

Схема-2 Поперечное сечение дороги, предусмотренное в Генплане

Исследовательская Группа JICA проинформировала участников встречи о том, что она провела встречу с Азиатским Банком Развития (АБР), где разъяснила цель проекта, которая заключается в улучшении дорожного движения посредством расширения существующей автодороги Душанбе – Бохтар с двух существующих полос до четырех полос для движения. Далее Группа разъяснила невозможность строительства 6-полосной дороги на совместном участке за счет японского проекта ввиду крайне низкой целесообразности и потребности, тем более принимая во внимание тот факт, что Генеральный план города Бохтар, реализация которого рассчитана до 2035 года, не имеет точного графика с точки зрения обеспечения финансирования.

В ответ на данное разъяснение, представители Исполнительного органа местной государственной власти города Бохтар отметили, что на указанном участке, дорога так или иначе должна иметь 6 полос для движения, и что 4-полосная дорога на данном участке, в принципе, не рассматривается.

Исследовательская Группа JICA запросила, чтобы представители Исполнительного органа местной государственной власти города Бохтар подтвердили позицию администрации города Бохтар по следующим пунктам:

- В рамках японского проекта будет предусмотрена дорожная конструкция, которая будет отвечать требованиям 6-полосной дороги, т.е. на случай, когда Генеральный план будет фактически реализован;
- Тем не менее, в японском проекте в эксплуатацию будет сдана 4-полосная дорога. На оставшейся ширине, необходимой для создания 6-полосной дороги, будут размещены обочина (полоса для движения на малых скоростях) и тротуар. При этом в рамках проекта также будут предусмотрены дренажные лотки с обеих сторон дороги;
- В будущем, когда Генеральный план будет реализован, предусмотренные данным планом элементы в виде зеленой полосы, второстепенной дороги и тротуара, будут построены Таджикской стороной;
- Вышеуказанное предложение показано в Схеме-3.

R.W

9.0

J.O



Схема-3 Предложение Исследовательской Группы JICA

Результаты встречи были подытожены следующим образом:

- В случае предложения, выдвинутого Исследовательской Группой JICA, дорога и другие сопутствующие элементы, построенные за счет японского проекта, могут быть в таком же виде интегрированы в Генеральный план, когда он будет реализован, тем самым быть использованы в дальнейшем. Данное предложение требует обсуждения с JICA.
- По освещению и другим сопутствующим элементам, обустройство таковых будет решено по результатам обсуждений с JICA.
- Исполнительный орган местной государственной власти города Бохтар принял данное предложение.
- Исполнительный орган местной государственной власти города Бохтар согласился оперативно подготовить необходимую информацию по Генеральному плану, после того, как Исследовательская Группа JICA подготовит и представит перечень вопросов.

Протокол составлен
 Такахиро МИЯЗАКИ
 Проектирование придорожных сооружений
 Исследовательской Группы JICA

R.W

9.0

J.O

MINUTES OF MEETING

Of JICA Survey Team

For the Project for Rehabilitation of Kizilkala – Bokhtar Section of Dushanbe –Bokhtar Road
with the Department of Traffic Police of the Ministry of Internal Affairs
of the Republic of Tajikistan on discussion of traffic safety issues

Dushanbe

May 24, 2018

Participated

Department of Traffic Police:

Razhabzoda Sh.,	Deputy Head, Department of traffic police of the MIA
Kholov A.,	Chief Adviser to the Head, Department of traffic police of the MIA
Khasanzoda S.,	Head, Traffic Supervision Division (TSD)
Safarov I.,	Chief Traffic Officer, TSD
Dzhabborov F.,	Chief Traffic Officer, TSD
Shamsov S.,	Traffic Officer, TSD
Teshaev N.,	Traffic Officer, TSD

Ministry of Transport:

Ziyoev B.	Chief Specialist, Traffic Safety Division
-----------	---

JICA Survey Team:

Robinson SHRESTHA	Road and Pavement Design
Junichiro OGAWA	Deputy Chief Consultant
Suguru IWAMA	Transport Planning
Tamotsu KUROSAWA	Process and Design Verification
Zhanybek Satkynaliev	Interpreter

Deputy Head of the Department of Traffic Police (further DTP) of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Tajikistan Mr. Razhabzoda Sh. has opened the meeting and welcomed all participants, then has expressed gratitude on behalf of the Head of DTP to the Government of Japan represented by JICA for the aid to the Republic of Tajikistan. The Team in its turn has thanked DTP for warm reception and organization of the meeting, and explained the purpose of the meeting, which is to confirm the traffic safety associated issues necessary for Outline Design and road construction works under the captioned Project. After greeting each other, the Parties got into discussion of the issues, described below.

9.0

J.O

1. Design speed and restricted speeds

Team has explained that for design speed the AH Standards will be applied which is 60~100km/h depending on the category and terrain of the area.

Further there has been noted that for assurance of traffic safety the Team finds appropriate to restrict the speed in settlements to 40km/h.

Representatives of DTP have informed that according to the traffic rules of Tajikistan the restricted speed in settlements is 60km/h. They also have noted that it would be appropriate to apply this rule to the project section in order to avoid traffic jams and to provide appropriate level of traffic. Besides, representatives of DTP have informed participants of the meeting about traffic accidents on the project section for the last three years (2015~2017). In particular, for the mentioned period there have occurred 14 accidents in which 4 died and 14 had been wounded. As a result of cartographic analysis there have been defined the accident-concentrated points. Those are 86, 87, 89 and 91 km of Dushanbe – Bokhtar Road. At 87km for the mentioned period, there have occurred 3 accidents (pedestrian knockdown) and 2 car-collision accidents. The analysis of registered accidents shows that among others, one of the reasons for them is the lack of walkways and the nonsufficient width of carriageway.

Based on abovementioned information, the Team proposed to apply restricted speed in settlements 60km/h and to equip the road with rumble strips before the pedestrian crossings. Near schools and pre-school facilities, the traffic speed can be restricted to 40km/h. This proposal has been accepted by DTP.

The Team requested DTP to provide copies of reports and analysis data on traffic accidents on the project section. Representatives of DTP have noted that the mentioned documents will be provided after receiving official request from Ministry of Transport and the Team.

2. Proposed Cross Section

Representatives of DTP have informed that according to the requirements of SNiP the width of lanes on the roads Category 1-B should be 3.75m. However taking into account the necessity to provide consistency with ADB section, as well as with AH Standards the proposed 3.5m is acceptable. Besides there have been noted that within the boundaries of Bokhtar city the road should have a median strip for strengthening the traffic safety. Since this issue concerns the Master Plan of Bokhtar city, to discuss and settle the issue the meetings among related parties including DTP, Local authority of Bokhtar city, MOT and the Team are required.

With regard to the necessity of such meetings the Team has not expressed objections.

To the statement of representatives of DTP that the installation of metal guardrails between walkway and carriageway is necessary to prevent pedestrian-related accidents, the Team replied that this issue will be taken into account and the results will be informed to DTP in written.

3. U-turn lane and Design Vehicle

Representatives of DTP have noted that for prevention and assurance of smooth traffic the Design Vehicle for U-turn points should be 20m. This issue DTP had raised with regard to ADB sections and stressed the necessity to include this parameter into their project. Discussions on this issue had been conducted with MOT. The results of those discussions can be received from MOT, if necessary. Besides, according to GOST, an interval between U-turns can be 3km instead of proposed 1.5km. The Team together with DTP will need to coordinate this issue depending on location of settlements. Regarding this issue the Team has expressed an opinion that abovementioned circumstances will be taken into account when deciding the parameters of U-turns.

4. Traffic Signals

Concerning the traffic signals and intersection where it is planned to be installed the DTP has expressed its opinion as follows:

- ◆ Traffic signals can be re-used after completion of the project;
- ◆ In case if a median strip will be provided on this section the necessity of traffic signals on this section will be lower than now. This issue requires additional consideration;
- ◆ In case if traffic signals will be provided on project section, there is a request to consider the possibility to apply adaptive traffic signals like those which had been installed by Japanese companies in Voronezh city, Russia;
- ◆ To put into project the underground or overground pedestrian crossing instead of pedestrian crossing (“zebra”).

On reply to this statement the Team explained that in Grant projects provided by the Government of Japan, due to limits of funds, the minimum-required conditions are implemented. Based on this, the issue on traffic signals, overground and underground pedestrian crossings will be considered in future, and at present stage the pedestrian crossing will be provided in the project.

5. Road-crossing Structure

The Team has noted that on this issue pedestrian crossings («zebra») will be the main decision. At the same time before each such crossing there will be provided the rumble strips.

Regarding the equipment the road with rumble strips DTP has noted that they are efficient from the point of view of safety strengthening, and such efficiency is confirmed by real examples on other roads. Therefore application of such strips in this project is just welcomed. DTP has also noted the necessity to regulate by law the issues related to application of traffic safety elements including rumble strips and speed control bumps.

6. Street Light

Regarding the issue to provide street light in each settlement along the project section the Team has informed that it will appropriately conduct discussions with JICA QH in Tokyo after what a decision

on this issue will be made. Concerning the sections out of settlements, to provide safety at nighttime, on both the median strip and the edge of carriageway there will be provided the road reflectors. In case if equipment of each settlement with street light due to the lack of funds will be impossible, the road reflectors on such sections will be applied instead.

This proposal has been accepted by DTP.

7. Other traffic facilities

Regarding other traffic facilities including traffic signs, road marking, safety posts, traffic signals, guardrails, etc., the Team has requested appropriate standards.

On reply to this, representatives of DTP have stated that related SNiP and regulations will be provided to the Team in accordance with established procedures.

8. Bus Bay

Regarding this issue the Team has stated that in Outline Design the bus bays are provided at the same locations as existing ones. Concerning the facility itself, they may not be covered by the project.

DTP has accepted this statement and expressed an opinion that presence of bus bays raise the level of road service. With regard to equipment the road with additional bus bays there will be necessary to agree this issue with MOT and local authorities.

9. Intersection plan at Entrance to Bokhtar city

Regarding the traffic planning at intersection at entrance to Bokhtar city there has been noted that it is necessary to conduct additional discussions with MOT and other related parties. There has also been noted that the intersection plan developed by ADB can be referred to for solution of this issue.

10. Road Management during the Construction

Representatives of DTP have noted that the DTP will provide every assistance in terms of traffic management and its safety during construction stage. At the same time it has been stated that for proper traffic management during construction works there will be required to follow the requirements of SNiP and related regulations, as well as to coordinate the construction schedule with DTP in advance.

11. Other issues

The Team has informed that bridges and syphons will be replaced by new ones. At the same time the bridges are planned to be replaced by culverts.

At the end of the meeting the Parties thanked each other for the meeting and expressed their readiness to further close cooperation for successful implementation of the project and for the sake of the Nation of the Republic of Tajikistan.

9.0

J.O

This Minutes of Meeting has been composed in Russian and signed in 2 copies, one for each Party.

Deputy Chief Consultant
JICA Survey Team

First Deputy Head, Department of Traffic Police
Ministry of Internal Affairs
Republic of Tajikistan

_____ Junichiro OGAWA
«____» May 2018

_____ Sh. A. RAZHABZODA
«____» May 2018

Minutes of meeting has been composed by
Suguru IWAMA
Transport Planning
JICA Survey Team

9.0

J.D

28/7 - 3084
30.05.18

ПРОТОКОЛ

Встречи Группы Подготовительного Исследования Японского Агентства
Международного Сотрудничества «JICA» по Проекту Реабилитации участка Кизилкала –
Бохтар автодороги Душанбе – Бохтар с сотрудниками Управления ГАИ МВД
Республики Таджикистан по вопросам безопасности дорожного движения

г. Душанбе

24 мая 2018 г.

Участвовали:

Управление ГАИ МВД Республики Таджикистан:

Раджабзода Ш.А.	Первый замначальника Управления ГАИ
Холов А.С.	Старший советник начальника Управления ГАИ
Хасанзода С.А.	Начальник отдела дорожного надзора УГАИ
Сафаров И.А.	Старший Госавтоинспектор ОДН УГАИ
Джабборов Ф.Х.	Старший Госавтоинспектор ОДН УГАИ
Шамсов С.А.	Госавтоинспектор ОДН УГАИ
Тешаев Н.И.	Госавтоинспектор ОДН УГАИ

Министерство транспорта Республики Таджикистан:

Зиёев Б.А.	Главный специалист
------------	--------------------

Исследовательская Группа JICA :

Робинсон ШРЕСТА	Проектирование дорог и дорожной одежды
Джюничиро ОГАВА	Заместитель Главного Консультанта
Сугуро ИВАМА	Планирование дорожного движения
Тамоцу КУРОСАВА	Планирование дорожного движения
Жанибек Саткиналиев	Переводчик

На встрече выступил заместитель начальника Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан г-н Ражабзода Ш., который поприветствовал всех присутствующих, после чего поблагодарил от имени Начальника Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан представителей Исследовательской Группы JICA (далее Группа) за организацию данной встречи, и Правительство Японии в лице JICA за оказываемую помошь Республике Таджикистан. Исследовательская Группа JICA, в свою очередь, поблагодарила Управление ГАИ МВД Республики Таджикистан за теплый прием и организацию встречи, и разъяснила цель визита, которая заключается в согласовании вопросов обеспечения дорожного движения

Д.О.

Я.Д

Д.О

при проектировании и дорожно-строительных работах в рамках указанного проекта. После приветствия стороны перешли к обсуждению вопросов:

1. Расчетная скорость и ограничение скорости

Группа разъяснила, что относительно расчетной скорости будут применяться нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог, согласно которым она составляет от 60 до 100км/ч в зависимости от категории дорог и рельефа местности.

Далее было отмечено, что для обеспечения безопасности дорожного движения Группа считает целесообразным ограничивать скорость движения в населенных пунктах до 40км/ч.

Представители Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан проинформировали, что согласно действующим в Республике Таджикистан правилам дорожного движения ограничение скорости в населенных пунктах составляет 60км/ч. Они также отметили необходимость применения данной нормы к проектному участку во избежание образования заторов и обеспечения надлежащего уровня потока. Кроме того, представители Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан ознакомили участников встречи с данными о дорожно-транспортных происшествиях на проектном участке за последние 3 года (с 2015 по 2017 гг.). В частности, с 2015 по 2017 гг. на проектном участке совершено 14 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых 4 человека погибло, и 14 получили ранения. В ходе картографического анализа определены места концентрации ДТП. Это 86-й, 87-й, 89-й и 91-й км автодороги Душанбе – Бохтар. На 87-км за указанный период зарегистрировано 3 ДТП с наездом на пешехода и 2 ДТП со столкновением автомашин. По 89-му км зафиксировано 1 ДТП с наездом на пешехода. Анализ зарегистрированных ДТП показывает, что наряду с другими, одной из причин ДТП, совершенных на указанных участках, являются отсутствие тротуаров и недостаточная ширина проезжей части.

Исходя из вышеизложенной информации, Группа предложила применить ограничение скорости в населенных пунктах 60км/ч и предусмотреть обустройство шумовых полос перед пешеходными переходами. Вблизи школьных и дошкольных учреждений можно ограничить скорость движения до 40км/ч. Данное предложение было принято Управлением ГАИ МВД Республики Таджикистан.

Группа запросила копии отчетов и анализов ДТП в проектируемом участке. Представители Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан отметили, что указанные документы будут

Д.О.

Р.О

Д.О

представлены после получения запроса от Министерства транспорта и Группы.

2. Предлагаемый поперечный профиль

Представители Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан проинформировали, что согласно требованиям СНиП ширина полос движения на дорогах категории 1-Б должна составлять 3,75 м. Однако принимая во внимание необходимость согласованности параметров автодороги с проектным участком Азиатского Банка Развития (АБР), а также с нормами проектирования Азиатских автомобильных дорог, планируемая проектом ширина одной полосы движения в 3,5 м принимается. Кроме того было отмечено, что в черте города Бохтар, в целях повышения безопасности дорожного движения, необходимо предусмотреть обустройство разделительной полосы. Поскольку данный вопрос касается Генплана г. Бохтар, для согласования вопроса необходимо провести встречи с участием заинтересованных сторон, в том числе Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан, Хукумата г. Бохтар, Министерства транспорта Республики Таджикистан и Группы.

Относительно необходимости проведения таких встреч, Группа возражений не высказала.

На заявление представителей Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан о том, что для предотвращения ДТП, связанных с наездом на пешеходов, необходимо обустройство металлических ограждений между тротуаром и проезжей частью, Группа ответила, что данный вопрос будет принят во внимание и что о результатах Управление ГАИ МВД Республики Таджикистан будет проинформировано в письменном виде.

3. Полоса для разворота и расчетный автомобиль

Представители Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан отметили, что для предотвращения ДТП и обеспечения беспрепятственности потока движения, за расчетный автомобиль для определения параметров обустройства участков для разворота необходимо брать 20м. Данный вопрос Управление ГАИ МВД Республики Таджикистан поднимало и по отношению к участкам АБР и подчеркивало необходимость закладки указанных параметров в проект. Обсуждения на этот счет проводились с Минтрансом. Результаты обсуждений, по необходимости, могут быть получены у данного ведомства. Кроме того, согласно ГОСТ, интервал между местами для разворота может быть 3км вместо 1,5км, предлагаемых Группой в проекте дороги. Группа вместе с сотрудниками Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан должны будут согласовать данный вопрос в зависимости от расположения населенных пунктов.

Д. О.

Д. О.

Д. О.

По данному вопросу Группа выразила мнение, что указанные выше обстоятельства будут приняты во внимание при определении параметров мест для разворота.

4. Светофор

Относительно светофора и соответствующего перекрестка на проектном участке, Управление ГАИ МВД Республики Таджикистан обозначило свою позицию следующим образом:

- ◆ Светофорные объекты могут быть использованы по завершении проекта;
- ◆ В случае обустройства разделительной полосы на соответствующем участке, необходимость обустройства рассматриваемый перекресток светофором будет ниже, чем сейчас. Данный вопрос требует дополнительного изучения;
- ◆ При обустройстве проектный участок светофором, просьба рассмотреть возможность применения адаптивных светофоров подобно тем, которые были установлены японскими компаниями в г. Воронеж Российской Федерации;
- ◆ Предусмотреть обустройство подземного или надземного пешеходного перехода вместо перехода через дорогу («зебра»).

В ответ на данную позицию Группа разъяснила, что в Грантовых проектах, предоставляемых Правительством Японии, ввиду ограниченности средств, реализовываются минимально требуемые условия. Исходя из этого, вопрос по светофору, подземному и надземному переходам будет рассматриваться в будущем, а на данном этапе будет заложен в проект пешеходный переход.

5. Решения по переходу через дорогу

Группа отметила, что по данному вопросу за основу будет браться решение в виде пешеходных переходов («зебра»). При этом перед каждой «зеброй» предусмотрены шумовые полосы для повышения безопасности пешеходов.

По обустройству дороги шумовыми полосами Управление ГАИ МВД Республики Таджикистан отметило, что они имеют хороший эффект с точки зрения повышения безопасности, что подтверждено фактическими примерами на других автодорогах. Их применение на данном проекте только приветствуется. Управление ГАИ МВД Республики Таджикистан также отметило необходимость регулирования на законодательном уровне вопросов, касающихся применения элементов дорожной безопасности, в том числе указанных шумовых полос и «лежащих полицейских».

6. Дорожное освещение

Д. О.

Д. О.

По вопросу обустройства освещения во всех населенных пунктах, расположенных вдоль проектного участка, Группа проинформировала, что она проведет соответствующие обсуждения с головным офисом ЛСА в Токио, после чего будет принято решение по данному вопросу. Относительно участков вне населенных пунктов, для обеспечения безопасности движения в темное время суток, на разделительной полосе и с краю проезжей части по обоим направлениям предусмотрены светоотражающие элементы (катафоты). В случае невозможности обустройства освещения во всех населенных пунктах вдоль проектного участка ввиду ограниченности средств, не покрытые участки будут заменены на указанные катафоты.

Данное предложение было принято Управлением ГАИ МВД Республики Таджикистан.

7. Технические средства регулирования дорожного движения

По техническим средствам регулирования дорожного движения, в том числе дорожным знакам, дорожной разметке, направляющим сигнальным столбикам, светофорам, ограждениям и т.д., Группа запросила соответствующие нормы.

На данный запрос Представители Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан заявили, что соответствующие СНиП и нормативные документы будут представлены Группе в установленном порядке.

8. Автобусная остановка

По данному вопросу Группа заявила, что в эскизном проекте автобусные остановки предусмотрены на тех местах, где расположены существующие. Относительно конструкции автобусных остановок, есть вероятность, что она не будет предусмотрена проектом.

Управление ГАИ МВД Республики Таджикистан приняло указанную позицию и выразило мнение, что наличие остановочных пунктов повышают уровень дорожного сервиса. Относительно обустройства дополнительных остановочных пунктов, необходимо согласовывать с Минтрансом и местными органами государственной власти.

9. Обустройство перекрестка на въезде в г. Бохтар

По вопросам организации дорожного движения на перекрестке на въезде в г. Бохтар было отмечено, что необходимо проводить дополнительные обсуждения с Минтрансом и другими заинтересованными сторонами. Также было отмечено, что ранее составленный АБР план перекрестка может послужить основанием в данном вопросе.

Д.О.

Р.Д

Д.О

10. Управление и организация дорожного движения во время дорожно-строительных работ

Представители Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан отметили, что окажут всяческое содействие при производстве работ по реконструкции автодороги по вопросам организации дорожного движения и его безопасности. При этом было отмечено, что для надлежащей организации дорожного движения при строительных работах необходимо следовать требованиям СНиП и нормативных документов по линии регулирования дорожного движения, а также заблаговременно согласовывать график работ с Управлением ГАИ МВД Республики Таджикистан.

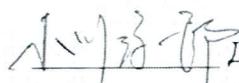
11. Прочие вопросы

Группа проинформировала о том, что на месте существующих мостов и дюкеров предусмотрены новые сооружения. При этом мосты предполагается заменить на трубы прямоугольного сечения.

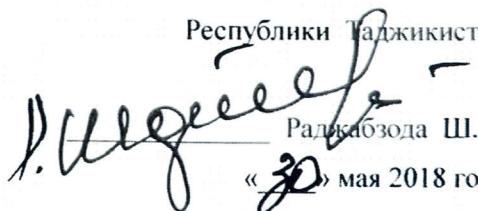
В завершение встречи стороны обменялись словами благодарности за организацию встречи и выразили готовность к дальнейшему тесному сотрудничеству для успешной реализации проекта и во благо народа Республики Таджикистан.

Данный протокол подготовлен на русском языке и подписан в двух экземплярах, по одному для каждой из сторон.

Заместитель Главного Консультанта
Исследовательской Группы JICA


Джюнитири ОГАВА
«30» мая 2018 года

Первый заместитель начальника
Управления ГАИ МВД
Республики Таджикистан


Раджабзода Ш.А.
«30» мая 2018 года

Протокол составлен
Сугуру ИВАМА
Планирование дорожного движения
Исследовательская Группа JICA

Я.О

Д.О

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ
ПО ПОДГОТОВИТЕЛЬНОМУ ИССЛЕДОВАНИЮ
ПО ПРОЕКТУ
РЕАБИЛИТАЦИИ УЧАСТКА КИЗИЛКАЛА - БОХТАР
АВТОДОРОГИ ДУШАНБЕ - БОХТАР
В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН**

Группа Подготовительного Исследования, уполномоченная выполнить работы по Эскизному Проекту (именуемая далее Группа) по заданию Японского Агентства Международного Сотрудничества (JICA), выполнила полевые исследования, изучила существующие документы и провела ряд обсуждений с исполнительным агентством и другими заинтересованными ведомствами по объему и основным принципам, а также по техническим аспектам Проекта реабилитации участка Кизилкала – Бохтар автодороги Душанбе – Бохтар в Республике Таджикистан.

Настоящий документ подписан между Группой и Министерством транспорта (именуемом далее МТ) для подтверждения обоюдного понимания и согласия по вопросам, описанным в Дополнении-1.

г. Душанбе, 9 июня 2018 г.

Мирзоев С.Б.
Первый заместитель министра
Министерство транспорта
Республика Таджикистан

Ръёхей Ватанабе
Главный Консультант
Группа Подготовительного Исследования
Японское Агентство Международного
Сотрудничества (JICA)

9.0

3.0

1. Общие вопросы

1.1 Начальный Отчет

Группа разъяснила и МТ поняло и согласилось с содержанием Начального Отчета, представленного Группой 12 апреля 2018 года.

1.2 Согласованность с другими планами

Концепция проектирования настоящего проекта обеспечит, насколько это возможно, согласованность с концепциями реализуемого в настоящее время проекта Азиатского Банка Развития (далее именуемого АБР) по Фазе 2 и Генплана г. Бохтар.

1.3 Целевой участок

Начальная точка проекта будет соответствовать конечной точке продолжающегося проекта АБР по Фазе 2. Данный вопрос был согласован по результатам обсуждений между МТ, АБР и Группой 10 мая 2018 года.

Система координат, применяемая к настоящему проекту, одинакова с тем, что применяется на участке АБР. Следовательно, настоящий проект разделяет координаты АБР, и координаты начальной точки отражены в нижней таблице.

Таблица-1 Детали начальной точки

Точки	Координаты в соответствии с чертежами АБР	Номер пункта
1 :Левая бровка	X= - 4695.3214, Y=10842.8939	КМ 730+50
2: Осевая линия	X= - 4702.6324, Y=10838.5565	
3: Правая бровка	X= - 4709.9435, Y=10834.2191	

1.4 Согласование с заинтересованными ведомствами

Существующие оросительные каналы, находящиеся в ведении Агентства мелиорации и ирригации при Правительстве Республики Таджикистан, проложены вдоль Проектной дороги и пересекают ее в нескольких местах. Кроме этого, вдоль дороги имеются линии связи и другие коммуникации, которые на 4 июня 2018 года были определены как водопроводные трубы, телекоммуникационные кабели, опоры линий электропередач и трансформаторы, находящиеся в ведении различных ведомств, часть которых проложена под землей. Тесное согласование действий с указанными ведомствами для перемещения соответствующих коммуникаций будет обязательно для реабилитации Проектного участка. МТ заверило, что оно будет надлежащим образом координировать действия с указанными ведомствами.

2. Технические вопросы

2.1 Классификация дорог

Группа подтвердила, что Проектный участок является неотъемлемой частью Азиатских

автомобильных дорог (АН7) и что его классификация будет определена исходя из перспективной интенсивности движения, рассчитанной на двадцать (20) лет после завершения реабилитации.

2.2 Нормы и Руководства к применению

Ниже следующие нормы/руководства применяются для планирования/проектирования автодорог, конструкций и дорожных сооружений.

- i) Проектирование дорог: Нормы Азиатских автомобильных дорог (AAD) или другие равнозначные нормы;
(относительно вопросов, не предусмотренных указанными нормами, будет применена ссылка на прошлые проекты, реализованные за счет Грантовых средств Японии или нормы, примененные в Проектах улучшения автодороги Душанбе – Кургантюбе, финансируемых АБР)
- ii) Проектирование покрытия: Руководство AASHTO по проектированию конструкции дорожного покрытия от 1993 г. или другие равнозначные нормы;
- iii) Проектирование мостов: Спецификации мостов на автомобильных дорогах (Японская ассоциация автомобильных дорог) или другие равнозначные нормы;
- iv) Проектирование конструкций (опорные стены, водопропускные трубы): AASHTO, Японские нормы или другие равнозначные нормы;
- v) Проектирование дренажа (водоотвода): Японские нормы или другие равнозначные нормы;
- vi) Проектирование дорожного освещения: Японские нормы или другие равнозначные нормы.

2.3 Перспективный период

В качестве перспективного периода для проектирования определен 2041 год (20 лет после завершения проекта).

2.4 Расчетная скорость и ограничение скорости

- Расчетная скорость на Проектной дороге определена в соответствии с нормами Азиатских автомобильных дорог как показано в таблице-2. Поскольку целевой участок представляет собой ровный участок, расчетная скорость 100 км в час будет применена.

Таблица-2 Предлагаемая расчетная скорость

Местность	Расчетная скорость в км/ч для дороги Класса I
Равнинный рельеф (P)	100
Холмистый рельеф (X)	80
Гористый рельеф (Г)	60
Горный рельеф (У)	60

Источник: Нормы АД

9.0

- Ограничение скорости в 60 км в час будет применено на населенных пунктах, вблизи школ и других местах, где много пешеходов. Таковыми участками являются:
 - (i) КМ 786 ~ КМ 820 (Протяженность=3.4km)
 - (ii) КМ 782 ~ КМ 784 (Протяженность=0.2km)
 - (iii) КМ 759 ~ КМ 781 (Протяженность=2.2km)
 - (iv) КМ 741 ~ КМ 752 (Протяженность=1.1km)

2.5 Геометрические условия

Условия геометрических параметров, применяемые для проектирования, приведены в Таблице-3.

Таблица-3 Геометрические условия

Классификация шоссейных дорог	Класс I Нормы ААД (4 и больше полос)			
	P	X	Г	К
Классификация местности				
Расчетная скорость (км/ч)	100	80		60
Минимальный радиус кривой в плане трассы (м)	350	210		80
Поперечный уклон дорожного покрытия (%)			2	
Уклон обочины (%)			3 - 6	
Вид дорожного покрытия	Горячий асфальт			
Максимальный вертикальный уклон (%)	4	5	6	7

Источник: Нормы Азиатских автомобильных дорог

2.6 План трассы

Горизонтальный план трассы и продольный профиль будут спроектированы в соответствии с геометрическими условиями, применяемыми к данному проекту. При проектировании плана трассы внимание будет уделено вопросу обхода кладбищ и минимизации негативных воздействий экологического и социального характера.

2.7 Основные элементы поперечного профиля

Основные элементы поперечного профиля предусмотрены следующим образом:

- Число полос для движения для стандартного участка: 4 (по 2 полосы в каждом направлении)
- Выделенные полосы для разворота и поворота налево будут предусмотрены на местах для разворота на стандартных участках. Выделенные полосы для поворота направо и налево будут предусмотрены на перекрестке на въезде в г. Боктар в зависимости от необходимости.
- Ширина проезжей части: 3,5 м (в том числе полос для разворота и поворота налево)

- Ширина обочины: 2,5 м
- Ширина разделительной полосы: 2-3 м
- Ширина тротуара: 2,25м

*Примечание:

- (i) Типовые поперечные профили будут разработаны с применением вышеуказанных основных элементов поперечного профиля и будут представлены МТ;
- (ii) Элементы поперечного профиля могут претерпеть изменения в зависимости от участков: участков с насыпью, перекрестков, городских территорий или мест для разворота;
- (iii) Относительно участка протяженностью 1,5 км, являющегося частью Генплана г. Бохтар, общая ширина дороги с учетом проезжей части, обочины, разделительной полосы и тротуара составит 24 м. Общая ширина остается, если даже разделительная полоса составит 2,0 м. Тротуар не будет не подвышенным (ровным) и конструкции его дорожной одежды будет так же как дорожной одежды проезжей части, соответственно концепции Генплана г. Бохтар.

2.8 Расчетный автомобиль

В качестве расчетного автомобиля для проектирования будет рассматриваться WB-19, как определено нормами AASHTO (Рисунок-1). Данный вид транспортного средства по параметрам отвечает требованиям по габаритам транспортных средств, определенных Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 29 декабря 2006 года №779 Об утверждении Правил пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы.

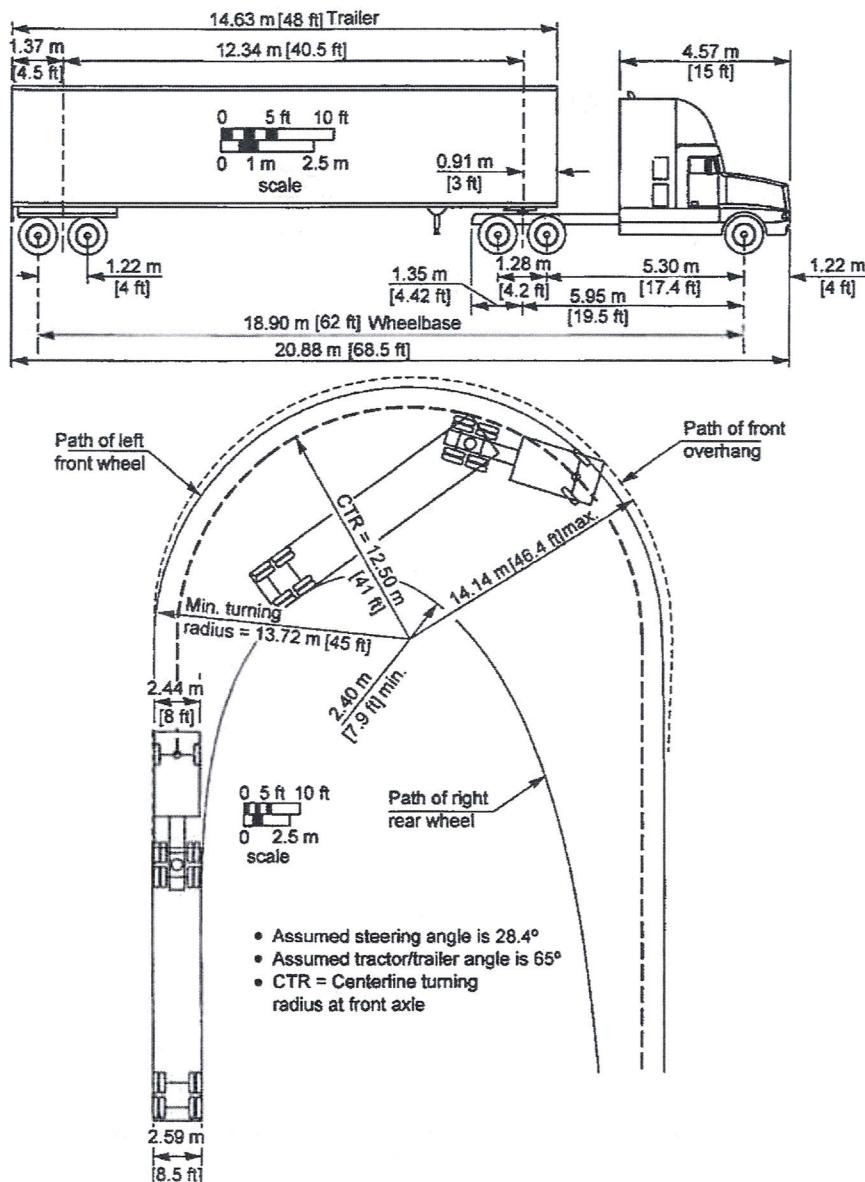


Рисунок-1 Расчетный автомобиль (WB-19 определен нормами AASHTO)

2.9 Сооружения

(1) Земляные работы

- Дорожная конструкция (насыпь), на участках кроме застроенных домами и перекрестков, будет доведена до уровня существующей поверхности с тем, чтобы защитить дорогу от размыва.
- Уклон насыпи будет обустроен в соответствии с требованиями СНиП. В принципе, следующие параметры будут применены:
 - (i) Насыпь: 1:1,5 или положе;
 - (ii) Выемка: 1:1 или круче

(2) Мосты

Два (2) существующих моста, расположенные на КМ 786+90 (мост №15) и КМ 805+50 (мост №16) будут заменены на трубы прямоугольного сечения с пропускной способностью, определенной анализом стока. Расчетная нагрузка для прочности конструкции составит 100КН в соответствии с СНиП. Подробное описание представлено ниже.

1) Мост №15

Указанный мост будет обустроен вблизи существующего расположения с учетом необходимости создания благоприятных условий для строительства. Реабилитация водопропускной трубы прямоугольного сечения, расположенной ниже по течению, обязательна для того, чтобы обеспечить достаточное сечение и беспрепятственный поток воды. Будет ли реабилитация данной трубы предусмотрена настоящим проектом или нет, решение будет принято после проведения обсуждений в Японии. В случае, если решение вопроса Японской стороной не представится возможным, Таджикская сторона должна будет за свой счет и в надлежащем порядке заменить или реконструировать указанную трубу на предмет повышения пропускной способности, чтобы она соответствовала той, что выше по течению, до начала строительных работ по проекту.

2) Мост №16

Данный мост также будет обустроен рядом с текущим местоположением с учетом организации строительства.

Генплан г. Бохтар предусматривает на данном участке обустройство символического кругового движения. МТ заверило, что труба прямоугольного сечения, обустроенная на данном участке вместо существующего моста, не получит никакого влияния, когда Генплан будет фактически реализован.

2.10 Гидрологические/дренажные условия проектирования

(1) Повторяемость

Повторяемость для расчетного расхода для мостов и дренажа дорожной поверхности будет согласно следующим значениям:

- (i) Расчетный расход для мостов: 10 лет
- (ii) Дренаж дорожной поверхности: 3 года

(2) Запас над поверхностью воды в реках

Запас над поверхностью воды (минимальное расстояние от нижней поверхности балки моста до расчетного (максимального) уровня воды; в случае прямоугольной трубы – от нижней стенки до расчетного (максимального) уровня воды) составит 1 м.

СНиП 2.05.03-84 Мосты и Трубы:

Возвышение низа пролетных строений над наивысшим уровнем водохранилища у мостов, расположенных в несудоходных и несплавных зонах водохранилища, должно быть не менее 0,75 высоты расчетной ветровой волны с увеличением на 0,25 м.

(3) Проектирование дренажа дорожной поверхности

Проектирование дренажа дорожной поверхности будет выполнено исходя из результатов анализа стока. Воды с поверхности автодороги будут отводиться и погружаться в существующие дренажные сооружения или реки/каналы. МТ обеспечит получение разрешения на отвод воды с поверхности дороги, при необходимости.

(4) Дренажная система в заболоченных местах

На заболоченных участках от КМ 75+80 до КМ 772+60 дренаж будет обустроен справа налево по направлению движения в г. Бохтар с тем, чтобы обеспечить сухость участка и защитить основание проектной дороги от подземных вод.

(5) Дренаж подошвы насыпи

На участках, где высота насыпи меньше, чем толщина проектируемой конструкции дорожной одежды, на подошвах насыпей будет предусмотрено обустройство дренажа.

(6) Оросительные сооружения

Существующие оросительные сооружения, которые проложены поперек дороги на проектном участке, в основном, будут заменены на прямоугольные трубы с тем же сечением, что сейчас. В то же время, в зависимости от условий ниже по течению, корректировка габаритов будет предусмотрена после изучения сопутствующих вопросов.

2.11 Организация дорожного движения

(1) Светофорный объект

Необходимость обустройства светофорных объектов на перекрестках, расположенных на проектном участке, будет решена по результатам анализа дорожного движения и других сопутствующих исследований.

(2) Обустройство элементов для перехода через дорогу

В проекте предусматриваются пешеходные переходы «зебра» в сочетании с шумовыми полосами, которые будут обустроены перед «зебрами» для обеспечения безопасности движения заранее предупреждая водителей о приближении пешеходного перехода.

(3) Места для разворота

Выделенная полоса будет предусмотрена в местах для разворота, а интервал между разворотами составит примерно 3 км согласно результатам обсуждений с Управлением ГАИ МВД Республики Таджикистан.

Условия проектирования мест для разворота приведены в Таблице-5.

Таблица-5 Условия проектирования мест для разворота

Пункты	Предлагаемые величины	Примечания
Расчетный автомобиль (малогабаритный)	Длина = 6м	
Ширина разворота	Ширина = от 12 до 15м	Используя всю ширину разворота и уширенную часть обочины, даже крупногабаритные ТС (Длина=20м) смогут выполнить маневр.
Обочина	Ширина = 4.0 м	

(4) Дорожное освещение

Вопрос обустройства освещения на плотно заселенных территориях будет решен после проведения обсуждений в Японии. Также, на тех участках, где не предусмотрено освещение, будет рассмотрено обустройство светоотражающих элементов (катафотов).

2.12 Вид дорожного покрытия

- Асфальтовое покрытие будет применено.
- «Нагрузка на дорожное покрытие», выраженная совокупным количеством в 18 тысяч фунтов, эквивалентных приложению одноосной нагрузки, что соответствуют показателям, используемым в продолжающимся проекте АБР по предыдущим участкам, будет применена.
- Другие параметры проектирования, касающиеся дорожного покрытия, и применяемые на участках АБР, будут применены по необходимости.
- Расчеты по проектированию дорожного покрытия будут выполнены с использованием Руководства AASHTO по проектированию дорожного покрытия от 1993 г. или соответствующих СНиП (ВСН)
- Сроку службы дорожного покрытия отведены следующие значения:
 - (iii) Покрытие: 12 – 20 лет
 - (iv) Верхний слой основания: 20 лет
 - (v) Нижний слой основания: 20 лет

2.13 Остановочные пункты

Места для остановочных пунктов будут отражены в проекте на/вблизи существующих точек расположения и по согласованию с МТ. Проектирование таких пунктов будет выполнено согласно нормам Таджикистана.

Вопрос строительства остановочных навесов будет рассмотрен на основании данных/информации, которые будут предоставлены МТ.

2.14 Продольный уклон пересекающих и примыкающих дорог

Максимальный уклон, применяемый к пересекающим и примыкающим дорогам, будет следующих значений:

- (i) Пересекающие дороги: 7% (нормы ААД)
- (ii) Примыкающие дороги: 10% (предусмотренные для доступа от населенных пунктов, с/х угодий и т.д.)

3. Экологические и социальные аспекты

МТ согласилось взять на себя инициативу по управлению экологическими и социальными вопросами, касающимися настоящий проект. МТ предпримет действия для получения экологической экспертизы своевременно. Группа учитывает необходимость минимизации зон, подпадающих под воздействие проекта и МТ решит вопросы отвода земель и переселения населения, в том числе с учетом гуманной стороны вопросы.

4. Планы поставок и строительства

4.1 Складирование грунта

Группа направила письмо от 8 мая 2018 г. местным органам государственной власти, вложенное как Приложение-1, с просьбой прекратить дальнейшее складирование грунта вдоль дороги, поскольку такие участки, по всей видимости, подпадут под расширение автодороги, и складируемый материал не подходит для насыпи. МТ согласилось по данному пункту.

В случае если складирование будет продолжено, Таджикская сторона должна будет за свой счет расчистить участки.

4.2 Планируемые участки под складирование отходов и временный лагерь

(1) Участок для складирования отходов

Группа обозначила участок по левую сторону дороги в направлении в г. Бохтар на участке КМ 732+10 до КМ 740+80 как участок для складирования отходов для настоящего проекта. МТ согласилось по данному пункту.

(2) Участок для временного лагеря

Группа обозначила участок по левую сторону дороги в направлении в г. Бохтар на участке КМ 732+10 как участок под временный лагерь для настоящего проекта. МТ согласилось по данному пункту.



Рисунок-1 Расположение планируемых участков под складирование отходов и временный лагерь

4.3 Организация дорожного движения во время строительства

На стадии строительства, в принципе, дорожное движение не будет перекрываться полностью и существующие полосы будут обеспечены для бесперебойного движения при следующих условиях.

- (i) МТ окажет содействие Генподрядчику в период строительства автодороги по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения при сотрудничестве с ГАИ.
- (ii) Ограничение скорости 40 км в час или больше.

5. Приложенные документы

Письма и протоколы встреч с заинтересованными ведомствами, а также русский вариант настоящего документа приложены далее.

Приложение-1: Письмо ГУ «Управление автодорожного хозяйства Бохтарского региона по вопросам временного лагеря

Приложение-2: Протокол встречи с местным исполнительным органом государственной власти г. Бохтар

Приложение-3: Протокол встречи с Управлением ГАИ МВД Республики Таджикистан

Приложение-4: Русский перевод Технических Заметок

Appendix 6: 2nd Technical Notes

(August 2018)

TECHNICAL NOTES
ON THE PREPARATORY SURVEY
FOR THE PROJECT
FOR REHABILITATION OF KIZILKALA – BOKHTAR SECTION
OF DUSHANBE – BOKHTAR ROAD
IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN

The Preparatory Survey Team commissioned to undertake the Outline Design (hereinafter referred to as “The Team”), under Japan International Cooperation Agency (JICA) held discussions with the implementing agency and other relevant agencies on the scope, basic policies and other technical aspects of contents of the draft plan, profile and typical cross section and the related structures prepared for “The Project for Rehabilitation of Kizilkala – Bokhtar Section of Dushanbe – Bokhtar Road in the Republic of Tajikistan”.

This note is signed between The Team and Ministry of Transport (hereinafter referred to as “MOT”) to share mutual understandings and agreement on the matters mentioned in Appendix-1.

Dushanbe, 28 August, 2018



Mr. Mirzoev S.B.
First Deputy Minister
Ministry of Transport
Republic of Tajikistan



For Mr. Ryohei Watanabe
Chief Consultant
Preparatory Survey Team
Japan International Cooperation Agency (JICA)

1. General Items

1.1 Basic Policy on Outline Design

The Team explained to MOT and MOT agreed on the basic policies applied to the Outline Design and project area based on draft plan, profile and typical cross sections and drawings of related structures. Comments and recommendations to the Outline Design from MOT are summarized in the minutes of the meeting held on 24 August, 2018 between the Team and related authorities (Attachment-1).

1.2 Cross Section at the Connecting Point with ADB Phase-2 Section

The start point of the project shall coincide with the end point of ADB's on-going Phase 2 plan. The cross section at the connecting point with ADB Phase-2 section (STA.730+50) is shown in Figure 1. This was agreed upon after discussion between MOT and the Team.

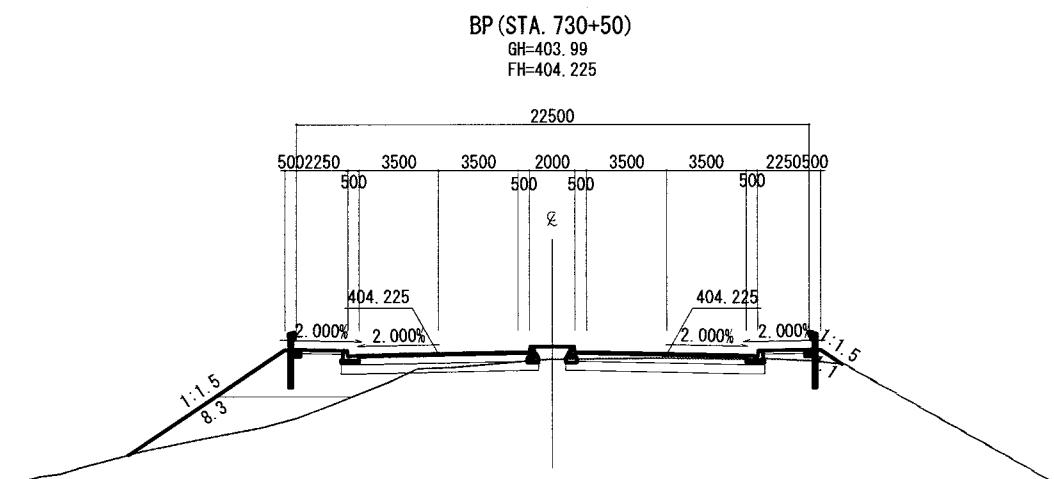


Figure-1 Cross Section at STA.730+50

1.3 Electric Power Supply to the Project Site

As agreed in the Minutes of Discussion between MOT and JICA dated 20th of April, 2018, MOT confirmed demarcation of electric power supply for street lights and traffic signals between Tajikistan side and Japan side as illustrated in Figure-2. Primary power source up to distribution boards will be provided by Tajikistan side.

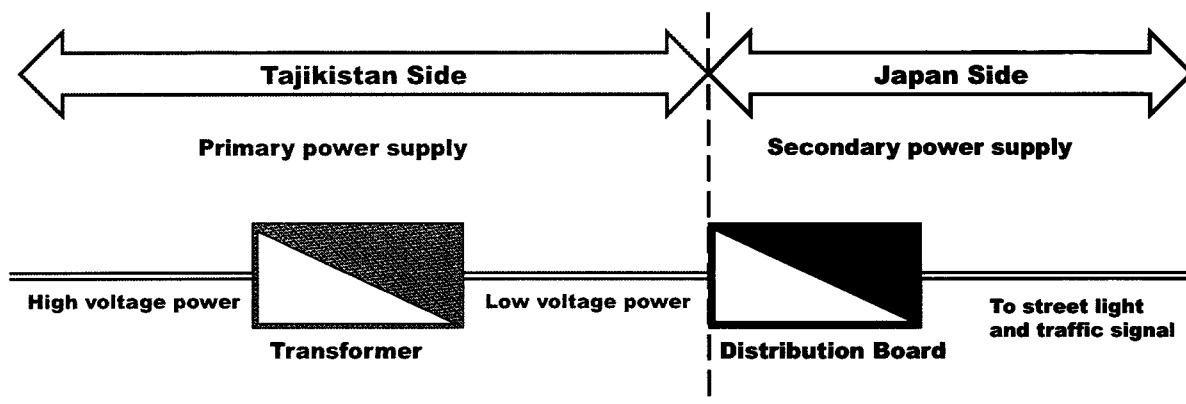


Figure-2 Demarcation of Electric Power Supply

1.4 Ensuring of 7 m Vertical Clearance from Planned Road Height to Overhead Electric Lines

By widening road, some of existing electric poles will be required to be relocated. MOT agreed on that relocation of the affected electric poles and ensuring of 7 m or more vertical clearance from planned road height to overhead electric lines crossing the road will be undertaken by Tajikistan side before commencement of construction.

1.5 Securing of Necessary Budget for Major Undertakings to be Taken by Tajikistan Side

As agreed in the Minutes of Discussion between MOT and JICA dated 20th of April, 2018, MOT will secure the necessary budget for major undertakings that will be scheduled to commence in 2019 after E/N and G/A are signed. Approximate cost to be funded by Tajikistan side will be informed by the Team during the period of a draft preparatory survey report around the end of November, 2018. The excerpt of the Minutes of Discussion is attached in Attachment-2.

The expected major items for the undertakings are as follows;

- (1) Land Acquisitions and related resettlements,
- (2) Temporary land lease for road diversions,
- (3) Relocation of existing utilities including those underground, such as electricity poles, telephone lines, water lines and communication lines,
- (4) Support for a contractor of provision of water and electricity necessary for construction site management, and
- (5) Removal of Existing structures within ROW, such as monuments, billboards or trees.

2. Priority of Facilities

The priority of the facilities to be provided in case the project cost exceeds the expected budget is listed below. *Text in [] is an expected alternative.

- (1) Improvement stretch ADB Phase II end point to Intersection at Bokhtar, approx. 8.9km)
- (2) Road structures widening to 4 lanes from 2 lanes,
- (3) Replacement of bridges (Br. No. 15 and Br. No, 16)
- (4) Replacement of crossing structures such as drainage and irrigation pipes,
- (5) Installation of traffic signals at STA.774+60 and at the entrance of Bokhtar city,
- (6) Installation of street lights,
- (7) Applying of traffic signs, rumble strips, road paints and markings or similar measures,
- (8) Pavement performance period;
 - Surface course: 12 - 20 Years [15 Years]
 - Base course: 20 Years [15 Years]
 - Subbase course : 20 Years [15 Years]
- (9) Installation of bus shelters [the space for bus bays will be provided],
- (10) Temporary road diversion; Expected driving speed is 40km/h [less than 40km/h],
- (11) Replacement of the box culvert in the downstream of Br. No.15, and
- (12) Surface treatment of median strip

3. Environmental Permit

MOT confirmed the contents of a draft Initial Environmental Examination report. The Team requested and MOT agreed to obtain its approval by the end of January, 2019.

4. Attachments

Attachment-1: Minutes of Meeting on the Outline Design

Attachment-2: Excerpt of Annex7 of the Minutes of Discussion dated 20th of April, 2018

Attachment-3: Russian Translation of Technical Notes

MINUTES OF MEETING

Of JICA Survey Team

For the Project for Rehabilitation of Kizilkala – Bokhtar Section of Dushanbe –Bokhtar Road with the Ministry of Transport of the Republic of Tajikistan, the local authority of Bokhtar city and the Department of Traffic Police of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Tajikistan on discussion of Technical Notes and Outline Design issues

Dushanbe

August 24, 2018

Participated

Ministry of Transport (MOT):

Mirzoev S.B.	First Deputy Minister, Ministry of Transport of the Republic of Tajikistan
Ziyoev B.A.	Chief Specialist, Traffic Safety and Road Construction Division of the Road Construction and Maintenance Department
Kholikov M.,	Chief Engineer, Bokhtar SETM
Odinaev S.,	Chief Specialist, Department on Cooperation with Foreign Investment

Department of Traffic Police of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Tajikistan (DTP):

Dzhabborov F.,	Chief Traffic Officer, Traffic Supervision Division
----------------	---

Local authority of Bokhtar city (LAB)

Yatimzoda B.	Chief Architect, Urban Planning Division
--------------	--

JICA Survey Team:

Junichiro OGAWA	Deputy Chief Consultant
Zhanybek Satkynaliev	Interpreter

The first Deputy Minister of the Ministry of Transport (MOT) Mr. Mirzoev Suhrob opened the meeting and welcomed all participants, then expressed gratitude on behalf of the Minister of MOT to the Government of Japan represented by JICA for the aid to the Republic of Tajikistan. The Team in its turn thanked MOT and other related counterparts for warm reception and participation in the meeting, and explained the purpose of the meeting, which is to confirm the scope, basic policies and other technical aspects of contents of the draft plan, profile and typical cross section and the related structures. The Team then made a presentation to explain the contents of the

abovementioned topics . Upon that, representatives of MOT, DTP and LAB commented as follows;

1. Provision of traffic island at a median opening of U-Turn Lane at STA 802+20

Since the U-turn lane is provided at STA 802+20 for both directions, it is necessary to guide vehicles physically by providing a traffic island at the median openings so prevent vehicles from entering the opposite lane. Such measure will navigate the traffic more efficiently and prevent collision of vehicles.

The Team replied that this issue will be considered to the possible extent during or after the Detail Design (DD) stage depending on the budget situation.

2. Street lights

According to Tajikistan standards, design illuminance of traffic lights on two lanes or more on each direction should not be less than 20lx. Therefore, installation distance of the street lights should be closer than the current design. Layout plan of street light proposed by the Team should be more clarified and revised.

The Team replied the layout plan has been designed according to Japanese standards so there is no obstacle for traffic operation during night time. However, this issue will be considered to the possible extent during or after DD stage depending on the budget situation.

3. Specifications on road markings before pedestrian crossings

Since such road markings do not exist in Tajikistan and they are not stipulated in GOSTs and SNiPs, currently MOT is developing such standards in order to widen its use throughout the country. Therefore, it would be very much helpful if the Team could provide specifications and other related technical information on such markings that are specified in Japanese standards.

The Team replied that they will provide requested actual examples and specifications during Draft Final Report explanation.

4. Provision of pedestrian bridge at intersection STA 774+40

MOT clarified that there is a school nearby and students are currently crossing the objective road every day and requested for provision of pedestrian bridge for safety reasons..

The Team clarified that traffic safety will be secured since traffic signals will be installed at this intersection, where pedestrians can cross the road safely. The Team added that Japanese Grant Aid Project has budget limitation, so this issue will be considered if the budget allows. The Team added that there are options for provision of foundation of the structures by Japan side, while the bridge itself be provided by Tajikistan side.

5. Provision of underground pass for cattle

Representatives of MOT explained that in projects where the roads pass through villages or agricultural area, local people often request underpass structures for cattle. So, if the project budget allows, Tajik side would appreciate if such structures with 2.2m height could be provided at project site.

The Team replied that this issue had been considered during the first field survey but due to high

level of underground water and planned road elevation which had to be controlled by land use on roadside, consideration for an underpass structures is difficult at this area.

6. Provision of underground utilities at Bokhtar section

Representatives of Tajik side noted that the Master Plan of Bokhtar city plans to construct, multi-story (high-rise) buildings and public facilities such as schools, hospitals, etc., along the section in the future, and the provision for underground utilities across the road will be required. So, it is better to reflect such crossing utilities and provide the utilities during construction so that the road will not have to be destroyed after construction.

The Team stated this issue will be considered to the possible extent during or after DD stage depending on the budget situation, and suggested that Tajikistan side could construct such utilities at its own cost and labor resources at construction stage of the Project.

7. Handrail design

The Tajik side welcomed the provision of handrails at certain sections. At the same time they expressed that such facilities and its specification should be carefully designed from aesthetics points of views.

The Team replied that this issue will be considered to the possible extent during or after DD stage depending on the budget situation..

8. Both-side-reflective road studs

Representative of DTP recommended that planned road studs should be both-side-reflective, such as the one composed of green color on front side and yellow color on back side.

The Team replied that since median strip will be provided on the projected road and traffic direction will be physically divided accordingly, one-side-reflective road studs will be satisfactory to secure traffic safety during night time.

9. Traffic operation at the intersection at the end point of the project

Representative of MOT and LAB requested to remain the merge zone at the intersection at the end point of the project (STA. 821), for vehicles heading to Dushanbe from Dangara under one-way traffic operation, which is the same as current operation without passing through the signalized intersection.

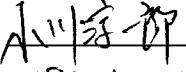
The Team replied that this issue will be considered to the possible extent during or after DD stage depending on the budget situation.

Other issues

At the end of the meeting, the Parties thanked each other and expressed their readiness to further close cooperation for successful implementation of the Project. Participants also agreed to prepare the Minutes of Meeting and attach it to the Technical Notes.

This Minutes of Meeting has been prepared in English with Russian translation attached and signed in 4 copies, one for each Party.

Deputy Chief Consultant
JICA Survey Team

 Junichiro OGAWA
«28» August 2018

First Deputy Minister
Ministry of Transport
Republic of Tajikistan

 Suhrob MIRZOEV
«___» August 2018

Copy: Local authority of Bokhtar city
Department of Traffic Police of the Ministry of Internal Affairs
of the Republic of Tajikistan

Annex 7

Major Undertakings to be taken by the Government of Tajikistan

1. Specific obligations of the Government of Tajikistan which will not be funded with the Grant

(1) Before the Bidding

No.	Items	Deadline	In charge	Cost	Ref.
1	To open Bank Account (Banking Arrangement (B/A))	within 1 month after signing of the G/A	MOT/ NBT		
2	To issue the Authorization to Pay (A/P) to a bank in Japan (the Agent Bank) for the payment to the Consultant	within 1 month after signing of the contract with the consultant	MOT/ NBT		
3	To approve IEE/EIA (Conditions of approval should be fulfilled, if any) and secure the necessary budget for implementation of countermeasures obligated in the IEE/EIA.	within 1 month after signing of the G/A	CEP		
4	To secure the necessary budget and implement land acquisition and resettlement (including preparation of resettlement sites), and compensation with full replacement cost in accordance with RAP	before notice of the bidding document(s)	MOT/ MOF/ SCLMG		
5	To implement social monitoring, and to submit the monitoring results to JICA, by using the monitoring form, on a quarterly basis as a part of Project Monitoring Report	till land acquisition and resettlement complete	MOT		
6	To secure and clear the following lands 1) right of way for the Project 2) temporary construction yard and stock yard near the Project area 3) diversion route for the existing road 4) borrow pit and disposal site near the Project area	before notice of the bidding document(s)	MOT and related agencies		
7	To obtain the planning, zoning, building permit	before notice of the bidding document(s)	MOT and related agencies		
8	To clear, level and reclaim the sites, which will be confirmed in the draft final report	before notice of the bidding document(s)	MOT and related agencies		
9	To submit Project Monitoring Report (with the result of Detailed Design (DD)	before preparation of bidding document(s)	MOT		

Note: MOF – Ministry of Finance

MOFA – Ministry of Foreign Affairs

MIA – Ministry of Internal Affairs

MOT – Ministry of Transport

NBT – National Bank of Tajikistan

SCLMG – State Committee on Land Management and Geodesy

TC – Tax Committee

CEP – Committee on Environmental Protection under the Government of Tajikistan

During the Project Implementation

No.	Items	Deadline	In charge	Cost	Ref.
1	To issue A/P(s) to the Agent Bank in Japan for the payment(s) to the Supplier(s)	within 1 month after signing of the contract(s)	MOT/ NBT		
2	To bear the following commissions to the Agent Bank in Japan for the banking services based upon the B/A 1) Advising commission of A/P 2) Payment commission for A/P	during the Project within 1 month after signing of the contract(s) every payment	NBT NBT NBT		
3	To ensure prompt customs clearance and to assist the Supplier(s) with internal transportation in the country of the Recipient	During the Project	MOT and related agencies		
4	To accord Japanese physical persons and/or physical persons of third countries whose services may be required in connection with the supply of the products and the services such facilities as may be necessary for their entry into the country of the Recipient and stay therein for the performance of their work	during the Project	MOT/ MOFA/ MIA		
5	To ensure that customs duties, internal taxes and other fiscal levies which may be imposed in the country of the Recipient with respect to the purchase of the products and/or the services be exempted	during the Project	MOT/ MOF/ TC		
6	To bear all the expenses, other than those covered by the Grant, necessary for the implementation of the Project	during the Project	MOT		
7	1) To submit Project Monitoring Report 2) To submit Project Monitoring Report (Final).	every month within one month after signing of Certificate of Completion of the Work under the contract(s)	MOT MOT		
8	To submit a report concerning completion of the Project	within six months after completion of the Project	MOT		
9	To provide facilities for distribution of electricity, water supply and drainage and other incidental facilities necessary for the implementation of the Project outside the site(s) 1) Electricity The distributing line to the temporary site 2) Water Supply The city water distribution main to the temporary site	before start of the construction before start of the construction	MOT and related agencies MOT and related agencies		

12/19

Rehal J.O.

10	To take necessary measure for safety construction - traffic control - public notifications	during the construction	MOT and related agencies		
11	To implement Environmental Management Plan (EMP) and Environmental Monitoring Programme (EMoP)	during the construction	MOT/ CEP		
12	To submit results of environmental monitoring to JICA, by using the monitoring form, on a quarterly basis as a part of Project Monitoring Report	during the construction	MOT/ CEP		
13	To implement RAP (livelihood restoration program, if needed)	for a period based on livelihood restoration program	MOT/ MOF/ CEP		
14	To implement social monitoring, and to submit the monitoring results to JICA, by using the monitoring form, on a quarterly basis as a part of Project Monitoring Report - Period of the monitoring may be extended if affected persons' livelihoods are not sufficiently restored. Extension of the monitoring will be decided based on agreement between MOT and JICA.	- until the end of livelihood restoration program (In case that livelihood restoration program is provided)	MOT		

12/1

Afzal J.O.

(3) After the Project

No.	Items	Deadline	In charge	Cost	Ref.
1	To implement EMP and EMoP	for a period based on EMP and EMoP	MOT/ CEP		
2	To submit results of environmental monitoring to JICA, by using the monitoring form, semi-annually - The period of environmental monitoring may be extended if any significant negative impacts on the environment are found. The extension of environmental monitoring will be decided based on the agreement between MOT and JICA.	for three years after the Project	MOT/ CEP		
3	To maintain and use properly and effectively the facilities constructed and equipment provided under the Grant Aid 1) Allocation of maintenance cost 2) Operation and maintenance structure 3) Routine check/Periodic inspection	After completion of the construction	MOT/ MOF		

10/17

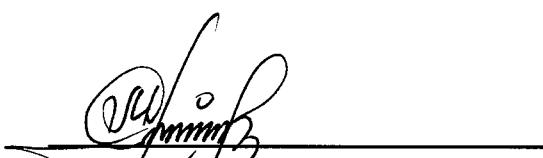


**ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ
ПО ПОДГОТОВИТЕЛЬНОМУ ИССЛЕДОВАНИЮ
ПО ПРОЕКТУ
РЕАБИЛИТАЦИИ УЧАСТКА КИЗИЛКАЛА - БОХТАР
АВТОДОРОГИ ДУШАНБЕ - БОХТАР
В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН**

Группа Подготовительного Исследования, уполномоченная выполнить работы по Эскизному Проекту (именуемая далее Группа) по заданию Японского Агентства Международного Сотрудничества (JICA), провела ряд обсуждений с исполнительным агентством и другими заинтересованными ведомствами по объему и основным принципам, а также по техническим аспектам Проекта реабилитации участка Кизилкала – Бохтар автодороги Душанбе – Бохтар в Республике Таджикистан.

Настоящий документ подписан между Группой и Министерством транспорта (именуемом далее МТ) для подтверждения обоюдного понимания и согласия по вопросам, описанным в Дополнении-1.

г. Душанбе, 28 августа 2018 г.



Мирзоев С.Б.
Первый заместитель министра
Министерство транспорта
Республика Таджикистан

for



Ръёхей Ватанабе
Главный Консультант
Группа Подготовительного Исследования
Японское Агентство Международного
Сотрудничества (JICA)

1. Общие вопросы

1.1 Основные принципы по Эскизному Проекту

Группа разъяснила МТ и МТ согласилось, по основным принципам Эскизного Проекта и проектного участка, основанным на плане трассы, продольном профиле и типовом поперечном профиле трассы, а также чертежам соответствующих сооружений.

Комментарии и рекомендации МТ по Эскизному Проекту, высказанные на встрече, состоявшейся 24 августа 2018 г. между Группой и заинтересованными ведомствами, подытожены в протоколе встречи (Приложение-1).

1.2 Поперечный профиль на точке соединения с Участком АБР по Фазе-2

Начальная точка проекта будет соответствовать конечной точке продолжающегося проекта Азиатского Банка Развития (АБР) по Фазе-2. Поперечный профиль на точке соединения с участком АБР по Фазе-2 (ПК 730+50) показан на Рисунке 1. Данный вопрос был согласован между МТ и Группой по результатам обсуждений.

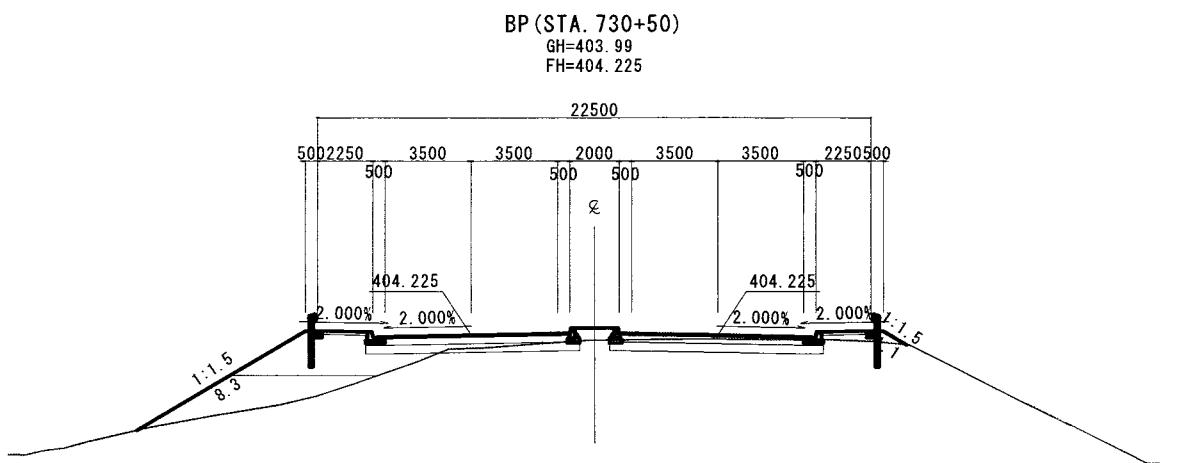


Рисунок-1 Поперечный профиль на ПК 730+50

1.3 Подведение электрического питания к проектному участку

Согласно договоренностям, обозначенным в Протоколе Обсуждений между МТ и Группой от 20 апреля 2018 года, МТ подтвердило разграничение обязательств Таджикской и Японской сторон в вопросе обеспечения электрическим питанием дорожное освещение и светофорные объекты, как указано на Рисунке-2. Первичный источник питания до распределительных щитов будет подведен Таджикской стороной.

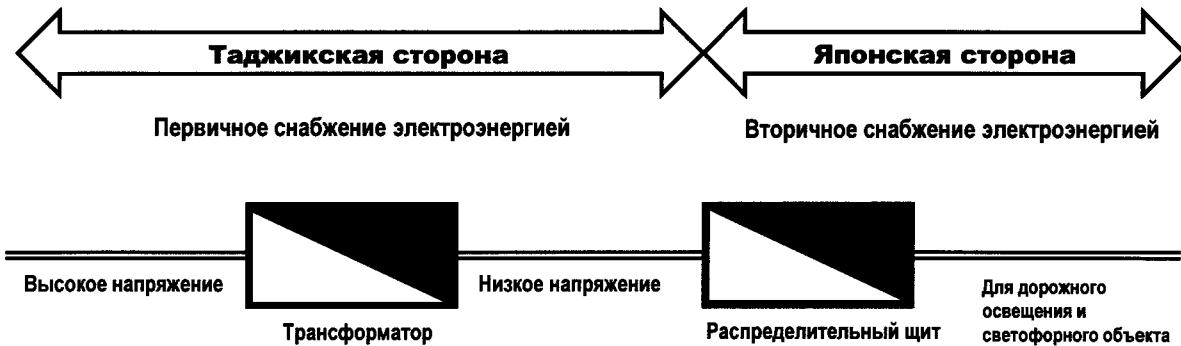


Рисунок-2 Разграничение обязательств по снабжению электрическим питанием

1.4 Обеспечение запаса высоты в 7 м от проектируемой поверхности дороги до пересекающих ее линий электропередач

Расширение автодороги потребует перемещение существующих опор ЛЭП в некоторых местах. МТ согласилось, что вопросы перемещения таких опор и обеспечения запаса высоты в 7 м или более от проектируемой поверхности дороги до пересекающих ее линий электропередач будут решены Таджикской стороной до начала строительных работ.

1.5 Обеспечение необходимого бюджета для основных обязательств, которые на себя берет Таджикская сторона

Согласно договоренностям, обозначенным в Протоколе Обсуждений между МТ и Группой от 20 апреля 2018 года, МТ обеспечит необходимый бюджет для выполнения основных обязательств Таджикской стороны по настоящему проекту, которые должны будут начаться в 2019 году после подписания Обмена Нотами (О/Н) и Грантового Соглашения (Г/С). Приблизительная сумма расходов, которые должны будут покрываться за счет Таджикской стороны, будет озвучена Группой в ходе разъяснения проекта Итогового отчета по подготовительному исследованию приблизительно в конце ноября 2018 года. Выдержка из Протокола Обсуждений прилагается в Приложении-2.

Ожидаемые основные обязательства приведены ниже:

- (1) Отвод земель и сопутствующие вопросы переселения;
- (2) Временное обеспечение земель (аренда) для обустройства объездных дорог;
- (3) Перемещение существующих коммуникаций, включая подземные, а также в виде опор ЛЭП, телефонных линий, водопроводов и коммуникационных линий;
- (4) Решение вопросов по обеспечению базы генподрядчика на проектном участке водоснабжением и электроснабжением;
- (5) Перемещение/снос сооружений, расположенных в пределах существующей полосы отвода, таких как памятники, щиты или деревья.

2. Приоритетность сооружений/элементов

Сооружения/элементы, в случае превышения стоимости проекта ожидаемого бюджета, будут предусмотрены в указанном ниже порядке. *В скобках [] указаны вероятные параметры.

- (1) Улучшение участка автодороги, от конца участка АБР по Фазе-2 и до перекрестка на въезде в г. Боктар, протяжённостью примерно 8.9 км;
- (2) Расширение дорожных сооружений с 2 до 4 полос для движения;
- (3) Замена мостов (мост №15 и мост №16);
- (4) Замена пересекающих дорогу сооружений в виде дренажных и ирригационных труб;
- (5) Обустройство светофорных объектов на ПК 774+60 и на въезде в г. Боктар;
- (6) Обустройство дорожного освещения;
- (7) Обустройство дорожных знаков, шумовых полос, дорожной разметки или других сопутствующих элементов;
- (8) Срок службы дорожной конструкции:
 - Покрытие: 12 – 20 лет [15 лет]
 - Верхний слой основания: 20 лет [15 лет]
 - Нижний слой основания: 20 лет [15 лет]
- (9) Обустройство конструкций для остановок [пространства для размещения остановочных пунктов будут обеспечены];
- (10) Обеспечение временных обездынх дорог. Предусматривается на таких участках ограничение скорости 40 км в час;
- (11) Замена трубы прямоугольного сечения ниже по течению возле моста №15; и
- (12) Обустройство поверхности разделительной полосы.

3. Экологическое разрешение (заключение)

МТ подтвердило содержание проекта отчета по Предварительной экологической оценке (ПЭО). Группа попросила и МТ согласилось, получить заключение по данному отчету до конца января 2019 года.

4. Приложения

Приложение -1: Протокол встречи по Эскизному Проекту

Приложение -2: Выдержка из Приложения 7 Протокола Обсуждений от 20 апреля 2018 года

ПРОТОКОЛ ВСТРЕЧИ

Группы Подготовительного Исследования Японского Агентства
Международного Сотрудничества ЛСА по Проекту Реабилитации участка Кизилкала –
Бохтар автодороги Душанбе – Бохтар с представителями Министерства транспорта
Республики Таджикистан, Исполнительного органа местной государственной власти г.
Бохтар и Управления ГАИ МВД Республики Таджикистан по обсуждению вопросов
Технических Заметок и Эскизного Проекта

г. Душанбе

24 августа 2018 г.

Участвовали:

Министерство транспорта Республики Таджикистан (МТ):

Мирзоев С.Б.	Первый заместитель министра Министерства транспорта РТ
Зиёев Б.А.	Главный специалист, отдел строительства автомобильных дорог и безопасности дорожного движения на дорогах Управления строительства и дорожного хозяйства
Холиков М.	Главный инженер, ГУ, УАХ Бохтарского региона
Одинаев С.	Главный специалист, отдел по работе с иностранными инвестициями

Управление Государственной автоинспекции Министерства внутренних дел

Республики Таджикистан (УГАИ):

Джабборов Ф.	Старший Госавтоинспектор Отдела дорожного надзора УГАИ
--------------	--

Исполнительный орган местной государственной власти г. Бохтар

Ятимзода Б.	Главный архитектор, Одел градостроительства
-------------	---

Исследовательская Группа ЛСА:

Джюничиро ОГАВА	Заместитель главного Консультанта
Саткыналиев Жаныбек	Переводчик

Первый заместитель министра транспорта г-н Мирзоев С. открыл заседание и поприветствовал всех присутствующих. Затем от имени Министра транспорта г-на Худоёрзода Худоёр выразил благодарность Правительству Японии за оказываемую помощь Республике Таджикистан. Группа, в свою очередь, поблагодарила Министерство транспорта и других партнеров проекта за теплый прием и участие на встрече, после чего разяснил

цель встречи, которая заключается в подтверждении объема, основных принципов и других технических аспектов, касающихся плана трассы, продольного профиля и типового поперечного профиля и сопутствующих сооружений. Затем Группа представила презентацию, в которой разъяснила вышеуказанные вопросы. После чего представители МТ, УГАИ и исполнительного органа г. Бохтар высказали свои комментарии по следующим пунктам:

1. Обустройство «островка» на развороте на ПК 802+20

Поскольку разворот на ПК 802+20 является двусторонним, необходимо физически разделить транспортные средства по своим направлениям на данном участке посредством обустройства «островка» по середине разворота. Данная мера позволит более эффективно регулировать движение и предотвратит столкновение автомашин.

Группа ответила, что данный вопрос будет рассмотрен, насколько это возможно, на стадии или после детального проектирования (Д/П), в зависимости от ситуации с бюджетом.

2. Дорожное освещение

Согласно нормам Таджикистана, на автодорогах с двумя или более полос для движения в каждом направлении освещенность должна быть не менее 20люкс. Следовательно, интервал между опорами должен быть короче, чем предлагаемый проект. План размещения элементов освещения, предлагаемый Группой, должен быть уточнен и пересмотрен.

Группа ответила, что план размещения элементов освещения был спроектирован в соответствии с японскими нормами, поэтому в темное время суток у водителей не возникнет неудобств в связи с этим. Тем не менее, данный вопрос будет рассмотрен, насколько это возможно, на стадии или после детального проектирования, в зависимости от ситуации с бюджетом.

3. Спецификации по дорожной разметке перед пешеходным переходами «зебра»

Поскольку такие разметки не существуют в Таджикистане и они не урегулированы в ГОСТ и СНиП, в настоящее время МТ разрабатывает соответствующие нормы для применения таких разметок по всей стране. В связи с этим, работы в данном направлении намного облегчились бы, если Группа смогла предоставить спецификации и сопутствующую информацию по разметкам, которые прописаны в японских нормах.

Группа ответила, что она предоставит запрашиваемую информацию в виде реальных примеров и спецификаций в период разъяснения проекта Итогового Отчета.

4. Обустройство надземного пешеходного перехода на перекрестке на ПК 774+40

Представители МТ проинформировали, что вблизи указанного перекрестка находится школа, и ученики переходят целевую дорогу каждый день, и запросили обустройство надземного перехода на указанном перекрестке из соображений безопасности.

Группа внесла ясность в данный вопрос и отметила, что на данном перекрёстке проектом предусмотрено обустройство светофорного объекта, что позволит пешеходам безопасно

переходить дорогу. Группа добавила, что Грантовая помощь Японии имеет ограничения по бюджету, поэтому данный вопрос будет рассмотрен, насколько того позволит бюджет. Группа также добавила, что как вариант, фундаменты под указанное сооружение могут быть предусмотрены Японской стороной, тогда как само сооружение будет построено за счет Таджикской стороны.

5. Обустройство скотопрогонов

Представители МТ отметили, что в проектах, когда автодорога проходит через поселки или сельскохозяйственные угодья, от местного населения часто поступают просьбы о строительстве таких сооружений. Исходя из этого, Таджикская сторона была бы призательна, насколько того позволяет бюджет, если указанные сооружения высотой 2,2 м были бы предусмотрены на проектном участке.

Группа ответила, что данный вопрос рассматривался во время первого исследования, но ввиду высокого уровня залегания грунтовых вод и необходимости проектировать уровень дороги с учетом доступа к ней домов и других объектов, расположенных вдоль дороги, вопрос обустройства скотопрогонов на проектном участке представляется затруднительным.

6. Сооружения для подземных коммуникаций на участке г. Бохтар

Представители Таджикской стороны отметили, что в генплане г. Бохтарв будущем предусмотрено строительство многоэтажных жилых домов и других социальных объектов в виде школ, больниц и т.д. вдоль рассматриваемого участка. В связи с этим, на данном участке необходимо предусмотреть подземные сооружения для коммуникаций и других инженерных сетей. Следовательно эти сооружения было бы лучше отразить в проекте на данном этапе и соорудить их на стадии строительства, чтобы избежать разрушения дороги для этих целей после завершения проекта.

Группа отметила, что данный вопрос будет рассмотрен, насколько это возможно, на стадии или после детального проектирования, в зависимости от ситуации с бюджетом, и предложила, как вариант, что Таджикская сторона смогла бы за счет собственных средств и ресурсов построить эти сооружения на стадии строительства проектной дороги.

7. Перильные ограждения

Таджикская сторона приветствовала тот факт, что проектом предусмотрено обустройство перильных ограждений на определенных участках. В то же время было высказано мнение, что эти ограждения должны быть тщательно спроектированы с точки зрения эстетического вида.

Группа ответила, что данный вопрос будет рассмотрен, насколько это возможно, на стадии или после детального проектирования, в зависимости от ситуации с бюджетом.

8. Двусторонние светоотражающие элементы

Представители УГАИ рекомендовали, что предлагаемые проектом светоотражающие элементы должны быть двусторонними. По направлению – зеленого, с обратной стороны – желтого цвета.

Группа ответила, что предусмотренная проектом разделительная полоса позволит физически разделить поток, поэтому односторонних светоотражающих элементов будет достаточно для обеспечения безопасности дорожного движения в темное время суток.

9. Организация движения на перекрестке в конце проектного участка

Представители МТ и исполнительного органа местной государственной власти г. Бохтар попросили оставить существующий участок на перекрестке в конце проектного участка (ПК 821) для одностороннего движения транспорта из Дангары в Душанбе, т.е. оставить данный участок как есть, и дать таким транспортным средствам возможность ехать без остановки без заезда на регулируемый светофором перекресток.

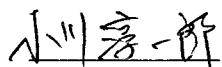
Группа ответила, что данный вопрос будет рассмотрен, насколько это возможно, на стадии или после детального проектирования, в зависимости от ситуации с бюджетом.

10. Прочие вопросы

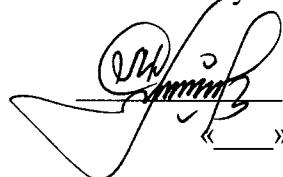
В завершение встречи стороны обменялись словами благодарности за организацию встречи и выразили готовность к дальнейшему тесному сотрудничеству для успешной реализации проекта. Участники встречи обусловились подготовить протокол встречи по результатам заседания и приложить его к Техническим Заметкам.

Данный протокол составлен на английском языке с русским переводом в 2 экземплярах, по одному для каждой из сторон.

Заместитель Главного Консультанта
Исследовательская Группа ЛСА

 Джюничиро ОГАВА
«28» августа 2018 г.

Первый заместитель министра
Министерство транспорта
Республика Таджикистан

 МИРЗОЕВ С.Б.
« » августа 2018 г.

Копия:
Исполнительному органу местной государственной власти г. Бохтар
Управлению ГАИ МВД Республики Таджикистан

Приложение 7

Основные обязательства, которые Правительство Таджикистана берет на себя

1. Обязательства Правительства Республики Таджикистан, которые не будут покрываться Грантом

(1) До Тендера

№	Наименование	Сроки выполнения	Ответственность	Статья	Прим.
1	Открытие банковского счета (Банковские Операции Б/О)	В течение 1 месяца после подписания Г/С	МТ/ НБТ		
2	Издать Платежное Поручение (П/П) для банка Японии (Агентский Банк) для совершения платежа Консультанту	В течение 1 месяца после подписания контракта с Консультантом	МТ/ НБТ		
3	Одобрить ПЭО/ОВОС (условия одобрения должны быть выполнены, если будут таковые) и обеспечить бюджет для реализации мер, предусмотренных указанными документами.	В течение 1 месяца после подписания Г/С	КООС		
4	Обеспечить необходимый бюджет и выполнить отвод земли и переселение (включая подготовку мест для переселения); компенсировать полную стоимость в соответствии с Планом Действий по Переселению (ПДП).	До объявления тендерной документации	МТ/МФ/ ГКЗГ		
5	Провести социальный мониторинг, и результаты мониторинга представить ЛСА, с использованием формы мониторинга, ежеквартально, как основная часть Отчета Мониторинга Проекта.	До момента отвода земли и завершения мероприятий по переселению	МТ		
6	Обеспечить отвод следующих земель, и очистить от посторонних объектов 1) Полоса отвода для Проекта 2) Временный участок для строительной площадки и складирования материалов вблизи Проектной зоны 3) Объездную дорогу для существующей дороги 4) Карьер грунта и участок для складирования отвалов вблизи Проектной зоны	До объявления тендерной документации	МТ и заинтересованные ведомства		
7	Приобрести разрешение для планирования, зонирования, строительства	До объявления тендерной документации	МТ и заинтересованные ведомства		
8	Очистить, выравнить и освоить участки, которые будут подтверждены в проекте Итогового Отчета	До объявления тендерной документации	МТ и заинтересованные ведомства		
9	Представить Отчет по Мониторингу Отчета (с результатами Детального Проекта (Д/Д)	До подготовки тендерной документации	МТ		

Прим: МФ – Министерство финансов
МИД – Министерство иностранных дел
МВД – Министерство внутренних дел
МТ - Министерство транспорта
НБТ – Национальный Банк Таджикистана
ГКЗГ – Государственный Комитет по землеустройству и геодезии
НИ – Налоговая инспекция
КООС – Комитет по охране окружающей среды
при Правительстве Республики Таджикистан

(2) На стадии реализации Проекта

№	Наименование	Сроки выполнения	Ответственность	Статья	Прим.
1	Издать П/П Агентскому Банку в Японии для совершения платежа (ей) Поставщику (-ам)	В течение 1 месяца после подписания контракта (-ов)	МТ/НБТ		
2	Покрыть комиссионные расходы Агентского Банка в Японии, связанные с Б/О	Во время Проекта	НБТ		
	1) Комиссия за авизо по П/П	В течение 1 месяца после подписания контракта (-ов)	НБТ		
	2) Комиссия за платеж по П/П	За каждую операцию	НБТ		
3	Обеспечить быструю таможенную очистку и содействовать Поставщику (-ам) в вопросах по внутренней транспортировке в стране Получателя	В период Проекта	МТ и заинтересованные ведомства		
4	Содействовать Японским физическим лицам и/или физическим лицам третьих стран, чьи услуги могут быть потребованы в связи с поставкой материалов и услуг, и в этой связи могут быть необходимы разрешения указанным лицам для въезда в страну Получателя и пребывания в ней для выполнения работ	В период Проекта	МТ/МИД/ МВД		
5	Обеспечить освобождение от таможенных, налоговых и других фискальных обязательств, которые могут возникнуть в стране Получателя в связи приобретением материалов и/или услуг	В период Проекта	МТ/МФ/ НИ		
6	Покрыть за свой счет все расходы, кроме тех, покрываемых за счет Гранта, которые необходимы для реализации Проекта	В период Проекта	МТ		
7	1) Представлять Отчет по Мониторингу Проекта	Каждый месяц	МТ		
	2) Представлять Отчет по Мониторингу Проекта (Итоговый)	В течение одного (1) месяца после подписания Сертификата о Завершении Работ по контракту (-ам)	МТ		
8	Представить Отчет о завершении Проекта	В течение шести (6) месяцев после завершения Проекта	МТ		
9	Обеспечить инфраструктурой в виде электричества, водоснабжения и дренажной системы и пр. за пределами проектного участка, необходимые для реализации Проекта				
	1) Электричество Подведение ЛЭП в проектный участок	До начала строительных работ	МТ и заинтересованные ведомства		
	2) Водоснабжение От центральной системы водоснабжения до участка проекта	До начала строительных работ	МТ и заинтересованные ведомства		

10	Принять необходимые меры по технике безопасности на строительном участке - Регулирование дорожным движением - Разъяснения общественности	В период строительства	МТ и заинтересованные ведомства		
11	Реализовать План Экологического Управления (ПЭУ) и Программу Экологического Мониторинга (ПЭМ)	В период строительства	МТ/ КООС		
12	Представить ЛСА результаты экологического мониторинга, используя форму мониторинга, ежеквартально, как часть Отчета по Мониторингу Проекта	В период строительства	МТ/ КООС		
13	Реализовать Программу Восстановления Жизнедеятельности (ПВЖ), если требуется)	В период, обозначенный в указанной программе	МТ/МФ/ КООС		
14	Проводить социальный мониторинг, и результаты представить ЛСА, используя форму мониторинга, ежеквартально, как часть Отчета по Мониторингу Проекта - Период мониторинга может быть продлен, если условия жизни Лиц, подпадающих под воздействие Проекта, недостаточно восстановлены. Продление мониторинга будет решено на основании соглашения между МТ и ЛСА	До завершения программы восстановления жизнедеятельности (в случае, если такая программа предусмотрена)	МТ		

(3) После завершения Проекта

№	Наименования	Сроки выполнения	От-ть	Ст-ть	Прим.
1	Выполнить ПЭУ и ПЭМ	В период, определенный в указанных планах	МТ/ КООС		
2	Представить ЛСА результаты экологического мониторинга, используя форму мониторинга, раз в полгода; - Период экологического мониторинга может быть продлен в случае выявления негативных воздействий на экологию. Продление мониторинга будет решено на основании соглашения между МТ и ЛСА.	В течение трех (3) лет после завершения Проекта	МТ/ КООС		
3	Обслуживать и эксплуатировать эффективно и в надлежащем порядке сооружения и оборудование, предоставленные в рамках Грантовой помощи. 1) Покрывать расходы на обслуживание 2) Выстроить организацию эксплуатации и обслуживания 3) Плановые проверки/инспекции	После завершения строительства	МТ/ МФ		

