



Модернизация троллейбусного парка и инфраструктуры г. Алматы

Нетехническое резюме

Декабрь 2021

Mott MacDonald
71 Sadovnicheskaya
Embankment
Moscow 115035
Russia

T +7 (495) 981 5665
mottmac.com

ТОО
«Алматыэлектротранс»

Модернизация троллейбусного парка и инфраструктуры г. Алматы

Нетехническое резюме

Декабрь 2021

Данные о редакциях и согласованиях

Редакция	Дата	Подготовил	Проверил	Утвердил	Описание
A	23.08.21	К Лукьянов С. Гончаров	А. Строкина	Д. Прайс	Нетехническое резюме – проект
B	13.10.21	К Лукьянов С. Гончаров	А. Строкина	Д. Прайс	Нетехническое резюме – первая редакция
C	01.12.21	К Лукьянов С. Гончаров	А. Строкина	Д. Прайс	Нетехническое резюме – вторая редакция

Номер документа: C45332 | 04 | C

Класс информации: Стандарт

This document is issued for the party which commissioned it and for specific purposes connected with the above-captioned project only. It should not be relied upon by any other party or used for any other purpose.

We accept no responsibility for the consequences of this document being relied upon by any other party, or being used for any other purpose, or containing any error or omission which is due to an error or omission in data supplied to us by other parties.

This document contains confidential information and proprietary intellectual property. It should not be shown to other parties without consent from us and from the party which commissioned it.

Содержание

Список сокращений	iv	
1	Описание Проекта	1
1.1	Общая информация	1
1.2	Сведения о Проекте	1
1.2.1	Предпосылки для реализации Проекта	1
1.2.2	Компоненты Проекта	2
1.2.3	Категория проекта по классификации ЕБРР	2
1.3	Резюме экологических и социальных воздействий и эффектов Проекта	2
1.3.1	Экологические воздействия и эффекты	3
1.3.2	Социальные воздействия, эффекты и риски	3
2	Экологические воздействия Проекта и меры по их уменьшению	5
2.1	Экологическое управление	5
2.2	Выбросы в атмосферу и качество воздуха	5
2.3	Шум	6
2.4	Водопотребление и сброс сточных вод	6
2.5	Материалы и отходы	6
3	Социальные воздействия и риски Проекта и меры по их уменьшению	7
3.1	Создание рабочих мест и содействие занятости	7
3.2	Повышение качества услуг городского пассажирского транспорта	7
3.3	Повышение мобильности населения	8
3.4	Повышение тарифов на проезд в городском пассажирском транспорте	9
3.5	Риски для здоровья и безопасности населения на этапе строительства	9
3.6	Риски для здоровья и безопасности работников сторонних организаций этапа строительства	10
3.7	Риски для здоровья этапа эксплуатации	10
3.8	Риск заражения коронавирусной инфекцией для работников, пассажиров и строительных рабочих	10
4	Управление, мониторинг и отчетность	12
5	Раскрытие информации	14
5.1	Где можно найти информации о Проекте?	14
5.2	Как и у кого можно получить дополнительную информацию о Проекте?	14
5.3	Как и кому направлять жалобы или обращения?	15

Таблицы

Табл. 2.1: Потребление электроэнергии и выбросы углекислого газа троллейбусами	5
Табл. 5.1: Контактные данные РРО	14

Список сокращений

Сокращение	Расшифровка
АЭТ	– ТОО «Алматыэлектротранс»
ЕБРР	– Европейский банк реконструкции и развития
ЕС	– Европейский союз
МОТ	– Международная организация труда
НТР	– Нетехническое резюме
ПВЗС	– План взаимодействия с заинтересованными сторонами
ППИ	– Программа приоритетных инвестиций
Предприятие	– ТОО «Алматыэлектротранс»
Проект	– Модернизация троллейбусного парка г. Алматы
ПХБ	– Полихлорированные бифенилы
ПЭСМ	– План экологических и социальных мероприятий
РК	– Республика Казахстан
РРО	– Руководитель по работе с общественностью
СЗЗ	– Санитрано-защитная зона
ТП	– Трансформаторная подстанция
ТР	– Требования к реализации проектов
ЭСП	– Экологическая и социальная политика ЕБРР

1 Описание Проекта

1.1 Общая информация

Город Алматы обратился в Европейский банк реконструкции и развития (далее – ЕБРР или Банк) с просьбой профинансировать реконструкцию троллейбусного парка ТОО «Алматыэлектротранс» (далее – Предприятие или АЭТ) путем покупки 190 новых гибридных троллейбусов, модернизации депо и трансформаторных подстанций (далее – Проект). Ожидается, что Проект будет реализован с привлечением финансирования ЕБРР.

Европейский банк требует, чтобы финансируемые экологические и социальные эффекты Проекта соответствовали положениям следующих документов:

- национальное законодательство в сфере охраны окружающей природной среды, природопользования, охраны общественного здоровья, охраны труда, трудовых отношений, социального благополучия населения и других;
- Экологическая и социальная политика (ЭСП) ЕБРР (2019) и Требования к реализации проектов (ТР) ЕБРР;
- рекомендации Международной организации труда;
- экологические и социальные стандарты и рекомендации Европейского Союза;
- примеры наилучших доступных технологий и хорошей отраслевой практики.

Целью настоящего нетехнического резюме (далее – НТР) является краткое представление заинтересованным лицам основных результатов и выводов комплексной экологической социальной оценки Проекта. НТР содержит следующую информацию о Проекте:

- описание Проекта
- краткое изложение экологических воздействий и мер по их смягчению
- краткое изложение социальных воздействий и мер по их смягчению
- информация по мониторингу воздействий и отчетности
- меры по взаимодействию с заинтересованными сторонами и раскрытию информации.

1.2 Сведения о Проекте

1.2.1 Предпосылки для реализации Проекта

Алматы, это единственный город в Казахстане с троллейбусной системой. Существующий парк из 200 троллейбусов был закуплен 10 лет назад, и в настоящее время, а время интенсивной эксплуатации, он пришел к сильному износу.

Общественный транспорт города ежегодно перевозит более 450 миллионов пассажиров. Основная часть пассажирских перевозок (86%) приходится на автобусы частных и муниципальных компаний. На троллейбусы приходится 11% трафика, на метро – 3%.

Единственное действующее троллейбусное депо №1 расположено в центре города на улице Ауэзова, 64. Троллейбусным парком управляет ТОО «Алматыэлектротранс». В настоящее время существует восемь троллейбусных маршрутов, которые обслуживают около 160 троллейбусов, которые курсируют ежедневно с 06:00 до 23:00. Существующие троллейбусные маршруты проходят через семь городских округов города: Алмалинский, Ауэзовский, Алатауский, Бостандыкский, Медеуский, Турксибский, Жетысуский районы.

В активах ТОО «Алматэлектротранс» находятся 22 трансформаторные подстанции (ТП). Оборудование большинства ТП является устаревшим и физически изношенным, так как они находились в эксплуатации с 1965, 1967 и 1977 годов. Восемь подстанций были модернизированы в 2010-2011 годах компанией «Siemens» (ТП № 4, 5, 7, 8, 10, 12, 16, 24).

Рост количества машин на дорогах города (включая автобусы и микроавтобусы), привел к увеличению загрязнения атмосферного воздуха и ухудшению качества жизни населения.

1.2.2 Компоненты Проекта

Основные компоненты программы приоритетных инвестиций (ППИ), предлагаемой для финансирования ЕБРР, включают следующее:

- закупка 190 полностью низковольтных 12-метровых троллейбусов, адаптированных для нужд инвалидов и других уязвимых категорий пассажиров (пожилые люди, дети, беременные женщины), пассажиров, перевозящих детей в колясках, пассажиров с тележками;
- реконструкция 10 ТП;
- замена оборудования депо.

ППИ будет реализована в два этапа:

- Этап 1:
 - закупка 100 низковольтных троллейбусов (длина 12 м);
 - реконструкция шести трансформаторных подстанций;
 - замена оборудования депо (система мойки, система пожаротушения и вспомогательное оборудование);
- Этап 2:
 - закупка 90 низковольтных троллейбусов (длина 12 м);
 - реконструкция четырёх ТП.

Также, за счет средств АЭТ и акимата города Алматы будет проведен ремонт здания и инфраструктуры троллейбусного депо. Ремонт, включая работы по сейсмоусилению, будет включать усиление несущих стен с помощью сетки, усиление перегородок, замену покрытия кровли, замену оконных и дверных блоков, замену ворот, ремонт и замену покрытия полов. Кроме того, с 2019 г. в г. Алматы проводится масштабная работа по реконструкции троллейбусных контактных сетей, которая финансируется за счет бюджета акимата г. Алматы. Проект модернизации троллейбусной сети рассчитан до конца 2022 г. Ремонт здания и инфраструктуры троллейбусного депо и реконструкция троллейбусной контактной сети являются связанными проектами.

1.2.3 Категория проекта по классификации ЕБРР

Предлагаемая программа приоритетных инвестиций и связанные с ней проекты отнесены к проектам категории В, принимая во внимание признаки проектов категории В, как определено в ЭСП ЕБРР, а также учитывая потенциальные будущие экологические и социальные воздействия и риски ППИ и связанных с ней проектов, которые будут незначительными, ограничены существующими площадками и могут быть минимизированы с помощью мер, предложенных в Плане экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ).

1.3 Резюме экологических и социальных воздействий и эффектов Проекта

Намечаемый Проект предусматривает закупку троллейбусов, реконструкцию депо и инфраструктуры, трансформаторных подстанций, а также реализацию мероприятий, направленных на достижение соответствия требованиям ЭСП ЕБРР и соответствующих ТР ЕБРР. В целом, учитывая чувствительность реципиентов, а также характер и объем воздействий и мер по их снижению,

влияние Проекта на состояние окружающей и социальной среды будет различным. Выявленные экологические и социальные воздействия и эффекты Проекта обобщены ниже.

1.3.1 Экологические воздействия и эффекты

Предлагаемый Проект включает в себя закупку троллейбусов, реконструкцию подстанций и закупку оборудования для троллейбусного депо, а также меры по достижению соответствия требованиям Экологической и социальной политики ЕБРР (2019) и требований к производительности. В целом, учитывая чувствительность объектов воздействия, а также характер, масштаб воздействий и меры по их смягчению, воздействия на окружающую среду будут различаться:

- внедрение подхода к управлению окружающей средой, основанного на оценке рисков, повысит эффективность управления и окажет в целом **умеренное положительное воздействие**;
- Проект будет включать в себя закупку автоматизированной автомойки с оборотным водоснабжением, будет иметь **незначительный / нейтральный положительный эффект**, заключающийся в экономии воды на этапе эксплуатации;
- замена старых троллейбусов новыми энергоэффективными троллейбусами окажет **незначительное положительное влияние** на качество атмосферного воздуха из-за снижения выбросов на ТЭЦ (ТЭЦ, расположенные в пределах города Алматы, являются одним из основных источников энергии и выбросов загрязняющих веществ в городе).
- образование не перерабатываемых отходов при списании старых автобусов, окажет **незначительное негативное** влияние на качество воздуха.
- **незначительный положительный эффект** прогнозируется в результате улучшения хранения опасных отходов и материалов за счет реализации мер управления, определенных в ПЭСМ.

1.3.2 Социальные воздействия, эффекты и риски

Оценка ожидаемых социальных воздействий/эффектов/рисков Проекта установила следующее:

- в результате реализации Проекта ожидается благоприятное социальное воздействие от создания новых рабочих мест и содействию занятости в г. Алматы как на этапе строительства (**незначительное благоприятное воздействие**). На этапе эксплуатации не ожидается увеличение штатной численности работников, но Предприятие предпримет меры по увеличению числа женщин-водителей в штате и поставит цели по продвижению женщин на руководящих должностях, в том числе в качестве руководителей высшего звена;
- **значительное благоприятное социальное воздействие** ожидается на этапе эксплуатации в результате повышения качества услуг городского общественного транспорта;
- реализация Проекта позволит повысить мобильность населения и доступность услуг и окажет **значительное благоприятное воздействие** на пассажиров, в том числе маломобильные группы населения, которым станут доступны маршруты, на которых будут использоваться новые низкопольные троллейбусы;
- **пренебрежимо малое неблагоприятное воздействие** будет связано с возможным повышением тарифов за проезд после ввода в эксплуатацию новых троллейбусов;
- **умеренный положительный эффект** на качество жизни населения ожидается от внедрения в рамках Проекта мероприятий, направленных на определение и установление санитарно-защитных зон (СЗЗ) всех депо, принадлежащих ТОО «Алматыэлектротранс», а также закрытие временного автобусного депо в микрорайоне Кайрат.
- выявлены потенциальные риски Проекта различного уровня, которые включают:
 - риск для здоровья и безопасности населения (на этапе строительства), который может быть предупрежден в результате реализации предложенных в ПЭСМ;

- риск (низкий) для здоровья и безопасности работников сторонних организаций (на этапе строительства), который может быть предупрежден в результате реализации предложенных в ПЭСМ;
- риск (низкий до умеренного) для здоровья и безопасности работников (на этапе эксплуатации);
- риск (умеренный) заражения коронавирусной инфекцией для работников, строительных рабочих и пассажиров Предприятия.

2 Экологические воздействия Проекта и меры по их уменьшению

2.1 Экологическое управление

Этапы строительства и эксплуатации

В рамках реализации ПЭСМ будет внедрен риск-ориентированный подход управления экологическими аспектами, установлены цели по снижению воздействий, внедрено природоохранное планирование, разработаны требования к подрядчикам в области управления экологическими аспектами, это окажет **умеренное благоприятное воздействие** в том случае, если перечень мер, предусмотренных ПЭСМ, будет выполняться регулярно и на постоянной основе.

Кроме того, после реконструкции будут пересмотрены уровни воздействий (выбросы, количество и класс опасности отходов, расходы воды). Это позволит устанавливать цели по дальнейшему снижению воздействий и улучшению экологической эффективности Предприятия.

2.2 Выбросы в атмосферу и качество воздуха

Этап строительства

Кратковременное **умеренное негативное воздействие** на качество атмосферного воздуха и население в виде выбросов строительной пыли и шума от работы строительной техники при проведении демонтажа и строительного-монтажных работ ожидается в начале реализации Проекта.

Этап эксплуатации

Троллейбусы не оказывают прямого воздействия на качество атмосферного воздуха из-за отсутствия двигателей внутреннего сгорания. Осуществление намечаемых инвестиций приведет к снижению общих выбросов углекислого газа в городе, если новые энергоэффективные троллейбусы заменят старые троллейбусы.

Изменение количества выбросов углекислого газа в результате замены троллейбусного парка приведено в Табл. 2.1. Ошибка! Источник ссылки не найден..

Табл. 2.1: Потребление электроэнергии и выбросы углекислого газа троллейбусами

Параметр	Потребление электроэнергии		Средние выбросы углекислого газа
Ед. изм.	кВтч/100 км	кВтч/1 км	Тонн CO ₂ eq в год
Существующие троллейбусы	246.6	2.466	406
Новые троллейбусы	200.0	2.000	13,383
Уменьшение	46.6	0.466	392.617

Источник: Мотт МакДональд

Закупка энергоэффективных троллейбусов будет иметь **малое положительное** воздействие на качество атмосферного воздуха в результате снижения выбросов производителями электроэнергии (алматинскими ТЭЦ).

Кроме того, в рамках Плана экологических и социальных мероприятий Проекта, Предприятие оценит и установит размеры санитарно-защитных зон всех эксплуатируемых депо в соответствии с требованиями законодательства РК. При необходимости, АЭТ разработает перечень мер по смягчению потенциальных воздействий для населения от установления СЗЗ.

2.3 Шум

Увеличение количества троллейбусов, движущихся по территории депо, повысит уровень шума на территориях, прилегающих к площадке троллейбусного депо. Предприятие оценит ожидаемый уровень шума, чтобы организовать размер СЗЗ, соответствующий законодательству и, при необходимости, будут приняты меры по снижению воздействий на население.

Учитывая низкий уровень шума, создаваемого электрическими двигателями троллейбусов, не ожидается, что уровень шума будет значительно выше существующего уровня шума в троллейбусном депо и шума, создаваемого автотранспортом, движущимся по дорогам, окружающим территорию депо.

2.4 Водопотребление и сброс сточных вод

Проект включает реконструкцию автомойки. Существующая автомойка депо уже оснащена системой высокого давления и системой оборотного водоснабжения. Ремонт не окажет существенного влияния на потребление воды. Воздействие будет **незначительным** из-за ограниченного расхода воды на автомойке.

Что касается воздействия сточных вод, то не ожидается никаких неблагоприятных или благоприятных изменений. Учитывая, что сточные воды направляются на очистку на городские очистные сооружения, и учитывая небольшой объем этого потока сточных вод, влияние Предприятия на качество воды можно оценить как **незначительное неблагоприятное**.

2.5 Материалы и отходы

Этап эксплуатации

Проект улучшит методы обращения с отходами и материалами, а также будет способствовать их безопасной утилизации. Принимая во внимание правила обращения с отходами, предусматривающие смешанный сбор отходов, ожидается, что текущая практика удаления отходов и материалов без разделения (включая опасные) будет продолжена с **незначительным неблагоприятным воздействием** на окружающую среду.

Ожидается улучшение (умеренный положительный эффект) с точки зрения хранения опасных отходов и материалов в результате организации мест хранения опасных материалов и отходов и реализации мер управления ПЭСМ, которые будут способствовать:

- предотвращению и своевременному реагированию на утечку или разлив опасных материалов
- снижению вероятности загрязнения почвы утечками ПХБ-масел в старых трансформаторах, используемых Предприятием.
- снижению загрязнения почвы и подземных вод в результате вертикального распространения опасных материалов и утечек отходов
- снижению хронической интоксикации обслуживающего персонала при вдыхании паров опасных материалов и отходов, которые хранятся и используются с нарушением требований безопасности.

3 Социальные воздействия и риски Проекта и меры по их уменьшению

3.1 Создание рабочих мест и содействие занятости

ППИ предполагает реконструкцию существующего депо. Привлечение подрядчиков к строительным работам позволит создать временные рабочие места для неквалифицированных строителей, квалифицированных специалистов и инженеров.

Это благоприятное воздействие оценивается как незначительное по величине, поскольку ограниченное количество рабочих мест будет создано на краткосрочный период строительства. Значимость воздействия оценивается как **незначительная**, так как воздействием будет охвачено ограниченное число трудоустраиваемых, в основном неквалифицированных работников с высокой чувствительностью к появляющимся возможностям трудоустройства, учитывая потенциальные шоки, с которыми строительная отрасль в Казахстане может столкнуться в связи с вводимыми ограничениями по распространению коронавирусной инфекции, и как следствие, сокращением возможностей трудоустройства у других подрядчиков в г. Алматы в период пандемии.

Предполагается, что на временные рабочие места в подрядных организациях будут наниматься жители г. Алматы. Социальный эффект от создания рабочих мест и содействия занятости на этапе строительства может быть усилен, если на создаваемые рабочие места в приоритетном порядке будут трудоустраиваться зарегистрированные безработные через центры занятости г. Алматы. Таким образом, ожидаемый благоприятный социальный эффект может быть несколько усилен.

3.2 Повышение качества услуг городского пассажирского транспорта

Этап эксплуатации

Новые троллейбусы будут эксплуатироваться на девяти маршрутах – 1, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 19, 25. Проект улучшит качество обслуживания пассажиров в г. Алматы за счет использования современных комфортабельных и доступных троллейбусов, курсирующих по оптимизированным маршрутам, что будет иметь положительный эффект на пассажиров. Ожидаемые изменения коснутся не менее 92% всего населения г. Алматы (1 977 011 человек), являющихся жителями семи городских округов, обслуживаемых троллейбусными маршрутами Предприятия, а также гостей столицы. Таким образом, величина этого воздействия будет **значительной**. Чувствительность реципиентов воздействия оценивается как **умеренная**, поскольку в Алматы есть альтернативная система муниципальных автобусных маршрутов и услуги по перевозке пассажиров также предоставляют частные операторы микроавтобусов. Кроме того, население может использовать частный автотранспорт, такси или метрополитен города Алматы. Таким образом, значимость данного **благоприятного воздействия оценивается как умеренная**.

При закупке новых троллейбусов предполагается, что в требования к поставщикам будет включено условие по организации обучения для водителей троллейбусов для понимания особенностей и систем новых троллейбусов. Обучение предлагается организовать как курс обучения будущих инструкторов для ограниченного числа водителей. Таким образом, водители, прошедшие этот курс, смогут по возвращению на Предприятие обучить других водителей новых троллейбусов. Кроме того, Предприятие проведет обучение водителей и управляющих автопарком безопасным методам вождения собственными силами и использованием бесплатного профессионального инструментария дорожных рисков, разработанного ЕБРР и доступного в режиме он-лайн на русском языке по ссылке <https://roadrisktoolkit.com/>.

3.3 Повышение мобильности населения

Этап эксплуатации

Проведённый анализ выявил две группы людей с ограниченными возможностями передвижения в Алматы – инвалиды и пожилые люди. Ожидается, что их мобильность улучшится в результате реализации Проекта. Все 190 единиц нового подвижного состава – полностью низкопольные трехдверные троллейбусы, обеспечивающие легкий доступ для инвалидов и других уязвимых категорий пассажиров (пожилых людей, детей, беременных женщин), а также пассажиров, перевозящих детей в колясках, или пассажиров с тележками. В новых троллейбусах будет предусмотрено как минимум одно место для инвалидной коляски и два места для детских колясок или тележек. Место для инвалидной коляски будет оборудовано защитной спинкой, устанавливаемой против хода, и ремнями безопасности. Ремни безопасности будут также предусмотрены на местах для колясок и тележек. На пороге второй двери будет предусмотрен ручной откидной пандус для посадки пассажиров в инвалидной коляске и детских колясок. Минимальная грузоподъемность пандуса – 300 кг. Все эти требования будут включены в технические спецификации для поставщиков.

По маршрутам движения новых троллейбусов расположено в общей сложности 704 остановочных пункта. Высота посадочных площадок позволяет подъезд нового низкопольного подвижного состава. Все автобусные остановки, построенные в годы Советского Союза, были реорганизованы городскими властями. В настоящий момент все остановочные пункты выполнены из стекла, оборудованы пандусами и доступны лицам с ограниченными возможностями и другим маломобильным пассажирам, а в павильонах предусмотрено достаточно места для инвалидного кресла-коляски или детской коляски. Размер посадочных площадок позволяет беспрепятственную посадку и высадку лиц на инвалидных креслах-колясках или пассажиров с детскими колясками. Всего в Алматы проживает 54 752 человека с ограниченными возможностями, в том числе 24 944 женщин-инвалидов. Это означает, что около 8% жителей города имеют ограниченный доступ к услугам городского пассажирского транспорта из-за устаревшего троллейбусного парка, ограничивающего доступ маломобильных граждан к общественному транспорту.

Население пенсионного возраста в Алматы составляет 225 171 человек (63+ (60+)) (или 11% от общей численности населения города), в том числе 70% женщин пенсионного возраста (или 157 093 женщины). Эти люди могли бы получить больше независимости и воспользоваться преимуществом большего выбора благодаря повышению качества услуг и доступности общественного транспорта.

Чувствительность этих социальных реципиентов оценивается как **высокая** с учетом способности этих групп воспринимать предлагаемые изменения или возможности. Масштаб воздействия оценивается как **умеренный**, так как новые троллейбусы будут использоваться на существующих маршрутах в семи районах города. Это означает, что значимость **благоприятного воздействия**, связанного с улучшением мобильности населения, будет **значительной**.

Совместно с администрацией города будет проведена инвентаризация автобусных остановочных пунктов по маршрутам движения новых троллейбусов, чтобы оценить их текущее состояние и оценить доступность остановок для уязвимых участников дорожного движения. Все остановочные пункты, которые не обеспечивают безбарьерную среду, будут перепроектированы или дооборудованы с учетом потребностей маломобильных пассажиров и лиц с ограниченными возможностями, обеспечивая таким образом беспрепятственный доступ к новым троллейбусам.

Предприятием будет развернута информационная кампания, чтобы повысить осведомленность общественности о появлении на городских маршрутах доступных троллейбусов и безбарьерных остановочных пунктов.

3.4 Повышение тарифов на проезд в городском пассажирском транспорте

Этап эксплуатации

Незащищённые и малообеспеченные группы населения (многодетные и неполные семьи, пенсионеры, а также лица без постоянного дохода (дети до 17 лет, безработные и инвалиды)) будут наиболее остро реагировать на потенциальное увеличение стоимости проезда в связи с необходимостью дальнейшего погашения кредита.

Согласно проведённому анализу, в городе проживают следующие группы населения:

- Дети до 15 лет – 487 601 человек.
- Инвалиды – 54 752
- Пенсионеры – 225 171
- Безработные – 53 200 человек, в том числе 14 500 человек безработной молодежи.

Принимая во внимание дифференцированные тарифы, принятые администрацией города для незащищённых или малообеспеченных групп населения и семей с детьми, **потенциальное неблагоприятное воздействие** от повышения тарифов на проезд в городском общественном транспорте оценивается как **незначительное**. Социальными реципиентами Проекта являются все жители города с низким доходом, уязвимость которых оценивается как средняя, поскольку такие группы имеют доступ к различным государственным программам социальной поддержки. Таким образом, **неблагоприятное воздействие** Проекта на малообеспеченные слои населения оценивается как **незначительное**.

Неблагоприятное воздействие Проекта на незащищенные и малообеспеченные группы населения может быть **уменьшено до пренебрежимо малого** в случае продолжения политики дифференцированных тарифов для групп с низким доходом / привилегированных групп, которые могут включать пенсионеров, инвалидов, многодетные семьи, студентов, школьников и т.д. По дифференцированным тарифам незащищенные граждане могут оплачивать до 50% от тарифа или иметь право на бесплатный проезд.

3.5 Риски для здоровья и безопасности населения на этапе строительства

Несмотря на то, что ремонтные работы будут производиться в границах существующей площадки, существует **низкий риск** несчастных случаев и вреда для здоровья населения от воздействия пыли и шума. К таким рискам относятся:

- риск несчастных случаев со строительной техникой, работающей и движущейся на площадку и с нее;
- риск несчастных случаев при земляных работах;
- риски для здоровья, связанные с загрязнением и выбросами пыли во время строительных и демонтажных работ;
- риски несанкционированного доступа на строительные площадки.

Предприятие включит в тендерную документацию и стандартные положения договоров с подрядными организациями (и их субподрядчиками), привлекаемыми к реализации Проекта, условие о соблюдении природоохранного законодательства, а также экологические требования к проведению строительно-монтажных работ по Проекту в соответствии с требованиями ЕБПР, а также положения, определяющие ответственность за обеспечение безопасности населения и контроль соответствия проектным решениям и нормативным требованиям в части охраны здоровья и безопасности населения на этапе строительства.

3.6 Риски для здоровья и безопасности работников сторонних организаций этапа строительства

Реконструкция подстанций сопряжена с рисками, связанными с работниками подрядчиков Проекта. Эти риски касаются условий труда на стройплощадке, охраны труда и техники безопасности во время строительства. Такая группа социальных реципиентов имеет высокую чувствительность и может зависеть от условий трудового договора, несоблюдением охраны труда в (суб)подрядных компаниях, условий проживания, несвоевременной выплаты или невыплаты заработной платы и других проблем, возникающих в результате несоблюдения Закона о труде РК и стандартов МОТ.

Кроме того, особое внимание следует уделять подготовке к работам с трансформаторами, трансформаторным маслом, маслоприемниками и грунтами, загрязненными маслом, потенциально содержащим ПХБ.

Предприятие проведет аудит трансформаторного масла на содержание ПХБ и разработает план действий по обращению с ПХБ.

Предприятие наймет квалифицированного лицензированного подрядчика для работ с маслами, содержащими ПХБ или материалами и отходами, загрязненными ПХБ.

Предприятие также может поручить эти работы собственному персоналу, но в этом случае этот персонал должен пройти обучение в лицензированном учебном центре и быть обеспечен специальными средствами защиты. Потенциальное **неблагоприятное воздействие** на здоровье рабочих оценивается как **значительное** до того, как будут применены рекомендуемые меры по смягчению последствий.

3.7 Риски для здоровья этапа эксплуатации

Опасности и риски для здоровья работников на этапе эксплуатации будут подробно определены и оценены после разработки и внедрения процедуры по идентификации и оценка опасностей и рисков.

Основными опасностями для работников депо будут ручной инструмент и ремонтное оборудование; опасные вещества, взрывоопасное газовое оборудование новых автобусов, работающих на СПГ, и горюче-смазочные материалы, движение транспортных средств по территории, взаимодействие с водой и моющими средствами при мойке и уборке автобусов.

Основными опасностями для водителей будут взрывоопасное газовое оборудование новых автобусов, электрооборудование, ручной инструмент, движение транспортных средств (риск дорожно-транспортных происшествий), а также конфликты с пассажирами и другими участниками дорожного движения.

Уровень рисков оценивается как **умеренный или высокий** и должен быть подтвержден для каждого риска в ходе работы по идентификации опасностей и оценке рисков на этапе реализации Проекта. Риски для здоровья работников, связанные с эксплуатацией депо и троллейбусов будут уменьшены до **низкого** или **умеренного уровня** внедрением иерархии мер контроля рисков, качественного планирования мероприятий по охране труда и безусловного выполнения мер контроля.

Риски для здоровья населения будут управляться путем выполнения мероприятий ПЭСМ. АЭТ оценит и установит размер СЗЗ всех депо, находящихся в его управлении. При необходимости Предприятие разработает перечень мероприятий по смягчению последствий для населения от установления размеров СЗЗ.

3.8 Риск заражения коронавирусной инфекцией для работников, пассажиров и строительных рабочих

Принимая во внимание текущую практику управления, профилактики и контроля коронавирусной инфекции на Предприятии и потенциально в подрядных организациях, а также опасность и скорость

распространения коронавирусной инфекции, данный риск оценивается **высоким**. Проектом предусмотрен перечень мер, направленных на профилактику коронавирусной инфекции для работников, пассажиров и подрядчиков, основанный на рекомендациях международных организаций по охране здоровья и профессиональных сообществ транспортной отрасли.

4 Управление, мониторинг и отчетность

Предприятие будет нести общую ответственность за выполнение мероприятий ПЭСМ и проведение регулярного мониторинга на различных этапах реализации Проекта. Будут разработаны экологические и социальные требования к проведению строительно-монтажных работ по Проекту и подрядные организации должны будут обеспечить соблюдение указанных требований. В период строительства Предприятие будет проводить регулярный мониторинг работы подрядчиков в области охраны окружающей среды, охраны здоровья и безопасности, управления рабочей силой и соблюдения трудового законодательства. С этой целью Предприятие определит ответственных по охране окружающей среды, охране труда и безопасности, трудовым и социальным отношениям, которые на этапе строительства будут отвечать за управление и мониторинг деятельности подрядчиков, планирование и осуществление ежемесячных проверок. Каждая подрядная и субподрядная организация, выбранная для производства строительно-монтажных работ, назначит ответственных за охрану окружающей среды, охрану труда, работу с жалобами населения и работу с трудовыми жалобами, которые будут ежемесячно готовить и предоставлять отчетность в ТОО «Алматыэлектротранс» по соответствующим аспектам. Предприятие будет тщательно рассматривать всю отчетность, предоставляемую подрядчиками для контроля соблюдения установленных требований.

Предприятие разработает, внедрит и будет использовать в своей работе следующие стандарты системы экологического менеджмента и системы управления охраны труда:

- Политика;
- Стандарт по планированию мероприятий;
- Стандарт по идентификации и оценке опасностей и рисков;
- Стандарт по мониторингу и отчетности.

Реализация и контроль мероприятий по уменьшению воздействия, которые предусмотрены для этапа эксплуатации, будут осуществляться в рамках указанных стандартов системы экологического менеджмента и системы по управлению охраной труда и прочих действующих инструкций и процедур Предприятия в этой области.

Предприятие разработает и внедрит следующие политики, процедуры и планы:

- На уровне организации:
 - Политика по охране окружающей среды;
 - План обучения персонала в области охраны окружающей среды;
 - Политика в области охраны труда и безопасности;
 - План обучения персонала охране труда;
 - Программа мониторинга, контроля и отчетности в отношении инвестиционной программы;
 - Экологические и социальные требования к поставкам товаров и услуг;
 - Кадровая политика;
 - Политика недопущения насилия по признаку пола и домогательств (включая механизм подачи и рассмотрения анонимных обращений от работников);
 - Политика равных возможностей на рабочем месте;
 - Процедура приема и рассмотрения трудовых жалоб и обращений работников;
 - План мероприятий по ремонту существующих сантехнических и бытовых помещений, находящихся в неудовлетворительном состоянии и поддержанию их в работоспособном состоянии;

- План обращения с опасными материалами и отходами;
- План обращения с маслами, включая порядок безопасного хранения и замены;
- План действий по ликвидации проливов нефтепродуктов;
- План восстановления почв (в случае обнаружения загрязнения);
- План использования средств индивидуальной защиты;
- План мероприятий по выводу трансформаторов, содержащих ПХБ, из эксплуатации;
- План обучения водителей правилам безопасного вождения и обеспечению безопасности пассажиров во время движения, информирования во время движения, остановки и начала движения, входа и выхода пассажиров (включая инвалидов и лиц с ограниченными возможностями), решению конфликтных ситуаций;
- План обучения водителей и другого персонала, взаимодействующего с электрическим (газовым) оборудованием;
- План мероприятий, направленных на минимизацию выявленных опасностей заражения COVID-19;
- На уровне Проекта:
 - Экологические и социальные требования к проведению строительно-монтажных работ по Проекту;
 - Процедура мониторинга соответствия поставщиков, привлекаемых к реализации инвестиционной программы, трудовым нормам Республики Казахстан и Европейского Союза в отношении безопасности и запрета на использование детского и принудительного труда в организациях поставщиков;
 - Процедура работы с жалобами и обращениями населения;
 - План взаимодействия с заинтересованными сторонами.

5 Раскрытие информации

5.1 Где можно найти информации о Проекте?

Консультации и взаимодействие с общественностью будут проводиться на регулярной основе в течение всего периода подготовки и реализации программы приоритетных инвестиций. Подготовлен План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС), где определены основные заинтересованные стороны и предусмотрено обеспечение необходимого уровня раскрытия информации, в том числе о потенциальных воздействиях Проекта. ПВЗС будет периодически анализироваться и обновляться по ходу реализации Проекта. В случае включения в программу новых компонентов или изменения ранее запланированных мероприятий, ПВЗС будет скорректирован и доведен до сведения заинтересованных сторон.

ПВЗС включает следующую информацию:

- общие сведения о Проекте, предлагаемых инвестициях и связанных проектах;
- национальные и международные требования к проведению консультаций и раскрытию информации;
- определение и анализ заинтересованных сторон и методов взаимодействия с ними;
- программу по обеспечению взаимодействия с заинтересованными сторонами, включая методы и подходы, необходимые ресурсы и запланированные мероприятия;
- механизм подачи и рассмотрения жалоб;
- мониторинг и отчетность о выполнении мероприятий ПВЗС.

Подготовка и раскрытие информации об инвестиционной программе будет осуществляться с использованием следующих методов:

- информация о целях, характере и масштабах Проекта и сроках реализации – размещается на интернет-сайте Предприятия (<https://aet.kz/>) на протяжении всего периода реализации Проекта;
- Нетехническое резюме – размещается на интернет-сайте Предприятия (<https://aet.kz/>), а также предоставляется по запросу;
- План взаимодействия с заинтересованными сторонами – размещается на интернет-сайте Предприятия (<https://aet.kz/>), а также предоставляется по запросу;
- Ежегодные отчеты по экологическим и социальным аспектам реализации Проекта – направляются в ЕБРР.

5.2 Как и у кого можно получить дополнительную информацию о Проекте?

На Предприятии назначен руководитель по работе с общественностью (далее – РРО), который отвечает за организацию диалога с затрагиваемыми группами населения и заинтересованными сторонами на всех этапах реализации Проекта. РРО организует встречи и консультации с заинтересованными сторонами с целью информирования о сути Проекта, ходе его реализации, результатах и воздействиях Проекта.

Любые вопросы, комментарии, замечания и предложения по программе приоритетных инвестиций можно направлять в адрес РРО почтой, электронным сообщением, по факсу или телефону как указано ниже в Табл. 5.1:

Табл. 5.1: Контактные данные РРО

Сведения	Контактные данные РРО
Ф.И.О.	
Должность	

Сведения

Контактные данные РРО

Организация

Адрес

Телефон/факс

E-mail

Если у вас есть вопросы или вы хотите, чтобы вас включили в состав заинтересованных сторон Проекта, или желает получить дополнительную информацию о программе приоритетных инвестиций ТОО «Алматыэлектротранс, пожалуйста свяжитесь с РРО по указанным выше контактными данными.

5.3 Как и кому направлять жалобы или обращения?

В рамках подготовки Проекта разработан механизм работы с обращениями граждан. Чтобы подать жалобу или обращение, необходимо заполнить бланк для жалоб и обращений и направить его на имя РРО любым из удобных способов (почтой/электронной почтой/по факсу) по адресу, как указано выше в пункте 5.2 **Ошибка! Источник ссылки не найден.** Бланк для жалоб и обращений можно запросить у РРО, скачать форму на интернет-сайте Предприятия, а также взять из Приложения А в ПВЗС.

Организация и контроль работы с обращениями граждан, поступающими в связи с реализацией Проекта, а также организация и проведение расследований по жалобам (в случае необходимости) входят в обязанности РРО.

Кроме того, жалобы от пассажиров можно направлять:

- Общественная приемная акимата города Алматы: 1308; +7 727 338 33 88
- по телефону ТОО «Алматыэлектротранс – WhatsApp +7 (708) 630-15-18

Полученные по вышеуказанным каналам жалобы, связанные с реализацией ППИ, будут регистрироваться и передаваться РРО.

Все жалобы будут рассмотрены в течение 14 дней, в случае необходимости проведения расследования возможно продление сроков на период не более 30 дней.

