ОТВЕТ РУКОВОДСТВА ВСЕМИРНОГО БАНКА НА ЗАПРОС О РАССМОТРЕНИИ ИНСПЕКЦИОННОЙ КОМИССИЕЙ ПРОЕКТА «РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ «ЮГ-ЗАПАД»: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» (ЦАРЭС 1B И 6B) (P099270), ОСУЩЕСТВЛЯЕМОГО В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Руководство Всемирного банка рассмотрело Запрос на проведение инспекции в отношении проекта «Развитие автомобильных дорог «Юг-Запад»: международный транзитный коридор Западная Европа – Западный Китай» (ЦАРЭС 1b и 6b) (P099270), осуществляемого в Республике Казахстан, поступившего в Инспекционную комиссию 24 декабря 2020 года и зарегистрированного 11 февраля 2021 года под номером RQ20/04. Ниже представлен ответ, подготовленный Руководством Всемирного банка.

Настоящий документ является переводом с английского. В случае каких-либо расхождений между текстом перевода и оригинала, текст оригинала обладает преимущественной силой.

15 марта 2021 года

Содержание

Сокращения и акронимы iii
Резюме iv
I. Введение 1
II. Запрос 1
III. Информация о проекте 2
IV. Ответ Руководства Всемирного банка 4

Приложения

Приложение 1. Жалобы и ответы на них
Приложение 2. Дополнительные фотографии
Приложение 3. Карта и рисунки
Приложение 4. Фотографии, предоставленные Представителем Заявителей (из письма обращения от 30 сентября 2020 г.)

Сокращения и акронимы

га	гектар
ЕЦСПП	Европейский центр среднесрочных прогнозов погоды
ЗЕ-ЗК	Транзитный коридор Западная Европа-Западный Китай
ИК	Инспекционная комиссия
КАД	Комитет автомобильных дорог
км	километр
м	метр
МАР	Международная ассоциация развития
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
МРЖ	Механизм рассмотрения жалоб
НПО ОМГ	Неправительственная организация «Общественная мониторинговая группа»
НЭСПУР	Национальный экспертный совет прозрачности и устойчивого развития
ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду
ОВОСС	Оценка воздействия на окружающую среду и социального воздействия
ОП/ПБ	Операционная политика/Процедуры Банка
ПДП	План действий по переселению жителей
ПУДД	План управления дорожным движением
СЭП	Социально-экологические принципы
ФИР	Фонд институционального развития
ERA5	Реанализ 5-го поколения (ЕЦСПП)
INT	Управление Всемирного банка по борьбе с мошенничеством, коррупцией и корпоративными нарушениями

Денежная единица

Казахстанский тенге (KZT)

(обменный курс по состоянию на 15 марта 2021 г.)

1 доллар США = 418,39 тенге

1 тенге = 0,0024 доллара США

РЕЗЮМЕ

Проект

i. Проект «Развитие автомобильных дорог «Юг–Запад»: международный транзитный коридор Западная Европа – Западный Китай» (ЦАРЭС 1b и 6b) (P099270) осуществляется в Республике Казахстан при поддержке займа в размере 2,125 млрд долларов США, предоставленного в рамках финансирования инвестиционных проектов, который был одобрен в 2009 году. Целями Проекта являются повышение эффективности транспортных перевозок на участках автомобильных дорог в Кызылординской, Южно-Казахстанской и Алматинской областях, совершенствование системы управления автомобильными дорогами и повышение безопасности дорожного движения в Казахстане. На сегодняшний день при поддержке Проекта построены или модернизированы основные магистрали Казахстана общей протяженностью 1130 км и проведены важнейшие реформы в дорожной отрасли. Проект оказал положительное воздействие на транзитные перевозки, торговлю и развитие сферы услуг между крупными экономическими центрами вдоль этого транспортного коридора, а также в близлежащих городах и поселках.

ii. Запрос на проведение инспекции относится к лоту № 1 – модернизация участка автомобильной от города Шымкент до границы Жамбылской области на трассе действующей магистрали Алматы – Шымкент (А-2). В настоящее время магистраль А-2 проходит через село *Шакпак Баба*, по которой проходят и местные, и дальние транзитные транспортные потоки. Проект предусматривает строительство нового Обхода с тоннелем, который впоследствии станет новым маршрутом магистрали А-2 и перенаправит транзитный транспортный поток в объезд села Шакпак Баба. Существующий участок автомобильной дороги А-2, который проходит через село Шакпак Баба, будет функционировать как сельская дорога, обслуживающая местные перевозки.

Запрос

iii. В Запросе утверждается следующее: (a) строительство автомобильной дороги оказало негативное воздействие на обеспечение природной родниковой водой; (b) из-за плохого содержания водопропускной трубы, проложенной под Сельской дорогой, и дренажной канавы в апреле 2017 года произошло затопление, причинившее ущерб нескольким домовладениям, за который не была выплачена компенсация; (c) в результате строительных работ, проведенных в рамках Проекта, на приусадебные участки сельских жителей перестала поступать вода для полива; (d) затянувшиеся работы по строительству тоннеля привели к росту количества ДТП, включая наезды автомобилей на пешеходов; (e) водопропускная труба под Обходом, используемая как скотопрогон, частично завалена мусором; (f) плохо поставлена работа с заинтересованными сторонами,

включая проведение общественных консультаций и раскрытие информации населению.

Ответ Руководства Всемирного банка

iv. ***По мнению Руководства, Запрос является необоснованным, поскольку Заявители пытаются связать с Проектом ряд неблагоприятных воздействий на село Шакпак Баба, не предъявляя никаких доказательств и даже не устанавливая достоверности такой связи.*** Руководство тщательно изучило вопросы, поднятые в этом Запросе, и пришло к выводу, что они не имеют отношения к Проекту и не подтверждены фактами.

Кроме того, непонятно, почему проблемы, которые, как это представлено в Запросе, носят очень серьезный характер по утверждению Заявителей, не были подняты в 2017 году, на тот момент, когда они возникли.2.

v. Банк и Комитет автомобильных дорог незамедлительно приняли надлежащие ответные меры, когда поднятые в Запросе проблемы были впервые доведены до сведения Банка 30 сентября 2020 года. Банк рассмотрел эти проблемы и запросил у ответственного исполнителя Проекта подготовить официальный ответ Заявителям; кроме того, он организовал визит команды Банка для выездной встречи с Представителем Заявителей, жителями села, сотрудниками ответственного исполнителя Проекта и Подрядчиком на участке. Встреча состоялась 13 ноября 2020 года. В ходе этой встречи Комитет автомобильных дорог (КАД) подтвердил план действий по урегулированию проблем, которые относятся к сфере ответственности КАД, хотя и не связаны с Проектом. Кроме того, Комитет автомобильных дорог попросил жителей предоставить подробную информацию об ущербе, причиненном затоплением, для рассмотрения и определения отвественной стороны. На сегодняшний день КАД не получил этой информации. Однако 24 декабря 2020 года поступил Запрос на проведение инспекции.

vi. ***В феврале 2021 года команда Банка еще раз посетила проектный участок и провела встречи с жителями села, включая 13 жителей восьми домовладений, которые были затоплены в 2017 году. Руководство отмечает, что пострадавшие жители не знали о перечне проблем, поднятых от их имени в Запросе на проведение инспекции.*** Они объяснили, что, подали в орган местного самоуправления заявления о возмещении ущерба, причиненного затоплением 2017 года. Однако, по их словам, они больше не предпринимали никаких действий по своим заявлениям до тех пор, пока в 2020 году с ними не связался по этому поводу Представитель Заявителей. Жители, рассказавшие команде Банка о том, что они подписали Запрос на проведение инспекции, объяснили, что у них создалось впечатление, что речь идет о компенсации ущерба от затопления, но они не знали, что в Запросе от их имени были поняты другие вопросы, и не поддерживали эту идею. При том, что в Запросе поднимается проблема ущерба, причиненного затоплением всем восьми домовладениям, как

минимум, два собственника пострадавших домовладений, сказали команде Банка, что у них нет никаких претензий и они не собираются подавать официальную жалобу, а один собственник даже заявил, что затопление 2017 года вообще не причинило никакого ущерба их дому.

vii. ***Анализ содержащихся в Запросе утверждений, который провело Руководство, показал, что эти утверждения не имеют оснований и что описанные неблагоприятные воздействия либо не связаны с Проектом, либо вообще не существуют:***

- обеспечение села природной родниковой водой было ***нарушено вследствие*** того, что весной-летом 2020 года местный филиал РГП «Казсушар» проводил ***работы по ремонту*** сельских оросительных каналов;

- сельские колодцы, которые, как утверждалось, были засорены, оказались ***чистыми и в рабочем состоянии***;

- водопропускная труба под Сельской дорогой и дренажная канава, которые, как утверждалось, стали причинами затопления, ***прокладывались не в рамках Проекта*** и не были связаны с проектированием дороги, предусмотренным Проектом;

- затопление, причинившее ущерб нескольким домовладениям в апреле 2017 года, возникло в следствие ***наводнения, охватившего территорию всей страны***. Ливень в селе Шакпак Баба оказался явлением, которое случается раз в 44 года, и стал причиной такого же затопления и ущерба и в данном регионе, и по всей стране;

- официальные данные органов полиции села Шакпак Баба свидетельствуют о том, что с тех пор, как в рамках Проекта началось строительство нового Обхода, никакого ***роста количества ДТП***, в том числе, с участием пешеходов, ***не было***;

- установленная под Обходом прямоугольная водопропускная труба ***не забита мусором*** и пригодна для прогона скота;

- обзорный анализ процесса ***проведения консультаций и публикации*** связанных с Проектом документов не подтверждает тех недостатков, о которых говорится в Запросе.

viii. ***Руководство по-прежнему обеспокоено тем, насколько правомерен этот Запрос и насколько он соответствует этическим принципам, и этими опасениями Руководство поделилось с Комиссией, предоставив ей собранные доказательства.***

I. ВВЕДЕНИЕ

1. 11 февраля 2021 года Инспекционная комиссия зарегистрировала запрос на проведение инспекции (Запрос ИК за номером RQ 20/04) (далее – Запрос) в отношении проекта «Развитие автомобильных дорог «Юг-Запад»: международный транзитный коридор (ЦАРЭС 1b и 6b)» (P099270), который осуществляется в Республике Казахстан (далее – Проект) при финансовом содействии Международного банка реконструкции и развития (далее – Банк).

2. ***Структура доклада.*** В состав настоящего документа входят следующие разделы: раздел II, где приведен Запрос; раздел III, где содержится информация о Проекте; раздел IV, где приведен ответ Руководства Банка. В приложении 1 в табличной форме представлены жалобы Заявителей, а также подробные ответы Руководства Банка. В приложениях 2, 3 и 4 приведены фотографии, рисунки и карта.

II. ЗАПРОС

3. Запрос на проведение инспекции был направлен представителем (далее – Представитель Заявителей) четырех жителей села Шакпак Баба Тюлькубасского района Туркестанской области[1] Республики Казахстан (далее – Заявители). Заявители попросили не разглашать их имена и фамилии.

4. В Запросе утверждается следующее: (a) строительство автомобильной дороги оказало негативное воздействие на обеспечение природной родниковой водой; (b) из-за плохого содержания водопропускной трубы, проложенной под Сельской дорогой, и дренажной канавы в апреле 2017 года произошло затопление, причинившее ущерб нескольким домовладениям, за который не была выплачена компенсация; (c) в результате строительных работ, проведенных в рамках Проекта, на приусадебные участки сельских жителей перестала поступать вода для полива; (d) затянувшиеся работы по строительству тоннеля привели к росту количества ДТП, включая наезды автомобилей на пешеходов; (e) водопропускная труба под Обходом, используемая как скотопрогон, частично завалена мусором; (f) плохо поставлена работа с заинтересованными сторонами, включая проведение общественных консультаций и раскрытие информации населению.

5. В состав Уведомления о регистрации вошел сам Запрос (где были скрыты имена и фамилии), а также образец заявления пострадавшего лица на имя Председателя Комитета автомобильных дорог Казахстана. В Запросе упоминаются 19 приложений, ни одно из которых не было включено в состав Уведомления о регистрации. К ним относятся:

(a) Заключение РГП «Государственная вневедомственная экспертиза проектов» (РГК «Госэкспертиза») по тоннелю тоннеля от 20 октября 2014 года;

(b) девять заявлений от частных лиц (их имена и фамилии скрыты), поданных в период с 6 сентября 2020 года по 28 ноября 2020 года;

(c) письмо НПО «Общественная мониторинговая группа» (ОМГ) от 12 сентября 2020 года;

(d) письмо (имена и фамилии, а также дата письма скрыты);

[1] 19 июня 2018 года Южно-Казахстанская область была переименована в Туркестанскую область.

(e) письмо в Комитет автомобильных дорог от 16 ноября 2020 года; сопроводительное письмо датировано 1 декабря 2020 года;

(f) два письма (имена и фамилии скрыты) от 30 сентября и 9 декабря 2020 года;

(g) ответ акимата (фамилия и имя адресата скрыты) от 4 мая 2017 года;

(h) ответ ТОО «Шымкент Каздорпроект» от 14 сентября 2020 года;

(i) ответ Комитета автомобильных дорог от 14 декабря 2020 года.

6. Никаких других материалов Руководству Банка представлено не было.

III. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЕКТЕ

Проект «Развитие автомобильных дорог «Юг-Запад»: международный транзитный коридор Западная Европа – Западный Китай»

7. ***Цели Проекта.*** Целями Проекта являются повышение эффективности транспортных перевозок на участках автомобильных дорог в Кызылординской, Южно-Казахстанской[2] и Алматинской областях, совершенствование системы управления автомобильными дорогами и повышение безопасности дорожного движения в Казахстане.

8. ***Компоненты Проекта.*** Первоначально Проект состоял из пяти компонентов. Он три раза реструктурировался, в том числе, с целью перераспределения средств, сэкономленных в ходе реализации Проекта, для финансирования дополнительных мероприятий, корректировки целей Проекта в области развития и продления срока его реализации. Первая реструктуризация была проведена в 2012 году для того, чтобы включить в компонент 2 строительство дополнительного 80-километрового участка автомобильной дороги от города Шымкент до границы Жамбылской области в пределах транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай (ЗЕ-ЗК). В результате реструктуризации 2012 года в компонент 2 было включено строительство Обхода села Шакпак Баба, которого касается Запрос. В результате второй реструктуризации, состоявшейся в 2015 году, в новый шестой компонент Проекта было включено строительство дополнительного 85-километрового участка дороги в пределах транспортного коридора Центр-Юг на территории Алматинской области, и скорректирована стоимость остальных компонентов. В 2017 году в состав компонента 6 были включены строительство еще одного участка дороги протяженностью 96 км в пределах транспортного коридора ЗЕ-ЗК в Алматинской области, а также мероприятия, направленные на дальнейшее повышение безопасности дорожного движения, развитие придорожных услуг и повышение качества содержания и эксплуатации автомобильных дорог. В настоящее время в состав Проекта входят следующие компоненты:

- компонент 1: «Модернизация и реконструкция участков автомобильной дороги в пределах транспортного коридора ЗЕ-ЗК на территории Кызылординской области (не включая Обход города Кызылорда)» (1 085 млн долларов США);

- компонент 2: «Модернизация и реконструкция участков автомобильных дорог на территории Южно-Казахстанской области, включая Обход города Кызылорда» (700 млн долларов США);

[2] Переименована в Туркестанскую область 19 июня 2018 года.

- компонент 3: «Услуги консультантов по управлению Проектом» (8,2 млн долларов США);
- компонент 4: «Институциональное развитие, повышение безопасности дорожного движения, развитие придорожных услуг и совершенствование системы управления дорожными активами» (4 млн долларов США);
- компонент 5: «Услуги по надзору за строительными работами» (55,5 млн долларов США);
- компонент 6: «Модернизация и реконструкция участков автомобильной дороги на территории Алматинской области» (272 млн долларов США).

9. Запрос на проведение инспекции относится к лоту № 1 – модернизация участка автомобильной дороги от города Шымкент до границы Жамбылской области на трассе действующей магистрали Алматы – Шымкент (А-2). В настоящее время магистраль А-2 проходит через село Шакпак Баба, по которой проходят и местные, и дальние транзитные транспортные потоки. Проект предусматривает строительство нового ***Обхода*** с тоннелем, который впоследствии станет новым маршрутом магистрали А-2 и перенаправит транзитный транспортный поток в объезд села Шакпак Баба. В настоящем докладе существующий участок автомобильной дороги А-2, который проходит через село Шакпак Баба, называется ***Сельской дорогой***, которая и будет выполнять эту функцию после завершения строительства Обхода на магистрали А-2.

10. ***Статус Проекта.*** Проект планомерно продвигается к достижению своих целей. На сегодняшний день завершено строительство и открыто движение на участках транзитного коридора ЗЕ-ЗК протяженностью 1 130 км, что позволило ликвидировать серьезные пробелы в транспортной связанности между крупными городами и до границ России и Узбекистана. Профинансированные инвестиции уже сейчас благоприятно сказываются на транзитных перевозках, торговле и развитие сферы услуг между экономическими центрами вдоль этого транспортного коридора и в близлежащих городах и поселках. Кроме того, Проект оказал содействие в осуществлении важных институциональных реформ в дорожной отрасли, обеспечив разделение функций разработки дорожной политики и функций оперативного управления, что привело к созданию нового Национального оператора по управлению автомобильными дорогами, учреждению Национального центра качества дорожных активов, отвечающего за управление дорожными активами и безопасность дорожного движения, и повышению уровня конкуренции в дорожно-строительной отрасли.

11. Объем средств, израсходованных на сегодняшний день, составляет 1,904 млрд долларов США (90%). Строительные работы, проводившиеся в рамках компонента 1 на 760-километровом участке дороги в Кызылординской области (14 лотов), завершены. Из 10 лотов компонента 2 остается незавершенным только один 39-километровый участок на трассе коридора Хоргос-Алматы-Шымкент-граница Республики Узбекистан, где находится Обход села Шакпак Баба и 800-метровый двухпутный тоннель. Строительные работы на шести участках дороги в Алматинской области общей протяженностью 180 км, которые выполняются в рамках четырех контрактов (компонент 6), продвигаются неравномерно: три контракта находятся в стадии реализации, а один контракт был расторгнут в апреле 2020 года вследствие невыполнения контрактных обязательств, и сейчас на выполнение этих работ объявлены повторные торги. В настоящее срок закрытия Проекта запланирован на 31 декабря 2021 года.

Проект «Модернизация системы управления автодорожной отраслью с учетом мнения граждан»

12. В Запросе на проведение инспекции упоминается грант Фонда институционального развития (ФИР) в размере 305 тыс. долларов США, предоставленный для финансирования ***проекта «Модернизация системы управления автодорожной отраслью с учетом мнения граждан»*** (TF014526). Целью проекта было расширение участия населения в мониторинге и оценке, проводимой органами управления автомобильными дорогами Казахстана (Министерством транспорта и коммуникаций)[3] посредством укрепления потенциала в части эффективного взаимодействия с общественными организациями и местным населением в процессе реализации транспортных проектов. Банк и Правительство Казахстана хотели использовать этот проект для усиления независимого мониторинга и активизации процесса консультаций с заинтересованными сторонами в рамках мероприятий в дорожной отрасли, осуществляемых Всемирным банком в Казахстане, включая мероприятия, финансируемые в рамках Проекта. Однако грант был приостановлен и аннулирован в связи с обеспокоенностью о неправомерном использовании средств гранта. Запланированные мероприятия не были реализованы.

IV. Ответ руководства Всемирного банка

13. Жалобы Заявителей с приложением подробных ответов Руководства, приведены в приложении 1.

14. ***По мнению Руководства, Запрос является необоснованным, поскольку Заявители пытаются связать с Проектом ряд неблагоприятных воздействий на село Шакпак Баба, не предъявляя никаких доказательств и даже не устанавливая достоверности такой связи. Руководство тщательно изучило вопросы, поднятые в этом Запросе, и пришло к выводу, что они не имеют отношения к Проекту и не подтверждены фактами.*** Непонятно, почему проблемы, которые, как это представлено в Запросе, носят очень серьезный характер, не были подняты в 2017 году, на момент, когда они возникли, по утверждению Заявителей.

15. ***Банк и Комитет автомобильных дорог незамедлительно приняли надлежащие ответные меры, когда поднятые в Запросе проблемы были впервые доведены до сведения Банка 30 сентября 2020 года.*** Банк оперативно рассмотрел эти проблемы и запросил у ответственного исполнителя Проекта официальный ответ; кроме того, он организовал визит команды Банка для встречи на участке с Представителем Заявителей, жителями села, сотрудниками ответственного исполнителя Проекта и Подрядчиком на участке. Встреча состоялась 13 ноября 2020 года. В ходе этой встречи Комитет автомобильных дорог (КАД) подтвердил план действий по незамедлительному урегулированию некоторых проблем, которые относятся к сфере ответственности КАД, хотя и не связаны с Проектом. Комитет автомобильных дорог обязался увеличить пропускную способность водопропускной трубы, проложенной под Сельской дорогой, забетонировать дренажную канаву и отрегулировать положение бетонной трубы для прохода воды из оросительного канала, как только появится возможность перекрыть движение на Сельской дороге с целью проведения этих работ.[4] Кроме того, Комитет автомобильных дорог попросил жителей предоставить подробную информацию об ущербе,

[3] В настоящее время – Министерство индустрии и инфраструктурного развития (МПИР).

[4] Во избежание серьезных перебоев в транспортном сообщении сельская дорога (по которой в настоящее время проходит трасса магистрали А-2) может быть закрыта для движения транспорта только после запуска в эксплуатацию нового Обхода.

причиненном затоплением, для рассмотрения и определения ответственной стороны. На сегодняшний день КАД не получил этой информации. Однако 24 декабря 2020 года поступил Запрос на проведение инспекции.

16. ***В феврале 2021 года команда Банка еще раз посетила проектный участок и провела встречи с жителями села, включая 13 жителей восьми домов, которые были затоплены в 2017 году. Руководство отмечает, что пострадавшие жители не знали о перечне проблем, поднятых от их имени в Запросе на проведение инспекции.*** Они объяснили, что, подали в орган местного самоуправления заявления о возмещении ущерба, причиненного затоплением 2017 года. Однако, по их словам, они больше не предпринимали никаких действий по своим заявлениям до тех пор, пока в 2020 году с ними не связался Представитель Заявителей, который стал выяснять, какие проблемы можно было бы выставить перед Банком. Жители, рассказавшие команде Банка о том, что они подписали Запрос на проведение инспекции, объяснили, что у них создалось впечатление, что речь идет о компенсации ущерба от затопления, но они были не в курсе и не поддерживали то, что в Запросе от их имени были подняты другие вопросы. При том, что в Запросе поднимается проблема ущерба, причиненного затоплением всем восьми домовладениям, как минимум, два собственника пострадавших домовладений, сказали команде Банка, что у них нет никаких претензий и они не собираются подавать официальную жалобу, а один собственник даже заявил, что затопление 2017 года вообще не причинило никакого ущерба их дому.

17. ***Команда Банка сообщила жителям села, что целью их визита является получение более полного представления о возникших проблемах, чтобы их можно было проанализировать и устранить, и предложили жителям озвучить волнующие их вопросы.*** На встречах с командой Банка жители села, включая упомянутые выше домохозяйства, были открытыми и разговорчивыми. Они открыто и активно высказывали критические замечания, адресуя их непосредственно представителям органа местного самоуправления, которые присутствовали на некоторых встречах. Не было никаких признаков робости или боязни наказания, о которых говорится в Запросе. Жители села открыто говорили о своих проблемах, включая жалобы на то, где, по их мнению, они видят отсутствие действий со стороны органа местного самоуправления.

18. ***Руководство тщательно проанализировало механизмы реализации Проекта, чтобы убедиться в том, что они по-прежнему соответствуют требованиям политики Банка.*** Кроме того, Банк обратился к Заемщику с просьбой внимательно разобраться в жалобах местных жителей, изложенных в обращении, поступившем в Банк 30 сентября 2020 года, и в Запросе. И хотя содержавшиеся в Запросе утверждения не были связаны с Проектом, Заемщик отнесся к ним очень серьезно и принял соответствующие меры еще до поступления Запроса на проведение инспекции. Следует отметить, что начиная с 2014 года, в рамках Проекта постоянно осуществляется взаимодействие с местным населением и что Заемщик всегда учитывал проблемы, вызывающие беспокойство жителей села, что приводило к корректировке проектной документации и даже решению вопросов, не входивших в состав Проекта.

19. ***Как показывает проведенный Руководством анализ этого вопроса, содержащиеся в Запросе утверждения не имеют оснований, а описанные неблагоприятные воздействия либо не связаны с Проектом, либо вообще не существуют.***

- Обеспечение села природной родниковой водой было ***нарушено вследствие*** того, что весной-летом 2020 года местный филиал РГП «Казсушар» проводил ***работы по ремонту*** сельских оросительных каналов;

- Сельские колодцы, которые, как утверждалось, были засорены, оказались ***чистыми и в рабочем состоянии***;

- Водопропускная труба под Сельской дорогой и дренажная канава, которые, как утверждалось, стали причинами затопления, ***прокладывались не в рамках Проекта*** и не были связаны с проектированием дороги, предусмотренным Проектом.

- Затопление, причинившее ущерб нескольким домовладениям в апреле 2017 года, возникло в следствие ***наводнения, охватившего территорию всей страны***. Ливень в селе Шакпак Баба оказался явлением, которое случается раз в 44 года, и стал причиной такого же затопления и ущерба и в данном регионе, и по всей стране.

- Официальные данные органов полиции села Шакпак Баба свидетельствуют о том, что с тех пор, как в рамках Проекта началось строительство нового Обхода, никакого ***роста количества ДТП***, в том числе, с участием пешеходов, ***не было***.

- Установленная под Обходом прямоугольная водопропускная труба ***не забита мусором*** и пригодна для прогона скота.

- Обзорный анализ процесса ***проведения консультаций и публикации*** связанных с Проектом документов не подтверждает тех недостатков, о которых говорится в Запросе.

20. ***Наряду с этим, Руководство обеспокоено тем, насколько правомерен этот Запрос и насколько он соответствует этическим принципам, и этими опасениями Руководство поделилось с Комиссией, предоставив ей собранные доказательства.***

21. Ниже приведены более подробные ответы Руководства на вопросы, поднятые в Запросе.

22. ***В Запросе намеренно объединены несколько проблем водообеспечения села Шакпак Баба, которые не имеют отношения к Проекту***. ***Кроме того, содержащиеся в Запросе утверждения противоречат друг другу.*** Утверждается, что было оказано воздействие на: (a) поверхностный сток, который вызвал затопление 2017 года; (b) колодцы, где произошло засорение; (c) поверхностные воды из близлежащих водотоков, которые подаются в село для полива; (d) талые воды с Каратауских гор, которые накапливаются в сельской дренажной канаве. Руководство обращает особое внимание на то, что в Запросе содержится утверждение о том, что Проект вызвал *слишком большой* приток воды в село и это привело к затоплению. В то же время в Запросе утверждается, что Проект нарушил поверхностный сток, в результате чего в село поступает *слишком мало* воды для полива. В последующих пунктах дается объяснение того, почему оба эти утверждения неверны.

Затопление в селе Шакпак Баба 2017 года

23. ***Затопление, случившееся в апреле 2017 года, о котором говорится в Запросе, не связано с Проектом.*** В апреле 2017 года в результате проливных дождей и таяния снега в нескольких регионах Казахстана произошло сильное наводнение. По данным *Комитета по чрезвычайным ситуациям*, пришлось эвакуировать более 7 тыс. человек и спасать, как минимум, 70 человек. Около 1500 домам был причинен ущерб. Несколько сел и городов *Тюлькубасского* района пострадали от локального затопления, включая село Шакпак Баба и другие близлежащие села, а также окрестности города Шымкент. Все это подтверждено документами, имеющимися в открытом доступе.

24. ***Руководство рассмотрело этот вопрос и пришло к выводу, что причиной затопления, случившегося в селе Шакпак Баба, был высокий уровень дождевых осадков в апреле 2017 года, наряду с увеличением интенсивности таяния снега. Масштабы сельской дренажной инфраструктуры не позволяли справиться с тем значительным притоком воды, который был вызван продолжительным проливным дождем, случающимся раз в 44 года.*** Вследствие особенностей местного рельефа и недостатков сельской дренажной инфраструктуры дождевая вода скопилась в самой низкой точке села и вызвала затопление. Руководство привлекло независимого гидролога для проведения технической экспертизы этого вопроса. Результаты технической экспертизы подтвердили оценку Руководства.

25. ***Количество осадков в апреле 2017 года.*** В апреле 2017 года неоднократно шли сильные доджи, т.ч. количество выпавших осадков на 22% превысило средний для этого периода уровень[5]. Ливень в селе Шакпак Баба шел четыре дня (с 10 по 13 апреля 2017 года), и за это время выпало, в общей сложности, 53,76 мм осадков, причем и до и после этого ливня тоже были дожди. Данные за каждый час также свидетельствуют о том, что наибольшей интенсивности (3,68 мм/ч) ливень достиг вечером 12 апреля 2017 года, когда, согласно сообщениям, произошло затопление[6]. Анализ осадков в районе расположения села Шакпак Баба, проведенный с помощью климатических данных ERA5[7], показывает, что ливень, случившийся в апреле 2017 года, был чрезвычайным явлением с точки зрения количества осадков, особенно 12 апреля. В сочетании с предшествующими дождями и стоком снеговых талых вод с окрестных гор это могло привести к переполнению водосборов и дальнейшему увеличению поверхностного стока. На основе научного анализа данных, полученных Европейским центром среднесрочных прогнозов погоды (ЕЦСПП) с помощью реанализа 5-го поколения (ERA5), были доработаны кривые интенсивности-продолжительности-частоты, которые показали, что подобное явление бывает один раз в 44 года[8].

[5] Ежегодный бюллетень состояния и изменения климата Казахстана: 2017 год. Астана, опубликован в 2018 году, https://www.kazhy- drometkz/ru/klimat/ezhegodnyy-byuneten-monitoringa-sostoyaniya-i-izmeneniya-klimata-kazahstana

[6] Техническая оценка дорожного проекта в Казахстане: Исследование водопропускной трубы на дороге А2, село Шакпак Баба, Казахстан. Фев 2021(а). Доктор Марк Тригг, BEng MSc CEng CEnv MCIWEM, Доцент кафедры водных рисков, Школа гражданского строительства, Университет Лидса, Соединенное Королевство..

[7] Реанализ 5го поколения (ERA5) Европейского центра среднесрочных прогнозов погоды (ЕЦСПП) – это сложный продукт с пространственной привязкой, который ЕЦСПП выпускает для всего мира, используя тщательно продуманное сочетание данных о количестве осадков, данных спутниковых измерений и климатические модели, обеспечивающие интерполяцию в тех случаях, когда данные отсутствуют.

[8] Техническая оценка дорожного проекта в Казахстане: Исследование водопропускной трубы на дороге А2, село Шакпак Баба, Казахстан. Фев 2021(а). Доктор Марк Тригг, BEng MSc CEng CEnv MCIWEM, Доцент кафедры водных рисков, Школа гражданского строительства, Университет Лидса, Соединенное Королевство.

Фотография 1. Затопление домовладений в селе Шакпак Баба в апреле 2017 года

Фотография 2. Затопление домовладений в селе Шакпак Баба в апреле 2017 года

26. ***Анализ поверхностного стока с территории также свидетельствует о том, что новый Обход лишь незначительно увеличил площадь стока водосбора в апреле 2017 года – в худшем случае примерно на 12%*** [9]. Это небольшое увеличение площади стока, и оно могло привести лишь к очень незначительному увеличению притока воды к водопропускным трубам Сельской дороги. Площадь стока, как правило, немного меняется при изменении схемы дорог, а в этом случае реальное изменение было особенно незначительным. К тому же, это изменение носило временный характер, поскольку в то время строительные работы еще продолжались. На сегодняшний день (февраль 2021 года) под Обходом уже обустроены все запланированные водопропускные трубы, и, следовательно, водопропускные трубы под Сельской дорогой собирают воду примерно с такого же водосбора, как и до начала строительства. Как показывает анализ осадков, затопление все равно произошло бы, даже если бы не было небольшого

[9] Триг, Техническая оценка, 2021(а).

изменения площади стока в результате строительства Обхода, так как ливень, случившийся в апреле 2017 года, в любом случае привел бы к затоплению в районе водопропускной трубы под Сельской дорогой.

27. ***Водопропускная труба Сельской дороги. Под Сельской дорогой проложены, в общей сложности, 12 водопропускных труб. Нет никаких доказательств того, что водопропускная труба, о которой говорится в Запросе, была засорена в период затопления 2017 года, как это утверждается.*** Домохозяйства по обеим сторонам Сельской дороги были затоплены, и это означает, что вода не могла не пройти по трубе. В районе затопления домохозяйств есть другая водопропускная труба, которая находится на расстоянии менее 100 м от первой. Общая пропускная способность обеих труб – около 2,5 м^3/с – оказалась недостаточной для отвода больших объемов воды, образовавшихся в результате выпадения экстремального количества осадков в апреле 2017 года, независимо от нового Обхода[10]. Затопление, показанное на фотографии 1, не могло быть вызвано засорением одной-единственной водопропускной трубы.

Фотографии 3 – 6. Последствия наводнения, случившегося в Туркестанской области в апреле 2017 года (села Шакпак Баба на фотографиях нет)

28. По просьбе Комитета автомобильных дорог Подрядчик прочистил указанную водопропускную трубу в марте 2017 года еще до затопления. На фотографиях трубы, которые Представитель Заявителей приложил к своему обращению от 30 сентября 2020 года, труба также не засорена (см. приложение 4), а сами фотографии не соответствуют ситуации 2017 года.

29. ***Запрос уделяет большое внимание состоянию сельской дренажной инфраструктуры, которая не является частью Проекта.*** При том, что Подрядчику было поручено обеспечить содержание и ремонт поверхности Сельской дороги и проложенных под ней водопропускных труб, прочистка прилегающих объектов сельской инфраструктуры, включая дренажную канаву,

[10] Триг, Техническая оценка, 2021(b).

не входила ни в состав Проекта, ни в состав контракта. Сразу после затопления 2017 года орган местного самоуправления в качестве меры защиты от будущих затоплений расширил и удлинил дренажную канаву, которая проходит через село Шакпак Баба и продолжается за селом еще 4 км и выходит к реке. И хотя прочистка и содержание этой канавы является обязанностью органа местного самоуправления, Подрядчик прочистил ее по просьбе местных жителей, которая была озвучена во время визита команды Банка в ноябре 2020 года.

30. ***Комитет автомобильных дорог откликнулся на просьбу жителей села и еще в 2017 году взял на себя обязательство осуществить ряд противопаводковых мероприятий, никак не связанных с Проектом.*** К числу таких мероприятий относятся увеличение пропускной способности водопропускной трубы под Сельской дорогой и бетонирование дренажной канавы, которая проходит через село. Эти работы будут выполнены после завершения строительства Обхода, когда транспортные потоки пойдут по новому Обходу и Сельскую дорогу можно будет временно закрыть для проведения работ. В ходе обычной эксплуатации и содержания Обхода предусмотрена регулярная очистка водопропускных труб и скотопрогонов. Кроме того, Комитет автомобильных дорог обязался обеспечить надлежащее содержание Сельской дороги, включая прилегающие объекты дренажной инфраструктуры, силами соответствующей организации.

31. ***Скотопрогон под Обходом. В Запросе ошибочно утверждается, что прямоугольная водопропускная труба под Обходом, построенная в рамках Проекта (которая также используется как скотопрогон), тоже была завалена мусором.*** С учетом размеров водопропускной трубы (4 м х 2,5 м) крайне маловероятно, что она была засорена настолько, что ее нельзя было использовать по целевому назначению. Более того, если бы труба была действительно забита мусором, как это утверждается в Запросе, то вода задержалась бы там и не стекла бы вниз по склону в направлении села, где произошло затопление. Фотографии, направленные Представителем Заявителей Банку вместе с обращением от 30 сентября 2020 года (см. приложение 4), подтверждают, что скотопрогон находится в рабочем состоянии и не засорен; на нижней стенке трубы есть небольшое скопление грязи, которая, скорее всего, была занесена потоком воды и скотом. Тем не менее, Подрядчик, по указанию Комитета автомобильных дорог, очистил водопропускную трубу от небольшого слоя грязи в октябре 2020 года (фотография 5 в приложении 2). Однако в Запросе утверждается, что эта водопропускная труба (скотопрогон) по-прежнему засорена.

Требования компенсации, предъявленные домохозяйствами, пострадавшими от затопления

32. ***Несколько жителей потребовали от органа местного самоуправления (акимата Тюлькубасского района) компенсации за ущерб имуществу, причиненный затоплением 17 апреля 2017 года.*** Представители акимата посетили село и оценили ущерб 24 апреля 2017 года. В письменном ответе от 4 мая 2017 года акимат сообщил жителям, что, согласно Закону Республики Казахстан «О гражданской защите», ущерб, причиненный затоплением временным и нежилым строениям на территории домовладений, не подлежит возмещению. Статья 58 Закона Республики Казахстан от 11 апреля 2014 года № 188-V ЗРК «О гражданской защите» гласит: «Не подлежат возмещению: 1) *временные строения, хозяйственно-бытовые и иные постройки, не относящиеся в соответствии с законодательством Республики Казахстан об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности к объектам недвижимости, а также незаконно построенные объекты; 2) ценная одежда, предметы роскоши либо изготовленные из*

драгоценных металлов, предметы, имеющие художественную ценность». Соответственно, 15 июля 2017 года акимат выплатил компенсацию собственнику дома, подходившего под определение жилого помещения, где паводковые воды проникли в дом и повредили пол. По информации, полученной от акимата и подтвержденной этим собственником, компенсация была выплачена для замены пола в доме.

33. Жители, чьи заявления на компенсацию были отклонены акиматом, не обращались ни в Комитет автомобильных дорог, ни в Банк и не использовали созданный в рамках Проекта механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) или иные способы решения этой проблемы вплоть до августа 2020 года.

Водоснабжение

34. ***Колодцы. Никто из жителей села (включая жителей затопленных домохозяйств), с которыми команда Банка встречалась 22 и 24 февраля 2021 года, не знал о каких-либо проблемах или жалобах, связанных с засорением колодцев.*** В домах есть водопровод и безопасная питьевая вода, но при этом у жителей есть колодцы, которые они используют, как резервную систему в случае периодических перебоев в водоснабжении, а также для бытовых нужд (уход за скотом и полив садов и огородов). Жители показали команде Банка колодцы в нескольких домах. Колодцы были чистыми и исправными. Их глубина составляла от 12 до 17 м. Другие жители продемонстрировали, как они извлекают воду из колодцев с помощью водяных насосов.

35. По словам одного из жителей, колодец на территории его домовладения действительно засорился после затопления 2017 года, но потом его прочистили и теперь он находится в рабочем состоянии. Жители не выразили никакого беспокойства по поводу текущего состояния колодцев.

Фотографии 7-8. Колодцы на территории двух разных домовладений, которые были затоплены в 2017 году

36. ***Доступность родниковой воды. В Запросе ошибочно утверждается, что работы, выполненные в рамках Проекта, повлияли на обеспечение родниковой водой, которую***

жители использовали для полива своих садов и огородов. Руководство выяснило у местного филиала РГП «Казсушар», что в северной части долины, где строится Обход, нет источников подземных вод, которые используют жители села. Единственный источник, которым пользуются жители села, находится на другом конце долины, и вода из этого источника поступает в один из двух сельских оросительных каналов. Следовательно, строительство автомобильной дороги или тоннеля не могло оказать воздействие на источники подземных вод, которыми пользовались жители.

37. ***Вода для полива садов и огородов домохозяйств, расположенных в северной части села, поступает по двум оросительным каналам.*** Воду, поступающую по этим каналам, домовладения используют совместно. Эти каналы находятся в ведении местного филиала РГП «Казсушар», а водоснабжение регулируется национальным законодательством. Источники воды обоих оросительных каналов находятся за пределами зоны влияния нового Обхода. Источник западного канала находится на территории другого водосбора на большом расстоянии и вверх по течению от новой автомобильной дороги. Источником воды для восточного канала протяженностью 5,5 км является родник Озерный, расположенный в Талас-Алатауских горах к югу от рассматриваемого района [11].

38. ***В мае-июне 2020 года местный филиал РГП «Казсушар» проводил крупномасштабный ремонт этой системы, в результате чего подача поливной воды в село была временно приостановлена.*** В ходе ремонта была проведена механическая прочистка и установлено гидравлическое оборудование (4 шлюза, регулирующие уровень воды в канале). Однако в текущем году, когда начнется сезон полива, вода будет подаваться, как обычно. Ремонтные работы не входили в состав Проекта.

Фотография 9. Контрольный створ оросительного канала, откуда вода поступает в село Шакпак Баба

39. ***Бетонная труба для подачи поливной воды. Между Проектом и бетонной трубой для подачи поливной воды, о которой говорится в Запросе, нет никакой связи. Эта труба была***

[11] Часть 1 главы 66 и глава 72 Водного кодекса Республики Казахстан (разрешение на специальное водопользование, выданное Арало-Сырдарьинской бассейновой инспекцией по регулированию использования и охране водных ресурсов Комитета по водным ресурсам МЭГПР РК (действует с 11.01.2018 г. по 11.01.2023 г.).

установлена органом местного самоуправления в 2017 году. Она не является частью Проекта, ее установка не финансировалась за счет средств Проекта, и Подрядчик, работающий в рамках Проекта, не имеет к ней никакого отношения. Большинство домохозяйств в селе Шакпак Баба имеют сады и огороды и доступ к оросительному каналу для их полива. В 2017 году собственники трех домовладений направили письмо в орган местного самоуправления с жалобой на то, что объем воды, поступающей из оросительного канала, сократился и стал недостаточным. В ответ на это орган местного самоуправления установил железобетонную трубу, чтобы улучшить подачу воды из оросительной системы к садам и огородам. Руководство не может оценить качество или функциональные характеристики этой трубы.

Фотографии 10-11. Ирригационная труба (не является частью Проекта)

40. ***Доступность сезонной талой («природной родниковой») воды. Содержащееся в Запросе утверждение о том, что в результате строительства автомобильной дороги был «нарушен экологический баланс», является неточным.*** Судя по всему, «*природная родниковая вода*», о которой говорится в Запросе – это «*сезонные талые воды*» с Каратауских гор. По имеющейся информации, некоторые жители используют эту талую воду для полива садов и огородов из-за ограниченного доступа к оросительным каналам. Талые воды стекают с гор в период с апреля по июнь, и этот сток зависит от годового количества осадков, высоты снежного покрова и других гидрометеорологических условий.

41. ***Строительство автомобильной дороги в рамках Проекта не влияет на приток талой воды, поскольку под Обходом села Шакпак Баба на участке между 595-м и 601-м километрами выше по течению от села обустроены шесть водопропускных труб, через которые проходит вода, стекающая вниз в направлении села[12].*** Если с гор спускается достаточный природный поток талой воды, уклон местности позволяет направлять его в село

[12] Помимо двух вышеупомянутых прямоугольных водопропускных труб на пикетах 333 и 344 (каждый размером 4 м х 2,5 м), под Обходом села Шакпак Баба (между 595-м и 601-м километрами) на пикете 323 установлена еще одна прямоугольная труба (4 м х 2,5 м), а на пикетах 320, 324 и 349 проложены три водопропускных трубы.

через водопропускные трубы под новой автомобильной дорогой.

42. ***В течение нескольких последних лет нехватка воды отмечалась во всех регионах Казахстана, особенно южных и западных.*** Аналогичную нехватку воды испытывали и соседние страны. В течение трех последних лет в Казахстане начался очередной период маловодья, который может продлиться до 2030 года. Общий годовой объем речного стока составляет от 90 до 100 км^3, из которых 50,8 км^3 – это местный речной сток, а остальное – сток трансграничных рек. В 2019 году общий объем речного стока составил 83 км^3, что на 20% меньше среднегодового показателя и на 40% меньше среднего уровня 2016-2017 годов[13].

43. ***Из-за изменения климата в странах Центральной Азии, включая Казахстан, уменьшилось число снегопадов (но при этом увеличилось число дождей) зимой и, следовательно, весной бывает меньше талой воды.*** Как показывают научные исследования за период с 1941 по 2011 годы, в Казахстане наблюдается тенденция к повышению температуры воздуха во все времена года, а также тенденция к уменьшению количества дней с минимальной суточной температурой ниже точки замерзания воды (0° C)[14]. Это последствия глобального процесса, не связанного с местными событиями.

Дорожно-транспортные происшествия и интенсивность дорожного движения

44. ***Дорожно-транспортные происшествия: Содержащееся в Запросе утверждение о том, что задержки с реализацией Проекта привели к росту аварийности на автомобильной дороге, «является неточным». Представленные в Запросе цифры, отражающие количество ДТП и погибших, не соответствуют официальным данным органов полиции для села Шакпак Баба.*** Нет никаких признаков или доказательств того, что количество ДТП увеличилось в период реализации Проекта. Наоборот, согласно официальным данным, с тех пор, как началось выполнение работ в рамках Проекта, количество ДТП сократилось, а количество пешеходов-участников ДТП осталось на прежнем уровне. Непонятно, из какого источника получены цифры, приведенные в Запросе.

45. ***Согласно официальным данным местных органов полиции, количество ДТП на Сельской дороге (в границах села Шакпак Баба ее протяженность составляет примерно 6 км – между 595-м и 601-м километром) не увеличилось за период с 2012 по 2020 годы, зато количество погибших на дороге сократилось (см. таблицу 1 ниже).***

Год	*ДТП*	*Погибшие*	*Раненые*	*Пешеходы-участники ДТП*
2012	7	9	7	1
2013	9	2	18	3
2014	8	2	19	2
2015	6	4	4	4
2016	2	1	1	2
2017	10	0	14	3
2018	8	2	7	3
2019	4	1	7	1
2020	5	1	7	0

Таблица 1. ДТП на территории села Шакпак Баба (источник: органы дорожной полиции)

[13] Доклад Министерства экологии, геологии и природных ресурсов от 7 апреля 2020 года.
[14] Salnikov, V., Turulina, G., Polyakova, S., Petrova, Y. и Skakova, A. (2014). “Climate change in Kazakhstan during the past 70 years.” *Quaternary International*.

46. ***Следовательно, нет оснований утверждать, что работы, осуществляемые в рамках Проекта, привели к росту количества ДТП или погибших на Сельской дороге.*** Главную угрозу для безопасности движения на Сельской дороге представляют объекты придорожной торговли, местонахождение которых не регулируется. Для решения этого вопроса областной филиал национального оператора по управлению автомобильными дорогами «Казавтожол» связался с акиматом, чтобы договориться о выводе из придорожной полосы неформальных торговцев, которые представляют угрозу для безопасности движения, и предоставлении им безопасных мест для торговли.

47. ***Организация дорожного движения.*** Подрядчик разработал План управления дорожным движением (ПУДД)[15]. По мнению Руководства, Подрядчик принял необходимые меры для обеспечения надлежащей безопасности дорожного движения в связи со строительством в рамках Проекта, в том числе, на пересечениях нового Обхода с Сельской дорогой. Инженер по технадзору, работающий в рамках Проекта, и местные органы полиции постоянно контролируют соблюдение этих мер. Дорожные и сигнальные знаки, ограждения и дорожная разметка обновляются и меняются по мере необходимости.

Фотография 12. Знаки, предупреждающие об ограничении скорости перед заездом на двухполосную Сельскую дорогу с недавно построенного четырехполосного участка

Фотография 13. Знаки, предупреждающие об ограничении скорости на перекрестке перед выездом из поселка

[15] https://europe-china.kz/en/fininst

Фотография 14. Съезд с недавно построенного четырехполосного участка на двухполосную Сельскую дорогу

Фотография 15. Выезд с двухполосной Сельской дороги на недавно построенный четырехполосный участок

48. ***Интенсивность дорожного движения. В равной степени нет никаких признаков или доказательств того, что в результате модернизации участков дороги до и после села Шакпак Баба увеличилась интенсивность движения.*** Это была и есть единственная автомобильная дорога, соединяющая Алматы и Шымкент. ***На расстоянии, как минимум, 200 км вокруг села Шакпак Баба нет никаких альтернативных автомобильных дорог в направлении восток-запад, откуда дорога, модернизированная в рамках Проекта, могла бы привлечь транспортные потоки, которые не проходили бы через село Шакпак Баба в отсутствие такой модернизации.***

49. ***Руководство отмечает, что затянувшаяся реализация Проекта действительно задержала перенаправление транспортных потоков в обход села, что было одним из запланированных положительных эффектов Проекта. Однако такая задержка не является негативным воздействием со стороны Проекта, о чем свидетельствует сравнение текущей ситуации с ситуацией до начала Проекта, проведенное в соответствии с Решением Инспекционной комиссии***[16]. Строительство двухпутного тоннеля затянулось по целому ряду

[16] Пункт 39, Решения No. IBRD 2020-0004 и Решение №. IDA 2020-0003 Инспекционной комиссии Всемирного банка от 8 сентября 2020 года. «*Для оценки существенного неблагоприятного воздействия в качестве основы для сравнения следует брать ситуацию до начала проекта, учитывая при этом любую имеющуюся справочную информацию. В этой связи результаты, которых не удалось достигнуть, и нереализованные планы, которые не вызывают существенного ухудшения по сравнению с ситуацией до начала проекта, не считаются существенным неблагоприятным воздействием*».

причин: замена подрядчика вследствие банкротства предыдущего подрядчика; техническая сложность тоннельных работ; ограничения, связанные с пандемией COVID-19. Руководство предполагает, что строительство тоннеля будет завершено к концу 2021 года.

Общественные консультации и раскрытие информации

50. ***Раскрытие информации.*** Оценка воздействия на окружающую среду и социального воздействия (ОВОСС) для Проекта был подготовлен и опубликован Заемщиком и Банком 24 июня 2008 года. Заемщик подготовил ОВОСС для участка дороги от города Шымкент до границы Жамбылской области (участок 1: 593-632 км, участок 2: 632-674 км) и направил его в Банк 4 июня 2012 года. Этот документ был опубликован Заемщиком, но, похоже, не был опубликован Банком.

51. Из-за смены официального сайта Проекта (вследствие изменения названия и доменного имени головного министерства) был утрачен онлайн-доступ к опубликованному ранее ОВОСС. Руководство попросило Заемщика еще раз опубликовать ОВОСС, что и было сделано 6 февраля 2021 года. Кроме того, 2 марта 2021 года ОВОСС для вышеуказанного участка дороги был опубликован Банком. Помимо этого, 2 марта 2021 года Заемщиком и 3 марта 2021 года Банком был повторно опубликован ПУОС разработанный в 2018 году новым Подрядчиком выбранным для завершения строительства тоннеля:.

52. Дополнительный ОВОС, связанный с корректировкой проектной документации и принятием решения о строительстве 800-метрового тоннеля вместо глубокой выемки грунта, был подготовлен в январе 2014 года и получил положительное заключение Государственной экспертизы 20 октября 2014 года. Разработанный Заемщиком План действий по переселению жителей (ПДП) в связи со строительством автодороги А-2 «Хоргос-Алматы-Шымкент-граница Республики Узбекистан» (593-632 км) был опубликован Заемщиком 7 марта 2014 года, а Банком – 18 марта 2014 года.

53. ***Общественные консультации.*** НПО «Общественная мониторинговая группа» (ОМГ), привлеченная Банком за счет гранта ФИР и на основании Меморандума о взаимопонимании между Комитетом автомобильных дорог, Консультантом по управлению Проектом и группой неправительственных организаций, неоднократно проводила общественные консультации в связи со строительством автомобильной дороги в рамках транспортного коридора ЗЕ-ЗК.

Цель проведения консультаций	***Дата***	***Участники***
Общественные консультации по вопросу предлагаемого дизайна (проекта) участка дороги, выбора возможных альтернатив, обсуждения подготовленного документа «Оценка воздействия на окружающую среду и социального воздействия (ОВОСС), отчуждение земель и порядок переселения жителей»	15-17 января 2009 г.; 13 мая 2010 г.; 27 октября 2010 г..	Город Кызылорда - 98 человек, город Туркестан - 47 человек, село Шиели - 125 человек, село Жанакорган - 117 человек, поселок Темирлан - 83 человека.
Общественные консультации на тему «Проектные решения (характеристики дороги, мосты, подземные переходы (проезды) для животных и сельскохозяйственной техники, необходимые ограждения и т.д.), отчуждение земель и порядок переселения жителей»	29 июля 2010 г.	В общей сложности, 76 человек, в том числе: местные жители, представители органа местного самоуправления и НПО, представитель Комитета автомобильных дорог, представитель областного департамента Комитета автомобильных дорог

Общественные консультации на тему «Проектные решения и подготовка ПДП для участка автодороги А-2 «Хоргос-Алматы-Шымкент-гр. Республики Узбекистан (593-632 км)»	18 февраля 2011 г.; 30 июня 2012 г.	В общей сложности, 420 человек, в том числе: жители Тюлькубасского и Сайрамского районов, представители органов местного самоуправления Тюлькубасского и Сайрамского районов, представитель областного департамента Комитета автомобильных дорог, представитель проектной организации
Общественные консультации на тему «Проект строительства обхода поселка Темирлан: ПДП, проектные решения и воздействие на окружающую среду»	30 июня 2009 г.; 11 февраля 2010 г.; 18-19 февраля 2010 г.; 16 января 2011 г.; 28 марта 2011 г.	В общей сложности, 921 человек, в том числе: лица и жители, затронутые Проектом, представители органа местного самоуправления и НПО, представитель Комитета автомобильных дорог, представитель местного отделения Комитета автомобильных дорог
ОВОСС для участка дороги Шымкент-граница Жамбылской области (участок 1: 593-632 км и участок 2: 632-674 км)	19 апреля 2011 г.	Жители Тюлькубасского и Сайрамского районов (66 человек), представители органов местного самоуправления Тюлькубасского и Сайрамского районов, представитель местного отделения Комитета автомобильных дорог, представитель проектной организации
Встречи с жителями Тюлькубасского района Южно-Казахстанской области	6-8 августа 2012 г.	Жители 8 сел (всего 28 человек): Шакпак Баба, Момышулы, Сарыкемер, Нурлыкент, Айша Биби, Костобе, Мырзатай
Встречи с жителями Актюбинской области	24-28 апреля 2013 г.	Жители 6 сел Актюбинской области (всего 127 человек): Жайсан, Мартук, Кенсахара, Саржансай, Хлебодаровка и Курайлы
Встречи с жителями Тюлькубасского района	17-25 сентября 2014 г.	Инженер по технадзору, представители органа местного самоуправления Тюлькубасского района, жители 10 сел (всего 185 человек): Жаскешу, Шукырбулак, Кабанбай, Таусагыз, Дауан, Бакыбек, Акбиик, Шакпак Баба и Жабаглы

Таблица 2. Обзор проведенных консультаций

Утверждение о «нарушении авторских прав»

54. ***В Запросе поднимается проблема «нарушения авторских прав», что, по мнению Руководства, является юридическим спором между проектной организацией ТОО «Шымкент Каздорпроект» и Комитетом автомобильных дорог, предмет которого – притязание проектной организации на право осуществления авторского надзора за строительством тоннеля.*** Первоначальный проект рассматриваемого участка автомобильной дороги был разработан другой проектной организацией, ТОО «СК Инжиниринг», которая была привлечена Комитетом автомобильных дорог для проведения авторского надзора. В ходе

реализации Проекта в проект автомобильной дороги был дополнительно включен 800-метровый тоннель (который был спроектирован ТОО «Шымкент Каздорпроект»). Однако контракт на осуществление авторского надзора, заключенный Комитетом автомобильных дорог с ТОО «СК Инжиниринг», остался в силе. В настоящее время ТОО «Шымкент Каздорпроект» требует, чтобы контракт на осуществление авторского надзора за строительством тоннеля был отдан именно ему, как организации, разработавшей проект тоннеля. Однако Комитет автомобильных дорог утверждает, что у него нет никаких договорных отношений с ТОО «Шымкент Каздорпроект», поскольку данная организация была привлечена подрядчиком, который в то время выполнял Проект.

55. ***Руководство отмечает, что этот юридический спор не касается проблемы соблюдения политики Банка и не оказывает и не мог оказать никакого негативного воздействия на жителей села, окружающую среду или качество строительства автомобильной дороги и тоннеля***. Кроме того, Банк не является стороной в этом юридическом споре.

Заключение

56. ***По мнению Руководства, Банк соблюдал политику и процедуры, применимые к вопросам, которые были подняты в Запросе. В связи с этим Руководство считает, что ни права, ни интересы Заявителей не были и не будут напрямую затронуты и ущемлены вследствие того, что Банк не применил свои политики и процедуры.*** По мнению Руководства, Запрос вводит в заблуждение, поскольку Заявители пытаются связать с Проектом ряд не относящихся к нему, но все же негативных воздействий, с которыми столкнулись жители села Шакпак Баба, и при этом игнорируют очевидные источники таких воздействий. Руководство тщательно проанализировало проблемы, которые подняты в Запросе, и пришло к выводу, что они не имеют отношения к Проекту и не подтверждены фактами.

Приложение 1.
Жалобы и ответы на них

№	Жалобы	Ответ
1.	**1.** Мы проживаем в селе Шакпак Баба, Тюлькубасский район, Туркестанская область, Республика Казахстан. Наши адреса прилагаются. Наши заявления, подтверждающие полномочия нашего представителя, прилагаются. **2.** Нам причинен и может быть причинен ущерб в результате недостатков и упущений Всемирного банка в ходе реализации проекта «Реконструкция автомобильной дороги А-2 “Хоргос-Алматы-Шымкент-гр. Республики Узбекистан”, участок “Шымкент-гр. Жамбылской области” км 593-632», осуществляемого в Республике Казахстан, Туркестанская область, Тюлькубасский район, село Шакпак Баба [проект “South-West Roads: Western Europe-Western China International Transit Corridor (CAREC IB&6b” Идентификационный номер P099270]. **3.** В 2014 году в рамках проекта «Модернизация системы управления, автодорожной отраслью с учетом мнения граждан» (грант Фонда институционального развития Всемирного банка по Соглашению № TF014526, выделенный общественному объединению «Благо»), был проведен мониторинг проекта «Реконструкция транспортного коридора «”Западная Европа – Западный Китай” и “Астана – Темиртау”» и проекта «Реконструкция автомобильной дороги А-2 “Хоргос-Алматы-Шымкент-гр. Республики Узбекистан”, участок “Шымкент- гр. Жамбылской области, км 593-632”». В ходе мониторинга были выявлены следующие нарушения: (i) На пикете 344 необходимо установить железобетонную водопропускную трубу диаметром 1,5 метра.	***По мнению Руководства, поднятые в Запросе проблемы не имеют отношения к Проекту и не подтверждены фактами. Кроме того, непонятно, почему проблемы, которые, как это представлено в Запросе, носят очень серьезный характер, не были подняты в 2017 году, на момент, когда они возникли, по утверждению Заявителей.*** В Запросе затрагивается проблема затопления, случившегося в апреле 2017 года. Руководство отмечает, что оно совпало с наводнением национального масштаба[17] и, следовательно, не связанно с данным Проектом. Руководство хочет уточнить, что Социально-экологические принципы (СЭП) Банка не распространяются на данный Проект, как это предполагают авторы Запроса. Проект регулируется положениями защитной политики Банка, действовавшей на момент одобрения Проекта (ОП/ПБ 4.01 и др.). Село Шакпак Баба находится вблизи того места, где сейчас строится двухпутный тоннель и Обход села, который является частью реконструируемого 39-километрового участка автомобильной дороги Шымкент-граница Жамбылской области. Существующая дорога – это часть транспортного коридора Алматы-Шымкент-Ташкент, который проходит непосредственно через село Шакпак Баба (в настоящем докладе – «Сельская дорога»). После завершения строительства Обхода он возьмет на себя транспортные потоки, направив их в объезд села, жители которого активно поддержали эту идею. «Нарушения», которые упоминаются в отчете НПО «Благо» о результатах мониторинга, проведенного в 2014 году, на самом деле не нарушения, а, скорее, предложения мониторинговой группы о корректировке проектных решений. Многие из этих предложений были приняты и включены в проект автомобильной дороги. В том виде, в каком они представлены, перечисленные факты не являются нарушениями политики Банка. Подробная информация о конкретных действиях приведена далее в пункте 2.

[17] https://floodlist.com/asia/kazakhstan-snowmelt-floods-april-2017

	(ii) На пикете 333 поднять уровень трубы 4 х 2,5 м (скотопрогон). (iii) Прорезать грунтовую канаву по проезду от арыка от пикета 333 до трубы под главной улицей аула (действующей трассы Алматы-Шымкент), прочистить эту трубу. В дальнейшем чистку осуществлять силами ДЭП ЮКО филиала АО НК «Казавтожол». Все нарушения, изложенные в подпунктах (a), (b), (c), (d), (e), (f) пункта 3 настоящего обращения, прямо противоречат «Социально-экологическому стандарту 4: Обеспечение безопасности и здоровья населения» Всемирного банка.	НПО «Благо» получило грант Фонда институционального развития Всемирного банка в размере 305 тыс. долларов США в поддержку проекта «Модернизация системы управления, автодорожной отраслью с учетом мнения граждан». Целью гранта было проведение мониторинга и оценки эффективности деятельности Дорожной администрации Казахстана (Министерства транспорта и коммуникаций)[18] в части привлечения населения к управлению автомобильными дорогами, что предусматривало расширение возможностей министерства налаживать реальное сотрудничество с общественными организациями и местным населением в процессе реализации транспортных проектов (TF 014526). Грант охватывал период с 31 декабря 2013 г. по 31 декабря 2016 года, но был приостановлен на основании Уведомления о приостановлении действия от 28 мая 2015 года, а затем аннулирован 31 июля 2015 года по соображениям борьбы с коррупцией. Запланированные мероприятия не были реализованы.
2.	Из отчета о результатах выездного мониторинга от 6 сентября 2020 года видно следующее: **a.** Труба на пикете 344 установлена только в 2019 году. **b.** Скотопрогон на пикете 333 установлен. Однако выход с южной стороны отчасти завален гравием, осыпавшимся с дорожного покрытия, вследствие чего скопилась влага и грязь внутри скотопрогона. **c.** Грунтовая канава на пикете 333 до трубы главной улицы Боранбая Багысбекова села Шакпак Баба прорыта. Но стены канавы осыпаются, покрыты густыми зарослями растений, канал засорен. Водопропускная труба по главной улице села тоже засорена. 12 апреля 2017 года следствием этих нарушений стало затопление ливневой водой домовладений по улице Боранбая Багысбекова №№ [СКРЫТЫЙ ТЕКСТ]. Причинен материальный ущерб, который никому из домовладельцев не компенсирован, кроме жителя дома № [СКРЫТЫЙ ТЕКСТ], которому возмещена часть	***Запрос уделяет большое внимание состоянию сельской дренажной инфраструктуры, которая не является частью Проекта. При том, что Подрядчику было поручено обеспечить содержание и ремонт поверхности Сельской дороги и проложенных под ней водопропускных труб, прочистка прилегающих объектов сельской инфраструктуры, включая дренажную канаву, не входила ни в состав Проекта, ни в состав контракта. К тому же, нет никаких доказательств того, что водопропускная труба под Сельской дорогой была засорена в период затопления 2017 года. Общее предположение авторов Запроса о том, что в 2017 году дренажная инфраструктура была засорена и это привело к затоплению, представляется маловероятным и не заслуживает доверия.*** Подробные ответы: (i) В мае 2019 года Подрядчик установил на пикете 344 Обхода прямоугольную водопропускную трубу размером 4 м х 2,5 м. Она не входила в состав первоначального проекта, поскольку согласно гидрографической карте местности площадь водосбора этой водопропусконой трубы незначительна. Однако по просьбе органа местного самоуправления Тюлькубасского района и местного населения труба была построена – в основном, для выполнения функции скотопрогона. Поскольку контракт с предыдущим подрядчиком был расторгнут

[18] В настоящее время – Министерство индустрии и инфраструктурного развития.

	причиненного ущерба в размере [СКРЫТЫЙ ТЕКСТ] тенге. Угроза затопления водой, в случае ливневых дождей или таяния снега, домовладений, расположенным по сторонам канавы на пикете 333 не снята.	(из-за банкротства подрядчика), строительством водпропускной трубы занялся новый Подрядчик, контракт с которым был заключен в рамках Проекта в январе 2018 года. Новый подрядчик выступил инициатором проектирования водпропускной трубы и приступил к ее строительству в мае 2018 года. Строительство этого участка дороги было уже завершено, и его пришлось разобрать, чтобы установить водопропускную трубу. На эти работы ушло определенное время. Работа была завершена в мае 2019 года. (ii) На пикете 333 Обхода вместо первоначально запланированной водопропускной трубы (2 м x 2 м) в 2015 году был установлен прямоугольная водопропускная труба 4 м x 2,5 м, которая была построена в период между сентябрем 2014 года и июлем 2015 года по просьбе местных жителей и органа местного самоуправления, чтобы ее также можно было использовать как скотопрогон. То, что проект изначально предусматривал установку в этом месте водопропускной трубы, свидетельствует о том, что проектировщики знали о необходимости отвода поверхностных вод в этой точке. После того, как в сентябре 2020 года была получена жалоба от Представителя Заявителей (см. пункт 8 ниже), Подрядчик, по указанию Комитета автомобильных дорог, прочистил скотопрогон на пикете 333 в октябре 2020 года и расчистил его от гравия и грязи. Однако, насколько это известно Руководству, скотопрогон никогда не был засорен настолько, что по нему не могла стекать вода или проходить скот. Меры (i) и (ii) были приняты Подрядчиком по просьбе жителей и по указанию Комитета автомобильных дорог. (iii) Дренажный канал (грунтовая канава) между пикетом 333 и водопропускной трубой под Сельской дорогой был прорыт в апреле 2017 года, но не Подрядчиком, а органом местного самоуправления (акиматом). Раньше канава была узкой и мелкой, но после затопления 2017 года орган местного самоуправления расширил и углубил ее в качестве противопаводковой меры . Команде Банка сообщили о том, что прочистка и содержание канавы и других объектов инфраструктуры поселка является

		обязанностью органа местного самоуправления (акимата Тюлькубасского района). Однако в ноябре 2020 года (после визита команды Банка) Подрядчик прочистил водопропускную трубу под Сельской дорогой. В ответ на просьбу жителей Подрядчик увеличил длину этой трубы на 1,5 м, а в ноябре 2020 года прочистил канаву (приложение 2, фотографии А1-3). Команда Банка вместе с представителем Комитета автомобильных дорог посетила эти места в ноябре 2020 года после того, как года Банк получил жалобу в сентябре 2020, и отметила, что обе водопропускные трубы (на пикетах 344 и 333) были чистыми и находились в рабочем состоянии. В апреле 2017 года в результате проливных дождей и таяния снега в нескольких регионах Казахстана, включая местность близ Шымкента, произошло сильное наводнение. Как сообщил национальный Комитет по чрезвычайным ситуациям, пришлось эвакуировать более 7 тыс. человек и спасать, как минимум, 70 человек. Около 1500 домов был причинен ущерб. Орган местного самоуправления также подтвердил, что дожди в тот год были очень сильными и привели к затоплению сел Тюлькубасского района и близлежащих территорий. При том, что месячное количество осадков в 2017 году, в среднем по территории Казахстана, было, в основном, ниже климатической нормы, как указано в Ежегодном бюллетене мониторинга состояния и изменения климата Казахстана за 2017 год (Астана, 2018 г.), в апреле 2017 года количество осадков превысило среднеклиматическую норму на 22%. Основой экспертизы, проведенной Руководством, является технический анализ, выполненный независимым гидрологом (доцентом Лидского университета). Анализ поверхностного стока также свидетельствует о том, что новый Обход лишь незначительно увеличил площадь стока водосбора в апреле 2017 года – в худшем случае примерно на 12%. Это небольшое увеличение площади стока, которое могло привести лишь к очень незначительному увеличению притока воды к водопропускным трубам Сельской дороги. Площадь стока, как правило, немного меняется при изменении схемы дорог, а в этом случае реальное изменение было особенно незначительным. К тому же, это изменение носило временный характер, поскольку в то время строительные работы еще продолжались. На сегодняшний день (февраль 2021 года) под Обходом уже обустроены все запланированные водопропускные трубы, и, следовательно, водопропускные

		трубы Сельской дороги собирают воду примерно с такого же водосбора, как и до начала строительства. Как показывает анализ осадков, затопление все равно произошло бы, даже если бы не было небольшого изменения площади стока в результате строительства Обхода, и ливень, случившийся в апреле 2017 года, в любом случае вызвал бы переполнение водопропускной трубы Сельской дороги. Анализ осадков, проведенный с помощью климатических данных ERA5[19], показывает, что проливной дождь, случившийся 12 апреля 2017 года, наряду с предшествующими дождями и стоком талой воды с окрестных гор, все равно привели бы к наполнению водосборов и последующему увеличению стока. За 4 дня (10-13 апреля 2017 года) выпало, в общей сложности, 53,76 мм осадков, причем и до, и после этого ливня тоже были дожди. Данные за каждый час также свидетельствуют о том, что наибольшей интенсивности (3,68 мм/ч) ливень достиг вечером 12 апреля 2017 года, когда, согласно сообщениям, произошло затопление[20]. Небольшой водосбор с крутыми склонами (как в случае села Шакпак Баба) может довольно быстро отреагировать на интенсивные осадки, что делает его особенно чувствительным к этому явлению, особенно с учетом предшествующих дождей. Согласно расчетам, проведенным на основе различных видов научного анализа данных ERA5, включая доработанные кривые интенсивности- продолжительности-частоты, подобное явление бывает один раз в 44 года[21]. ***Маловероятно, что причиной затопления стало засорение водопропускной трубы под Сельской дорогой, как это утверждается в Запросе.*** Под Сельской дорогой проложены, в общей сложности, 12 водопропускных труб. Нет никаких доказательств того, что водопропускная труба, о которой говорится в Запросе, была засорена в период затопления 2017 года, как это утверждается. Домохозяйства по обеим сторонам Сельской дороги были затоплены, и это означает, что вода не могла не пройти вниз по трубе. В районе затопления домохозяйств есть другая водопропускная труба, которая находится на расстоянии менее 100 м от первой. Общая пропускная способность обеих труб – около 2,5 $м^3/с$ – оказалась недостаточной для отвода больших объемов воды, образовавшихся в результате выпадения

[19] Реанализ 5го поколения (ERA5), разработанный ЕЦСПП – это сложный продукт с пространственной привязкой, который ЕЦСПП выпускает для всего мира, используя тщательно продуманное сочетание данных о количестве осадков, данных спутниковых измерений и климатические модели, обеспечивающие интерполяцию в тех случаях, когда данные отсутствуют.

[20] Technical Assessment for road project in Kazakhstan: A2 Culvert Drainage Investigation, Shakpak Baba village, Kazakhstan. Feb 2021(a). Dr. Mark Trigg, BEng MSc CEng CEnv MCIWEM, Associate Professor of Water Risk, School of Civil Engineering, University of Leeds, UK.

[21] Technical Assessment for road project in Kazakhstan: Flood Mitigation Options for A2 Culvert, Shakpak Baba village,

		экстремального количества осадков в апреле 2017 года, независимо от нового Обхода[22]. К тому же, нет никаких доказательств того, что указанная водопропускная труба была действительно засорена во время затопления. По просьбе Комитета автомобильных дорог, Подрядчик прочистил трубу в марте 2017 года, т.е. еще до апрельского затопления. На фотографиях трубы, которые Представитель Заявителей приложил к своему обращению от 30 сентября 2020 года, также не видно, что труба засорена, а сами фотографии не соответствуют ситуации, сложившейся в апреле 2017 года. 17 апреля 2017 года несколько жителей села потребовали от органа местного самоуправления (акимата Тюлькубасского района) компенсации за ущерб имуществу, причиненный затоплением. Представители акимата Тюлькубасского района посетили село и оценили ущерб 24 апреля 2017 года. В письменном ответе от 4 мая 2017 года акимат сообщил жителям, что, согласно статье 58 Закона Республики Казахстан «О гражданской защите» от 11 апреля 2014 года № 188-V ЗПК, ущерб, причиненный затоплением временным и нежилым строениям на территории домовладений, не подлежит возмещению. Эта статья гласит: «*Не подлежат возмещению: 1) временные строения, хозяйственно-бытовые и иные постройки, не относящиеся в соответствии с законодательством Республики Казахстан об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности к объектам недвижимости, а также незаконно построенные объекты; 2) ценная одежда, предметы роскоши либо изготовленные из драгоценных металлов, предметы, имеющие художественную ценность*». Акимат Тюлькубасского района выплатил компенсацию собственнику дома, подходившего под определение жилого помещения, где паводковые воды проникли в дом и повредили пол. Этот житель предоставил видеоролики, показывающие что в доме стоит вода, и

Kazakhstan. Feb 2021. Dr. Mark Trigg, BEng MSc CEng CEnv MCIWEM, Associate Professor of Water Risk, School of Civil Engineering, University of Leeds, UK.

[22] Trigg, Technical Assessment, 2021(a).

		демонстрирующие ущерб, причиненный полу. Сумма компенсации составила 127 807 тенге (на тот момент около 318 долларов США). По информации, полученной от акимата и подтвержденной этим собственником, компенсация для замены пола в доме была выплачена 15 июля 2017 года. Жители, чьи требования компенсации были отклонены акиматом, не обращались ни в Комитет автомобильных дорог, ни в Банк и не использовали созданный в рамках Проекта механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) или иные способы решения этой проблемы вплоть до августа 2020 года. После затопления 2017 года Комитет автомобильных дорог согласился на то, чтобы Подрядчик выполнил следующие работы с целью предотвращения угрозы затопления поселка Шакпак Баба в будущем: • увеличение пропускной способности водопропускной трубы, проложенной под Сельской дорогой; • бетонирование грунтовой канавы, которая проходит через село. Эти работы будут проведены после завершения строительства нового Обхода, когда по нему пойдут транспортные потоки и Сельскую дорогу можно будет временно закрыть для проведения вышеперечисленных работ. В дальнейшем в ходе обычной эксплуатации и содержания дороги будет осуществляться регулярная уборка водопропускных труб и скотопрогонов. Кроме того, Комитет автомобильных дорог обязался обеспечить надлежащее содержание «старой» Сельской дороги, включая прилегающие объекты дренажной инфраструктуры, силами соответствующей организации.

3.	**d.** На окраине земельных участков домов с четными номерами села проложена железобетонная труба, предназначенная для поливной воды. Однако это сооружение своей роли не выполняет. Приусадебные участки домов не получают поливную воду, большинство жителей лишены возможности пополнять свой продуктовый рацион собственной овощной продукцией. Некоторые жители поливали свои сады и огороды водой из открытых колодцев, используя электродвигатели. Но после затопления 2017 года колодцы засорены.	***Бетонная труба.*** Железобетонная труба, расположенная на окраине некоторых земельных участков, которая, как утверждается в Запросе, своей роли не выполняет, была установлена органом местного самоуправления (акиматом Тюлькубасского района) в 2017 году с целью улучшения подачи воды из оросительной системы к этим домовладениям (фотографии 10-11). Труба подсоединена к одному из оросительных каналов, из которого эти домовладения получают воду.

		Оросительные каналы. Вода для полива садов и огородов домовладений, расположенных в северной части села, поступает по двум оросительным каналам. Домохозяйства совместно используют воду, поступающую по этим каналам, которые находятся в ведении местного филиала РГП «Казсушар». Источники воды обоих оросительных каналов находятся за пределами зоны влияния нового Обхода. Источник западного канала находится на территории другого водосбора на большом расстоянии и вверх по течению от новой автомобильной дороги. Источником воды для восточного канала протяженностью 5,5 км является родник Озерный, расположенный в Талас-Алатауских горах к югу от рассматриваемого района. Этот родник не является частью системы подземных вод и по отношению к селу находится на противоположной стороне долины[23]. В общей сложности, в Тюлькубасском районе поливную воду из родника Озерный, поступающую по оросительным каналам, получают 260 земельных участков (16 832 га). Расход воды, регулируемый национальным законодательством, составляет 200 л в секунду. Строительство автомобильной дороги и тоннеля не оказывает никакого влияния на эту ирригационную систему. В мае-июне 2020 года местный филиал РГП «Казсушар» проводил крупномасштабный ремонт этой системы, в результате чего подача поливной воды в село была временно приостановлена. В ходе ремонта была произведена механическая прочистка и установлено гидравлическое оборудование (4 шлюза, регулирующие уровень воды в канале). Однако в текущем году, когда начнется сезон полива, вода будет подаваться, как обычно. Ремонтные работы не входили в состав Проекта. ***Колодцы.*** При посещении села Шакпак Баба 22 февраля 2021 года команда Банка проверила колодцы, которые, как утверждалось, были засорены, и услышали от жителей села, что у них нет в этой связи никаких жалоб. В каждом доме есть водопровод и безопасная питьевая вода, но при этом у жителей есть колодцы, которые они используют как резервную систему в случае периодических перебоев в водоснабжении, а также для бытовых нужд (уход за скотом и полив садов и огородов). Колодцы были чистыми и исправными. Жители отметили, что их глубина значительно уменьшилась и теперь составляет от 12 до 17 м, хотя они и не могли точно сказать, когда это произошло. Некоторые владельцы колодцев подчеркивали, что в последний раз высокий уровень воды наблюдался в начале

[23] Часть 1 главы 66 и глава 72 Водного кодекса Республики Казахстан (разрешение на специальное водопользование, выданное Арало-Сырдарьинской бассейновой инспекцией по регулированию использования и охране водных ресурсов Комитета по водным ресурсам МЭГПР РК (действует с 11.01.2018 г. по 11.01.2023 г.).

		2000-х годов. В течение последних 6-10 лет из-за низкого уровня воды колодцы использовались не так интенсивно, как раньше. Снижение уровня воды в колодцах – это следствие общего сокращения водных запасов в регионе, которое никак не связано с Проектом. В последние годы нехватка воды отмечается во всех регионах Казахстана, особенно южных и западных. Аналогичную нехватку воды испытывают и соседние страны. В течение трех последних лет в Казахстане начался очередной период маловодья, который может продлиться до 2030 года. Общий годовой объем речного стока составляет от 90 до 100 км^3, из которых 50,8 км^3 – это местный речной сток, а остальное – сток трансграничных рек. В 2019 году общий объем речного стока составил 83 км^3, что на 20% меньше среднегодового показателя и на 40% меньше среднего уровня 2016-2017 годов[24].

[24] Доклад Министерства экологии, геологии и природных ресурсов от 7 апреля 2020 года.

4.	**e.** В ходе строительства незавершенного участка дороги нарушен экологический баланс, связанный с обеспечением земельных участков домов с четными номерами природной родниковой водой с Каратауских гор.	***Доступность сезонной талой («природной родниковой») воды.*** Судя по всему, «природная родниковая вода», о которой говорится в Запросе – это сезонные талые воды с Каратауских гор. По имеющейся информации, некоторые жители используют эту талую воду для полива садов и огородов (из-за ограниченного доступа к оросительным каналам) в период с апреля по июнь, когда талые воды стекают с гор, и этот сток зависит от годового количества осадков, высоты снежного покрова и других гидрометеорологических условий. Строительство автомобильной дороги в рамках Проекта не влияет на приток этой талой воды, поскольку под Обходом села Шакпак Баба на участке между 595-м и 601-м километрами выше по течению от села обустроены шесть водопропускных труб, через которые проходит вода, стекающая вниз в направлении села[25]. Если с гор спускается достаточный природный поток талой воды, уклон местности позволяет направлять ее в село через водопропускные трубы на новой автомобильной дороге. По словам представителя РГП «Казсушар», государственное предприятие, в ведении которого находится подача воды для полива на территории района, талая вода с Каратауских гор не поступала в село Шакпак Баба в течение нескольких последних лет, что было обусловлено природными процессами, включая недавние засухи в Южно-Казахстанской (сейчас Туркестанской) области, которые привели к снижению уровня подземных вод, сокращению поверхностного стока талой и дождевой воды и снижению влажности грунта. Таким образом, в условиях засухи поступающие весенние талые воды перехватываются сельскохозяйственными угодьями, которые расположены у подножья гор, и не достигают более отдаленных районов. См. также пункт 3 выше, где говорится об общей нехватке воды. Представитель РГП «Казсушар» также отметил, что в село Шакпак Баба подается достаточно воды для полива садов и огородов жителей, которая берется из 11 водотоков – в основном, из рек Арыс, Жабаглы и Балыкты.

[25] Помимо двух вышеупомянутых прямоугольных водопропускных труб на пикетах 333 и 344 (каждый размером 4 м х 2,5 м), под Обходом села Шакпак Баба (между 595-м и 601-м километрами) на пикете 323 установлен еще одна прямоугольная труба (4 м х 2,5 м), а на пикетах 320, 324 и 349 проложены три водопропускных трубы.

5.	**f.** Затянувшиеся работы по прокладке двухпутного тоннеля «Шакпак Баба» «обнуляют» смысл и предназначение самого проекта для жителей села Шакпак Баба, так как главная улица села до сих пор выполняет роль трассы Шымкент-Алматы. Это, в свою очередь, привело к трагическим последствиям – в результате дорожно-транспортных происшествий (наезд на пешеходов, столкновения и опрокидывания транспортных средств): - в 2017 году погибло 7 человек, ранено 91; - в 2018 году 11 погибших, 103 ранено; - в 2019 году 6 погибших, 103 ранено.	***Как отмечает Руководство, хотя задержки с реализацией Проекта действительно задержали перенаправление транспортных потоков в обход села, это не является негативным воздействием по сравнению с тем, что было до начала Проекта.*** Строительство двухпутного тоннеля затянулось по целому ряду причин: замена подрядчика вследствие банкротства предыдущего подрядчика; техническая сложность тоннельных работ; ограничения, связанные с пандемией COVID-19. До начала Проекта была только одна единственная автомобильная дорога, проходящая через село Шакпак Баба, по которой осуществлялись и местные, и транзитные перевозки. Сельская дорога до сих пор эксплуатируется и будет эксплуатироваться до тех пор, пока не завершится строительство нового Обхода, по которому пойдет транзитный транспортный поток. Подрядчик разработал соответствующий ПУДД и принял необходимые меры для обеспечения надлежащей безопасности дорожного движения в связи со строительством в рамках Проекта, в том числе, на пересечениях нового Обхода с Сельской дорогой. Инженер по технадзору, работающий в рамках Проекта, и местные органы полиции постоянно контролируют соблюдение этих мер. Дорожные и сигнальные знаки, ограждения и дорожная разметка обновляются и меняются по мере необходимости. ***Представленные в Запросе данные о ДТП не соответствуют официальным данным органов полиции для села Шакпак Баба. Нет никаких признаков или доказательств того, что количество ДТП увеличилось в период реализации Проекта. Наоборот, согласно официальным данным, оно сократилось.*** Руководство проанализировало приведенные в Запросе данные о числе ДТП и погибших. Непонятно, из какого источника получены эти цифры. Они представлены как показатели, относящиеся к 39-километровому участку магистрали Алматы-Шымкент, которая проходит через село Шакпак Баба (между 593-м и 632-м км), но возможно отражают ситуацию на *всей* протяженности 700-километровой трассы Алматы-Шымкент. По официальным данным местных органов полиции, количество ДТП на Сельской дороге (в границах села Шакпак Баба ее протяженность составляет примерно 6 км – между 595-м и 601-м километром) не увеличилось за период с 2012 по 2020 годы, зато количество погибших на дороге сократилось (см. таблицу 1 в основном тексте доклада). Следовательно, нет оснований утверждать, что работы, осуществляемые в рамках Проекта, привели к росту количества ДТП или погибших на Сельской дороге.

		При этом главную угрозу для безопасности движения на Сельской дороге представляют объекты придорожной торговли, местонахождение которых не регулируется. Для решения этого вопроса областной филиал Национального оператора по управлению автомобильными дорогами «Казавтожол» связался с акиматом, чтобы договориться о выводе из придорожной полосы неформальных торговцев, которые представляют угрозу для безопасности движения, и предоставлении им безопасных мест для торговли.

6.	**g.** Проектная организация, выполнившая проект тоннеля, в ответ на наш запрос сообщила о грубейшем нарушении законодательства Республики Казахстан, а именно Закона РК «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан», а также «Положения об авторском надзоре разработчиков проектов за строительством предприятий, зданий и сооружений их капитальным ремонтом» СНиП РК 1.03-03-2010: - автор проекта двухпутного тоннеля ТОО «Шымкент Каздорпроект» отстранен, по непонятным причинам, от выполнения работ по авторскому надзору. Кроме того, являясь единственным правообладателем на проектно-сметную документацию по проекту тоннеля на территории Республики Казахстан на основании прилагаемого к данному обращению Заключения № 0100646/14 от 20 октября 2014 года Республиканского государственного предприятия «Госэкспертиза», ТОО «Шымкент Каздорпроект» никому этих прав не передавал и не делегировал. Несмотря на обращение коллектива проектной организации с письменным заявлением в адрес Консультанта по надзору за строительством «TEMELSU» в ассоциации с «CONSULT LTD» о запрете использования проекта при строительстве, Консультант продолжает проведение строительных работ по проекту. Таким образом, нарушены авторские права правообладателя на проектно-сметную документацию, а также нарушено законодательство Республики Казахстан в части выполнения обязательств по авторскому надзору за ходом строительства.	***Руководство отмечает, что этот юридический спор не касается проблемы соблюдения политики Банка и не оказывает никакого негативного воздействия на жителей села или окружающую среду.*** Насколько это известно Руководству, речь идет о юридическом споре между проектной организацией ТОО «Шымкент Каздорпроект» и КАД, предметом которого является притязание данной организации на право осуществления авторского надзора за строительством тоннеля**.** Первоначальный проект рассматриваемого участка автомобильной дороги был разработан другой проектной организацией, ТОО «СК Инжиниринг», которая была привлечена Комитетом автомобильных дорог для проведения авторского надзора. В ходе реализации Проекта в проект автомобильной дороги был дополнительно включен 800-метровый тоннель (который запроектирован ТОО «Шымкент Каздорпроект»). Однако контракт на осуществление авторского надзора, заключенный Комитетом автомобильных дорог с ТОО «СК Инжиниринг», остался в силе. В настоящее время ТОО «Шымкент Каздорпроект» требует, чтобы контракт на осуществление авторского надзора за строительством тоннеля был отдан именно ему, как организации, разработавшей проект тоннеля. Однако Комитет автомобильных дорог утверждает, что у него нет никаких договорных отношений с ТОО «Шымкент Каздорпроект», поскольку данная организация была привлечена подрядчиком, который в то время выполнял Проект. Проект тоннеля рассматривался РГП «Госэкспертиза» и был признан соответствующим необходимым техническим стандартам. До начала строительства тоннеля было получено положительное заключение государственной экологической экспертизы на первоначальный ОВОСС и пересмотренный ОВОС.

	Нарушение, изложенное в подпункте (g) пункта 3 настоящего обращения, противоречит «Условиям контракта на проектирование, строительство и сдачу объектов “под ключ”» Международной федерации инженеров-консультантов (FIDIC).	
7.	Все организации, не приславшие ответ на наш запрос, нарушили «Социально-экологический стандарт 10: Взаимодействие с заинтересованными сторонами и раскрытие информации» Всемирного банка.	***Информация о том, что соответствующие организации, отвечающие за реализацию Проекта, не прислали ответа, является неточной.*** 14 октября 2020 года Банк ответил на обращение, поступившее 30 сентября 2020 года. 13 ноября 2020 года команда Банка лично встретилась с Заявителями и местными жителями. 8 декабря 2020 года Банк ответил на вопросы Заявителей, полученные 15 ноября 2020 года. Представитель Комитета автомобильных дорог также встречался с Заявителями и местными жителями 13 ноября 2020 года вместе с командой Банка, а 14 декабря 2020 года КАД дал письменный ответ на вопросы. Дополнительная информация приведена в пункте 8 ниже. Как отмечалось ранее, настоящий Проект регулируется положениями защитной политики Банка ОП/ПБ. Положения СЭП, в том числе, *Социально-экологический стандарт 10*, на Проект не распространяются.

8.	Мы обращались к сотрудникам Всемирного банка 12 сентября 2020 года путем направления своего письма Постоянному представителю Всемирного банка в Казахстане. С аналогичными письмами мы обращались 12 сентября 2020 года ко всем стейкхолдерам проекта: Заказчику (Комитет автомобильных дорог), к Консультанту по надзору за строительством («TEMELSU» в ассоциации с «CONSULT LTD».), к ТОО «СК Инжиниринг», к строительной компании ОАО «EVRASKON». 13 ноября 2020 года состоялась встреча жителей села Шакпак Баба и представителя жителей с представителями Всемирного банка и представителями Заказчика, КУП и строительной компании. 16 ноября и 1 декабря 2020 года мы обращались к Заказчику и получили ответ только (i) по вопросу компенсации материального ущерба, причиненного жителям села Шакпак Баба, и (ii) по вопросу ликвидации угрозы затопления водой, в случае ливневых дождей и таяния снега, домовладений, расположенных по сторонам канавы на пикете 333, но оба ответа для нас являются НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫМИ. Мы получили ответ [ТЕКСТ СКРЫТ] 09 декабря 2020 года. Содержание ответа дословно: «*Мы направили Ваши оба письма в Комитет автодорог с просьбой предоставить Вам подробные ответы и разъяснения и разобраться в вопросах, поднятых Вами. Пожалуйста, дайте нам знать, получили ли вы письменный ответ Комитета и были ли разрешены Ваши вопросы».*	Представительство Банка в Казахстане получило письмо с жалобой, которое было направлено в адрес Банка 30 сентября 2020 года. Проектная команда ответила Представителю Заявителей 14 октября 2020 года, информируя о том, что команда Банка и исполнительное агентство (Комитет автомобильных дорог) посетят участок и встретятся с жителями в ноябре 2020 для совместного рассмотрения и обсуждения вопросов. Команда Банка вместе с исполнительным агентством, командами Подрядчика и Инженера выехала на участок для встречи с Представителем Заявителей и жителями 13 ноября 2020 года. Для этой цели команда получила исключительное разрешение на поездку во время COVID-19. В течение этой поездки было согласовано с жителями, что Комитет автомобильных дорог предпримет различные действия для разрешения их вопросов. Подрядчик (по указанию Комитета автодорог) расчистил скотопрогоны и трубу на сельской дороге незамедлительно. 15 ноября 2020 года Представитель Заявителей написал команде Банка, что он «согласен с тем, что проблемы жителей поселка Шакпак Баба могут быть решены на уровне Комитета автомобильных дорог», однако «вопрос о нарушении авторских прав на выполнение работ по авторскому надзору требует судебного разбирательства». 8 декабря 2020 года команда Банка ответила, что рекомендовала Комитету автомобильных дорог подготовить ответ на вопросы Представителя Заявителей. Комитет автомобильных дорог подробно ответил на письмо с жалобой, предоставляя разъяснения по каждому вопросу и информацию о статусе корректирующих мер. Данный ответ был направлен жителям поселка с копией Представителю Заявителя 14 декабря 2020 года.

	Но Комитет автомобильных дорог своих ответов не дал, о чем, мы сообщили [ТЕКСТ СКРЫТ] в тот же день (09.12.2020) своим письмом (дословно): «*Доброе утро, уважаемая [ТЕКСТ СКРЫТ]! К сожалению, я не получил ответа от Комитета автомобильных дорог (КАД). В то же время я информирован о журналистском запросе, на который КАД дал своевременный ответ. Следовательно, в действиях чиновников автодорожной отрасли явно прослеживается тенденция игнорирования запросов граждан. Что ж, вполне логичным станет наше обращение в международные правовые институты, благо проект ПОКА имеет активный статус. Спасибо, с уважением, Бауыржан. P.S. Уважаемая [ТЕКСТ СКРЫТ]!* *Я уверен:* *1. в субъективизме юристов Комитета автомобильных дорог, поэтому мы не получим от них ИСТИННОЙ правовой оценки проблемы лишения проектной организации ТОО «Шымкент Каздорпроект» прав авторского надзора за проектом строительства тоннеля;* *2. что Комитет автомобильных дорог «умоет руки» в вопросе обеспечения компенсации материального ущерба, понесенного жителями села Шакпак Баба в апреле 2017 года.* *С уважением, Бауыржан*	

9.	Отсутствие ответов от Заказчика (Комитет автомобильных дорог), ТОО «СК Инжиниринг», Консультанта по надзору за строительством («TEMELSU» в ассоциации с «CONSULT LTD».), строительной компании ОАО «EVRASKON»по комплексу наших проблем, а также переадресация наших проблем Постоянным представительством Всемирного банка в Казахстане Заказчику, который фактически дал ответы только на две наши проблемы, но и эти ответы не решают наши проблемы – дают нам основания для обращения в Инспекционную комиссию Всемирного банка.	Руководство считает, что Банк и КАД чутко отреагировали на поступившие жалобы: они посетили проектный участок, встретились с местными жителями, несмотря на риски и ограничения на передвижения, связанные с COVID-19, и дали письменные ответы, как отмечалось выше. В целях минимизации рисков для здоровья людей указанные встречи были проведены на открытом воздухе. В письме Комитета автомобильных дорог от 14 декабря 2020 года содержались ответы и объяснения по всем поднятым вопросам, а также описание запланированных практически осуществимых мер.

Приложение 2.
Дополнительные фотографии

Фотографии А1-3. Водопропускная труба под Сельской дорогой (А2) (ноябрь 2020 г.)

Фотография А4. Скотопрогон на пикете 333 нового Обхода (ноябрь 2020 г.)

Фотография А5. Скотопрогон на пикете 333 нового Обхода (февраль 2021 г.)

Фотография А6. Скотопрогон на пикете 344 нового Обхода (ноябрь 2020 г.)

Фотография А7. Скотопрогон на пикете 344 нового Обхода (февраль 2021 г.)

Приложение 3.
Карта и рисунки

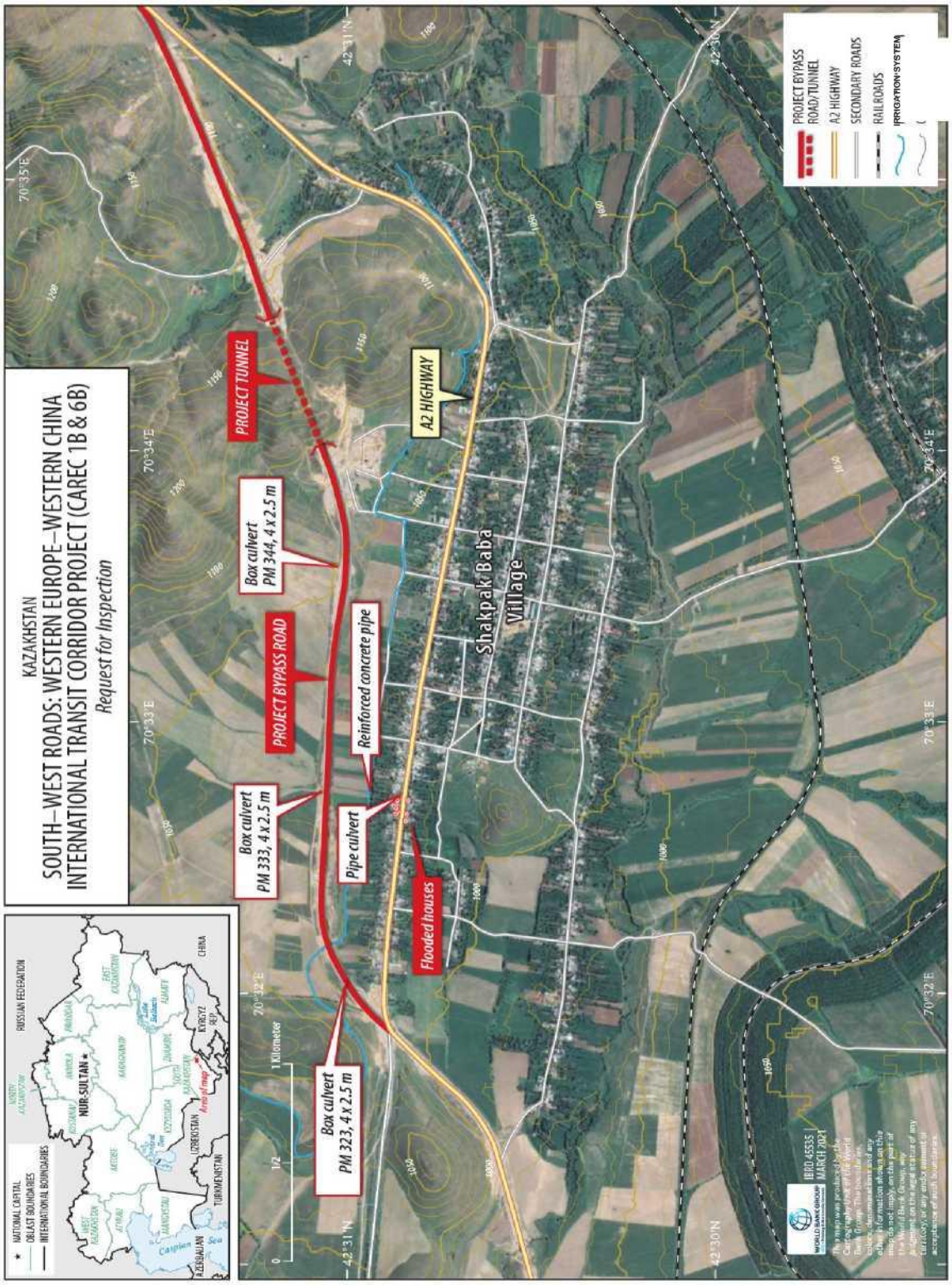

Рисунок А1. Места расположения водопропускных труб на Сельской дороге в селе Шакпак Баба и на новом Обходе

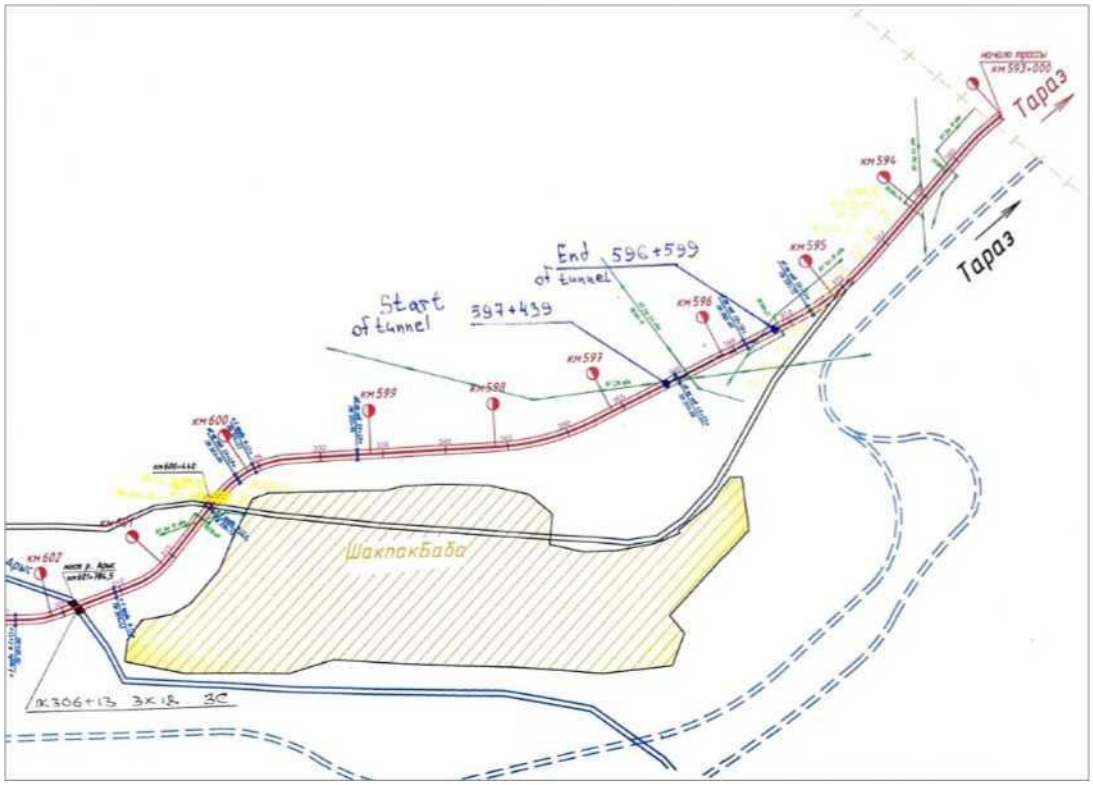

Рисунок А2. Строящийся участок дороги от города Шымкент до границы Жамбылской области (тоннель + автомобильная дорога протяженностью 39 км)

Приложение 4

Фотографии, предоставленные Представителем Заявителей (из обращения от 30 сентября 2020 г.)

Фотография, предоставленная Представителем Заявителей, на которой показан якобы засоренная водопропускная труба / скотопрогон под новым Обходом

Фотография, предоставленная Представителем Заявителей, на которой показан пол якобы засоренной водопропускной трубы/ скотопрогона под новым Обходом

Фотография, предоставленная Представителем Заявителей, на которой показан пол якобы засоренной водопропускной трубы / скотопрогона под новым Обходом

Фотография, предоставленная Представителем Заявителей, на которой показана якобы засоренная водопропускная труба под Сельской дорогой

Настоящий документ является переводом с английского. В случае каких-либо расхождений между текстом перевода и оригинала, текст оригинала обладает преимущественной силой.