



Европейский банк
реконструкции и развития

ОРГАН ПО
РАССМОТРЕНИЮ
ЖАЛОБ ПО ПРОЕКТАМ

ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА "ЮГ-ЗАПАД"

№ заявления: 2014/04

**Отчет о результатах завершения мероприятий по разрешению выявленных проблем -
Ноябрь 2016 год**

Орган по рассмотрению жалоб в связи с проектами (ОРЖ) является механизмом подотчетности ЕБРР. ОРЖ позволяет проводить проверку жалоб, поступивших от одного или более лиц либо организаций по поводу того или иного проекта ЕБРР, реализация которого, согласно таким жалобам, причинила или может причинить им вред. Для рассмотрения жалоб ОРЖ может задействовать две функции: провести проверку соблюдения установленных норм с тем, чтобы выяснить, выполнил ЕБРР или нет положения своей Экологической и социальной политики и (или) относящиеся к данному проекту положения своих Принципов информирования общественности; или же провести мероприятия по разрешению выявленных проблем с целью восстановления диалога между подателем жалобы и клиентом в интересах урегулирования проблемы, ставшей основанием для подачи жалобы, без установления вины той или иной стороны. Фигуранты жалобы также вправе потребовать задействования обеих этих функций ОРЖ.

Для получения дополнительной информации об ОРЖ обращайтесь к нам или посетите наш сайт по адресу: www.ebrd.com.

Контактные данные

Запросы на информацию направляйте по адресу:

Орган по рассмотрению жалоб в связи с проектами (ОРЖ)
Европейский банк реконструкции и развития
One Exchange Square
London EC2A 2JN
Телефон: +44 (0)20 7338 6000
Факс: +44 (0)20 7338 7633
Эл. почта: pcm@ebrd.com

 <http://www.ebrd.com/work-with-us/project-finance/project-complaint-mechanism.html>

Как подавать жалобы в ОРЖ

Жалобы по экосоциальным аспектам деятельности ЕБРР можно направлять по электронной почте, телефону или письмом на указанный адрес либо с помощью электронного формуляра по адресу: <http://www.ebrd.com/work-with-us/project-finance/project-complaint-mechanism/submit-a-complaint.html>

ОГЛАВЛЕНИЕ

Краткое содержание	4
I. История вопроса	6
II. Проблемные вопросы	7
III. Методология	30
VI. Полученные результаты и нерешенные проблемы	34
V. Последующие меры по осуществлению мониторинга и составлению отчетности	39
VI. Обнародование отчета о результатах МРП	39
VII. Заключение	39
Приложение 1 – Жалоба	41
Приложение 2 – Повестка дня по проведению МРП для обеспечения безопасности дорожного движения в деревнях	48
Приложение 3 – Краткие отчеты о результатах встреч с местным населением	49

ПРИМЕЧАНИЕ. При отсутствии иных определений понятия, написанные в настоящем отчете (на английском языке) с прописной буквы, имеют определения, данные им в Правилах процедуры ОРЖ.

Краткое содержание

20 октября 2014 года в Орган по рассмотрению жалоб в связи с проектами (ОРЖ) поступила жалоба от г-на Криводанова Юрия Павловича, руководителя казахстанского общественного объединения «Благо» (НПО «Благо»), в которой выражалась озабоченность по поводу положения дел на участке Международного транспортного коридора «Юг-Запад», где выполняемые работы финансируются Европейским банком реконструкции и развития (далее – «ЕБРР» или «Банк»). Податели жалобы требовали провести мероприятия как по разрешению выявленных проблем, так и по проверке соблюдения установленных норм. В отчете об оценке приемлемости жалобы для целей проверки соблюдения установленных норм (ООПЖ), опубликованном в сентябре 2015 года, был сделан вывод о приемлемости поступившей жалобы Согласно Правилам процедуры ОРЖ в редакции 2014 года (ПП ОРЖ). 20 октября 2015 года Президентом ЕБРР была принята к исполнению рекомендация, вынесенная лицами, оценивавшими приемлемость поступившей жалобы для целей проведения МРП, а выполнение данного задания было поручено эксперту ОРЖ Сюзан Вильдау.

Эксперт ОРЖ занималась проведением МРП с 17 по 29 июля 2016 года. Проведение МРП позволило организовать диалог между жителями, представителями местных и районных администраций, местных органов полиции и КазАвтоЖола, а также Управления административной полиции. Таким образом, у органов власти появились условия, чтобы уважительным образом ответить на все поставленные местными жителями вопросы и высказанные озабоченности, начиная от ограничений скорости движения автотранспортных средств и кончая уборкой снега на трассе, а также чтобы дать на понятном для жителей языке подробные разъяснения относительно причин установки на трассе малогабаритных бетонных заграждений и по другим техническим вопросам. В некоторых случаях удалось добиться определенных договоренностей, что, безусловно, повысило у всех сторон уровни осмысления и знания всего круга проблем, озабоченностей и возможностей друг друга благодаря организованному диалогу, проведению с участием представителей органов власти информационно-разъяснительных мероприятий, обменов информацией и выездов на данный участок автотрассы, что позволило представителям органов власти и заинтересованным группам местных жителей получить информацию об этих проблемах из первых рук. В ходе проведения МРП также был организован семинар по вопросам наращивания потенциала повышения безопасности дорожного движения, а также для ознакомления с имеющими важное значение методами и способами предотвращения ДТП. Если говорить конкретнее,

- диалог позволил сторонам сесть за стол переговоров и обменяться мнениями по вопросам, представляющим взаимный интерес, в позитивном ключе и без установления чьей-либо вины или ответственности;
- жители высоко оценили возможность провести осмысленный диалог с представителями властей (органы внутренних дел и КазАвтоЖола) в своих деревнях и поселках¹;

¹ Примерно 123 жителей и 33 детей из шести деревнях и поселках, расположенных вдоль участка международного транспортного коридора «Юг-Запад» принимали участие в совещаниях, проводимых во время визита эксперта по разрешению проблем Органа по Рассмотрению Жалоб ЕБРР с 17 по 29 июля 2016 года.

- местные жители получили более полное представление о том, какие меры для улучшения безопасности дорожного движения они могли бы осуществить самостоятельно;
- МРП усилили составляющую обеспечения безопасности дорожного движения в работе ЕБРР и послужили дополнением более общих мероприятий по устранению структурных причин дорожной аварийности в Казахстане.

Несмотря на некоторые позитивные достижения, связанные с МРП и их развитием, процесс диалога не обеспечил успешное решение всех проблем, поднятых в поступившей жалобе. Незавершенность полученных результатов была отчасти вызвана недостаточными возможностями клиента, в том числе бюджетными, а также ограничениями, заложенными в технические требования к безопасности дорог и в строительные стандарты и нормативы, которые содержат запрет на применение некоторых компенсирующих мероприятий.

При этом следует отметить, что при любых попытках решения имеющихся проблем будет неизбежно проявляться ограниченность возможностей сторон. Сами МРП могут стать эффективным средством преодоления таких препятствий, и даже в казалось бы безнадежной ситуации не следует думать, что сделать ничего нельзя. Именно тогда творчество, новаторство, поиск возможностей действия, а не предлогов для бездействия, и солидный запас политической воли вкпе с рационально выстроенной процедурой решения проблем могут привести стороны к полноценному урегулированию, а не к половинчатым договоренностям.

Что касается еще нерешенных проблем, то у эксперта ОРЖ по-прежнему вызывает беспокойство положение дел с отчетом о результатах проверки состояния безопасности дорожного движения, который был подготовлен в 2015 году независимым экспертом, привлеченным для этого Банком. Отчет был составлен в ответ на поступившую жалобу и входит в состав более широкой задачи ЕБРР по обеспечению безопасности дорожного движения. В отчете нашли свое подтверждение некоторые из озабоченностей, высказанных в поступившей жалобе, и содержатся технические результаты исследования с описанием рисков возникновения при движении по автотрассе неблагоприятных последствий для пешеходов, животных, водителей и пассажиров автотранспортных средств, а также ряд соответствующих рекомендаций. Содержание отчета было доведено до сведения клиента, но гласности не предавалось, хотя результаты проверки состояния безопасности дорожного движения ссылочно отражены в резюме проекта, размещенном на веб-сайте ЕБРР². Поэтому жители деревень и пользователи дороги, вероятно, не проинформированы о некоторых рисках, выявленных в ходе аудита.

Не устанавливая чьей-либо вины и не отступая от достигнутых результатов, эксперт ОРЖ констатирует, что при отсутствии дополнительных творческих инициатив, ресурсов и (или) политической воли со стороны клиента и ЕБРР одними мероприятиями по разрешению проблем вряд ли можно добиться дальнейшего продвижения по пути решения данного спора.

² «Для выявления и решения всех относящихся к безопасности движения по данной автотрассе проблем, связанных с реализацией проекта, в 3-м квартале 2015 года была проведена еще одна проверка состояния безопасности дорожного движения». Резюме проекта см. по адресу: <http://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/southwest-corridor-road-project.html>

Поэтому в соответствии с п. 37 Правил процедуры (ПП) ОРЖ эксперт подводит итог: отсутствует «возможность добиться дальнейших результатов в решении возникшего спора».

Таким образом, ОРЖ считает мероприятия по разрешению выявленных проблем завершенными, но отмечает необходимость в осуществлении уполномоченным ОРЖ последующего мониторинга и составлении отчетности о его результатах.

I. История вопроса

1. 20 октября 2014 года в Орган по рассмотрению жалоб в связи с проектами (ОРЖ) поступила жалоба от г-на Криводанова Юрия Павловича, руководителя казахстанского общественного объединения «Благо» (НПО «Благо» является подателем жалобы). В поступившей жалобе выражалась тревога в связи с реализацией проекта по строительству транспортного коридора «Юг-Запад» (Казахстан), так как он якобы может причинить значительный вред жителям шести деревень, расположенных вдоль этого автодорожного коридора³. В жалобе содержалось требование провести мероприятия по проверке соблюдения установленных норм и по разрешению выявленных в связи с проектом проблем (МРП).
2. Поступившая жалоба была зарегистрирована уполномоченным ОРЖ 24 ноября 2014 года согласно Правилам процедуры ОРЖ в редакции 2014 года (ПП). Согласно ПП 10 и 18 ОРЖ, уведомление о ее регистрации было направлено ее подателю и заинтересованным сторонам, а сама жалоба была принята к сведению и размещена в реестре ОРЖ⁴ согласно ПП 20 ОРЖ. Согласно ПП 22 ОРЖ, произвести оценку приемлемости поступившей жалобы было поручено эксперту ОРЖ Сюзан Вильдау совместно с уполномоченным ОРЖ.
3. Лица, производившие оценку приемлемости поступившей жалобы, признали ее отвечающей критериям ОРЖ для проведения мероприятий по разрешению выявленных проблем, как это задокументировано в отчете об оценке приемлемости жалобы (ООПЖ) для проведения мероприятий по разрешению возникших проблем (МРП)⁵. Указанные выше лица направили Президенту ЕБРР отчет об оценке ее приемлемости с рекомендацией провести силами ОРЖ мероприятия по разрешению выявленных проблем согласно ПП 36 ОРЖ в редакции 2014 года. Данная рекомендация была утверждена Президентом ЕБРР 20 октября 2015 года, а проведение МРП было поручено эксперту ОРЖ Сюзан Вильдау.
4. Эксперт ОРЖ занималась проведением мероприятий по разрешению выявленных проблем с 17 по 29 июля 2016 года. Данный документ содержит отчет о результатах завершения мероприятий по разрешению выявленных проблем согласно ПП 37 ОРЖ. В отчете дается описание поднятых в жалобе проблем, применявшихся в ходе проведения МРП методов и полученных результатов с указанием всех вопросов, пока еще остающихся нерешенными. Кроме того, в отчете отмечается необходимость в

³ Жалоба (Приложение 1).

⁴ Реестр ОРЖ см. по адресу: www.ebrd.com/work-with-us/project-finance/project-complaint-mechanism/pcm-register.html

⁵ Отчет об оценке приемлемости поступившей жалобы с целью проведения мероприятий по разрешению выявленных проблем, сентябрь 2015 года. См. по адресу: <http://www.ebrd.com/work-with-us/project-finance/project-complaint-mechanism/pcm-register.html>

осуществлении уполномоченным ОРЖ последующего мониторинга и составления отчетности о его результатах.

5. Проектом реконструкции транспортного коридора “Юг-Запад” предусматривается реконструкция и модернизация 102-километрового участка автотрассы между российской границей и г. Актобе, который представляет собой самый северный участок транзитного коридора Западная Европа–Западный Китай⁶. Схема проекта составлена с учетом удовлетворения требований, предъявляемых к проектам категории экологической оценки В/1, как это предусматривается Экологической политикой ЕБРР в редакции 2003 года⁷. Проект был утвержден решением Совета директоров ЕБРР 11 ноября 2008 года. Им предусматривается выделение финансирования в размере 180 млн. долл. США (из совокупной сметной стоимости проекта реконструкции в размере 207 млн. долл. США). Данный проект входит в программу мероприятий правительства Казахстана по модернизации международного транспортного коридора Западная Европа–Западный Китай. Реконструкция других участков этого транспортного коридора ведется на средства, выделенные Всемирным банком, Азиатским банком развития, Исламским банком развития и Республикой Казахстан. Цель реконструкции данного транспортного коридора заключается в создании благоприятных условий для транзита грузов и пассажиров между Казахстаном, Китаем, Россией и странами Западной Европы, а также для развития региональной торговли, улучшения условий автомобильных перевозок для населения и местных бизнес-структур, оказания поддержки правительству Казахстана в расширении масштабов участия частного сектора в деятельности автодорожной отрасли. Строительные работы начались в апреле 2011 года и завершились в сентябре 2013 года.

II. Проблемные вопросы

В перечень проблемных вопросов, обсужденных в рамках МРП, вошли многие из тех же озабоченностей, которые были доведены до сведения ОРЖ в первоначально полученной им жалобе и удостоверенные в ходе посещения населенных пунктов, осуществленных в рамках проведения в июне 2015 года оценки приемлемости поступившей жалобы. В ходе этих посещений рассматривались как проектно-конструкторские, так и проектно-реализационные аспекты, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения. В таблице 1 даются описание ключевых проблем, соответствующие пояснительные замечания и пути решения выявленных проблемных вопросов в разбивке по отдельным деревням. Буква ‘(С)’ означает, что данная проблема поднималась в первоначально поступившей жалобе. Дополнительная информация содержится в Приложении 3 – Краткие отчеты о результатах встреч с местным населением.

⁶ См. резюме проекта по адресу: <http://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/southwest-corridor-road-project.html>

⁷ «Экологическая политика в редакции 2003 года является директивным документом в области охраны окружающей среды, и подробно прописанные требования социального характера до 2008 года в ней не фигурировали. Вместе с тем понятие «экологический» широко трактовалось как включающее в себя определенные последствия для местного населения». Ответ оперативного руководства ЕБРР уполномоченному ОРЖ и Экологическая политика ЕБРР, июль 2003 года, п.3 в 3: http://www.ebrd.com/downloads/about/policies/environmental_policy/2003-07-01_Environmental_Policy-English_publication.pdf

Таблица 1. Проблемные вопросы, пояснительные замечания и пути решения выявленных проблем

Деревня	Проблемные вопросы, поднятые в жалобе или МРП	Пояснительные замечания или пути решения выявленных проблем, предложенные на встречах с местными жителями
<p>1.Сарыжар (Хлебодаровка)</p> <p>Встреча с местными жителями 25 июля 2016 года</p>	<p><i>1.1 Не устранены с помощью ремонтных работ повреждения, причиненные автотранспортными средствами подрядчиков дорожному полотну в деревне (С)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • В ходе производства строительных работ принадлежащие подрядчикам автотранспортные средства повредили проходящие через центр деревни улицы и не устранили последствия причиненного им вреда. • Для подрядчиков в порядке вещей ставить принадлежащие им автотранспортные средства на стоянку на деревенских улицах, когда они приезжают в места складирования стройматериалов, в столовую для рабочих и т.д. • В результате интенсивной эксплуатации принадлежащими подрядчикам автотранспортными средствами деревенские улицы получили повреждения, но их ремонт не производился. • До начала строительных работ дороги находились в хорошем состоянии. • Местные жители обращались к отвечающим за эту сферу органам власти с требованиями отремонтировать в деревне Сарыжар (Хлебодаровка) дороги, поврежденные тяжелой техникой, и вернуть их в состояние, в котором они находились до начала строительных работ. 	<p>Местные жители не поднимали эти вопросы в МРП.</p>
	<p><i>1.2 В районе новостройки деревни не предусмотрено обустройство безопасных зон для скотопрогона. В результате скот приходится гнать лишние 5 км в одну сторону, чтобы добраться до подземного перехода с целью безопасного перегона через него скота. (С)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • В районе новостройки деревни нет подземных переходов, нет знаков о прогоне скота, не предусмотрены условия для 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Как заявил руководитель департамента КазАвтоЖола по вопросам корпоративных связей и связей с общественностью (КазАвтоЖол или Автодор), количество зон скотопрогона вдоль автотрассы и места их обустройства были первоначально согласованы</p>

**Сарыжар
(Хлебодаровка)**
(продолжение)

перегона животных через дорожное полотно для выгона их на пастбища.

- Из-за расширения площади деревни в направлении города и увеличения поголовья скота участок автотрассы между 22-м и 23-м километрами дороги требуется оборудовать для целей скотопргона, с тем чтобы скот можно было перегонять на пастбища, находящиеся на другой стороне автотрассы и железной дороги. Имеющийся на сегодня путепровод для скотопргона находится в 5 км от данного участка трассы и, как следствие этого потребуется установить также дорожные знаки «Перегон скота».
- Животных нужно гнать 4,5 – 5 км в направлении старой деревни, пересекать автотрассу по расположенному там подземному скотопргону, а затем гнать их 4,5 – 5 км в обратном направлении, чтобы достичь пастбищ, отведенных для новой деревни: все это требует от животных проходить в день лишние 18 – 20 км. В результате этого некоторые из жителей деревни гонят своих животных напрямиком через трассу, а это небезопасно и незаконно, и кроме того связано с пересечением ж/д путей.
- Озабоченности были высказаны по поводу следующих моментов: i) отсутствие безопасности для животных, людей, автотранспортных средств и эксплуатации трассы, поскольку машины идут по ней со скоростью 120 км в час; ii) состояние здоровья жителей деревни, на котором могут отрицательно сказаться постоянные перегоны скота по главной улице, что повышает уровни ее запыленности и служит рассадником бактерий на помете животных; iii) экономические последствия, связанные с поголовьем скота в стадах, количеством и качеством продуктов животного происхождения (например, показатели надоя молока и жесткости мяса падают в тех случаях, когда животным приходится проходить более 5 км в день); iv) экономические и правовые последствия в форме налагаемых на жителей деревни штрафов за незаконное пересечение автотрассы в неположенных местах. “Мы рискуем только потому, что других вариантов у нас нет”.
- Местные жители обращаются к соответствующим властям с

с акиматом сельского района на этапе проектирования трассы. Официальный документ по этому вопросу можно получить в Автодоре.

2. В дополнение к этому, поскольку данный участок автотрассы идет параллельно железной дороге, в ходе ее проектирования маршрут трассы был привязан к уже имевшимся объектам ж/д хозяйства, в том числе и к зонам скотопргона. Как следствие этого зону скотопргона под полотном ж/д расположили дальше вдоль дорожного полотна в направлении Мартука, с тем чтобы запроектировать зоны скотопргона под полотном в том же месте, так как это позволяет расположить их параллельно друг другу.

Выезды на места

3. После проведения встречи с местными жителями небольшая группа заинтересованных сторон в составе акима деревни, сотрудников Автодора и руководителя Управления административной полиции МВД (полиция или Управление административной полиции) выехала на место перегона скота через трассу, которое часто используется для этого местными жителями. Как показали результаты визуального осмотра места перегона скота через трассу, скот приходится перегонять прямо через ж/д пути, т.е. через положенные на дорожное полотно рельсы, чтобы вывести его на отведенные для него пастбища.

Договоренности/предусмотренные меры

4. Исходя из результатов налаженного диалога и обследования состояния соответствующего участка автотрассы/железной дороги, КазАвтоЖол, по согласованию с Управлением

<p>Сарыжар (Хлебодаровка) (продолжение)</p>	<p>просьбой организовать в этом районе деревни безопасные маршруты скотопрогона (например, установить знаки скотопрогона в удобных для этого местах).</p>	<p>административной полиции, решил удовлетворить просьбу об установке знаков «Осторожно, перегон скота!» с указанием конкретных зон и сроков их действия при условии, что местные органы власти в обязательном порядке выполнят следующие требования:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. с компанией «Казахстанские железные дороги» (КТЖ) согласуют маршрут скотопрогона через ж/д пути в районе 22-го километра автотрассы; b. получают из областного акимата решение с указанием времени суток (утром и вечером), когда пастухи могут перегонять скот через полотно автотрассы.
	<p><i>1.3 Нуждающиеся в ремонте въезды в город и выезды из него с автотрассы (С)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • До пуска в эксплуатацию новой дороги в октябре 2013 года данная дорога входила в состав автодорожной сети республиканского значения. • Сегодня, как утверждают местные жители, эта дорога не имеет своего собственника. • Жители местных деревень i) предлагают отремонтировать дорогу за счет подрядчиков; ii) хотят узнать, кто сегодня является «собственником» дороги, и понять, кто будет заниматься содержанием дороги в будущем. 	<p>Местные жители не поднимали эти вопросы в МРП.</p>
	<p><i>1.4 Ограничения скорости движения (скоростной режим)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • На въезде в деревню установлен знак «Въезд в населенный пункт», требующий от водителей снизить скорость до 60 км в час. Почему водители игнорируют этот знак и движутся со скоростью 100 км в час? 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Сотрудники Управления административной полиции и КазАвтоЖола дали следующие уточнения по этому вопросу:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Согласно ПДД и Закону Казахстана «О безопасности дорожного движения», предельная скорость движения составляет 110 км в час на автодорогах с движением в 4 и более рядов и наличием дорожного

		<p>заграждения вдоль разделительной полосы дороги и 100 км в час на всех других участках автотрассы.</p> <p>б. Знаки «Въезд в населенный пункт», установленные на въездах в деревню и выполненные на синем поле, не регламентируют скоростной режим и не требуют от водителей двигаться со скоростью 60 км в час. Знак «Въезд в населенный пункт», выполненный на белом поле, является предписывающим знаком.</p>
<p>Сарыжар (Хлебодаровка) (продолжение)</p>	<p>1.5 <i>Необходимость в освещении ночью крытой автобусной остановки и пешеходных зон</i></p>	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Как разъяснили сотрудники КазАвтоЖола, расстояния между источниками подачи электроэнергии не позволяют обеспечить рентабельность дополнительных систем освещения:</p> <p>а. отсутствие проходящих рядом линий электропередач;</p> <p>б. чрезмерно высокая стоимость установки систем ночного освещения (например, сюда входят затраты на эксплуатацию линии электропередач, идущей от деревни к автобусной остановке, а также на установку трансформаторной подстанции и осветительных столбов, техническое обслуживание вновь смонтированной системы освещения и оплату потребляемой электроэнергии).</p> <p>с. вследствие этого организация освещения крытой автобусной остановки и пешеходных зон в ночное время не представляется экономически обоснованной.</p>
	<p>2.1 <i>В Кенсахаре пешеходные переходы оборудованы плохо: на</i></p>	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p>

<p>2. Кенсахара и Саржансай</p> <p>Встреча с местными жителями 26 июля 2016 года</p>	<p><i>участке дороги, проходящем через Кенсахару, и на пешеходном переходе нет указателей и освещения (С).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Проблемы с обеспечением безопасности – жители деревни пересекают автотрассу в ночное время, добираясь до места своей работы. • Молочные и животноводческие предприятия находятся на другой от деревни стороне автотрассы. • В мае 2015 году имел место один смертный случай: при пересечении трассы ночью, пытаясь поймать попутку до города, погиб один пешеход. • Местные жители просят соответствующие органы власти установить знаки и средства освещения на всем участке трассы, проходящем через деревню (по типу того, что было сделано в деревне Саржансай), с тем чтобы водители знали, особенно в ночное время, что они находятся на границе населенного пункта, должны быть внимательнее и снизить скорость. Установка средств освещения позволит избежать новых смертных случаев. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Как сообщили сотрудники КазАвтоЖола, на всех пешеходных переходах в Саржансае (Нагорный) и Кенсахаре установлены соответствующие указатели: знаки “Пешеходный переход” установлены на обеих сторонах дороги, идущей в том же направлении, с разметками «зебры», которые заново красились по мере стирания прежней краски. Пешеходная зона в Саржансае в ночное время освещается. <p><u><i>Договоренности/предусмотренные меры</i></u></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Действуя совместно с Управлением административной полиции, сотрудники КазАвтоЖола согласились рассмотреть возможность внесения дополнительных элементов обустройства для обеспечения безопасности движения автотранспортных средств и пешеходов, а именно: необходимость в установке новых знаков «Пешеходный переход» или замене уже установленных знаков знаками с большей светоотражающей поверхностью. Предупредительные знаки «Пешеходный переход» были дополнительно установлены в 150-300 метрах перед переходом. 3. При наличии дополнительных средств органы власти рассмотрят необходимость в установке световозвращающих катафотов в пешеходных зонах, а на подходах к этим зонам профилированных полос.
	<p><i>2.2 Трудно обеспечить безопасное пересечение автотрассы и съезд с нее автотранспортных средств и спецтехники, чтобы добраться до расположенных рядом полей и предприятий (С)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Автотранспортным средствам и спецтехнике трудно добраться из деревни к пролегающей на другой стороне автотрассы и идущей 	<p>Местные жители не поднимали эти вопросы в МРП.</p>

<p>Кенсахара и Саржансай (продолжение)</p>	<p>под уклон грунтовой дороге, ведущей к полям и предприятиям. Подъезд нужно сделать более пологим и замостить его/сгладить его поверхность, чтобы он стал таким, какой ведет в деревню. Это даст экономию расходов на износ автотранспортных средств и техники, а также повысит показатели безопасности дорожного движения, улучшит для водителей автотранспортных средств обзор состояния дорожного движения на главной трассе, а также движения автотранспортных средств, пешеходов и велосипедистов, выезжающих из деревни.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Кроме того, в зимнее время возникают проблемы с образованием снежных наносов на подъездной дороге. • Граждане обратились в соответствующие органы власти с просьбой повысить безопасность дорожного движения и улучшить конструкцию «съезда», ведущего к деревенским полям и предприятиям, расположенным на противоположной стороне деревни (например, сделать подъезд к ним более пологим, сгладить и замостить его поверхность). 	
	<p><i>2.3 Трещины в полотне трассы, ведущей в направлении границы с Россией (С)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • В некоторых местах новой дороги появились трещины, свидетельствующие о плохом качестве выполненных на ней работ, поскольку прошло всего только два года после их завершения. • Местные жители предлагают заделывать эти трещины в профилактических целях - достаточно регулярно для того, чтобы не допустить чрезмерного ухудшения состояния дороги с течением времени. 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Сотрудники КазАвтоЖола дали на этот счет следующие разъяснения:</p> <ol style="list-style-type: none"> а. растрескивание поверхности дорожного полотна – проблема повсеместная, и появление трещин необязательно свидетельствует о плохом состоянии дороги; б. появление трещин вызывается большими перепадами температуры в зимние и летние месяцы. Например, перепады температуры в Актыбинской области составляют до 80 °С; с. действуют нормативно установленные допуски растрескивания (например, на 100 кв. метров поверхности дорожного полотна допускается 20 м трещин); д. ежегодно работники дорожно-эксплуатационной службы занимаются устранением трещин (их заделкой), заливая их битумной смесью, чтобы не допустить

		просачивания через образовавшиеся трещины воды внутрь дорожного полотна и его разрушения.
Кенсахара и Саржансай (продолжение)	<p><i>2.4 Обеспечение соблюдения скоростного режима</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Местные жители высказывали беспокойство по поводу того, что полиция не обеспечивает соблюдение скоростного режима – 60 км в час, указанных на знаке с синим полем на въезде в деревню, и отмечали, что зачастую машины идут здесь со скоростью 100 км в час. 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Как разъяснили сотрудники Управления административной полиции, конкретные проектно-конструкторские особенности дороги позволяют двигаться по ней со скоростью 110 км в час и знаки с синим полем не предписывают требуемые ограничения скоростного режима. В противном случае эти знаки были бы выполнены на белом поле. Полиция также признала тот факт, что анализ ДТП выявил повышенную частотность ДТП на участке дороги в непосредственной близости к деревне Кенсахара – 2 ДТП в этом году. В свете результатов этого анализа полиция и КазАвтоЖол приняли на этом участке дороги меры по предупреждению ДТП, в том числе ограничив здесь скорость до 90 км в час и установив знак “Обгон запрещен”. <p><u>Договоренности/ предусмотренные меры</u></p> <ol style="list-style-type: none"> В ответ на озабоченности, высказанные местными жителями в ходе встречи, сотрудники полиции и КазАвтоЖола согласились снизить скорость движения здесь еще больше – до 80 км в час и, соответственно, установить для этого новые знаки, предписывающие параметры скоростного режима.
	<p><i>2.5 Просьба дать разъяснения по текущим ограничениям скорости движения на сельских дорогах</i></p>	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Как разъяснили сотрудники Управления административной полиции, на участках дороги с движением в 4 и более рядов и наличием

		<p>дорожных заграждений вдоль разделительной полосы дороги максимальная скорость движения составляет 110 км в час; на всех остальных участках – 100 км в час. В населенных пунктах знаки, выполненные на белом поле с указанием «Въезд в населенный пункт», устанавливают ограничение скорости в 60 км в час.</p>
<p>Кенсахара и Саржансай (продолжение)</p>	<p>2.6 Нехватка специально оборудованных зон скотопргона и отсутствие знаков «Осторожно, перегон скота!»</p>	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Как объяснили сотрудники КазАвтоЖола, количество зон скотопргона через автотрассу и места их расположения первоначально были согласованы с акиматом сельского района еще на стадии проектирования трассы. Официальный документ по этим вопросам можно получить в Автодоре. 2. В ответ на письма, полученные от местных жителей, в проектной документации трассы предусматривалось следующее: <ol style="list-style-type: none"> a. организовать одну зону скотопргона в деревне Саржансай (Нагорный), расположив ее в подземном переходе в самой деревне; b. организовать две зоны скотопргона в деревне Кенсахара: одну через совмещенный с мостом подземный переход на въезде в деревню и вторую в конце деревни; c. зона пересечения скотом автотрассы не оборудована знаками «Осторожно, перегон скота!». <p><u>Выезды на места</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 3. После встречи с местными жителями руководство деревни вместе с сотрудниками КазАвтоЖола и Управления административной

		<p>полицейские побывали в зоне скотопрогона для проверки ее состояния.</p>
<p>Кенсахара и Саржансай (продолжение)</p>	<p>2.7 Рядом с молочной фермой, к которой подводится система водоснабжения, отмечено проседание поверхности дороги</p> <ul style="list-style-type: none"> • Местные жители потребовали произвести ремонт этого участка дороги за счет виновных в его проседании. 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Как разъяснили в КазАвтоЖоле, выступающее качестве субподрядчика ООО «Жорга С» выполнило по заказу ООО «АИС» работы по подведению системы водоснабжения к зоне скотопрогона с пересечением автотрассы. 2. Субподрядчиком не были соблюдены требования к производству дорожно-строительных работ, что привело к проседанию зоны скотопрогона. 3. В 2015 году против ООО «Жорга С» республиканской компанией АО «КазАвтоЖол» был возбужден иск, отклоненный решением суда. 4. В этом году, согласившись с мотивировочной частью постановления суда об отказе в принятии иска к рассмотрению, АО «КазАвтоЖол» устранило все допущенные в составлении иска недостатки и намерено повторно предъявить его ООО «Жорга С» на предмет взыскания денежной стоимости причиненного автотрассе вреда. <p><u>Договоренности/предусмотренные меры</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Сотрудники КазАвтоЖола согласились с тем, что в случае удовлетворения возбужденного иска взысканная сумма будет израсходована на ремонт дороги с привлечением к этому одной из строительных компаний.
	<p>2.8 Аварийно-спасательные службы не оснащены необходимым оборудованием для оказания помощи при возникновении ДТП.</p>	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Сотрудники КазАвтоЖола и Управления административной полиции ответили, что вопросы оснащения пунктов оказания первой

		<p>медицинской помощи не относятся к их компетенции и отослали задавших этот вопросы в Министерство здравоохранения, Красный Крест или департамент неотложной помощи. Первая медицинская помощь оказывается Центральной районной больницей Мартука или службой скорой помощи Актобе.</p>
<p>Кенсахара и Саржансай (продолжение)</p>	<p><i>2.9 Вопросы, относящиеся к мостам</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • По поводу моста через реку Илек и дальше в этом направлении. Зачем здесь прочерчена непрерывная белая линия длиной 3,5 км? • В мостах имеются зазоры, для чего они нужны? 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Как объяснили сотрудники КазАвтоЖола, непрерывная белая линия по оси дороги в районе моста через реку Илек была нанесена согласно требованиям к проектированию автотрассы. Длина этой линии составляет 3,5 км. 2. Основанием для этого является то, что из-за значительной высоты набережной на всем протяжении этого участка по обе стороны дороги были установлены обеспечивающие безопасность ограждения, а в проекте дороги было предусмотрено нанесение белой линии для обеспечения безопасности дорожного движения. 3. При строительстве мостов между фермами или плитами их проезжей части оставляются зазоры (деформационные швы), чтобы конструкции ферм могли расширяться или сжиматься в зависимости перепадов температуры зимой и летом. Эти зазоры (или швы) заполняются битумной смесью.
	<p><i>2.10 Каков гарантийный срок службы автотрассы?</i></p>	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Сотрудники КазАвтоЖола ответили, что гарантийный срок службы участка автотрассы от Актобе-Мартука до границы с РФ (в направлении Оренбурга) составляет 2 года, как этого требует Европейский банк реконструкции и развития.

<p>3. Мартук</p> <p>Встреча с местными жителями 28 июля 2016 года</p>	<p>3.1 Проблемные вопросы, связанные со скотопрогоном (С)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Нехватка подземных переходов для перегона через них скота на 500-километровом участке дороги начиная с 68-го км. • Зоны скотопрогона в обоих направлениях проложены узко, что не позволяет перегонять через них скот. • Подземные переходы подвергаются затоплению весной и осенью, а также в периоды сильных дождей, что затрудняет перегон скота через них. • При затоплении маршрутов скотопрогона животные пересекают автотрассу в неположенных и потенциально опасных местах. • Семьи опасаются, что животные могут попасть под движущиеся по дороге машины, а виноваты в этом будут они сами, что скажется на их безопасности и средствах к существованию. • Высказываются просьбы расширить подземные переходы или установить на трассе знаки «Осторожно, перегон скота!» в нужных местах. 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Как уточнили сотрудники КазАвтоЖола, имеются три хорошо оборудованные зоны скотопрогона: две перед мостом и одна за ним, включая подземный переход для перегона скота, расположенный на 250-километровом участке начиная с 68-го км. 2. Как разъяснили сотрудники КазАвтоЖола, в прошлом году ведомство попыталось добиться расширения подземного перехода, поскольку этот вопрос уже поднимался раньше. <p><u>Выезды на места</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 3. После встречи с местными жителями небольшая группа заинтересованных сторон из числа жителей деревни вместе с представителями органов власти посетила зону скотопрогона. Они проверили наличие указанной выше зоны скотопрогона. Кроме того, они осмотрели подземный проход, который подвергается затоплению. Был поднят следующий вопрос: насколько трудно осуществить перегон скота в этой зоне через подземный переход и вывести его на полевые пастбища, поскольку этот участок земли имеет отлогий подъем, местность здесь пересеченная и подвержена эрозии. В прошлом здесь выполнялись кое-какие работы по благоустройству участка, чтобы обеспечить безопасный перегон скота к полевым пастбищам. <p><u>Договоренности/предусмотренные меры</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Было принято решение, устанавливающее наличие удобного для скотопрогона маршрута с выходом на пастбища, но состояние этой местности нужно держать под контролем на тот
----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		случай, если понадобится принять дополнительные меры (например, подсыпать песок/землю, чтобы для выгона на пастбища животным не приходилось взбираться на склоны, подвергаясь ненужной опасности).
Мартук (продолжение)	3.2 Жалобы по поводу установления защитных ограждений, вызывающих образование снежных наносов (С)	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Как объяснили сотрудники КазАвтоЖола, защитные ограждения имеют принципиально важное значение для обеспечения безопасности дорожного движения. Наиболее эффективным способом решения проблемы с удалением снежных наносов является регулярная чистка дороги силами Дорожно-ремонтного департамента. Жалобы на этот счет нужно направлять именно ему. 2. Сотрудники КазАвтоЖола также отметили пополнение парка их снегоуборочных машин дополнительными единицами этой техники, но согласились с тем, что количество этих машин по-прежнему не достаточно с учетом существующих потребностей. По мере возможности эти машины привлекаются дополнительно из других районов/областей.

<p>Мартук (продолжение)</p>	<p>3.3 Необходимость в ремонте старых дорог (С)</p>	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Сотрудники КазАвтоЖола объяснили, что старые дороги ни им, ни областным дорожно-ремонтным службам не подведомственны. «В настоящее время старые участки дороги, не вошедшие в состав новой трассы, не ремонтируются: а) ни Автодором (национальный оператор дорог), потому что они не внесены в реестр автотрасс, утвержденный Указом № 1809 правительства Казахстана от 5 декабря 2000 года «Об утверждении перечня государственных автомобильных дорог Республики Казахстан», б) ни областными дорожно-ремонтными службами, потому что этот вопрос не предусмотрен в Постановлении № 297, опубликованном акимом Мартукского района 22 июля 2010 года⁸. Таково положение дел несмотря на то, что эти подъездные дороги активно используются жителями деревни и, вследствие этого, требуют ремонта летом и уборки снега зимой.</p> <p><u>Договоренности/предусмотренные меры</u></p> <p>2. Две недели тому назад (примерно 14 июля 2016 года) КазАвтоЖол направил письмо в акимат Мартукского района с предложением внести изменения в Постановление от 22 июля 2010 года в целях передачи ряда ведущих к населенным пунктам подъездных дорог из компетенции местных органов власти в компетенцию областных дорожно-ремонтных служб.</p>
----------------------------------------	-----------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

⁸ Протокол встречи с жителями Мартукского района (сельский район) Актюбинской области от 27 июля 2016 года.

<p>4. Курайлы</p> <p>Встреча с местными жителями 25 июля 2016 года</p>	<p>4.1 Кольцевая транспортная развязка для поворота на Актобе находится слишком далеко, а ее нужно организовать ближе к деревне (С)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Чтобы добраться до Актобе, нужно проехать 5 км на север и затем повернуть на юг. В результате этого, чтобы попасть в Актобе нужно проехать 30 км, а обратный путь составляет 20 км. • Логичный выбор места для левого разворота на Актобе невозможен из-за установленного там бетонированного дорожного ограждения и поворот налево запрещен. • В направлении деревень Георгиевка, Курайлы или Чилек разворот назад не предусмотрен. • Этот вопрос уже долгое время поднимается во всех возможных инстанциях, а в ответ «Нельзя. Изменения вносить нельзя. Так спроектирована дорога». • В качестве предпочтительного для них способа решения этого вопроса деревенские жители обращались с просьбами снять ограждение и установить дорожные знаки, разрешающие поворот назад ближе к деревне, а не на круговой развязке, которая находится в 5 км от деревни, из-за чего им приходится ехать лишние 10 км. 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Как объяснили сотрудники КазАвтоЖола, размещение точек разворота назад на действующей автотрассе полностью отвечает требованиям нормоустанавливающего документа в области строительства (СНИПы), который запрещает организовывать на участках дороги с, как минимум, двумя рядами движения в каждом направлении точки разворота назад на расстояниях менее 5 км друг от друга. 2. Длина 4-рядного участка автотрассы между объездной дорогой на севере Актобе и дальним концом деревни Курайлы составляет 9,5 км, и, как следствие этого в трех точках были устроены пандусы для съезда: в начале, середине и конце этого участка дороги, что полностью соответствует СНИПам. 3. Эта точка разрыва трассы, в настоящее время перегороженная бетонными блоками защитного ограждения, не предназначена для повседневного использования автотранспортными средствами. Ее устроили намеренно, чтобы перенаправлять потоки движения во время производства дорожно-ремонтных работ. 4. В этой точке разрыва трассы запрещено делать разворот назад, поскольку она не отвечает соответствующим требованиям СНИПов, в том числе здесь отсутствуют полоса торможения, кольцевая развязка конкретного предписанного минимального радиуса и полоса разгона (переходно-скоростные полосы). Эти полосы не были предусмотрены в проектно-конструкторских решениях, принятых во время производства строительных работ, поскольку это не функция разрывов трассы.
-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Курайлы (продолжение)</p>		<p>5. По этой причине Автодор не вправе разрешать развороты назад в точках разрыва трассы. Снятие установленных защитных ограждений приведет к возникновению новых рисков в дорожном движении. Автотранспортные средства, пытающиеся развернуться назад в точках разрыва трассы, рискуют заблокировать движение по одной или двум полосам, ведущим в город, из-за отсутствия на дороге переходно-скоростных полос. Это, безусловно, скажется на безопасности дорожного движения и создаст ситуацию, чреватую совершением ДТП.</p> <p>6. В результате договоренности по этому вопросу достичь не удалось.</p>
	<p>4.2 Вопросы, связанные с размещением автобусных остановок (С)</p> <ul style="list-style-type: none"> • В рамках производства работ по реконструкции автотрассы на ней были установлены дорожные ограждения за пределами двухуровневой развязки, ведущей в северном направлении в объезд Актобе на стороне ж/д путей. • Эти дорожные ограждения не позволяют проживающим рядом людям пересекать автотрассу, чтобы поймать попутную машину или остановить автобус, идущий в город. • Местные жители просят подумать о возможности демонтажа некоторых из этих дорожных ограждений и обустройства там автобусной остановки для посадки пассажиров в автобусы и выхода из них. • Как отмечают местные жители, раньше там уже была автобусная остановка на 39-ом километре (развилка 6.8), но ее ликвидировали во время строительства дороги. Они утверждают, что городу было дано обещание восстановить эту остановку. На сегодня в этом отношении ничего не сделано, и несмотря на неоднократные запросы со стороны населения удовлетворительных объяснений ему дано не было. 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Как объяснили сотрудники КазАвтоЖола, установка дорожных ограждений на этом участке дороги была связана с выполнением проектных требований, которыми строительство крытых автобусных карманов не предусматривалось.</p> <p>2. Решение этой проблемы сегодня не входит в компетенцию КазАвтоЖола, потому что начиная с 2012 года участок дороги Актобе-Мартук-граница РФ (в направлении Оренбурга) протяженностью с нулевого по 7-й км + 300м был выведен из состава государственной собственности и переведен в состав собственности местных органов самоуправления, причем сделано это было в ответ на ходатайство областного акимата.</p> <p><u>Последующие меры, принимаемые местными жителями</u></p> <p>3. Сотрудники КазАвтоЖола предложили жителям этого сельского района обратиться с</p>

		официальным ходатайством об этом в Управление пассажирского транспорта и шоссейных дорог Актюбинской области, которое отвечает за решение связанных с автобусным сообщением вопросов, относящихся к этому участку дороги.
Курайлы (продолжение)	<p>4.3 Пешеходный переход перекрыт бетонными заграждениями (С)</p> <ul style="list-style-type: none"> В пешеходной зоне, проходящей через разделительную полосу трассы, установлены бетонные заграждения, что затрудняет переход дороги для жителей деревни, особенно с колесными тележками (детскими колясками). 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Как объяснили сотрудники КазАвтоЖола, бетонные заграждения были установлены в пешеходных зонах дорожно-ремонтными службами, с тем чтобы воспрепятствовать незаконному, несанкционированному выезду на высокоскоростные полосы движения (для разворота назад) в неположенных местах, как это указано в проекте ПДД.</p> <p><u>Договоренности/предусмотренные меры</u></p> <p>2. Не нарушая нормы безопасности дорожного движения, сотрудники КазАвтоЖола согласились убрать бетонные блоки из пешеходных зон и заменить их блоками меньших размеров, что позволит безопасно провозить через них колесные тележки (детские коляски) и одновременно с этим не позволит машинам разворачиваться назад.</p>
	<p>4.4 Под развязкой на въезде в Актобе трасса неожиданно сужается – вместо четырех рядов остается только два, что опасно (С)</p> <p>Местные жители обратились в соответствующий орган власти с просьбой:</p> <ul style="list-style-type: none"> установить для водителей предупредительные знаки об окончании четырехрядного участка трассы; обязать водителей снизить скорость движения и установить знаки, предписывающие ограничение скорости движения; 	Местные жители не поднимали этого вопроса в МРП.

	<ul style="list-style-type: none"> установить в населенных пунктах ограничение скорости в 40 км в час. 	
	<p>4.5 <i>Выезд сельскохозяйственной техники на поля с пересечением автотрассы (С)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Ширина подземного перехода составляет всего 5 м, а не требуемые 6 м. Как следствие этого техника с габаритами, превышающими эти размеры, пройти через него на поля не может. Дважды в год эту трассу пересекает крупногабаритная техника при содействии дорожной полиции. Вместе с тем имеются и другие автотранспортные средства, которые в течение 3 месяцев в году пересекают трассу 3-4 раза в день. Местные жители обратились в соответствующий орган власти с просьбой обустроить для сельхозтехники проезд под мостом, увеличить ширину подземного перехода на 1 м или вместо этого официально разрешить местным жителям переходить трассу в том месте, в котором они ее пересекают в настоящее время. 	Местные жители не поднимали этого вопроса в МРП.
<p>Курайлы (продолжение)</p>	<p>4.6 <i>Установка стальных ограждений на осевой линии трассы ведет к образованию снежных наносов (С)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Дорожные ограждения, установленные вдоль трассы и по ее осевой линии, в период метелей выполняют функцию снегозадержания. Можно ли будет их убрать? 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Как разъяснили сотрудники КазАвтоЖола, установка дорожных ограждений на шоссейных дорогах строго регулируется положениями СНИПов. Их местоположение определяется заранее, еще на этапе проектирования трассы, и принятые в этом отношении решения вносятся в проектно-конструкторскую документацию. Установка дорожных ограждений является серьезным фактором обеспечения безопасности дорожного движения (например, позволяет предотвращать лобовые столкновения машин, защищает водителей от ослепления фарами встречных машин, устраняет вероятность опрокидывания машины

		<p>и сваливания ее в кювет). Но установка дорожных ограждений имеет и свои отрицательные последствия, которые проявляются в зимний период при плохих погодных условиях (когда поднимается метель или вьюга).</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Уборка снега и борьба со снежными заносами отнесены к компетенции производственно-технических служб Автодора, от которых также требуется соблюдение плановых или минимальных сроков производства снегоуборочных работ при улучшении погодных условий и выполнение установленных требований. 4. В заключение сотрудники КазАвтоЖола заявили, что приведенные выше комментарии не служат достаточным основанием для демонтажа уже установленных дорожных ограждений.
	<p>4.7 Снежные наносы на 17-ом километре создают препятствия для движения автотранспорта при плохих погодных условиях (С)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Участок дороги, находящийся в конце деревни на 17-ом километре, в метель заносит снегом, и из-за этого водители, чтобы повернуть на Актобе, вынуждены проезжать дальше по этой дороге. • Жители деревни предложили увеличить ширину поворота. 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Как объяснили сотрудники КазАвтоЖола, дорожные ограждения были установлены на обеих сторонах кольцевой развязки согласно требованиям, предусмотренным в проекте; вместе с тем ведомство в курсе того, что в плохую погоду (метели и вьюги) эти дорожные ограждения задерживают снег и создают его наносы. 2. Автодор уже демонтировал одно из таких дорожных ограждений (на внутренней стороне развязки) и выяснит, решит ли это возникшие проблемы.
	<p>4.8 Проблемы ограничения скоростного режима(С)</p> <ul style="list-style-type: none"> • В районе расположения деревни Курайлы имеется четыре пешеходных перехода через трассу. • Жители деревни предложили около каждого из этих переходов 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Сотрудники Управления административной полиции и КазАвтоЖола дали следующие разъяснения по этим вопросам:

<p>Курайлы (продолжение)</p>	<p>установить знаки ограничения скорости, потому что автомашины идут здесь со скоростью более 100 км в час.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Жители деревни также обращали внимание на установленный на въезде в деревню знак «Въезд в населенный пункт». Они считают, что данный знак требует от водителей снизить скорость до 60 км в час. 	<ul style="list-style-type: none"> a. положениями ПДД и Законом РК «О безопасности дорожного движения» для автомобильных дорог с 4-рядным движением и дорожным ограждением, установленным по осевой линии трассы, ограничение скорости составляет 110 км в час; b. Знаки «Въезд в населенный пункт», установленные на въезде в них, выполнены на синем поле. Знаки с синим полем не предписывают водителям и не требуют от них двигаться со скоростью 60 км в час. Когда это ограничение скорости предписывается, знак «Въезд в населенный пункт» имеет белое поле. c. Пешеходные переходы, расположенные около деревни, оснащены всеми необходимыми знаками: <ul style="list-style-type: none"> • на обеих сторонах дороги, ведущей в одном и том же направлении, установлены указательные знаки «Пешеходный переход»; • за 150-300 м до перехода установлены предупредительные знаки «Пешеходный переход»; • установлены средства освещения в ночное время; • на переходах также нанесены полосы «зебра», которые регулярно красятся по мере стирания прежней краски. <p><u>Договоренности/предусмотренные меры</u></p> <p>1. Действуя совместно с Управлением административной полиции, КазАвтоЖол согласился обеспечить следующие дополнительные элементы безопасности дорожного движения и пешеходов:</p>
-----------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>a. будет рассмотрена необходимость в установке новых знаков «Пешеходный переход» или в замене уже установленных знаков на знаки с большей площадью световозвращающей поверхности;</p> <p>b. при поступлении дополнительных средств будет рассмотрена необходимость в установке световозвращающих катафотов в пешеходных зонах, а на подходах к этим зонам в создании рифленых полос.</p>
<p>5. Жайсан</p> <p>Встреча с местными жителями 28 июля 2016 года</p>	<p>5.1 Отсутствие подземного перехода для скотопргона между 96-ым и 97-ым километрами автотрассы (С)</p>	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Сотрудники КазАвтоЖола указали на наличие подземного перехода на 95-ом + 439 км (мост) и второго на 98-ом + 248 км (трубопровод).</p>
	<p>5.2 Недостаточность работ по уборке снега и содержанию поворота с дороги на деревню Жайсан (С)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Просьба к дорожно-ремонтным службам оказывать помощь в ремонте трассы в зимний период. 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>1. Согласно ответам сотрудников КазАвтоЖола, эта работа выходит за рамки их предусмотренной законом компетенции, и несмотря на необходимость в регулярной уборке снега с дороги жалобы на этот счет нужно направлять в местную дорожно-ремонтную службу. От дорожно-ремонтного ведомства требуется обеспечивать содержание съездов с трассы только в пределах их запроектированных размеров.</p>
	<p>5.3 Повышение уровня безопасности детей</p> <ul style="list-style-type: none"> • Дети ждут возвращения скота домой, стоя на обочине трассы. • Для обеспечения их безопасности можно ли установить при пешеходных переходах знаки «Осторожно, дети!» с изображением детей, а также информационные щиты с информацией по вопросам безопасности дорожного движения и на хорошо видных местах знаки «Пешеходный 	<p><u>Обмен информацией/пояснительные замечания</u></p> <p>7. Как объяснили сотрудники КазАвтоЖола, установка знаков «Осторожно, дети!» строго регулируется требованиями, предусмотренными Правилами использования дорожных знаков.</p> <p>8. Этими правилами не предусматривается установка таких знаков на данном участке</p>

<p>Жайсан (продолжение)</p>	<p>переход» увеличенных размеров?</p>	<p>трассы, равно как и установка знаков с изображениями детей, поскольку размещение изображений детей, автотранспортных средств и т.д. запрещено Конвенцией о дорожном движении, подписанной в Вене 8 ноября 1968 года.</p> <p><u><i>Договоренности/предусмотренные меры</i></u></p> <p>9. Совместно с полицией КазАвтоЖол в ближайшее время рассмотрит возможность установки информационных щитов с информацией об обеспечении безопасности дорожного движения и замены знаков «Пешеходный переход».</p> <p><u><i>Последующие меры, принимаемые местными жителями</i></u></p> <p>10. Сотрудники КазАвтоЖола подчеркнули, насколько опасно для детей стоять на обочине дороги, и настоятельно призвали местных жителей немедленно принять меры во избежание возникновения дальнейших рисков для них. Как указывали сотрудники этого ведомства, поскольку дети ожидают возвращения скота домой, стоя на обочине, местные органы власти, местная полиция и жители деревни должны обеспечить, чтобы скот пересекал трассу в специально отведенных для этого местах, что обезопасит детей, позволит безопасно перегонять скот по подземному переходу и полностью исключит эту опасность.</p>
----------------------------------------	---------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

III. Методология

7. ОРЖ, постоянное представительство ЕБРР в Казахстане и Управление экологии и устойчивого развития ЕБРР совместными усилиями оказывают поддержку в реализации организованной инициативы по обмену информацией, проведению мероприятий по разрешению выявленных проблем и наращиванию потенциала исходя из приверженности ЕБРР целям обеспечения безопасности дорожного движения и выполнения связанной с этим программы технического сотрудничества. Содержание этой инициативы было представлено в деревнях, расположенных вдоль финансируемого ЕБРР участка проекта реконструкции транспортного коридора «Юг-Запад», в том числе в деревнях Курайлы, Сарыжар (Хлебодаровка), Кенсахар, Саржансай⁹, Мартук и Жайсан. Цель организации этих встреч заключалась в: 1) рассмотрении вопросов и жалоб, поднятых и поданных жителями населенных пунктов, прилегающих к автотрассе; 2) более широкого в масштабах всего региона и на местах распространения информации и знаний по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, с тем чтобы способствовать смягчению связанных с этим рисков для местных жителей. Техническим инструментом проведения этих мероприятий выступил ВАБУРТ (Восточный альянс за безопасность и устойчивое развитие транспорта)¹⁰ - международно признанная организация, специализирующаяся на проблемах обеспечения безопасности дорожного движения. ВАБУРТ обладает незаменимым багажом знаний по существу данной проблемы в сочетании с большим опытом работы в этом регионе. Ценную помощь в организации условий пребывания группы сотрудников ЕБРР в этом регионе оказало актюбинское представительство ЕБРР, за что ОРЖ выражает ему огромную признательность.
8. Реализация инициативы по проведению мероприятий по разрешению выявленных проблем и наращиванию потенциала повышения безопасности дорожного движения потребовала привлечения помощи, поддержки и сотрудничества со стороны большого числа отдельных лиц и организаций, в которых эти лица работают, а именно: Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, Комитета автомобильных дорог при Министерстве по инвестициям и развитию РК, структур КазАвтоЖола на общенациональном уровне и уровне Актюбинской области, Комитета дорожной полиции при МВД РК, Управления административной полиции МВД РК по Актюбинской области, Управления полиции в администрации Актюбинской области, акиматов Астанинской области, Актюбинского района и Мартукского района, местных акимов в деревнях Курайлы, Сарыжар (Хлебодаровка), Кенсахара/Саржансай, Мартук и Жайсан, а также жителей этих деревень, НПО «Общая дорога» и ее партнера-Актюбинской области, Всемирной организации здравоохранения. ОРЖ хочет выразить свою

⁹ Жители деревни Сажансай приняли участие во встрече, организованной в Кенсахаре, поскольку эти населенные пункты расположены недалеко друг от друга и оба находятся в подчинении местного акима.

¹⁰ ВАБУРТ представляет собой независимую и зарегистрированную в Великобритании благотворительную организацию, предназначение которой заключается в спасении жизни людей и предотвращении причинения вреда их здоровью путем повышения показателей безопасности дорожного движения, его экологичности и устойчивости в интересах будущих поколений людей. Организацией накоплен значительный опыт работы по реализации проектов, затрагивающих многие аспекты процесса обеспечения безопасности дорожного движения в Центральной Азии и других регионах мира, что способствует проведению масштабных реформ в данном регионе и достижению целей Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения. См. по адресу: <http://www.easst.co.uk/about>

глубочайшую признательность этим организациям за их наставления, советы и помощь в ходе выполнения всей этой программы мероприятий.

9. В методическом плане организация и проведение МРП силами местной общественности включали организацию длительных, но ценных обсуждений и координацию этой деятельности с группой сотрудников ЕБРР до ее отправки в Казахстан, а также разработку и реализацию в стране с 11 по 29 июля 2016 года ряда указанных ниже стратегий.

Подготовка МРП – объединение усилий с ЕБРР, разработка курса действий, привлечение помощи и поддержки, подготовка участников поездки, организация и форматирование хода переговоров

10. Группой сотрудников ОРЖ и ЕБРР (в частности, сотрудников Управления экологии и устойчивого развития, постоянного представительства ЕБРР в Казахстане), а позднее с участием партнеров из ВАБУРТа были проведены длительные дискуссии и координационные мероприятия в целях: а) разработки общего курса действий и представлений о том, как объединенными усилиями можно устранить беспокоящие жителей деревень проблемы и повысить безопасность дорожного движения на уровне проекта; б) установления требуемого круга участников этой деятельности; в) определения путей достижения искомых результатов, ожидаемого эффекта и планируемого успеха этой работы; г) установления расписания работы и сроков ее выполнения; е) организации ее материально-технического обеспечения.

11. Для организации жизненно важной начальной стадии этого проекта при поддержке со стороны постоянного представительства ЕБРР в Казахстане 11 июля 2016 года в Астану прибыли партнеры из ВАБУРТа. На начальной стадии ставилась цель создать на самом высоком уровне атмосферу определенности, доверия и поддержки, чтобы обеспечить реализацию данной инициативы на проектном уровне. Принципиально важной составной частью начальной стадии являлось проведение встреч с представителями ключевых органов центральной власти, чтобы разъяснить им содержание предлагаемой инициативы, выявить и устранить все озабоченности, заручиться их сотрудничеством и поддержкой в дальнейшей работе на уровне деревень, районов и области. Проведение таких встреч имело фундаментальное значение в вопросах «открытия дверей» и налаживания взаимоотношений, что необходимо для реализации этой инициативы в деревнях. Особенно конструктивную роль в достижении той степени уверенности и ясности, которая требуется для того, чтобы местные органы власти могли оказать свою поддержку в выполнении этой программы мероприятий, сыграли два документа: а) письмо № 03/15-1-1969 от 15.07.2016 года из национальной компании – АО «КазАвтоЖол» с указанием оснований для проведения встреч с местным населением и б) письмо о поддержке со стороны ЕБРР от 20 июля 2016 года.

12. 16 июля 2016 года в Казахстан прибыла эксперт ОРЖ. Вместе с экспертом ВАБУРТа по безопасности дорожного движения и переводчиком она направилась в Караганду на встречу с первым подателем жалобы в ОРЖ, в том числе с требованием провести МРП; вместе с тем этот податель жалобы не являлся участником проведения МРП как лицо, не пострадавшее от реализации проекта. Целью организации этой встречи заключалась в том, чтобы проверить положение дел с поданной им жалобой, ознакомить его с ходом проведения в деревнях МРП на данный момент, выслушать его замечания и советы, обсудить с ним тему обеспечения безопасности движения в деревнях и т.д. Представители ВАБУРТа проинформировали его о деятельности сети их партнеров по

обеспечению безопасности дорожного движения в Казахстане на тот случай, если податель жалобы заинтересуется возможностью налаживания партнерских отношений с другими НПО, специализирующимися на решении подобных проблем.

13. Оценка сложившейся обстановки и осмысление местной специфики представляют собой непрерывный и многократно повторяющийся процесс. В рамках этой оценки была использована возможность обсудить с главой постоянного представительства ЕБРР в Казахстане и его сотрудниками реальное положение дел на местах, получить дополнительную информацию о текущей деятельности и действующих планах ЕБРР по укреплению безопасности дорожного движения в Казахстане. Помимо получения полезной справочной информации по этой теме в ходе состоявшегося разговора была подчеркнута твердая приверженность ЕБРР цели обеспечения безопасности дорожного движения, о чем свидетельствуют уже проводимый ЕБРР политический курс и реализуемые им инициативы. Дополнительные сведения приведены в настоящем отчете в разделе «Результаты».
14. Организация проведения МРП требует заручиться согласием тех, кому нужно будет «сидеть за столом переговоров», чтобы обеспечить успех этого процесса, настроить стороны на успешное достижение результата, подготовить их к тому, что их будет ждать, с тем чтобы избежать неприятных для них неожиданностей. В этих целях эксперт ОРЖ и представители ВАБУРТа провели ряд двусторонних встреч с ключевыми руководителями областного и районного уровней (в том числе с руководителями КазАвтоЖола, Управления административной полиции МВД, Управления полиции в администрации Актюбинской области, акимата Актюбинского и Мартукского районов). Цель проведения этих встреч заключалась в следующем:
 - обсудить цель реализации инициативы, заручиться поддержкой в ее реализации, создать благоприятные условия для решения возникших проблем, разработать реальные планы их решения;
 - более полно ознакомить участников этой деятельности с путями проведения мероприятий по разрешению выявленных проблем и реализации инициативы по наращиванию потенциала;
 - подчеркнуть, что поставленная цель заключается в оказании людям помощи в налаживании уважительного диалога друг с другом для решения проблем, ставших основанием для подачи жалоб, причем без выяснения чьей-либо ответственности или вины, а в случае достижения договоренностей – в их документальном оформлении;
 - провести консультации по принятию повестки дня и согласовать ее;
 - заняться рассмотрением всех озабоченностей или сомнений по поводу данной деятельности;
 - определить, кто должен участвовать в этой работе и в каких формах;
 - согласовать места проведения встреч и другие организационно-технические моменты.
15. После получения в областной администрации разрешения на проведение МРП ОРЖ и ВАБУРТ организовали в деревнях, как это описывается в пункте 3, ряд аналогичных двусторонних встреч с акимами деревень с подключением к ним в отдельных случаях заинтересованных местных жителей. Цель организации таких встреч состояла в ознакомлении акимов и жителей деревень с ходом рассмотрения поступившей жалобы

после проведенной в июне 2015 года в ОРЖ оценки ее приемлемости, заслушивании их рекомендаций и получении от них поддержки в проведении МРП, обсуждении требуемого состава участников встречи с включением в него молодежи и взрослых жителей, устранении всех озабоченностей или сомнений по поводу процесса ведения этой работы.

16. Исходя из результатов консультаций с местным населением и органами власти эксперт ОРЖ сформулировал в окончательной редакции цели и повестку дня по проведению МРП/реализации инициативы по наращиванию потенциала, согласовав их с представителями ВАБУРТа. (См. Приложение 2 – Повестка дня по проведению МРП для обеспечения безопасности дорожного движения в деревнях)

Содержание проводимых МРП – встречи с общественностью, выезды на места, документирование достигнутых договоренностей, последующие мероприятия

17. Эксперт ОРЖ и представители ВАБУРТа организовали в каждой из деревень встречи с местным населением, в том числе:

- ознакомительные мероприятия, обмены информацией и поиск путей решения выявленных проблем в целях обсуждения жалоб деревенских жителей и нахождения средств их удовлетворения с представителями местных органов власти, местной полиции, КазАвтоЖола и Управления административной полиции. В тех случаях, когда решения найти не удавалось, местные органы власти постарались зафиксировать наличие проблемы и ее последствия для местного населения; сообщить о примененных формах ее рассмотрения; дать четкое объяснение, почему выбранный местным населением способ ее решения представляется нереализуемым; по мере возможности внести предложения о том, каким образом местное население сможет своими силами решить эту проблему или к каким другим органам государственной власти или ведомствам нужно обратиться за помощью в ее решении.
- Наращивание потенциала повышения безопасности дорожного движения в интересах более широкого ознакомления местного населения с этой проблематикой и расширения его знаний в этой области, а также оказание помощи в смягчении связанных с безопасностью дорожного движения рисков для местных жителей.
- Выезды на места вместе с заинтересованными местными жителями и представителями органов власти (инициативная группа), чтобы:
 - i. воочию и на месте убедиться в наличии проблем, выявленных местными жителями;
 - ii. из первых рук получить сведения о характере конкретных проблем и рассмотреть возможные пути их решения;
 - iii. проверить достоверность объяснений, данных сотрудниками КазАвтоЖола или Управления административной полиции и т.д.

18. Один из ключевых организационных моментов в проведении МРП заключается в том, чтобы обеспечить надлежащее документирование достигнутых договоренностей и наметить дальнейшие шаги. Документальное оформление договоренностей имеет принципиально важное значение, потому что они ложатся в основу мероприятий по реализации данной инициативы и мониторингу процесса ее реализации. Поэтому сотрудниками КазАвтоЖола были подготовлены проекты кратких отчетов о состоявшихся

встречах с указанием их результатов по каждой из деревень. Экспертом ОРЖ и представителями ВАБУРТа содержание каждого из кратких отчетов было проверено на предмет достоверности и полноты, а в необходимых случаях запрошено внесение необходимых изменений. Проекты кратких отчетов были направлены в каждую из деревень с просьбой в адрес акимата:

- составить список участников встреч и, по мере возможности, указать ФИО каждого из участников;
- собрать подписи местных жителей и обеспечить передачу в акимат подписи тех из них, кто высказывал какие-либо озабоченности или задавал вопросы;
- отсканировать протоколы встреч, обновить составленные в электронной форме списки их участников и отправить их обратно электронной почтой;
- на каждой странице проставить печать акимата.

19. В настоящее время сотрудники КазАвтоЖола вместе с местными акимами готовят окончательный текст этого протокола с подписями всех совершеннолетних участников этих встреч.

Обратная связь по вопросам проведения МРП и непрерывность процесса познания

20. Проведение МРП – это искусство, а не наука, и оно требует от ОРЖ целенаправленно и непрерывно обогащать запас своих знаний в целях совершенствования форм его деятельности, содержания его стратегий и концепций. Исходя из этого, эксперт ОРЖ к завершению этой работы обратился с просьбой к одному из сотрудников КазАвтоЖола в неофициальном порядке высказать имеющиеся у него соображения о результатах проведения МРП и получил от него ценные идеи, уроки и советы относительно того, как ОРЖ может проводить свои МРП в будущем, когда ему будут поступать жалобы, признанные приемлемыми на предмет разрешения возникших проблем. По завершении данной инициативы ОРЖ и ВАБУРТ провели краткую заключительную встречу с сотрудником КазАвтоЖола, чтобы подытожить результаты встреч с местным населением, получить подписи экспертов и завершить весь этот процесс.

VI. Полученные результаты и нерешенные проблемы

Полученные результаты

21. Реализация инициативы по разрешению выявленных проблем и наращиванию потенциала повышения безопасности дорожного движения дала ряд результатов, которые стоит отметить ниже.

1. Реализация данной инициативы привела к началу диалога. Представители местного населения вместе с представителями деревенских, районных и областных органов власти, включая сотрудников КазАвтоЖола и Управления административной полиции, получили возможность сесть рядом друг с другом, лицом к лицу и обменяться мнениями по вопросам, представляющим обоюдный интерес, в благоприятных для этого условиях, не устанавливая чьей-либо ответственности или вины.
2. Местные жители положительно восприняли тот факт, что группа руководящих сотрудников полиции и КазАвтоЖола побывала у них в деревнях и провела встречи с

ними. Реализация этой инициативы позволила жителям вступить в прямой контакт с этими руководителями, что создало условия для налаживания между ними конструктивных рабочих взаимоотношений на будущее.

3. Эти руководители получили возможность выслушать вопросы и озабоченности, имеющиеся у местных жителей, и в некоторых случаях найти пути их решения, удовлетворяющие потребности участников этих встреч. При отсутствии решения того или иного вопроса сотрудники полиции и КазАвтоЖола в уважительном тоне объясняли основания и исходные посылки для своих ответов на вопросы (например, почему ту или иную меру нельзя принять или ее принятие выходит за рамки их компетенции). Такой подход обеспечивал определенный уровень прозрачности, что, как можно было надеяться, привносило в этот процесс элемент доверия, которого в противном случае не было бы. Кроме того, предоставленная этими руководящими работниками информация носила содержательный характер, преподносилась в уважительном тоне без использования технической терминологии и на понятном для слушателей языке. И наконец, достигнутые договоренности и данные объяснения были зафиксированы в виде полноценных кратких изложений результатов проведенных встреч, прилагаемых в настоящему отчету. (В таблице 1 дается краткое изложение поднятых вопросов, данных на них ответов и путей решения этих проблем по итогам их обсуждения на встречах с местным населением. Дополнительную информацию см. в Приложении 3 – Краткие отчеты о результатах встреч с местным населением).
4. Все участники встреч получили больше знаний по поднятым вопросам, углубили свое понимание точек зрения, интересов и возможностей друг друга. Выезды на участки трассы оказались особенно результативными, поскольку создавали условия для совместного осмысления той или иной проблемы и в некоторых случаях поиска путей ее решения. Местные жители и органы власти понимали, что в переговорных комнатах всего не обсудишь. Выезды на места позволили их участникам составить для себя четкое и наглядное представление о состоянии этих участков, задать вопросы, получить более приближенную к реальной картину положения дел. Одним из побочных результатов этих поездок стало налаживание тесных контактов между их участниками.
5. Местное население глубже ознакомилось с рисками, угрожающими безопасности дорожного движения, и получило представления о мерах, которые оно может принимать самостоятельно в целях повышения его безопасности. В дополнение к этому в результате эффективного налаживания представителями ВАБУРТа контактов со СМИ один местный тележурналист выразил намерение отснять для местного телевидения документальную ленту о строительстве новой дороги и проведении мероприятий, которые будут способствовать повышению безопасности дорожного движения, в том числе меры, фигурирующие в комплекте ознакомительных материалов, подготовленных ВАБУРТом для детей.
6. Этот подход дал ОРЖ и ЕБРР возможность провести совместную работу по устранению озабоченностей населения в связи с реализацией проекта, расширить круг представлений и знаний по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в области. Также было бы очень полезно, чтобы во встречах с местным населением принимал участие ЕБРР. Собственно говоря, в ряде деревень жители

прямо высказывали надежду на присутствие ЕБРР на таких встречах, и выражали разочарование, когда им сообщали, что ЕБРР там не будет.

7. Реализация инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения и привлечение к этому независимого и квалифицированного эксперта оказали благотворное влияние на весь этот процесс и его участников. Представители ВАБУРТа предоставили очень конкретно подготовленные ориентирующие материалы по безопасности дорожного движения и комплект прекрасно составленных просветительских материалов (нечто предметное, что можно оставить для местных жителей). Они также стали убедительным источником и генератором идей относительно того, как подобные проблемы решались в других местах. Объединение сил с ВАБУРТом, действительно, дало более удовлетворительные результаты, чем если бы ОРЖ организовывал МРП в одиночку.

22. Улучшение безопасности дорожного движения требует принятия стратегий и проведения государственной политики с учетом его многогранной специфики – начиная от проектирования безопасных дорог и кончая обеспечением соблюдения правил дорожного движения, например, соблюдение предписанных ограничений скорости движения, в том числе норм ответственного поведения водителей (например, не допускается вождение автотранспортного средства в состоянии опьянения, нужно уважать права других участников движения, снижать скорость движения в окрестностях деревень, уважительно относится к пешеходам). Хотя это и не является прямым результатом проведения МРП, важно отметить решительную приверженность ЕБРР цели обеспечения безопасности дорожного движения и принимаемые им меры по решению некоторых из структурных проблем, выявленных в данном секторе после утверждения в 2008 году проекта реконструкции транспортного коридора «Юг-Запад» в период действия Экологической политики в редакции 2003. По мнению главы и сотрудников постоянного представительства ЕБРР в Казахстане, ЕБРР:
 1. учел фактор обеспечения безопасности дорожного движения еще на начальном этапе развертывания проектного цикла – на стадии выполнения проектно-конструкторских работ по проекту, не ожидая завершения реконструкции автотрассы, когда решение проблем может оказаться чрезмерно дорогостоящим предприятием;
 2. обратился к правительству Республики Казахстан (РК) с просьбой ассигновать средства на финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения заранее, еще при верстке бюджета, не откладывая этот вопрос на потом, когда все деньги будут уже истрачены;
 3. наладил сотрудничество со всеми другими международными финансовыми организациями (МФО), занимающимися финансированием автомобильных дорог в Казахстане (например, с Всемирным банком, Исламским и Азиатским банками развития) в контексте Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения, с тем чтобы с единых позиций подходить к выполнению нормативных документов и реализации инициатив по наращиванию потенциала, привлечению дополнительных ресурсов, обмену знаниями и опытом;
 4. требовал проведения в порядке вещей проверок состояния безопасности дорожного движения. ЕБРР ввел их проведение в практику своей деятельности в 2015 году, и

сейчас они предусмотрены в Экологической и социальной политики ЕБРР издания 2014 года. В настоящее время ЕБРР – единственная из МФО, требующая их проведения;

5. привлекал экспертов по вопросам безопасности дорожного движения к работе со всеми заинтересованными сторонами, в том числе с сотрудниками госаппарата, полиции, местным населением и т.д., по проблемам наращивания потенциала и пропаганды мер обеспечения безопасности дорожного движения;
 6. вместе с правительством страны работал над совершенствованием СНИПов для приведения их в соответствие с передовой международной практикой;
 7. подготовил экономическое обоснование мер обеспечения безопасности дорожного движения, показав социально-экономические последствия ДТП, с тем чтобы все участники этого процесса, включая сотрудников госаппарата, местное население, водителей автотранспортных средств и сотрудники ЕБРР, серьезно относились к проблемам обеспечения безопасности дорожного движения (например, показал, как цепная реакция, вызванная ДТП, сказывается на положении пострадавших от ДТП семей, 80% которых в следующие двадцать лет впадают в нищету, что служит убедительным мотивом для ознакомления людей с тяжелыми последствиями ДТП для системы здравоохранения и более широкими их последствиями для семей и местного населения.
23. Кроме того, параллельно с МРП Банк ведет дополнительную работу по устранению структурных причин аварийности на дорогах. Так, совместно с властями ЕБРР занимается разработкой повышенных требований к безопасности, которые закладываются в проектную документацию при строительстве дорог; ведет более пристальный мониторинг проектов дорожного строительства в Казахстане; совершенствует деятельность по разъяснению общественности значения безопасности дорожного движения на дорогах, которые он финансирует, и взаимодействие с общественностью в рамках МРП станет первым шагом в этой работе.

Нерешенные проблемы и извлеченные уроки

24. Проведение МРП не обеспечило успешное решение всех проблем, поднятых в поступившей жалобе. Незавершенность полученных результатов была вызвана отчасти различными проблемами, с которыми столкнулся клиент, в том числе: 1) после завершения строительства дороги в сентябре 2013 года не осталось бюджетных средств на устранение проектно-конструкторских недочетов, требующих применения более дорогостоящих технических решений; 2) клиент является государственной бюджетной организацией и не может выделять дополнительные средства на уже построенный объект, т.к. это не допускается действующими нормативами и новые работы не могут быть профинансированы задним числом; и 3) одни предложения, озвученные в ходе диалога, выходят за рамки технических проектно-конструкторских стандартов и норм, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а некоторые другие не вписываются в юрисдикцию клиента и требуют одобрения со стороны органов власти, отсутствовавших «за столом переговоров». Формирование состава участников этого процесса происходило в сжатые сроки, не достаточные для того, чтобы обеспечить присутствие за столом переговоров всех требуемых участников, располагающих необходимыми полномочиями для принятия решений, например, представителей

дорожно-ремонтных служб. В отдельных случаях местные жители предлагали пути решения возникших проблем, похоже, исходя главным образом из соображений обеспечения удобства лично для себя, а не в целях повышения безопасности дорожного движения.

25. Важно признать, что при любой процедуре разрешения существующих проблем возможности участвующих сторон не беспредельны. При должном качестве реализации МРП должны стать для всех участников подспорьем в нахождении путей преодоления имеющихся трудностей, а не подвести их к выводу о том, что решить существующие проблемы невозможно. Именно тогда творчество, новаторство, поиск возможностей действия, а не предлогов для бездействия, и солидный запас политической воли вкупе с рационально выстроенной процедурой решения проблем могут привести стороны к полноценному урегулированию, а не к половинчатым договоренностям. Продвижение, достигнутое в процессе МРП, оказалось недостаточным для преодоления всех выявленных препятствий.
26. Применительно к этой теме важное значение имеет и отчет о проверке состояния безопасности дорожного движения, подготовленный в 2015 году независимым экспертом, привлеченным ЕБРР¹¹. В отчете подтверждаются некоторые тревожные факты, приведенные в поступившей жалобе, и изложены технические результаты анализа рисков, чреватых последствиями для пешеходов, животных, водителей автотранспортных средств и их пассажиров, т.е. пользователей дороги. Содержание отчета доведено до сведения клиента. Насколько известно ОРЖ, его содержание огласке не предавалось, хотя результаты проверки состояния безопасности дорожного движения в виде ссылки отражены в резюме проекта, размещенном на веб-сайте ЕБРР¹². Выполнение изложенных в отчете ключевых рекомендаций даст значительный эффект в плане решения еще нерешенных проблемных вопросов и снижения рисков. Полное раскрытие информации и обмен ею, действительно, занимают важное место в проведении МРП, так как все участники получают нужную им информацию, что будет способствовать: 1) укреплению доверия между сторонами этого процесса, 2) приданию диалогу содержательного характера; 3) достижению взаимоприемлемых, полноценных и долговременных результатов.
27. Вместе с тем, если не произойдет никаких изменений, остаточные риски будут и далее наносить вред жителям деревень и водителям автотранспорта, пользующимся данной дорогой, но, возможно, не знаящим, какими рисками для них чреватые проблемные вопросы, выявленные в ходе проведенной проверки. Местное население должно иметь право знать о грозящей им опасности, чтобы принять меры предосторожности как в личном, так и в коллективном плане в интересах сохранения собственного благополучия,

¹¹ Следует отметить, что проведенная проверка опиралась на требования ЕС к безопасности дорожного движения, вступившие в силу после утверждения проекта. Поэтому на момент подготовки и утверждения проекта не ставилась задача соблюдения этих требований.

¹² «Следующая проверка состояния безопасности дорожного движения будет проводиться в 3-м квартале 2015 года для выявления и решения всех связанных с реализацией данного проекта проблем обеспечения безопасности дорожного движения». Резюме проекта см. по адресу: <http://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/southwest-corridor-road-project.html>

особенно с учетом того, что клиент вряд ли будет в состоянии вложить крупные суммы в модификацию автотрассы, чтобы сделать этот ее участок более безопасным. В то время как правительство Казахстана настаивает на отсутствии у него средств для решения многих из отмеченных в отчете нерешенных проблем, что связано с описанными выше различными трудностями, экономические последствия неправильных подходов к безопасности дорожного движения могут быть колоссальными ... возможно намного больше, чем стоимость выполнения рекомендаций, обозначенных в отчете Инспекции по безопасности дорожного движения, в сравнении с теми последствиями, которые автомобильные аварии несут для семей пострадавших, 80% которых в течение последующих 20 лет окажутся за чертой бедности¹³. Жаль, что в ходе МРП не было возможности на понятном языке сформулировать вопросы, поднятые в ходе проверки, и совместно разработать решения по повышению безопасности дорог, в которых могли быть задействованы Банк, клиент и местное население.

V. Последующие меры по осуществлению мониторинга и составлению отчетности

28. Эксперт ОРЖ рекомендует уполномоченному ОРЖ подготовить и выполнить план мероприятий по мониторингу соблюдения достигнутых в ходе проведения МРП договоренностей, изложенных в таблице, и затем подготовить, представить и обнародовать отчеты, предусмотренные ПП 39 ОРЖ.

VI. Обнародование отчета о результатах МРП

29. Согласно ПП 38 ОРЖ уполномоченный ОРЖ обеспечит распространение отчета о результатах мероприятий по разрешению выявленных проблем для всех заинтересованных сторон с направлением его также Президенту и Совету директоров ЕБРР. При согласии заинтересованных сторон данный отчет будет обнародован и размещен на веб-сайте ОРЖ. Если по соображениям конфиденциальности заинтересованные стороны не дадут согласие на его обнародование, он будет обнародован и размещен на веб-сайте ОРЖ в кратком виде.

VII. Заключение

30. Благодаря проведению мероприятий по разрешению проблем удалось инициировать диалог между властями и местным населением, усадить заинтересованные стороны за один стол и дать им возможность обменяться мнениями по вопросам, представляющим взаимный интерес без определения чьей-либо ответственности или вины. В некоторых случаях это приводило к определенным договоренностям и, безусловно, повысило у всех сторон уровни осмысления и знания всего круга проблем, озабоченностей и возможностей друг друга. С помощью МРП внимание граждан также было привлечено к опасностям, связанным с дорожным движением, и представлены эффективные меры по профилактике аварийности, которыми могут воспользоваться жители деревень и их дети, чтобы обеспечить собственную безопасность. Несмотря на некоторые позитивные достижения, связанные с МРП и их развитием, процесс диалога не обеспечил успешное решение всех проблем, поднятых в поступившей жалобе; тем не менее, в его рамках было достигнуто все максимально возможное в нынешней ситуации. Не устанавливая чьей-либо вины и не отступая от зафиксированных итогов, эксперт ОРЖ констатирует, что

¹³ См. п. 22.7 документа.

с помощью дополнительных мероприятий по разрешению проблем дальнейшего продвижения по пути решения поднятых в жалобе вопросов вряд ли можно добиться без новых творческих инициатив, ресурсов и (или) политической воли со стороны клиента и ЕБРР. Поэтому в соответствии с п. 37 Правил процедуры (ПП) ОРЖ в редакции 2014 года эксперт делает вывод об «отсутствии возможности добиться дальнейших результатов в решении возникшего спора». Исходя из этого, эксперт ОРЖ считает проведенные мероприятия по разрешению выявленных проблем завершенными, но отмечает необходимость в осуществлении уполномоченным ОРЖ последующего мониторинга и составлении отчетности о его результатах.

Приложение 1 – Жалоба

1. Имя, фамилия лица (лиц) или наименование организации (организаций), подающих жалобу:

Криводанов Юрий Павлович, Руководитель Секретариата Национального Экспертного Совета прозрачности и устойчивого развития, директор ОО «Благо», председатель НКО «Орхусский комитет Казахстана».

2. Информация для связи с подателем жалобы:

Тел. +7 7212 42-06-87, моб. тел. +7 705 334 48 54, эл.почта: varpet54@mail.ru

3. Имеется ли уполномоченный представитель, который подает данную жалобу от имени подателя жалобы?

Нет

4. Желаете ли Вы, чтобы данная жалоба носила конфиденциальный характер?

Нет

5. Приведите наименование и описание проекта ЕБРР, о котором идет речь:

Проект реконструкции транспортного коридора «Юг – Запад» (ПРТК), проходящего по Актюбинской области.

6. Опишите вред, который был причинен или может быть причинен данным проектом.

В результате игнорирования специалистами Банка наших обращений по поводу недостатков, допущенных при реализации ПРТК, был нанесен существенный вред:

А) жителям населенных пунктов, прилегающих к транспортному коридору «Юг – Запад»;

Б) проекту создания Сети Экспертных советов прозрачности и устойчивого развития (ЭСПУР), реализуемого в рамках Меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве, заключенном 14 июня 2012 года между Комитетом Автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций РК, компаниями, участвующими в реализации ПРТК, и Ассоциацией НПО в лице ОО «Благо»

В) имиджу неправительственных организаций, проводящих мониторинг хода реализации ПРТК. Вред, нанесенный жителям нижеперечисленных населенных пунктов, прилегающих к транспортному коридору «Юг – Запад», заключается в следующем:

1. Село Жайсан

1.1. Отсутствует съезд с трассы на 96-м км., который удобен для жителей и зимой его не будет заносить снегом, потому что там свободное пространство и ж/д ветка ограждает от заносов.

1.2. Отсутствует съезд на поля колледжа и села Вознесенка, поэтому машины вынуждены ездить напрямую, через поля.

1.3. Отсутствует скотопрогон для прохода крупного рогатого скота (150 голов) и мелкого рогатого скота (600 голов) напротив кладбища (97-й км.) и на восточной стороне поселка. Тем самым ущемлены интересы более 400 домохозяйств.

1.4. Отсутствуют туалеты около автобусных остановок.

1.5. На 86-м – 88-м километрах постоянные сильные снежные заносы из-за отбойников и отсутствия снегозадержания.

1.6. Качество дороги плохое: по всей трассе – поперечные трещины, из-за того, что не восстановлен плодородный слой и не проведена рекультивация, дожди размывают насыпь, и обочины проседают.

1.7. Также из-за того не восстановлен плодородный слой и не проведена рекультивация по обочинам стала расти ядовитая трава, вызывающая аллергию, и пыль с дороги несет в село и на огороды.

2. Село Кенсахара

2.1. Отсутствует освещение по трассе вдоль села Кенсахара.

2.2. Отсутствует проезд для сельхозтехники (12 единиц) около въезда в Кенсахару.

2.3. Разбита старая дорога до Мартука.

2.4. Отсутствуют пешеходные переходы, автобусные остановки и туалеты около них.

3. Село Саржансай

3.1. Отсутствует шумозащитный экран длиной 500 м. вдоль ул. Актюбинская.

4. Село Мартук

4.1. Дорогу заносит снегом из-за конструкции отбойников и отсутствия уборки.

4.2. Обочины осыпаются и проседают.

4.3. Скотопрогон рядом с новым мостом на Елек очень узкий, скот не идет, необходимо расширить (300 крупного рогатого скота, 50 мелкого рогатого скота).

4.4. Отсутствует проезд для сельхозтехники около развилки на новую трассу.

4.5. Не восстановлены лесополосы по всей длине трассы.

4.6. Не рекультивированы два карьера (за АЗС «Казмунайгаз» и у моста на Елек).

5. Село Хлебодаровка

5.1. Разбиты во время строительства и не восстановлены по его завершении съезды с трассы на южной и северной стороне села.

5.2. Разрушены грузовыми машинами поле стадиона, а также улицы Айтике би, Женис, Айбергенова и Тренина.

5.3. Отсутствует автобусная остановка на выезде в Мартук.

5.4. Отсутствуют туалеты около автобусных остановок.

5.5. Не рекультивированы обочины трассы

6. Село Курайлы

6.1. Разворот на выезде с села необходимо сделать ближе к селу, около кемпинга.

6.2. Из-за конструкции отбойников постоянные снеготаносы.

6.3. Отсутствует освещение по трассе.

6.4. Внутренние дороги остались в ужасном состоянии.

6.5. Съезд на Россовхоз размывает дождевой водой и очень крутой. Необходимо сделать в более подходящем месте.

6.7. Необходимо установить автобусную остановку и пешеходный переход около 39-го разъезда.

6.8. Под развязкой перед Актобе резкое и опасное сужение, из-за чего происходят ДТП, в том числе, со смертельным исходом. Необходимо срочно расширить проезд.

7. Если Вы запрашиваете помощь ОРЖ через Мероприятие по разрешению проблем, то Вами должны были быть предприняты реальные попытки связаться с ЕБРР или со спонсором проекта по вопросам, относящимся к данной жалобе.

По поводу нарушений Политики информирования общественности ЕБРР и прав местных жителей, выявленных в ходе мониторинга, проведенного в апреле 2013 года, нами были направлены обращения по следующим адресам:

1. Сообщение об отсутствии реального намерения сотрудничать с организациями гражданского общества и предложение изменить эту практику.

От: Ю. Криводанов

Отправлено: понедельник, 22 октября 2012 года, 15:09

Куда: ЕБРР

Посылаю Вам отчет о мониторинге хода реконструкции транспортного коридора Западная Европа - Западный Китай по трем областям, любезно переведенный на английский язык Всемирным банком. Это позволит Вашим специалистам, с одной стороны, оценить наши подходы к организации общественного контроля, а с другой, - осознать необходимость оказания поддержки в его организации.

В этой связи хочу обратить Ваше внимание на то, что ход реконструкции транспортного коридора по территории Актюбинской области, финансируемой ЕБРР, мониторингом не охвачен. И одной из основных причин этому является отсутствие у Банка реального намерения сотрудничать с гражданским обществом.

Даже после моего выступления на Ежегодном совещании Банка в Лондоне ничего не изменилось, представители Банка по-прежнему не откликаются на мои предложения.

При этом нет никаких сомнений, что на этом участке транспортного коридора также имеется множество недостатков, требующих общественного контроля. Но, судя по всему, Банк не заинтересован в том, что бы в Казахстане повышалась роль и значение гражданского общества.

Впрочем, подобное отношение со стороны специалистов Банка к НПО наблюдается и в связи с колонизаторской политикой, проводимой АО АрселорМиттал Темиртау.

Убедительно прошу Вас приложить усилия к тому, что бы соответствующие подразделения Банка выполняли взятые Банком обязательства по взаимодействию с НПО не на словах, а на деле.

В частности, прошу Вас оказать содействие в организации моей встречи с руководством представительства ЕБРР в Казахстане, на которой я бы презентовал наш проект и изложил наши предложения о сотрудничестве.

С уважением, Ю.Криводанов,

Данное сообщение получило позитивный отклик, и в ноябре 2012 года состоялась моя встреча с ЕБРР. Однако, несмотря на ее заверения, в дальнейшем нам так и не удалось наладить сотрудничество с Банком.

2. Информация о результатах мониторинга хода реконструкции международного транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай по Актюбинской области

От: Ю. Криводанов

Отправлено: пятница, 31 мая 2013 года, 16:11

Куда:

Тема: отчет о результатах мониторинга по Актюбинской области

Коллеги, добрый день.

Сообщаю о том, что на сайте Ассоциации размещен отчет о результатах мониторинга хода реконструкции международного транспортного коридора †Западная Европа – Западный Китай по Актюбинской области: <http://open-society-kz.org/deyatelnost-po-sozdaniiu-espur-v-oblastyach-rk/o-sozdanii-espuraktiubinskoy-oblasti>

С уважением, Ю.Криводанов,

Данное сообщение осталось без ответа

3. Телефонграмма Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций РК:

Данное приглашение осталось без ответа

4. Сообщение об игнорировании наших обращений и очередное предложение наладить сотрудничество

От: Ю. Криводанов

Отправлено: четверг, 23 января 2014 года, 18:45

Куда:

Тема: отчет о результатах мониторинга по Актыбинской области

Уважаемые коллеги.

С огромным разочарованием подвожу итог нашей очередной попытке наладить конструктивное сотрудничество с ЕБРР – выявленные в ходе мониторинга международного транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай многочисленные недостатки (опрошенные нами 127 жителей 6 населенных пунктов Актыбинской области предъявили 67 фактов таких недоработок) остались проигнорированы специалистами Банка (сообщение о результатах мониторинга от 31.05.13., оставшееся без ответа, см. внизу).

Так же осталось проигнорировано Банком и приглашение на Круглый стол по обсуждению этих результатов, прошедший 13 ноября 2013 года в Министерстве транспорта и коммуникаций.

Особо обращаю Ваше внимание, это мероприятие проводили не неправительственные организации, а именно Министерство, и из числа приглашенных на нем отсутствовали только представители ЕБРР (приглашение от Министерства было направлена мной на Ваши адреса 08.11.13.).

Тем не менее, мы намерены и дальше предпринимать действия, направленные на налаживание сотрудничества с Банком.

В частности, мы предлагаем в ближайшее время согласовать параметры этого сотрудничества в связи с намерением Банка принять участие в финансировании строительства Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги (БКАД).

Сделать это необходимо уже сейчас, на самой ранней стадии, поскольку наш опыт показывает, что более позднее включение общественности в процесс мониторинга уже не столь эффективно и влечет множество негативных последствий.

К тому же, если мы согласуем параметры нашего сотрудничества в ближайшие месяцы, то на очередном совещании управляющих директоров ЕБРР в Варшаве нам не придется предъявлять руководству Банка свои претензии - напротив, мы сможем предъявить всем участникам пример позитивного выстраивания.

Прошу в этой связи сообщить данные сотрудника Банка, с которым мы сможем осуществить это согласование.

Всего хорошего,

Ю.Криводанов,

Данное сообщение также осталось без ответа

В целом, перечисленные факты бездействия со стороны должностных лиц Банка нанесли упомянутый выше вред проекту создания Сети ЭСПУР и имиджу НПО, проводящих мониторинг.

9. Если Вы полагаете, что ЕБРР не соблюдает требования своих собственных директивных документов, укажите, о каких именно документах идет речь:

А) Принципы информирования общественности, пункт 3 (Будучи приверженным принципу открытости взаимоотношений, ЕБРР демонстрирует готовность прислушиваться к мнению третьих лиц, учитывать их предложения в своей работе при выполнении возложенного на него мандата).

Б) Экологическая и социальная политика, пункт 15 (ЕБРР стремится к принципам прозрачности, подотчетности и взаимодействия с заинтересованными сторонами. Это означает обязательств участвовать в осмысленном диалоге с заинтересованными сторонами Банка, в соответствии с Политикой информирования общественности).

В) Европейские принципы охраны окружающей среды (ЕРЕ), принятые ЕБРР.

10. Укажите любые другие жалобы, которые Вы подавали, чтобы попытаться разрешить проблему (проблемы), изложенную в данной жалобе (например, судебные иски или жалобы в другие органы):

Обращения по поводу недостатков, выявленных в ходе мониторинга, направлялись следующим лицам:

А) компании по управлению ПРТК SNC-Lavalin

Б) компании по надзору за строительством Egis International/ KDP

В) генеральному подрядчику АО Cengiz Insaat Sanayi VE Ticaret A.S.

Г) в Комитет автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций РК

11. Добиваетесь ли Вы проведения Проверки соблюдения установленных норм, в ходе которой

ОРЖ установит, допустил ли ЕБРР нарушение своих соответствующих директивных документов?

Да

12. Добиваетесь ли Вы проведения Мероприятий по разрешению проблем с тем, чтобы помочь Вам в разрешении проблем или споров в связи с данным проектом?

Да

13. Каких результатов Вы надеетесь достичь путем подачи данной жалобы в ОРЖ?

Полноценного исполнения Банком собственных директивных документов.

Подпись подателя жалобы:

Дата: 20 октября 2014 года

Приложение 2 – Повестка дня по проведению МРП для обеспечения безопасности дорожного движения в деревнях



Общий обзор

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Орган по рассмотрению жалоб в связи с проектами (ОРЖ) как независимый механизм подотчетности ЕБРР и Восточный альянс за безопасность и устойчивое развитие транспорта (ВАБУРТ) объединили усилия для оказания поддержки в проведении мероприятий по разрешению выявленных проблем и выполнении программы наращивания потенциала повышения безопасности дорожного движения в целях: 1) рассмотрения вопросов и удовлетворения жалоб жителей местных деревень, расположенных вдоль финансируемого средствами ЕБРР компонента проекта реконструкции транспортного коридора «Юг-Запад»; 2) оказания помощи в предотвращении возникновения и смягчении угрожающих безопасности дорожного движения рисков для жителей этих деревень. Реализация этой инициативы во многом подкрепляется поддержкой, участием и сотрудничеством со стороны КазАвтоЖола на общенациональном уровне и в Актюбинской области, Комитета автомобильных дорог при Министерстве по инфраструктуре и развитию, Комитета дорожной полиции при Министерстве внутренних дел, Управления полиции в администрации Актюбинской области, акимов Мартукского и Актюбинского районов, местных акимов в деревнях Курайлы, Сарыжар (Хлебодаровка), Кенсахара/Саржансай, Мартук и Жайсан.

Цели проведения встреч

1. Обсудить важность автодорожной инфраструктуры, выявить возможные проблемы, связанные с транспортным коридором «Юг-Запад» и пути их решения
2. Представить комплект просветительских материалов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения
3. Представить идею обеспечения безопасности движения в деревнях, обсудить пути создания атмосферы доверия, укрепить сотрудничество между местными органами власти, правоохранительными органами и гражданским обществом в интересах обеспечения безопасности дорожного движения.

Программа

1. Приветственное слово и вступительные замечания акимов деревень
2. Презентации экспертов из ВАБУРТа, ОРЖ, КазАвтоЖола и полиции
3. Диалог с участниками встречи о важности автодорожной инфраструктуры
4. Выявление возможных проблем и поиск их решений в связи с транспортным коридором «Юг-Запад»
5. Представление концепции обеспечения безопасности движения в деревнях (обеспечение безопасности по дороге в школу и домой, помощь со стороны соседей, организация патрулирования улиц силами самих граждан и т.д.)
6. Представление комплекта просветительских материалов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения
7. Обсуждение путей и способов укрепления доверия, каналов коммуникации и связей между местными органами власти, правоохранительными органами и гражданским обществом в целях повышения безопасности дорожного движения
8. Вопросы и ответы
9. Последующие шаги

Приложение 3 – Краткие отчеты о результатах встреч с местным населением

ПРОТОКОЛ встречи с жителями сельского округа Мартукского района Актюбинской области

25 июля 2016 г.
14:00 часов

село Сарыжар /Хлебодар/
здание школы

Присутствовали:

- По списку

Основание для проведения встречи:

- Письмо Акционерного общества "Национальная компания "ҚазАвтоЖол" от 15.07.2016 года №03/15-1-1969-И

Повестка дня:

- Обсуждение и разъяснение вопросов, интересующих жителей сельского округа проживающих вдоль участка международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай" после реализации проекта по реконструкции автомобильной дороги республиканского значения "Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)"

Вопросы жителей сельского округа и ответы на них:

1. Нуркасымов Мырзагыл Садыкович, глава крестьянского хозяйства.

Вопрос №1: В связи с расширением села в направлении города и увеличением поголовья домашнего скота, на участке между 22 и 23 километровыми столбами автомобильной дороги необходимо выделить место для перегона домашнего скота на пастбища, которые находятся за железной и автомобильной дорогой. Существующий скотопрогон под автомобильной и железной дорогой находится в 5 км от этого участка. Поэтому на дороге необходимо установить знаки "Перегон скота".

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Вопросы по количеству скотоперегонов и мест их размещения на автомобильной дороге изначально согласовывался с акиматом сельского округа на этапе проектирования дороги. Официальный документ у дорожных органов имеется. Кроме того, в связи с тем, что автомобильная дорога расположена на данном участке дороги параллельно железной дороге, в ходе проектирования автомобильной дороги велась привязка к существующим сооружениям, установленным на железной дороге, в том числе и скотопрогонам. Скотопрогон под железной дорогой находится дальше в направлении на село Мартук, в связи с чем скотопрогоны под автомобильной дорогой были предусмотрены в том же месте, для того чтобы они располагались рядом друг друга.

В процессе визуального обследования участка пересечения железной и автомобильной дороги места пересечения домашнего скота, установлено, что скот через железную дорогу переходит по верху земляного полотна железной дороги, то есть через пути.

На основании обследования этого участка железной и автомобильной дороги принято решение, дорожным органом и органами внутренних дел будет положительно рассмотрен вопрос об установке знаков "Перегон скота" с указанием зоны и времени действия этого знака при выполнении следующих обязательных условий местным исполнительным органом:

- согласовать место пересечения домашнего скота через железную дорогу с КТЖ в районе 22 км автомобильной дороги;

- решением районного акимата закрепить время (утром и вечером), когда погонщиками скота будет производиться перегон скота через дорогу.

2. Ниязова Айсулу Кадыровна, житель сельского округа.

Вопрос №1: На въезде в село установлен знак "Начало населенного пункта", проезжая через которое водители обязаны соблюдать скорость 60 км/ч, почему водители не соблюдают скоростной режим и ездят на скорости 100 км/ч.

Ответ. Куандыков У.Т., начальник ОТДИ УАП ДВД и Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Согласно Правил дорожного движения, Закона "О безопасности дорожного движения", на участках дорог с четырех и более полосным движением и установленными на разделительной полосе дорожными ограждениями, максимальный скоростной режим разрешен 110 км/ч, на остальных участках - 100 км/ч. Знак установленный на въезде в населенный пункт "Начало населенного пункта" имеет синий фон, который не предписывает и не обязывает водителя двигаться со скоростью 60 км/ч. Данное требование распространяется на водителей, когда знак "Начало населенного пункта" имеет белый фон.

Вопрос №2. Остановочный павильон и пешеходная зона не освещены в ночное время.

Ответ. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Устройство освещения автобусного павильона и пешеходной зоны проектом не предусматривалось по причине отсутствия рядом расположенных линий электропередачи и экономической нецелесообразности, дороговизны выполнения данного вида работ, которые складываются из следующих позиций - это подведение линии электропередачи от села к автобусной остановке, установка трансформаторной подстанции, установка столбов освещения, затраты на эксплуатационное содержание данного участка освещения, оплата за потребление электроэнергии и т.д.

По итогам встречи, инициативной группой, осуществлен выезд на трассу для визуального разъяснения ответом, предоставленных на заданные жителями вопросы.

Подведение итогов встречи и осуществленного выезда на дорогу по визуальному обсуждению интересующих жителей вопросов на месте пришли к выводу:

- предоставленные ответы на заданные вопросы удовлетворили жителей села, акимат и другие заинтересованные стороны, присутствовавшие на встрече;
- жители сельского округа удовлетворены назначенными мероприятиями, описанными выше;
- жители сельского округа по вопросам, которые не входят в компетенцию дорожного органа или не могут быть решены на основании причин указанных выше получили по ним исчерпывающий ответ на доступном и понятном для них языке.

_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)

Просьба к акимату.

1. дописать список, по возможности указать всех, кто присутствовал на встрече
2. собрать подписи с жителей, в обязательном порядке собрать подписи жителей, которые задавали вопросы
3. Скан версию протокола и обновленную электронную версию списка участников встречи выслать обратно на электронный адрес отправителя. При этом на каждом листе поставить печать акимата

Список участников встречи

1. Ильясова Р.Т., аким _____ сельского округа Мартукского района Актюбинской области
2. Черновская Наталья Николаевна, главный специалист акимата _____ сельского округа Мартукского района Актюбинской области
3. Susan T. Wildau, Partner, Collaborative Decision Resources Associates (Сьюзан Вилдо - Специалист Органа по рассмотрению жалоб и проектов – независимого механизма учета Европейского Банка Реконструкции и Развития)
4. Диакону С., Эксперт EASST (Восточный Альянс по безопасному и стабильному транспорту), аккредитация Европейского Банка Реконструкции и Развития
5. Шакуов А., Председатель НПО «Общая дорога», Ассоциации безопасности дорожного движения Республики Казахстан
6. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР Актюбинского областного филиала АО "НК "ҚазАвтоЖол"
7. Куандыков У.Т., начальник ОДТИ УАП ДВД Актюбинской области, подполковник полиции
8. Нуркасымов М.С., глава крестьянского хозяйства "Аділь", помощник акима района по общественным вопросам
9. Ниязова А.К., житель сельского округа

Мартукского района Актюбинской области

26 июля 2016 г.
11:00 часов

село Кенсахара
здание школы

Присутствовали:

- По списку

Основание для проведения встречи:

- Письмо Акционерного общества "Национальная компания "ҚазАвтоЖол" от 15.07.2016 года №03/15-1-1969-И

Повестка дня:

- Обсуждение и разъяснение вопросов, интересующих жителей сельского округа проживающих вдоль участка международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай" после реализации проекта по реконструкции автомобильной дороги республиканского значения "Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)"

Вопросы жителей сельского округа и ответы на них:

1. Тлеуов Дархан Сагинбаевич, аким Танирбергенского сельского округа.

Вопрос: Какой гарантийный срок эксплуатации построенной автомобильной дороги?

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Гарантийный срок эксплуатации автомобильной дороги "Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)", согласно требований Европейского Банка Реконструкции и Развития составляет 2 года.

2. Умбеталин Алибек Орынбасарович, житель сельского округа.

Вопрос №1: На въезде в село установлен знак "Начало населенного пункта", проезжая через которое водители обязаны соблюдать скорость 60 км/ч, почему водители не соблюдают скоростной режим и ездят на скорости 100 км/ч.

Ответ. Куандыков У.Т., начальник ОТДИ УАП ДВД и Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Согласно Правил дорожного движения, Закона "О безопасности дорожного движения", на участках дорог с четырех и более полостным движением и установленными на разделительной полосе дорожными ограждениями, максимальный скоростной режим разрешен 110 км/ч, на остальных участках - 100 км/ч. Знак установленный на въезде в населенный пункт "Начало населенного пункта" имеет синий фон, который не предписывает и не обязывает водителя двигаться со скоростью 60 км/ч. Данное требование распространяется на водителей, когда знак "Начало населенного пункта" имеет белый фон.

Однако, в процессе эксплуатации автомобильной дороги, в ходе сравнительного анализа количестве дорожно-транспортных происшествий и мест их регистрации, в непосредственной близости от села Кенсахара выявлен аварийно-опасный участок дороги, где по итогам года произошло 2 ДТП. На этого, полицией и дорожным органом были назначены меры по предупреждению и недопущению ДТП на этом участке дороги в последующем, которые заключаются в следующем. Введено ограничение скоростного режима до 90 км/ч и установлен дорожный знак "Обгон запрещен". В качестве дополнительных мер, направленных на безопасность дорожного движения, согласно просьбы жителей сельского округа, дорожный знак "Ограничение максимальной скорости 90 км/ч" будет заменен на 80 км/ч.

Вопрос №2. Нет специализированных скотопрогонов для домашнего скота и знаков "Перегон скота".

Ответ. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Вопросы по количеству скотоперегонов и мест их размещения на автомобильной дороге изначально согласовывался с акиматом сельского округа на этапе проектирования дороги. Официальный документ у дорожных органов имеется. Так на основании полученных писем, в проекте предусмотрено устройство скотопрогона в селе Саржансай (Нагорный), который располагается под дорогой непосредственно в самом селе. В селе Кенсахара предусмотрено два скотопрогона, один в начале села, который совмещен с мостом, второй в конце села. Дорожные знаки на скотопрогоны, где имеется возможность перехода домашнего скота под дорогой не устанавливаются. (В ходе выезда скотопрогоны были показаны инициативной группе).

3. Ширяев Валерий Петрович, житель сельского округа.

Вопрос №1: Пешеходный переход не оборудован.

Ответ. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Пешеходные переходы в селах Саржансай (Нагорный) и селе Кенсахара оборудованы всеми необходимыми элементами обустройства: информационными дорожными знаками "Пешеходный переход", которые установлены по обеим сторонам дороги в одном направлении; пешеходный переход обозначен дорожной разметкой "зебра", которая была обновлена в местах его истирания; в селе Саржансай имеется освещение пешеходной зоны в ночное время.

В качестве дополнительных мер безопасности дорожного движения и пешеходов, дорожным органом, совместно органами административной полиции, будет рассмотрен вопрос об установке или замене существующих дорожных знаков "Пешеходный переход", на аналогичные знаки с увеличенной светоотражающей поверхностью. Установлены дополнительные предупреждающие дорожные знаки "Пешеходный переход" за 150-300 метров от пешеходного перехода. Также в случае выделения дополнительных средств будут рассматриваться вопросы по устройству на пешеходных зонах светоотражающих элементов "кошачьи глазки" и устройству на подходах к ним шумовых полос.

Вопрос №2: В районе молочно-товарной фермы наблюдается просадка дороги в месте проводимого им водопровода. Почему они не устраняют этот дефект дороги, который произошел из-за них?

Ответ. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Работы по пересечению автомобильной дороги водопроводом, который заказывал ТОО "Айс" выполнялась компанией субподрядчика ТОО "Жорга С". Работы по пересечению дороги водопроводом им были выполнены с нарушением технологического процесса, что привело к осадке дороги в месте пересечения. В 2015 году АО "НК "ҚазАвтоЖол" подал иск на ТОО "Жорга С", однако суд отказал в удовлетворении наших исковых требований. В этом году, АО "НК "ҚазАвтоЖол" приняв доводы суда, послужившие отказом в удовлетворении иска, устранил все замечания суда и в августе месяце намерен направить повторный иск на ТОО "Жорга С" для взыскания с них суммы за причиненный ущерб дорожному хозяйству. При положительном решении суда, взыскиваемая сумма будет направлена для найма строительной организации с целью устранения дефекта на дороге.

Вопрос №3: На дороге, местами наблюдаются дефекты в виде трещин на покрытии.

Ответ. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Трещины на покрытии дороги не являются показателем плохого качества дороги. Имеются нормы допуска трещин, так на 100 кв.метров площади покрытия допускается образование 20 п.м. трещин. Трещины на дорогах являются проблемой мирового уровня. Их появление обуславливается большими перепадами температур в зимний и летние периоды. Так перепады температуры в Актыбинской области достигают 80 градусов по Цельсию. Ежегодно, дорожными службами проводятся работы по их санации (заполнению) битумными материалами. Делается это для того, чтобы вода не проникала в земляное полотно дороги через эти трещины и не разрушала его.

Вопрос №4: Медицинские пункты не обеспечены всем необходимым и поэтому не могут оказывать медицинскую помощь в случае ДТП на дороге.

Ответ. Куандыков У.Т., начальник ОТДИ УАП ДВД и Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Вопросы по оснащению медицинских пунктов не относятся к компетенции полиции или АО "НК "ҚазАвтоЖол". По данному вопросу Вам необходимо обратиться в ведомственные органы Министерства здравоохранения, красный крест, ДЧС. Для оказания скорой медицинской помощи, привлекается ЦРБ с.Мартук или БСМП г.Актобе.

Вопрос №5: На мосту через р.Илек и дальше нанесена сплошная дорожная разметка, длина которой составляет 3,5 км.

Ответ. Куандыков У.Т., начальник ОТДИ УАП ДВД и Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Сплошная осевая дорожная разметка на участке дороги в районе моста через р.Илек нанесена согласно проекта. Ее длина составляет 3,5 км. Сделано это в связи с тем, что на протяжении всего этого участка по обоим сторонам дороги из-за высокой насыпи установлены дорожные ограждения. Поэтому в целях обеспечения безопасности дорожного движения проектом предусмотрены эти мероприятия.

4. Керебаев Есенгельды, житель сельского округа.

Вопрос №1: На мостах разрывы, для чего они?

Ответ. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". При строительстве мостовых сооружений, между балками или плитами проезжей части закладывается необходимый зазор для расширения и сужения балок с условиях перепадов температур в зимний и летний периоды. Пространство между балками заполняется битумными материалами.

Вопрос №2. Разъясните какой скоростной режим сейчас действует на загородных дорогах?

Ответ: Куандыков У.Т., начальник ОТДИ УАП ДВД. На участках дорог с четырех и более полостным движением и установленными на разделительной полосе дорожными ограждениями, максимальный скоростной режим разрешен 110 км/ч, на остальных участках - 100 км/ч, в населенный пунктах, обозначенными знаками "Начало населенного пункта" на белом фоне - 60 км/ч.

По итогам встречи, инициативной группой, осуществлен выезд на трассу для визуального разъяснения ответом, предоставленных на заданные жителями вопросы.

Подведение итогов встречи и осуществленного выезда на дорогу по визуальному обсуждению интересующих жителей вопросов на месте пришли к выводу:

- предоставленные ответы на заданные вопросы удовлетворили жителей села, акимат и другие заинтересованные стороны, присутствовавшие на встрече;

- жители сельского округа удовлетворены назначенными мероприятиями, описанными выше;

- жители сельского округа по вопросам, которые не входят в компетенцию дорожного органа или не могут быть решены на основании причин указанных выше получили по ним исчерпывающий ответ на доступном и понятном для них языке.

_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)

Просьба к акимату.

1. дописать список, по возможности указать всех, кто присутствовал на встрече
2. собрать подписи с жителей, в обязательном порядке собрать подписи жителей, которые задавали вопросы
3. Скан версию протокола и обновленную электронную версию списка участников встречи выслать обратно на электронный адрес отправителя. При этом на каждом листе поставить печать акимата.

Список участников встречи

1. _____, аким _____ сельского округа Мартукского района Актюбинской области

2. Susan T. Wildau, Partner, Collaborative Decision Resources Associates (Сьюзан Вилдо - Специалист Органа по рассмотрению жалоб и проектов – независимого механизма учета Европейского Банка Реконструкции и Развития)
3. Диакону С., Эксперт EASST (Восточный Альянс по безопасному и стабильному транспорту), аккредитация Европейского Банка Реконструкции и Развития
4. Шакуов А., Председатель НПО «Общая дорога», Ассоциации безопасности дорожного движения Республики Казахстан
5. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР Актюбинского областного филиала АО "НК "ҚазАвтоЖол"
6. Куандыков У.Т., начальник ОДТИ УАП ДВД Актюбинской области, подполковник полиции

ПРОТОКОЛ
встречи с жителями Мартукского сельского округа
Мартукского района Актюбинской области

27 июля 2016 г.
11:00 часов

село Мартук
здание акимата

Присутствовали:

- По списку

Основание для проведения встречи:

- Письмо Акционерного общества "Национальная компания "ҚазАвтоЖол" от 15.07.2016 года №03/15-1-1969-И

Повестка дня:

- Обсуждение и разъяснение вопросов, интересующих жителей сельского округа проживающих вдоль участка международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай" после реализации проекта по реконструкции автомобильной дороги республиканского значения "Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)"

Вопросы жителей сельского округа и ответы на них:

1. Ауелбеков Мейрам Сайпидинович, аким сельского округа.

Вопрос №1: Отсутствует скотоперегон под автомобильной дорогой на участке км 68+500.

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Скотоперегон под автомобильной дорогой имеется. Располагается он на 68+250 км. (В ходе выезда, существующий скотопрогон был показан на месте).

Вопрос №2: Дорожные ограждения в зимний период заметает, из-за чего образуются транспортные заторы.

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Установка дорожных ограждений на автомобильных дорогах строго регламентируется требованиями строительных норм и правил. Места их размещения, определяются еще в период проектирования дороги и закладываются в проект. Наличие дорожных ограждений весьма положительно отражается на безопасности дорожного движения, исключаются вероятность лобовых столкновений, ослепления фарами встречно автомобиля, вероятность опрокидывания транспортных средств в кювет и т.д.

Однако, при всех положительных моментах установленных дорожных ограждений, имеются и негативные моменты, которые дают о себе знать в периоды зимней непогоды (метель, буран), так как они способствуют снегозадержанию. Вопросы, снегоочистки и снегоборьбы возложены на эксплуатационные службы дорожного ведомства. К ним также предъявляются требования по директивным или минимальным срокам отчистки дороги от снега после нормализации погоды, которые ими соблюдаются. Таким образом, демонтаж дорожных ограждений на основании вышеперечисленных факторов не возможен.

2. Казанбаев Бердигали Жангалиевич, директор ДЮСШ.

Вопрос. Требуется ремонт старой дороги.

Ответ. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". В настоящее время старые участки дороги, которые остались в стороне от новой дороги не обслуживаются ни республиканским дорожным органом, так как они не входят в перечень дорог республиканского значения, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан №1809 от 05.12.2000 года «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования республиканского значения Республики Казахстан», ни районными дорожными службами, так как указания по данному вопросу в Постановлении акима Мартукского района №279 от 22.07.2010 года отсутствуют. Между тем данные подъездные пути активно эксплуатируются жителями данных сел, что требует проведения ремонтных работ летом и очистки от снега зимой.

В этой связи дорожный орган вышел с предложением к акимату Мартукского района о внесении изменения в Постановление от 22.07.2010 года об изъятии некоторых участков в виде подъездных путей к населенным пунктам, и передать их на баланс районных дорожных служб.

По итогам встречи, инициативной группой, осуществлен выезд на трассу для визуального разъяснения ответов, предоставленных на заданные жителями вопросы.

Подведение итогов встречи и осуществленного выезда на дорогу по визуальному обсуждению интересующих жителей вопросов на месте пришли к выводу:

- предоставленные ответы на заданные вопросы удовлетворили жителей села, акимат и другие заинтересованные стороны, присутствовавшие на встрече;
- жители сельского округа удовлетворены назначенными мероприятиями, описанными выше;
- жители сельского округа по вопросам, которые не входят в компетенцию дорожного органа или не могут быть решены на основании причин указанных выше получили по ним исчерпывающий ответ на доступном и понятном для них языке.

_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)

Просьба к акимату.

1. дописать список, по возможности указать всех, кто присутствовал на встрече
2. собрать подписи с жителей, в обязательном порядке собрать подписи жителей, которые задавали вопросы
3. Скан версию протокола и обновленную электронную версию списка участников встречи выслать обратно на электронный адрес отправителя. При этом на каждом листе поставить печать акимата

Список участников встречи

1. Ильясова Р.Т., аким _____ сельского округа Мартукского района Актыбинской области
2. Черновская Наталья Николаевна, главный специалист акимата _____ сельского округа Мартукского района Актыбинской области
3. Susan T. Wildau, Partner, Collaborative Decision Resources Associates (Сьюзан Вилдо - Специалист Органа по рассмотрению жалоб и проектов – независимого механизма учета Европейского Банка Реконструкции и Развития
4. Диакону С., Эксперт EASST (Восточный Альянс по безопасному и стабильному транспорту), аккредитация Европейского Банка Реконструкции и Развития
5. Шакуов А., Председатель НПО «Общая дорога», Ассоциации безопасности дорожного движения Республики Казахстан
6. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР Актыбинского областного филиала АО "НК "ҚазАвтоЖол"
7. Куандыков У.Т., начальник ОДТИ УАП ДВД Актыбинской области, подполковник полиции
8. Нуркасымов М.С., глава крестьянского хозяйства "Адиль", помощник акима района по общественным вопросам

9. Ниязова А.К., житель сельского округа

ПРОТОКОЛ
встречи с жителями Курайлинского сельского округа
города Актобе Актыбинской области

25 июля 2016 г.
09:00 часов

село Курайлы
здание акимата

Присутствовали:

- По списку

Основание для проведения встречи:

- Письмо Акционерного общества "Национальная компания "ҚазАвтоЖол" от 15.07.2016 года №03/15-1-1969-И

Повестка дня:

- Обсуждение и разъяснение вопросов, интересующих жителей сельского округа проживающих вдоль участка международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай" после реализации проекта по реконструкции автомобильной дороги республиканского значения "Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)"

Вопросы жителей сельского округа и ответы на них:

1. Турмагамбетов Мерболат Утегенович, житель сельского округа.

Вопрос №1: На разделительной полосе автомобильной дороги в пешеходной зоне установлены бетонные блоки "Джерси", которые мешают проходу жителям села, особенно если они идут с колясками. Для чего они установлены и можно ли их убрать от туда?

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Бетонные блоки "Джерси" в пешеходных зонах установлены дорожными службами для исключения возможности совершения автотранспортными средствами разворотных маневров на этих участках, маневра, который проектом по организации дорожного движения не предусмотрен (запрещен), но вероятность которого имеется в условиях существующих габаритов пешеходной зоны на разделительной полосе. Таким образом, установленные бетонные блоки являются гарантией безопасности дорожного движения, исключаящие неправомерные и несанкционированные выезды (развороты) на скоростной участок дороги, в местах где они не предусмотрены. Принимая во внимание просьбу жителя, дорожным органом будет произведен демонтаж данных бетонных блоков с последующей установкой в этих пешеходных зонах блоков меньшего размера или назначены другие мероприятия, но несомненно в будущем которые не будут мешать проходу жителям с колясками.

Вопрос №2: Разворот в конце населенного пункта на 17 километре в буран задувает снегом, в связи с чем для разворота в город приходится проезжать дальше. Имеется ли возможность его расширить?

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Дорожные ограждения, по обеим сторонам разворотного кольца, установлены согласно проекта. Однако, в условиях непогоды (буран, метель), они способствуют снегозадержанию. Для решения этой проблемы, дорожными службами уже произведен демонтаж одной из сторон дорожного ограждения (внутренней стороны).

Вопрос №3: В ходе реконструкции автомобильной дороги, за двухуровневой транспортной развязкой на северный обход города Актобе в районе 39-го разъезда со стороны железной дороги установлено дорожное ограждение, которое мешает жителям разъезда переходить дорогу, ловить (останавливать) попутный и общественный транспорт в направлении города. Возможно ли произвести демонтаж части дорожного ограждения с обустройством площадки для общественного транспорта для посадки и высадки пассажиров?

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Установка дорожного ограждения на данном участке дороги обусловлена требованиями проекта, который не предусматривал строительство автобусных карманов с павильонами. Решение этого вопроса в настоящий время находится вне компетенции АО "НК "ҚазАвтоЖол", так как в 2012 году на основании ходатайства акимата области, участок с 0 по 7 км +300м автомобильной дороги "Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)" был передан с республиканской в коммунальную собственность. Для решения этого вопроса, жителям сельского округа рекомендуется обратиться в официальном порядке в ГУ "Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Актюбинской области", на балансе которого состоит этот участок дороги.

2. Мених Александр Васильевич, житель сельского округа.

Вопрос №1: Разворотное кольцо в направлении города расположено слишком далеко. Водители вынуждены проезжать лишние 10 км (5 км до разворота и 5 км обратно) для того, чтобы поехать в город. При этом посередине между двумя разворотными кольцами имеется

разрыв, который закрыт бетонными блоками "Джерси", также установлены дорожные знаки "Движение прямо". Возможно ли убрать эти бетонных блоков и дорожных знаков для совершения на этом участке разворотного маневра?

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Назначенные места разворотов существующей дороги в полной мере соответствуют требованиям строительных норм и правил, согласно которого на участках дорог с минимальным количество в две полосы движения в одном направлении, разрешается предусматривать развороты не чаще чем каждые 5 км. Длина участка дороги с четырех полостным движением от северного обхода города Актобе до конца села Курайлы составляет 9500 метров. Поэтому разворотные петли были заложены в трех местах: начале, середине и конце этого участка, что в полной мере отвечает требованиям строительных норм и правил. Касательно имеющегося разрыва, который в настоящее время загражден бетонными блоками "Джерси" и на котором установлены дорожные знаки "Движение прямо", то данный разрыв не предназначен для повседневной эксплуатации (использовании) пользователями дороги. Разрыв предназначен исключительно в случае, когда вводится ограничение движения, связанные с ремонтом двух полос в попутном направлении существующей дороги, то есть он выполняет функцию технологического разрыва для перенаправления транспортных потоков в период ремонта дороги. Использовать данный технологический разрыв для совершения разворотного маневра не представляется возможным, так как строительными нормами предъявляются ряд требований в таких разворотах. Одними из этих требований является наличие полосы торможения, разворотного кольца с определенным минимальным радиусом и полосы разгона (переходно-скоростные полосы). В имеющиеся технологические развороты данных инженерные решения при строительстве не закладывались, так как их функция заключается не в этом. Поэтому, разрешить разворотный маневр на участках технологических разрывов дорожный орган не имеет право, так как это, в условиях отсутствия переходно-скоростных полос, будет способствовать заграждению выезжающим транспортом, совершающим разворотный маневр, одной или двух полос движения в направлении города, что безусловно отразится на безопасности дорожного движения и создаст предпосылки к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Вопрос №2: По трассе в районе села Курайлы имеются 4-е пешеходных перехода. Возможно ли, установить в зоне этих пешеходных переходов знаки ограничение скоростного режима, так транспорт проезжает на скорости более 100 км/ч? Плюс к этому на въезде в село установлен знак "Начало населенного пункта", проезжая через которое водители обязаны соблюдать скорость 60 км/ч.

Ответ: Куандыков У.Т., начальник ОТДИ УАП ДВД и Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Согласно Правил дорожного движения, Закона "О безопасности дорожного движения", на участках дорог с четырех и более полостным движением и установленными на разделительной полосе дорожными ограждениями, максимальный скоростной режим разрешен 110 км/ч. Знак установленный на въезде в населенный пункт "Начало населенного пункта" имеет синий фон, который не предписывает и не обязывает водителя двигаться со скоростью 60 км/ч. Данное требование распространяется на водителей, когда знак "Начало населенного пункта" имеет белый фон.

Пешеходные переходы в районе села оборудованы всеми необходимыми элементами обустройства: информационными дорожными знаками "Пешеходный переход", которые установлены по обеим сторонам дороги в одном направлении; предупреждающими дорожными знаками "Пешеходный переход", установленные за 150-300 метров от переходного перехода; освещением пешеходной зоны в ночное время; пешеходный переход обозначен дорожной разметкой "зебра", которая была обновлена в местах его истирания.

В качестве дополнительных мер безопасности дорожного движения и пешеходов, дорожным органом, совместно органами административной полиции, будет рассмотрен вопрос об установке или замене существующих дорожных знаков "Пешеходный переход", на аналогичные знаки с увеличенной светоотражающей поверхностью. Также в случае выделения дополнительных средств будут рассматриваться вопросы по устройству на пешеходных зонах светоотражающих элементов "кошачьи глазки" и устройству на подходах к ним шумовых полос.

Вопрос №3. Установленные дорожные ограждения вдоль дороги и по оси дороги в метель способствуют снегозадержанию. Возможно ли убрать эти ограждения с дороги?

Ответ. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Установка дорожных ограждений на автомобильных дорогах строго регламентируется требованиями строительных норм и правил. Места их размещения, определяются еще в период проектирования дороги и закладываются в проект. Наличие дорожных ограждений весьма положительно отражается на безопасности дорожного движения, исключаются вероятность лобовых столкновений, ослепления фарами встречного автомобиля, вероятность опрокидывания транспортных средств в кювет и т.д.

Однако, при всех положительных моментах установленных дорожных ограждений, имеются и негативные моменты, которые дают о себе знать в периоды зимней непогоды (метель, буран), так как они способствуют снегозадержанию. Вопросы, снегоочистки и снегоборьбы возложены на эксплуатационные службы дорожного ведомства. К ним также предъявляются требования по директивным или минимальным срокам отчистки дороги от снега после нормализации погоды, которые ими соблюдаются. Таким образом, демонтаж дорожных ограждений на основании вышеперечисленных факторов не возможен.

По итогам встречи, инициативной группой, осуществлен выезд на трассу для визуального разъяснения ответов, предоставленных на заданные жителями вопросы.

Подведение итогов встречи и осуществленного выезда на дорогу по визуальному обсуждению интересующих жителей вопросов на месте пришли к выводу:

- предоставленные ответы на заданные вопросы удовлетворили жителей села, акимат и другие заинтересованные стороны, присутствовавшие на встрече;

- жители сельского округа удовлетворены назначенными мероприятиями, описанными выше;

- жители сельского округа по вопросам, которые не входят в компетенцию дорожного органа или не могут быть решены на основании причин указанных выше получили по ним исчерпывающий ответ на доступном и понятном для них языке.

_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)

Просьба к акимату.

1. дописать список, по возможности указать всех, кто присутствовал на встрече
2. собрать подписи с жителей, в обязательном порядке собрать подписи жителей, которые задавали вопросы
3. Скан версию протокола и обновленную электронную версию списка участников встречи выслать обратно на электронный адрес отправителя. При этом на каждом листе поставить печать акимата.

Список участников встречи

10. Турмагамбетова М.Ш., аким сельского округа города Актобе Актыбинской области

11. Susan T. Wildau, Partner, Collaborative Decision Resources Associates (Сьюзан Вилдо - Специалист Органа по рассмотрению жалоб и проектов – независимого механизма учета Европейского Банка Реконструкции и Развития)
12. Диакону С., Эксперт EASST (Восточный Альянс по безопасному и стабильному транспорту), аккредитация Европейского Банка Реконструкции и Развития
13. Шакуов А., Председатель НПО «Общая дорога», Ассоциации безопасности дорожного движения Республики Казахстан
14. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР Актюбинского областного филиала АО "НК "ҚазАвтоЖол"
15. Куандыков У.Т., начальник ОДТИ УАП ДВД Актюбинской области, подполковник полиции

ПРОТОКОЛ

встречи с жителями Жайсанского сельского округа
Мартукского района Актюбинской области

27 июля 2016 г.
15:00 часов

село Жайсан
здание клуба

Присутствовали:

- По списку

Основание для проведения встречи:

- Письмо Акционерного общества "Национальная компания "ҚазАвтоЖол" от 15.07.2016 года №03/15-1-1969-И

Повестка дня:

- Обсуждение и разъяснение вопросов, интересующих жителей сельского округа проживающих вдоль участка международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай" после реализации проекта по реконструкции автомобильной дороги республиканского значения "Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)"

Вопросы жителей сельского округа и ответы на них:

1. Есмұхамбетов Жандгер Пангереевич, аким сельского округа.

Вопрос №1: Отсутствует скотоперегон под автомобильной дорогой на участке км 96 и 97 км.

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Скотоперегоны под автомобильной дорогой имеется. Располагается они на 95+439 км (мост) и 98+248 км (тюбинговая труба). (В ходе выезда, существующий скотопроегон был показан на месте).

Вопрос №2: Заезд в село Жайсан задувает снегом. Просим дорожные службы оказать содействие в зимнем содержании.

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Национальный оператор выполняет содержание автомобильных дорог, которые указаны в перечне дорог республиканского значения, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан №1809 от 05.12.2000 года «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования республиканского значения Республики Казахстан». Вопросы по содержанию дорог не входящих в этот перечень не входят в компетенцию Национального оператора. Дорожным эксплуатационным органом должна осуществляться содержание съездов только в пределах только в рамках их проектных размеров.

2. Буйнова Тамара Пертовна.

Вопрос. У дороги в ожидании домашнего скота стоят дети. Можно ли в целях повышения безопасности детей установить знаки «Осторожно дети» и установить Макеты детей у пешеходных переходов, установить билборды о безопасности дорожного движения и установить знаки «Пешеходный переход» с повышенной отражающей поверхностью?

Ответ: Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР АО "НК "ҚазАвтоЖол". Установка дорожных знаков «Дети» строго регламентируется требованиями Правил применения дорожных знаков. Их установка на данном участке дороги этими Правилами не предусматривается. Макеты детей также невозможно поставить, так как размещение макетов детей, транспортных средств и т.д., запрещена Конвенцией о дорожном движении, подписанной в Вене 8 ноября 1968 года. Вопросы размещения билбордов о безопасности дорожного движения будет рассмотрен совместно с управлением административной полиции. Вопрос о замене дорожных знаков «Пешеходный переход» также будет рассмотрен в ближайшее время.

Принимая во внимание на опасность нахождения детей у дороги, необходимо исключить их пребывание в этом месте. Так как дети находятся у дороги в ожидании домашнего скота, необходимо местному исполнительному органу, местной полиции, жителям села обеспечить перегон скота в установленном для этого месте, что позволит обезопасить детей, прогонять скот под дорогой в безопасном режиме и искоренить данную опасную ситуацию как таковую.

По итогам встречи, инициативной группой, осуществлен выезд на трассу для визуального разъяснения ответов, предоставленных на заданные жителями вопросы.

Подведение итогов встречи и осуществленного выезда на дорогу по визуальному обсуждению интересующих жителей вопросов на месте пришли к выводу:

- предоставленные ответы на заданные вопросы удовлетворили жителей села, акимат и другие заинтересованные стороны, присутствовавшие на встрече;

- жители сельского округа удовлетворены назначенными мероприятиями, описанными выше;

- жители сельского округа по вопросам, которые не входят в компетенцию дорожного органа или не могут быть решены на основании причин указанных выше получили по ним исчерпывающий ответ на доступном и понятном для них языке.

_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)
_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(ФИО)

Просьба к акимату.

1. дописать список, по возможности указать всех, кто присутствовал на встрече
2. собрать подписи с жителей, в обязательном порядке собрать подписи жителей, которые задавали вопросы
3. Скан версию протокола и обновленную электронную версию списка участников встречи выслать обратно на электронный адрес отправителя. При этом на каждом листе поставить печать акимата

Список участников встречи

1. Ильясова Р.Т., аким _____ сельского округа Мартукского района Актыбинской области
2. Черновская Наталья Николаевна, главный специалист акимата _____ сельского округа Мартукского района Актыбинской области
3. Susan T. Wildau, Partner, Collaborative Decision Resources Associates (Сьюзан Вилдо - Специалист Органа по рассмотрению жалоб и проектов – независимого механизма учета Европейского Банка Реконструкции и Развития
4. Диакону С., Эксперт EASST (Восточный Альянс по безопасному и стабильному транспорту), аккредитация Европейского Банка Реконструкции и Развития
5. Шакуов А., Председатель НПО «Общая дорога», Ассоциации безопасности дорожного движения Республики Казахстан
6. Тажбанов Р.С., начальник ОККиПР Актыбинского областного филиала АО "НК "ҚазАвтоЖол"
7. Куандыков У.Т., начальник ОДТИ УАП ДВД Актыбинской области, подполковник полиции
8. Нуркасымов М.С., глава крестьянского хозяйства "Адиль", помощник акима района по общественным вопросам
9. Ниязова А.К., житель сельского округа.