



Нетехническое резюме

Проект реконструкции автомобильной дороги
Р-80 Слобода—Паперня, км 0,000 — км 14,770

Финальный отчет

Август 2017 г.

www.erm.com



Европейский банк реконструкции и развития

Нетехническое резюме

Проект реконструкции автомобильной
дороги Р-80 Слобода—Паперня,
км 0,000 — км 14,770

Минский и Смолевичский районы,
Минская область, Республика Беларусь

Финальный отчет

Август 2017 г.

Менеджер
проекта

Александра Леман
Главный консультант

Ответственный
партнер

Сергей Бурцев

ERM подтверждает, что настоящий отчет подготовлен с использованием всего нашего опыта, тщательности, усердия и в соответствии с профессиональными стандартами, которые можно ожидать от компетентного и квалифицированного консультанта, выступающего в роли Консультанта по экологии, обладающего опытом в предоставлении услуг для реализации проектов со сходным объемом работ, сложностью, задачами и масштабом.

Отчет подготовлен в соответствии с условиями контракта, заключенного с ЕБРР, и общепринятой практикой проведения экологического консалтинга для достижения целей, предусмотренных Контрактом. Выводы и рекомендации, содержащиеся в отчете, основаны на информации, полученной непосредственно компанией ERM, а также информации, предоставленной третьими лицами, которая, как мы полагаем, является достоверной.

Отчет подготовлен для исключительного и конфиденциального пользования ЕБРР, и мы не несем ответственности перед третьими лицами, которые могут использовать данный отчет полностью или частично.

1.1 ЦЕЛЬ НАСТОЯЩЕГО РЕЗЮМЕ

Настоящий документ представляет собой Нетехническое резюме (НТР) Отчета об анализе соответствия проекта реконструкции автомобильной дороги Р-80 Слобода—Паперня, км 0,000 — км 14,770 (далее «Проект») требованиям национальных и международных стандартов в сфере охраны окружающей среды, социально-экономической сферы, охраны труда и взаимодействия с заинтересованными сторонами.

Целью настоящего НТР является представление широкой общественности в простой и доступной форме краткой информации о содержании и основных выводах следующих документов:

- Отчета об оценке воздействия Проекта на окружающую среду, подготовленного согласно требованиям законодательства Республики Беларусь;
- Отчета об анализе соответствия Проекта применимым требованиям (*Отчет об Анализе пробелов*) и
- Отчета об оценке воздействия Проекта на социальную сферу (*Отчет об оценке воздействия на социальную сферу*).

Помимо настоящего НТР, в число представленных общественности документов по Проекту входят:

- План экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ);
- План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС).

2.1 Дорога Р-80

Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня является дорогой республиканского значения и обеспечивает транспортные связи близлежащих населенных пунктов Минской области и г. Минска. По дороге осуществляются интенсивные междугородние грузовые и пассажирские перевозки.

2.2 Для чего необходима реконструкция дороги?

Реконструкция участка дороги Р-80 завершит строительство Второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Минска общей протяженностью 160 км.

2.3 Что представляет собой проект?

Проект предусматривает расширение существующей двухполосной автодороги Р-80 до четырех полос на участке протяженностью около 15 км (Рисунок 2.3-1). Реконструкция будет проведена в две очереди:

- I очередь км 0,000 – км 7,600;
- II очередь км 7,600 – км 14,770.

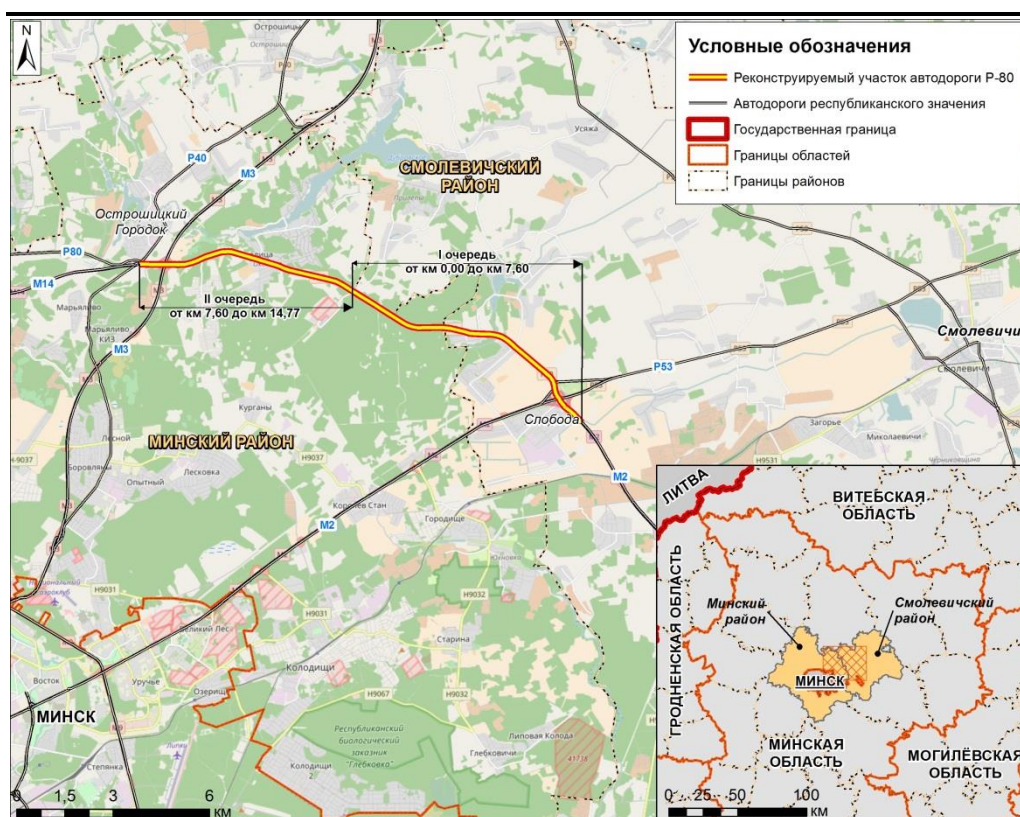


Рисунок 2.3-1

Схема автомобильной дороги Р-80 Слобода – Паперня на участке км 0,000 -- км 14,770

Реконструируемый участок пересекает Смолевичский и Минский административные районы Минской области.

Дорога проходит через деревню Околица, а также вблизи следующих населенных пунктов и населенных территорий:

- Острошицкий Городок,
- Белые Лужи,
- Раубичи,
- Багута (в т.ч. КИЗ «Таволга»),
- Сосновая,
- Слобода.

В районе пересечения с автомобильными дорогами М-2 и М-3 транспортные развязки по схеме «клеверный лист» будут сохранены в текущей конфигурации с добавлением двух разгонных полос под путепроводами (*Рисунок 2.3-2*). Четыре новых транспортных развязки будут построены в следующих местах (*Рисунок 2.3-3* и *Рисунок 2.3-4*):

- д. Багута;
- км 7,71 (Воинская часть);
- д. Околица;
- спорткомплекс «Раубичи».



Рисунок 2.3-2 Схемы реконструкции транспортных развязок (А) на пересечении с автомобильной дорогой М-2 и (В) на пересечении с автомобильной дорогой М-3



Рисунок 2.3-3 Схемы новых транспортных развязок (А) в д. Багута, (В) на км 7,71 (Воинская часть)

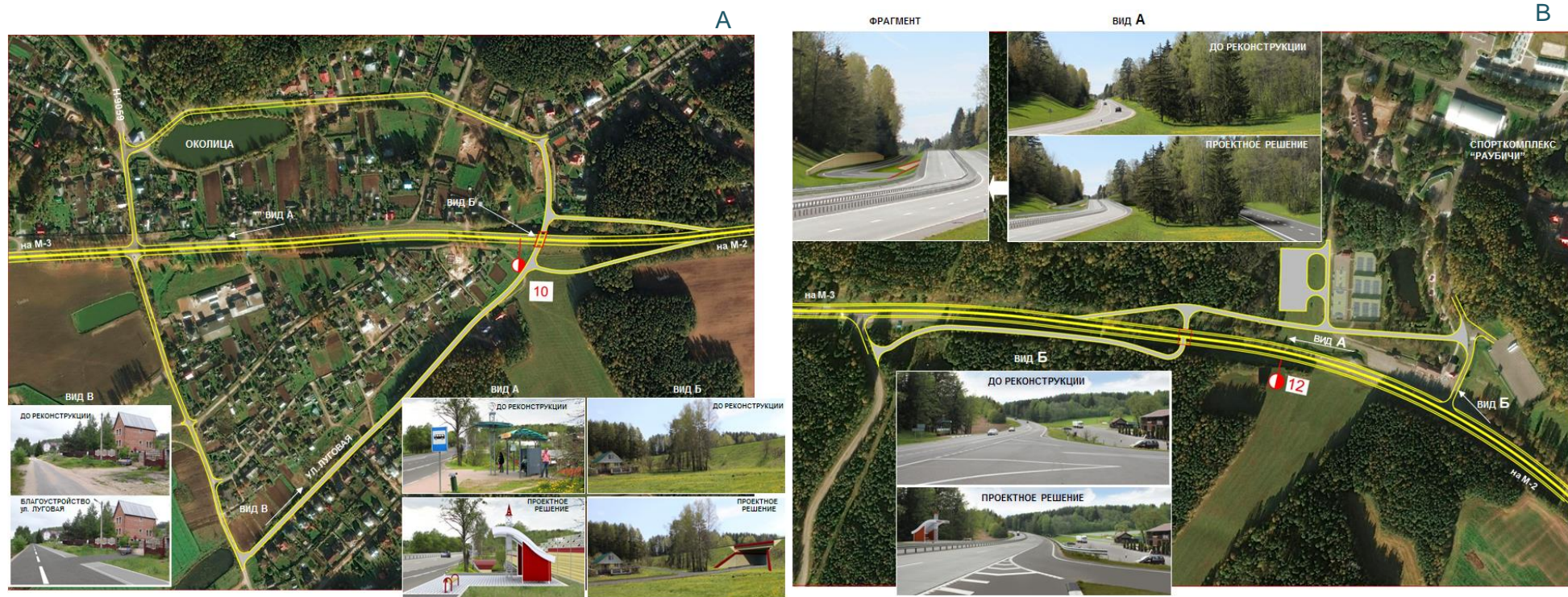


Рисунок 2.3-4 Схемы новых дорожных развязок (А) в д. Околица и (В) у спорткомплекса «Раубичи»

Проект предусматривает также устройство девяти примыканий в одном уровне, с переходно-скоростными полосами.

На реконструируемом участке автодороги планируется реконструкция и перенос 17 автобусных остановок. Будут обустроены две малых площадки отдыха:

- новая площадка на км 5,35 справа;
- реконструкция существующей площадки на км 5,6 слева.

Для защиты расположенных близко к дороге населенных пунктов будут установлены шумозащитные экраны высотой 6,2 м суммарной длиной около 7 км (Рисунок 2.3-5).

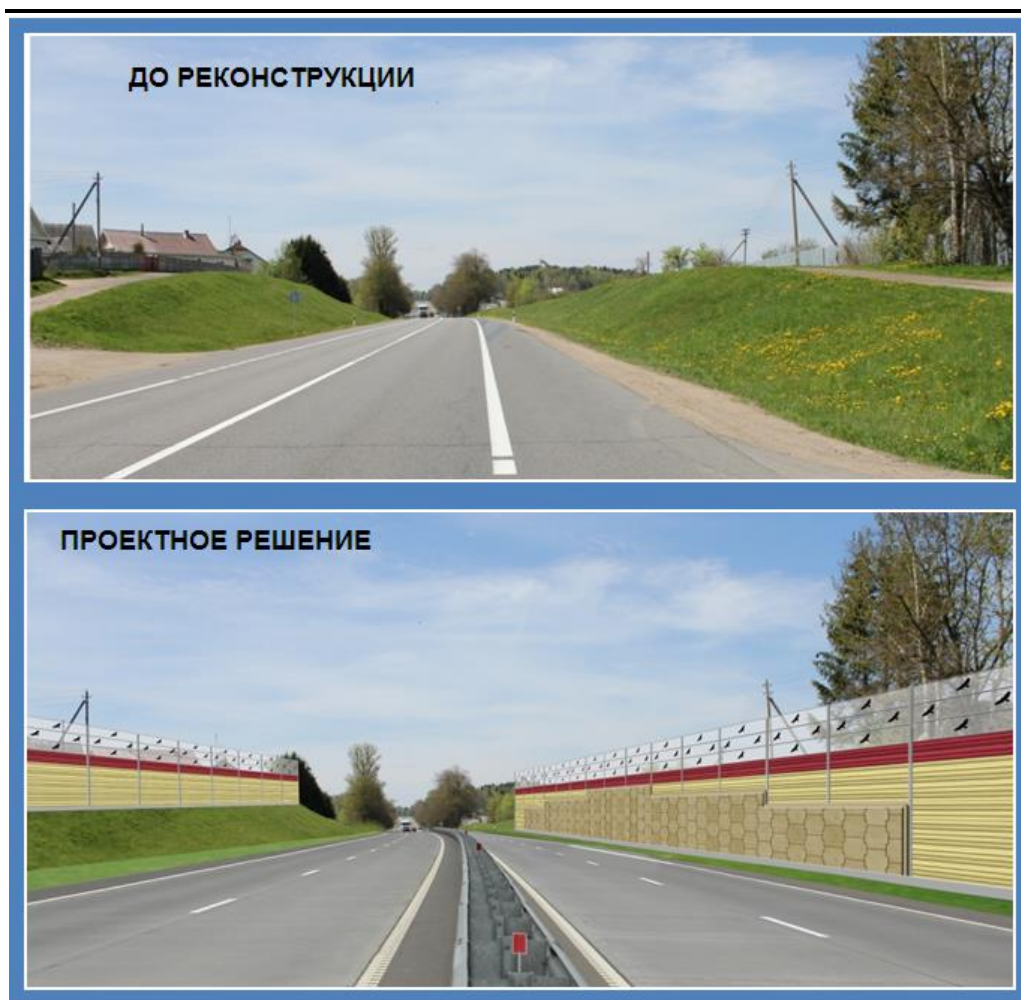


Рисунок 2.3-5 Вид участка дороги до и после реконструкции и установки шумозащитных экранов

Рядом с теннисными кортами спорткомплекса «Раубичи» будет построена гостевая парковка (Рисунок 2.3-6).

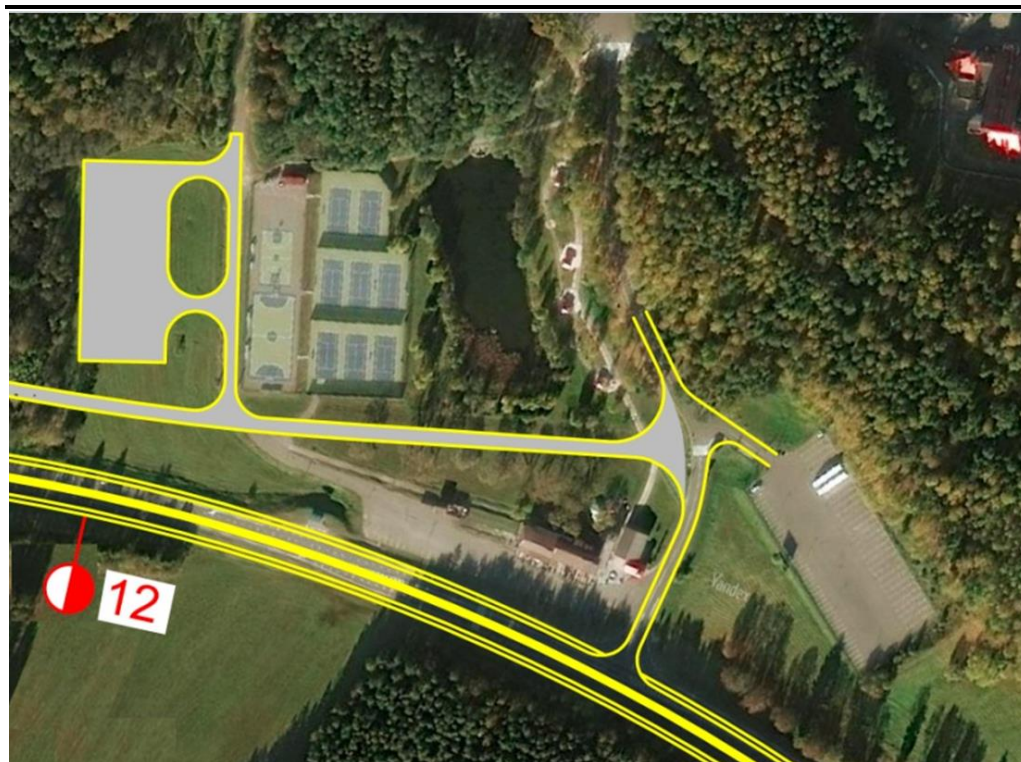


Рисунок 2.3-6 *Схема расположения гостевой парковки в с/к Раубичи*

Проект предусматривает строительство крытого склада для хранения противогололедных материалов объемом 2500 тонн на территории существующей ЛДД-54 в а.г. Острошицкий городок (Рисунок 2.3-7).



Рисунок 2.3-7 *Схема расположения склада противогололедных реагентов в а.г. Острошицкий Городок*

Технические характеристики Проекта представлены в таблице ниже (Таблица 2.3-1).

Таблица 2.3-1 Основные технико-экономические показатели Проекта

Наименование показателя	I очередь, км 0,0- км 7,6	II очередь, км 7,6 – км 14,770	Всего
Категория дороги	I-в		
Протяженность	8,46	7,17	15,63
Число полос движения	4		
Ширина проезжей части	2×7,0 м		
Ширина обочины	2×3,0 м		
Ширина земляного полотна	22,7 м		
Покрытие проезжей части	цементобетон		
Пересечение с автомобильными дорогами в разных уровнях	2	2	4
Пересечения и примыкания в одном уровне	3	6	9
Количество путепроводов	2	2	4
Количество подземных пешеходных переходов	4	4	8
Количество переходов для копытных	1	—	1
Длина шумозащитных экранов	2730,0 м	4210,0 м	6940,0 м
Изъятие земельного участка	—	1	1

2.4 КТО ЗАНИМАЕТСЯ РЕАЛИЗАЦИЕЙ ПРОЕКТА?

Инициатором Проекта является Совет Министров Республики Беларусь. Непосредственным исполнителем Проекта является РУП «Минскавтодор-Центр» (*Клиент*). Эксплуатацию автодороги после расширения также будет вести РУП «Минскавтодор-Центр».

Инженерная документация для Проекта разрабатывается Государственным Предприятием (ГП) «Белгипродор» (*Проектировщик*).

ЕБРР (*Банк*) рассматривает возможность финансирования Проекта. Согласно принятой Банком классификации, Проект относится к категории «А». При реализации проектов данной категории Экологическая и социальная политика Банка требует проведения комплексной оценки экологических и социальных воздействий (ОЭСВ), а также соответствующего информирования общественности согласно руководящим документам Банка.

Действуя в роли независимого консультанта Банка, компания ERM (*Консультант*) разработала настоящее НТР.

2.5 КОГДА НАЧНЕТСЯ И СКОЛЬКО ПРОДОЛЖИТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО?

Начало строительных работ запланировано на январь 2018 года.

Строительные работы будут идти 22 месяца параллельно по двум очередям. Приблизительно один месяц понадобится на приемку и ввод дороги в эксплуатацию.

Таким образом, реконструированная дорога будет открыта для движения в ноябре 2020 года.

2.6 ОСНОВНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ

Строительные работы по Проекту будут выполнены силами подрядных строительных организаций РУП «Минскавтодор-Центр».

Численность строительного персонала, требующаяся для выполнения работ по одной очереди, составит не более 200 чел.

Рабочие, занятые на строительстве, будут проживать в г. Минск.

Для производства работ будет выделена половина проезжей части. При этом движение автотранспорта будет организовано на второй половине проезжей части. Для нужд строительства будет выделена площадка на км 12,0 справа от дороги. Вспомогательная площадка будет использоваться для временного хранения строительных материалов и конструкций.

Объемы работ, запланированные для I и II очередей, будут выполняться параллельно.

После подготовительных работ (расчистки полосы отвода, снятия плодородного грунта и др.) строители расширят существующее земляное полотно дороги и заменят покрытие дороги на цементобетон.

Строительные материалы на место строительства будут доставляться грузовым транспортом.

2.7 КАКИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ БЫЛИ РАССМОТРЕНЫ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ?

В ходе разработки Проекта были рассмотрены следующие альтернативы:

- сравнение экологических и социальных воздействий при реализации Проекта с воздействиями в случае выбора «нулевой альтернативы»;
- сравнение двух вариантов технологий расширения проезжей части с точки зрения технологичности строительства.

Нулевая альтернатива

Экологические и социальные воздействия Проекта в сравнении с нулевой альтернативой были рассмотрены в предварительной ОВОС. Результаты сравнения представлены в таблице ниже (Таблица 2.7-1).

Таблица 2.7-1 Сравнение Проекта и нулевой альтернативы

	1-ая альтернатива: Реализация проектного решения по реконструкции автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня, км 0,000 – км 14,770 (Проект) ¹		Нулевая альтернатива	
	Положительные факторы	Отрицательные факторы	Положительные факторы	Отрицательные факторы
Природная среда: атмосферный воздух	Улучшение эксплуатационных характеристик дороги и условий дорожного движения приведет уменьшению выбросов загрязняющих веществ о автомобилей в атмосферный воздух	Временное загрязнение природной среды выхлопными газами строительных машин, используемых в процессе строительства. Загрязнение из-за работы двигателей транспортных средств и продуктов износа шин и дорожных покрытий в процессе движения транспортного потока и транспортировки строительных материалов	Отсутствие отрицательных последствий реализации Проекта	Большое количество выбросов загрязняющих веществ в атмосферу при торможениях-разгонах транспортных средств и низкой скорости транспортного потока вследствие неудовлетворительного состояния покрытия дорожного полотна и низкой пропускной способности существующей дороги.
Акустическое воздействие	С учетом реализации шумозащитных мероприятий – нормализация акустической обстановки на территории жилого застройки			Существующие уровни шума на территории прилегающей жилой застройки превышают допустимые. Ожидается возможное увеличение потенциальной шумовой нагрузки.
Природная среда: почвы, земельные ресурсы, поверхностные и подземные воды, растительность	Применение новейших строительных технологий позволяет максимально снизить количество химических и механических загрязнителей, попадающих с автомобильной	Изъятие части земель. Значительная нагрузка на земли и водные объекты в период строительства. Удаление растительности в полосе отвода.	Отсутствие отрицательных последствий реализации Проекта	Дальнейшее поступление загрязняющих веществ от транспортных средств в больших объемах

¹ Формулировки в таблице приведены в том виде, в котором они представлены в предварительной ОВОС

	1-ая альтернатива: Реализация проектного решения по реконструкции автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня, км 0,000 – км 14,770 (Проект) ¹		Нулевая альтернатива	
	Положительные факторы	Отрицательные факторы	Положительные факторы	Отрицательные факторы
	дороги на прилегающие земли и в водные объекты			
Социально-экономическая сфера	Снижение числа дорожно-транспортных происшествий. Развитие придорожного сервиса, возможностей предпринимательской деятельности. Создание новых рабочих мест в сфере дорожного обслуживания. Рост социально-экономических показателей региона.			Упущенная выгода при отказе от реализации Проекта
Транспортные условия	Увеличение объема грузоперевозок. Снижение транспортно-эксплуатационных расходов (горючее, смазочные материалы, запасные части и обслуживание, амортизация, зарплата водителей, накладные затраты и т.д.)	Ухудшение транспортных условий во время проведения строительных работ.	Отсутствие отрицательных последствий реализации Проекта	Расходы на проведение ремонтных работ на существующей автодороге.

Сравнение вариантов технологий уширения проезжей части

При проработке проектных решений основным критерием было выполнение всех строительных работ без сброса транзитного движения транспортных потоков. В связи с этим были проработаны два варианта уширения проезжей части.

- Вариант 1 – двустороннее уширение проезжей части с сохранением оси существующей дороги;
- Вариант 2 – уширение со смещением новой оси на 2,85 м.

Учитывая более высокую технологичность, к дальнейшей разработке был принят Вариант 2.

2.8

КАКОВЫ ПОТРЕБНОСТИ ПРОЕКТА В ЗЕМЛЕ И КАК ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ЗЕМЛЕОТВОД?

Разработка Проекта проводится с учетом минимизации физического перемещения и/или нарушения устойчивого экономического положения населения.

По предварительной оценке для реализации Проекта необходимо изъятие земель частных землепользователей, ограниченное одним земельным участком, необходимым для строительства путепровода под автодорогой Р-80 в д. Околица.

Приобретение земель для Проекта не приведет к вынужденному переселению владельца (владельцев) этого участка – в настоящий момент участок не застроен и выставлен на продажу.

Помимо данного участка необходим отвод части земель, прилегающих к автодороге Р-80, принадлежащих в настоящее время сельскохозяйственному предприятию «Озерицкий-Агро».

Окончательные масштабы землеотвода, а также полный перечень землевладельцев, затрагиваемых отводом земель для целей Проекта в настоящий момент неизвестны – они будут уточняться на последующих стадиях развития Проекта.

Вопросы компенсаций затрагиваемым землевладельцам будут рассмотрены в рамках законодательства Республики Беларусь.

Согласно национальному законодательству, затрагиваемым сельскохозяйственным и лесохозяйственным предприятиям будет компенсированы потери производства в материальном выражении.

Участок, который планируется изъять для строительства путепровода, может быть выкуплен по стоимости не ниже кадастровой с учетом инфляции с момента оценки или обменян на равноценный участок.

3.1.1 Текущий статус

К настоящему времени Клиент выполнил Предварительную оценку воздействий Проекта в соответствии с национальной процедурой (Предварительная ОВОС) и проводит общественные обсуждения этих материалов.

В дальнейшем Клиент планирует подготовить окончательную версию ОВОС (Окончательная ОВОС) и провести дополнительные изыскания для нее.

Оценка социальных воздействий Проекта была выполнена Консультантом по заданию Банка. Консультант провел для Проекта процесс выявления заинтересованных сторон и разработал ПВЗС.

Клиент провел консультации с затронутыми сторонами в Минском и Смолевичском районах. По результатам встреч было принято решение изменить конфигурации транспортных развязок в д. Багута и д. Околица.

3.1.2 Соответствие Проекта требованиям национального законодательства в сфере охраны окружающей среды, социальной сферы и здоровья населения

Разработка Проекта в целом идет в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

В настоящее время Предварительная ОВОС опубликована на интернет-сайте Клиента и сайтах местных органов исполнительной власти.

В настоящее время планируемый к реконструкции склад реагентов находится в водоохранной зоне Острошицкого месторождения. При включении его в Проект, будет необходимо проведение дополнительных мероприятий согласно законодательству Республики Беларусь.

3.1.3 Соответствие Проекта требованиям ЕС в сфере охраны окружающей среды, социальной сферы и здоровья населения

Развитие Проекта в целом соответствует общим требованиям ЕС в сфере охраны окружающей среды, социальной сферы и здоровья населения.

Для Проекта выполнена Предварительная ОВОС. В Предварительной ОВОС идентифицированы, описаны и оценены потенциальные значимые воздействия на компоненты окружающей среды и социальной сферы. Кроме того, Консультант выполнил для Проекта оценку социальных воздействий и разработал План взаимодействия с заинтересованными сторонами.

Хотя в целом Предварительная ОВОС выполнена в соответствии с подходом, изложенным в Директиве 2011/92/EU (с учетом изменений согласно Директиве 2014/52/EU), некоторые вопросы не рассмотрены, а именно:

- Оценка воздействия не охватывает потенциальные кумулятивные воздействия;
- Описание Проекта не включает некоторые характеристики, перечисленные в Приложении IV Директивы 2011/92/EU (например, объем водозабора, выбросы на стадии строительства и др.).
- Описание потенциальных воздействий Проекта не во всех случаях дает представление об их характеристиках (определенных в Приложении III Директивы 2011/92/EU): магнитуде, охвате, вероятности, и др.

Проект не затрагивает охраняемые природные объекты сети «Natura 2000».

Аудит безопасности Проекта будет проведен отдельно согласно требованиям Директивы 2008/96/ЕС Об управлении безопасностью дорожной инфраструктуры.

Основные негативные экологические воздействия Проекта связаны с этапом строительства. Их продолжительность обусловлена временными рамками строительных работ, а охват будет ограничен полосой отвода автодороги и прилегающими территориями.

Экологические воздействия Проекта на этапе эксплуатации будут менее выраженными.

Кумулятивных и трансграничных экологических воздействий Проекта не ожидается.

4.1

ВЫБРОСЫ И ШУМОВОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ

Воздействия Проекта на качество атмосферного воздуха и уровень шума возможны как на этапе строительства (движение техники, транспортировка материалов, земляные работы и т.д.), так и во время эксплуатации (выбросы от проезжающего транспорта).

Для минимизации воздействий на качество атмосферного воздуха Проектом предусмотрен ряд мер, в частности:

- Обязательное соответствие топлива, материалов, изделий и оборудования, применяемых для выполнения строительных работ, требованиям законодательства Республики Беларусь;
- Обязательное соответствие технологических процессов, выполняемых при проведении строительных работ, требованиям законодательства Республики Беларусь;
- Сокращение участков торможения-разгона и увеличение скорости транспортных потоков за счет расширения дороги.

Предусмотренные Проектом меры по смягчению шумового загрязнения включают:

- Обязательное соответствие топлива, материалов, изделий и оборудования, применяемых для выполнения строительных работ, требованиям законодательства Республики Беларусь;
- Обязательное соответствие технологических процессов, выполняемых при проведении строительных работ, требованиям законодательства Республики Беларусь;
- Благоустройство и озеленение трассы;
- Устройство шумозащитных экранов.

4.2

ПОВЕРХНОСТНЫЕ ВОДЫ

Реконструируемый участок дороги Р-80 пересекает реку Домелька и нефункционирующий канал, образованный в истоках реки Волма (Рисунок 4.2-1). Рядом с автодорогой есть мелиоративные каналы, впадающие в ближайшие естественные водотоки.

Имеющиеся вблизи автодороги водоемы – искусственного происхождения. Ближайший водоем находится на расстоянии около 70 м слева от дороги, у д. Околица.

Рядом с дорогой расположены два водохранилища: Дубровское и Острошицкое. Дубровское водохранилище — расположено на расстоянии около 500 м на север от автодороги, расширяемая автодорога находится за пределами его водоохранной зоны. Острошицкое водохранилище расположено на расстоянии около 1 км к северо-западу от автодороги. Склад противогололедных реагентов находится непосредственно в водоохранной зоне Острошицкого водохранилища.



Рисунок 4.2-1 Поверхностные водные объекты вблизи автодороги Р-80

Воздействие Проекта на поверхностные воды будет обусловлено забором воды для нужд строительства из пруда у д. Околица и сбросом стоков с дорожного полотна во время эксплуатации. Поверхностный сток, образующийся в водоохранной зоне реки Домелька, будет очищаться перед сбросом.

Для минимизации воздействий на поверхностные воды Проектом предусмотрен ряд мер, в частности:

- Обязательное соответствие деятельности по реализации Проекта в пределах прибрежных полос и водоохранных зон поверхностных водных объектов требованиям законодательства Республики Беларусь;
- Очистка ливневого стока с дорожного полотна при невозможности отвода за пределы прибрежных полос;
- Запрет несанкционированных стоянок транспорта;

- Хранение строительных материалов, изделий и конструкций на специально оборудованных площадках;
- Сбор хозяйственно-бытовых стоков в забетонированные приямки на строительных площадках и вывоз их на очистные сооружения;
- Отвод и осветление поверхностного стока на площадках, где вода используется регулярно для уменьшения пылеобразования;
- Повторное использование воды для уменьшения пылеобразования после осветления;
- Запрет на складирование и слив материалов и веществ, получаемых при выполнении работ, в водные объекты и понижения рельефа;
- Контроль замусоренности водотоков вблизи строительных площадок;
- Оконтуривание строительных площадок водосборными канавками с бетонированными отстойниками;
- Заправка и обслуживание строительной техники и автотранспорта на специально оборудованных площадках;
- Отвод ливневого стока с дорожного полотна за пределы прибрежных полос;
- Очистка ливневого стока с дорожного полотна при невозможности отвода за пределы прибрежных полос;
- Оборудование площадки склада противогололедных реагентов для обеспечения предотвращения загрязнения вод Острошицкого водохранилища.

4.3 *ПОДЗЕМНЫЕ ВОДЫ*

Проект не предусматривает забор подземных вод. Значимых воздействий на подземные воды при надлежащем выполнении указанных выше мероприятий не ожидается.

4.4 *РЕЛЬЕФ И ГЕОЛОГИЧЕСКОЕ СТРОЕНИЕ*

Воздействие на рельеф и геологическую среду будет связано в первую очередь с сооружением земляного полотна. Земляное полотно может служить дамбой, осушая территории по одну сторону от дороги и заболачивая земли, расположенные по другую сторону, по направлению поверхностного стока. Возможные воздействия также могут выражаться в активизации опасных геологических процессов: эрозия, оползни и др.

Для минимизации воздействий на рельеф и геологическую среду Проектом предусмотрен ряд мер, в частности:

- Устройство водосборных лотков и дождеприемных колодцев;
- Укрепление откосов земляного полотна дороги и дна кюветов (посев трав);
- Устройство водопропускных труб в пониженных местах рельефа.

Воздействие Проекта на почвенный покров будет связано с воздействием на геологическую среду. Потенциальные воздействия могут выражаться в осушении и переувлажнении почв при изменении условий протекания грунтовых вод, а также загрязнение почв.

Для минимизации воздействий на почвы Проектом предусмотрен ряд мер, в частности:

- Применение критерия минимизации земельного отвода при проектировании и соблюдение границ земельного отвода при строительстве;
- Рекультивация земель, временно используемых целях Проекта, и передача их землепользователям;
- Снятие, складирование и последующее использование плодородного слоя почв при рекультивации и укреплении откосов земляного полотна;
- Устройство водопропускных сооружений и кюветов в земляном полотне;
- Укрепление откосов земляного полотна и дна кюветов.

В районе расширяемой автодороги встречаются различные сообщества. Наиболее распространенными естественными сообществами являются лесные сообщества: ельники, сосняки, березняки и др. На пониженных, заболоченных участках встречаются сообщества болотной растительности. В поймах рек — прибрежно-водная растительность.

Преобразованная растительность представлена лесозащитными полосами вдоль трассы, сообществами сегетальной и рудеральной растительности.

В непосредственной близости от участка реконструкции автомобильной дороги Р-80 расположен ландшафтный заказник республиканского значения «Прилепский». Граница заказника проходит по полосе отвода автодороги (Рисунок 4.6-1).

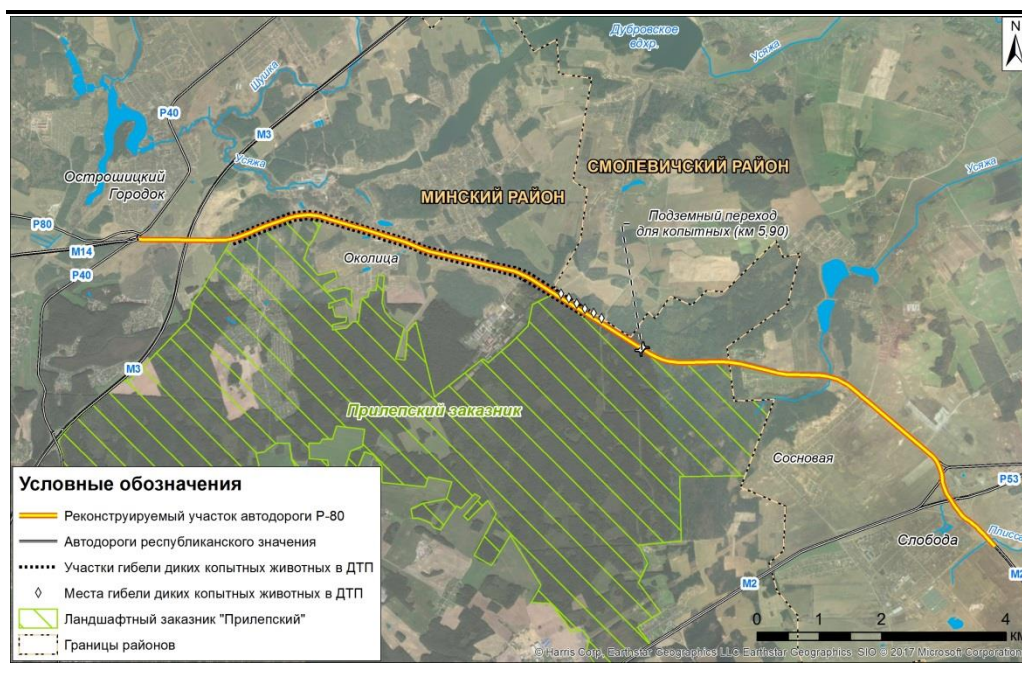


Рисунок 4.6-1 *Расположение ландшафтного заказника "Прилепский"*

Воздействие Проекта на растительный мир будет проявляться в наибольшей степени сведении растительности для расширения автодороги. Изменения растительных сообществ могут также произойти вследствие заболачивания и подтопления. Загрязнение воздуха при эксплуатации автодороги будет оказывать воздействие на растения.

Ожидается, что при проведении работ по расширению автодороги охраняемые виды и уникальные биотопы не будут затронуты.

Для минимизации воздействий на растительный мир Проектом предусмотрен ряд мер, в частности:

- Проведение работ в районе расположения ландшафтного заказника «Прилепский» с учетом требований режима ведения хозяйственной деятельности в границах заказника; взаимодействие при планировании и проведении работ с Минским районным исполнительным комитетом, осуществляющим управление заказником;
- Компенсационные посадки или выплаты для возмещения потерь древесной растительности на землях лесного фонда и в населенных пунктах;
- Обязательное соблюдение границ земельного отвода при проведении работ по реализации Проекта;
- Запрет на проведение огневых работ, сжигания мусора на территориях с высокой пожароопасностью;
- Хранение строительных материалов, изделий и конструкций на специально оборудованных площадках;
- Складирование порубочных остатков в специально отведенных местах, вывоз порубочных остатков;
- Запрет сжигания порубочных остатков;

- Меры по недопущению механического повреждения деревьев работающей техникой и присыпки корневых шеек деревьев.

4.7

ЖИВОТНЫЙ МИР

В районе реализации Проекта животный мир представлен преимущественно широко распространенными видами, обитающими в соответствующих экосистемах на всей территории Беларуси.

В зоне планируемой хозяйственной деятельности не выявлены виды птиц, занесенные в Красную книгу Республики Беларусь и негативно реагирующих на антропогенное воздействие.

Автодорога проходит по территории охотничьих хозяйств Учреждения «Минская районная организационная структура» республиканского государственно-общественного объединения «Белорусское общество охотников и рыболовов» и Учреждения «Смолевичская районная организационная структура» республиканского государственно-общественного объединения «Белорусское общество охотников и рыболовов».

Согласно карте-схеме основных миграционных коридоров копытных животных на территории Республики Беларусь, автомобильная дорога Р-80 пересекает миграционный коридор М2-М3-М6-М7.

Воздействие Проекта на животный мир будет в первую очередь связано с изменениями местообитаний и возможной гибелью отдельных представителей фауны.

Для минимизации воздействий на животный мир Проектом предусмотрен ряд мер, в частности:

- Запрет на засыпку естественных понижений, искусственных водоемов и искусственных понижений с признаками застойных явлений воды в весенний период;
- Запрет сжигания порубочных остатков;
- Запрет выезда строительного транспорта на прилегающие уголья;
- Запрет вырубki древесно-кустарниковой растительности, примыкающей к водоемам размножения земноводных;
- Проведение дополнительных исследований в весенний период для выявления коридоров миграции земноводных;
- Удаление древесной растительности по возможности в осенне-зимний период
- Устройство водопропускных сооружений и кюветов в земляном полотне дороги;
- В случае обнаружения коридоров миграций земноводных – временное установление особого скоростного режима в местах миграций земноводных и установка соответствующих предупреждающих знаков;
- Создание зоны отчуждения вдоль дороги шириной 30 м, где будет проводиться рубка кустарника и кошение травы;

- Использование закрытых контейнеров для мусора на площадках отдыха, регулярный вывоз мусора;
- Устройство специального прохода для копытных на км 5,9;
- Установка направляющих сетчатых конструкций по обе стороны дороги;
- Установка знаков предупреждающих об опасности выхода животных на дорогу;
- Исключение окрашивания обочин в период размножения жесткокрылых насекомых (последняя декада мая, первая декада июня, первая декада июля).

5.1 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОНОМИКУ

5.1.1 Воздействие на экономическую ситуацию и инвестиционную привлекательность

На этапе строительства воздействие Проекта на экономику будет выражаться в некотором росте производства строительных материалов и строительных работ в Минской и Брестской областях.

На этапе эксплуатации автодорога Р-80 будет характеризоваться улучшенными транспортными и эксплуатационными параметрами, что будет способствовать росту инвестиционной привлекательности Минского и Смолевичского районов.

Увеличение интенсивности транспортного движения по автодороге Р-80 может стать стимулом для развития придорожного сервиса.

Воздействие на общую экономическую ситуацию и инвестиционную привлекательность в районах реализации Проекта является положительным.

5.1.2 Воздействие на местные предприятия

На этапе строительства планируется привлечение местных производителей строительных материалов и конструкций. В число поставщиков строительных материалов и конструкций входят предприятия, расположенные в Минской области (д. Королев Стан, г. Заславль, г. Фаниполь) и Брестской области (г. Микашевичи).

Местные дорожно-строительные организации также смогут принять участие в тендере на выполнение строительных работ по Проекту.

Воздействие на местные предприятия на этапе строительства является положительным.

В пределах реконструируемого участка трассы Р-80 расположен один объект придорожного сервиса – кафе «Оазис». Увеличение потока транспортных средств, ожидаемое в результате реализации Проекта, может привести к увеличению спроса и росту доходов кафе.

Воздействие на местные предприятия придорожного сервиса является положительным.

В соответствии с требованиями безопасности, для доведения параметров автодороги Р-80 до первой категории, необходимо устройство пересечений в разных уровнях. Переустройство существующих одноуровневых развязок (перекрестков) и строительство путепроводов приведет к увеличению дальности поездок автотранспорта, пересекающего реконструируемый участок автодороги Р-80¹.

¹ Включая пересечение трассы в прямом направлении, съезды с трассы на местные автодороги и съезды на трассу, предполагающие левые повороты

Реализация Проекта приведет к росту транспортных расходов предприятий и организаций, расположенных в районе реализации Проекта, в связи с увеличением пробега автотранспортных средств.

По результатам консультаций с районными исполнительными комитетами, Клиентом совместно с Проектировщиком было принято решение о перепроектировании транспортной развязки у д. Сосновая, предусматривающем продление местных проездов для движения сельскохозяйственной техники ЧУП «Озерицкий-Агро».

Запрет левых поворотов грузовых автомобилей, использующих местную автодорогу Н9539 (д. Сосновая – д. Задомля), приводил к необходимости использования платного участка трассы М-2 на развязке у Кургана Славы¹. Изменение проектного решения минимизирует увеличение транспортных расходов сельскохозяйственной организации.

В случае изменения проектного решения относительно развязки в д. Околица, сила воздействия для ОАО «1-я Минская птицефабрика» также может быть снижено.

5.2 ВОЗДЕЙСТВИЕ РЫНОК ТРУДА И ДОХОДЫ НАСЕЛЕНИЯ

Прямое воздействие на рынок труда и доходы населения отсутствует. Косвенное воздействие может быть связано с мультипликативными эффектами в местной экономике и потенциальным развитием придорожного сервиса.

Возможное косвенное воздействие является положительным.

5.3 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЗДОРОВЬЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ

На этапе строительства воздействие на здоровье и безопасность населения может быть связано с увеличением трафика по местным автодорогам в связи с транспортировкой грузов для реконструкции автодороги Р-80.

Так как маршруты транспортировки строительных материалов и конструкций на этапе обоснования инвестиций не были определены, в качестве мероприятия, сокращающего отрицательные воздействия, рекомендуется приоритетное использование республиканских автомобильных дорог и минимизация движения по местным автодорогам вдоль населенных пунктов.

Исходя из существующей транспортной сети можно предположить, маршруты транспортировки грузов и строительных материалов будут проходить по следующим местным дорогам:

- В Дзержинском районе:
 - Н8364 (участок дороги, проходящий вблизи д. Черкасы и г. Фаниполь),

¹ Проезд является платным для транспортных средств (ТС) с технически допустимой общей массой более 3,5 т; от оплаты за проезд по платным дорогам освобождены: легковые автомобили, зарегистрированные на территории государств – членов ЕАЭС, мотоциклы, колесные тракторы, маршрутные ТС, осуществляющие городские перевозки пассажиров

- ул. Заводская и другие улицы г. Фаниполь, которые будут использованы при транспортировке грузов;
- В Минском районе:
 - Н9031 (участок дороги, проходящий вблизи д. Загорье, д. Сёмково, д. Приморье и нескольких садоводческих товариществ);
 - Н9037 (участок дороги, проходящий по д. Скураты и д. Королев Стан);

г. Заславль: ул. Заводская, ул. Советская, Н8941.

После определения маршрутов доставки грузов и интенсивности движения необходимо:

- На подготовительном этапе провести инспекцию автодорог для сбора информации о состоянии дорожного покрытия и обочин,
- Там, где необходимо, перед началом строительства и транспортировки грузов по Проекту произвести ремонт дорожного полотна,
- Провести информирование населения об увеличении интенсивности движения и мерах по смягчению воздействия (ремонт дорог), о функционировании механизма приема и рассмотрения обращений,
- По окончании строительства провести инспекцию автодорог для сбора информации о состоянии дорожного покрытия, при необходимости – провести ремонтные работы.

На этапе эксплуатации воздействие на здоровье и безопасность населения будет связано с увеличением трафика на автодороге Р-80 и внутри населенных пунктов в связи со строительством транспортных развязок.

Устройство транспортной развязки в д. Околица приведет к существенному увеличению интенсивности движения в пределах улиц Луговая, Солнечная и Центральная. Это приведет к росту выбросов загрязняющих веществ, увеличению уровня шума и пылению. Увеличение интенсивности движения на улицах деревни также приведет к снижению безопасности пешеходов, в том числе детей и наиболее уязвимых групп населения – инвалидов-колясочников и пожилых людей.

Исходя из существующей интенсивности движения на перекрестке а/д Р-80 и местной дороги Н9059 в д. Околица, можно предположить, что весь современный поток автотранспорта (около 3 тыс. автотранспортных средств в сутки – жители д. Околица, д. Раубичи и д. Губичи пользуются одним выездом к дороге Р-80), включая грузовые автомобили, в результате устройства развязки будет двигаться по улицам деревни.

В ходе консультаций с общественностью, которые проходили 31 июля, жители д. Околица высказали ряд опасений, связанных с устройством транспортной развязки на улицах деревни. В связи с сильной обеспокоенностью жителей РУП «Минскавтодор-Центр» совместно с ГП «Белгипродор» было принято решение поднять вопрос о необходимости пересмотреть проектные решения относительно транспортной развязки в д. Околица на научно-техническом совете (НТС), который пройдет 3 августа 2017 года в Министерстве транспорта и коммуникаций.

В качестве рекомендуемых мероприятий предлагается рассмотрение возможности вынесения транспортной развязки за пределы д. Околица. Такое решение исключает воздействия, вызываемые увеличением интенсивности движения на улицах деревни.

В случае если перепроектирование невозможно, необходимо реализовать ряд мероприятий по улучшению условий дорожной безопасности при взаимодействии со службами государственной автоинспекции:

- Устройство регулируемого пешеходного перехода на пересечении ул. Центральная и Солнечная, устройство пешеходных переходов и дорожек (тротуаров) на остальных улицах,
- Установка оград на пешеходных дорожках, препятствующих выходу детей на проезжую часть;
- Установление дополнительных ограничений скорости на этих улицах (до 20 - 40 км/час),
- Устройство искусственных неровностей - элементов принудительного снижения скорости транспортных средств, др.,
- Установление запрета на движение грузового транспорта по улицам деревни в ночное время.

5.4 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА СОЦИАЛЬНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Улучшение транспортных и эксплуатационных параметров автодороги Р-80 будет способствовать повышению безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке детей в школьных автобусах в течение учебного года.

Воздействие является положительным.

5.5 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ИНЖЕНЕРНУЮ И КОММУНАЛЬНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

В ходе строительного этапа будет произведено переустройство инженерных коммуникаций, расположенных в зоне проведения строительных работ.

Клиентом будут получены технические условия для выполнения работ по переустройству коммуникаций. Для переустройства крупных и технически сложных коммуникаций РУП «Минскавтодор-Центр» будет привлекать организации, ответственные за эксплуатацию и обслуживание данных коммуникаций. Переустройство небольших коммуникаций будет осуществлено собственными силами.

Дополнительная нагрузка на коммуникации будет выражаться в дополнительном потреблении энергии для нужд освещения автодороги – после реконструкции вся дистанция будет освещена.

На момент разработки настоящего отчета информация о необходимом дополнительно количестве электроэнергии и ее потенциальных источниках недоступна.

Воздействие на инженерную и коммунальную инфраструктуру может быть оценено на этапе разработки детальной проектной документации.

5.6 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Воздействие на транспортную инфраструктуру на этапе строительства будет связано с транспортировкой грузов для выполнения строительных работ по Проекту. Увеличение нагрузки на местные автодороги может привести к ухудшению качества дорожного полотна.

Предположительно, воздействию будут подвергаться дороги, перечисленные в Разделе 5.3 выше.

Так как маршруты транспортировки строительных материалов и конструкций на этапе обоснования инвестиций не были определены, в качестве мероприятия, сокращающего отрицательные воздействия, рекомендуется приоритетное использование республиканских автомобильных дорог и минимизация движения по местным автодорогам вдоль населенных пунктов.

После определения маршрутов доставки грузов и интенсивности движения необходимо:

- На подготовительном этапе провести инспекцию автодорог для сбора информации о состоянии дорожного покрытия и обочин,
- Там, где необходимо, перед началом строительства и транспортировки грузов по Проекту произвести ремонт дорожного полотна,
- Провести информирование населения об увеличении интенсивности движения и мерах по смягчению воздействия (ремонт дорог), о функционировании механизма приема и рассмотрения обращений,
- По окончании строительства провести инспекцию автодорог для сбора информации о состоянии дорожного покрытия, при необходимости – провести ремонтные работы.

Воздействие на транспортную инфраструктуру на этапе эксплуатации будет связано с реконструкцией автодороги Р-80, строительством новых проездов и путепроводов, реконструкцией местных проездов в д. Околица¹.

Реконструкция автодороги Р-80 по параметрам первой категории обеспечит:

- улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик дороги,
- увеличение пропускной способности автодороги,
- общее повышение безопасности движения и снижение риска возникновения ДТП благодаря разделению потоков автотранспорта, устройству подземных пешеходных переходов и др.

Воздействия на транспортную инфраструктуру на этапе эксплуатации являются положительными.

¹ На момент написания отчета окончательное решение о схеме транспортной развязки в д. Околица не было принято. Далее в оценке рассматривается вариант развязки с устройством проездов по улицам Луговая, Солнечная и Центральная.

5.7 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

Устройство новых проездов и путепроводов предполагает отвод земельных участков физических(ого) лиц(а) и организаций, чьи земли прилегают к трассе Р-80.

Для устройства проезда под путепроводом в д. Околица необходимо изъятие участка физических(ого) лиц(а) (**Error! Reference source not found.**).



Рисунок 5.7-1 Земельный участок в д. Околица, необходимый для размещения проезда к ул. Солнечная

По состоянию на июнь 2017 г. земельный участок был выставлен на продажу, капитальные строения и посадки отсутствовали. Для земельных участков, находящихся в частной собственности и выкупаемых для государственных нужд¹:

- если участок был приобретен в собственность по результатам аукциона по продаже земельных участков в частную собственность – *размер платы составляет стоимость приобретенного по результатам аукциона земельного участка с учетом инфляции,*
- в остальных случаях – *размер платы составляет кадастровая стоимость земельного участка.*

По волеизъявлению собственника взамен изымаемого земельного участка может быть предоставлен равноценный земельный участок.

- Рекомендуется заблаговременное взаимодействие с собственником земельного участка по вопросу определения размера платы за выкуп.

По результатам консультаций с общественностью, которые прошли 31 июля 2017 года, Клиентом совместно с Проектировщиком было принято решение поднять вопрос о необходимости пересмотреть проектные решения относительно транспортной развязки в

¹ «Положение о порядке выкупа земельных участков в частной собственности, для государственных нужд», утвержденное Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 26.03.2008 № 462

д. Околица на научно-техническом совете (НТС), который пройдет 3 августа 2017 года в Министерстве транспорта и коммуникаций.

В случае исключения транспортной развязки в деревне Околица из Проекта, отвод данного земельного участка, принадлежащего физическому(им) лицу(ам) не потребуется.

Расширение трассы Р-80 и строительство новых развязок потребует отвода части земель сельскохозяйственного предприятия ЧУП «Озерицкий-Агро». Отвод земель будет проходить по краю с/х угодий и не приведет к разделению участков, однако, в земельный отвод могут попасть лесозащитные насаждения, восстановление которых может привести к дополнительным расходам сельскохозяйственной организации.

Изъятие земельного участка из состава сельскохозяйственных земель предполагает покрытие потерь сельскохозяйственного производства. Размер выплат определяется, исходя из следующих факторов:

- местоположения земельных участков,
- качества почв,
- интенсивности сельскохозяйственного производства,
- степени мелиоративного обустройства земель.

Ориентировочный размер потерь сельскохозяйственного производства определяется на стадии предварительного согласования места размещения земельного участка. Фактический размер потерь определяется на стадии разработки проекта отвода земельного участка, формирования земельного участка для размещения объектов Проекта.

Проектом предусматривается озеленение прилегающей к трассе Р-80 территории, которое будет способствовать восстановлению лесозащитной полосы.

5.8 Воздействие на качество и уровень жизни

Реализация Проекта может привести к ряду отрицательных воздействий, которые в совокупности окажут влияние на качество и уровень жизни местного населения. В число таких воздействий входят:

- Увеличение атмосферного загрязнения, повышение уровней шума и пыление на проектируемых развязках вблизи селитебной территории, которые могут привести к рискам для здоровья и безопасности населения;
- Ухудшение визуальных свойств ландшафтов,
- Рост транспортных расходов местных жителей, связанный с увеличением дальности поездки при пересечении трассы Р-80
- Сегментация населенных пунктов и ухудшение связности территории в результате устройства разделительной полосы на всем протяжении автодороги Р-80 и запрета перехода дороги вне специально оборудованных пешеходных переходов.

Устройство шумозащитных экранов ограничит обзор и ограничит инсоляцию домов и приусадебных участков, расположенных вдоль автодороги Р-80.

В большей степени данное воздействие затроне жителей д. Околица. В других местах установок шумозащитных экранов реципиенты находятся на достаточном удалении от домов и приусадебных участков. Кроме того, организация транспортной развязки по улицам Луговая и Солнечная также приведет к невозможности свободного использования этих улиц для целей прогулок местных жителей и детей

Запрет левых поворотов и одноуровневых пересечений и устройство транспортных развязок приведут к увеличению пробега автотранспортных средств, пересекающих автодорогу Р-80 и въезжающих/выезжающих на/с нее.

Увеличение дальности поездки в зависимости от направления движения и используемой транспортной развязки может составить до 2,6 км¹ для личных автомобилей местных жителей.

Реализация Проекта направлена на доведение параметров автодороги Р-80 до первой категории. В соответствии с нормами безопасности дорожного движения на трассе первой категории запрещены:

- Переход пешеходов вне оборудованных переходов;
- Пересечение транспортных потоков в одном уровне.

Автодорога Р-80 на реконструируемом участке пересекает один населенный пункт – д. Околица. Остальные населенные пункты расположены по одну сторону от дороги.

В пределах д. Околица расположен перекресток автодороги Р-80 и местной дороги Н9059. Реализация мер дорожной безопасности, а именно устройство разделительной полосы и одного подземного пешеходного перехода, а также запрет перехода вне специально оборудованных пешеходных переходов, может привести к сегментации деревни и ухудшению связности территории:

1. По состоянию на июль 2017 года, жители д. Околица, чьи дома выходят на автодорогу Р-80 (ул. Шоссейная, ул. Ковалькова и ул. Фабричная), пользуются прямыми съездами с автодороги Р-80. Реализация Проекта предусматривает организацию съездов к домам через ул. Центральная (к ул. Шоссейная) и через ул. Озерная (к ул. Ковалькова и ул. Фабричная). Данное проектное решение приведет к увеличению дальности поездки внутри деревни и будет ослаблять связность территории.
2. Обустройство подземного пешеходного перехода на расстояние 200 м от существующего наземного пешеходного перехода обусловит необходимость проходить дополнительно 400 м при посещении единственного в деревне магазина. Это может быть существенным фактором для уязвимых групп населения – инвалидов в колясках и пожилых людей.
3. В западной части деревни в летнее время функционирует детский лагерь и на момент написания отчета шло строительство храма. Существующую автодорогу Р-80 жители могут переходить на км 10

¹ Максимальное увеличение дальности поездки для местных жителей с учетом проектирования транспортной развязки на улицах д. Околица

и км 11 без оборудованного пешеходного перехода, так как по правилам это возможно на двухполосной дороге при отсутствии пешеходного перехода в зоне видимости.

Перечисленные аспекты воздействия приведут к ухудшению связности территории д. Околица, однако, не приведут к полной изоляции частей населенного пункта, расположенных по разные стороны от автодороги Р-80.

В качестве мероприятий, смягчающих *воздействие на визуальные свойства ландшафта*, Проектом предусмотрено благоустройство и озеленение территории, прилегающей к автодороге Р-80.

В ходе консультаций с общественностью жителями д. Околица были высказаны многочисленные опасения, связанные с устройством развязки на улицах деревни, в том числе касающиеся увеличения загрязнения и ухудшения условий безопасности. Одним из предложений, несмотря на *увеличение дальности поездки*, было вынесение развязки к востоку от деревни.

РУП «Минскавтодор-Центр» совместно с ГП «Белгипродор» было принято решение поднять вопрос о необходимости пересмотреть проектные решения относительно транспортной развязки в д. Околица на научно-техническом совете (НТС) 3 августа 2017 года в Министерстве транспорта и коммуникаций.

По результатам НТС 3 августа 2017 года Клиентом был обнародован обновленный проект транспортной развязки в д. Околица, который подлежит обсуждению с жителями деревни.

Смягчение *воздействия на связность* частей д. Околица, разделяемых автодорогой Р-80, предусматривается следующими мероприятиями:

- устройство подземного пешеходного перехода с учетом доступности для маломобильных групп населения, в том числе, инвалидов с колясками,
- устройство пешеходных и велосипедных дорожек к автобусным остановкам и подземному пешеходному переходу.

Дополнительно рекомендуемые мероприятия

Так как окончательное решение об устройстве развязки в деревне Околица не принято, в качестве рекомендуемых мероприятий предлагается рассмотрение возможности вынесения транспортной развязки за пределы д. Околица. Такое решение исключит воздействия на *визуальные свойства ландшафтов* для жителей, чьи дома расположены внутри жилой застройки пределах населенного пункта.

Дополнительными рекомендуемыми мероприятиями по смягчению *визуального воздействия* Проекта может быть использование цветowych решений и элементов декора при проектировании шумозащитных экранов.

В качестве мероприятия по восстановлению *связности территории* предлагается рассмотреть возможность устройства двух пешеходных переходов в д. Околица.

Требования Банка к реализации Проектов предусматривают активное вовлечение заинтересованных сторон в процесс принятия решений по Проекту. Участие заинтересованных сторон в принятии решений обеспечивается с помощью специальных механизмов взаимодействия, включающих встречи, общественные обсуждения и консультации.

В ходе разработки обоснования инвестиций и проведения оценки воздействия на окружающую среду в соответствии с национальным законодательством, представители Клиента и Проектировщика проводили консультации с местными органами власти, а также в марте - мае 2017 года направили официальные письма с запросами информации в государственные организации.

В июле 2017 года, в ходе проведения Анализа пробелов и подготовки пакета документов для раскрытия информации о Проекте были проведены первичные консультации в Минском и Смолевичском районных исполнительных комитетах.

В результате обсуждения Проекта в Смолевичском районном исполнительном комитете Клиент совместно с Проектировщиком приняли решение о рассмотрении альтернативных вариантов размещения транспортной развязки у д. Багута. Альтернативный вариант был спроектирован с устройством местных проездов для сельскохозяйственной техники и автотранспорта

В июле 2017 года начата официальная процедура общественных обсуждений отчета об ОВОС в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь.

31 июля 2017 года согласно требованиям Банка в Минском и Смолевичском районах были проведены консультации с заинтересованными сторонами для обсуждения Проекта.

Жители затрагиваемых населенных пунктов принимали активное участие в обсуждении проектных решений. Часть опасений и предложений были сформулированы в письменной форме и переданы представителям Клиента. Ответы по результатам рассмотрения этих обращений будут направлены по адресам, указанным в обращениях.

По результатам обсуждений Презентация Проекта, включающая схемы реконструкции автодороги и основные проектные решения размещена на сайте Клиента.

После проведения обсуждений в адрес Компании и Консультанта поступили также письменные обращения граждан с просьбой пересмотреть вызывающие опасения проектные решения (Приложение 1).

В связи с обеспокоенностью местных жителей схема транспортной развязки в д. Околица будет пересмотрена, альтернативные проектные решения будут представлены жителям деревни. С населением д. Околица будут проведены дополнительные встречи для согласования обновленных проектных решений. При

необходимости таких встреч будет несколько, до достижения компромиссного решения.

Существует процедура приема и рассмотрения обращений и предложений, которая позволяет всем потенциально затронутым строительством или эксплуатацией Проекта сторонам обратиться к Клиенту, если, по их мнению, на них оказывается или будет оказываться в будущем негативное воздействие.

По состоянию на июль 2017 г. Клиент применяет механизм рассмотрения обращений, соответствующий требованиям законодательства Республики Беларусь.

Обращения граждан и юридических лиц могут быть поданы:

- В письменной форме, в том через Книгу замечаний и предложений;
- В электронной форме на адрес электронной почты или по форме обратной связи на веб-сайте (<http://www.maddor.by/contact/forma-obratnoi-svyazi/>);
- В устной форме, в ходе личного приема граждан представителями РУП «Минскавтодор-Центр.

Клиент назначил лицо, ответственное за связи с общественностью, к которому можно обратиться в связи с жалобами или замечаниями по Проекту:

Водянович Олег Евгеньевич

Адрес офиса: 220073 г. Минск ул. Кальварийская, 37, кабинет 109

Телефон / факс: (8017) 259 85 95

E-mail: minskavtodor-center@tut.by

Существующий механизм будет обновлен и дополнен, чтобы обеспечить его соответствие Требованиям Банка.

**Компания ERM представлена
более чем 160 офисами
в следующих странах и территориях
по всему миру**

Австралия	Новая Зеландия
Аргентина	Норвегия
Бельгия	ОАЭ
Бразилия	Панама
Великобритания	Перу
Вьетнам	Польша
Германия	Португалия
Гонконг	Пуэрто-Рико
Индия	Россия
Индонезия	Румыния
Ирландия	Сингапур
Испания	США
Италия	Тайвань
Казахстан	Таиланд
Канада	Франция
Кения	Чили
Китай	Швейцария
Колумбия	Швеция
Малайзия	ЮАР
Мексика	Южная Корея
Мозамбик	Япония
Нидерланды	

Московский офис ERM

Москва
Трёхпрудный переулок
д. 11/13 стр. 3
Т: +7 (495) 234-31-77
Ф: +7 (495) 234-31-78

www.erm.com

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Обращение жителей дер. Околицы

Администрация Президента
Республики Беларусь

220016 г.Минск, ул.Карла
Маркса,38

Минский областной
исполнительный комитет

220030, г.Минск, ул.Энгельса, 4

Министерство природных
ресурсов и охраны окружающей
среды

220004, г.Минск,
ул.Коллекторная, 10

РГ "Советская Белоруссия"

220013, г.Минск,
ул. Б-Хмельницкого, 10а

Европейский банк
реконструкции
и развития

e-mai:
Alexandra.Leman@erm.com

Обращение

Нам, жителям деревня Околица, 31.07.2017 стало известно, что по нашему населенному пункту пройдет объездная кольцевая дорога МКАД-2 "Острошицкий Городок – Курган Славы", буквально в трех метрах от жилых домов и огородов. Согласно нормам, от осевой линии до жилых помещений должно быть расстояние не менее 100м. То есть нормы прохождения дороги по населенному пункту не будут соблюдены.

Местные власти, Острошицко-Городокский сельский совет, с жителями строительство кольцевой дороги не согласовывал. И только тогда, когда жители подняли вопрос о проведении дороги через деревню Околица, власти "зашевелились" в нужном им направлении, обещая "золотые горы" - содействие во внесении изменений в проект дороги, а так же в благоустройстве деревни (асфальтирование и освещение прилегающих улиц). Однако при этом дорога не будет выноситься за пределы деревни.

Нам стало известно, что финансовое обеспечение будет осуществлять "Европейский банк реконструкции и развития", строя экологически не чистую дорогу. Будущий маршрут кольцевой дороги – сплошной "кошмар" для жителей деревни Околица от шума и выхлопных газов автомобильного транспорта. Жители некоторых домов не увидят даже света из-за предполагаемых шумовых щитов, так как эти щиты будут находиться очень близко от домов.

Округа деревни Околица, где будет проходить трасса, является местом отдыха жителей и большого количества дачников. Здесь расположены пруды и "зеленая" зона, которые будут уничтожены.

Интересно, кто же мог так жестоко обойтись с природой и жителями деревни, даже не спросив их мнение?!

Этот вопрос можно решить, если дорогу перенести в район Узборья и проложить через лесной массив, что позволит оставить жителей в покое и решить проблему прохождения дороги "МКАД-2" по деревне Околица.

Александр Григорьевич!

Вы всегда в своих выступлениях говорите о "...согласен ли народ и какую он даст оценку этому решению...". Наше мнение: "Мы не согласны со строительством кольцевой дороги на территории деревни Околица! И даем крайне отрицательную оценку чиновничьему беспределу!!!"

Александр Григорьевич, пришлите, пожалуйста, представителя власти, который бы прошел по будущей трассе, все увидел своими глазами и, наконец, встретился с жителями, и услышал бы наше мнение, которого так боятся местные власти!

Если вы считаете, что в Республике Беларусь хозяином является трудовой народ, и его благополучие – главная задача Президента, помогите решить вопрос о переносе будущей кольцевой дороги за пределы деревни Околица.

С уважением, жители деревни Околица.

Список с подписями жителей деревни Околица прилагается.

Ответ на данное обращение просим отправить по адресу:
223054, минский район, д.Околица, ул.Фабричная, 38.
Вардомский Виктор Алексеевич (инвалид 2 группы).
Контактный телефон +375 44 7575 058.

Заводкова Надежда Антоновна	Зел
Вардурская Валентина Петровна	Вард
Вардурский Виктор Алексеевич	Вард
Земляков Владимир Николаевич	Зел
Обметко Валентина Владимировна	Об
Тирева Людмила Ивановна	Тир
Тирев Руслан Яковлевич	Тир
Соколов Игорь Михайлович	Со
Ивановский Иван Иванович	Иван
Ореховский Роман Юрьевич	Ор
Ореховская Светлана Ростиславовна	Ор
Павлова Татьяна Романовна	Пав
Колосов Антон Александрович	Кол
Рашкевич Галина Владимировна	Раш
Бурдов Вера Евгеньевна	Бур
Будган Ирина Ивановна	Буд
Будган Зоя Павловна	Буд
Будган Иван Иванович	Буд
Обметко Елена Ивановна	Об
Котило Марина Игоревна	Кот
Серко Евгения Константиновна	Сер
Костюкович Анастасия Дмитриевна	Кост
Тодаринская Любовь Александровна	Тод
Тодаринский Константин Николаевич	Тод
Халево Надежда Аркадьевна	Хал
Халево Станислав Станиславович	Хал
Боскацков Павел Михайлович	Бос

Торбачев Николай Тригор. Тарас
Торбачев Тамира Тарасович. Торбач
Мисакиев Мария Николаевна
Ивашкин Валентино Иванович
Шумский Валерий Иванович
Шумская Светлана Владимировна
Сверская Людмила Викторовна
Обиенко Тамара Ефимовна
Обиенко Евгений Николаевич
Васильева Анна Ефимовна
Васильевский Владимир Петрович
Васильева Светлана Владимировна
Сайковская Константин Константинович
Тарасов Тамира Николаевна
Тарасова Анна Валерьевна
Каретко Дарья Викторовна
Тарасов Кирилл Руденович
Шамилев Николай Анатольевич

Буракова Ирина Дмитриевна
Иванов Михаил Викторович
Бурда Николай Иванович

г. Иркутск
Иркутск
Иркутск

Литягин Леонид Леонидович

Л. Л.

Захарово Светлана Владимировна

З. З.

Жук Анна Афанасьевна

Ж. Ж.

Александров Владимир Александрович

А. А.

Дорофеевич Татьяна Геннадьевна

Д. Д.

Деконь Людмила Петровна

Д. Д.

Дюдаков Сергей Иванович

Д. Д.

Дюдаков Андрей Николаевич

Д. Д.

Дюдаков Владимир Иванович

Д. Д.

Дюдаков Николай Иванович

Д. Д.

Дюдаков Светлана Викторовна

Д. Д.

Дюдаков Олег Петрович

Д. Д.

Дюдакова Людмила Сергеевна

Д. Д.

Дюдаков Кристина Юлиановна

Д. Д.

Дюдаков Дмитрий Зосимович

Д. Д.

Дюдаков Вероника Викторовна

Д. Д.

Дюдаков Эмилия Викторовна

Д. Д.

Дюдаков Сергей Николаевич

Д. Д.

Дюдаков Татьяна Викторовна

Д. Д.

Дюдаков Игорь Александрович

Д. Д.

Дюдаков Татьяна Викторовна

Д. Д.

Дюдаков Игорь Александрович

Д. Д.

Дюдаков Татьяна Викторовна

Д. Д.

Дюдаков Игорь Александрович

Д. Д.

Дюдаков Татьяна Викторовна

Д. Д.

Дюдаков Игорь Александрович

Д. Д.

Дюдаков Татьяна Викторовна

Д. Д.

Дюдаков Игорь Александрович

Д. Д.

орзюк Валентина Александровна	92.
орзюк Игорь Иванович	93.
орзюк Юрий Игоревич	94.
Федоренко Сергей Антонович	95.