

# Оценка воздействий на социальную сферу

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

Подготовлено для Европейского Банка  
Реконструкции и Развития (ЕБРР)

Декабрь 2017

[www.erm.com](http://www.erm.com)

# Оценка воздействий на социальную сферу

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

Подготовлено для Европейского банка Реконструкции и Развития (ЕБРР)

Декабрь 2017

Менеджер Проекта: \_\_\_\_\_ А. А. Леман  
Главный консультант

«УТВЕРЖДАЮ» \_\_\_\_\_ С.А. Бурцев  
Управляющий Партнер, Директор Московского филиала компании  
«И-АР-ЭМ Юрейжа Лимитед»

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.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ</b>	<b>7</b>
<b>1 ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>8</b>
1.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	8
1.2 ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ	9
<b>2 КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА</b>	<b>12</b>
2.1 ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ПРОЕКТА	12
2.2 ОСНОВНЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ	13
2.2.1 <i>План дороги</i>	<b>14</b>
2.2.2 <i>Земляное полотно и решения по водоотведению</i>	<b>14</b>
2.2.3 <i>Дорожная одежда</i>	<b>15</b>
2.2.4 <i>Транспортные развязки и примыкания</i>	<b>16</b>
2.2.5 <i>Искусственные сооружения</i>	<b>16</b>
2.2.6 <i>Обустройство дороги</i>	<b>21</b>
2.2.7 <i>Склад хранения противогололедных реагентов</i>	<b>23</b>
2.3 ОСНОВНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ	23
2.3.1 <i>Продолжительность строительства</i>	<b>24</b>
2.3.2 <i>Виды строительных работ</i>	<b>24</b>
2.3.3 <i>Потребность строительства в персонале и строительных материалах</i>	<b>24</b>
2.3.4 <i>Транспортировка грузов</i>	<b>25</b>
2.4 АЛЬТЕРНАТИВЫ, РАССМОТРЕННЫЕ В ХОДЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ	27
2.4.1 <i>Нулевая альтернатива</i>	<b>28</b>
2.4.2 <i>Сравнение вариантов технологий уширения проезжей части</i>	<b>31</b>
2.4.3 <i>Изменения Проектных решений в результате учета мнений заинтересованных сторон</i>	<b>32</b>
2.5 ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ ПРОЕКТОМ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И/ИЛИ СНИЖЕНИЮ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ	36
2.6 ОТВОД ЗЕМЕЛЬ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ	39
2.7 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ	40
2.7.1 <i>Сбор информации на этапе разработки ТЭО</i>	<b>40</b>
2.7.2 <i>Встречи с представителями районных исполнительных комитетов</i>	<b>40</b>
2.7.3 <i>Общественные обсуждения отчета об ОВОС в соответствии с национальным законодательством</i>	<b>41</b>
2.7.4 <i>Консультации с заинтересованными сторонами</i>	<b>47</b>

2.8	ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ ПРОЕКТОМ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И/ИЛИ СНИЖЕНИЮ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ НА СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ	49
3	<b>ОБЗОР ТРЕБОВАНИЙ ЕБРР И МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА СОЦИАЛЬНУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ К РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ АСПЕКТОВ ПРОЕКТОВ</b>	51
3.1	ОБЗОР ТРЕБОВАНИЙ ЕБРР К РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ АСПЕКТОВ ПРОЕКТОВ	51
3.1.1	Экологическая и социальная политика ЕБРР, 2014 и относящиеся к ней Требования к реализации Проектов.	53
3.1.2	Международные конвенции	58
3.1.3	Экологические и социальные стандарты ЕС	60
3.1.4	Требования иных Международных Финансовых Институтов	61
3.1.5	Требования Республики Беларусь в области охраны окружающей среды и социальной сферы	63
3.2	МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА СОЦИАЛЬНУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ	64
3.2.1	Процесс ОВСС	64
3.2.2	Определение территории исследования при подготовке ОВСС	64
3.2.3	Описание фоновых условий	65
3.2.4	Проведение оценки воздействия	66
4	<b>ФОНОВЫЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ</b>	78
4.1	АДМИНИСТРАТИВНОЕ УСТРОЙСТВО	78
4.2	СИСТЕМА РАССЕЛЕНИЯ	78
4.3	ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ	81
4.4	ЭКОНОМИКА	84
4.4.1	Промышленность	84
4.4.2	Сельское хозяйство	85
4.4.3	Торговля и сфера обслуживания	86
4.5	РЫНОК ТРУДА И ДОХОДЫ НАСЕЛЕНИЯ	86
4.6	ЗДРАВООХРАНЕНИЕ	88
4.6.1	Здоровье населения	88
4.6.2	Инфраструктура здравоохранения	90
4.7	СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	91
4.7.1	Образование	91
4.7.2	Спорт	92
4.7.3	Культура	92

4.8	ИНЖЕНЕРНАЯ И КОММУНАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	93
4.9	ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ	96
4.9.1	<i>Дорожная сеть</i>	96
4.9.2	<i>Автобусное сообщение</i>	97
4.9.3	<i>Интенсивность движения</i>	97
4.9.4	<i>Связь</i>	98
4.10	КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ И ТУРИЗМ	101
4.10.1	<i>Культурное наследие</i>	101
4.10.2	<i>Отдых и туризм</i>	101
5	<b>ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ</b>	102
5.1	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА СИСТЕМУ РАССЕЛЕНИЯ	102
5.2	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ДЕМОГРАФИЮ	102
5.3	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОНОМИКУ	102
5.3.1	<i>Воздействие на экономическую ситуацию и инвестиционную привлекательность</i>	102
5.3.2	<i>Воздействие на местные предприятия</i>	103
5.4	ВОЗДЕЙСТВИЕ РЫНОК ТРУДА И ДОХОДЫ НАСЕЛЕНИЯ	103
5.5	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЗДОРОВЬЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ	104
5.6	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА СОЦИАЛЬНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ	104
5.7	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ИНЖЕНЕРНУЮ И КОММУНАЛЬНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ	105
5.8	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ	105
5.9	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ	106
5.10	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ	106
5.11	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОСИСТЕМНЫЕ УСЛУГИ	106
5.12	ВОЗДЕЙСТВИЕ НА КАЧЕСТВО И УРОВЕНЬ ЖИЗНИ	106
6	<b>ХАРАКТЕРИСТИКА ВОЗДЕЙСТВИЙ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ</b>	108
6.1	ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП	108
6.1.1	<i>Воздействие Проекта на землепользователей</i>	108
6.2	ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА	111
6.2.1	<i>Воздействия Проекта на транспортную инфраструктуру</i>	111
6.2.2	<i>Воздействие Проекта на здоровье и безопасность населения</i>	117
6.3	ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ	123
6.3.1	<i>Воздействие Проекта на местные предприятия</i>	123
6.3.2	<i>Воздействие Проекта на здоровье и безопасность населения</i>	126
6.3.3	<i>Воздействие Проекта на качество и уровень жизни</i>	129

- Приложение 1      Источники информации (Июль 2017)
- Приложение 2      Оценка восприимчивости реципиентов к воздействию на  
здоровье и безопасность в связи с транспортировкой грузов по  
Проекту
- Приложение 3      Протокол консультаций с общественностью 31 июля 2017 года
- Приложение 4      Перечень нормативных актов Республики Беларусь,  
применимых к Проекту
- Приложение 5      Копия обращения жителей д. Околица к Президенту  
Республики Беларусь

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

Сокращение	Полное название
а/г	Агрогородок
г.	Город
д.	Деревня
ГЛХУ	Государственное лесохозяйственное учреждение
ГНУ	Государственное научное учреждение
ГП	Государственное предприятие
ГСЛХУ	Государственное специализированное лесохозяйственное учреждение
ГУ	Государственное учреждение
ЕБРР	Европейский Банк Реконструкции и Развития
КУП	Коммунальное унитарное предприятие
КФХ	Крестьянско-фермерское хозяйство
МИКС	Межведомственный инфраструктурный координационный совет
МФК	Международная Финансовая Корпорация
ОАО	Открытое акционерное общество
ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду
ОВСС	Оценка воздействия на социальную сферу
ПВЗС	План взаимодействия с заинтересованными сторонами
РУП	Республиканское унитарное предприятие
СД	Стандарты Деятельности (МФК)
ТР	Требования ЕБРР к реализации проектов
ТС	Транспортное средство
ЧУП	Частное унитарное предприятие

## 1.1

## ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Настоящий документ подготовлен в соответствии с Контрактом № С36543 от 21 июня 2017 года, заключенным между Европейским банком реконструкции и развития (далее «Банк» или «ЕБРР») с компанией ERM Eurasia Limited (далее «ERM» или «Консультант»). Документ представляет собой Оценку воздействия на социальную сферу (ОВСС) Проекта реконструкции автомобильной дороги Р-80 Слобода—Паперня, км 0,000 — км 14,770, Минская область, Республика Беларусь (далее «Проект» или «Автодорога Р-80»).

Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня является частью Второй кольцевой автодороги вокруг г. Минска. Дорога имеет статус республиканской и обеспечивает транспортные связи г. Минска и близлежащих населенных пунктов Минской области. По дороге осуществляются интенсивные междугородние грузовые и пассажирские перевозки.

После реконструкции участка Р-80, Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска на всей своей протяженности (160 км) будет доведена до параметров первой категории<sup>1</sup>.

Проект реконструкции предусматривает расширение существующей автодороги с двух до четырех полос на участке протяженностью около 15 км. После реконструкции использование дороги останется бесплатным.

В настоящее время Проект находится на стадии обоснования инвестиций.

Заказчиком Проекта со стороны Республики Беларусь является РУП «Минскавтодор-Центр» (далее «Заказчик» или «Клиент»). Инженерная документация разрабатывается Государственным Предприятием (ГП) «Белгипродор» (далее «Проектировщик»).

Основные стороны, вовлеченные в реализацию Проекта, перечислены в Таблица 1.1-1.

Европейский банк реконструкции и развития рассматривает возможность финансирования Проекта. Согласно принятой Банком классификации, Проект относится к категории «А». При реализации проектов данной категории Экологическая и социальная политика Банка (Май 2014) требует проведения комплексной оценки экологических и социальных воздействий (ОЭСВ), а также соответствующего информирования общественности согласно руководящим документам Банка.

---

<sup>1</sup> Согласно определению, данному в ТКП 45-3.03-19-2006 Автомобильные дороги. Нормы проектирования



Таблица 1.1-1 Основные стороны, вовлеченные в Проект

Роль	Стороны
Заказчик (Клиент)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь</li> <li>РУП «Минскавтодор-Центр»</li> </ul>
Проектировщик	<ul style="list-style-type: none"> <li>Государственное предприятие «Белгипродор»</li> </ul>
Органы исполнительной власти в районе реализации Проекта	<ul style="list-style-type: none"> <li>Смолевичский районный исполнительный комитет</li> <li>Минский районный исполнительный комитет</li> </ul>
Кредитор (Банк)	ЕБРР
Консультант кредитора	ERM

Проектировщиком выполнена Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС), в соответствии с национальными требованиями Республики Беларусь. Согласно Анализ пробелов, подготовленному ERM в июле 2017 года, воздействия на окружающую среду для данной стадии реализации Проекта оценены в достаточном объеме для соответствия национальным требованиям. В ноябре 2017 года этот отчет был обновлен Проектировщиком в целях:

- Учета обновленных проектных решений, которые были приняты по результатам обсуждения с заинтересованными сторонами (подробнее см. Разделы 2.2, 2.4 и 2.7);
- Дополнения его дополнительными сведениями и оценками, в соответствии с рекомендациями Консультанта, изложенными в отчете по Анализ Пробелов (Август 2017) и Плана Экологических и Социальных Мероприятий (Август 2017);
- Достижения требованиям Банка относительно полноты анализа воздействия на окружающую среду.

В то же время, национальная процедура не предусматривает Оценку воздействия на социальную сферу.

Для достижения соответствия требованиям Банка, ERM разработал настоящий Отчет ОВСС. Первая редакция была выпущена также в Августе 2017 года. Настоящая версия (Декабрь 2017), аналогично обновленному ОВОС, учитывает изменения в Проекте, принятые по результатам обсуждений с заинтересованными сторонами.

## 1.2 ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ

Для подготовки настоящего отчета Консультант использовал информацию из различных источников.

Банк передал Консультанту ряд документов с информацией о Проекте. Кроме того, 29 и 30 июня 2017 г. сотрудники Консультанта провели встречи со сторонами, вовлеченными в Проект (см. раздел 0), а также осмотрели участок автодороги, предполагаемый к реконструкции. Во время встреч представители Клиента и Проектировщика совместно с консультантами ERM провели информирование представителей Минского и Смолевичского районных исполнительных комитетов о Проекте.

Информация, полученная во время встреч и осмотра трассы автодороги, также была использована при подготовке настоящего отчета.

По результатам посещения территории реализации Проекта Консультант направил дополнительные запросы соответствующим сторонам для более подробного выяснения текущего статуса Проекта, а также современного состояния окружающей среды и социально-экономической ситуации в районе реализации Проекта. Ответы на эти запросы были получены и также использованы при подготовке настоящего отчета.

Кроме того, отчет отражает результаты взаимодействия с заинтересованными сторонами, включая:

- консультации с заинтересованными сторонами, проведенные 31 июля 2017 года для обсуждения Проекта, с участием представителей Консультанта в соответствии с требованиями Банка.
- общественные слушания в августе 2017 года в соответствии с требованиями национальной процедуры оценки воздействия.
- третий раунд консультаций с заинтересованными сторонами 30 ноября 2017 года (с участием Консультанта), проведенные с целью представления обновленных проектных решений и обеспечения возможности обеспокоенным сторонам высказать опасения и мнения, которые должны быть учтены Проектом.

Перечень документов, использованных для подготовки настоящего отчета, представлен в таблице ниже (Таблица 1.2-1).

**Таблица 1.2-1** Перечень документов, использованных Консультантом при подготовке настоящего отчета

№	Документ	Источник
1	Мероприятия по охране окружающей среды и обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения объекта «Обоснование инвестиций в реконструкцию автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня»	Предоставлено Банком
2	Информация о процедуре проведения общественных обсуждений в Республике Беларусь	Предоставлено Банком
3	Ситуационная схема размещения объекта: «Реконструкция автомобильной дороги Р 80 Слобода Паперня, км 0,000 – км 14,770»	Предоставлено Банком
4	Предложения по реконструкции автомобильной дороги Р 80. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Минск, 2017 г.	Предоставлено Банком
5	Отчет об инженерно-экологических изысканиях по объекту: «Реконструкция автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня, км 0,000 – км 14,770». Государственное предприятие «Белгипродор»	Предоставлено Банком
6	Отчет об оценке воздействия на окружающую среду. «Автомобильная дорога Р 80 Слобода-Паперня, км 0,000 – км 14,770». Государственное предприятие «Белгипродор». Минск, 2017 г.	Предоставлено Банком
7	Проектные предложения по реконструкции автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня.	Предоставлено Проектировщиком во время

№	Документ	Источник
	Презентация. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Государственное предприятие «Белгипродор» (дата не указана)	встречи
8	План предварительного отвода земель по автомобильной дороге Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. I очередь км 0,000 – км 7,600	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
9	План предварительного отвода земель по автомобильной дороге Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. II очередь км 7,600 – км 14,770	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
10	Схема размещения автобусных остановок, площадок отдыха, подземных пешеходных переходов, шумозащитных экранов и подпорных стенок на автомобильной дороге Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
11	Схема размещения ЛДД-54 ДЭУ-5 со складом ПГМ	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
12	Строительный генеральный план. Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
13	План дороги км 0,000 – км 7,600. Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. I очередь	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
14	План дороги км 7,600 – км 14,770. Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. II очередь	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
15	Обоснование инвестиций. Пояснительная записка. Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. Государственное предприятие «Белгипродор». Минск, 2017 г.	Предоставлено Банком по запросу Консультанта
16	Презентация Проекта для проведения консультаций с заинтересованными сторонами. Государственное предприятие «Белгипродор». Минск, 2017 г.	Размещено на интернет-сайте Проектировщика

## 2.1

## ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ПРОЕКТА

Автомобильная дорога Р-80 была построена в 1934 г., реконструировалась в 1975 г., капитальный ремонт участка км 0,000 – км 14,770 проводился в 1987-1988 гг.

В настоящее время автомобильная дорога Р-80 на участке планируемой реконструкции относится ко второй технической категории с двумя полосами движения, асфальтобетонным покрытием и шириной проезжей части 7,5 м.

Реконструируемый участок пересекает Смолевичский и Минский административные районы Минской области.

Дорога проходит вблизи следующих населенных пунктов:

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

Необходимость строительства Второй кольцевой обусловлена следующими факторами:

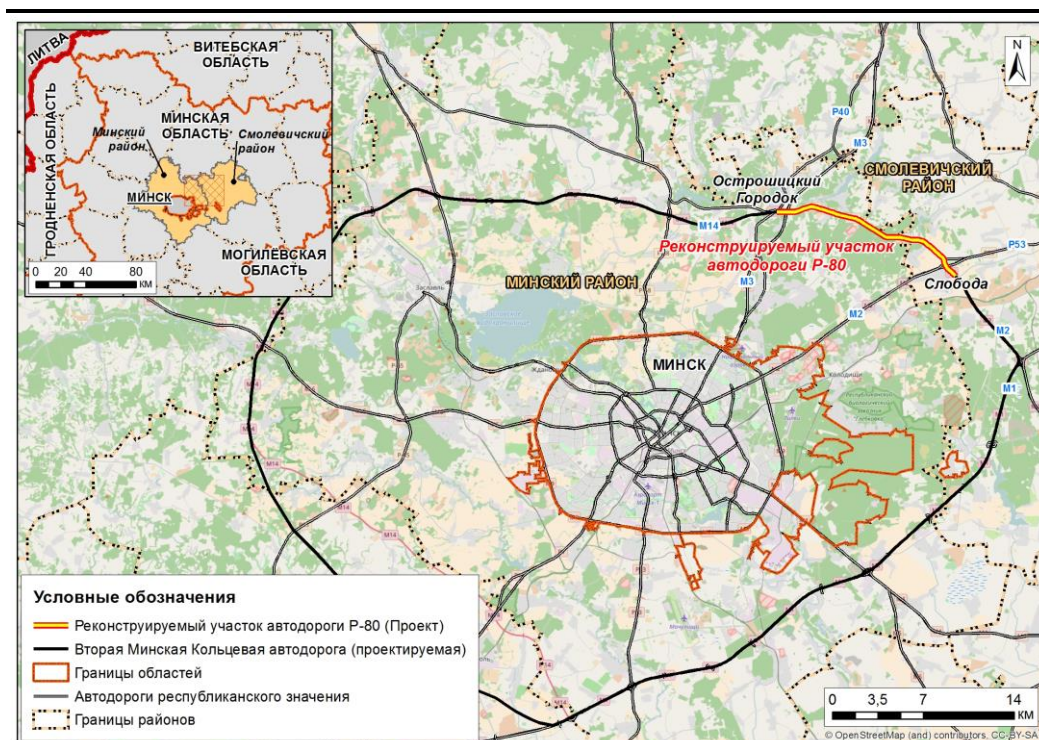
- Существующая Минская кольцевая автодорога практически достигла предела своей пропускной способности: в настоящее время на отдельных ее участках интенсивность движения достигает 100 000 автомобилей в сутки, а с учетом перспективы развития города будет увеличиваться в дальнейшем;
- В настоящее время идет процесс интенсивного расширения городской застройки г. Минска и выход ее за существующую МКАД. Расположение МКАД в границах городской черты негативно сказывается на экологии города и комфортности проживания в прилегающих к трассе жилых районах. Уровни загрязнения атмосферного воздуха, шум и другие вредные факторы на многих участках трасы превышают нормативные параметры.

Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска после реализации генерального плана развития Минска до 2030 г. и поглощения существующей МКАД городской застройкой будет являться главным транспортным коридором для движения транзитного транспорта в обход города, а также для транспортных связей развивающейся пригородной зоны с городами-спутниками: промышленными – Дзержинск, Жодино, Фаниполь; агропромышленными – Смолевичи, Столбцы, Узда, Руденск; туристско-рекреационными – Заславль, Логойск.

Проект предусматривает расширение существующей двухполосной автодороги второй категории<sup>1</sup> до четырех полос в соответствии с требованиями, предъявляемыми к дорогам первой категории<sup>1</sup>, на участке протяженностью около 15 км (Рисунок 2.2-1). Проведение реконструкции планируется в две очереди:

I очередь км 0,000 – км 7,600;

II очередь км 7,600 – км 14,770.



**Рисунок 2.2-1** Схема автомобильной дороги Р-80 Слобода – Панерна на участке км 0,000 -- км 14,770

Технико-экономические и финансовые показатели Проекта представлены в таблице ниже (Таблица 2.2-1).

<sup>1</sup> Согласно определению, данному в ТКП 45-3.03-19-2006 Автомобильные дороги. Нормы проектирования

Таблица 2.2-1 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 земельных участков	—	1	1

### 2.2.1 План дороги

Начало проектируемого участка ПК 0+00 соответствует км 0,000 автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня на границе с четырехполосной проезжей частью автомобильной дороги М-2 Минск - Национальный аэропорт Минск-2.

Конец проектируемого участка ПК 146+22,51 соответствует км 14,770 автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня. При этом существующая кольцевая транспортная развязка в одном уровне на пересечении с автомобильной дорогой Р-40 Боровляны – Логойск сохраняется без переустройства.

В плане участок дороги после реконструкции полностью совмещен с существующим направлением.

### 2.2.2 Земляное полотно и решения по водоотведению

При реконструкции автодороги будет максимально использоваться уже существующее земляное полотно.



Конструкция земляного полотна запроектирована согласно требованиям, принятым в Республике Беларусь<sup>1</sup>, с учетом категории дороги, типа дорожной одежды, природных условий района строительства, условий обеспечения устойчивости откосов насыпи, снегозависимости дороги и безопасности движения.

Ширина земляного полотна после реконструкции составит 22,7 м, включая:

- Ширина проезжей части 4х3,5 м;
- Ширина обочин 3,0 м, в том числе остановочные полосы 2,5 м;
- Ширина разделительной полосы 4,3 м.

Общий объем земляных работ составит 1880,658 тыс.м<sup>3</sup>, в том числе:

- I очередь – 887,955 тыс. м<sup>3</sup>;
- II очередь – 992,703 тыс. м<sup>3</sup>.

На заболоченных участках предусматривается полное удаление торфа до минерального дна и засыпка песчаным грунтом.

На реконструируемом участке предусмотрено устройство трех типов земляного полотна и способов отвода воды, в зависимости от мест прохождения трассы автодороги (Таблица 2.2-2).

**Таблица 2.2-2**    *Типы профилей и способы отвода воды с проезжей части*

Место прохождения трассы	Тип профиля / водоотвод
На малых насыпях	Профиль с кюветами. Откосы и дно будут укреплены засеваем трав с плакировкой. Дно кюветов с продольным уклоном свыше 10‰ будет укреплено щебнем или бетоном.
В местах прохождения через выемки	Безкюветный профиль. Дренаж под песчаным подстилающим слоем и подпорными стенами.
В местах устройства насыпей высотой более трех метров, на вогнутых кривых, на автобусных остановках, на подходах к мостам через водотоки и на съездах транспортных развязок	Водосбросные лотки для отвода воды с проезжей части и дождеприемные колодцы.

После отвода воды с проезжей части возле р. Домелька и д. Околица будут установлены очистные сооружения.

### 2.2.3    *Дорожная одежда*

Конструкция дорожной одежды запроектирована в соответствии с требованиями, принятыми в Республике Беларусь.

<sup>1</sup> ТКП 200-2009 (02191) «Автомобильные дороги. Земляное полотно. Правила проектирования».

Дорожная одежда на полосах движения реконструируемого участка трассы будет выполнена из цементобетона. Дорожная одежда разделительной полосы и обочин будет выполнена из асфальтобетона.

На участке, где дорога пересекает д. Околица, планируется применение технологии так называемого «мытого бетона», которое, по мнению Проектировщиков, позволяет снизить шумовую нагрузку.

#### 2.2.4 Транспортные развязки и примыкания

Проект предусматривает реконструкцию двух существующих и строительство четырех новых транспортных развязок.

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 2.2-2). Четыре новых транспортных развязки будут построены в местах подъездов к следующим объектам (Рисунок 2.2-3 и Рисунок 2.2-4):

- к д. Багута и д. Сосновая;
- к Воинской части (км 7,71);
- в жилые кварталы д. Околица, д. Раубичи и д. Губичи;
- к спорткомплексу «Раубичи».

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

#### 2.2.5 Искусственные сооружения

Для пропуска малых и временных водотоков планируется устройство водопропускных труб. На основной дороге будет установлено 23 водопропускных трубы (Ø1,2м), на транспортных развязках предусмотрено устройство 34 водопропускных труб (Ø1,0м).

Перечень мостов, путепроводов и переходов, реконструкция и строительство которых предусмотрено Проектом, представлен в таблице ниже (Таблица 2.2-3).

Таблица 2.2-3 Мосты, путепроводы и переходы, предусмотренные Проектом

№	Наименование	Строительство /реконструкция	Краткое описание
1	Путепровод на транспортной развязке с автодорогой М-2	Реконструкция	Железобетонный косой балочный путепровод длиной 49,77 м
2	Путепровод на транспортной развязке с автодорогой М-3	Реконструкция	Железобетонный косой балочный путепровод длиной 57,8 м
3	Путепровод у деревни Багута	Строительство	Железобетонный балочный однопролетный путепровод длиной 21,76 м
4	Переход для копытных на км 5,9	Строительство	Подземный переход из сборных металлических гофрированных листов
5	Путепровод на км 7,74	Строительство	Железобетонный балочный



№	Наименование	Строительство /реконструкция	Краткое описание
			однопролетный путепровод длиной 21,76 м
6	Путепровод в деревне Околица (10,7 км)	Строительство	Железобетонный балочный однопролетный путепровод длиной 21,76 м
7	Путепровод у спорткомплекса "Раубичи"	Строительство	Железобетонный балочный однопролетный путепровод длиной 21,76 м
8	Пешеходный переход у д. Белые Лужи	Строительство	Подземный пешеходный переход из сборных железобетонных блоков (Рисунок 2.2-5)
9	Пешеходный переход у д. Сосновая (км 2,3)	Строительство	Подземный пешеходный переход из сборных железобетонных блоков
10	Пешеходный переход у д. Багута (км 3,7)	Строительство	Подземный пешеходный переход из сборных железобетонных блоков
11	Пешеходный переход у д. Околица (км 10,0)	Строительство	Подземный пешеходный переход с возможностью переезда малогабаритной техники
12	Пешеходный переход у спорткомплекса «Раубичи» (км 11,8)	Строительство	Подземный пешеходный переход из сборных железобетонных блоков
13	Пешеходный переход у Острошицкий Городок (км 14,3)	Строительство	Подземный пешеходный переход из сборных железобетонных блоков



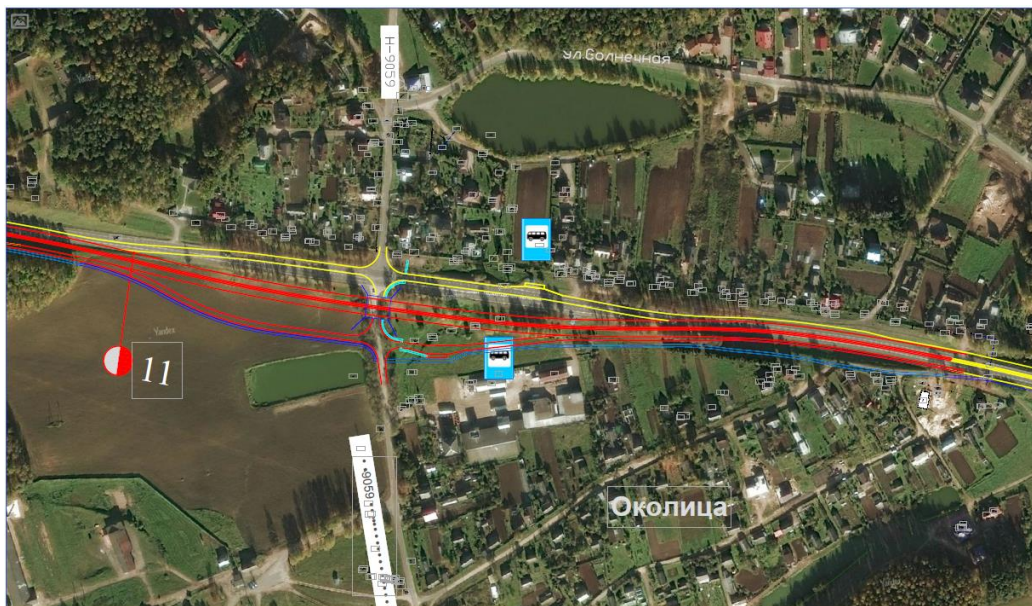
Рисунок 2.2-2 Схемы реконструкции транспортных развязок (А) на пересечении с автомобильной дорогой М-2 и (В) на пересечении с автомобильной дорогой М-3



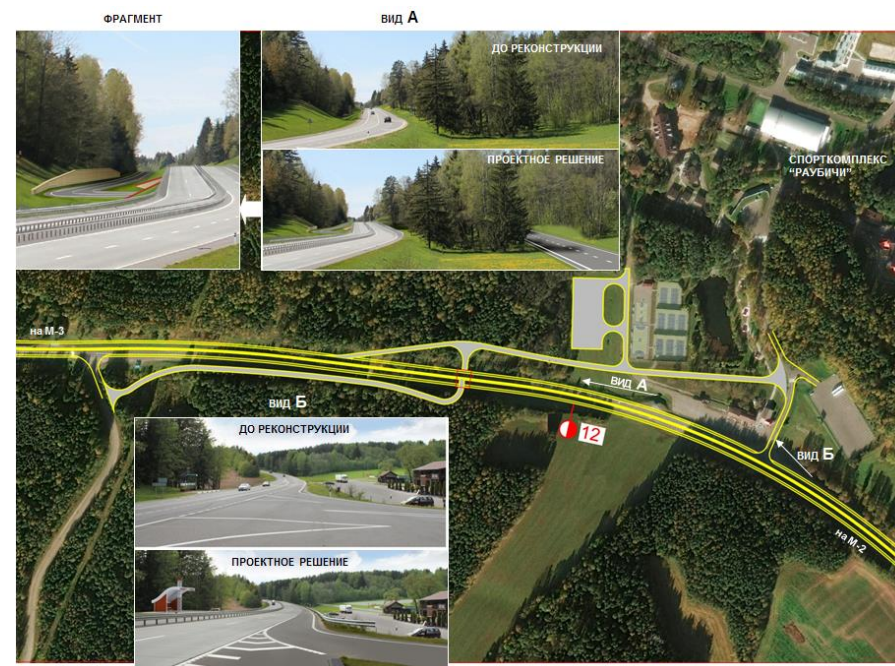


Рисунок 2.2-3 Схемы новых транспортных развязок (А) в д. Багута, (В) на км 7,71 (Воинская часть)





А



В

Рисунок 2.2-4 Схемы новых дорожных развязок (А) в д. Околица и (В) у спорткомплекса «Рaubичи»



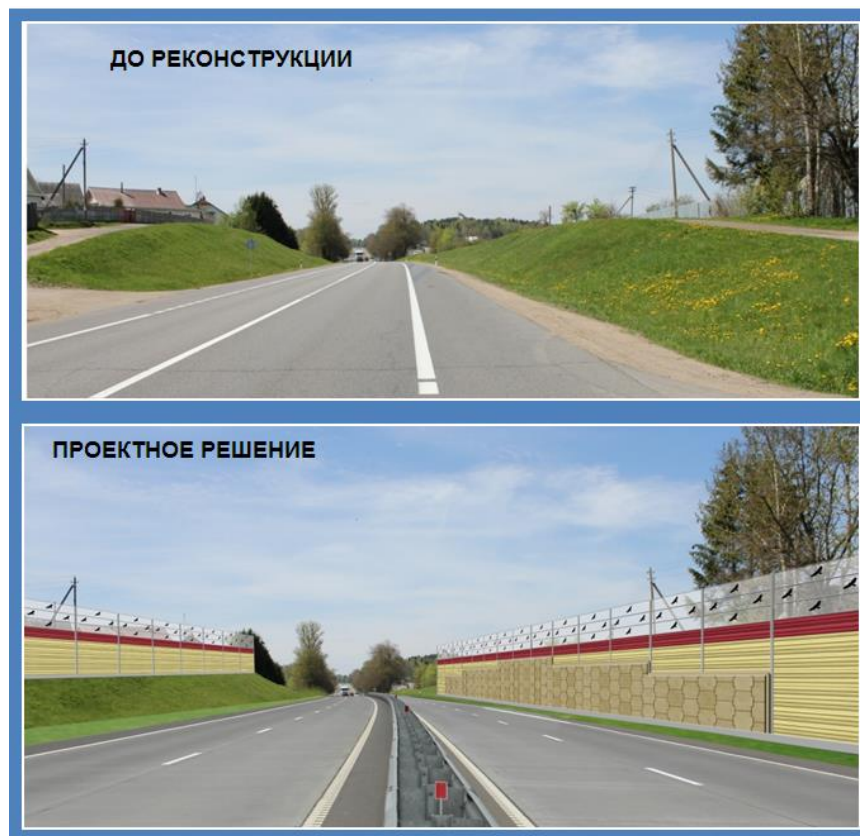
*Рисунок 2.2-5 Оформление входов подземных пешеходных переходов*

#### **2.2.6 Обустройство дороги**

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 2.2-6).



**Рисунок 2.2-6** Вид участка дороги до и после реконструкции и установки шумозащитных экранов

Рядом с теннисными кортами спорткомплекса «Раубичи» будет построена гостевая парковка (Рисунок 2.2-7).





Рисунок 2.2-7 Схема расположения гостевой парковки в с/к Раубичи

### 2.2.7 Склад хранения противогололедных реагентов

Проект предусматривает строительство крытого склада для хранения противогололедных материалов объемом 2500 тонн на территории существующей ЛДД-54 в а.г. Острошицкий городок (Рисунок 2.2-8).



Рисунок 2.2-8 Схема расположения склада противогололедных реагентов в а.г. Острошицкий Городок

## 2.3 ОСНОВНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА

Для производства работ будет выделена половина проезжей части. При этом движение автотранспорта будет организовано на второй половине

проезжей части. Для нужд строительства будет выделена вспомогательная площадка на км 12,0 справа, которая будет использоваться для временного хранения строительных материалов и конструкций.

### **2.3.1 *Продолжительность строительства***

Начало выполнения строительных работ по Проекту запланировано на апрель 2018 года. Расчетная продолжительность строительных работ составит для одной очереди 22 месяца. Объемы работ, запланированные для I и II очередей, будут выполняться параллельно. С учетом времени на приемку и ввод дороги в эксплуатацию, общая продолжительность строительства составит 23 месяца.

### **2.3.2 *Виды строительных работ***

Следующие основные виды работ будут выполнены на этапе строительства:

- Подготовительные работы (расчистка полосы отвода, снятие и складирование плодородного грунта, переустройство инженерных коммуникаций, обустройство временных объектов и др.);
- Возведение земляного полотна;
- Устройство дорожной одежды;
- Обустройство дороги и установка защитных дорожных сооружений.

В ходе строительного этапа будет произведено переустройство инженерных коммуникаций:

- воздушных и кабельных линий связи,
- ВЛ 0,4-10 кВ,
- ВЛ 35-330 кВ,
- газопроводов.

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

### **2.3.3 *Потребность строительства в персонале и строительных материалах***

На момент написания отчета в проектной документации отсутствовали точные данные о потребности строительства в трудовых ресурсах. Согласно экспертной оценке Проектировщика, численность строительного персонала для выполнения работ по каждой из очередей составит не более 200 человек.



Строительные работы по Проекту будут выполнены силами подрядных строительных организаций РУП «Минскавтодор-Центр», базирующихся в г. Минске. Рабочие, занятые на строительстве, будут проживать в г. Минск. Транспортировка рабочих к месту работы планируется с использованием собственного транспорта строительного подрядчика.

Потребность Проекта в основных строительных материалах представлена в таблице ниже (Таблица 2.3-1).

**Таблица 2.3-1 Потребность Проекта в основных строительных материалах**

Строительный материал	Потребность		
	1 очередь, км 0,0- км 7,6	2 очередь, км 7,6 – км 14,770	Всего
Песчано-гравийная смесь, щебеночно-песчаная смесь	76 700 м³	72 826 м³	14 9526 м³
Песок	32 201 м³	30 708 м³	62 909 м³
Щебень	36 147 м³	35 451 м³	41 598 м³
Щебеночные смеси	24 965 м³	23 641 м³	48 606 м³
Асфальтобетонная смесь	104 251 т	99 788 т	204 039 т
Тяжелый бетон	31 091 м³	26 350 м³	57 441 м³
Тощий бетон	11 597 м³	9 829 м³	21 426 м³
Цемент	549 т	797 т	1 346 т

#### 2.3.4 Транспортировка грузов

Источники получения и расстояния транспортировки строительных материалов и конструкций представлены в таблице ниже (Таблица 2.3-2). Для перевозки грузов планируется привлечь ОАО компанию «Белдортранс», входящую в состав Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Эта компания является основным грузоперевозчиком при строительстве и реконструкции автомобильных дорог Республики Беларусь, специализируется на перевозке сыпучих и навалочных грузов автомобилями-самосвалами (20-32 т).

**Таблица 2.3-2 Ведомость средней дальности транспортировки основных строительных материалов и конструкций для I и II очередей**

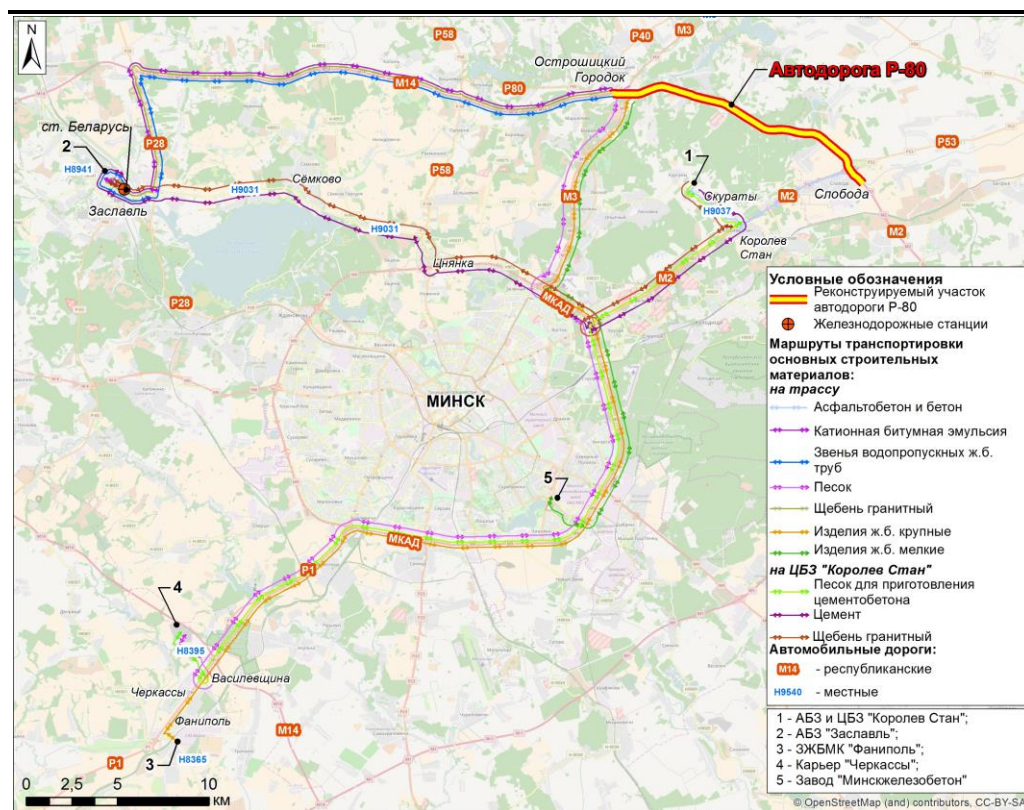
Наименование	Поставщик	Расстояние транспортировки	
		для I очереди, км	для II очереди, км
Материалы, доставляемые непосредственно на трассу			
Асфальтобетон	АБЗ «Королев Стан»	13	21
Бетон	ЦБЗ на АБЗ «Королев Стан»	13	21
Щебень	РУПП «Гранит»	53	46
Битум	АБЗ «Заславль»	53	46
Звенья водопропускных труб	Завод «Спецжелезобетон» г. Микашевичи	53	46
Мелкие железобетонные	Завод	36	44

Наименование	Поставщик	Расстояние транспортировки	
		для I очереди, км	для II очереди, км
изделия, бортовой камень	«Минскжелезобетон»		
Крупные железобетонные изделия	ЗЖБМК «Фаниполь»	65	73
Щебеночные смеси	Площадка справа от км 12,0	8	2
Щебеночно-песчаная смесь	Площадка справа от км 12,0	8	2
Плодородный грунт	От срезки	1	1
Песок	Карьер «Черкаassy»	60	60
Вода	Водоем	2	3
Материалы, доставляемые на ЦБЗ «Королев Стан»			
Цемент	ОАО «Красносельскстрой-материалы»	47	47
Щебень гранитный	РУПП «Гранит»	47	47
Песок для приготовления цементобетона	Карьер «Черкаassy»	53	53
Материалы на площадку для нужд строительства справа от км 12,0			
Щебень	РУПП «Гранит»	45	45
Песок из отсева дробления	РУПП «Гранит»	45	45
Асфальтогранулят	Штабель на площадке	1	1
Плодородный грунт	От срезки	1	1

Маршруты транспортировки строительных материалов и конструкций, а также интенсивность грузовых перевозок на момент написания отчета не были определены. Предполагаемые пути транспортировки материалов представлены на *Рисунок 2.3-1*

Исходя из расположения карьеров полезных ископаемых, асфальтобетонных (АБЗ) и цементобетонных заводов (ЦБЗ), можно предположить, что для транспортировки грузов будут использованы следующие местные автомобильные дороги и улицы населенных пунктов:

- Н8395 – д. Черкаassy, г. Фаниполь;
- Улицы г. Фаниполь,
- Н9037 – д. Скураты, д. Королев Стан;
- Улицы г. Заславль.



**Рисунок 2.3-1** Предполагаемые маршруты транспортировки основных строительных материалов и конструкций

На основе объемов строительных материалов, грузоподъемности автотранспорта ОАО «Белдортранс», продолжительности строительства и предполагаемых путей транспортировки грузов, Консультант предположил, что интенсивность движения, связанная с перевозками строительных материалов, может составить:

- На участке N8395 от карьера «Черкаcсы» до трассы Р-1 – от 9 до 14 автотранспортных средств в сутки;
- На участке N9037 от АБЗ «Королев Стан» до трассы М-2 – от 47 до 89 автотранспортных средств в сутки.

Ввиду отсутствия данных о потребности строительства в конструкциях, нет возможности рассчитать ориентировочную интенсивность движения на улицах и дорогах в г. Фаниполь и г. Заславль.

## 2.4 АЛЬТЕРНАТИВЫ, РАССМОТРЕННЫЕ В ХОДЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

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 уширения проезжей части относительно технологичности строительства.

Помимо рассмотрения вышеперечисленных альтернатив, Клиент и Проектировщик внесли ряд изменений в Проект по результатам взаимодействия с заинтересованными сторонами (см. Раздел 2.7.2).

Альтернативы и изменения Проекта, произошедшие до момента написания настоящего отчета, рассмотрены ниже.

#### 2.4.1 *Нулевая альтернатива*

Экологические и социальные воздействия Проекта в сравнении с нулевой альтернативой были рассмотрены в предварительной ОВОС, разработанной в соответствии с требованиями Республики Беларусь.

По мнению разработчиков ОВОС, основные негативные воздействия Проекта связаны с этапом строительства. Однако их продолжительность невелика и обусловлена продолжительностью строительных работ (не более 24 месяцев). В то же время положительные воздействия Проекта будут долгосрочные, в течение всего срока эксплуатации дороги. Результаты сравнения представлены в таблице ниже (*Таблица 2.4-1*).

Таблица 2.4-1 Сравнение воздействий на окружающую среду при реализации Проекта и в случае реализации «нулевой альтернативы»

	Реконструкция автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня, км 0,000 – км 14,770 (Проект) <sup>1</sup>		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 от 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 жилой застройки			Существующие уровни шума на территории прилегающей жилой застройки превышают допустимые. Возможно 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 дороги на прилегающие земли и в водные объекты	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
Социально-	Снижение числа дорожно-			Упущенная выгода при отказе от

<sup>1</sup> Формулировки в таблице приведены в том виде, в котором они представлены в предварительной ОВОС и отражают позицию Проектировщика

	Реконструкция автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня, км 0,000 – км 14,770 (Проект) <sup>1</sup>		Нулевая альтернатива	
	Положительные факторы	Отрицательные факторы	Положительные факторы	Отрицательные факторы
экономическая сфера	транспортных происшествий. Развитие придорожного сервиса, возможностей предпринимательской деятельности. Создание новых рабочих мест в сфере дорожного обслуживания. Рост социально-экономических показателей региона			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

## 2.4.2

### Сравнение вариантов технологий уширения проезжей части

Основным условием при проектировании технологии уширения была необходимость сохранения возможности транзитного движения по реконструируемому участку в ходе строительства. Исходя из этого условия 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.

Таблица 2.4-2 Сравнение вариантов технологий уширения проезжей части

Этап	Вариант 1: Двустороннее уширение проезжей части с сохранением оси существующей дороги	Вариант 2: Уширение со смещением новой оси на 2,85 м
Этап 1	Уширение существующей проезжей части на 4 метра с устройством новой дорожной одежды с двуслойным асфальтобетонным покрытием	Для организации временного движения используется существующие покрытие и выполняются работы по уширению существующего земляного полотна и устройству новой дорожной одежды с цементобетонным покрытием на основании из тощего бетона, после устройство водоотвода с разделительной полосы
Этап 2	Сброс движения на уширенную половину дороги и выполнение работ по устройству основания, равнопрочному существующему асфальтобетону, частично используемому в качестве основания с последующей укладкой цементобетонного покрытия. В местах устройства виражей (до 1/3 от всей протяженности дороги) необходимо разбирать существующее покрытие и земляное полотно через каждые 30 метров на глубину 1,5 метра для укладки ливневой канализации. После чего при обратной засыпке и устройстве основания все работы по уплотнению будут выполняться с применением ручных механизмов.	Движение осуществляется по новому дорожному покрытию, а на второй половине дороги выполняются работы по устройству цементобетонного покрытия с использованием существующего асфальтобетона в качестве основания.
Этап 3	Движение осуществляется по новому дорожному покрытию, а на второй половине дороги выполняются работы по устройству цементобетонного покрытия с использованием ранее уложенного асфальтобетона в качестве основания	

Исходя из характеристик, приведенных в Таблица 2.4-2, вариант 2 является более предпочтительным и был принят к дальнейшей разработке.

### 2.4.3

#### *Изменения Проектных решений в результате учета мнений заинтересованных сторон*

#### 2.4.3.1

##### *Изменения, внесенные после получения обратной связи от представителей районных исполнительных комитетов (районных администраций)*

В ходе встреч 29 и 30 июня 2017 года представители Компании, Проектировщика и Консультанта Банка провели информирование представителей районных исполнительных комитетов Минского и Смолевичского районов о проектном намерении и представили концепцию проектных решений по основным транспортным развязкам.

Председатель Смолевичского районного исполнительного комитета Михаил Загорцев высказал мнение, что предложенное решение в отношении транспортной развязки на съездах к деревням Багута и Сосновая неблагоприятно скажется на основном землепользователе района – ЧУП «Озерицкий-Агро».

Решение предполагало исключение левых поворотов при съезде с трассы и выезд на трассу только в правую сторону (с обеих сторон). Возможность разворота отсутствовала (Таблица 2.4-3). Таким образом, ближайшим к развязке разворотом становился разворот на развязке примыкания Р-80 к М-2. При этом при проезде по М-2 с грузового транспорта взимается плата.

Земли, обрабатываемые ЧУП «Озерицкий-Агро», и базы размещения сельскохозяйственной техники этого предприятия расположены по обеим сторонам дороги Р-80. В результате реконструкции по описанной выше схеме транспортные расходы предприятия значительно выросли бы за счет:

- Значительного увеличения пробега - до 7-8 км для каждого проезда единицы сельскохозяйственной техники и грузового автотранспорта с одной стороны дороги Р-80 на другую;
- Оплаты пробега по М-2; расстояние, проезжаемое по М-2 невелико, однако с учетом постоянного круглогодичного движения, в итоге расходы довольно существенны.

В результате обсуждения описанных выше аспектов, Клиент и Проектировщик приняли решение предложить альтернативный вариант транспортной развязки в районе д. Багута и д. Сосновая.

Альтернативный вариант предполагает устройство местных проездов для сельскохозяйственной техники и автотранспорта (Таблица 2.4-3).

Альтернативный вариант был проработан достаточно оперативно – в ходе консультаций с заинтересованными сторонами, проведенными 31 июля 2017 года, Проектировщиком и Клиентом был представлен для обсуждения новый вариант. К моменту подготовки настоящего отчета ЕРМ не располагает сведениями о поступлении отрицательных отзывов относительно данной развязки в адрес Проектировщика, либо в адрес Компании.



Таблица 2.4-3 Изменение схемы транспортной развязки у д. Багута и д. Сосновая

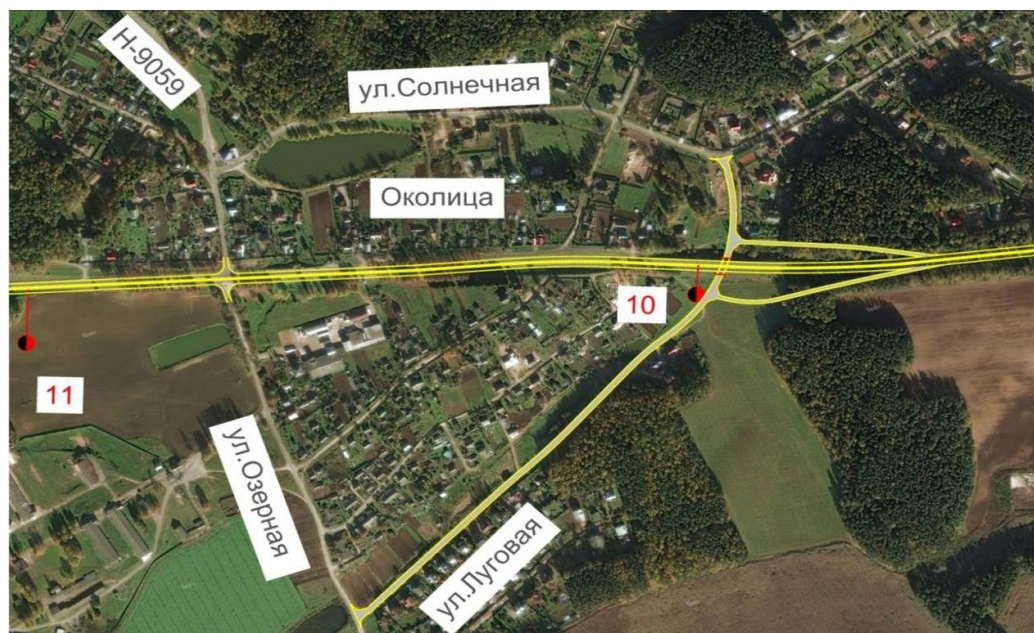
	Первоначальный вариант	Измененный вариант
Схема развязки		
Причины изменения схемы развязки	Запрет левых поворотов и расположение развязки приведут к дополнительным расходам ЧУП «Озерицкий-Агро». Для пересечения реконструированной автодороги Р-80 в районе д. Сосновая транспорту будет необходимо использовать платный участок автодороги М-2 на развязке у Кургана Славы.	Смещение оси дороги на север и обустройство дополнительных местных проездов от д. Сосновая до развязки у д. Багута позволит для пересечения автодороги Р-80 пользоваться этой развязкой, избегая платных участков.

#### 2.4.3.2

#### *Изменения, вносимые по результатам консультаций с местными жителями*

Расширенные консультации с заинтересованными сторонами были проведены 31 июля 2017 года с участием представителей Компании, Проектировщика и Консультанта Банка (подробная информация о ходе проведения консультаций представлена в Разделе 2.7.4).

Жители д. Околица активно выразили негативное мнение относительно предложенного решения по организации движения транспорта (Рисунок 2.4-1), выезжающего и въезжающего на дорогу Р-80 по улицам деревни Луговая и Солнечная. Подробное описание рисков и опасений, высказанных местными жителями, приведено в Протоколе консультаций с заинтересованными сторонами (Приложение 3).



**Рисунок 2.4-1** *Изначально предложенное решение транспортной развязки и движения по д. Околица*

В связи с обеспокоенностью местных жителей Клиентом непосредственно в ходе консультаций было принято решение изменить схему транспортной развязки в д. Околица.

Схема транспортной развязки была пересмотрена на научно-техническом совете (НТС), который прошел 3 августа 2017 года в Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

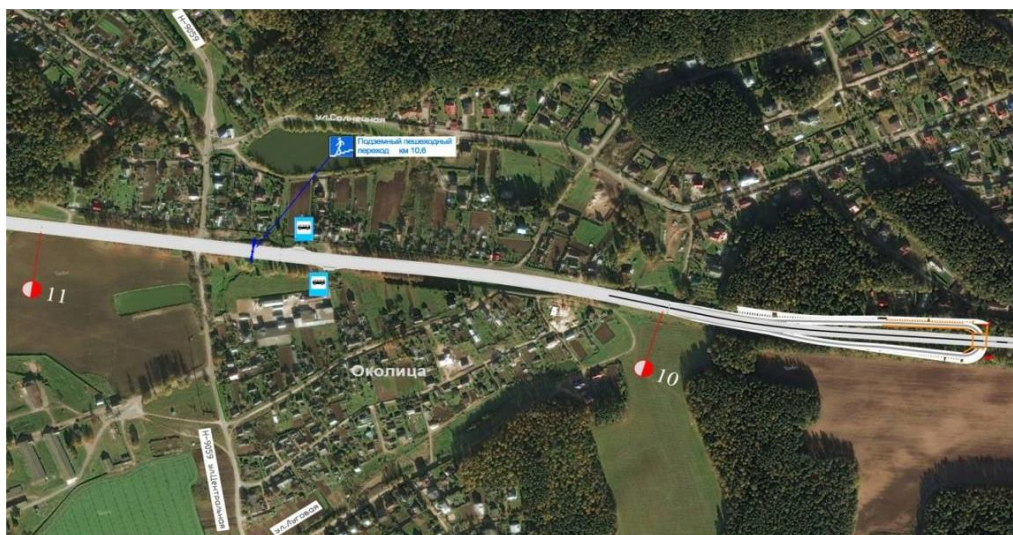
Новая схема и альтернативные проектные решения были представлены жителям деревни для дальнейших обсуждений (Рисунок 2.4-2).





**Рисунок 2.4-2** *Альтернативный вариант развязки, предложенный Проектировщиком после проведения консультаций с жителями д. Околица (источник: сайт Компании, адрес <http://www.maddor.by/news/n-pr?id=461>)*

С учетом предложений и пожеланий жителей д. Околица был проработан вариант развязки с устройством разворотного кольца на км 9,5 (Рисунок 2.4-3). Предложенный вариант развязки исключает движение всего транспорта жителей д. Околица по ул. Луговая и ул. Солнечная, однако приводит к перепробегу личного транспорта жителей около 2,5 км.



**Рисунок 2.4-3** *Вариант развязки с устройством разворотного кольца на км 9,5*

После неоднократных письменных обращений жителей, проживающих на ул. Шосейная д. Околица, схема транспортной развязки повторно пересмотрена и предложен альтернативный вариант с исключением движения транзитного транспорта по ул. Шосейной (Рисунок 2.2-4).

Транспортная развязка в д. Околица на км 10,74 предусмотрена в разных уровнях с устройством однопролетного путепровода. Ось основной дороги в районе развязки проложена со смещением влево относительно существующей оси. В высотном отношении участок новой автомобильной дороги I-в категории пройдет над существующим пересечением с ул. Центральной. Существующая дорога в пределах д. Околица будет использована для местного движения. Заезды на ул. Шоссейную сохраняются без изменений. Пешеходная связь между левой и правой частями д. Околица будет осуществляться под проектируемым путепроводом. Указанный вариант развязки позволит сохранить улицу Шоссейную без каких-либо изменений и отдалить основной транзитный поток по дороге Р-80 от жилой застройки, расположенной вдоль ул. Шоссейной, на 60 м.

В ходе консультаций с общественностью было принято решение о перепроектировании развязки в д. Околица. 3 августа Клиентом было обнародовано альтернативное предложение по устройству развязки, которое подлежало обсуждению с жителями д. Околица.

По итогам консультаций с общественностью, которые проходили 30 ноября 2017 года, некоторым количеством жителей предложенный вариант развязки был одобрен. В то же время, в течение недели после консультаций инициативная группа жителей составила обращение к Президенту Республики Беларусь Александру Лукашенко с просьбой дать поручение строительства дороги Р-80 в обход деревни Околица.

## 2.5 **ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ ПРОЕКТОМ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И/ЛИ СНИЖЕНИЮ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ**

По результатам предварительной ОВОС Проектом был запланирован ряд мероприятий, направленных на предотвращение и снижение потенциальных воздействий Проекта на окружающую среду. Мероприятия, предусмотренные Проектом для этапов строительства и эксплуатации, перечислены в таблицах ниже (Таблица 2.5-1 и Таблица 2.5-2).

**Таблица 2.5-1 Мероприятия по предотвращению и/или снижению потенциальных воздействий на этапе строительства**

Компонент окружающей среды	Мероприятия
Атмосферный воздух	<ul style="list-style-type: none"> <li>Обязательное соответствие топлива, материалов, изделий и оборудования, применяемых для выполнения строительных работ, требованиям законодательства Республики Беларусь;</li> <li>Обязательное соответствие технологических процессов, выполняемых при проведении строительных работ, требованиям законодательства Республики Беларусь</li> </ul>
Шумовые воздействия	<ul style="list-style-type: none"> <li>Обязательное соответствие топлива, материалов, изделий и оборудования, применяемых для выполнения строительных работ, требованиям</li> </ul>

Компонент окружающей среды	Мероприятия
	<p>законодательства Республики Беларусь;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Обязательное соответствие технологических процессов, выполняемых при проведении строительных работ, требованиям законодательства Республики Беларусь</li> </ul>
Поверхностные и подземные воды	<ul style="list-style-type: none"> <li>Обязательное соответствие деятельности по реализации Проекта в пределах прибрежных полос и водоохранных зон поверхностных водных объектов требованиям законодательства Республики Беларусь;</li> <li>Очистка ливневого стока с дорожного полотна при невозможности отвода за пределы прибрежных полос;</li> <li>Запрет несанкционированных стоянок транспорта;</li> <li>Хранение строительных материалов, изделий и конструкций на специально оборудованных площадках;</li> <li>Сбор хозяйственно-бытовых стоков в забетонированные приямки на строительных площадках и вывоз их на очистные сооружения;</li> <li>Отвод и осветление поверхностного стока на площадках, где вода используется регулярно для уменьшения пылеобразования;</li> <li>Повторное использование воды для уменьшения пылеобразования после осветления;</li> <li>Запрет на складирование и слив материалов и веществ, получаемых при выполнении работ, в водные объекты и понижения рельефа;</li> <li>Контроль замусоренности водотоков вблизи строительных площадок;</li> <li>Оконтуривание строительных площадок водосборными канавками с бетонированными отстойниками;</li> <li>Заправка и обслуживание строительной техники и автотранспорта на специально оборудованных площадках</li> </ul>
Земельные ресурсы и почвы	<ul style="list-style-type: none"> <li>Применение критерия минимизации земельного отвода при проектировании и соблюдение границ земельного отвода при строительстве;</li> <li>Рекультивация земель, временно используемых целях Проекта, и передача их землепользователям;</li> <li>Снятие, складирование и последующее использование плодородного слоя почв при рекультивации и укреплении откосов земляного полотна</li> </ul>
Растительный мир	<ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>Компенсационные посадки или выплаты для возмещения потерь древесной растительности на землях лесного фонда и в населенных пунктах;</li> <li>Обязательное соблюдение границ земельного отвода при проведении работ по реализации Проекта;</li> </ul>



Компонент окружающей среды	Мероприятия
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Запрет на проведение огневых работ, сжигания мусора на территориях высокой пожароопасности;</li> <li>Хранение строительных материалов, изделий и конструкций на специально оборудованных площадках;</li> <li>Складирование порубочных остатков в специально отведенных местах, вывоз порубочных остатков;</li> <li>Запрет сжигания порубочных остатков;</li> <li>Меры по недопущению механического повреждения деревьев работающей техникой и присыпки корневых шеек деревьев</li> </ul>
Животный мир	<ul style="list-style-type: none"> <li>Запрет на засыпку естественных понижений, искусственных водоемов и искусственных понижений с признаками застойных явлений воды в весенний период;</li> <li>Запрет сжигания порубочных остатков;</li> <li>Запрет выезда строительного транспорта на прилегающие угодья;</li> <li>Запрет вырубki древесно-кустарниковой растительности, примыкающей к водоемам размножения земноводных;</li> <li>Проведение дополнительных исследований в весенний период для выявления коридоров миграции земноводных;</li> <li>Удаление древесной растительности по возможности в осенне-зимний период</li> </ul>

**Таблица 2.5-2** Мероприятия по предотвращению и/или снижению потенциальных воздействий на этапе эксплуатации

Компонент окружающей среды	Мероприятия
Атмосферный воздух	<ul style="list-style-type: none"> <li>Сокращение участков торможения-разгона и увеличение скорости транспортных потоков за счет расширения дороги</li> </ul>
Шумовые воздействия	<ul style="list-style-type: none"> <li>Благоустройство и озеленение трассы;</li> <li>Устройство шумозащитных экранов</li> </ul>
Поверхностные и подземные воды	<ul style="list-style-type: none"> <li>Отвод ливневого стока с дорожного полотна за пределы прибрежных полос;</li> <li>Очистка ливневого стока с дорожного полотна при невозможности отвода за пределы прибрежных полос;</li> <li>Оборудование площадки склада противогололедных реагентов для обеспечения предотвращения загрязнения вод Острошицкого водохранилища</li> </ul>
Земельные ресурсы и почвы	<ul style="list-style-type: none"> <li>Устройство водопропускных сооружений и кюветов в земляном полотне;</li> <li>Укрепление откосов земляного полотна и дна кюветов</li> </ul>

Компонент окружающей среды	Мероприятия
Растительный мир	—
Животный мир	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Устройство водопропускных сооружений и кюветов в земляном полотне дороги;</li> <li>• В случае обнаружения коридоров миграций земноводных – временное установление особого скоростного режима в местах миграций земноводных и установка соответствующих предупреждающих знаков;</li> <li>• Создание зоны отчуждения вдоль дороги шириной 30 м, где будет проводиться рубка кустарника и кошение травы;</li> <li>• Использование закрытых контейнеров для мусора на площадках отдыха, регулярный вывоз мусора;</li> <li>• Устройство специального прохода для копытных на км 5,9;</li> <li>• Установка направляющих сетчатых конструкций по обе стороны дороги;</li> <li>• Установка знаков предупреждающих об опасности выхода животных на дорогу;</li> <li>• Исключение окрашивания обочин в период размножения жесткокрылых насекомых (последняя декада мая, первая декада июня, первая декада июля)</li> </ul>

## 2.6

### ОТВОД ЗЕМЕЛЬ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ

В результате изменения проектных решений (по состоянию на 30 ноября 2017 года) изъятие земель частных землепользователей для целей Проекта не предусматривается.

Изъятие земель у юридических лиц затронет двух землепользователей:

- сельскохозяйственное предприятие ЧУП «Озерицкий-Агро» (в районе развязки у д. Багута и д. Сосновая);
- ОАО «1-ая Минская птицефабрика».

На момент написания настоящего документа проведена предварительная идентификация владельцев частной собственности, потенциально затрагиваемой Проектом.

Официальные переговоры с землепользователями будут проведены на более поздних стадиях Проекта, после их окончательного утверждения проектных решений.

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

затрагиваемым сельскохозяйственным предприятиям при изъятии земель в пользу проектов республиканского значения компенсируются потери производства в материальном выражении.

### 2.7.1 Сбор информации на этапе разработки ТЭО

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 запросом информации в следующие организации:

- Минская районная инспекция природных ресурсов (Минский районный исполнительный комитет),
- Смолевичская районная инспекция природных ресурсов (Смолевичский районный исполнительный комитет),
- ГСЛХУ «Боровлянский лесхоз»,
- Республиканское государственно-общественное объединение «Белорусское общество охотников и рыболовов» (Минская и Смолевичская организационные структуры),
- ГНУ «Институт истории НАН Беларуси»,
- Управление геологии Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды,
- ГУ «Республиканский центр по гидрометеорологии, контролю радиоактивного загрязнения и мониторингу окружающей среды».

Полученные ответы были учтены при проведении ОВОС и приведены в Приложениях к отчету по результатам ОВОС.

### 2.7.2 Встречи с представителями районных исполнительных комитетов

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

В ходе встречи в Минском районном комитете представителем Банка были обозначены ожидаемые сроки реализации Проекта.

На встречах в Минском и Смолевичском районных исполнительных комитетах представителями Проектировщика и Клиента были представлены основные проектные решения по реконструкции автодороги Р-80.

Консультантом была собрана информация по социально-экономическим условиям реализации Проекта, а также основным опасениям и ожиданиям представителей администрации, связанным с реализацией Проекта.



В ходе встречи в Смолевичском районном исполнительном комитете представителями комитета был поднят вопрос об организации движения по проектируемой транспортной развязке вблизи д. Сосновая для грузового транспорта ЧУП «Озерицкий-Агро». Запрет левых поворотов и расположение развязки приведут к дополнительным расходам организации из-за необходимости использования платного участка автодороги М-2 на транспортной развязке у Кургана Славы.

В результате обсуждения Клиент и Проектировщик приняли решение о рассмотрении альтернативных вариантов размещения транспортной развязки. Альтернативный вариант был спроектирован с устройством местных проездов для сельскохозяйственной техники и автотранспорта (см. Раздел 2.4.3).

### 2.7.3 *Общественные обсуждения отчета об ОВОС в соответствии с национальным законодательством*

#### 2.7.3.1 *Процедура общественных обсуждений*

В июле 2017 года начата официальная<sup>1</sup> процедура общественных обсуждений отчета по результатам ОВОС в Смолевичском и Минском районах (Таблица 2.7-1). В рамках процедуры общественных обсуждений отчет об ОВОС в электронном виде размещен на сайте Клиента для ознакомления всеми заинтересованными сторонами:

<http://www.smolevichi.minsk-region.by/dfiles/14-07-2017-1.pdf>.

**Таблица 2.7-1 Процедура общественных обсуждений ОВОС**

Район	Обнародованная информация	Начало обсуждений	Окончание обсуждений
		Результат	
Смолевичский район	Информация о проведении обсуждений на интернет-сайте Смолевичского исполнительного комитета	15 июля 2017 г.	15 августа 2017 г.
	Отчет о Предварительной ОВОС в электронном формате на интернет-сайте исполкома		
	<a href="http://smolevichi.minsk-region.by/ru/aktualnaya-informatsiya/item/1591-uvedomlenie-o-provedenii-obshchestvennogo-obsuzhdeniya.html">http://smolevichi.minsk-region.by/ru/aktualnaya-informatsiya/item/1591-uvedomlenie-o-provedenii-obshchestvennogo-obsuzhdeniya.html</a>	Просьб о проведении общественных обсуждений в форме собрания не поступало. Обсуждения признаны состоявшимися.	
Минский	Уведомление о проведении общественных обсуждений	15 июля 2017 года	15 августа 2017 года
	<a href="http://www.maddor.by/news/n-d-m?id=457">http://www.maddor.by/news/n-d-m?id=457</a>		

<sup>1</sup> В соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь

район	Публикация отчета в электронном виде на сайте «Минскавтодор-Центр»		
	Информация о проведении обсуждений на интернет-сайте Минского исполнительного комитета  Отчет о Предварительной ОВОС в бумажном формате в Острошицком городке  <a href="http://mrik.gov.by/ru/obsuzhdenia/view/uvedomlenie-o-provedenii-obschestvennogo-obsuzhdenija-otcheta-ob-otsenke-vozdjeystvija-na-okruzhajuschuju-9827/">http://mrik.gov.by/ru/obsuzhdenia/view/uvedomlenie-o-provedenii-obschestvennogo-obsuzhdenija-otcheta-ob-otsenke-vozdjeystvija-na-okruzhajuschuju-9827/</a>	29 июля 2017 г.	28 августа 2017 г.
		Обсуждение в форме собрания было проведено 23 августа 2017 года.  Были высказаны замечания и опасения в связи с проектными решениями по развязке в д. Околица.  В связи с обращением ОО «Минское велосипедное общество» было принято решение о проведении повторных общественных обсуждений об ОВОС.  Высказанные комментарии учитывались в следующей версии ОВОС.	
	Информация о проведении <i>повторных</i> обсуждений на интернет-сайте Минского исполнительного комитета  Отчет о Предварительной ОВОС в бумажном формате в Острошицком городке, в электронном формате – на сайте Минского исполнительного комитета	16 сентября 2017 г.	15 октября 2017 г.
		Обсуждения в форме собрания были проведены 30 ноября 2017 года. Представлен новый проект развязки в д. Околица, который удовлетворил большинство заинтересованных сторон.  Дополнительные комментарии заинтересованных сторон зафиксированы в протоколе собрания и будут учтены при разработке детальных проектных решений.	

В соответствии с процедурой, предусмотренной в РБ, непосредственные обсуждения результатов ОВОС в форме собрания разработчиков Проекта и заинтересованных сторон, происходит только в том случае, если в адрес Заказчика поступает письменная просьба об этом, но не ранее, чем через 25 дней после раскрытия информации.

Стороны, затрагиваемые Проектом (в частности, жители д. Околица) заинтересованы в таких обсуждениях и официальные заявки поступили на сайт Клиента.

Первое обсуждение в форме собрания (в рамках национальной процедуры; фактически, с учетом проведенных ранее консультаций по требованиям ЕБРР – второе) было проведено 23 августа 2017 года.

Обсуждался вариант развязки, предложенный Проектировщиком по результатам проведения 30 июля 2017 года консультаций с заинтересованными сторонами в рамках рассмотрения Проекта Банком (см. Раздел 2.7.4). Предложенный вариант развязки отображен на Рисунок 2.4-2.

Кроме того, в течение всего срока заочного обсуждения, в адрес Компании, Проектировщика, а также Консультанта Банка поступали вопросы, замечания и предложения заинтересованных сторон.

По результатам общественных обсуждений была составлена сводка отзывов (вопросов, замечаний и предложений) по отчету ОВОС. В течение всего срока общественных обсуждений регистрировались отзывы граждан и организаций, поступившие:

- письменным обращением по почте, факсу (всего 13 обращений),
- электронными обращениями (всего 4 обращения),
- по телефону (обращения не поступали),
- в ходе собрания по обсуждению отчета об ОВОС, состоявшемся 23 августа 2017 года (всего 3 обращения).

Основные замечания касались следующих вопросов:

- Устройство развязки в д. Околица;
- Разработка альтернативного варианта прохождения автодороги Р-80 с южным обходом д. Околица;
- Устройство пешеходных и велосипедных дорожек и подземных пешеходных переходов;
- Воздействия, связанные с вибрационной нагрузкой, атмосферным загрязнением и шумом;
- Переселение жителей из домов, прилегающих к автодороге Р-80;
- Нарушения процедуры проведения общественных обсуждений в Минском районе;
- Сохранение лесной растительности, расположенной вдоль автодороги Р-80.

Для каждого вопроса, замечания и (или) предложения были даны ответы, информация о принятии либо обоснование отклонения замечания и (или) предложения. Основные изменения проектных решений по результатам обсуждений:

- Компанией был рассмотрен альтернативный вариант прохождения автодороги Р-80 к югу от д. Околица (Рисунок 2.7-1). При таком варианте дорога будет проходить по землям ландшафтного заказника «Прилепский», а также вблизи детского

оздоровительного лагеря и участков садоводческого товарищества. Помимо этого предлагаемый вариант на несколько километров длиннее существующего участка, в связи с чем, ожидается, что транзитный трафик, выбирая более короткий маршрут, будет по-прежнему использовать существующий участок трассы. В результате, предложение по устройству южного обхода деревни Околица было отклонено.

- Компанией был рассмотрен альтернативный вариант устройства развязки в д. Околица, предполагающий смещение дорожного полотна на 45 м к югу от существующей дороги в центральной части деревни. Данное решение позволит исключить движение транзитного трафика по улицам деревни, сократит перепробег автотранспорта, а также отдалит проезжую часть от части жилых домов (*Рисунок 2.2-4*).
- Компанией были рассмотрены предложения по устройству вело-пешеходных дорожек. Соответствующие изменения были добавлены в Проект.

Результаты изменений Проекта были представлены жителям в ходе консультаций 30 ноября 2017 г.



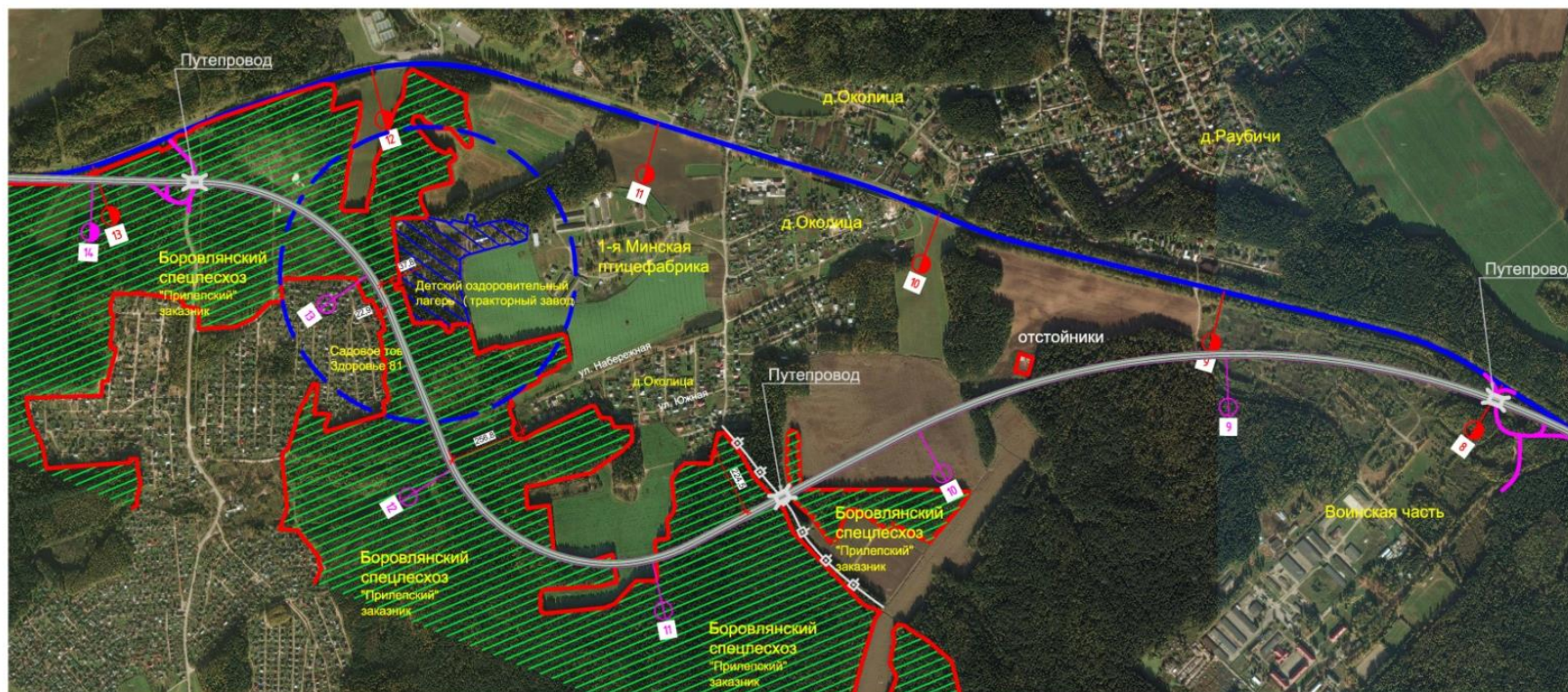


Рисунок 2.7-1 Альтернативный вариант прохождения трассы Р-80 к югу от д. Околица



На собрании был представлен вариант размещения транспортной развязки в д. Околица, в том числе информация:

- О конфигурации транспортной развязки в разных уровнях на пересечении автодороги Р-80 с ул. Озерной, со смещением оси автодороги влево (к югу) (Рисунок 2.2-4);
- Об использовании существующей автодороги в качестве местного проезда для организации движения в пределах д. Околица;
- Организации дорожного движения по развязке;
- О принципах и схеме установки шумозащитных экранов с учетом обеспечения инсоляции, а также произведенных акустических расчетах и нормативных допустимых уровнях шумового воздействия.

По результатам обсуждений предложенного варианта размещения транспортной развязки жителям было предложено проголосовать. Предложенный вариант был одобрен большинством голосов: 14 человек (из присутствующих 34) проголосовало «за», 7 человек проголосовали «против», остальные – воздержались.

Жителями д. Околица были подняты следующие вопросы:

- Возможность устройства менее шумного покрытия на реконструируемом участке автодороги Р-80.

Представителями РУП «Минскавтодор-Центр» было предложено устройство бетонного покрытия с использованием технологии «мытого бетона», позволяющей значительно снизить акустическую нагрузку на прилегающие территории по сравнению с традиционным.

- Строительства перехода в восточной части деревни с возможностью проезда малогабаритной сельскохозяйственной техники и прохода пешеходов.

Представители РУП «Минскавтодор-Центр» согласились с предложением и учли его в Проекте.

На момент формирования отчета вариант развязки в д. Околица, рассмотренный 30 ноября 2017 года, с учетом указанных выше дополнений, является рабочим вариантом, для которого выполнена дальнейшая оценка воздействий и разработаны дополнительные мероприятия в составе ПВЗС и ПЭСУ.

## 2.7.4

### Консультации с заинтересованными сторонами

#### 2.7.4.1

##### Консультации 31 июля 2017 года

31 июля 2017 года были проведены консультации с заинтересованными сторонами для обсуждения Проекта (Таблица 2.7-2).

В ходе встреч были представлены основные проектные решения, касающиеся реконструкции участка автодороги Р-80 Слобода – Паперня на км 0,0 – км 14,7. В презентации приняли участие представители Клиента, Проектировщика и Консультанта.

**Таблица 2.7-2** *Время и место проведения, число участников консультаций с заинтересованными сторонами*

Район	Место проведения встреч	Дата и время начала встреч	Число представителей заинтересованных сторон
Смолевичский район	а/г Слобода, в здании средней школы	31.01.2017 11:00	32 человек: <ul style="list-style-type: none"> <li>• жители д. Сосновая;</li> <li>• жители д. Околица;</li> <li>• представитель РЦОП «Раубичи».</li> </ul>
Минский район	а/г Большевик, в здании сельского совета	31.01.2017 16:00	15 человек: <ul style="list-style-type: none"> <li>• жители д. Околица,</li> <li>• жители д. Белые Лужи;</li> <li>• жители а/г Острошицкий Городок.</li> </ul>

Заинтересованные стороны были проинформированы о прохождении оценки воздействия на окружающую среду и социальную сферу и особенностях процедуры в соответствии с национальным законодательством и требованиями Банка. В том числе, заинтересованным сторонам были сообщены контактные данные для направления обращений, замечаний, комментариев и предложений.

Участники собраний принимали активное участие в обсуждении проектных решений. Часть опасений и предложений были сформулированы в письменной форме и переданы представителям Клиента в ходе проведения встреч. Ответы по результатам рассмотрения этих обращений будут направлены Клиентом по адресам, указанным в обращениях.

Перечень вопросов, опасений и предложений заинтересованных сторон, поступивших в ходе встреч, а также ответов представителей Клиента и Проектировщика представлен в *Приложении 3*.

В ходе обсуждений были приняты следующие решения:

- Презентация Проекта, включающая схемы реконструкции автодороги и основные проектные решения, будет размещена на сайте Клиента для ознакомления населения в течение пяти дней со дня проведения обсуждений (размещена 02 августа 2017 года на сайте в разделе «Новости» по адресу <http://www.maddor.by/news/n-pr?id=460>).
- В связи с обеспокоенностью местных жителей поднять вопрос о необходимости пересмотра проектных решений относительно транспортной развязки в д. Околица на научно-техническом совете (НТС), который пройдет 3 августа 2017 года в Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Схема транспортной развязки будет пересмотрена, альтернативные проектные решения будут представлены жителям деревни.

Было также согласовано, что с населением д. Околица будут проведены дополнительные встречи для согласования обновленных проектных решений. При необходимости таких встреч будет несколько, до достижения компромиссного решения. Данные положения были выполнены – см. Раздел 2.7.3.

Кроме того, для Проекта Консультантом Банка был разработан План Взаимодействия с Заинтересованными Сторонами. Мероприятия, предусмотренные ПВЗС по состоянию на 30 ноября 2017 года выполнены в полном объеме.

#### 2.7.4.2 Консультации 30 ноября 2017 года

Результаты собрания/консультаций с заинтересованными сторонами с участием Консультанта Банка освещены в Разделе 2.7.3.3. С учетом дополнительно полученной информации в ходе консультаций ПЭСУ и ПВЗС дополнены мероприятиями, направленными на дальнейшее смягчение воздействий для жителей д. Околица, напрямую затрагиваемых Проектом.

В результате данной встречи с жителями д. Околица формально было получено согласование заинтересованных сторон о признании представленных проектных решений возможными к реализации. Несмотря на это, 9 декабря 2017 года жителями было направлено письмо в адрес президента Республики Беларусь, с просьбой дать поручение о строительстве дороги Р-80 в обход, деревни Околица (Приложение 5).

В соответствии с требованиями ЕБРР к учету мнений заинтересованных сторон Консультант рекомендует Компании:

- более подробно провести анализ предлагаемой жителями альтернативы (с учетом мнений затрагиваемых путем обхода сторон, предварительных результатов оценки воздействий) и обосновать свое финальное решение;

- Продолжить взаимодействие с жителями д. Околица по поиску компромиссных решений в отношении их беспокойств (см. Раздел 6 и Раздел 7).

## 2.8

### **ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ ПРОЕКТОМ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И/ИЛИ СНИЖЕНИЮ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ НА СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ**

Проектом предусмотрен ряд мероприятий, направленных на предотвращение и снижение потенциальных воздействий на социальную сферу.

Мероприятия, предложенные для этапов строительства и эксплуатации, перечислены в таблицах ниже (Таблица 2.8-1 и Таблица 2.8-2).

**Таблица 2.8-1 Мероприятия по предотвращению и/или снижению потенциальных воздействий на этапе строительства**

Компонент окружающей среды	Мероприятия
Транспортная инфраструктура	Выбор карьеров строительных материалов, среди прочих факторов, основывался на максимальном сокращении дальности поездки
Землепользование	Проектирование трассы Р-80, проездов и путепроводов было осуществлено при условии минимального отвода земель. В плане участок дороги после реконструкции полностью совмещен с существующим направлением. Отвод земельных участков минимизирован и будет необходим в связи с расширением проезжей части и устройством развязок..
Культурное наследие	Проектирование трассы Р-80, проездов и путепроводов было осуществлено при условии минимального отвода земель. В плане участок дороги после реконструкции полностью совмещен с существующим направлением. В связи с этим, потенциальное воздействие на культурное наследие минимизировано.

**Таблица 2.8-2 Мероприятия по предотвращению и/или снижению потенциальных воздействий на этапе эксплуатации**

Компонент окружающей среды	Мероприятия
Здоровье населения	Сокращение атмосферных выбросов от автотранспорта за счет увеличения скоростей и ликвидации участков с понижением скорости и образования заторов;  Сокращение уровней шума на территории жилой застройки за счет установки шумозащитных экранов;
Дорожная безопасность	Ликвидация левых поворотов и пересечений в одном уровне;  Обустройство разделительного барьера;

Компонент окружающей среды	Мероприятия
	<p>Обустройство подземных пешеходных переходов;</p> <p>Обустройство защитных экранов таким образом, чтобы они являлись препятствием для случайного выхода детей и домашних животных на скоростную трассу;</p> <p>Обустройство прохода для диких животных и ограждения сеткой в местах их возможных выходов на дорогу;</p>



### **ОБЗОР ТРЕБОВАНИЙ ЕБРР И МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА СОЦИАЛЬНУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ К РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ АСПЕКТОВ ПРОЕКТОВ**

#### **3.1**

#### **ОБЗОР ТРЕБОВАНИЙ ЕБРР К РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ АСПЕКТОВ ПРОЕКТОВ**

В настоящей главе рассматриваются нормативные и правовые требования, которые должны быть учтены при разработке пакета документов для получения кредита на реализацию заявленного Проекта в ЕБРР.

ЕБРР стремится к тому, чтобы финансируемые им проекты разрабатывались, выполнялись и функционировали в соответствии с применимыми нормативными требованиями и передовой международной практикой в области устойчивого развития. Основным документом, определяющим концептуальные требования к финансируемым проектам является «Экологическая и социальная политика<sup>1</sup>» ЕБРР (далее - «ЭиСП»). Более детальные требования, охватывающие ключевые области экологических и социальных проблем и последствий отражены в относящихся к ней Требованиях к реализации Проектов (далее - «ТР»). Неотъемлемым элементом всех ТР является требование о соблюдении национального законодательства, а также передовых международных практик, отраженных в международных стандартах и соглашениях, а также в требованиях иных международных финансовых институтов.

Таким образом, для успешного кредитования в ЕБРР, данный Проект должен соответствовать требованиям и стандартам, приведенным в следующих документах:

- Экологическая и социальная политика ЕБРР, 2014 и относящиеся к ней Требования к реализации Проектов:
  - ТР №1: Оценка экологических и социальных воздействий и управление ими;
  - ТР №2: Трудовые отношения и условия труда;
  - ТР №3: Ресурсоэффективность, предотвращение и контроль загрязнения окружающей среды;
  - ТР №4: Охрана здоровья и безопасность;

---

<sup>1</sup> Экологическая и социальная политика ЕБРР, май 2014 (<http://www.ebrd.com/downloads/research/policies/esp-final.pdf>)

- ТР №5: Приобретение земель, вынужденное переселение и экономическое перемещение;
  - ТР №6: Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами<sup>1</sup>;
  - ТР №8: Культурное наследие<sup>2</sup>;
  - ТР №10: Обнародование информации и взаимодействие с заинтересованными сторонами.
- Международные конвенции.
  - Экологические и социальные стандарты ЕС, в том числе:
    - Директива «Об оценке воздействия некоторых государственных и частных проектов на окружающую среду» 2014/52/EU (EIA Directive, 2014);
    - Директива «О промышленных выбросах (о комплексном предотвращении загрязнения и контроле над ним)» (Директива 2010/75/EC (Industrial Emissions Directive);
    - Директива «Об охране естественных экосистем, флоры и фауны» 92/43/ЕЕС;
    - Директива «Об охране птиц» 2009/147/ЕС.
  - Требования международных финансовых институтов:
    - Стандарты деятельности по обеспечению экологической и социальной устойчивости Международной финансовой корпорации, 2012;
    - Общее руководство по охране окружающей среды, охране труда и безопасности МФК, 2007;
    - Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для платных автомобильных дорог МФК, 2007;
    - Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для предприятий по добыче сырья для строительных материалов МФК, 2007;
    - Экологические операционные политики Всемирного Банка.
  - Нормативные и правовые акты национального законодательства.

---

<sup>1</sup> «ТР №7: Коренные народы» неприменим к настоящему Проекту

<sup>2</sup> «ТР №9: Финансовые посредники» в настоящий момент не применим к Проекту

Решение о возможности финансирования проекта ЕБРР основывается на экологической и социальной оценке, которая «должна соответствовать характеру и масштабу проекта, быть соразмерной уровню экологических и социальных воздействий и учитывать иерархию мер по смягчению воздействий». Все планируемые к реализации проекты по экологическим и социальным критериям ранжируются по разным категориям для того, чтобы учесть масштабы потенциальных экологических и социальных последствий и определить характер и масштаб требующих проработки вопросов.

Согласно Приложению 1 к Экологической и социальной политике Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) «строительство автодорог, автострад и трасс для магистральных железных дорог дальнего сообщения и аэропортов с длиной основной взлетно-посадочной полосы 2100 метров или более, строительство новых дорог с четырьмя или более полосами, либо перестройка и/или расширение существующих дорог до четырех или более полос применительно к новым дорогам либо перестроенным и/или расширенным участкам дорог протяженностью 10 или более погонных километров» относится к категории «А».

Настоящий Проект предусматривает реконструкцию автомобильной дороги Р-80 на участке км 0,000 – км 14,770 общей протяженностью около 15 км. Проектом предусмотрено доведение параметров реконструируемого участка трассы до дороги I-в категории<sup>1</sup> с 4 полосами движения. Учитывая протяженность и ширину строительства Р-80, прохождения трассы в различных административных районах, существуют все основания для отнесения Проекта к категории «А». Это означает, что при реализации Проекта должен быть выполнен ряд мероприятий и процедур.

Кроме того, как отмечалось выше, при подготовке проектной документации следует учитывать Требования к реализации проектов, описание которых приведено в *Таблица 3.1-1*:

---

<sup>1</sup> ТКП 45-3.03-19-2006 (02250). Автомобильные дороги. Нормы проектирования.

Таблица 3.1-1 Требования ЕБРР к реализации Проектов

Требования реализации		Соответствие Проекта
ТР №1: Оценка экологических и социальных воздействий и управление ими	Данное Требование к реализации устанавливает необходимость проведения комплексной оценки Проекта для выявления экологических и социальных воздействий на протяжении всего его жизненного цикла.	<p>Для проектов категории «А» требуется:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• проведение всесторонней оценки экологических и социальных воздействий (ОЭСВ), включающей этап предварительного исследования для выявления потенциальных будущих экологических и социальных последствий (scoping study), анализ альтернатив источников последствий и разработку рекомендуемых мероприятия для предотвращения/ сведения к минимуму потенциальных воздействий;</li> <li>• создание и поддержание систем экологического и социального управления (СЭСУ);</li> <li>• разработка (при необходимости) экологической и социальной политик;</li> <li>• разработка Плана экологического и социального управления;</li> <li>• создание и поддержание организационной структуры, обеспечивающей соблюдение требований национального законодательства и ТР;</li> <li>• определение рисков, связанных с цепочкой поставок, осуществление контроля (в разумных пределах) деятельности основных поставщиков;</li> <li>• мониторинг экологических и социальных показателей Проекта с целью подтверждения соответствия Проекта требуемым стандартам или принятия необходимых мероприятий для соответствия.</li> </ul>
ТР №2: Трудовые отношения и	Данное Требование к реализации устанавливает необходимость	Реализация Проекта не предполагает задействование большого

Требования реализации		Соответствие Проекта
условия труда	создания системы управления людскими ресурсами, гарантирующей работникам соблюдение их прав <sup>1</sup> и обеспечение безопасных и здоровых условий труда.	числа трудовых ресурсов. Законодательство Республики Беларусь регулирует большую часть аспектов, связанных с трудовыми отношениями и условиями труда. Некоторые положения Требования (например, рассмотрение по существу обращений о деятельности подрядных организаций) не регулируются национальным законодательством, однако, по мнению Консультанта, могут быть выполнены Клиентом.
ТР №3: Ресурсоэффективность, предотвращение и контроль загрязнения окружающей среды	Данное Требование к реализации устанавливает необходимость придерживаться подхода позволяющего предотвращать (по мере возможности) или контролировать экологический вред, наносимый Проектом.	При проектировании и деятельности Проекта должны учитываться вопросы использования ресурсов, обращения с вредными веществами и материалами, образования отходов, сбросов и выбросов, в том числе парниковых газов.
ТР №4: Охрана здоровья и безопасность	Данное Требование к реализации устанавливает необходимость создания системы управления охраной здоровья и безопасностью работников, потребителей и затрагиваемых Проектом групп населения.	Для данного Проекта необходимо провести оценку воздействия на население и работников с точки зрения безопасности дорожного движения для пешеходов, велосипедистов, тихоходного и скоростного транспорта, а также безопасности при проведении строительных работ.  Также необходимо проведение оценки воздействия на здоровье населения в условиях приближения проезжей части автодороги к жилым домам.
ТР №5: Приобретение земель, вынужденное переселение и экономическое перемещение	Данное Требование к реализации устанавливает необходимость недопущения или сведения к минимуму вынужденного переселения, а также предоставления компенсации. При проектировании необходимо провести оценку первичной социально-экономической ситуации, а также выявить затрагиваемые стороны.	Настоящий Проект не предполагает физического переселения <sup>2</sup> , однако ожидается экономическое переселение. Таким образом, при реализации Проекта следует разработать План восстановления хозяйственного уклада и Механизм подачи и рассмотрения жалоб, проводить мониторинг деятельности, а также обеспечить доступ заинтересованных сторон к информации о переселении.

<sup>1</sup> Проекты должны осуществляться как минимум с соблюдением i) национальных законов о труде, социальном обеспечении, охране здоровья и технике безопасности на производстве; и ii) фундаментальных принципов и норм, зафиксированных в конвенциях МОТ.

<sup>2</sup> Информация, актуальная на момент написания отчета «Определение объемов работ, необходимых для разработки ОВОСС Проекта реконструкции автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин, км 109,9 – км 195,15»



Требования реализации		Соответствие Проекта
ТР №6: Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами	<p>Данное Требование к реализации устанавливает необходимость разработки мероприятий, направленных на сохранение биоразнообразия.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<p>Для настоящего Проекта требуется:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Проведение предварительной оценки рисков и воздействий на биоразнообразие (рассмотреть возможность потери ареалов обитания, их деградацию и фрагментацию, инвазию чужеродных видов, чрезмерную эксплуатацию, нарушение миграционных коридоров, нарушение гидрологического режима, загрязнения и изменения климата; определить наличие критически важных ареалов обитания);</li> <li>• Разработка и осуществление мероприятия для предотвращения/ снижения негативных последствий. Включить данные мероприятия в ПЭСУ;</li> </ul> <p>Если предварительная оценка выявила, что на критически важный ареал обитания будет оказываться негативное воздействие, требуется проведение детальной оценки этого ареала и при необходимости – разработка Плана действий по сохранению биоразнообразия или Плана действий в отношении биоразнообразия, в зависимости от ситуации</p>
ТР №7: Коренные народы	Данное Требование к реализации не применимо к настоящему Проекту.	
ТР №8: Культурное наследие	<p>Данное Требование к реализации устанавливает необходимость определения путем предварительной экологической и социальной оценки возможности неблагоприятного воздействия Проекта на какие-либо объекты культурного наследия. При выявлении потенциальных воздействий - разработать меры по предотвращению/ смягчению неблагоприятного воздействия на культурное наследие, включить их в СЭУ и ПЭСУ, осуществлять консультации с затрагиваемыми группами населения. Кроме того, требуется разработка и применение процедуры обнаружения случайных находок.</p>	<p>В соответствии с заключениями Министерства культуры и Института истории НАНБ при реализации рекомендуется проведение дополнительных исследований существующих (известных) и потенциальных объектов культурного и археологического наследия. Проектом предусмотрено проведение археологической экспертизы территории, затрагиваемой Проектом. По результатам археологической экспертизы необходимо провести оценку воздействия на объекты культурного наследия, а также разработать и внедрить процедуру обнаружения случайных находок.</p>
ТР №9: Финансовые посредники	Данное Требование к реализации не применимо к настоящему Проекту (на момент написания данного отчета). Однако его применимость должна быть рассмотрена при условии привлечения к финансированию Проекта финансовых посредников.	
ТР №10: Обнародование информации и взаимодействие с заинтересованными сторонами	<p>Данное Требование к реализации устанавливает необходимость осуществления взаимодействия с заинтересованными сторонами.</p> <p>Взаимодействие с заинтересованными сторонами включает в</p>	<p>В рамках данного Проекта необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• разработать, внедрить и регулярно обновлять ПВЗС;</li> </ul>

Требования реализации	Соответствие Проекта
<p>себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• выявление заинтересованных сторон и их анализ;</li> <li>• планирование взаимодействия, разработка и внедрение Плана взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС);</li> <li>• предоставление информации и отчетности, имеющей отношение к Проекту в понятной и доступной форме;</li> <li>• консультации и вовлечение общественности в принятие решений;</li> <li>• создание и поддержание механизма подачи и рассмотрения жалоб.</li> </ul> <p>Для Проектов категории «А» требуется осуществить формализованный и основанный на широком участии общественности процесс ОЭСВ, который предполагает неоднократное проведение консультаций, учет мнений при принятии решений, обнародование ПЭСМ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• предоставлять информацию и отчетность, имеющую отношение к Проекту, заинтересованным сторонам в понятной и доступной форме;</li> <li>• проводить регулярные консультации с заинтересованными сторонами, в том числе, с представителями местного населения;</li> <li>• разработать, внедрить и поддерживать механизм подачи и рассмотрения жалоб.</li> </ul>

## 3.1.2

**Международные конвенции**

При реализации Проекта по реконструкции автомобильной дороги Р-80 на участке км 0,000 – км 14,770 следует учитывать требования следующих международных конвенций и соглашений, ратифицированных и подписанных Республикой Беларусь:

Наименование	Дата подписания	Комментарий о применимости к Проекту, краткое содержание требований
<b>Охрана климата и атмосферного воздуха</b>		
<i>Рамочная конвенция ООН об изменении климата</i>	1992, Нью-Йорк	При реализации Проекта следует оценить ожидаемые выбросы в атмосферу парниковых газов и предусмотреть мероприятия, предотвращающие или смягчающие неблагоприятные последствия.
<i>Венская конвенция об охране озонового слоя и Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой</i>	1985, Вена 1987, Монреаль	Реализация Проекта не должна приводить к неблагоприятным последствиям, которые «являются или могут являться результатом человеческой деятельности, изменяющей или способной изменить состояние озонового слоя».
<i>Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния</i>	1979, Женева	При реализации Проекта следует учесть мероприятия, предотвращающие или сокращающие, насколько это возможно, загрязнение воздуха, включая его трансграничное загрязнение на большие расстояния.
<b>Охрана флоры и фауны</b>		
<i>Конвенция о биологическом разнообразии</i>	1992, Рио-Де-Жанейро	Реализация Проекта должна осуществляться с учетом принципов Конвенции: <ul style="list-style-type: none"> <li>• сохранение биоразнообразия,</li> <li>• устойчивое использование биоразнообразия,</li> <li>• совместное получение на справедливой и равной основе выгод, связанных с использованием генетических ресурсов.</li> </ul>
<i>Конвенция об охране дикой фауны и флоры и природных сред обитания (Бернская конвенция)</i>	1979, Берн	Реализация Проекта должна осуществляться с учетом принципа сохранения дикой флоры и фауны и их природных районов обитания, особенно исчезающих и уязвимых видов, включая исчезающие и уязвимые мигрирующие виды.
<i>Конвенция об охране мигрирующих видов животных (Боннская конвенция)</i>	1979, Бонн	Реализация Проекта должна осуществляться с учетом принципа сохранения мигрирующих диких животных и ареалов их обитания.
<i>Конвенция о водно-болотных угодьях, имеющих международное значение, главным образом, в качестве местобитания</i>	1971, Рамсар	При реализации Проекта следует определить наличие естественных экосистем, подпадающих под действие Конвенции, в непосредственной близости от объектов Проекта. В случае их наличия – предусмотреть мероприятия по их

Наименование	Дата подписания	Комментарий о применимости к Проекту, краткое содержание требований
<i>водоплавающих птиц (Рамсарская конвенция)</i>		сохранению.
<i>Соглашение по охране афро-евразийских мигрирующих водно-болотных птиц (AEWA)</i>	1995, Гаага	<p>Реализация Проекта должна осуществляться с учетом принципов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• предотвращения снижения численности популяций водно-болотных птиц, гнездящихся, мигрирующих и зимующих на Афро-Евразийском миграционном пути,</li> <li>• восстановления популяций птиц, численность которых уже сокращена.</li> </ul>
<b>Охрана земель</b>		
<i>Конвенция ООН по борьбе с опустыниванием/деградацией земель</i>	1994, Париж	При реализации Проекта следует предусмотреть мероприятия, направленные на повышение продуктивности земель, восстановление, сохранение и устойчивое и рациональное использование земельных и водных ресурсов.
<b>Охрана культурного наследия</b>		
<i>Конвенция о всемирном культурном и природном наследии</i>	1972, Париж	При реализации Проекта следует определить наличие объектов культурного и природного наследия, подпадающих под действие Конвенции, в непосредственной близости от объектов Проекта. В случае их наличия – предусмотреть мероприятия по их сохранению.
<b>Социальные вопросы, консультации</b>		
<i>Конвенция о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды</i>	1998, Орхус	<p>Во исполнение принципов Конвенции, следует обеспечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• доступ к информации о Проекте,</li> <li>• участие общественности в принятии решений,</li> <li>• доступ к правосудию по вопросам, касающимся охраны окружающей среды.</li> </ul>
<b>Охрана труда и здоровья персонала</b>		
<i>Конвенция МОТ №148 «О защите трудящихся от профессионального риска, вызываемого загрязнением воздуха, шумом и вибрацией на рабочих местах»</i>	1977, Женева	При реализации Проекта следует предусмотреть мероприятия, направленные на предупреждение и ограничение профессиональных рисков, вызываемых загрязнением воздуха, шумом и вибрацией на рабочих местах, а также на защиту от этих рисков.
<i>Конвенция МОТ №155 «О безопасности и гигиене труда и производственной среде»</i>	1981, Женева	При реализации Проекта следует предусмотреть мероприятия, направленные на предотвращение несчастных случаев и возникновения травм на рабочих местах путем минимизации опасностей, свойственных производственной среде.
<i>Конвенции МОТ 29 и 105</i>	-	При реализации Проекта следует

Наименование	Дата подписания	Комментарий о применимости к Проекту, краткое содержание требований
(о принудительном труде и кабальном труде), 87 (о свободе ассоциации), 98 (о праве на коллективный трудовой договор),  100 и 111 (о дискриминации), 138 (о минимальном возрасте), и 182 (о наихудших формах детского труда)		предусмотреть мероприятия, направленные на предотвращение дискриминации, использования принудительного или кабального труда, использования детского труда.

### 3.1.3

#### Экологические и социальные стандарты ЕС

**Директива «Об оценке воздействия некоторых государственных и частных проектов на окружающую среду» 2014/52/EU**, заменившая Директиву 2011/92/EU, регламентирует необходимость обязательной оценки воздействия проектов, которые могут вызвать значительные негативные последствия, к которым, в соответствии с Приложением I к данной директиве, относится настоящий Проект.

В Европейском Союзе основным документом, регулирующим отношения в области контроля и регулирования воздействий на окружающую среду, является **Директива «О промышленных выбросах (о комплексном предотвращении загрязнения и контроле над ним)» (Директива 2010/75/ЕС**, заменившая Директиву 2008/1/ЕС и Директиву 96/61/ЕС). Директива 2010/75/ЕС представляет собой систему регулирования, основанную на применении комплексного подхода к контролю и снижению воздействий промышленных объектов на окружающую среду. Директива 2010/75/ЕС не устанавливает фиксированных предельных значений выбросов/сбросов для проектов, направленных на строительство автомобильных дорог, но определяет рекомендуемые схемы проектирования и эксплуатации оборудования для обеспечения охраны окружающей среды за счет применения «наилучших доступных технологий (НДТ)» (Best Available Techniques - BAT).

Среди информационно-технических справочников НДТ, в рамках проектирования Проекта, претендующего на получение финансирования, следует учитывать следующие справочные документы ЕС:

- Справочный документ по применению наилучших технологий в области управления сточными водами и отходами подготовки природного газа в химической отрасли (Reference Document on Best Available Techniques on Common Waste Water and Waste Gas Treatment / Management Systems in the Chemical Sector, February 2003);
- Справочный документ по применению наилучших технологий в области утилизации отходов и очистки сточных вод (Reference



Document on Best Available Techniques for the Waste Treatments Industries, August 2006);

- Справочный документ по применению наилучших технологий в области энергоэффективности (Reference Document on Best Available Techniques for Energy Efficiency, February 2009).

Эти документы содержат рекомендуемые технологии производства и справочную информацию.

Кроме того, Проект не должен противоречить требованиям, приведённым в Директиве «Об охране естественных экосистем, флоры и фауны» 92/43/ЕЕС и в Директиве «Об охране птиц» 2009/147/ЕС.

### 3.1.4 Требования иных Международных Финансовых Институтов

В соответствии с ЭиСП ЕБРР, проект не должен противоречить требованиям передовых международных практик, отраженных в требованиях иных международных финансовых институтов. К данным руководящим документам следует обращаться в случае отсутствия требований в стандартах ЕБРР.

Руководящий документ	Содержание документа
<b>Стандарты деятельности по обеспечению экологической и социальной устойчивости Международной финансовой корпорации</b> (от 01.01.2012)	Стандарты направлены на выявление и предотвращение рисков и неблагоприятных воздействий, смягчение их последствий и управление ими в целях устойчивого ведения бизнеса, прописывают обязанности клиента по взаимодействию с заинтересованными сторонами и раскрытию информации о деятельности на уровне проекта.
<b>Общее руководство по охране окружающей среды, охране труда и безопасности МФК</b> (от 30.04.2007)	<p>Руководство представляет собой технический справочник, содержащий примеры надлежащей международной отраслевой практики общего характера.</p> <p>Руководство устанавливает общие требования к:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• охране окружающей среды;</li> <li>• охране труда и обеспечению промышленной безопасности работников предприятия;</li> <li>• охране здоровья и обеспечению безопасности местного населения.</li> </ul> <p>Кроме того, Руководство определяет нормативы допустимых выбросов и сбросов, показатели эффективности ресурсопотребления и эффективности мер по снижению негативного воздействия и рисков, программу ведения мониторинга. Таким образом, в Руководстве приводятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• меры по снижению, предотвращению и контролю выбросов в атмосферу;</li> <li>• способы отведения и меры по снижению токсичности сточных вод, а также примеры подхода к их очистке;</li> <li>• рекомендации по обращению с опасными материалами, включая их погрузку/разгрузку,</li> </ul>

Руководящий документ	Содержание документа
	<p>хранение и транспортировку;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• рекомендации по обращению с отходами;</li> <li>• факторы производства, представляющие наибольшую опасность для здоровья и безопасности работников и меры безопасности;</li> <li>• меры управления и сведения к минимуму факторов риска для местного населения.</li> </ul> <p>Согласно Руководству, управление рисками должно осуществляться в соответствии с международными нормами и передовыми практиками, в том числе, в области обращения с опасными и токсическими веществами (например, рекомендациями ОЭСР<sup>1</sup>, директивой EU Seveso II<sup>2</sup>, правилами программы управления рисками EPA, США<sup>3</sup> и другими).</p>
<p><b>Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для платных автомобильных дорог МФК (от 30.04.2007)</b></p>	<p>Является техническим справочником с описанием характерных для отрасли видов неблагоприятного воздействия и способов борьбы с ними, дополнительных специфических требований по охране окружающей среды и промышленной безопасности по отношению к проектам платных автомобильных дорог, не раскрытые в общем руководстве по ООС, ОТ и ПБ, а также показатели и мониторинг эффективности реализации проектов.</p>
<p><b>Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для предприятий по добыче сырья для строительных материалов МФК (от 30.04.2007)</b></p>	<p>Является техническим справочником с описанием характерных для отрасли видов неблагоприятного воздействия и способов борьбы с ними, дополнительных специфических требований по охране окружающей среды и промышленной безопасности по отношению к работам по добыче сырья для строительных материалов, не раскрытые в общем руководстве по ООС, ОТ и ПБ, а также показатели и мониторинг эффективности реализации проектов. Помимо крупных, комплексных проектов по добыче сырья, Руководство применимо к добыче сырья для нужд промышленного и гражданского строительства.</p>
<p><b>Экологическая оценка. Операционная политика (ОР 4.01) и банковские процедуры (БР 4.01) по оценке воздействия проекта на окружающую и социальную среды Всемирного Банка (январь, 1999)</b></p>	<p>Стандарт проведения процедуры экологической оценки предлагаемого проекта включает следующие основные требования:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- масштабы и методы исследований зависят от потенциального воздействия проекта на окружающую среду (4 категории проектов по масштабам влияния);</li> <li>- необходимо изучение альтернативных решений;</li> <li>- в приоритетах - поиски проектных решений, направленных на предотвращение, минимизацию, смягчение или компенсацию отрицательного воздействия на окружающую среду и усиления благоприятного воздействия на окружающую среду;</li> <li>- учитываются природная среды (воздух, вода и земля); здоровье и безопасность населения; социальные</li> </ul>

<sup>1</sup> ОЭСР, Руководящие принципы предотвращения химических аварий (OECD, Guiding Principles for Chemical Accident Prevention, Preparedness and Response, Second Edition, 2003).

<sup>2</sup> Директива Совета ЕС 96/82/EC, Директива Seveso II, расширенная Директивой 2003/105/EC (EU Council Directive 96/82/EC, Seveso II Directive, extended by the Directive 2003/105/EC).

<sup>3</sup> Инструкции по предотвращению химических аварий (EPA, 40 CFR Part 68, 1996 – Chemical accident prevention provisions).

Руководящий документ	Содержание документа
	аспекты (вынужденное переселение, коренное население и культурное достояние), а также трансграничные и глобальные экологические аспекты. Природные и социальные аспекты рассматриваются в комплексе.
Естественные ареалы обитания видов. Операционная политика (ОР 4.04) и банковские процедуры (БР 4.04) по оценке проектов, затрагивающих естественные ареалы обитания видов ВБ (июнь, 2001)	В целях сохранения естественных местообитаний видов и поддержания их функций заемщик обязан: <ul style="list-style-type: none"> <li>- предотвращать значительное изменение и деградацию критических ареалов обитания видов;</li> <li>- принимать соответствующие меры по сохранению среды обитания видов и смягчению неблагоприятного воздействия проекта.</li> </ul>

### 3.1.5 *Требования Республики Беларусь в области охраны окружающей среды и социальной сферы*

В соответствии с ЭиСП и ТР ЕБРР, проект должен соответствовать требованиям национального законодательства.

В разделе рассмотрены основные нормативные акты законодательства Республики Беларусь, регулирующие реализацию Проекта в следующих сферах:

- разработка проектной документации;
- проведение экологической экспертизы, оценка воздействия на окружающую среду и социальную сферу, раскрытие информации;
- воздействие на отдельные компоненты окружающей природной среды;
- порядок обращения с отходами;
- охрана труда, обеспечение промышленной безопасности и здоровья населения и персонала;
- осуществление землепользования;
- воздействие на культурное и историческое наследие.

В связи с большим количеством государственных подзаконных актов, прямо или косвенно применимых к Проекту, приведенный в разделе список регулирующих документов не является исчерпывающим, а включает в себя лишь документы, устанавливающие ключевые ограничения в области воздействия Проекта на окружающую природную среду и социальную сферу, перечень основных применимых нормативных актов Республики Беларусь приведен в *Приложении 4*.

## 3.2 *МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА СОЦИАЛЬНУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ*

### 3.2.1 *Процесс ОВСС*

Учет социальных факторов в течение всего жизненного цикла (для этапов подготовительных работ, строительства, эксплуатации и закрытия предприятия) является одним из необходимых условий реализации Проекта в соответствии с концепцией устойчивого развития. Комплексная оценка воздействий на окружающую природную и социальную среды (ОВСС) считается наиболее эффективным способом обеспечения такого учета. В данном случае, в соответствии с запросом ЕБРР, была разработана лишь Оценка воздействия на социальную среду (ОВСС).

ОВСС представляет собой процесс прогнозирования и оценки на систематической основе потенциальных воздействий проекта на социальные и социально-экономические реципиенты территории реализации Проекта.

При проведении ОВСС определяются меры, которые должны быть приняты при реализации Проекта, с тем, чтобы избежать, минимизировать, устранить, нейтрализовать или компенсировать негативные воздействия, а также обеспечить выгоды, в той степени, в которой это является технически и экономически целесообразно.

Процесс ОВСС предусматривает организованное взаимодействие между представителями Проекта и лицами и группами, которые будут затронуты Проектом и/или заинтересованы в его реализации.

Кроме достаточного объема информации о техническом проекте, для осуществления процесса ОВСС необходима детальная информация о фоновых условиях социальной и социально-экономической среды, получаемая в ходе специализированных фоновых социальных исследований.

### 3.2.2 *Определение территории исследования при подготовке ОВСС*

Ключевая задача при подготовке ОВСС – определение вероятных значительных аспектов воздействия Проекта на социальную сферу. Пространственные категории, применяемые в контексте настоящей ОВСС, обобщены в таблице (Таблица 3.2-1).

Таблица 3.2-1 Пространственные категории, рассматриваемые в контексте ОВСС

Пространственная категория		Определение границ территории при описании современных социально-экономических условий и оценке воздействий на компоненты социальной среды
Территория реализации Проекта		Территория землеотвода под объекты Проекта и под ассоциированные объекты.
Территория воздействия Проекта	Территория (прямого) воздействия Проекта	Территория земельного отвода в период строительства и территория в пределах санитарно-защитной зоны в период эксплуатации.  Территория, в пределах которой возможно воздействие на объекты социально-экономической сферы в результате деятельности, напрямую инициированной Проектом (например, воздействие на здоровье людей в результате загрязнения воздуха при перемещении транспорта, воздействие на используемые местным населением ресурсы и пр.).
	Территория косвенного воздействия Проекта/Район реализации Проекта	Территория, в пределах которой возможно воздействие на объекты социально-экономической сферы в результате деятельности, косвенно инициированной Проектом (например, увеличение занятости населения и рост доходов населения, взаимодействие с рабочим персоналом, миграция трудовых кадров, связанных с Проектом).

Источники воздействия на социальную среду, как в пределах территории реализации Проекта, так и территории воздействия Проекта, определялись на основании анализа проектных решений и особенностей территории.

При оценке потенциальных воздействий учитываются:

- масштаб, длительность и частота воздействий от предполагаемых работ (определение понятия масштаба воздействия приводится ниже);
- фоновые социально-экономические условия.

Факторы воздействия устанавливались и оценивались для этапов строительства и эксплуатации. На текущий момент у Компании нет планов и общей концепции, связанных с выводом дороги из эксплуатации.

### 3.2.3

#### Описание фоновых условий

В ОВСС приводится описание фоновых социальных и социально-экономических условий, а также состояния здоровья населения.

Информация о фоновых условиях представляется с целью:



- определения ключевых социальных, социально-экономических условий в зоне воздействия проекта и выявления уязвимых реципиентов;
- предоставления исходных данных для последующего прогноза и оценки возможных воздействий;
- обоснования выводов о важности, чувствительности/уязвимости/ценности реципиентов социальной среды.

Для проведения настоящей ОВСС были проанализированы имеющиеся материалы (включая фондовые) для подготовки описания фоновых условий, в том числе:

- Результаты полевых фоновых социально-экономических исследований;
- Результаты социологического исследования в пределах территории воздействия Проекта;
- Данные из различных источников:
  - государственные административные и надзорные органы;
  - опубликованные материалы;
  - экспертные заключения;
  - интервью с заинтересованными сторонами;
  - интернет.

Фактический материал и характеристика фоновых условий на территории реализации Проекта представлены в *Разделе 4* ОВСС.

### 3.2.4 *Проведение оценки воздействия*

#### 3.2.4.1 *Основные положения*

ОВСС представляет собой последовательный процесс, в ходе которого ставятся и решаются определенные задачи с постановкой и поиском ответов на следующие основные вопросы:

- **Прогноз воздействий:** каковы будут последствия для социальной среды вследствие реализации Проекта?
- **Оценка значимости:** является ли воздействие существенным? Насколько оно важно?

- **Снижение негативного воздействия:** если воздействие значимое, можно ли что-нибудь сделать?
- **Оценка остаточного воздействия:** остается ли негативное воздействие значимым после принятия мер по его снижению?

При наличии значимых остаточных воздействий возможно рассмотрение дополнительных мер по их снижению и проведение повторной оценки воздействий до тех пор, пока их прогнозируемый уровень не будет снижен до низкого значения с точки зрения технической и финансовой осуществимости Проекта, а сами воздействия будут признаны как находящиеся на приемлемом уровне.

#### 3.2.4.2 *Прогноз воздействий*

Первым шагом решения этой задачи является выявление на этапе предварительного проектирования на основе предварительной информации о проектных решениях и данных объектов-аналогов **потенциальных воздействий** деятельности по Проекту (видов деятельности, техногенных факторов и пр.) на социальные и социально-экономические компоненты, здоровье человека.

После того, как диапазон потенциальных воздействий уточнен, следующим шагом становится прогноз воздействий, оказываемых проектной деятельностью на компоненты окружающей природной и социальной среды. Многофакторность и разнообразный спектр воздействий определяют использование различных методов прогнозирования, в том числе количественных, полуколичественных и качественных.

Прогноз воздействий должен учитывать все заложенные в Проект элементы экологического и социального управления (т.е. технический (приборный) или процедурный контроль, заложенный в проектной документации, и реализуемый вне зависимости от условий и результатов процесса ОБСС).

При проведении ОБСС выполняется оценка возможных воздействий с учетом:

- характера изменения (что именно затрагивается и каким образом);
- интенсивности изменений;
- протяженности и распространенности;
- продолжительности, периодичности и обратимости, в соответствующих случаях - вероятности возникновения воздействия в результате нештатных или чрезвычайных ситуаций.

При прогнозировании учитывается эффект от запланированных мероприятий по снижению воздействия, предусмотренных в проектной документации.

Воздействия деятельности по Проекту на компоненты окружающей среды и социальной сферы и здоровье населения могут оказываться:

- непосредственно (**прямые** воздействия), т.е. влиять на состояние, свойства и динамику компонентов (показателей);
- опосредованно (**косвенные** воздействия), т.е. проявляться, через изменения состояния, свойств, и динамики сопряженных компонентов (ресурсов). Косвенные воздействия могут быть разных порядков или проявляться на отдаленных территориях.

Специальному рассмотрению в ходе оценке подвергаются **кумулятивные** воздействия – воздействия, заключающиеся в проявлении эффекта усиления воздействия на компоненты, зачастую внезапного и не адекватного силе рассматриваемого фактора, в результате, например, наложения или суммации воздействий деятельности различных предприятий или существования исторического воздействия (накопленного загрязнения и пр.), а также усиления эффектов воздействия самой деятельности по Проекту в течение его жизненного цикла.

Следующим шагом оценки воздействия является интерпретация информации о воздействиях с позиций их важности для социальной сферы, т.е. *оценка значимости* воздействия. Таким образом, обеспечивается информированное принятие решений ответственными лицами и обоснованное формирование отношения к Проекту заинтересованными сторонами.<sup>1</sup>

В причинно-следственной взаимосвязи, деятельность по Проекту выступает в роли техногенного фактора воздействия и складывается из конкретных *видов деятельности*. Компоненты окружающей природной среды, социальные и социально-экономические компоненты и здоровье населения выступают в роли *реципиентов* и/или конкретных, подвергаемых воздействию *ресурсов*.

Оценка **значимости воздействия** складывается из составляющих комплексной оценки (Рисунок 3.2-1), и в частности:

- оценки *силы воздействий* факторов;
- оценки *степени восприимчивости (т.е. чувствительности и уязвимости/ценности)* реципиентов и ресурсов.

<sup>1</sup> Данное определение признает, что оценка требует принятия решений, основанных на суждениях, а суждения участников процесса могут различаться. Оценка воздействий, представляемая в данном Отчете, основывается на суждениях группы по проведению ОВСС, сформулированных с учетом норм права, государственной политики, требований кредиторов, современных международных стандартов надлежащей практики и мнений заинтересованных сторон.

## Сила воздействия

Оценка силы воздействия складывается с учетом его характеристик:

- магнитуда;
- частота;
- продолжительность;
- масштаб.

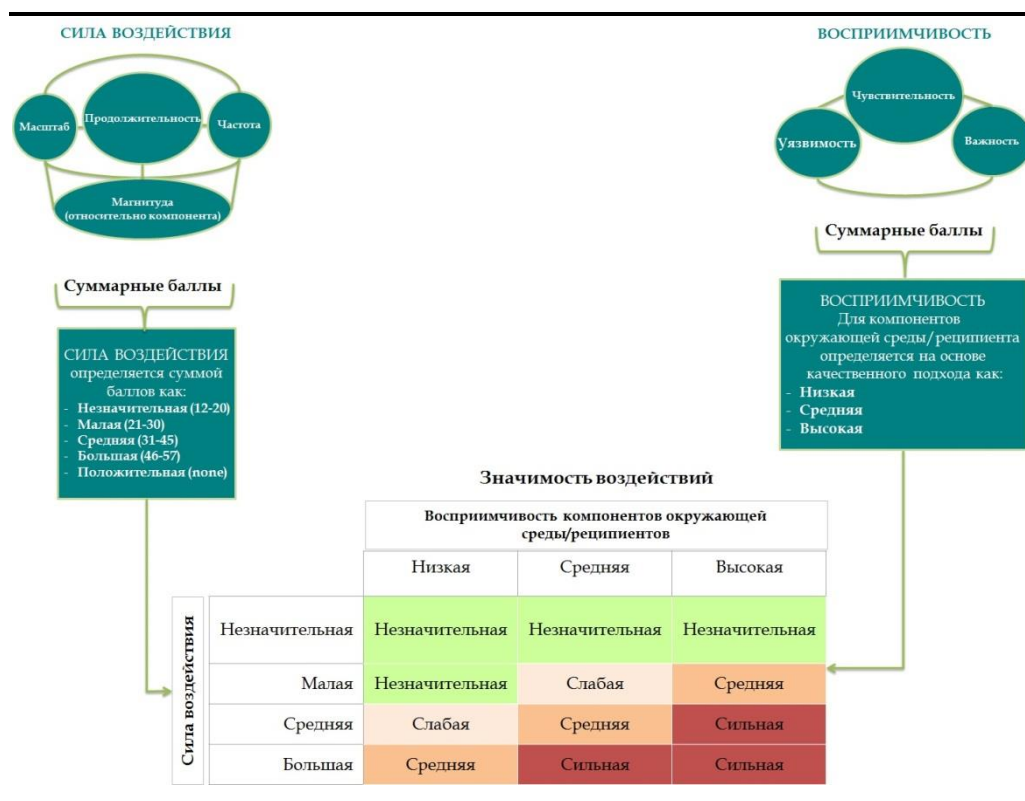


Рисунок 3.2-1 Составляющие оценки значимости воздействия

## Магнитуда воздействий

Магнитуда воздействия - выраженность (мощность) воздействия реципиентов социальной среды и здоровье человека; зависит от количества, уровня и прочих характеристик воздействующего фактора и связана со свойствами объекта (субъекта) приложения воздействия (устойчивостью, состоянием, субъективными ощущениями и пр.).

С применением 4-бальной шкалы оценки, воздействия по своей магнитуде могут быть:

### **1. незначительные;**

2. слабые;
3. средние;
4. сильные.

Магнитуда при оценке воздействий на социальные реципиенты определяется как степень изменений в жизни местного сообщества или здоровье местных жителей, к которым может привести реализация Проекта. Например, воздействие, которое приводит к принципиальному изменению в образе жизни людей или к фундаментальному изменению системы жизнеобеспечения отдельных домохозяйств, как правило, оценивается как воздействие сильной магнитуды. В то время же время воздействия, которые могут привести только к незначительным изменениям в существующих условиях жизни, будут характеризоваться незначительной или слабой магнитудой воздействия.

### Частота воздействия

Частота (вероятность) воздействий и возникновения последствий для реципиентов определяется следующими категориями:

1. **Однократно (маловероятно)** – воздействие возникает единожды в ходе реализации Проекта (маловероятно, однако существует потенциальная возможность).
2. **Редко, эпизодически** – воздействие, вызываемое особенностями строительного или производственного цикла (существует вероятность возникновения).
3. **Периодически** – воздействие возникает с закономерной частотой (высокая вероятность возникновения).
4. **Часто** – воздействие возникает, как правило, с регулярной частотой (1 раз в месяц и более) (предопределенность).
5. **Непрерывно** – подразумевается действие фактора без точек разрыва действия на протяжении определенного периода времени.

### Продолжительность

Категории продолжительности воздействия приведены в таблице (Таблица 3.2-2).

Таблица 3.2-2 Категории продолжительности воздействия

Балл	Градация	При оценке воздействий на компоненты социальной среды
1	Моментальное	Воздействие на протяжении нескольких месяцев
2	Краткосрочное	Воздействие продолжительностью до 1 года



Балл	Градация	При оценке воздействий на компоненты социальной среды
3	Среднесрочное	Воздействие на протяжении отдельных этапов реализации Проекта (строительство первой и второй очереди, пр. – несколько лет)
4	Долгосрочное	Воздействие на протяжении функционирования Проекта (несколько десятков лет)
5	Перманентное	Постоянное изменение характеристик объектов

### Масштаб воздействия

Масштаб воздействия зависит от типа, продолжительности и мощности воздействия. Категории масштаба воздействия приведены в *Таблица 3.2-3*.

**Таблица 3.2-3 Категории масштаба воздействия**

Балл	Градация	При оценке воздействий на компоненты социальной среды
1	Локальный	Воздействие на отдельный небольшой по величине населенный пункт или на группу населенных пунктов
2	Местный	Воздействие затрагивает частично или полностью территорию в пределах административного района
3	Региональный	Воздействие оказывает влияние на процессы в пределах Минской области
4	Национальный	Воздействие, затрагивающее национально значимые объекты и устойчивое развитие РБ
5	Трансграничный	Воздействие, затрагивающее территории межнационального значения, и процессы в их пределах

### Результирующая оценка силы воздействия

После определения и ранжирования магнитуды, частоты, продолжительности и масштаба воздействия проводится интегральная оценка силы воздействия путем суммирования значений градаций в баллах (пример расчета баллов приведен в *Приложении 3-1*). По результирующим суммам баллов могут быть выделены категории силы воздействия (*Таблица 3.2-4*).

**Таблица 3.2-4 Категории силы воздействия**

Сила воздействия	Результирующий балл
Незначительная	12-20
Малая	21-30
Средняя	31-45
Большая	46-57

### Определение восприимчивости компонентов социальной среды/реципиентов

Помимо характеристики силы воздействий, другим принципиальным шагом установления значимости определенного типа воздействия является определение чувствительности/уязвимости/ценности и значения подвергаемого воздействию реципиента, который может быть культурным, экономическим, антропологическим и пр.

В общем случае *уязвимость/ценность* реципиента или ресурса (Таблица 3.2-6, Таблица 3.2-5) может быть установлена на основании следующих критериев, относящихся к свойствам реципиента:

- особые свойства местного сообщества или отдельных индивидуумов, такие как, устойчивость к изменениям, адаптивность, уязвимость;
- охраняемый статус сообществ (например, КМНС);
- политика регионального правительства;
- мнение заинтересованных сторон;
- экономическая ценность;
- экспертное мнение специалистов, занятых в разработке ОВСС;
- международные/ национальные стандарты и нормативы.

Чувствительность реципиента к воздействию определяется с учетом вида воздействия.

Таблица 3.2-5 Определение восприимчивости по категориям чувствительности/уязвимости/ценности

		Уязвимость/ценность		
		Низкая	Средняя	Высокая
Чувствительность	Низкая	Низкая	Низкая	Средняя
	Средняя	Низкая	Средняя	Средняя
	Высокая	Средняя	Средняя	Высокая

Таблица 3.2-6 Категории восприимчивости реципиентов

Категория восприимчивости	Значение
<b>Низкая</b>	Высокая способность адаптироваться к изменяющимся условиям под воздействием реализации Проекта, отдельных его этапов и аспектов и ассоциированной деятельности
<b>Средняя</b>	Ограниченная адаптивная способность к изменениям условий под воздействием реализации Проекта, отдельных его этапов и аспектов и ассоциированной деятельности
<b>Высокая</b>	Адаптация к изменениям условий под воздействием реализации Проекта, отдельных его этапов и аспектов и ассоциированной деятельности чрезвычайно сложна/невозможна

### Значимость воздействия

Для обеспечения максимальной прозрачности процесса ОВСС критерии оценки воздействий четко определяются для каждого основного аспекта оценки и типа воздействий. Как правило, такие критерии учитывают возможность возникновения следующих вопросов при реализации Проекта:

- нарушение законодательных или общепринятых правовых и иных требований, например, нарушение прав землепользователей;
- негативное влияние на особо охраняемые территории или объекты, либо ценные ресурсы, например, исторические памятники, объекты культурного наследия, ценные сельскохозяйственные угодья, ключевые элементы экосистем, пр.;
- несоответствие государственной политике, например, в вопросах восстановления городской среды в районах проживания малоимущих слоев населения, защиты прав человека;
- несоответствие общепринятой международной практике и стандартам.

Если стандарты отсутствуют или в распоряжении Консультанта отсутствует достаточно информации для ранжирования значимости, значимость воздействия может быть оценена с учетом масштаба (включая временные рамки или продолжительность) воздействия и важности или качества (а в некоторых случаях для населения – и уязвимости) затрагиваемого реципиента. Качество или важность ресурса определяется с учетом его разрешенного использования на местном, региональном, государственном или международном уровне, важности для населения данной местности или более обширной территории, функции в экосистеме, или экономической ценности. При оценке уязвимости реципиентов – домохозяйств, местного населения или более широких социальных групп – учитывается их вероятная реакция на изменения, а также способность адаптироваться к воздействию и справляться с ним.

По сочетаниям полученных оценок *силы воздействия и чувствительности/уязвимости/ценности* реципиентов строится матрица **значимости воздействия** (Таблица 3.2-7).

Таблица 3.2-7 Матрица оценки значимости воздействий

		Восприимчивость компонентов окружающей среды/реципиентов		
		Низкая	Средняя	Высокая
Сила воздействия	Незначительная	Незначительная	Незначительная	Незначительная
	Малая	Незначительная	Слабая	Средняя
	Средняя	Слабая	Средняя	Сильная
	Большая	Средняя	Сильная	Сильная

При оценке значимости социальных воздействий, кроме учета параметров воздействия, описываемых выше, необходимо принимать во внимание возможность/необходимость разработки мероприятий по предотвращению (исключению), смягчению (снижению) негативных воздействий.<sup>1</sup>

Таким образом, **резльтирующая значимость** воздействия оценивается для двух случаев:

- **дополнительные меры по смягчению не требуются или не могут быть проведены** – в этом случае оценивается воздействие с учетом решений и мероприятий, заложенных Проектом;
- **дополнительные меры возможны и необходимы**, т.е. с представителями Проекта согласуется применение дополнительных мер по смягчению, - воздействие оценивается с учетом применимых специфических дополнительных мер по его смягчению.

В Таблица 3.2-9 приведена краткая обобщенная характеристика категорий значимости воздействия для реципиентов социальной и социально-экономической среды и здоровья населения.

Значимость воздействия на компоненты социальной среды может зависеть не только от объективных показателей реализации Проекта, но и от субъективных (общественных, групповых или личностных) факторов, таких как:

- разнообразие возможных реакций отдельных личностей, которые образуют группу/местное сообщество/население;
- предвзятое мнение или субъективное восприятие современных условий жизни или потенциальных воздействий и их эффектов;

<sup>1</sup> В случае положительного воздействия, как правило, рекомендуется не определять показатель значимости, если только нет достаточной базы данных для более точной характеристики воздействия. Обычно достаточно указать, что реализация Проекта окажет положительное влияние, не характеризуя степень позитивных изменений.

- различная степень уязвимости отдельных категорий местного населения к определенным типам воздействия (возрастные, половые различия, экономическая состоятельность, уровень образования и т.д.).

Таким образом, применение оценочных критериев, приводимых ниже, должно быть основано на сочетании опыта проведения социальных оценок, опыта работы в регионе реализации Проекта, а также на основе тщательно изученных социально-экономических условий района реализации Проекта.

**Таблица 3.2-8** Оценка значимости воздействия на компоненты социальной и социально-экономической среды

Значимость воздействия	Описание
<b>Незначительная</b>	Воздействия практически не вызывают изменения фоновых условий социальной среды, локальны по масштабу и временны либо краткосрочны по продолжительности и не влияют каким-либо существенно негативным образом на местное сообщество
<b>Слабая</b>	Краткосрочные неудобства, возникшие в результате/в ходе реализации Проекта, однако не вызвавшие последствий в виде долгосрочного изменения жизненного уклада либо качества жизни. Испытавшие воздействие либо с относительной легкостью адаптируются к произошедшим изменениям, либо продолжают вести прежний образ жизни.
<b>Средняя</b>	Прямые и косвенные воздействия на уклад и качество жизни местного населения. Испытавшие воздействие смогут адаптироваться к произошедшим изменениям с некоторыми трудностями и смогут вернуться к прежнему образу жизни лишь при наличии некоторой поддержки (например, компенсация вынужденного экономического переселения).
<b>Сильная</b>	Широко распространяемые отрицательные прямые и косвенные воздействия, которые практически невозможно обратить либо компенсировать. Испытавшие воздействие не могут адаптироваться к произошедшим изменениям и вести прежний образ жизни.

Значимость воздействия на здоровье человека зависит также от индивидуальных реакций.

**Таблица 3.2-9** Оценка значимости воздействия на здоровье населения

Значимость воздействия	Описание
<b>Незначительная</b>	Болезни, не требующие специального лечения, по статистике не



Значимость воздействия	Описание
	выходящие за рамки фоновых условий, либо ограниченные временные воздействия на здоровье населения, лечение которых не вызывает затруднений у местных практикующих врачей и медицинских учреждений
Слабая	Широко распространяемые краткосрочные, либо ограниченно распространяемые среднесрочные воздействия, которые, тем не менее, могут быть устранены, заболевания поддаются лечению, и не причиняют постоянного вреда здоровью человека
Средняя	Среднесрочные либо локализованные, но долгосрочные воздействия, вызывающие постоянный негативный, но не фатальный эффект
Сильная	Широко распространяемые, долгосрочные, необратимые изменения в состоянии здоровья населения регионов и групп населения более высокого уровня

### 3.2.4.5

#### *Критерии приемлемости воздействий и снижение воздействий*

В результате проведения ОВСС выявляются потенциальные значимые воздействия Проекта на социальную среду в целях их дальнейшего учета в процессе принятия решений по Проекту.

Важнейшим этапом этого процесса является определение **мероприятий, необходимых для снижения воздействий**. В некоторых случаях мероприятия по снижению воздействий уже предусмотрены при проектировании, в других случаях необходимые мероприятия должны быть определены в процессе проведения ОВСС (в случае с социальными воздействиями такие примеры достаточно редки). В процессе ОВСС выявляются значимые потенциальные воздействия, для которых в последующем совместно с командой специалистов по реализации Проекта определяются технически и финансово реализуемые, экономичные мероприятия по снижению этих воздействий до приемлемого уровня. Данные мероприятия согласовываются с разработчиками Проекта и включаются в предложения по реализации Проекта и План социальных мероприятий в качестве четких недвусмысленных обязательств.

При выявлении значимого воздействия варианты его снижения обычно рассматриваются в соответствии со следующей иерархией:

- **предотвращение / снижение на месте образования** – устранение источника воздействия или снижение воздействия в соответствии с проектными решениями;
- **ослабление на Площадке** – снижение воздействие путем проведения контролирующих мероприятий на площадке;
- **уменьшение у реципиента** – снижение воздействия путем проведения контролирующих мероприятий у реципиента;
- **восстановление** – устранение последствий воздействия путем проведения восстановительных мероприятий;

- **компенсация в материальной форме / компенсация другими средствами** – компенсация за потери, ущерб, или нарушение в случае, когда другие подходы к снижению воздействия оказываются невозможными или неэффективными.

Компенсация/нейтрализация в качестве меры по снижению воздействия обычно рассматривается в ОВОСС как крайняя мера. Компенсация может потребоваться в соответствии с национальным законодательством (иногда вне зависимости от значимости воздействия), что является обычной практикой во всем мире, например, компенсация фермеру за потерю урожая в полосе отвода трубопровода. При этом применение мер по компенсации или нейтрализации воздействия не означают, что воздействие автоматически становится «приемлемым», и не являются предлогом для отказа от рассмотрения иных форм его снижения, предусмотренных соответствующей иерархией.

## 4.1

## АДМИНИСТРАТИВНОЕ УСТРОЙСТВО

Существующая автодорога Р-80 на реконструируемом участке проходит по территории Минского и Смолевичского районов Минской области (Рисунок 4.1-1).

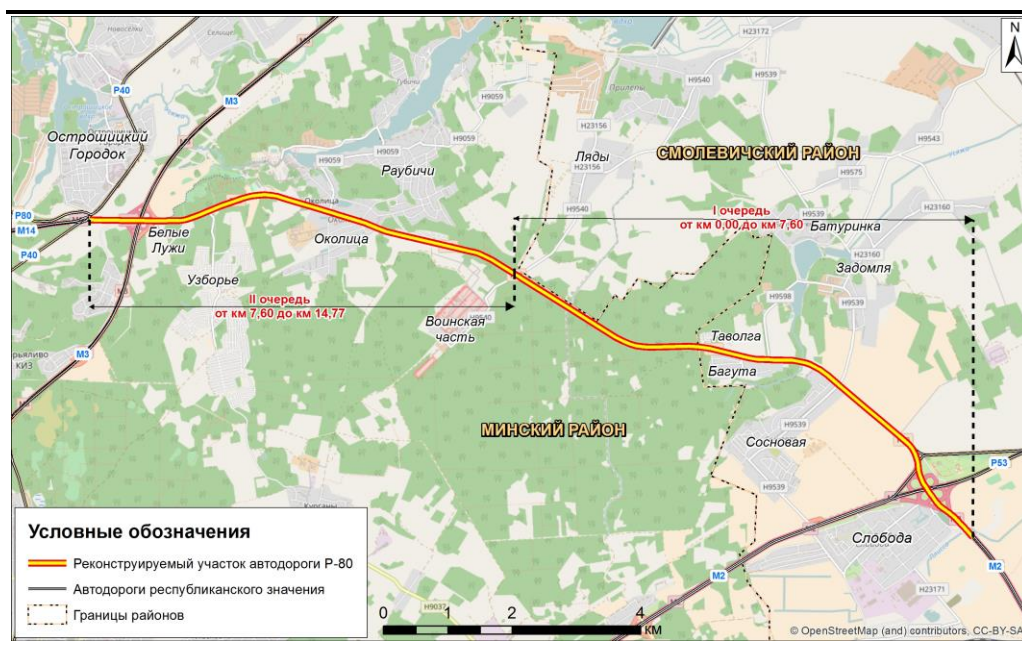


Рисунок 4.1-1 Административное деление территории реализации Проекта

Автомобильная дорога Р-80 играет важную роль в транспортном сообщении местных населенных пунктов, так и в транзитных грузоперевозках по территории Республики Беларусь.

## 4.2

## СИСТЕМА РАССЕЛЕНИЯ

Столица Республики Беларусь Минск одновременно является административным центром Минской области и Минского административного района. Район расположен в центре Минской области и республики. На севере он граничит с Вилейским, Логойским и Молодечненским, на западе – с Воложинским, на юго-западе – с Дзержинским, на юге – с Пуховичским и Узденским, на юго-западе с Червенским и на востоке – со Смолевичским районами Минской области.

Территория Смолевичского района расположена на северо-востоке центральной части Минской области. На севере район граничит с Логойским и Борисовским районами, на юго-востоке граничит с

Червенским районам, на западе граничит с Минским районом Минской области.

В административно-территориальном отношении в состав Минского района входят 18 сельских и 1 поселковый советов; в состав Смолевичского района - 9 сельсоветов.

По данным Национального статистического Комитета Республики Беларусь на 1 января 2017 года численность населения Минского района составила 208, 8 тыс. человек, Смолевичского района – 45,7 тыс. человек.

В рамках реализации Государственной программы возрождения и развития села на 2005–2010 годы на территории районов произошло формирование сети агрогородков, как базовых сельских населенных пунктов.

Автомобильная дорога Р-80 является дорогой республиканского значения и обеспечивает транспортные связи ближайших населенных пунктов Минской области и г. Минска. В зону непосредственного тяготения автомобильной дороги Р-80 Слобода – Паперня на участке км 0,000 – км 14,770 входит 27 населенных пунктов с общей численностью проживающего населения 7 085 человек.

Непосредственно к дороге примыкает ряд населенных пунктов (Рисунок 4.4.1):

- В Минском районе:
  - а/г Острошицкий городок (2800 чел.),
  - д. Белые Лужи (22 чел.),
  - д. Раубичи (483 чел.),
  - д. Околица (538 человек проживает в деревне и 819 человек проживает в городке при военной части) - *этот населенный пункт разделен автодорогой Р-80 на две части;*
- В Смолевичском районе:
  - д. Багута (53 чел.),
  - д. Сосновая (308 чел.),
  - а/г. Слобода (2882 чел.),
  - КИЗ<sup>1</sup> «Таволга» (дачный кооператив).

Основные функционально-планировочные типы перечисленных выше сельских населенных пунктов приведены в таблице ().

---

<sup>1</sup> КИЗ – кооператив индивидуальных застройщиков

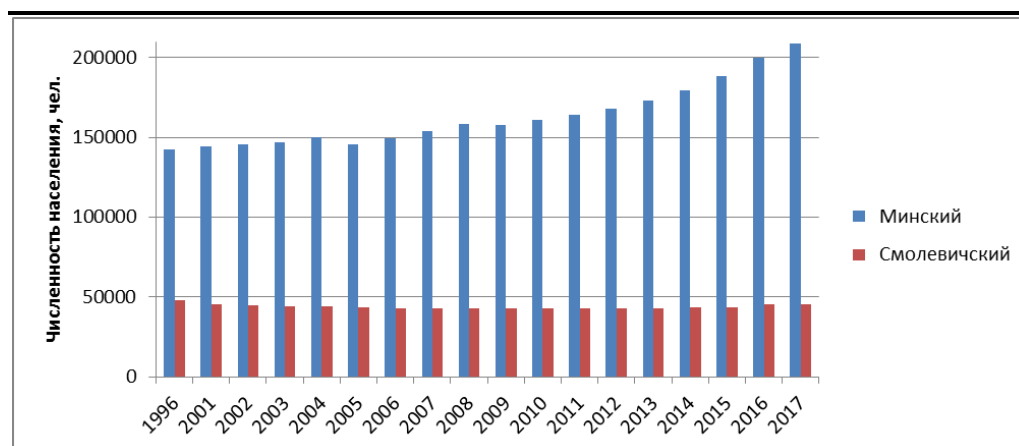
Таблица 4.2-1    Функциональные типы населенных пунктов,  
расположенных в зоне прямого влияния Проекта).

**Таблица 4.2-1** *Функциональные типы населенных пунктов, расположенных в зоне прямого влияния Проекта*

Населенный пункт	Функциональный тип
Острошицкий городок	Промышленно-сервисный многофункциональный с развитыми функциями по обслуживанию населения
Околица	Аграрный с неразвитыми функциями по обслуживанию населения
Раубичи	Рекреационный с концентрацией субъектов хозяйствования несельскохозяйственного профиля
Белые Лужи	Аграрный с неразвитыми функциями по обслуживанию населения
Слобода	Промышленно-аграрный, агропромышленный и аграрный с развитыми функциями по обслуживанию населения
Сосновая	Рекреационно-аграрный с неразвитыми функциями по обслуживанию населения
Багута	Аграрный с неразвитыми функциями по обслуживанию населения

#### 4.3 ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ

Минский район отличается благоприятной демографической ситуацией: с 2006 года наблюдается стабильный рост численности населения (Рисунок 4.3-1), сопровождавшийся увеличением рождаемости и сокращением смертности. Численность населения Смолевичского района более стабильна, однако, в последние годы также произошел небольшой рост численности населения.



**Рисунок 4.3-1** *Динамика численности населения Минского и Смолевичского районов в период с 1996 по 2017 гг., человек*

Численность городского и сельского населения на 1 января 2016 года представлена в таблице (Таблица 4.3-1). За период 2011-2016 гг. численность городского и сельского населения в Минском и Смолевичском районах увеличилась, наиболее интенсивный рост наблюдался в сельских населенных пунктах Минского района. Доля женщин в населении Минской области составляет 53,1%, мужчин – 46,9%.



**Таблица 4.3-1 Численность городского и сельского населения Минского и Смолевичского районов, 2016 год**

Район	Население всего, человек	Городское население, человек	Сельское население, человек	Городское население, %	Сельское население, %
Минский район	200 115	23 466	173 646	11,7	86,8
Смолевичский район	45 308	17 663	27 645	39,0	61,0

Демографическая ситуация в Минском районе существенно отличается от остальных районов страны. Район характеризуется стабильным естественным приростом населения, который дополняется положительной миграционной динамикой (Таблица 4.3-2). Для Смолевичского района характерна отрицательная динамика естественного движения населения, которая компенсируется миграционным приростом.

**Таблица 4.3-2 Коэффициенты естественного прироста/убыли населения в Минском и Смолевичском районах в период с 2011 по 2016 гг., ‰**

Район	Общие коэффициенты, ‰	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Минский район	Коэффициент рождаемости	15,9	17	16,5	16	16,9	15,8
	Коэффициент смертности	12	10,8	10,3	9,4	9,6	8,9
	Коэффициент естественного прироста	3,9	6,2	6,2	6,6	7,3	6,9
	Коэффициент миграционного прироста	17,8	18,5	21,4	29,3	42,1	52,1
Смолевичский район	Коэффициент рождаемости	13,7	14,9	14,9	14,1	15	14,1
	Коэффициент смертности	17,6	15,4	14,9	13,5	13,4	14,2
	Коэффициент естественного прироста	-3,9	-0,5	0	0,6	1,6	-0,1
	Коэффициент миграционного прироста	4,3	1,4	9,4	7,1	7,4	30,3

*Демографические показатели населенных пунктов, расположенных в непосредственной близости от реконструируемого участка автодороги Р-80 представлены в Таблица 4.3-3*

**Таблица 4.3-3 Естественный и миграционный прирост (убыль) населения, проживающего в зоне прямого влияния Проекта, 2016 год, человек**

Населенный пункт	Естественный прирост (убыль)			Миграционный прирост (убыль)		
	число родившихся	число умерших	естественный прирост (убыль)	число прибывших	число выбывших	миграционный прирост (убыль)
<b>Минский район</b>						
Острошицкий	23	49	-26	372	151	221

Населенный пункт	Естественный прирост (убыль)			Миграционный прирост (убыль)		
	число родившихся	число умерших	естественный прирост (убыль)	число прибывших	число выбывших	миграционный прирост (убыль)
Городок						
Белые Лужи	0	0	0	1	0	1
Околица	4	2	2	21	21	0
Раубичи	2	0	2	56	44	12
Смолевичский район						
Слобода	38	9	29	105	133	-28
Багута	1	1	0	4	2	2
Сосновая	3	2	1	52	18	34

В сельских населенных пунктах в пределах территории влияния Проекта высока доля лиц трудоспособного возраста (Таблица 4.3-4). Исключением является а/г Острошицкий Городок, где доля людей старше трудоспособного возраста достигает 30%. В целом, для населенных пунктов Смолевичского района характерна более высокая доля детей.

**Таблица 4.3-4 Численность и возрастная структура населения, проживающего в зоне прямого влияния Проекта, на 1 января 2017 года**

Наименование районов и населенных пунктов	Все население (чел.)	В общей численности – население в возрасте, в %		
		моложе трудоспособного возраста	в трудоспособном возрасте*	старше трудоспособного возраста
Минский район				
Острошицкий городок	2800	11	59	30
Околица	538	14	67	19
Раубичи	483	13	63	24
Белые Лужи	22	16	57	27
Смолевичский район				
Слобода	2882	26	60	14
Сосновая	308	21	55	25
Багута	53	24	59	17

\* В соответствии с трудовым законодательством Республики Беларусь трудоспособными считаются мужчины в возрасте с 16 до 59 лет и женщины – с 16 до 54 лет.

Минский и Смолевичский районы, как и вся Минская область, характеризуются мононациональностью с преобладанием титульной нации. **Коренные малочисленные народы на территории Минского и Смолевичского районов не проживают, в ходе реализации Проекта затронуты не будут.**

Территории реализации Проекта входит в пригородную зону г. Минска и является ключевой в территориальной организации Минской агломерации. В соответствии со схемой комплексной территориальной организации Минской пригородной зоны, территория отнесена к резервным для развития столицы страны. Социально-экономическое развитие ориентировано на:

- создание и развитие экологически безопасных предприятий малого и среднего бизнеса, связанных с экономикой г. Минска;
- активное развитие индустрии досуга и развлечений, концентрация торговли и торговой инфраструктуры;
- индустриальное развитие высокоинтенсивного сельскохозяйственного производства с усилением специализации на птицеводстве, свиноводстве, молочном скотоводстве и овощеводстве с развитым картофелеводством;
- развитие рекреационной деятельности, сориентированной на преобладание форм кратковременного отдыха (1-3 дня) с расширением спектра сопутствующих коммерческих услуг;
- развитие мультимодальных транспортно-логистических комплексов с расширенной производственной функцией.

#### 4.4.1

##### *Промышленность*

Промышленность Минского и Смолевичского районов имеет развитую структуру с предприятиями различных видов экономической деятельности и различного уровня специализации, в том числе выпускающие экспортно-ориентированную продукцию. Что касается 7 рассматриваемых населенных пунктов, то здесь работают 5 предприятий, расположенных в агрогородках.

В а/г Слобода Смолевичского района расположены:

- ЗАО «Истелла Роса» – производство вкусоароматических композиций и пищевых концентратов для напитков, кондитерских и гастрономических продуктов для предприятий пищевой промышленности (стабилизаторы, концентраты кваса, соусы, кетчупы, майонезы, красители натуральные и др.), а также производство кормовых добавок и концентратов для сельскохозяйственной отрасли;
- ООО «Производственная компания «Салатория» – производство свежих салатов, готовых к употреблению;
- ООО «Светлана» – производство бетона различных марок с доставкой, раствора кладочного цемента-песчаного, штукатурки известковой, аренда бетононасосов и автобетононасосов.

На территории Минского района, в непосредственной близости от реконструируемой дороги располагаются следующие промышленные предприятия:

- производственный складской комплекс УП «ТЕТРАЭДР» - научно-производственное предприятие, специализирующееся на разработке и изготовлении программно-аппаратных средств, применяемых в системах управления радиолокационными и радиоэлектронными системами, в том числе и в системах вооружения (а/г Острошицкий Городок);
- производственная база СООО «АМТИНЖИНИРИНГ», которая сдана в аренду ООО «Инженерный центр «АМТинжиниринг» (а/г Острошицкий Городок). Компания ООО «Инженерный центр «АМТинжиниринг» осуществляет разработку, проектирование и производство оборудования для металлообрабатывающей промышленности.

#### 4.4.2 Сельское хозяйство

В зоне примыкания к реконструируемому участку расположены два сельскохозяйственных предприятия: ОАО «Озерицкий-Агро» (Смолевичский район) и ОАО «1-ая Минская птицефабрика» филиал СХП «Острошицкий Городок» (Минский район). Основные показатели деятельности этих сельскохозяйственных организаций отражены в Таблица 4.4-1.

**Таблица 4.4-1 Основные производственные показатели ОАО «Озерицкий-Агро» и ОАО «1-ая Минская птицефабрика» филиал СХП «Острошицкий Городок» (2016 г.)**

Показатели	ОАО «Озерицкий-Агро»	ОАО «1-ая Минская птицефабрика» филиал СХП «Острошицкий Городок»
Списочная численность работников, чел.	493	287
Наличие тракторов, ед.	56	29
Наличие грузовых автомобилей, ед.	22	16
Наличие автобусов, ед.	4	1
Площадь с/х угодий, га в т.ч.:	8211	4609
площадь пашни, га	7000	4000
луговые угодья, га	1211	609
Валовый сбор зерновых и зернобобовых, тонн	14825	6780
Валовый сбор картофеля, тонн	11663	1290
Валовый сбор овощей, тонн	3733	-
Поголовье КРС, голов	6129	1500
в т.ч.: коров, голов	2360	800
Удой на корову, кг	7714	5890

Показатели	ОАО «Озерицкий-Агро»	ОАО «1-ая Минская птицефабрика» филиал СХП «Острошицкий Городок»
Объем грузоперевозок в течение года, тыс. тонн (по оценкам специалистов предприятий)	более 400	менее 400

#### 4.4.3 Торговля и сфера обслуживания

В а/г Острошицкий Городок расположено 25 объектов торговли: 17 магазинов, склады и аптека. Предприятия общественного питания представлены двумя столовыми при образовательных учреждениях.

В д. Раубичи, где расположен спортивно-оздоровительный комплекс «Раубичи», также имеются столовая, буфет и бар при учебном центре Национально-Банка Республики Беларусь, один магазин, одно мини-кафе и два кафе при гостиницах спортивно-оздоровительного комплекса «Раубичи». На км 12 автодороги Р-80, во въездной зоне комплекса расположено кафе «Оазис».

В д. Околица расположен один магазин и несколько складов.

В а/г Слобода расположены 7 магазинов розничной торговли, 2 оптовых склада, 4 павильона (один на остановочном пункте железной дороги) и один киоск.

В д. Сосновая расположено кафе Оздоровительного центра "Сосновая" ОАО «Озерицкий-Агро».

#### 4.5 РЫНОК ТРУДА И ДОХОДЫ НАСЕЛЕНИЯ

На формирование и использование трудовых ресурсов и ситуацию на рынке труда Минского и Смолевичского районов влияние оказывают:

- включение районов в состав пригородной зоны г. Минска и Минской агломерации;
- размещение на территории районов отдельных производственных и социальных объектов национального значения (например, РУП «Национальный аэропорт «Минск», который подчинен г. Минску, Республиканский центр олимпийской подготовки по зимним видам спорта «Раубичи»).

Еще одной особенностью является интенсивная маятниковая миграция между городскими и сельскими населенными пунктами районов, а также между районами и г. Минском. Географическая близость столичного рынка труда, отличающегося большой емкостью, высоким уровнем оплаты труда, динамичностью, разнообразием мест приложения труда, а также высокий уровень развития общественного транспорта в пределах Минской агломерации, обуславливает ежедневные активные перемещения трудовых ресурсов.

Кроме того, часть населения Минска в теплое время года предпочитает жить в загородных домах, расположенных в садовых товариществах и дачных кооперативах, что приводит к сезонному увеличению объемов маятниковой миграции.

Трудовые ресурсы Минского района составляют около 140 тыс. человек. В районе активно развита трудовая миграция, оборот которой составляет более 50 тыс. человек.

В структуре занятости района в целом и сельской местности частности преобладают непроизводственные сектора экономики: на торговлю и сферу услуг приходится около 60 % занятых. В целом по Минскому району в производственной сфере на промышленных предприятиях приходится около 25 % занятых в экономике, в строительстве – 9 %, в сельском и лесном хозяйстве – около 6 %.

Трудовые ресурсы Смолевичского района составляют около 65 тыс. чел. Около 1 тыс. жителей Смолевичского района работают на предприятиях и в организациях г. Минска и Минского района, что составляет примерно 1,5 % численности трудовых ресурсов района.

В структуре занятости района преобладает производственная сфера - на нее приходится около 60% занятых, из них: 55% в городах и 70% в сельской местности. Основу занятости сельской местности составляет сельское хозяйство: на него приходится около 42% работающих. Непроизводственный сектор включает: транспорт и связь (около 30% занятых), образование (18%), торговля и услуги по ремонту (15%), здравоохранение и социальные услуги (10%).

Уровень зарегистрированной безработицы в Минском районе в конце 2016 г. составил 252 человека или 0,2% к численности экономически активного населения (в 2015 г. 0,3 %), что ниже, чем среднее значение по Минской области в целом (0,7%). В Смолевичском районе - 79 человек или 0,3 % к численности экономически активного населения (в 2015 г. 0,7 %)

Основным показателем, отражающим доходы населения, является среднемесячная заработная плата работников. В 2016 г. в Минском районе она составила 890 белорусских рублей (BYN), что соответствует примерно 460 долларам (USD) (123 % к областному уровню), в Смолевичском районе – 727 белорусских рублей (BYN) или 375 долларов (USD) (около 100 % к среднеобластному уровню). Реальная заработная плата в процентах к предыдущему году в обоих районах снизилась примерно на 4 %.

Занятость жителей населенных пунктов, расположенных в непосредственной близости от автодороги Р-80, частично обеспечивается за счет трудовых миграций в Минской агломерации, частично – за счет местных предприятий и организаций. Перечень таких предприятий с численностью занятых более 50 человек представлен в Таблица 4.5-1 ниже.



**Таблица 4.5-1 Основные места приложения труда в ближайших к автодороге населенных пунктах (предприятия и организации с численностью занятых свыше 50 чел.)**

Населенный пункт	Предприятие
а/г Острошицкий Городок	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ДЭУ-5 (Дорожно-эксплуатационное управление)</li> <li>• ГУО «Острошицко-Городокская средняя школа»</li> <li>• Производственный складской комплекс УП «ТЕТРАЭДР» - научно-производственное предприятие, специализирующееся на разработке и изготовлении программно-аппаратных средств, применяемых в системах управления радиолокационными и радиоэлектронными системами, в том числе военного назначения</li> <li>• ООО «Инженерный центр «АМТинжиниринг» - разработка, проектирование и производство оборудования для металлообрабатывающей промышленности</li> <li>• Республиканская детская больница медицинской реабилитации (180 чел.)</li> <li>• ОАО «1-я Минская птицефабрика», филиал СХП «Острошицкий Городок»</li> <li>• УП «Психоневрологический интернат № 1» (439 + 100 рабочих мест вводится)</li> </ul>
д. Околица	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Военная часть 3310</li> </ul>
д. Раубичи	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Учреждение «Республиканский центр олимпийской подготовки по зимним видам спорта «Раубичи»</li> <li>• Учебный центр Национально банка РБ</li> </ul>
а/г Слобода	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ГУО «Озерицко-Слободская средняя общеобразовательная школа»</li> <li>• ЧУП «Озерицкий-Агро»</li> <li>• ОАО «Смолевичи-Бройлер» (птицефабрика)</li> </ul>
д. Сосновая	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оздоровительный центр «Сосновая»</li> </ul>

Значительную роль в формировании бюджетов домохозяйств играет личное подсобное хозяйство и использование экосистемных услуг. В сельских населенных пунктах личное подсобное хозяйство приближено к жилым домам и осуществляется на приусадебных участках (огороды, сады, домашний скот и др.). В отдельных случаях существенно пополняет бюджет домохозяйств доход от экосистемных услуг: сбора дикорастущих грибов, ягод и других растений, рыболовства, охоты.

## 4.6 ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

### 4.6.1 Здоровье населения

Общий уровень заболеваемости населения Минской области имеет тенденцию к росту, как и у всего населения страны. В 2016 г. число впервые зарегистрированных случаев заболеваемости на 100 тыс. человек составило 79 747,1. Это на 1,6 % выше, чем 5 лет назад, но на 4,2 % ниже, чем в среднем по Республике Беларусь.

По отдельным группам заболеваний наблюдаются разнонаправленные тенденции. За 5 лет сократилась заболеваемость по таким группам, как:

- инфекционные и паразитарные болезни (94,6 % к уровню 2012 г.),
- психические расстройства и расстройства поведения (91,9 %),
- болезни нервной системы (92,4 %),
- болезни костно-мышечной системы и соединительной ткани (94,1 %),
- врожденные аномалии, деформации и хромосомные нарушения (96,4 %),
- травмы, отравления и некоторые другие последствия воздействия внешних причин (96,9 %).

По всем остальным группам болезней наблюдается рост заболеваемости, наиболее высокие показатели по пяти группам:

- болезни эндокринной системы, расстройства питания и нарушения обмена веществ (132,2 % к уровню 2012 г.),
- болезни глаза и его придаточного аппарата (119,3 %),
- болезни системы кровообращения (116,9 %),
- болезни уха и сосцевидного соска (114,7 %),
- новообразования (109,3 %).

На первом месте по уровню заболеваемости находятся болезни органов дыхания – за 2016 г. число зарегистрированных случаев заболеваемости составило 40 036,7 на 100 тыс. человек, что несколько ниже среднереспубликанского уровня (43 297,5). На втором месте – травмы, отравления и некоторые другие последствия воздействия внешних причин – 7 264,3 случая на 100 тыс. человек, показатель также немного ниже, чем в среднем по стране. На третьем месте болезни кожи и подкожной клетчатки – 4 820,0, что на 16 % выше, чем у всего населения РБ. Далее идут болезни костно-мышечной и соединительной ткани – 4 537,5, по которым тоже наблюдается значительное превышение среднего республиканского уровня. Болезни системы кровообращения на пятом месте и здесь тоже превышение среднего составляет 18 %.

Среди инфекционных заболеваний преобладают грипп и острые инфекционные заболевания верхних дыхательных путей, на втором месте острые кишечные инфекции.

Свыше 40 тыс. пациентов в Минской области стоят на учете по заболеваемости злокачественными заболеваниями, свыше 940 человек – активным туберкулезом. Свыше 12 тыс. человек состоит под диспансерным наблюдением по активному туберкулезу. Около 28 тыс. человек состоит под наблюдением в организациях здравоохранения по заболеваемости алкоголизмом и алкогольными психическими заболеваниями.

Численность лиц, впервые признанных инвалидами в возрасте 18 лет и старше за 5 лет увеличилось в 1,3 раза и составило в Минской области 8 681 человек, из них женщин 4351 человек (50,1 % от общего числа признанных инвалидами). В трудоспособном возрасте впервые признано инвалидами 3 369 человек, из них 963 женщины (28,6 %).

Болезни системы кровообращения являются ведущей причиной смертности населения. В 2016 г. в Минском и Смолевичском районах, а также Минской области от этой группы болезней умер каждый второй от

общего количества умерших - 57,4 %, 56,9 и 55,0 % соответственно. Аналогичная ситуация наблюдается и среди сельского населения. На втором месте по частоте смертности – новообразования. Из общего числа умерших в Минском районе, умерли от новообразований 17,4 %, в Смолевичском районе - 12,3% и в среднем по Минской области - 13,4 %. На третьем месте по частоте смертности – внешние причины, по которым в 2016 г. умерло 7-8 % населения рассматриваемых территорий.

#### 4.6.2 *Инфраструктура здравоохранения*

Инфраструктура здравоохранения Минского и Смолевичского районов основывается на разветвленной сети учреждений здравоохранения разных уровней. Основными медицинскими учреждениями районов являются центральные районные больницы (ЦРБ), в организационную структуру которых входят поликлиники, стоматологические отделения, родильные дома, диспансеры, а также участковые больницы и фельдшерско-акушерские пункты (ФАПы), предоставляющие медицинскую помощь в сельской местности, и здравпункты (медицинские учреждения при предприятиях).

Основные показатели обеспеченности населения медицинским обслуживанием представлены в *Таблица 4.6-1*.

**Таблица 4.6-1 Показатели обеспечения медицинского обслуживания населения Минского и Смолевичского районов в 2016 году**

Район	Число практикующих врачей на 10 000 жителей	Число средних медицинских работников на 10 000 жителей	Число больничных коек на 1000 жителей
Республика Беларусь	39,8	119,9	80,5
Минская область	30,6	108,7	83,6
Минский район	52,0	122,1	121,5
Смолевичский район	14,2	55,9	65,9

В организационную структуру Минской ЦРБ входит Острошицко-Городокская амбулатория, которая предоставляет услуги здравоохранения для населенных пунктов: Острошицкий городок, Околица, Раубичи и Белые Лужи.

Неотложную помощь населению оказывает станция скорой медицинской помощи, расположенная в д. Боровляны, с отделением в а/г Сеница и постами в г. Заславле, п. Колодищи, п. Гатово.

В Острошицком городке также расположена Республиканская детская больница медицинской реабилитации. Санаторий находится вблизи оз. Усяжа.

Смолевичская ЦРБ имеет подразделение в а/г Слобода: Озерицко-Слободская врачебная амбулатория, которая также оказывает медицинские услуги для населения д. Сосновая. Медицинское

обслуживание жителей д. Багута осуществляется в Прилепской врачебной амбулатории (д. Прилепы).

Связь населенных пунктов с объектами здравоохранения в Острошицко-Городокском сельсовете осуществляется, в основном, по автодороге Р-80. Жители д. Багута могут добраться до д. Прилепы по местным дорогам, пересекающим Р-80. Жители д. Сосновая могут добраться до а/г Слобода как по автодороге Р-80, так и используя местные проезды.

## 4.7 СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

### 4.7.1 Образование

Система образования Республики Беларусь состоит из четырех основных ступеней:

- дошкольное (ясли, детские сады);
- общее базовое (на базе 9 классов средней школы, начиная с 6 лет);
- общее среднее (на базе 11 классов), начальное профессиональное (ПТУ, лицеи) и среднее специальное (техникумы, колледжи);
- высшее профессиональное.

В пределах Острошицко-Городокского сельсовета функционируют:

- ГУО1 «Острошицко-Городокская средняя школа»,
- ГУО «Острошицко-Городокский ясли-сад»,
- ГУО «Острошицко-Городокский межшкольный учебно-производственный комбинат» (начальное профессиональное образование).

Учащиеся, проживающие в д. Раубичи и д. Белая Луза, подвозятся к Острошицко-Городокской средней школе. Школа находится на удалении 1,4 км от дороги Р-80.

В пределах Озерицко-Слободского сельсовета функционируют:

- ГУО «Озерицко-Слободская средняя общеобразовательная школа»,
- ГУО «Озерицко-Слободской детский сад»,
- ГУО «Учебно-педагогический комплекс «Прилепский детский сад – средняя общеобразовательная школа».

В Озерицко-Слободской средней школе обучаются дети из 17 ближайших деревень Минского и Смолевичского районов. Школа находится на удалении 1,2 км от дороги Р-80. В школе функционирует Отделение биатлона и футбола от ГУ «Специализированная детско-юношеская школа олимпийского резерва Смолевичского райисполкома».

---

<sup>1</sup> Государственное учреждение образования

Подвоз учащихся осуществляется школьными автобусами, в том числе с движением по трассе Р-80. Территория школы огорожена, не имеет прямого выхода к трассе Р-80.

Территории детских садов, расположенных в Острошицком Городке и Слободе, не имеют выхода к реконструируемому участку автодороги Р-80 (детские сады удалены от трассы на 1,2 и 1,9 км соответственно).

#### 4.7.2

#### *Спорт*

На территории Минского района получили развитие крупнейшие спортивные комплексы республиканского значения:

- Центр олимпийской подготовки конного спорта и коневодства в п. Ратомка,
- «Минский областной центр олимпийского резерва по конному спорту» в д. Урожайная,
- РУП «Олимпийский спортивный комплекс «Стайки» в д. Ельница,
- Центр олимпийской подготовки по зимним видам спорта в д. Раубичи,
- Центр подготовки по парусному спорту в д. Качино,
- Центральный аэроклуб им. С.И. Грицевца в д. Боровая,
- гребной канал РШВС в г. Заславль.

Рядом с п. Колодищи построен в 2011 г. гольф-клуб.

В Смолевичском районе большая часть спортивных объектов функционируют при средних школах в виде спортивных залов, спортивных площадок и полей, а также при многочисленных оздоровительных объектах. Крупные специализированные и комплексные спортивные объекты расположены, главным образом, в районном центре и городе областного подчинения Жодино.

РЦОП «Раубичи» является единственным спортивным объектом, подъезд к которому осуществляется от автодороги Р-80. Спортивный комплекс является спортивным объектом национального значения и предоставляет широкий спектр услуг на высоком уровне, в том числе организация международных соревнований по зимним видам спорта.

#### 4.7.3

#### *Культура*

Минский район имеет широкую сеть учреждений культуры. По состоянию на 2016 г. здесь функционировали 37 клубных учреждений, при которых работают различные клубы по интересам, в том числе множество любительских коллективов. На территории района функционирует 27 библиотек.

В Острошицком Городке работают сельский Дом культуры и сельская библиотека. В д. Раубичи расположен «Музей белорусского народного искусства».

Сеть учреждений культуры Смолевичского района включает городские и сельские дома культуры, библиотеки, кинотеатры, музеи и другие учреждения. В г. Смолевичи функционируют Смолевичский городской Дом культуры, центральная районная и детская библиотеки, Орджоникидзевская библиотека-филиал, музей, автоклуб, кинотеатр и районный Центр ремесел.

В а/г Слобода из учреждений культуры представлена Озерицко-Слободская сельская библиотека.

#### 4.8

#### **ИНЖЕНЕРНАЯ И КОММУНАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА**

Жилищно-коммунальное обслуживание в сельских населенных пунктах Минского и Смолевичского районов осуществляется коммунальными унитарными предприятиями (далее – КУП) «ЖКХ Минского района» и «Смолевичское ЖКХ». Характеристика инженерно-коммунальной инфраструктуры в населенных пунктах реконструируемого участка автотрассы Р-80 представлена в *Таблица 4.8-1*.



**Таблица 4.8-1** Состояние коммунально-инженерной инфраструктуры в населенных пунктах Минского и Смолевичского районов, расположенных вблизи автодороги Р-80

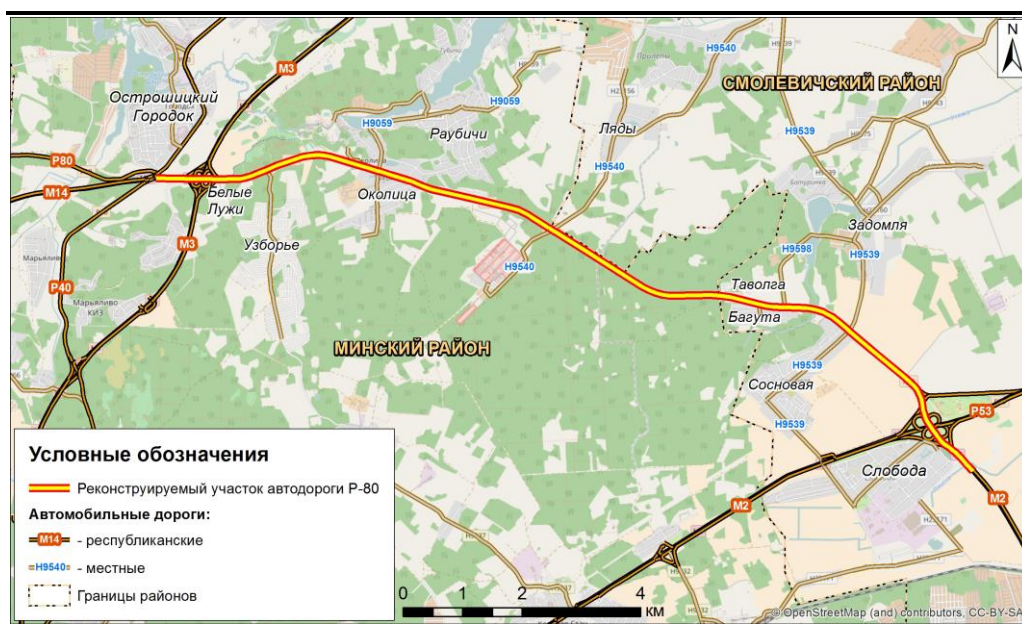
Сельский населенный пункт	Водопровод	Канализация	Электричество	Отопление	Газоснабжение
<b>Минский район</b>					
Острошицкий Городок	Преобладает централизованная система водоснабжения (80%)	Централизованная система канализации охватывает около 60 % жилого фонда	Электрифицирован весь жилой фонд	Преобладает централизованное отопление (60% жилого фонда)	Газифицировано 60 % жилого фонда. Около 30 % жилого фонда использует сжиженный газ.
Раубичи	Преобладает автономная система водоснабжения, ориентированная на использование колодезной и скважинной воды	Централизованная система канализации отсутствует. Автономная система канализации охватывает около 80% жилого фонда	Электрифицирован весь жилой фонд	Автономное. Преобладает (100% жилого фонда) печное отопление (в домах с проведенным природным газом сохраняется печное отопление)	Газифицировано 60 % жилого фонда.  Около 20 % жилого фонда использует сжиженный газ
Белые Лужи	Преобладает автономная система водоснабжения, ориентированная на использование колодезной воды	Система канализации отсутствует	Электрифицирован весь жилой фонд	Автономное. Преобладает (100% жилого фонда) печное отопление	Около 80 % жилого фонда использует сжиженный газ
Околица	Преобладает автономная система водоснабжения, ориентированная на использование колодезной воды	Централизованная система канализации отсутствует. Автономная система канализации охватывает около 80% жилого фонда	Электрифицирован весь жилой фонд	Автономное. Преобладает (100% жилого фонда) печное отопление (в домах с проведенным природным газом сохраняется печное отопление)	Около 80 % жилого фонда использует сжиженный газ

Сельский населенный пункт	Водопровод	Канализация	Электричество	Отопление	Газоснабжение
Смолевичский район					
Слобода	Централизованная водоснабжения система создана в 1970 гг. и охватывает 80% жилого фонда	Централизованная система канализации построена в 1982 г. и охватывает 40% жилого фонда. Автономная система канализации охватывает около 50% жилого фонда	Электрифицирован весь жилой фонд	Централизованное охватывает 40 % жилого фонда. Преобладает (30% жилого фонда) печное отопление (в домах с проведенным природным газом сохраняется печное отопление)	Газифицировано 60 % жилого фонда. Около 30% используют сжиженный газ
Сосновая	Преобладает автономная система водоснабжения, ориентированная на использование колодезной воды	Централизованная система канализации отсутствует. Автономная система канализации охватывает около 50 % жилого фонда	Электрифицирован весь жилой фонд	Преобладает печное отопление	Газифицировано 30% жилого фонда. Около 40% используют сжиженный газ
Багута	Преобладает автономная система водоснабжения, ориентированная на использование колодезной воды	Централизованная система канализации отсутствует. Автономная система канализации охватывает около 60 % жилого фонда.	Электрифицирован весь жилой фонд	Автономное. Преобладает (96% жилого фонда) печное отопление (в домах с проведенным природным газом сохраняется печное отопление)	Газифицировано 60 % жилого фонда. Около 30% жилого фонда использует сжиженный газ

## 4.9.1

## Дорожная сеть

Минский и Смолевичский районы имеют хорошо развитую сеть автомобильных и железных дорог, хорошую обеспеченность пассажирскими перевозками. Автодорожная сеть в районе реализации Проекта представлена на *Рисунок 4.9-1* Автодорожная сеть в районе реализации Проекта.



**Рисунок 4.9-1** Автодорожная сеть в районе реализации Проекта

В Смолевичском районе, в пределах территории реализации Проекта, сеть автомобильных дорог представлена:

- республиканскими автомобильными дорогами:
  - М-2 Минск – Национальный аэропорт «Минск»;
  - Р-53 Слобода – Новосады;
  - Р-80 Слобода – Паперня;
- местными автомобильными дорогами:
  - Н-9539 Усяжа – Задомля – Слобода;
  - Н-9540 Прилепы – Ляды;
  - Н-9598 Задомля – Багута.

В Минском районе в пределах территории реализации Проекта сеть автомобильных дорог представлена:

- республиканскими автомобильными дорогами:
  - М-3 Минск–Витебск;
  - М-14 Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска;
  - Р-40 Боровляны–Логойск;

- Р-80 Слобода–Паперня;
- местными автомобильными дорогами:
  - Н-9059 Околица–Раубичи–Крестиново;
  - подъезд от Р-80 к д.Узборье.

#### 4.9.2 *Автобусное сообщение*

В связи с прохождением автодороги Р-80 в непосредственной близости от населенных пунктов и спортивного комплекса «Раубичи», по рассматриваемому участку осуществляется интенсивное движение общественного транспорта (от 12 до 86 рейсов в сутки).

Пассажирские перевозки осуществляют:

- на территории Смолевичского района:
  - Филиал «ОАО Миноблавтотранс» «Автомобильный парк № 18» (г. Жодино): 29 маршрутов в направлении «Смолевичи – Минск – Смолевичи»,
- на территории Минского района – филиалы государственного предприятия «Минсктранс» (г. Минск):
  - «Автобусный парк №4»: 20 маршрутов в направлении «Минск-Смолевичи-Минск»,
  - и «Автобусный парк №5»: 21 маршрут в направлении «Минск-Смолевичи-Минск».

По трассе реконструируемого участка автодороги Р-80 организовано движение автобусов малой вместимости через д. Слобода Смолевичского района ООО «Евровиза» по маршрутам:

- №469-ТК «Минск – Орешники – Смолевичи – Плиса – Черницкий» (15 машин в сутки в одном направлении),
- № 470-ТК «Минск – Динаровка – Смолевичи» (80 машин в сутки в одном направлении),
- № 463-ТК «Минск – Гончаровка – с/т «Атлант-2» (Дубровка)» (2 машины в сутки в одном направлении).

Пассажироперевозки на автобусах малой вместимости в направлении «Минск-Острошицкий городок-Минск» осуществляет ОДО «Экспресслинии» (13 машин в сутки в одном направлении).

Транспортное сообщение между д. Раубичи и Минском осуществляется только посредством автобусного сообщения, осуществляемого ОАО «Миноблавтотранс» и ГУП «Минсктранс».

#### 4.9.3 *Интенсивность движения*

Существующая интенсивность движения по дороге Р-80 составляет от 4,3 до 9,1 тыс. авт./сутки (Рисунок 4.9-2 Интенсивность движения на 2017 год по автомобильной дороге Р-80 Слобода – Паперня на участке км 0,0 –

км 14,7, автомобилей в сутки), перспективная на двадцатилетний период превысит 12 тыс. авт./сутки (Рисунок 4.9-3).

Как видно из Рисунок 4.9-2 ниже, на пересечениях автодороги Р-80 с местными дорогами и проездами происходит перераспределение транспортного потока. Наиболее существенное перераспределение происходит на пересечении в д. Околица и на подъездах к деревням Сосновая и Задомля.

Интенсивность движения на пересечении в д. Околица складывается преимущественно из легковых автомобилей (их доля составляет 94%). На подъездах к деревням Задомля и Сосновая существенную роль играет грузовой транспорт: его доля в транспортном потоке составляет 14,5 и 25,3% соответственно.

#### 4.9.4

##### *Связь*

На территории Смолевичского района находится уникальное сооружение, размещено рядом с деревней Емельяново – единственная в республике и в странах СНГ станция спутниковой связи, которая осуществляет электронную связь с Индией, Китаем, США, Израилем и рядом других стран.

Покрытие территории мобильной связью, предоставляемой всеми, работающими на территории Беларуси операторами, является полным (100 %).

5330=3814+287+48+1181 - I число после знака '=' легковые автомобили,  
 II число после знака '=' микроавтобусы,  
 III число после знака '=' автобусы,  
 IV число после знака '=' грузовые автомобили

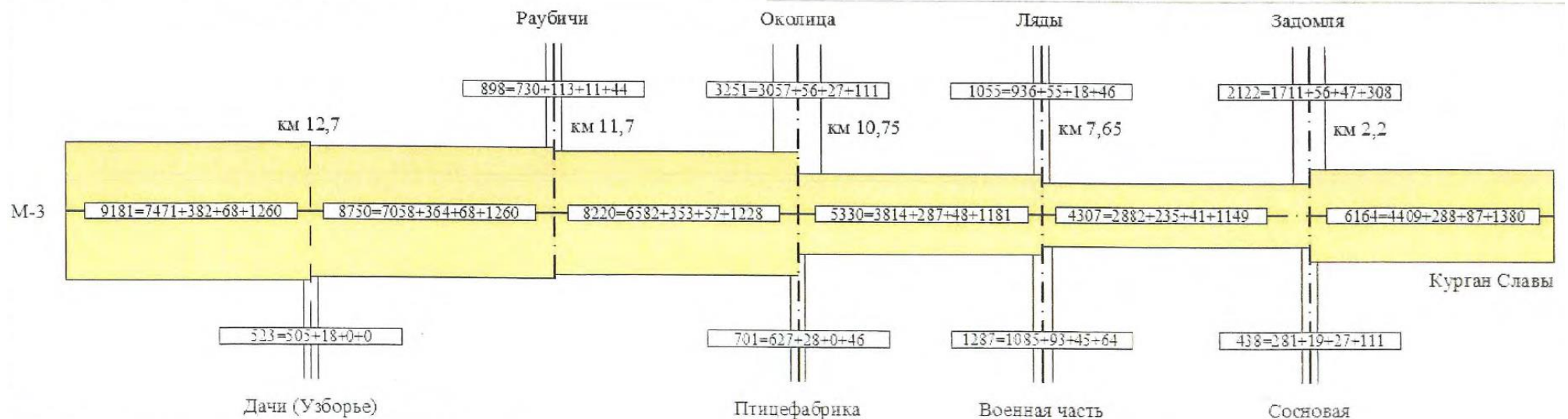


Рисунок 4.9-2 Интенсивность движения на 2017 год по автомобильной дороге Р-80 Слобода - Паперня на участке км 0,0 - км 14,7, автомобилей в сутки



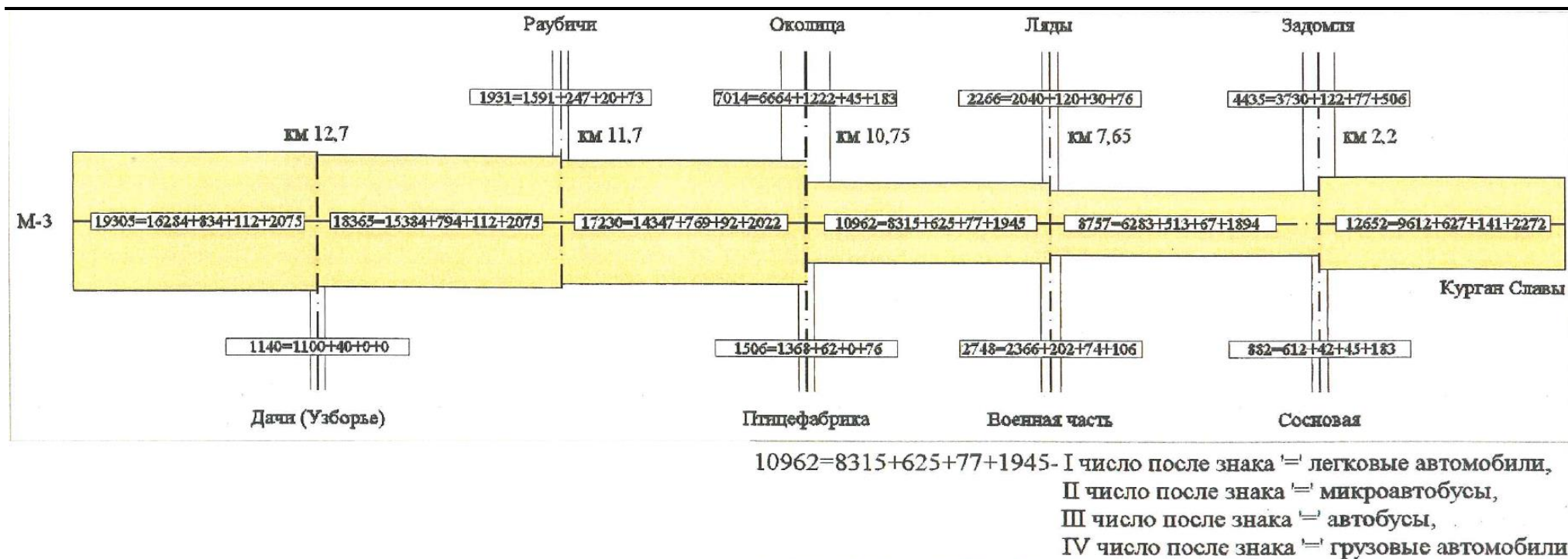


Рисунок 4.9-3 Перспективная интенсивность движения на 2040 год по автомобильной дороге Р-80 Слобода – Панерня на участке км 0,0 – км 14,7, автомобилей в сутки

## 4.10 *КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ И ТУРИЗМ*

### 4.10.1 *Культурное наследие*

Реконструируемый участок автомобильной дороги не затрагивает площади и территории, отнесенные к памятникам культуры и истории. Важными объектами культурного наследия, наиболее близкими к автодороге на реконструируемом участке, являются:

- Мемориальный комплекс «Курган Славы» - памятник Великой Отечественной войны, расположен в Смолевичском районе, на 21-м км магистрали М2 Минск – Национальный аэропорт «Минск»,
- костел Святого Матвея в д. Раубичи (размещена экспозиция Музея белорусского народного искусства),
- Памятник военнослужащим Великой Отечественной войны: танк Т-34 и обелиск односельчанам-подпольщикам (км 14,7 автодороги Р-80).

В соответствии с требованиями национального законодательства Республики Беларусь, случаи обнаружения археологических артефактов в ходе проведения земляных работ должны сообщаться в ГНУ «Институт Истории Национальной Академии Наук Беларуси» для организации дополнительных археологических исследований.

### 4.10.2 *Отдых и туризм*

В соответствии с «Генеральной схемой размещения и развития зон отдыха Белорусской ССР» на территории Минской области определены к развитию:

- 2 курорта республиканского значения «Ждановичи» и «Нарочь»;
- 4 зоны отдыха республиканского значения «Березино», «Вилейка», «Ивенец», «Столбцы»;
- 50 зон отдыха местного значения.

На территории Минского района работает 10 туристических организаций, 25 гостиниц, 18 санаторно-курортных и оздоровительных организаций.

Туристические услуги оказывают 21 организация, в том числе 7 учреждений санаторно-оздоровительной направленности (87% туристических услуг). Это в первую очередь санатории «Юность», «Криница», «Белорусочка», «Пралеска».

В пределах территории реализации Проекта представлены следующие места рекреации:

- Острошицкое водохранилище,
- Пруд в д. Околица,
- Дубровское водохранилище,
- Озеро Задомля,
- Лесные массивы вблизи населенных пунктов.

### 5.1 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА СИСТЕМУ РАССЕЛЕНИЯ

Реализация Проекта будет способствовать улучшению транспортных связей в Минском и Смолевичском районах, а также Минской области в целом. Увеличение мобильности населения в условиях развития городов-спутников Минска может привести к росту населенных пунктов и дачных кооперативов.

*Воздействие является положительным.*

### 5.2 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ДЕМОГРАФИЮ

На этапе строительства будет задействовано около 100-200 работников. Планируется, что работники будут проживать в г. Минск и доставляться до места работы автотранспортом подрядчика. РУП «Минскавтодор-Центр» продолжит обслуживание трассы на этапе эксплуатации. Таким образом, миграционный приток, напрямую связанный с реализацией Проекта, не ожидается.

*Воздействие на демографическую ситуацию на этапе строительства отсутствует.*

Реализация Проекта будет способствовать улучшению транспортной инфраструктуры и потенциальному росту мобильности населения. В условиях развития городов-спутников Минска, это может способствовать усилению миграционных процессов, связанных с переездом на постоянное место жительства в район реализации Проекта, трудовыми миграциями и миграциями выходного дня.

*На текущий момент недостаточно информации, чтобы оценить направление этого воздействия и его значимость.*

### 5.3 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОНОМИКУ

#### 5.3.1 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.*

### 5.3.2 *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». На этапе строительства рядом будет располагаться вспомогательная строительная площадка, которая по окончании строительства будет трансформирована в парковочное пространство для посетителей спортивного центра Раубичи. Эти обстоятельства, а также 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-80<sup>19</sup>.

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

*Оценка воздействия представлена в Разделе 6.3.1.*

## 5.4 ВОЗДЕЙСТВИЕ РЫНОК ТРУДА И ДОХОДЫ НАСЕЛЕНИЯ

Ожидается, что численность строительных работников для проведения работ по каждой очереди будет не более 200 чел. Для проведения

---

<sup>19</sup> Включая пересечение трассы в прямом направлении, съезды с трассы на местные автодороги и съезды на трассу, предполагающие левые повороты

строительных работ Клиент планирует привлечь подрядные строительные организации, зарегистрированные в Минской области, располагающие достаточным штатом работников.

Эксплуатацию автодороги Р-80 до и после реконструкции будет осуществлять РУП «Минскавтодор-Центр», в связи с чем не планируется дополнительное привлечение обслуживающего персонала.

*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.*

## 5.5

### **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.

*Воздействие оценивается в Разделе 6.2.2.*

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.

*Воздействие оценивается в Разделе 6.3.2.*

## 5.6

### **ВОЗДЕЙСТВИЕ НА СОЦИАЛЬНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ**

Планируется, что работники, задействованные на этапе строительства, будут проживать в г. Минск. Таким образом, увеличение нагрузки на объекты социальной инфраструктуры в районе реализации Проекта на этапе строительства не ожидается.

Объекты социальной инфраструктуры удалены от автодороги Р-80, в связи с чем, отрицательные воздействия, связанные с проведением строительных работ и увеличением трафика не ожидаются.

На этапе эксплуатации не планируется привлечение дополнительных трудовых ресурсов, в связи с чем, увеличение нагрузки на объекты социальной инфраструктуры не ожидается.

*Отрицательные воздействия на социальную инфраструктуру отсутствуют.*

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.*

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 дополнительном количестве электроэнергии и ее потенциальных источниках недоступна.*

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

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.

*Оценка воздействия на транспортную инфраструктуру на этапе строительства представлена в Разделе 6.2.1.*

Воздействие на транспортную инфраструктуру на этапе эксплуатации будет связано с реконструкцией автодороги Р-80, строительством новых проездов и путепроводов, реконструкцией местных проездов в д. Околица<sup>20</sup>.

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.

---

<sup>20</sup> 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.



*Воздействия на транспортную инфраструктуру на этапе эксплуатации являются положительными.*

#### **5.9 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ**

Согласно имеющейся информации, реализация Проекта не затрагивает существующие (выявленные) объекты культурного наследия.

В ходе проведения строительных работ возможно обнаружение случайных находок, которые могут быть определены как объекты культурного и археологического наследия.

В соответствии с требованиями национального законодательства Республики Беларусь, случаи обнаружения археологических артефактов в ходе проведения земляных работ должны сообщаться в ГНУ «Институт Истории Национальной Академии Наук Беларуси» для организации дополнительных археологических исследований.

*Отрицательные воздействия на объекты культурного наследия не ожидаются.*

#### **5.10 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ**

Устройство новых проездов и путепроводов предполагает отвод земельных участков организаций, чьи земли прилегают к трассе Р-80.

*Оценка воздействия на землепользователей представлена в Разделе 6.1.1.*

#### **5.11 ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОСИСТЕМНЫЕ УСЛУГИ**

Реконструкция автодороги Р-80, включая строительство новых проездов и путепроводов, не окажет воздействия на экосистемные услуги, поскольку участок полосы отвода не предоставляет значимых экосистемных услуг для местного населения.

*В связи с этим воздействие Проекта на экосистемные услуги не оценивается.*

#### **5.12 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;

Данные по современному состоянию атмосферного загрязнения, уровням шума и пылению приведены в ОВОС, обновленном в соответствии с результатами Анализа пробелов. Воздействию качества уровня жизни населения рассмотрено исходя из прогнозируемого увеличения интенсивности движения. Оценка воздействия представлена в Разделе 6.3.2.

- 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,
- Кроме того, местными жителями высказано опасение потери стоимости недвижимости, расположенной вдоль реконструируемой трассы.

Воздействия, связанные с ухудшением визуальных характеристик ландшафта, увеличением транспортных расходов населения, нарушением связности населенных пунктов, а также потенциальной потери стоимости недвижимости далее оцениваются в Разделе 6.3.3.

**6.1 ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП****6.1.1 Воздействие Проекта на землепользователей****6.1.1.1 Направления воздействия Проекта****Воздействие на землепользователей - физических(ое) лиц(о)**

По состоянию на июль 2017 г. в соответствии с проектными решениями по реконструкции автодороги и строительству транспортной развязки в д. Околица требовался отвод земельных участков частных землепользователей.

В ходе консультаций с общественностью в июле - августе 2017 года было принято решение о перепроектировании развязки в д. Околица. 3 августа Клиентом было обнародовано альтернативное предложение по устройству развязки. Соответствующие изменения внесены в отчет об ОВОС, который подлежит обсуждению с общественностью в период с 16 сентября 2017 года по 15 октября 2017 года<sup>21</sup>.

Таким образом, по состоянию на начало октября 2017 года отвод земельных участков, находящихся в частной собственности, не требуется. Воздействие оценивается как *отсутствующее*.

**Воздействие на землепользователей - организации**

Расширение трассы Р-80 и строительство новых развязок потребует отвода части земель сельскохозяйственного предприятия ЧУП «Озеричский-Агро» и ОАО «1-я Минская птицефабрика». Характеристика воздействия представлена в таблице ниже (Таблица 6.1-1).

---

<sup>21</sup> .

Таблица 6.1-1 Характеристика воздействия на землепользователей – организации

Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование
Продолжительность	Перманентно	Земли отводятся для реконструкции автодороги Р-80 и строительства транспортных развязок
Частота	Однократно	-
Масштаб	Локальный	Отвод земель будет происходить в пределах нескольких метров от существующей автодороги Р-80
<b>Магнитуда:</b>		
ЧУП «Озерицкий-Агро»	Слабая	Площадь отводимых земель составит менее 1 % земель, находящихся в распоряжении с/х предприятия. На отводимых участках помимо сельскохозяйственных угодий могут находиться лесозащитные полосы, отделяющие поля от автодороги.
ОАО «1-ая Минская птицефабрика»	Слабая	Площадь отводимых земель составит менее 1 % земель, находящихся в распоряжении с/х предприятия.

#### 6.1.1.2 Реципиенты, чувствительные к рассматриваемому воздействию

Реципиентами рассматриваемого воздействия являются сельскохозяйственные организации.

Для осуществления реконструкции автодороги Р-80 необходимо изъятие части земель сельскохозяйственного предприятия ЧУП «Озерицкий-Агро» и ОАО «1-ая Минская птицефабрика». Отвод земель в обоих случаях будет проходить по краю с/х угодий и не приведет к разделению участков, однако, в земельный отвод, изымаемый у ЧУП «Озерицкий-Агро» могут попасть лесозащитные насаждения, восстановление которых может привести к дополнительным расходам сельскохозяйственной организации. В связи с этим восприимчивость реципиента оценивается как *средняя*. Восприимчивость ОАО «1-ая Минская птицефабрика» оценивается как *низкая*.

#### 6.1.1.3 Оценка воздействий и рисков

Оценка значимости воздействий на землепользователей приведена в таблице ниже (Таблица 6.1-2).

Таблица 6.1-2 Оценка значимости воздействий на землепользователей

Воздействие	Сила воздействия	Восприимчивость реципиентов	Значимость потенциального воздействия
Отвод земельного участка организации ЧУП	Средняя	Средняя	Среднее по значимости

«Озерицкий-Агро»			<b>воздействие</b>
Отвод земельного участка «1-ая Минская Птицефабрика»	Средняя	Низкая	<b>Низкое по значимости воздействие</b>

#### 6.1.1.4

#### Смягчающие мероприятия

##### Минимизация воздействия

Проектирование трассы Р-80, проездов и путепроводов было осуществлено при условии минимального отвода земель. В плане участок дороги после реконструкции полностью совмещен с существующим направлением.

По результатам консультаций с общественностью, которые прошли 31 июля 2017 года, Клиентом совместно с Проектировщиком было принято решение пересмотреть проектные решения относительно транспортной развязки в д. Околица на научно-техническом совете (НТС), который состоялся 3 августа 2017 года в Министерстве транспорта и коммуникаций.

По результатам НТС транспортная развязка была вынесена за пределы населенного пункта. Таким образом, был исключен отвод земельных участков принадлежащих физическим лицам.

##### Компенсация воздействия, связанного с отводом земель сельскохозяйственной организации

В соответствии с ТР 5 одним из способов смягчения неблагоприятных воздействий в связи с приобретением земель является предоставления компенсации за потерю имущества в размере стоимости его замещения.

В соответствии с ТР 5 нормы компенсации в рамках Проекта должны быть прозрачными и последовательными. Компенсация должна предоставляться до перемещения или введения в действие ограничений на доступ.

Законодательством Республики Беларусь предусмотрена выплата компенсаций за изъятие земель.

В соответствии с Положением о Порядке определения размера убытков, причиненных землепользователям изъятием у них земельных участков и сносом расположенных на них объектов недвижимости компенсации подлежат упущенная выгода сельскохозяйственных организаций, крестьянских (фермерских) хозяйств при изъятии у них сельскохозяйственных земель. При предоставлении земельного участка на срок более десяти лет компенсация организации устанавливается в размере пятикратной величины чистого дохода с изымаемого земельного участка. Чистый доход определяется по результатам кадастровой оценки земель.

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

*При условии выполнения компенсационных и смягчающих мероприятий воздействие, связанное с отводом земель сельскохозяйственных предприятий будет минимизировано, его значимость оценивается как незначительная.*

## 6.2 ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА

### 6.2.1 Воздействия Проекта на транспортную инфраструктуру

#### 6.2.1.1 Направления воздействия Проекта

В связи с транспортировкой грузов для реконструкции автодороги Р-80 ожидается увеличение трафика на республиканских и местных дорогах Минской области. Регулярное интенсивное использование дорожного полотна на этапе строительства, возможно, будет приводить к более высокой скорости износа транспортной сети.

Ввиду ранней стадии разработки Проекта, интенсивность грузовых перевозок и маршруты транспортировки грузов не известны. На этапе обоснования инвестиций были определены поставщики основных строительных материалов и конструкций (см. подробнее Раздел 2.3.3), а также необходимые объемы строительных материалов.

Предполагается, что для транспортировки грузов будут использованы ряд республиканских и местных дорог Минской области (предполагаемые маршруты транспортировки грузов и строительных материалов представлены в Разделе 2.3.4).

Наиболее существенное воздействие будет оказано на местные автодороги и население, проживающее вблизи этих дорог.

Значительное негативное воздействие, связанное с движением автотранспорта по республиканским дорогам не ожидается в силу их статуса, существующей интенсивности движения и повышенных мер транспортной безопасности.

*В связи с этим, воздействия, связанные с транспортировкой по республиканским дорогам, далее не оцениваются.*

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),
  - 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.

Усредненная интенсивность перевозок строительных материалов по Проекту была рассчитана исходя из объемов основных строительных материалов, планируемой длительности строительства, а также грузоподъемности автотранспорта ОАО «Белдортранс».

Современная интенсивность движения на дорогах Н8364, Н9031 и Н9037 принята аналогичной интенсивности движения по автодорогам, пересекающим автодорогу Р-80.<sup>23</sup> В результате, расчетное увеличение интенсивности движения по местным автодорогам при перевозке строительных материалов составит не более 3%.

Ввиду отсутствия данных о потребности строительства в конструкциях, интенсивность движения автотранспортных средств по улицам г. Заславль и г. Фаниполь и прилегающим к ним трассам может быть оценена только на качественном уровне. Ожидается, что объем перевозок конструкций будет меньше объемов поставок строительных материалов.

---

<sup>23</sup> Исходя из количества и размера населенных пунктов, наличия предприятий вблизи автодорог.



Таблица 6.2-1 Характеристика воздействий на транспортную инфраструктуру

Маршрут	Автодорога (населенный пункт)	Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование	Сила воздействия
Транспортировка песка из карьера «Черкаassy» до трассы Р-1	Н8364 (д. Черкаасы)	Продолжительность	Среднесрочная	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	Средняя
		Частота	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		Масштаб	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги	
		Магнитуда	Средняя	Усредненная интенсивность движения по дороге в период строительства составит от 9 до 14 ТС/сутки	
Транспортировка крупных железобетонных изделий от ЗЖБМК «Фаниполь» до трассы Р-1	Н8364 или ул. Заводская и ул. Комсомольская (г. Фаниполь)	Продолжительность	Среднесрочная	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	Малая
		Частота	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		Масштаб	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги и улицы	
		Магнитуда	Незначительная	Ожидается, что объем перевозок конструкций будет меньше объемов поставок строительных материалов.	
Транспортировка цемента, щебня, песка из отсева дробления, водопропускных труб и катионной эмульсии из промышленной зоны Заславля до трассы Р-28	Ул. Заводская; Ул. Советская или Н8941 (г. Заславль)	Продолжительность	Среднесрочная	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	Средняя
		Частота	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		Масштаб	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги и улицы	
		Магнитуда	Слабая	Усредненная интенсивность перевозок цемента и щебня по улицам и дорогам города в период строительства составит от 4 до 7 ТС/сутки. Ожидается, что объем перевозок конструкций	

Маршрут	Автодорога (населенный пункт)	Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование	Сила воздействия
				будет меньше объемов поставок строительных материалов.	
Транспортировка цемента, песка и щебня от республиканской трассы М-2 до АБЗ «Королев Стан».  Транспортировка асфальтобетона и бетона от АБЗ «Королев Стан» до республиканской трассы М-2	Н9037 (д. Скураты, д. Королев Стан)	<b>Продолжительность</b>	Среднесрочное	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	<b>Большая</b>
		<b>Частота</b>	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		<b>Масштаб</b>	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги	
		<b>Магнитуда</b>	Сильная	Усредненная интенсивность движения по дороге в период строительства составит т 47 до 89 ТС/сутки	
Транспортировка цемента и щебня от трассы Р-28 до трассы Р-58	Н9031 (д. Загорье, д. Семково, д. Приморье д. Лапоровичи, военный городок 137А, садовые товарищества «Армеец», «Заценьский Родник» и «Авиатор», базы отдыха у Заславского водохранилища)	<b>Продолжительность</b>	Среднесрочное	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	<b>Средняя</b>
		<b>Частота</b>	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		<b>Масштаб</b>	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги	
		<b>Магнитуда</b>	Средняя	Усредненная интенсивность движения по дороге в период строительства составит от 4 до 7 ТС/сутки	

Реципиентами воздействия, связанного с увеличением трафика по местным автодорогам будет выступать качество дорожного полотна местной улично-дорожной сети.

Автодороги, которые, предполагается, будут использованы для транспортировки грузов, являются асфальтированными. Уязвимость транспортной инфраструктуры по отношению к увеличению нагрузки можно оценить как низкую. Ценность реципиентов оценивается исходя из наличия альтернативных транспортных маршрутов для населенных пунктов.

Оценка восприимчивости реципиентов представлена в Таблица 6.2-2 ниже.

**Таблица 6.2-2 Оценка восприимчивости реципиентов к воздействию на транспортную инфраструктуру**

Реципиенты	Обоснование	Чувствительность	Ценность	Восприимчивость
Н8364	Дорога асфальтирована, проходит по краю д. Черкассы, не является единственным или основным транспортным маршрутом для местных жителей.	Низкая	Низкая	Низкая
	Дорога асфальтирована, проходит по краю г. Фаниполь, является не единственным, но оптимальным транспортным маршрутом для местных жителей.	Низкая	Средняя	Низкая
г. Фаниполь: ул. Заводская и ул. Комсомольская	Улицы асфальтированы, проходят по жилой зоне г. Фаниполь, являются не единственными, но оптимальными транспортными маршрутами для местных жителей	Низкая	Средняя	Низкая
г. Заславль: ул. Заводская и ул. Советская	Улицы асфальтированы, проходят по центру города, являются основными транспортными маршрутами города	Низкая	Высокая	Средняя
Н8941	Дорога асфальтирована, является обьездной дорогой г. Заславль	Низкая	Средняя	Низкая
Н9037	Дорога асфальтированная, проходит по центру д. Скураты, является единственной помимо грунтовых дорог к полям	Низкая	Высокая	Средняя
	Дорога асфальтированная, проходит по жилой зоне д. Королев Стан, является единственной для нескольких домов и оптимальным маршрутом для жителей восточной части деревни	Низкая	Высокая	Средняя

Реципиенты	Обоснование	Чувствительность	Ценность	Восприимчивость
Н9031	Дорога асфальтирована, проходит по краю д. Загорье, д. Лапоровичи, военного городка 137А, садового товарищества «Армеец», является единственным транспортным маршрутом для местных жителей.	Низкая	Высокая	Средняя
	Дорога асфальтирована, проходит по краю д. Семково, является не единственным, но оптимальным транспортным маршрутом для части местных жителей.	Низкая	Низкая	Низкая
	Дорога асфальтирована, проходит по краю баз отдыха у Заславского водохранилища, является единственным транспортным маршрутом для отдыхающих и персонала.	Низкая	Высокая	Средняя
	Дорога асфальтирована, проходит по краю д. Приморье, является единственным транспортным маршрутом для большей части местных жителей.	Низкая	Высокая	Средняя
	Дорога асфальтирована, проходит по краю садовых товариществ «Заценьский Родник», «Авиатор», является не единственным, но основным транспортным маршрутом для местных жителей	Низкая	Средняя	Низкая

### 6.2.1.3 Оценка воздействий и рисков

Использование транспортной инфраструктуры на этапе строительства Проекта потенциально может привести к ухудшению качества местных автодорог. Основные характеристики воздействия приведены в Таблица 6.2-3.

Таблица 6.2-3 Оценка значимости воздействия на транспортную инфраструктуру

Реципиенты воздействия: Дорога/улица (населенный пункт)	Сила воздействия	Восприимчивость	Оценка значимости воздействия
Н8364 (д. Черкаassy)	Средняя	Низкая	Слабое
Н8364, ул. Заводская и ул. Комсомольская (г. Фаниполь)	Малая	Низкая	Незначительное
ул. Заводская и ул. Советская (г. Заславль)	Средняя	Средняя	Среднее
Н8941 (г. Заславль)	Средняя	Низкая	Слабое

Реципиенты воздействия: Дорога/улица (населенный пункт)	Сила воздействия	Восприимчивость	Оценка значимости воздействия
Н9037 (д. Скураты, д. Королев Стан)	Большая	Средняя	Сильное
Н9031 (д. Загорье, д. Лапоровичи, военный городок 137А, садовое товарищество «Армеец», базы отдыха у Заславского водохранилища, д. Приморье)	Средняя	Средняя	Среднее
Н9031 (д. Семково, садовые товарищества «Заценьский Родник» и «Авиатор»))	Средняя	Низкая	Слабое

#### 6.2.1.4 Смягчающие мероприятия

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.

### 6.2.2 Воздействие Проекта на здоровье и безопасность населения

#### 6.2.2.1 Направления воздействия Проекта

Воздействие Проекта на здоровье и безопасность населения на этапе строительства будет связано с увеличением трафика в связи с перевозкой грузов и строительных материалов по местным дорогам. Потенциальное увеличение трафика может привести к пылению, увеличению выбросов

загрязняющих веществ, повышению уровня шума, а также возрастанию риска возникновения ДТП.

На момент проведения оценки воздействий на социальную сферу данные об объемах перевозки грузов, расчетной интенсивности движения и маршрутах транспортировки, а также расчеты атмосферного загрязнения отсутствовали, в связи с ранней стадией проектирования.

В связи с этим, оценка воздействия на здоровье и безопасность населения основывается на расчетном увеличении интенсивности движения в связи с перевозкой строительных материалов. Ввиду отсутствия данных о потребности строительства в конструкциях, интенсивность движения автотранспортных средств по улицам г. Заславль и г. Фаниполь и прилегающим к ним трассам может быть оценена только на качественном уровне. Ожидается, что объем перевозок конструкций не будет превышать объемы поставок строительных материалов.

Характеристика воздействий представлена в *Таблица 6.2-4* ниже.

Таблица 6.2-4 Характеристика воздействий на здоровье и безопасность населения

Маршрут	Автодорога	Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование	Сила воздействия
Транспортировка песка из карьера «Черкаassy» до трассы Р-1	Н8364 (д. Черкаassy)	Продолжительность	Среднесрочная	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	Средняя
		Частота	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		Масштаб	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги	
		Магнитуда	Средняя	Усредненная интенсивность движения по дороге в период строительства составит от 9 до 14 ТС/сутки	
Транспортировка крупных железобетонных изделий от ЗЖБМК «Фаниполь» до трассы Р-1	Н8364 или ул. Заводская и ул. Комсомольская	Продолжительность	Среднесрочная	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	Малая
		Частота	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		Масштаб	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги и улицы	
		Магнитуда	Незначительная	Ожидается, что объем перевозок конструкций будет меньше объемов поставок строительных материалов.	
Транспортировка цемента, щебня, песка из отсева дробления, водопропускных труб и катионной эмульсии из промышленной зоны Заславля до трассы Р-28	Ул. Заводская; Ул. Советская или Н8941	Продолжительность	Среднесрочная	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	Средняя
		Частота	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		Масштаб	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги и улицы	
		Магнитуда	Слабая	Усредненная интенсивность перевозок цемента и щебня по улицам и дорогам города в период строительства составит от 4 до 7 ТС/сутки. Ожидается, что объем перевозок конструкций	



Маршрут	Автодорога	Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование	Сила воздействия
				будет меньше объемов поставок строительных материалов.	
Транспортировка цемента, песка и щебня от республиканской трассы М-2 до АБЗ «Королев Стан».  Транспортировка асфальтобетона и бетона от АБЗ «Королев Стан» до республиканской трассы М-2	Н9037 (д. Скураты, д. Королев Стан)	<b>Продолжительность</b>	Среднесрочное	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	<i>Большая</i>
		<b>Частота</b>	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		<b>Масштаб</b>	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги	
		<b>Магнитуда</b>	Сильная	Усредненная интенсивность движения по дороге в период строительства составит т 47 до 89 ТС/сутки	
Транспортировка цемента и щебня от трассы Р-28 до трассы Р-58	Н9031 (д. Загорье, д. Семково, д. Приморье, др.)	<b>Продолжительность</b>	Среднесрочное	Увеличение трафика в связи с транспортировкой грузов для Проекта будет временным и ограничится этапом строительства (не более 22 месяцев)	<i>Средняя</i>
		<b>Частота</b>	Часто	Транспортировка грузов будет осуществляться регулярно в течение проведения строительных работ	
		<b>Масштаб</b>	Местный	Воздействие ожидается только на местные дороги	
		<b>Магнитуда</b>	Средняя	Усредненная интенсивность движения по дороге в период строительства составит от 4 до 7 ТС/сутки	

Потенциальное воздействие на здоровье и безопасность будет связано с группами населения, проживающего вблизи предполагаемых транспортных путей, используемых в рамках Проекта.

В непосредственной близости от путей транспортировки располагается ряд населенных пунктов. В *Приложении 2* представлена характеристика селитебной территории<sup>24</sup>, расположенной на первой линии от автодорог и улиц, по которым, предполагаемо, будет осуществляться доставка грузов. Оценка восприимчивости реципиентов основывалась на характеристиках селитебной территории:

- Воздействие на безопасность:
  - Расположение селитебной зоны относительно дороги,
  - Наличие пешеходных переходов,
  - Расположение въездов на дворовые территории и участки.
- Воздействие на здоровье:
  - Расстояние от дороги до жилых домов,
  - Наличие деревьев между дорогой и жилыми домами,
  - Состояние обочины.

Итоговые значения восприимчивости реципиентов представлены в *Таблица 6.2-5* ниже.

**Таблица 6.2-5 Оценка восприимчивости реципиентов к воздействию на здоровье и безопасность**

Реципиент	Восприимчивость реципиентов к воздействию на здоровье	Восприимчивость реципиентов к воздействию на безопасность
Д. Черкассы (Н8364)	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>
Г. Фаниполь (Н8364)	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>
Г. Фаниполь (Ул. Заводская, Ул. Комсомольская)	<i>Высокая</i>	<i>Средняя</i>
Г. Заславль (Ул. Заводская, Ул. Советская)	<i>Высокая/Средняя</i>	<i>Высокая</i>
Г. Заславль (Н8941)	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>
Д. Скураты, д. Королев Стан (Н9037)	<i>Высокая</i>	<i>Высокая</i>
Д. Загорье, Д. Семково, базы отдыха, Д. Приморье, Военный городок 137А, садовые товарищества «Заценьский Родник» и «Авиатор», «Текстильщик» (Н9031)	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>

<sup>24</sup> Характеристика селитебной территории была выполнена на основе космоснимков территории, которые были доступны в открытых источниках информации

Использование транспортной инфраструктуры на этапе строительства Проекта потенциально может привести к воздействию на здоровье и безопасность населения. Основные характеристики воздействия приведены в Таблица 6.2-6 ниже.

**Таблица 6.2-6 Оценка значимости воздействия на здоровье и безопасность населения**

Реципиент	Сила воздействия	Восприимчивость реципиентов	Значимость потенциального воздействия
<b>Воздействие на здоровье</b>			
Д. Черкассы (Н8364)	Средняя	Средняя	Среднее
Г. Фаниполь (Н8364)	Малая	Средняя	Слабое
Г. Фаниполь (Ул. Заводская, Ул. Комсомольская)	Малая	Высокая	Среднее
Г. Заславль (Ул. Заводская, Ул. Советская)	Средняя	Высокая	Высокое
Г. Заславль (Н8941)	Средняя	Средняя	Среднее
Д. Скураты, д. Королев Стан (Н9037)	Большая	Высокая	Сильное
Д. Загорье, Д. Семково, базы отдыха, Д. Приморье, Военный городок 137А, садовые товарищества «Заценьский Родник» и «Авиатор», «Текстильщик» (Н9031)	Средняя	Средняя	Среднее
<b>Воздействие на безопасность</b>			
Д. Черкассы (Н8364)	Средняя	Средняя	Среднее
Г. Фаниполь (Н8364)	Малая	Средняя	Слабое
Г. Фаниполь (Ул. Заводская, Ул. Комсомольская)	Малая	Средняя	Слабое
Г. Заславль (Ул. Заводская, Ул. Советская)	Средняя	Высокая	Сильное
Г. Заславль (Н8941)	Средняя	Средняя	Среднее
Д. Скураты, д. Королев Стан (Н9037)	Большая	Высокая	Сильное
Д. Загорье, Д. Семково, базы отдыха, Д. Приморье, Военный городок 137А, садовые товарищества «Заценьский Родник» и «Авиатор», «Текстильщик» (Н9031)	Средняя	Средняя	Среднее

Так как маршруты транспортировки строительных материалов и конструкций на этапе обоснования инвестиций не были определены, в качестве мероприятия, сокращающего отрицательные воздействия на здоровье и безопасность местных жителей, рекомендуется приоритетное использование республиканских автомобильных дорог.

В качестве дополнительно рекомендуемых мероприятий по смягчению воздействий предлагается реализовать ряд мероприятий по улучшению условий дорожной безопасности:

- Разработать и внедрить среди подрядных организаций процедуры по обеспечению безопасности дорожного движения (с особым вниманием к движению в границах населенных пунктов);
- Внедрить механизм подачи жалоб для местного населения и водителей, где могут быть отражены вопросы и опасения, связанные с дорожной безопасностью;
- Провести информирование населения о реализуемых РУП «Минскавтодор-Центр» мероприятиях по обеспечению дорожной безопасности;
- В случае обращений местных жителей реализовать ряд мероприятий по улучшению условий дорожной безопасности в затрагиваемых населенных пунктах при взаимодействии со службами государственной автоинспекции:
  - Устройство дополнительных пешеходных переходов,
  - Установление дополнительных ограничений скорости (до 40 км/час в пределах населенных пунктов),
  - Устройство искусственных неровностей - элементов принудительного снижения скорости транспортных средств, др.,
  - Установление запрета на движение грузового транспорта по улицам деревни в ночное время.

## 6.3

### *ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ*

### 6.3.1

#### *Воздействие Проекта на местные предприятия*

#### 6.3.1.1

##### *Направления воздействия Проекта*

Реализация Проекта и устройство транспортных развязок в разных уровнях приведут к увеличению дальности поездки автотранспорта предприятий, осуществляющих свою деятельность в пределах территории реализации Проекта.

Увеличение дальности поездки в зависимости от направления движения и используемой транспортной развязки может составить до 8 км<sup>25</sup> для автотранспорта местных предприятий.

Исходя из усредненного расхода топлива легковых автомобилей на 1 км пути и стоимости топлива<sup>26</sup> в Республике Беларусь на август 2017 года, ожидается, что увеличение дальности поездки на 8 км приведет к дополнительным расходам организаций, использующих грузовой автотранспорт, примерно на 2,67 BYN (1,37 USD) на одну поездку.

Характеристики воздействия приведены в Таблица 6.3-1 ниже.

**Таблица 6.3-1** *Характеристика воздействия, связанного с увеличением транспортных расходов населения*

Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование
<b>Продолжительность</b>	Перманентное	Транспортные развязки будут использоваться в течение всего срока эксплуатации автодороги Р-80.
<b>Частота</b>	Непрерывно	Транспортные развязки будут использоваться ежедневно.
<b>Масштаб</b>	Местный	Увеличение пробега будет характерно для организаций, расположенных в пределах Острошицко-Городокского и Озерицко-Слободского сельских советов.
<b>Магнитуда</b>	Средняя	Увеличение дальности поездок для предприятий составит до 8 км на одну поездку.
<b>Сила воздействия</b>	Большая	<i>Сила воздействия оценивается исходя из средней магнитуды и постоянного характера воздействия как ведущей характеристики</i>

#### 6.3.1.2 *Реципиенты, чувствительные к рассматриваемому воздействию*

Реципиентами рассматриваемых воздействий являются предприятия и организации, осуществляющие свою деятельность в пределах территории Острошицко-Городокского и Озерицко-Слободского сельских советов, прилегающей к автодороге Р-80. Наиболее существенное воздействие будет оказано на ЧУП «Озерицкий-Агро». Предприятие используют автодорогу Р-80 при передвижении сельскохозяйственной техники к полям, а также при грузовых перевозках сельскохозяйственной продукции.

<sup>25</sup> Максимальное увеличение дальности поездки для пользователей местных автодорог с учетом проектирования транспортной развязки на улицах д. Околица

<sup>26</sup> Официальный веб-сайт государственного производственного объединения «Белоруснефть» (Дата обращения 2 августа 2017 года)  
<http://www.belorusneft.by/sitebeloil/ru/center/azs/center/fuelandService/price/>

Характеристика восприимчивости реципиентов представлена в Таблица 6.3-2 ниже.

**Таблица 6.3-2 Оценка восприимчивости реципиентов к увеличению дальности поездок**

Реципиенты	Обоснование	Восприимчивость
С/х организации: • ЧУП «Озерицкий-Агро»	Автодорога Р-80 разделяет производственные объекты и сельскохозяйственные угодья предприятий	Средняя

#### 6.3.1.3 Оценка воздействий и рисков

Значимость воздействий на качество и уровень жизни населения была оценена исходя из различной восприимчивости реципиентов (Таблица 6.3-3).

**Таблица 6.3-3 Оценка значимости воздействий на местные предприятия**

Реципиент	Сила воздействия	Восприимчивость реципиента	Значимость потенциального воздействия
С/х организации: ЧУП «Озерицкий-Агро»	Большая	Средняя	Сильное

#### 6.3.1.4 Смягчающие мероприятия

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 Славы<sup>27</sup>. Изменение проектного решения минимизировало увеличение транспортных расходов сельскохозяйственной организации.

Кроме того, в результате изменения проектного решения относительно развязки в д. Околица( см. Раздел 2.4.3), рассматриваемое воздействие было исключено для ОАО «1-я Минская птицефабрика».

<sup>27</sup> 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

## 6.3.2 Воздействие Проекта на здоровье и безопасность населения

### 6.3.2.1 Направления воздействия Проекта

Основными реципиентами воздействия Проекта на атмосферный воздух и шумовые характеристики являются жители, расположенных вдоль трассы домов, прежде всего, в д. Околица.

В ходе проведения ОВОС Проектировщиком были оценены воздействия Проекта на атмосферный воздух и уровень шума на расстояние 7 м от дороги в результате увеличения пропускной способности а/д Р-80 и прогнозируемого роста интенсивности движения.

Характеристика и оценка силы воздействия в соответствии с приведенными в ОВОС расчетами представлена в Таблица 6.3-4 ниже.

Таблица 6.3-4 Характеристика воздействия на здоровье и безопасность населения

Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование
Продолжительность	Перманентное	Увеличение трафика ожидается на всем этапе эксплуатации
Частота	Непрерывно	В соответствии с прогнозом ГП «Белгипродор» ожидается постоянный рост интенсивности движения
Масштаб	Локальный	Воздействие ожидается на жителей д. Околица
Магнитуда	Незначительная	Суммарный показатель загрязнения атмосферного воздуха «Р», определяемый по максимальным значениям расчетных максимально-разовых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе, на территории размещения объекта реконструкции соответствует допустимой степени загрязнения атмосферы (источник – ОВОС ред. Декабрь 2017)
Сила воздействия	Средняя	Сила воздействия оценивается исходя из незначительной магнитуды и постоянного характера воздействия



Реципиентами данного воздействия выступают жители д. Околица. Охрана здоровья и безопасность населения являются одним из ключевых требований Банка к реализации проектов<sup>28</sup>. В связи с этим, ценность реципиентов оценивается как высокая.

В соответствии со спецификой воздействия были выделены группы реципиентов, различающиеся чувствительностью к рассматриваемым воздействиям. Группы реципиентов могут пересекаться, например, на улицах Луговая, Солнечная и Центральная, скорее всего, проживают дети и пожилые люди и, возможно, инвалиды.

В Таблица 6.3-5 ниже представлена оценка восприимчивости реципиентов на основании их высокой ценности и различной чувствительности.

**Таблица 6.3-5 Оценка восприимчивости реципиентов к воздействию на здоровье и безопасность**

Группа реципиентов	Обоснование	Чувствительность	Ценность	Восприимчивость
<b>Воздействие на здоровье</b>				
Особо-уязвимые группы населения: <ul style="list-style-type: none"> <li>Инвалиды-колясочники,</li> <li>Люди пожилого возраста.</li> </ul>	Инвалиды и пожилые люди чувствительны к рассматриваемым воздействиям в силу более уязвимого состояния здоровья и ограниченной мобильности.	Высокая	Высокая	<b>Высокая</b>
Все жители	Улицы Центральная, Солнечная и Луговая замыкают в кольцо центральную часть деревни. В связи с этим, увеличение выбросов загрязняющих веществ, шума и пыли может ощущаться не только жителями домов на данных улицах, но также и ближайшими к ним домами соседних улиц.	Средняя	Высокая	<b>Средняя</b>
<b>Воздействие на безопасность</b>				
Особо-уязвимые группы населения: <ul style="list-style-type: none"> <li>Дети,</li> <li>Инвалиды-колясочники,</li> <li>Люди пожилого</li> </ul>	Дети являются наиболее чувствительными к воздействию на безопасность, в силу несформировавшегося представления о правилах дорожного движения и существенного увеличения интенсивности движения на улицах ранее доступных для прогулок и игр.	Высокая	Высокая	<b>Высокая</b>

<sup>28</sup> Требование к реализации 4. Охрана здоровья и безопасность

Группа реципиентов	Обоснование	Чувствительность	Ценность	Восприимчивость
возраста.	Инвалиды и пожилые люди чувствительны к рассматриваемым воздействиям в силу их ограниченной мобильности.			
Все жители	На пересечении ул. Центральная и ул. Солнечная расположен единственный в деревне магазин, которым пользуются местные жители. Данные улицы будут основными проездами для транспортной развязки в д. Околица. Воздействия, связанные с увеличением трафика	Средняя	Высокая	Средняя

### 6.3.2.3 Оценка воздействий и рисков

Оценка значимости воздействия на здоровье и безопасность населения была проведена исходя из различной восприимчивости реципиентов (Таблица 6.3-6).

Таблица 6.3-6 Оценка значимости воздействий на здоровье и безопасность населения

Реципиент	Сила воздействия	Восприимчивость реципиента	Значимость потенциального воздействия
<b>Воздействие на здоровье</b>			
Особо-уязвимые группы населения:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Инвалиды-колясочники,</li> <li>Люди пожилого возраста.</li> </ul>	Большая	Высокая	<b>Сильное</b>
Все жители д. Околица	Большая	Средняя	<b>Сильное</b>
<b>Воздействие на безопасность</b>			
Особо-уязвимые группы населения:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Дети,</li> <li>Инвалиды-колясочники,</li> <li>Люди пожилого возраста.</li> </ul>	Большая	Высокая	<b>Сильное</b>
Все жители д. Околица	Большая	Средняя	<b>Сильное</b>

### 6.3.2.4 Смягчающие мероприятия

В условиях прогнозируемого непрерывного роста трафика, ожидается, что его повышение затронет и интенсивность использования развязки и подъездных дорог местного пользования. В связи с этим необходимо реализовать ряд мероприятий по улучшению условий дорожной

безопасности при взаимодействии со службами государственной автоинспекции:

- Устройство пешеходных переходов и дорожек (тротуаров) на остальных улицах,
- Установка оград на пешеходных дорожках, препятствующих выходу детей на проезжую часть;
- Установление запрета на движение грузового транспорта по улицам деревни в ночное время.

Кроме того, в ходе консультаций с заинтересованными сторонами, некоторыми жителями были высказаны опасения, связанные с уже ощущаемой ими на настоящий момент, в условиях эксплуатации Р-80 в ее нынешнем состоянии, вибрации внутри своих домов. На период строительства, а также в связи с намерением устройства бетонного покрытия в ходе реконструкции, жители ожидают увеличения эффекта вибрации. В связи с этим рекомендуется:

- Выполнить опрос местных жителей и выявить дома/людей, ощущающих вибрацию в условиях до начала реконструкции дороги;
- Для выявленных домов/жителей провести репрезентативные (статистически значимые) замеры вибрационных характеристик до начала строительных работ;
- В зависимости от полученных результатов провести обследования и расчеты устойчивости зданий, фундаментов, а также оценить потенциальное воздействие на здоровье вибрационных эффектов, в том числе с учетом субъективного фактора беспокойства;
- На основе полученных характеристик и с учетом мнения затрагиваемых жителей определить компенсационные мероприятия (например, при необходимости, укрепление фундаментов; вплоть до переселения).

### **6.3.3 Воздействие Проекта на качество и уровень жизни**

#### **6.3.3.1 Направления воздействия Проекта**

##### **Ухудшение визуальных характеристик ландшафтов**

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

В большей степени данное воздействие затронет жителей д. Околица. В других местах установок шумозащитных экранов реципиенты находятся на достаточном удалении от домов и приусадебных участков.

Характеристики воздействия приведены в Таблица 6.3-7.

Таблица 6.3-7 Характеристика воздействия на визуальные свойства ландшафтов

Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование
<b>Устройство шумозащитных экранов</b>		
<b>Продолжительность</b>	Перманентное	Шумозащитные экраны устанавливаются на весь срок эксплуатации автодороги Р-80
<b>Частота</b>	-	-
<b>Масштаб</b>	Местный	Общая длина экранов вдоль населенных пунктов составит около 7 км
<b>Магнитуда</b>	Слабая	Высота и конкретное место размещения шумозащитных экранов будут определены на этапе разработки строительного проекта исходя из расчетов уровней шума. Документация будет проходить санитарную и экологическую экспертизу. Приоритетным местом размещения экранов является кромка дорожного полотна. Таким образом, экраны будут максимально удаляться от жилой застройки в сторону дороги. Для сохранения исходных инсоляционных характеристик потенциально затрагиваемых участков предусмотрено устройство частично прозрачных стенок.
<b>Сила воздействия</b>	Средняя	Сила воздействия оценивается исходя из слабой магнитуды и постоянного характера воздействия как ведущей характеристики

### Увеличение транспортных расходов

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 км для личных автомобилей местных жителей.

Исходя из усредненного расхода топлива легковых автомобилей на 1 км пути и стоимости топлива<sup>30</sup> в Республике Беларусь на август 2017 года, ожидается, что увеличение дальности поездки на 2,6 км приведет к дополнительным расходам жителей, пользующихся личным автотранспортом, примерно на 0,35 BYN (0,18 USD) на одну поездку.

Характеристики воздействия приведены в Таблица 6.3-8.

<sup>30</sup> Официальный веб-сайт государственного производственного объединения «Белоруснефть» (Дата обращения 2 августа 2017 года)  
<http://www.belorusneft.by/sitebeloil/ru/center/azs/center/fuelandService/price/>

Таблица 6.3-8 Характеристика воздействия, связанного с увеличением транспортных расходов населения

Параметр	Характеристика воздействия	Обоснование
Продолжительность	Перманентное	Транспортные развязки будут использоваться в течение всего срока эксплуатации автодороги Р-80
Частота	Непрерывно	Транспортные развязки будут использоваться ежедневно
Масштаб	Местный	Увеличение пробега будет характерно для жителей ближайших к дороге населенных пунктов Острошицко-Городокского и Озеричко-Слободского сельских советов
Магнитуда	Слабая	Увеличение дальности поездок для населения составит не более 2,6 км на одну поездку
Сила воздействия	Средняя	<i>Сила воздействия оценивается исходя из слабой магнитуды и постоянной продолжительности воздействия как ведущей характеристики</i>

### Ухудшение связности территории

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. Однако финальные проектные решения позволили откорректировать первоначальные негативные оценки данного воздействия:

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. В конечном варианте обустройства исключены запреты на пользование этих съездов.
2. Обустройство подземного пешеходного перехода будет выполнено в непосредственной близости от существующего наземного

пешеходного перехода. Таким образом, ухудшения условий перемещения маломобильных групп населения не ожидается.

3. В восточной части деревни Околица по просьбам местных жителей будет устроен дополнительный подземный пешеход и проезд для малой техники. Этот фактор улучшит связность двух частей населенного пункта.

Таким образом, воздействие, связанное с ухудшением связности территорий в результате изменения проектных решений исключено.

#### 6.3.3.2

*Реципиенты, чувствительные к рассматриваемому воздействию*

Реципиентами рассматриваемых воздействий являются жители населенных пунктов, расположенных вдоль автодороги Р-80. Характеристика восприимчивости реципиентов представлена в Таблица 6.3-9 ниже.

**Таблица 6.3-9 Оценка восприимчивости реципиентов к воздействию на качество и уровень жизни**

Группа реципиентов	Обоснование	Восприимчивость
<b>Воздействие: Устройство шумозащитных экранов</b>		
<i>Реципиенты: Жители домов, расположенных на первой линии от автодороги Р-80</i>		
Острошицкий Городок	В ходе консультаций с общественностью, жители пер. Вильнюсский, высказали просьбу установки шумозащитных экранов, полностью отгораживающих жилое зону от авто	Устройство шумозащитного экрана является приоритетом для местных жителей. <b>Воздействие далее не оценивается.</b>
	Жилые дома, расположенные на ул. Лесной и Полевой отделены от автодороги Р-80 местным проездом – ул. Лесная. Установка шумозащитного экрана планируется между автодорогой Р-80 и улицей Лесная.	Средняя
Белые Лужи	Минимально планируемое расстояние между шумозащитным экраном и забором жилых домов составит около 3 м	Средняя
Околица	Жилые дома отделены от проезжей части местными проездами (ул. Шосейная, ул. Ковалькова). Шумозащитные экраны планируется установить между автодорогой Р-80 и местными проездами	Средняя
Раубичи	Жилые дома отделены от проезжей части несколькими рядами деревьев. Шумозащитные экраны планируется установить в непосредственной близости от автодороги Р-80.	Низкая
КИЗ «Таволга»	Жилые дома КИЗ «Таволга» отделены от проезжей части одним-двумя рядами деревьев. Устройство шумозащитных экранов планируется между проектируемым местным проездом и деревьями	Низкая
Багута	Жилые дома удалены от проезжей части более, чем на 100 м, и отделены одним рядом деревьев. Установка шумозащитного экрана планируется	Низкая

Группа реципиентов	Обоснование	Восприимчивость
	между проектируемым проездом и деревьями	
Сосновая	Большая часть жилых домов отделена от проезжей части одним рядом деревьев	Низкая
	Один дом, расположенный на перекрестке трассы Р-80 с местной дорогой Н9539 (ул. Центральная) отделен от проезжей части только забором	Средняя
	Часть домов расположена на возвышении от автодороги. В ходе консультаций с общественностью жители этих домов высказали просьбу установки шумозащитных экранов	Устройство шумозащитного экрана является приоритетом для местных жителей. <b>Воздействие далее не оценивается.</b>
<b>Воздействие: Увеличение дальности поездок</b>		
<i>Реципиенты: Жители ближайших к дороге населенных пунктов Острошицко-Городокского и Озерицко-Слободского сельских советов</i>		
Жители, пользующиеся личным автотранспортом	При совершении ежедневных поездок в Минск и обратно увеличение дальности поездок может составить около 10-15%, при совершении поездок между населенными пунктами – около 30-40%.  В ходе консультаций с общественностью, которые проходили 31 июля 2017 года, и обсуждения проекта транспортной развязки в д. Околица, местные жители выступили с предложением организации развязки вне жилой зоны, несмотря на то, что это может привести к большему увеличению дальности поездок	Низкая
Малообеспеченные группы населения, пользующиеся личным автотранспортом	Малообеспеченные группы населения являются более уязвимыми к рассматриваемому воздействию	Средняя

### 6.3.3.3 Оценка воздействий и рисков

Значимость воздействий на качество и уровень жизни населения была оценена исходя из различной восприимчивости реципиентов (Таблица 6.3-10).

**Таблица 6.3-10 Оценка значимости воздействий на качество и уровень жизни населения**

Реципиент	Сила воздействия	Восприимчивость реципиента	Значимость потенциального воздействия
<b>Воздействие на визуальные характеристики ландшафтов</b>			
<i>Местные жители, проживающие в следующих населенных пунктах:</i>			
Острошицкий Городок (ул. Лесная и ул. Полевая)	Средняя	Средняя	Среднее
Белые Лужи	Средняя	Средняя	Среднее
Околица (ул. Шоссейная, ул. Ковалькова)	Средняя	Средняя	Среднее
Раубичи	Средняя	Низкая	Слабое
КИЗ «Таволга»	Средняя	Низкая	Слабое
Багута	Средняя	Низкая	Слабое
Сосновая (жилой дом у	Средняя	Средняя	Среднее



Реципиент	Сила воздействия	Восприимчивость реципиента	Значимость потенциального воздействия
перекрестка)			
Сосновая (дома, отделенные от проезжей части деревьями)	Средняя	Низкая	Слабое
Увеличение дальности поездок			
Жители, пользующиеся личным автотранспортом	Средняя	Низкая	Слабое
Малообеспеченные группы населения, пользующиеся личным автотранспортом	Средняя	Средняя	Среднее

#### 6.3.3.4

#### Смягчающие мероприятия

##### Мероприятия, предусмотренные Проектом

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

##### Дополнительно рекомендуемые мероприятия

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

В отношении высказанных опасений местных жителей о возможном уменьшении стоимости недвижимости для домов, где обзор и инсоляция (частично) будут ограничены защитными экранами, рекомендуется следующее:

- С привлечением независимой оценочной Компании определить текущую стоимость недвижимости в д. Околица, а также разработать прогноз относительно динамики стоимости на перспективу ближайших трех лет;
- В случае, если прогнозная стоимость недвижимости будет меньше текущей, на основе переговоров с затронутыми сторонами определить возможность/размеры и порядок выплаты компенсаций.

## ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ЗНАЧИМОСТИ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ, СНИЖЕНИЮ НЕГАТИВНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ РИСКОВ

## I. ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП И ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА

	Направление воздействия / рисков, связанных с возможным негативным воздействием	Предусмотренные Проектом мероприятия для снижения воздействия или увеличения положительного воздействия	Значимость воздействия	Рекомендуемые мероприятия	Сроки реализации мероприятия
<b>Общие мероприятия (GA)</b>					
GA-0	Выполнить оценку воздействия для варианта обхода д. Околица, предлагаемый жителями (Приложение 5)	-	Беспокойство местных жителей	<ul style="list-style-type: none"> <li>более подробно провести анализ предлагаемой жителями альтернативы (с учетом мнений затрагиваемых путем обхода сторон, предварительных результатов оценки воздействий) и обосновать свое финальное решение;</li> <li>Продолжить взаимодействие с жителями д. Околица по поиску компромиссных решений в отношении их беспокойств (см. Раздел 6 и Раздел 7)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>В течение 1 месяца после получения письма жителей (до 15 января 2018 года)</li> <li>До начала строительства</li> </ul>
GA-1	Взаимодействие с заинтересованными сторонами			<ul style="list-style-type: none"> <li>Реализация мероприятий Плана взаимодействия с заинтересованными сторонами (см. ПВЗС).</li> </ul>	В соответствии с ПВЗС
GA-2	Раскрытие информации о Проекте				В соответствии с ПВЗС
GA -3	Внедрение механизма приема жалоб			<ul style="list-style-type: none"> <li>Реализовать рекомендованные дополнения в целях совершенствования механизма приема жалоб</li> </ul>	В течение 40 рабочих дней с момента

	Направление воздействия / рисков, связанных с возможным негативным воздействием	Предусмотренные Проектом мероприятия для снижения воздействия или увеличения положительного воздействия	Значимость воздействия	Рекомендуемые мероприятия	Сроки реализации мероприятия
					утверждения Плана социальных мероприятий
GA-4				<ul style="list-style-type: none"><li>Размещение информации о механизме приема жалоб Компании</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>В течение 30 рабочих дней с момента внедрения механизма приема жалоб</li><li></li></ul>
Меры для смягчения воздействия на землепользователей					
LU-1	Компенсация стоимости земельных участков? изымаемых у юридических лиц	Компенсация стоимости в соответствии с требованиями РБ (на основе ориентировочной стоимости потерь сельскохозяйственного производства)	Средняя	<ul style="list-style-type: none"><li>Заблаговременное взаимодействие с собственниками земельных участков по вопросу определения размера компенсаций</li><li>Восстановление лесозащитной полосы в местах, где под дорогу отводятся участки современной лесозащитной полосы</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Не менее, чем за два месяца до начала строительства</li></ul>
Меры для смягчения или минимизации возможных негативных воздействий, связанных с использованием дорог местного значения для транспортировки грузов и строительных материалов					
RI-1	Воздействие на дорожную безопасность и вероятность ДТП при транспортировке грузов и строительных материалов	<ul style="list-style-type: none"><li>Отсутствуют</li></ul>	От слабой до высокой (в зависимости от расположения реципиентов)	<ul style="list-style-type: none"><li>приоритетное использование республиканских автомобильных дорог и минимизация движения по местным автодорогам вдоль населенных пунктов (включить данное положение единый документа, регламентирующего принципы дорожной безопасности грузоперевозок по Проекту)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Разработка и внедрение единого документа, регламентирующего принципы дорожной безопасности по Проекту, до начала грузоперевозок для целей реализации</li></ul>

	Направление воздействия / рисков, связанных с возможным негативным воздействием	Предусмотренные Проектом мероприятия для снижения воздействия или увеличения положительного воздействия	Значимость воздействия	Рекомендуемые мероприятия	Сроки реализации мероприятия
					Проекта
RI-2				<ul style="list-style-type: none"> <li>Провести анализ достаточности знаков дорожного движения и иных мер обеспечения безопасности на участках наиболее интенсивного движения автотранспорта и вблизи населенных пунктов (в рамках разработки единого документа, регламентирующего принципы дорожной безопасности по Проекту)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка и внедрение единого документа, регламентирующего принципы дорожной безопасности по Проекту, до начала грузоперевозок для целей реализации Проекта</li> </ul>
RI-5		<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>		<p>После определения маршрутов доставки грузов и интенсивности движения необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>На подготовительном этапе провести инспекцию автодорог для сбора информации о состоянии дорожного покрытия и обочин</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Не менее, чем за 2 месяца до начала строительства</li> </ul>

	Направление воздействия / рисков, связанных с возможным негативным воздействием	Предусмотренные Проектом мероприятия для снижения воздействия или увеличения положительного воздействия	Значимость воздействия	Рекомендуемые мероприятия	Сроки реализации мероприятия
RI-6		•		<ul style="list-style-type: none"> <li>Там, где необходимо, перед началом строительства и транспортировки грузов по Проекту произвести ремонт дорожного полотна</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>До начала грузоперевозок в целях реализации Проекта</li> </ul>
RI-7		•		<ul style="list-style-type: none"> <li>Провести информирование населения об увеличении интенсивности движения и мерах по смягчению воздействия (ремонт дорог), о функционировании механизма приема и рассмотрения обращений</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Не менее чем за одну неделю до начала грузоперевозок в целях реализации Проекта</li> </ul>
<b>Минимизация рисков для здоровья местного населения, связанных с движением автотранспорта по местным дорогам для перевозки грузов и строительных материалов</b>					
TM-1	Воздействие на здоровье жителей ближайших населенных пунктов в результате увеличения уровня шума и пыления	Не предусмотрены	От слабой до высокой (в зависимости от расположения реципиентов)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработать и внедрить в подрядной организации по перевозке грузов («Белдортранс») процедуры по обеспечению безопасности дорожного движения (с особым вниманием к движению в границах населенных пунктов) (включение обязательство соблюдения принципов принципов дорожной безопасности по Проекту Компании в состав договора с подрядной организацией)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>До начала грузоперевозок в целях реализации Проекта</li> </ul>
TM-2				<ul style="list-style-type: none"> <li>Внедрить механизм подачи жалоб для местного населения и водителей, где могут быть отражены вопросы и опасения, связанные с дорожной безопасностью</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Не менее чем за одну неделю до начала грузоперевозок в целях реализации Проекта</li> </ul>
TM-3				<ul style="list-style-type: none"> <li>Провести информирование населения о реализуемых РУП «Минскавтодор-Центр» мероприятиях по обеспечению дорожной безопасности</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Не менее чем за одну неделю до начала грузоперевозок в целях реализации Проекта</li> </ul>
TM-3		•		<ul style="list-style-type: none"> <li>В случае обращений местных жителей реализовать ряд</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Не позднее чем в</li> </ul>

	Направление воздействия / рисков, связанных с возможным негативным воздействием	Предусмотренные Проектом мероприятия для снижения воздействия или увеличения положительного воздействия	Значимость воздействия	Рекомендуемые мероприятия	Сроки реализации мероприятия
				<p>мероприятий по улучшению условий дорожной безопасности в затрагиваемых населенных пунктах при взаимодействии со службами государственной автоинспекции:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Устройство дополнительных пешеходных переходов,</li> <li>○ Установление дополнительных ограничений скорости (до 40 км/час в пределах населенных пунктов),</li> <li>○ Устройство искусственных неровностей - элементов принудительного снижения скорости транспортных средств, др.,</li> <li>○ Установление запрета на движение грузового транспорта по улицам деревни в ночное время.</li> </ul>	течение двух недель с момента получения соответствующих обращений

## II. ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ

	Направление воздействия / рисков, связанных с возможным негативным воздействием	Предусмотренные Проектом мероприятия для снижения воздействия / снижения и/или контроля риска	Значимость воздействия / риска	Рекомендуемые мероприятия	Сроки реализации мероприятия
<b>Общие мероприятия (GA)</b>					
GA-1	Информирование общественности			<ul style="list-style-type: none"> <li>Реализация мероприятий Плана взаимодействия с заинтересованными сторонами (см. ПВЗС).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>В соответствии с ПВЗС</li> </ul>
GA-2	Механизм приема жалоб			<ul style="list-style-type: none"> <li>Удостовериться, что все заинтересованные стороны осведомлены о способах связи с Компанией и о механизме подачи жалоб путем повторного размещения информации о механизме приема жалоб.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ежегодная публикация информации о механизме приема жалоб</li> </ul>
<b>Рекомендуемые мероприятия, направленные на снижение воздействия Проекта на качество и уровень жизни</b>					
LQ-1	Ухудшение визуальных характеристик ландшафтов. Устройство шумозащитных экранов ограничит обзор и ограничит инсоляцию домов и приусадебных участков, расположенных вдоль автодороги Р-80	В качестве мероприятий, смягчающих воздействие на визуальные свойства ландшафта, Проектом предусмотрено благоустройство и озеленение территории, прилегающей к автодороге Р-80.	Сильное	<ul style="list-style-type: none"> <li>Рассмотреть возможности вынесения транспортной развязки за пределы д. Околица</li> <li>Использование цветовых решений, элементов декора и прозрачных материалов при проектировании шумозащитных экранов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>До конца срока раскрытия информации по требованиям ЕБРР</li> </ul>
LQ-2	Усиление вибрационного воздействия, которые некоторые жители, проживающие вдоль трассы, ощущают уже в настоящее время	-	Опасения заинтересованных сторон	<ul style="list-style-type: none"> <li>Выполнить опрос местных жителей и выявить дома/людей, ощущающих вибрацию в условиях до начала реконструкции дороги;</li> <li>Для выявленных домов/жителей провести репрезентативные (статистически значимые) замеры</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>До начала строительных работ</li> </ul>



	Направление воздействия / рисков, связанных с возможным негативным воздействием	Предусмотренные Проектом мероприятия для снижения воздействия / снижения и/или контроля риска	Значимость воздействия / риска	Рекомендуемые мероприятия	Сроки реализации мероприятия
				<p>вибрационных характеристик до начала строительных работ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>В зависимости от полученных результатов провести обследования и расчеты устойчивости зданий, фундаментов, а также оценить потенциальное воздействие на здоровье вибрационных эффектов, в том числе с учетом субъективного фактора беспокойства;</li> <li>На основе полученных характеристик и с учетом мнения затрагиваемых жителей определить компенсационные мероприятия (например, при необходимости, укрепление фундаментов; вплоть до переселения).</li> </ul>	
LQ-3	Снижение стоимости недвижимости вследствие ухудшения визуального обзора, снижения шумового комфорта	-	Опасения заинтересованных сторон	<ul style="list-style-type: none"> <li>С привлечением независимой оценочной Компании определить текущую стоимость недвижимости в д. Околица, а также разработать прогноз относительно динамики стоимости на перспективу ближайших трех лет;</li> <li>В случае, если прогнозная стоимость недвижимости будет меньше текущей, на основе переговоров с затронутыми сторонами определить возможность/размеры и порядок выплаты компенсаций.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>До начала строительных работ</li> </ul>



Приложение 1

Источники  
информации  
(Июль 2017)

**Перечень документов, использованных Консультантом при подготовке настоящего отчета**

№	Документ	Источник
1	Мероприятия по охране окружающей среды и обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения объекта «Обоснование инвестиций в реконструкцию автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня»	Предоставлено Банком для предварительного ознакомления
2	Информация о процедуре проведения общественных обсуждений в Республике Беларусь	Предоставлено Банком для предварительного ознакомления
3	Ситуационная схема размещения объекта: «Реконструкция автомобильной дороги Р 80 Слобода Паперня, км 0,000 – км 14,770»	Предоставлено Банком для предварительного ознакомления
4	Предложения по реконструкции автомобильной дороги Р 80. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Минск, 2017 г.	Предоставлено Банком для предварительного ознакомления
5	Отчет об инженерно-экологических изысканиях по объекту: «Реконструкция автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня, км 0,000 – км 14,770». Государственное предприятие «Белгипродор»	Предоставлено Банком для предварительного ознакомления
6	Отчет об оценке воздействия на окружающую среду. Автомобильная дорога Р 80 Слобода-Паперня, км 0,000 – км 14,770». Государственное предприятие «Белгипродор». Минск, 2017 г.	Предоставлено Банком для предварительного ознакомления
7	Проектные предложения по реконструкции автомобильной дороги Р-80 Слобода-Паперня. Презентация. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Государственное предприятие «Белгипродор». (дата не указана).	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
8	План предварительного отвода земель по автомобильной дороге Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. I очередь км 0,000 – км 7,600	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
9	План предварительного отвода земель по автомобильной дороге Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. II очередь км 7,600 – км 14,770	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
10	Схема размещения автобусных остановок, площадок отдыха, подземных пешеходных переходов, шумозащитных экранов и подпорных стенок на автомобильной дороге Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
11	Схема размещения ЛДД-54 ДЭУ-5 со складом ПГМ	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
12	Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. Строительный генеральный план.	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
13	Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. I очередь. План дороги км 0,000 – км 7,600.	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
14	Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. II очередь. План дороги км 7,600 – км 14,770.	Предоставлено Проектировщиком во время встречи
15	Автомобильная дорога Р-80 Слобода-Паперня км 0,000 – км 14,770. Обоснование инвестиций. Пояснительная записка. Государственное предприятие «Белгипродор». Минск, 2017 г.	Предоставлено Банком по запросу Консультанта

Приложение 2

Оценка  
восприимчивости  
реципиентов к  
воздействию на  
здоровье и  
безопасность в связи с  
транспортировкой  
грузов по Проекту

*Характеристика селитебной территории, расположенной на первой линии от предполагаемых путей транспортировки грузов по Проекту, и оценка восприимчивости реципиентов к воздействиям на здоровье и безопасность*

Населенный пункт	Дорога	Протяженность пути вблизи жилой застройки	Комментарии	Расстояние от дороги до ближайших жилых домов		Чувствительность реципиентов к воздействию на		Ценность реципиентов	Восприимчивость реципиентов	
						Здоровье	Безопасность		Здоровье	Безопасность
Д. Черкассы	Н8364	Около 180 м	<ul style="list-style-type: none"> <li>Дорога проходит по краю деревни</li> <li>Пешеходные переходы с дорожной разметкой отсутствуют,</li> <li>Обочина дороги запылена,</li> <li>Между дорогой и жилыми домами расположен один ряд деревьев,</li> <li>Въезд на участки осуществляется с местного проезда.</li> </ul>	От 5 до 20 м	4 частных дома	Высокая	Средняя	Высокая	<i>Высокая</i>	<i>Средняя</i>
Г. Фаниполь	Н8364	Около 1 км	<ul style="list-style-type: none"> <li>Дорога проходит по краю города,</li> <li>Пешеходные переходы с дорожной разметкой отсутствуют,</li> <li>Между дорогой и жилыми домами расположен местный проезд (на всем протяжении) и один-два ряда деревьев (на протяжении около 350 м),</li> <li>Въезд на участки с местного проезда.</li> </ul>	Около 50 м	Около 23-25 частных домов	Низкая	Низкая	Высокая	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>
	Ул. Заводская	Около 600 м	<ul style="list-style-type: none"> <li>Улица проходит по городу,</li> <li>Два пешеходных перехода (вблизи частного и многоквартирных домов),</li> <li>Частный дом отделен от улицы забором, многоквартирные дома – одним рядом деревьев,</li> <li>Въезд на участок с местного проезда, въезд во дворы с ул. Заводская.</li> </ul>	Около 20 м	1 частный дом	Высокая	Средняя	Высокая	<i>Высокая</i>	<i>Средняя</i>
				Около 5-7 м	2 много-квартирных дома	Высокая	Средняя	Высокая	<i>Высокая</i>	<i>Средняя</i>
	Ул. Комсомольская	Около 560 м	<ul style="list-style-type: none"> <li>Улица проходит по городу,</li> <li>Четыре пешеходных перехода,</li> </ul>	Около 20-25 м	1 частный дом	Высокая	Средняя	Высокая	<i>Высокая</i>	<i>Средняя</i>

Населенный пункт	Дорога	Протяженность пути вблизи жилой застройки	Комментарии	Расстояние от дороги до ближайших жилых домов		Чувствительность реципиентов к воздействию на		Ценность реципиентов	Восприимчивость реципиентов	
						Здоровье	Безопасность		Здоровье	Безопасность
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Частный дом отделен от улицы забором, многоквартирные дома – одним рядом деревьев,</li> <li>Въезд на участок с местного проезда, въезд во дворы с ул. Комсомольская.</li> </ul>		5 много-квартирных домов	Средняя	Средняя	Высокая	Средняя	Средняя
Г. Заславль	Ул. Заводская (ул. Студенческая)	Около 300 м	<ul style="list-style-type: none"> <li>Улица проходит по центру города между жилой застройкой и производственными объектами,</li> <li>Пешеходные переходы с дорожной разметкой отсутствуют,</li> <li>Частные дома отделены от проезжей части забором, многоквартирные дома отделены от улицы одним рядом деревьев или парковками,</li> <li>Въезд во дворы с местных проездов (улиц).</li> </ul>	Около 5 м	5 частных домов 3 много-квартирных дома	Высокая	Высокая	Высокая	Высокая	Высокая
	Ул. Советская (первый вариант)	Около 2,5 км	<ul style="list-style-type: none"> <li>Улица проходит по центру города, по жилой застройке,</li> <li>Несколько пешеходных переходов,</li> <li>Частные дома отделены от проезжей части заборами, многоквартирные дома отделены от улицы одним рядом деревьев,</li> <li>Въезд на участки осуществляется как с местных проездов, так с ул. Советская напрямую,</li> <li>Вход в школу осуществляется с ул. Советская.</li> </ul>	От 5 до 10 м	Около 32 частных дома  Около 17 много-квартирных домов 1 школа	Высокая	Высокая	Высокая	Высокая	Высокая
				От 10 до 30 м	13 частных домов	Средняя	Высокая	Высокая	Средняя	Высокая
	Ул. Советская и Н8941	Около 2,4 км	<ul style="list-style-type: none"> <li>Путь проходит по окраине города,</li> <li>Пешеходные переходы на ул. Советская,</li> </ul>	От 20 до 30 м	Около 11 много-квартирных домов	Средняя	Низкая	Высокая	Средняя	Средняя



Населенный пункт	Дорога	Протяженность пути вблизи жилой застройки	Комментарии	Расстояние от дороги до ближайших жилых домов		Чувствительность реципиентов к воздействию на		Ценность реципиентов	Восприимчивость реципиентов	
						Здоровье	Безопасность		Здоровье	Безопасность
	(второй вариант)		<ul style="list-style-type: none"> <li>Частные дома отделены от проезжей части заборами и частично одним-двумя рядами деревьев (около 300 м)</li> <li>Въезд на участки осуществляется с местных проездов.</li> </ul>	От 80 до 100 м	16 частных домов	Низкая	Низкая	Высокая	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>
Д. Скураты	H9037	Около 200 м	<ul style="list-style-type: none"> <li>Дорога проходит по центру деревни и пересекает местный проезд,</li> <li>Обочина дороги запылена,</li> <li>Пешеходный переход с дорожной разметкой отсутствует,</li> <li>Частные дома отделены от проезжей части заборами,</li> <li>Въезд на участки с местного проезда.</li> </ul>	От 5 до 8 м	8 частных домов	Высокая	Высокая	Высокая	<i>Высокая</i>	<i>Высокая</i>
Д. Королев Стан	H9037	Около 1,2 км	<ul style="list-style-type: none"> <li>Дорога проходит по деревне,</li> <li>Обочины дороги запылены,</li> <li>Пешеходные переходы с дорожной разметкой отсутствуют,</li> <li>Частные дома отделены от проезжей части заборами и частично деревьями (около 200 м),</li> <li>Въезд на участки как с местных проездов, так и с дороги напрямую.</li> </ul>	Около 5 м	17 частных домов	Высокая	Высокая	Высокая	<i>Высокая</i>	<i>Высокая</i>
Д. Загорье	H9031	Около 600 м	<ul style="list-style-type: none"> <li>Дорога проходит по краю деревни,</li> <li>Обочина дороги запылена,</li> <li>Пешеходный переход с дорожной разметкой отсутствует,</li> <li>Частные дома удалены от дороги и отделены от проезжей части одним рядом деревьев,</li> <li>Въезд на участки с местного проезда.</li> </ul>	Около 25-30 м	2 частных дома	Средняя	Низкая	Высокая	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>
Д. Семково	H9031	Около 2,5 км	<ul style="list-style-type: none"> <li>Дорога проходит по краю деревни и</li> </ul>	Около 35-55	Около 15	Средняя	Средняя	Высокая	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>

Населенный пункт	Дорога	Протяженность пути вблизи жилой застройки	Комментарии	Расстояние от дороги до ближайших жилых домов		Чувствительность реципиентов к воздействию на		Ценность реципиентов	Восприимчивость реципиентов	
						Здоровье	Безопасность		Здоровье	Безопасность
			отделяет жилую застройку от двух баз отдыха, <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обочина дороги запылена,</li> <li>• Пешеходные переходы с дорожной разметкой отсутствуют,</li> <li>• Частные дома удалены от дороги и отделены от проезжей части заборами и несколькими рядами деревьев,</li> <li>• Въезд на участки и базы отдыха с местных проездов.</li> </ul>	м	частных домов 3 базы отдыха					
Д. Приморье, садовые товарищества «Заценьский Родник» и «Авиатор»	Н9031	Около 1,9 км	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Дорога проходит между массивом жилой застройки деревни и садоводческими товариществами «Заценьский Родник» и «Авиатор»,</li> <li>• Обочина дороги запылена,</li> <li>• Пешеходные переходы с дорожной разметкой отсутствуют,</li> <li>• Ближайшие частные дома отделены от проезжей части заборами (на протяжении около 600 м), отдаленные частные дома отделены несколькими рядами деревьев (ширина около 40 м),</li> <li>• Въезд на участки отдаленных домов с местных проездов, ближайших – с местных проездов и с дороги напрямую.</li> </ul>	Около 20 м до частных домов	9 частных домов (ближайшие)	Средняя	Средняя	Высокая	Средняя	Средняя
				От 40 до 100 м до частных домов	25 частных домов (отдаленные)	Низкая	Средняя	Высокая	Средняя	Средняя
Военный городок 137А	Н9031	Около 280 м	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Дорога проходит по краю военного городка,</li> <li>• Пешеходные переходы с дорожной разметкой отсутствуют,</li> <li>• Жилые дома отделены от дороги несколькими рядами деревьев,</li> </ul>	Около 35 м	2 много-квартирных дома	Низкая	Низкая	Высокая	Средняя	Средняя

Населенный пункт	Дорога	Протяженность пути вблизи жилой застройки	Комментарии	Расстояние от дороги до ближайших жилых домов		Чувствительность реципиентов к воздействию на		Ценность реципиентов	Восприимчивость реципиентов	
						Здоровье	Безопасность		Здоровье	Безопасность
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Въезд во дворы с местных проездов</li> </ul>							
Садовое товарищество «Текстильщик»	Н9031	Около 900 м	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Дорога проходит по краю садового товарищества,</li> <li>• Один пешеходный переход к автобусной остановке,</li> <li>• Частные дома отделены от дороги несколькими рядами деревьев,</li> <li>• Въезд на участки с местных проездов.</li> </ul>	Около 30 м	Около 50 частных домов	Средняя	Низкая	Высокая	<i>Средняя</i>	<i>Средняя</i>

Приложение 3

Протокол  
консультаций с  
общественностью 31  
июля 2017 года

31 июля 2017 года были проведены консультации с заинтересованными сторонами для обсуждения проектных решений реконструкции автодороги Р-80.

Встречи проходили:

- 11.00 - в здании средней школы в а/г Слобода (Смолевичский район);
- 16.00 - в здании сельского совета в а/г Большевик (Минский район).

В презентации Проекта приняли участие представители РУП «Минскавтодор-Центр», ГП «Белгипродор» и ERM.

На встрече в а/г Слобода присутствовало 32 человека, в том числе:

- Жители населенных пунктов: д. Сосновая, д. Околица;
- Представитель РЦОП «Раубичи».

На встрече в а/г Большевик присутствовало 15 человек, в том числе:

- Жители населенных пунктов: д. Околица, д. Белые Лужи, а/г Острошицкий Городок.

В ходе встреч были представлены основные проектные решения, касающиеся реконструкции участка автодороги Р-80 Слобода – Паперня на км 0,0 – км 14,7.

Заинтересованные стороны были проинформированы о прохождении оценки воздействия на окружающую среду и социальную сферу и особенностях процедуры в соответствии с национальным законодательством и требованиями ЕБРР. В том числе, были обозначены контактные данные для направления обращений, замечаний, комментариев и предложений.

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

Перечень вопросов, опасений и предложений заинтересованных сторон, поступивших в ходе встреч, а также ответов представителей Клиента и Проектировщика представлен ниже.

В ходе обсуждений были приняты следующие решения:

- Презентация Проекта, включающая схемы реконструкции автодороги и основные проектные решения, будет размещена на сайте РУП «Минскавтодор-Центр» для ознакомления населения в течение 5 дней со дня проведения обсуждений.
- В связи с обеспокоенностью местных жителей 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. Схема транспортной развязки 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.

*Перечень вопросов, опасений и предложений заинтересованных сторон, поступивших в ходе встреч 31 июля 2017 года*

Вопросы, комментарии, опасения и предложения населения	Ответы и решения Клиента и/или Проектировщика
<b>Вопросы по организации взаимодействия</b>	
Куда нужно направлять заявления и замечания по реконструкции дороги?	<p>Все вопросы, обращения и заявления, касающиеся Проекта можно направлять в РУП «Минскавтодор-Центр». Контактные данные доступны на веб-сайте РУП «Минскавтодор-Центр» и были дополнительно озвучены в ходе презентации Проекта.</p> <p>Вопросы по национальной процедуре проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), а также заявление на проведение собрания по обсуждению отчета об ОВОС необходимо направлять в районные исполнительные комитеты.</p> <p>Процедура общественных обсуждений отчета об ОВОС в Смолевичском районе будет проходить с 15 июля по 15 августа 2017 года, в Минском районе – с 29 июля по 28 августа 2017 года.</p>
Где можно ознакомиться с материалами Проекта	<p>Презентация Проекта, включающая основные проектные решения, будет размещена на сайте РУП «Минскавтодор-Центр» для ознакомления населения в течение 5 дней со дня проведения обсуждений (т.е. до 04 августа 2017 г).</p> <p>Отчет об ОВОС размещен на веб-сайтах районных исполнительных комитетов и веб-сайте РУП «Минскавтодор-Центр».</p>
Почему собрание проводится в а/г Слобода и а/г Большевик, а не в д. Околица?	<p>Помещения для проведения собраний были предоставлены районными исполнительными комитетами. Дополнительные встречи в целях обсуждения измененной схемы движения по д. Околица по возможности будут проводиться в д. Околица.</p>
<b>Устройство транспортной развязки и расширение проезжей части вблизи д. Сосновая</b>	
Сохраняются ли при реконструкции деревья и дома,	Реконструкция автодороги Р-80 не затронет жилые дома и насаждения деревьев, полотно дороги будет



Вопросы, комментарии, опасения и предложения населения	Ответы и решения Клиента и/или Проектировщика
расположенные на возвышенности (км 2,4 а/д Р-80)?	расширяться по направлению от домов.
Где будут установлены шумозащитные экраны, какой высоты и из какого материала они будут сделаны?	Шумозащитные экраны будут установлены вдоль автодороги Р-80 в населенных пунктах. Высота, конструкционные материалы и расположение относительно близости к жилым домам или дороге будут определены на стадии разработки строительного проекта после проведения моделирования уровней шума в населенных пунктах. Предложенные решения по устройству шумозащитных экранов будут направлены на санитарную и экологическую экспертизы.
Как будет организовано движение по транспортной развязке?	Движение пассажирских маршрутных транспортных средств, сельскохозяйственной техники, будет вынесено на местные проезды, по ним же будет осуществляться движение велосипедистов и пешеходов.
<b>Устройство транспортной развязки и расширение проезжей части в д. Околица</b>	
Как будет реализовано расширение дороги в д. Околица?	Расширение дороги с 10 км а/д Р-80 (по ходу движения от Кургана Славы) до перекрестка с а/д Н 9059 (ул. Центральная) будет происходить вправо, после пешеходного перехода – влево. Существующая ширина полотна позволяет минимизировать дополнительное расширение дороги, жилые дома затронуты не будут. Расширение выемки под дорогу будет обеспечено устройством подпорных стен и будет сопровождаться установлением шумозащитных экранов.
Где будут располагаться автобусные остановки	1 вариант: сохранение существующих автобусных остановок в д. Околица на автодороге Р-80;  2 вариант: если будет реализован проект транспортной развязки по улицам Солнечная, Луговая и Центральная, возможно устройство 3 пар автобусных остановок на каждой улице соответственно;
Как будет организовано движение по транспортной развязке в д. Околица?	Реализация схемы транспортной развязки в д. Околица предполагает, что транспортные средства, следующие в в д. Околица, д. Раубичи, д. Губичи и на птицефабрику будут проезжать по улицам: Луговая, Солнечная и Центральная. Проектом предусмотрены реконструкция и благоустройство этих улиц – освещение, создание тротуаров, установка светофоров и автобусных остановок.
Был высказан ряд опасений, связанный с движением грузового транспорта (в том числе, грузовой транспорт ОАО «1-я Минская	В связи с обеспокоенностью местных жителей в ходе обсуждения было принято решение вынести вопрос о необходимости пересмотра проектных решений относительно транспортной развязки на НТС, который

Вопросы, комментарии, опасения и предложения населения	Ответы и решения Клиента и/или Проектировщика
<p>птицефабрика» и овощебазы, расположенной в д. Раубичи) и личных автомобилей жителей д. Раубичи и д. Губичи по реконструированным улицам деревни. Современный местный трафик оценивается в размере порядка 3 тыс. автомашин, что в часы «пик» может создавать движение высокой интенсивности - 12-50 машин в минуту.</p> <p>Среди отрицательных воздействий проектного решения, предусматривающего перенос нагрузки местного трафика на улицы внутри населенного пункта, жители отметили:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Очень близкое расположение домов к проезжей части, вследствие чего будут воздействовать шумовая нагрузка и загрязнение (особенно пыление);</li> <li>• Снижение безопасности для пешеходов, невозможность использования улиц для свободного передвижения в пределах жилого массива и прогулок, свободного передвижения детей;</li> <li>• Неравномерное расстояние до автобусных остановок (при их переносе на другие точки) для жителей разных кварталов, в том числе детей, пользующихся школьным автобусом (некоторым до остановок придется ходить в пределах 30 минут);</li> <li>• Расписание движения школьного автобуса необходимо будет изменить, поскольку делать 3 рейса в час, как сейчас, будет невозможно, в связи с увеличением расстояния, а также скоростных ограничений (светофоры, лежащие полицейские) – подробнее см. ниже;</li> <li>• Обустройство подземного пешеходного перехода на расстоянии 200 м от существующего наземного пешеходного перехода обусловит необходимость</li> </ul>	<p>пройдет 3 августа 2017 года в Министерстве транспорта и коммуникаций.</p> <p>Схема транспортной развязки 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.</p>

Вопросы, комментарии, опасения и предложения населения	Ответы и решения Клиента и/или Проектировщика
<p>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;</p> <p>По данному вопросу в ходе обсуждений было составлено пять письменных обращения (переданы Клиенту).</p>	
<p>Были высказаны пожелания пересмотреть схему транспортной развязки в д. Околица.</p> <p>Поступили предложения по перепроектированию развязки в д. Околица:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Перенести развязку у воинской части на 9,8 – 9,9 км а/д Р-80 (приблизить ее к д. Околица) со смещением оси дороги к югу,</li> <li>• Устроить развязку к западу от д. Околица на км 10,8,</li> <li>• Устроить круговую развязку на проектируемом путепроводе (км 10),</li> <li>• Совместить развязку в д. Околица и развязку у спорткомплекса «Раубичи»,</li> <li>• Устроить объездную дорогу для грузовых транспортных средств и личных автомобилей жителей д. Губичи за пределами д. Околица.</li> </ul>	
<p>Как будет организовано движение школьных автобусов? Опасение: школьный автобус не будет успевать забирать учеников на автобусных остановках на улицах Луговая, Солнечная и Центральная, так как у него есть всего 15 минут на путь от воинской части до Острошицкого Городка при ограничении скорости движения до 60 км/час.</p>	<p>1 вариант: сохранение существующих автобусных остановок в д. Околица на автодороге Р-80. Маршрут школьных автобусов остается прежним;</p> <p>2 вариант: если будет реализован проект транспортной развязки по улицам Солнечная, Луговая и Центральная, возможно устройство 3 пар автобусных остановок на каждой улице соответственно. Маршрут школьных автобусов изменяется: автобусы будут заходить в деревню, собирать учеников на</p>

Вопросы, комментарии, опасения и предложения населения	Ответы и решения Клиента и/или Проектировщика
	остановках и далее следовать до а\г Острошицкий Городок.
Вода с дороги будет также стекать в деревню и размывать местные проезды?	Вода с дороги будет собираться в дренажной системе и направляться на локальные очистные сооружения.
Как будет организован съезд с автодороги на ул. Шосейная к жилым домам для личных автомобилей и пожарной техники?	Прямой съезд к жилым домам с автодороги Р-80 будет закрыт шумозащитными экранами, съезд на местные проезды и ул. Шосейная будет осуществляться через ул. Центральная и автодорогу Н9059.
Можно ли перенести автобусные остановки и установить две пары остановок в разных концах деревни?	В соответствии с нормами безопасности автобусные остановки не могут быть устроены на таком близком расстоянии от перекрестка.  Перенос остановок может вызвать недовольство других местных жителей, которые привыкли к современному расположению.
Как будет организован выход к автобусным остановкам, если они останутся на существующем месте?	Вблизи существующих автобусных остановок будет устроен подземный пешеходный переход. К нему с обеих сторон будут устроены пешеходные дорожки, соединяющие его с автобусной остановкой.
Как будет устроен проход к автобусным остановкам через шумозащитные экраны? Возможно ли устройство калитки, чтобы дети и домашние животные не выбегали на трассу?	Между шумозащитными экранами будет разрыв для прохода, поскольку экран будет уставлен с частичным перекрытием (контрэкран или дубльэкран). Устройство калитки также возможно, однако, существует риск, что ее могут сломать, тогда на месте экрана будет отверстие, через которое будет проходить шум. В связи с этим, вариант с частичным перекрытием является предпочтительным.
На какой скорости будут двигаться транспортные средства по автодороге Р-80 после реконструкции?	Расчетная скорость движения легковых автомобилей составляет 120 км/час, грузовых автомобилей – 100 км/час.
Движение транспорта с высокой скоростью по бетонному покрытию сопровождается значительным шумовым эффектом. Возможно ли устройство асфальтированных участков дороги в	Устройство разных типов дорожной одежды экономически нецелесообразно как при строительстве, так и при эксплуатации. Применение разных типов дорожной одежды приведет к более быстрому износу и необходимости постоянного ремонта в местах стыков разных типов покрытий.

Вопросы, комментарии, опасения и предложения населения	Ответы и решения Клиента и/или Проектировщика
пределах населенных пунктах?	
Будут ли вырубаться старые липы вблизи перекрестка в д. Околица	Липы вырубаться не будут, так как на этом участке дорога будет расширяться в противоположную сторону.
Необходимо устройство двух подземных пешеходных переходов в д. Околица, так как летом функционирует детский лагерь, а в западной части деревни строится храм. Сейчас жители могут переходить дорогу на км 11 без оборудованного пешеходного перехода, так как по правилам это возможно на двухполосной дороге при отсутствии пешеходного перехода в зоне видимости. На трассе первой категории переход вне оборудованных переходов запрещен.	Но нормативам пешеходный переход устраивается при интенсивности движения пешеходов не менее 50 чел./час, на сегодняшний день пешеходов гораздо меньше. Пешеходный переход проектируется рядом с автобусной остановкой, от которой будут начинать движение пешеходы, идущие к лагерю и храму.
<b>Устройство транспортной развязки у спорткомплекса «Раубичи»</b>	
В ходе обсуждений поступило письменное обращение от сотрудника учреждения «РЦОП по Зимним видам спорта «Раубичи»» с просьбой установки парковочной площадки на 1000 мест (в т.ч., 300 мест для автобусов и 700 мест для легковых автомобилей), а также предусмотреть на площадке ограждения, основные и запасные въезды и выезды, устройство инфраструктуры по международным стандартам, удобные выходы со стоянки для болельщиков и гостей спорткомплекса.	<p>Проектом предусмотрено устройство парковочной площадки и устройство транспортной развязки у спорткомплекса Раубичи.</p> <p>Предложение будет дополнительно рассмотрено РУП «Минскавтодор-Центр» совместно с ГП «Белгипродор».</p>
<b>Реконструкция автодороги вблизи д Белые Лужи и а/г Острошицкий городок</b>	
<p>Поступила просьба устроить шумозащитные экраны в д. Белые Лужи.</p> <p>На каком расстоянии будут установлены экраны? Есть ли возможность установить как можно дальше от забора (ближе к</p>	<p>Проектом предусмотрено установление шумозащитных экранов в д. Белые Лужи.</p> <p>Расстояние, на котором будут установлены шумозащитные экраны, будет определено на стадии разработки строительного проекта. Минимальное расстояние от забора до шумозащитного экрана (в</p>

Вопросы, комментарии, опасения и предложения населения	Ответы и решения Клиента и/или Проектировщика
дороге)?	<p>месте, где забор наиболее приближен к автодороге) будет составлять около 3 метров.</p> <p>Представитель проектировщика отметил, что наиболее эффективна является установка экранов непосредственно у проезжей части, а не у жилых домов.</p>
<p>В ходе обсуждений поступило письменное обращение от жителей а/г Острошицкий Городок (ул. Вильнюсская) с просьбой установки шумозащитных экранов между жилыми домами и автодорогой Р-80, закрытие проезда с Р-80 к домам и устройство нового проезда на дорогу Р-40.</p>	<p>Проектом предусмотрено устройство шумозащитных экранов в а/г Острошицкий Городок (ул. Вильнюсская).</p> <p>Письменное обращение будет дополнительно рассмотрено РУП «Минскавтодор-Центр» совместно с ГП «Белгипродор».</p>

Приложение 4

**Перечень  
нормативных актов  
Республики Беларусь,  
применимых к  
Проекту**

**Основные нормативные акты Республики Беларусь, регулирующие вопросы разработки проектной документации**

Общие требования по разработке проектной документации	Требования по разработке проектной документации строительства и реконструкции <b>автомобильных дорог</b>
<p>1. Закон Республики Беларусь «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Беларусь» от 5 июля 2004 г. № 300-З</p> <p>2. ГОСТ 21.001-2013. Система проектной документации для строительства. Общие положения.</p> <p>3. ТКП 45-1.02-295-2014 (02250). Строительство. Проектная документация. Состав и содержание.</p> <p>4. ТКП 45-1.02-298-2014 (02250). Строительство. Предпроектная (предынвестиционная) документация. Состав, порядок разработки и утверждения.</p>	<p>5. ГОСТ 21.701-2013. Система проектной документации для строительства. Правила выполнения рабочей документации автомобильных дорог.</p> <p>6. ТКП 45-3.03-19-2006 (02250). Автомобильные дороги. Нормы проектирования.</p> <p>7. ТКП 45-1.02-100-2008 (02250). Проектная документация для строительства автомобильных дорог. Правила разработки.</p> <p>8. ТКП 068-2011 (02191). Автомобильные дороги. Классификация и состав работ по возведению, реконструкции и капитальному ремонту.</p>
<b>Порядок разработки раздела ООС (охрана окружающей среды)</b>	
9. ПЗ-02 к СНБ 1.03.02-96. Состав и порядок разработки раздела «Охрана окружающей среды» в проектной документации.	
<b>Прохождение государственной экспертизы проектной документации, экологической экспертизы</b>	
10. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении Положения о порядке проведения государственной экспертизы градостроительных проектов, архитектурных, строительных проектов, выделяемых в них очередей строительства, пусковых комплексов и смет (сметной документации) и Положения о порядке разработки, согласования и утверждения градостроительных проектов, проектной документации» от 8 октября 2008 г. № 1476	
<b>Требования к проведению изысканий по инфраструктурным проектам</b>	
<p>11. ГОСТ 32836-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания автомобильных дорог. Общие требования.</p> <p>12. ГОСТ 32847-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению экологических изысканий.</p> <p>13. ТКП 45-1.02-253-2012 (02250). Инженерно-геоэкологические изыскания для строительства. Правила проведения.</p>	

**Нормативы, регулирующие проведение экологической экспертизы, оценка воздействия на окружающую среду и социальную сферу, раскрытие информации**

Требования в области проведения экологической экспертизы, оценки воздействия и взаимодействия с заинтересованными сторонами и раскрытия информации по <b>Проекту</b>
<p>1. Закон Республики Беларусь «О государственной экологической экспертизе, стратегической экологической оценке и оценке воздействия на окружающую среду» от 18 июля 2016 г. N 399-З.</p> <p>2. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении положения о порядке организации и проведения общественных обсуждений проектов</p>



<b>Требования в области проведения экологической экспертизы, оценки воздействия и взаимодействия с заинтересованными сторонами и раскрытия информации по Проекту</b>
<p>экологически значимых решений, отчетов об оценке воздействия на окружающую среду, учета принятых экологически значимых решений и внесении изменений и дополнения в некоторые постановления совета министров Республики Беларусь» от 14 июня 2016 г. № 458</p> <p>3. Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об утверждении и введении в действие технического нормативного правового акта» от 5 января 2012 г. № 1-Т</p> <p>4. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 13 января 2017 г. N 24</p> <p>5. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 19 января 2017 Г. N 47 «О некоторых мерах по реализации Закона Республики Беларусь от 18 июля 2016 года "О Государственной экологической экспертизе, стратегической экологической оценке и оценке воздействия на окружающую среду"»</p>

***Основные нормативные акты Республики Беларусь, регулирующие вопросы охраны окружающей природной среды***

<b>Общие требования в области охраны окружающей среды</b>
<p>1. Закон Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» от 26 ноября 1992 г. № 1982-ХП</p> <p>2. Указ Президента Республики Беларусь «О критериях отнесения хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает вредное воздействие на окружающую среду, к экологически опасной деятельности» от 24 июня 2008 г. № 349</p> <p>3. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении государственной программы «Охрана окружающей среды и устойчивое использование природных ресурсов» на 2016 – 2020 годы» от 17 марта 2016 г. № 205</p>
<b>Требования к охране окружающей среды при проектировании автомобильной инфраструктуры</b>
<p>4. ТКП 17.02-06-2011 (02120). Охрана окружающей среды и природопользование. Правила обеспечения экологической безопасности при проектировании предприятий, зданий и сооружений автомобильного транспорта</p> <p>5. ТКП 17.02.01-2006 (02120). Охрана окружающей среды и природопользование. Правила по обеспечению экологической безопасности автозаправочных станций</p>
<b>Требования к охране атмосферного воздуха</b>
<p>6. Закон Республики Беларусь «Об охране атмосферного воздуха» от 16 декабря 2008 г. № 2-3</p> <p>7. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении положения о порядке выдачи разрешений на выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух, внесения в них изменений и (или) дополнений, приостановления, возобновления, продления срока действия разрешений на выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух, прекращения их действия» от 21 мая 2009 г. № 664</p> <p>8. Государственный стандарт Республики Беларусь СТБ 17.08.02-01-2009. Охрана окружающей среды и природопользование. Атмосферный воздух. Вещества, загрязняющие атмосферный воздух. Коды и перечень.</p> <p>9. Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об утверждении перечня загрязняющих веществ, категорий объектов воздействия на атмосферный воздух, для которых устанавливаются нормативы допустимых выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, и перечня объектов воздействия на атмосферный воздух, источников выбросов, для которых не устанавливаются нормативы допустимых выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, и признании утратившим силу постановления министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики</p>

Беларусь от 28 февраля 2005 г.» от 29 мая 2009 г. № 31

10. Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь «Об утверждении нормативов предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе и ориентировочно безопасных уровней воздействия загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных пунктов и мест массового отдыха населения и признании утратившим силу постановления Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 30 июня 2009 г. № 75 «Об утверждении нормативов предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе и ориентировочно безопасных уровней воздействия загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных пунктов и мест массового отдыха населения» от 30 декабря 2010 г. № 186
11. Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об установлении нормативов экологически безопасных концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе особо охраняемых природных территорий, отдельных природных комплексов и объектов особо охраняемых природных территорий, а также природных территорий, подлежащих специальной охране» от 24 января 2011 г. № 5.

#### Требования к охране почв и недр

12. Кодекс Республики Беларусь о земле от 23 июля 2008 г. № 425-З
13. Кодекс Республики Беларусь о недрах от 14 июля 2008 г. N 406-З
14. ГОСТ 17.4.3.04-85. Охрана природы. Почвы. Общие требования к контролю и охране от загрязнения
15. ГОСТ 17.4.3.02-85. Охрана природы. Почвы. Требования к охране плодородного слоя почвы при производстве земляных работ
16. ГОСТ 17.5.3.04-83. Охрана природы. Земли. Общие требования к рекультивации земель
17. Постановление Главного Государственного санитарного врача Республики Беларусь «Об утверждении гигиенических нормативов. 2.1.7.12-1-2004. «Перечень предельно допустимых концентраций (ПДК) и ориентировочно допустимых концентраций (ОДК) химических веществ в почве» от 25 февраля 2004 г. № 28
18. Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь «Об утверждении гигиенического норматива «Ориентировочно допустимая концентрация азота аммонийного в землях (включая почвы) для всех категорий земель» от 4 января 2014 г. № 1
19. Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь «Об утверждении нормативов предельно допустимых концентраций валового содержания ртути и мышьяка в землях (включая почвы), расположенных в границах населенных пунктов, для различных видов территориальных зон по преимущественному функциональному использованию территорий населенных пунктов» от 4 августа 2010 г. № 107
20. Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь «Об утверждении нормативов предельно допустимых концентраций подвижных форм никеля, меди и валового содержания свинца в землях (включая почвы), расположенных в границах населенных пунктов, для различных видов территориальных зон по преимущественному функциональному использованию территорий населенных пунктов» от 19 ноября 2009 г. № 125
21. Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь «Об утверждении гигиенических нормативов «Предельно допустимые концентрации подвижных форм цинка, хрома, кадмия в почвах (землях) различных функциональных зон населенных пунктов, промышленности, транспорта, связи, энергетики, обороны и иного назначения» от 6 ноября 2008 г. № 187
22. Гигиенические нормативы. 12.03.2012 № 17/1. Предельно допустимые концентрации нефтепродуктов в землях (включая почвы) для различных категорий земель
23. Приказ Государственного комитета по земельным ресурсам, геодезии и картографии Республики Беларусь «Об утверждении Положения о порядке передачи рекультивированных земель землевладельцам, землепользователям субъектами

хозяйствования, разрабатывающими месторождения полезных ископаемых и торфа, а также проводящими геологоразведочные, изыскательские, строительные и иные работы, связанные с нарушением почвенного покрова» от 25 апреля 1997 г. № 22
<b>Требования по охране поверхностных и подземных вод</b>
<p>24. Водный кодекс Республики Беларусь от 30 апреля 2014 г. № 149-З</p> <p>25. СТБ 17.06.03-01-2008. Охрана окружающей среды и природопользование. Гидросфера. Охрана поверхностных вод от загрязнения. Общие требования.</p> <p>26. СТБ 17.1.3.06-2006. Охрана природы. Гидросфера. Охрана подземных вод от загрязнения. Общие требования</p> <p>27. СанПиН 2.1.2.12-33-2005. Санитарные правила и нормы «Гигиенические требования к охране поверхностных вод от загрязнения</p> <p>28. Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об установлении нормативов качества воды поверхностных водных объектов» от 30 марта 2015 г. № 13</p> <p>29. Постановление министерства здравоохранения Республики Беларусь. 5 декабря 2016 г. № 122 «Об утверждении санитарных норм и правил "Требования к содержанию поверхностных водных объектов при их рекреационном использовании", гигиенического норматива "допустимые значения показателей безопасности воды поверхностных водных объектов для рекреационного использования" и признании утратившим силу постановления министерства здравоохранения Республики Беларусь от 30 декабря 2008 г. № 238</p> <p>30. ГН 2.1.5.10-20-2003. Ориентировочные допустимые уровни (ОДУ) химических веществ в воде водных объектов хозяйственно-питьевого и культурно-бытового водопользования</p> <p>31. ГН 2.1.5.10-21-2003. Предельно допустимые концентрации (ПДК) химических веществ в воде водных объектов хозяйственно-питьевого и культурно-бытового водопользования</p> <p>32. ГН 2.1.5.10-29-2003. Предельно допустимые концентрации (ПДК) и ориентировочные допустимые уровни (ОДУ) химических веществ в воде водных объектов хозяйственно-питьевого и культурно-бытового водопользования</p>
<b>Требования в области охраны растительного и животного мира, особо охраняемые виды животных и растений</b>
<p>33. Закон Республики Беларусь «О животном мире» от 10 июля 2007 г. № 257-З</p> <p>34. Закон Республики Беларусь «О растительном мире» от 14 июня 2003 г. № 205-З</p> <p>35. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О некоторых вопросах обращения с дикими животными и дикорастущими растениями» от 18 мая 2009 г. № 638</p> <p>36. Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об установлении списков редких и находящихся под угрозой исчезновения на территории Республики Беларусь видов диких животных и дикорастущих растений, включаемых в Красную книгу Республики Беларусь» от 9 июня 2014 г. № 26</p> <p>37. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О некоторых вопросах обращения с объектами растительного мира» от 25 октября 2011 г. № 1426</p> <p>38. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении Положения о порядке определения размера компенсационных выплат и их осуществления» от 7 февраля 2008 г. № 168</p> <p>39. ТКП 17.05-01-2014 (02120). Охрана окружающей среды и природопользование. Растительный мир. Правила охраны дикорастущих растений, относящихся к видам, включенным в Красную книгу Республики Беларусь, и мест их произрастания</p> <p>40. ТКП 17.07-01-2014 (02120). Охрана окружающей среды и природопользование. Животный мир. Правила охраны диких животных, относящихся к видам, включенным в Красную книгу Республики Беларусь, и мест их обитания</p>

Особо охраняемые природные территории
<p>41. Закон Республики Беларусь «Об особо охраняемых природных территориях» от 20 октября 1994 г. N 3335-XII</p> <p>42. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении Положения о порядке подготовки представлений об объявлении, преобразовании и прекращении функционирования особо охраняемых природных территорий» от 4 ноября 2008 г. № 1657</p> <p>43. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О развитии системы особо охраняемых природных территорий» от 2 июля 2014 г. № 649</p> <p>44. Постановление министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об утверждении инструкции о порядке определения и установления нормативов допустимой нагрузки на особо охраняемые природные территории» от 30 декабря 2008 г. № 129</p> <p>45. Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об объявлении участков леса с ценными древесными породами ботаническими памятниками природы республиканского значения» от 8 октября 2008 г. № 81</p> <p>46. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 20 сентября 2000 г. № 1451 Об образовании республиканского ландшафтного заказника "Прилепский" (в ред. постановлений Совмина от 12.11.2008 №1697, от 30.06.2012 № 611, от 21.10.2015 № 884, от 30.09.2016 №793)</p>
Требования в области радиационной безопасности, шумового и светового воздействия
<p>47. Закон Республики Беларусь «О правовом режиме территорий, подвергшихся радиоактивному загрязнению в результате катастрофы на Чернобыльской АЭС» от 26 мая 2012 г. № 385-3</p> <p>48. Закон Республики Беларусь «О радиационной безопасности населения» от 5 января 1998 г. № 122-3</p> <p>49. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении перечня населенных пунктов и объектов, находящихся в зонах радиоактивного загрязнения, и признании утратившими силу некоторых постановлений Совета Министров Республики Беларусь» от 11 января 2016 г. № 9</p> <p>50. Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь «Об утверждении Санитарных норм и правил «Требования к обеспечению радиационной безопасности при проведении работ в зонах радиоактивного загрязнения» и о внесении дополнений в постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 28 декабря 2012 г. № 211» от 2 июля 2015 г. № 89</p> <p>51. Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь «Об утверждении Санитарных норм и правил «Требования к радиационной безопасности» и Гигиенического норматива «Критерии оценки радиационного воздействия» от 28 декабря 2012 г. № 213</p> <p>52. ТКП 45-2.03-134-2009 (02250). Порядок обследования и критерии оценки радиационной безопасности строительных площадок, зданий и сооружений.</p> <p>53. Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь «Об утверждении Санитарных норм, правил и гигиенических нормативов «Шум на рабочих местах, в транспортных средствах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки» и признании утратившими силу некоторых постановлений и отдельных структурных элементов постановления Главного государственного санитарного врача Республики Беларусь» от 16 ноября 2011 г. № 115</p> <p>54. ТКП 45-2.04-154-2009 (02250). Защита от шума. Строительные нормы проектирования</p>

## *Нормативы, регулирующие обращение с отходами*

<b>Требования в области обращения с отходами, включая: категории отходов, регламенты обращения с опасными отходами, требования к полигонам хранения отходов, разработка документации по отходам в составе проектного цикла</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Закон Республики Беларусь «Об обращении с отходами» от 20 июля 2007 г. № 271-3</li><li>2. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О некоторых вопросах в области обращения с отходами» от 23 июля 2010 г. № 1104</li><li>3. Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об утверждении и введении в действие технических нормативных правовых актов» от 22 декабря 2014 г. № 15-Т</li><li>4. Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь «Об утверждении классификатора отходов, образующихся в Республике Беларусь» от 8 ноября 2007 г. № 85</li><li>5. Постановление Главного государственного санитарного врача Республики Беларусь «Об утверждении санитарных правил и норм 2.1.7.12-9-2006 «Гигиенические требования к устройству и содержанию полигонов для твердых коммунальных отходов» от 29 мая 2006 г. № 68</li><li>6. ПЗ-02 к СНБ 1.03.02-96. Состав и порядок разработки раздела «Охрана окружающей среды» в проектной документации</li></ol>

## *Требования законодательства Республики Беларусь в области промышленной безопасности и охраны труда*

<b>Общие требования в области охраны труда, обеспечения промышленной безопасности и здоровья населения и персонала</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Закон Республики Беларусь «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» от 7 января 2012 г. № 340-3</li><li>2. 1. Закон Республики Беларусь «О промышленной безопасности» от 5 января 2016 г. № 354-3</li><li>3. ТКП 45-1.03-40-2006 (02250). Безопасность труда в строительстве. Общие требования</li><li>4. Трудовой кодекс Республики Беларусь от 26 июля 1999 г. № 296-3</li><li>5. Закон Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3</li></ol>

## *Нормативы, регулирующие осуществление землепользования в пределах участков различных категорий земель*

<b>Требования/ограничения при осуществлении землепользования в пределах участков различных категорий земель, условия отвода земельных участков под строительство</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Кодекс Республики Беларусь о земле от 23 июля 2008 г. № 425-3</li><li>2. Указ Президента Республики Беларусь «Об изъятии и предоставлении земельных участков» от 27 декабря 2007 г. № 667</li><li>3. Указ Президента Республики Беларусь «О некоторых мерах по совершенствованию отношений в области изъятия, предоставления и использования земельных участков» от 23 сентября 2011 г. № 431</li><li>4. Постановление Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь «О Декрете Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 г. № 10 «О создании дополнительных условий для инвестиционной деятельности в Республике Беларусь» от 22 октября 2009 г. № 141-СР4/III</li></ol>
<b>Требования при ведении хозяйственной деятельности на землях лесного фонда: необходимость перевода земель в другие категории, разработка Плана освоения лесов, обращение с древесиной и порубочными остатками, рекультивация,</b>

компенсационные посадки	
5.	Лесной кодекс Республики Беларусь от 24 декабря 2015 г. № 332-З
6.	Указ Президента Республики Беларусь «Об утверждении Положения о порядке распределения лесов на группы и категории защитности, перевода лесов из одной группы или категории защитности в другую, а также выделения особо защитных участков леса» от 7 июля 2008 г. № 364
7.	Постановление Министерства лесного хозяйства Республики Беларусь «Об утверждении правил контроля радиоактивного загрязнения в системе Министерства лесного хозяйства Республики Беларусь» от 15 апреля 2011 г. № 9
8.	ТКП 143-2008 (02080). Правила рубок леса в Республике Беларусь
9.	ТКП 026-2006 (02080). Устойчивое лесопользование и лесопользование. Санитарные правила в лесах Республики Беларусь
10.	ТКП 047-2009 (02080). Устойчивое лесопользование и лесопользование. Наставление по лесовосстановлению и лесоразведению в Республике Беларусь

### **Требования законодательства Республики Беларусь к охране культурного наследия**

Охрана культурного наследия	
1.	Кодекс Республики Беларусь о земле от 23 июля 2008 г. № 425-З
2.	Кодекс Республики Беларусь о культуре от 20 июля 2016 г. № 413-З (вступит в силу 2 января 2017 г.)
3.	Закон Республики Беларусь «Об охране историко-культурного наследия Республики Беларусь» от 9 января 2006 № 98-З
4.	Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О статусе историко-культурных ценностей» от 14 мая 2007 № 578
5.	Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Аб зацвярдженні Палажэння аб ахове археалагічных аб'ектаў пры правядзенні земляных і будаўнічых работ (Об утверждении Положения об охране археологических объектов при проведении земляных и строительных работ) » от 22 мая 2002 г. №651
6.	Постановление Министерства обороны Республики Беларусь «Об утверждении Инструкции о порядке государственного учета воинских захоронений в Республике Беларусь» от 22 октября 2003 г. № 60

Приложение 5

**Копия обращения жителей д. Околица к  
Президенту Республики Беларусь**

Президенту Республики Беларусь

Лукашенко Александру Григорьевичу

### ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

Жители дд. Раубичи, Околица Минского района категорически не согласны с планируемым решением запустить через наши деревни прохождение автомагистрали международного значения со скоростью до 120 км в час.

Проектом реконструкции этой дороги предусматривается интенсивность движения до 13-15 тысяч автомашин в сутки при планируемых 3-5 тысяч на счет транзитных большегрузных фур. Эта трасса в 15-30 метрах от наших жилых домов. Получается, что загазованность, вибрация, шум увеличатся в разы и проживание вдоль нее станет адом.

Наши предложения по прокладке участка этой дороги в обход деревень, при неоднократных в течение июля-ноября этого года общественных обсуждениях, заинтересованными службами так и не услышаны.

Письменные обращения в государственные инстанции по нашей проблеме результатов не дали. Мы получаем только отписки. А ведь это жизнь и здоровье людей.

Чиновники считают, что прокладка этой магистрали в обход названных деревень нарушит границы заказника «Привленицкий» и расстояние в 500м от летнего детского лагеря.

В результате вышеизложенного мы сделали вывод, что без вмешательства лично Президента вариант прокладки этой автомагистрали в обход деревень принят не будет.

Известно, что вредные выбросы от автотранспорта вызывают раковые заболевания и нарушение репродуктивной функции человека. Величина их концентрации зависит от ветровых потоков и в среднем распространяется до 1000м, а от крупных ТЭЦ - до 30 км.

Даже в советское время на придорожной полосе от 50 до 100м выпас скота и хозяйственная деятельность были запрещены. А мы живем практически на дороге.

В республике велосисты, защищающих лес, птиц, животных - много, а защищающих человека - вообще нет.

Полагаем, что любые решения в ущерб здоровью людей принимать нельзя. Граждане республики, независимо от места проживания, должны иметь равные права на достойную и здоровую среду обитания.

Считаем, что беззастенчивые взвешенных и обоснованных экономических, экологических и социальных расчетов на длительную перспективу осуществлять строительство такой дороги нельзя. Вы, Уважаемый Александр Григорьевич, имеете право не позволять такое строительство, так как это в ущерб здоровью людей и просто не по-хозяйски.

Жители дд. Раубичи и Околица просят о личной встрече с Вами или вашим представителем по этому вопросу.

С уважением, жители дд. Раубичи и Околица.

ПОДПИСИ:

Радрична 358

(ф.и.о.)

Вардромский В.В.

(ф.и.о.)

5074706

(телефон)

А.В.

Радрична 26

Шердечок Ю.Е.

5074700

Ю.Е.

Фабричная 22

Корзун А.А.

5074702

К.В.

Фабричная 22

Бударевич С.А.

3

С.А.

Фабричная 2

Шибанов Н.В.

5074381

Н.В.

Фабричная 2

Шибанов З.В.

5074381

З.В.

Фабричная 3

Буджан

5074709

Б.В.

Ковалькова 4

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.

Ковальков 2

Ковальков

5074716

К.В.



д. Рабичи, ул. Солнечная, 13 Микелевич А.С. 073-53-25  
 д. Рабичи, ул. Солнечная, 13 Микелевич А.С. 073-53-25  
 д. Рабичи ул. Волкская 2 Эюзе'нов В.И. 073-53-25  
 д. Рабичи ул. Солнечная 2 Шумский П.И. 073-53-25  
 д. Рабичи ул. Солнечная, 2 Шумский П.И. 073-53-25  
 д. Околица ул. Шоссейная 2А Руд С.Т. 073-53-25  
 д. Околица ул. Шоссейная 19 Кудин Е.И. 073-53-25  
 д. Околица ул. Шоссейная 17 Иванова 073-53-25  
 д. Околица ул. Шоссейная 18А Химиз С.С. 073-53-25  
 д. Околица ул. Шоссейная 18 Химиз Н.Н. 073-53-25  
 д. Околица ул. Шоссейная 18 Гнатюк В.Р. 073-53-25  
 д. Околица ул. Шоссейная 19 Горбачев, Горбач 073-53-25  
 д. Околица ул. Шоссейная 19 Горбачев, Горбач 073-53-25  
 д. Околица ул. Ковалькова д. 27. Обметков В.В. 073-53-25  
 д. Околица ул. Ковалькова д. 27 Обметков В.В. 073-53-25  
 д. Околица ул. Ковалькова д. 27. Обметков В.В. 073-53-25



**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](http://www.erm.com)