

Расширение аэропорта Алматы

Краткое содержание отчета ОВОСиСС

Август 2021

Mott MacDonald
10 Fleet Place
London EC4M 7RB
United Kingdom

T+44 (0)20 7651 0300
mottmac.com

TAV Airports Holding
Vadi Istanbul Cendere
Street No: 109 2C Blok
34485 Sariyer / Istanbul
Turkey

Mott MacDonald Limited.
Registered in England and Wales no. 1243967.
Registered office: Mott MacDonald House,
8-10 Sydenham Road, Croydon CR0 2EE, United Kingdom

Расширение аэропорта Алматы

Краткое содержание отчета ОВОСиСС

Август 2021

Запись о выпуске и изменении

Пересмотренное Изменено Составитель Проверяющий Утверждающий Описание и исправленное издание

A	30/04/2021	T. Cheung L. Bagshaw	J. Stroud	F. Kilmurray	Первый выпуск для комментария клиента
B	14/05/2021	T. Cheung J. Stroud	J. Stroud	F. Kilmurray	Первый выпуск для комментария кредитора
C	20/08/2021	T. Cheung	J. Stroud	F. Kilmurray	Обновлено в комментариях
D	25/08/2021	T. Cheung	J. Stroud	J. Stroud	Для раскрытия

Ссылка на документ: 100100464 | NTS | Rev D Аэропорт Алматы

Класс информации: Стандартный

Данный документ выпущен только для стороны, заказавшей его, и для конкретных целей, связанных с вышеупомянутым проектом. На него не должны полагаться другие стороны или использовать его для каких-либо других целей.

Мы не несем никакой ответственности за последствия того, что на данный документ будет полагаться любая другая сторона, или он будет использован для любой другой цели, или будет содержать любую ошибку или упущение, вызванное ошибкой или упущением в данных, предоставленных нам другими сторонами.

Данный документ содержит конфиденциальную информацию и запатентованную интеллектуальную собственность. Он не должен показываться другим сторонам без согласия с нашей стороны и стороны, заказавшей его.

Введение

TAV Airports Holding Co. (TAV) завершает процесс покупки международного аэропорта Алматы, Казахстан. В рамках покупки предлагается расширение существующих терминальных мощностей, включая новый международный терминал и модернизацию существующего терминала, чтобы преобразовать его во внутренний терминал. Новый международный терминал будет построен там, где в настоящее время находится VIP-терминал, и визуализацию этого можно увидеть на Рис. 1 Здание VIP-терминала будет перенесено в пределах аэропорта, как описано в разделе "Наследие" ниже. Строительные работы будут включать сопутствующую инфраструктуру, такую как изменение дорог, удаление растительности и модернизация дренажа.

Рисунок 1: Визуализация наземного вида нового международного терминала



Источник: TAV, 2020

Чтобы понять влияние предлагаемой застройки на окружающую среду и людей в районе вокруг аэропорта, компания Mott MacDonald при поддержке EcoSocio Analysts LLC от имени TAV провела оценку экологического и социального воздействия (ОВОСиСС /ESIA). В ОВОСиСС оценивается экологическое и социальное воздействие проекта и излагаются меры по смягчению воздействия, которые схема должна включать для снижения потенциально негативных воздействий. В этом сводном документе используются нетехнические термины для представления результатов ОВОСиСС. Для получения полной информации об оценках следует обращаться к основному отчету ОВОСиСС.

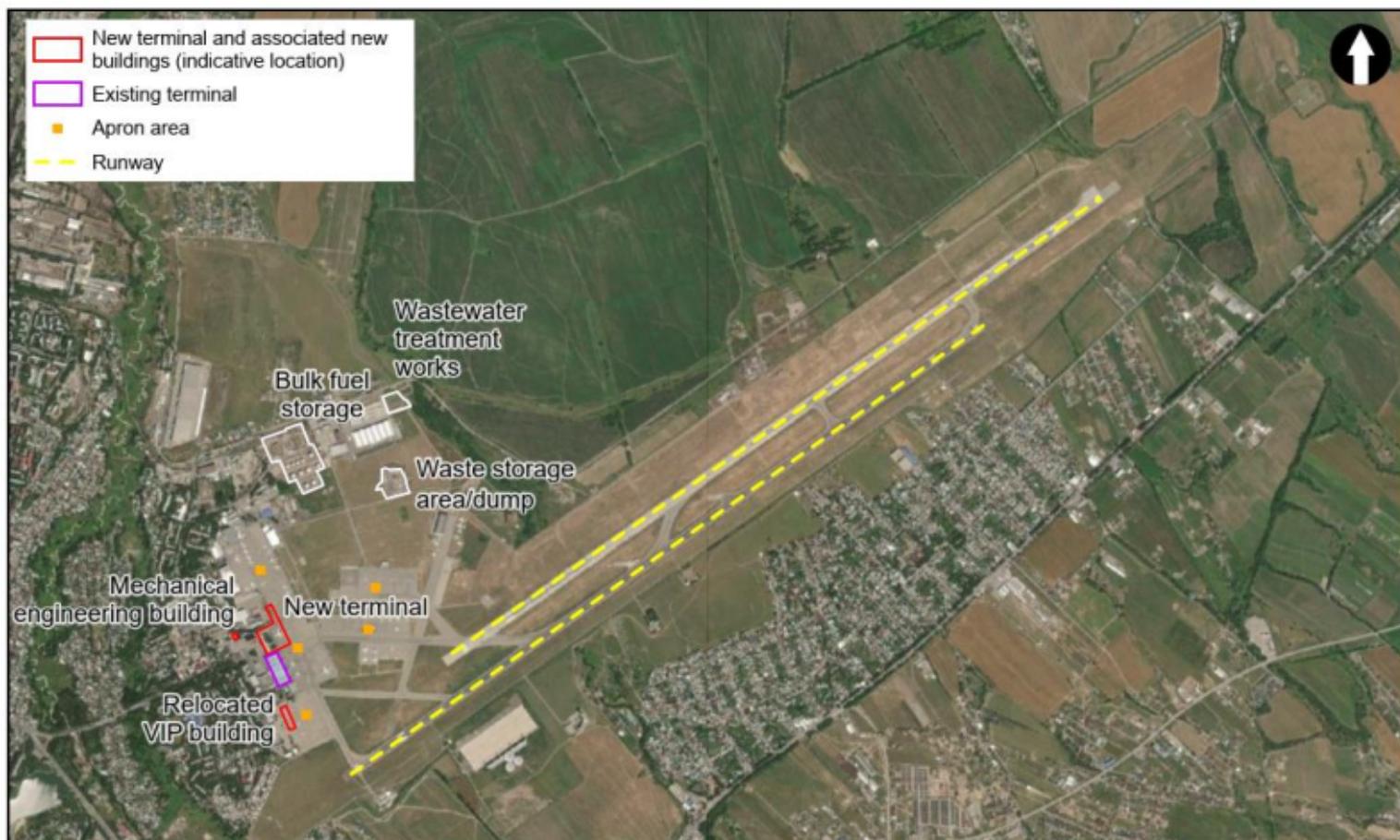
Финансирование для этого проекта запрашивается у Международной финансовой корпорации (МФК/IFC) и Европейского Банка реконструкции и развития (ЕБРР); как таковые, их международные стандарты и требования были соблюдены при проведении оценок.

Место нахождения

Аэропорт расположен примерно в 12 км к северо-востоку от центра Алматы, на окраине города. Он граничит с открытой территорией и жилыми поселками.

Аэропорт расположен к северу от поселка Гульдала и к северо-востоку от других районов города, в том числе Тбилисской и Колхозного, все из которых находятся в пределах более широкой области Алматы. Рисунок 2 предоставляет информацию о местоположении и выбранных объектах аэропорта.

Рисунок 2: План территории Аэропорта Алматы



Источник: Mott MacDonald, 2021

В настоящее время аэропорт состоит из двух параллельных взлетно-посадочных полос, перронов (включая рулежные дорожки и места стоянки самолетов), вертолетных площадок и связанных с ними объектов и инфраструктуры. К ним относятся автостоянки, очистные сооружения, другие здания (например, складские помещения, машиностроение, авиадиспетчерская служба, ангары, пожарная часть и офисы) и складские помещения. Топливный склад аэропорта с соответствующими железнодорожными подъездными путями и наземными трубопроводами расположен в северной части аэропорта.

Проект

Самый загруженный аэропорт Казахстана, аэропорт Алматы в настоящее время обслуживает более 34 авиакомпаний, в том числе узловые операции для национальной казахстанской авиакомпании Air Astana. В 2019 году аэропорт зафиксировал 6,4 млн пассажиров, 58000 кг грузов и 60 055 авиаперевозок. В настоящее время TAV стремится расширить пропускную способность аэропорта в связи с прогнозируемым увеличением количества пассажиров.

Нынешний терминал с объектами как для международных, так и для внутренних пассажиров выходил на операционную мощность в 2019 году до пандемии COVID-19. Это означало необходимость дополнительных объектов. Хотя число пассажиров в настоящее время снижается из-за пандемии, ожидается, что число пассажиров восстановится до 2024 года, когда вновь потребуются новые объекты. Этот проект позволит расширить объекты терминала для обработки возросшего числа пассажиров.

Предлагаемый новый международный терминал будет вмещать до восьми миллионов пассажиров в год, в то время как существующий терминал сможет обслуживать до восьми

миллионов внутренних пассажиров в год. Это позволит обеспечить общую годовую пассажировместимость обоих терминалов до 16 миллионов пассажиров в год.

Оценка

ОВОСиСС для Проекта проводилась в соответствии с соответствующим законодательством Казахстана и соответствует международным рекомендациям по передовой практике в области разработки международных ОВОСиСС (в частности, Стандарты деятельности МФК и Требования к деятельности ЕБРР).

Кроме того, в Казахстане была проведена национальная оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС) с целью получения разрешений на начало строительных работ. Национальная ОВОС была представлена в местное самоуправление Алматы; на момент написания отчета по оценке на некоторые работы получены согласования, на остальные ожидаются. Остальная часть этого документа будет посвящена подведению итогов международной ОВОСиСС.

В международной ОВОСиСС были учтены существующие экологические и социальные условия и то, как они могут измениться в связи со Схемой. Оценка также определила меры, которые можно использовать для уменьшения последствий, которые могут иметь эти изменения, известные как «смягчение последствий».

Разделы для оценки

Оценка была разбита по разделам, чтобы отразить объем ОВОСиСС, согласованный с кредиторами проекта. Эти разделы следующие:

- Водные ресурсы
- Геология и почвы
- Изменение климата
- Биоразнообразие
- Качество воздуха
- Парниковые газы
- Шум и вибрация
- Социальная и профессиональная безопасность и охрана труда
- Культурное наследие
- Совокупный эффект

Водные ресурсы

При оценке водных ресурсов учитывалось, как водные ресурсы в пределах участка будут затронуты во время строительства и эксплуатации Проекта.

Ожидается, что во время строительства Проект возрастет риск загрязнения поверхностных вод в результате аварийных разливов.

Во время строительства Проекта будут предприняты следующие меры для смягчения этих потенциальных эффектов:

- Тщательное планирование строительной площадки (в том числе для транспортных средств, прибывающих на / с площадки), чтобы минимизировать риск попадания загрязнения в местный ручей или реку, включая чрезвычайные меры в случае разлива на месте, чтобы остановить его распространение.
- Удаление пыли на объекте для снижения риска попадания почвы или материалов в местные реки и ручьи, которые могут заблокировать их и вызвать наводнения.
- Мониторинг качества воды в течение срока действия Проекта. Это помогает гарантировать, что любые потенциальные загрязнители, возникшие из Проекта, не нанесут вред окружающей среде.

В процессе эксплуатации в связи с прогнозируемым ростом числа рейсов возрастет вероятность случайных разливов или утечек масел или вредных жидкостей, что может нанести ущерб качеству воды как поверхностных, так и грунтовых вод. Кроме того, увеличение числа пассажиров приведет к увеличению объема сточных вод, образующихся на территории терминалов и самолетов. Для управления этими последствиями во время эксплуатации будут реализованы следующие меры:

- Продолжать использование определенных зон для погрузки и разгрузки (если речь идет о токсичных веществах), включая заправку и техническое обслуживание вспомогательных транспортных средств, чтобы можно было тщательно контролировать любые случайные разливы, чтобы предотвратить их попадание в реки или ручьи.
- Выращивать подходящие растения на открытых поверхностях почвы, чтобы ограничить попадание загрязненного материала в близлежащие водотоки, поскольку растения помогают связывать почву.
- Тщательно контролировать сброс жидкости с площадки в местные реки и ручьи, обеспечивая наличие соответствующих разрешений на это в безопасных пределах.
- Внедрить программу мониторинга качества поверхностных, подземных и сточных вод, включая ведение учета.
- Будет разработан план предотвращения аварийного загрязнения, включая подготовку персонала для обеспечения правильного использования аварийного оборудования и протоколов.

Риск наводнений из-за увеличения площади застройки низкий, так как большинство работ проводится на уже застроенных землях. Однако риск наводнений из рек требует дальнейшего изучения.

После реализации вышеуказанных мер воздействие разливов, утечек и загрязнения на местные реки, ручьи и грунтовые воды будет минимальным.

Геология и почвы

Была проведена оценка для определения воздействия строительства Проекта на геологию и почвы. Это место использовалось в качестве аэропорта, в том числе для бывшего военного использования, по крайней мере, в течение последних 60 лет. Следовательно, историческое загрязнение потенциально присутствует в земле в аэропорту. Поскольку строительные работы приведут к нарушению грунта, существует вероятность наличия вредных загрязнений и их нарушения во время работ.

В целях предотвращения вреда людям от загрязнения почвы и окружающей среды были разработаны меры по смягчению последствий, в том числе следующие:

- Колеса транспортных средств, покидающих площадку, будут промыты, чтобы предотвратить распространение почвы и поверхностных материалов с площадки за ее пределы.
- Отходы будут надлежащим образом обрабатываться и правильно храниться, чтобы свести к минимуму воздействие опасных отходов, загрязняющих почву.
- Будет проведено исследование почвы, чтобы понять качество почвы и грунтовых вод, затронутых во время строительства, чтобы определить, присутствует ли загрязнение и, следовательно, требуются меры по восстановлению.

После реализации вышеуказанных мер по смягчению последствий воздействия строительства на геологию и почвы будет сведено к минимуму.

Изменение Климата

Была проведена оценка для определения воздействия изменения климата на работу Проекта. Ожидается, что изменения в погодных условиях негативно повлияют на аэропорт, поскольку рейсы уязвимы к экстремальным погодным условиям (таким как гроза, сильный ветер или проливной дождь). Более высокие температуры летом сделают аэропорт менее комфортным для пассажиров и рабочих. Однако зимы будут менее холодными, что уменьшит перебои в работе из-за снега и льда и будет менее дискомфортным для рабочих и пассажиров зимой.

Ожидается, что инфраструктура аэропорта пострадает от экстремальных погодных явлений, таких как повышенная нагрузка на инфраструктуру из-за более высоких температур. Ожидается, что будет больше сильных осадков; такие события увеличивают риск затопления поверхностными водами и сокращают доступ для операций.

Меры по смягчению последствий для управления этими воздействиями включают:

- Обеспечить адекватный дренаж для управления повышенным риском наводнений на участках с твердым покрытием из-за более сильных дождей.
- Дополнительный мониторинг за счет использования систем раннего предупреждения и планов действий в случае опасности для сокращения задержек из-за экстремальных погодных условий.
- Для основных систем будет предусмотрена молниезащита, а также соответствующие резервные источники питания на случай сбоя.
- Обеспечить, чтобы кондиционирование воздуха было частью проекта нового здания терминала, чтобы предотвратить перегрев и дискомфорт персонала и пассажиров в зданиях.
- Взлетно-посадочные полосы, здания, подъездные пути и пешеходные дорожки будут контролироваться наблюдателем. Это позволяет проводить обычные проверки, такие как визуальные осмотры и обследования, для отслеживания рисков сбоев и принятия соответствующих мер при необходимости.

После реализации мер по смягчению последствий, отмеченных выше, изменение климата окажет минимальное воздействие на аэропорт, работников и пассажиров.

Биоразнообразие

В оценке биоразнообразия учитывались воздействия на среду обитания, растения и животных. Текущие среды обитания в аэропортах состоят из твердых зарослей и участков с растительностью, управление которыми осуществляется с целью снижения риска для операций аэропорта, связанного с перемещением диких животных. При строительстве нового терминала будут заняты лишь небольшие участки растительности, а большую часть территории будут занимать существующие здания или твердый грунт.

Во время строительства животный мир (природа) может быть потревожен движением строительной техники, вызывающим повышенный шум, свет и вибрацию, а также земляными работами. Однако этот проект не затронет экологически охраняемые объекты или редкие места обитания.

Для управления этими воздействиями меры по смягчению включают следующее:

- Управление работами на объекте, чтобы минимизировать риск разливов или загрязнения, в соответствии с мерами по смягчению последствий, определенными для водной среды, почв и геологии.
- Глубокие раскопки будут закрыты или ограждены, чтобы предотвратить доступ диких животных и людей (в том числе в ночное время). Проверки раскопок на

предмет пойманных в ловушку диких животных будут проводиться два раза в неделю.

- Для уменьшения беспокойства птиц и млекопитающих будут приняты меры по снижению шума и минимизации искусственного освещения.
- Проведение проверки на наличие гнездящихся птиц перед удалением растительности в сезон размножения птиц.
- Сведение к минимуму травм / гибели диких животных в результате столкновения с транспортными средствами за счет обучения персонала.
- Предотвращать распространение чужеродных инвазивных видов неместного происхождения путем повышения осведомленности и внедрения эффективных практических мер по минимизации риска.

В рамках работы аэропорта увеличится воздушное и транспортное движение. Это приводит к повышенному риску столкновений с дикой природой, а также к беспокойству дикой природы из-за повышенного загрязнения, шума, искусственного освещения и вибрации. Чтобы справиться с этим воздействием, меры по снижению воздействия включают следующее:

- Пересмотреть существующие процедуры управления пастбищами и пестицидами, чтобы расширить возможности для сохранения биоразнообразия, при этом тщательно соблюдая баланс между необходимостью минимизировать риск столкновения с дикими животными.
- Обеспечение надлежащей и эффективной реализации текущих мер аэропорта по минимизации риска столкновения с птицами (включая управление пастбищами и использование методов отпугивания птиц).

После реализации вышеуказанных мер по смягчению воздействия, значительного влияния на среду обитания, растения и животных не будет.

Качество воздуха

Была проведена оценка для рассмотрения потенциальных последствий для качества воздуха как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации Схемы. Была проведена оценка для рассмотрения потенциальных последствий для качества воздуха как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации Проекта.

Было установлено, что в ходе строительных работ будет образовываться пыль. Для управления этим воздействием меры по борьбе с пылью станут частью управления строительной площадкой, включая распыление воды на запыленные поверхности и укрытие хранящихся материалов, которые могут создавать пыль.

В результате строительных работ на участок будут заезжать строительные автомобили, а также в ходе строительных работ будут использоваться транспортные средства и оборудование. Выбросы, производимые этими транспортными средствами и оборудованием, будут сведены к минимуму за счет использования современного, хорошо обслуживаемого оборудования. Будут соблюдаться национальные стандарты выбросов.

В ходе функционирования Проекта ожидаемое увеличение рейсов и связанное с этим увеличение движения транспортных средств в аэропорт и из аэропорта, а также внутри него приведет к увеличению выбросов в атмосферу.

Для решения этой проблемы будет разработан план контроля выбросов, в котором будет указано, как аэропорт будет снижать выбросы по мере увеличения объема авиаперевозок. Он будет включать меры по использованию воздушными судами вспомогательных силовых установок (ВСУ) - бортовых генераторов, которые производят выбросы - и

использованию эксплуатационного строительного оборудования аэропорта. Кроме того, будет разработан план управления оперативным дорожным движением, чтобы свести к минимуму доступ в аэропорт из-за загрязнения частных транспортных средств.

После реализации мер по смягчению воздействия большинство последствий считается минимальным. Однако увеличение загрязнения отрицательно скажется на жителях, проживающих рядом с улицей Майлина, в результате увеличения количества автомобильного транспорта, подъезжающего к аэропорту в рамках его эксплуатации.

Парниковые газы

Была проведена оценка потенциальных выбросов парниковых газов (ПГ), связанных со строительством и эксплуатацией Проекта. ПГ - это газы в атмосфере, которые удерживают тепло. Эти газы возникают в природе, но деятельность человека, сжигающего ископаемое топливо (например, бензиновые и дизельные автомобили, самолеты), приводит к образованию ПГ, что увеличивает количество этих газов в атмосфере. Это приводит к изменению погодных условий, например, к повышению температуры. На долю транспортного сектора приходится около 7% национальных выбросов ПГ в Казахстане, при этом ожидается рост выбросов от самолетов.

Во время строительства Проекта выбросы парниковых газов будут происходить от производства и транспортировки материалов. Для смягчения этой проблемы приоритет будет отдан материалам, которые приводят к меньшим выбросам ПГ, потребности в транспортировке (материалов и людей) будут сведены к минимуму, а устойчивые методы строительства (такие как повторное использование материалов, которые в противном случае были бы выброшены) будут поощряться посредством образования/подготовки.

Во время работы схемы выбросы парниковых газов будут происходить в результате использования энергии в терминале и использования воздушных судов. Сюда входят выбросы от использования ВСУ; они обычно используются, когда самолет находится на стоянке, где нет возможности подключить электричество от терминала. Другими источниками выбросов являются двигатели самолетов, транспортные средства на территории аэропорта, дорожные транспортные средства, следующие в/из аэропорта, и строительное оборудование.

Для снижения выбросов парниковых газов в ходе эксплуатации Проекта будут реализованы следующие меры по смягчению воздействия на окружающую среду:

- Воздушные суда, подсоединенные к пассажирским трапам в терминалах, будут использовать кондиционер и электричество, подаваемое с терминала, вместо необходимости использования ВСУ воздушных судов.
- Время работы ВСУ будет тщательно контролироваться. Время работы ВСУ будет сокращено на 50% (с 40 минут до 20 минут до взлета и с 20 минут до 10 минут после приземления), где это возможно. По прогнозам, это позволит сократить выбросы из аэропорта на 0,3% в год.
- Будут приняты меры по повышению энергоэффективности для снижения потребностей терминалов в отоплении, охлаждении и электроэнергии.
- Использовать возобновляемые источники энергии на площадке, где это возможно.
- Увеличение числа устойчивых и эффективных методов транспортировки за счет плана оперативного управления движением.
- Поощрять разработку и внедрение более экономичных воздушных судов и устойчивых источников топлива.

Несмотря на эти меры, выбросы парниковых газов из аэропорта во время эксплуатации будут продолжаться. По мере развития новых технологий в будущем у аэропорта могут

появиться возможности для дальнейшего снижения эксплуатационных выбросов парниковых газов.

Шум и Вибрация

Воздействие шума и вибрации были оценены для соседних участков Схемы. Ожидается, что строительные работы на площадке вызовут временные проблемы с шумом и вибрацией для чувствительных объектов. Для управления шумом и вибрацией, которые могут возникнуть в результате строительства Проекта, были приняты меры по смягчению последствий, включающие следующее:

- Будет разработан план управления шумом, согласно которому шумные работы должны быть тщательно спланированы и проводиться только в дневное время, чтобы минимизировать беспокойство местных жителей. Другие меры будут включать выключение оборудования, когда оно не используется, тщательное планирование поставок и т.д.
- Строительные работы будут проводиться в соответствии с наилучшими практическими средствами контроля шума и вибрации (т. е. Избегание дублирования этапов деятельности).
- В ходе строительства и эксплуатации будут соблюдаться международные рекомендации по уровню шума.
- Подготовка процедур для рассмотрения жалоб на шум и вибрацию, чтобы предприятия могли реагировать на жалобы соседей.

Во время эксплуатации стационарная установка и увеличенное дорожное движение будут создавать шум, который может повлиять на местных жителей. Для решения этой проблемы были приняты меры по смягчению последствий, включающие:

- Планировка участка Проекта должна быть разработана с использованием рельефа местности и сооружений, включая стационарные установки, для минимизации потенциального воздействия на местное население.
- Соблюдать уровни шума, установленные МФК, посредством оперативного мониторинга шума. После реализации вышеуказанных мер по снижению воздействия, все воздействия на чувствительные объекты считаются несущественными.

Движение самолетов в процессе эксплуатации также будет создавать шум, хотя этот вопрос рассматривался в отдельном исследовании. Меры по снижению шума ограничены, особенно с учетом того, что аэропорт уже функционирует. Для защиты жителей от шума самолетов на земле будет установлен шумозащитный барьер.

Социальная сфера

Была проведена оценка, чтобы выяснить, какое влияние может быть оказано на местное население, работников, пассажиров аэропорта и предприятия в результате реализации Проекта.

Строительство

В ходе строительства Проекта будет создано 1 109 временных рабочих мест (как квалифицированных, так и неквалифицированных). Это будет способствовать развитию местной экономики благодаря использованию местных поставщиков и приезду неместных работников, которые будут тратить местные средства на товары и услуги, что принесет временный экономический эффект. Однако привлечение иностранных работников может привести к перебоям в работе местных служб, таких как здравоохранение, в случае увеличения числа случаев заболевания COVID-19 на местах.

Некоторые предприятия, расположенные в терминале аэропорта, могут быть вынуждены временно закрыться на время проведения ремонтных работ. Кроме того, в ходе реконструкции могут произойти временные или постоянные изменения в пассажиропотоках через терминал аэропорта, что может привести к перебоям в работе предприятий. Чтобы минимизировать это воздействие, с предприятиями будут проведены консультации и оказана поддержка в случае необходимости временного или постоянного переезда в новый терминал. Во время ремонта указатели помогут пассажирам найти магазины и услуги, если пассажиропоток будет нарушен.

Во время строительства местное население может быть временно потревожено, например, шумом или увеличением дорожного движения. Однако, благодаря тщательному управлению строительными работами, воздействие на местное население будет сведено к минимуму.

Существует вероятность негативного воздействия на благополучие, безопасность и трудовые права строителей. Благодаря внедрению передовой международной практики, это будет тщательно регулироваться на протяжении всего этапа строительства.

После реализации вышеуказанных мер по снижению воздействия, социальное воздействие во время строительства будет соответствующим образом минимизировано.

Эксплуатация

В ходе эксплуатации TAV планирует оптимизировать штатное расписание и сократить масштабы производства. Поскольку уровень безработицы в Алматы растет, ожидается, что процесс сокращения коснется некоторых оперативных сотрудников. Будут приняты меры по разработке политики сокращения расходов, соответствующей передовой практике. Эти вопросы будут подготовлены в ходе консультаций с затронутыми сотрудниками, органами власти и правительством (при необходимости).

Однако после открытия нового терминала в аэропорту будет создано до 800 постоянных рабочих мест для жителей Алматы и соседних населенных пунктов на различных должностях, связанных с новым терминалом. Кроме того, Проект позволит увеличить объем международного и внутреннего туризма, что укрепит туристический бизнес, гостиничных операторов, а также местные кафе и рестораны. Все это принесет пользу экономике региона и поможет снизить уровень безработицы.

Увеличение воздушного и автомобильного движения может привести к изоляции некоторых населенных пунктов. Будет разработан План управления дорожным движением, чтобы рассмотреть, как наилучшим образом минимизировать воздействие на местные дороги. Это будет включать будущие исследования дорожного движения и работу с местными акиматами, чтобы понять, какое воздействие окажет рост числа пассажиров, и что можно сделать для управления негативным воздействием на местные дороги и местность.

После реализации вышеуказанных мер по снижению воздействия, социальное воздействие во время эксплуатации будет сведено к минимуму.

Риски в области охраны труда и безопасности здоровья

Риски в области охраны труда и безопасности здоровья (ОТиБЗ) связаны с опасностями для работников и населения, возникающими в ходе строительства и эксплуатации Проекта.

Работы по сносу и строительству могут представлять риск для строительного персонала и нанятых работников, например, несчастные случаи с оборудованием и инструментами. Риск, связанный со сносом и строительными работами, также может повлиять на здоровье и безопасность людей, которые живут или ходят в непосредственной близости от стройплощадки. Система управления охраной труда TAV Construction гарантирует, что любой риск для персонала или населения будет сведен к минимуму.

Существует повышенный риск передачи COVID-19 при тесном контакте людей друг с другом. Поскольку строители пользуются магазинами и услугами, их риск заражения COVID-19 возрастает. Будут приняты меры по минимизации передачи инфекции между сотрудниками и максимальному использованию больших или открытых пространств.

Известно, что гендерное насилие и домогательства имеют место в транспортном секторе, как в отношении работающих женщин, так и пассажиров, пользующихся транспортом. Под руководством TAV аэропорт разработает политику, процедуры, кодексы поведения и протоколы для решения этой проблемы. Инциденты будут регистрироваться, чтобы помочь аэропорту минимизировать любые подобные риски. О происшествиях можно будет сообщать конфиденциально.

На этапе эксплуатации будут возникать риски для здоровья и безопасности персонала и пассажиров, использующих аэропорт. Это может включать управление рисками пожара, стихийных бедствий, способов эксплуатации здания, использования оборудования или обрушения зданий. Выявленные риски будут смягчены в рамках системы управления охраной труда и безопасностью TAV и местных требований.

После реализации вышеуказанных мер по смягчению последствий, риски в сфере охраны труда будут сведены к минимуму.

Культурное наследие

Существующее здание VIP-терминала, построенное, вероятно, в 1950-х годах, является объектом культурного наследия. Несмотря на то, что здание изменило свою первоначальную форму и поэтому имеет ограниченную ценность, многие его элементы имеют историческое значение.

Согласно Проекту предлагается перенести VIP-терминал на новое место примерно в 475 м к югу от его нынешнего местоположения (Рис. 3). Перестроенный терминал будет включать в себя черты наследия существующего здания и будет повторять тот же архитектурный дизайн.

Воздействие на культурное наследие включает деконструкцию самого здания и восстановление ключевых элементов на отдельном месте. Потенциальное воздействие на наследие связано с возможным повреждением конструкции здания и его декоративных элементов. Также существует вероятность того, что в результате работ на участке будут нарушены ранее не обнаруженные археологические остатки в земле.

Рисунок 3: Изменение местоположения VIP-терминала



Источник: TAV, 2021

Для минимизации этого воздействия будет разработана "методическая справка", в которой будут четко описаны осторожные методы перемещения элементов здания на новое место. Работы будут проводиться под наблюдением эксперта по наследию, чтобы обеспечить защиту объектов наследия. Эксперт по наследию также оценит использование традиционных методов восстановления объектов наследия и проконтролирует архивирование, включая цифровое сохранение, до того, как будут произведены какие-либо изменения в здании.

Помимо VIP-терминала, существует небольшой риск того, что захороненные археологические памятники могут быть найдены там, где проводятся земляные работы. Хотя считается, что это место имеет низкий уровень риска, в случае обнаружения таких находок будет разработана и внедрена "Процедура случайных находок". Это позволит защитить любые находки от влияния работ на них и обеспечить их сохранение и изучение.

После реализации вышеуказанных мер по смягчению воздействия воздействие на культурное наследие будет соответствующим образом минимизировано.

Зонирование территории

Предлагается зонировать территории вокруг аэропорта для регулирования строительства и эксплуатации. Это необходимо для обеспечения безопасности работы аэропорта и для того, чтобы помочь справиться с шумовым воздействием самолетов вблизи аэропорта. Планируется, что эти зоны будут введены в действие к 2023 году.

Предлагаются следующие зоны:

- **Санитарно-защитная зона:** Это территория, где будет наблюдаться повышенное шумовое воздействие из-за работы аэропорта, и которая ограничивает будущую застройку, чтобы минимизировать воздействие повышенного уровня шума на жителей. В настоящее время считается, что эта зона находится на расстоянии 500 м от аэропорта, хотя соответствующий размер СЗЗ подлежит дальнейшему рассмотрению.
- **Зона авиационной безопасности:** предназначена для контроля землепользования с целью обеспечения того, чтобы строительство не влияло на безопасность воздушных судов, совершающих полеты в аэропорту. Она будет включать в себя территорию в радиусе 4 км от ближайшей точки взлетно-посадочной полосы и 15 км от контрольного пункта аэропорта. Это будет согласовано и реализовано правительством Казахстана.
- Рекомендуемые Участки общественной безопасности и Зоны общественной безопасности должны ограничить любое будущее строительство вблизи взлетно-

посадочных полос из-за рисков для общественной безопасности, связанных с авиакатастрофами. Они будут иметь ширину до 350 м от конца взлетно-посадочных полос общей длиной до 3000 м.

В настоящее время неизвестно, потребует ли Правительство Казахстана переселения существующих землепользователей в рамках реализации этих зон. Если это потребуется, то планы по восстановлению жизнеобеспечения и переселению будут разработаны и реализованы в соответствии с международными стандартами, как того требуют кредиторы Проекта. Это будет включать в себя тщательные консультации и процесс раскрытия информации.

Совокупный эффект

Совокупный эффект - это когда одно и то же место, экологический фактор или группа людей подвергаются одновременному воздействию нескольких экологических или социальных факторов.

Международная ОВОСиСС включала рассмотрение множественных воздействий, происходящих в одном и том же месте, что могло усилить ощущаемое экологическое или социальное воздействие. Например, резидент может одновременно испытывать увеличение выбросов как воздуха, так и шума. Эти эффекты называются «совокупным эффектом внутри проекта».

Было выявлено, что значительные совокупный эффект внутри проекта является результатом увеличения шума и выбросов в атмосферу от рабочего дорожного движения и увеличения количества рейсов, которые в совокупности окажут влияние на жителей улицы Майлина.

Это будет регулироваться путем реализации уже описанных мер по снижению воздействия как на качество воздуха, так и на шум.

ОВОСиСС также включала обзор других строительных проектов в районе аэропорта Алматы для определения совокупного экологического и социального воздействия. Например, несколько проектов могут производить шумовые выбросы, которые могут повлиять на одних и тех же жителей. Такие эффекты называются «совокупный эффект между проектами». В ходе оценки предполагалось, что все выявленные проекты будут построены и эксплуатироваться одновременно.

К другим рассматриваемым проектам относятся «Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД)» и «Многоэтажный жилой комплекс Карят».

Значительный совокупный эффект между проектами был определен как воздействие на местное население в Гулдала и вдоль улицы Майлина в связи с увеличением количества автотранспорта, выбросов в атмосферу и шума как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации.

Для смягчения этих воздействий рекомендуется, чтобы аэропорт совместно с другими проектами рассмотрел возможность комбинированного смягчения воздействия, например, скоординированные планы по трафику, выбросам и мониторингу для минимизации выявленных воздействий.

План управления окружающей и социальной средой

План управления окружающей и социальной средой (ESMP) был разработан для определения мер по управлению деятельностью в рамках проекта с целью минимизации экологических и социальных рисков как на этапе строительства так и на эксплуатации. В ESMP изложены меры и планы, за выполнение которых отвечают как TAV так и TAV Construction; это включает в себя независимый мониторинг и отчетность перед кредиторами о реализации экологического и социального менеджмента.

Что будет дальше?

Будет реализован план раскрытия информации в соответствии с международными стандартами, и комментарии относительно Проекта и ОВОСиСС будут приветствоваться. Информация об ОВОСиСС, ее выводах и о том, где к ней получить доступ, будет предоставлена заинтересованным сторонам, в том числе местному населению.

Объявления будут размещены в местных газетах, на местном радио и на сайте аэропорта в течение одной недели с указанием даты, времени, информации о доступе и ссылки на онлайн-открытое совещание, а также ссылки на раскрытые документы и информацию о том, как написать комментарии. Это будет сделано таким образом, чтобы уязвимые группы населения, такие как пожилые люди, инвалиды, женщины, семьи с низким доходом и группы меньшинства, были осведомлены о мероприятии и приглашены. Письма-приглашения будут направлены местным природоохранным органам, неправительственным организациям (НПО) и другим заинтересованным сторонам Проекта для участия в мероприятии (мероприятиях) по раскрытию информации по ОВОСиСС.

По истечении 30 дней после раскрытия информации и периода консультаций, ответы будут обобщены, и ОВОСиСС документация будет доработана. Будет опубликована таблица комментариев и ответов, содержащая информацию о том, каким образом в окончательном варианте ОВОСиСС были учтены отзывы заинтересованных сторон. Окончательный отчет и документация ОВОСиСС будут опубликованы на веб-сайте аэропорта.