

Общий вывод по проекту "Восстановление сети местных дорог в Республике Каракалпакстан и Хорезмской области" в соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан №РQ-330 от 10 октября 2023 года "О мерах по дальнейшему совершенствованию дорожного хозяйства", а также Общим извещением о закупках Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АПИВ) от 27 сентября 2019 года.

Правительство Республики Узбекистан (РУз) готовится к получению предполагаемого инвестиционного кредита от Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) для финансирования проекта по восстановлению сети местных дорог в Каракалпакстане и Хорезме.

Проект предполагает трехлетний период строительства (2025–2027 гг.), затем двухлетнее техническое обслуживание после эксплуатации и затем 22 года эксплуатации (2028–2049 гг.).

Планируемые мероприятия в рамках предлагаемого проекта, финансируемого АБИИ, включают инвестиции в реконструкцию и восстановление 516 км местных дорог в Республике Каракалпакстан (включая 23 участка дорог общей протяженностью 328 км в 11 районах) и в Хорезмской области (16 участков дорог общей протяженностью 188 км в 9 районах). Кроме того, Проект включает мероприятия по наращиванию потенциала ГРП и разработку цифровой геопространственной платформы, а также Программы расширения прав и возможностей женщин и молодежи.

Проект направлен на улучшение связи между общинами путем интеграции конкретных местных дорог как в международные, так и в региональные дорожные сети. Такая интеграция обеспечит местным общинам более широкий доступ к жизненно важным социальным услугам и будет способствовать экономическому развитию. Данная инициатива внесет значительный вклад в создание надежной и безопасной внутренней и региональной транспортной сети в регионах.

Проект состоит из трех компонентов:

Компонент 1. Реконструкция местных дорог в Каракалпакстане и Хорезме. Данный компонент направлен на реконструкцию местных дорог в Республике Каракалпакстан и Хорезмской области. Работы по реконструкции включают в себя реконструкцию дорожного покрытия, ремонт и строительство мостов, улучшение дренажа и установку мер по обеспечению безопасности дорожного движения, таких как знаки, барьеры, пешеходные переходы и автобусные остановки. Там, где это необходимо, будут добавлены тротуары для повышения безопасности пешеходов.

Будут приняты комплексные меры по адаптации к изменению климата, такие как использование прочных дорожных материалов и усовершенствованных дренажных систем для борьбы с более высокими температурами и сезонными наводнениями. Расширение пропускной способности не планируется, и реконструкция дорог останется в рамках существующих коридоров.

Проект также предусматривает двухлетний ремонт дорог для обеспечения устойчивости и согласуется со стратегией Правительства по вовлечению государственного сектора в ремонт дорог. Своевременное техническое обслуживание поможет уменьшить ущерб от экстремальных погодных условий,

вызванных изменением климата, и повысит устойчивость дорог к изменению климата.

Кроме того, этот компонент будет финансировать наем Консультанта по надзору за строительством для наблюдения за всем строительным процессом, включая анализ мер по адаптации к изменению климата для обеспечения надлежащей адаптации и смягчения последствий, а также аудит безопасности дорожного движения (АБДД) для контроля за соблюдением контрактных обязательств и обеспечением качества и безопасности стандарты. Существует три подкомпонента:

Подкомпонент 1.1. Работы по реконструкции местной дорожной сети в Республике Каракалпакстан

Подкомпонент 1.2. Работы по реконструкции местной дорожной сети в Хорезмской области

Подкомпонент 1.3. Консультации по надзору за строительством

Компонент 2. Институциональное укрепление и наращивание потенциала. Данный компонент поддержит усилия КАД по введению в действие ГРП для обеспечения качественной реализации проекта. Данный компонент также будет способствовать институциональному укреплению и наращиванию потенциала ГРП, финансовому аудиту и другим операционным расходам ГРП.

Компонент 3. Разработка цифровой геопространственной платформы и Программы расширения прав и возможностей женщин и молодежи. Существует два подкомпонента:

Подкомпонент 3.1. Разработка цифровой геопространственной платформы

Целью данного подкомпонента является создание сложной веб-платформы географической информационной системы (ГИС), которая служит нескольким целям:

Предоставить интерактивный онлайн-инструмент для надзора за строительством, позволяющий в режиме реального времени контролировать реализацию проекта и создавать отчеты о ходе работ и финансовые отчеты с визуализацией.

Поддерживать оценку социальных и экономических выгод, получаемых от улучшения связи, включая улучшенный доступ к здравоохранению, образованию и объектам туризма, а также увеличение количества общественных объектов, доступных для сообщества.

Визуализировать климатическую уязвимость и риски, влияющие на каждый участок дороги, подлежащий восстановлению, одновременно отслеживая реализацию мер по повышению устойчивости к изменению климата.

Оптимизировать регистрацию и мониторинг жалоб, что позволит ГРП, консультантам по надзору и КАД управлять входящими жалобами, генерировать оповещения и отслеживать ответы в режиме реального времени.

Подкомпонент 3.2. Программа расширения прав и возможностей женщин и молодежи

Данный подкомпонент направлен на содействие социальной и экономической интеграции, особенно женщин и молодежи, путем использования мероприятий Проекта. Основные мероприятия, которые должны быть осуществлены ГРП, включают:

Проведение масштабного исследования и оценки потребностей в профессиональных навыках для выявления потенциальных возможностей ведения бизнеса и получения средств к существованию для женщин в близлежащих районах.

Разработка программы развития женского предпринимательства на основе

оценки потребностей, а также критериев отбора участников и списка потенциальных участниц.

Определение потенциальных источников грантового финансирования для женщин-предпринимателей.

Проведение тренингов по устойчивости к изменению климата и техническому обслуживанию дорог, ориентированных на жителей районов, затронутых проектом, с уделением особого внимания женщинам и молодежи.

Организация увлекательных программ повышения осведомленности молодежи о безопасности дорожного движения, включение учебных материалов и кампаний по правилам дорожного движения и безопасности пешеходов.

Механизмы реализации.

Комитет автомобильных дорог (КАД) является организацией, реализующей проект (ОРП), отвечающей за общую координацию проекта с государственными учреждениями и высокопоставленными органами, принимающими решения, для обеспечения своевременной реализации, а также за связь с АБИИ и другими партнерами по развитию.

Агентство «Автоулинвест» (ААИ), являясь подразделением КАД, осуществляет общее руководство проектом и его реализацию, включая мониторинг прогресса, надзор за закупками и пересмотр плана работ. КАД учредил группу по подготовке проектов (ГПП) при ААИ. На сегодняшний день наняты координатор проекта, специалист по закупкам и специалист по ЭС. После получения кредита ГПП преобразуется в полноценное ГРП. ГРП и местные подразделения ГРП будут отвечать за управление повседневной деятельностью по реализации проекта, включая обеспечение соответствия проекта требованиям ЭС.

Другими заинтересованными сторонами, имеющими отношение к данному подкомпоненту, являются хокимияты, «Главное дорожное управление Республики Каракалпакстан», «Главное дорожное управление Хорезмской области», Министерство экологии и охраны окружающей среды и изменения климата Республики Каракалпакстан (РК) и Хорезмской области (МЭООСИК), Государственное унитарное предприятие «Тоза Худуд», которые будут вовлечены в процесс оценки, чтобы обеспечить их активное участие в ходе реализации проекта.

Реализующее агентство (РА) и Группа реализации проекта (PIU) будут получать поддержку от консультанта по строительному надзору (КСН). ГРП будет отвечать за внедрение СПЭСУ и ПЭСУ в соответствии с требованиями АБИИ по гарантиям и национальными нормативными актами в области охраны окружающей среды, социальной сферы, труда и землеотвода. ГРП будет поддерживаться специалистом по экологическим и социальным вопросам (Э&С) и специалистом по гендерным вопросам. В каждом региональном подразделении ГРП будет работать (i) один специалист/сотрудник по ЭС и (ii) один сотрудник по ОТиТБ.

В надзоре за разработкой ПЭСУ сотрудникам ГРП будут помогать специалисты по Э&С и ОТиТБ КСН. Расходы на ОВОС (местные стандарты) и ПЭСУ будут финансироваться за счет проекта. ГРП отвечает за общее соблюдение экологических и социальных требований СЭП АБИИ (2019, 2022).

Подрядчики будут нести ответственность за реализацию мер по смягчению последствий. Планы экологического и социального управления для конкретных объектов (ПЭСУКБ) будут разработаны Подрядчиками под руководством КСН и одобрены КСН перед передачей в ГРП на утверждение. Во время строительства

Подрядчики сохраняют свой опыт в качестве штатного квалифицированного инженера-эколога, сотрудника по экологическим и социальным вопросам (СЭСВ) и специалиста по охране труда и техники безопасности, которые будут внедрять и постоянно обновлять ПЭСУКБ, а также отчитываться о выполнении мер по смягчению последствий в течение срока действия контракта.

ГРП будет готовить и представлять АБИИ полугодовые отчеты.

Категория проекта. Предполагается, что проект будет поддержан Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (АБИИ, или Банк). Проекту была предложена Категория «В» в соответствии с Экологической и социальной политикой АБИИ в связи с ограниченным количеством потенциально неблагоприятных экологических и социальных (ЭС) воздействий, которые будут ограничены территорией проекта и могут быть устранены с помощью традиционного управления рисками ЭС. В проекте применяются Экологические и социальные стандарты (ЭСС) 1 – Экологическая и социальная оценка и управление и ЭСС 2 – Принудительное переселение (которое включает в себя приобретение земли).

Национальный закон «Об экологической экспертизе» и ПКМ № 541 требуют подготовки отчета об экологической экспертизе для всех видов деятельности, которые могут оказать воздействие на окружающую среду. Данный проект был отнесен к категории III (с низким уровнем риска) - (Дороги и мосты регионального и городского значения, за исключением города Ташкента). Таким образом, перед вводом в эксплуатацию строительных работ потребуются проведение национальной ОВОС. Предварительные заявления о воздействии на окружающую среду (ПЭВОС, документ об экологической оценке, необходимый для проектов категории III, или ПЗВОС) будут подготовлены ГРП в ААИ (при поддержке национальной компании) и представлены в МЭООСИК, расположенный в РК и Хорезмской области. Ожидается, что экологическая экспертиза (экологическое разрешение) будет получена к концу 2024 года. ААИ ГРП позаботится о том, чтобы экологическая экспертиза была проведена до начала строительных работ.

Предлагаемые инструменты защиты. ПОСКОЛЬКУ проект относится к категории В, для всех подпроектов будет применяться процедура проверки и due diligence. После проведения скрининга будут разработаны местные ОВОС и ПЭСУ. СПЭСУ включает в себя процедуру скрининга, руководство по разработке ПЭСУ. Таким образом, в проекте используется рамочный подход, и соответствующими инструментами являются СПЭСУ и СПП.

Зона влияния проекта. Согласно Социальным и экологическим принципам (СЭП) АБИИ, зона влияния (ЗВ) включает территорию, которая, вероятно, будет затронута компонентами проекта, включая постоянные и временные объекты, его вспомогательные аспекты и незапланированную застройку. ЗВ проекта на данном этапе будут двадцать два проектных района. В Республике Каракалпакстан в Канлыкульском, Кегейлинском, Тахтакупырском, Шуманайском, Даухаринском, Амурдарьинском, Берунийском, Нукусском, Караузакском, Кунградском, Муйнакском районах и Багатском, Гурланском, Кошкупирском, Ургенчском, Хивинском, Хазараспском, Шаватском, Янгиарикском, Янгибазарском районах Хорезмской области, поэтому число заинтересованных сторон проекта является обширным и включает в себя все населенные пункты и организации, затронутые проектом, расположенные в вышеупомянутых проектных районах.

Сфера применения СПЭСУ. СПЭСУ будет направлять процесс реализации

ПЭСУ и охватывает следующее: правила и процедуры экологической и социальной экспертизы подпроектов; руководство по проведению ПЭСУ для подпроектов; меры по смягчению возможных последствий различных предлагаемых мероприятий и типов подпроектов, которые будут поддерживаться проектом; требования к мониторингу и надзору за реализацией ПЭСУ, механизмы реализации. В СПЭСУ также содержится обзор возможностей ГРП и местных вовлеченных учреждений по управлению рисками в области Э&С. Основываясь на этом обзоре, СПЭСУ определяет мероприятия по наращиванию потенциала, которые будут охватывать все эти стороны, а также мероприятия по укреплению потенциала участвующих местных учреждений по снижению потенциальных экологических и социальных рисков и проведению ПЭСУ на уровне подпроектов.

План взаимодействия с заинтересованными сторонами. Проект несет ответственность за обеспечение внедрения соответствующих процессов взаимодействия с заинтересованными сторонами в соответствии с требованиями АБИИ. Данное постоянное обязательство по обеспечению того, чтобы План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС) оставался актуальным на протяжении всего срока реализации Проекта. ПВЗС будет действовать как оперативный документ, требующий обновления по мере изменения обстоятельств проекта или динамики заинтересованных сторон. ПВЗС предназначен для обеспечения того, чтобы проектная компания определяла все заинтересованные стороны и разрабатывала эффективную стратегию взаимодействия на протяжении всего периода разработки и жизненного цикла проекта. Целью данного ПВЗС является построение конструктивных и доверительных отношений с местным сообществом и другими заинтересованными сторонами на основе прозрачного и своевременного предоставления информации и открытого диалога. Был определен следующий список ключевых заинтересованных сторон:

Таблица 1 Список заинтересованных сторон

Группы заинтересованных сторон	Прямой/косвенный	Описание заинтересованной стороны
Заинтересованные стороны, затронутые проектом		
Местные сообщества в районе реализации проекта	Прямой	Ожидается, что местные сообщества получат непосредственную выгоду от проекта за счет улучшения местных дорог, объектов инфраструктуры, обеспечения безопасности дорожного движения, доступа к материальным и социальным ресурсам. Жители местного сообщества являются потенциальным источником рабочей силы для реализации мероприятий проекта. Местные сообщества, находящиеся в зоне влияния проекта, будут затронуты строительными и реконструкционными работами и мероприятиями в рамках проекта. Мероприятия, связанные с проектом, окажут непосредственное влияние на повседневную жизнь

		пострадавших жителей.
Местные компании и организации в зоне реализации проекта	Прямой	К ним относятся частные предприятия, заинтересованные в улучшении состояния дорог и сооружений, фермерские хозяйства, которые могут использовать реконструированные дороги для перевозки грузов и работников, предприятия, которые могут улучшить логистику за счет сокращения транспортных расходов и времени, затрачиваемого на транспортировку, или открыть новые предприятия (например, грузоперевозки, общественный транспорт, такси).
Лидеры махалли	Прямой	Эта заинтересованная сторона - учреждение, обладающее традиционной властью. Он возглавляется главой/председателем и играет важную роль в узбекской общине.
Школы	Прямой	Большинство школьников ходят пешком по дорогам, ведущим к школам, и проект окажет на них влияние.
Организации и/или частные лица, активы которых могут пострадать в связи с деятельностью по проекту	Прямой	К ним относятся организации (частные фермерские хозяйства, другие юридические лица) или частные лица, активы которых могут пострадать в результате проектной деятельности (как формальные, так и неформальные владельцы).
Другие заинтересованные стороны		
Комитет автомобильных дорог (КАД)	Прямой	Выступает в качестве агентства-исполнителя (АИ), ответственного за общую координацию проекта с правительственными учреждениями и органами, принимающими решения на высоком уровне.
Агентство "Автоюлинвест" (АИА)	Прямой	Выступает в качестве реализующего агентства и несет ответственность за реализацию проекта, включая выполнение работ и общее управление.
Главное дорожное управление Республики Каракалпакстан и Хорезмской области,	Прямой	Подчиненная организация РК, являющаяся владельцем проекта и ответственная за реализацию проекта, а также эксплуатацию местных дорог после завершения проекта.

<p>Организации местного самоуправления:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Кабинет Министров Республики Каракалпакстан; ▪ Хокимият Хорезмской области, ▪ Министерство иностранных дел и торговли; ▪ Министерство транспорта Республики Узбекистан; ▪ Агентство стратегических реформ. ▪ Проект Районных хокимиятов; ▪ Проект Районные земельные кадастровые управления; ▪ Районные отделения проекта Министерства экологии, охраны окружающей среды и изменения климата (МЭООСИК); ▪ Служба санитарно-эпидемиологического благополучия и охраны здоровья населения Каракалпакстана, Хорезмской области и районных отделений; ▪ Министерство занятости и трудовых отношений Республики Каракалпакстан. 	<p>Косвенный</p> <p>Косвенный</p> <p>Косвенный</p> <p>Косвенный</p> <p>Косвенный</p> <p>Прямой</p> <p>Прямой</p> <p>Прямой</p> <p>Косвенный</p> <p>Прямой</p> <p>Косвенный</p> <p>Косвенный</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Заинтересованы в развитии социально-экономической ситуации в регионе; ▪ Заинтересованы в развитии бизнеса в регионе; ▪ Согласование и содействие в реализации проектных мероприятий в рамках каждой из сфер компетенции органов власти (земельные вопросы, состояние дорог, энергетика, инвестиционная поддержка и т.д.) ▪ Потенциальная помощь во взаимодействии с другими органами власти и местным населением/организациями ▪ Помощь в контроле за соблюдением прибором местных трудовых и санитарных норм.
--	---	--

<ul style="list-style-type: none"> Министерство занятости и трудовых отношений Узбекистана 		
Местные и региональные строительные компании	Прямой	Строительные компании, заинтересованные в участии в торгах на реализацию проекта
Рабочая сила	Прямой	Сотрудники проекта, подрядчики и их работники, занятые в строительных работах по проекту.
Международные кредиторы/ Международные организации: АБИИ	Косвенный	Кредиторы заинтересованы в успешной реализации проекта с соблюдением экологических и социальных требований.
Региональные и местные ОГО/НПО (Комитет женщин, Ассоциация деловых женщин Узбекистана, Центр молодежных инициатив и др.)	Косвенный	Заинтересованы в мониторинге результативности проекта, контроле соответствия приложения Э&С требованиям.
Средства массовой информации	Косвенный	Это относится к новостям и средствам массовой информации, которые могут влиять на общественное мнение.
Уязвимые/находящиеся в неблагоприятном положении группы или лица		
Безработные в районе реализации проекта. Женщины возглавляли семьи, многодетные семьи (более 5 человек), семьи с низкими доходами, инвалиды, пожилые люди, за которыми некому было ухаживать и т.д.	Прямой	Группы или отдельные лица, на которые проект(ы) может оказать непропорциональное воздействие или поставить в еще более неблагоприятное положение по сравнению с любыми другими группами из-за их уязвимого статуса, и которые могут потребовать особых усилий по привлечению для обеспечения их равного представительства в процессе консультаций и принятия решений, связанных с проектом.

ГРП создаст **Механизм рассмотрения жалоб на уровне проекта (МРЖ)** в

соответствии с требованиями политики АБИИ 1 и законами РУз². МРЖ отвечает на запросы и разрешает апелляции и жалобы людей, которые считают, что на них оказали или могут оказать негативное воздействие социальные и экологические последствия деятельности по проекту, и/или у которых есть жалобы на процесс раскрытия информации о проекте и проведения консультаций с общественностью.

МРЭ на уровне проекта должен отвечать на запросы и разрешать апелляции и жалобы людей оперативно, беспристрастно и на основе взаимного консенсуса на уровне проекта. Это поможет реагировать на вопросы граждан, отслеживать проблему и избегать потенциальной эскалации жалоб людей, затронутых проектом, а также рисков задержек и жалоб, связанных с затратами на реализацию проекта.

Апелляции/жалобы, подлежащие рассмотрению в рамках МРЖ на уровне проекта, должны соответствовать следующим критериям: (i) вопросы, связанные с социальными последствиями проекта, принудительным переселением и воздействием на окружающую среду, а также результатами деятельности, и (ii) вопросы, связанные с раскрытием информации о проекте и процессом консультаций с общественностью. Апелляции/жалобы, связанные с преступлениями, мошенничеством и коррупцией, будут регистрироваться в журнале регистрации жалоб, однако они не подлежат рассмотрению в рамках МРЖ на уровне проекта и должны рассматриваться в соответствии с законами РУз и соответствующей политикой АБИИ.

МРЖ на уровне проекта не отменяет права заявителей требовать рассмотрения жалоб, как это определено национальным законодательством. Заявитель по своему усмотрению может обратиться за рассмотрением жалобы в судебную систему РУз на любом этапе предусмотренного настоящим Положением процесса рассмотрения жалобы.

Подкомпонент 3.1 технического задания на проект включал разработку цифровой геопространственной платформы. Целью данного подкомпонента является создание сложной веб-платформы ГИС, которая будет выполнять множество задач, а также оптимизировать регистрацию и мониторинг жалоб, позволяя Группе реализации проекта, консультантам по надзору и Комитету по дорогам управлять входящими жалобами, генерировать оповещения и отслеживать ответы в режиме реального времени.

ААИ будет отвечать за эффективную работу МРЖ на уровне проекта, создаст базу данных всех полученных жалоб и обеспечит мониторинг их рассмотрения, анализа и отчетности в отчетах о реализации проекта, социальных и экологических гарантиях. Другие заинтересованные стороны проекта, такие как Главное управление автомобильных дорог Республики Каракалпакстан и Хорезмской области, подрядчик(и), КНС должны принимать активное участие в разрешении жалоб и апелляций.

Подрядчик(и), КСН и дорожные органы проектного района должны регистрировать и сообщать о каждом случае жалобы, полученной от заявителей, в ГРП при ААИ, которая будет иметь общую базу данных всех жалоб и отслеживать их статус, как описано в подразделах ниже.

155. 1 https://www.aiib.org/en/policies-strategies/_download/environment-framework/AIIB-Environmental-and-Social-Framework-ESF-ноябрь-2022-окончательный_вариант.pdf

156. 2 Закон РУз "Об обращениях физических и юридических лиц" № ЗРУ-378 от 3 декабря 2014 года (№ ЗРУ-445 с изменениями от 09 ноября 2017 года)

На этапе подготовки проекта МРЖ будет создан двухуровневый проектный уровень. **Уровень 1: Местный комитет по рассмотрению жалоб.** В состав Комитета по рассмотрению жалоб 1-го уровня (КРЖ) войдут: (Инженер по надзору (с ответственным персоналом по Э&С), Представитель подрядчиков (член), Глава махаллинского фонда (член), Представитель районного хокимията, Представитель районной дорожной службы в качестве КРЖ для соответствующего района.

Уровень 2: Комитет по рассмотрению жалоб второго уровня. Уровень 2 включает в себя КРЖ на центральном уровне ГРП в АМА, который будет сформирован к концу 2024 года и будет включать в себя следующее: Координатор проекта ГРП, председатель; Специалист по социальным и экологическим вопросам ГРП, член; Главный специалист Управления государственных дел Каракалпакстана и Хорезмской области, член; Начальник отдела координации работ по изъятию земель и компенсации Каракалпакстана и Хорезмской области, член; Сотрудники информационной службы Главного управления автомобильных дорог Республики Каракалпакстан и Хорезмской области.

Структура планирования переселения

СПП предоставляет рекомендации заинтересованным сторонам проекта в тех случаях, когда проект требует использования земли на временной или постоянной основе и приобретения земли. Ключевой целью СПП является установление принципов переселения, организационных механизмов, механизмов финансирования, критериев приемлемости, матрицы выплат, обратной связи и МРЖ, а также процесса мониторинга и оценки для ЛЗП, которые могут быть выявлены в ходе реализации проекта.

СПП также устанавливает рамки для оценки проблем ЛЗП, которые могут быть подвержены потере средств к существованию, активов и благополучия из-за Проекта. Программа ЭСП АБИИ (ESS2) запускается, когда в результате реализации Проекта люди могут потерять землю, другие активы или доступ к производственным ресурсам, что может нарушить или привести к потере средств к существованию (т.е. имущества и актива), благосостояния и других прав. В этом случае СПП предоставляет лицам, принимающим решения, руководящие принципы и процедуры для обеспечения того, чтобы ЛЗП улучшили свои средства к существованию и благосостояние или, по крайней мере, восстановили их до уровня, существовавшего на момент начала проекта.

Все работы по реконструкции будут проводиться в пределах существующей полосы отвода, что исключит необходимость в приобретении земли и переселении.

Для всех подпроектов, реализуемых в рамках данного проекта, будут соблюдаться следующие не подлежащие обсуждению принципы переселения:

- Все подпроекты (детальные проекты) будут проверены на предмет социальных последствий (влияния и риски вынужденного переселения) с подготовкой отчетов о социальной проверке, далее, на основании результатов проверки, будет принято решение о необходимости подготовки Плана приобретения земли и переселения (ППЗП) или Плана восстановления средств к существованию (ПВСС) или Плана переселения (ПП), в зависимости от ситуации.
- Строительные работы не будут начаты до тех пор, пока всем имеющим на

это право ЛЗП не будет предоставлена компенсация за землю и имущество, а также помощь в реконструкции и переселении (при необходимости) в полном объеме.

- В рамках проекта будет осуществляться мониторинг предоставления и эффективности ПП/ПВСС с помощью назначенных консультантов.

Воздействие проекта. Оценка воздействия проекта проводилась с использованием матрицы значимости воздействия, которая представляет собой комбинацию чувствительности получателей и величины воздействия. Дальнейшая оценка величины воздействия проводилась с учетом продолжительности, вероятности, масштабов и частоты каждого воздействия. Для каждого вида проектной деятельности были оценены следующие виды воздействия: прямое, косвенное и кумулятивное. На этапе строительства и эксплуатации были проанализированы последствия изменения климата и предложены общие меры по смягчению последствий.

Все ожидаемые экологические и социальные последствия были оценены на трех этапах – подготовка к строительству, строительство и эксплуатация. На этапе, предшествующем строительству, крайне важно обеспечить получение всех необходимых разрешений на реализацию проекта от государственных органов, а также обновить СПЭСУ в случае возникновения непредвиденных последствий для окружающей среды, чтобы отразить любые изменения, такие как изменения в проекте, объеме работ и т. д., если таковые имеются.

Период строительства. В период строительства основное воздействие будет связано с образованием отходов, повышением уровня шума и выбросами загрязняющих веществ от оборудования. Все последствия будут краткосрочными. Однако из-за расположения объектов проекта в населенных пунктах эти воздействия необходимо будет смягчать и контролировать.

В соответствии с предварительными данными, полученными в результате технико-экономического обоснования и во время первоначальных посещений объектов, построенные/восстановленные местные дороги как в Каракалпакстане, так и в Хорезмской области могут пересекать различные каналы в нескольких местах. Будут реконструированы некоторые участки дорог, проходящих вдоль каналов. Воздействие на водные ресурсы не будет значительным. Соответствующие меры по предотвращению загрязнения во время строительства указаны в ПЭСУ.

Проектные площадки представляют собой сочетание населенных пунктов и сельскохозяйственных угодий, представленных типичными городскими и агробиоценозами. Реконструкция дорог будет ограничена только существующими участками, и существующая ширина дорог будет сохранена. В рамках данного проекта не предполагается строительство новых дорог и их расширение. Поэтому все дорожные работы будут проводиться на ранее нарушенных землях с минимальным воздействием на местную флору и фауну региона. Но в любом случае существует вероятность того, что некоторые кусты и деревья также будут вырублены.

Ближайшей к участкам реализации проекта природно-охранной зоной является Нижне-Амударьинский государственный биосферный заповедник (ЛАБЗ) на расстоянии более 3 км от участков реализации проекта. Местоположения критических местообитаний в пределах территорий подпроекта определены не были. Однако, если на стадии детального проектирования проекта расположение объектов будет изменено, то необходимо провести дополнительный скрининг

биоразнообразия.

Ожидается, что на этапе строительства будет образовываться значительный объем отходов. Большинство из них не представляют опасности. В ходе работ по реконструкции будут удалены асфальтовое покрытие дорог, бетон, блоки и старые трубы. Подрядчик должен будет разработать План управления отходами (ПУО) в соответствии с предоставленным шаблоном.

Проект будет включать в себя снос существующих асбестоцементных, металлических, чугунных труб и железобетонных перекрытий. Некоторые трубы могут содержать асбест, который может быть опасен для рецепторов человека. КСН, СЭСВ совместно с Подрядчиком перед началом демонтажа оценят и осмотрят места прокладки труб и трубопроводов, а в случае наличия асбестовых материалов будет использован План управления асбестосодержащими материалами (ПУАСМ), разработанный в соответствии с рекомендуемым шаблоном. Асбестовые отходы будут утилизированы на местной муниципальной свалке в соответствии с процедурой, указанной в ПУАСМ.

Еще одно заметное воздействие будет связано со здоровьем и безопасностью местных жителей и работников подрядных организаций. Воздействие связано с рисками, связанными с демонтажными и земляными работами, более интенсивным движением транспортных средств и затрудненным доступом к домам и коммерческим объектам. Поскольку большая часть строительных работ будет проводиться в густонаселенных районах, выполнение всех соответствующих мер, предусмотренных в программе ПЭСУ, будет иметь решающее значение для предотвращения любых негативных последствий.

На этапе строительства трудовые лагеря могут быть расположены в жилых районах или на подходящих открытых пространствах. Для обеспечения надлежащей эксплуатации лагеря Подрядчик разработает План управления строительным лагерем (ПУСЛ) и обеспечит его надлежащую реализацию.

Помимо воздействия на воздух, воду и их качество, некоторые другие риски также связаны со здоровьем и безопасностью как местных жителей, так и работников на производстве. Во избежание поражения электрическим током и других несчастных случаев в период строительства будут строго соблюдаться безопасные условия труда, а также соблюдение санитарных, противопожарных и других строительных норм и требований. Каждый подрядчик должен будет разработать план по охране труда и технике безопасности, который будет охватывать такие требования, как использование средств индивидуальной защиты (СИЗ), кодекс поведения и участие в программе обучения.

Необходимо будет соблюдать все национальные нормативные акты, касающиеся строительных работ, а также Руководящие принципы Группы Всемирного банка по охране окружающей среды, здоровья и технике безопасности (Руководство ОО СЗиТБ 3). ГРП в ААИ будет тесно координировать свои действия с местными сообществами в отношении планирования и реализации проектных работ.

Этап эксплуатации. Некоторые негативные воздействия могут возникнуть и на этапе эксплуатации. В результате деятельности по эксплуатации и техническому обслуживанию (ЭиТО) на местных дорогах образуются такие отходы, как маслянистые стоки с дорожного покрытия, пролитое масло и другие смазочные

материалы, сломанные части транспортных средств, такие как куски шин, обрезки асфальта/бетона, погибшие на дороге животные и другие подобные отходы. План управления отходами будет подготовлен в рамках стандартных операционных процедур. Неопасные отходы будут утилизироваться городскими или районными службами, опасные отходы будут утилизироваться по договоренности с местными организациями по утилизации твердых и опасных отходов.

После реконструкции местных дорог ожидается увеличение интенсивности движения автотранспорта, в результате чего вдоль дороги, вероятно, возрастут выбросы от автотранспорта и, как следствие, загрязнение атмосферы. Вдоль дороги будут посажены деревья, особенно вблизи населенных пунктов и чувствительных рецепторов.

На этапе эксплуатации шум и вибрация будут создаваться в основном из-за движения тяжелых грузовиков по местным дорогам. Шум будет оказывать значительное воздействие на сообщества, живущие вдоль дороги, особенно на чувствительные рецепторы. Вибрация, вероятно, повлияет на близлежащие здания и сооружения. Посадка деревьев вдоль дороги, предложенная в качестве меры по снижению загрязнения воздуха, может незначительно снизить уровень шума, создаваемого автомобильным движением. Рядом с чувствительными рецепторами будут установлены дорожные знаки, обозначающие зону тишины.

Работы по техническому обслуживанию местных дорог будут представлять опасность для обслуживающего персонала. К таким рискам могут относиться: подверженность физическим опасностям при использовании тяжелого оборудования, включая краны; опасность споткнуться и упасть; воздействие пыли, шума и вибрации; падающие предметы; воздействие опасных материалов; воздействие электрических опасностей при использовании инструментов и машин; а также риски, связанные с работой вблизи движения транспортных средств. В рамках процедур ЭИТО необходимо будет подготовить и внедрить план по ОТ и ТБ. В Плане будут определены процедуры и протоколы для каждого типа мероприятий, которые будут выполняться в рамках мероприятий по ЭИТО.

С увеличением интенсивности дорожного движения и скорости движения транспортных средств также будет возрастать риск дорожно-транспортных происшествий. Проектная дорога проходит также через множество населенных пунктов, а также через некоторые чувствительные объекты. В таких местах повышенный объем дорожного движения создает дополнительные и серьезные риски для пешеходов и других участников дорожного движения. Проектируемая дорога должна соответствовать стандартам безопасности дорожного движения, включая дорожные указатели, предупреждающие знаки, светофоры, светоотражатели и пешеходные переходы (надземные или подземные, где это возможно/уместно). Также необходимо будет организовать оказание экстренной помощи (скорая помощь, спасательные машины). Кроме того, необходимо будет поддерживать связь с населением, чтобы повысить его осведомленность о рисках для безопасности, связанных с движением автотранспорта.

План действий по гендерным вопросам. В ходе общественных встреч и обсуждений в фокус-группах, проведенных в сентябре 2024 года, консультанты выявили несколько связанных с гендерной проблематикой вопросов, которые имеют значение для проекта. К ним относятся высокий уровень безработицы среди местных женщин, ограниченные возможности трудоустройства, отсутствие общественного транспорта и недостаточное освещение дорог, светофоров и

пешеходных переходов.

В ответ на эти вызовы лидеры местных сообществ предложили решать эти проблемы путем обучения женщин основам предпринимательства, маркетинга и финансового менеджмента, создания точек придорожной торговли сельскохозяйственной продукцией и продуктами питания, установки уличного освещения с солнечными батареями на остановках такси/автобусов, строительства пешеходных тротуаров на участках дорог, по которым чаще всего перемещаются жители сообщества (школы, семейные поликлиники, рынки).

Предлагаемый ПДГВ направлен на решение текущих проблем общества и предоставление местным женщинам возможности улучшить свое положение.

Раскрытие информации о СПЭСУ и консультации с общественностью.

Подготовка СПЭСУ и СПП проходила при активном участии общественности. Были проведены обширные консультации с различными заинтересованными сторонами, включая общественность, местные/районные/региональные власти, другие ведомства и поставщиков услуг. При подготовке данных документов были должным образом учтены ожидания заинтересованных сторон и связанные с ними вопросы/озабоченности. 18-24 сентября 2024 года в регионах-участниках было проведено 11 обсуждений в фокус-группах. На основе предложений, полученных в ходе консультаций, были подготовлены документы СПЭСУ и СПП, которые будут опубликованы на Каракалпакском веб-сайте и на внешнем веб-сайте АБИИ.