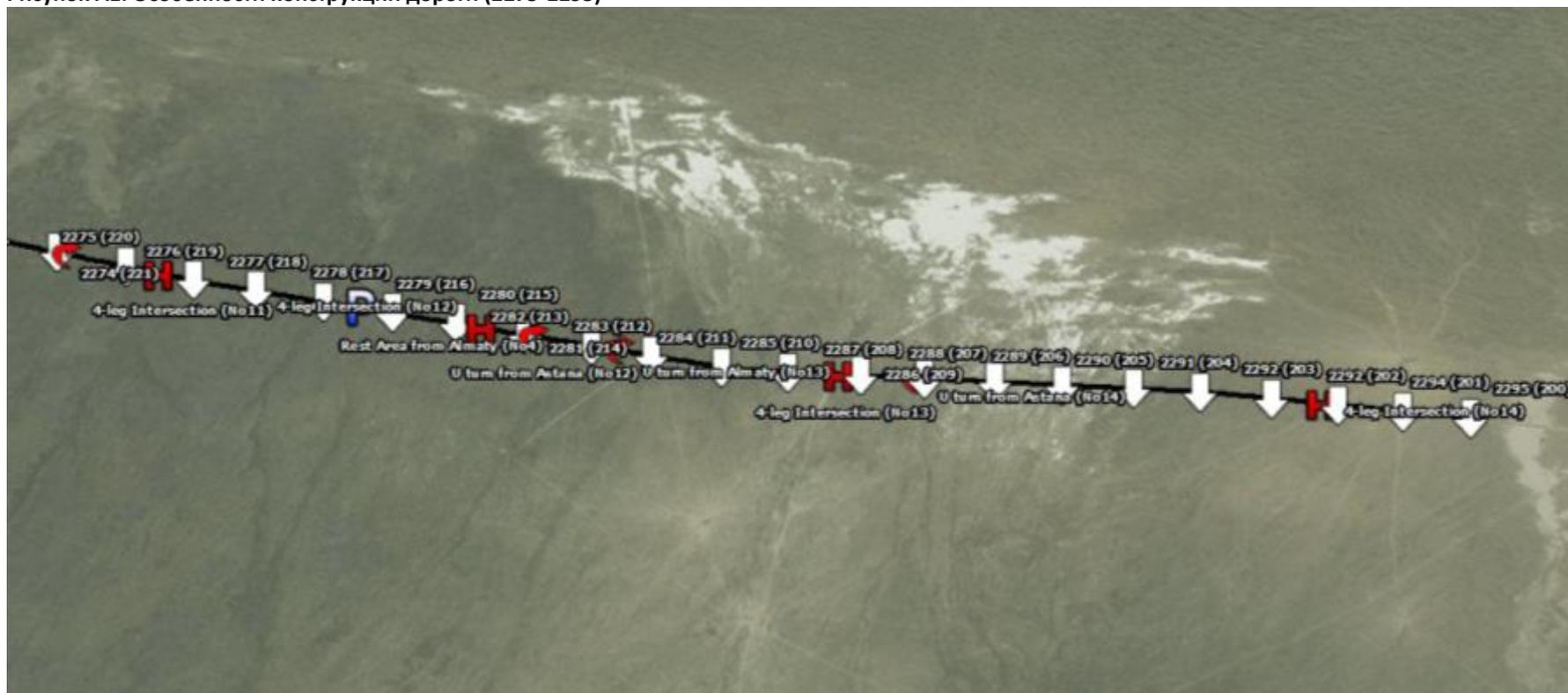
Сводная информация: Было выявлено несколько областей деятельности, в которых были обнаружены расхождения с ОВОСС.					
6.1	Оценка биологического разнообразия живых природных ресурсов	РС	Были выявлены охраняемые обитатели и виды, но необходимо принять надлежащие меры для смягчения потенциальной изоляции мест обитания джейранов и другой фауны.	Оценка наличия, надлежащего количества мест для пересечения дороги дикими животными (Джейран) и стадами (крупный рогатый скот). Если их количество является недостаточным, требуется введение дополнительных переходов и разрывов в дороге с соблюдением мер безопасности дорожного движения и их внедрение в проект.	6.1
6.2	Сохранение биологического разнообразия	РС	Как указано выше	Как указано выше	6.1
6.3	Устойчивое управление живыми природными ресурсами	РС	Как указано выше	Как указано выше	6.1
7 Коренные народы Сводная информация: Не применимо, так как в Республике Казахстан отсутствуют коренные народы.					
7.1	Оценка коренных народов	Н/Д	Коренные народы отсутствуют.	Действий не требуются.	-
7.2	План по предотвращению негативного воздействия на коренные народы	Н/Д	Коренные народы отсутствуют.	Действий не требуются.	-
7.3	Разглашение информации, содержательные консультации и осознанное участие	Н/Д	Коренные народы отсутствуют.	Действий не требуются.	-
7.4	Механизм рассмотрения жалоб и предотвращение дискриминации по этническому признаку	ФС	Механизм рассмотрения жалоб в рамках ПВЗС обеспечит равные возможности и множество каналов для соответствующих заинтересованных сторон для подачи жалоб. В соответствии с национальным законодательством, рекламные объявления об общественных собраниях должны представляться на казахском и русском языках, чтобы обеспечить всеобъемлемость.	Действий не требуются.	-
7.5	Компенсация и преимущества	Н/Д	Коренные народы отсутствуют.	Действия не требуются.	-
7.6	Воздействие/Перемещение традиционного права землевладения и культурного наследия	ФС	Скотоводство является традиционной деятельностью и образом жизни в степях Казахстана. Проект не будет оказывать какого-либо долгосрочного влияния на такой образ жизни и деятельность местных жителей. Переходы для крупного рогатого скота были включены в проект, чтобы гарантировать возможность выпаса животных после строительства дороги и после установления временных мест для пересечения дороги во время строительства, чтобы гарантировать возможность пересечения дороги крупным рогатым скотом.	Действия не требуются.	-
8 Культурное наследие Сводная информация: Археологическая оценка была выполнена для всех площадок, которые имеют культурное значение. Были предложены меры для сохранения мемориалов.					

8.1	Оценка и управление воздействием на культурное наследие	PC	Были выявлены культурные достопримечательности и были предложены меры по смягчению последствий. Это включает ограждение площадок и дополнительные меры для сохранения памятников и площадок.	Вдоль дорог были выявлены мемориальные площадки, размещенные семьями людей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Мемориальные площадки были частично включены в археологическую оценку, хотя не было определено никаких мер по перемещению мемориальных площадок в случае необходимости.	8.2
8.2	Консультация с пострадавшими общинами и другими заинтересованными сторонами	PC	Была проведена консультация с Институтом археологии.	Консультация с заинтересованными сторонами будет требоваться перед перемещением мемориалов, связанных с ДТП, которые находятся вблизи дороги. Отчет о "случайной находке" для обеспечения раскопок и полной археологической оценки.	8.2 8.3
8.3	Использование культурного наследия Проектом	FC	Культурное наследие в форме придорожных памятников ДТП будет сохраняться.	Действия не требуются.	-
10	Разглашение информации и привлечение заинтересованных сторон				
	Сводная информация: Была проведена консультация с представителями общественности и дополнительная встреча с представителями общественности будет проведена в марте 2015 года с разглашением пересмотренной ОВОСС. Были предложены меры				
10.1	План взаимодействия с заинтересованными сторонами	PC	Привлечение заинтересованных сторон является требованием национального законодательства, и общественные совещания были организованы для раскрытия ОВОСС. Для проекта была разработана более формализованная программа систематического привлечения заинтересованных сторон, которая выявляет все соответствующие заинтересованные стороны и обеспечивает методы связи с такими сторонами. ПВЗС содержит роли и обязанности, частоту проведения консультаций и требования к контролю. В ПВЗС указываются подробности относительно разглашаемой информации и временные рамки.	Утверждение и реализация ПВЗС. Разглашение документов общественности, что включает в себя краткое содержание отчета о проекте. Требуется назначение для управления реализацией ПВЗС.	10.1, 10.3 10.2, 10.5 10.4
10.2	Механизм рассмотрения эксплуатационных жалоб	PC	В связи с привлечением заинтересованных сторон по восходящему принципу, пострадавшие люди и другие заинтересованные стороны могут легко найти способ для официальной подачи жалоб через местные органы власти. Более формализованная процедура рассмотрения жалоб была разработана в рамках ПВЗС, чтобы обеспечить соответствие требованиям ЕБРР.	Утверждение и реализация механизм рассмотрения жалоб включены в ПВЗС.	10.1, 10.3
	Общее соответствие				
	Национальные требования к окружающей среде, социальной сфере, здравоохранению и безопасности	FC/PC	Проект соответствует национальным требованиям ОВОС. Тем не менее, существует ряд эксплуатационных и экологических разрешений, которые необходимо получить.	Получение всех необходимых эксплуатационных и экологических разрешений перед началом строительства.	1.6
	Требования к окружающей среде, социальной сфере, здравоохранению и безопасности ЕС	PC	В соответствии с комментариями, представленными в этой таблице.	Действия, предложенные в этой таблице.	все

Приложения

Приложение А: Планы и карты площадки

Рисунок А1: Особенности конструкции дороги (2275-2295)



Условное обозначение

- Места для парковки с интервалом в 1 км
- Развороты
- Пересечения
- Автобусные остановки
- Пешеходные переходы

Рисунок А2: Особенности конструкции дороги (2250-2274)

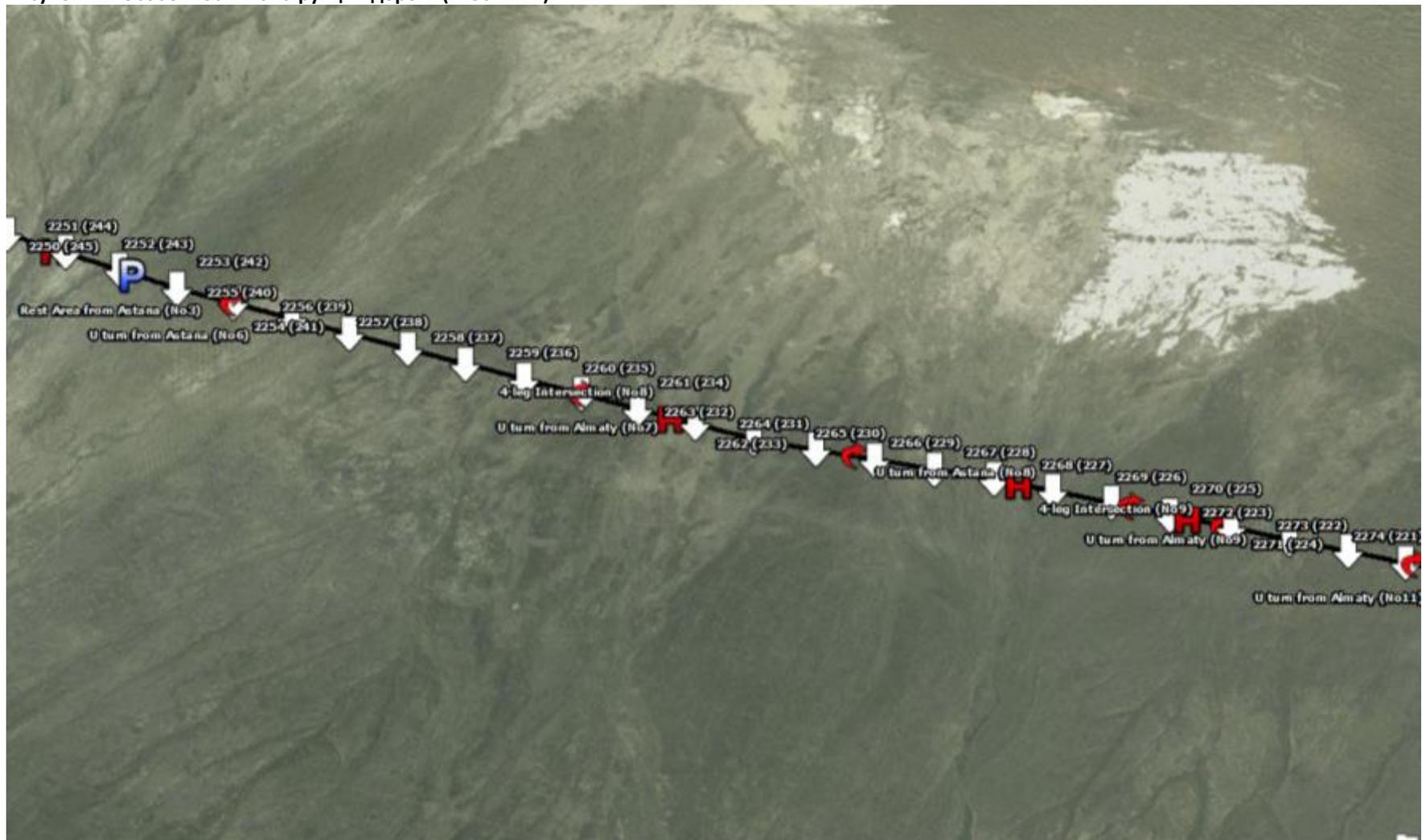


Рисунок А3: Особенности конструкции дороги (2224-2249)

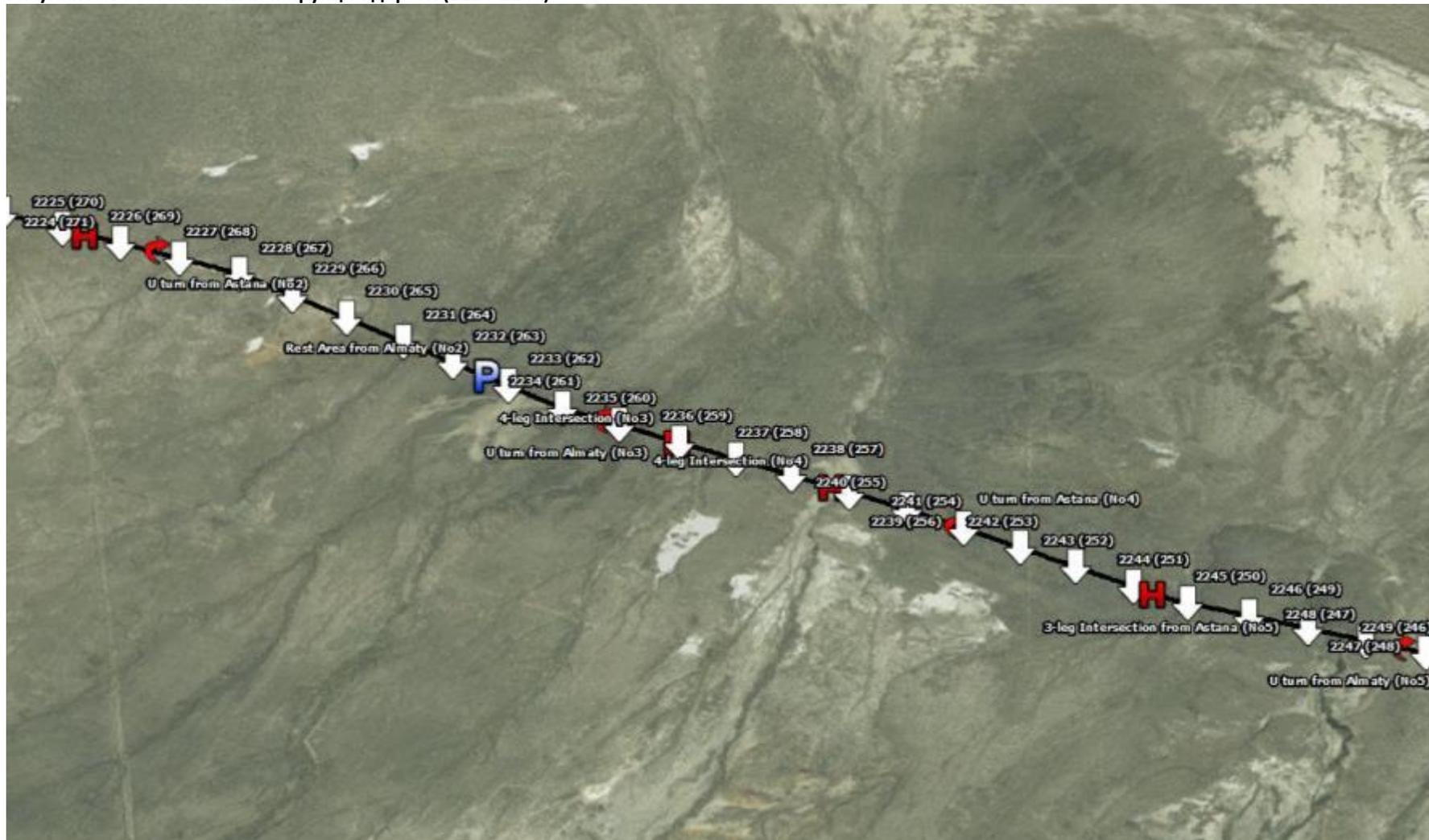


Рисунок А4: Особенности конструкции дороги (2223-2214)

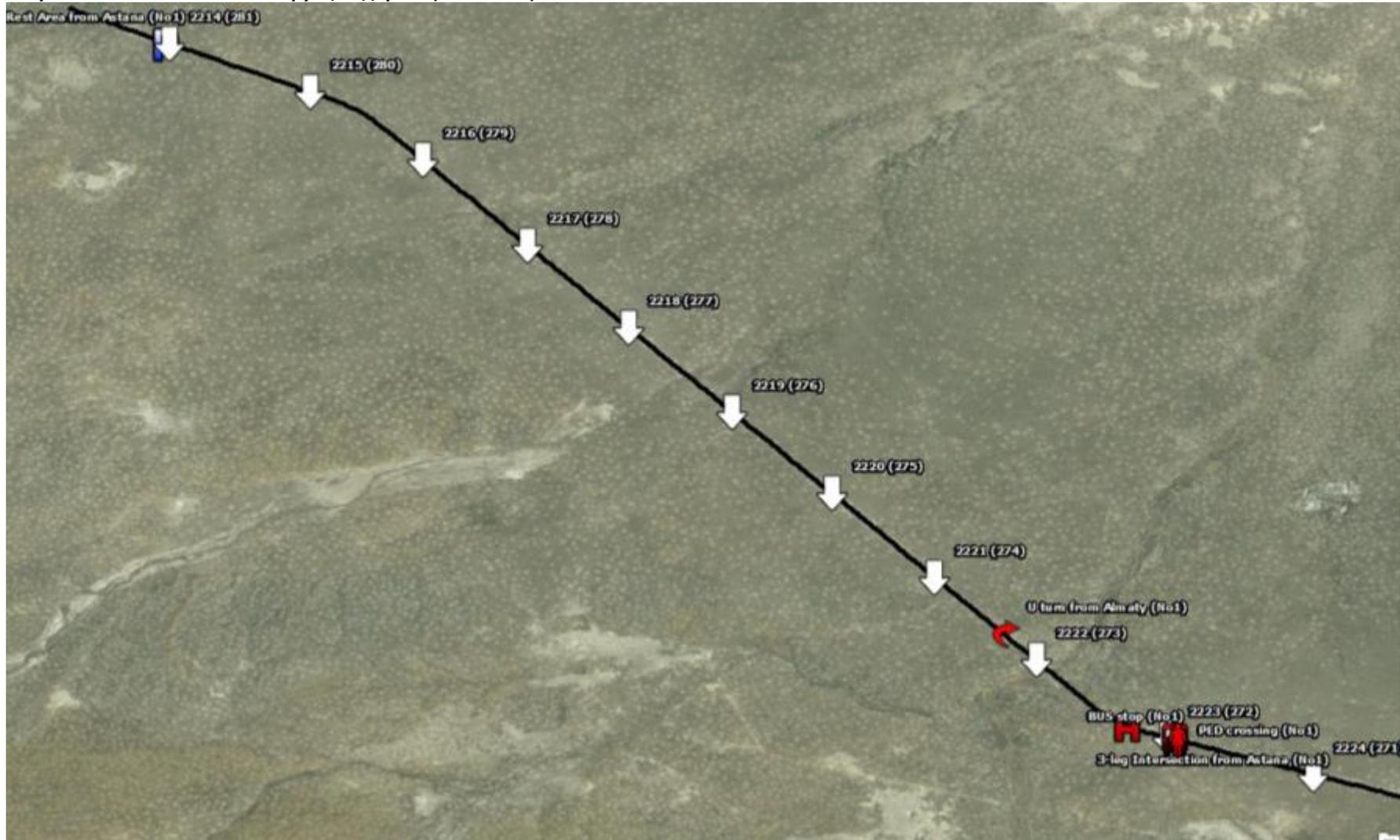


Рисунок А5: Карта-схема встречи зайца-толая весной (зеленый кружок) и осенью (розовый кружок)

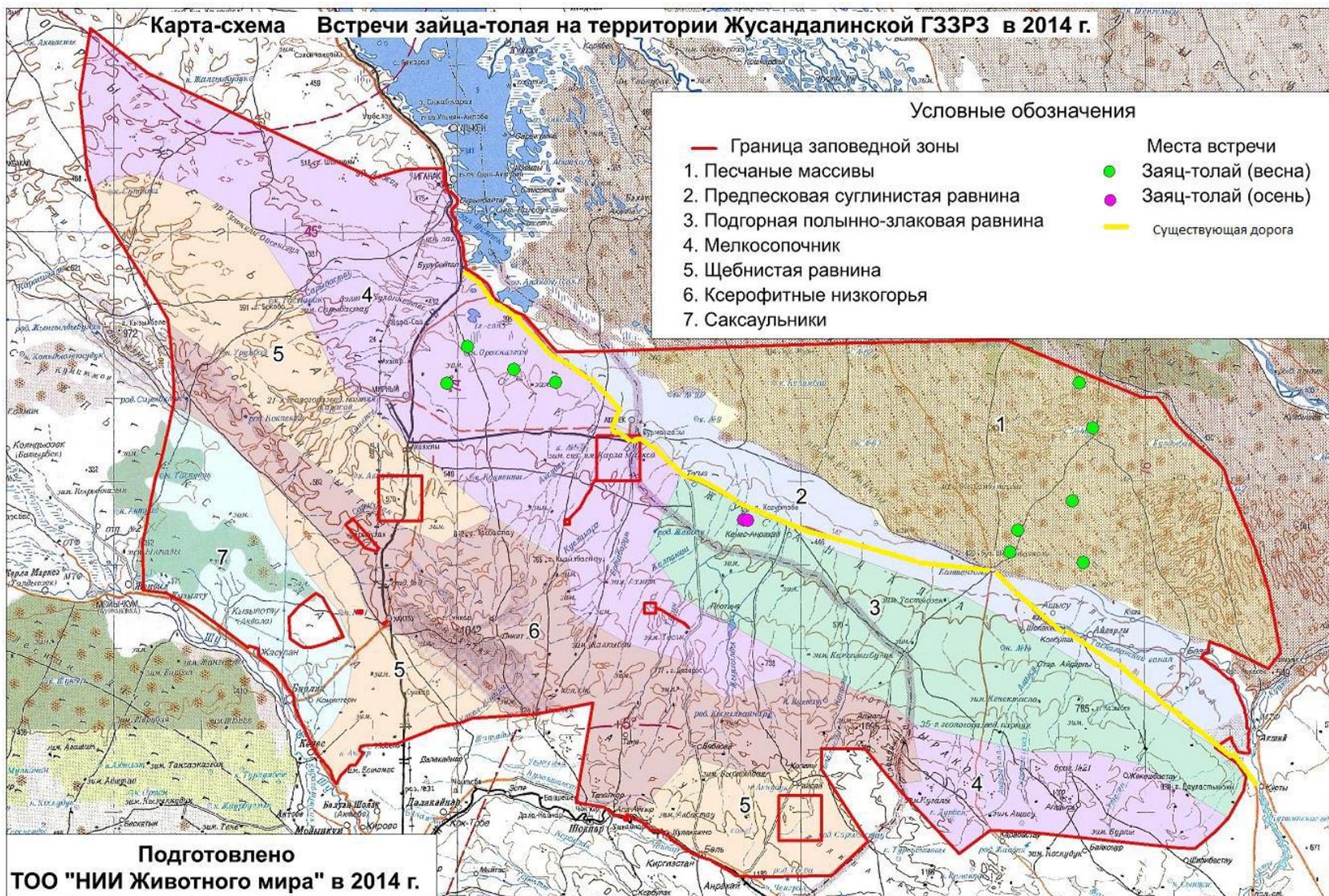


Рисунок А6: Карта-схема встречи джейрана (зеленый кружок - весна; розовый кружок - осень), архара и сибирской косули (розовая звездочка - осенние маршруты)

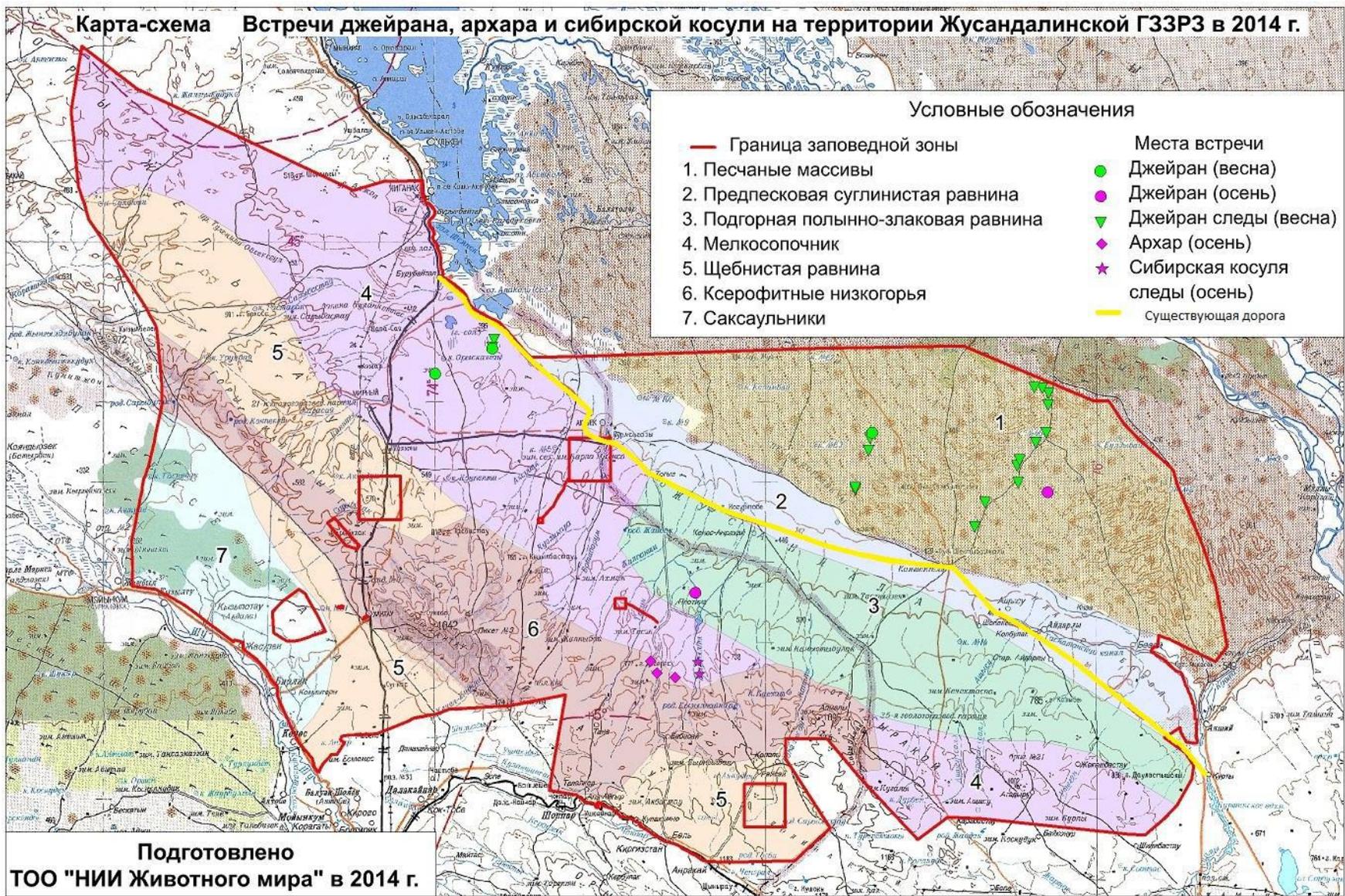
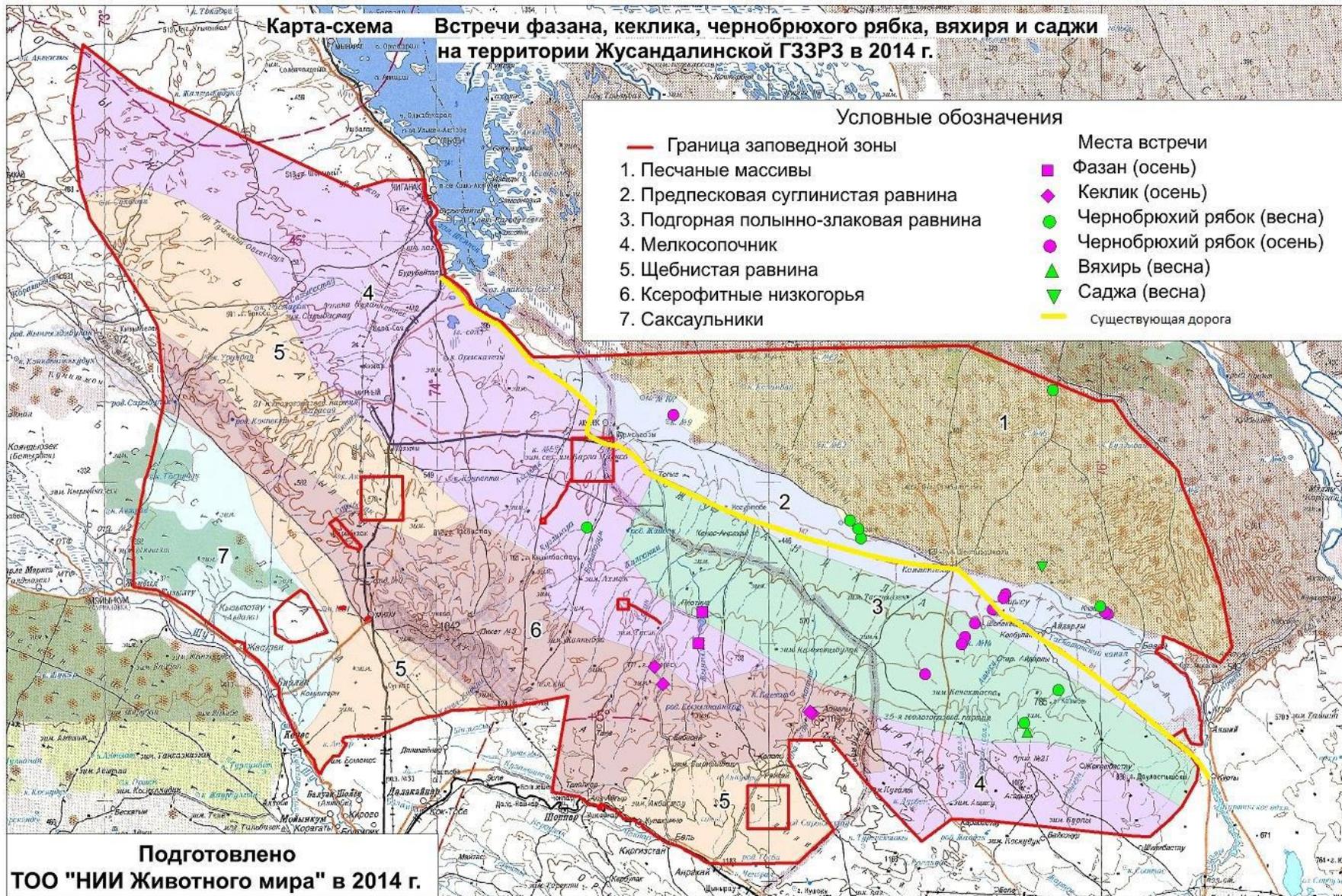


Рисунок А7: Карта-схема встречи фазана, кеклика, чернобрюхого рябка, вяхиря и саджи



Приложение 2: Используемые документы

№	Название документа (английское или русское)	Информация о документе
1	ToR Cat A ROAD Gap Analysis and Disclosure.docx (английский)	Экологическая и социальная оценка ЕБРР, Техническое задание, Сравнительный анализ и раскрытие: Проект дороги Категории А, Казахстан - Проект дороги Курты-Бурылбайтал
2	WSP Proposal_Kazakhstan Kurty Buribaytal Project.pdf (английский)	Предложение этого проекта WSP
3	TOR-Road safety audit.docx (английский)	Техническое задание для проверки безопасности дороги
4	Environmental and Social Policy, European Bank for Reconstruction and Development, May 2014 (английский)	Документ с новой Политикой ЕБРР и Требования к реализации проекта
5	KURTY-BURYLBAYTAL-EISA 81 KM DRAFT FINAL_3.docx (английский)	Проект оценки воздействия на окружающую среду и социальную сферу (ОВОСС), Отчет об Участке дороги "Курты-Бурылбайтал", км 2214 – 2295, часть реконструкции коридора "Центр-Юг", который соединяет Астану и Алматы, 2 марта 2015 года.
6	KURTY-BURYLBAYTAL-EISA 81 KM DRAFT FINAL EBRD.pdf (английский)	
7	Appendices Kurty-Burylbaytal 81 km.pdf (английский)	Приложение 1: Консультация с общественностью/Публичное совещание, Приложение 2: Заключение Археологической экспертизы, Приложение 3: Выбранные фотографии Участка дороги
8	KURTY-BURYLBAYTAL-EIA Draft Final 22.01.2015.docx (английский)	Отчет о проекте Оценки воздействия на окружающую среду участка "Курты-Бурылбайтал" Дороги "Астана-Караганда-Балхаш-Капшагай-Алматы, январь 2015 года.
9	Kurty-Burybaital Road section km 2214- 2295.pptx (английский)	Презентация проекта
10	EIA1EMP1june20.pdf (английский)	Общественное разглашение технико-экономического обоснования: Реконструкция Международного транспортного коридора "Западный Китай - Западная Европа", Оценка и планы управления воздействием на окружающую среду проекта разработки дорожного коридора «Юг-Запад» Казахстана, на июнь
11	EARFJune014102008.pdf (английский)	Общественное раскрытие Уполномоченного Центрально-азиатского регионального сотрудничества (CAREC), Коридоры 1, 3, 6 Международный коридор Западный Китай - Западная Европа, Реконструкция Международного коридора от Хоргоса к Актюбинской области, Рамочная конвенция по оценке проблем окружающей среды (EARF), при содействии Международных финансовых учреждений: Азиатский банк развития (Жамбылская область), Европейский банк реконструкции и развития (Актыбинская область), Исламский банк развития (Жамбылская область), Всемирный банк, проект коридора «Юг-Запад» (Южный Казахстан, Кзылордынская область), 14 июня 2008 года, ПРОЕКТ.
12	EA summary 5 of 6.pdf (английский)	Раскрытие общественности краткой информации об уполномоченной администрации проекта Оценки экологических последствий Проекта дороги «Юг-Запад»: участок Темирланский Обход.
13	ESIA_Vol 1.pdf (английский)	Раскрытие общественности уполномоченного Проекта дороги «Юг-Запад»: Западная Европа - Международный транспортный коридор Западного Китая (CAREC-1 b & 6b), Оценка воздействия на окружающую среду и социальную сферу, Сводная информация, Февраль 2009 года.
14	Draft EIA_Kurty_comments.doc (английский)	Комментарии о проекте ОВОС

15	Minutes of Public Hearings.docx (английский)	Протоколы совещаний, Общественные совещания под председательством Заместителя Акима Илийского края. Г-н Фейл В. А., Курты, село Акши, 5 августа 2014 года.
16	Public hearings in Russian.pdf (русский)	Общественные совещания на русском.
17	Design Docs.zip (русский)	Несколько папок с проектными документами.
18	Kurty road.zip	Несколько фотографий существующей дороги.
19	Accidents data for section 2295-2214.xls (русский)	Происшествия в период между 2011 и 2014 годами на Участке дороги 295-2214.
20	Пояснит. зап.doc (русский)	Рабочий проект, Том 1, Сводная информация. Пояснения к подробно изложенному проекту.
21	Том 4 Охрана окружающей среды.pdf (русский)	Том 4, Глава об экологическом проектировании в подробно изложенном проекте.
22	1 Пояснительная записка Астана-Алматы- Экспертиза последняя.pdf (русский)	Том 1. Основные проектные решения, Книга 1. Пояснения, объяснения к проектным чертежам.
23	2. ВОР Астана.pdf (русский)	Регистр рабочих томов
24	ПЗ Алматы от 13.12.2014.docx (русский)	Объем работы по проекту
25	Additional Information of ESIA.docx (английский)	Разработка ОВОСС (КазДорНИИ) с представлением дополнительной информации после обсуждения ЕБРР, включая: Консультацию с представителями общественности и раскрытие информации и механизма рассмотрения жалоб. Должно включаться в заключительную версию при раскрытии информации перед вторым общественным совещанием в конце марта 2014 года.
26	https://cloud.mail.ru/690C5F745AF149B1BEE4A B5214EAA5A4	Карты дороги с местами приобретения земли.
27	15-03 Kurty-Buraybaytal Rd ESDD.kmz and 2214-2295 Rd.kmz	Проект Google Earth для компонентов дороги.
28	Bidding Documents for Shymkent - Border of Zhambyl Region Eng March 14.doc (английский)	Тендерные документы для Шымкента, граничащего с Участком дороги Жамбылской области (две части по 80 км, 4 полосы), который финансируется Всемирным банком. Аналогично категории Участка дороги Курты-Бурылбайтал рассматривается для финансирования ЕБРР.
29	Resettlement Action Plan WB SECTION 2295- 2380 Draft Final March 14.doc (английский)	План по переселению жителей из зоны Проекта (RAP) Участка дороги Курты-Бурылбайтал длиной 85 км, который рассматривается для финансирования Всемирным банком (сразу перед участком EBRD). RAP требуется для приобретения земли и компенсации.
30	EBRD Executive summary.docx (английский)	Сводная информация о Проверке безопасности на дорогах Казахстана
31	M36 Astana-Almaty.kml	Карта дороги с особенностями дороги
32	Project man structure.pptx (русский)	Структура для реализации проектов, финансируемых МФУ.
33	Project approval structure.ppt (русский)	Структура процедур для подготовки проекта
34	Project man structure.png (английский)	Структура для управления проектом
35	Aidarly_PH.pdf	Протоколы - общественные слушания в рамках реализации проекта реконструкции участка дороги "Курты-Бурылбайтал", 30 марта 2015 года.
36	Kurty_PH.pdf	Протоколы - общественные слушания в рамках реализации проекта реконструкции участка дороги "Курты-Бурылбайтал", 30 марта 2015 года.

Приложение 3: Фотографии

Фото 1: Дорожные работы Алматы /Капшыгай



Фото 2: Начало Участника дороги ЕБРР



Фото 3: Фермерский дом на расстоянии



Фото 4: Зона выравнивания дороги



Фото 5: Скот, пересекающий дорогу без пастуха



Фото 6: Дорога с прямым направлением



Фото 7: Грунтовая дорога, ведущая к дороге



Фото 8: Кульверт (водопрopusкная труба) под дорогой



Фото 9: отдельно стоящий дом с грунтовой дорогой



Фото 10: места экскавации вблизи дороги



Фото 11: Грузовой автомобиль на дороге



Фото 12: Дорожный мост



Фото 13: Припаркованные грузовые автомобили



Фото 14: Ближайший к дороге водоем



Фото 15: Ближайший фермерский дом



Фото 16: Конец участка дороги ЕБРР



КОНЕЦ ДОКУМЕНТА

WSP UK Limited

Виктория

150-182 Квадс Сэл-

форд

M50 3SP

Велико-

британия

Тел: +44 (0)161 886 2400

Факс: +44 (0)161 886 2401

www.wspgroup.co.uk