



ASIAN INFRASTRUCTURE
INVESTMENT BANK

Нетехническое резюме

Проект строительства участка автомобильной
дороги Р-21 «Кола» на участке км 406 – км 422,
Республика Карелия, Россия

**Предварительная версия для
консультаций**

11 ноября 2019 г.

Сведения о документе	
Название	Нетехническое резюме
Заголовок	Проект строительства участка автомобильной дороги Р-21 «Кола» на участке км 406 – км 422, Республика Карелия, Россия
Дата	11 ноября 2019 г.
Версия	Предварительная версия для консультаций
Заказчик	Азиатский банк инфраструктурных инвестиций

11 ноября 2019 г.

Проект строительства участка автомобильной дороги Р-21 «Кола» на участке км 406 – км 422, Республика Карелия, Россия

Предварительная версия для консультаций

Содержание

1.	ВВЕДЕНИЕ	1
2.	ОБЗОР ПРОЕКТА	1
3.	ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КАТЕГОРИЗАЦИЯ ПРОЕКТА	3
4.	ОБЪЕМ РАБОТ И ПОДХОД	4
5.	ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ОЦЕНКИ	5
5.1	Воздействия на окружающую среду	5
5.2	Социальные воздействия	6

1. ВВЕДЕНИЕ

Независимый Консультант провел экологическую и социальную оценку (ЭСО) предлагаемой реконструкции участка км 406 - км 422 трассы Р-21 «Кола» Автомагистраль Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - до границы с Королевством Норвегия, расположенная на территории Прионежского и Пряжинского районов Республики Карелия, Россия (далее - «Проект»).

АБИИ рассматривает возможность предоставления секторального кредита Правительству Российской Федерации (РФ) через Министерство транспорта для поддержки реализации Проекта модернизации автомобильных дорог Федеральным дорожным агентством (далее «Росавтодор», «Агентство по реализации проекта» или «АРП») и местными подразделениями Росавтодора («Подразделения по реализации Подпроектов» или «ПРП»), которые соответствуют экологическим и социальным критериям приемлемости, установленным АБИИ.

Целью ЭСО является оценка характеристик и проектных решений Проекта, достаточности ресурсов Компании для реализации Проекта и управления вопросами в части охраны окружающей среды (ООС), охраны труда (ОТ) и в социальной сфере в соответствии с российскими нормативными требованиями, а также и соответствия Проекта Экологической и социальной политике и Экологическим и социальным стандартам деятельности АБИИ.

В рамках настоящей оценки консультанты провели анализ существующей проектной документации включая документацию в области ООС, ОТ и промышленной безопасности (ПБ), раздел «Перечень мероприятий по охране окружающей среды» и другие относящиеся документы предоставленные Федеральным дорожным агентством (Росавтодор) и его региональным подразделением ФКУ Упрдор «Кола» в Республике Карелия, посетили территорию реализации Проекта 4 – 6 сентября 2019 г. и провели интервью с отдельными людьми, которые будут затронуты Проектом, и другими заинтересованными сторонами.

2. ОБЗОР ПРОЕКТА

Проектом предусматривается строительство участка 406 км – 422 км автодороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия, протяженностью 14.82 км, что в 12 км к западу от города Петрозаводска.

Рассматриваемая трасса будет проходить по территории Прионежского района (Нововилгинское сельское поселение) и частично по территории Пряжинского района Республики Карелия и обходить с юга поселки Вилга и Половина, расположенные на территории указанных районов.

В настоящее время, существующая автодорога Р-21 «Кола» на данном участке проходит через населенные пункты Вилга и Половина и имеет две полосы движения с интенсивностью более 8 тысяч автомобилей в сутки.

Проектом предусматривается:

- Реконструкция действующей автодороги в начале и в конце участка с расширением до 4 полос движения (по две полосы в каждую сторону);
- строительство нового четырехполосного участка трассы в обход деревень Половина и Вилга;
- обустройство 12 автобусных остановок с автопавильонами и тротуаром по обочине;
- строительство 8 разворотных петель и 18 съездов на местные дороги (ведущие к населенным пунктам и садовым участкам);
- строительство арочного водопропускного сооружения через реку Вилга, длиной 37,75 м;

- строительство следующих объектов инфраструктуры: пяти электроподстанций и устройство наружного освещения пешеходных переходов и остановок общественного транспорта; водопропускных труб и ливневой канализации с пятью очистными сооружениями ливневых стоков; шумозащитных экранов на участке автодороги проходящем в 40 м от проектируемого жилого поселка, а также переустройство линий электропередач, линий связи и газопровода высокого давления.

В настоящее время строительные / подготовительные работы на участке 406 км – 422 км не ведутся.

Строительные работы будут выполняться строительными подрядчиками, выбор которых будет проводится на основе тендера после разработки рабочей документации на Проект.

Ожидается, что продолжительность строительства составит около 21 месяца, а максимальная численность работников составит – 98 человек. Строительный персонал будет доставляться на строительные площадки из города Петрозаводска.

Проект предусматривает организацию порядка четырех городков строителей, которые будут расположены в полосе отвода под строительство автодороги (вне населенных пунктов). Городки строителей предназначены для хранения строительного оборудования и техники, сырья и строительных материалов. Они будут оборудованы модульными зданиями контейнерного типа для создания офисных помещений, раздевалок, столовых, а также оснащены биотуалетами и станциями мойки колес автотранспорта.

Обеспечение строительства материалами и конструкциями (бетон, цемент, битум, песок, щебень, железобетонные изделия, металлические трубы и пр.) предусмотрено в основном за счет местных карьеров и заводов г. Петрозаводск и Санкт-Петербург. Согласно проектной документации установки приготовления битума, асфальта, цемента не будут использоваться / эксплуатироваться на Проекте.

Реализацию Проекта будет осуществлять ФКУ Упрдор «Кола», являющееся региональным подразделением Росавтодора в Республике Карелия. Все виды работ (разработка проектной документации, оформление земельных участков для строительства трассы, строительные работы, поставка строительных материалов и последующее обслуживание автодороги) будут осуществляться подрядными организациями на договорной основе.

Для строительства участка 406 км – 422 км трассы потребуется отвод земель общей площадью 151,2 га, из них площадь существующего отвода - 19,28 га (участки реконструкции существующей автодороги), площадь дополнительного отвода – 131,92 га; и площадь временного отвода – 10,02 га (для переустройства коммуникаций и устройства временных объездов).

Согласно результатам имущественно-правовой инвентаризации земельных участков, необходимые для Проекта земли относятся к категориям земель лесного фонда (принадлежат местным лесничествам Пряжинский, Прионежский и Петрозаводский); землям запаса и землям Министерства обороны Российской Федерации; незастроенным землям населенных пунктов (принадлежат администрации Нововилгинского сельского поселения и Жилищно-строительному кооперативу «Надежда»).

Маршрут трассы проектируемого участка дороги расположен исключительно за пределами жилых районов и сельскохозяйственных угодий. В связи с чем выделение земли для Проекта не приведет к физическому и / или экономическому перемещению.

Все земельные участки, необходимые для строительства автодороги, предварительно зарезервированы, их выкуп и оформление в собственность (для постоянного отвода) и в аренду (для временного отвода) будет производиться после начала реализации Проекта.

3. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КАТЕГОРИЗАЦИЯ ПРОЕКТА

В результате скрининга в соответствии с РЭСП АБИИ Проект был отнесен к категории “В” принимая во внимание следующие факторы:

- Ожидаемые экологические и социальные риски и воздействия Проекта ограничены, носят временный характер и обратимы (за исключением постоянного земельного отвода под дорожное полотно).
- Проект не включает в себя строительство крупных объектов инфраструктуры, таких как мосты с конструкциями (например, сваями) в водоемах и туннелях, а также строительство в густонаселенных районах (например, расширение дороги в деревне или городе).
- Проект не оказывает воздействие на экологически чувствительные территории, имеющие охранный статус на международном, национальном или местном (региональном) уровнях, природоохранные территории или критические среды обитания, как определено в Экологической и социальной политике АБИИ.
- Проект не предусматривает использование таких природных ресурсов, как источники водоснабжения (включая поверхностные и подземные воды), древесные ресурсы, дикую фауну, продукцию лесного хозяйства и т. д., а также не ограничивает доступ к ним, за исключением ограниченного сведения растительности на основании получения соответствующего разрешения и проведения компенсации в натуре (offset), обеспечивающей отсутствие чистой потери местообитаний (включая флору и фауну).
- Приобретение земель в рамках проекта не приведет к физическому перемещению и / или экономическому вытеснению в зоне его влияния.
- Проект не будет реализован в районах проживания коренных народов, в связи с чем не окажет воздействия на природные ресурсы традиционно принадлежащие коренным народам, или территории традиционного природопользования коренного населения; не будет связан с принудительным переселением коренных народов с их земель или ограничением доступа к природным ресурсам, являющимся предметом традиционного владения или использования; никакие существенные воздействия на культурное наследие коренных народов не будут связаны с реализацией проекта.
- Проект не окажет влияние на материальное культурное наследие в определении федерального или местного законодательства, на природные объекты и ландшафты религиозного, эстетического или другого культурного значения.

4. ОБЪЕМ РАБОТ И ПОДХОД

Работы в рамках настоящей оценки включали:

- анализ существующей проектной документации включая документацию в области ООС, ОТ и ПБ, раздел «Перечень мероприятий по охране окружающей среды» и другие относящиеся документы предоставленные Федеральным дорожным агентством (Росавтодор) и его региональным подразделением ФКУ Упрдор «Кола»;
- выезд на территорию реализации Проекта (включая существующую часть автотрассы Р-21 на участке 406 – 422 км; поселки Вилга и Половина; существующий объезд поселка Матросы; территорию расположения садовых товариществ “Ландыш” and “Эко”) в период 4 – 6 сентября 2019.

В результате, Независимым Консультантом была проведена оценка соответствия Проекта Применимым Стандартам (см. ниже), определены пробелы в отношении этих стандартов и разработан План экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ) для устранения выявленных пробелов и несоответствий, включающий мероприятия и действия, необходимые для достижения Проектом соответствия Применимыми Стандартам в течение установленного периода времени.

По согласованию с АБИИ, Проект был рассмотрен на соответствие следующим Применимым Стандартам:

- Рамочной экологической и социальной политике (РЭСП АБИИ), Экологическим и социальным стандартам деятельности (ЭССД) и списку видов деятельности, не финансируемых АБИИ;
- Требованиям российского законодательства; и
- Соответствующим международным стандартам и руководствам, в том числе: Общему руководству по охране окружающей среды, охране труда и безопасности Группы Всемирного Банка и применимым руководствам в секторе дорожного строительства (в том числе относящееся к Платным автодорогам); Международным конвенциям и протоколам, в объеме регулируемом национальным законодательством.

5. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ОЦЕНКИ

5.1 Воздействия на окружающую среду

Основные неблагоприятные воздействия Проекта на окружающую среду связаны с разрывом естественной / лесной среды обитания во время строительства объездной дороги и воздействием на водные организмы во время строительства арочной водопропускной трубы на реке Вилга. Продолжительность других воздействий на окружающую среду в основном определяется графиком строительных работ, а их пространственный охват будет ограничиваться землеотводом трассы и прилегающими к ней территориями.

На этапе эксплуатации экологические воздействия будут менее выраженными.

Воздействия на качество атмосферного воздуха: В соответствии с результатами моделирования рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе, представленном в разделе «Мероприятия по охране окружающей среды» проектной документации, концентрации загрязняющих веществ на этапе строительства и в процессе эксплуатации автодороги не будут превышать установленные нормативы на границе чувствительных территорий (населенные пункты Вилга и Половина, дачные и садовые товарищества, участок, выделенный под строительство нового поселка). Концентрации таких загрязняющих веществ как SO₂, CO и NO₂ в воздухе на границе чувствительных территорий не превысит нормативы установленные Всемирной Организацией Здравоохранения (ВОЗ).

Воздействие шума и вибрации: Расчеты в разделе «Мероприятия по охране окружающей среды» проектной документации показывают, что максимальный уровень шума от строительных работ, ощущаемый на территории ближайших населенных пунктов Вилга и Половина (около домов, расположенных в 200-850 м от строительных площадок) не будет превышать национальный норматив для дневного времени, установленный на уровне 55 дБА.

Максимальные уровни вибрации будут отмечаться в 30-50 м от источников воздействия (согласно исследованиям, ранее проведенным по аналогичным объектам – участки 1 и 2 федеральной трассы М-11, Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге) и постепенно снижаться с увеличением расстояния от источника. Принимая во внимание тот факт, что ближайшие населенные пункты удалены от строительных площадок трассы Р-21 более чем на 200 м, сверхнормативные уровни вибрационного воздействия на их территориях не ожидаются.

Проектной документацией предусматривается установка шумозащитных экранов общей длиной 900 м и высотой 3 м вдоль данного участка дороги, чтобы снизить уровни шума до нормативных значений. По расчетам, установка экранов позволит обеспечить соответствие установленным национальным стандартам и стандартам Всемирной Организации Здравоохранения, как в дневное, так и в ночное время.

Воздействие на геологическое строение и почвы: Строительные работы могут привести к следующим потенциальным воздействиям на геологические условия территории и почвы: развитие неблагоприятных геологических процессов (ветровая и водная эрозия, оползни, обрушение пород); снижение почвенного плодородия; ухудшение качества почв в результате загрязнения (при обслуживании техники, проливы и протечки в результате эксплуатации строительной техники и оборудования). При условии реализации рекомендованных мероприятий, неблагоприятные воздействия на геологическое строение и состояние почв не ожидаются.

Воздействия на гидрологию: Проектом предусматривается строительство арочного водопропускного сооружения через реку Вилга и строительство 32 водопропускных сооружений. В рамках строительства перехода также будет выполнено спрямление русла реки, что может привести к увеличению скорости течения, полному разрушению трофического слоя почвы и изменению продуктивности водотока. Стоит отметить, что исключить поступление

загрязняющих веществ в грунтовые воды полностью невозможно, принимая во внимание протяженность территории строительных работ и отсутствие водонепроницаемой поверхности в зоне строительства. При условии постоянного мониторинга за состоянием дорожных объектов, водоочистных сооружений и узлов сброса ливневых стоков, их своевременного и надлежащего ремонта и обслуживания, воздействия на поверхностные и грунтовые воды в процессе эксплуатации будут незначительными или пренебрежимо малыми.

Воздействия на биоразнообразие: Реализация проекта затронет природные сообщества лесов, болот, также, как и водные экосистемы реки Вилга и двух безымянных ручьев. Воздействия на биоразнообразие будут в основном связаны с вырубкой деревьев в полосе землеотвода (общей примерной площадью 112 га), удалением верхнего слоя почвы, строительными работами (в том числе потенциальным загрязнением в связи с проливами от строительных машин и оборудования и шумом от работы техники) и эксплуатацией городков строителей.

Следует отметить, что поскольку строительство дороги затронет территории, расположенные вблизи к существующей дороге Р-21 «Кола», эти районы уже находятся под антропогенным воздействием (шум от проезжающих транспортных средств, выбросы в воздух, загрязнение почв и т. д.). Поэтому, значительного ущерба естественным местообитаниям не ожидается.

На основании информации предоставленной природоохранными ведомствами и результатов анализа публичных данных вблизи или на территории реализации Проекта отсутствуют особо охраняемые природные территории национального или международного значения, известные территории обитания стайных видов и уникальные экосистемы находящиеся под угрозой исчезновения.

Проектная документация содержит оценку воздействия на растительность и животный мир и расчет компенсаций за негативное воздействие на охотничьи виды фауны и на водные организмы (на рыб).

Согласно требований природоохранного законодательства РФ, ФКУ "Упрдор" Кола" будет обязано осуществить лесовосстановление в районе строительства дороги на площади, равной площади вырубки леса. Лесовосстановление включает посадку деревьев с использованием молодых саженцев и должно быть проведено не менее чем в течение одного года после вырубки леса.

5.2 Социальные воздействия

Охрана труда и техника безопасности: Вопросы охраны труда, техники безопасности и пожарной безопасности (ОТ, ТБ и ПожБ) будут регулироваться в соответствии с действующим национальным законодательством, которое предусматривает оценку рисков, разработку мер по минимизации рисков и последующий мониторинг их реализации. На этапе эксплуатации контроль за соблюдением эксплуатирующей организацией требований ОТ, ТБ и ПожБ, выполнения ими мероприятий по ООС осуществляет ФКУ Упрдор «Кола».

Приток рабочей силы: Учитывая локальную принадлежность рабочих предполагаемых к участию в строительстве дороги, а также их небольшую численность, воздействие на местное население и социальные объекты не предполагается.

Охрана здоровья и обеспечение безопасности местного населения: Моделирование выбросов в атмосферу и уровня шума для рассматриваемого участка дороги, выполненное в рамках разработки проектной документации, показало, что Проект не окажет существенного влияния на качество атмосферного воздуха и близлежащих жилых районов.

Проект предусматривает установку шумозащитных экранов вдоль предлагаемого участка дороги в зоне перспективного населенного пункта с целью минимизации воздействия шума. Общая протяженность шумозащитных экранов составит 900 метров. Проект разрабатывался с

учетом потенциальных воздействий и рисков, вызванных стихийными бедствиями. Информация о потенциальных опасных природных явлениях включена в отчеты об экологических и инженерных изысканиях как часть проектной документации.

Землепользование и собственность: Маршрут трассы проектируемого участка дороги расположен за пределами жилых районов и сельскохозяйственных угодий. В связи с чем выделение земли для Проекта не приведет к физическому и / или экономическому перемещению.

Все земельные участки, необходимые для строительства автодороги, предварительно зарезервированы, их выкуп и оформление в собственность (для постоянного отвода) и в аренду (для временного отвода) будет производиться после начала реализации Проекта.

Культурное наследие: По результатам фондовых данных и полевых археологических исследований, проведенных в 2014 году и подробно изложенных в проектной документации, в зоне действия Проекта нет объектов культурного наследия и/или ценных археологических памятников.

Кумулятивное воздействие: На этапе строительства ассоциированных объектов и кумулятивных воздействий не прогнозируется, за исключением транспортировки строительных материалов. Мероприятия по смягчению возможных воздействий, связанных с транспортировкой, не рассматриваются в проектной документации.

Кумулятивные воздействия, связанные с эксплуатацией дороги, могут быть связаны с повышенным уровнем шума. Проект предусматривает меры по снижению шума, включая установку шумозащитных экранов и использование специального дорожного покрытия. Предусмотренные мероприятия и лесозащитная полоса вдоль предлагаемого маршрута участка дороги значительно снизят шумовое воздействие на существующие жилые районы, расположенные на достаточном удалении от проектируемой дороги.

Положительные эффекты от реализации Проекта: Согласно разработанной проектной документации, трасса нового участка дороги будет проходить в обход населенных пунктов. Реализация проекта позволит снизить интенсивность движения в населенных пунктах Вилга и Половина, а вместе с тем снизить уровень аварийности, повысить безопасность движения и улучшить качество воздуха в жилых районах. Строительство участка дороги в обход населенных пунктов с разделением транспортных потоков встречных направлений также обеспечит повышение безопасности дорожного движения и увеличит пропускную способность дороги на участке федеральной дороги Р-21 «Кола».

Пробелы выявленные в процессе экологической и социальной оценки представлены в Таблице ниже и должны быть устранены путем подготовки соответствующих исследований, планов управления и реализации соответствующих мер по смягчению и управлению в соответствии с Рамочная программа экологического и социального управления (ESMPF), применимой к АИИВ Инфраструктурный кредит.

Таблица 1: Основные пробелы применимым экологическим и социальным стандартам и рекомендации

Номер	Пробел	Оценка	Уровень риска	Рекомендации для закрытия пробела
1	<p>Учитывая, что подрядные организации по строительству и дальнейшей эксплуатации автодороги не определены на текущем этапе Проекта (подрядчики будут подбираться в процессе тендера после запуска Проекта), отсутствует информация относительно их производственных баз и деталей о месте проживания строителей.</p> <p>Следовательно, возможно, что некоторые изменения в природе и масштабе Проекта могут произойти после одобрения АБИИ и подписания юридических соглашений, регламентирующих финансирование Проекта. Такие изменения могут нести в себе значительные экологические или социальные риски и воздействия. Компания не в курсе механизма адаптивного управления, определяющего, как подобные изменения или обстоятельства должны управляться и доводиться до сведения АБИИ.</p>	Частичное соответствие	Средний	<ul style="list-style-type: none"> ■ Провести дополнительную экологическую и социальную оценку в соответствии с Экологической и социальной политикой и Экологическими и социальными стандартами деятельности АБИИ в случае существенных материальных изменений в объеме, проектных решениях, реализации или эксплуатации Проекта; ■ Предложить меры по предотвращению и/или снижению выявленных экологических и социальных рисков и воздействий (при их наличии); ■ Предоставить Банку на одобрение отчет о результатах экологической и социальной оценки и предложенных мерах по снижению рисков и воздействий; ■ Внести изменения в План экологических и социальных мероприятий (который разрабатывается в рамках данного отчета о проведении Экологической и социальной оценки) в отношении предлагаемых мер по снижению рисков и воздействий; ■ Внедрить одобренные меры по снижению рисков и воздействий в соответствии с измененным Планом экологических и социальных мероприятий.
2	Несмотря на то, что мероприятия по смягчению воздействия на окружающую среду предусмотрены соответствующим разделом проектной документации, подготовленной для рассмотрения и	Частичное соответствие	Средний	Разработать ПЭСУ для Проекта.

Номер	Пробел	Оценка	Уровень риска	Рекомендации для закрытия пробела
	утверждения Государственной Экспертизой, «План экологического и социального управления (ПЭСУ) не был разработан в процессе проектирования.			
3	У Компании отсутствует механизм для выявления, и она не выявила заинтересованных сторон в рамках Проекта (затронутые сообщества и другие стороны, заинтересованные в деятельности компании). Поскольку в основном трасса автодороги проходит вне населенных пунктов и ее землеотвод затрагивает в основном земли лесного фонда, общественные консультации с местными сообществами (т.е. жителями н.п. Половина и Вилга) на этапе проектирования не проводились.	Частичное соответствие	Средний	<p>Реализовать План взаимодействия с заинтересованными сторонами, разработанный Независимым Консультантом.</p> <p>Провести консультации с затронутыми сторонами и поспособствовать их информированному участию в данных консультациях.</p>
4	Существующие возможности ФКУ Упрдор «Кола» и компетенция персонала, ответственного за экологические и социальные аспекты Проекта достаточны для соответствия требованиям национального законодательства. Однако, существующие знания и навыки персонала недостаточны для разработки и внедрения ПЭСУ согласно требованиям Экологической и социальной политики АБИИ и рекомендациям данного отчета.	Частичное соответствие	Средний	<p>Рассмотреть возможность привлечения дополнительных сотрудников, которые будут отвечать за разработку и дальнейшее внедрение и координацию ПЭСУ или, в качестве альтернативы, передать эту функцию на сторону квалифицированной третьей стороне с предоставлением соответствующего обучения существующему персоналу.</p>
5	<p>Строительство и дальнейшая эксплуатация автодороги будет осуществляться подрядчиками ФКУ Упрдор «Кола». Реализация природоохранных мероприятий и мероприятий в социальной сфере, предусмотренных проектной документацией, будет ответственностью данных подрядных организаций.</p> <p>Учитывая отсутствие на текущем этапе Проекта сведений о строительных подрядных организациях и подрядчиках, эксплуатирующих дорогу, экологические риски и воздействия, связанные с производственными/ ремонтными/ эксплуатационными базами данных подрядчиков оценены еще не были (управление выбросами в атмосферу, отходами, сточными водами и опасными веществами, и т.д.).</p> <p>У компании отсутствуют политика, процедура или план по управлению подрядчиками.</p>	Частичное соответствие	Средний	<ul style="list-style-type: none"> ■ Оценить экологические риски и воздействия, связанные с производственными / ремонтными / эксплуатационными площадками подрядчиков на стадии проведения тендеров и вовлечь в Проект те организации, которые соответствуют экологическим и социальным требованиям российского законодательства и Банка; ■ Разработать План управления подрядными организациями; ■ Проводить периодические экологические и социальные инспекции /аудиты подрядчиков и их производственных /

Номер	Пробел	Оценка	Уровень риска	Рекомендации для закрытия пробела
				ремонтных площадок на стадии строительства и эксплуатации дороги.
6	<p>Согласно разделу «Мероприятия по охране окружающей среды» проектной документации были предложены мероприятия по недопущению, минимизации и восстановлению биоразнообразия с целью его охраны и сохранения в течение реализации Проекта. Однако, вырубку деревьев для строительства объездного пути и изменения русла реки Вилга в месте ее пересечения избежать нельзя. В этой связи, Проектом предусмотрены мероприятия по компенсации биоразнообразия.</p> <p>Поскольку положениями российского законодательства предусмотрена последовательная разработка документации в части лесовосстановления, на данном этапе Проекта отсутствует подробная информация о предлагаемых компенсационных высадках.</p> <p>Инвентаризация деревьев (включающая оценку количества и качества деревьев, подлежащих вырубке, их таксацию) не проводилась на текущей стадии Проекта. Инженерно-экологические изыскания содержат только предварительную оценку, подготовленную на основании фондовых данных. В соответствии с российским лесным законодательством проведение инвентаризация деревьев осуществляется при разработке проекта освоения лесов только после оформления необходимых для Проекта земель в собственность или в аренду.</p>	Частичное соответствие	Средний	<p>Разработать и реализовать мероприятия связанные с:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ оценкой исходного количества и качества деревьев, подлежащих вырубке (инвентаризация деревьев, проекты освоения лесов); ■ восстановлением местообитаний после окончания работ; ■ компенсацией потерь посредством создания экологически сопоставимых районов.
7	<p>Воздействие на биоразнообразии и природные экосистемы было оценено на основании фондовых данных, поэтому наличие не территории реализации Проекта редких или охраняемых видов не исключено.</p>	Частичное соответствие	Средний	<ul style="list-style-type: none"> ■ Обновить информацию о потенциальном наличии редких и охраняемых видов на территории строительства автодороги путем запроса в соответствующие природоохранные ведомства; ■ провести дополнительное полевое исследование с целью выявления редких и охраняемых видов (в случае если их

Номер	Пробел	Оценка	Уровень риска	Рекомендации для закрытия пробела
				<p>потенциальное наличие будет подтверждено);</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ разработать меры по уменьшению воздействия на редкие и охраняемые виды (если такие будут выявлены).
8	<p>Оценка воздействий на качество атмосферного воздуха, а также изменения уровней шума и вибрации в пределах уязвимых территорий (населенные пункты и садовые товарищества), в результате транспортировки строительных материалов по существующим дорогам и подъездным путям не проводилась.</p> <p>Экологические воздействия и риски, связанные с увеличением уровней шума и вибрации на территории населенных пунктов, дачных и садовых товариществ в результате транспортировки строительных материалов по существующим дорогам не были оценены. Потенциальным воздействиям могут быть подвержены населенные пункты, расположенные вдоль путей транспортировки строительных материалов (Вилга, Половина, Новая Вилга, Пряжа и Шуя, дачные и садовые товарищества).</p>	Частичное соответствие	Средний	<ul style="list-style-type: none"> ■ Провести дополнительную оценку выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, а также воздействия шума и вибрации для уязвимых территорий (населенные пункты, дачные и садовые участки) в результате транспортировки строительных материалов по существующим дорогам и подъездным путям; ■ исходя из результатов оценки разработать и внедрить дополнительные корректирующие меры / меры по минимизации данных воздействий (если таковые потребуются) для защиты жителей от выявленных воздействий; ■ проводить мониторинг качества атмосферного воздуха и уровней шума и вибрации (в рамках программы экологического менеджмента) для обеспечения соблюдения установленных регулятивных норм и международных стандартов (на границе (или в пределах) населенных пунктов и экологически уязвимых районов).

Номер	Пробел	Оценка	Уровень риска	Рекомендации для закрытия пробела
9	<p>Проектом не оценивались воздействия на местный частный бизнес, в том числе на владельцев магазина, гостиничного комплекса и ресторана, автозаправочной станции (уязвимые группы), расположенных на существующей дороге, чья прибыль зависит от количества проезжающих транспортных средств по существующей дороге. Реализация Проекта может привести к снижению их прибыли, поскольку предлагаемый маршрут дороги пройдет в обход данных объектов частного бизнеса.</p> <p>Компания знает о данной проблеме и планирует сохранить существующий подъездной путь к объектам, а также сделать дополнительный съезд. Для подведения нового подъездного пути к сервисным объектам частного бизнеса понадобится дополнительный отвод земли, а также дополнительные строительные работы, не предусмотренные текущими проектными решениями. Помимо этого, Компания планирует установить информационные щиты для информирования водителей об услугах. Однако пока намерения Компании никак не задокументированы; на рассмотрение Независимого Консультанта не были предоставлены данные о дополнительных землеотводах, а также схемы с дополнительным съездом с проектируемой дороги.</p>	Частичное соответствие	Средний	<ul style="list-style-type: none"> ■ Задокументировать выявленные воздействия и предлагаемые меры по их минимизации в отношении владельцев частного бизнеса, попадающих под воздействие Проекта. ■ обеспечить полную компенсацию Компанией установки информационных/рекламных щитов; ■ обеспечить постоянное вовлечение представителей местного бизнеса и контроль выполнения всех мер по минимизации /компенсации воздействий на них.
10	<p>В целях реализации Проекта не было создано никаких специальных механизмов подачи и рассмотрения жалоб как для персонала компании, так и для внешних заинтересованных сторон. Компания использует общую процедуру направления вопросов, заявлений, жалоб в соответствии с действующим законодательством.</p>	Частичное соответствие	Средний	<p>Реализовать Механизм подачи и рассмотрения жалоб разработанный в рамках Плана взаимодействия с заинтересованными сторонами.</p> <p>Обеспечить доступ к механизму подачи и рассмотрения жалоб и предложений для работников Проекта и всех внешних заинтересованных сторон в соответствии с рекомендациями АБИИ (например, жалобы могут подаваться посредством ящиков, установленных в близлежащих населенных пунктах, по «горячим» телефонным линиям, специальным Интернет сайтам, и т.д.). Проинформировать внешние заинтересованные стороны, включая местное население, о данном механизме.</p>

Номер	Пробел	Оценка	Уровень риска	Рекомендации для закрытия пробела
11	Проектом предусмотрены общие мероприятия в части безопасности дорожного движения (например, использование регулирующих дорожных знаков) без идентификации конкретных рисков. План управления дорожным движением не был разработан на этапе проектирования.	Частичное соответствие	Средний	<ul style="list-style-type: none"> ■ Провести идентификацию и оценку рисков дорожного движения и безопасности дорожного движения для работников Проекта и местного населения. ■ Разработать план управления дорожным движением ■ Обеспечить соответствующее обучение персоналу/строительным рабочим по безопасности дорожного движения; обеспечить безопасность транспортных средств, а также их регулярное техническое обслуживание (находящихся в собственности или арендуемых). ■ Контроль безопасности дорожного движения на протяжении всего жизненного цикла проекта
12	Риски связанные с транспортировкой опасных веществ и материалов, в том числе топливо и смазки по существующим дорогам не были оценены Проектом.	Частичное соответствие	Средний	Выявить и оценить риски, связанные с транспортировкой опасных материалов и веществ. В случае, если риски для «третьих лиц» превышают допустимый уровень, должны быть приняты мероприятия по их предотвращению и/или снижению.