

ПРОЕКТ ПО УЛУЧШЕНИЮ СВЯЗИ И ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ М-41 В СУРХАНДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ (УЧАСТОК 1525-1622 КМ)

ОЦЕНКА ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ (ОЭСВ)

ЗАКАЗЧИК: КОМИТЕТ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Дата: Февраль 2026

Информация о Документе

Название Проекта	Реконструкция М-41 дороги в Сурхандарьинской области (участок 1525-1622 км)
Консультационные услуги	Консультационные услуги по подготовке Оценки экологического и социального воздействия (ОЭСВ) и План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС)
Название документа	Оценка экологических и социальных воздействий (ОЭСВ)
Заказчик	Группа Реализации Проекта при Государственном комитете Республики Узбекистан по автомобильным дорогам
Координатор Проекта со стороны Заказчика	Джахонгир Каримов
Консультант	Al Mar Consulting
Руководитель Проекта	Юлия Алексеева

Контроль Статуса Документа

Версия	Дата выпуска версии	Описание	Автор	Проверено	Утверждено
1.0	04 Ноября 2025	Отчет по ОЭСВ – Проект отчета	Группа авторов	Юлия Алексеева	Мария Малиновская
2.0	05 Февраля 2026	Фиальный Отчет по ОЭСВ	Группа авторов	Юлия Алексеева	Мария Малиновская

Ограничение ответственности:

Отчет об экологической и социальной оценке (ОЭСВ) был подготовлен компанией Al Mar Consulting. Несмотря на то, что информация, содержащаяся в отчете, отражает текущий статус, Al Mar Consulting не делает каких-либо заявлений или гарантий, явных или подразумеваемых, относительно точности информации, изложенной в настоящем отчете, и не несет никакой ответственности за любую информацию, которая могла быть искажена или пропущена.

Настоящий отчет подготовлен исключительно для Всемирного Банка и Государственного комитета Республики Узбекистан по автомобильным дорогам (далее – «Госкомдор»). Всемирный Банк и Госкомдор не делает каких-либо заявлений или гарантий, явных или подразумеваемых, относительно точности или полноты информации, изложенной в данном отчете. Всемирный Банк и Госкомдор не проводил самостоятельную проверку относительно информации из данного отчета, и не несет никакой ответственности за любую информацию, искажения или упущения в отчете. Отчет остается собственностью Всемирного Банка и Госкомдора.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ВБ	Всемирный Банк
ДХ	Домохозяйство
Госкомдор	Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам
ГК	Гражданский кодекс
ГН	Гендерное насилие
ЗВ	Зона воздействия
ЗК	Земельный код
ЗПЛ	Затронутое проектом лицо
ИА	Исполняющее Агентсво
Кабмин	Кабинет Министров Республики Узбекистан
ЛЗП	Лица, затронутые проектом
ЛЭП	Линия электропередач
Минэкология	Министерство экологии, охраны окружающей среды и изменения климата РУз
МПРЖ	Механизм подачи и рассмотрения жалоб
МСОП	Международный союз охраны природы
НЭСУ	Национальные электрические сети Узбекистана
ОКН	объекты культурного наследия
ООС, ОЗ и ТБ	Охрана окружающей среды, здоровья и техника безопасности
ОПП	Основы политики переселения
ОТ	Охраняемая территория
ОТ и ТБ	Охрана труда и техника безопасности
ОЭСВ	Оценка экологических и социальных воздействий
ПВЗС	План взаимодействия с заинтересованными сторонами
ПДГВ	План действий по гендерным вопросам
ПДП	План действий по переселению
ПМОП	Передовая международная отраслевая практика
ПО	Полоса Отчуждения (сервитут)
ПУБ	План Управления Биоразнообразием
ПУОСС	План управления окружающей и социальной средой
ПУОСС-С	План управления окружающей и социальной средой в ходе строительства
ПУТР	Процедуры управления трудовыми ресурсами
ПЭСМ	План экологических и социальных мероприятий
ПЭСО	План экологических и социальных обязательств
РУз	Правительство Республики Узбекистан
СД	сексуальное домогательство

СНГ	Содружество Независимых Государств
СНП	Строительные нормы и правила
СЭД	Сексуальная эксплуатация и домогательства
СЭП	Социально-экологические принципы
СЭС	Социально-экологические стандарты
ТЗ	Техническое Задание
ТЭО	Технико-экономическое обоснование
ЦАРЭС	Центрально-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество
ЭиС	Экологические и социальные аспекты

ОПРЕДЕЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТЕРМИНОВ

Дехканин	Фермер в Узбекистану
Хокимият	Орган местного самоуправления, который обеспечивает взаимодействие между местными сообществами и правительством на региональном и национальном уровне. Он обладает высшей административной и юридической властью над местным населением, проживающим в пределах его юрисдикции.
Ммахалля	Общественная организация на местном уровне, признанная правительством Узбекистана должностным лицом, которая служит связующим звеном между государством и сообществом и отвечает за содействие ряду объектов социальной поддержки и обеспечение внутренней социальной и культурной сплоченности своих членов. Глава махалли избирается местными общинами.
СанПиН	Санитарные правила и нормы Узбекистана

Содержание

РЕЗЮМЕ 12
1. ВВЕДЕНИЕ 23
1.1. Предыстория 23
1.2. Основные Характеристики Проекта 23
1.3. Инициатор Проекта 24
1.4. Объем и Цель Исследования ОЭСВ 24
1.5. Методология ОЭСВ 25
1.6. Структура Отчета ОЭСВ 27
1.7. Другая Проектная Документация 28
1.8. Контактная Информация по Проекту 28
2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 29
2.1. Обоснование Проекта 29
2.2. Экологические Условия 31
2.3. Объем Работ 35
2.4. Этапы Проектного Цикла 47
2.4.1. Этап Подготовительных Работ 48
2.4.2. Этап Строительства 50
2.4.3. Этап технического обслуживания и эксплуатации 53
3. ПОЛИТИЧЕСКИЕ, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ 54
3.1. Нормативно-правовой контекст Узбекистана 54
3.2. Регулирующие Органы в Области Охраны Окружающей Среды 55
3.3. Национальное законодательство и процедуры ОВОС 58
3.4. Прочие Соответствующие Природоохранные Законы 62
3.5. Основные Законы Об Охране Окружающей Среды 68
3.5.1. Национальные правила и процедуры ОВОС при вырубке деревьев 70
3.6. Основные Социальные Законы 76
3.6.1. Права на Землю, Изъятие и Переселение 76
3.6.2. Полоса Отвода и Изъятие Земли в Узбекистане 77
3.6.3. Труд и Занятость 78
3.6.4. Культурное наследие 80
3.7. Национальные нормы и стандарты для дорожных проектов 82
3.8. Разрешения и Лицензии 84
3.9. Международные Конвенции И Соглашения 87
3.10. Требования Кредитора 90
3.10.1. Политика ВБ 90
3.10.2. Применимые требования ЕС и Другие Требования 101
3.11. Категоризация Проекта 103
3.11.1. Категоризация проектов ВБ 103
3.11.2. Национальная Категоризация 103
4. МЕТОДОЛОГИЯ ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ 105
4.1. Введение 105
4.1.1. Предварительная анализ (скрининг) 106
4.1.2. Предварительная оценка (определение границ исследования) 107
4.1.3. Изучение исходного состояния 107
4.1.4. Оценка воздействия и смягчение 108
Низкий уровень воздействия 114

4.1.5. Управление и мониторинг 117
4.1.6. Вовлечение заинтересованных сторон и консультации с общественностью 117
5. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ПО ОКРУЖАЮЩЕЙ И СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ 118
5.1. Определение Зоны воздействия (ЗВ) 118
5.2. Физические Исходные Условия 118
5.2.1. Топография 119
5.2.2. Почва 119
5.2.3. Сейсмичность 120
5.2.4. Качество воздуха 122
5.2.5. Климат 124
5.2.6. Последствия изменения климата 126
5.2.7. Шум 128
5.2.8. Гидрология 130
5.3. Биологические Исходные Условия 134
5.3.1. Введение 135
5.3.2. Исходные данные по охраняемым и выделенным территориям 137
5.3.3. Исходные данные о среде обитания 139
5.3.4. Флора 143
5.3.5. Фауна 144
5.3.6. Выводы по оценке критической среды обитания 147
5.4. Социально-Экономические Исходные Условия 148
5.4.1. Введение 148
5.4.2. Демография 149
5.4.3. Образование 152
5.4.4. Язык и этническая принадлежность 153
5.4.5. Экономика, Занятость и Средства к Существованию 154
5.4.6. Землепользование, сельское хозяйство и природные ресурсы 154
5.4.7. Бедность и равенство 156
5.4.8. Труд и права человека 156
5.4.9. Здоровье и безопасность населения 158
5.4.10. Инфраструктура и услуги 158
5.4.11. Культурное наследие 164
5.4.12. Социальная Инфраструктура 168
5.4.13. Уязвимые группы населения 171
6. АНАЛИЗ АЛЬТЕРНАТИВ 175
6.1. СЦЕНАРИЙ «БЕЗ ПРОЕКТА» 175
6.2. АЛЬТЕРНАТИВЫ ПРОЕКТА 176
6.3. АЛЬТЕРНАТИВЫ ДОРОЖНОМУ ПОКРЫТИЮ 179
7. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ И МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ 181
7.1. Введение 181
7.2. Этапы воздействия 181
7.3. Тип воздействия 182
7.4. Связано с оценкой и управлением экологическими и социальными рисками и воздействиями (СЭС 1) 182
7.4.1. Совокупное воздействие 182
7.5. В отношении трудовых ресурсов и условий труда (ESS 2) 184
7.5.1. Охрана труда и техника безопасности 184
7.5.2. Труд и условия проживания работников 189
7.5.3. Аварийное реагирование 193

7.6. Относительно эффективного использования ресурсов и предотвращения загрязнений, а также управления ими (ESS 3) 195
7.6.1. Геология и почвы 195
7.6.2. Качество воздуха 202
7.6.3. Гидрология 209
7.6.4. Геоопасности 218
7.6.5. Шум 220
7.6.6. Вибрация 225
7.7. Вопросы, связанные со здоровьем и безопасностью населения (СЭС 4) 229
7.7.1. Здоровье, безопасность и защищённость населения 229
7.7.2. Безопасность дорожного движения 234
7.7.3. Управление отходами 243
7.7.4. Транспортное движение и перевозки 247
7.8. Вопросы, связанные с землёй и активами (СЭС 5) 251
7.8.1. Воздействия, связанные с изъятием земель и восстановлением источников средств к существованию 251
7.8.2. Социально-экономические и гендерные аспекты 257
7.9. Связано с биоразнообразием и живыми природными ресурсами (СЭС 6) 262
7.10. Влияние на объекты культурного наследия (СЭС 8) 267
7.10.1. Культурное наследие 267
8. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ 270
8.1. Введение 270
8.2. Цели ПВЗС 271
8.3. Определение заинтересованных сторон 272
8.4. Консультации с заинтересованными сторонами на этапе ОЭСВ 281
8.5. Будущие Мероприятия по Взаимодействию 291
9. МЕХАНИЗМ ПОДАЧИ И РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ 296
9.1. Введение 296
9.2. СИСТЕМА РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН 296
9.3. Шаги по Управлению Механизмом Рассмотрения ЖАЛОБ 297
9.3.1. Опубликование процедур по управлению жалобами 297
9.3.2. Подаса жалобы 297
9.3.3. Ведение учета жалоб 298
9.3.4. Рассмотрение и расследование жалоб 298
9.3.5. Признание жалобы 299
9.3.6. Оценка Жалобы 300
9.3.7. Варианты Урегулирования Жалоб и Представления Ответа 300
9.3.8. Утверждение жалобы 302
9.4. Ход процесса и сроки 302
9.5. Уровни МРЖ 303
9.6. Контактные данные механизма подачи и рассмотрения жалоб 304
9.7. Бюро информации о проекте 305
10. ПЛАН ЭКОЛОГИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ 307
10.1. Обзор 307
10.2. Цели ПУОСС 307
10.3. Стратегия Управления 307
10.4. План экологического и социального мониторинга 308
10.5. Обучение и повышение осведомлённости 309
10.5.1. Обучение на этапе строительства 309
10.5.2. Эксплуатационная фаза 310
11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ и ВЫВОДЫ 311

11.1. Взаимодействие с заинтересованными сторонами 311
11.2. Ключевые экологические вопросы 311
11.3. Ключевые социальные вопросы 312
ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ОПРЕДЕЛЕНИЕ СФЕРЫ ОХВАТА ОЭСВ **314**
ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ЗАПИСИ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО РАСКРЫТИЮ ИНФОРМАЦИИ **321**
ПРИЛОЖЕНИЕ 3: ПРОЦЕДУРЫ СЛУЧАЙНЫХ НАХОДОК (КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ) **344**

Глоссарий

Термин	Определение
Зона воздействия (ЗВ)	Зона, в которой, вероятно, будут ощущаться воздействия от Проекта, включая все сопутствующие или связанные (смотря, что применимо) объекты, такие как коридор линии электропередач, водо- и паропроводы, подъездные пути, карьеры, вахтовые поселки (где, необходимо), а также любые обоснованно предусмотренные незапланированные события, вызванные Проектом или совокупными воздействиями.
Сопутствующие объекты	Новые объекты или виды деятельности, которые не финансируются в рамках проекта и которые не были бы построены или расширены без проекта, и без которых проект был бы нерентабельным.
Исследования исходных условий	Сбор данных для описания имеющихся физических, биологических, социально-экономических, медицинских, трудовых, культурных или любых прочих переменных, относящихся к проекту до его разработки
Биоразнообразие	Изменчивость живых организмов из всех источников, включая, в частности, наземные, морские и прочие водные экосистемы, и экологические комплексы, частью которых они являются, сюда входит внутривидовое разнообразие, межвидовое и разнообразие экосистем.
Консультация	Консультация – это двусторонний процесс диалога между проектной компанией и заинтересованными сторонами. Консультации с заинтересованными сторонами направлены на установление и поддержание постоянных конструктивных внешних отношений.
Критически важный ареал обитания	Либо измененные, либо естественные ареалы обитания, поддерживающие высокую ценность биоразнообразия (наиболее чувствительные характеристики биоразнообразия), такие как ареалы обитания, необходимые для выживания видов, находящихся в критической опасности или находящиеся в опасности.
Культурное наследие	Ресурсы, к которым относят себя люди, которые отражают и выражают постоянно развивающиеся ценности, убеждения, знания и традиции людей.
Совокупное воздействие	Сочетание множественных воздействий, возникающих в результате прошлых, существующих и/или предполагаемых будущих проектов или работ.
Экосистема	Взаимодействующая система биологического сообщества и неживой окружающей среды.
Стоки	Сточные воды – очищенные или неочищенные, которые вытекают из очистных сооружений, канализации или промышленных сточных вод.
Выбросы	Загрязнение, выбрасываемое в атмосферу из дымовых труб, других вентиляционных отверстий и поверхностей коммерческих или промышленных объектов, дым из жилых дымоходов, выхлопные газы автомобилей, локомотивов или самолетов.
Оценка экологических и социальных воздействий (ОЭСВ)	Инструмент прогнозирования, который позволяет проводить активные консультации для лиц, принимающих решения, о том, что может произойти, если будет реализована предлагаемая деятельность. Воздействия – это изменения, которые имеют экологическое, политическое, экономическое или социальное значение для общества. Воздействие может быть положительным или отрицательным, может повлиять на окружающую среду, население, здоровье и благополучие людей, желаемые цели устойчивого развития или их сочетание.

План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС)	Обобщает обязательства компании по устранению и смягчению рисков и воздействий, выявленных в рамках ОЭСВ, посредством предотвращения, минимизации и компенсации/возмещения, а также мониторинга мер по смягчению воздействий.
Система экологического и социального управления (СЭСУ)	Часть общей системы управления проектом, куда входит организационная структура, обязанности, методы и ресурсы, необходимые для реализации программы управления конкретным проектом, разработанная на основе экологической и социальной оценки проекта.
Надлежащая отраслевая практика (НОП)	Профессиональные навыки, усердие, осмотрительность и дальновидность, которые обоснованно ожидаются от квалифицированных и опытных специалистов, занимающихся одним и тем же видом деятельности в одинаковых или аналогичных обстоятельствах на глобальном или региональном уровнях. Результатом такой практики должно быть использование в проекте наиболее подходящих технологий, с учетом специфики проекта.
Парниковые газы	Следующие шесть газов или классов газов: диоксид углерода (CO_2), оксид азота (N_2O), метан (CH_4), гидрофторуглероды (ГФУ), перфторуглероды (ПФУ) и фторид серы (SF_6).
Механизм подачи и рассмотрения жалоб	Процедура, предусмотренная проектом для получения и содействия в разрешении проблем и жалоб затронутых общин в отношении экологических и социальных показателей проекта.
Ареал обитания	Наземная, пресноводная или морская географическая единица или воздушный путь, в котором поддерживается скопления живых организмов и их взаимодействие с неживой средой.
Опасные отходы	Побочные продукты общества, которые, при неправильном управлении, могут представлять существенную или потенциальную опасность для здоровья человека или окружающей среды. Вещества, классифицируемые как опасные отходы, обладают по крайней мере одной из четырех характеристик – воспламеняемость, коррозионная активность, реакционная способность или токсичность – или внесены в специальные списки.
Раскрытие информации	Раскрытие – это предоставление информации заинтересованным и затрагиваемым сторонам (заинтересованным сторонам). Важным первым и постоянным шагом в процессе взаимодействия с заинтересованными сторонами является передача информации таким способом, который понятен заинтересованным сторонам. Информация должна быть раскрыта до начала всех других работ по взаимодействию, от консультаций и осознанного участия, до переговоров и разрешения жалоб. Это сделает взаимодействие более конструктивным.
Изъятие земель	Все способы получения земли для целей проекта, куда может входить – прямая покупка, экспроприация собственности и приобретение прав доступа, таких как сервитуты.
Охрана труда и техника безопасности	Комплекс мер, направленных на защиту работников от травм или заболеваний, связанных с воздействием опасных факторов на рабочем месте или во время работы.
Затрагиваемые проектом лица	Отдельные лица, работники, группы или местные общины, которые прямо или косвенно затронуты, или могут быть затронуты проектом, в том числе в результате совокупного воздействия.
Уязвимость	Уязвимость объекта воздействия определяется на основе анализа населения (включая близость/численность/уязвимость), биологических особенностей участка и прилегающей территории, почвы, пригодности для сельского хозяйства, геологии и геоморфологии, близости водоносных

	горизонтов и водотоков, текущего качества воздуха, любые археологические особенности и т.д.
Значимость	Значимость воздействия – это учет взаимосвязи между критериями масштаба и уязвимости.
Твердые отходы	Материал с низким содержанием жидкости, иногда опасный. Сюда входят муниципальный мусор, промышленные и коммерческие отходы, осадки сточных вод, отходы, образующиеся в результате сельскохозяйственных и животноводческих операций и других сопутствующих видов деятельности, отходы от сноса и от горных работ.
Заинтересованные стороны	Заинтересованные стороны – это лица или группы, которые прямо или косвенно затронуты проектом, а также те, у кого могут быть интересы в проекте или возможность повлиять на его результат, как положительно, так и отрицательно.
Руководящие принципы Группы Всемирного банка по ООС, ОЗ и ТБ	Технические справочные документы по охране окружающей среды, включающие отраслевые примеры "передовой международной практики". Ожидается, что проекты будут соответствовать уровням и мерам, указанным в Общих руководящих принципах по ООС, ОЗ и ТБ, в тех случаях, когда требования принимающей страны являются менее строгими или отсутствуют.

РЕЗЮМЕ

Введение: Улучшение дорог является одним из наиболее успешных средств стимулирования экономического роста и торговли в Республике Узбекистан. В настоящее время одним из главных национальных приоритетов является налаживание бесперебойного транспортного сообщения между различными регионами страны, чтобы дорожная сеть работала в течение всего года без задержек движения.

Проект имеет все физические характиристики крупного линейного инфраструктурного проекта со значительным пространственным расширением, видимым воздействием на ландшафт, биосферу и структуру землепользования, а также значительным воздействием на топографию, климат, приподные условия и человеческую деятельность. Трасса пересекает различные формы рельефа и типы землепользования. Проект структурирован и разрабатывается в двух различных Лотах примерно равной длины.

В настоящем резюме отражены основные вопросы (описание проекта, исходные условия, анализ воздействия, меры по смягчению последствий и механизмы мониторинга) Оценки Экологических и Социальных Воздействия (ОЭСВ), проведенной для реконструкции автомобильной дороги М-41 Бишкек-Душанбе-Термез, участок 1525-1622 км (97 км) в Сурхандарьинской области Республики Узбекистан. Основной целью ОЭСВ является изучение экологических и социально-экономических последствий проекта (как в фазе реконструкции, так и в фазе технического обслуживания) и предложить меры по смягчению.

В соответствии с законами и нормативными актами Узбекистана в области охраны окружающей среды, а также с принципом СЭС1 Всемирного банка: Оценка и Управление Экологическими и Социальными Рисками и Воздействиями, предлагаемый проект оценивается «Существенный», с экологическими и социальными. Поэтому требуется полный отчет по оценке воздействия на окружающаю среду.

Более широкой целью проекта является модернизация существующей дорожной инфраструктуры (дороги М-41 на юго-востоке Узбекистана) и создание условий для дальнейших реформ транспортного сектора путем проведения ряда технических оценок для улучшения состояния дорожной сети. Конкретной целью является реконструкция и работа по повышению безопасности дорожного коридора М-41.

Ожидается, что проект принесет значительные социально-экономические выгоды для местных сообществ и окружающих районов, поскольку он улучшит скорость и легкость транспортировки, включая доставку местной продукции на рынки. Увеличение потока транспорта, обусловленное улучшением мостов, также расширит возможности для заработка местных жителей через обслуживание проезжающего транспорта малыми предприятиями.

Описание Проекта: Проект по улучшению связи и транспортного сектора, структурированный как серия проектов, тесно связан с Рамками странового партнерства Группы Всемирного банка для Узбекистана на 2022-2026 г. Под-Компонент 1.1. Реконструкции дороги М-41 и надзора за региональным автодорожным коридором профинансирует реконструкцию 97 км автодороги Бишкек - Душанбе - Термез (М-41) в четырехполосную, устойчивую к изменению климата магистраль, включая усиление дренажа, защиты дорожного покрытия и насыпи. Также поддерживает строительство парковочных мест с зарядными станциями и другими

удобствами. Половина коридора будет поддерживаться в рамках многолетнего контракта, основанного на результатах работы.

Целью программы является улучшение транспортной доступности Узбекистана с помощью устойчивой и энергоэффективной мультимодальной транспортной системы. Фаза 1 программы будет оказана конкретная поддержка модернизации существующей дорожной инфраструктуры (дороги М-41 на юго-востоке Узбекистана) и созданы условия для транспортного сектора путем проведения ряда технических оценок.

На первой фазе, в рамках проекта будут осуществлены инвестиции в участок существующей автомобильной дороги М-41 на участке Узбекистана (участок 1444-1618км). М-41, являясь составной частью национальной системы автомобильных дорог Узбекистана, образует часть транспортного коридора Восток-Запад, позволяющего эффективно интегрироваться в международную транспортную систему в северном и северно-западном направлении в страны СНГ (Таджикистан, Кыргызстан) и Европы, в юго-западном и южном направлении – к портам Персидского залива и Черного моря.

Правовые и технические основы ОЭСВ: Что касается правовых аспектов, работа в ходе реконструкции и эксплуатации должна соответствовать законам Узбекистана и Социально-экологическимими принципами (СЭП) Всемирного банка (ВБ) от 2018 года.

Целью экологических и социальных гарантий заключается в предотвращении и смягчении чрезмерного ущерба, наносимого людям и окружающей среде в процессе развития. Политика в области гарантий является краеугольным камнем помощи, предоставляемой развивающимся странам их партнерами по развитию. Политика содержит рекомендации для доноров и заемщиков при определении, подготовке и реализации программ и проектов. При внедрении ОЭСВ были учтены следующие требования по обеспечению гарантий.

Что касается правовых аспектов, работа в ходе реконструкции и эксплуатации будет соответствовать законам Узбекистана и 1. Социально-экологические принципы Всемирного банка 2018 года (СЭП). В соответствии с законами и нормативными актами Узбекистана об охране окружающей среды и СЭС1 Всемирного банка *«Оценка и управление социально-экологическими рисками и воздействиями»* предлагаемый проект оценивается как «Существенный», при этом как экологические, так и социальные риски по отдельности оцениваются как Существенные. Эта классификация оправдана расширением и обширностью новых («зелёное поле») участков дороги, запланированных в рамках проекта. Кроме того, трасса будет проходить по целому ряду районов, что требует тщательного изучения и анализа мер безопасности, включая альтернативные варианты: (i) в зонах интенсивного сельскохозяйственного использования существующие ирригационные системы должны быть сохранены, (ii) там, где дорого будет пересекающие пастбищные угодья, используемые для животноводства, необходимо спланировать поднемные переходы для животных, чтобы гарантировать безопасность водителей и животных, (iii) некоторые участки были проложены в обход охраняемых зон, (iv) маршрутизация и конструкция были оптимизированы для минимизации нарушений и изменений в поверхностной водной сети.

К проекту применяются следующие социально-экологические стандарт (СЭС): СЭС1: Оценка и управление социально-экологическими рисками и воздействиями; СЭС 2: Персонал и условия труда; СЭС3: Эффективное использование ресурсов и предотвращение загрязнения окружающей среды; СЭС4: Обеспечение безопасности и здоровья населения; СЭС5: Отчуждение земель, ограничение землепользования и

вынужденное переселение; СЭС6: Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами; СЭС8: Культурное наследие и СЭС10: Взаимодействие с заинтересованными сторонами и раскрытие информации. Оценка экологических и социальных воздействий (ОЭСВ) подготовлена в соответствии с Социальноэкологическимих принципами (СЭП) Всемирного банка (ВБ).

Для удовлетворения законодательных требований Республики Узбекистан, одновременно с международным отчетом ОЭСВ был разработан отдельный национальный отчет – Заявление о воздействии на окружающую среду (ЗВОС). ЗВОС был подготовлен Проектным Институтом O'zyo'lloyiha и получено положительное Заключение Государственной экологической экспертизы Республики Узбекистан № 01-02/01-4388 от 15 мая 2025 года.

Социальные и экологические основы: Исходные экологические и социальные данные были собраны посредством исследований, поездок на места и общественных консультаций.

Базовые условия позволяют оценить воздействия проекта и их значимость путем сравнения существующей ситуации с прогнозируемой ситуацией (на которую влияют воздействия проекта). Базовые данные включают: климат, качество поверхностных и подземных вод, почву, топографию, уровень шума и вибрации, качество воздуха, трафик, биоразнообразие, социально-экономические характеристики, культурные ценности.

Автотрасса пересекает русло реки Сурхандарья и несколько крупных притоков, а также многочисленные искусственные оросители и дренажные коллектора, на пересечениях с которыми планируется замена или удлинение труб, обновление порталов водовыпусков. Долина реки Сурхандарья активно освоена, поэтому дорога проходит мимо орошаемых угодий, где возделывают зерновые, масличные, технические культуры, нередки фруктовые сады и виноградники, пересекает многочисленные поселки и городскую застройку. Дорога проложена через территорию около 24 населенных пунктов, в том числе через районные центры, города Термез, Кумкурган и Джаркурган.

Частое чередование вдоль дороги поселений и сельскохозяйственных угодий с густой распределительной сетью ирригационных арыков и коллекторов связано с необходимостью регулирования скоростного режима, устройство безопасных переходов.

На всем протяжении дороги будет произведен снос зданий и сооружений в проектном количестве 42 ед., из них 7 ед. жилых построек и 35 ед. нежилых построек.

Консультации с организациями, ответственными за культурное и археологических наследие, выявили один археологический объект между районами проекта, которые имеют как национальное, так и местное значение.

Качество воздуха в районе реализации проекта хорошее. Здесь нет существенных источников загрязнения воздуха, кроме выбросы транспортных средств. Почасовой уровень шума не превышает 55 дБ. Глубина залегания грунтовых вод составляет 50-75 м, и они солоноватые. Расчистка полосы предполагает удаление верхнего слоя почвы, а также вырубка кустарников и деревьев. Стихийные бедствия не представляют собой ключевого риска в районе реализации проекта.

Весь проектный коридор демонстрирует антропогенное воздействие в виде животноводства, сельского хозяйства, населенных пунктов или инфраструктуры и

транспортных коридоров. В рамках проекта не произойдет существенного преобразования первозданных, нетронутых мест обитания. В рамках проекта не будет никакого преобразования первозданных, нетронутых мест обитания. Однако в населенных пунктах, расположенных вблизи трассы, может потребоваться установка шумозащитных экранов.

Экологические и социальные воздействия и риски:

СЭС 1: Оценка и управление социально-экологическими рисками и воздействиями

Работы по расширению и улучшению дороги проекта будут в основном проводиться в рамках существующей полосы отвода. Будет приобретена земля, главным образом, для объектов строительной площадки и работ по расширению дорог, что приведет к физическому и экономическому перемещению правообладателей, а также не-арендаторов (нарушителей/неофициальных поселенцев) вдоль полосы отвода. Вырубка / пересадка деревьев и нарушение среды обитания оцениваются как имеющие значительные или высокие риски и воздействия, которые в основном связаны со строительством и являются краткосрочными. Другие последствия во время строительства включают увеличение транспортных потоков и дорожно-транспортных происшествий, а также социальные проблемы, связанные с увеличением притока рабочей силы, гендерным насилием и детским трудом, блокировкой естественного дренажа, сточными водами, заиливанием, загрязнением водных ресурсов и почвы.

Строительные работы планируется вести по двум участкам проекта (Лот 1 - 1570-1622 км и Лот - 1252-1570 км). На каждом участке реконструкции будут организованы отдельные строительные бригады и строительные базы со складами строительных материалов, гаражом и заправочной площадкой для дорожного оборудования и техники. Работы будут проводиться постепенно, сначала справа, а затем - с левой стороны дороги, чтобы сохранить движение на свободной стороне. При необходимости потребуются временные байпасы.

Карьерные работы будут проводиться Подрядчиками только в тех местах, которые были предварительно до начала реализации проекта и для которых были получены как эксплуатационные, так и экологические разрешения. Ни один карьер не будет эксплуатироваться без строительного Плана управления окружающей и социальной средой (ПУОСС), который будет содуржать план его закрытия, восстановления и рекультивации, который будет одобрен местными природоохранными органами (в соответствии с требованиями законодательства Узбекистана), а также инженером-надзирателем (который обеспечит соблюдение передовой международной практики).

Улучшения проектной дороги также оценивается как не имеющие значительных кумулятивных воздействий, поскольку работы в основном ограничены в рамках существующей полосы отвода и в области, которая уже была изменена, фрагментированно и сильно нарушенна в течение многих десятилетий в результате роста населения, вторжение и создание новых поселений вдоль автомагистрали, преобразование земель, развитие сельского хозяйства и другое связанное с этим развитие.

СЭС-2: Персонал и условия труда

В рамках проекта будут задействованы прямые, контрактные и основные поставщики, которые могут подвергаться таким рискам, как ненадлежащие условия проживания, невыплата заработной платы, невыплата пособий, дискриминация при трудоустройстве, детский труд, принудительный труд, торговля людьми, проблемы охраны труда и техники безопасности (ОТ и ТБ), включая несчастные случаи на производстве и профессиональные заболевания, инфекционные заболевания, в том

числе инфекции, передающиеся половым путем, жалобы на работников и гендерное насилие. Контрактные работники более подвержены таким рискам.

СЭС-3: Эффективное использование ресурсов и предотвращение загрязнения окружающей среды

СЭС-3 охватывает шесть общих рисков и воздействий, таких как ландшафтная эстетика, загрязнение воздуха и шума, потенциальные опасности и обращение с твердыми отходами, а также загрязнение источников воды. Воздействие и риск проекта будут иметь важное значение для чувствительных рецепторов из-за утилизации грязи; устойчивость склонов и эрозия; перекрытие или заполнение оросительных/дренажных каналов и сезонных водотоков; потребность в воде для строительства; увеличение выбросов ПГ в результате вырубки/пересадки деревьев; упор на источники воды, используемые общинами; выбросы от строительных транспортных средств, оборудования и установок; пыль от земляных работ, резка холмов, складирование штабелей, транспортировка материалов, шумовое загрязнение и осадки вдоль дороги; повреждение конструкции вибрацией от движения машины и оборудования (конструкции на насыпи); обращение с опасными и неопасными отходами и воздействие деятельности по разработке карьеров и заимствованию

Уровень шума и выбросов выхлопных газов будет сведен к минимуму благодаря требованию к минимуму благодаря требованию к Порядчикам использовать современное оборудование, соответствующее современным стандартам по выбросам, поддерживать оборудование в хорошем рабочем состаянии на протяжении всего проекта. Это будет указано в спецификациях оборудования в тендерной документации. Кроме того, неудобства для населения будут сведены к минимуму за счет ограничения рабочего времени и запрета работы в начное время. Там, где работы проводятся в непосредственной близости от жилых районов, дополнительные меры, такие как шумоизолция или установка изолирующих окон, будут приниматься в соответствии с передовой практикой и по согласованию с сообществом.

Большинство воздействий в период строительства будут смягчены за счет мер по поддержанию чистоты и порядка. Будут разработаны стандартные процедуры контроля и уменьшения выбросов, таких как пыль, шум, выхлопные газы и жидкие выбросы. Ожидается, что проект не повлияет на подземные воды, поскольку не ожидается глубоких земляных работ или серьезных срезов. Вода для строительных работ будет извлекаться в относительно небольших количествах из существующих каналов или системы общественного водоснабжения. Как правило, доступность воды в районе реализации проекта не ограничена.

Все эти воздействия более заметны на этапе строительства и могут управляться с помощью конкретных мер, описанных в главе по смягчению последствий в соответствии с национальными стандартами качества воздуха, шума и воды, а также с помощью передовой практики, применимой к проектам строительства дорог.

СЭС-4: Обеспечение безопасности и здоровья населения

С социально-экономической точки зрения ожидается, что этапы реконструкции и технического обслуживания окажут положительное воздействие на общины, проживающие вблизи этого района. Транспортная развязка будет значительно улучшена, что облегчит доставку местной сельскохозяйственной продукции на рынке. Кроме того, ожидаемое увеличение пассажиропотока в результате реконструкции существующей дороги М-41 создаст новые возможности для бизнеса и торговли для местных жителей, улучшая возможности получения средств к существованию.

Транспортировка строительных материалов создаст неудобства для местного населения. Такие проектные работы, как срезка склонов, дорожные работы и использование вибрационного оборудования, могут привести к пылевому загрязнению. Складирование строительных материалов и строительного мусора, образующегося в ходе строительства, нарушит ландшафт и сельскохозяйственные угодья, а также загрязнит водные объекты. Воздействие на существующее движение, вероятно, связано со строительными работами, движением строительной техники и хранением строительных материалов вблизи существующей автомагистрали. Пробки на дорогах, простой автомобилей и выбросы от движения транспорта во время строительства могут создавать помехи для близлежащих школ, медицинских центров/больниц и близлежащих населённых пунктов. Из-за рабочих-мигрантов существует риск притока рабочей силы, распространения инфекционных заболеваний и ВИЧ/СПИДа. Может возникнуть высокая вероятность конкуренции за ресурсы (коммунальные услуги и социальные услуги), что создаст стресс для местного населения и может привести к конфликтам между местным сообществом и приезжими. Из-за постоянного перемещения приезжих на территории проекта может увеличиться уровень гендерного насилия.

СЭС-5: Отчуждение земель, ограничение землепользования и вынужденное переселение

Работы по модернизации дороги М-41 будут включать в себя отвод земель, связанный с расширением дороги, а также физическое и экономическое перемещение вдоль полосы отвода в связи с некоторыми имевшими место и участившимися в последние годы нарушениями. Это окажет воздействие на государственные и частные объекты в пределах полосы отвода. Требования к отводу земель, а также связанные с ним риски и последствия будут более подробно оценены в ходе подготовки ПДП на основе детального проекта дороги М-41.

Предлагаемый проект предполагает приобретение земли и связанные с этим последствия, которые, как и следовало ожидать, являются значительными для проекта автомагистрали с трассой протяженностью 97 км. В общей сложности для реконструкции дорог и создания 4-х полос потребуется 59,94 га земли с придорожной инфраструктурой в Кумкурганском, Джаркурганском и Термезском районах.

Вдоль всей полосы нет естественных лесных массивов. Однако, вдоль существующих дорог, пересекающих полосу отвода, растут деревья. Программа вырубки/пересадки основных деревьев для реализации Проекта должна быть разработана совместно с Сурандарьинским региональным офисом Минэкологии и одобрена им. В общей сложности будет затронуто 3 303 дерева. Необходимо выплатить компенсацию за коммерческую ценность срубленных/пересаженных деревьев. Предварительная инвентаризация выполнена Проектным институтом. Общее качество малоценных деревьев - 226, ценных деревьев - 3077.

Таблица 1: Предварительные последствия переселения

Район	Вырубка деревьев (шт)		Снос зданий			Земля	
	Малоценные	Ценные	Жилые	Не жилые	Бизнес	С/Х угодья, (ГА)	Не С/Х угодья, (ГА)
Термезский район	32	575	-	-	1	0	0,01
Джаркурганский район	175	2379	4	2	26	53,29	0,63

Район	Вырубка деревьев (шт)		Снос зданий			Земля	
	Малоценные	Ценные	Жилые	Не жилые	Бизнес	С/Х угодья, (ГА)	Не С/Х угодья, (ГА)
Кумкурганский район	19	123		1	9	0	0,07
ВСЕГО	**226**	**3077**	**4**	**3**	**36**	**53,29**	**0,71**

Из-за потери частной собственности и активов (земли и жилищных структур, включая торговые структуры) отдельные лица, домохозяйства (НН) и предприятия, вероятно, будут экономически перемещены, требуя компенсации и восстановления средств к существованию. Аналогичным образом, число микропредпринимателей и мелких предпринимателей, расположенных вдоль М-41 трассы дороги, также, вероятно, будет экономически перемещено, теряя средства к существованию в результате работ по модернизации. Как владельцы титула, так и не владельцы плитки получат компенсацию.

Воздействие на землю и активы, возникающее на этапе, предшествующем строительству, потребует рассмотрения и смягчения с помощью комплекса мер по компенсации, оказанию помощи и организации переселения. С этой целью был разработан План Действий по Переселению (ПДП), который будет содержать подробную информацию о таких положениях по смягчению последствий. Все потери (частного и государственного имущества) будут компенсированы за счет возмещения затрат в соответствии с ПДП.

СЭС-6: Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами

Среда обитания в полосе отвода и на прилегающих территориях дороги М-41 уже фрагментирована, и антропогенное воздействие на неё весьма существенно. Критический скрининг среды обитания, проведённый в рамках ОЭСВ, показал, что критических местообитаний в полосе отвода и в зоне прямого воздействия проекта нет. Хотя расчистка растительности вдоль полосы отвода и модернизация мостов повлияют на водные местообитания, ожидается, что это воздействие будет лишь умеренным. В пределах полосы отвода потребуется вырубить/пересадить 3 303 дерева. В пределах полосы отвода и в зоне дикой природы отсутствуют охраняемые территории, коридоры для диких животных и другие экологически уязвимые местообитания, требующие защиты. Однако в рамках проекта будут применяться такие меры, как ограничение скорости, особенно в ночное время. Воздействие на диких животных и другие живые ресурсы может иметь место в период строительства, в частности, в связи с беспокойством и браконьерством со стороны рабочих проекта.

СЭС-7: Коренные Народы

В этом СЭС определены меры по минимизации ущерба, наносимого источникам жизнедеятельности в связи с реализацией проекта. В настоящее время ни один представитель коренных народов не выявлен.

СЭС-8: Культурное Наследие

Проект не оказывает никакого воздействия и не представляет риска для материального и нематериального наследия. На трассе проектной дороги отсутствуют древние памятники и материальные религиозные, культурные, исторические и археологические объекты. Аналогичным образом, культурное наследие, такое как

религиозные и культурные практики, языки, религии, ценности и нормы коренных народов, не будет затронуто.

Консультации с организациями, отвечающими за культурное и археологическое наследие, не выявили в проектных районах археологических памятников национального и местного значения. Не выявлено ни одного объекта культурного наследия, признанного на международном уровне или находящегося под защитой закона. Однако вдоль проектной территории было обнаружено одно кладбище, для которого потребуется отвод земли. По данным ТЭО, дорога будет расширена вплоть до ограды кладбища. Ограду необходимо будет перенести на несколько метров. Перезахоронение могил, расположенных на затронутых землях, не потребуется. Процедуры обнаружения случайных находок будут включены в ПУОСС, а положения о случайных находках также будут включены в трудовые договоры, требующие от подрядчиков прекратить строительство.

СЭС-9: Финансовые Посредники

Поскольку в этом проекте не участвует финансовый посредник, СЭС 9 не применяется.

СЭС-10: Взаимодействие с заинтересованными сторонами и раскрытие нформации

Политика банка требует проведения широких и открытых общественных консультаций с ЗПЛ по проекту. В идеале, эти консультации должны начинаться до запуска проекта, чтобы затронутые проектом лица (ЗПЛ), имели возможность участвовать в процессе планирования, поднимать вопросы и получать иннформацию и ответы на свои проблемы, и, таким образом, и чтобы все ЗПЛ, которые пострадать от деятельности по проекту, были заранее проинформированы о их права на смягчение последствий и/или компенсацию.

Общественные консультации/встречи/слушания проводились в октябре 2025 года. Целью периода раскрытия информации является получение отзывов от заинтересованных сторон (включая ЗПЛ) о воздействии проекта и предлагаемых мерах по смягчению последствий, представленных в ОЭСВ в качестве, а также общий подход к процессу закрепления земель. При необходимости в проекте ОЭСВ и связанные с ним документы будут внесены необходимые изменения в ходе их доработки, чтобы отразить замеяания, полученные в ходе раскрытия информации. В ходе консультаций поднимались такие вопросы, как приобретение земель и компенсация, потеря частной и общественной инфраструктуры, меры безопасности на всем протяжении трассы, воздействие на коммунальные службы, ~~строительство дамбы~~, регулирование русла реки и управление дренажем.

Дополнительные общественные слушания и консультации с заинтересованными сторонами были проведены в 30-31 октября 2025 года по ОЭСВ/ПУОСС с приглашением затронутых людей и местных сообществ вдоль участка дороги во время детальной подготовки ПДП. Следовательно, после завершения обновления ОЭСВ/ПУОСС (и после подтверждения банком), документ (ОЭСВ/ПУОСС) должен быть обнародован и организованы консультации с общественностью. Дополнительные неофициальные консультации и раскрытие информации будут проводиться в ходе внедрения посредством:

- Подготовка и распространение брошюры на узбекском и русском языках с описанием проекта, необходимых работ и предполагаемых сроков их проведения; и
- Создание официального комитета по рассмотрению жалоб с участием представителей пострадавших лиц. Консультант по надзору за проектом совместно с Порядчиком будет отвечать за эффективность управление

программой рассмотрения жалоб.

Меры по смягчению последствий: Были рассмотрены необходимые меры по смягчению каждого из незначительных воздействий на окружающую среду и любых возникающих неблагоприятных социально-экономических последствий. Кроме того, для поддержания экологической в районе реализации проектов была предложена комплексная система мониторинга и аудита по кажому экологическому параметру. Эти меры должны значительно снизить выявленные потенциальные незначительные воздействия.

Меры по смягчению последствий направлены на устранение экологических и социальных последствий проекта. Они включают:

- Избегание шумных работ в ночное время;
- Полив дорог во время восстановительных работ и после интенсивного движения;
- Содержание транспортных средств и оборудования в хорошем состоянии, чтобы свести к минимуму выбросы газов и шум;
- Избегание процессов плавления битума на открытых пространствах;
- Обеспечение того, чтобы подготовительные работы по реконструкции были удалены от населенных районов;
- Очистка и уборка подземных переходов для перехода животных;
- Минимизация образования отходов;
- Общие и строительные отходы должны храниться на участках, согласованных с местными сообществами, и утилизироваться на одобренных площадках для утилизации.
- На каждом строительном объекте должны быть размещены контейнеры для отходов, и
- Создание и функционирование механизма рассмотрения жалоб граждан (МРЖ).

С точки зрения разработчика проекта, основное воздействие на окружающую среду связано с воздействием на деревья и кустарники (вырубка дереверьв в результате реализации проекта). Были определены и разъяснены необходимые меры по смягчению воздействия, а также проведено согласование с официальными партнерами и заинтересованными сторонами для безопасного и надлежащего обращения с этими объектами и их утилизации.

Предлагаемые меры по смягчению последствий являются доступными и практичными. Они обеспечат минимальное воздействие на окружающую среду, что было зафиксировано в ходе выездов на объекты и встреч с местным населением. Предлагаемые меры отражают ожидания местных сообществ, полученные в ходе общественных консультаций.

План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС): План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС), в котором применяется иерархия смягчения последствий, был подготовлен для управления экологическими и социальными рисками и воздействиями Проекта. Он включает в себя меры по смягчению последствий, план мониторинга, наращивание потенциала, ответственность и систему отчетности, а также экологические и социальные затраты. Кроме того, ПУОСС предусматривает меры по решению проблемы гендерного насилия на уровне проекта.

Подпобный План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС), в котором рассматриваются все вопросы, указанные в ОЭСВ, (i) предусматривает все меры по смягчению воздействия на окружающую среду в ходе строительства и эксплуатации; и

(ii) устанавливает организационную структуру, процедуру, институциональную ответственность за реализацию, а также бюджет и источник финансирования для каждого вида деятельности. Основными компонентами ПУОСС являются:

- **Меры по охране окружающей среды на стадии проектирования:** при разработке проекта были учтены меры по смягчению последствий: выбор трассы, стабилизация склона, снижение шума, озеленение и особое внимание защите ирригационной системы.
- **Меры по охране окружающей среды вовремя строительство:** к ним относятся: дополнительные обследования и пробные раскопки в поисках культурных ресурсов, экологические характеристики строительства, управление лагерем, восстановление пострадавших территорий, подъездных дорог и карьеров, а также экологический надзор за строительством.
- **Меры по охране окружающей среды во время эксплуатации:** в основном программы мониторинга.

Разработаны комплексные программы экологического мониторинга как для этапа строительства, так и для этапа эксплуатации. Мониторинг включает в себя контроль качества воды, уровня шума, строительной пыли и шума, а также эрозии почвы и восстановления растительности. ГРП будет отвечать за экологический мониторинг на этапе строительства и эксплуатации.

Предполагаемые затраты на охрану окружающей среды включают как капитальные, так и текущие затраты, включая затраты на мониторинг. Большинство мер по смягчению последствий были включены в проектную документацию и, следовательно, являются частью ведомости объемов работ. Эта оценка не включает стоимость всех мер по смягчению последствий, которые включены в разработку проекта, управление строительными работами (лагерь, места захоронения отходов, уборка пыли, регулирование дорожного движения и т.д) и восстановление пострадавших от строительства районов.

Выводы, Рекомендация и Заключения: Проект окажет ряд важных воздействий на окружающую среду в периоды реконструкции и эксплуатации. При надлежащем смягчении последствий, особенно на этапе строительства объекта, ни одно из воздействий, упомянутых в настоящем отчете, не будет значительным.

Следует отметить, что строительство дороги принесет многочисленные социальные и экономические выгоды населенным пунктам в этом районе. Быстрая, безопасная и работающая в любых погодных условиях дорога позволит эффективно и быстро перемещать грузы в северном и северно-западном направлении в страны СНГ (Таджикистан, Кыргызстан) и Европу, в юго-западном и южном направлении – в порты Персидского залива и Черного моря. Сельскохозяйственная продукция из этого района, который является основным сектором занятости и значительной частью местной экономики, может быть быстро доставлена на более широкий рынок. На региональном уровне более крупные населенные пункты, расположенные вдоль трассы, в Кумкурганском, Джаркурганском, Термезском районах и городе Термез Сурхандарьинской области, получат выгоду от более быстрого перемещения между городами и другими городскими центрами на юго-востоке Узбекистана.

Следующие рекомендации являются результатом ОЭСВ:

- Первоначальный проект реабилитированной дороги не должен отличаться от существующего дорожного полотна, за исключением улучшения существующего дорожного полотна там, где это применимо;
- Проектная документация для строительства должна полностью

предусматривать включение различных мер по смягчению последствий, как описано выше;

- Проектная документация по строительству должна полностью предусматривать включение различных мер по смягчение последствий, как описано;
- Контрактная документация должна содержать соответствующие положения, которые охватывают все требования по охране окружающей среды, перечисленные в Главе 7. Строительные материалы (гравий и песок) следует брать только из лицензированных карьеров. Излишки или испорченные материалы следует утилизировать экологически безопасным способом.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Предыстория

Проект по улучшению связи и транспортного сектора, структурированный как серия проектов, тесно связан с Рамками странового партнерства Группы Всемирного банка для Узбекистана на 2022-2026 г. Под-Компонент 1.1. Реконструкции дороги М-41 и надзора за региональным автодорожным коридором профинансирует реконструкцию 97 км автодороги Бишкек - Душанбе - Термез (М-41) в четырехполосную, устойчивую к изменению климата магистраль, включая усиление дренажа, защиты дорожного покрытия и насыпи. Также поддерживает строительство парковочных мест с зарядными станциями и другими удобствами. Половина коридора будет поддерживаться в рамках многолетнего контракта, основанного на результатах работы.

Цели проекта многочисленны и включают в себя повышение устойчивости местной дорожной сети к изменению климата (путем активной реализации мер по смягчению последствий изменения климата, адаптации к изменению климата и других экологических выгод), оптимизацию возможностей для оказания положительного воздействия на местную экономику и сообщества (путем улучшения связности - сокращения времени в пути, снижения расходов пользователей дорог, содействия росту внутренней торговли и содействия созданию рабочих мест в регионе), оптимизацию возможностей для повышения безопасности дорожного движения для всех пользователей и соблюдение технических стандартов, включая указы Президента Узбекистана.

Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта (Госкомдор) назначил компанию Al Mar Consulting (Al Mar) для проведения Оценки экологических и социальных воздействий (ОЭСВ) для Фазы-1, участка км 1525-1622 (Участок 1 - 1570-1622 км и Участок 2 - 1525-1570 км) в соответствии с Социально-экологическими принципами Всемирного банка, 2018 г. Проект уже прошел отдельную национальную оценку воздействия на окружающую среду (Национальная ОВОС Этапа 1) в соответствии с законодательными и разрешительными требованиями Узбекистана.

1.2. Основные Характеристики Проекта

М41 - магистральная автомобильная дорога «Бишкек-Душанбе-Термез», проходящая в Средней Азии в условиях горной местности по территории Узбекистана, Таджикистана и Киргизии. Дорога соединяет города Термез, Душанбе, Хорог, Ош, проходит через Памир и включает в себя Памирский тракт. Автодорога М-41 служит важным торговым маршрутом, связывающим восточную часть Центральной Азии (Киргизию, Таджикистан и одну часть Узбекистана) с Афганистаном, пакистанскими портами и Туркменистаном.

Участок км 1525-1622 автодороги М41 пересекают 5 дорог, примыкают к нему 236 дорог, из них 15 – дороги государственного значения. В частности, автодорога соединяется с автодорогами 4Р100, 4Р103, 4Р101, М39 и др. и ведет к международному аэропорту Термез. На км 1608 автодорога пересекается с автодорогой М39А и выходит на мост Хайратон над рекой Амударья с выходом в Афганистан и далее – к портам Пакистана и Ирана.

В рамках проекта «Реконструкция автодороги М41 «Бишкек-Душанбе-Термез» на участке км 1525-1622» планируется расширение автодороги М41 «Бишкек-Душанбе-Термез» на участке км 1525-1622 до четырехполосной автомагистрали путем реконструкции существующих двух полос движения и строительства двух дополнительных полос автодороги с устройством цементобетонного покрытия.

Более половины проектной дороги проходит через населённые пункты, а остальная часть — через сельскую местность. Ниже перечислены основные мероприятия, предлагаемые в рамках проекта:

- строительство и реконструкция автомобильной дороги 1-б категории протяженностью 90,218 км с цементобетонным покрытием (сокращение протяженности участка с 97 км (проектный участок согласно ТЗ) до 90,218 км объясняется тем, что дорога сокращается приблизительно на 3 км в результате обустройства дороги в обход города Джаркурган, а также тем, что порядка 4 км дороги уже были реконструированы в рамках другого проекта);
- строительство 4 единиц мостов и реконструкция 12 единиц мостов;
- строительство 6 единиц путепроводов;
- строительство 14 единиц надземных пешеходных переходов;
- строительство 163 единиц водопропускных труб;
- строительство 6 единиц транспортных развязок;
- строительство 236 единиц съездов (примыканий);
- строительство 2 единиц железнодорожных переездов;
- установка 106 единиц автобусных остановок;
- установка 60 единиц светофоров;
- установка 2981 шт. дорожных знаков, разметка автомобильных дорог и т.д.

1.3. Инициатор Проекта

Инициатором проекта является Комитет по автомобильным дорогам (Госкомдор) при Министерстве транспорта Республики Узбекистан. Источниками финансирования проекта предусмотрены средства Всемирного банка (ВБ) и средства госбюджета Республики Узбекистан.

Реконструкция дороги М-41 будет координироваться Госкомдором. Госкомдор будет действовать в качестве Группы Реализации Проектов (ГРП), отвечающего за повседневную реализацию проекта. Нынешнее ГРП имеет опыт управления проектом, финансируемым Всемирным банком, и укомплектован, в частности, директором, координаторами компонентов и специалистами по закупкам и финансовому управлению.

1.4. Объем и Цель Исследования ОЭСВ

Первоначально объем работ ОЭСВ был определен Техническим заданием (ТЗ) на проведение ОЭСВ (подготовленным ВБ), а затем был уточнен в ходе определения объема работ, проведенного на этапе оценки объема работ Проекта. Основной целью ОЭСВ является определение и оценка экологических и социальных (ЭиС) рисков и воздействий предлагаемой модернизации дороги, а также подготовка планов управления рисками и воздействиями, которые будут применяться на протяжении всего жизненного цикла проекта в соответствии с национальными требованиями и требованиями СЭП ВБ 2018.

Матрица, приведенная ниже (см. Приложение 1), представляет собой первоначальную оценку объема работ на уровне проекта для определения основных существенных

воздействий проекта, обусловленных различными его аспектами, на основе требований ТЗ/Оценки объема работ и извлеченных уроков.

Целью отчета ОЭСВ является:

- Оценить исходное состояние территории проекта;
- Определить вероятные ключевые экологические и социальные воздействия, связанные с реализацией проекта;
- Описать методологию и подход, которые будут использоваться при оценке воздействия;
- Документально подтвердить требования законодательства Узбекистана к данному типу проектов.
- Предложить меры по смягчению выявленных воздействий;
- Разработать План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС) для реализации предлагаемых мер по минимизации неблагоприятных воздействий посредством эффективных систем управления, включая разработку требований к мониторингу и отчетности.

Основные задачи, которые должны быть выполнены в рамках ОЭСВ, перечислены ниже:

- **Задача 1** – Подготовка Оценки экологических и социальных воздействий (ОЭСВ);
- **Задача 2** – Подготовка План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС);
- **Задача 3** – Подготовка Процедур управления трудовыми ресурсами (ПУТР);
- **Задача 4** – Подготовка План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС);
- **Задача 5** – Подготовка Рамочного Плана по переселению (РПП) / Плана Действий по Переселению (ПДП);
- **Задача 6** – Подготовка План действий по гендерным вопросам (ПДГВ).

1.5. Методология ОЭСВ

Комплексная методология ОЭСВ основана на требованиях ВБ ЭСП и экологов и социологов, участвующих в ОЭСВ.

Исходные данные и информация были получены из опубликованных и неопубликованных источников, например, по климату, топографии, геологии и почвам, природным ресурсам, сельскому хозяйству и социально-экономическим данным.

Проектная группа провела несколько осмотров участка в 2025г. Проехались по существующей дороге на машине и тщательно оценили участки потенциальной экологической значимости. Кроме того, в целях лучшего понимания контекста проекта были изучены существующие документы, относящиеся к проекту, например, технико-экономическое обоснование.

При подготовке данного ОЭСВ на протяжении 97 км дорожного полотна проведен анализ существующего и прогнозного состояния окружающей среды в районе выполнения земляных и бетонных работ.

Для достижения цели в работе проанализированы современное состояние окружающей среды, выявлены существующие приоритетные проблемные участки по трассе с точки зрения автодорожного строительства – характер и степень нарушения придорожной полосы вдоль дорожного полотна, проявление негативных рельефообразующих процессов. Выполнена оценка существующего состояния почво-

грунтов и биоценозов, которые при строительстве испытают основное нарушение структуры и целостности.

С целью выявления видов воздействия проанализированы проектные решения перспективной структуры транспортного потока, типов и морфометрических показателей дорожного полотна, видов и количества инженерных сооружений, путепроводов, мостов, водопропускных и водоотводных труб, которые будут выступать как источники воздействий. На основании анализа их технических характеристик выявлены виды физического и химического воздействия на элементы среды, определены вертикальные и горизонтальные границы воздействия в отдельных элементах среды.

Социально-экономические данные были собраны посредством интервью с ключевыми экспертами, прямого наблюдения и сбора данных из первичных источников. Были проведены официальные обсуждения с рядом заинтересованных сторон (см. Главу 8) для определения их восприятия уровня воздействия дорожных работ. Полученные данные и информация были включены в отчёт по Оценке экологических и социальных воздействий (ОЭСВ) по мере необходимости, а также в качестве приложений к настоящему отчёту.

Строительство дорог будет иметь как негативные (например, пыль, шум, потеря средств к существованию, отчуждение земель и т.д.), так и позитивные (временная занятость, поддержка малого бизнеса) социальные последствия. Воздействие во время строительства будет ограничено продолжительностью строительных работ, в основном обратимым и локальным.

В этом контексте вопросы переселения и приобретения земель рассматриваются отдельно. Вопросы, связанные с вынужденным переселением, включая приобретение земель, будут рассмотрены в рамках Плана действий по переселению (ПДП). План действий по переселению будет представлен отдельным документом. Краткое изложение результатов будет включено в окончательную версию документа ОЭСВ (раздел 7.8).

Социально-экономический профиль региона был разработан в ходе выборочного социально-экономического обследования домохозяйств в населенных пунктах региона в октябре 2025 года в ходе детальной подготовки ПДП. Социально-экономический профиль региона был включен в ОЭСВ после проведения социально-экономического обследования.

Для определения прогнозируемого состояния окружающей среды вдоль трассы был проведен анализ характера воздействий с целью выявления масштабов, интенсивности и степени изменений экологических элементов окружающих ландшафтов, особенно уязвимых в период строительства и эксплуатации трассы.

В ходе выполнения оценки воздействия были учтены инженерно-геологические условия территории, объемы строительных работ, при выполнении которых происходит временное загрязнение атмосферного воздуха, нарушение почво-грунтов, образуются строительные отходы.

Проведен анализ степени аварийности трассы на отдельных участках трассы, в частности на участках пересечения пойменно-русловых ландшафтов, вдоль трассы жилых поселков, в центральной части городской застройки с учетом частоты пересечения с транспортными и другими коммуникациями.

Для оценки воздействия на грунты и сечение коллектора проанализированы результаты гидрологических и инженерно-геологических изысканий, предоставленных заказчиком.

С многочисленными заинтересованными сторонами были проведены официальные обсуждения (см. Глава 8) для определения их восприятия уровня воздействия дорожных работ. Полученные данные и информация были включены, по мере необходимости, в Отчет ОЭСВ и в Приложения к данному отчету. Полное описание методологии ОЭСВ включено в Глава 4 настоящего отчета

1.6. Структура Отчета ОЭСВ

Настоящий отчет организован следующим образом:

Глава 1: Введение – В данном разделе содержится вводная информация.

Глава 2: Описание Проекта – В Главе 2 описывается Категория проекта, необходимость проекта, экологические и социальные условия. Также представлен краткий объем работ с указанием типа необходимых инженерных работ

Глава 3: Правовая, политическая и административная база - В этом разделе представлен обзор политической/законодательной базы, а также экологических стандартов Узбекистана, применимых к предлагаемому проекту. В разделе также указаны соответствующие СЭС ВБ.

Глава 4: Методология оценки воздействия - В этой части отчета описывается методология, использованная для завершения отчета, включая методологию оценки воздействия, т.е. метод определения значимости воздействия.

Глава 5: Описание экологических и социальных условий - В этом разделе отчета рассматриваются региональные и местные экологические и социальные исходные условия. Данный раздел разделен на подразделы, касающиеся физической и биологической среды, и социально-экономических условий.

Глава 6: Воздействие на окружающую среду и социальную сферу и меры по смягчению последствий – В главе 6 изложены вероятные воздействия, вызванные различными экологическими и социальными параметрами в результате мероприятий, предложенных на этапе предварительного строительства, строительства и эксплуатации коридора проекта, для которых были предложены подходящие меры по смягчению и улучшению для преодоления прямого или косвенного воздействия проекта и восстановления существующего состояние окружающей среды до преобладающего естественного уровня. Для выявленных воздействий на окружающую среду предусмотрены подходящие меры по управлению/смягчению, чтобы минимизировать воздействия.

Глава 7: Анализ альтернатив - показывает возможные альтернативные варианты, принятые для минимизации экологических и социальных воздействий для реализации проекта.

Глава 8: Взаимодействие с заинтересованными сторонами – В Разделе 8 содержится резюме всех проведенных консультаций с заинтересованными сторонами.

Глава 9: Механизм рассмотрения жалоб - в этом разделе отчета содержится описание Механизма рассмотрения жалоб (МРЖ).

Глава 10 План экологического и социального управления (ПУОСС) – В данном разделе представлен ПУОСС для этапов проектирования, строительства и эксплуатации Проекта.

Глава 11: Выводы и рекомендации - В заключительном разделе отчета представлены выводы и рекомендации.

1.7. Другая Проектная Документация

ОЭСВ является частью пакета документации, который включает в себя:

- Оценка экологических и социальных воздействий (ОЭСВ) (настоящий отчет);
- План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС)
- Процедуры управления трудовыми ресурсами (ПУТР);
- План управления биоразнообразием (ПУБ);
- Рамочий План по переселению (РПП) / План Действий по Переселению (ПДП);
- План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС);
- План действий по гендерным вопросам (ПДГВ);

Для выполнения требований законодательства Республики Узбекистан одновременно с международным ОЭСВ был разработан отдельный национальный отчет по Заявлению о воздействии на окружающую среду (ЗВОС). Национальный ЗВОС подготовленапроектным Проекным институтом O'zyo'lloyiha и получено положительное Заключение Государственной экологической экспертизы Республики Узбекистан № 01-02/01-4388 от 15 мая 2025 года.

1.8. Контактная Информация по Проекту

Контактная информация по проекту для получения копий документации ОЭСВ или для подачи и рассмотрения жалоб приведена ниже.

Таблица 2: Контактная информация по ОЭСВ проекта

Al Mar Consulting	Госкомдор
ФИО: Юлия Алексеева, Эколог **Адрес:** ул. Катта Миробод, тупик 2, дом 2 Ташкент, 100015, Республика Узбекистан **Email:** alekseeva@almarconsulting.org **Тел:** +998 (78) 150 8887, +998 (78) 150 8886	**ФИО:** Mr. Jahongir Karimov Директор ГРП Государственный Комитет дорог при Министерстве транспорта Республики Узбекистан **Адрес:** 6 этаж, комн #605, 607 68a, Проспект Мустакиллик, Ташкент 100000, Республика Узбекистан **Email:** ctsi.project.uzb@gmail.com **Тел:** (99871) 286-11-74, (99871) 286-11-84

2. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

В данном разделе отчета описывается предлагаемый проект, включая его местоположение, объем работ и мероприятия, связанные с его проектированием, строительством и эксплуатацией. В данном разделе также рассматриваются альтернативные варианты, связанные с Проектом. Соответственно, данная глава выглядит следующим образом:

- Обоснование проекта, включая категорию проекта, необходимость проекта и его местоположение;
- Экологическая обстановка, представляющая обзор социально-экологических условий в Коридоре Проекта; и
- Объем работ, обобщающий перечень работ, которые будут проводиться в рамках Проекта
- Оценка альтернатив, включая сценарий «без проекта».

2.1. Обоснование Проекта

2.1.1. Необходимость Проекта

Целью проекта является реконструкция автомобильной дороги М-41, участок 1525-1622 км (97 км) в Сурхандарьинской области Республики Узбекистан. Существующая дорога будет преобразована из 2-полосной в 4-полосную, будет проведена замена существующей дорожной инфраструктуры в соответствии с современными стандартами, будут приняты меры по смягчению последствий вдоль дороги, обеспечивающие естественные процессы и отвечающие социально-экономическим потребностям, а также будут построены новые мосты вместо устаревших старых. Проектируемая дорога будет соответствовать международным стандартам и рассчитана на 20-летний срок службы.

Согласно предварительным расчетам технико-экономического обоснования (ТЭО), реконструкция участка проектной автодороги км 1444 -1622 протяженностью 178 км потребует финансовых и материальных затрат в размере более 524 млн долларов США (в эквиваленте), вырубки более 60 тысяч деревьев и сноса порядка 700 единиц жилых и нежилых строений. Учитывая существенный объем финансовых и материальных затрат, значительное социально-экономическое воздействие, и вытекающую из этого необходимость поэтапного подхода к управлению долга и минимизации вырубки и сноса, по результатам обсуждений со Всемирным банком и Комитетом по автомобильным дорогам (Комитет) Правительственная комиссия приняла решение о поэтапной реализации проекта посредством 2-х фаз, а в ТЭО были внесены изменения, позволяющие значительно сократить вырубку деревьев и снос строений.Таким образом, реконструкция автодороги М41 поделена на следующие 2 фазы:

- Фаза 1: участок км 1525-1622 протяженностью 97 км с периодом реализации 2025-2030 гг.;
- Фаза 2: участок км 1444-1525 протяженностью 81 км (период реализации будет определен).

Настоящая Оценка экологических и социальных воздействий (ОЭСВ) была проведена для Фазы-1, участок км 1525-1622 (Лот 1 - 1570-1622 км и Лот 2 - 1525-1570 км) в соответствии с с Социально-экологическими принципами Всемирного банка, 2018 г.

Дорога расположена в Сурхандарьинской области Узбекистана и проходит через три района, а именно Кумкурганский, Джаркурганский и Термезский районы. Большинство территорий, расположенных вдоль проектных участков, были сильно нарушены деятельностью человека. Проект проходит через городские (23 км) и полугородские районы (18 км), большая часть которых является сельскохозяйственной территорией. Около 55 км занимают пахотные и орошаемые сельскохозяйственные угодья. Данная автомобильная дорога связана с автодорогами 4Р 100, 4Р 103, 4Р101, М39 а и другими дорогами общего пользования, которые являются частью международных транспортных коридоров. Поэтому это важно для повышения скорости и эффективности транспорта между границей и улучшения доступа к Сурхандарьинской области.

Региональная дорожная сеть, необходимая для внутренней мобильности и регионального развития, была построена в 1950-60-х годах и требует реконструкции из-за недостаточного периодического обслуживания и увеличевшегося транспортного потока. Кроме того, область сталкивается с повышенными рисками в связи с изменением климата; рисками для дорожной сети Сурхандарьинской области были названы. наводнения и высокие температуры. Эти климатические риски, в сочетании с плохим состоянием дорог, могут увеличить вероятность ущерба, связанного с погодными условиями, и нарушения работы активов и операций дорожной сети.

Необходимость реконструкции автодороги на данном участке вызвана:

- для улучшения и повышения ее пропускной способности, снижения стоимости эксплуатации транспортных средств, время в пути во внутреннем, региональном и транзитном сообщении;
- улучшением эксплуатационной надежности и безопасности дорожного движения, увеличением интенсивности движения;
- увеличением нагрузки на одиночную ось автомобиля;
- уменьшением коэффициента аварийности за счет уменьшения количество поворотов автодороги и увеличения их радиусов;
- доведением поперечного профиля автодороги до параметров, отвечающих нормативным требованиям для автодорог 1б категории.

Для улучшения транспортного обслуживания принято решение о реконструкции дороги М41 с заменой дорожной насыпи и устройством железобетонного покрытия дорожного полотна в соответствии с новыми требованиями, предъявляемыми к трассам 1 категории. В ТЭО разработан комплекс решений по замене основания дорожной насыпи, ее расширение и устройство нового дорожного полотна, устройство системы водоотвода с дороги и организованного отвода ливневого стока, переустройство водопропусков под дорогой, реконструкции и возведение новых инженерных сооружений. Усиление дорожного полотна позволит увеличить безопасную эксплуатацию дороги, по которой ожидается увеличение грузовые и легковые автотранспортная потока.

Результатом инвестиционной программы будет реконструирование автомагистрали М-41 на участке км 1525-1622, повышение устойчивости автодорожного сектора.

2.1.2. Согласование с Национальными стратегиями и планами

В настоящее время разрабатывается Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 года, которая включает стратегии по созданию условий для резкого увеличения объема и качества пассажирских и грузовых перевозок.

Проект соответствует вышеуказанным транспортным стратегиям, а также Стратегии развития нового Узбекистана на 2022-2026 годы, а именно Цели 36: *«Развитие единой транспортной системы в сочетании со всеми видами транспорта, создание условий для возможности осуществления ежедневных поездок по транспортным маршрутам между крупными городами».*

Для социально-экономического развития Сурхандарьинской области правительство также рекомендовало благоустройство и расширение дорог, ниже приводятся ссылки на рекомендации:

- Протокол заседания №17 (13.05.2019 г.10317-xx) Президента Республики Узбекистан во время визита 30 апреля и 1 мая в Сурхандарьинской области согласно поручениям и возложенных задач на внеочередной сессии области;
- Постановление Президента Республики Узбекистан от 05.03.2019 года № ПП-4224 «О мерах по дальнейшему расширению и углублению партнерства с группой исламского банка развития и фондами арабской координационной группы»;
- Протокол № 30 заседания Руководителя Аппарата Президента РУз № 02-3181 от 10 ноября 2020 г.;
- Протокол заседания №30 Президента РУз во время визита 1-2 июня в Сурхандарьинскую область согласно поручениями возложенным задачам на внеочередной сессии области №02-РА 1-9900;
- Постановление Президента РУз №ПП-330 от 10 октября 2023 г. «О мерах по дальнейшему совершенствованию сферы дорожного хозяйства»;
- Техническое задание на разработку проекта, утверждённое председателем ОНТС при Министерстве транспорта РУз;
- Постановление Кабинета Министров от 31.01.2025 г. №53 «О мерах по реализации Инвестиционной программы Республики Узбекистан на 2025 год»;
- Приложение к Постановлению Президента РУз от 11.02.2025 г. №ПП-51 «О дополнительных мерах по совершенствованию механизмов подготовки и реализации проектов с участием международных финансовых институтов и иностранных государственных финансовых организаций».

2.2. Экологические Условия

2.2.1. Местоположение Проекта

М-41 — Магистральная автомобильная дорога «Бишкек-Душанбе-Термез», проходящая в Средней Азии в условиях горной местности по территории Узбекистана, Таджикистана и Киргизии. Дорога соединяет города Термез, Душанбе, Хорог, Ош, проходит через Памир и включает в себя Памирский тракт.

Существующая дорога построена по стандартам, соответствующим автомагистралям I-III категорий с шириной земляного полотна от 12,0 до 25,1 м, шириной проезжей части 2x3,50, 2x3,75 и 2x7,5 м. Проектный участок км 1525-1622 автодороги М41 – это автодорога, состоящая из 2-х полос движения, расширяющаяся в 3-х местах до 4-полосной автодороги, общей протяженностью 97 км, из которых порядка 91,1 км (~94%) приходится на участки с 2-полосным движением и около 5,9 км (~6%) – на участки с 4-полосным движением.

Правительство Узбекистана обратилось во Всемирный банк (ВБ или Банк) с просьбой предоставить суверенный гарантированный кредит Госкомдору (Клиенту) для срочной реконструкции 97-километрового участка дороги М-41.

Автотрасса международного значения М-41 на протяжении 97 км пересекает территорию Сурхандарьинской области с северо-востока, от границы с Таджикистаном, на юго-запад, до границы с Афганистаном. Плановый характер трассы совпадает с осью долины реки Сурхандарья, в том числе, на севере с начала дороги и до 25 км - дорога проложена через долины правобережных притоков Сурхандарьи, центральная часть трассы с 25 по 110км, проходит по правобережной части долины почти параллельно широкой пойме реки, а на юге – со 110 км и до г.Термез автодорога пересекает пойму и террасы реки дважды

Дорожное полотно автотрассы проложено через орошаемые угодья и населенные пункты, в том числе проходит как по окраинам, так и через застройку районных центров Кумкурганского, Джаркурганского и Термезского районов

Таблица 3: Протяженность дороги в границах районов

Район	КМ	Километраж	Жилые поселения
Кумкурганский район	23 км	1525-1548 км	10 махалла (Хуррият, Мунчоктепа, Элобод, Жийдали, Беш кахрамон, Жаркишлак, Гултепа, Навбахор, Мехробод, Сурхон сохили);
Джаркурганский район	58 км	1548-1606 км	9 махалла (Олтин тепа, Сурхон сохили, Оби хаёт, Исмоил тепа, Дўстлик, Истиклол, Нурли диёр, Октепа, Ғур-Ғур);
Термезский район	16 км	1606-1622км	5 махала (Корахон, Амир Темур, Ш.Рашидов, Куёшли юрт, Термиз)

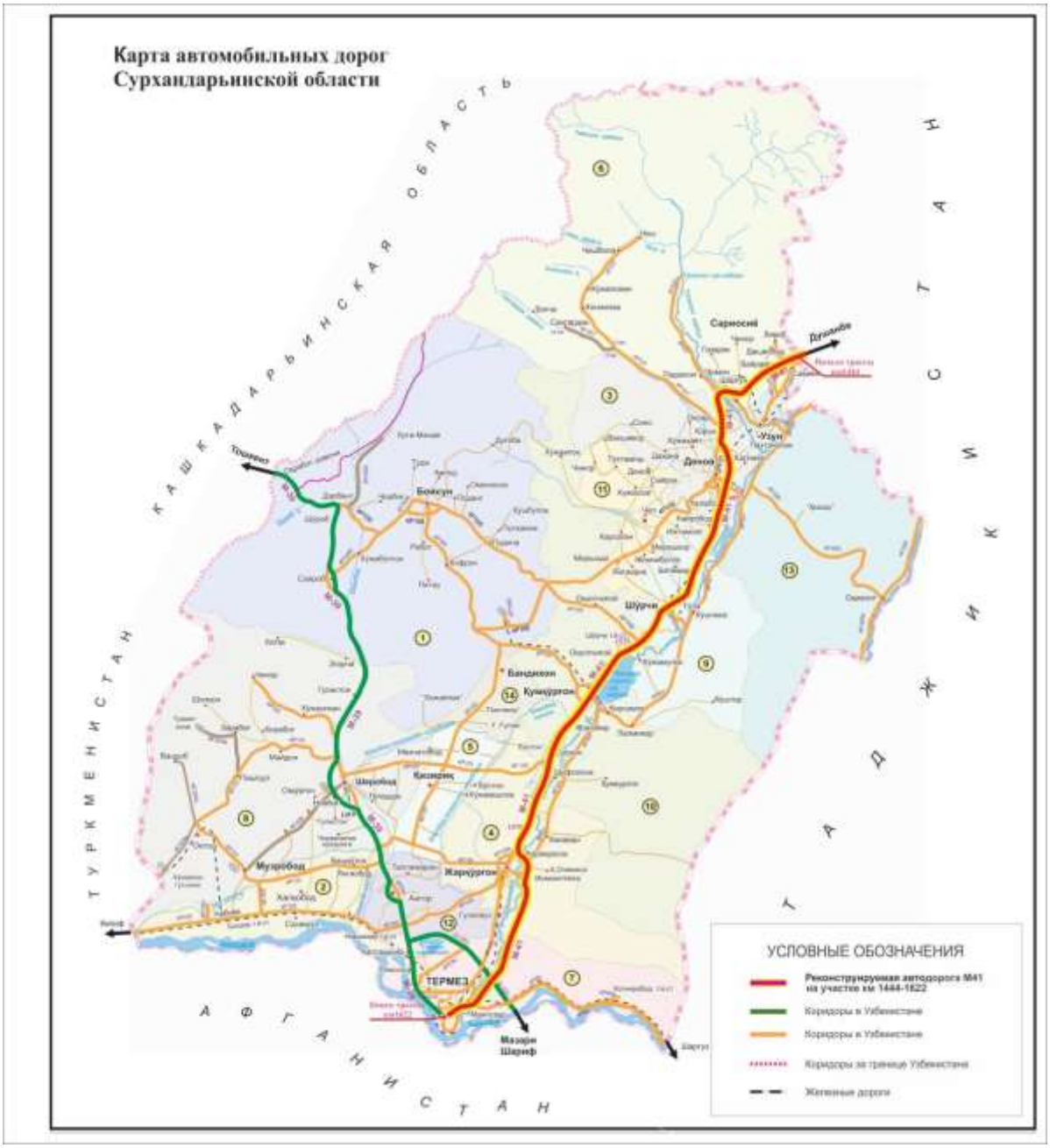
Между городами дорога проходит по окраинам или через застройку 24 поселков, но основная часть протяженности трассы пересекает сельскохозяйственные угодья.

Предусматривается реконструкция дороги на участке 15252-1622 км под 4-х полосное движение с цементобетонным покрытием. Реализация проекта содействует обеспечению эффективного, и безопасного внутреннего и регионального соединения, устойчивого экономического роста внутренней и внешней торговли, позволит обеспечить пропуск постоянно растущих объемов перевозок автомобильным транспортом, сократить время доставки грузов и пассажиров, а также повысить безопасность дорожного движения и улучшить экологическую обстановку в регионе.

Дорожно-строительные работы будут включать:

- строительство и реконструкция автомобильной дороги 1-б категории протяженностью 90,218 км с цементобетонным покрытием (сокращение протяженности участка с 97 км (проектный участок согласно ТЗ) до 90,218 км объясняется тем, что дорога сокращается приблизительно на 3 км в результате обустройства дороги в обход города Джаркурган, а также тем, что порядка 4 км дороги уже были реконструированы в рамках другого проекта);
- строительство 4 единиц мостов и реконструкция 12 единиц мостов;
- строительство 6 единиц путепроводов;
- строительство 14 единиц надземных пешеходных переходов;
- строительство 163 единиц водопропускных труб;
- строительство 6 единиц транспортных развязок;
- строительство 236 единиц съездов (примыканий);
- строительство 2 единиц железнодорожных переездов;
- установка 106 единиц автобусных остановок;
- установка 60 единиц светофоров;
- установка 2981 шт. дорожных знаков, разметка автомобильных дорог и т.д.

Рисунок 1: Расположение Проектной дороги

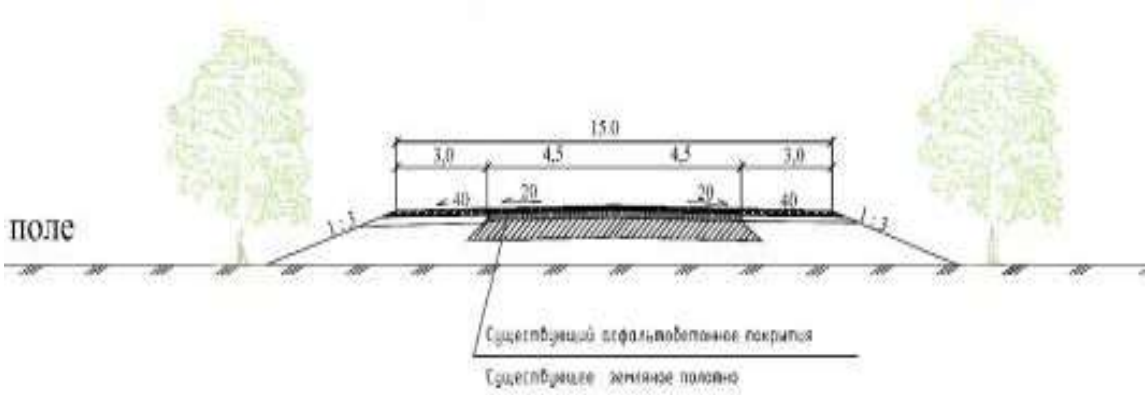


2.2.2. Общая Схема

Дорожное покрытие

По всей трассе существующая конструкция дорожной одежды включает дорожное покрытие из асфальтобетонной смеси толщиной от 5,3 см до 20,3 см и основание из гравийно-песчаной смеси толщиной от 22,7 см до 81,7 см. Существующее покрытие имеет множество продольных и поперечных трещин, ям и выбоин, очень часто встречаются сетки трещин, колеи, просадки, волны, проломы, шелушение, выбоины и сдвиги. Следует отметить, что при эксплуатации дороги на отдельных участках, протяженностью до 200 м, проводились ремонтные работы по восстановлению асфальтобетонного покрытия, но все равно процент нарушенного покрытия дороги в границах каждого района достигает 75- 85%.

Рисунок 2: Существующее поперечное сечение дороги



Источник: ТЭО проекта - Реконструкция дорог М-41, Отчет об оценке объема работ, и экологических и социальных базовых условий

Согласно ТЭО и наблюдениям Группы во время осмотра участка, дорожное покрытие находится в плохом состоянии. Существующее покрытие препятствует безопасному и эффективному движению транспортных средств и будет его ограничивать. Существующий дренаж находится за краем проезжей части, дренажные каналы или система трубопроводов не предусмотрены

На Фото 1 показано состояние Проектной дороги в определенных местах на трассе.

Фото 1: Трещины и колейность дорожного покрытия



Трещины на дорожном покрытии в Кумкурганском районе



Трещины на дорожном покрытии в Термезком районе

Аспекты безопасности

В городских районах не всегда предусмотрены пешеходные дорожки, а в некоторых случаях, где они предусмотрены, они находятся в плохом состоянии. Лишь на отдельных участках дороги, преимущественно в городской застройке – Джаркурган, Кумкурган имеются три - четыре элемента: разделительная полоса, разметка, сигнальные столбики, бордюры. Инфраструктура автобусных остановок не всегда связана с пешеходными дорожками, что обеспечивает плохой доступ для посадки и высадки из автобусов. Пешеходные переходы предусмотрены нечасто. Пешеходы не всегда пользуются пешеходными переходами, даже если они находятся в непосредственной близости от них. Дорожная разметка не всегда предусмотрена, а когда она есть, то часто находится в плохом состоянии.

Сооружения транспортной инфраструктуры

Из объектов транспортной инфраструктуры следует отметить отсутствие – двухуровенных развязок, а также недостаточность остановок. Почти все пересечения автотрассы М-41 с государственными и районными дорогами выполнены в одном уровне, перекрестки регулируемые. Только в г. Кумкурган пересечение районной автодороги 4Р104 с автотрассой М41 выполнено по путепроводу.

2.3. Объем Работ

Категория дорог

Дороги в Узбекистане делятся на пять категорий согласно определению, данному в ШНК 2.05.02-23. В Таблица 4 дается выдержка из этого стандарта, включая соответствующую расчетную интенсивность и значимость движения, соответствующую каждой категории дорог. Дорога М-41 — это двухполосное шоссе, которое по местным стандартам в настоящее время относится к категории II, и в рамках данного Проекта его планируется реконструировать и модернизировать до категории Ib. Маршрут этой дороги имеет важное значение для Сурхандарьинской области, так как соединяет несколько районов, а именно Кумкурганского, Жаркурганского, Термезского районов.

Таблица 4: Категоризация дорог в Узбекистане

Экономическое значение дороги	Категория дороги	Расчетная интенсивность движения, преф. ед. в сутки
Дороги международного и государственного значения	Ia (автомагистрали)	свыше 14000
	Ib (скоростные дороги)	свыше 14000
	II	6000 - 14000
	III	2000 - 6000
Дороги местного значения	IV	200 - 2000
	V	до 200

Источник: ТЭО проекта - Реконструкция дорог М-41

Размеры технических параметров дороги были приняты в соответствии со стандартами ШНК 2.05.02-23, ШНК 2.07.06-24 и ШНК 2.07.06-24 (Таблица 5).

Таблица 5: Основные параметры дороги М-41 при реконструкции до категории Ib

Наименование параметров	Ед. изм.	Показатели
Категория автодороги	-	1-Б по ШНК 2.05.02-23 2.07.06-24 и 2.07.06-24
Расчетная скорость	км/ч	90/70
Нагрузка на одиночную наиболее нагруженную ось автомобиля	кН/тс	130/13
Число полос движения в населенных пунктах	шт	4/6
Число полос движения вне населенных пунктов	шт	4
Ширина полосы движения в населенных пунктах	м	3,5/3,75
Ширина проезжей части в населенных пунктах	м	15/23
Ширина проезжей части вне населенных пунктов	м	15/18,5
Ширина разделительной полосы с ограждением по оси дороги	м	1,60/2,6

Наименование параметров	Ед. изм.	Показатели
Ширина краевой полосы безопасности у разделительной полосы	м	0,5x2 / 1x2
Ширина ограждения по оси дороги	м	0,6
Ширина краевой полосы безопасности у бордюра по оси дороги в населенных пунктах	м	0,5x2 / 1x2
Ширина обочины	м	0,75-3,0
Ширина краевой полосы у обочины	м	0,5 / 0,75
Ширина укрепленной части обочины	м	0,75-3,0
Ширина земляного полотна в населенных пунктах	м	16,6-23,6 -19,6
Ширина земляного полотна вне населенных пунктов	м	16,5-25,1
Ширина велосипедных дорожек	м	1,0
Ширина тротуаров	м	1,5/2,25
Наибольшие продольные уклоны	%	50
Наименьшие расстояния видимости для остановки	м	250
Наименьшие радиусы кривых в плане	м	150
Наименьшие радиусы кривых в продольном профиле: выпуклых вогнутых	м м	2600 800
Наименьшие длины кривых в продольном профиле: выпуклых вогнутых	м м	200 100
Поперечный уклон проезжей части	%	15
Поперечный уклон обочин	%	40
Тип дорожной одежды	-	капитальный
Вид покрытия	-	цементобетонный

Источник: ТЭО проекта - Реконструкция дорог М-41

Фото 2: Дорожная инфраструктура текущего проекта



Существующий мост через канал Урта Арик



Светофор



Городская среда



Вышки ВЛЭП рядом с дорогой



Автобусная остановка



Стелла, разделяющая районы

Прогнозы интенсивности движения

Средне суточная интенсивность движения на проектируемой участке составляет 17 289 авт/сут по Лоту 1 (1570-1622 км) и 14 657 авт/сут по Лоту 2 (1525-1570 км). Приведенная интенсивность движения с приростом на 20 лет с увеличением на 28% к 2050 году составит 61 473 авт/сут для Лота 1 (1570-1622 км) и на 28% к 2050 году составит 52 119 авт/сут для Лота 2 (1525-1570 км).

Данные по классифицированному учету движения, получены по результатам обследования, по среднему количеству ежедневных транспортных потоков на участках автодорог проекта, приводятся в таблице ниже. На автомагистрали М-41 доминируют легковые автомобили (около 80%).

Дальнейшие расчеты по определению перспективной среднесуточной интенсивности движения автотранспортных средств рассчитаны на перспективу 25 лет с 2025 по 2050 год.

Таблица 6: Среднегодовая среднесуточная интенсивность движения, приведенная к пассажирским транспортным средствам, на перспективу с 2025 по 2050 год

НАИМЕНОВАНИЕ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Лот 1													
Среднесуточная интенсивность, авто/сут	18 153	19 061	20 014	21 014	22 065	23 168	24 327	25 543	26 820	28 161	29 569	31 048	32 600
Лот 2													
Среднесуточная интенсивность, авто/сут	15 390	16 160	16 968	17 816	18 707	19 643	20 625	21 656	22 739	23 876	25 070	26 323	27 639

НАИМЕНОВАНИЕ	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
Лот 1													
Среднесуточная интенсивность, авто/сут	34 230	35 942	37 739	39 626	41 607	43 688	45 872	48 166	50 574	53 103	55 758	58 546	61 473
Лот 2													
Среднесуточная интенсивность, авто/сут	29 021	30 472	31 996	33 596	35 276	37 040	38 892	40 836	42 878	45 022	47 273	49 637	52 119

Источник: ТЭО проекта - Реконструкция дорог М-41

Высота дороги

Основание дороги проектируется с учетом геологических, гидрологических и топографических условий местности, высоты насыпей, глубины выемок, инженерно-геологических условий, свойств грунтов, обеспечения устойчивости земляного полотна, использования существующего земляного полотна с минимальным воздействием на окружающую среду.

Для обеспечения устойчивости и прочности верхнего слоя основания и покрытия, высоту дорожного покрытия над проектным уровнем принимают в соответствии с требованиями ШНК 2.05.02-23. Направляющие отметки назначаются в соответствии с требованиями ШНК 2.05.02-23 в зависимости от типа подстилающего грунта с учетом рельефа и поперечных уклонов земляного полотна.

Предполагается, что при реконструкции все существующее дорожное покрытие будет снято до существующего основания, поверх которого будет уложено новое покрытие. В результате, текущая высота дороги останется практически неизменной. В соответствии с требованиями к дорогам категории Ib, основание в уплотненном состоянии будет иметь высоту не менее 10 см, а тротуар составит около 76 см. Соответственно, планируется лишь небольшое увеличение высоты существующего дорожного покрытия, и поэтому требование рассмотреть воздействие на ландшафт в данной ОЭСВ больше не актуально.

Типы дорог

Предполагается, что для четырех условных делений дороги, предложенных ТЭО, будут применяться различные конструкции. Исходя из этого деления, для каждого сегмента были определены четыре типа поперечного сечения (Тип I и Тип II), как указано ниже:

Таблица 7: Тип дороги на проектных участках М-41(1525-1622км)

Район	Участок, км	Протяженность (км)	Тип покрытия	Категория	
				I	II
Кумкурганский район	0-23	23	Асфальтобетон	3,4 км	19,6 км
Джаркурганский район	23-81	58	Асфальтобетон	1 км	57 км
Термезский район	81-97	16	Асфальтобетон	1,5 км	14,5 км
ВСЕГО		**97**			

В городских районах проезжая часть будет дополнена пешеходными и велосипедными дорожками с обеих сторон, а также новой местной подъездной дорогой либо с одной, либо с обеих сторон проезжей части в зависимости от наличия места. Кроме того, дорога будет оснащена уличным освещением. На остальных участках вне населенных пунктов проезжая часть будет дополнена только укрепленной обочиной с каждой стороны. Вдоль края проезжей части как в городских, так и в сельских районах будет предусмотрена дренажная система. На рисунках ниже представлены подробные изображения предлагаемых поперечных профилей дороги.

Рисунок 3: Тип 2 - Типовой поперечные профиль земляного полотна вне населенных пунктов (с установкой на разделительной полосе металлического ограждения)

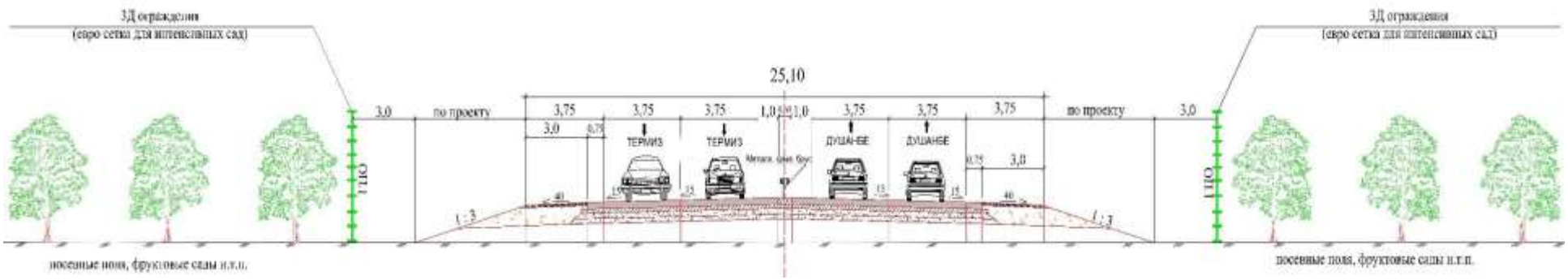


Рисунок 4: Тип-2. Вариант-1 Проектный поперечный профиль земляного полотна вне населенных пунктов (с установкой металлического ограждения на разделительной полосе)

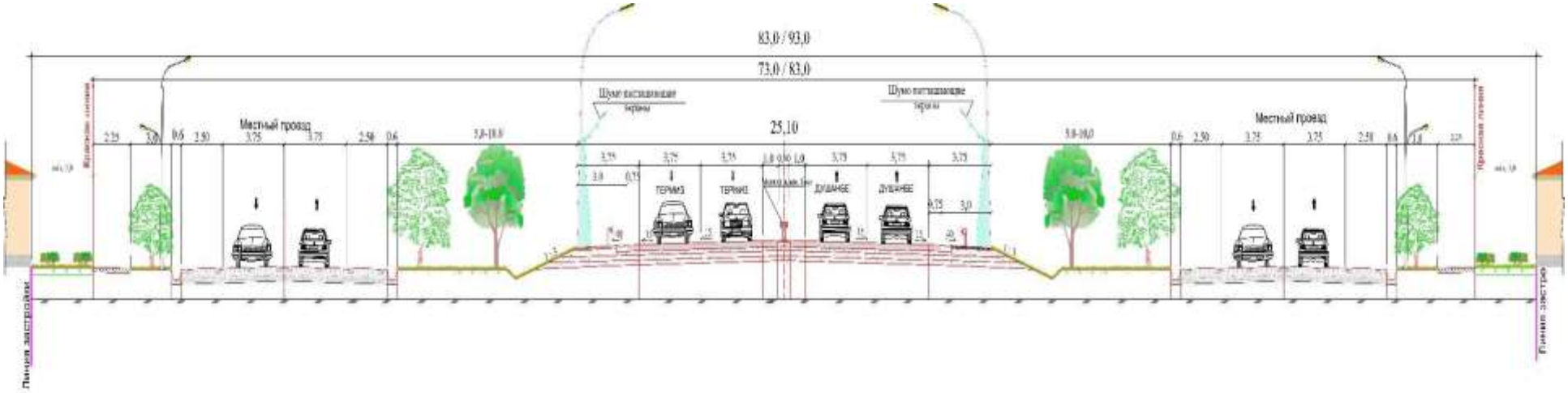
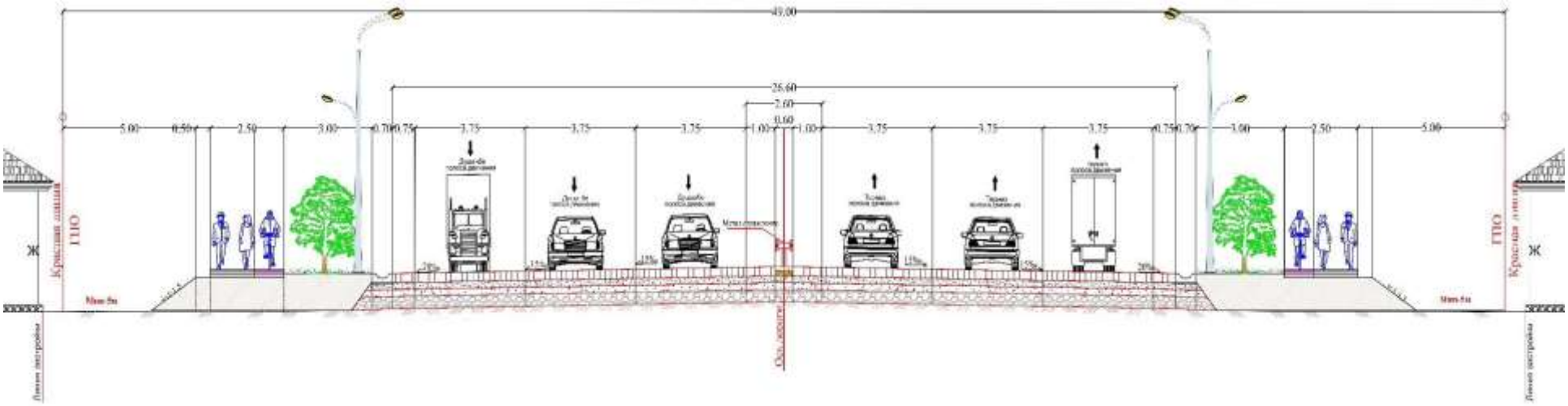


Рисунок 5: Тип-2. Вариант-2 Проектный поперечный профиль земляного полотна в населенных пунктах с местными проездами и пешеходными тротуарами (в стесненных условиях)



Дорожное покрытие

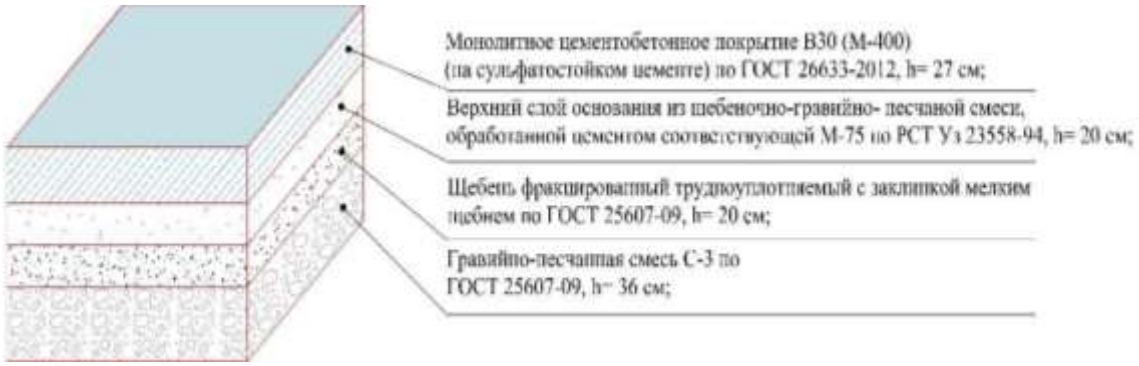
Дорожное покрытие проектируется в соответствии с требованиями ШНК 2.05.02-23, с учетом геологических, гидрологических и топографических условий местности, высоты насыпей, глубины выемок, инженерно-геологических условий, свойств грунтов, обеспечения устойчивости дорожного покрытия, использования существующего дорожного покрытия с минимальным воздействием на окружающую среду.

При предварительном проектировании дорожного покрытия учитывают назначение дороги, интенсивность движения и состав транспортного потока, надежность и эффективность, наличие местных строительных материалов, максимальное использование существующих материалов дорожного покрытия и ряд других факторов. С учетом этого послойный состав дорожного покрытия будет следующим:

- Монолитное цементобетонное покрытие толщиной 27 см класса В30 из сульфатостойком цементе по ГОСТ 26633-2012;
- Верхний слой основания из шебеночно-гравийно-песчаной смеси, обработанной цементом марки М75 толщиной 20 см по ГОСТ 23558-94;
- Щебень, фракционный трудноуплотняемый с заклипкой мелким щебнем по ГОСТ 25607-09 толщиной 20 см;
- Гравийно-песчаная смесь С-3 по ГОСТ 25607-09 толщиной 36 см;
- Существующее основание дороги.

Строительные слои дорожного покрытия показаны на Рисунок 6.

Рисунок 6: Строительные слои дорожного покрытия



Бетон является долговечным материалом при правильной укладке и требует меньше ухода, чем другие материалы, такие как асфальт. Он также более долговечен при высоких температурах, что предпочтительно в качестве адаптации к меняющемуся климату для повышения устойчивости дороги.

Пешеходные и велосипедные дорожки будут иметь асфальтобетонное покрытие.

Дренаж

Планируется спроектировать дренаж в городских и сельских районах через бетонные лотки LK-6, ожидаются, что работы по улучшению дренажа по сравнению с существующим дренажем «с краю», так как поток воды будет лучше ослабляться и контролироваться. Проектная дренажная система должна снизить риск засорения дренажной инфраструктуры мусором. Укрепленные конструкции с улучшенной пропускной способностью (например, водопропускные трубы большего диаметра) снизят риск ущерба, связанного с наводнениями, и минимизируют дальнейшую

деградацию выявленных дефектов, таких как растрескивание бетона. В общей сложности будут расширены и заменены 163 водопропускные трубы, остальные будут восстановлены.

Мосты

Селеопасность горных рек, выходящих на предгорную равнину и террасы р.Сурхандарья, по которой проходит автотрасса М41 отметки, диктует важное внимание мостовым переездам через реки Обизаранг, Туполанг, Сангардак, Кызылсув, Ходжапайк, р.Сурхандарья, а также важным каналам – Кумкруган, Сурхан, Занг, через которые построены бетонные мосты. В рамках проекта будет реконструировано 14 существующих мостов/путепроводов и 1 путепровод через автодорогу М-41. Общая длина мостов с путепроводами составляет 691,0 м. Длина самого короткого моста составляет 6,5 м, самого длинного – 169 м. Следует отметить, что все мосты находятся в удовлетворительном состоянии, обеспечены всеми элементами обустройства дороги. Ширина мостов меняется от 10 до 25,5 м. По ним сохраняется двустороннее движение. Из 14 существующих мостов на участке проекта 12 мостов будут реконструированы, 2 будут демонтированы (из-за неактивности водных путей), а 4 новых моста будут построены заново.

Минимальная ширина моста (25,4 м) определена в соответствии с ГОСТ 33391-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Мостовые сооружения. Габариты приближения конструкций" для дорог категории Ib. Краткое описание существующих мостов/путепроводов и соответствующий вид строительных работ по Проекту приведены в таблице ниже (Таблица 8):

Таблица 8: Список существующих мостов/путепроводов и запланированных работ в рамках проекта

No.	ПК положение	Названия водотоков и дорог	Проектные решения
1	25 + 51.26	Существующий мост через коллектор	Реконструкция
2	67+91,15	Путепровод на транспортной развязке, на 1576,79 км	Строительство
3	89 + 14.5	Строительство нового моста через коллектор на км 1578,914	Строительство
4	107 + 22.1	Строительство нового моста через коллектор на км 1580км	Строительство
5	149 + 30	Строительство нового моста через коллектор на км 1584.93	Строительство
6	348 + 46.50	Реконструкция моста через канал на км 1604,85	Реконструкция
7	357 + 10	Реконструкция моста через канал на км 1605.71	Реконструкция
8	360 + 72	Реконструкция моста через канал на км 1606,072	Реконструкция
9	445 + 96	Реконструкция моста через реку Сурхандарья на км 1644,596	Реконструкция
10		Строительство нового путепровода на развязке на км 1556,84	Строительство
11	3+10 (1525+250)	Реконструкция моста через Карасув на км 1525+250	Реконструкция
12	335+37	Реконструкция моста через канал Кумкургон на км 1529	Реконструкция
13	44+70 (1529+170)	Реконструкция железобетонного моста через сай на км 1529	Реконструкция

No.	ПК положение	Названия водотоков и дорог	Проектные решения
14	205+30	Железобетонный мост через канал Шерабад на км 1545	Реконструкция
15	218+90 (1546+500)	Мост через оросительный канал на км 1546	Реконструкция
16	221+45 (1546+750)	Железобетонный мост через коллектор	Реконструкция
17	227+59 (1547+400)	Железобетонный мост через Бандыхан-сай на км 1547	Реконструкция



Фото 3: Существующий автодорожный мост через реку Сурхан, Термезский район



Фото 4: Существующий автодорожный мост через ирригационный канал Кумкурган, Кумкурганский район

Что касается существующих мостов, то помимо расширения, на них будут проведены следующие ремонтные работы:

- демонтаж перил, тротуарных блоков и колесоотбойников;
- удаление существующего дорожного покрытия с поверхности мостов;
- строительство переходных плит на подходах к мосту;
- ремонт, штукатурка, восстановление поврежденных элементов мостов;
- установка / замена перил, тротуарной плитки и колесоотбойников.

Основные проекты по мостам разработаны по итогам заключении диагностики УП “Дорпроектэкспертиза” и в соответствии со следующими нормами и правилами проектирования мостов:

- ШНК. 2.07.01-03 – “Магистральные дороги общегородского значения”.
- ШНК. 2.05.02-07- “Автомобильные дороги”.
- ШНК. 2.05.03-12 – “Мосты и трубы”.
- СНиП II-7- 81 - “Строительство в сейсмических районах”.
- КМК. 3.06.04-97 – “Мосты и трубы. Правила производство и приёмки работ.”

Эстакады и переходы

Проектом предусмотрено 14 надземных пешеходных переходов. Все существующие пешеходные переходы будут восстановлены с нанесением новой дорожной разметки. Пешеходные дорожки были предложены рядом с населенными пунктами вдоль

маршрута. На всей протяженности новой дороги предлагается установить разделительный барьер.

No.	ПК положение	Местоположение, км
Лот 1, 1570-1622 км		
1	29+00	1572,9
2	160+00	1586
3	237+00	1593,7
4	330+00	1603
5	376+00	1607,6
6	398+00	1609,8
7	417+00	1611,7
Лот 2, 1525-1570 км		
1	39+00	1528,9
2	86+00	1533,6
3	165+00	1541,5
4	195+00	1544,5
5	295+00	1554,5
6	324+00	1557,4
7	423+00	1567,3

Дорожные устройства и обустройство дорог

Мероприятия по безопасности и организации движения автотранспорта разработаны в соответствии с требованиями ШНК 2.05.02-23, ГОСТ 52289, МШН 25-2005, ГОСТ 10807, ГОСТ 23457 и другие. Планируется также восстановить дорожные устройства и обустройство дорог, такие как барьерные ограждения BDO-5, тротуары, велосипедные дорожки и т.д. Дорожные устройства проектируются в соответствии с требованиями ШНК 2.05.02-23 «Автомобильные дороги». Проектом предусмотрена установка барьерных ограждений из стали на металлических стойках, на разделительной полосе, на обочинах дорог, на местных проездах. В целях поощрения безопасной ходьбы и езды на велосипеде во всех городских населенных пунктах, где предлагаются схемы, предусмотрены пешеходные и велосипедные дорожки. Для обеспечения видимости в ночное время и при неблагоприятных метеорологических условиях вдоль обочин дорог будут установлены светоотражающие столбики. Для регулирования движения будут установлены дорожные знаки и нанесена разметка. Также предусмотрено устройство велосипедных дорожек.

Для обеспечения безопасности дорожного движения по автодороге будут предусмотрены дорожные знаки и разметка. Установка дорожных знаков предусмотрена в соответствии со стандартом ГОСТ 10807-78 «Дорожные знаки» и стандартом ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения». В сочетании с дорожными знаками разметка дороги будет по ГОСТ 23457-86.

А также на разделительной полосе на оси дороги будет установлено ограждение дорожное двухсторонние двухъярусные с распоркой.

Уличное освещение

Как указано в финансово-экономическом отчете ТЭО Проекта, планируется установить светофоры и электрическое освещение с лампами, в том числе питающимися от солнечных батарей. Для обеспечения видимости внешнего края обочин в темное время суток и при неблагоприятных метеорологических условиях предусмотрена установка направляющих устройств в виде отдельно стоящих сигнальных столбиков СС-160.16. Уличное освещение предложено установить вблизи населенных пунктов вдоль трассы, в то время как на сельских участках дороги освещение не предусмотрено. Предполагается, что новое уличное освещение будет иметь фундаменты, спроектированные по соответствующему стандарту основных технических требований к автомобильным дорогам ШНК2.05.02-23 «Автомобильные дороги».

Ландшафтные работы и озеленение

Снижение отрицательных воздействий транспортных средств на сельскохозяйственные угодья и на население, защиту трассы от водно-ветровой эрозии, улучшение архитектурно ландшафтного и эстетического состояния дороги достигается путем создания защитных лесных насаждений.

Размещение посадок придорожных насаждений зависит от их назначения, посадочного материала, от наличия и характера естественной растительности.

Проектом предусмотрены зеленые насаждения по обеим сторонам дорог. Кроме того, на участках дорог в населенных пунктах предусмотрены ряды зеленых дорожек. Будут приняты разнообразные саженцы деревьев с учетом климатических и почвенных условий региона.

В ходе реконструкции проектных дорог возможна пересадка деревьев.

Снижение отрицательных воздействий транспортных средств на сельскохозяйственные угодья и на население, защиту трассы от водно-ветровой эрозии, улучшение архитектурно ландшафтного и эстетического состояния дороги достигается путем создания защитных лесных насаждений.

Размещение посадок придорожных насаждений зависит от их назначения, посадочного материала, от наличия и характера естественной растительности.

Объемы подсадки и компенсации за вырубку деревьев будут определены на последующих этапах проектирования.

Инженерные коммуникации

Согласно ТЭО, для инженерных коммуникаций предусмотрены следующие мероприятия:

- Реконструкция существующих линий электропередач;
- Реконструкция существующих линий связи;
- Реконструкция существующих газопроводов.

Реконструкция существующих газопроводов среднего калибра по проектной площадке составляет (1065 м + 4617 м) 5,682 км. Реконструкция водопроводов по проектной дороге составляет (4246 м + 5820 м) 11,066 км.

Реконструкция существующих газопроводов по площадке проекта составляет (1065 м + 4617 м) 5,682 км. Реконструкция водоводов вдоль проектной дороги составляет (4246 м + 5820 м) 11,066 км

Объемы и типы оставшихся инженерных коммуникаций (в том числе подземных), а также соответствующие технические условия будут получены на последующих этапах проектирования.

Безопасность дорожного движения

Предварительный проект дороги разработан в полном соответствии с национальными стандартами (ШНК 2.05.02-07) и соответствующими Указами Президента. Согласно национальным стандартам, дорога спроектирована с грузоподъемностью 13 тонн по Категории Ib.

Следующие элементы будут предусмотрены для управления движением и безопасности на дороге:

- Дорожные знаки и указатели;
- Заборы;
- Сигнальные посты;
- Разметка движения;
- Освещение;
- Светофоры;
- Развороты;
- Место для кратковременных остановок транспортных средств;
- Тротуары;
- Автобусные остановки.

Основными преимуществами проекта в области безопасности дорожного движения являются:

- Снижение риска того, что транспортные средства покидают свою полосу движения, чтобы избежать выбоин и деформаций поверхности;
- Улучшенния расстояния видимости;
- Лучшее разделение между пешеходами и транспортными средствами; и
- Улучшение условий движения в ночное время благодаря более широкой проезжей части и улучшенной разметке центральной линии дорожного покрытия.

Некоторые из этих преимуществ могут быть частично компенсированы более высокими скоростями, которые могут привести к авариям.

Рекомендации по включению международных стандартов безопасности дорожного движения при детальном проектировании приведены в разделе отчета «Воздействие и смягчение последствий».

2.4. Этапы Проектного Цикла

Существует четыре основных этапа проектного цикла: подготовительные работы, строительство, эксплуатация и техобслуживание.

2.4.1. Этап Подготовительных Работ

На этапе подготовительных работ будут проведены следующие мероприятия:

Изъятие земли

Согласно условиям кредита ВБ, до начала строительных работ Госкомдор должен подготовить План действий по переселению (ПДП), получить одобрение ВБ, ГРП реализует план путем выплаты компенсации за потерю активов и помощи в восстановлении в соответствии с Рамочным Планом по переселению (РПП) и приобретения земли до начала строительных работ на любой части площадки.

Установление Полосы Отвода

Ширина полосы отвода с твердым покрытием для предлагаемого проекта предполагалась равной 25 м в зависимости от характера местности (сельская или городская). В настоящее время общая ширина полосы отвода для дороги М-41 в городских районах составляет около 18 м, а в сельской местности — 15 м. В некоторых местах потребуется отвод земель, поскольку ширина существующей полосы отвода составляет от 15 до 25 м в зависимости от местоположения. Основные строительные работы, как правило, будут проводиться в пределах полосы отвода. Вся инфраструктура и коммерческая деятельность в пределах существующей или планируемой полосы отвода должны быть перенесены, поскольку они окажут непосредственное влияние на проект.

Полоса отвода определяется различными правовыми актами, действующими в Узбекистане. Земельный кодекс (Статья 30) служит основанием для получения полосы отвода. Полоса отвода определяется в местных нормативных актах термином «сервитут». Размер полосы отвода определяется различными стандартами Узбекистана. Расстояние от края проезжей части главной улицы, скоростных автомобильных дорог и железных дорог до групп жилых домов, и мест тихого отдыха следует устанавливать в среднем 25–100 м.

Действующий ШНК также определяет, что требования международных стандартов/норм могут быть применимы, если проектные дороги строятся на основе международных соглашений.

Вся земля в Узбекистане принадлежит государству. Процедуры получения права пользования полосой отвода в Узбекистане четко определены. Расчет и возмещение убытков лицам, имеющим и не имеющим официальные права на землю, будут осуществляться в соответствии с Планом действий по переселению (ПДП) в рамках Проекта, который соответствует национальным нормам и СЭС-5 Всемирного банка СЭП 2018. Это гарантирует землевладельцам, землепользователям и арендаторам полное возмещение (включая упущенную выгоду) в случае ограничения их прав в связи со строительством или эксплуатацией Проекта. Земельное законодательство Узбекистана, касающееся сервитутов, также защищает собственника/пользователя и не лишает собственника права владения, пользования и распоряжения своим участком.

Процесс изъятие земли описан в Разделе 3.6.1 и в Плане действий по переселению (ПДП) и будет полностью завершен до мобилизации любых строительных работ в пределах полосы отвода. Ожидается, что все работы, связанные с реконструкцией и эксплуатацией дороги, будут проводиться в пределах полосы отвода.

План управления окружающей и социальной средой в ходе строительства (ПУОСС-С)

Убедитесь, что Подрядчик представил План управления окружающей и социальной средой в ходе строительства (ПУОСС -С) на рассмотрение в Группу Реализации Проектом (ГРП) Госкомдора не менее чем за 60 дней до вступления во владение любой рабочей площадкой. Доступ на площадку будет запрещен до тех пор, пока ГРП не рассмотрит и не утвердит ПУОСС -С.

Работы по расчистке территории

Работы включают следующие работы по расчистке территории в пределах или рядом с полосой отвода (в пределах буферной зоны[1] Проекта) дороги Проекта в соответствии с Чертежами или инструкциями ГУП.

- Расчистка и корчевка.
- Снятие и утилизация дорожных знаков, указателей и их оснований.
- Снос, демонтаж и утилизация существующих мостов, включая фундаменты, работы по защите берегов рек и водных путей.
- Снос, удаление и утилизация существующих водопропускных труб, впускных и выпускных сооружений, оголовков, бетонных водостоков, облицовки каналов, а также работы по защите от эрозии.
- Удаление любых других естественных или искусственных объектов в пределах полосы отвода.
- Удаление и утилизация всей растительности и мусора в пределах обозначенных границ полосы отвода.

Перемещение существующих коммуникаций

Работы включают перемещение всех коммуникаций, воздействующих на строительство дороги Проекта в пределах полосы отвода. Эти работы включают в себя следующее:

- водопроводные сети
- воздушные линии электроснабжения
- газо- и нефтепроводы
- подземные телефонные кабели.

Строительный лагерь

Ожидается, что вся квалифицированная рабочая сила за пределами области или страны будет размещена в подходящем жилье в регионе или во временном жилье, расположенном в строительном лагере.

Ожидается, что вдоль трассы М-41 будут организованы два временных строительных лагеря: один для Лота 1 будет расположен примерно на 1600-м км, другой для Лота 2 — примерно на 1545-м км. В каждом лагере будут размещены около 200 рабочих и 100 единиц основной техники (экскаваторы, грейдеры, самосвалы, катки, бетоносмесительные установки, асфальтоукладчики и т.д.). Если оба участка будут

[1] Буферная зона — это земля, необходимая для строительства и эксплуатации дороги. Она, в целом, будет собственностью Правительства РУз, и поэтому все объекты или земли, не принадлежащие Правительству, должны быть приобретены в рамках Плана действий по переселению и изъятию земель до начала работ на этой территории.

отданы одному подрядчику, ожидается, что он будет организован в районе 1580-го км, что обеспечит эффективную логистику и координацию между участками.

Каждый строительный городок займет площадь около 1,0 га и будет оборудован вагончиками для отдыха, душевыми и санузлами. Около 0,5 га на территории каждого строительного городка будет отведено под площадку для стоянки автотранспорта и спецтехники, а также под заправочную площадку.

Необходимо разработать соответствующие меры для обеспечения рабочих-иммигрантов отдельным жильём и необходимыми удобствами. Компания определит стандарты условий проживания для рабочих в соответствии с Руководством Всемирного банка по размещению рабочих. В связи с притоком рабочих в зону проекта существует вероятность возникновения конфликтов с местными сообществами. Для решения этих проблем необходимо будет принять необходимые меры. Подрядчик предоставит следующие основные объекты на строительных площадках, площадках технического обслуживания и складских сооружениях:

- Безопасное и надежное водоснабжение.
- Санитарно-гигиенические условия и канализация.
- Отдельные туалеты для женщин и мужчин
- Комната отдыха и комната для приема пищи для рабочих
- Очистные сооружения для канализации туалетных и бытовых отходов
- Лазарет и пункт первой помощи.

Подрядчик обеспечит доставку рабочих на строительную площадку и проведет исследование дорожного движения и логистики для оценки состояния дорог и определения требований к подъезду другими видами транспорта. Предполагается, что существующая дорога М-41 будет достаточной для проведения строительных работ, и строительство дополнительных подъездных путей к строительной площадке не планируется.

Площадки для технического обслуживания и складские помещения будут выбраны с учётом наличия достаточной площади для их размещения, включая парковочные места для техники, склады и мастерские, доступ к коммуникациям и местным рынкам, а также достаточное расстояние от уязвимых зон поблизости. Окончательное местоположение площадок для технического обслуживания и складских помещений будет выбрано Подрядчиком после одобрения Госкомдора и инженером ГРП.

Для некоторых видов деятельности, таких как хранение песка, гравия и строительного оборудования, потребуются временные складские помещения. Площадь таких складских помещений может варьироваться от 50 м² до более гектара. Точное местоположение этих временных объектов на данном этапе неизвестно.

2.4.2. Этап Строительства

Ниже подробно описаны основные аспекты этапа строительства.

Земляные работы

Работы включают следующие виды земляных работ, необходимых для строительства дороги Проекта и всех сопутствующих работ:

- Срезка верхнего слоя почвы.
- Строительство насыпей.

- Строительство земляного полотна.
- Удаление и замена неподходящих материалов.
- Структурная выемка грунта.
- Выемка грунта для строительства поперечного и продольного дренажа.
- Выемка грунта для демонтажа и перемещения существующих инженерных сетей.
- Все работы по обратной засыпке, необходимые для строительства опорных стен или других строений, поперечного дренажа и сопутствующих работ, продольного дренажа и работ по защите от эрозии.
- Подготовка выравнивающих слоев и фильтров для всех строительных работ, поперечного и продольного дренажа, или дорожного покрытия.
- Выемка грунта, засыпка или обратная засыпка, необходимые для выполнения любых других сопутствующих работ.

Водопропускные трубы

Проектные работы включают строительство водопропускных труб, включая впускные и выпускные сооружения и сопутствующие работы в соответствии со Спецификацией. В объем работ по поперечному дренажу входит:

- Полная замена существующих водопропускных труб, которые являются старыми, структурно дефектными или имеют недостаточный размер;
- Расширение существующих водопропускных труб, которые имеют соответствующую конструкцию и находятся в хорошем состоянии;
- Строительство новых водопропускных труб в местах, где ранее не было поперечных дренажных сооружений;
- Очистка существующих водопропускных труб, которые частично или полностью заилены;
- Прочие ремонтные работы на существующих соединениях водопропускных труб, а также работы по защите от размыва и эрозии;
- Строительство новых сооружений для защиты от размыва и облицовки канала.

Другие дренажные сооружения

Поверхностный сток с проезжей части и всех других покрытий, а также любых срезов и откосов насыпей должен отводиться через продольные дренажи, рассчитанные на соответствующее поперечное сечение, уклоны русла, уровни дна и водостоки. Работы включают изготовление компонентов дренажной системы в соответствии с типами, размерами, классами и требованиями к материалам для этих работ.

Дорожное покрытие

По завершении подготовки основания будет осуществлена укладка дорожного покрытия, включающая следующие этапы:

- Установка стальных конструкций и закрепление их колышками (формы смазываются маслом перед заливкой в них бетона)
- Полив подготовленного земляного полотна или основания (основание следует полить таким количеством воды, какое оно может впитать) или, в качестве альтернативы – изолирующий слой из водоотталкивающего слоя
- Приготовление замеса бетонной смеси из правильно подобранных ингредиентов и смешивание смеси с водой таким образом, чтобы получить необходимое соотношение воды и цемента
- Транспортировка бетона на стройплощадку

- Укладка бетона по всей ширине платформы последовательными порциями примерно на 10 мм выше фактического профиля для дальнейшей утрамбовки
- Уплотнение цемента тяжелой стяжкой или трамбовкой
- Плавающий в продольном направлении с деревянной лопастью для обеспечения ровной поверхности, без неровностей
- Выравнивание поверхности под прямым углом к центральной линии дороги от края до края непосредственно перед затвердением бетона (опционально)
- Обработка краев плит обрезным инструментом до окончательного схватывания бетона (опционально)
- Выдержка (поддержание влажности новой бетонной плиты во время затвердения)
- Заполнение швов соответствующим герметизирующим составом
- Открытие дороги для движения по мере достижения бетона требуемой прочности (примерно через 20 дней выдержки)

Сразу после завершения этих работ, ГРП проведет контроль качества дорожного покрытия, чтобы обеспечить соответствие техническим спецификациям.

Поставка материалов

Доставка строительных материалов на строительные площадки будет осуществляться железнодорожным транспортом и большегрузными автомобилями. Как указано в ТЭО, ожидается, что материалы для строительных работ будут доставляться из ближайших карьеров и поставщиками, как подробно описано ниже:

- Асфальтобетон (горячий, холодный) будет предоставлен с асфальтобетонного завода Учкизил в Термезском районе;
- Щебеночно-песчаная смесь для верхнего и нижнего уровней дорожного покрытия и для укрепления обочин будет поставляться из из карьеров Сарасийского района;
- Битум будет поставляться от СП Джанкурган;
- Фракционный щебень будет добываться в реках Тупаланг и Кизилсув;
- Железобетонные изделия будут поставляться Сурханским металлургическим заводом (в Кумкурганском районе); мостовые конструкции – с завода в Ташкенте;
- Поставка цемента будет осуществляться с Шерабадского цементного завода, арматура и металлические барьерные ограждения - с Сурханского металлургического завода (в Кумкурганском районе), а дорожные знаки - с Республиканского управления комплектации дороги “Узйулбутлаш”;
- Ожидается, что щебень для дорожного покрытия будет доставляться из местных карьеров. Доставленные материалы будет разравниваться автогрейдерами, щебень будет уплотняться с помощью различных вибрационных катков до требуемого уплотнения;
- Цемент будет доставляться цементовозами и храниться в цементном бункере, установленном на станции смешивания. Готовый бетон будет доставляться на строительную площадку автобетоносмесителями. Затем бетон будет выгружаться в приемный бункер бетоноукладчика, где, в свою очередь, будет размещаться раствор в соответствии с расчетной толщиной и шириной.

Все поставщики, участвующие в проекте, должны будут соответствовать ЭиС стандартам Проекта согласно взаимным договорным обязательствам. Все поставщики должны будут запретить принудительный и детский труд в их цепочке поставок и продемонстрировать стандарты охраны труда и техники безопасности, соответствующие Руководящим принципам Всемирного банка по охране окружающей среды, здоровья и безопасности и надежной политике управления трудовыми ресурсами (дополнительная информация об этом описана в последующих разделах).

Водоснабжение

Для реализации проекта потребуется значительное количество воды. Точные требования еще предстоит определить. Основные виды водопользования включают:

a) изготовление бетона;
b) затвердевание бетона;
c) уплотнение слоев дороги;
d) подавление пыли;
e) санитарно-гигиенические;
f) питье и приготовление пищи.

Ожидается, что Подрядчик будет брать воду из рек и оросительных каналов. Считается маловероятным, что скорость поглощения повлияет на скорость течения рек. Однако подрядчик должен позаботиться о том, чтобы не брать воду из притоков или рек с небольшим потоком. В частности, подрядчику необходимо будет обеспечить, чтобы не было никаких неблагоприятных воздействий на сельские источники водоснабжения или других водопользователей.

Питьевая вода на рабочих участках будет поставляться в бутылках или небольших автоцистернах для ежедневного использования. В жаркую погоду на каждом рабочем участке будет выдаваться не менее 4,5 литров на человека в день. Пластиковые бутылки будут вывозиться с площадки и перерабатываться сторонними подрядчиками в соответствии с планом управления отходами проекта.

Утилизация отработанного материала

Материалы существующего асфальтобетонного покрытия будут измельчаться и добавляться к основанию дорожного покрытия, материалы демонтированных оставшихся слоев дорожного покрытия будут использованы повторно там, где это технически возможно, в ином случае они будут утилизироваться в утвержденных зонах по утилизации отходов. Учитывая, что дорога относительно ровная, образование больших объемов отвала не ожидается. Однако, настоящая ОЭСВ включает конкретные меры по созданию зон утилизации отходов на случай образования больших объемов отходов.

2.4.3. Этап технического обслуживания и эксплуатации

Срок службы новых участков дороги, мостов и развязок составит не менее 50 лет, в течение которых им не потребуется капитальный ремонт или реконструкция, за исключением планового технического обслуживания, которое будет осуществляться Госкомдором и которое будет включать:

- Мониторинг состояния дорожного покрытия, мостов и развязок, проверка устойчивости и, при неободимости, принятие мер по исправлению положения;
- Мелкомасштабный специальный ремонт повреждений дорожного покрытия, вызванных интенсивным движением транспорта или авариями;
- Ремонт и замена поврежденных барьеров безопасности и знаков;
- Периодические (5-7 лет) работы по оценке и техническому обслуживанию; и
- Разбокирование / расчистка водопропускных труб и дренажных канав и т.д.

Если техническое обслуживание не проводится должным образом в требуемые сроки, можно ожидать ухудшения состояния дороги, мостов и развязок, а срок службы инфраструктуры может быть сокращен до 20 лет или даже меньше в крайних случаях.

3. ПОЛИТИЧЕСКИЕ, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ

Данная глава включает в себя общую нормативно-правовую базу Узбекистана и требования кредиторов. Конкретные стандарты и нормативные требования, относящиеся к различным экологическим и социальным элементам, представлены в ПУОСС.

3.1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ КОНТЕКСТ УЗБЕКИСТАНА

Конституция Республики Узбекистан

Конституция и законодательные нормы м правила Республики Узбекистан определяют экологические и социальные обязанности законодательной, государственной и исполнительной власти, а также ответственность частных застройщиков. В преамбуле Конституции признается «приоритет общепринятых норм международного права». Поэтому считается, что международные конвенции и документы о ратификации будут иметь преимущественную силу перед национальным законодательством в тех случаях, когда первые будут более строгими.

Конституция Узбекистана содержит следующие положения, касающиеся экологических и социальных аспектов:

- *Статья 49:* Граждане обязаны оберегать историческое, духовное и культурное наследие народа Узбекистана. Памятники культуры охраняются государством;
- *Статья 50:* Все граждане обязаны охранять окружающую среду;
- *Статья 53:* Все формы собственности граждан защищаются государством;
- *Статья 54:* Никакая собственность не должна наносить вред окружающей среде.
- *Статья 55:* Земля, недра, флора, фауна и другие природные ресурсы охраняются государством и рассматриваются как ресурсы национального богатства, подлежащие устойчивому использованию.

Гражданский кодекс Республики Узбекистан (1997, в редакции 2022 года)

Гражданский кодекс (ГК) защищает законных граждан Узбекистана в отношении владения всеми видами собственности (материальной, интеллектуальной и т.д.). ГК определяет следующие положения: основные положения/общие правила оценки имущества, случаи конфискации имущества и права на компенсацию:

- *Статья 14:* В случаях нарушения права гражданина Узбекистана, все убытки должны быть полностью возмещены, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков (статья 14).
- *Статья 83:* участки земли, недра, здания/сооружения, многолетние насаждения определяются как недвижимое имущество (недвижимость). К недвижимому имуществу относятся объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно.
- *Статья 84:* Все недвижимое имущество должно быть юридически зарегистрировано. Как следствие это, вся недвижимость, не имеющая государственной регистрации, не подлежит компенсации.

Земельный кодекс Республики Узбекистан (1998, в редакции 2022 года)

Земельный кодекс (ЗК) охватывает все земельные вопросы, включая изъятие земельных участков, землеотвод, передачу и продажу земельных участков, а также определяет виды собственности на землю.

- *Статья 16*: Земля является общенациональным богатством, подлежит рациональному использованию и охраняется государством.
- *Статья 36, пункт 4:* Прекращение права постоянного и временного пользования земельным участком производится по решениям представителей местной администрации. В случае разногласий землевладельцы вправе обратиться в суд.
- *Статья 37:* Изъятие земельных участков или их частей, принадлежащих физическим и юридическим лицам, для общественных нужд с выплатой компенсации осуществляется в порядке, установленном законом.
- *Статья 371, пункт 2:* Выкуп земельного участка для общественных нужд, принадлежащего иностранным юридическим и физическим лицам, вместе с объектом торговли и сферы обслуживания или жилым помещением и другим зданием или частью здания, осуществляется представителями местной администрации.
- *Статья 39 п. 7:* в случае изъятия земли землевладелец, арендатор и собственник земли имеют право на возмещение причиненных им убытков (включая упущенную выгоду) или компенсационных затрат при добровольном отказе от земли.
- *Статья 41, пункт 3:* убытки, причиненные нарушением прав землевладельцев, арендаторов и собственников земли (включая упущенную выгоду), возмещаются в полном объеме.
- *Статья 41, пункт 4:* Полная компенсация убытков, включая упущенную выгоду, может быть предоставлена землепользователю или арендатору земли до изъятия земли в собственность государства или для общественных нужд.
- *Статья 86, пункт 1:* определяет случаи, когда убытки землепользователей должны быть возмещены в полном объеме, включая упущенную выгоду: о Изъятие, выкуп или временное занятие земли.
    - Ограничение их прав в связи с установлением природоохранных зон, объектов культурного наследия, дорог, трубопроводов, линий связи и электропередач и т.д.
    - Ухудшение качества земли в результате негативного воздействия, вызванного строительством и эксплуатацией объектов, выделяющих вредные вещества для сельскохозяйственных культур и насаждений, и других негативных действий юридических и физических лиц.
- *Статья 87, п. 1:* Потери сельскохозяйственного и лесохозяйственного производства, вызванные изъятием сельскохозяйственных и лесных угодий, используемых физическими лицами для целей, не связанных с сельским и лесным хозяйством, ограничением прав арендаторов земли или ухудшением качества земли в результате воздействия, вызванного деятельностью предприятий, учреждений и организаций, возмещаются дополнительно к ранее предусмотренной компенсации.

3.2. Регулирующие Органы в Области Охраны Окружающей Среды

Высшим органом исполнительной власти, ответственным за охрану природы в Узбекистане, является Государственный комитет Республики Узбекистан по экологии

и охране окружающей среды (Госкомэкология)[2]. Он определяет государственную политику, принимает законадательные акты, координирует и управляет деятельностью министров и ведомоств по Э&С вопросом. Кабинет Министров является исполнительным органом, ответственным за реализацию государственной природоохранной политики, координацию разработки и государственных программ социально-экономического развития. Кабинет министров контролирует их исполнение и отвечает за регистрацию и оценку природных ресурсов. Обязанности регионов в области охраны окружающей среды возложены на Советы Народных Депутатов, возглавляемые главой администрации (Хакимы). Региональные и местные органы власти несут ответственность за регистрацию и оценку состояния природных ресурсов, экологически вредных объектов, а также за контроль, охрану природы и использование природных ресурсов.

Выполнение природоохранных мер, контрольных функций и ответственности в области охраны природы возлагается на ряд министерств и ведомств. В обязанности этих органов входит обеспечение стабильной системы государственной службы, разработка и реализация специализированных программ, стратегий и планов действий и устойчивого природопользования. Региональные департаменты и агентства, как правило, являются нижестоящими исполнительными органами Госкомэкологии и других ответственных министерств на региональном и районном уровнях. Организации регионального уровня имеют ту же структуру, что и республиканский уровень.

Общественные собрания (махалля) – самостоятельный механизм самоуправления, осуществляющий общие инициативы и мероприятия, в том числе связанные с экологией, непосредственно в селах, областях, районах и городах.

Кабинет Министров Республики Узбекистан управляет исполнительным органом в Республике Узбекистан в соответствии с Конституцией Республики Узбекистан (статья 98) и Законом Республики Узбекистан “О Кабинете Министров Республики Узбекистан” (новая редакция от 2019 года). Кабмин выполняет следующие основные функции:

- Осуществляет меры по рациональному использованию и охране природных ресурсов;
- Координирует работу государственных органов по совместному проведению природоохранных мероприятий;
- Реализует крупномасштабную экологическую программу национального и международного значения; и
- Принимает меры по ликвидации последствий аварий, катаклизмов и стихийных бедствий.

Министерство экологии, охраны окружающей среды и изменения климата РУз (Минэкология) является основным государственным органом, регулирующим вопросы управления охраной окружающей среды. В основные обязанности Минэкологии входит обеспечение реализации единой государственной политики в области экологической безопасности, охраны окружающей среды, использования и воспроизводства природных ресурсов, государственный контроль за соблюдением требований, касающихся использования и охраны земель, минеральных ресурсов, воды, лесов, флоры и фауны и атмосферных ресурсов министерствами, государственными комитетами, ведомствами, предприятиями, учреждениями и организациями, а также

[2] С февраля 2023 года преобразовано в Министерство экологии, охраны окружающей среды и изменения климата РУз (Минэкология). Все функции остаются прежними, как и у Госкомэкологии.

отдельными лицами. Структура Минэкологии состоит из центрального подразделения (расположенного в Ташкенте), региональных подразделений (в областях) и местных (районных) подразделений.

Центр государственной экологической экспертизы: деятельность Центра государственной экологической экспертизы непосредственно относится к оценке материалов для ОВОС и выдаче документов, определяющих соответствие экологическим требованиям планируемой или выполняемой хозяйственной и иной деятельности, а также определяющих допустимость реализации объекта экологической экспертизы.

Поскольку устойчивое развитие и охрана окружающей среды является масштабным вопросом, определенную ответственность за это несут практически все государственные органы. Далее перечислены прочие заинтересованные стороны, относящиеся к проекту.

- Министерство инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан;
- Министерство транспорта;
- Комитет по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан (Госкомдор);
- Агентство культурного наследия при Министерстве туризма и культурного наследия Республики Узбекистан;
- Министерство развития информационных технологий и коммуникаций Республики Узбекистан;
- Министерство строительства Республики Узбекистан;
- Инспекция по контролю за качеством дорожно-строительных работ при Министерстве транспорта Республики Узбекистан («Уздоринспекция»);
- Министерство энергетики Республики Узбекистан;
- Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан
- Министерство здравоохранения Республики Узбекистан;
- Министерство занятости и трудовых отношений Республики Узбекистан;
- Министерство водного хозяйства Республики Узбекистан;
- Министерство сельского хозяйства Республики Узбекистан;
- Кадастровое агентство при Государственном налоговом комитете Республики Узбекистан;
- Государственный комитет Республики Узбекистан по геологии и минеральным ресурсам;
- Государственный комитет Республики Узбекистан по лесному хозяйству;
- Центр гидрометеорологической службы при Кабинете Министров Республики Узбекистан (Узгидромет);
- Государственный комитет промышленной безопасности Республики Узбекистан; и
- Министерство внутренних дел Республики Узбекистан

Государственный контроль за охраной окружающей среды осуществляется государственными органами и регулирующими органами и департаментами/ведомствами, специально ответственными за охрану природы. Уполномоченные подразделения, ответственные за охрану природы, указаны в Таблица 9.

Таблица 9: Министерства и ведомства по отраслевому мониторингу

Ведомство	Вид мониторинга
Минэкология	Мониторинг источников загрязнения (эмиссии) атмосферного воздуха, поверхностных вод и почв, а также мониторинга растительного и животного мира в охраняемых природных территориях, находящихся в введении Госкомприроды
Узгидромет	Мониторинг загрязнения атмосферы, загрязнения поверхностных (естественных водотоков) вод, почв, фоновый мониторинг; Мониторинг изменения климата и загрязнения окружающей природной среды в Республике Узбекистан (согласно ПП 4896 от 17.11.2020 пункт 2)
Минводхоз	Мониторинг качественного состава коллекторнодренажных вод основных коллекторов и мелиоративных скважинах
Госкомгеология	Мониторинг загрязнения подземных вод и опасных геологических процессов
Минздрав	Санитарно-гигиенический мониторинг окружающей природной среды
МЧС	Мониторинг ЧС радиационного, биологического характера по всей территории
Госкомлес	Мониторинг по деградации и опустыниванию земель и в части мониторинга растительного и животного мира на землях лесного фонда, а также других объектах, находящихся в введении Госкомлеса
Минсельхоз	Мониторинга сельскохозяйственных земель, а также мониторинга растительности природных пастбищ

Платежи за специальное природопользование и загрязнение окружающей среды состоят из налогов, а также компенсационных платежей за загрязнение окружающей среды (выбросы, сбросы загрязняющих веществ и размещение отходов), платежей за охрану и восстановление природных ресурсов.

3.3. НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И ПРОЦЕДУРЫ ОВОС

Национальная ОВОС будет выполняться другой организацией, процесс для этого описан ниже. Предварительными условиями для соответствия требованиям ВБ ЭСП 2018 являются соответствие национальным требованиям и положительная Экологическая экспертиза. Дополнительная информация о процессе описана ниже.

Существуют конкретные требования в отношении содержания, процедуры разработки и изучения документов по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС). Они регулируются следующими законодательными актами РУз:

- Закон об охране природы № 754-XII от «9» декабря 1992 г. (В редакции от «15» ноября2019).
- Закон № ЗРУ-1036 от «Об экологической экспертизе, оценке воздействия на окружающую среду и стратегической экологической оценке"
- Положение «О дальнейшем совершенствовании механизма оценки воздействия на окружающую среду», утвержденное Постановлением Кабинета Министров РУЗ № 541 от 07 сентября 2020 года. Постановление определяет законодательные требования к ОЭСВ в Узбекистане (далее - ОВОС).
- Положение “Об утверждении положения о порядке разработки и утверждения проектов экологических стандартов”, утвержденное Постановлением Кабинета Министров РУЗ № 14 от 21 января 2014 года.

Основным регулирующим органом по национальной ОВОС в Узбекистане является Министерство экологии, охраны окружающей среды и изменения климата Республики Узбекистан (Минэкологии) Республики Узбекистан

Минэкологии осуществляет свою деятельность на основании следующих нормативно-правовых актов:

- Указ Президента Республики Узбекистан "О мерах по реализации административных реформ Нового Узбекистана" УП-269 от 24 декабря 2022 г;
- Постановление Президента Республики Узбекистан "О мерах по эффективной организации деятельности Министерства экологии, охраны окружающей среды и изменения климата" ПП-171 от 31 мая 2023 г;
- Указ Президента Республики Узбекистан "О мерах по трансформации сферы экологии и охраны окружающей среды и организации деятельности уполномоченного государственного органа" УП-81 от 31 мая 2023 г;
- Указ Президента Республики Узбекистан "О совершенствовании системы государственного управления в сфере экологии и охраны окружающей среды" УП-5024 от 21 апреля 2017 г;
- Постановление Президента Республики Узбекистан от 21 апреля 2017 года № ПП-2915 "О мерах по обеспечению организации деятельности Государственного комитета Республики Узбекистан по экологии и охране окружающей среды";
- Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 15 января 2019 года № 29 "Об утверждении Положения о Государственном комитете Республики Узбекистан по экологии и охране окружающей среды";
- Постановление Президента Республики Узбекистан от 3 октября 2018 года № ПП-3956 "О дополнительных мерах по совершенствованию системы государственного управления в сфере экологии и охраны окружающей среды";
- Постановление Президента Республики Узбекистан от 30.12.2021 г. №-76 "О мерах по охране окружающей среды и организации деятельности государственных органов в сфере экологического контроля";
- Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 7 сентября 2020г. № 541 "О дальнейшем совершенствовании механизма оценки воздействия на окружающую среду"; и
- другие законы и подзаконные акты, связанные с охраной природы.

Требования к процессу оценки воздействия на окружающую среду в Узбекистане определены в Положении о ГЭЭ, утвержденным Постановлением Кабинета Министров № 949 от 22 ноября 2018 года.

Постановление Кабинета Министров № 949 от 22 ноября 2018 года г. Закон устанавливает в Республике Узбекистан, систему оценки воздействия на окружающую среду в Республике Узбекистан, требующую рассмотрения отчетов о воздействии на окружающую среду.

Постановление устанавливает систему оценки воздействия на окружающую среду в Республике Узбекистан, требующую рассмотрения отчетов о воздействии на окружающую среду. Пересмотр экологической экспертизы основывается на: i) соответствии планируемой хозяйственной и иной деятельности экологическим требованиям на этапах, предшествующих принятию решения о ее реализации; ii) уровне экологической опасности планируемой или осуществляемой хозяйственной и иной деятельности, которая может оказать или оказывала негативное влияние на

состояние окружающей среды и общественное здравоохранение; и iii) адекватность и разумность мер, принимаемых для охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов.

Постановление определяет законодательные требования к проведению ОЭСВ в Узбекистане. Согласно Постановлению, Государственная экологическая экспертиза (ГЭЭ) – это вид экспертизы, проводимой специализированными экспертными подразделениями с целью установления соответствия планируемых мероприятий экологическим требованиям и определения допустимости реализации объекта экологической экспертизы.

Постановление Кабинета Министров № 541 от 07 сентября 2020 «О дальнейшем совершенствовании механизма оценки воздействия на окружающую среду». Согласно Постановлению КМ No.541, все виды деятельности классифицируются в одну из четырех категорий от категории I (высокий риск) до категории IV (местное воздействие):

- **Категория I** «высокие риски» воздействия на окружающую среду (ГЭЭ проводится «Центром государственной экологической экспертизы» в течение 20 дней, все этапы ОВОС обязательны);
- **Категория II** - «средние риски» воздействия на окружающую среду (ГЭЭ проводится «Центром государственной экологической экспертизы» в течение 15 дней, требуются все этапы ОВОС);
- **Категория III** - «низкий риск воздействия» (ГЭЭ проводится региональными отделениями «Центра государственной экологической экспертизы» в течение 10 дней, требуются все этапы ОВОС); и
- **Категория IV** - «незначительный риск воздействия на окружающую среду, местное воздействие» ГЭЭ проводится региональными отделениями «Центра государственной экологической экспертизы» в течение 5 дней, необходимо завершить только первый этап процесса ОВОС (Проект заявления о воздействии на окружающую среду).

Категория I – Соответствует “Высокой” категории ВБ;
Категория II – Соответствует “ Существенной” категории ВБ;
Категория III – Соответствует “ Существенной” или “Умеренной” категории ВБ; и
Категория IV - Соответствует “Низкой” категории ВБ.

Положение о ГЭЭ описывает порядок проведения ГЭЭ и порядок действий Центра государственной экологической экспертизы. Три этапа ОВОС и их требуемые результаты приведены в Таблице 10 ниже в соответствии с постановлением.

Таблица 10: Этапы процесса ОВОС

Этапы процесса ОВОС	Требуемые результаты
Этап I: "Проект заявления о воздействии на окружающую среду” ("ПЗВОС") (ПЗВОС является национальным акронимом)	Будет проводиться на этапе планирования предлагаемого проекта до выделения средств на развитие. Общественные слушания необходимы только на этом этапе. ПЗВОС действует до окончания строительства. ПЗВОС не будет действителен на время ввода в эксплуатацию
Этап II: “Заявление о воздействии на	Должно быть завершено, если на Этапе-I Центром государственной экологической Экспертизы/Региональным центром государственной экологической экспертизы было

Этапы процесса ОВОС	Требуемые результаты
окружающую среду" ("ЗВОС") (ЗВОС является национальным акронимом)	установлено, что необходимо дополнительные исследования или анализы. Заявление должно быть подано в Центр Государственной Экологической Экспертизы/Региональный центр государственной экологической экспертизы до начала строительства. *Обычно этот этоп пропускается.*
Этап III: "Заявление об экологических последствиях " ("ЗЭП") ('ЗЭП' является национальным акронимом)	Это заключительный этап процесса ГЭЭ, который должен быть выполнен до сдачи проекта в эксплуатацию. В отчете подробно описываются изменения в проекте, которые были внесены Центром Государственной Экологической Экспертизы/Региональным центром государственной экологической экспертизы на первых двух этапах процесса ОВОС. Комментарии, полученные в ходе общественных консультаций, экологические стандарты, применимые к проекту, требования к экологическому мониторингу, связанные с проектом, и основные выводы.

Заключение государственной экологической экспертизы: Государственный комитет по экологии и охране окружающей среды представляет свое заключение на Этапах I и II, которое, как правило, является обязательным документом для финансирования проектов узбекскими банками, другими Кредиторами и для ввода проекта в эксплуатацию на Этапе III. Заключение Государственного комитета, как правило, действует в течение трех лет с даты его выдачи. Если проект не будет реализован в течение трех лет с даты выдачи заключения, отчет по ОВОС должен быть пересмотрен и повторно представлен на утверждение.

Постановлением определяются законодательные требования к проведению ОВОС в Узбекистане. Согласно Постановлению, Государственная экологическая экспертиза (ГЭЭ) – это вид экологической экспертизы, проводимый специализированными экспертными подразделениями для установления соответствия планируемых мероприятий экологическим требованиям и определения допустимости реализации объекта экологической экспертизы

Заключение ГЭЭ действительно в течение трех лет с даты выдачи. Если проект не будет реализован в течение трех лет с даты выдачи Заключения, отчет об ОВОС необходимо пересмотреть и повторно представить в Центр экологической экспертизы для доработки и утверждения. В случае расширения, реконструкции, технического перевооружения или изменения технологического процесса существующих объектов, влияющих на количественные и качественные характеристики выбросов, сбросов и отходов, изменения требований законодательства, а также по решению соответствующих органов, осуществляющих государственный контроль в области охраны окружающей среды, экологических стандартов подлежат пересмотру в рамках ОВОС с последующим трехлетним периодом. После трехлетнего ввода объекта в эксплуатацию необходимо разработать экологический нормативный документ.

Примечание к проекту: Положительное заключение Госкомэкологии для Этапа I/II необходимо для строительства, а положительное заключение для Этапа III необходимо для эксплуатации проекта.

3.4. Прочие Соответствующие Природоохранные Законы

На основе Закона об охране природы была разработана и принята система законов и подзаконных актов. Эта система направлена на регулирование охраны окружающей среды, содействие рациональному использованию природных ресурсов, защиту людей от неблагоприятных изменений окружающей среды. В настоящее время в Узбекистане действуют более 40 законодательных актов и около 70 подзаконных актов в области охраны окружающей среды и использования природных ресурсов. Краткий обзор основных положений соответствующих нормативных актов представлен в Таблица 11.

Таблица 11: Основные законодательные акты Республики Узбекистан в области охраны окружающей среды

Закон	Год введения/ изменения	Цель/Содержание
Конституция Республики Узбекистан	8 декабря 1992 года с изменениями, внесенными в соответствии с Законом Узбекистана от 28.12.1993 г. № 989-XII и Законом Узбекистана от 24.04.2003 г. № 470-II	Земля, недра, воздух, вода, лес, животный мир и другие природные ресурсы используются и при этом обеспечивается охрана
Закон об Охране природы	No. 754-XII от 9 декабря, 1992	Общая правовая база комплексной охраны окружающей среды и ее использования, включая установление экологических стандартов, правовой режим особо охраняемых территорий, правила и процедуры использования и т.д.
Закон о Государственном санитарно-эпидемиологическом надзоре в Республике Узбекистан	3 июля 1992 года (с поправками от 3 сентября 2010 года)	Регулирует общественные отношения по вопросам санитарно-эпидемиологического благополучия и радиационной безопасности, права лиц на здоровую окружающую среду и другие связанные с ней права и гарантии их реализации.
Закон Республики Узбекистан "Об охране и использовании растительности"	№ 543-I dt. 26 декабря 1997 года (последняя редакция внесена Законом Узбекистана № 82-II от 26.05.2000)	Регулирует отношения в области охраны и использования растительного мира (растений), произрастающих в естественных условиях, а также дикорастущих растений, выращиваемых для их восстановления и генетического сохранения
Закон Республики Узбекистан "Об охране и использовании животного мира"	№ 545-I dt. 26 декабря 1997 года (последняя редакция внесена Законом Узбекистана No.59 от 10.10.2006	Регулирует отношения в области охраны и использования диких животных, проживающих в состоянии естественной свободы на суше, в воде, атмосфере и почве, постоянно или временно проживающих на территории Республики Узбекистан, а также содержащихся в полусвободных условиях или искусственно

Закон	Год введения/ изменения	Цель/Содержание
		созданных условиях для научных или экологических целей.
Закон о земельном кадастре	№ 666-I dt. 28 августа 1998 года (последняя редакция внесена Законом Узбекистана № 621-II от 30.04.2004	Содержит основные нормы и правила землепользования и предусматривает права на землю
Закон Республики Узбекистан “Об охране атмосферного воздуха”	№ 353-I dt. 27 декабря 1996 года (последняя редакция внесена Законом Узбекистана No.59 от 10.10.2006)	Определяет сохранение естественного атмосферного пространства; правовое регулирование деятельности государственных органов, предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан в области охраны атмосферного воздуха. Указанные стандарты, нормы качества и вредного воздействия, требования к горюче-смазочным материалам, производству и эксплуатации транспортных средств и других транспортных средств и оборудования, требования по охране озонового слоя, обязательства предприятий, учреждений и организаций по охране атмосферного воздуха, компенсации ущерба от загрязнения атмосферы.
Закон Республики Узбекистан "О воде и водопользовании"	№ 837-XII от 6 мая 1993 года (последняя редакция внесена Законом Узбекистана № 240 от 25.12.2009)	Обеспечивает рациональное водопользование, охрану водных ресурсов, предотвращение и смягчение негативных последствий и соблюдение национального законодательства. Регламентирует рациональное использование воды и защиту вод от загрязнения и истощения, предупреждение и ликвидацию вредного воздействия воды, оздоровление водных объектов, защиту прав предприятий и учреждений, организаций и дехканских хозяйств на адекватную и чистую воду.
Закон об экологическом контроле	27 декабря 2013	Регулирует отношения в области охраны окружающей среды. Основными целями экологического контроля являются предупреждение, выявление и пресечение нарушений природоохранного законодательства; мониторинг экологической обстановки и факторов, которые могут привести к загрязнению окружающей среды, нерациональному использованию природных ресурсов, созданию угрозы жизни и здоровью граждан.
Закон об экологическом аудите № ZRU-678 2021 года	15 марта 2021 г. (с поправками от 16.01.2024 №. ZRU-896)	Регулирует проведение экологических аудитов в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов, в том числе добровольных или обязательных экологических аудитов
Закон об Охране Труда	6 мая, 1993	Охрана труда и техника безопасности

Закон	Год введения/ изменения	Цель/Содержание
Закон Республики Узбекистан “Об отходах”	No. 362-II dt. 5 апреля, 2002	Относится к обращению с отходами, за исключением выбросов и загрязнения воздуха и воды, и регулирует деятельность, связанную с учетом и контролем в области обращения с отходами, ведением государственного кадастра мест захоронения и утилизации отходов, образованием, сбором, размещением, транспортированием, обезвреживанием, хранением, переработкой, утилизацией и реализацией отходов;
Закон о недрах	No.444-II дт. 13.12.2002 (в действующей редакции от 12-10-2021)	Регулирует отношения, возникающие при владении, пользовании и распоряжении недрами (горные отношения). Основными задачами настоящего Закона являются обеспечение рационального, комплексного использования недр для удовлетворения потребностей в минеральном сырье и других нужд, охраны недр, окружающей среды, безопасности ведения работ при пользовании недрами, а также охрана прав пользователей недр, защита интересов личности, общества и государства.
Закон Республики Узбекистан "Об охраняемых природных территориях территориях"	No. 710-II dt. 3 декабря, 2004	Устанавливает правовые, экономические и организационные основы сохранения условий окружающей природной среды и рационального использования природных ресурсов.

Помимо вышеупомянутых правовых актов, следующие постановления и резолюции имеют отношение к Проекту:

Указы Президента РУз:

- «Об утверждении концепции охраны окружающей среды Республики Узбекистан до 2030 года» № 5863 от 30 октября 2019 года (с изменениями от 17 марта 2021 года);
- «О совершенствовании системы государственного управления в сфере экологии и охраны окружающей среды» № 5024 от 21 апреля 2017 г.;
- «О дополнительных мерах по совершенствованию системы государственного управления в сфере экологии и охраны окружающей среды» № 3956 от 03 октября 2018 г.;
- «О мерах по кардинальному совершенствованию и развитию системы обращения с отходами на 2017 — 2021 годы» от 21.04.2017 № 2916; и
- «ОБ утверждении стратегии по обращению с твердыми бытовыми отходами в Республике Узбекистан на период 2019-2028 годов» № 4291 от 17 апреля 2019 года.

Постановлениями Кабинета Министров:

- «О совершенствовании системы мониторинга окружающей природной среды в Республики Узбекистан» № 737 от 05 2019 сентября;

- «Об утверждении положения о порядке установления водоохранных зон и зон санитарной охраны водных объектов на территории Республики Узбекистан» от 11.12.2019 № 981;
- «Об утверждении положения о порядке осуществления государственного экологического контроля» № 216 от 05 августа 2014 года;
- Постановление № 14 «Об утверждении положения о порядке разработки и согласования проектов экологических нормативов», 2014 г.;
- «Об утверждении нормативно-правовых актов в области экологического контроля» № 286 от 08.10.2015 г.;
- «О дальнейшем совершенствовании механизма оценки воздействия на окружающую среду» от 07.09.2020 № 541;
- «О мерах по дальнейшему совершенствованию регулирования импорта в Республику Узбекистан и экспорта из Республики Узбекистан озоноразрушающих веществ и продукции, их содержащей» от 09.01.2018 № 17;
- «О мерах по организации подготовки, издания и ведения Красной Книги Республики Узбекистан» № 1034 от 19 декабря 2018 года;
- «Об утверждении положения о порядке ведения паспорта охраняемой природной территории» от 04.05.2018 № 339;
- «О совершенствовании системы мониторинга окружающей природной среды в Республики Узбекистан» от 05.09.2019 № 737;
- «О мерах по дальнейшему совершенствованию экономических механизмов обеспечения охраны природы» No.820 от 11 октября 2018 года;
- «О дальнейшем совершенствовании экономических механизмов охраны окружающей среды на территории Республики Узбекистан» № 202 от 12 апреля 2021 года;
- «Об утверждении стратегии по сохранению биологического разнообразия в Республике Узбекистан на период 2019-2028 годы» № 484 от 11 июня 2019 года;
- «О мерах по реализации национальных целей и задач в области устойчивого развития на период до 2030 года» № 841 от 20 октября 2018 года.

В рамках консультаций с заинтересованными сторонами был выявлен ряд других правовых актов, применимых к Проекту. В таблице ниже описаны другие применимые законодательные акты, которые следует соблюдать при проведении строительных работ вблизи общественной инфраструктуры.

Таблица 12: Другие применимые законы

Законодательный акт	Применение к Проекту
Археологическое и культурное наследие	
Закон Республики Узбекистан от 30 августа 2001 года № 269-II. Закон "Об охране и использовании объектов культурного наследия", принят 20 августа 2001 года. В 2009 году были внесены изменения, обеспечивающие защиту нематериальному	В пункте 33 Приложения 9 указаны следующие буферные зоны для объектов культурного и археологического наследия: ❖ До 300 метров для объектов международного значения, включенных в список Всемирного наследия ЮНЕСКО; ❖ До 200 метров для объектов, имеющих историческое значение; ❖ До 100 метров для объектов государственного значения. Буферные зоны могут быть меньшего размера, в зависимости от типа и важности. За рассмотрение и установление буферных зон отвечает Агентство культурного наследия, определяющие зоны в зависимости от типа и местоположения культурного/археологического объекта.

Законодательный акт	Применение к Проекту
культурному наследию наряду с материальным культурным наследием	
Кладбища	
Закон Республики Узбекистан № 276 "О погребении" от 27.12.2010	Статья 14 – выпас скота и иной домашней живности, посадка фруктовых насаждений, выращивание сельскохозяйственных культур в местах погребения запрещаются. Статья 15. Экологический контроль и санитарно-эпидемиологический надзор за содержанием мест погребения осуществляются Государственным комитетом Республики Узбекистан по экологии и охране окружающей среды и Министерством здравоохранения Республики Узбекистан в порядке, установленном законодательством. Статья 16 – Перед проведением любых работ на территории возможных захоронений органы государственной власти на местах обязаны провести обследование этой территории.
Постановление Кабинета министров № 101 "О мерах по реализации закона Республики Узбекистан "О погребении и похоронном деле"	Пункт 6 – Ответственность за содержание кладбищ в областях и районах несут местные органы государственной власти. Пункт 18 - Кладбища не подлежат сносу и могут быть перенесены в установленном порядке только по решению органов государственной власти района (города) в случае угрозы постоянного затопления, оползней и других стихийных бедствий. Пункт 19 - Закрытие кладбища производится решением хокима района (города) после отвода в установленном порядке нового земельного участка под новое кладбище, если в данном населенном пункте нет другого действующего кладбища соответствующей религиозной конфессии. Пункт 23 - Использование территорий, где ранее располагались кладбища, разрешается по истечении 20 (двадцати) лет с момента их переноса. В этом случае данные территории могут быть использованы только под посадку декоративных зеленых насаждений. Строительство зданий и сооружений на этих территориях запрещается. Пункт 39 - Перезахоронение останков умерших допускается не ранее, чем через год с момента погребения в супесчаных и слабоглинистых грунтах, и не ранее, чем через три года с момента погребения в сырых грунтах, где процессы разложения и минерализации замедлены. Органы санитарно-эпидемиологической службы выдают заключение о возможности извлечения останков и перевозе их на другое место погребения по предъявлению справки медицинского учреждения о причине смерти, с учетом эпидемиологической и эпизоотической ситуации в данной местности.
Воздушные линии электропередач	
Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26 декабря 2018 года № 1050. "Об утверждении Правил	Санитарно-защитная зона для существующих ВЛЭП зависит от их номинала и выглядит следующим образом: ❖ 35 кВ - 15 метров; ❖ 110 кВ - 20 метров; ❖ 220 кВ - 25 метров;

Законодательный акт	Применение к Проекту
охраны объектов электросетевого хозяйства"	❖ 500 кВ - 30 метров.
Оросительные и дренажные водные каналы	
Постановление Кабинета Министров № 981 "Об утверждении положения о порядке установления водоохранных зон и зон санитарной охраны водных объектов на территории Республики Узбекистан" от 12.12.2019 г.	Размер санитарно-защитной зоны для каналов, используемых в хозяйственно-питьевых и лечебно-оздоровительных целях, устанавливается с учетом геоморфологических, гидрогеологических условий, характера использования прилегающих земель и принимается в следующих размерах от нормального уровня воды: a) для каналов пропускной способностью от 50 до 100 куб. метров воды в секунду - 50 - 70 метров; b) для каналов пропускной способностью от 100 до 150 куб. метров воды в секунду - 70 - 100 метров; c) для каналов пропускной способностью более 150 куб. метров воды в секунду - 100 - 150 метров. Наименьшая ширина прибрежных полос каналов, оросительных и коллекторно-дренажных сетей устанавливается от уреза нормального уровня воды: a) для оросительных сетей с общей глубиной 0,75 - 2 метра, обслуживающих два и более фермерских хозяйств и другие сельскохозяйственные организации вдоль уреза нормального уровня воды - 5 метров; b) для каналов и коллекторно-дренажных сетей с общей глубиной 2 - 5 метров вдоль уреза нормального уровня воды - 6,5 - 9 метров; c) для каналов и коллекторно-дренажных сетей с общей глубиной 5 - 10 метров вдоль уреза нормального уровня воды - 9,5 - 12 метров.
Трубопроводы водоснабжения/канализации	
КМК 2.04.02-19	В пункте 10.12 предписывается следующее: ○ 30 метров буферных зон для хорошо защищенных источников грунтовых вод (скважины, колодцы и т.д.); и ○ 50 метров буферных зон для плохо защищенных источников грунтовых вод (скважин, колодцев). Пунктом 10.20 предписывается буферная зона в 20 метров с обеих сторон магистральных водопроводов диаметром 1 000 мм.
Телекоммуникации	
Закон Республики Узбекистан "О телекоммуникациях"	Статья 16 – пострадавшие активы, принадлежащие организациям связи (кабели, оптоволоконные кабели), подлежат компенсации за счет разработчика Проекта, включая расходы на перемещение активов, если это необходимо.
Постановление Кабинета министров № 210 "Об утверждении правил охраны линий и сооружений телекоммуникаций" от 15.05.1998 г.	Статья 10 определяет буферные зоны для различных типов линий связи: ○ для кабельных и воздушных коммуникаций – по 2 метра с каждой стороны; ○ при переходах через реки, озера, водохранилища, каналы – по 100 метров с каждой стороны, а для морских кабельных линий – 0,25 мили;

Законодательный акт	Применение к Проекту
	○ для наземных и подземных необслуживаемых усилительных и регенерационных пунктов на коммуникациях связи – 3 метра.
Газопроводы	
ШНК 2.04.08-13	При строительстве и эксплуатации газопроводов, идущих вдоль железных и автомобильных дорог, должны соблюдаться требования, указанные в пунктах 4.56 – 4.60. Существуют требования к перемещению/строительству новых трубопроводов.

3.5. Основные Законы Об Охране Окружающей Среды

В рамках установленной государственной политики под руководством Президента и Кабинета Министров (КМ) в Узбекистане уделяется внимание выполнению принятых экологических обязательств. Природоохранная политика Узбекистана и реализуемые меры, связанные с охраной окружающей среды и природопользованием, основаны на следующих принципах:

- Интеграция экономической и экологической политики для сохранения и оздоровления окружающей среды как необходимое условие повышения уровня жизни населения;
- Переход от защиты отдельных элементов окружающей среды к более общей и комплексной защите экосистем;
- Возложение ответственности на всех членов общества за охрану окружающей среды, сохранение биоразнообразия и улучшение условий жизни населения в целом.

Охрана окружающей среды в Республике Узбекистан осуществляется в соответствии с определенными взаимодействиями между обществом и природой. Эти взаимодействия основаны на двух принципах: рациональном использовании природных ресурсов. Приоритет защиты жизни и здоровья человека занимает центральное место среди этих принципов. Конституция Республики Узбекистан и природоохранное законодательство закрепляют право граждан на благоприятную для жизни и здоровья окружающую среду и устанавливают гарантии ее обеспечения.

Законодательством предусмотрен ряд других экологических прав и обязанностей граждан Республики Узбекистан, которые могут быть реализованы посредством индивидуальной или общественной природоохранной деятельности. Для достижения этих целей Правительство Узбекистана разработало всеобъемлющий свод законов, регулирующих экологические вопросы и последствия инфраструктурных проектов.

Национальное экологическое законодательство основано на положениях Конституции Узбекистана, принятой 8 декабря 1992 года, с изменениями, внесенными в соответствии с Законом Узбекистана от 28.12.1993 года № 989-XII, и Законом Узбекистана от 24.04. 2003 № 470-II.

Основным законодательным актом, регулирующим охрану природы, является Закон «Об охране природы» № 754-XII от 9 декабря 1992 года (последняя редакция внесена Законом Республики Узбекистан от 10.10.2006 № 59). Настоящий Закон устанавливает правовые, экономические и организационные основы сохранения состояния окружающей среды, рационального использования природных комплексов. Его цель - обеспечить сбалансированное гармоничное развитие отношений между человеком и

природой, защиту экологических систем, природных комплексов и отдельных объектов, а также гарантировать права граждан на благоприятную окружающую среду. Влияние хозяйственной деятельности на природную среду ограничено нормами и стандартами качества, установленными для различных компонентов природной среды. Целью является обеспечение экологической безопасности населения, производства и охраны природных ресурсов.

В целом экологическое законодательство Узбекистана охватывает широкий спектр вопросов и включает в себя нормативные акты, в том числе:

- Охрана окружающей среды и ее основных компонентов;
- Охрана экосистем и регулирование использования природных ресурсов;
- Оценка воздействия на окружающую среду и экологическая экспертиза;
- Регулирование компенсаций за ущерб, нанесенный окружающей среде (включая экономические и административные аспекты);
- Регулирование прав собственности на природные ресурсы.

Законодательство Узбекистана отдает приоритет ряду международных соглашений над национальным законодательством. Например, статья 53 Закона Узбекистана «Об охране природы» требует, чтобы «в случаях, когда международным договором, заключенным Узбекистаном, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в настоящем Законе или ином законодательном акте Узбекистана об охране природы, применяются правила международного договора, за исключением случаев, когда законодательством Узбекистана установлены более строгие требования».

Закон об охране природы (от 9 декабря 1992 года (последняя редакция внесена Законом Узбекистана No.59 от 10.10.2006)

Данный закон является ключевым национальным экологическим законом в отношении защиты окружающей среды и устойчивого использования ресурсов, а также прав населения на чистую и здоровую окружающую среду. Этим законом устанавливаются правовые, экономические и организационные основы для сохранения окружающей среды и рационального использования природных ресурсов.

- *Статья 24:* Государственная экологическая экспертиза (ГЭЭ) является обязательной мерой охраны окружающей природной среды, предшествующей принятию хозяйственного решения.
- *Статья 25:* Законом запрещается реализация любого проекта без положительной ГЭЭ.
- *Статья 53:* В случаях, когда международным договором, заключенным Республикой Узбекистан, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в настоящем Законе или ином законодательном акте Республики Узбекистан об охране природы, применяются правила международного договора, за исключением случаев, когда законодательством Республики Узбекистан установлены более строгие требования.

Закон об экологическом контроле № ЗРУ-363 (2013, в редакции 2022 года)

- *Статья 4:* Основные цели этого закона включают:
  - Предотвращение, выявление и пресечение нарушения требований законодательства в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов.

- Наблюдение за состоянием окружающей среды, выявление ситуаций, которые могут привести к загрязнению окружающей среды, нерациональному использованию природных ресурсов, создавать угрозу жизни и здоровью граждан.
- Определение соответствия экологическим требованиям намечаемой или осуществляемой хозяйственной и иной деятельности.
- Обеспечение соблюдения прав и законных интересов юридических и физических лиц, выполнения ими обязанностей в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов.

❖ *Статья 7:* Объектами экологического контроля являются:
- Земля, ее недра, воды, растительный и животный мир, атмосферный воздух;
- Природные и техногенные источники воздействия на окружающую среду; и
- Деятельность, действие или бездействие, которые могут привести к загрязнению окружающей среды и нерациональному использованию природных ресурсов, создавать угрозу жизни и здоровью граждан.

Указ Президента № 5863 "О стратегии охраны окружающей среды" (2019)

Стратегия содержит меры по сохранению окружающей среды (атмосферного воздуха, воды, земли, грунта, недр, биоразнообразия, охраняемых территорий) от антропогенного воздействия и других негативных факторов, расширению охраняемых территорий и совершенствованию экологически безопасной системы обращения с отходами. Стратегией утверждены 24 целевые задачи до 2030 года, которые направлены на увеличение площади лесных насаждений, восстановление и рекультивацию нарушенных земель, рациональное использование водных ресурсов, сокращение выбросов в атмосферу, охрану и воспроизводство биологических ресурсов, совершенствование системы обращения с отходами.

3.5.1. Национальные правила и процедуры ОВОС при вырубке деревьев

❖ «О мерах по дальнейшему совершенствованию порядка упорядочения использования деревьев и кустарников, не входящих в государственных лесной фонд, а также выдачи разрешений в сфере их использования», No.43, от 17 января 2019 года; и
❖ «О дополнительных мерах по сохранению ценных сортов деревьев и кустарников, не входящих в государственный лесной фонд» No.93 от 18.02.2020

Указ Президента Республики Узбекистан от 30.12.2021 № УП-46 “О мерах по ускорению работ по озеленению и дальнейшей эффективной организации охраны деревьев в Республике Узбекистан” относится к охране деревьев и к рубке деревьев:

❖ *Пункт 1:* Продлить действие моратория на вырубку ценных видов деревьев и кустарников, не входящих в государственный лесной фонд, на бессрочный период. *Это означает, что нет крайнего срока для ограничений на вырубку декоративных деревьев*
❖ *Пункт 2, подпункт г:* категорически запрещается принятие распоряжений правительства, протоколов, письменных поручений, ведомственных актов, поручений и решений органов исполнительной власти на местах, включающих

указания, предусматривающие вырубку, раскорчевку, повреждение или уничтожение ценных видов деревьев и кустарников, не входящих в государственный лесной фонд.

- *Пункт 6:* Ответственность за надзор несет Госкомэкологии. Комитет должен регистрировать все разрешения, выданные на вырубку деревьев, включая обрезку в санитарных целях, с учетом условий конкретной территории и каждого дерева.
- *Пункт 15:* обычно, для получения разрешений на вырубку деревьев является инвентаризационное исследование, проводимое Комитетом по экологии.

Постановление Кабинета Министров №86 "Об утверждении единого положения о процедурах выдачи отдельных документов разрешительного характера через специальную электронную систему" от 01.03.2022 г.

Текущий правовой акт, регулирующий выдачу разрешений для различных целей, включая сбор видов флоры, а также вырубку деревьев, которые не принадлежат природным паркам, лесному фонду.

В частности, в Приложении 14 к настоящему Постановлению прописаны случаи, когда можно собирать виды флоры (делать заготовку), и (или) извлекать их из естественной среды растений, за исключением видом, занесенных в Красную книгу и растущих на землях лесного фонда.

В Приложении 15 разрешаются следующие случаи вырубки деревьев:

- Деревья и кустарники, не расположенные на землях лесного фонда;
- Деревья и кустарники, которые могут помешать работе оборудования и устройств при строительстве и реконструкции зданий, сооружений и коммуникаций;
- Деревья и кустарники, которые могут помешать проведению инженерных изысканий

Для вырубки деревьев и кустарников в вышеуказанных случаях необходимо получить специальное разрешение через Единый портал государственных услуг. Необходимо подать заявку и указать цели вырубки и количество деревьев и кустарников, которые необходимо удалить.

Вырубка деревьев и кустарников в санитарных целях с части ствола и (или) с основания (сухие и больные деревья) осуществляется без оплаты, предусмотренной пунктами 6 и 7 настоящего паспорта, на основании разрешения органов Государственного комитета по экологии. Разрешение не требуется для обрезки ветвей деревьев и кустарников в санитарных целях;

Разрешение на вырубку деревьев не распространяется на следующие типы земель:

- Частная земля (сады, земельные участки, принадлежащие физическим и юридическим лицам);
- Деревья, растения и кустарники, расположенные в питомниках и на плантациях;
- Деревья и кустарники, расположенные на землях лесного фонда.

Постановлением определены следующие деревья и кустарники, которые не относятся к лесному фонду:

- Деревья и кустарники, выращенные в городах и других населенных пунктах, а также высаженные в целях озеленения;
- Деревья и кустарники, произрастающие в окрестностях железных и шоссейных дорог, естественных и искусственных водных каналов, водохранилищ и других водоемов;
- Деревья и кустарники, выросшие в окрестностях сельскохозяйственных полей.

Разработчик проекта должен подать заявку в Единый портал государственных услуг с подробным описанием проекта, количеством деревьев/кустарников, которые будут вырублены вследствие реализации проекта. Заявка подлежит рассмотрению в течение 5 рабочих дней, после Центр уведомляет разработчика проекта о результатах рассмотрения заявки.

Многие важные аспекты государственного управления, использования и охраны водных ресурсов, природы и сельскохозяйственных растений регулируются Указами Кабинета Министров или Президента, например:

- Об утверждении Положения о порядке разработки и утверждения проектов экологических нормативных актов (№14, 21 января 2014 г.);
- "О совершенствовании механизма оценки воздействия на окружающую среду" (№ 541, 7 сентября 2020 г.);
- “О совершенствовании системы экологического мониторинга в Республике Узбекистан” (№737, 5 сентября 2019 г.);
- Меры по дальнейшему упорядочению деятельности в области использования подземных вод (№430, 27 июня 2017 г.);
- Меры по упорядочению контроля и учета рационального использования запасов подземных вод на 2017-2021 годы (№ ПП-2954, 4 мая 2017 г.);
- Постановление Кабинета Министров №820 от 11 октября 2018 года "Об утверждении Положения о порядке осуществления компенсационных выплат за загрязнение окружающей среды и образование отходов на территории Республики Узбекистан". Положение определяет порядок применения компенсационных выплат за загрязнение окружающей среды и размещение отходов на территории Республики Узбекистан.

Нормативные документы по охране природы, организации рабочих мест, в том числе на строительной площадке. Соответствующие нормативные документы по охране природы, охране здоровья человека утверждены правительством:

- Санитарные нормы и правила №0289-10. Санитарные правила и гигиенические требования к организации строительства и стройматериалов;
- Санитарные нормы и правила №0128-02. Гигиенический Классификатор Токсичных Промышленных отходов в условиях Республики Узбекистан;
- Санитарные нормы и правила №0318-15. Гигиенические и противоэпидемические требования к охране водных ресурсов на территории Республики Узбекистан.

Исходя из предоставленных материалов по земельным критериям, очевидно, что на проектных площадках М41 растет значительное количество деревьев. Так, консультант отмечает, что в соответствии с Указом Президента № УП-46 от 30.12.2021 г. введен мораторий на вырубку деревьев (на неопределенный срок). Этот мораторий касается вырубки 78 определенных ценных пород деревьев и растений, перечисленных в Приложении к Постановлению Кабинета Министров № 93 от

18.02.2020 г. В том случае, если оценка покажет, что деревья на территории проекта подпадают под действие упомянутого выше списка мораториев, необходимо будет следовать процедуре, описанной в таблице 13 ниже.

Охрана деревьев и кустарников в рамках моратория, в соответствии с Указом, предполагает применение природоохранных мер при выборе и выделении земельных участков под проекты (в том числе при развитии инженерной и коммуникационной инфраструктуры). Это включает в себя такие меры, как пересадка и посадка новых деревьев в определенном количестве в качестве компенсации.

Мораторий не распространяется на [оценка целесообразности и реализации нижеуказанных мероприятий проводится с привлечением соответствующих государственных органов]:

- Санитарная обрезка и вырубка деревьев и кустарников, поврежденных природными факторами, вредителями, болезнями растений, засыхающих или засохших, а также представляющих угрозу безопасности жизни людей и имущества юридических и физических лиц;
- Вырубка деревьев и кустарников (тополя и других быстрорастущих пород, тутовых насаждений, плодовых деревьев и кустарников), выращиваемых для производства древесины и фруктов;
- Вырубка деревьев и кустарников, выращенных на насаждениях и/или принадлежащих юридическому или физическому лицу.

Процедуры получения разрешения на деятельность, связанную с деревьями, в соответствии с законодательством Узбекистана следующие:

i) Для деревьев, на которые распространяется мораторий: местный мэр (Хоким) или Министерство экологии, охраны окружающей среды и изменения климата может издать решение, разрешающее трансплантацию и соответствующие компенсационные мероприятия вместо вырубки.

ii) Для деревьев, на которые НЕ распространяется мораторий: Специальное разрешение на вырубку деревьев должно быть получено в соответствии с установленными процедурами, изложенными в Приложении 15 к Постановлению Кабинета Министров № 86 от 22.02.2022 г. Соответствующее юридическое лицо подает электронное заявление через license.go.uz, оплачивает государственную пошлину и получает необходимый разрешительный документ в Министерстве Экологии, Охраны Окружающей Среды и Изменения Климата. Процедура, которой необходимо следовать для получения специального разрешения, изложена в Приложении.

Отметим, что в соответствии с положениями Указа Президента № УП-46 категорически запрещается издавать распоряжения Правительства, протоколы, письменные инструкции, ведомственные акты, распоряжения и решения местных исполнительных органов власти (т.е. муниципалитетов), которые включать инструкции, разрешающие вырубку, выкорчевывание, повреждение или уничтожение ценных деревьев/растений, включенных в перечень Постановлени Кабинета Министров №93, упомянутый выше.

В соответствии с установленными нормами охраны деревьев и последующего озеленения для строительства новых зданий или сооружений высотой более 12 метров от уровня земли и (или) общей площадью более 500 квадратных метров осуществляется выделение озеленительной/зеленой территории (деревья,

кустарники, другие растения и саженцы) не должно составлять менее 25 процентов от общей площади земельного участка, отведенного под проект. Данное требование не распространяется на проекты реконструкции морально устаревших зданий/сооружений с истекшим сроком эксплуатации.

Рисунок 7: Заинтересованные стороны, участвующие в инвентаризации и пересадке и/или компенсации за деревья и кустарники, согласно мораторию



Таблица 13: Схема выдачи разрешения на рубку деревьев и кустарников, не входящих в государственный лесной фонд

Этап	Субъекты	Мероприятия	Сроки выполнения
1-й этап	Заявитель	1. Обращение в Центр государственных услуг в явочном порядке или регистрация на Едином портале интерактивных государственных услуг Республики Узбекистан (далее - ЕПИГУ[3]) для получения разрешения на рубку деревьев и кустарников, не входящих в государственный лесной фонд. 2. Уплата сбора за оказание государственной услуги.	1. По желанию 2. При обращении
2-й этап	Центр государственных услуг ЕПИГУ	Направление анкеты в хокимият района (города) и орган Госкомэкологии	1. В течение 1 часа 2. Автоматически
3-й этап	Орган Госкомэкологии	1. Изучение состояния деревьев и кустарников, а также соответствие их рубки пункту 2 Административного регламента[4] 2. Направление в хокимият района (города), а также в Центр государственных услуг (при обращении в явочном порядке) или заявителю (при обращении в электронном виде) через ЕПИГУ заключения с указанием размера платежа за выдачу разрешения, за исключением случаев, предусмотренных абзацем вторым пункта 2 Административного регламента.	В течение 5 рабочих дней
4-й этап	Центр государственных услуг	После поступления заключения выдача его заявителю путем проставления на нем своей печати при явочном обращении.	В течение 1 часа
5-й этап	Заявитель	После поступления положительного заключения осуществление оплаты платежей за выдачу разрешения в размерах, указанных в заключении.	В течение 4 рабочих дней
6-й этап	Хокимият района (города)	1. При наличии положительного заключения органа Госкомэкологии после оплаты платежа за выдачу разрешения, за исключением случаев, предусмотренных абзацем вторым пункта 2 Административного регламента, оформление разрешения и подтверждение его своей Электронной цифровой подписью. 2. В случаях, предусмотренных абзацем вторым пункта 2 Административного регламента, после поступления положительного заключения органов Госкомэкологии оформление разрешения. 3. Направление разрешения в Центр государственных услуг (при обращении в явочном порядке) или заявителю (при обращении в электронном виде) через ЕПИГУ.	В течение 1 рабочего дня
7-й этап	Центр государственных услуг	Выдача разрешения заявителю путем проставления на нем своей печати при явочном обращении.	В течение 1 часа

[3] ЕПИГУ является национальным акронимом Единого портала интерактивных государственных услуг

[4] Административный регламент оказания государственных услуг по выдаче разрешения на рубку деревьев и кустарников, не входящих в государственный лесной фонд (Приложение N 1 к Постановлению КМ РУз от 31.03.2018 г. N 255)

3.6. Основные Социальные Законы

3.6.1. Права на Землю, Изъятие и Переселение

Отчуждение земли для государственных нужд в Узбекистане осуществляется в соответствии с Земельным кодексом. Основными целями земельного законодательства являются регулирование отношений с целью;

- Обеспечение на благо нынешнего и будущих поколений научно обоснованных,
- Рационального использования и охраны земель,
- Воспроизводства и повышения плодородия почв,
- Сохранения и улучшения состояния окружающей среды,
- Создание условий для равного развития всех форм хозяйствования,
- Защита прав юридических и физических лиц на земельные участки, и
- Укрепление законности в этой сфере, в том числе путем предупреждения коррупционных правонарушений.

Национальными законами и нормативными актами, которым будет соответствовать проект в отношении прав на землю, ее приобретения и переселения, являются:

- Конституция РУз от 08.12.1992 (с изменениями от 08.02.2021);
- Земельный кодекс РУз от 30.04.1998 № 598-I (с изменениями на 23.12.2020);
- Гражданский кодекс РУз от 21 декабря 1995 года № 163-I (с изменениями от 22 января 2020 года);
- Закон Республики Узбекистан "О государственном земельном кадастре" № 666-I от 28.08.1998 (с изменениями от 24 июля 2018 г.);
- Указ Президента РУз «О дополнительных мерах по упрощению процедур реализации субъектам предпринимательства объектов государственной собственности и прав на земельные участки» № 5552 от 11 октября 2018 года.
- Указ Президента РФ «О мерах по эффективному использованию земельных и водных ресурсов в сельском хозяйстве» № 5742 от 17 июня 2019 года;
- Указ Президента РУз «О мерах по обеспечению равенства и прозрачности в земельных отношениях, надежной защите прав на землю и превращению их в рыночный актив» от 08.06.2021 № 6243;
- Указ Президента РУз «О дополнительных мерах по усилению защиты частной собственности и гарантий прав собственников, коренному совершенствованию системы организации работ по поддержке предпринимательских инициатив, а также расширении доступа субъектов предпринимательства к финансовым ресурсам и производственной инфраструктуре» № 5780 от 13 августа 2019 года;
- Постановление Кабинета Министров РУз «О мерах по обеспечению равенства и прозрачности в земельных отношениях, надежной защите прав на землю и превращению их в рыночный актив» № 911 от 16 ноября 2019 года; и
- Постановление Кабинета Министров РУз «О мерах по дальнейшему совершенствованию процедур предоставления свободных земельных участков несельскохозяйственного назначения и осуществления архитектурно-строительных работ» № 1023 от 20 декабря 2019 года.

Таблица 14: Основные постановления по земельным правам, приобретению и переселению Республики Узбекистан

Законодательный акт	Цель / Содержание
Постановление Кабинета	В данном постановлении речь идет о нормативных актах, которые определяют порядок изъятия/выкупа земельного участка или его

Законодательный акт	Цель / Содержание
Министров РУз № 97 от 29 мая 2006 года	части, а также порядок расчета размера компенсации гражданам и юридическим лицам за снесенные жилые, производственные и иные здания, сооружения и деревья и культуры в связи с изъятием/выкупом земельных участков участки для государственных и общественных нужд. В постановлении указывается цель, для которой может быть изъята/выкуплена земля и произведен снос жилых, промышленных и других зданий, сооружений, а также деревьев и сельскохозяйственных культур.
Постановление Кабинета Министров РУз No. 146 от 25 мая 2011	Данное постановление обнародовано в целях дальнейшего совершенствования порядка предоставления земельных участков, обеспечения защиты прав юридических и физических лиц на землю, улучшения архитектурного облика населенных пунктов республики, оптимального использования земель их застройки в соответствии с Земельным кодексом и Градостроительный кодекс Республики Узбекистан. Кроме того, данные положения устанавливают порядок определения размера и компенсации убытков собственников, пользователей, арендаторов и собственников земельных участков, а также потерь сельскохозяйственного и лесохозяйственного производства.
Постановление Кабинета Министров РУз No. 3857 от 17 июля 2018	Данная резолюция предусматривает определенные меры по повышению эффективности подготовки и реализации проектов с участием международных финансовых институтов и иностранных правительственных финансовых организаций. Резолюция предусматривает компенсацию за землю и строения в соответствии с положениями международных финансовых агентств.
Указ Президента № UP-5495. Указ «О мерах по кардинальному улучшению инвестиционного климата в Республике Узбекистан» от 01 августа 2018	Данным постановлением предусмотрены определенные меры по дальнейшему улучшению инвестиционного климата, меры по стимулированию привлечения прямых инвестиций, укреплению доверия инвесторов к последовательности государственной политики в этом направлении и повышению ответственности государственных органов в работе с инвесторами. Постановление предусматривает, что пострадавшее лицо будет иметь право на получение предварительной информации об изъятии земли, ее стоимости и других льготах, на которые оно имеет право, до принятия решения об изъятии такой земли.

3.6.2. Полоса Отвода и Изъятие Земли в Узбекистане

Процедуры использования Полосы отвода в Узбекистане одинаковы для юридических и физических лиц. Полоса отвода или право ограниченного пользования земельного участка определен в Земельном кодексе Узбекистана и Гражданском кодексе (под термином Сервитут), а также в Постановлении Кабинета министров №911 от 16.11.2019.

Статья 30 Земельного кодекса (ЗК) определяет, что инженерные, электрические и другие линии и сооружения служат основанием для получения права на сервитут. Согласно Статье 30 Земельного кодекса, Статье 173 Гражданского кодекса (ГК) и Статье 30 Приложения 1 к Постановлению Кабинета Министров № 1060 от 29 декабря 2018 года - Сервитут устанавливается по соглашению между лицами, требующими установления сервитута, и владельцем, пользователем, арендатором, собственником земельного участка, а при недостижении соглашения — по решению суда согласно заявлению пользователя. Соглашение о сервитуте подлежит государственной регистрации и сохраняется при передаче земельного участка другому лицу.

Соглашения о сервитуте могут быть расторгнуты в случаях прекращения действия причины, в соответствии с которой сервитут был установлен.

Статья 173 ГК также указывается, что обременение земельного участка сервитутом не лишает владельца участка прав владения, пользования и распоряжения этим участком.

Расчет и компенсация убытков из-за договора сервитута осуществляются в соответствии с Законом № 781 "О процедурах изъятия земельных участков для общественных нужд с компенсацией" (если это проект для общественных нужд), Постановлениями Кабинета Министров №146 от 25 мая 2011 года "О мерах по совершенствованию порядка предоставления земельных участков для осуществления градостроительной деятельности и других несельскохозяйственных нужд" и № 911 от 16 ноября 2019 года "О дополнительных мерах по обеспечению гарантий имущественных прав физических и юридических лиц и совершенствованию порядка изъятия земельных участков и выплаты компенсации".

Статья 86 ЗК гласит, что убытки, причиненные землевладельцам, землепользователям, арендаторам и собственникам земельных участков, подлежат возмещению в полном объеме (включая упущенную выгоду) в случае ограничения их прав в связи с изъятием земли. Возмещение убытков при изъятии земельного участка для общественных нужд производится за счет средств соответствующих Централизованных фондов по возмещению убытков физическим и юридическим лицам в связи с изъятием у них земельных участков для общественных нужд, а также предприятиями, учреждениями и организациями, деятельность которых влечет ограничение прав землевладельцев, землепользователей, арендаторов и собственников земельных участков или ухудшение качества близлежащих земель за счет иных источников, не запрещенных законодательством, в порядке, устанавливаемом законодательством.

В *Статье 173* ГК указывается, что собственник участка, обремененного сервитутом, вправе, если иное не предусмотрено законом, требовать от лица, в интересах которого установлен сервитут, соразмерную плату за пользование участком.

3.6.3. Труд и Занятость

Правительство Узбекистана и Международная организация труда (МОТ) активно сотрудничают в искоренении принудительного труда. В настоящее время ратифицировано 14 конвенций МОТ, в том числе 8 основополагающих, которые направлены на предотвращение принудительного труда.

В республике принят Национальный план действий по реализации конвенций МОТ, реализуется Страновая программа по достойному труду, суть и содержание которой направлены на развитие национального трудового законодательства, рынка труда, обеспечение занятости, социальной защиты и диалога. При непосредственном участии экспертов этой организации проводится мониторинг использования детского и принудительного труда в сельском хозяйстве.

Этот проект будет реализован на основе национального законодательства о запрете принудительного труда в Узбекистане. В дополнение к Трудовому кодексу за последние два года Олий Мажлис одобрил два основных документа. Постановление Кабинета Министров № 349 от 10 мая 2018 года “О дополнительных мерах по искоренению принудительного труда в Узбекистане” запрещает принудительный труд и содержит подробную информацию о видах принудительного труда, типах государственных организаций и их персонале, механизме мониторинга местных

хокиматов (хокимиятов). Согласно этому постановлению, для проведения любых общественных работ в Узбекистане будут использоваться финансовые ресурсы Фонда Общественных Работ, созданного при Министерстве Занятости и Трудовых Отношений.

Национальное законодательство было утверждено новым законом, недавно одобренным Олий Мажлисом. 21 июня 2019 года Олий Мажлис РУ утвердил Закон №-545 «О ратификации протоколов к Конвенции 29 Международной организации труда 1930 года о принудительном труде» (Женева, 11 июня 2014 года). Принятие этого Протокола позволяет установить новые обязательства по предотвращению принудительного труда, защите его жертв и предоставлению им доступа к средствам правовой защиты; создать положительный имидж Узбекистана в отношениях с Международной организацией труда и укрепить конструктивное сотрудничество с международными правозащитными организациями.

Трудовая политика в Узбекистане применяется на уровне национального правительства и отражена в следующих законах, нормативных актах и национальных социальных программах.

- Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности работодателя» от 16 апреля 2009 г. № 210;
- Закон «Об охране труда» № 410 от 22 сентября 2016 года;
- Закон «Об обязательном государственном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» от 10 сентября 2008 г. № 174;
- Закон «О государственном пенсионном обеспечении граждан» № 938-XII от 03 сентября 1993 года;
- Указ «О совершенствовании порядка определения размеров оплаты труда, пенсий и иных платежей» No.5723 от 21 мая 2019 года;
- Указ «О дополнительных мерах по созданию благоприятных условий отдельным категориям пенсионеров, осуществляющих трудовую деятельность», No.5291 от 28 декабря 2017
- Постановление No.4235 от 07 марта 2019 года «О мерах по дальнейшему усилению гарантий трудовых прав и поддержке предпринимательской деятельности женщин»;
- Постановление Министерства Занятости и Трудовых Отношений Республики Узбекистан и Министерства Здравоохранения Республики Узбекистан «Об утверждении Перечня профессий и работ, отрицательно влияющие на здоровье женщин, и на которых не рекомендуется использовать труд женщин», No.48 от 22 июля 2019 года;
- Постановление «О мерах по созданию благоприятных условий для осуществления трудовой деятельности на территории Республики Узбекистан квалифицированными специалистами иностранных государств», No.4008 от 07.11.2018;
- Постановление «О дополнительных мерах по дальнейшему совершенствованию системы внешней трудовой миграции Республики Узбекистан», No.3839 от 05.07.2018; и
- Постановление «О мерах по дальнейшему повышению эффективности сотрудничества с международными и зарубежными финансовыми институтами», No.3439 от 20 декабря 2017 года.

3.6.4. Культурное наследие

В *статье 49* Конституции Группы подчеркивается, что все граждане страны несут ответственность за сохранение исторических памятников и других культурных ценностей. Постановлением Президента Республики Узбекистан определены меры по совершенствованию деятельности по охране объектов культурного наследия, в частности, в таких исторических центрах, как Бухара, Самарканд, города Хива и Шахрисабз, включенных в Список Всемирного Наследия ЮНЕСКО. В этом постановлении определены обязанности и задачи Министерства культуры по охране, научному изучению, рациональному использованию объектов культурного наследия. Планируется организовать Главное научно-производственное управление по охране и использованию объектов культурного наследия при Министерстве культуры Республики Узбекистан, которое определяет основные задачи этого ведомства следующим образом:

- осуществление государственного контроля по охране и использованию объектов культурного наследия, в том числе объектов археологического наследия, музейных экспонатов и коллекций, а также культурных ценностей;
- ведение государственного кадастра объектов культурного наследия, выявление, документирование и регистрация объектов, представляющих историческую, научную, художественную или иную культурную ценность, определение категорий и зон охраны объектов недвижимого культурного наследия, а также обеспечение их рационального использования;
- проведение историко-культурной экспертизы и проектно-сметной документации, проведение постоянного научно-технического контроля за ходом
- проведение работ по сохранению ценности и уникальности объектов культурного наследия.
- налаживание тесного сотрудничества с учеными, мастерами, реставраторами и экспертами, поддержка развития уникальных методов, традиций и школ ремонтных исследований, осуществление общественного контроля.

Постановление Кабинета Министров № 1011 от 22 декабря 2017 года "О совершенствовании Постановления № PP-4068 “Об усилении охраны, управлении и приумножении материального и нематериального культурного наследия” (19 декабря 2018 года). Краткое изложение применимого законодательства, которое будет рассмотрено в ходе процесса ОЭСВ, представлено в Таблице 15.

Таблица 15: Национальное законодательство, стандарты и руководящие принципы, применимые к изучению археологии и культурного

Закон/Акт/Положение	Цель
Конституция Республики Узбекистан (2017)	Конституция Республики Узбекистан (2017) гласит, что “Защита исторического, духовного и культурного наследия народа Узбекистана является обязанностью каждого гражданина. Памятники культуры находятся под охраной государства” (статья 49).
Уголовный кодекс Республики Узбекистан	Статья 132 гласит, что умышленное уничтожение, порча или ненадлежащее повреждение объектов материального культурного наследия, находящихся под охраной государства, с причинением значительного или крупномасштабного ущерба, наказывается штрафом, обязательными общественными работами или исправительными работами на срок до трех лет. Статья гласит, что осквернение могилы или трупа, а также изъятие предметов, находящихся на трупе, могиле или месте захоронения, наказываются штрафом, исправительными

Закон/Акт/Положение	Цель
	работами на срок до трех лет, ограничением свободы или лишением свободы на срок от трех до пяти лет. Статья гласит, что осквернение могилы или трупа, а также изъятие предметов, находящихся на трупе, могиле или месте захоронения, наказываются штрафом, исправительными работами на срок до трех лет, ограничением свободы или лишением свободы на срок от трех до пяти лет.
Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности	В статье 64 отмечается, что нарушение правил охраны и использования объектов материального культурного наследия влечет наложение штрафа на граждан и должностных лиц. Строительство или разрушение объектов недвижимости, охраняемых культурными ценностями, на охраняемых территориях, на особо охраняемых историко-культурных территориях без получения разрешения влечет наложение штрафа или административного ареста.
Закон № 269-II "О защите и использовании объектов культурного наследия" (30 августа 2001 года, с изменениями)	Регулирует охрану и использование объектов культурного наследия (ОКН), являющихся национальным достоянием народа Узбекистана. Закон защищает ансамбли, достопримечательности, памятники, объекты материального и нематериального культурного наследия. Закон определяет объекты материального культурного наследия как представляющие историческую, научную, художественную или иную культурную ценность ансамбли, объекты и памятники; а объекты нематериального культурного наследия - как представляющие обычаи, историческую, научную, художественную или иную культурную ценность, фольклор (словесное искусство, танец, музыка, перформанс), а также а также связанные с ними знания, навыки, инструменты, артефакты, народное декоративно-прикладное искусство и культурные пространства. Материальное культурное наследие подразделяется на объекты национального и местного исторического, научного, архитектурного, художественного и мемориального значения. Назначенное культурное наследие включает объекты Всемирного наследия, элементы, включенные в Представительный список нематериального культурного наследия человечества, объекты культурного наследия, внесенные в Государственный реестр, историко-культурные заповедники, музейные заповедники и исторические поселения. Эти объекты учитываются в Государственном Кадастре материальных объектов культурного наследия и Списке нематериальных объектов нематериального культурного наследия.
Закон № ЗРУ-229 "О защите и использовании объектов археологического наследия" (13 октября 2009 года)	Регулирует вопросы охраны и использования объектов археологического наследия. Государство обладает исключительным правом собственности на объекты археологического наследия. Объекты археологического наследия подлежат обязательной государственной регистрации. Министерство Культуры выдает разрешения на проведение полевых исследований и утверждает научный отчет по каждому выданному разрешению. Специально уполномоченные учреждения в области охраны и использования объектов археологического наследия (уполномоченные агентства) утверждают порядок проведения археологических исследований, археологических раскопок и археологического наблюдения, выдают открытые листы и участвуют в историко-культурной экспертизе объектов археологического наследия.

Закон/Акт/Положение	Цель
Указ Президента № PP-4068 "О мерах по сохранению объектов культурного и археологического наследия" (19 декабря 2018 года)	Включает «Дорожную карту» по радикальному улучшению защиты, сохранения, научных исследований, пропаганды и рационального использования объектов материального культурного наследия на 2019-2021 годы.
Указ Президента № P-5181 “О совершенствовании охраны и использования объектов материального культурного и археологического наследия” (16 января 2018 года)	Требуется создание национального цифрового инвентаря, используемого в качестве основы для разработки комплексных мер по радикальному улучшению охраны, сохранения, научного изучения, популяризации и использования объектов материального культурного и археологического наследия в 2018-2023 годах.

3.7. НАЦИОНАЛЬНЫЕ НОРМЫ И СТАНДАРТЫ ДЛЯ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ

Местным законодательством предписывается ряд требований к дорогам. В частности, в СанПиН 0339-16 "Санитарные правила и нормы планировки и застройки населенных мест Узбекистана" предписываются конкретные требования к работам по реконструкции автомобильных, шоссейных и железных дорог. В соответствии с этим правовым актом следует рассмотреть следующее:

- *Пункт 11* - Новая проектная дорога/шоссе не должна пересекать центральные улицы населенных пунктов;
- *Пункт 25* - отступ от края проезжей части магистральной улицы, скоростных автомобильных и железных дорог до групп жилых зданий и мест тихого отдыха следует устанавливать в 50100 м;
- *Пункт 26* - Запрещается строительство жилых домов, развернутых фасадами к регулируемым перекресткам магистралей городского значения и скоростных автомобильных дорог;
- *Пункт 27* - в случае необходимости размещения жилых зданий вдоль магистральных улиц, скоростных дорог и железнодорожной колеи следует применять специальные типы домов с повышенной звукоизоляцией ограждающих конструкций, со сквозным проветриванием и с размещением вспомогательных помещений квартир и лестничных клеток в сторону магистрали. Допускается также применение зданий с отступом отдельных секций или верхних этажей в глубину (курдонерами), что способствует снижению шума в помещениях";
- *Пункт 49.4* - Расстояние от границ земельных участков санаторно-курортных учреждений и домов отдыха до автомобильных дорог 1 и 2 категории (магистрали общегородского и районного значения) должно быть не менее 500 м, а для дорог 3 и 4 категории (дороги местного значения) минимальное расстояние от крайней полосы движения до жилой застройки должно быть не менее 100 м. Если территориальные разрывы не могут обеспечить снижение шума на территории жилой застройки до допустимых уровней, предусматриваются дополнительные мероприятия: сооружение экранов, заглубление полотна дороги и пр.

Другим правовым актом, которому необходимо следовать при проектировании дорог, является ШНК 2.05.02 - 23 "Автомобильные дороги", а именно

- *Пункт 1.10* - автомобильные дороги I-III категории следует, как правило, прокладывать в обход населенных пунктов с устройством подъездов к ним. При этом расстояние от бровки земляного полотна обходных дорог до линии застройки населенных пунктов следует принимать в соответствии с их генеральными планами, но не менее 200 м;
- *Пункт 1.12* - Число полос движения дорог с многополосной проезжей частью, мероприятия по охране окружающей природной среды, выбор решений по пересечениям и примыканиям дорог, конструкция дорожных одежд, элементы обстановки, инженерные устройства (в том числе ограждения, велосипедные дорожки, освещение и средства связи), состав зданий и сооружений дорожной и автотранспортной службы с целью снижения единовременных затрат должны приниматься с учетом этапности их строительства и роста интенсивности движения;
- *Пункт 1.13* - При проектировании автомобильных дорог необходимо предусматривать мероприятия по охране окружающей природной среды, обеспечивающие минимальное нарушение сложившихся экологических, геологических, гидрологических и других естественных условий. При разработке мероприятий необходимо учитывать ценные сельскохозяйственные угодья, кладбища, мечети, и другие религиозные здания, и сооружения, а также зоны отдыха, заповедные зоны, места расположения лечебно-профилактических учреждений и санаториев;
- *Пункт 2.8* - Вне населенных пунктов средняя яркость покрытия участков автомобильных дорог, в том числе больших и средних мостов, должна быть 0,8 кд/м2 на дорогах I категории, 0,6 кд/м2 на дорогах II категории, а на соединительных ответвлениях в пределах транспортных развязок - 0,4 кд/м2;
- *Глава III* - допускается подготовка национальных ОВОС для дорог категории I и II. В этой главе также рассматривается ряд процедур (сброс воды, уровень шума, восстановление верхнего слоя почвы после завершения строительства), которые следует учитывать при реализации дорожных проектов;
- *Пункт 5.21* – Вертикальное расстояние от проводов воздушных телефонных и телеграфных линий до проезжей части в местах пересечений автомобильных дорог должно быть не менее 5,5 м (в теплое время года). Возвышение проводов при пересечении с линиями электропередачи должно быть, м, не менее:
    - 6,0 м – при напряжении до 1 кВ;
    - 7,0 м - при напряжении до 110 кВ;
    - 7,5 м - при напряжении до 150 кВ;
    - 8,0 м - при напряжении до 220 кВ;
    - 8,5 м - при напряжении до 330 кВ;
    - 9,0 м - при напряжении до 500 кВ;
    - 16,0 м - при напряжении до 750 кВ.

Государственными стандартами, санитарными правилами и нормами являются:

- СанПиН № 0350-17 «Санитарные нормы и правила по охране атмосферного воздуха населенных мест Республики Узбекистан»;
- СанПиН № 0267-09 «По обеспечению допустимого шума в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки»;
- СанПиН № 0293-11 «Гигиенические нормативы перечень предельно-допустимых концентраций (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест на территории Республики Узбекистан»;
- СанПиН N 0318-15 "Гигиенические противоэпидемические требования к охране воды водоемов на территории Республики Узбекистан;

- СанПиН № 0255-08 «гигиенической оценки степени загрязнения водных объектов по опасности для здоровья населения в условиях Узбекистана»;
- СанПиН № 0300-11 «Санитарные правила и нормы организации сбора, инвентаризации, классификации, обезвреживания, хранения и утилизации промышленных отходов в условиях Узбекистана»;
- O 'zDSt 950:2011 "Питьевая вода. Гигиенические требования к качеству воды централизованных систем питьевого водоснабжения"(заменяет O 'zDSt 950:2000);
- O 'zRH 84.3.6, «Инструкция по нормированию сбросов загрязняющих веществ в водные объекты и на рельеф местности с учетом технически достижимых показателей очистки сточных вод», 2004 г.

3.8. Разрешения и Лицензии

Разрешения и лицензии, необходимые для Проекта, на основании требований местного законодательства, перечислены в Таблица 16 ниже.

Таблица 16: Необходимые разрешения и лицензии

Разрешение / Необходимая деятельность	Название разрешения	Орган выдачи разрешения	Применимый закон	Сторона, ответственная за получение Лицензии
Подготовка к строительству				
Строительные работы	Разрешение на строительство	Хокимияты районов, где реализуется Проект	▪ Постановление Олий Мажлиса Республики Узбекистан "О перечне видов деятельности, на осуществление которых требуются лицензии" № 222-II от 12.05.2001 г.; ▪ Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 54 от 25.02.2013. Приложение 1 "Положение о порядке предоставления земельных участков в населенных пунктах для осуществления градостроительной деятельности, проектирования и регистрации объектов строительства, а также приемки в эксплуатацию объектов"	Государственный комитет по автомобильным дорогам
Строительные работы	Положительное заключение ГЭЭ для национального отчета об ОВОС (Этап I и/или Этап II)	Госкомэкологии	▪ Закон «Об охране природы» (1992) ▪ Закон Республики Узбекистан “Об экологической экспертизе” (2000); и ▪ Положение "О государственной экологической экспертизе"	Государственный комитет по автомобильным дорогам

Разрешение / Необходимая деятельность	Название разрешения	Орган выдачи разрешения	Применимый закон	Сторона, ответственная за получение Лицензии
			(ГЭЭ), утвержденное Постановлением Кабинета Министров № 541 "О дальнейшем совершенствовании механизма оценки воздействия на окружающую среду" (2020)	
Строительные работы	Получение соглашения об изъятии земли (если требуется для Проекта) от местных властей	Хокимияты районов, где реализуется Проект	▪ Закон № 781 "О процедурах изъятия земельных участков для общественных нужд с компенсацией" от 29.06.2022	Государственный комитет по автомобильным дорогам
Строительные работы	Разрешение на удаление объектов культурного наследия	Агентство по культурному наследию при Министерстве туризма и культурного наследия/Национальный археологический центр	▪ Закон об охране и использовании объектов культурного наследия (2001)	Государственный комитет по автомобильным дорогам
Вырубка деревьев	Разрешение на вырубку деревьев	Минэкология	▪ Указ Президента Республики Узбекистан PD-46 ▪ Постановление Кабинета Министров № 86	Государственный комитет по автомобильным дорогам / Подрядчик
Предстроительный этап				
Строительные работы	Положительное заключение ГЭЭ для отчета национальной ОВОС (Этап III) - ЗЭП)	Минэкология	▪ Закон "Об охране природы" (1992); ▪ Закон Республики Узбекистан "Об экологической экспертизе" (2000); и ▪ Положение "О государственной экологической экспертизе", утвержденное Постановлением Кабинета Министров № 541 "О дальнейшем совершенствовании механизма оценки воздействия на окружающую среду" (2020).	Государственный комитет по автомобильным дорогам Подрядчик
Строительные работы	Визуальное инженерно-	O'zGASHKLITI	▪ Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан №	Государственный комитет по

Разрешение / Необходимая деятельность	Название разрешения	Орган выдачи разрешения	Применимый закон	Сторона, ответственная за получение Лицензии
	геологическое заключение		222 "О совершенствовании системы разрешительных процедур и государственного надзора в сфере градостроительной деятельности" ▪ Градостроительный кодекс Республики Узбекистан	автомобильным дорогам
Сброс отходов	Паспорт отходов		Oz RH 84.3.18: 2005. Нормативный документ по отходам производства и потребления.	Государственный комитет по автомобильным дорогам
Транспортировка и хранение опасных материалов	Разрешение на использование опасных материалов	"Кишлоккиме" (Сельскохозяйственная химия)	Приказ № 2438 от 20 марта 2013 г.	Государственный комитет по автомобильным дорогам
Строительные работы	Разрешенияна санитарно-защитную зону	▪ Соответствующие областные хокимияты и областной отдел Минэкология Служба санитарно-эпидемиологического благополучия и общественного здоровья Республики Узбекистан	▪ ШНК 2.05.02 – 07 "Автомобильные дороги" ▪ СанПиН 0339-16 "Санитарные правила и нормы планировки и застройки населенных мест Узбекистана"	Государственный комитет по автомобильным дорогам
Забор подземных вод	Лицензия на добычу полезных ископаемых	Государственный комитет по геологии и минеральным ресурсам	▪ ПКМ № 443 от 12.06.2018 г. Положение о порядке выдачи лицензий на право пользования участками недр, содержащими неметаллические полезные ископаемые	Подрядчик
Строительство или модернизация подъездных дорог	Утверждение мероприятий по строительству или модернизации	Государственная инспекция по контролю качества дорог и строительных работ при Кабинете Министров Республики Узбекистан	▪ Закон Республики Узбекистан "Об автомобильных дорогах"	Подрядчик

Разрешение / Необходимая деятельность	Название разрешения	Орган выдачи разрешения	Применимый закон	Сторона, ответственная за получение Лицензии
Транспортировка негабаритных и тяжелых грузов	Разрешение на транспортировку	Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам	▪ ПКМ РУз № 11 от 11 января 1995 года "О порядке въезда, пребывания, транзита и выезда иностранных автоперевозчиков из территории Республики Узбекистан"	Подрядчик
Утилизация грунта	Разрешение на утилизацию грунта	Госкомэкология Управление по обращению с отходами	▪ Закон "О недрах", от 8 мая 2012 года	Подрядчик

3.9. Международные Конвенции И Соглашения

Будучи членом Международной организации труда (МОТ) с 1992 года, Узбекистан ратифицировал конвенций МОТ[5], включая восемь основополагающих конвенций (выделены жирным шрифтом), как указано в Таблица 17.

Таблица 17: Трудовые конвенции, ратифицированные Узбекистаном

Конвенция	Дата ратификации
Всеобщая декларация прав человека (1948)	1991
CCPR – Международный пакт о гражданских и политических правах (1966)	28 сентября 1995 г.
Конвенция о ликвидации всех форм нетерпимости и дискриминации на основе религии или убеждений (1981 год)	30 августа 1997 г.
Соглашение о партнерстве и сотрудничестве с ЕС (1996)	21 июня 1996 г.
C029 – Конвенция о принудительном труде (1930) (№ 29)	13 июля 1992 г.
P029 – Протокол 2014 года к Конвенции о принудительном труде от 1930 года	16 сентября 2019
C087 – Конвенция о свободе объединений и защите права объединяться в профсоюзы от 1948 года (№ 87)	12 декабря 2016
C098 – Конвенция о праве на организацию и ведение коллективных переговоров от 1949 года (№ 98)	13 июля 1992 г.
C100 – Конвенция о равном вознаграждении от 1951 года (№ 100)	13 июля 1992 г.
C105 – Конвенция об отмене принудительного труда от 1957 года (№ 105)	15 декабря 1997 г.
C111 – Конвенция о дискриминации в области труда и занятий от 1958 года (№ 111)	13 июля 1992 г.
C138 – Конвенция о минимальном возрасте от 1973 года (№ 138) Указанный минимальный возраст: 15 лет	06 марта 2009
C182 – Конвенция о наихудших формах детского труда от 1999 года (№ 182)	24 июня 2008
C081 – Конвенция об инспекции труда от 1947 года (№ 81)	19 ноября 2019

[5] Международная организация труда (МОТ): Ратификация для Узбекистана. Website: http://ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0::NO:11200:P11200_COUNTRY_ID:103101 (date viewed: 28.02.2018)

Конвенция	Дата ратификации
C122 – Конвенция о политике в области занятости от 1964 года (№ 122)	13 июля 1992 г.
C129 – Конвенция об инспекции труда от 1969 года (сельское хозяйство) (№ 129)	19 ноября 2019
C144 – Конвенция о трехсторонних консультациях от 1976 года (Международные трудовые нормы) (№ 144)	13 августа 2019 г.
C047 – Конвенция о сорокачасовой рабочей неделе от 1935 года (№ 47)	13 июля 1992 г.
C052 – Конвенция об оплачиваемых отпусках от 1936 года (№ 52)	13 июля 1992 г.
C103 – Конвенция об охране материнства (переработанная) от 1952 года (№ 103)	13 июля 1992 г.
C135 – Конвенция о представителях работников от 1971 года (№ 135)	15 декабря 1997 г.
C154 – Конвенция о коллективных переговорах от 1981 года (№ 154)	15 декабря 1997 г.
C167 – Конвенция о безопасности и гигиене труда в строительстве (№ 167)	1988
КЛДЖ – Конвенция о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин	19 июля 1995 г.
C187 – Рамочная программа содействия Конвенции об основах, содействующих безопасности и гигиене труда от 2006 года (№ 187)	14 сентября 2021 г.

Меры по внедрению требований этих конвенций в национальное законодательство были приняты в рамках национального плана действий, включая правовую и институциональную основу для предотвращения принудительного труда. Законодательство Республики Узбекистан (Конституция, Трудовой кодекс, Закон о занятости населения) запрещает использование детского и принудительного труда. Статья 7 Трудового кодекса запрещает принудительный труд, а именно принуждение к выполнению работы под угрозой какой-либо формы наказания (включая средства трудовой дисциплины).

Основные конвенции и соглашения (в дополнение к упомянутым выше конвенциям МОТ), подписанные и ратифицированные Узбекистаном, применимые к Проекту, перечислены в Таблица 18.

Таблица 18: Конвенции, применимые к Проекту, и ратифицированные Узбекистаном

Название конвенции	Дата ратификации
Конвенция о водно-болотных угодьях, имеющих международное значение, особенно в качестве местообитаний водоплавающих птиц (IEA ID № 2793)	08/02/2002
Конвенция об Охране Всемирного Культурного и Природного Наследия (IEA ID № 2812)	13/01/1993
Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (IEA ID №2814)	08/10/1997
Конвенция о сохранении мигрирующих видов диких животных (IEA ID № 2896)	01/09/1998
Конвенция по защите озонового слоя (IEA ID № 2982)	16/08/1993
Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой (IEA ID № 3021)	18/08/1993
Конвенция о контроле за трансграничными перевозками опасных отходов и их удалением (IEA ID № 3042)	07/05/1996
Соглашение о сотрудничестве в области экологии и охраны окружающей среды (IEA ID № 2489)	08/02/1992

Название конвенции	Дата ратификации
Соглашение о сотрудничестве в области совместного управления водными ресурсами и сохранения межгосударственных источников (IEA ID № 3113)	18/02/1992
Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер (IEA ID № 3116)	03/12/2007
Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (IEA ID № 3126)	21/03/1994
Конвенция о биологическом разнообразии (IEA ID № 3128)	17/10/1995
Устав Межгосударственной комиссии по водной координации Центральной Азии (IEA ID № 4765)	05/12/1992
Соглашение о совместных действиях по решению кризиса Аральского моря и зоны вокруг него, улучшению окружающей среды и обеспечению социально-экономического развития региона Аральского моря (IEA ID# 3155)	26/03/1993
Конвенция по борьбе с опустыниванием в странах, испытывающих серьезную засуху и/или опустынивание, особенно в Африке (IEA ID# 3188)	26/12/1996
Соглашение о сохранении афро-евразийских мигрирующих водоплавающих птиц (IEA ID# 3216)	01/04/2004
Соглашение между Правительством Казахстана, Правительством Кыргызстана и Правительством Узбекистана по управлению водными ресурсами в Центральной Азии (IEA ID# 8452)	05/04/1996
Соглашение об использовании водных и энергетических ресурсов бассейна реки Сырдарья (IEA ID# 3279)	07/05/1999
Конвенция о водно-болотных угодьях, имеющих международное значение, главным образом в качестве местообитаний водоплавающих птиц (IEA ID# 2793)	08/02/2002
Конвенция об Охране Всемирного Культурного и Природного Наследия (IEA ID № 2812)	13/01/1993
Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (IEA ID №2814)	08/10/1997
Конвенция о сохранении мигрирующих видов диких животных (IEA ID № 2896)	01/09/1998
Конвенция по защите озонового слоя (IEA ID № 2982)	16/08/1993
Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой (IEA ID № 3021)	18/08/1993
Конвенция о контроле за трансграничными перевозками опасных отходов и их удалением (IEA ID № 3042)	07/05/1996
Соглашение о сотрудничестве в области экологии и охраны окружающей среды (IEA ID № 2489)	08/02/1992
Соглашение о сотрудничестве в области совместного управления водными ресурсами и сохранения межгосударственных источников (IEA ID № 3113)	18/02/1992
Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер (IEA ID № 3116)	03/12/2007
Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (IEA ID# 3126)	21/03/1994
Конвенция о биологическом разнообразии (IEA ID № 3128)	17/10/1995
Устав Межгосударственной комиссии по водной координации Центральной Азии (IEA ID № 4765)	05/12/1992
Соглашение о совместных действиях по решению кризиса Аральского моря и зоны вокруг него, улучшению окружающей среды и обеспечению социально-экономического развития региона Аральского моря (IEA ID# 3155)	26/03/1993

Название конвенции	Дата ратификации
Конвенция по борьбе с опустыниванием в странах, испытывающих серьезную засуху и/или опустынивание, особенно в Африке (IEA ID# 3188)	26/12/1996
Соглашение о сохранении афро-евразийских мигрирующих водоплавающих птиц (IEA ID# 3216)	01/04/2004
Соглашение между Правительством Казахстана, Правительством Кыргызстана и Правительством Узбекистана по управлению водными ресурсами в Центральной Азии (IEA ID# 8452)	05/04/1996
Соглашение об использовании водных и энергетических ресурсов бассейна реки Сырдарья (IEA ID# 3279)	07/05/1999
Соглашение о сохранении афро-евразийских мигрирующих водоплавающих птиц (IEA ID# 3216)	01/04/2004
Соглашение между Правительством Казахстана, Правительством Кыргызстана и Правительством Узбекистана по управлению водными ресурсами в Центральной Азии (IEA ID# 8452)	05/04/1996
Соглашение об использовании водных и энергетических ресурсов бассейна реки Сырдарья (IEA ID# 3279)	07/05/1999

3.10. Требования Кредитора

3.10.1. Политика ВБ

Раздел ниже обсуждает актуальность Социально-экологических принципов Всемирного банка, 2018 г, каждый из десяти стандартов (СЭС 1-10) и связанных директив; их требования представлены в Таблице 19. Кроме того, обсуждаются актуальность и требования, касающиеся других руководящих заметок Всемирного банка.

Таблица 19: Политика Всемирного банка в отношении СЭП на 2018 год и ОСЗТ Групп Всемирного банка за 2007 год

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
СЭС 1: Оценка и управление социально-экологическими рисками и воздействиями;	Выявлять, оценивать, оценивать и управлять экологическими и социальными рисками и воздействиями в соответствии с СЭП. Принять дифференцированные меры, чтобы неблагоприятные воздействия не падали непропорционально на обездоленных или уязвимых слоев населения, а также чтобы они не становились в невыгодном положении при совместном использовании выгод и возможностей развития.	Типы Э&С рисков и воздействий, которые следует учитывать при проведении экологической и социальной оценки. Использование и укрепление экологической и социальной базы Заемщика для оценки, разработки и реализации проектов, финансируемых Всемирным банком, где это уместно.	СЭС 1 активирована. Поскольку предлагаемый проект, вероятно, будет иметь негативные экологические и социальные последствия. Настоящая ОЭСВ была проведена в соответствии с СЭС 1. (I) Компоненты проекта будут тщательно проверены, чтобы убедиться, что они подпадают под действие СЭС и государственных законов и нормативных актов и соответствуют им. (II) На основе опросов и консультаций с основными заинтересованными сторонами, включая сообщества и агентство-исполнитель, были определены риски и воздействия в области охраны окружающей среды и социального развития (ПУОСС). (II) На основе результатов скрининга будет подготовлен План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС).
СЭС2: Персонал и условия труда	Обеспечивать безопасность и гигиену труда. Содействовать справедливому обращению, недопущению дискриминации и обеспечению равных возможностей для работников проекта. Защищать работников проекта, уделяя особое внимание уязвимым работникам. Предотвращать использование всех форм принудительного труда и детского труда. Поддерживайте принципы свободы ассоциации и ведения коллективных переговоров с	Требования к Заемщику по подготовке и внедрению процедур управления трудовыми ресурсами. Положения об обращении с работниками прямых производств, работающими по контракту, общественными работниками и работниками основного снабжения, а также государственными гражданскими служащими. Требования к условиям труда, недискриминации и равным возможностям, а также к организациям работников. Положения о детском и	СЭС 2 активирована. В рамках этого проекта будут наняты работники по прямому найму, по контракту и в качестве основного поставщика, которые могут подвергаться таким рискам, как неадекватное жилье, невыплата заработной платы, невыплата пособий, дискриминация при приеме на работу, детский труд, принудительный труд, торговля людьми, проблемы охраны здоровья и техники безопасности, включая несчастные случаи на производстве и производственную сопутствующие заболевания, инфекционные заболевания, включая инфекции, передающиеся половым путем (ИППП),

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
	работниками проекта в соответствии с национальным законодательством. Предоставьте работникам проекта доступные средства для решения проблем на рабочем месте.	принудительном труде. Требования по охране труда и технике безопасности в соответствии с Руководящими принципами Группы Всемирного банка в области охраны окружающей среды, здоровья и техники безопасности (ОСЗТ).	жалобы, связанные с работниками, и гендерное неравенство. Работники, работающие по контракту, более подвержены таким рискам. Будет подготовлена процедура управления трудом для регулирования условий труда и управления отношениями с работниками, включая конкретное управление ресурсами работников, условия трудового договора, недискриминацию и равные возможности, предотвращение гендерно-обусловленного насилия, защиту персонала, запрет на детский/принудительный труд и обеспечение охраны здоровья и безопасности.
СЭС3: Эффективное использование ресурсов и предотвращение загрязнения окружающей среды	Содействовать устойчивому использованию ресурсов, включая энергию, воду и сырье. Избегать или сводить к минимуму негативное воздействие на здоровье человека и окружающую среду, вызванное загрязнением в результате деятельности по проекту. Избегать или сводить к минимуму связанные с проектом выбросы короткоживущих и долгоживущих загрязнителей климата. Избегайте или сведите к минимуму образование опасных и неопасных отходов. Минимизация рисков и воздействий, связанных с использованием пестицидов, и управление ими. Требуются технически и финансово осуществимые меры по повышению эффективности потребления энергии, воды и сырья, а также вводятся особые	Требует оценки валовых выбросов парниковых газов в результате реализации проекта (за исключением незначительных), если это возможно с технической и финансовой точек зрения. Требования к обращению с отходами, химическими веществами и опасными материалами, а также содержит положения по борьбе с загрязнением окружающей среды в прошлом. СЭС-3 ссылается на национальное законодательство и передовую международную отраслевую практику, в первую очередь на ОСЗТ Групп Всемирного банка	СЭС 3 активирована. СЭС3 охватывает общие риски и воздействия, такие как эстетика ландшафта, загрязнение воздуха и шума, потенциальные опасности и утилизация твердых отходов, а также загрязнение водных источников. Воздействие и риски проекта будут иметь большое значение для чувствительных рецепторов из-за удаления навоза; устойчивости склонов и эрозии; засорения или заполнения ирригационных каналов; выбросов от строительных машин, оборудования и установок; пыли от земляных работ, вырубки холмов, складирования отходов, транспортировки материалов, шумового загрязнения и населенных пунктов вдоль дороги; повреждение конструкции вибрацией от перемещения машин и оборудования (сооружение на насыпи); обращение с опасными и неопасными отходами, карьер и земельные участки. Все эти воздействия становятся более заметными на этапе строительства, и с ними можно справиться с помощью специальных мер, описанных в главе «Смягчение последствий», в соответствии с

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
	требования к эффективности использования воды в тех случаях, когда проект имеет высокий спрос на воду.		национальными стандартами качества воздуха, шума и воды, а также с помощью передовой практики, применимой к проектам дорожного строительства.
СЭС 4: Обеспечение безопасности и здоровья населения	Предвидеть или избегать неблагоприятного воздействия обычных и нестандартных обстоятельств на здоровье и безопасность населения, затронутого проектом, в течение жизненного цикла проекта. Содействовать учету вопросов качества, безопасности и изменения климата при проектировании и строительстве инфраструктуры, включая плотины. Предотвращать или сводить к минимуму воздействие на сообщество связанных с проектом рисков, связанных с дорожным движением и безопасностью дорожного движения, заболеваний и опасных материалов. Принимать эффективные меры для реагирования на чрезвычайные ситуации. Обеспечьте, чтобы защита персонала и имущества осуществлялась таким образом, чтобы избежать или свести к минимуму риски для сообществ, затронутых проектом.	Требования к инфраструктуре, учитывающие безопасность и изменение климата, и применение концепции всеобщего доступа, где это возможно с технической и финансовой точек зрения. Требования к дорожному движению и безопасности дорожного движения, включая оценку и мониторинг безопасности дорожного движения. Рассматриваются риски, связанные с воздействием на предоставление и регулирование экосистемных услуг. Меры по предотвращению или минимизации риска инфекционных и неинфекционных заболеваний, связанных с водой. Требования к оценке рисков, связанных с персоналом службы безопасности, а также к анализу незаконных действий и злоупотреблений и сообщению о них соответствующим органам.	СЭС 4 активирована. Транспортировка строительных материалов создаст неудобства для населения. Такие мероприятия по проекту, как вырубка холмов, дорожные работы, использование вибрационного оборудования, могут привести к оползням/массовым потерям и загрязнению окружающей среды пылью. Скопление строительных материалов, мусора, образующегося во время строительства, приведет к нарушению ландшафта и возделываемых земель, а также к загрязнению водоемов. Строительные работы и передвижение строительной техники, складирование строительных материалов вблизи существующей автомагистрали могут повлиять на существующее дорожное движение. Присутствие внешней рабочей силы может оказать негативное воздействие на окружающую среду и местные сообщества, и этим следует управлять для предотвращения конфликтных ситуаций, включая гендерное насилие.
СЭС 5: Отчуждение земель, ограничение землепользования и вынужденное переселение	Избегайте или сведите к минимуму принудительное переселение, изучив альтернативные варианты оформления проекта. Избегайте принудительного выселения. Смягчение неизбежных негативных последствий приобретения	Применяется к постоянному или временному физическому и экономическому перемещению в результате различных видов приобретения земли и ограничений на доступ. Не применяется к	СЭС 5 активирована. Земля потребуется для работ по расширению, модернизации определенных коридоров и, возможно, для работ по реабилитации коридоров, улучшения кривизны/геометрической формы, слепых зон и т. д.

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
	земли или ограничений на землепользование путем предоставления компенсации по восстановительной стоимости и оказания помощи перемещенным лицам в их усилиях по улучшению или, по крайней мере, восстановлению средств к существованию и уровня жизни до уровня, существовавшего до перемещения, или до уровня, существовавшего до начала реализации проекта, в зависимости от того, что выше. Улучшить условия жизни бедных или уязвимых лиц, которые являются физически перемещенными лицами, путем предоставления надлежащего жилья, доступа к услугам и сооружениям, а также гарантий владения жильем. Задумывать и осуществлять мероприятия по переселению как программы устойчивого развития.	добровольным рыночным сделкам, за исключением случаев, когда они затрагивают третьи стороны. Содержит критерии для “добровольного” пожертвования земли, продажи общинной земли и получения дохода от незаконной аренды. Запрещает принудительное выселение (выселение против воли пострадавших людей, без правовой и иной защиты, включая все применимые процедуры и принципы, изложенные в СЭС5). Требует, чтобы приобретение земли и имущества происходило только после выплаты компенсации и переселения. Требует участия сообщества и проведения консультаций, раскрытия информации и создания механизма рассмотрения жалоб.	Следовательно, необходимо оценить воздействие на землю, частные и общественные активы, включая здания, деревья и посевы на существующей и предполагаемой полосе проезда. Требуется физическое и экономическое перемещение. Будет подготовлен полный План действий по переселению (ПДП). Деятельность в рамках проекта может привести к приобретению земли, перемещению и ограничению доступа к источникам средств к существованию, а также к нарушению права на проезд. Проект предполагает экономическое перемещение из-за выбора местоположения проекта. Учитывая такие последствия, активирована СЭС 5.
СЭС 6: Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами	Защищать и сохранять биоразнообразие и среду обитания. Применять иерархию смягчения последствий и осторожный подход при разработке и реализации проектов, которые могут оказать воздействие на биоразнообразие. Содействовать устойчивому управлению живыми природными ресурсами.	Требования к проектам, затрагивающим охраняемые законом территории, которые определены для охраны или признаны на региональном/международном уровнях как имеющие высокую ценность для биоразнообразия. Требования к устойчивому управлению живыми природными ресурсами, включая первичное производство и сбор урожая, с проведением различия между мелкомасштабной и	СЭС 6 активирована. Этот СЭС играет второстепенную роль в ходе данной оценки, поскольку воздействие на биоразнообразие и среду обитания маловероятно. Работы по расчистке территории для дорожного строительства будут включать удаление придорожной растительности и вырубку деревьев. Среда обитания в полосе отвода и прилегающих к проектной дороге участках уже фрагментирована, и антропогенное давление на территорию очень велико. Проверка критических местообитаний, проведенная в рамках ОЭСВ,

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
		коммерческой деятельностью. Требования, касающиеся основных поставщиков, когда проект закупает сырьевые товары, включая продовольствие, древесину и волокно.	показала, что в пределах показала, что в полосе отвода критически важных местообитаний нет. Проектная деятельность не проходит через какие-либо охраняемые территории или экологически уязвимые районы. В непосредственной близости от объектов проекта нет известных популяций видов, находящихся под угрозой исчезновения. Воздействие на экологию и дикую природу в результате деятельности по проекту не будет значительным. Нарушения среды обитания животных и перекрытия миграционных коридоров не ожидается. Деревья на обочинах дорог, которые необходимо вырубить в связи с деятельностью по проекту, будут заменены в соответствии с мерами, предусмотренными ПУОСС. Это будет предусмотрено отдельным контрактом на озеленение. Данное соглашение будет применяться соответствующим образом. Однако в ходе детальной оценки консультант должен проанализировать потенциальные выявленные риски в соответствии с СЭС 6 и включить дополнительные меры по их снижению в ПУОСС.
СЭС 7: Коренные народы	Обеспечить, чтобы процесс разработки способствовал полному уважению прав человека, достоинства, устремлений, самобытности, культуры и основанных на природных ресурсах источников средств к существованию затрагиваемых сторон. Продвигать преимущества и возможности устойчивого развития доступным, учитывающим культурные особенности и инклюзивным образом. Улучшите дизайн проекта и обеспечьте поддержку	Применяется в случае присутствия коренных народов или их коллективной привязанности к земле, независимо от того, оказывают ли они положительное или отрицательное воздействие и независимо от экономической, политической или социальной уязвимости. Возможность использовать различную терминологию для групп, соответствующих критериям, изложенным в Стандарте.	СЭС 7 активирована. Этот СЭС определит меры по минимизации нарушения средств к существованию в результате разработки проекта. В настоящее время ни одного представителя коренного населения не обнаружено.

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
	на местном уровне путем установления и поддержания постоянных отношений, основанных на конструктивных консультациях с затрагиваемыми сторонами. Получите свободное, предварительное и осознанное согласие (СПОС) затрагиваемых сторон в трех случаях. Признавать, уважать и сохранять культуру, знания и обычаи коренных народов и предоставлять им возможность адаптироваться к изменяющимся условиям приемлемым для них образом и в сроки.	Использование национальных процедур проверки при условии, что они соответствуют критериям и требованиям Всемирного банка. Охват лесных жителей, охотников-собирателей, скотоводов и других кочевых групп. Требования к проведению содержательных консультаций с учетом интересов затронутых сторон и механизм рассмотрения жалоб. Требования к процессу получения свободного, предварительного и осознанного согласия предъявляются при трех обстоятельствах.	
СЭС 8: Культурное наследие	Защищать культурное наследие от негативного воздействия проектной деятельности и поддерживать его сохранение. Рассматривать культурное наследие как неотъемлемый аспект устойчивого развития. Содействовать проведению конструктивных консультаций с заинтересованными сторонами по вопросам культурного наследия. Содействовать справедливому распределению выгод от использования культурного наследия.	Требует установления процедуры случайных находок. Признание необходимости обеспечения постоянного доступа людей к объектам, имеющим культурное значение, а также необходимости соблюдения конфиденциальности при раскрытии информации об объектах культурного наследия, которая может нарушить или поставить под угрозу их сохранность или целостность. Требование справедливого распределения выгод от коммерческого использования культурных ресурсов. Предоставление археологических памятников и материалов, архитектурного наследия, природных объектов культурного	СЭС 8 активирована. Проектное вмешательство не окажет какого-либо воздействия на материальное и нематериальное наследие и не подвергнет его риску. На трассе, где проходит проектная дорога, нет никаких древних памятников и материальных религиозных, культурных, исторических и археологических объектов. Аналогично, культурное наследие, такое как религиозные и культурные обычаи, языки, религии, ценности и нормы сообщества коренных народов, не будет затронуто. Однако в непосредственной близости от дороги расположен один исторический памятник, называемый местными жителями “мост Александра Македонского”, хотя его историческая связь не доказана. Предлагаемый проект расширения дорог и объездных путей уже учитывает близость таких объектов и, как ожидается, не окажет на них непосредственного воздействия.

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
		значения и движимого культурного наследия.	Процедуры поиска возможных объектов будут включены в ПУОСС, а положения о поиске возможных объектов также будут включены в контракты на выполнение работ, требующие от подрядчиков прекратить строительство
СЭС 9: Финансовые посредники	Определяет, как финансовые посредники (ФП) будут оценивать экологические и социальные риски и воздействия, связанные с финансируемыми ими подпроектами, и управлять ими. Продвигать надлежащие методы экологического и социального управления в рамках подпроектов, финансируемых ФП. Содействовать хорошему экологическому и рациональному управлению человеческими ресурсами внутри ФП.	Финансовые посредники (ФП) должны иметь Систему экологического и социального управления (СЭСУ) – систему для выявления, оценки, управления и мониторинга экологических и социальных рисков и воздействий подпроектов ФП на постоянной основе. ФП разработать систему категоризации для всех подпроектов, предусмотрев специальные положения для подпроектов, отнесенных к категории высокого или существенного риска. Заемщики ФП должны взаимодействовать с заинтересованными сторонами таким образом, чтобы это соответствовало рискам и воздействиям подпроектов ФП.	СЭС 9 не активирована. Не имеет отношения к делу, поскольку не задействован финансовый посредник.
СЭС10: Взаимодействие с заинтересованными сторонами и раскрытие информации	Внедрите системный подход к взаимодействию с заинтересованными сторонами, который поможет заемщикам выявлять заинтересованные стороны и поддерживать с ними конструктивные отношения. Оцените заинтересованность и поддержку проекта со стороны заинтересованных	Требуется взаимодействие с заинтересованными сторонами на протяжении всего жизненного цикла проекта, а также подготовка и реализация Плана взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС). Требуется раннее выявление заинтересованных сторон, как сторон, затрагиваемых проектом, так и других	СЭС 10 активирована. Актуально, поскольку в ходе проектного цикла в проект будут вовлечены самые разные заинтересованные стороны, включая Департамент полиции, которые связаны с деятельностью в рамках других компонентов проекта, таких как безопасность дорожного движения. Проект обеспечит:

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
	сторон и обеспечьте учет мнений заинтересованных сторон при разработке проекта. Продвигать и предоставлять средства для эффективного и всестороннего взаимодействия со сторонами, затрагиваемыми проектом, на протяжении всего жизненного цикла проекта. Обеспечить своевременное, понятное, доступное и надлежащим образом предоставляемую заинтересованным сторонам информацию о проекте.	заинтересованных сторон, и разъяснение того, насколько эффективно осуществляется взаимодействие. Взаимодействие с заинтересованными сторонами должно осуществляться таким образом, чтобы оно соответствовало характеру, масштабам, рискам и воздействиям проекта и соответствовало интересам заинтересованных сторон. Указывается, что требуется для раскрытия информации и проведения конструктивных консультаций.	• Во время подготовки ПВЗС были проведены консультации с заинтересованными сторонами. • Был подготовлен План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС) на уровне проекта, который будет использоваться в ходе реализации проекта. В ходе консультаций с заинтересованными сторонами были подняты следующие ключевые вопросы: компенсация за затронутую землю, затронутые частные и государственные структуры; строительство общественных сооружений; снижение рисков оползней при строительстве дороги; установление мер безопасности дорожного движения; создание МРЖ районного уровня, обеспечивающее занятость местного населения (в том числе женщин).
Экологическая и социальная политика Всемирного банка в области финансирования инвестиционных проектов	В нем излагаются обязательные требования Банка в отношении проектов, которые он поддерживает посредством финансирования инвестиционных проектов.	Типы рисков и воздействий, которые следует учитывать при проведении экологической и социальной оценки. Использование и укрепление экологической и социальной базы Заемщика для оценки, разработки и реализации проектов, финансируемых Всемирным банком, где это уместно.	
Экологическая и социальная директива по финансированию инвестиционных проектов	Настоящая Директива применяется к Банку и устанавливает обязательные требования по реализации экологической и социальной политики финансирования инвестиционных проектов (ФИП).	В нем изложены следующие обязанности Банка по управлению рисками и воздействиями ЭС, описанные ниже: а) проведение собственной комплексной проверки рисков и воздействий ЭС, связанных с Проектом; б) оказание поддержки	

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
		Заемщику в проведении содержательных консультаций с заинтересованными сторонами, в частности с затронутыми сообществами, и в предоставлении проектной документации. механизмы рассмотрения жалоб; в) оказывать содействие Заемщику в определении соответствующих методов и инструментов для оценки потенциальных рисков и воздействий Проекта на окружающую среду и управления ими; d) согласовать с Заемщиком условия, на которых Банк готов оказать поддержку Проекту, как указано в ПУОСС; и е) осуществлять мониторинг эффективности ЭС Проекта в соответствии с ПУОСС и СЭС.	
Памятка о передовой практике в области безопасности дорожного движения	Безопасность дорожного движения - выявление, оценка и мониторинг потенциальных рисков для дорожного движения и безопасности дорожного движения для работников, затронутых сообществ и участников дорожного движения на протяжении всего жизненного цикла проекта и, при необходимости, разработка мер и планов по их устранению. Заемщик включит в проект технически и финансово осуществимые меры по обеспечению безопасности дорожного движения, чтобы предотвратить и снизить потенциальные риски для	Требования к дорожному движению и безопасности дорожного движения, включая оценку и мониторинг безопасности дорожного движения.	

СЭС Всемирного банка, стандарты, директивы	Цели	Требования	Причина активизации
	безопасности дорожного движения для участников дорожного движения и пострадавших сообществ”.		
Общие рекомендации по ОСЗТ, апрель 2007 г., IFC.	Общее руководство по ОСЗТ содержит информацию по сквозным вопросам охраны окружающей среды, здоровья и безопасности, потенциально применимым ко всем секторам промышленности.	Требования по вопросам окружающей среды, здоровья и безопасности при строительстве проектной дороги.	
Руководство по ОСЗТ для добычи строительных материалов, апрель 2007 г., IFC.	Рекомендации по ОСЗТ содержат уровни производительности и меры, которые учитываются при добыче строительных материалов, таких как заполнители, известняк, сланцы, песок, гравий, глина, гипс, полевой шпат, кварцевые пески и кварцит	Требования к управлению ресурсами при добыче строительных материалов, таких как заполнители, известняк, сланцы, песок, гравий, глина, гипс, полевой шпат, кварцевые пески и кварцит	

Банк классифицирует все проекты по одной из четырёх категорий: *«Высокий риск», «Существенный риск», «Умеренный риск»* или *«Низкий риск».* При определении соответствующей классификации риска Банк учитывает такие факторы, как тип, местоположение, чувствительность и масштаб проекта; характер и величина потенциальных экологических и социальных рисков и воздействий; а также способность и готовность Заёмщика (включая любую другую организацию, ответственную за реализацию проекта) управлять экологическими и социальными рисками и воздействиями в соответствии с СЭС.

Банк проводит экологическую экспертизу каждого предлагаемого проекта, чтобы определить степень и тип требуемой экологической оценки. Проекты классифицируются по четырем категориям риска/классификации, основанной на их типе, местоположении, чувствительности и масштабе:

- **Высокий риск**: Проект классифицируется как **Высокорисковый,** если он может повлечь за собой широкий спектр значительных неблагоприятных рисков и воздействий (заповедные зоны, объекты культурного наследия, традиционные общинные земли и т.д.) и затрагивает население или окружающую среду, а воздействие является долгосрочным, постоянным и/или необратимым, высоким по своим масштабам это значительное неблагоприятное совокупное воздействие и высокая вероятность серьезных неблагоприятных последствий для здоровья человека и/или окружающей среды.

- **Существенный риск:** Проект классифицируется как имеющий **Существенный Риск***,* если он может быть не таким сложным, как проекты с высоким уровнем риска, его ЭС масштабы и воздействие от больших до средних (временные, предсказуемые и/или обратимые и средние по величине), вероятность серьезных неблагоприятных последствий для здоровья человека от средней до низкой и/или окружающей среды, и существуют известные и надежные механизмы, позволяющие предотвращать или сводить к минимуму такие инциденты.

- **Умеренный**: Проект классифицируется как проект с **Умеренным Риском**, если риски и воздействие на население и/или окружающую среду вряд ли будут значительными, расположен вдали от экологически или социально уязвимых районов, воздействие предсказуемо и обратимо, продолжительность краткосрочна и невелика по величине; низкая вероятность серьезных неблагоприятных последствий для окружающей среды. здоровье человека и/или окружающую среду и может легко смягчаться.

- **Низкий**: Проект классифицируется как **Малорисковый**, если его потенциальные неблагоприятные риски для населения и/или окружающей среды и воздействие на них, вероятно, будут минимальными или пренебрежимо малозначительными. Такие проекты, в которых мало или вообще нет неблагоприятных рисков, воздействий и проблем, не требуют дополнительной оценки ЭС после первоначального отбора.

3.10.2. Применимые требования ЕС и Другие Требования

Список основных экологических стандартов ЕС, относящихся к проекту, включает, помимо прочего, следующие директивы / регуляции:

- Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2002/49/ЕС от 25 июня 2002г. об оценке и регулировании шума окружающей среды,

- Директива Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 2000/14/ЕС от 8 мая 2000г. о сближении законодательства государств - членов Европейского Союза, касающегося шума, производимого в окружающей среде оборудованием, предназначенным для использования вне помещений,
- Директива Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 2008/98/ЕС от 19 ноября 2008г. об отходах и отмене ряда Директив,
- Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2010/75/ЕС от 24 ноября 2010г. о промышленных выбросах (о комплексном предотвращении загрязнения и контроле над ним).

Также могут применяться перечисленные ниже международные конвенции и протоколы, касающиеся экологических и социальных аспектов, перенесенные в национальное законодательство:

- Конвенция о биологическом разнообразии и Картахенский протокол по биобезопасности,
- Орхусская конвенция о доступе к информации, участии общественности в принятии решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды.

Проект должен включать все разумные меры для предотвращения, минимизации или смягчения любых неблагоприятных изменений в ЭиС условиях и воздействий на здоровье и безопасность населения, особенно в отношении любых несоразмерных воздействий на группы людей, обусловленных их полом, возрастом, этнической принадлежностью, инвалидностью, социально-экономический статусом и / или другими персональными характеристиками.

Проект также должен ссылаться на соответствующую передовые международные отраслевые практики (ПМОП), включая, но не ограничиваясь:

- Добровольные принципы безопасности и прав человека (за 2000 год); (http://www.voluntaryprinciples.org/);
- Руководящие принципы Организации Объединенных Наций в области прав человека "Защита, уважение и средства правовой защиты" (2011); (https://www.business-humanrights.org/en/un-secretarygenerals-special-representative-on-business-human-rights/un-protect-respect-andremedy-framework-and-guiding-principles);
- Кодекс поведения сотрудников правоохранительных органов Организации Объединенных Наций; и (https://www.un.org/ruleoflaw/blog/document/code-of-conduct-for-law-enforcementofficials/);
- Основные принципы Организации Объединенных Наций в отношении применения силы и огнестрельного оружия в соответствии с законом;
- Использование сил безопасности: Оценка и управление рискам и воздействиями (февраль 2017 г.);
- Проживание работников: Процессы и стандарты (Руководящая записка МФК и ЕБРР, 2009 год), и
- Взаимодействие с заинтересованными сторонами: Руководство по добросовестной практике для компаний, ведущих бизнес на развивающихся рынках, 2007 год.
- Руководящие принципы Группы Всемирного банка по Охране окружающей среды, здоровья и техники безопасности. Общие руководящие принципы по ООС, ОЗ и ТБ.

Согласно Директиве об ОВОС, проведение ОВОС является обязательным для всех проектов, которые рассматриваются как имеющие значительное воздействие на

окружающую среду и перечислены в Приложении I к Директиве об ОВОС. Сюда входит " *7 c. Строительство новой дороги с четырьмя или более полосами движения или перестройка и/или расширение существующей дороги с двумя или меньшим количеством полос для ее расширения до четырех или более полос движения, если такая новая дорога или перестроенный и/или расширенный участок дороги будет иметь непрерывную длину 10 км или более"*[6]

3.11. Категоризация Проекта

3.11.1. Категоризация проектов ВБ

В правовом отношении работы на этапах реконструкции и эксплуатации будут осуществляться в соответствии с законодательством Узбекистана и Социально-экологические принципы Всемирного банка по охране окружающей среды и социальным вопросам (СЭП) 2018 г. Согласно законодательству и нормативным актам Узбекистана в области охраны окружающей среды, а также *Социально-экологический стандарт 1: Оценка и управление социально-экологическими рисками и воздействиями,* предлагаемый проект оценивается как «Существенный», при этом экологические и социальные риски по отдельности оцениваются как Существенные. Виды проектной деятельности, такие как строительство/реабилитация дорог, строительство/расширение мостов (возможное воздействие на естественную водную среду обитания), восстановление или реконструкция гидротехнических сооружений, эксплуатация карьеров и карьерных выработок, делают этот проект сложным. Эти виды деятельности могут привести к значительным потенциальным экологическим рискам и воздействиям, включая риск загрязнения водных путей и почвы из-за неконтролируемого обращения с опасными материалами (нефть, топливо, цемент и битум), потенциальному воздействию на работников и население ряда рисков для здоровья и безопасности, таких как несчастные случаи, воздействие высокий уровень шума и опасных химических веществ.

Исследование ОЭСВ и выезд на место предполагаемого строительства показали, что предлагаемая реконструкция дороги, скорее всего, окажет воздействие на густонаселенные поселения с высокой вероятностью физического переселения и воздействия на средства к существованию. Согласно первоначальному проекту, для реализации проекта потребуется приобрести около 59 га частной земли, для чего будет подготовлен и реализован План действий по переселению (ПДП). Следовательно, он может включать в себя комплекс мер по смягчению последствий или управлению, выходящих за рамки прямого контроля проекта.

3.11.2. Национальная Категоризация

Приложение к Постановлением Кабинета Министров No.541 включает список видов деятельности, подпадающих под различные Категории для целей ОВОС. Проекты дорожного строительства относятся либо к категории I, либо к категории II. Категория I включает высокоскоростные автомагистрали и крупные мосты. Согласно перечню видов деятельности, подлежащих государственной экологической экспертизе, установленного Постановлением Кабинета Министров № 541 «О дальнейшем совершенствовании механизма оценки воздействия на окружающую среду» (2020 год),

[6] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32011L0092

автомобильные дороги и мосты классифицируются следующим образом в зависимости от уровня воздействия на окружающую среду[7]:

- Автотрассы, метро, железные дороги, автомагистрали, мосты и грузовые терминалы государственного и международного значения – Категория I (высокий риск);
- Автомобильные дороги и мосты Республики Каракалпакстан, областей и города Ташкента – Категория значимости II (средний риск);
- Автомобильные дороги и мосты районного и городского (кроме Ташкента) значения - Категория III (низкий риск).

Более детальных критериев категоризации нет. Следовательно, проект относится к I категории (высокий риск) проектов, оказывающих существенное воздействие, и требует подготовки Заявления о воздействия на окружающую среду (ЗВОС). Объем и содержание ЗВОС в целом соответствуют настоящей ОЭСВ (подготовленной для Всемирного банка).

[7] Согласно Постановлению Кабинета Министров Республики Узбекистан № 541, все виды хозяйственно-экономической деятельности относятся к одной из четырех категорий воздействия на окружающую среду: Категория I (высокий риск), Категория II (средний риск), Категория III (низкий риск) и Категория IV (локальное воздействие).

4. МЕТОДОЛОГИЯ ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ

В этом разделе представлена информация о процессе сбора данных и консультаций, предпринятых для информирования ОЭСВ, а также о методологии, которая использовалась для описания чувствительности экологических и социальных факторов; прогнозирования масштабов экологических и социальных воздействий и оценки значимости воздействий на применимые параметры окружающей среды.

4.1. ВВЕДЕНИЕ

ОЭСВ - циклический процесс, который включает прогноз и оценку потенциальных воздействий Проекта на физические, биологические и культурные компоненты (индикаторы) окружающей среды, а также на социальные и социально-экономические ресурсы / объекты воздействия. В ходе исследования ОЭСВ были даны рекомендации по устранению, минимизации, уменьшению, смягчению и компенсации неблагоприятных воздействий, и получению ожидаемых выгод и возможностей, а также были предложены надлежащие меры управления и мониторинга.

В ходе определения объема работ ОЭСВ, были определены аспекты и воздействия, которые необходимо рассмотреть в рамках ОЭСВ, как показано в Таблица 20. Если какого-либо воздействия на принимающую среду от проекта не предполагается, то эти вопросы более не рассматривались.

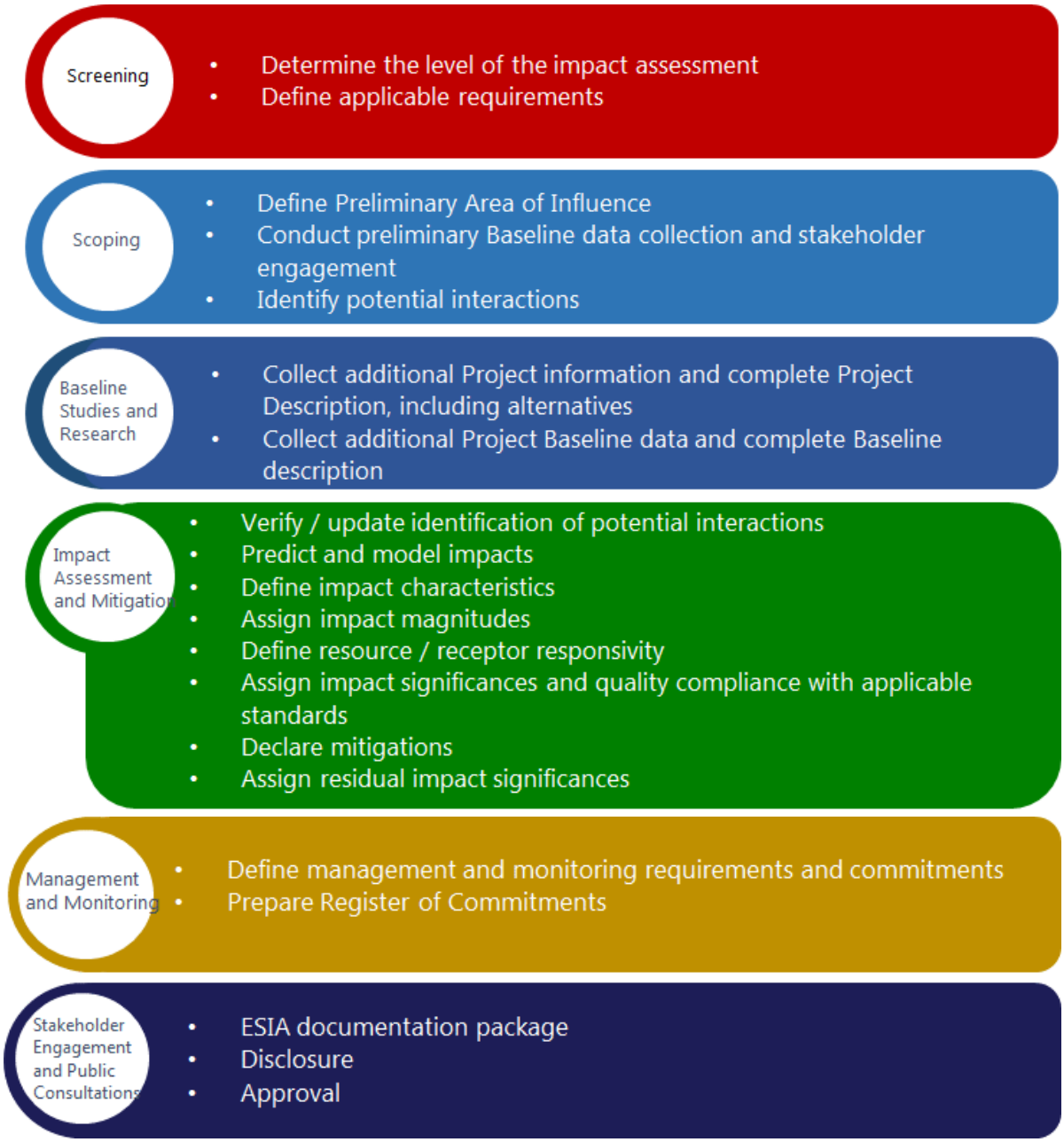
Таблица 20: Вопросы, изученные в ОЭСВ

Окружающая среда и здоровье			Социальная сфера			Труд, здоровье и безопасность		
	С	Э		С	Э		С	Э
Качество воздуха	✓	✓	Социально-экономические (включая местную занятость)	✓	✓	Труд и условия труда	✓	
Шум	✓	✓	Визуальное воздействие		✓	Жилье для работников	✓	
Гидрология - загрязнение грунтовых и поверхностных вод	✓	✓	Дорожное движение и транспорт	✓	✓	Здоровье и безопасность населения (включая готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них)	✓	✓
Почвы	✓		Воздействие на изъятие земель и восстановление средств к существованию	✓	✓	Охрана труда и техника безопасности	✓	✓
Охраняемые территории	✓		Культурное наследие	✓		Безопасность	✓	
Природоохранная среда обитания	✓							

Природоохранные виды	✓							
Вырубка деревьев	✓							
Устойчивость климата	✓	✓						
Изменение климата	✓	✓						
Вибрация	✓							
Отходы	✓							

Примечание: С = строительство, Э = эксплуатация

Рисунок 8: Этапы ОЭСВ



4.1.1. Предварительная анализ (скрининг)

Предварительный анализ - это начальный этап ОЭСВ, который проводится для определения уровня оценки воздействия, а также того, какие правовые и другие требования будут применяться к Проекту.

Согласно ТЗ, Проектом предусмотрена реконструкция М-41 Бишкек-Душанбе-Термез км 1525-1622 (97 км) (4 полосы), что может привести к потенциально значительным неблагоприятным экологическим и / или социальным воздействиям. Всемирный банк классифицировал этот проект как «Существенный риск», при этом как экологические, так и социальные риски по отдельности оцениваются как Существенные, согласно СЭП (2018), что означает что необходимо разработать всесторонний отчет по ОЭСВ и сопутствующие документы с последующим их раскрытием в течение как минимум 120 дней.

Исходные данные и информация, собранные командой, были получены из опубликованных и неопубликованных источников, например, по климату, топографии, геологии и почвам, природным ресурсам, флоре и фауне, сельскому хозяйству и социально-экономическим данным. Ссылки на все использованные источники приводятся по всему документу.

4.1.2. Предварительная оценка (определение границ исследования)

Ключевая задача предварительной оценки - определить содержание и объем воздействий, которые должны быть рассмотрены в ОЭСВ и сопутствующей документации. На этой стадии подготавливается первоначальный отчет. Он не предназначен для предоставления подробной информации о Проекте, а напротив, это предварительный обзор, предназначенный для определения границ исследований, формирования основы для раннего взаимодействия с соответствующими заинтересованными сторонами и помощи в выявлении потенциальных воздействий Проекта. Определение границ исследования предназначено для обеспечения того, чтобы ОЭСВ была сосредоточена на наиболее важных воздействиях, альтернативных решениях и любых других существенных аспектах.

Определение границ исследования должна проводиться для определения ожидаемых экологических и социальных воздействий посредством всестороннего анализа деятельностей и компонентов, связанных со стадиями жизненного цикла Проекта, и их потенциала взаимодействия (положительного или отрицательного) с окружающей средой (включая физические и биологические рецепторы), социальные и социально-экономические ресурсы / рецепторы.

Результаты предварительного экологического и социального исследования были представлены в ВБ в виде Отчета по предварительной оценке Октябре 2025г

4.1.3. Изучение исходного состояния

До начала проведения оценки воздействия Проекта, описывается исходное состояние физических, биологических, социальных и социально-экономических сред, которые, как ожидается, будут преобладать до реализации Проекта. В этом отношении необходимо иметь достоверные данные, относящиеся к исходным экологическим, социальным и социально-экономическим условиям, которые могут быть получены в процессе сбора исходной информации (первичной и вторичной).

Вторичная информация/данные были собраны из документации, подготовленной в рамках разработки проектной документации и национального отчета ЗВОС и предоставлены ВБ и Госкомдор для внутреннего пользования Консультанта. Кроме того, исходная информация, относящаяся к региону, компонентам и сопутствующим

объектам Проекта, была собрана Консультантом из общедоступных источников, отчетов, онлайн-баз данных и взаимодействия с заинтересованными сторонами Проекта.

При необходимости или при недостатке информации, вторичная информация дополнена первичными данными, которые собраны / получены в ходе полевых исследований.

Консультант и и ГУП «Uzyulloyikha» совместно с субподрядной проектной организацией Zhanubyulloyikha выполнили следующие полевые исследования, чтобы описать исходное состояние в зоне влияния Проекта и дополнить главу, посвященную исходному ЭиС состоянию (см. Главу 5) настоящего отчета по ОЭСВ:

- Полевые исследования биоразнообразия (флоры и фауны);
- Инвентаризация деревьев;
- Определение степени загрязнения почвы (в зоне влияния Проекта);
- Инструментальные измерения качества воздуха;
- Инструментальные измерения уровня шума; и
- Сбор социально-экономических данных.

Информация о проведенных полевых исследованиях приведена в Главе 5 и приложениях и обсуждена в Главе 7 данного отчета по ОЭСВ.

На основании исходного состояния физических, биологических, социальных и социально-экономических сред и путем анализа основных компонентов и этапов работ, предусмотренных Проектом, создается необходимая база, позволяющая:

1. Определить ключевые условия и уязвимые места в зоне потенциально затронутой Проектом,
2. Предоставить исходные данные для последующего прогноза и оценки возможных воздействий, которые могут возникнуть в ходе реализации Проекта,
3. Понять озабоченность заинтересованных сторон и проанализировать их представления и ожидания,
4. Определить потенциальные изменения в результате реализации Проекта и оценить эффективность предпринятых мер по смягчению последствий.

4.1.4. Оценка воздействия и смягчение

Потенциально значительные воздействия, выявленные на этапе предварительной оценки, подлежат всесторонней оценке в ходе ОЭСВ. Оценка воздействия проводится в соответствии с последовательным рассмотрением следующих четырех аспектов:

- Прогнозирование воздействия,
- Оценка воздействия,
- Смягчение и улучшение,
- Оценка остаточного воздействия.

Схема оценки воздействия и процесса оценки представлена на **Ошибка! Неверная ссылка закладки.**.

Рисунок 9: Схематическое изображение процесса оценки воздействия



Прогнозирование воздействия

Прогнозирование воздействий - это экспертное упражнение для определения того, что может произойти с окружающей средой в результате реализации Проекта и связанных с ним деятельностей. Воздействия на различные ресурсы/рецепторы выявляются и разрабатываются на основе потенциально значимых взаимодействий, выявленных во время предварительной оценки. Разнообразный диапазон потенциальных воздействий, рассматриваемых в процессе оценки воздействия, обычно приводит к использованию широкого спектра методов прогнозирования, включая количественные, полуколичественные и качественные методы.

Оценка воздействия

Экологические и социальные воздействия возникают в результате того, что деятельность / объекты Проекта либо напрямую взаимодействуют со средами воздействия, либо косвенно вызывают изменения существующей среды. Воздействие можно описать и количественно оценить разными способами. В ходе этого исследования воздействия на различные компоненты физической, биологической и социальной среды оцениваются в течение всего жизненного цикла реализации Проекта с точки зрения:

- Направления: положительное или отрицательное,
- Типа: прямой, косвенный, остаточный,
- Величины: высокая, средняя, низкая, незначительная,
- Вероятности: высокая, средняя, низкая,
- Продолжительности воздействия: временное, краткосрочное, долгосрочное, постоянное,
- Обратимости,
- Степени значимости: значительная, умеренная, низкая, незначительная.

Ключевые характеристики воздействия определены в Таблица 21.

Таблица 21: Характеристика воздействий

Характеристики воздействия	Описание
Тип	**Прямое воздействие** в результате прямого взаимодействия между деятельностью проекта и ресурсом / рецептором. **Косвенное воздействие** между планируемой деятельностью и окружающей средой / рецептором в результате последующих взаимодействий внутри нее. **Остаточные воздействия** определяются как те воздействия, которые следуют после реализации предложенных мер по смягчению.
Продолжи-тельность воздействия	**Временные (очень малой продолжительности**) воздействия будут длиться в течение короткого периода (шесть месяцев или меньше) и являются обратимыми, прерывистыми или случайными по своему характеру. Ресурс или рецептор вернутся в предыдущее состояние, когда эффект прекратится или после короткого периода восстановления. **Краткосрочная (малая продолжительность),** когда воздействие, вероятно, будет ограничено на срок до трех лет. **Долгосрочная (средней продолжительности),** когда воздействия будут продолжаться в течение длительного периода времени; это основано на понимании того, что со временем произойдет восстановление затронутого экологического компонента до его наилучшего достижимого предпроектного состояния. **Постоянная (большой продолжительности),** когда воздействия могут произойти в течение срока действия Проекта и вызвать необратимые изменения в затронутом рецепторе или ресурсе.
Величина	**Незначительная,** когда воздействие практически не влияет на исходные условия. **Низкая,** когда приводит к незначительным изменениям преобладающих исходных условий. **Средняя,** когда приводит к изменениям, которые находятся в пределах норм или проявляют некоторые признаки нагрузки на любой из компонентов окружающей среды. **Высокая,** когда приводит к изменениям, которые затрагивают в большей степени или в большей степени проявляют признаки нагрузки на рецепторы.
Вероятность	**Низкая,** когда событие маловероятно, но может произойти в какой-то момент при нормальных условиях эксплуатации. **Средняя,** когда событие может произойти в какой-то момент при нормальных условиях эксплуатации. **Высокая,** когда событие произойдет в нормальных условиях эксплуатации.

Рейтинг значимости воздействия

Процесс оценки значимости воздействия служит двум целям: во-первых, он помогает выделить критические воздействия, требующие рассмотрения в процессе утверждения; во-вторых, он служит для демонстрации основных характеристик воздействия, как определено выше, используемых для оценки значимости оздействия. Система оценки значимости воздействия представлена в таблице 223 и описана следующим образом.:

- **Часть A:** Определите последствия воздействия, используя три основные характеристики воздействия: величину, пространственный масштаб и продолжительность.
- **Часть B:** Используйте матрицу для определения рейтинга последствий воздействия на основе определений, данных в Части A; и
- **Часть C:** Используйте матрицу для определения рейтинга значимости воздействия, который является функцией рейтинга последствий воздействия (из Части B) и вероятности возникновения.

С помощью матрицы оценивается значимость каждого описанного воздействия.

Если продолжительность воздействия долгосрочная или постоянная, а вероятность низкая или средняя, значимость воздействия оценивается на один уровень выше.

В случае положительного воздействия обозначения величины (кроме «положительного») не присваивалось. Для целей оценки воздействия считается достаточным указать, что Проект, как ожидается, приведет к положительному воздействию, без определения точной степени вероятных положительных изменений.

Контекст значимости воздействия описан ниже в Таблица 22.

Таблица 22: Контекст значимости воздействия

Значимость воздействий	Описание	
	Экологические ресурсы	Социально-экономические ресурсы
Незначительная	Воздействия практически не изменяют фоновые экологические условия, как местные, так и временные или краткосрочные.	Никаких значительных изменений в исходных условиях не ожидается, как на объекте, так и на временном или краткосрочном воздействии. Никаких существенных неудобств не ожидается.
Низкая	Воздействие на местности, на местном и региональном уровнях, которое не сопровождается длительной деградацией уязвимых ресурсов; эффекты обычно обратимы и незначительны (не требуют специальных мер по смягчению); обычно не превышают применимые стандарты (критерии, например, шум, вибрация и т. д.) в отношении менее чувствительных ресурсов.	Краткосрочные неудобства, вызванные реализацией Проекта для отдельных лиц и сообществ, но без последствий для долгосрочного изменения средств к существованию или качества жизни. Реципиенты либо легко частично адаптируются к изменениям, вносимым Проектом, либо продолжают жить как раньше.
Умеренная	Воздействие на окружающую среду и местное воздействие на окружающую среду, в основном долгосрочное; воздействия, которые не влияют на критические ресурсы, но приводят к необратимой утрате биоразнообразия и среды обитания; воздействия с региональным эффектом, сохраняющимся от 1 до 3 лет; требовать разработки разумных с	Прямое и косвенное воздействие на средства к существованию и качество жизни местных сообществ или отдельных лиц. Реципиенты могут столкнуться с некоторыми трудностями при адаптации к изменениям, и они смогут вернуться к прежнему образу жизни при условии некоторой поддержки (например, компенсации).

Значимость воздействий	Описание	
	Экологические ресурсы	Социально-экономические ресурсы
	точки зрения затрат мер по снижению воздействия.	
Значительная	Значительные воздействия регионального и более крупного масштаба; среднесрочные, долгосрочные и постоянные воздействия, приводящие к необратимым изменениям и ухудшению исходных условий; обычно имеют неблагоприятные последствия, превышающие национальные экологические стандарты или связанные с трансграничными экологическими проблемами; связанные с воздействием токсичных веществ и связанные с потенциальными чрезвычайными ситуациями, затрагивающими критические ресурсы и чувствительные рецепторы.	Широко распространенные неблагоприятные прямые и косвенные воздействия как на людей, так и на местные сообщества, которые практически невозможно смягчить или компенсировать. Затронутые рецепторы не могут адаптироваться к изменениям или продолжить предыдущий образ жизни.

Таблица 23: Метод оценки значимости

ЧАСТЬ А: ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОСЛЕДСТВИЙ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ МАСШТАБОВ, ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ И ПРОСТРАНСТВЕННОГО МАСШТАБА			
Определение		Критерии	
Величина		Негативное:	Позитивное:
	Высокий уровень воздействия	• Затронуто большое количество реципиентов • Реципиенты обладают высокой чувствительностью и/или имеют природоохранную ценность • Ожидается существенное ухудшение состояния, неудобства или вред для реципиентов • Соответствующие пороговые значения часто превышаются • В ходе консультаций с заинтересованными сторонами выражена значительная общественная обеспокоенность • Принимающая среда имеет высокую внутреннюю ценность для заинтересованных сторон	• Затронуто большое количество реципиентов • Реципиенты в высокой степени восприимчивы к позитивным изменениям • Ожидается значительное улучшение их текущего положения • Соответствующие положительные пороговые значения часто превышаются
	Средний уровень воздействия	Затронуто некоторое количество реципиентов • Реципиенты обладают умеренной чувствительностью и/или средней природоохранной значимостью • Имеет место измеримое ухудшение состояния, неудобства или вред для реципиентов • Соответствующие пороговые значения превышаются время от времени • В ходе консультаций с заинтересованными сторонами выражена ограниченная общественная обеспокоенность • Окружающей среде придаётся ограниченная ценность	• Затронуто некоторое количество реципиентов • Реципиенты, вероятно, испытают определённое улучшение своего положения • Соответствующие положительные пороговые значения превышаются время от времени

	Низкий уровень воздействия	• В зоне воздействия отсутствуют или затронуто ограниченное количество реципиентов • Реципиенты нечувствительны к изменениям • Незначительное ухудшение состояния, неудобства или вред для реципиентов • Изменения не поддаются измерению либо соответствующие пороговые значения никогда не превышаются • Заинтересованные стороны не выражали обеспокоенности в отношении принимающей среды	• Затронуто некоторое количество реципиентов • Реципиенты, вероятно, испытают определённое улучшение своего положения • Соответствующие положительные пороговые значения превышаются время от времени
Временные рамки		Продолжительность непрерывных воздействий	Частота прерывистых воздействий
	Краткосрочная / низкая частота	Менее 4 лет с момента начала воздействия	Происходит реже одного раза в год
	Среднесрочная / средняя частота	Более 4 лет с момента начала воздействия и до конца срока реализации проекта (примерно 30 лет)	Происходит менее 10 раз в год, но чаще одного раза в год
	Долгосрочная / высокая частота	Воздействие ощущается в течение всего срока реализации проекта и после его завершения (более 30 лет)	Происходит более 10 раз в год
ПРОСТРАНСТВЕННЫЙ МАСШТАБ		Биофизический	Социально-экономический
	Малый	в пределах определённой «территории проекта»	в пределах определённой «территории проекта»
	Средний	в пределах района, в котором расположены объекты	в пределах муниципального образования, на территории которого осуществляется деятельность

	Обширный	за пределами района, в котором расположены объекты	за пределами муниципального образования, на территории которого осуществляется деятельность	

ЧАСТЬ B: ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТЕПЕНИ ПОСЛЕДСТВИЙ				
Величина	**Временные рамки**	**ПРОСТРАНСТВЕННЫЙ МАСШТАБ**		
		Малый	Средний	Обширный
Низкая	Краткосрочная / низкая частота	Низкая	Низкая	Средняя
	Среднесрочная / средняя частота	Низкая	Низкая	Средняя
	Долгосрочная / высокая частота	Средняя	Средняя	Средняя
Средняя	Краткосрочная / низкая частота	Низкая	Средняя	Средняя
	Среднесрочная / средняя частота	Moderate	Средняя	Высокая
	Долгосрочная / высокая частота	Средняя	Высокая	Высокая
Высокая	Краткосрочная / низкая частота	Средняя	Средняя	Высокая
	Среднесрочная / средняя частота	Средняя	Средняя	Высокая
	Долгосрочная / высокая частота	Высокая	Высокая	Высокая

ЧАСТЬ C: ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЙТИНГА ЗНАЧИМОСТИ					
		Последствие			
		Незначительный	Низкий	Средний	Высокий
ВЕРОЯТНОСТЬ (подверженности воздействию)	Определенный	Незначимый	Низкий	Средний	Высокий
	Возможный	Незначимый	Низкий	Средний	Высокий
	Маловероятно	Незначимый	Низкий	Низкий	Средний
	Незначительный	Незначимый	Незначимый	Незначимый	Незначимый

Смягчение и улучшение

Ключевым компонентом процесса ОЭСВ является изучение практических способов избежания или уменьшения потенциально значительного воздействия. Они называются мерами по смягчению и включены в Проект как обязательства. Целью смягчения последствий является предотвращение, минимизация или управление значительными негативными воздействиями до минимально возможного уровня, а также оптимизация и максимизация любых потенциальных выгод / возможностей Проекта, где это применимо.

Иерархия вариантов смягчения рассматривается с предпочтением избежать воздействия в источнике, и наименее желательным вариантом является обеспечение компенсации или компенсации (возмещения) остаточных воздействий, которых нельзя в дальнейшем избежать.

Встроенные средства контроля (т.е. физические или процедурные средства контроля, которые запланированы как часть проектной документации и не добавляются в ответ на присвоение значимости воздействия), рассматривались как часть Проекта (т.е. до этапа оценки воздействия процесса ОЭСВ).

Соответственно, они не описываются как меры по смягчению последствий в разделах, посвященных оценке отдельных тем.

В целом, для снижения, где это возможно, значимости воздействий до приемлемого уровня была применена следующая иерархия мер по смягчению воздействий:

- Избегать и сокращать за счет проектирования (встроенное смягчение воздействий)
- Ослаблять воздействие на источник или объект воздействия
- Ремонтировать, исправлять или восстанавливать для устранения временных воздействий от строительства
- Компенсировать потери или повреждения, такие как посадка растительности в другом месте

Все меры по смягчению, описанные в данном отчете, будут обобщены в Плане управления окружающей и социальной средой (ПУОСС) Проекта в виде мероприятий по минимизации и смягчению воздействий для этапов подготовки к строительству, непосредственно строительства и эксплуатации. В некоторых случаях мониторинг также необходим для подтверждения успешности реализации мер по смягчению последствий или факторов, связанных с Проектом. Они также описаны в соответствующих разделах ниже.

Оценка остаточного воздействия

После выявления потенциальных экологических и социальных воздействий оценивается их значимость с учетом предложенных мер по смягчению уже включенных в проектную документацию, и дальнейших мер по смягчению, которые Предлагаются Консультантом.

Меры по смягчению воздействий применяются для снижения воздействия до минимально достижимого уровня, если таковые не могут быть устранены полностью. Те воздействия, которые остаются после выполнения смягчающих мер называются остаточными.

Одна из целей ОЭСВ состоит в том, чтобы понять значимость этих остаточных воздействий и предусмотреть надлежащие действия по их мониторингу и измерениям.

4.1.5. Управление и мониторинг

На заключительном этапе процесса оценки воздействия определяются действия по управлению и мониторингу, чтобы определить, остаются ли: а) остаточные воздействия или связанные с ними объекты Проекта в соответствии с применимыми стандартами, и б) меры по смягчению воздействий эффективно устраняют их последствия, а компенсационные меры и компенсации снижают последствия до прогнозируемого уровня.

4.1.6. Вовлечение заинтересованных сторон и консультации с общественностью

Международная практика проведения ОЭСВ и требования ВБ обеспечивают основу для проведения активных консультаций с компетентными надзорными органами, экспертами, затронутыми местными сообществами и другими заинтересованными сторонами. Это делается для того, чтобы понять их точку зрения и отношение к Проекту и его последствиям и принять их во внимание при прогнозировании и оценке воздействий и соответствующих мер по их смягчению. Консультации также ценны для выявления данных и информации касательно изучаемой области.

В рамках данной ОЭСВ будет разработан План Взаимодействия с Заинтересованными Сторонами (ПВЗС) (включая механизм рассмотрения жалоб), который будет использоваться в качестве структурированного и систематического подхода к взаимодействию с заинтересованными сторонами на всех этапах жизненного цикла реализации Проекта.

5. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ПО ОКРУЖАЮЩЕЙ И СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ

В данном разделе представлена информация об исходном состоянии физической, биологической и социальной среды. Сбор соответствующих исходных данных является неотъемлемой частью ОЭСВ для обеспечения исходной информации о существующих условиях, с помощью которой можно оценить потенциальное воздействие предлагаемого проекта в ходе строительства и эксплуатации.

Исходные данные, необходимые для оценки воздействия, собирались посредством нескольких подходов, включая сбор информации из первичных и вторичных источников.

- Информация из первоисточника: наблюдения при посещении площадки проекта, включая интервью, полевые опросы, консультационные встречи, фокус-группы и визуальные наблюдения.
- Информация из вторичных источников: "кабинетный" обзор законов, политики, отчетов соответствующих правительственных и неправительственных учреждений и существующих национальных и международных общедоступных информационных данных с веб-сайтов и национальных ОВОС.

В этой главе представлена информация об исходных условиях по следующим темам:

- Физическая среда: топография, геология и почвы, геоопасности, качество воздуха, климат и уязвимость климата, гидрология.
- Биологическая среда: природоохранные территории, среда обитания и виды, имеющие природоохранное значение.
- Социально-экономическая среда: землепользование, средства к существованию, культурное наследие, шум, здоровье и безопасность, инфраструктура и инженерные коммуникации.

5.1. Определение Зоны воздействия (ЗВ)

Зона воздействия Проекта (ЗВ) может быть определена на основе конкретных тем. Например, шумовое воздействие от дорожного движения на этапе эксплуатации будет распространяться на большее расстояние, чем потенциальное воздействие на почву, которое будет в основном ограничено рабочими зонами и строительными поселками. Конкретные ЗВ для различных тем и аспектов проекта включены в каждый тематический подраздел раздела «Воздействие и смягчение последствий ОЭСВ» ниже.

На трассе расположены различные социальные объекты, включая жилые постройки, коммерческие и промышленные здания, общественную инфраструктуру (включая линии электропередач и газопроводы), культурные объекты и сельскохозяйственные поля. Более подробная информация о различных объектах воздействия приведена в Разделе 5.4 Социально-экономические исходные данные.

Были проведены рекогносцировочные обследования вдоль существующей трассы дороги. Резюме соответствующих замечаний приводится в конце этого раздела, **Ошибка! Источник ссылки не найден.**.

5.2. Физические Исходные Условия

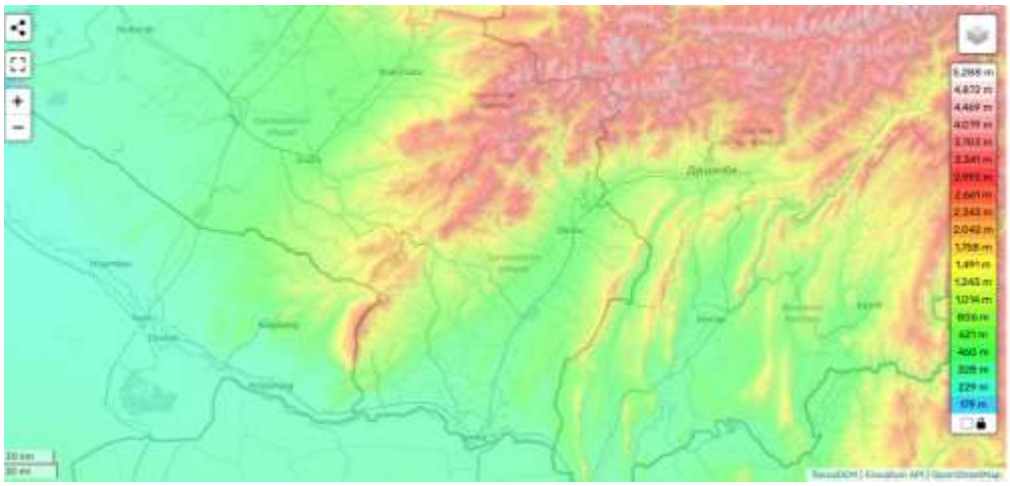
5.2.1. Топография

По топографии проектируемая дорога разделена на пересеченный участок, пересекающий южную часть хребта Бойсунтак, и относительно ровный участок, проходящий по правому склону Сурхандарьинской долины. На рисунке 10 показаны различия в типах рельефа и истинных высотах на разных участках дороги. Хребет Бойсунтак является южным ответвлением Гиссарского хребта, расположенного в западной части Памиро-Алайской горной системы.

Гиссарский хребет простирается более чем на 200 км по территории Таджикистана и Узбекистана преимущественно в направлении восток-запад и сложен преимущественно кристаллическими и магматическими породами.

Бойсунтак представляет собой юго-западный рукав Гиссара и в основном состоит из осадочных пород, таких как доломиты и песчаники, возраст которых варьируется от неогенового до юрского периода.

Рисунок 10: Рельефная карта проектной территории и ее окрестностей



Вулканические породы редко встречаются на территории проекта и представлены изолированными выходами гранитоподобных образований верхнего палеозоя. Скальные породы вдоль дороги в основном покрыты четвертичными отложениями различной толщины и происхождения. Геологическая структура исследуемой территории пересекает разрезы, сложенные мезозойскими и четвертичными отложениями, залегающими поверх неогеновых отложений. Общая мощность четвертичных отложений на исследуемой территории в некоторых местах превышает 1000 м. Проектная дорога проходит по устойчивому скальному фундаменту, покрытому осыпями и отложениями, принесенными ледником.

Существует три типа рельефа, формирующегося на территории проекта:

i. Наклонные долины, образованные старыми аллювиальными конусами.
ii. Средне- и низкогорья с аридно-денудационными процессами.
iii. Лессовый покров, образующий рельеф.

Почвы на территории Проекта представлены сероземами, преимущественно устойчивыми и не склонными к проседанию.

5.2.2. Почва

Большая часть трассы проходит через сельскохозяйственные угодья и городской/полугородской ландшафт. Почвенный покров района представлен типичными сероземами и комплексом луговых и солончаково-луговых почв в поймах рек и по берегам искусственных водотоков. В профиле типичных сероземных почв наиболее плодородный слой составляет 0,3-0,45 м, в зависимости от положения в рельефе и экспозиции склонов холмов. Типичные сероземы, развитые на лессах, отличаются невысоким содержанием гумуса: содержание гумуса в почвах под посадками - 2,5 %, на открытых пространствах - 1,8 %.

Почвы области весьма разнообразны, различные по механическому и химическому составу, разной степени засоленности. Почвы рассматриваемого района относятся к староорошаемым почвам с ярко выраженным культурным слоем. На территории района Кумкурган- Жаркурган –Термез преобладают луговые сероземные почвы, для которых характерна высокое содержание гумуса и прочной структурой. Минералогический состав отличается богатством первичных минералов, вследствие слабой выветренности пород. В крупных фракциях преобладают полевые шпаты, слюда кварц, роговая обманка и карбонаты. В илистой фракции больше гидрослюд и минералов монтмориллонитовой группы, иногда обнаруживается небольшая примесь гетита и гиббсита.

В качестве сопутствующих минералов встречаются аморфные вещества, кварц, редко каолинит. Почвообразующими породами почв (светлые серозёмы) являются лёссы и лёссовидные суглинки пролювиального, делювиального и аллювиального генезиса, подстилаемые галечником. Данные почвы развиваются в зоне полупустынь или пустынных степей, низкотравных полусаванн. Описываемые почвы биологически активны. Количество микроорганизмов в верхнем (гумусовом) горизонте достигает 10 млн. на 1г. почвы. Состав микроорганизмов обильно переставлен актиномицетами и спорообразующими бактериями. Высока численность нитрификаторов и денитрификаторов.

Также весьма разнообразна фауна сероземов. Много моллюсков, насекомых, пауков, термитов, червей. Среди землероев имеются представители многих классов позвоночных.

В составе карбонатов в почвах преобладает карбонат кальция. В почвенных горизонтах по мере приближения к дневной поверхности наблюдается нарастание поглощенного калия и кальция. Валовое содержание калия и фосфора от места к месту меняется незначительно, содержание кальция – постоянно.

5.2.3. Сейсмичность

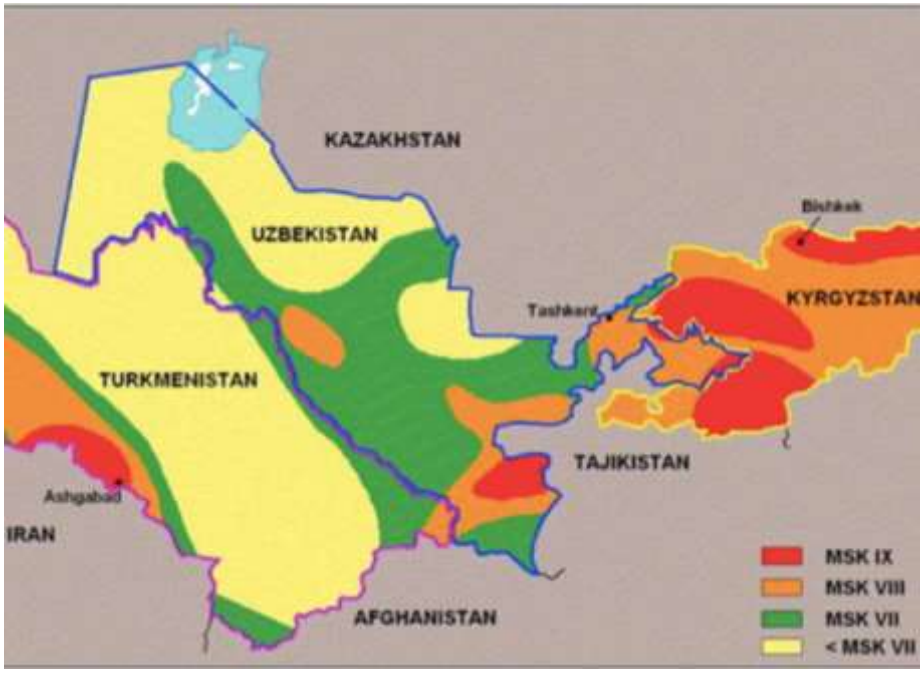
Территория Узбекистана относится к активной тектонической структуре литосферы Западного Тянь-Шаня, развитие которой приводит к образованию сетей глубоких разломов[8]. Значительная часть территории Узбекистана относится к зоне сейсмической интенсивности VII (очень сильной) (шкала MSK) [9].

В Узбекистане и прилегающих регионах в историческое и современное время произошло несколько землетрясений магнитудой ML>7. Поэтому поддержание сейсмической безопасности имеет жизненно важное значение.

[8] Мавлянова Н. и др. (2004): Сейсмические нормы Узбекистана. Материалы 13-й Всемирной конференции по сейсмостойкой инженерии, Ванкувер, Британская Колумбия, Канада. 1-6 августа 2004 года. Документ № 1611

[9] Шкала Медведева-Шпонхойера-Карника (MSK). Она аналогична модифицированной шкале интенсивности Меркалли, используемой в США и Европе.

Рисунок 11: Сейсмическое зонирование Узбекистана

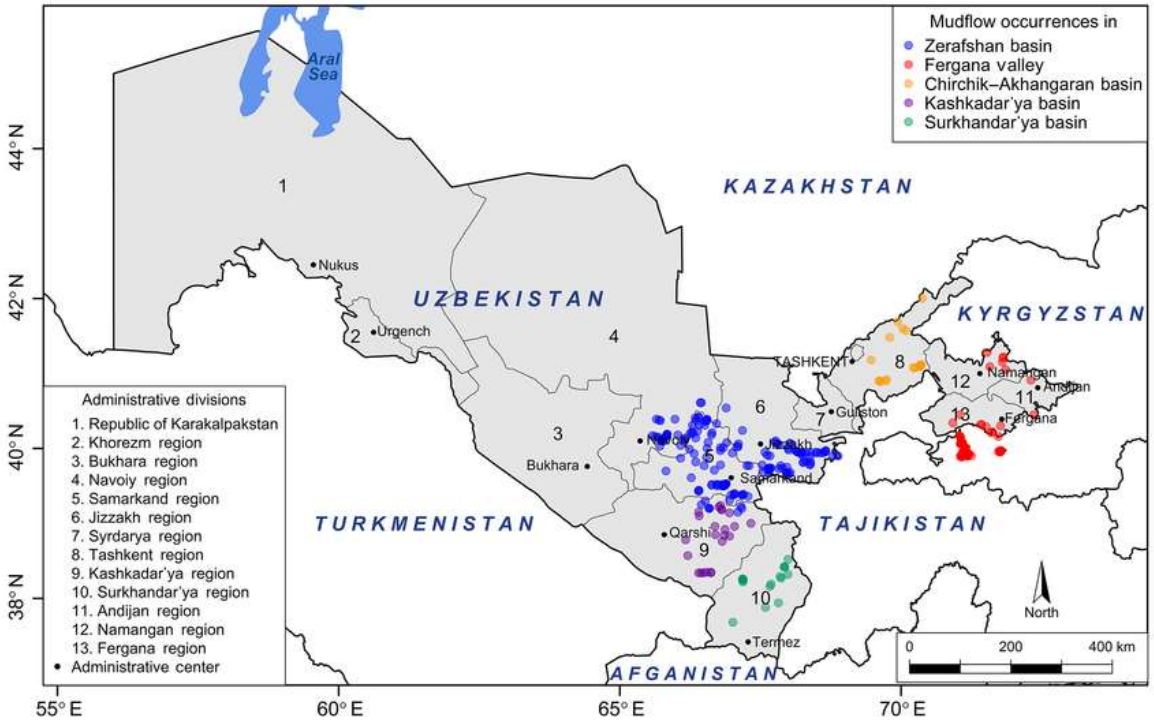


Сурхандарьинская область подвержена геофизическим (землетрясения), метеорологическим (штормы) и климатологическим (лесные пожары, засухи) явлениям. Например, риск геофизической опасности проекта — средний для землетрясений; Риск климатологической опасности средний для водных объектов, городов и лесных пожаров (Suntrace, 2020). Частота случаев экстремальной жары также высока.

На рисунке 11 представлены сейсмические зоны Узбекистана. Бассейн Сурхандарьи подвержен селевым потокам, которые обычно могут возникать в периоды обильных осадков или быстрого таяния снега. Зона влияния проекта находится за пределами уязвимых зон, как показано на рисунке 13 за период с 2005 по 2014 год; однако в ходе детального инженерного проектирования будут проведены дальнейшие исследования, и полученные результаты будут включены в обновленную окончательную ОЭСВ и ПУОСС (при наличии).

Согласно сгенерированной карте, исследуемый район расположен в сейсмической зоне 7-8 баллов.

Рисунок 12 Возникновение селевого потока на территории Узбекистана



Проект расположен в сейсмически активном районе, и проектная документация соответствует соответствующим сейсмическим стандартам (КМК 2.01.03-96). Ожидается, что никакая деятельность по проекту не вызовет каких-либо сейсмических последствий. На территории проекта не будет оползней или селей.

5.2.4. Качество воздуха

Узбекистан расположен в засушливой зоне, которая включает в себя крупные природные источники пыли из пустынь Кара-Кум и Кызыл-Кум с их повторяющимися ураганами, зону Приаралья (Приаралье) и зону высохшего дна Аральского моря (Аралкумы). Основными составляющими взвешенных частиц из этих источников являются частицы почвы и минералов. В Узбекистане основными антропогенными загрязнителями воздуха являются диоксид серы (SO2), диоксид азота (NO2) и монооксид углерода (CO), а также взвешенные частицы различного состава и происхождения.

На территории проекта имеется большое количество техногенных источников ухудшения качества воздуха. Выхлопные газы от автотранспорта могут существенно влиять на качество воздуха. Однако, по данным мониторинга загрязнения окружающей среды Республики Узбекистан[10], индекс загрязнения воздуха (API) в Термезе низкий – 1,58. Среднесуточные концентрации загрязняющих веществ (мг/м^3) составляют:

- диоксид серы (SO_2): 0.002
- диоксид азота (NO_2): 0.02
- взвешенные твердые частицы (пыль): 0.11
- Монооксид углерода (CO): 0.3

Фоновый уровень содержания пыли в атмосфере составляет 0,2-0,3 ПДК. На территории городов состояние атмосферного воздуха в целом допустимое. В настоящее время все участки дороги покрыты асфальтом, что ограничивает

[10] https://monitoring.meteo.uz/en

потенциальное воздействие пыли, обычно связанное с дорогами без покрытия или с дорогами в плохом состоянии. Дорога проходит в основном через сельскохозяйственные угодья и городские поселения, однако вблизи проектной трассы не обнаружено значительных стационарных источников загрязнения воздуха.Проблемы повышенного содержания в атмосферном воздухе неорганической пыли и диоксида азота существуют вокруг кирпичного завода.

Состояние атмосферного воздуха определяется в основном выбросами от передвижных источников. В меньшей степени на состояние атмосферного воздуха в жилой зоне поселков играют выбросы от неорганизованных источников выбросов разгрузочно-сортировочного пункта ООО «Шаргунькумыр», кирпичного завода, высоких источников Таджикского алюминиевого завода.

Следует отметить, что выбросы химических веществ от автотранспорта, оцениваются, как низкие и неорганизованные, не распространяются на значительные расстояния от объекта. Наибольшие концентрации имеют место, как правило, в непосредственной близости от дороги. На расстоянии 20 м происходит наиболее резкое «разбавление» примесей в воздухе.

Дорога проходит в основном по сельскохозяйственным угодьям и городским поселениям, однако вблизи проектной трассы не обнаружено значительных стационарных источников загрязнения воздуха. Наиболее чувствительные места для мониторинга качества воздуха совпадают с точками мониторинга шума и вибрации. Предположительно, в будущем регулярный мониторинг на этапе строительства будет проводиться в уязвимых местах вблизи проектируемой дороги. Точки измерений должны быть равномерно распределены вдоль дороги и расположены в пределах населенных пунктов, варьирующихся по размеру от плотно застроенных районных центров до небольших деревень с разбросанными домами.

В рамках ОЭСВ в шести выбранных точках вдоль автомагистрали М-41 были взяты пробы качества воздуха на четыре компонента (NO2, SO2, CO и неорганическая пыль), а также метеорологические параметры проектной территории (места отбора проб приведены в таблице 24). Измерения проводились трижды с интервалами во времени (утром, днем и вечером). Сравнивая национальные стандарты Узбекистана и стандарты качества окружающего воздуха МФК, можно сделать вывод, что национальные стандарты являются более строгими, поэтому они применимы для данного проекта. Точки измерений равномерно распределены вдоль дороги и расположены в пределах населенных пунктов, варьирующихся по размеру от плотно застроенных районных центров, таких как Кумкурган, до небольших сел с разбросанными домами, таких как Марказий Сурхон или Авлод.

Результаты мониторинга были сопоставлены с Санитарными правилами и нормами РУЗ № 0293-11 "Перечень предельно допустимых концентраций (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных пунктов на территории Республики Узбекистан".

Таблица 24: Результаты полевых исследований качества воздуха на трассе М-41 для выбранных населенных пунктов

Наименование селы	Локация	Параметр	Предельно допустимая концентрация (ПДК) по СанПиН РУз № 0293-11, мг/м^3	Уровни (Общие рекомендации МФК)	Показания (мг/м^3)
Школа №63 (Джаркурганский спортивный колледж)	Джаркурганский район 37^{0}24’29.12 67^{0}26’30.43	Диоксид азота (NO_2)	0.085	0.2 / 1 Час 0.04 /1 Год	0.072
		Диоксид серы (SO_2)	0.5	0.5 / 10 мин	0.31
		Оксид углерода	5.0	Н/Д	1.25
		Неорганическая пыль[11]	0.3		0.19
Навбахорское сообщество, мост	Кумкурганский район 37^{0}48’15.84 67^{0}33’55.10	Диоксид азота (NO_2)	0.085	0.2 / 1 Час 0.04 /1 Год	0.029
		Диоксид серы (SO_2)	0.5	0.5 / 10 мин	0.061
		Оксид углерода	5.0	Н/Д	0.032
		Неорганическая пыль	0.3		0.12
Караханское сообщество	Термезский район 37^{0}18’20.25 67^{0}23’18.92	Диоксид азота (NO_2)	0.085	0.2 / 1 Час 0.04 /1 Год	0.032
		Диоксид серы (SO_2)	0.5	0.5 / 10 мин	0.37
		Оксид углерода	5.0	Н/Д	2.65
		Неорганическая пыль	0.3		0.30

Выезды на места показали, что качество воздуха на объектах проекта хорошее, поскольку эти районы расположены в сельской местности, без значительных промышленных или коммерческих зон, интенсивного движения транспорта, которое может привести к ухудшению качества воздуха, или высокого уровня шума. Как правило, в Узбекистане за пределами центра города мало промышленных источников загрязнения, а интенсивность автомобильного движения невелика. Данные о качестве воздуха или измерениях уровня шума в районах и/или на объектах проекта отсутствуют.

5.2.5. Климат

Территория Сурхандарьинской области, которую трасса пересекает с северо-востока до юг-юго-восточных границ лежит в области аридного климата. Долина реки Сурхандарья на севере, западе и востоке окружена высокими горными хребтами, но на юге и юго-западе открыта к пустынным песчаным массивам, поэтому северный, центральные и южные районы территории имеют небольшие различия в ветровом и температурном режиме. Горные хребты с севера и северо-запада преграждают движение холодным северным и северо-западным массам. В то же время близость к горам обусловливает горно-долинную циркуляцию и господство ветров северных и север-северо-восточных румбов. Для климата характерны высокие значения солнечной радиации (6000-6500 Мдж/м^2), значительные суточные и годовые колебания температур и крайняя засушливость.

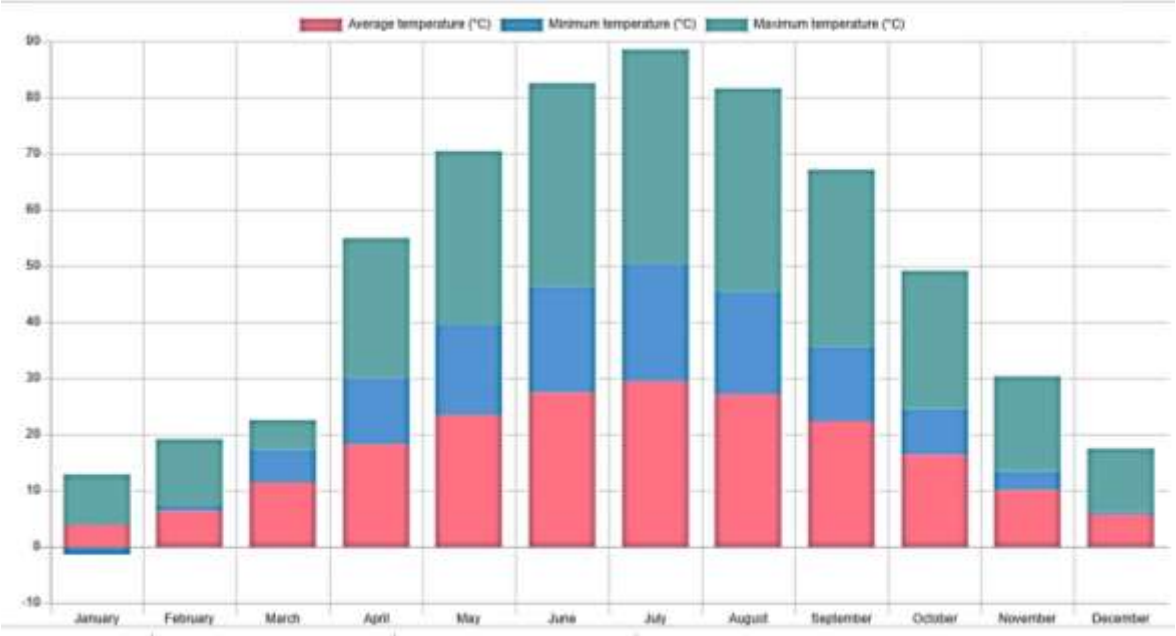
[11] У МФК нет стандарта для «неорганической пыли».

Характеристика климата северо-восточной и центральной территории области (и Кумкурганский) приводится по данным метеостанции Денау. Участок южной части области (Джаркурганский и Термезский район) представлен по данным метеостанции Термез.

Район с резко континентальным климатом, выраженным в больших перепадах суточных и сезонных температур, малом количестве осадков при неравномерном распределении их по сезонам года. Для района характерны преимущественно положительные температуры в течение всего года, невысокие значения относительной влажности. Среднегодовая температура воздуха за многолетний период составляет 16,2˚. Средняя минимальная относительная влажность наиболее холодного месяца – 54%, наиболее жаркого месяца – 29%.

Лето жаркое, максимальная температура приходится на июль (абсолютный максимум +44,8º), минимальная температура отмечается в декабре-январе (абсолютный минимум -20,5º).

Рисунок 13: Температура в Сурхандарьинской области



В таблице 25 приведены среднемесячные температуры для метеостанции Денау, представленные SEI. Подробности о периоде наблюдений не приводятся.

Таблица 25: Средняя температура на метеостанции Денау (С°)

Месяц	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ср год.
Темпер	3.6	6.1	10.7	17.1	24.9	22.3	27	28.4	26.1	21.3	15.5	9.9	17.4

Источник: ТЭО Проекта

Снежный покров незначительный, число дней со снежным покровом колеблется от 3 до 22. Средняя продолжительность безморозного периода составляет 239 дней, наименьшая продолжительность – 191 день, наибольшая – 310 дней.

Осадки выпадают крайне неравномерно, наблюдаются случаи, когда сумма осадков за сутки значительно превышает месячную норму. Среднегодовое количество составляет 344 мм. Наибольшее их количество выпадает с ноября по март - 257 мм. В течение года наибольшее количество осадков выпадает в марте месяце (74 мм), а наименьшее – в июле (0,4-4 мм).

Наиболее засушливым периодом в году является вегетационный период со средней относительной влажностью – 40-46%. Самый засушливый месяц- июнь, в который средняя относительная влажность не превышает 40%. Зимой воздух влажный. Влажность в январе –феврале достигает 70-71%. Из-за исключительной сухости района орошение земель – в основном искусственное.

Спецификой района является наличие сильного, порывистого, сухого, жаркого и пыльного ветра - так называемого "афганца". Этот ветер длится 12-20 часов, после чего начинается похолодание. Максимальная зарегистрированная скорость ветра - 32 м/сек. По результатам многолетних наблюдений пыльные бури наблюдаются до 15 дней в году. Наибольшая их повторяемость приходится на весенне-летнее время, и больше всего они наблюдаются в мае-июне и августе-сентябре. Пыльные бури в основном происходят в дневное время. В таблице 26 приведены зимние и летние повторяемости ветров.

Таблица 26: Частота и скорость преобладающего направления ветра (м/сек)

Направление	Север	Северо-восток	Восток	Юго-восток	Юг	Юго-запад	Запад	Северо-запад	Еще
Январь	31/2.3	34/2.4	7/1.6	2/1.5	12/2.3	10/2.5	2/1.4	2/2.7	17
Июль	23/1.8	26/1.7	7/1.4	2/1.2	11/1.7	20/2.0	8/1.6	3/1.4	4

Источник: ТЭО Проекта

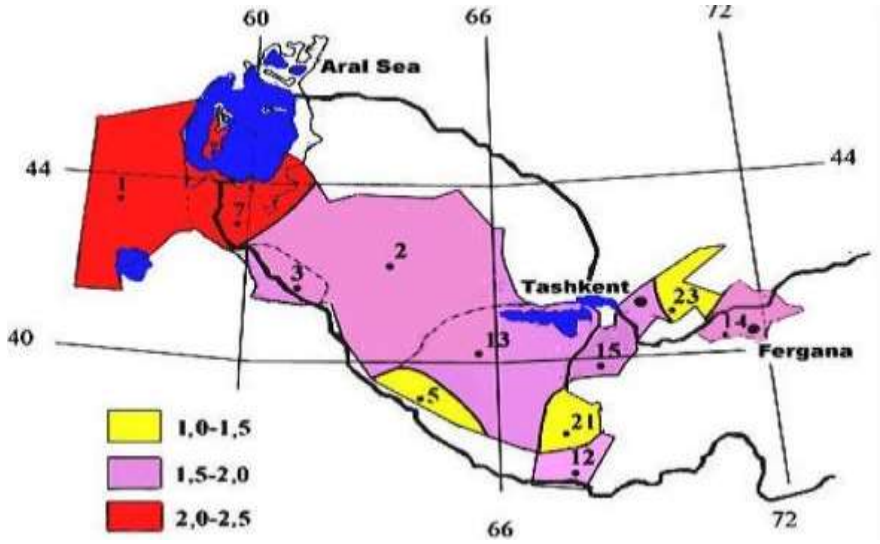
В холодный период (декабрь-январь) преобладают ветры северного и северо-восточного направлений со скоростью 2,3-2,4 м/сек. В летний период наряду с северными и северо-восточными довольно часто наблюдаются ветры юго-западного направления. В целом летом скорости ветра меньше - 1,7-2,0 м/сек. Штилевые условия наблюдаются в 14-17 % случаев. Подветренное положение юго-западных районов относительно основных жилых районов города позволяют рекомендовать их для размещения предприятий и коммунально-складской зоны.

Таким образом, для климата района в течение длительного периода года характерны высокие температуры, слабые ветра и низкие значения влажности, что закономерно отражается на высокой испаряемости.

5.2.6. Последствия изменения климата

Изменение климата было определено как растущая угроза окружающей среде в Узбекистане. Наибольшую обеспокоенность вызывает повышение температуры воздуха, что имеет серьезные последствия для ледников и водных ресурсов. В большинстве районов и высокогорных зонах повышается температура приземного воздуха (рисунок 14).

Рисунок 14: Прогнозируемое изменение среднегодовых температур к 2039 году по сравнению с 1960-1991 годами



Согласно прогнозам, изменение климата и его последствия, такие как экстремальные температуры, отдельные аномальные осадки и стихийные бедствия, будут по-прежнему оказывать серьезное воздействие на дорожную инфраструктуру. Однако новая дорожная инфраструктура, такая как улучшенные трассы и тротуары, значительно сократит время в пути и, следовательно, расход топлива, что, в свою очередь, приведет к снижению выбросов вредных веществ и повышению безопасности дорожного движения, а также улучшит транспортное сообщение между регионами и отдаленными районами страны.

Дорожные проекты чувствительны к следующим переменным, связанным с изменением климата:

- Максимальная и минимальная дневные температуры поверхности земли и разница между максимальной и минимальной температурой в течение суток.
- Количество жарких (>35 °C) и морозных дней
- Увеличение максимального суточного количества осадков.

Повышение средних и экстремальных температур может ускорить износ дорожных покрытий и вызвать образование колей на дорожном покрытии (на участках с асфальтовым покрытием), земляном полотне и основании. Кроме того, летняя жара может привести к скручиванию, связанному с температурой (и связанным с этим напряжениям), деформации от влаги и “взрыву” бетона из-за чрезмерного расширения перекрытий.

Основная опасность, которую представляет для проекта изменение климата в будущем, связана с повышенным риском наводнений из-за более сильных единичных осадков в сочетании с повышением температуры и таянием снега. Это относится к рекам, ручьям и связанной с ними ирригационной системе и было учтено при проектировании мостов и водопропускных труб.

Выбросы парниковых газов

Текущий уровень движения на проектной дороге полностью оправдывает предлагаемые работы по модернизации. Проектная дорога Бишкек-Душанбе-Термез общей протяженностью 97 км была разделена на два участка длиной около 45 км в соответствии с предусмотренными четырьмя лотами закупок. Среднегодовая интенсивность движения по проектной дороге составляет 17 289 авто/день для Лота 1 (1570–1622 км) и 14 657 авто/день для Лота 2 (1525–1570 км) транспортных средств в день, из которых 87% — это легковые автомобили, фургоны, автобусы, а оставшиеся

13% — грузовики. Ожидается, что средняя скорость на проектной дороге увеличится с нынешних 65 км/ч до примерно 80 км/ч после завершения проекта. Кроме того, дорожные работы сделают дорогу более устойчивой к климатическим явлениям, таким как сильные дожди и наводнения.

Для проведения экономической оценки использовалась модель HDM-4[12] версии 2.09. HDM-4 моделирует условия и затраты жизненного цикла, а также предоставляет критерии принятия экономических решений для различных вариантов проектирования и обслуживания дорог. Количественная чистая выгода, рассчитанная для экономического анализа проектных дорог, включает эксплуатационные расходы на транспортные средства, затраты времени в пути, расходы на содержание дорог, экономические издержки от дорожно-транспортных происшествий и воздействие на окружающую среду в виде выбросов CO_2. Реализация проекта дорожных работ приведет к сокращению времени в пути и эксплуатационных расходов на транспортные средства, что, в свою очередь, снизит транспортные расходы.

Анализ затрат и выгод показывает, что Экономическая Внутренняя Норма Доходности (ЭВНД) для модернизации проектной дороги составляет 25,4%. Чистая текущая стоимость составляет 1 492 млн долларов США при ставке дисконтирования 8%, что свидетельствует об экономической обоснованности проекта. Анализ чувствительности показывает, что для сценария с 20-процентным увеличением затрат на строительство ЭВНД составляет 22,8%. Для сценария со снижением выгод на 20% ЭВНД составляет 22,1%. При объединении обоих сценариев ЭВНД составляет 19,6%.

Оценка учёта выбросов парниковых газов предполагает увеличение выбросов углекислого газа (CO_2) на проектной дороге в результате реализации проекта. Базовые выбросы CO_2 для проекта (без учёта проектных выбросов) составляют 7 085 537 тонн, а валовые выбросы CO_2 проекта (с учётом проектных выбросов) — 7 547 356 тонн. Общие чистые и годовые чистые выбросы CO_2 для проектных дорог составляют 461 819 тонн и 23 091 тонну в год соответственно. Увеличение выбросов CO_2 объясняется увеличением расхода топлива из-за более высоких скоростей движения по проектной дороге и увеличения объёма трафика.

5.2.7. Шум

В пределах зоны влияния дорожное движение является основным источником шума для местных населенных пунктов и сообществ.

Звук — это ощущение, возникающее в ухе в результате колебаний давления воздуха, накладывающихся на постоянное атмосферное давление. Ухо реагирует на эти гораздо меньшие колебания с большой чувствительностью. Шум определяется как громкий, неприятный, неожиданный или нежелательный звук. Дорожный шум обычно складывается из шума выхлопных газов двигателя и взаимодействия шин с дорожным покрытием.

Как правило, дорожный шум возрастает с увеличением интенсивности движения (чем больше транспортных средств, тем больше шума), увеличением скорости (более быстрые транспортные средства создают больше шума) и увеличением количества тяжелых грузовиков (тяжелые грузовики производят больше шума, чем легковые автомобили).

[12] Развитие и управление автомобильными дорогами.

Во время строительства уровень окружающего шума в пределах проектируемого дорожного коридора обусловлен движением автотранспорта, строительными работами и разработкой карьеров. Чувствительными к шуму объектами являются школы, больницы, мечети и другие объекты социальной инфраструктуры, расположенные в населенных пунктах вдоль проектируемой дороги.

На рассматриваемых участках дороги интенсивность транспортного потока составляет 17 289 авт./сут. для Лота 1 (1570-1622 км) и 14 657 авт./сут. для Лота 2 (1525-1570 км); в перспективе она составит около 61 473 авт./сут. для участка 1 (1570-1622 км) и 52 119 авт./сут. для участка 2 (1525-1570 км). Средняя скорость движения в населенных пунктах составляет 70 км/ч, а вне населенных пунктов за чертой города – 100 км/ч. Анализ шумовых характеристик в районе строительства проводился на основе измеренной фактической интенсивности транспортного потока и его состава. На момент проведения обследования в составе транспортного потока было: 89% легковых автомобилей, 11% грузовых автомобилей.

Укрупненный анализ показал, что эквивалентный уровень шума в непосредственной близости от дороги (7,5 м от крайней полосы на высоте 1,5 м) составляет 75,0 дБА.

В соответствии с данными, предоставленными местным проектным институтом, эквивалентный уровень шума никогда не превышает 75 дБА (в 7,5 м от обочины дороги на высоте 1,5 м) вокруг проектной площадки. Национальные стандарты требуют, чтобы максимальный уровень для жилых районов составлял 55 дБА в дневное время и 45 дБА в ночное, что соответствует рекомендациям ОСЗТ. При этом для жилых застроек на окраине городов, где транспортный поток перераспределяется по отдельным направлениям, уровень шума остается на уровне санитарных норм за счет удаленности жилых построек и наличия ограждений вокруг них. В ночное время интенсивность движения снижается, поэтому снижается также шумовое проявление. В населённых пунктах в проекте будут принимать шума поглощающие экраны для защиты населений от воздействия шума на протяжение 100,13 км.

В рамках ОЭСВ были проведены измерения уровня шума в шести выбранных точках на территории проекта. Максимальный и средний уровни шума на участке дороги были определены как 56-58 дБ. Сравнивая национальные стандарты Узбекистана и Руководящие принципы Группы Всемирного банка (ГВБ) в области охраны окружающей среды, здоровья и техники безопасности (ОСЗТ), можно сделать вывод, что национальные стандарты являются более строгими, поэтому они применимы к данному проекту.

Ниже приведены максимальный и средний уровень шума согласно СанПиН РУз № 0267-09 Санитарные правила и нормы «О допустимом уровне шума в жилых помещениях, как внутри, так и снаружи зданий». Результаты мониторинга приведены в таблице 27.

Таблица 27: Результаты анализа измерений уровня шума (дБ)

Наименование	Локация	Национальный стандарт уровня шума (СанПин № 0267-09)		МФК/ГВБ Общие требования к охране труда (2007)		Результаты измерения уровня	
		День (с 07:00 до 23:00)	Ночь (с 23:00 до 07:00)	День (с 07:00 до 23:00)	Ночь (с 23:00 до 07:00)	День (с 07:00 до 23:00)	Ночь (с 23:00 до 07:00)

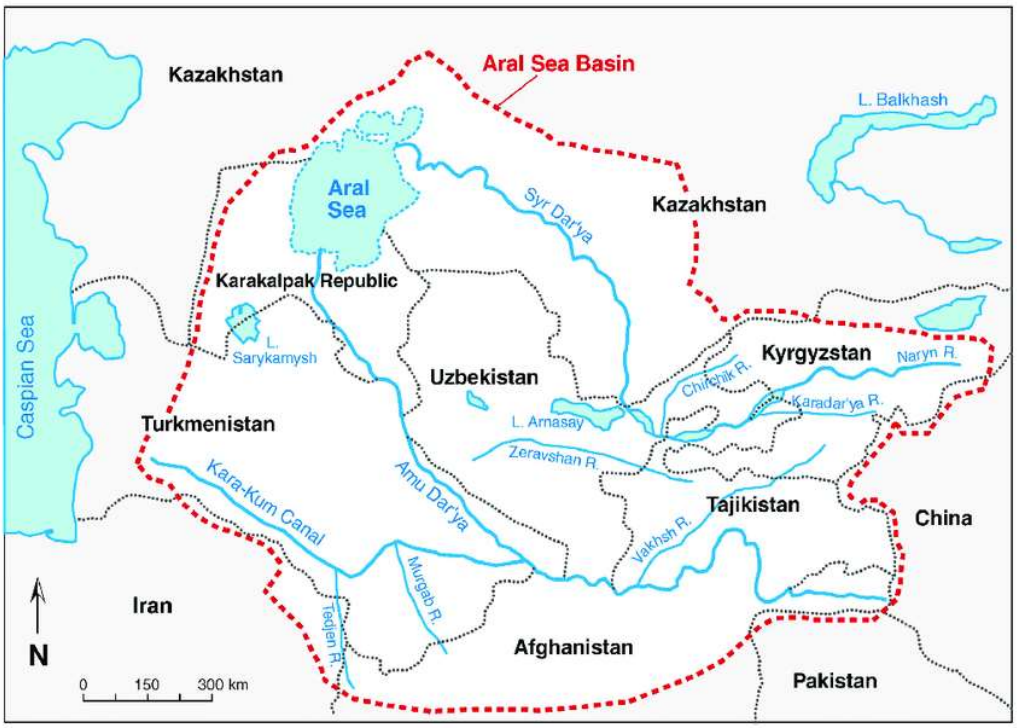
Школа № 63 (Джаркурганский спортивный колледж)	Джаркурганский район 37⁰24’29.12 67⁰26’30.43	55	45	55	45	46	41,7
Махалля Навбахор, мост	Кумкурганский район 37⁰48’15.84 67⁰33’55.10	55	45	55	45	49,6	43,5
Махалля Карахан	Термезский район 37⁰18’20.25 67⁰23’18.92	55	45	55	45	48,3	39,7

5.2.8. Гидрология

Узбекистан и большинство соседних стран расположены во внутреннем водосборном бассейне Аральского моря, трансграничные воды которого находятся в совместном пользовании для экономических и экологических нужд. Пресные воды рек, озер и водохранилищ используются для орошаемого земледелия, промышленности и коммунального хозяйства.

Бассейн Аральского моря подразделяется на два основных суббассейна: (i) суббассейн Сырдарьи и (ii) суббассейн реки Амударья. Территория проекта расположена в пределах водоразделов рек Сурхандарья и Шерабад, которые являются основными правыми притоками реки Амударья (рисунок 15).

Рисунок 15: Схема бассейна Аральского моря



Groundwater

Подземные, грунтовые воды рассматриваемого района субнапорные. Верхние и нижние горизонты пород находятся в тесной гидравлической взаимности. Своё

питание они получают за счёт фильтрации из поверхностных водотоков, инфильтрации с полей орошения и притока с гипсометрически вышерасположенных гор.

Подземные воды района подразделяются на межпластовые воды третичных отложений и грунтовые воды четвертичных образований. Подземные воды неогеновых отложений, приуроченных к конгломератной части толщи и залегают на глубине свыше 100 м.

Грунтовые воды четвертичных отложений приурочены, в основном, к гравийно-галечниковому слою, а водоупором являются каменные лессы.

Основное влияние на формирование грунтовых вод оказывает поверхностный и подземный сток с Боботогского горного хребтов, расположенных за пределами области. Подземные воды на всех участках дороги шурфами глубиной до 1,0м не вскрыта. Грунтовые воды, залегающие глубиной более 1,0м в основном питаются за счет инфильтрации воды и просачивания поверхностных орошаемых вод и атмосферных осадков. Грунтовые воды района мало минерализованы. Минерализация грунтовых вод на орошаемых землях варьирует от 0,5 до 2,0 г/л, а на целине и залежах – от 4 до 9 мг/л плотного остатка. По гидрохимическому составу воды гидрокарбонатно - сульфатно - магниевые, слабощелочные.

Грунтовые воды неагрессивны к бетону на портландцементе и железобетонным конструкциям, в период высокого стояния находятся на глубине 4.5м от поверхности земли.

Основное влияние на режим подземных вод оказывает орошение. По данным Сурхандарьинской гидрогеологической партии высокое положение уровня подземных вод приходится на июль-август месяцы, низкое – на февраль-март. Годовая амплитуда уровня подземных вод составляет 0,9-1,9 м.

Основным поверхностным водотоком, является дождевые и селевые воды горного хребта Боботог.

Химический состав воды рассматриваемых артерий формируется под влиянием сточных вод предприятий Сурхандарьинской области и сельскохозяйственных стоков. Сближающие водным источникам является река Сурхандарья которые протекает параллельно проектируемой дороге.

В реке Сурхандарья присутствуют примеси нефтепродуктов, фенолы, окислы азота и натрия. Среднегодовая минерализация по хлор-иону колеблется от 0.01 до 0.06г/л, а сухого остатка от 0.15 до 0.83г/л. Кислотная реакция воды нейтральная pH=7.0-7.5.

В целом по рассматриваемым водным артериям содержание таких ингредиентов как: натрий, калий, магний, хлор, кальций, цинк, фтор, мышьяк, сульфаты не превышает санитарные нормы.

Проектируемая дорога расположена на предгорной части горы Боботог и поэтому здесь в доль дороги образуется временной сай стекающих из ливных стоков горы Боботог. Следовательно, река Сурхандарья характеризуется повышенным уровнем торфности и потенциалом самоочищения за счет интенсивной проточности и обильного развития водной биоты, особенной ассоциации водной растительности. Таким образом, экологическое состояние поверхностных водотоков, протекающих в районе расположения предприятия по гидробиологическим признакам удовлетворительное, по гидрохимическим показателям, поверхностные воды относятся ко II классу чистых и III классу умеренно загрязненных вод.

Гидрогеологические условия района определяются геологическим строением и климатом.

Грунтовые воды района мало минерализованы. Минерализация грунтовых вод на орошаемых землях варьирует от 0,5 до 2,0 г/л, а на целине и залежах – от 4 до 9 мг/л плотного остатка. По гидрохимическому составу воды гидрокарбонатно - сульфатно - магниевые, слабощелочные.

Грунтовые воды неагрессивны к бетону на портландцементе и железобетонным конструкциям, в период высокого стояния находятся на глубине 4.5м от поверхности земли.

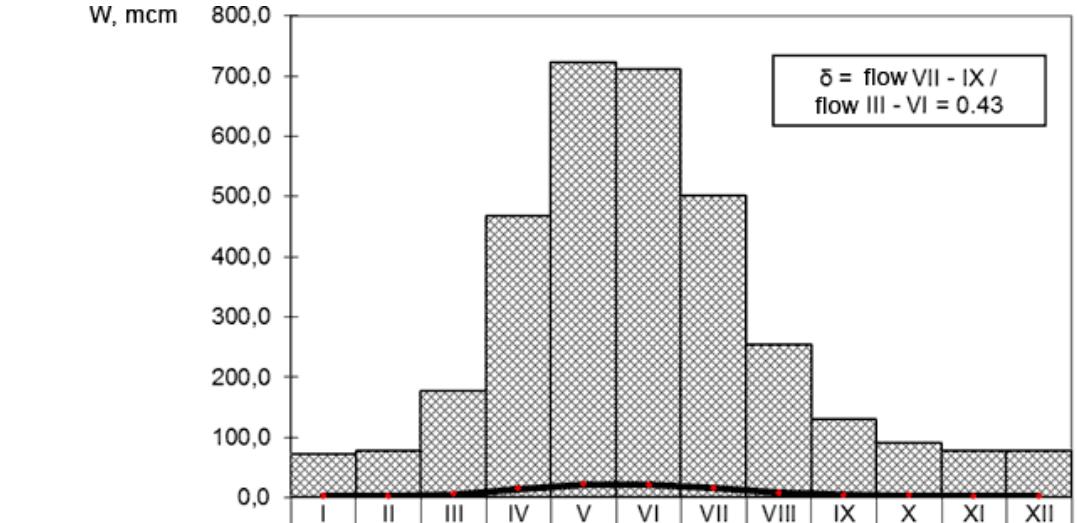
Подземные воды являются основным источником питьевой воды на территории Проекта, и в местах водозаборов они соответствуют стандартам питьевой воды.

Поверхностные воды

Река Сурхандарья образуется в месте слияния рек Каратаг и Туполанг недалеко от города Денау. Впадает в Амударью в районе города Термез. Длина реки составляет 175 км (287 км, включая исток - реку Каратаг), а площадь бассейна - 13 500 км2. Пик паводка реки приходится на июнь-август, скорость течения достигает 65,8 м3/сек вблизи впадения в Амударью. Ближайшее расстояние от проектной дороги до реки Сурхандарья составляет более 1 км.

Дорога М41 в интервале 1525-1622 км протягивается по долине река Сурхандарья, шириной 6-9 км, пересекая долины многочисленных притоков, стекающих с южных отрогов Гиссарских гор.

Рисунок 16: Основные параметры реки Сурхандарья



	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Average	73,4	79,1	177,8	468,6	722,9	712,2	502,7	255,0	131,2	91,2	78,3	78,1
%	2,2	2,3	5,3	13,9	21,4	21,1	14,9	7,6	3,9	2,7	2,3	2,3

Источник: CAWATERinfo

От начала трассы до Денау дорога М41 пересекает левые долины нижних притоков реки Туполанг – широкий конус выноса и русло р.Обизаранг, затем долину и русло реки Шаргунь. В 4 км ниже места впадения реки Шаргунь в реки Туполанг, река принимает воды полноводной реки Каратаг, текущей со стороны Таджикистана. Обе реки относятся к группе водотоков снего-ледникового питания.

На протяжении от города Денау и до города Термез, дорога проходит параллельно руслу р.Сурхандарья, то удаляясь, то приближаясь к пойменно-русловой части реки. На этом отрезке сток Сурхандарьи пополняются водами правых притоков - рек Сангардак- Кызылсу, Худжапайк и Баидахансай. В 62 км от места слияния Туполанг и Карадаг, в самом узкой части долины, русло реки зарегулировано Южно-Сурханским водохранилищем. Зарегулирован сток и притока Туполанг, плотина которого находится в 36км от устья реки (начала реки Сурхандарья).



Фото 5: Река Сурхан



Фото 6: Канал Занг

Общая длина реки Сурхандарья 175 км (от истока реки Каратаг-287км), водосборная площадь - 13610 км2. Среднемесячные расходы реки колеблются от 10 м3/с в межень до 145 м^3/с в паводок и в вегетационный период. Средний годовой расход воды за период 2010–2015 гг. составляет 37-74 м^3/с. (Таблица 28) . На всем своем протяжении Сурхандарья дренирует подземные воды, удельное значение которых превышает 20% годового стока реки.

Среднемесячных расходов воды р.Сурхандарьи в створе верхный бьеф Южно-Сурханского водохранилища на посту Базарджой составляют 7,6-62,26м^3/с.

Таблица 28: Многолетние среднемесячные расходы воды р.Сурхандарьи

Год	Месяц											
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9
2010–2015	8,398	14,35	17,89	16,38	21,98	21,8	47,83	62,26	42,23	35,03	18,08	7,6

Ниже водохранилища расходы по реке регулируются, но не превышают среднемноголетних значений

Гидрохимический режим реки Сурхандарьи в значительной степени формируется под влиянием загрязнений, поступающих со сточными водами промпредприятий городов Денау, Шурчи, Термез и сельхозстоками.

Дорога протягивается вдоль реки Сурхандарья, то удаляясь от нее на 2 км-11 км, то приближаясь к руслу на расстояние до 250 м-300м. Два раза дорога пересекает русло реки Сурхандарья: первый переезд через реку устроен в створе у восточных окраин г.Джаркурган, переходя с правого берега реки на левый, второй в створе у г.Термез, переезд левого берега –на правый. Длина моста у г.Джаркурган достигает 200 м, ширина 17 м.

Дорога проходит на безопасном расстоянии от поймы, которая искусственно ограничена и берегоукрепительными дамбами.

Дорога пересекает ирригационные каналы, по правобережной части долины, каналы: Шамдамказак Q=3м^3/с, Дамарик Q=8,5м^3/с, Янгиарик Q=3м^3/с, Дайетулак Q=3м3/с, Кумкурган - ШММК Q=110м^3/с, Сурхан Q=18м^3/с, Занг Q=86 м^3/с, по левому берегу, каналы: Янгиарык Q=7м3/с, Галаба Q=11,6тм3/с Термез - Q=7м^3/с. Пересечение каналов происходит в основном по трубчатым переходам.

По трубчатым переходам пересекается густая сеть коллекторов: – Карасув, Дивана, Сангардак, Городской, Куштегерман, Рмсовхоз, Карамаксай, Козоксай, Сергайрат, Пахтакор, Беш йиллик, Шалдикор, Хурлик, Элбоенсай, Кумкурган – и Кумкурган-2, Жолоир, Ёш гайрат, Марказий, Шарк Юлдуз, М-Р-2, М-Р-5, М-Р-4, М-Р-1, Минор-4, К-5.

Качество воды

Экологическая документация, подготовленная проектировщиками (ЗВОС) и одобренная ГЭЭ, содержит некоторую информацию о качестве поверхностных вод. По данным ЗВОС, река Сурхандарьи содержит такие загрязняющие вещества, как смеси нефти, фенол, NOx и NaOx. Среднегодовые концентрации ионов хлора колеблются от 0,01 до 0,06 г/л, а сухих остатков – от 0,15 до 0,83 г/л.

В документе указано, что концентрации соединений натрия, калия, магния, хлора, кальция, цинка, фтора, мышьяка и сульфитов находятся в пределах национальных допустимых значений (Предельно допустимая концентрация, ПДК). В таблице 29 показано содержание загрязняющих веществ в реке Сурхандарья в районе города Денау. Река интенсивно используется для орошения, протекает через густонаселенную территорию, в то время как в населенных пунктах отсутствует надлежащая система очистки сточных вод. По этой причине некоторые результаты превышают национальный стандарт.

Таблица 29: Качество воды в реке Сурхандарья

Параметр	Ед.из	ПДК	2021		
			I-Квартал	II-Quarter	III-Quarter
Жесткость воды	mg-eq/L	7	**7.2**	6.6	6.6
Хлориды	mg/l	300	35	110	145
BOD_5	mg/l	3	2.7	2.4	2.5
Аммиачный азот (NH_4NO_3)	mg/l	0.5	0.45	0.3	0.35
Азот Нитрит	mg/l	0.02	**0.029**	**0.024**	**0.26**
COD	mg/l	15	14.8	12.5	13.0
Сульфаты	mg/l	100	**110**	**115**	**110**
Всего взвешенных частиц	mg/l	15	**31.1**	**17**	**18**
Сухой остаток	mg/l	1,000	915	890	900
pH		6.5-8.5	7.4	7	6.9

Источник: Минэкология (Информация предоставлялась ежеквартально, конкретные даты выборки отсутствуют.)

5.3. Биологические Исходные Условия

В этом разделе описывается исходное экологическое состояние и определяются вероятные воздействия и существенные экологические последствия, которые возникнут в результате реализации предлагаемого проекта. Они включают воздействие на виды, места обитания и территории, обозначенные как важные для сохранения природы.

5.3.1. Введение

Дорога М41 в границах Сурхандарьинской области очень живописна, так как трасса проложена по широкой долине реки Сурхандарья в окружении высоких гор, пересекая то полого-холмистую то слабо волнистую предгорную равнину. Долины реки Сурхандарья активно освоена, поэтому дорога проходит мимо орошаемых угодий, где возделывают зерновые, масличные, технические культуры, нередки фруктовые сады и виноградники, пересекает многочисленные поселки и городскую застройку. Дорога проложена через территорию около 24 населенных пунктов, в том числе через районные центры, города Кумкурган и Джаркурган. На заключительном участке дорога подходит к северным границам областного центра г.Термез. Следует отметить участки дороги, проходящие рядом или поблизости от водохранилищ. Протяженность дороги вдоль правого берега Южно-Сурханского водохранилища – 12 км.

Большая часть существующей дороги пересекает антропогенные ландшафты (города, села, оросительные каналы и арыки и орошаемые сельскохозяйственные земли) который был преобразованы для сельскохозяйственного использования много лет назад. В этом районе практически не осталось естественной среды обитания, причем большая часть флоры ограничивается сельскохозяйственными культурами, искусственно посаженными деревьями и кустарниками, а фауна состоит из одомашненных животных. Посаженные местные и неместные плодовые и декоративные деревья *(Catalpa bignonioides, Juniperus virginiana, Morus alba, Platycladus orientalis, Populus afghanica* и др.), а также различные травянистые сорняки растут вдоль Проектной дороги, оросительных каналов и между зданиями вдоль дороги.

Вдоль всей полосы нет естественных лесных массивов. Однако вдоль существующих дорог, пересекающих полосу, растут деревья. Программа необходимых вырубок деревьев для реализации Проекта должна быть разработана и утверждена Сурхандарьинским региональным офисом Минэкологии. В общей сложности будет вырублено/пересажено 3 303 дерева (см. таблицу 30). Необходимо выплатить компенсацию за коммерческую ценность срубленных деревьев.

Таблица 30: Потеря деревьев (Предварительное количество)

Район	Деревья (шт)	
	Малоценные	Ценные
Термезский район	32	575
Джаркурганский район	175	2379
Кумкурганский район	19	123
ВСЕГО	**226**	**3077**

Источник: Приложение 3 национальнго ЗВОС.

24 декабря 2025 было получено научное заключение о ценности тутовых деревьев от Ташкентского ботанического сада имени академика Ф. Н. Русанова при Институте ботаники АН Узбекистана. Согласно этому заключению все включённые в перечень растения являются природными видами. Результаты полевого обследования специалистами Ботанического сада 19 декабря 2025 года было проведено выездное обследование проектной территории в Сурхандарьинской области, в результате чего установлено следующее:

- Согласно инвентаризации Минэкологии, общее количество тутовых деревьев вдоль проектных учатков составляет 2244;

- Тутовые деревья, произрастающие вдоль дороги в зоне строительства, были высажены в разные годы (1970–1990 гг.) в целях:
  - развития шелководства;
  - озеленения;
  - повышения урожайности сельхозугодий;
  - защиты от ветровой эрозии (в виде защитных лесополос);
- Основная часть тутовых деревьев относится к селекционным сортам, выведенным для использования в шелководческой промышленности;
- Среди обследованных тутовых деревьев к природным видам, подпадающим под действие Постановления № 93, отнесены:
  - 2 дерева — в Термезском районе;
  - 1 дерево — в Джаркурганском районе;
  - 1 дерево — в Кумкурганском районе.
    Всего: 4 дерева;
- Остальные тутовые деревья являются сортовыми и не подпадают под действие указанного постановления;

Таким образом, возможное количество ценных пород деревьев будет составлять не 3077, а 837.

Таблица 31: Предварительная инвентаризация деревьев

Диаметр, см	*Кумкурганский район*		*Джаркурганский район*		*Термезский район*	
	Малоценные	**Ценные**	**Малоценные**	**Ценные**	**Малоценные**	**Ценные**
0-4,1 cm	0	10	151	53	4	0
4,1-8 cm		3	0	119	0	255
4,1-12 cm	0	7	0	25	0	0
8,1-12 cm	12	46	3	722	0	18
12,1-16 cm	4	10	8	137	25	258
16,1-20 cm	1	9	3	232	0	26
20,1-24 cm	0	4	1	173	0	6
24,1-28 cm	1	10	5	491	3	0
28,1-32 cm	1	12	1	262	0	9
32,1-36 cm	0	7	3	88	0	0
36,1-40 cm	0	2	0	70	0	0
40,1-44 cm	0	0	0	1	0	2
44,1-48 cm	0	0	0	4	0	0
48,1-52 cm	0	0	0	0	0	0
52,1-56 cm	0	1	0	0	0	1
56,1-60 cm	0	0	0	0	0	0
60,1-64 cm	0	1	0	0	0	0
более 64 cm	0	1	0	2	0	0
Всего	**19**	**123**	**175**	**2379**	**32**	**575**

Исходная характеристика биоразнообразия для Проекта была разработана национальным экспертом по биоразнообразию и основана на всестороннем обзоре технической литературы, общедоступных баз данных о биоразнообразии и других источников "кабинетной" информации. Помимо данных недавних экологических исследований, базовая линия была разработана с помощью ИБАТ и консультаций с местными правительственными ведомствами, местными сообществами и национальными экспертами. Также использовался ряд других вторичных источников данных, включая отчеты о технической помощи, опубликованные правительственные отчеты, оценки воздействия на окружающую среду, проведенные в том же регионе, правительственные веб-сайты, научные статьи и исследования, а также признанные учреждения и соответствующие правительственные ведомства.

5.3.2. Исходные данные по охраняемым и выделенным территориям

В Узбекистане имеется пять категорий охраняемых природных территорий, включая национальные природные заповедники (заповедники); национальные парки; экологические центры; заказники; и национальные памятники природы[13]. В пределах 70 км от проектной дороги находится 1 государственный природный заповедник – Сурханский государственный природный заповедник. В радиусе 50 км от трассы проекта также имеется 7 международно признанных объектов биоразнообразия, в их число входят 5 Ключевых орнитологических территорий (КОТ)[14] и 2 ключевые области биоразнообразия (КОБ)[15].Еще один охраняемый объект находится в пределах 50 км, Ходжапиль, хотя он находится в Туркменистане.

Девять охраняемых и выделенных территорий в радиусе 50 км от трассы Проекта представлены в Таблице 32 и проиллюстрированы на Рисунке 18.

Таблица 32: Охраняемые территории вблизи трассы проекта

Наименование	Обозначение	Расстояние (км)	Направление
Горы Кугитанг и Бойсунтай	КОБ	50	N & W
Дарасайское ущелье	КОТ	>15	E
Среднее течение реки Шерабад	КОТ	20-25	S
Южно-Сурханское водохранилище	КОТ	2-3	S
Гиссарский государственный природный заповедник[16]	КОТ	20-23	N
Узбекский Бабатаг	КОБ	23	E
Сурханский государственный природный заповедник	Государственный природный заповедник	>70	SW
Койтендаг	КОТ	>70	SW
Ходжапил[17]	Защищен	>65	SW

КОТ = Ключевые орнитологические территории, КОБ = Ключевые области биоразнообразия

На Рисунке 17 показаны охраняемые территории по отношению к предлагаемому проекту. Анализ охраняемых территорий включает как охраняемые на национальном

[13] Обзор результативности экологической деятельности – Узбекистан. Третий обзор. ООН, 2020 г.

[14] КОТ — это территория, определенная с использованием согласованного на международном уровне набора критериев, разработанного BirdLife International, как имеющая глобальное значение для сохранения популяций птиц.

[15] КОБ — это территория международного значения для сохранения биоразнообразия, определенная и обозначенная с использованием глобально стандартизированных критериев, разработанных МСОП, Birdlife International и другими партнерами.

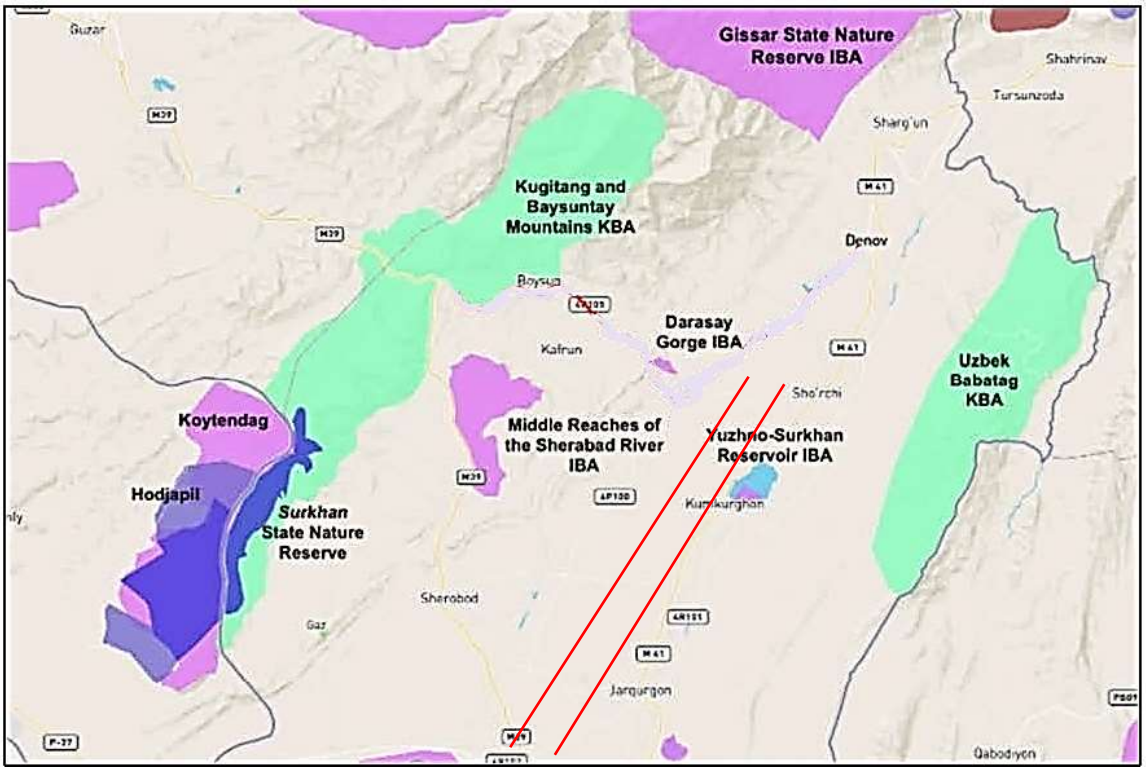
[16] This IBA is named after the State Nature Reserve of the same name but is a larger area. The State Nature Reserve itself is further than 50km from the project road.

[17] This protected site is in Turkmenistan and thus does not fall under the same designations as those in Uzbekistan.

уровне территории, так и международно признанные зоны с упором на ключевые области биоразнообразия (КОБ).

Проект не пересекает ни одну из этих охраняемых территорий / КОБ. Эти охраняемые территории связаны либо с гористой местностью, либо с водно-болотными угодьями и, следовательно, поддерживают экосистемы, которые существенно отличаются от экосистем в пределах исследуемой территории. Таким образом, ожидается, что эти охраняемые территории не окажутся под влиянием предлагаемой застройки и не считаются критически важными объектами среды обитания, связанными с проектом.

Рисунок 17: Охраняемые территории, расположенные вблизи проектируемого дорожного коридора



Ближайшей охраняемой территорией к Проекту является Южно-Сурханское водохранилище КОТ, которое находится в 3 км к северо-востоку и, следовательно, за пределами территории проекта ЗВ. Участок дороги протяженностью 12 км проходит вдоль Южно-Сурханского водохранилища. Это водохранилище расположено в предгорьях холмистой степи в 2-3 км от города Кумкурган в русле реки Сурчандария. Уровень воды в нем непостоянен, но зимой оно не затапливается и не замерзает.

Рисунок 18: Ближайшая охраняемая территория к проекту - Южно-Сурханское водохранилище



Южно-Сурханское водохранилище находится примерно в 18 км от объекта. Данные за 2007 год показывают, что этот КОТ поддерживает значительные скопления мигрирующих водоплавающих птиц, не находящихся под угрозой исчезновения (>35 000). Более свежих данных недостаточно, поэтому в целях предосторожности предполагается, что КОТ по-прежнему поддерживает такое же количество водоплавающих птиц. Однако вблизи проекта нет крупных водоемов или водотоков, а также каких-либо других ориентиров, которые могли бы служить остановкой или узким местом, что заставило бы этих перелетных птиц пересекать проектную дорогу.

Ущелье Даресей — это еще один КОТ, расположенный в 15 км к северу от трассы проекта. В 2007 году Birdlife International присвоила ему статус КОТ из-за присутствия множества видов, вызывающих КОТ, включая один вид, находящийся под угрозой исчезновения на международном уровне, - балобана. В 2007 году, на момент проведения исследования, в ущелье, по оценкам, гнездились 1-3 пары. В последнее время нет никаких свидетельств того, что он все еще присутствует.

Гиссарский государственный природный заповедник КОТ расположен в 22 км к северу от трассы Проекта. КОТ не является охраняемой территорией в соответствии с законодательством Узбекистана, но был включен в список Birdlife International, поскольку здесь обитают многие виды птиц, находящихся под угрозой исчезновения, включая популяции находящегося под угрозой исчезновения стервятника и балобана. IBA намного больше, чем Государственный природный заповедник, давший ему такое название, сам охраняемый объект находится более чем в 50 км от проектной дороги.

5.3.3. Исходные данные о среде обитания

Проект проходит через измененную среду обитания в различной степени, большая часть которой является сельскохозяйственной. Около 97 км занимают пахотные земли, поселения и менее измененные территории степи/полупустыни. Минэкология определяет эту среду обитания как предгорную равнину западного Памиро-Алая и адырскую экосистему, серьезно пострадавшую от сельскохозяйственной деятельности. Обычно там, где среда обитания не была преобразована в пахотные земли, она используется для выпаса скота.

Сбор исходных ботанических данных был разработан с использованием комбинации кабинетного анализа вторичных источников информации и сбора первичных данных

посредством полевых исследований, проведенных на территории Проекта. Кабинетное исследование включало в себя всесторонний обзор имеющейся технической литературы по флоре Узбекистана, а также обзор общедоступных баз данных, включая Красный список Международный союз охраны природы и природных ресурсов(МСОП) видов, находящихся под угрозой исчезновения.

Сурхандарья практически полностью поменяла естественный ландшафт на культурный. Древесная растительность представлена наряду с аборигенными видами растительности также акклиматизированными видами из других регионов.

Фотографии основных типов растительности, расположенных вдоль Проектной дороги, представлены в разделе Фото 7.

Фото 7: Основные типы растительности, расположенные вдоль проектной дороги



Река Сурхан



Канал Занг



Городская придорожная растительность



Село Мунчоктепа Кумкурганского района с посаженными деревьями и антропогенной травянистой растительностью





Капустное поле в Кумкурганском районе *Хлопковые поля в Термезском районе*

В ходе базового исследования было выявлено 492 вида фауны и флоры, потенциально присутствующих в радиусе 60 км от объекта. В их число входят 26 видов, находящихся под угрозой исчезновения (МСОП), в том числе 2 вида, находящихся под критической угрозой исчезновения (КУ), 5 видов, находящихся под угрозой исчезновения (УИ), и 19 уязвимых видов, а также виды, занесенные в Красную книгу Узбекистана. В Таблице 33 подробно описаны результаты:

Таблица 33: Фауна и флора присутствуют или потенциально присутствуют в радиусе 60 км от проекта

Группа	Находящийся под критической угрозой исчезнования	Находящийся под угрозой	Уязвимый	Почти под угрозой, вызывает наименьшее беспокойство, недостаточно данных	Всего
Птицы	1	5	9	222	279
Млекопитающие	0	0	5	68	73
Рептилии	1	0	2	25	28
Земноводные	0	0	0	0	0
Рыба	0	0	3	11	14
Растения	0	0	0	58	58
Всего	**2**	**5**	**19**	**384**	**452**

После анализа научной литературы и консультаций с национальными экспертами было установлено, что только 15 из первоначально выявленных видов, находящихся под угрозой исчезновения, потенциально могут регулярно встречаться на территории Проекта. Эти виды перечислены в Таблице 34.

Таблица 34: Виды, находящиеся под угрозой исчезновения МСОП, которые могут регулярно встречаться на территории Проекта

Латинское название	Общее название	Категория МСОП
Aquila nipalensis	Степной орел	Находящийся под угрозой исчезновения
Falco cherrug	Сокол-балобан	Находящийся под угрозой исчезновения
Neophron percnopterus	Египетский стервятник	Находящийся под угрозой исчезновения
Ovis vignei bochariensis	Бухарский Уриал	Находящийся под угрозой исчезновения (подвиды)
Cyprinus carpio	Дикий обыкновенный карп	уязвимы
Luciobarbus brachycephalus	Аральский усач	уязвимы
Luciobarbus capito	Н/Д (виды рыб)	уязвимы
Gazella subgutturosa	Джейран	уязвимы
Vormela peregusna	Мраморный хорек	уязвимы
Streptopelia turtur	Европейская горлица	уязвимы
Aquila heliacal	Восточный имперский орел	уязвимы

Латинское название	Общее название	Категория МСОП
Clanga Clanga	Большой подорлик	уязвимы
Chlamydotis macqueenii	Азиатская губара	уязвимы
Testudo horsfieldii	Среднеазиатская черепаха	уязвимы
Picipes rhizophilus	Н/Д (виды грибов)	уязвимы

Некоторые виды, которые не находятся под угрозой международного распространения (МСОП), но занесены в Красную книгу Узбекистана, также считаются присутствующими или потенциально присутствующими на территории Проекта. Они подробно описаны в Таблице 35.

Таблица 35: Виды, занесенные в Красную книгу Узбекистана, которые могут регулярно встречаться на территории Проекта.

Латинское название	Общее название
Tulipa tubergeniana	Тюльпан
Otostegia bucharica	Н/Д
Hieraaetus pennatus	Орел в сапогах
Aquila chrysaetos	Золотой орел
AegyPIUs monachus	Сизый (черный) гриф
Gyps himalayensis	Гималайский гриф
Capra falconeri	Маркхор
Glyptosternon reticulatum	Туркестанский сом

Критические пороги обитания установлены для одного вида – Египетского стервятника (табл. 36). Сокол-балобан находится под угрозой исчезновения и регулярно присутствует в зоне влияния, но его популяция недостаточна для запуска критической среды обитания. Бухарский Уриал также находится под угрозой исчезновения, но большая местная популяция маловероятна, поскольку обычная среда обитания расположена более чем в 50-60 км от зоны проекта, и этого недостаточно для возникновения критической среды обитания.

Таблица 36: Результаты предварительной оценки порогов критической среды обитания

Латинское название	Общее название	Численность	Результаты оценки	Заключение о КСО
Neophron percnopterus	**Египетский стервятник (EN)**	Во всем мире насчитывается 12 000 особей и только 134 гнездящиеся пары (около 270 особей) в Узбекистане. Три местные популяции, насчитывающие примерно 154 постоянно проживающих человека.	У 154 местных жителей были обнаружены местные триггеры	Критический Среда обитания
Ovis vignei bochariensis	**Бухара Уриал (EN)**	Около 800 особей в мире. По последним данным (за 2014-2018 годы), в горах Кугитаг и Байсунтай к юго–западу от Денау, Шурчи, Кумкурганского района обитает до 295 особей.	295 особей Бухарского Уриала не достигают критических пороговых значений в среде обитания. И большая местная	Некритичная среда обитания

Латинское название	Общее название	Численность	Результаты оценки	Заключение о КСО
			популяция маловероятна, поскольку обычная среда обитания расположена более чем в 50 км от проектной зоны.	
Falco cherrug	**Сокол-балобан (EN)**	12 000 особей по всему миру. Неизвестно, сколько из них в настоящее время находится в Узбекистане. Численность популяции, присутствующей в АоА, оценивается в пределах от 8 до 16 особей.	От 8 до 16 особей недостаточно для установления критических пороговых значений среды обитания этого вида	Некритичная среда обитания

5.3.4. Флора

Магистраль М-41 проходит преимущественно по сельскохозяйственным угодьям, где выращиваются многочисленные виды овощей, фруктов и зерновых, а также кормовые культуры для животных, такие как люцерна. Растительный мир на территории проекта, как правило, включает кустарники, луга, эфемерную растительность и сады, посаженные человеком. Известные виды включают можжевельник, пырей полынный и ксерофитные кустарники (*Juniperus zeravschanica, Artemisia tenuisecta, A.Boldshuanica, Elytrigia trichophoral, Festula sulcala, Elytrigia trichophoral).* Эфемерная растительность распространена в сочетании с диким миндалем, а также *Carex pachystylis, Poa bulbosa, Taeniatherum crinitum, Psoralea drupasea, Phlomis sp., Cousinia resinosa, Convolvulus subhirsulus, Taeniatherum crinitum, Psoralea drupasea, Phlomis sp.).* Распространенные виды растений включают можжевельник, вишню, шелковицу, абрикос, тополь, лох и яблоко.

Растительный покров селитебной и промышленной зон в городах и поселках представлен компонентами культурной растительности, которые формируются древесные посадки из декоративных лиственных и хвойных пород (орешина, тополь, клен ясенелистный, вяз восточный, сосна веймутова, можжевельник восточный), орехово-плодных и косточковых пород, розариев. На приусадебных участках и сельскохозяйственных землях господствуют посадки фруктовых деревьев, кормовых и овощных культур.

По внешнему краю обочин, пустырях и неудобьях - господствуют лугово-сорное разнотравье с преобладанием ажрека и колючетарвных видов - василька растопыренного, кузиний, сафлора, верблюжьей колючки.

Тюльпан (Tulipa tubergeniana) – единственная флора, находящаяся под угрозой исчезновения (Красная книга Узбекистана), присутствующая на территории проекта. Однако этот вид распространен редко, и особи обычно обитают на расстоянии от 50 до 100 м от существующей дороги.

Вдоль ирригационных арычков по периметру полей и проселочных дорог развивается густой покров из ажрека, лактука, осота, донника, а также колючетравных каперцев и янтака.

За границами городов господствуют сельскохозяйственные посевы – зерновых, а также виноградники и фруктовые сады из граната, персиков, айвы и хурмы.Фотографии наблюдаемых видов растений приведены на фото 8.

Фото 8: Наблюдаемые виды растений в районе реализации проекта



Тамарикс



Тюльпан (Tulipa tubergeniana)

В пойме реки Сурхан встречены тамарикс и лужайки из ажрека, гумая. Вдоль берегов реки растут ивы, также тамарикс, тополя и клены.

5.3.5. Фауна

Как уже говорилось, большая часть земель за пределами города, прилегающих к существующей дороге и предполагаемым объездным путям, отдана под интенсивное сельское хозяйство, в результате чего остается очень мало неуправляемых земель. В результате обширного воздействия давно сложившегося сельскохозяйственного производства дикая природа в районе реализации проекта в основном представлена видами, которые хорошо переносят постоянные сельскохозяйственные условия.

Птицы

Среди птиц наиболее часто встречаются малая горлица, полевой воробей, обыкновенный скворец, майна, грач, черная ворона, сорока, черный дрозд, сорока и афганская майка.

Биотопы оазисов, как и на прилегающих пустынных просторах, составляют приусадебные постройки, посадки карагача. Для населенных пунктов типичны домовой и полевой воробей, деревенские ласточки, малая горлица, обычная черная ворона.

В биотопах жилой застройки с преобладанием приусадебных участков и среди искусственных древесно-кустарниковых посадок и травянистых группировок водятся много птиц, для которых в оазисных биоценозах достаточно корма. Семена деревьев и злаковые виды сорнотравья служат излюбленным кормом для зерноядных и зимующих видов птиц. Наиболее типичные птицы города и сельской местности – сизые голуби, малые горлицы, домовые и полевые воробьи, обыкновенная майна. В городе зимует черный дрозд.

Предполагается, что на территории проекта регулярно встречаются несколько видов, находящихся под угрозой исчезновения. К ним относятся постоянные популяции египетского грифа (Neophron percnopterus), находящегося под угрозой исчезновения во всем мире *(МСОП),* и балобана *(Falco cherrug).* Также было зарегистрировано несколько видов, находящихся под угрозой исчезновения на национальном уровне (Красная книга Узбекистана), в том числе орлан-белоголовик *(Hieraaetus pennatus),*

беркут (Aquila chrysaetos), черный гриф *(AegyPIUs monachus)* и гималайский гриф *(Gyps himalayensis).*

Фото 9: Фотографии наблюдаемых птиц на территории проекта



Обыкновенный ворон



Орёл-карлик

Вторичное исследование показало, что здесь могут присутствовать два глобально уязвимых вида (МСОП), однако они не были зафиксированы в ходе полевых исследований, и имеется мало данных. Европейская горлица *(Streptopelia turtur)* потенциально присутствует, однако в регионе был зарегистрирован только один случай ее появления в Гиссарском государственном природном заповеднике, более чем в 20 км к северу. Если этот вид вообще присутствует на территории проекта, то, вероятно, в очень малых количествах. Азиатская губара *(Chlamydotis macqueenii)* также потенциально присутствует, хотя было зарегистрировано очень мало наблюдений этого вида в Сурхандарьинской области. В других частях Узбекистана имеются более крупные популяции, основная из которых гнездится в пустыне Кызылкум и прилегающих регионах. Таким образом, маловероятно, что он будет встречаться или размножаться на территории проекта, да и то в небольших количествах.

Млекопитающие

На территории жилой застройки в городах и поселках преобладают искусственные посадки декоративных, фруктовых деревьев и кустарников. В частном секторе на приусадебных участках наряду с фруктовыми деревьями высаживаются овощные культуры, виноград. Поэтому животный мир включает в себя тех представителей, которые живут в тесном соседстве с человеком. К ним относятся домашние животные, насекомые, птицы, грызуны. На полях можно встретить норки мелких грызунов: сусликов, полевых мышей. На огородах обитают земляная крыса, домовая мышь и другие. У арыков селятся жабы, лягушки.

На редко посещаемых участках сельскохозяйственных земель селятся лисы, зайцы, по-прежнему многочисленны птицы и грызуны. Редкие представители фауны в густонаселенном районе не появляются и не селятся.

Потенциально под угрозой исчезновения находятся четыре вида, занесенных в список МСОП: бухарский уриал *(Ovis vignei bocharіensis, EN),* зобастая джейран (Gazella subgutturosa, VU) и мраморный хорек (Vormela peregusna, VU). Также известно, что мархор, находящийся под угрозой исчезновения (Capra falconeri, занесен в Красную книгу Узбекистана), встречается в более широком регионе.

Бухарский уриал (Ovis vignei bocharіensis) - чрезвычайно редкий и находящийся под угрозой исчезновения (МСОП) подвид могильщика, приблизительная численность которого в мире составляет всего 800 особей. Литературные источники и консультации с экспертами по биологическим видам подтверждают, что в горах Кугитанг и Бойсунтай обитает важная местная популяция бухарского уриала (см. рис. 17), которая потенциально может взаимодействовать с проектной дорогой на ее самом западном конце.

Эта популяция потенциально включает в себя по меньшей мере 200 особей, хотя точная численность неизвестна. В литературе также сообщается о меньшей популяции бухарского уриала в Гиссарском государственном заповеднике, хотя точные цифры неизвестны. Точное распределение местной популяции бухарского уриала неизвестно. Однако известно, что предпочитаемая среда обитания этого вида - холмы с травянистой и разнотравной растительностью, с небольшим количеством деревьев и кустарников (открытые лесные массивы) и с некоторыми выходами скал (по сообщениям экспертов). Этот вид очень подвижен и мигрирует сезонно, известно, что самцы мигрируют на расстояние более 100 километров. Он неуловим и редко попадается на глаза местным жителям. Немногочисленные наблюдения местного сообщества были сделаны в горных районах (предпочтительная среда обитания этого вида) к северу от проекта. Поэтому очень маловероятно, что Бухарский Уриал регулярно встречается на территории проекта.

В Сурхандарьинской области джейран редок, его популяция оценивается всего в 30-50 особей. При отсутствии данных или известных наблюдений вблизи трассы Проекта это маловероятно в зоне влияния.

Мраморный хорек встречается на большей части территории Центральной Азии и, как правило, редок и распределен мозаично. ри отсутствии данных или известных наблюдений вблизи трассы проекта считается маловероятным, что это произойдет в зоне влияния.

Помимо дикой фауны следует выделить пастбищных и стойловых животных, которые характерны для сельских поселений. Выпас домашних и стойбищных животных ведется по окраинам поселков, в долинах рек. В утренние и вечерние часы животные часто движутся и вдоль дорог, и в случае пересечения дороги стада или отдельные животные создают аварийные ситуации на дорогах, с чем связана необходимость устройства скотопрогонов.

Рептилии

Рептилии наблюдались в различных местах на территории проекта, включая игристую змею *(Natrix Tessellata, LC),* пятнистую змею *(Hemorrois ravergieri),* геккона Богданова *(Tenuidactylus bogdanovi, LC)* и стенную ящерицу *Eremias Regali*. Ни один из них не входит в список находящихся под угрозой глобального или национального уровня. Оба найденных вида змей неядовиты и неопасны для человека.

Норы, указывающие на присутствие среднеазиатской черепахи *Testudo horsfieldii* (МСОП VU), были обнаружены только в ущелье IBA в Даресее. В литературе утверждается, что в этом регионе плотность обитания черепах ниже, чем где-либо еще в Узбекистане, и утверждается, что они "редко встречаются в предгорьях Сурхандарьи или хребта Бойсунтау. Таким образом несмотря на то, что этот вид присутствует в настоящее время, он, вероятно, встречается в небольших количествах и может быть ограничен ущельем Дарасай, а не встречаться по всей трассе.

Фото 10: Фотографии наблюдаемых и потенциальных видов рептилий территории проекта



Среднеазиатская черепаха



Тонкопалый геккон Богданова



Разноцветный полоз



Ящерица

5.3.6. Выводы по оценке критической среды обитания

Критическая среда обитания - это наиболее значимая и приоритетная территория на планете для сохранения биоразнообразия. Проект учитывает, как глобальные, так и национальные системы определения приоритетов и основан на принципах природоохранной биологии, таких как "уязвимость" (степень угрозы) и "незаменимость" (редкость или уникальность).

Целями СЭС-6: Сохранение биоразнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами являются следующие:

- Защищать и сберегать биоразнообразие и среды обитания.
- Применять иерархию мер по смягчению последствий и осторожный подход при разработке и реализации проектов, которые могут оказать воздействие на биоразнообразие.
- Содействовать устойчивому управлению живыми природными ресурсами.
- Поддерживать жизнедеятельность местных сообществ, включая коренные народы, и инклюзивное экономическое развитие путем внедрения практик, учитывающих потребности в охране природы и приоритеты развития.

В тех случаях, когда проект может оказать значительное неблагоприятное воздействие на критически важные места обитания, его следует продолжать только в том случае, если будут приняты соответствующие меры по смягчению последствий в соответствии

с иерархией смягчения, чтобы гарантировать отсутствие чистой потери биоразнообразия в течение срока действия проекта. В СЭС-6 Всемирного банка говорится, что компенсационные меры, такие как компенсация биоразнообразия, должны использоваться только в качестве крайней меры и не должны приводить к чистым потерям или чистому приросту затронутого биоразнообразия.

Был идентифицирован ряд других уязвимых, находящихся под угрозой исчезновения и находящихся в критическом состоянии видов, и, хотя они не создают критической среды обитания, их необходимо учитывать при разработке проектов и мониторинге, чтобы избежать, уменьшить, минимизируем и потенциально компенсировать любые потенциальные неблагоприятные воздействия.

Территория проекта находится в пределах гораздо более широкого миграционного пути. Есть несколько видов хищных, воробьиных и водоплавающих птиц, которые, скорее всего, пролетят над ЗВ во время миграции. Однако на территории проекта или в непосредственной близости от него нет известных экологических или топографических особенностей, которые представляли бы собой значительные препятствия или узкие места, которые могли бы привести к регулярному или последовательному взаимодействию с проектом для любого из этих видов. Таким образом, ожидается, что проект не окажет существенного воздействия на эти виды.

Проект создает критически важную среду обитания в соответствии с требованиями Всемирного банка СЭС-6 для египетского стервятника. Считается, что египетский стервятник и балобан подвергаются небольшому риску в связи с проектом. Чтобы избежать и свести к минимуму потенциальное неблагоприятное воздействие во время строительства (например, браконьерство со стороны рабочих), ОЭСВ будет включать в себя то, что специалист по охране окружающей среды подрядчика (ЕО) будет включать в себя во время переговоров с набором инструментов и обучения в лагерях подрядчиков, а также повышение осведомленности на месте о присутствующих находящихся под угрозой исчезновения видах и потенциальных риски для них. Также будет введен запрет на охоту для всех рабочих.

Вероятность негативного воздействия на бухарский уриал очень мала. Вид имеет большой ареал, из которого ЗВ составляет менее 0,1%. Кроме того, поселения по обе стороны дороги и прилегающие к ним сады, здания и границы, вероятно, будут отпугивать овец от Дороги. Однако, поскольку этот вид находится под угрозой исчезновения и имеет значительную местную популяцию, он требует пристального внимания для обеспечения сохранения его природоохранного статуса. Имеющиеся водопропускные трубы и подземные переходы будут обслуживаться, а в проект дороги включен ряд переходов для животных (включая переходы для скота). Дальнейшие соответствующие меры будут подробно описаны в соответствующих Планах управления.

Будут описаны меры адаптивного управления (включая дополнительные меры по смягчению последствий, компенсацию ущерба биоразнообразию и дополнительные природоохранные мероприятия), которые обеспечат чистую прибыль. В рамках проекта также должен проводиться мониторинг египетского стервятника.

5.4. Социально-Экономические Исходные Условия

5.4.1. Введение

Предлагаемая дорога пересекает три района Сурхандарьинской области, а именно: Кумкурганский, Джаркурганский и Термезский районы. Вдоль обеих сторон

предполагаемой дороги расположено 24 населенных пунктов. Все эти населенные пункты считаются подверженными прямому воздействию дороги (Населенные пункты зоны воздействия).

Полевое социальное обследование (ПСО) в районе зоны влияния (ЗВ) было разработано путем проведения выборочного социально-экономического иссследования домохозяйств в общинах ЗВ в октябре-ноябре 2025 года в рамках подготовки ПДП и более широкого процесса ОЭСВ.

Основной целью полевого социального обследования было определение территорий, затронутых Проектом, выявление лиц, затронутых Проектом (ЛЗП), и выявление их уязвимых мест, сбор социально-экономических данных и, посредством этих мероприятий, определение исходных данных для Проекта до начала строительных работ. Собранные исходные данные будут включены в ОЭСВ и План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС).

Заинтересованные стороны принимали прямое и косвенное участие в подготовке окончательной версии ОЭСВ посредством различных консультационных встреч и интервью. К ним относятся представители центральных и местных органов власти, население, группы населения, затрагиваемые проектом, члены общин, старейшины, женщины, молодежь, фермеры и другие заинтересованные стороны проекта.

5.4.2. Демография

Численность постоянного населения Сурхандарьинской области по состоянию на 1 января 2025 года составляет 2 945,5[18] тыс. человек (7,8% от численности населения республики). По сравнению с 2010 годом численность населения увеличилась на 870,5 тыс. человек. В том числе городское население составило 1064,1 тыс. человек (36% от общей численности населения), сельское – 1881,4 тыс. человек (64%).

По данным Госкомстата, на 1 января 2025 года в Узбекистане мужчин немного больше – 50,4% населения, женщин соответственно – 51% от общей численности граждан. По состоянию на 2021 год в Сурхандарьинской области численность женского населения составляет 1,32 млн. (49,5%) и мужского – 1,35 млн. (50,5%) человек.

Узбекистан характеризуется значительным демографическим ростом и большим количеством рабочей силы. В контексте роста населения и безработицы возникает ещё одна проблема – трудовая миграция, которая была отмечена в ходе полевого исследования.

В связи с экономическими трудностями в Узбекистане в последние годы увеличивается трудовая миграция в Россию, Казахстан, ОАЭ, Турцию, Республику Корея и страны Европы. По данным Государственного комитета Узбекистана по статистике, в 2024 году число эмигрантов из Сурхандарьинской области составило 13 857 человек, а число иммигрантов из стран дальнего зарубежья – 10 839 человек.

Таблица 37: Миграционные и эмиграционные потоки в Сурхандарьинскую область, 2024

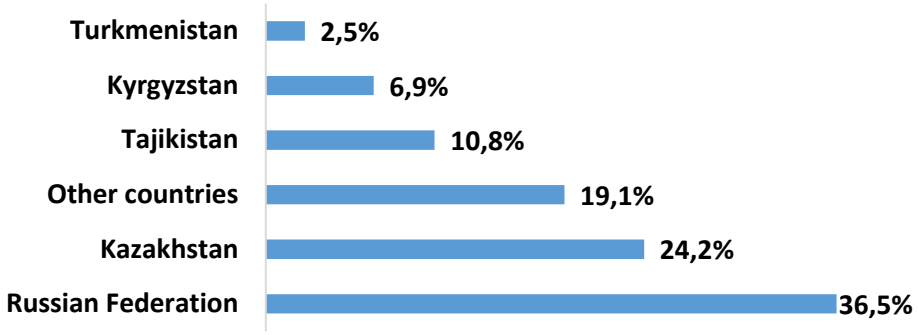
Районы	Эмигранты, тыс. человек, 2024	Иммигранты, тыс. человек, 2024
Сурхандарьинская область	**13 857**	**10 839**
Джаркурганский район	993	685
Кумкурганский район	999	602

[18] https://www.qrstat.uz/uz/

Районы	Эмигранты, тыс. человек, 2024	Иммигранты, тыс. человек, 2024
Термезский район	990	1268

Источник: UzStat, 2024

Рисунок 19: Миграционные потоки в Узбекистан на постоянное место жительства по странам происхождения, 01 января 2025 г.



Источник: UzStat, 2024

Общая численность населения, проживающего в Термезском, Кумкурганском и Джаркурганском районах, составляет 592,8 тыс. человек (20,1% от общей численности Сурхандарьинской области).

Консультант посетил район осуществления проекта и собрал листы данных и вторичные данные (паспорта для каждой махалли (общины) с социально-экономическими данными. Общая численность населения в 46 проектных сообществах составляет 178 тыс. человек. Средняя доля мужчин в проектных сообществах составляет 48,18%, доля женщин - 46,07% соответственно. Число ДХ в проектных сообществах составляет 32 777 (48 817 семей). Среднее количество членов ДХ составляет 1,48 человека на семью.

Разбивка населения затрагиваемых проектом общин в прямой зоне влияния проекта приведена в таблице ниже.

Таблица 38: Численность населения общин в Зоне влияния проекта

№	Район / община	Численность населения (тыс. человек) получатели помощи	Включая %		Кол-во семей, единиц	Кол-во ДХ, единицы
			мужчина	женщина		
1	**Термезский район**	**19.7**				
1.1	Amir Temur	3.4	49,53	50,47	860	554
1.2	Karakhan	4.5	49,40	50,60	1008	1008
1.3	Kuyashli Yurt	3.5	53,43	46,57	875	552
1.4	Termiz	4.7	46,51	53,49	1100	1025
1.5	Sh.Rashidov	3.5	49,99	50,01	855	655
2	**Кумкурганский район**	**58.2**				
2.1	Besh Kahraman	3.7	59,52	40,48	782	515
2.2	Gultepa	4.5	48,64	51,36	1158	783
2.3	Jarkyshlak	3.3	-	-	801	651
2.4	Jiydali	5.5	52,70	47,30	1320	1014
2.5	Mehrobad	3.5	49,76	50,24	868	577

№	Район / община	Численность населения (тыс. человек) получатели помощи	Включая %		Кол-во семей, единиц	Кол-во ДХ, единицы
			мужчина	женщина		
2.6	Munchoktepa	3.8	49,69	50,31	912	575
2.7	Navbahor	6.8	49,95	50,05	2005	1145
2.8	Surkhan sahili	2.5	53,63	46,37	622	529
2.9	Hunarmandlar	4.0	51,00	49,00	1235	636
2.10	Elabad	4.6	51,35	48,65	1276	842
3	**Джаркурганский район**	**100.1**				
3.1	Gur Gur	4.8	49,83	50,17	1150	1007
3.2	Dostlik	3.5	51,85	48,15	1005	504
3.3	Ismail	3.5	50,98	49,02	785	529
3.4	Istiklol	3.3	49,49	50,51	874	601
3.5	Nurli diyor	3.9	50,84	49,16	833	832
3.6	Obi hayot	6.1	50,66	49,34	1192	1017
3.7	Oktepa	3.0	50,47	49,53	753	584
3.8	Oltintepa	2.7	0,00	0,00	805	625
3.9	Surkhon sokhili	2.5	49,75	50,25	774	627
	Всего	**178,0**	**48,18 %**	**46,07%**		

Источник: Паспорта затронутых махаллей. Все данные во всех махаллях предоставляются согласно ее паспорту

Гендерное распределение довольно равномерное по округам ЗВ: женщин немного больше, чем мужчин. В приведенной ниже таблице представлено гендерное распределение в семи округах ЗВ.

Таблица 39: Гендерное распределение районов ЗВ[19]

Районы	Население	Мужчина (%)	Женщина (%)
Термезский район	45,4	49,77	50,23
Кумкурганский район	58,2	50,86	49,14
Джаркурганский район	100,1	50,99	49,01

Источник: Паспорта затронутых махаллей. Все данные во всех махаллях предоставляются согласно ее паспорту

Теоретически, большее количество мужчин, чем женщин, является демографической нормой. Однако в таких случаях, как этот, большее присутствие женщин может свидетельствовать о миграции мужчин для получения дохода в другие регионы Узбекистана или за границу. Поэтому рекомендуется, чтобы меры по снижению воздействия и программы, связанные с проектом, обеспечивали такое же внимание к женскому населению, как и к мужскому.

Возрастная группа

Распределение по возрасту в сообществах проекта, определяющее процентную долю населения в трех основных возрастных группах: 0-17 лет, 18-30 лет и 30 лет и старше. Большинство населения относится к категории 30 лет и старше, что составляет 48,28% от общей численности населения, за которыми следуют лица в возрасте от 0 до 17 лет

[19] Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике, Управление статистики Сурхандарьинской области за январь-декабрь 2022 года

(32,55%). Наименьшая доля приходится на лиц в возрасте 18-30 лет, которые составляют 19,17% населения.

Большинство членов домохозяйств (старше 18 лет) в обследованных населенных пунктах были в возрасте 31-40 лет, как показано в таблице ниже. Следует отметить, что большинство членов домохозяйств в возрасте от 18 до 41 года будут в трудоспособном возрасте в период строительства дороги. Поэтому, учитывая, что в ходе строительства в зоне воздействия будут затронуты некоторые предприятия, в том числе временно, рекомендуется как можно больше неквалифицированной и квалифицированной рабочей силы привлекать на местах, расположенных вдоль проектной дороги.

Таблица 40: Возрасная структура населения в проектных сообществах, %

Возраст	% населения
0-17 лет	32,55 %
18-30 лет	19,17 %
30 лет и старше	48,28 %
ОБЩИЙ	**100 %**

Источник: Паспорта затронутых махаллей. Все данные во всех махаллях предоставляются согласно ее паспорту

5.4.3. Образование

В соответствии с Конституцией "Каждый человек имеет право на образование" право на образование гарантируется всем гражданам Республики Узбекистан. Государство контролирует сферу образования и обеспечивает гарантию бесплатного среднего образования. Почти 100% населения Узбекистана имеют как минимум среднее образование, при этом доля женщин и мужчин равна 99,9%.

Совершенствование системы образования является одним из главных приоритетов государственной политики. По состоянию на 2025 год в Узбекистане действовало 10,943 общеобразовательных школ, в том числе 995 в Сурхандарьинской области. В Сурхандарьинской области в 2023–2024 учебном году среднюю школу (11 лет обучения) окончили 33,850 студента. В области действуют 920 частных и государственных детских садов, в том числе 310 в городской и 610 в сельской местности. В Сурхандарьинской области также имеется 7 высших учебных заведений, в том числе Денауский институт предпринимательства и педагогики. Профессиональное образование также хорошо развито.

Фото 11: Фотографии общеобразовательных учреждений вдоль проектной дороги



Школы

На территории проектных сообществ действуют 247 дошкольных учреждений (обслуживают 16 619 детей) и 92 школы (56 543 учащихся). Среди них два лицея, обслуживающие 527 учащихся, два колледжа, вмещающие 277 учащихся, а также, несмотря на отсутствие физических подразделений, в вузах (в других регионах страны) обучаются 360 учащихся.

Таблица 41: Образовательные учреждения в проектных сообществах

Учебные заведения	Ед.	Количество студентов
Дошкольные образовательные учреждения	247	16 619
Школы	92	56 543
Лицеи	2	527
Количество колледжей	2	0
Количество университетов	0	360

Что касается образования детей, то сообщений о дискриминации по гендерному признаку не поступало.

5.4.4. Язык и этническая принадлежность

Для населения Узбекистана характерно высокое этническое и культурное разнообразие. Основной этнической группой являются узбеки (79,2%), однако в стране насчитывается более 130 различных этнических групп. Основными этническими меньшинствами являются русские (4,1%), казахи (3,8%) и каракалпаки (2,2%). На территории проекта также проживает значительное таджикское меньшинство.

По закону узбекский язык является единственным общенациональным государственным языком Узбекистана. Политика правительства требует использования узбекского языка во всех отношениях с чиновниками, в уличных вывесках, а также в бизнесе и образовании. На русском по-прежнему широко говорят, и он имеет неоднозначный правовой статус как язык межэтнического общения.

Религия играет решающую роль в отношении единства в общинах зоны воздействия. Ислам, безусловно, является доминирующей религией в Узбекистане, поскольку мусульмане составляют 90% населения, 5% населения исповедуют русское православие, а 5% населения исповедуют другие религии. 54% мусульман — неконфессиональные мусульмане, 18% — сунниты и 1% — шииты.

Большая часть этнического состава населения в проектных сообществах идентифицируется как узбеки, составляющие 91,34% от общей численности населения. Другие этнические группы, такие как таджики, русские, татары, уйгуры, казахи и цыгане, представляют меньший процент, причем таджики являются вторыми по распространенности с 7,85%.

Таблица 42: Национальный состав населения проектных сообществ, %

Национальность	% населения
Узбекский	91,34 %
Таджикский	7,85 %
Русский	0,04 %
Татарский	0,09 %

Казахстан	0,01 %
Уйгур и другие	0,67 %
ОБЩИЙ	**100 %**

Источник: Паспорта затронутых махаллей. Все данные во всех махаллях предоставляются согласно ее паспорту

Большинство домохозяйств исповедуют ислам, однако в опросах это не указывалось в явном виде из-за культурной чувствительности при раскрытии такого рода информации.

5.4.5. Экономика, Занятость и Средства к Существованию

Согласно обсуждениям, проведенным в ходе дополнительной ОЭСВ и подготовки ОПП, стало ясно, что женщины играют важнейшую роль в обществе с точки зрения их участия в принятии решений в домашнем хозяйстве и в экономической деятельности, особенно в сельском хозяйстве и малом бизнесе.

Основной деятельностью населения проектных сообществ является вовлечение в различные формы работы и предпринимательства, при этом значительная его часть вовлечена в сельскохозяйственную деятельность. В частности, большинство населения занято либо на предприятиях (27,83%), либо занимается бизнесом и предпринимательской деятельностью (11,91%). Кроме того, значительная часть населения занята в сельскохозяйственной деятельности, такой как животноводство, птицеводство и пчеловодство (11,66%). Это говорит о том, что основная экономическая деятельность общины связана как с традиционными, так и с современными формами торговли, с акцентом на предпринимательство и сельское хозяйство.

Таблица 43: Статус занятости

Статус занятости	% населения
Численность занятых на предприятиях и в организациях	27,83%
Количество людей, занятых бизнесом / предпринимателей	11,91%
Количество людей, занятых домашними делами	0,44%
Количество трейдеров	3,21%
Численность населения, занимающегося животноводством, птицеводством и пчеловодством	11,66%
Количество людей, занятых на сезонных работах	13,06%
Долгосрочные сотрудники в зарубежных странах	6,36%
Количество людей, занятых уходом за детьми	13,46%
Количество студентов	3,99%
Число работающих пенсионеров	1,77%
Число безработных	6,30%
Итого	**100%**

Источник: паспорта сообществ AOI. Все данные во всех сообществах предоставлены в соответствии с их паспортами.

5.4.6. Землепользование, сельское хозяйство и природные ресурсы

В Сурхандарьиской области 64,9% земель составляют сельскохозяйственные угодья, а 17,4% считаются пастбищами.

Существующая дорога проходит преимущественно по сельскохозяйственным угодьям. К районам, которые не используются в сельском хозяйстве, относятся городские и полугородские районы. В таблице 44 приведены основные категории землепользования и растительного покрова, а на фотографии 14 показаны типичные условия для этих категорий.

Таблица 44: Краткое изложение основных категорий землепользования и земельного покрова вдоль существующей дороги

Категория землепользования	Общее описание	Общая длина (км)
Сельскохозяйственная	Интенсивно возделываемые орошаемые или полузасушливые сельскохозяйственные угодья, используемые под выращивание пшеницы и других культур, таких как хлопок, рис, капуста, виноград и т. д.	55 км
Полугородская	Сельскохозяйственные земли, на территории которых вдоль одной стороны дороги расположены жилые дома, магазины, мастерские, склады и другие малые предприятия, часто на расстоянии менее 20 метров от края дорожного полотна.	18 км
Городская	Плотно застроенные городские территории с высокой концентрацией жилой, коммерческой и промышленной активности по обеим сторонам трассы и в непосредственной близости от дороги (часто менее 10 метров).	23 км



Фото 1: Четыре основные категории землепользования, встречающиеся вдоль существующей и предлагаемой трассы: Пастбища (вверху слева); Сельскохозяйственная земля (вверху справа); Полугородская (внизу слева); и городская (внизу справа)

Первоначальные базовые наблюдения определили, что 60% земель вдоль Проектной дороги являются сельской местностью, а остальные 40% - городской. Вдоль дороги Проекта были выявлены социальные структуры: жилые, коммерческие, образовательные, институциональные, развлекательные и другие. Инфраструктура в зоне воздействия включает местные линии электропередач, подземные/надземные водо- и газопроводы, линии связи и т.д.

5.4.7. Бедность и равенство

По данным Азиатского банка развития (АБР), по состоянию на 2021 год под национальной чертой бедности проживало в общей сложности 17% населения Узбекистана. В общей сложности 6,6% работающего населения заработали меньше 1,90 долл. США, используя показатель бедности по паритету покупательной способности по состоянию на 2021[20] год. Уровень бедности в Узбекистане снижался, однако пандемия COVID-19 негативно повлияла на него. В 2020 году было определено, что 1,3% населения (примерно 448 000 человек), возможно, попали в бедность в результате COVID-19[21].

Правительство Узбекистана предоставляет помощь малообеспеченным семьям в форме финансовой и нефинансовой поддержки. Данные в таблице ниже показывают уровень получения этой помощи среди сообществ зоны влияния проекта.

5.4.8. Труд и права человека

Поскольку Узбекистан считается членом ООН, все основные международные документы ООН, касающиеся защиты прав и свобод человека, включая Всеобщую декларацию прав человека ООН, Резолюцию Совета по правам человека № 30/15 о правах человека и предотвращении, и противодействии насильственному экстремизму, Конвенцию ООН о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин и другие, выполняются Правительством Узбекистана.

В целях создания необходимых организационных, правовых, социальных, экономических, духовных и нравственных основ защиты прав человека государственная политика Узбекистана в области прав человека направлена на предотвращение нарушений или любого ограничения прав и свобод человека.

В 1995-1996 годах в Узбекистане были созданы два независимых и эффективных института по защите прав человека:

- Уполномоченный по правам человека (Омбудсмен) при Олий Мажлисе Республике Узбекистан; и
- Национальный центр по правам человека.

В последующие годы в различных министерствах и ведомствах Республики Узбекистан были созданы специальные структуры по защите прав человека.

Реализация прав человека в Узбекистане в различных сферах делегирована существующим министерствам и ведомствам, хотя нет требования о наличии отдельного документа для организаций/компаний и других структур по политике в области прав человека.

[20] https://www.adb.org/where-we-work/uzbekistan/poverty

[21] https://www.undp.org/press-releases/uzbekistans-health-care-system-economy-hit-hard-covid-19

Например, закрепление трудовых прав, координация трудовых отношений, искоренение принудительного труда, детского труда и дискриминации при приеме на работу находится в ведении и под контролем Министерства занятости и борьбы с бедностью через соответствующие законы, правовые акты.

Для защиты прав работников законодательство Узбекистана требует заключения трудового договора при всех видах занятости (полный рабочий день, неполный рабочий день, краткосрочное привлечение для выполнения определенной услуги и т.д.). Трудовой кодекс устанавливает определенные требования в отношении сверхурочной работы, работы в ночное время, оплаты труда.

Хотя в законодательстве Узбекистана нет жестких требований по сокращению рабочих мест, работодатели обязаны в соответствии с требованиями Трудового кодекса выдавать предварительные уведомления. Если уведомления не было выдано, работодатель обязан выплатить компенсацию в размере двукратной заработной платы.

Детский и принудительный труд строго запрещены Конституцией и Трудовым кодексом Узбекистана. В исключительных случаях законодательство разрешает работникам моложе 18 лет работать с разрешения родителей (или опекуна), а также применять принудительный труд в чрезвычайных ситуациях.

В Узбекистане работники и студенты (старше 15 лет) могут свободно создавать или вступать в профсоюзы, которые свободны от государственных или любых общественных организаций, для лучшей защиты своих прав и получения поддержки. Профсоюзы имеют широкую сферу деятельности и имеют право оказывать правовую, социальную, экономическую поддержку и защищать интересы своих членов. Эти положения регулируются Законом "О профессиональных союзах Узбекистана" (08.03.2020).

Гендерное равенство

Любая форма дискриминации женщин, в частности, при приеме на работу, в отношении заработной платы, продвижения по карьерной лестнице, строго запрещена. Исключение составляют некоторые виды профессий, т.е. промышленные, которые могут отрицательно влиять на здоровье женщин. Указом Президента (№4235, от 2019 года) утвержден определенный перечень профессий, оказывающих негативное влияние на здоровье женщин.

Право женщин на уход за ребенком и материальный отпуск также обеспечено действующим законодательством. Необходимо подчеркнуть, что нарушение прав работников, а также любые формы дискриминации в отношении женщин могут привести к административной и уголовной ответственности.

Хотя в Узбекистане запрещено насилие в отношении женщин и девочек, в стране нет достоверных данных о домашнем насилии, многие жертвы молчат, боясь навлечь позор на свои семьи.

Следует отметить, что в Узбекистане наблюдается рост домашнего насилия после начала пандемии COVID-19. Наряду с экономическими трудностями, которые во многих семьях привели к потере доходов и работы, увеличилось количество физических, словесных, эмоциональных, экономических и сексуальных злоупотреблений в отношении женщин и девочек.

По данным Министерства внутренних дел, в период с января по октябрь 2020 года местные правоохранительные органы Узбекистана выдали более 8430 охранных

ордеров для обеспечения безопасности жертв домашнего насилия. Из них 4330 человек пострадали от физического насилия, а около 3200 - от эмоционального (Всемирный банк, 2021). Предполагается, что количество незарегистрированных случаев гораздо больше. В более чем 7600 случаях женщины и девочки в Узбекистане подвергались насилию в собственных семьях, и почти в 5920 из этих случаев агрессорами были мужья.

Результаты опроса показывают, что от женщин в семье ожидается выполнение домашних обязанностей. В то время как мужчины являются кормильцами и больше вовлечены в покупку продуктов питания, непродовольственных товаров, кормов для животных и т.д. на базарах и в городах.

Гомосексуальные отношения в Узбекистане запрещены и ограничены статьей 120 Уголовного кодекса «Мужеложство».

5.4.9. Здоровье и безопасность населения

За последние 30 лет в Узбекистане были проведены реформы здравоохранения в сельской местности. Некоторые улучшения включают повышение уровня санитарии в больницах и доступности медицинской помощи, что позволяет всем пациентам получать более качественный уход. В целом уровень смертности среди детей в возрасте до 5 лет снизился на 50%, а доступность и качество медицинской помощи (HAQ) выросли с 50,3 до 62,9 с 1990 года по настоящее время. Несмотря на сложную ситуацию с предоставлением качественных медицинских услуг, в стране относительно высокая продолжительность жизни - 75,1 года, в том числе 77,4 года для женщин и 72,8 года для мужчин. Эти показатели для Сурхандарьинской области составляют 77,3 года для женщин и 72,9 года для мужчин.

5.4.10. Инфраструктура и услуги

Узбекистан дважды не имеет выхода к морю (как и другие страны, не имеющие выхода к морю, которые его окружают) и страдает от ухудшения дорожной инфраструктуры и громоздких логистических процессов. В 2018 году страна занимала 99-е место из 160 стран по показателям логистики. Низкий рейтинг (120-е место) по своевременности международных перевозок объясняется главным образом тем, что Узбекистан не имеет выхода к морю, а также неадекватными логистическими возможностями и процессами. Рейтинг по качеству инфраструктуры в 2018 году остается низким (77-е место), хотя и улучшился по сравнению с 99-м в 2016[22] году. Доля дорог, находящихся в плохом состоянии, растет, и многие из них являются дорогами с интенсивным движением транспорта.

Вдоль дороги проложены газопроводы, водопроводы и канализационные трубопроводы, подземные и воздушные линии связи, а также линии электропередачи, которые обеспечивают газом, электричеством и питьевой водой населённые пункты, расположенные вдоль дороги.

Перенос всех выявленных объектов коммунальной инфраструктуры должен быть выполнен до начала строительных работ. Объём и масштаб затрагиваемых коммуникаций подлежат уточнению после окончательного завершения проектирования.

[22] Всемирный банк. 2018. Индекс эффективности логистики и его индикаторы. Вашингтон, округ Колумбия.

Газовая инфраструктура

Вдоль М-41 расположены газопровод и несколько газокомпрессорных станций. На основании ШНК 2.04.08.-13, т.е. главы 4-60, при проектировании/планировании и строительстве автомобильных, шоссейных и железных дорог следует руководствоваться главой 4-60.

Консультации, проведенные с представителями районных представительств "Худудгаз", показали, что проведение строительных работ вблизи или в местах расположения подземных газопроводов возможно. При этом надземные газопроводы, а также газовые щиты должны быть перенесены. Кроме того, все газопроводы в коридоре, которые необходимо переместить, должны быть проведены лицензированным подрядчиком самой газовой компании. Во избежание снижения качества дорожных работ, ГРП и Подрядчику необходимо будет поддерживать связь с газовой компанией для обеспечения соблюдения критического графика перемещения газопроводов.

В целом, большинство наземных газопроводов не будут затрагиваться в случае реконструкции дороги с максимальным увеличением ширины дороги до 15 метров.

Фото 2: Газовая инфраструктура вдоль проектной площадки



Газопровод над дорогой в Кумкурганском районе (1531 км)



Подземные газопроводы в Термезском районе (1607 км)



Газопровод над дорогой в Кумкурганском районе (1531 км)



Подземные газопроводы в Термезском районе (1617 км)

Водопровод

Вдоль М-41 дороги также проходит водопровод и водонапорные башни. В некоторых местах водопровод был виден над дорогой, а водонапорные башни находятся очень близко к дороге.

На основании приказа Минстроя № 439 от 2019 года, а также строительных норм (КМК) № 2.04.02-19 санитарно-защитная зона для водопроводов диаметром более 1000 мм должна составлять 20 метров с каждой стороны трубопровода. Техническое условие находится на рассмотрении.

Фото 3: Водная инфраструктура на территории проекта



Водонапорная башня



Водонапорная башня в Кумкурганском районе (1535 км)



Водонапорная башня (на правой стороне дороги -1525 км)



Водонапорная башня в Термезском районе

Сетевая инфраструктура

Вдоль дороги М-41 проложены подземные сетевые кабели. Знаки, указывающие на их расположение, находятся на поверхности.

Фото 4: Сетевые кабели вдоль проектной площадки



Кабель связи в Кумкурганском районе (1572 км)



Существующий подземный кабель в Джаркурганском районе (1591-1598 км)



Существующий подземный кабель в Термезском районе (1618 км)



Существующий подземный кабель в Джаркурганском и Термезском районах (1599-1619 км)

Электрическая инфраструктура

Линии передачи и распределения электроэнергии расположены рядом с дорогой М-41 и в некоторых местах пересекают ее; также вдоль дороги расположено несколько трансформаторных будок и подстанций.

В результате консультаций с соответствующими управлениями Национальных электрических сетей Узбекистана (НЭСУ) было установлено, что существует 2 типа ВЛЭП: региональные (магистральные) и местные.

Фото 5: Электрическая инфраструктура вдоль проектной площадки



Башня ВЛ 110 кВт в Термезском районе (не будет затронута) - 1616 км



Маршрут ВЛ



Трансформаторная будка в Кумкурганском районе - 1535 км



Трансформаторная будка в Кумкурганском районе - 1530 км

Железнодорожная инфраструктура

На участке 1537–1539 км автомобильная дорога М41 проходит между Южно-Сурхандарьинским водохранилищем и железнодорожной линией Ташкент–Душанбе. В отдельных местах железная дорога проходит непосредственно рядом с автомобильной дорогой. Железнодорожные пути имеют несколько пересечений с проектируемой дорогой. Имеются участки железной дороги, которые проходят в непосредственной параллели с проектной трассой, а также два железнодорожных участка, проходящих под мостами дороги.

Согласно полученной информации по железной дороге были уточнены следующие данные:

- Проектируемая дорога проходит между станциями Термез – Денау, где курсируют пассажирские, грузовые, а также высокоскоростные поезда.
- По железной дороге перевозятся все виды строительных материалов, продовольственные товары и различные виды топлива.
- Железная дорога проходит через город Термез, Термезский и Кумкурганский районы. Однако конкретного графика движения поездов не существует.
- Для участка Элбаян следует учитывать буферную зону в 15 метров.
- Согласно Нормам и правилам градостроительства (ШНК) № 2.07.01-03 «Градостроительное планирование и застройка городских и сельских населённых пунктов» необходимо учитывать следующее:
    - В соответствии со статьёй 126, санитарно-защитная зона для жилых зданий составляет 100 метров, поэтому их размещение допускается с учётом расстояния СЗЗ.
    - В соответствии со статьёй 127, в пределах СЗЗ, но вне железнодорожной буферной зоны допускается размещение дорог, гаражей, стоянок, станций технического обслуживания, складов и коммунальных объектов.
    - Для повышения пропускной способности поездов на участке Элбаян планируется проведение ремонтных работ существующей железной дороги.

Фото 6: Железнодорожная инфраструктура вдоль проектной площадки



1540 км - Проектная дорога проходит вдоль оросительных каналов и железной дороги



1551 км – Слева находится железная дорога. Продолжение с правой стороны



1524 км - Железнодорожная станция Эльбаян (левая сторона)

Вышки сотовой связи

Во время посещения участка 16-20 января было замечено 3 вышек сотовой связи. 1 из 3 вышек могут быть затронуты в связи с расширением дороги. Консультации показали, что идентифицированные башни принадлежат ООО «Coscom» и ООО «Unitel». В ходе консультаций, проведенных с ООО «Coscom», был получен ответ, что запрашиваемая информация является строго конфиденциальной, и дальнейшие консультации относительно существующих потенциально пострадавших башен могут быть проведены путем организации личной встречи.

Консультации, проведенные с ООО «Юнител», показали, что башня, принадлежащая ООО «Юнител», находится в 11-12 метрах от края дороги. Кроме того, было подчеркнуто, что при проведении строительных работ необходимо учитывать санитарно-защитную зону, равную 7 метрам от башен. Было заявлено, что по любым вопросам, связанным с переселением (если таковые имеются) вышек, необходимо консультироваться с головным офисом, расположенным в г.Ташкенте.

Фото 7: Инфраструктура сотовой связи вдоль проектной площадки



5.4.11. Культурное наследие

Культурное наследие включает материальное и нематериальное наследие, как правило, с точки зрения структуры и верований/практик, соответственно. В данном разделе указаны некоторые из этих областей, которые должны учитываться проектом, особенно путем их избегания при детальном проектировании и во время строительства.

Согласно СЭС 8 Всемирного банка, материальное и нематериальное культурное наследие должно быть идентифицировано и защищено, чтобы избежать негативного воздействия на объекты культурного наследия, которые могут быть признаны неотъемлемой частью преемственности культурных практик на местном, региональном или международном уровнях.

Сурхандарьинская область является регионом с богатым и разнообразным культурным и историческим наследием. Сурхандарьинская область и северная Бактрия имеют особое значение в эпоху бронзы, раннего железного века и кушанского периода. Этот район имел дальние контакты, соединяясь с Бактрой в Афганистане через Термез и с центрами Согдианы через перевал "Железные ворота" на севере, в Дербенте.

Методология базовой оценки археологии и культурного наследия была основана на определении зоны влияния проекта (ЗВ), проведении обзора специальной литературы и оценке чувствительности потенциальных объектов археологического и культурного наследия.

В рамках кабинетного исследования культурного наследия рассматриваются известные археологические объекты и объекты культурного наследия в более широком регионе, чтобы обеспечить контекст и понять археологический потенциал. Это включает в себя:

- Национальный список объектов материального культурного наследия (Государственный реестр памятников) Сурхандарьинской области – Сариасийский, Денауский, Шурчинский, Кумкурганский, Джаркурганский и Термезский районы[23];
- Историческая и современная топографическая картография, включая картографическую службу армии США серии N502[24] и картографическое агентство Министерства обороны США серии 1501 аэрофотосъемку[25] и советскую военную топографическую карту в масштабе 1:100 000.;
- Спутниковые снимки GoogleEarth Pro, сделанные в период с 1985 по 2021 год. Спутниковые снимки CORONA пока недоступны в Атласе CORONA Ближнего Востока Университета Арканзаса[26] и полосы еще не были получены, поскольку

[23] Постановление Кабинета Министров № 846 "Об утверждении Национального списка объектов материального культурного наследия" (от 4 октября 2019 года). Доступно по адресу: https://lex.uz/docs/-4543266 Дата обращения: 26 октября 2021 года

[24] 1952 год, Термез, лист NJ 42-9. Масштаб: 1: 250 000. Серия N502 "Западная Сибирь", Картографический сервис армии США. Доступно по адресу: http://maps.lib.utexas.edu/maps/ams/western_siberia/txu-oclc-6559336-nj42-9.jpg

[25] 1955-1986-1992 гг. Термез, Узбекистан, Лист NJ 42-9. Масштаб 1:250 000. Гидрографический/топографический центр картографического агентства Министерства обороны США, Вашингтон. Серия N502. Доступно по адресу: https://maps.lib.utexas.edu/maps/jog/russia/txu-oclc-224096234-nj42-09.jpg

[26] https://corona.cast.uark.edu/

данные были проанализированы предыдущими археологическими исследователями[27]; и

- Актуальные региональные и исторические археологические и ландшафтные исследования, диссертации и легкодоступные исторические статьи.

Хотя существует значительный объём литературы — и ещё больше неопубликованных исследований — геопривязка, орфография и наименования объектов, выявленных в советский период и включённых в Государственный реестр, выполнены неудовлетворительно. В результате не представляется возможным надёжно сопоставить объекты Государственного реестра с объектами, идентифицированными другими исследователями, с советскими картографическими материалами или со спутниковыми снимками. Окончательная, проверенная на местности ГИС по данному району всё ещё находится в разработке.

Идентификация объектов культурного наследия была проведена Консультантом совместно с соответствующими заинтересованными сторонами, а также посредством обследований территории на этапах Скоупинга (ноябрь–декабрь 2023 г.) и ОВОС (октябрь 2025 г.). Консультации с организациями, ответственными за культурное и археологическое наследие, выявили один археологический объект между проектными районами, имеющий как национальное, так и местное значение. Это исторический памятник, называемый местными жителями «мост Александра Македонского», хотя его историческая связь не подтверждена. Предлагаемый дизайн расширения дороги уже учитывает близость данного объекта, и прямого воздействия на него не ожидается. Процедуры обнаружения случайных находок будут включены в План управления экологическими и социальными мерами (ПУЭС), а соответствующие положения — в строительные контракты, предусматривая обязанность подрядчиков останавливать работы при выявлении подобных находок.



Фото 8: Мост Александра Македонского

Международно признанные или юридически охраняемые объекты культурного наследия на рассматриваемой территории не выявлены. Предполагается, что любые поверхностные или скрытые археологические объекты в пределах Проектной зоны, согласно критериям МФК (IFC, 2012), будут отнесены к категории «воспроизводимого культурного наследия» и могут быть сохранены посредством проведения соответствующих археологических исследований, документирования и распространения информации.

[27] Станчо, Л. и Тушлов, П. (ред.) (2019) Шерабадский оазис: прослеживание исторического ландшафта на юге Узбекистана. Отчеты Чешско-узбекской археологической миссии на юге Узбекистана, том 2. Издательство "Каролинум Пресс", Прага.

В то же время возможность археологических находок исключить нельзя. Археологические предметы чаще всего обнаруживаются на стадии строительных работ. В случае обнаружения археологических находок будут выпущены специальные уведомления, и, при необходимости, работы будут остановлены с обеспечением сохранности обнаруженных объектов. Процедура обращения с археологическими находками включает их идентификацию, уведомление об обнаружении, документирование и обращение с находками в соответствии с национальным законодательством, а при необходимости международной практикой и местными обычаями.

Кладбища

Наряду с культурными памятниками и статуями, вдоль трассы Проекта было выявлено одно кладбище. Согласно исламской традиции, рядом с кладбищем расположена мечеть, где проводится похоронная церемония. Также существуют и другие мечети, не связанные с кладбищами, которые могут быть затронуты. На этапе строительства подрядчики должны воздерживаться от проведения работ в непосредственной близости от мечетей, кладбищ и других объектов культурного наследия во время проведения религиозных или иных мероприятий.

Согласно предварительному проекту, расширение дороги затрагивает старое кладбище в Кумкурганском районе, что потребует переноса нескольких могил и ограждения (Фото 9). В случае если окончательный дизайн дороги будет предусматривать расширение существующей трассы, что может привести к переносу могил, будет проведена необходимая проверка с участием представителей регионального/районного санитарно-эпидемиологического управления, поскольку некоторые из обнаруженных могил датируются недавними годами (2014, 2010).

В случае переноса захоронений потребуется получение необходимых разрешений от компетентных органов, после консультаций с населением и получения их согласия на перенос могил. Согласно выданному разрешению, местные органы власти окажут содействие живущим родственникам захороненных лиц в переносе останков. Перенос неопознанных захоронений будет организован местными хокимиятами с участием аксакалов и религиозных деятелей.



Фото 9 Ограда кладбища в Кумкурганском районе (1525 км), которое будет затронуто Проектом

В соответствии с действующим законодательством, а именно Законом Республики Узбекистан № 276 «О погребении» от 27.12.2010 года и Постановлением Кабинета Министров № 101 «О мерах по реализации Закона Республики Узбекистан о погребении и похоронных обрядах», ответственность за местные кладбища возлагается на региональные и районные администрации/хокимияты.

Постановление КМ № 101 устанавливает следующие требования к кладбищам:

- Кладбища не подлежат сносу и могут быть перенесены в установленном порядке только по решению государственных органов района (города) в случае угрозы постоянного затопления, оползней и других природных бедствий (пункт 18).
- Закрытие кладбища осуществляется решением хокима района (города) после выделения нового земельного участка для нового кладбища в соответствии с установленным порядком, если в данном населённом пункте нет другого действующего кладбища соответствующего вероисповедания (пункт 19).
- Использование территорий, на которых ранее располагались кладбища, допускается по истечении 20 (двадцати) лет с момента их переноса. При этом такие территории могут использоваться только для посадки декоративных зелёных насаждений. Строительство зданий и сооружений на этих территориях запрещено (пункт 23).
- Перезахоронение останков умерших допускается не ранее чем через один год после захоронения в песчаных и слабоглинистых почвах и не ранее чем через три года после захоронения во влажных почвах, где процессы разложения и минерализации замедлены (пункт 39).

Санитарно-эпидемиологическая служба выдает заключение о возможности извлечения останков и перевозки их в другое место захоронения при предъявлении справки из медицинского учреждения о причине смерти, с учетом эпидемиологической ситуации в данном районе.

Таким образом, окончательный проект дороги и предполагаемые строительные работы вблизи или на территории кладбищ должны быть согласованы с местными хокимиятами и соответствующими подразделениями санитарной службы. Процесс проведения строительных работ на территории кладбищ будет находиться под контролем этих организаций.

Консультации с региональным имам-хатибом (руководителем религиозного ведомства), проведенные в декабре 2023 года, показали, что в зависимости от конкретной необходимости и при наличии обоснованных причин для расширения дороги религиозный совет может рассмотреть запрос и выдать “фетву” (разрешение) на расширение существующей дороги. В частности, необходимо будет получить согласие ближайших родственников на перенос захоронений, а также результаты обследования санитарно-эпидемиологического отдела.

Следует отметить, что любое воздействие на материальные объекты культурного наследия может быть предотвращено путем небольшого изменения трассировки дороги и/или уменьшения санитарно-защитной зоны. Однако в некоторых населенных пунктах, обследованных во время выездных посещений, изъятие земельных участков из территорий объектов наследия (например, кладбищ и др.) может быть более предпочтительным вариантом, особенно в случаях, когда в противном случае будут затронуты жилые дома и предприятия.

Департамент строительства Сурхандарьинской области сообщил, что санитарно-защитная зона (СЗЗ) для кладбищ варьируется от 50 до 500 метров в зависимости от

типа кладбища. Для закрытых кладбищ (огражденных стенами) СЗЗ может составлять 50 метров в районах, свободных от жилой застройки; рядом с жилой застройкой она должна составлять до 100 метров. Для кладбищ общей площадью от 20 до 40 гектаров СЗЗ устанавливается в 500 метров, при площади менее 20 гектаров 300 метров. В пределах СЗЗ кладбищ запрещается строительство жилых и общественных зданий.

Кладбища находятся под управлением и контролем местных хокимиятов. Окончательное решение по выделению земельных участков для нужд текущего проекта (например, при необходимости использования земель, принадлежащих кладбищам) должно приниматься на основе результатов общественных слушаний.

Обратная связь, полученная от местных сообществ и представителей районных хокимиятов, а также от санитарно-эпидемиологических служб, указывает на необходимость избегать любых строительных работ и вмешательств на территориях кладбищ.

5.4.12. Социальная Инфраструктура

Жилые дома

Вдоль существующей дороги на разном расстоянии от шоссе М-41 расположены жилые дома. Некоторые дома отделены от дороги земельными участками, на которых владельцы строят теплицы, выращивают сельскохозяйственные культуры и фруктовые деревья. Некоторые дома отделены от дороги М-41 стеной. Такая практика используется в целях безопасности. В ходе наблюдения за участком на этапах подготовки и ОЭСВ также были отмечены случаи, когда жилые дома расположены близко к дороге (на расстоянии 2-5 метров).

Фото 10: Дома с разным расположением к дороге



Ближайшие дома к трассе М-41



Дома, расположенные на небольшом расстоянии от трассы М-41

Торговое предпринимательство

Торговое предпринимательсвто вдоль дороги - один из самых прибыльных видов бизнеса. Во время наблюдений на участке были замечены различные виды торгового предпринимательства. В частности, наиболее популярными и распространенными являются частные заправочные станции, а также небольшие магазины-контейнеры.

Небольшие магазины расположены в буферной зоне дороги, т.е. рядом с дорогой. В ходе консультаций с владельцами небольших магазинов выяснилось, что местная администрация разрешает им строить передвижные магазины, поэтому в случае расширения дороги их будет легко переместить. Почти все типы таких магазинов работают круглосуточно.

Помимо небольших передвижных магазинов, есть много неофициальных торговцев, которые продают овощи и фрукты в буферных зонах существующей дороги.

Заправочные станции расположены немного дальше. Большинство из них - газозаправочные станции. Наблюдения на месте и консультации с владельцами заправочных станций показали, что газопроводы для снабжения станций газом расположены с задней стороны заправки. Газопроводов, идущих со стороны существующей дороги, нет.

Наряду с автозаправочными станциями и небольшими магазинами, здесь есть различные коммерческие здания, ориентированные на предоставление услуг автосервиса, бакалеи, продовольственных магазинов. Кроме того, есть много случаев строительства новых зданий для коммерческих целей.

Во время строительных работ могут возникнуть перебои в работе предприятий с точки зрения доступности для потенциальных клиентов. В рамках мер по снижению воздействия на окружающую среду в "Матрицу переселения и изъятия земли" включено требование о компенсации потерь бизнеса в связи с временными ограничениями доступа, а в ПУОСС предусмотрено, насколько это возможно, обеспечение непрерывной доступности для предприятий, жителей и фермерских хозяйств во время строительства.

На рисунке ниже показаны виды коммерческой деятельности вдоль дороги.

Фото 11: Коммерческая деятельность вдоль дороги



Автозаправочные/газозаправочные станции



Супермаркет



Магазин



Автомагазин



Гостиница



Автомастерская



Незаконченное строительство



Столовая

Среди другой социальной инфраструктуры имеются государственные и частные больницы, банки и офисы государственных организаций, частные коммерческие объекты, супермаркеты, а также промышленные предприятия, расположенные вдоль буферной зоны существующей дороги.

Фото 12: Фотографии объектов общественной инфраструктуры вдоль дороги и в зоне охвата (AOI).



Больница инфекционных заболеваний



Частная медицинская клиника



Колледж



Поликлиника



Банк



Дорожная полиция Кумкурганского района

5.4.13. Уязвимые группы населения

Женщины, возглавляющие домохозяйства, вдовы, домохозяйства, возглавляемые женщинами с ограниченными физическими возможностями, одинокие пожилые женщины, живущие в одиночестве, были определены в штате как уязвимые женщины.

В Сурхандарьинской области 8,6 процента от общего числа домашних хозяйств возглавляют женщины, что несколько ниже среднего показателя по стране в 10,9 процента (перепись населения 2020 года). Общие причины уязвимости характеризуются (i) отсутствием главы-мужчины в связи с вдовством, разводом, раздельным проживанием и дезертирством, (ii) миграцией мужчин-членов организации на длительный период, (iii) потерей экономических функций мужчинами-резидентами из-за серьезной безработицы, инвалидности, болезней и нежелания мужчин работать на работу и (iv) в дом, где нет взрослых сыновей.

В таблице ниже представлены различные социальные статусы в сообществах проекта, а также их соответствующие пропорции и общее количество. 4,30% населения пережили потерю своего кормильца, и 0,93% населения составляют семьи с одним родителем, что подчеркивает распространенность неполного родительского воспитания в сообществах. 13,44% населения относится к категории семей с низким доходом, что указывает на то, что значительная часть населения сталкивается с финансовыми трудностями. Значительная часть населения получает финансовую поддержку, связанную с детьми: 15,27% получают пособия на детей в возрасте до 2 лет и 24,29% - на детей в возрасте до 14 лет. Инвалиды составляют 12,89% населения, и 8,75% населения получают пенсии по инвалидности, что свидетельствует о распространенности систем поддержки, связанных с инвалидностью.

В общей сложности из 335,5 тысяч человек, проживающих в сообществах проекта, 12,5% относятся к социально уязвимым слоям населения.

Таблица 45: Социальный статус населения в проектных сообществах, %

Социальный статус населения	Общая численность населения	%
Количество семей, потерявших своего кормильца	1801	4,30 %
Число матерей/отцов-одиночек	390	0,93 %
Количество одиноких пожилых людей	74	0,18 %
Число семей с низким доходом	5626	13,44 %
Количество семей, получающих пособия на детей в возрасте до 2 лет	6393	15,27 %
Количество семей, получающих пособия на детей, до 14 человек	10170	24,29 %
Количество получателей финансовых пособий	847	2,02 %
Количество многодетных семей	6699	16,00 %
Число лиц с ограниченными возможностями	5398	12,89 %
Число получателей пенсий по инвалидности	3664	8,75 %
Число женщин, находящихся в трудных жизненных условиях	55	0,13 %
Количество граждан, участвовавших во Второй мировой войне, и приравненных к ним людей	92	0,22 %
Число человек, участвовавших в ликвидации чернобыльской ядерной катастрофы	657	1,57 %
Итого	**41 866**	**100 %**

Источник: паспорта сообществ в зоне охвата (AOI). Все данные по всем сообществам приведены в соответствии с их паспортами.

Таблица 46: Краткое изложение результатов маршрутной разведки

Местоположение / Секция	Наблюдения			Предварительная оценка
	Физический	Биологический	Социокультурный	
1525-1530 км	Мост через реку Худжапайк	▪ Река Худжапаик ▪ Дорога проходит через сельскохозяйственный район с развитой инфраструктурой	▪ Деревня Эльбайон, Шурчинский район, Частные дома ▪ Кладбище. Одна сторона будет снесена. ▪ Частный бизнес и частные дома ▪ Автозаправочная станция	Следует обеспечить осторожность, чтобы свести к минимуму нарушения во время строительства. Рассмотреть установку шумозащитного барьера для защиты жителей. Детальный проект должен предусматривать достаточное расстояние от кладбища.
1530-1547 км	Ирригационные каналы Мост через Кумкурганский канал Мост через Шерабадский канал	▪ Шерабадский канал ▪ Кумкурганский канал ▪ Зона водохранилища ▪ Дорога проходит по территории, занятой сельским хозяйством ▪ Зеленые насаждения, многолетние деревья и сельскохозяйственные орошаемые земли вдоль дороги	▪ Мост Александра Македонского (объект культурного наследия) ▪ Деревня Зарибдор ▪ Школа № 21 ▪ Автозаправочные станции	План по переселению (RAP) должен обеспечить достаточную компенсацию за понесённые потери. Следует проявлять осторожность, чтобы свести к минимуму нарушения во время строительства.
1548 – 1553 км	Железнодорожный переезд (железнодорожная эстакада) Мост	Ровные сельскохозяйственные земли, преимущественно используемые под выращивание пшеницы и хлопка. Местами отмечены пастбища. Орошаемые территории с сетью каналов и дренажных коллекторов.	▪ Автозаправочные станции	Не ожидается существенных ограничений для расширения дороги на данном участке, однако при разработке детального проекта необходимо уделить достаточное внимание вопросам доступа и переселения. Существующая система ирригации и сохранение водопропускных

Местоположение / Секция	Наблюдения			Предварительная оценка
	Физический	Биологический	Социокультурный	
		Вдоль дороги имеются насаждения хвойных и тутовых деревьев.		переходов имеют важное значение.
1553-1605 км	▪ Мост через реку Сурхандарья с правого на левый берег ▪ Зангский канал Bridge	▪ Канал Занг ▪ Река Сурхандарья ▪ Вдоль дороги посажены деревья	▪ Город Даркурган, районный центр ▪ Село Оккурган ▪ Село Исмоилтепа ▪ Частный бизнес и частные дома ▪ Школа № 65, № 63	План по переселению (RAP) должен обеспечить адекватную компенсацию понесённых потерь. Необходимо проявить осторожность, чтобы свести к минимуму нарушения во время строительных работ. Следует рассмотреть установку шумозащитного барьера для защиты жителей.
1606-1622 км	Мост через реку Сурхандарья	▪ Река Сурхандарья ▪ На большей части этого участка вдоль дороги растут взрослые посаженные деревья. ▪ Дорога проходит через сформировавшуюся сельскохозяйственную зону.	▪ Село Мангузар, Термезский район ▪ Клиника	План по восстановлению средств к существованию (RAP) должен обеспечить надлежащую компенсацию за понесённые потери. Необходимо проявлять особую осторожность, чтобы свести к минимуму нарушения в период строительства.

6. АНАЛИЗ АЛЬТЕРНАТИВ

Настоящий проект является частью Министерства транспорта РУз и является составной частью общей стратегической программы по улучшению транспортных связей страны и, следовательно, стимулированию экономического развития. В связи с тем, что в основе проекта лежит отраслевая стратегия развития, была проведена оценка сценария "без проекта", типов дорожного покрытия и дизайна транспортных развязок. Проект был рассмотрен и исследован на предмет нескольких альтернатив для снижения воздействия на окружающую среду и социальную сферу. Оцениваемые альтернативы не ограничивались экологическими и социальными аспектами, но также включали технические и финансовые последствия различных вариантов. Выводы были учтены при разработке проекта и организации его реализации.

Несмотря на то, что анализ альтернатив проекту не требуется, следует отметить, что в настоящее время в Сурхандарьинской области уже реализуется несколько других проектов, направленных на модернизацию или расширение существующей дороги. Если оставить участки дороги М-41 в том виде, в каком они есть в настоящее время, это приведет к тому, что она станет слабым местом в главном транспортном коридоре, неспособным справиться с растущими требованиями к трафику, и вся логика указывает на необходимость реализации проекта, как описано во вступительной главе к настоящему отчету.

Ниже проведен анализ двух существующих альтернатив посредством сравнения положительных и отрицательных воздействий, которые можно наблюдать на этапах подготовки к строительству, строительства и эксплуатации. Оценка каждой альтернативы проводилась посредством оценки существующих и возникающих проблем, а также возможной иерархии мер по смягчению последствий, которая потребуется, чтобы избежать, уменьшить или компенсировать возможные неблагоприятные последствия и усилить благоприятное воздействие.

6.1. СЦЕНАРИЙ «БЕЗ ПРОЕКТА»

В качестве первой альтернативы был выбран сценарий “Без проекта” или “ничего не делать”.

Состояние береговых склонов в настоящее время относительно стабильное, однако на них может повлиять добыча песка и гравия в руслах рек вдоль дороги, а также ливневые стоки в сезон дождей. В районах, прилегающих к существующим мостам, состояние склонов плохое и угрожает нынешнему состоянию мостов, построенных более 40-50 лет назад. Русла рек имеют очень высокий уровень заиления, особенно заметный вблизи мостов.

Естественная дренажная система страдает в результате совокупного воздействия, связанного с деятельностью человека и развитием промышленности вдоль дороги. Существующая дренажная инфраструктура устарела и повреждена. Многие мосты нуждаются не только в ремонте, но и в замене. В то же время дороги также оказывают влияние на качество воды, в основном связанное со сбором строительных материалов и мойкой автомобилей в реках/каналах.

Почвы не подвергаются значительному воздействию в результате существующих дорожных работ, хотя воздействие пыли на многих объектах очень велико. Удаление твердых бытовых отходов вдоль дорог - это еще одна проблема, которая, очевидно, в

значительной степени влияет на окружающую среду, в том числе на почву, в первую очередь из-за отсутствия надлежащего управления отходами.

Инфраструктура и услуги для населения: это ценный компонент, который обычно улучшается по мере строительства дорог благодаря доступу ко многим услугам и выгодам. В настоящее время городские центры переполнены, и существует необходимость в улучшении планирования и проектирования дорог, чтобы избежать негативного воздействия на существующие населенные пункты и инфраструктуру, высокого уровня транспортной доступности в городских центрах и высокой стоимости проекта. Существующие структуры обслуживания вдоль дороги в основном разрабатываются частными структурами, они плохо спланированы и организованы. Территория проекта характеризуется высоким уровнем миграции, особенно среди молодежи, ищущей работу. На территории проекта хороший рынок труда, но не так много предложений о трудоустройстве и возможностях для бизнеса.

Экономика и благосостояние: это важные экологические и социальные компоненты, которые, как правило, выигрывают от строительства дорог. Существует проблема миграции молодежи из района из-за отсутствия работы и возможностей для бизнеса в районе реализации проекта. Несмотря на то, что существующая дорога поддерживает количество существующих рабочих мест и малых предприятий, отсутствие таких возможностей приводит к гендерному и социальному неравенству. Текущие проблемы безопасности дорожного движения на существующих дорогах остаются нерешенными и в основном связаны с отсутствием дорожной инфраструктуры и специальных объектов, таких как автобусные остановки, знаки, автовокзалы, пешеходные сооружения, надземные переходы и т.д. Одной из существующих проблем является очень плохое управление обочинами и объектами инфраструктуры, что приводит к высокому уровню загрязнения вдоль дороги. Отсутствует достаточная инфраструктура и специальные услуги для отдыха посетителей, например, отсутствуют санитарные условия.

Таким образом, существующее состояние дороги не соответствует современным стандартам транспортировки и концепции устойчивого развития дорог, включая безопасное и эффективное движение, наличие адекватной дорожной инфраструктуры и достаточных услуг для водителей и пассажиров. Кроме того, текущее состояние дороги не учитывает потребности пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Эта дорога также не удовлетворяет потребности региональной экономики, в частности, в части содействия городскому росту и развитию промышленности.

В заключение, без реализации данного проекта различные цели национальных и региональных органов власти не будут достигнуты. Экономическое развитие и качество жизни населения значительно улучшатся только в случае реализации этого проекта. Поэтому вариант «без проекта» не является жизнеспособным.

6.2. Альтернативы Проекта

Второй сценарий предусматривает модернизацию существующей 2-полосной дороги в 4-полосное шоссе, замену существующей дорожной инфраструктуры в соответствии с современными стандартами, внедрение мер по смягчению последствий вдоль дороги, обеспечивающих естественные процессы и отвечающих социально-экономическим потребностям, а также строительство новых мостов вместо устаревших старых.

На состояние береговых склонов может повлиять во время строительства моста в результате добычи материалов для строительства, что приведет к эрозии склонов и

другим связанным с этим неблагоприятным воздействиям на реки, качество воды, рыбу и водную среду обитания. Меры по смягчению последствий должны предусматривать возможность сбора строительных материалов, по крайней мере, на расстоянии в несколько километров от места строительства. Также должны быть приняты соответствующие меры по смягчению последствий для предотвращения негативного воздействия на окружающую среду в результате извлечения материалов после модернизации дорог для бытовых нужд. Принимая во внимание хрупкость осадочных пород, в районе моста необходимы биоинженерные меры для предотвращения дестабилизации берегового откоса и эрозии в результате транспортных операций.

Естественная дренажная система может серьезно пострадать в результате строительства или модернизации новых дорог. Прежде всего, дорожное строительство может привести к нарушению работы и закупорке естественных дренажных систем и даже к изменению стока воды, что может привести к угрозе сильных наводнений в сезон дождей. Необходимы обновленные и хорошо спроектированные дренажные системы для замены существующих устаревших водопропускных труб, небольших мостиков и канав, заросших толстым слоем травы, препятствующей свободному движению потока воды. Принимая во внимание, что на нескольких проектных участках существующая дорога расположена близко к железной дороге, в таких случаях возможно взаимодействие между воздействиями или кумулятивное воздействие. Их следует предотвращать путем скоординированного планирования дренажных систем, обеспечивающих прохождение воды через все запланированные линейные объекты инфраструктуры. Загрязнение воды более вероятно при строительстве дорог и мостов. Эта проблема может быть решена путем своевременной подготовки планов экологического менеджмента при строительстве и надлежащего управления и утилизации жидких и твердых отходов во время строительства.

Почвы могут подвергнуться воздействию во время модернизации дорог и строительства мостов из-за складирования материалов и создания карьеров. Также существуют угрозы возникновения опасностей из-за порчи или утилизации химических материалов и строительных отходов. Однако все эти временные воздействия на почву могут быть смягчены путем выбора подходящих участков, защиты плодородного слоя почвы, восстановления почвы после строительных работ. Благодаря довольно высокому уровню растительного покрова на территории проекта, есть возможность найти подходящие места для карьеров и складирования отходов без или с минимальным воздействием на ценные плодородные почвы вдоль дороги.

Инфраструктура и услуги для населения: модернизация существующей автомагистрали принесет наибольшую пользу за счет улучшения транспортных и дорожных условий, повышения безопасности дорожного движения и повышения стандартов дорожного движения. В то же время существующая дорога проходит через несколько густонаселенных городских центров, и модернизация дороги потребует приобретения дорогостоящих активов. Кроме того, скоростной транспорт в центре города создаст угрозу безопасности (дорожно-транспортные происшествия) и приведет к сильному загрязнению воздуха из-за сгорания автомобилей. Поэтому в таких случаях будет полезно рассмотреть варианты объезда. В таблице 43 приведены 2 варианта, которые были рассмотрены. Модернизация дороги дает возможность спланировать необходимые дорожные сооружения, отвечающие потребностям путешественников и способствующие развитию местной экономики. Модернизация дороги предоставит больше возможностей пользователям, особенно уязвимым группам. В то же время существует вероятность возникновения конфликта между

работниками-аутсайдерами и местными сообществами. Таким образом, приоритет в трудоустройстве в рамках проекта по развитию дорожного хозяйства должен быть отдан местному населению, особенно молодежи, что позволит повысить местный потенциал (посредством обучения и обмена знаниями) и снизить миграционное давление.

Экономика и благополучие: развитие дорог также обычно приносит пользу. Модернизация участков проекта М-41 создаст возможности для трудоустройства местного населения с такими преимуществами, как повышение квалификации, расширение деятельности, приносящей экономический доход, и некоторыми другими. В то же время существует угроза неблагоприятных последствий для уязвимых групп, таких как Насилие по Признаку Пола. Планы социального управления должны включать меры по повышению осведомленности и смягчению последствий для предотвращения негативных последствий для уязвимых групп, обеспечению гендерного равенства, возможностей трудоустройства женщин и другие связанные с этим меры. Другими проблемами являются безопасность дорожного движения и воздействие на здоровье и санитарию, особенно во время дорожных работ. Этот вопрос должен быть отражен в планах руководства путем проведения соответствующего обучения и инструктажа всех работников, обеспечения безопасных условий во время строительства, применения индивидуальных средств защиты (масок, чехлов, перчаток и т.д.) и обеспечения аптечки первой помощи в трудовых лагерях. Во время проведения модернизированных дорожных работ улучшенная дорожная инфраструктура и сооружения обеспечат более высокую безопасность для автомобилистов и пассажиров благодаря соответствующей скорости и другим знакам, местам для автобусных остановок, подземным переходам и эстакадам для пешеходов, домашнего скота и диких животных.

Таким образом, модернизация дороги может повлечь за собой как множество положительных, так и значительных отрицательных последствий, которые необходимо измерять и оценивать для анализа текущего состояния и возникающих проблем, а также для поддержки обоснования модернизации дороги и рассмотрения специфических решений для участков, где строительство следует избегать из-за их ценности, характера или масштаба воздействия.

Анализ ценных экологических и социальных компонентов для двух альтернатив показывает, что вариант «ничего не делать» не является решением в условиях, когда дорога была построена более 50 лет назад и не только не соответствует современным потребностям развития, но и может негативно влиять на окружающую среду и общество из-за разрушения устаревшей инфраструктуры.

Дорога М41 играет ключевую роль в транспортной сети региона, обеспечивая связь во всех направлениях - на север, юг, восток и запад. В случае недоступности М41 устойчивость региональной транспортной системы значительно снизится, так как альтернативные маршруты проходят по более сложной местности и подвержены природным опасностям, связанным с климатом, таким как наводнения, оползни и землетрясения.

После установления необходимости реализации проекта и принятия решения о его продолжении, альтернативные варианты в рамках проектных параметров не рассматривались, поскольку существующая дорога является наиболее оптимальной с точки зрения экологических и социальных аспектов, а также инженерной осуществимости и экономической эффективности. Основной вопрос в отношении альтернатив для этого проекта касается предложенных объездных участков.

6.3. Альтернативы Дорожного Покрытия

Обычно для реализации проекта рассматриваются два основных варианта покрытия: асфальт и бетон. Оба варианта имеют свои преимущества и недостатки. Бетон более долговечен, чем асфальт, и может продлить срок службы асфальта в 2-4 раза, менее подвержен провалам и рытвинам и, следовательно, больше подходит для работы с большим количеством грузовых автомобилей, а также более устойчив к повреждениям в процессе замораживания-оттаивания.

Бетон считается более экологичным материалом, чем асфальт, поскольку при его производстве образуется меньше загрязняющих веществ, а транспортные средства при эксплуатации на бетонном покрытии экономят топливо. Бетон также производится из известняка, который широко доступен. Возможно, самым большим недостатком бетона является высокая первоначальная стоимость, а ремонт является более утомительным и дорогостоящим, в дополнение к трудностям с зимним обслуживанием.

С другой стороны, асфальт дешевле, а черный цвет позволяет ему удерживать солнечное тепло, что способствует более быстрому таянию снега и испарению влаги.

Поверхности из асфальта и бетона рассматривались для ремонта участка М-41 (км 1525–1622). В настоящее время дороги в Узбекистане строятся и реконструируются с асфальтобетонным покрытием, которое служит 10–15 лет и требует ремонта после первых 4–5 лет эксплуатации. Хотя стоимость цементобетонного покрытия на 15–20% выше, срок его службы в 2–3 раза больше, а расходы на содержание — в три раза меньше. При этом в последние годы в Узбекистане наблюдается значительный рост производства цемента. Правительство также приняло решение постепенно переводить вновь строящиеся и реконструируемые дороги государственного значения на цементобетонное покрытие. Сравнение асфальтового и цементного покрытий приведено в Таблице 5.

Таблица 47: Сравнение альтернативных вариантов дорожного покрытия

	Альтернатива 1 - Бетонное покрытие	Вариант 2- Асфальтобетонное покрытие
Инженерные характеристики	Цементобетон B30 / Btb 4.0 – 27 см Тонкий бетон – 20 см Щебёночно-песчаная верхняя подушка – 25 см Щебёночно-песчаная нижняя подушка – 25 см	Асфальтобетон мелкозернистый марки 1 - 6 см Крупнозернистый асфальт 1-9 см Тонкий бетон - 20 см Гравий и песок - 40 см
Частота и стоимость эксплуатации и обслуживания (O&M)	10–12 лет, низкая стоимость обслуживания и эксплуатации	3-4 года. высокая стоимость обслуживания и эксплуатации
Воздействие на окружающую среду	▪ снижает расход топлива, а значит, уменьшает выбросы загрязняющих веществ в атмосферу; ▪ не реагирует на высокие температуры; ▪ не выделяет токсичных газов при нагревании; ▪ снижает риск скольжения автомобилей на мокром покрытии; ▪ не подвержен колейности.	▪ реагирует на тепло; ▪ выделяют токсичные газы при нагревании ▪ склонные к образованию колеи

	Альтернатива 1 - Бетонное покрытие	Вариант 2- Асфальтобетонное покрытие
Ресурсы	▪ Цемент (местный) ▪ Щебень (местный) ▪ Песок (местный)	▪ Битум (Импортируется из зарубежных стран) ▪ Гравий (местный) ▪ Песок (Местный)
Занятие земли	Батарные заводы требуют меньше земли и могут располагаться на небольшой площади.	Нужен земельный участок под асфальтный завод
Климатическая устойчивость	Бетонные покрытия менее подвержены повреждению водой, но подвержены риску расширения, превышающего возможности швов, при высоких температурах.	Существуют экстремальные как высокие, так и низкие температуры, асфальт может быть более подвержен как усталостному растрескиванию из-за охрупчивания при низких температурах, так и деформации из-за высокотемпературного размягчения. Эффект экстремальных условий может значительно снизить прочность и, следовательно, срок службы асфальта на дороге.

В свете приведенного выше сравнения, вариант 1- бетонное покрытие - рекомендуемый вариант для главной дороги, поскольку он является более приемлемой альтернативой с меньшим воздействием на окружающую среду, ресурсы и землепользование. Вариант 2- асфальтобетонное покрытие было выбрано для транспортных развязок с учетом более простого способа строительства.

Предпочтение использованию бетона было главным образом основано на долговечности, способности выдерживать более тяжелые нагрузки, которые характеризуют существующее и прогнозируемое движение транспорта, а также на большей устойчивости к циклам замерзания и оттаивания, что является типичным климатом в районе реализации проекта. Бетонное покрытие было выбрано Проектным институтом для реализации проекта дороги с учетом экологических и технических преимуществ и политики правительства Узбекистана.

7. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ И МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ

7.1. Введение

В данном разделе ОЭСВ подробно описываются потенциальные воздействия Проекта и предлагаются меры по смягчению для ограничения любых выявленных негативных воздействий. В первых пунктах обсуждаются виды и фазы воздействий. Затем в отчете подробно представлены воздействия и меры по смягчению для Проекта в подразделах. Темы расположены следующим образом:

- Физическая среда, включая:
  - Почвы
  - Качество воздуха
  - Гидрология
  - Геоопасности
- Биологическая среда –
  - Флора
  - Фауна
  - Природоохранные территории
- Социальная среда
  - Шум
  - Вибрация
  - Отходы
  - Дорожное движение и транспорт
  - Воздействие на изъятие земель и восстановление средств к существованию
  - Социально-экономическое и гендерное воздействие
  - Безопасность дорожного движения
  - Аварийное реагирование
  - Охрана труда и техника безопасности
  - Труд и условия труда

7.2. Этапы воздействия

Данная оценка воздействия и меры по его смягчению охватывают весь цикл проектной деятельности, начиная с проектирования, подготовки к строительству, строительства и эксплуатации и технического обслуживания. Охват каждого из этапов данного подпроекта определяется следующим образом:

- Проектирование – это период детального проектирования.
- Подготовительный этап строительства — это период, в течение которого Подрядчику выдается "Уведомление о начале работ" до начала строительства.
- Этап строительства - период с момента завершения подготовительных работ до выдачи "Свидетельства о завершении строительства'.
- Этап эксплуатации и технического обслуживания – этот заключительный период является периодом после завершения работ.

Ключевой особенностью трех проектных мероприятий, которые смягчают общее негативное воздействие, является тот факт, что все проекты будут осуществляться в пределах существующей трассы.

7.3. Тип воздействия

Потенциальное воздействие таких проектов, как проекты по благоустройству дорог, может быть классифицировано как:

- Прямые воздействия - т.е. те, которые непосредственно связаны с самим проектом, например, преобразование земель, ранее использовавшихся в сельскохозяйственных целях, в транспортные. Прямые последствия также включают в себя влияние расходов на строительство на местную экономику.
- Косвенные воздействия – т.е. те, которые возникают в результате деятельности, предусмотренной проектом, но не связаны с ним напрямую. Например, использование щебня для улучшения дорожного полотна косвенно влияет на увеличение спроса на щебень и увеличение объема операций по заимствованию.
- Совокупное воздействие – т.е. воздействие в сочетании с другими видами деятельности. Улучшение состояния одной дороги может не оказать существенного воздействия на окружающую среду, но если в одном и том же районе будет построено несколько дорог, составляющих единую сеть, или если они будут объединены с программами сельскохозяйственной реформы в одном и том же районе, совокупный или аддитивный эффект может быть значительным.

Воздействия во всех трех категориях могут быть либо:

- Краткосрочные - т.е. воздействия, которые возникают при строительстве дорог и влияют на землепользование, качество воздуха и другие факторы. Однако многие из этих воздействий будут кратковременными и не будут иметь долгосрочных последствий. Даже последствия некоторых относительно значительных воздействий, таких как, например, строительство карьеров, могут быть в конечном итоге сведены на нет, если будут приняты надлежащие меры по смягчению последствий. Многих потенциальных краткосрочных негативных воздействий можно избежать или иным образом смягчить с помощью надлежащего инженерного проектирования и требования к подрядчикам применять экологически приемлемые методы строительства. или;
- Долгосрочные - т.е. дорожные воздействия, которые могут, например, повлиять на региональные модели землепользования и застройки, а также на региональную гидрологию и наводнения, если дороги спроектированы некачественно. Долгосрочные негативные последствия также могут быть вызваны передачей сельскохозяйственных земель в другие виды землепользования; загрязнением воздуха и воды; проблемами, связанными с разрозненными карьерами; и бессистемным ростом.

Как краткосрочные, так и долгосрочные последствия могут быть как благоприятными, так и неблагоприятными. Краткосрочные положительные последствия будут включать, например, создание возможностей для трудоустройства в период строительства. Долгосрочные выгоды будут заключаться в расширении возможностей для развития, улучшении транспортных услуг, облегчении доступа к коммерческим объектам и сервисному обслуживанию; ускорении связи и транспортировки товаров; улучшении доступа к рынкам и центрам роста, а также расширении услуг и коммерческих объектов.

7.4. Связано с оценкой и управлением экологическими и социальными рисками и воздействиями (СЭС 1)

7.4.1. Совокупное воздействие

Кумулятивное воздействие можно описать следующим образом: «Совокупность множественных воздействий от существующих проектов, предлагаемого проекта и ожидаемых будущих проектов, которые могут привести к значительным отрицательным и/или положительным последствиям, не характерным для изолированного проекта».

Исходные условия не указывают на вероятность возникновения существенных кумулятивных воздействий. Аналогично, в период реализации дорожного проекта не ожидается других инфраструктурных проектов, которые могли бы вызвать кумулятивные воздействия.

Работы по расширению и улучшению участка дороги будут выполняться в пределах существующей полосы отвода (ПО). Существенные изъятия земель, вырубка деревьев и нарушение среды обитания оцениваются как связанные с высокими рисками и значительными воздействиями, которые в основном относятся к этапу строительства и являются краткосрочными. Изъятие земель потребуется главным образом для размещения строительных объектов и расширения дороги, а также может вызвать физическое и экономическое перемещение самовольных поселенцев в пределах полосы отвода. Другие воздействия в период строительства включают увеличение транспортного потока и количество ДТП, социальные риски, связанные с притоком рабочей силы (например, гендерно-обусловленное насилие и использование детского труда), блокирование естественного дренажа, увеличение поверхностного стока, заиление, загрязнение водных ресурсов и почвы.

Ожидается, что положительные кумулятивные воздействия проекта превысят любые отрицательные. Без новых капитальных вложений в автомобильную дорогу М41, участок 1525–1622 км (97 км) в Сурхандарьинской области будет вынужден выдерживать все будущие транспортные нагрузки, которые, согласно прогнозам, будут расти в связи с ожидаемым развитием региона. Это создало бы значительные экологические и социальные потрясения для существующих населённых пунктов вдоль трассы. Наблюдалось бы резкое увеличение уровня шума, вибрации и загрязнения воздуха. Нереализация проекта также приведёт к социальным последствиям: пользователи дороги, местные сообщества и пешеходы столкнутся с повышенными рисками для здоровья и безопасности из-за роста транспортного потока. Переход дороги станет более опасным, а населённые пункты вдоль трассы окажутся физически разделёнными. Пробки увеличатся, и экономические потери от заторов создадут негативное внешнее воздействие на местную экономику. В целом качество окружающей среды и социальные условия вдоль дорожного коридора ухудшатся в сценарии без проекта.

При реализации проекта улучшатся дорожные условия, повысится уровень безопасности и здоровья, а также будут внедрены элементы проектирования, направленные на обеспечение безопасности, включая ограничение скоростного режима и дорожные знаки. Сократится время в пути, а торговля товарами возрастёт и станет более эффективной.

Однако проект может вызвать индуцированные воздействия, включая, например:

- Преобразование сельскохозяйственных земель в коммерческую, промышленную и жилую застройку, что, в свою очередь, может привести к:
  - Росту численности населения в коридоре, что может создать нагрузку на социальные услуги, такие как школы, больницы и др.
  - Необходимости модернизации или расширения коммунальных сетей, включая электроснабжение.

- Повышенной нагрузке на водные ресурсы, в частности на запасы подземных вод.

7.5. В отношении трудовых ресурсов и условий труда (СЭС 2)

7.5.1. Охрана труда и техника безопасности

В данном разделе рассматриваются воздействия проекта на права работников, а также вопросы охраны труда и техники безопасности в период строительства и эксплуатации проекта, а также меры по их смягчению, которые должны быть приняты.

Основные виды деятельности, связанные с проектом, которые могут привести к проблемам в сфере ОТ и ТБ, включают:

- Несчастные случаи с участием тяжелой строительной техники;
- Несчастные случаи с участием строительных транспортных средств;
- Несчастные случаи из-за отсутствия или неправильного применения средств индивидуальной защиты (СИЗ);
- Ненадлежащие санитарно-бытовые условия в лагерях и на рабочих площадках;
- Отсутствие аптечек первой помощи и медицинских пунктов;
- Падения с высоты;
- Поражение электрическим током;
- Работы, связанные с земляными выемками.

Права работников, включая охрану труда и технику безопасности, должны учитываться с целью предотвращения несчастных случаев и травм, потери рабочей силы, нарушений трудовых прав, а также для обеспечения справедливого отношения, оплаты труда и условий проживания и работы. Эти вопросы необходимо учитывать не только в отношении работников, занятых непосредственно в проекте, но и работников подрядных организаций.

7.5.1.1. Потенциальные воздействия

Этап строительства

Ожидается, что в период максимальной строительной активности проект создаст не менее 180–200 прямых рабочих мест, продолжительность этого периода пока неизвестна. Большинство работников будет нанято Подрядчиком и будет представлять собой рабочую силу от неквалифицированной и полу-квалифицированной до квалифицированной.

Ожидаемые воздействия на права работников и вопросы охраны труда и техники безопасности (ОТ и ТБ), возникающие в результате строительных работ и эксплуатации Проекта, включают:

- Риски для здоровья и безопасности работников, связанные с опасными строительными видами деятельности;
- Нарушения прав работников.

Строительные работы будут включать использование тяжелой техники и грузовых автомобилей, работы на высоте, движение строительного транспорта, использование электрического оборудования, обращение с опасными материалами и другие потенциально опасные операции. Учитывая характер выполняемых работ, вопросы ОТ и ТБ являются ключевой сферой риска, поскольку существует вероятность несчастных случаев, которые могут привести к травмам, гибели работников и потере рабочего времени.

Сводные воздействия

В таблице 48 представлена оценка значимости потенциальных воздействий в сфере прав работников и ОТ и ТБ до внедрения предлагаемых мер по снижению рисков, которые рассматриваются далее в данном разделе.

Таблица 48: Потенциальные воздействия на права работников и ОТ и ТБ

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество рецепторов Пострадавших	Количество рецепторов Пострадавших	Уровень общественного Беспокойство	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Несчастные случаи с участием работников	Персонал подрядчиков / субподрядчики	M	M	L	M	MOD	ST	SMALL	M	POSS	M
C	Игнорируемые права трудящихся.	Персонал подрядчиков / субподрядчики	M	L	L	L	MIN	ST	SMALL	L	POSS	L

H: Высокий / M: Средний / L: Низкий MAJ: Значительный / MOD: Умеренный / MIN: Минимальный H/F: Частый / M/F: Средняя частота / L/F: Редкий LT: Долгосрочный / MT: Среднесрочный / ST: Краткосрочный SMA: Малый / INT: Средний / MED: Существенный DEF: Определённо / POS: Возможно / UN: Маловероятно.

7.5.1.2. Меры по смягчению последствий и управлению

В Таблице 49 представлены Руководства Всемирного банка по охране окружающей среды, здоровья и безопасности[28], а также реализуемые и экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации рисков для охраны труда и здоровья (OHS) в течение строительной и эксплуатационной фаз проекта.

Таблица 49: Меры по смягчению последствий и управлению в области охраны труда и техники безопасности (OHS)

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
Строительство	План **по охране труда и технике безопасности (ОТ и ТБ)** будет подготовлен и при необходимости обновлён Подрядчиком для обеспечения безопасности работников. Подрядчик должен гарантировать строгое соблюдение плана ОТ и ТБ через своего специалиста по охране труда и технике безопасности.

[28] https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2007-general-ehs-guidelines-occupational-health-and-safety-en.pdf

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	Кроме того, Подрядчик проведёт ряд обучающих мероприятий по безопасности: ❖ **Первичный вводный инструктаж по технике безопасности:** Все рабочие обязаны пройти вводный инструктаж, прежде чем им будет разрешён доступ на строительную площадку. ❖ **Периодические курсы по технике безопасности:** Периодические курсы будут проводиться не реже одного раза в два месяца. Курсы будут охватывать должностные обязанности, а также потенциальные риски. Все сотрудники Подрядчика (и субподрядчиков) обязаны пройти соответствующее обучение, соответствующее характеру, масштабу и длительности выполняемых работ. Курсы будут организованы для всех рабочих на объекте и для всех уровней управления и надзора. Подрядчик предоставит ПИУ (Проектному управлению) список участников и фотодоказательства прохождения обучения с отметкой времени. ❖ **Совещания по вопросам безопасности:** Регулярные совещания по безопасности будут проводиться ежемесячно. ПИУ заранее информируется о времени проведения. ПИУ вправе присутствовать лично или назначить представителя. Протоколы всех совещаний будут направляться в ПИУ в течение семи (7) дней и включать список участников и фотодоказательства с отметкой времени. Подрядчик будет регулярно проверять, тестировать и обслуживать всё оборудование безопасности (включая пожарное оборудование), строительные леса, перила, рабочие платформы, подъёмники, лестницы и другие средства доступа, подъёма, освещения, ограждения и обозначения. Освещение и знаки должны быть хорошо видимы и не загромождены. Оборудование, которое повреждено, загрязнено, неправильно установлено или неисправно, должно быть немедленно отремонтировано или заменено Подрядчиком. Рабочим будет предоставлено (до начала выполнения ими работ) соответствующее СИЗ, подходящее для их задач — такие как защитная обувь, каски, перчатки, спецодежда, защитные очки и защита слуха — бесплатно. В дополнение к вышеуказанному, Подрядчик обязан внедрить следующие общие меры по охране труда и технике безопасности: ❖ **Вся строительная техника и оборудование**, используемые на или вокруг строительной площадки, должны быть оснащены **соответствующими защитными устройствами**. К таким устройствам относятся, в том числе, но не ограничиваясь: ▪ Надёжные страховочные защёлки для крюков кранов и других подъёмных механизмов; ▪ Рабочие автоматические сигнальные устройства и, где это необходимо, действующие сертификаты испытаний для кранов и подъёмников. ❖ Зоны с уровнем шума выше 80 дБА должны быть обозначены предупреждающими знаками, и работники обязаны использовать соответствующие средства индивидуальной защиты при уровне шума свыше 85 дБА**.** ❖ Кухни на дорожных стройплощадках. ❖ Помещения для отдыха на дорожных стройплощадках, оборудованные вентиляцией. ❖ Переносные туалеты для работников на дорожных стройплощадках должны быть предоставлены

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	❖ Ограждение всех раскопок глубиной более 2 метров должно быть установлено вместе с предупреждающими знаками. ❖ Укрепления (крепления стенок) должны быть установлены во всех выработках и котлованах. ❖ Запрещается входить в замкнутые пространства, если не внедрены дополнительные меры безопасности, включая проверку газов. ❖ Обеспечить достаточный приток свежего воздуха в замкнутые рабочие помещения. ❖ Работникам должна быть предоставлена специальная подготовка, связанная с работой в замкнутых пространствах. ❖ Фильтры приточного воздуха должны содержаться в чистоте, без пыли и микроорганизмов. ❖ Обеспечить наличие сигналов заднего хода на всех строительных транспортных средствах. ❖ Внедрять меры предотвращения и защиты от падения, когда работник подвергается риску падения с высоты более двух метров, падения в работающую технику или проваливания через отверстие в рабочей поверхности. *Примечание:* такие меры могут включать установку ограждений с промежуточными поручнями и бортовыми досками, правильное использование лестниц и строительных лесов обученным персоналом, применение страховочных систем (поясов, привязей), устройств ограничения перемещения и др. ❖ Обозначать зоны, где существует риск травм от падающих предметов, сигнальной лентой или ограждениями, чтобы минимизировать риски. ❖ Назначить наблюдателей. Привлекать регулировщиков движения для контроля трафика при въезде и выезде строительной техники из рабочей зоны. ❖ На площадке должна быть организована медицинская клиника, обеспеченная персоналом и необходимым оборудованием, для всех работников. ❖ Аптечки первой помощи должны быть предоставлены на всех рабочих площадках. Подрядчик должен вести журнал как записей о проведённом обучении, так и всех инцидентов по технике безопасности, включая случаи, когда несчастные случаи были предотвращены (near misses). Права работников для реализации Проекта подрядчик должен: ❖ Установить целевые показатели по уровню местной занятости, исходя из предварительной оценки рынка труда для неквалифицированной и частично квалифицированной рабочей силы. ❖ Для неквалифицированных работников подрядчик должен использовать систему «лотереи» (ballot system), чтобы обеспечить справедливость при найме и исключить преимущество для аффилированных или связанных лиц. ❖ При репатриации местных работников через мероприятия по найму необходимо использовать онлайн-ресурсы. Положения контракта с подрядчиком должны, насколько возможно, включать условия, касающиеся коллективных переговоров, сокращения персонала, размещения работников и вопросов, связанных с внешними (нештатными) работниками, чтобы обеспечить соответствие требованиям МОТ и кредитора. Минимально подрядчик должен гарантировать соблюдение следующих мер: ▪ Разработка и внедрение Подрядчиком кадровой политики для найма, обучения, оценки и поощрения рабочей силы проекта.

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	Такая политика должна предотвращать любую форму дискриминации на рабочем месте и обеспечивать справедливое и равное отношение ко всем сотрудникам. ▪ Политика должна исключать использование детского или принудительного труда в рамках проекта, а также учитывать национальные и международные требования, применимые к работникам-подрядчикам и работникам цепочки поставок. ▪ Для работников необходимо предусмотреть механизм подачи жалоб, чтобы они могли выражать обоснованные трудовые претензии. Подрядчик обязан информировать работников о существовании данного механизма при приёме на работу и обеспечивать его доступность. ▪ Работники не должны сталкиваться с ограничениями в создании или вступлении в профессиональные объединения, а также в участии в коллективных переговорах. Подрядчик не должен допускать дискриминацию или преследование работников, участвующих в профсоюзной деятельности или коллективных переговорах. Все сотрудники будут получать не менее установленного законодательством Узбекистана минимального размера оплаты труда. Каждому работнику будет предоставлен трудовой договор с описанием должностных обязанностей и условий работы, содержание которого будет разъяснено работнику. Для реализации программы повышения осведомлённости о ВИЧ/СПИД подрядчик привлечёт специализированную организацию. Программа будет проводиться для персонала подрядчика и местного населения и повторяться не реже одного раза в четыре месяца. Подрядчик наймёт команду специалистов по охране труда и технике безопасности для выполнения и контроля всех вышеуказанных мероприятий. Подрядчик наймёт команду специалистов по охране труда и технике безопасности для реализации и управления вышеуказанными задачами. **Субподрядчики.** Всем субподрядчикам проекта будут предоставлены копии ПУЭСС (Плана управления экологическими и социальными мерами строительства). В все субподряды будут включены положения, обеспечивающие соблюдение требований ПУЭСС (Плана управления экологическими и социальными мерами строительства) на всех уровнях субподрядных отношений. Каждый субподрядчик будет обязан назначить представителя по безопасности, который должен находиться на строительной площадке на протяжении всего периода выполнения соответствующего субподрядного договора, если иное не будет одобрено ГРП в письменной форме. В случае предоставления такого согласия ГРП, не умаляя своих обязанностей и ответственности, будет обеспечивать, насколько это практически возможно, что работники субподрядчиков всех уровней ознакомлены с соответствующими разделами ПУЭСС (Плана управления экологическими и социальными мерами строительства). Для выполнения указанных требований субподрядчик назначит квалифицированного специалиста по вопросам охраны окружающей среды, охраны труда и техники безопасности.

Остаточные воздействия

Оставшаяся значимость воздействия после применения мер по снижению сведена в Таблице 50. Оценка показала, что воздействие на охрану труда и технику безопасности (ОТ и ТБ) в ходе строительного и эксплуатационного этапов будет иметь низкую значимость.

Таблица 50: Остаточная значимость воздействия на ОТ и ТБ

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Несчастные случаи с участием работников	**Высокий**	Правильное применение мер по смягчению последствий и управлению ими обеспечит низкий уровень остаточного воздействия на этапе строительства.	**Умеренный**
С	Права трудящихся игнорируются.	**Умеренный**	Существенных остаточных воздействий не ожидается.	**Низкий**

7.5.1.3. Мониторинг

Ничего из этого не требовалось, кроме наблюдательного мониторинга, описанного в ПУОСС.

7.5.2. Труд и условия проживания работников

В данном разделе рассматривается оценка воздействия проекта на труд и условия проживания работников. Местные жители и коммерческие объекты рассматриваются как чувствительные рецепторы, поскольку проект может привлекать местных жителей для выполнения строительных работ. Прямая зона воздействия (ЗВ) для трудовых рисков определяется как территория строительства проекта.

7.5.2.1. Потенциальные воздействия

Трудовые воздействия могут затрагивать как работников, занятых на проекте, так и членов местного сообщества, считающихся «местными» (в данном случае предполагается расстояние до 15 км от площадки проекта — но будет уточнено Генеральным подрядчиком). Потенциальные трудовые воздействия в период строительства и эксплуатации включают:

- Создание рабочих мест и увеличение местных расходов в экономике региона (положительное);
- Ненадлежащие условия труда и занятости, негативно влияющие на благополучие работников (включая принудительный и детский труд);
- Гендерное насилие и домогательства (GBVH) на рабочем месте, влияющие на благополучие работников.

Риски, связанные с размещением работников, включают вопросы безопасности, такие как ежегодные медицинские осмотры, соблюдение санитарно-гигиенических норм и другие требования.

Этап строительства

Все строительные работники, особенно местные и мигранты, могут быть уязвимы в случае, если проект не обеспечивает должные условия труда. Основные потенциальные риски включают:

- Недостаточное обеспечение средствами индивидуальной защиты (СИЗ);
- Отсутствие трудовых договоров или другой документации, разъясняющей права работников;
- Удержание личных документов или паспортов;
- Отсутствие выплат или недостаточная оплата труда (часто связанная с переработками или работой в ночное время);
- Чрезмерная продолжительность рабочего времени и/или отсутствие перерывов и времени для отдыха;
- Ненадлежащее проживание.

В Узбекистане ранее отмечались случаи принудительного и детского труда (особенно в хлопковой отрасли, а также эпизодически в строительстве в рамках традиционной системы хашар). Однако страна ратифицировала конвенции МОТ о принудительном труде, минимальном возрасте и наихудших формах детского труда. Частота использования принудительного и детского труда в последние годы значительно снизилась, и данный проект не относится к типам с повышенным риском, поскольку работники будут наниматься национальными или международными компаниями, а не через местные общинные структуры, которые могут использовать систему хашар. Кроме того, проект требует привлечения более квалифицированной рабочей силы, которую невозможно обеспечить за счёт местных жителей как принудительный труд.

Работники также подвергаются минимальному риску нарушений прав человека и преследований. Нет доказательств того, что Проект приведёт к возникновению насилия и преследований на гендерной основе (ГНД), или что он расположен в районе, где подобные случаи распространены. Тем не менее, на уровне сообщества наблюдаются гендерные различия, и это потребуется рассмотреть Генподрядчику в ходе строительства.

Жилые помещения для работников должны регулярно проверяться в соответствии с требованиями охраны здоровья и безопасности, а также местными правилами и нормами, чтобы исключить любые проявления насилия или нарушения местного законодательства.

Фаза эксплуатации
Воздействия не ожидается.

Сводка воздействия и оценка значимости

Таблица 51 ниже содержит оценку воздействия на труд и условия проживания работников, а также предлагаемые меры по снижению последствий, которые обсуждаются в дальнейшем в этом разделе.

Таблица 51: Потенциальные последствия для труда и условий проживания работников

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество рецепторов Пострадавших	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной	Риск превышения	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Трудовые ресурсы и закупки	Местные жители	H	M	M	-	M	MT	INT	MED	DEF	H
C	Жилье для работников	Рабочие	H	M	H	-	M	MT	INT	MED	DEF	H
C	Здоровье и безопасность работников	Рабочие	H	M	H	-	M	MT	INT	MED	DEF	H
C	ГНД	Местная женщина	M	M	M	-	M	ST	INT	MED	POS	M

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим, обозначают положительные воздействия.

7.5.2.2. Меры по смягчению и управлению последствиями

Ниже приведена таблица, в которой описаны осуществимые и экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействия на трудовые ресурсы и условия проживания работников.

Таблица 52: Меры по смягчению и управлению воздействием на трудовые ресурсы и условия проживания работников

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
До начала строительства	❖ Разработать план по трудовым ресурсам и закупкам для установления политики найма местных жителей. ❖ Разработать план размещения рабочих, чтобы установить правила организации проживания работников.
Фаза строительства	❖ Определить деревни, которые будут считаться «местными» для целей найма (рекомендуется рассматривать деревни в радиусе до 15 км от площадки проекта). ❖ Обсудить с хокимиятами и местным сообществом доступные возможности трудоустройства и закупок, чтобы управлять ожиданиями (так как рабочих мест будет не очень много). ❖ По возможности отдавать приоритет трудоустройству членов местного сообщества. ❖ По возможности отдавать приоритет закупкам товаров у местных сообществ. ❖ Проводить инструктаж по охране труда, безопасности и экологическим мерам с каждым работником перед началом работы с регулярными обновлениями. ❖ Проводить специальные брифинги и/или обучение на месте для субподрядчиков и работников по экологическим требованиям проекта.

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	❖ Консультировать жителей до начала строительства относительно временных мест размещения общественных объектов, таких как автобусные остановки, пешеходные переходы и доступ к мечетям, школам и другим учреждениям, с минимальным воздействием на средства к существованию. ❖ Информировать жителей о потенциальных последствиях строительства дороги, о том, как подрядчик будет минимизировать воздействие, и, при желании жителей, как они могут дополнительно снизить последствия (например, шума и пыли) в своих домах.
Операционная фаза	Не ожидается

Остаточные воздействия

Остаточная значимость после применения мер смягчения суммирована в приведённой ниже таблице. Значимость воздействия может варьироваться в зависимости от окончательного проекта дороги.

Таблица 53: Трудовые ресурсы и условия проживания работников

Фаза	Потенциальное воздействие	Потенциальная значимость воздействия	Остаточное воздействие	Значение остаточного воздействия
С	Трудовые ресурсы и закупки	**Высокий**	Минимальные значительные остаточные воздействия при соблюдении мер по смягчению последствий.	**Средний**
С	Жилье для работников	**Высокий**		**Средний**
С	Здоровье и безопасность работников	**Высокий**		**Средний**
С	ГНД	**Средний**		**Низкий**

7.5.2.3. Мониторинг

В приведённой ниже таблице представлены требования к мониторингу трудовых ресурсов и условий проживания работников.

Таблица 54: Требования к мониторингу трудовых ресурсов и условий проживания работников

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	0
Construction				
Трудовые ресурсы и закупки	н/д	Один раз в месяц в период строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор /Подрядчик
Жилье для работников	н/д	Один раз в месяц в период строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор /Подрядчик
Здоровье и безопасность работников	н/д	Один раз в месяц в период строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор /Подрядчик

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	0
ГНД	н/д	Один раз в месяц в период строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор /Подрядчик

7.5.3. Аварийное реагирование

В данном разделе рассматриваются воздействия, связанные с этими объектами во время строительной фазы Проекта, а также соответствующие меры по их снижению.

Чувствительные рецепторы

Временные лагеря и вспомогательные объекты включают в себя множество видов деятельности, которые могут привести к чрезвычайным ситуациям. Например, эксплуатация бетонного завода связана с риском возникновения пожаров и взрывов. Перемещение по дороге грузовых транспортных средств, перевозящих опасные грузы, также несёт потенциальный риск возникновения аварийных ситуаций. Основными чувствительными сторонами являются сотрудники Подрядчика, а в меньшей степени местное население, в зависимости от того, насколько близко они живут и работают к потенциально опасным зонам.

7.5.3.1. Потенциальные воздействия

Чрезвычайные ситуации могут возникнуть в ходе строительной фазы Проекта, например, пожары и взрывы (из-за ненадлежащего управления и хранения топлива и химических веществ). Чрезвычайные ситуации также могут произойти на дороге в период эксплуатации, например, авария с участием грузовика, перевозящего химические вещества. Несчастные случаи могут происходить и при работе вблизи инженерных коммуникаций, особенно линий электропередач (подземных и надземных).

Краткое резюме воздействий

В таблице 55 представлена оценка значимости потенциальных чрезвычайных ситуаций до внедрения предлагаемых мер по смягчению последствий, обсуждаемых в дальнейшем разделе.

Таблица 55: Потенциальные воздействия

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество рецепторов Пострадавших	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной	Риск превышения	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Пожары, взрывы и т.д. на стройплощадке.	Близлежащие населенные пункты/Персонал подрядчиков	M	H	L	M	MOD	L/F	SMALL	M	POSS	M

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество рецепторов Пострадавших	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной	Риск превышения	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Инженерные коммуникации (линии электропередачи и т.д.)	Близлежащие населенные пункты/Персонал подрядчиков	M	H	L	M	MOD	L/F	SMALL	M	POSS	M
O	Пожары, взрывы и т.д. на стройплощадке.	Близлежащие населенные пункты/Персонал подрядчиков	L	H	L	M	MOD	MT	SMALL	M	UN LIKE	M

H: Высокая / M: Средняя / L: Низкая / MAJ: Существенная / MOD: Умеренная / MIN: Минимальная / H/F: Высокая частота / M/F: Средняя частота / L/F: Низкая частота / LT: Долгосрочный / MT: Среднесрочный / ST: Краткосрочный /

7.5.3.1. Меры по смягчению воздействий и управлению

Таблица 56 содержит информацию о требованиях ПМОП[29] и осуществимые и экономически эффективные меры по предотвращению минимизации воздействия на гидрологию на этапах строительства и эксплуатации.или

Таблица 56: Меры смягчения последствий и управления при чрезвычайных ситуациях

Этап Проекта	Меры по смягчению последствий и управлению
Строительство	❖ Подрядчик будет нести ответственность за разработку **Плана реагирования на чрезвычайные ситуации** (ERP), который будет включать разделы, касающиеся: ▪ Локализации опасных веществ; ▪ Разливов нефти и топлива; ▪ Пожаров, утечек газа и взрывов; ▪ Происшествий на рабочей площадке; ▪ Беспорядков в сообществе / гражданских волнений и забастовок; ▪ Землетрясений и других природных угроз. ❖ План будет содержать подробное описание процесса реагирования на чрезвычайные ситуации, порядок последующей отчетности, а также организационную структуру (включая обязанности назначенного персонала). План будет представлен в Исполнительный орган проекта (PIU) для утверждения. ❖ План также будет включать конкретные меры для работы вблизи коммунальных сетей и требование об обязательном определении местоположения всех электрических линий (надземных и подземных) до начала реализации проекта.

[29] https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2007-general-ehs-guidelines-community-health-and-safety-en.pdf

Этап Проекта	Меры по смягчению последствий и управлению
Эксплуатация	Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам будет нести ответственность за разработку Плана реагирования на чрезвычайные ситуации (ERP) для эксплуатационной фазы проекта.

Остаточные воздействия

Таблица 57: Остаточные воздействия для реагирования на чрезвычайные ситуации

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Пожары, взрывы и т.д. на объекте	**Средняя**	Должным образом подготовленная и внедренная Плана реагирования на чрезвычайные ситуации -система должна гарантировать, что остаточное воздействие не будет значительным.	Отсутствие значительных остаточных воздействий
О	Пожары, взрывы и т.д. на объекте	**Низкая**	Риск возникновения серьезных аварийных ситуаций на дороге считается низким. Тем не менее, внедрение Плана реагирования на чрезвычайные ситуации на этапе эксплуатации считается целесообразным.	Отсутствие значительных остаточных воздействий

7.5.3.2. Мониторинг

Реализация плана будет контролироваться ГРП. Любые чрезвычайные ситуации и способы их устранения будут отражаться в ежемесячных отчетах о ходе выполнения работ, предоставляемых Подрядчиком в ГРП. ГРП также будет периодически осуществлять мониторинг работ Подрядчика на протяжении всего строительства, чтобы обеспечить эффективное выполнение Плана реагирования на чрезвычайные ситуации.

7.6. Относительно эффективного использования ресурсов и предотвращения загрязнений, а также управления ими (СЭС 3)

7.6.1. Геология и почвы

Чувствительные объекты

- Сельскохозяйственные земли внутри коридора проекта, которые будут расчистлены для постоянного или временного использования.
- Сельскохозяйственные или продуктивные земли, расположенные рядом со строительными зонами.

7.6.1.1. Потенциальные воздействия

Фаза подготовки к строительству и строительства

Потенциальные воздействия на почвы в ходе строительных работ включают:

Повреждение и/или потеря плодородного слоя почвы – воздействие может произойти, если верхний слой почвы не будет удалён, смешан с подстилающим слоем и/или другими материалами во время или после снятия. Воздействие на верхний слой почвы за пределами границ полосы отвода (RoW) также возможно – почва, не подлежащая снятию, может быть уплотнена тяжёлыми транспортными средствами, рассыпана при транспортировке на временные складские площадки, а также потеряна из-за эрозии ветром и водой при хранении на штабелях. Качество верхнего слоя почвы может ухудшиться при ненадлежащем управлении складскими площадками.

Эрозия – возможно, что без адекватных мер защиты насыпь дороги и мостовые насыпи могут подвергнуться эрозии. Также существует вероятность, что почвенные отвалки, расположенные рядом с поверхностными водами, могут вымываться в водные потоки во время сильных дождей и вызывать осадконакопление в реках.

Загрязнение из-за разливов или опасных веществ – потенциальное загрязнение почвы возможно вследствие ненадлежащего управления топливом, маслами и другими опасными жидкостями, используемыми в ходе работ, а также плохого управления отходами (твёрдыми и жидкими) на строительных лагерях.

Карьерные выемки – несколько карьерных выемок идентифицированы в ТЭО. Они доступны для использования Подрядчиком в зависимости от конкретных требований Подрядчика. Подрядчик не является владельцем или участником владения этими карьерными выемками, а лишь заключает контракт с владельцем/оператором карьера на приобретение определённых объёмов материалов по согласованной спецификации. Тем не менее, Подрядчик обязан обеспечить некоторый уровень контроля за этими объектами, как описано ниже.

Загрязнение из-за разливов или опасных материалов – потенциальное загрязнение почвы возможно вследствие ненадлежащего управления топливом, маслами и другими опасными жидкостями, используемыми в ходе проекта.

Итоговое воздействие и оценка значимости

Таблица 58 содержит оценку значимости воздействий на почвы до реализации предлагаемых мер смягчения, которые обсуждаются в оставшейся части данного раздела.

Таблица 58: Потенциальное воздействие на почву

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Загрязнение почвы в результате разливов и утечек опасных жидкостей из строительных лагерей	Почва / Водоемы / Грунтовые воды	L	M	L	L	MOD	M/F	SMA	M	DEF	M
C	Управление загрязненными землями	Работники и места захоронения отходов	L	H	L	M	MAJ	LT	INT	H	POSS	H
C	Потеря верхнего слоя почвы	Близлежащие сообщества / Наземная дикая природа	L	M	L	-	MOD	MT	SMA	M	DEF	M
C	Эксплуатация карьеров по добыче полезных ископаемых	Почва / Водоемы / Грунтовые воды	M	M	M	M	MOD	MT	INTE	M	DEF	M
C	Солевое загрязнение	Почва / Водоемы / Грунтовые воды	M	M	M	M	MOD	LT	SMA	M	POSS	M
C	Движение песка	Дорожное покрытие / участники дорожного движения	L	M	L	-	MOD	LT	SMA	M	UN	L

Ключ: H: Высокий / M: Средний / L: Низкий / MAJ: Значительный / MOD: Умеренный / MIN: Минимальный / H/F: Высокая частота / M/F: Средняя частота / L/F: Низкая частота / LT: Долгосрочный / MT: Среднесрочный / ST: Краткосрочный / SMA: Малый / INT: Средний / MED: Умеренный / DEF: Определённо / POS: Возможно / UN: Маловероятно.

7.6.1.2. Меры по смягчению и управлению

Таблица 59 описывает Руководства Группы Всемирного банка по охране окружающей среды, охране труда и технике безопасности30 и осуществимые, экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействия на почву на всех этапах проекта.

Таблица 59: Меры по смягчению последствий изменения почвы и управлению

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
Проект	Проект должен гарантировать, что территория проекта не будет прилегать к автозаправочным станциям, и между границами автозаправочных станций должно быть расстояние не менее 5 метров. Убедитесь, что в проект включены меры по предотвращению попадания песка на дорогу в пустынной части проектируемой дороги.
Предварительная подготовка к строительству	Подрядчик должен подготовить, в составе своего **Строительного плана по экологическому и социальному управлению**, **План управления эрозией почв, восстановления и благоустройства территории.** План должен включать описание процедур и правил снятия плодородного слоя почвы, глубину и объёмы снимаемого слоя, порядок контроля за снятием, требования к транспортировке и складированию, места размещения складов почвы, требования к их проектированию и управлению, оценку риска эрозии и меры по её предотвращению, водоотвод/отведение стока, меры по защите почвы на местах хранения, а также порядок нанесения плодородного слоя при восстановлении. Кроме того, подрядчик должен включить в свой **План предотвращения загрязнения** отдельный раздел, посвящённый управлению разливами. В плане должны быть детально прописаны процедуры, зоны ответственности, необходимые ресурсы, требования к документации и отчётности, а также порядок обучения соответствующего персонала, направленный на предотвращение разливов опасных веществ и эффективное реагирование в случае их возникновения. Рекомендации, изложенные в ОВОС, должны быть учтены.
Строительство	**Плодородный слой почвы (topsoil)** — следующие меры будут применяться для ограничения воздействия на плодородный слой: ❖ Плодородный слой будет складироваться в пределах полосы отвода (ПО). ❖ **Места временного складирования плодородного слоя должны быть выбраны до начала работ** с учётом экологических норм и условий площадки и согласованы с местной администрацией и ГРП. Площадка должна быть ровной, находиться вдали от поверхностных вод, защищена от стока и эрозии. ❖ Чтобы избежать или минимизировать воздействие на плодородный слой и другие негативные последствия, вызванные разливом топлива/масел, неправильным управлением отходами или загрязнённым стоком, площадка для производственных работ должна быть обустроена с учётом следующих мер экологической безопасности: • Минимизировать расчистку территории. • Удалить плодородный слой со всех участков, необходимых для постоянных и временных нужд проекта. • Для предотвращения потери продуктивного слоя почвы весь пригодный плодородный слой и другие материалы должны быть

[30] www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2007-general-ehs-guidelines-contaminated-land-en.pdf

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	сохранены и складированы отдельно для последующей рекультивации. • Перед складированием удалить из плодородного слоя нежелательные материалы, такие как корни деревьев, строительный мусор и отходы. • Складированные массы плодородного слоя должны быть правильно спланированы и управляемы[31]; – устойчивость обеспечивается поддержанием безопасного уклона и отводом поверхностного стока. • Плодородный слой и подпочва должны складироваться отдельно до повторного использования. • Высота штабелей не должна превышать **2 метров** для обеспечения устойчивости. • Штабели должны быть размещены и управляться таким образом, чтобы исключить эрозию и смыв. Вокруг штабелей должны быть обустроены дренажные канавы. Эрозия - В ходе строительства подрядчик обязан обеспечить выбор материала, наименее подверженного эрозии, для размещения вокруг мостов и водопропускных сооружений. Кроме того, подрядчик должен обеспечить повторное озеленение открытых участков, включая: (i) подбор быстрорастущих и устойчивых к выпасу местных трав и кустарников; (ii) немедленное озеленение всех откосов и насыпей, если они не закрыты габионами; (iii) размещение геоматов (fiber mats) для ускорения роста растительности. ГРП и подрядчик совместно несут ответственность за постоянный мониторинг насыпей во время строительства, особенно после сильных дождей, на предмет признаков эрозии. Загрязнение почвы - Следующие меры применяются для предотвращения и снижения загрязнения почвы: ❖ Любой временный топливный бак (если подрядчик решит создать небольшой запас топлива на площадке) должен располагаться под навесом на территории, оборудованной бортами или земляными валами. Объём ёмкости для удержания проливов должен составлять **110%** объёма бака. Любой разлив должен быть немедленно локализован и убран с использованием абсорбирующих материалов. ❖ Площадки, использующие битум, должны иметь **непроницаемое твердое основание**, предотвращающее просачивание масел в почву. Запрещается хранить битумные бочки или контейнеры (полные или пустые) на открытом грунте. ❖ Ремонт, обслуживание и заправка техники на площадке должны быть ограничены. Предпочтение должно отдаваться услугам внешних сервисных центров. Если это невозможно — должна быть оборудована специальная зона или вторичный контур для таких работ. ❖ Техника и оборудование на площадке должны регулярно проверяться на наличие утечек, и любые утечки должны устраняться немедленно. Прибывающая техника также проверяется на утечки; техника с утечками не допускается на площадку.

[31] Грунтовая куча должна иметь естественный угол наклона до 40° в зависимости от текстуры и влажности, но для формирования стабильных запасов углы наклона, как правило, должны быть меньше. Для складов, которые должны быть засеяны травой и за которыми необходимо ухаживать, максимальный уклон стороны должен составлять 1 к 2 (25°). Если почва будет храниться более шести месяцев, поверхность запасов следует засеять смесью травы и клевера, чтобы свести к минимуму эрозию почвы и помочь уменьшить засорение вредными сорняками это может привести к распространению семян на прилегающие земли. Места временного хранения избыточного материала будут согласованы с местными муниципалитетами

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	❖ Для предотвращения загрязнений должны использоваться поддоны, лотки, защитные полотна или поглощающие материалы при сливе или замене жидкостей. ❖ Все клапаны и раздаточные пистолеты должны быть защищены от несанкционированного доступа и вандализма и должны быть надёжно закрыты, когда не используются. ❖ Площадка должна регулярно очищаться; засорение территории недопустимо. ❖ Площадка сбора отходов должна быть расположена так, чтобы на неё не попадал сток с верхних участков и чтобы она не дренировалась напрямую в водные объекты <u>Уплотнение почвы</u> – Подрядчик будет по возможности ограничивать использование тяжёлой техники территорией полосы отвода, чтобы избежать уплотнения почвы и повреждения частных земель. В случае нарушения частных земель подрядчик должен незамедлительно проинформировать владельца и согласовать способы устранения последствий. Уплотнение почвы может быть снижено за счёт строгого соблюдения границ временных дорог и площадок лагерей/рабочих зон <u>Заемные карьеры.</u> В процессе дорожного строительства может потребоваться значительное количество грунта, который необходимо добывать из заемных участков. Такие участки могут вызвать ряд негативных воздействий, включая потерю плодородного слоя, повреждение сельскохозяйственных полей, эрозию почвы, снижение стоимости земель и риски для безопасности. ❖ Заемные участки не будут размещаться на сельскохозяйственных полях; ❖ Глубина заемных участков будет ограничена 1 метром; ❖ Заемные участки будут рекультивированы для минимизации рисков для безопасности, блокировки маршрутов или снижения стоимости земли. ❖ Щебень, гравий и песок должны закупаться в специально определённых карьерах (имеющих лицензии на добычу строительных материалов); ❖ В карьерах должны соблюдаться нормативные требования по охране окружающей среды; ❖ При выполнении строительных работ транспортировка строительных материалов должна осуществляться строго по обозначенным маршрутам, чтобы минимизировать потенциальное воздействие на чувствительные объекты. <u>Автозаправочные станции</u> – Специалист по охране окружающей среды подрядчика (ESO) должен присутствовать при любом расчистке участка и земляных работах вблизи автозаправочных станций. Если будет обнаружено масло-загрязнённое грунтовое покрытие, подрядчик обязан остановить работы и подготовить методическое заявление (Method Statement) по обращению с загрязнённым грунтом на данном участке. Методическое заявление должно быть представлено в ГРП для утверждения до возобновления работ. Любые загрязнённые грунты должны быть утилизированы в соответствии с правилами обращения с отходами, установленными законодательством Республики Узбекистан.
Эксплуатация	Использование экологически безопасных средств для обработки льда на дорогах, таких как рекомендованные в Руководстве по экологически лучшим практикам по контролю снега и льда.

Остаточное значение

Остаточное значение после смягчения последствий кратко представлено в таблице 60. Оценка показала, что воздействие на почву в результате строительства и эксплуатации не будет значительным.

Таблица 60: Значение остаточного воздействия на почву

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Загрязнение почвы в результате разливов и утечек опасных жидкостей при строительстве.	**Средняя**	Меры по смягчению последствий, при правильном применении, обеспечат отсутствие значительных остаточных воздействий	Несущественный
С	Управление загрязненными землями	**Высокая**	Избегание автозаправочных станций должно гарантировать отсутствие значительных последствий. В качестве меры предосторожности мониторинг этих зон также должен проводиться на этапе строительства, а любые выявленные проблемы должны решаться с помощью методических рекомендаций, утвержденных ГРП.	Несущественный
С	Потеря верхнего слоя почвы	**Средняя**	Если предложенные меры по смягчению последствий будут реализованы, остаточное воздействие проекта не будет значительным.	Несущественный
С	Эксплуатация карьеров по добыче полезных ископаемых	**Средняя**	Будут использоваться только лицензированные карьерные выработки, и перед их использованием будет проведен аудит, чтобы убедиться в их пригодности для использования. Остаточное воздействие не будет значительным.	Несущественный
О	Солевое загрязнение	**Средняя**	Использование альтернативных методов разрушения льда обеспечит незначительное воздействие.	Несущественный

7.6.1.3. Мониторинг

Никаких дополнительных мер, кроме наблюдательного мониторинга, предусмотренного в плане управления экологическими и социальными мероприятиями (ПУОСС), а также любых последующих требований к мониторингу, определённых в методических инструкциях по работе с загрязнёнными землями.

7.6.2. Качество воздуха

В данном разделе рассматриваются выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и парниковых газов в ходе строительства и эксплуатации Проекта, а также связанные с этим меры по их снижению.

Чувствительные рецепторы

На этапе строительства основными чувствительными рецепторами будут жители, подвергающиеся воздействию пыли и, в меньшей степени, выбросов от сгорания топлива. Возможно также воздействие пыли на некоторые сельскохозяйственные культуры и местные теплицы. На этапе эксплуатации основными рецепторами будут жители, затронутые пылевыми выбросами и выбросами от сгорания топлива.

7.6.2.1. Потенциальные воздействия

Увеличение запылённости или неорганизованных выбросов может оказывать негативное влияние на качество атмосферного воздуха, а также на здоровье работников и населения. Возможные последствия для здоровья включают попадание пыли в глаза и дыхательные пути (у работников и жителей), увеличение концентрации взвешенных частиц в атмосфере, а также неудобства, связанные с оседанием пыли на поверхностях, что может затрагивать местную экологию и, при наличии, объекты культурного значения.

Этап строительства

Выбросы выхлопных газов — В период строительства выбросы продуктов сгорания будут в основном связаны с работой транспортных средств, осуществляющих перевозку материалов и оборудования на площадку, а также, потенциально, с мобильными источниками, такими как передвижные генераторы на территории строительного лагеря. Эти источники могут привести к локальному и кратковременному увеличению концентраций атмосферных загрязняющих веществ (NO_x, PM, CO и SO_2). Строительная техника будет направляться с территории лагерей. Выбросы от сгорания топлива между строительными лагерями и строительными зонами являются неизбежным следствием этапа строительства.

Пыль — Основными источниками пыли и выбросов взвешенных частиц в период строительства будут:

- Земляные работы и выемки грунта;
- Распространение взвешенных частиц в результате работы бетонного (смесительного) узла;
- Движение транспортных средств по неасфальтированным или уплотнённым поверхностям;
- Рассеивание взвешенных частиц из неукрытых кузовов грузовых автомобилей.

Пыль, образующаяся в результате земляных работ и выемок, как правило, состоит из частиц крупного диаметра, которые быстро оседают и распространяются на небольшом расстоянии от источника образования.

В рамках данного Проекта в пределах 350 м от границы проектной территории расположены жилые дома. В связи с этим существует потенциальная возможность воздействия выбросов пыли, образующейся в ходе строительных работ, на данные чувствительные рецепторы. Однако масштаб воздействия пыли будет зависеть от скорости и направления ветра, а также от уровня осадков на территории проекта.

Помимо движения транспорта по неасфальтированным поверхностям, образование пыли при движении грузовых автомобилей и рассеивание взвешенных частиц из неукрытых грузов будет происходить только в случаях, когда меры по смягчению воздействий не реализуются эффективно на площадке либо при доставке материалов подрядчиками. Неукрытые грузовые автомобили могут приводить к потерям материала в случаях недостаточной герметичности (например, при просыпании), а также при воздействии ветра или иной турбулентности воздуха, что может вызвать рассеивание перевозимых материалов. Такие воздействия могут приводить к ухудшению качества атмосферного воздуха в непосредственной близости от маршрутов движения.

В рамках данного Проекта в пределах 50 м от маршрутов, по которым будет осуществляться движение строительной техники, расположены жилые и коммерческие объекты. В связи с этим существует потенциальная возможность воздействия на чувствительные рецепторы в пределах 50 м от данных маршрутов, связанного с образованием пыли или выбросами взвешенных частиц вследствие увеличения интенсивности движения транспортных средств по этим маршрутам.

Запахи — строительная техника и транспортные средства могут создавать неприятные запахи, которые способны вызывать дискомфорт у сообществ, проживающих вблизи строительных площадок. Кроме того, существует риск распространения запахов в прилегающие территории в случае ненадлежащего герметичного содержания и укрытия ёмкостей для сточных вод или септиков на строительных вахтовых городках. Подобные воздействия, как правило, носят временный характер и ограничиваются непосредственной близостью к границам строительной площадки.

Выбросы летучих органических соединений (ЛОС) — в ходе строительной фазы предполагается использование небольших объёмов топлива, красок, растворителей и других летучих веществ, которые будут храниться в специально отведённых и защищённых зонах строительных городков. В случае недостаточного контроля за их хранением такие вещества могут привести к рассеиванию летучих выбросов в приземном слое воздуха. Учитывая, что данные вещества будут храниться в ограниченных количествах, возможные воздействия будут носить временный характер и ограничиваться прилегающей территорией, как правило, в пределах площадки Проекта или вблизи границ строительной зоны. Существенных воздействий не ожидается.

Выбросы парниковых газов (ПГ) — на этапе строительства источниками выбросов ПГ (в дополнение к существующему транспортному движению) будут стационарное сжигание дизельного топлива строительной техникой и оборудованием (прямые выбросы). Кроме того, выбросы ПГ будут образовываться в результате поставки материалов и удаления отходов, объёмы которых не поддаются количественной оценке из-за отсутствия достаточной информации.

В технико-экономическом обосновании Проекта приведены детальные расчёты выбросов от ряда строительных источников. В ТЭО сделан вывод о том, что *«за*

пределами промышленной площадки все параметры не будут превышать нормативы, установленные органами Государственного комитета по экологии Республики Узбекистан». Вместе с тем настоящее ОВОС предусматривает меры, направленные на управление воздействиями на качество атмосферного воздуха в соответствии с лучшими международными практиками.

Эксплуатационная фаза

Основным источником загрязнения атмосферного воздуха на этапе эксплуатации будут транспортные средства, движущиеся по автомобильной дороге. Основными загрязняющими веществами являются: CO, NO_x, углеводороды (HC), SO_2, диоксид углерода (CO_2), а также взвешенные частицы ($PM_{2.5}$ and PM_{10})[32]. Данные соединения могут оказывать негативное воздействие на здоровье человека и/или окружающую среду. Концентрация загрязняющих веществ, образующихся в результате движения транспорта, зависит от таких факторов, как количество, тип и скорость транспортных средств. Воздействие загрязнения воздуха на местное население определяется расстоянием до дороги, направлением ветра, рельефом местности и другими факторами. Наиболее выраженные прямые воздействия наблюдаются в зоне, расположенной в непосредственной близости к дороге, поскольку быстрое рассеивание и разбавление выхлопных газов приводит к снижению их концентраций до уровней, при которых риски являются минимальными.

Можно с уверенностью утверждать, что по мере увеличения интенсивности движения на проектной дороге будут возрастать и уровни выбросов в атмосферу, таких как NO_2, CO и CO_2. Однако с учётом существующих низких уровней NO_2 и CO в пределах проектного коридора маловероятно, что в будущем их концентрации превысят национальные нормативы. Также можно предположить, что в течение ближайших десяти–пятнадцати лет электромобили начнут играть значительную роль в транспортном секторе, что будет способствовать ограничению потенциального роста выбросов транспортных средств, таких как NO_2, CO и CO_2.

Сводка воздействий и оценка их значимости

В таблице 61 представлена оценка значимости потенциальных воздействий на качество атмосферного воздуха до внедрения предлагаемых мер по смягчению, которые рассматриваются в последующих разделах.

Таблица 61: Потенциальные воздействия на качество атмосферного воздуха

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной	Риск превышения установленного	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Выброс выхлопных газов	Близлежащие общины и работники	H	M	L	L	MAJ	ST	SMA	M	DEF	M
C	Пыль	Близлежащие общины и работники	H	H	M	M	MAJ	ST	SMA	M	DEF	M

[32] Прогнозируется , что выбросы O_3 и SO_2 будут на незначительном уровне

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной	Риск превышения установленного	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Запах	Близлежащие общины и работники	L	L	L	-	MIN	ST	SMA	L	POSS	L
C	ЛОС	Близлежащие общины и работники	L	M	L	L	MOD	ST	SMA	L	DEF	L
C	Выбросы от дорожного движения	Близлежащие общины	H	H	M	L	MAJ	LT	SMA	M	UN	L
C	Выбросы парниковых газов (ПГ)	Местные сообщества и биоразнообразие Пассажиры и другие участники дорожного движения	H	H	M	M	MAJ	ST	SMA	M	DEF	M
O	Выбросы парниковых газов (ПГ)	Местные сообщества и биоразнообразие Пассажиры и другие участники дорожного движения	H	H	M	L	MAJ	LT	SMA	M	UN	L

H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, отражают положительные воздействия.

7.6.2.2. Меры по смягчению и управлению воздействиями

В таблице 62 представлены Руководства Группы Всемирного банка по экологическим, социальным вопросам и охране труда и здоровья[33], а также реализуемые и экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействий на качество атмосферного воздуха на этапах строительства и вывода из эксплуатации.

Таблица 62: Меры по смягчению воздействий на качество воздуха и управлению ими

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
Проект	Обочины должны быть построены с уплотненным покрытием.
Предварительная подготовка к строительству	Планы управления — Подрядчик в рамках своего **Плана управления окружающей и социальной средой (ПУОСС)** обязан разработать и реализовать План предотвращения загрязнения. Данный План будет включать меры по ограничению загрязнения атмосферного воздуха на этапе строительства Проекта. В Плане будут подробно описаны мероприятия по минимизации образования пыли (например, полив дорог без твёрдого покрытия водой, включая типы используемого оборудования, источники воды, места и график полива; укрытие

[33] https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2007-general-ehs-guidelines-air-emissions-and-ambient-air-quality-en.pdf

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	складируемых материалов и т. д.), а также указаны тип, возраст и стандарты применяемого оборудования. Кроме того, План будет содержать сведения о программе мониторинга качества воздуха, включая исходный (базовый) и регулярный мониторинг. План также будет включать меры реагирования на случай аварийных выбросов токсичных загрязняющих веществ в атмосферный воздух. Подрядчик также несёт ответственность за разработку **Плана по охране труда и технике безопасности**, который, как составная часть **ПУОСС**, также будет содержать меры реагирования на случай аварийных выбросов токсичных загрязняющих веществ в воздух. Разрешения — любые новые карьеры (borrow pits), бетонные узлы, дробильно-сортировочные установки и асфальтобетонные заводы подлежат отдельному экологическому согласованию, ответственность за которое несёт Подрядчик. ГРП обеспечивает, чтобы ни один из таких объектов не был введён в эксплуатацию без получения необходимых разрешений. Размещение объектов и оборудования — местоположение карьеров, дробильно-сортировочных установок, бетонных узлов и асфальтобетонных заводов подлежит согласованию с ГРП на этапе до начала строительства (в дополнение к требованиям национального законодательства о разрешениях). Будут предприняты усилия по размещению данных объектов как можно ближе к Проектной дороге с целью сокращения лишних перевозок и потенциального пылеобразования, связанного с движением транспорта по грунтовым дорогам в городских зонах. В то же время, во избежание негативных воздействий, размещение асфальтобетонных заводов, строительных лагерей, бетонных узлов и дробильно-сортировочных установок запрещается на расстоянии менее 500 метров от жилых зон или чувствительных объектов (школы, больницы и т. п.), а также, по возможности, не менее чем в двух километрах от охраняемых природных территорий. Местоположение указанных объектов будет отражено в ПУОСС Подрядчика.
Фаза строительства	Размещение объектов и оборудования — стационарные источники выбросов, при их использовании (например, переносные генераторы, компрессоры и т. п.), должны располагаться на максимально возможном расстоянии от чувствительных реципиентов. Минимальное расстояние от генераторов до чувствительных реципиентов должно составлять не менее 50 м. Выбросы выхлопных газов и неорганизованные выбросы — оборудование и транспортные средства будут регулярно обслуживаться в соответствии с рекомендациями производителей с целью повышения топливной эффективности и минимизации выбросов. По возможности и при наличии на территории Республики Узбекистан в рамках Проекта будет использоваться топливо с низким содержанием серы — 0,1 %. Контролируемое или неконтролируемое сжигание отходов не допускается. Для въезда техники на строительную площадку будут установлены обязательные требования, предусматривающие отсутствие чёрного дыма; любая техника или транспортные средства, у которых выявлено выделение чёрного дыма, подлежат техническому обслуживанию и повторной проверке до их возврата в эксплуатацию. Пыль — для предотвращения пылеобразования будут приняты следующие меры:

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	❖ Меры по пылеподавлению будут реализованы на основных строительных площадках, маршрутах перевозки и на расстоянии до 500 м от въездов в строительные лагеря и производственные площадки; ❖ Подрядчик обязан обеспечить достаточное количество водовозов и осуществлять полив для пылеподавления не реже одного раза в два часа в сухую погоду при температуре выше 25 °C либо при ветреных условиях; следует избегать чрезмерного полива, так как это может привести к образованию грязи; план полива будет корректироваться с учётом зон, где в ходе работ выявляется повышенное пылеобразование; ❖ Движение транспортных средств будет ограничено установленными подъездными маршрутами и обозначенными рабочими зонами (за исключением чрезвычайных ситуаций); ❖ Для проектного транспорта, передвигающегося по грунтовым дорогам и в пределах строительных зон Проекта, будет строго соблюдаться ограничение скорости 20 км/ч; ❖ Транспортные средства, перевозящие мелкодисперсные сыпучие материалы, будут накрываться тентами для предотвращения пылеобразования и просыпания материалов; ❖ земляные работы будут приостанавливаться при скорости ветра свыше **20 км/ч** в соответствующих зонах. Летучие органические соединения (ЛОС) — опасные материалы, хранящиеся и используемые на площадке и способные выделять газообразные вещества (например, ЛОС), будут размещаться в хорошо вентилируемых, но защищённых зонах с низким уровнем риска, вдали от основных транспортных маршрутов и, по возможности, от границ строительной площадки. Летучие топлива и химические вещества (включая опасные отходы) будут храниться в герметично закрытых ёмкостях. Хранение на площадке больших объёмов летучих топлив будет исключено, так же как и длительное воздействие прямых солнечных лучей и высоких температур. Разведение огня и сжигание материалов на территории Проекта не допускается. Зоны хранения химических веществ будут специально оборудованы и надлежащим образом обслуживаться. На месте хранения будет вестись журнал всех химических веществ с паспортами безопасности (MSDS), обеспеченный свободный доступ к данной информации. Выбросы парниковых газов (ПГ) — выбросы, образующиеся на этапе строительства, могут быть снижены, в том числе, за счёт следующих мер: ❖ не оставлять транспортные средства с работающими двигателями при их неиспользовании; ❖ разработка плана управления рациональным использованием ресурсов; ❖ использование переработанных материалов; ❖ соблюдение иерархии обращения с отходами: предотвращение образования, повторное использование, переработка и восстановление; ❖ организация обучающих мероприятий и семинаров для персонала строительной площадки по вопросам использования ресурсов и обращения с отходами; ❖ рекомендации по применению топливо-эффективной техники; ❖ компенсация выбросов углерода путём посадки деревьев; ❖ предотвращение видов деятельности, способствующих увеличению выбросов парниковых газов.

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
Эксплуатационная фаза	Ничего этого не требуется, кроме регулярного контроля качества воздуха вдоль дороги, как описано ниже.

Остаточная значимость

Остаточная значимость после применения мер по смягчению воздействия обобщена в Таблице 63. Проведённая оценка показала, что воздействия на качество атмосферного воздуха, связанные со стадиями строительства и вывода из эксплуатации Проекта, не будут значительными.

Таблица 63: Остаточная значимость воздействий на качество атмосферного воздуха

Фаза	Потенциальное воздействие	Потенциальная значимость воздействия	Остаточное воздействие	Значение остаточного воздействия
С	Выброс выхлопных газов	**Низкий**	Для качества атмосферного воздуха предлагается несколько мер по смягчению и управлению воздействиями. Кроме того, меры, изложенные в других разделах настоящего отчёта и касающиеся подъездных дорог, лагерей, заводов и т.д., также будут снижать вероятность возникновения негативного воздействия на качество воздуха. Таким образом, если меры по смягчению будут реализованы в соответствии с ПУОСС, остаточные воздействия фазы строительства Проекта не будут значительными, а в случае пыли — будут иметь низкую значимость.	Не имеет значения
С	Пыль	**Средняя**		Низкий
С	Запах	**Низкий**		Не имеет значения
С	ЛОС	**Низкий**		Не имеет значения
С	Выхлопные газы и твердые частицы	**Низкий**	Улучшение состояния дороги должно снизить уровень повторно поднимаемых взвешенных частиц на дороге. Асфальтирование обочин дополнительно уменьшит количество пыли, образующейся при движении транспорта по дороге.	Не имеет значения

7.6.2.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу качества воздуха для данного проекта.

Таблица 64: Требования к мониторингу качества воздуха

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность	Расходы
Строительство					

Санитарные помещения и хранилища опасных материалов	Неприятный запах и ЛОС	Ежедневные наблюдения за обонянием – в рамках технического обслуживания и инспекционных проверок. Ежедневный осмотр мест хранения опасных материалов на предмет утечек или выделения ЛОС	Все санитарные помещения. Все хранилища опасных материалов, химикатов и топлива.	Подрядчик	Часть расходов подрядчиков на персонал
Качество воздуха	PM10, PM2.5, CO, NOx, SO2	Ежемесячно и в ответ на жалобы жителей.	В местах базового мониторинга, где ведутся работы или обычное строительство Движение транспорта продолжается, или в местах, где имеются жалобы. На заводах по дозированию и дроблению горных пород	Подрядчик	
Операционная фаза					
Качество воздуха	PM10, PM2.5	Ежегодно	В местах базового мониторинга	CAR	

7.6.3. Гидрология

Чувствительные рецепторы

Проектная дорога пересекает несколько ирригационных каналов, дренажных каналов, рек и ручьёв, как указано в базовом разделе ОВОС. Эти поверхностные водные объекты в различной степени чувствительны к загрязнению и деградации в зависимости от их классификации, при этом река Сурхандарья является наиболее чувствительной к воздействию проектной деятельности.

Пользование подземными водами в районе реализации Проекта не является распространённым, поскольку большинство населения подключено к централизованным системам водоснабжения, обеспечивающим питьевую и хозяйственно-бытовую воду. Вместе с тем в отдельных местах имеются скважины подземных вод, и в качестве меры предосторожности они должны рассматриваться как чувствительные рецепторы в случае их использования для питьевых или хозяйственно-бытовых нужд.

7.6.3.1. Потенциальные воздействия

Стадия проектирования

Дренаж — Ошибки проектирования могут привести к тому, что отдельные элементы дренажной сети будут функционировать ниже требуемых стандартов (например, водопропускные трубы окажутся недостаточной длины либо будут неправильно спроектированы откосные стены), что может вызвать эрозию насыпей, размыв дорожного полотна, подтопления, недостаточный отвод и приток воды к сельскохозяйственным угодьям, а также создать опасные условия для движения транспорта. Кроме того, система дорожного водоотвода должна быть согласована с районной дренажной системой, чтобы обеспечить отведение поверхностного стока с дороги в общественную дренажную сеть без затопления прилегающих земель и объектов недвижимости, а также чтобы существующие дренажные каналы не были ликвидированы или заменены без включения альтернативных дренажных решений в проект.

Стадии до начала строительства и строительства

Размещение — Неправильное размещение и проектирование строительных лагерей и вспомогательных объектов (в частности бетонных узлов и камнедробильных установок) может оказывать негативное воздействие на гидрологические условия, как поверхностные, так и подземные воды, вследствие ненадлежащего удаления загрязнённых жидких отходов и разливов опасных жидкостей.

Строительство мостов — Обсуждения между командой ОВОС и командой ТЭО показывают, что пролёты мостов будут варьироваться от 23 до 33 м. Пересечения поверхностных водных объектов, превышающие данные расстояния, потребуют строительства опор мостов в русле реки. Работы по строительству мостов могут привести к увеличению мутности и содержания взвешенных частиц в воде в период строительства на участках мостов, а также к случайным разливам бетона и жидких отходов в реку, что может негативно повлиять на биоразнообразие рек и каналов.

Блокирование или повреждение каналов и дренажных каналов — Дорожно-строительные работы, особенно вблизи ирригационных и дренажных каналов, а также работы по строительству мостов, потенциально могут привести к повреждению боковых откосов каналов и дренажных каналов или даже к их блокированию. Проведение свайных и иных строительных работ может потребовать отвода воды либо устройства временных перемычек (коффердамов) в каналах и дренажных системах. Повреждение или блокирование ирригационных каналов может привести к снижению доступности воды для орошения, что, в свою очередь, вызовет потери сельскохозяйственной продукции. Аналогичным образом, повреждение или закупорка дренажных каналов может привести к локальным подтоплениям, негативно влияющим как на дорогу, так и на прилегающие сельскохозяйственные угодья.

Опасные жидкости — В ходе строительных работ будет использоваться значительное количество топлива, смазочных материалов и других опасных жидкостей, таких как краски. При отсутствии стандартизированных процедур обращения и хранения материалов возможны разливы и загрязнение подземных вод и почв. Дополнительные воздействия на подземные воды могут возникнуть в результате промывки бетономешалок непосредственно на открытый грунт, а также при отсутствии масло- и жироуловителей в дренажных системах строительных лагерей.

Использование воды — Подрядчик должен разработать План управления водными ресурсами в составе ПУОСС с подробным описанием мер по защите качества воды. План должен определить потенциальные источники загрязнения воды и предусмотреть меры по предотвращению либо минимизации воздействия на качество

воды. В плане также должны быть приведены положения по инструментальному мониторингу потенциально затрагиваемых водных объектов и других источников воды.

Подрядчик должен обеспечить получение всех необходимых разрешений до начала бурения любых скважин. Окончательные места водозабора (как для технической, так и для питьевой воды) подлежат согласованию с ГРП до начала водозабора, чтобы исключить чрезмерное изъятие водных ресурсов. Это также включает требование к Подрядчику представить водный баланс с указанием доступного объёма воды из источника и потребностей в технической воде. Кроме того, все соответствующие разрешения на водозабор и сброс сточных вод должны быть оформлены и рассмотрены ГРП до начала строительства.

Ориентировочная потребность в питьевой воде составит около 15 м³ в сутки. Питьевая вода будет поставляться в лагеря в многоразовых ёмкостях; использование одноразовых бутылок не допускается. В течение всего периода строительства питьевая вода будет регулярно тестироваться на соответствие стандартам качества питьевой воды Республики Узбекистан.

Рыболовство — В пределах территории Проекта не выявлены рыбные хозяйства, а также жители, для которых рыболовство является источником средств к существованию. В связи с этим воздействия на источники дохода, рыболовство или деятельность ниже по течению не ожидаются.

Эксплуатационная фаза

В редких случаях возможны крупные разливы нефти/топлива из автоцистерн. Такие разливы могут оказать значительное воздействие на реку Сурхандарья и другие поверхностные водотоки, учитывая близость дороги к этим водным объектам во многих местах вдоль трассы. Поверхностный сток с мостовых пролетов также может напрямую попадать в реки в случае отсутствия или неправильного устройства дренажных систем на мостах. Это может представлять проблему, если в сухой период на мостах накапливаются масла и смазочные материалы, которые затем смываются интенсивными осадками. Кроме того, проблемы, связанные с недостатками проектирования, могут привести к локальным подтоплениям на отдельных участках территории Проекта.

Сводка воздействий и оценка значимости

В Таблице 20 представлена оценка значимости воздействий на гидрологические условия до внедрения предлагаемых мер по смягчению воздействия, которые рассматриваются далее в данном разделе.

Таблица 65: **Потенциальное воздействие на гидрологию**

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Использование воды	Близлежащие	L	L	L	L	MIN	M/F	SMA	L	DEF	L

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
		населенные пункты										
C	Эффект подпора	Близлежащие населенные пункты	L	M	M	-	MOD	LT	SMA	M	POS	M
C	Отложения в реке	Близлежащие населенные пункты	L	M	M	M	MOD	M/F	INT	M	POS	M
C	Загрязнение воды строительными лагерями, строительными отходами и т.д.	Близлежащие общины и работники	L	M	L	M	MOD	M/F	INT	M	POS	M
C	Загрязнение в результате разливов из грузовых автомобилей	Близлежащие общины и работники	L	M	M	M	MOD	MT	INT	M	UN	L

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительные воздействия.

7.6.3.2. Меры по смягчению воздействий и управлению

В таблице 66 представлены Руководящие принципы Всемирной группы банков по охране окружающей среды, охране труда и технике безопасности[34], а также осуществимые и экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействий на гидрологию на этапах строительства и эксплуатации.

[34] https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2007-general-ehs-guidelines-water-conservation-en.pdf

Таблица 66: Меры по смягчению воздействий и управлению в области гидрологии

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
Предварительная подготовка к строительству	Для предотвращения воздействий на поверхностные и подземные воды Подрядчик должен разработать следующие планы, относящиеся к гидрологии: ❖ **План предотвращения загрязнения.** План должен содержать сведения об объёмах сточных вод (канализации), схеме их удаления/сброса, а также информацию о мощности и типе очистных сооружений, местоположении точки (точек) сброса с указанием координат. Разрешение на сброс будет получено в уполномоченном органе, и для проекта будут установлены предельно допустимые нормы сброса, которым необходимо строго соответствовать. ❖ **План строительства мостов,** в котором будет отражён график строительства мостов и меры по управлению воздействиями на окружающую среду для каждого места строительства, включая меры по защите биоразнообразия.
Фаза строительства	Для предотвращения или снижения воздействий на этапе подготовки к строительству и в период строительства работы должны выполняться с должным учётом мер экологической безопасности: ❖ Строгое выполнение утверждённого **Плана предотвращения загрязнения.** <u>Заправка и хранение топлива:</u> ❖ В случае наличия временных топливных резервуаров они должны размещаться на расстоянии не менее 100 м от русла реки. Резервуары должны устанавливаться в крытых зонах с устройством обваловок или дамб для локализации возможных проливов. Любые разливы должны быть немедленно локализованы и устранены с использованием абсорбирующих материалов. ❖ Ремонт, техническое обслуживание и заправка техники на площадке должны быть ограничены. Приоритет следует отдавать внешним специализированным объектам. В случае невозможности этого необходимо предусмотреть специально отведённую зону с вторичным контуром защиты для возможных разливов при проведении ремонтных или обслуживающих работ на площадке. Такие зоны должны располагаться вдали от дренажных каналов и поверхностных водоёмов (расстояние между зоной обслуживания и рекой должно составлять не менее 100 м). ❖ Необходимо проверять целостность ёмкостей с топливом и опасными веществами. При необходимости следует проводить ремонт или замену таких ёмкостей. ❖ Все материалы должны храниться в контейнерах, предназначенных для соответствующих целей. Контейнеры должны иметь чёткую и корректную маркировку. Это также относится к ёмкостям для кратковременного хранения отработанных масел. ❖ Все материалы должны храниться выше уровня возможного затопления. ❖ Следует избегать заправки и обслуживания машин и транспортных средств непосредственно на открытом грунте. ❖ Для заправки и технического обслуживания могут использоваться только специально оборудованные и защищённые площадки. Такие площадки (если их размещение предусмотрено на территории объекта) должны располагаться вдали от водотоков и заболоченных участков на расстоянии не менее 100 м.

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	❖ Для строительных лагерей с численностью менее 150 работников должны быть предусмотрены септические ёмкости. ❖ Для регулярного удаления жидких отходов необходимо привлекать уполномоченную специализированную компанию. Для крупных лагерей следует предусматривать несколько септических ёмкостей либо модульные установки очистки сточных вод. <u>Техническое обслуживание транспортных средств:</u> ❖ Транспортные средства и оборудование, используемые на площадке, должны регулярно проверяться на наличие утечек, и все выявленные утечки должны быть немедленно устранены. Транспортные средства и оборудование с утечками не допускаются к эксплуатации на площадке. ❖ Для сбора утечек или разливов при сливе или замене масел в транспортных средствах и оборудовании должны использоваться устройства вторичного удержания (защитные подстилки, поддоны, ёмкости для слива). При небольших разливах необходимо применять абсорбирующие материалы. ❖ Парковка строительной техники и транспортных средств, а также зоны их хранения должны располагаться на расстоянии не менее 50 м от русла реки. <u>Сброс сточных вод:</u> ❖ Сброс любых неочищенных вод в поверхностные водные объекты должен быть строго запрещён. Сброс очищенных сточных вод должен соответствовать стандартам качества воды, установленным для Проекта. ❖ На всех рабочих участках должны быть установлены переносные туалеты. <u>Цемент и бетон:</u> ❖ Необходимо избегать сброса воды, загрязнённой цементом, поскольку цементное загрязнение приводит к повышенной щёлочности и увеличению уровня pH, что может быть токсично для водных организмов. ❖ Следует предусмотреть специальные зоны, где бетономешалки смогут промывать остатки бетона без загрязнения окружающей среды. Такие зоны могут быть выполнены в виде облицованных отстойных прудов. ❖ Перед сбросом щёлочная вода из зоны бетонного узла должна быть отстоена и нейтрализована. <u>Складыирование материалов и поверхностный сток:</u> ❖ Материалы и отходы должны складироваться таким образом, чтобы предотвратить эрозию (в штабелях высотой менее 2 м и с уклоном не более 25 %) и смыв в реку. Для отвода поверхностного стока с площадки необходимо устраивать дренажные канавы. ❖ Во избежание загрязнения поверхностного стока работы по мощению следует выполнять только в сухую погоду. ❖ В силу принятых проектных решений прямой сброс поверхностного стока в поверхностные водные объекты сводится к минимуму. ❖ Штабели материалов должны размещаться вдали от водотоков и водно-болотных угодий, вне линий дренажа, и быть защищены от эрозии.

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	Разливы и утечки: ❖ Необходимо обеспечить наличие материалов для ликвидации разливов (например, абсорбирующих подушек и т.п.) в зонах, где возможно возникновение аварийных разливов. ❖ Материалы для ликвидации разливов должны размещаться в легко доступных местах. ❖ Под оборудованием, подверженным утечкам топлива и/или масел, а также при заправке или замене масла необходимо использовать поддоны для сбора капель и разливов. Обращение с отходами и обучение: ❖ Заключить договор с уполномоченной организацией на утилизацию опасных отходов. ❖ Провести обучение строительного персонала мерам по защите почв и водных ресурсов, правилам обращения с топливом, а также процедурам предотвращения, контроля и реагирования на разливы. Использование воды: ❖ Несмотря на то что существенных воздействий, связанных с водопользованием, не ожидается, при наличии возможности следует ограничить прямой забор воды из реки Сурхандарья и использовать централизованные системы водоснабжения на этапе строительства. В рамках этого процесса Подрядчик должен разработать **План управления водными ресурсами,** в котором будут определены источники и объёмы воды, используемые в период строительства, а также возможности повышения ресурсной эффективности и водосбережения. Мосты: ❖ Строго выполнять **Планы строительства мостов** для каждого мостового сооружения. ❖ Оснастить рабочие площадки вблизи рек комплектами для ликвидации разливов. ❖ Обеспечить, чтобы заправка транспортных средств не осуществлялась ближе чем в 50 метрах от любых поверхностных водных объектов. ❖ Устанавливать иловые завесы, осадочные барьеры или другие устройства для предотвращения переноса наносов при выполнении работ в руслах водотоков. ❖ Выполнять работы по строительству мостов без прерывания движения по существующим дорогам, с организацией соответствующих объездов. ❖ Обеспечить, чтобы никакие отходы, включая железобетонный мусор, не сбрасывались в реку. ❖ Размещать генераторы на расстоянии более 20 метров от русла реки. ❖ Обеспечить, чтобы отходы бетона от бетономешалок не сбрасывались в реки или каналы. ❖ Предусмотреть специальные зоны для промывки бетономешалок от остатков бетона без загрязнения окружающей среды. Такие зоны могут быть выполнены в виде облицованных отстойных прудов на каждой мостовой площадке. Водители будут проинформированы ГРП о расположении таких зон и обязательности их регулярного использования. Высохшие отходы из отстойных прудов могут

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
	использоваться в качестве засыпки для водопропускных труб и аналогичных конструкций. ❖ Тщательно собирать весь пенополистирол (из деформационных швов), чтобы он не засорял окружающую территорию. ❖ В случаях устройства временных перемычек (коффердамов) обеспечить, чтобы вода, откачиваемая из коффердамов в ходе работ, направлялась в отстойный пруд перед окончательным сбросом в реку. Также требуется периодический мониторинг качества воды в отстойном пруду. ❖ Обеспечить, чтобы никакие опасные жидкости не размещались ближе чем в 10 метрах от реки. ❖ Устанавливать переносные туалеты на площадках строительства мостов для предотвращения загрязнения рек и каналов вследствие несанкционированных сбросов.
Эксплуатационная фаза	Во время эксплуатационной фазы проекта Дорожная служба (RD) должна соблюдать следующие рекомендуемые меры: ❖ Обеспечивать уборку и вывоз отходов с проезжей части и обочин дорог. ❖ Поддерживать целостность и проницаемость системы ливневой канализации, чтобы избежать засоров, переполнений и прямого сброса необработанных стоков в реки. ❖ Обеспечивать обслуживание и своевременную очистку/удаление осадков, накопившихся в системе очистки стоков с мостовых настилов. ❖ Проверять качество осадков (контрольные параметры включают: тяжёлые металлы, нефтепродукты) перед принятием решения о способе их утилизации. В случае выявления загрязнения использовать лицензированного подрядчика для работы с отходами. ❖ Выполнять работы по ремонту и укладке асфальта на участках дорог и мостовых настилах только в сухую погоду, чтобы предотвратить загрязнение стоков. ❖ Выполнять работы по ремонту и укладке асфальта на участках дорог и мостовых настилах только в сухую погоду, чтобы предотвратить загрязнение стоков. ❖ Использовать поэтапные методы для уменьшения распространения материалов при ремонте выбоин и изношенного покрытия. Это может включать: накрытие ливневых стоков и колодцев во время укладки, применение средств контроля эрозии и осадков для уменьшения стоков с участков ремонта, использование поддонов, абсорбирующих материалов и других средств предотвращения загрязнения для ограничения утечек материалов и жидкостей из дорожных машин. ❖ На точках сброса стоков, включая перехватывающие резервуары, проводить восстановление растительностью местных водно-болотных угодий для очистки воды и стабилизации почвы.

Остаточная значимость

Остаточная значимость после применения мер смягчения приведена в Таблице 67. Оценка показала, что влияние на гидрологию в ходе строительства и эксплуатации проекта не будет значительным.

Таблица 67: Остаточная значимость воздействия на гидрологию

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия

С	Использование воды	**Низкая**	Забор воды будет незначительным, никаких остаточных воздействий не ожидается.	Никаких существенных Остаточных воздействий
С	Отложения в реке	**Средняя**	Если предложенные меры по смягчению последствий будут реализованы, то существенных остаточных воздействий не возникнет.	Никаких существенных Остаточных воздействий
С	Загрязнение воды строительными лагерями, строительными отходами и т.д.	**Средняя**	Если предложенные меры по смягчению последствий будут реализованы, то существенных остаточных воздействий не возникнет.	Никаких существенных Остаточных воздействий
О	Загрязнение в результате разливов из грузовых автомобилей	**Низкая**	На этапе эксплуатации проекта не ожидается никакого существенного воздействия на поверхностные или подземные воды.	Никаких существенных Остаточных воздействий

7.6.3.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу гидрологии в рамках проекта.

Таблица 68: Гидрология – Требования к мониторингу

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность	Затраты (удельные затраты)
Строительство					
Качество поверхностных вод	Параметры в соответствии с национальными стандартами	Еженедельно во время строительства моста (предположим, 6 месяцев).	Все зоны активного строительства мостов	ГРП должен нанять сертифицированную лабораторию для проведения мероприятий по мониторингу.	200 долларов США
Вода для слива из лагеря (если применимо)	pH; Взвешенные вещества Твердые вещества; БПК5; ХПК; Кишечная палочка; Нитраты (NO3); Фосфаты (PO4); Масла и жиры	Ежемесячно во время строительства	Все зоны активного строительства мостов	ГРП должен нанять сертифицированную лабораторию для проведения мероприятий по мониторингу.	200 долларов США

7.6.4. Геоопасности

Чувствительные объекты

Не ожидается, что конкретные виды деятельности проекта будут оказывать влияние на геоопасности, однако следующие геоопасности могут повлиять на проект:

- Сейсмические события
- Наводнения – рассматриваются отдельно в разделе, посвящённом изменению климата

В коридоре проекта не выявлены оползни или грязекаменные потоки, которые могли бы повлиять на проект.

Строительные конструкции проекта, такие как мосты и водопропускные трубы, могут быть повреждены в результате сейсмической активности.

7.6.4.1. Потенциальные воздействия

Все фазы

Проект находится в сейсмически активной зоне. Ожидается, что консультанты по детальному проектированию имеют опыт проектирования дорог в сейсмически активных районах и обеспечат соответствие всех проектных решений действующим сейсмическим стандартам Республики Узбекистан.

Проект потребует значительного количества геологических ресурсов, таких как гравий и песок, которые будут добываться из карьеров и специальных разрезов (borrow pits). Однако эти ресурсы в изобилии присутствуют в районе проекта, и эксплуатация карьеров не приведёт к истощению геологических ресурсов. Проект расположен в сейсмически активной зоне, и его проектирование соответствует соответствующим сейсмическим стандартам (КМК 2.01.03-23). Ожидается, что консультанты по детальному проектированию имеют опыт проектирования дорог в сейсмически активных зонах и обеспечат, чтобы все проектные решения соответствовали действующим сейсмическим стандартам Республики Узбекистан. Не ожидается, что деятельность проекта вызовет какие-либо сейсмические последствия.

Сводка влияния и оценка значимости

Таблица 69 содержит оценку значимости потенциальных геоопасностей до внедрения предлагаемых мер смягчения, которые рассматриваются в остальной части этого раздела.

Таблица 69: Потенциальное воздействие геоопасных факторов

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
O	Сейсмические события	Инфраструктура	L	H	L	-	MIN	LT	SMALL	MIN	L	L

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
		проекта										

Ключ: H: Высокая / M: Средняя / L: Низкая / MAJ: Значительная / MOD: Умеренная / MIN: Минимальная / H/F: Высокая частота / M/F: Низкая частота / L/F: Низкая частота / LT: Долгосрочная / MT: Среднесрочная / ST: Краткосрочная / SMA: Небольшая / INT: Промежуточная / MED: Средняя / DEF: Определённо / POS: Возможная / UN: Маловероятная. Ячейки, выделенные синим, обозначают положительное воздействие.

7.6.4.2. Меры по смягчению и управлению

Таблица 70 содержит рекомендации Руководства Группы Всемирного банка по охране окружающей среды, охране труда и технике безопасности[35] и реализуемые, экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействия геоопасностей в период строительства и эксплуатации.

Таблица 70: Меры по смягчению и управлению геоопасностями

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
Проект	Убедитесь, что все компоненты проекта спроектированы и изготовлены в соответствии с национальными стандартами проектирования для защиты от землетрясений

Остаточное значение воздействия

Остаточное значение воздействия после применения мер смягчения суммировано в Таблице 71. Оценка показала, что геоопасности в период строительства и эксплуатации не будут оказывать значительного воздействия на проект.

Таблица 71: Остаточное значение воздействия геоопасностей

Фаза	Потенциальное воздействие	Потенциальная значимость воздействия	Остаточное воздействие	Значение остаточного воздействия
C	Сейсмические события	**Низкая**	Остаточных воздействий не ожидается.	Никаких существенных Остаточных воздействий

7.6.4.3. Мониторинг

Не требуется

[35] https://www.ifc.org/en/insights-reports/2000/general-environmental-health-and-safety-guidelines

7.6.5. Шум

Чувствительные реципиенты

Жители, а также образовательные и медицинские учреждения в пределах коридора Проекта являются наиболее чувствительными к шуму как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации Проекта. Коммерческие объекты также чувствительны к шуму, однако предельно допустимые уровни шума для коммерческих зон значительно выше, чем для жилых территорий, что указывает на более низкую степень их чувствительности.

Дорога проходит через несколько населённых пунктов, в связи с чем уровни шума от строительных работ в период строительства могут превышать национальные нормативы. Кроме того, значительное шумовое воздействие может возникать вследствие длительного воздействия шума от строительных объектов, таких как дробильно-сортировочные установки и карьеры, где производственная деятельность может продолжаться на протяжении всего периода строительства.

В пределах городских территорий существенные изменения трассировки не предусмотрены. Это сделано с целью минимизации переселения населения и компенсационных выплат. В этих зонах будут применяться минимальные ширины дороги, указанные в разделе описания Проекта, а именно 17,8 м. Текущая ширина дорог в большинстве городских территорий (посёлков) составляет примерно от 10 до 12 м, что означает расширение дороги примерно на 2–3 м с каждой стороны. Большинство жилых объектов расположены на расстоянии более 10–15 м от края проезжей части. Соответственно, в этих районах расширенная дорога будет находиться на расстоянии примерно 7–8 м от объектов недвижимости.

7.6.5.1. Потенциальные воздействия

Стадия строительства

Шум на стадии строительства будет в основном возникать в результате работы строительной техники и оборудования.

До заключения договора на выполнение работ доступна ограниченная информация о методах строительства, используемой технике и оборудовании. Однако, исходя из предполагаемого объёма работ, можно предположить, что при выполнении гражданских работ по реабилитации и модернизации Проектной дороги будут применяться стандартные строительные методы и оборудование. Типичные уровни шума, создаваемые различными видами оборудования при различных строительных работах, приведены ниже.

Повышенные уровни шума могут негативно воздействовать на здоровье человека. Результаты моделирования показывают, что наибольшее превышение уровней шума ожидается на стадии строительства вследствие интенсивной работы техники. Например, средний дневной уровень шума в ближайших к дороге М-41 районах может увеличиться с 53,5 дБА до 59,3 дБА. В отдельных местах уровень шума может превышать 70 дБА. Временное, но существенное повышение уровня шума в период строительных работ ожидается для большинства населённых пунктов вдоль участков дороги М-41. Так, например, в населённом пункте Эльбаян средний уровень шума может увеличиться с текущих 57,2 дБА до 61,0 дБА (с учётом непосредственной близости железнодорожной станции к населённому пункту). Ожидается, что меры по смягчению воздействий, предусмотренные для строительного периода, позволят

снизить уровень строительного шума; однако временное увеличение уровня шума в отдельных местах является неизбежным в силу характера строительных работ. Типичные уровни шума, создаваемые оборудованием при различных видах строительных работ в ходе реализации Проекта, приведены в Таблице 72.

Таблица 72: Типичный уровень шума, создаваемого дорожно-строительной техникой

Оборудование	Типичный уровень шума (дБА)[36]
Бульдозер	81.7
Экскаватор	80.7
Автогрейдер	85
Каток	80.0
Буровая установка для скальных пород	81.0
Самосвал	76.5
Асфальтоукладчик	77.2
Автобетоносмеситель	78.8
Отбойный молоток	88.9
Взрывные работы	94.0
Свайные работы	90.0
Силовая установка домкратного бурения	83.0

Однако любые воздействия будут носить временный характер, поскольку строительные работы будут последовательно перемещаться вдоль коридора и ограничиваться дневным временем, что означает отсутствие ночных шумовых воздействий от строительных работ. Строительные работы в жилых зонах будут строго запрещены в период с 22:00 до 07:00. При выполнении работ вблизи чувствительных объектов (в пределах 250 метров), таких как медицинские учреждения, рабочее время Подрядчика должно быть ограничено периодом с 08:00 до 18:00. Санитарные правила и нормы СанПиН № 0267-09 устанавливают предельно допустимые уровни шума, которые соответствуют Руководству по охране окружающей среды, здоровья и безопасности[37], а именно:

Таблица 73: Предельно допустимые уровни шума в Узбекистане (СанПиН № 0267-09)

#	Тип рецептора	Уравнение La. дБ(а)	
		День с 7 утра до 11 вечера	11 вечера - 7 утра вечера
1	Палаты клиник, стационаров и санаториев, включая операционные кабинеты	35	25
2	Кабинеты врачей	35	35
3	Учебные классы, учительские кабинеты, конференц-залы, читальные залы библиотек в учебных заведениях	40	40
4	Внутри жилых домов, спальных комнат больниц и санаториев	40	30
5	Номера гостиниц и кемпингов	45	35

[36] Указанный уровень шума указан вблизи источника шума.

[37] Группа Всемирного банка, 2007 г. Общие рекомендации по охране окружающей среды, здоровья и технике безопасности. Вашингтон, округ Колумбия..
https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/29f5137d-6e17-4660-b1f9-02bf561935e5/Final%2B-%2BGeneral%2BEHS%2BGuidelines.pdf?MOD=AJPERES&CVID=jOWim3p

#	Тип рецептора	Уравнение La. дБ(а)	
		День с 7 утра до 11 вечера	11 вечера - 7 утра вечера
6	Обеденные залы ресторанов, кафе, баров	55	55
7	Зона рынков и магазинов, пассажирский зал аэропортов.	60	60
8	Территории, непосредственно прилегающие к жилым домам, домам-интернатам для престарелых и инвалидов.	55	45

Эксплуатационная фаза

Прогнозы транспортных потоков, представленные в ТЭО Проекта, показывают, что объёмы движения не удвоятся в период с 2021 по 2040 годы. Удвоение транспортного потока, как правило, приводит к увеличению уровня шума более чем на 3 дБА, что считается значительным воздействием. Отмечается, что вдоль трассы будет выполнено расширение дороги, однако ширина основной проезжей части в городских зонах увеличится не более чем на 2,5 м по сравнению с текущей шириной около 10 м (при этом распределение транспортных потоков между основной проезжей частью и местными дорогами в городских районах не представлено, однако ожидается, что их вклад в уровень шума будет незначительным). Тем не менее, на основании прогнозов транспортных потоков, приведённых в ТЭО Проекта, ожидается, что уровни шума увеличатся лишь на 1 дБ к 2035 году даже при увеличении ширины дороги на 6 м (и на 3 дБ к 2040 году). С учётом вышеизложенного прогнозируемые уровни шума на этапе эксплуатации должны соответствовать предельным значениям, рекомендованным Группой Всемирного банка, как минимум до 2040 года.

Сводка воздействий и оценка значимост

Таблица 74 содержит оценку значимости шумовых воздействий до внедрения предлагаемых мер по их снижению, которые рассматриваются далее в данном разделе.

Таблица 74: Потенциальные шумовые воздействия

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Шум строительной техники	Местные жители и предприятия/Школы/ Медицинские учреждения/ ПЦР	H	M	L	H	MAJ	ST	SMA	M	DEF	M
C	Общий шум на рабочем месте	Местные жители и предприятия/Школы/	H	M	L	H	MAJ	ST	SMA	M	DEF	M

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
		Медицинские учреждения/ ПЦР										
С	Шум транспортного средства	Резиденты	Нет	-	-	-	-	-	-	-	-	NS

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительные воздействия.

7.6.5.2. Меры по смягчению воздействий и управлению

В таблице 75 представлены рекомендации Руководства Группы Всемирного банка по экологическим, социальным вопросам и охране труда и здоровья[38], а также реализуемые и экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействия шума на этапах строительства и эксплуатации.

Таблица 75: Меры по смягчению и управлению воздействием шума

Фаза проекта	Меры по смягчению воздействий и управлению
Строительство	В период строительства Подрядчик несёт ответственность за выполнение следующих требований: ❖ Ограничения по времени и видам работ, то есть работы должны планироваться на периоды, когда воздействие на население будет минимальным; рабочие часы и дни выполнения работ должны приходиться на наименее чувствительное ко времени шума. Строительные работы в жилых зонах строго запрещены в период с 22:00 до 07:00. При выполнении работ вблизи чувствительных объектов (в пределах 250 метров), таких как медицинские учреждения, рабочее время Подрядчика должно быть ограничено с 08:00 до 18:00; ❖ Использование временных шумозащитных экранов при выполнении работ в чувствительных зонах в случае ожидаемого превышения допустимых уровней шума. Размещение экранов вблизи источника шума является наиболее эффективным; ❖ Заблаговременное информирование чувствительных рецепторов о периодах проведения более шумных работ, таких как земляные работы. Необходимо разъяснять характер работ и предполагаемую их продолжительность, а также информировать затронутых жителей о ходе выполнения работ; ❖ В пределах стандартного рабочего времени, где это целесообразно: ▪ планировать шумные виды работ на менее чувствительные по времени периоды;

[38] https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2007-general-ehs-guidelines-noise-en.pdf

Фаза проекта	Меры по смягчению воздействий и управлению
	▪ обеспечивать перерывы в шумных работах (например, периодические паузы при работе отбойных молотков); ▪ выходные и вечерние часы имеют важное значение для отдыха и досуга населения и должны использоваться как период восстановления после шумных работ, проводимых в течение недели; в связи с этим работы в такие периоды, как правило, не должны планироваться; ❖ Всё механическое оборудование должно быть шумоизолировано максимально возможными практическими способами с применением современных технологий. Механизмы, включая устройства шумоподавления, должны обслуживаться в соответствии с требованиями производителя. Двигатели внутреннего сгорания должны быть оснащены исправными глушителями; ❖ Регулярное техническое обслуживание инструментов, машин и оборудования для поддержания их в исправном состоянии. При выявлении неисправностей они должны устраняться незамедлительно с целью снижения шума; ❖ Оснащение всех пневматических инструментов эффективными глушителями на выпуске сжатого воздуха; ❖ Установка менее шумных систем предупреждения о движении и реверсе на оборудовании и транспортных средствах, которые эксплуатируются в течение длительного времени, в чувствительные периоды или вблизи чувствительных объектов. При этом должны соблюдаться требования охраны труда и техники безопасности; ❖ Отключение оборудования, когда оно не используется; ❖ Осуществление всех транспортных перемещений на площадку и с площадки исключительно в пределах установленного рабочего времени, если иное не согласовано с ГРП; ❖ Поддержание транспортных средств, используемых для перевозки строительных материалов, в исправном состоянии, исключающем чрезмерный шум, а также контроль скорости движения: не более 40 км/ч при проезде через населённые пункты и не более 80 км/ч при движении по автомобильным дорогам; ❖ По возможности не допускать стоянки грузовых автомобилей с работающим двигателем на улицах, прилегающих к жилым районам; ❖ Обеспечение работников средствами индивидуальной защиты от шума, такими как беруши и противошумные наушники, для работников, занятых в зонах с уровнем шума выше 85 дБ(А). Использование средств защиты является обязательным требованием при работе в условиях повышенного шума.
Эксплуатация	Ожидается, что уровень шума на этапе эксплуатации не превысит уровень окружающего шума более чем на 3 дБА. Поэтому на этапе эксплуатации никаких специальных мер по снижению уровня шума не требуется.

Остаточная значимость

Остаточная значимость после применения мер по смягчению воздействий обобщена в Таблице 76. Оценка показала, что шумовое воздействие на этапах строительства и эксплуатации будет иметь низкую значимость.

Таблица 76: Остаточная значимость шумового воздействия

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Шум строительной техники	**Средняя**	Возможно, будет невозможно полностью устранить шум на этапе строительства, однако предлагаемые меры по смягчению последствий должны помочь снизить значимость воздействия до низкого уровня, который будет ощущаться лишь временно в дневное время.	**Низкая**
С	Общий шум на рабочем месте	**Средняя**		

7.6.5.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу шума для данного проекта.

Таблица 77: Требования к контролю уровня шума

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Construction				
Строительство	dBA (Laeq)	Ежемесячно и в ответ на жалобы жителей.	Во всех местах базового мониторинга шума	Подрядчик

7.6.6. Вибрация

Чувствительные рецепторы

Жители и сооружения в пределах границ оценки являются основными чувствительными рецепторами вибрации.

7.6.6.1. Потенциальные воздействия

Вибрация от строительных работ вызывает обеспокоенность у местного населения. Воздействие вибрации варьируется и зависит от мощности источника вибрации, конкретных геологических условий между источником и приемником, наличия скальных пород или других крупных сооружений в районе. Интенсивность, продолжительность, частота и количество проявлений вибрации играют важную роль как в уровне дискомфорта, так и в напряжениях, возникающих в конструкциях. Воздействие вибрации может оцениваться как:

- общее раздражение, нарушение сна и т. п.;
- потенциальные косметические повреждения зданий и сооружений;
- потенциальные структурные повреждения зданий и сооружений.

Вибрации могут быть классифицированы следующим образом:

a) непрерывные вибрации, при которых циклическое изменение амплитуды многократно повторяется;
b) кратковременные (транзиентные) вибрации, при которых циклическое изменение амплитуды достигает пика и затем относительно быстро затухает до нуля;

c) прерывистые вибрации, при которых возникает последовательность (иногда регулярная, иногда нерегулярная) кратковременных вибраций, но с достаточными интервалами между событиями, позволяющими амплитуде снизиться до незначительного уровня в промежуточные периоды.

Строительная фаза

На данном этапе основными источниками вибрации будут работы по удалению существующего дорожного покрытия, разработке откосов и устройству нового дорожного покрытия. Для выемки, модификации и улучшения грунта используется строительная техника с вибрационным, ударным, вращательным и катковым воздействием.

Источниками строительной вибрации являются машины с динамическими нагрузками, а также взрывные работы. Соответственно, источник и уровень вибрации будут различаться на этапах подготовительных и основных строительных работ. Вибрация, возникающая на этапе подготовительных работ, будет связана с выполнением следующих видов работ:

- забивка свай;
- динамическое уплотнение;
- демонтаж, удаление и утилизация существующих водопропускных труб;
- удаление любых других природных или искусственных объектов;
- снятие существующего асфальтового покрытия;
- строительство мостов;
- устройство новой дороги;
- укладка нового слоя дорожного покрытия.

Проведение взрывных работ в пределах городских территорий не предусматривается.

Эксплуатационная фаза

Дорожное движение в период эксплуатации, как правило, не оказывает какого-либо измеримого воздействия на сооружения или комфорт проживания. Лишь в крайне редких случаях вибрации грунта, вызванные движением автотранспорта по автомагистрали, могут привести к незначительным поверхностным или архитектурным повреждениям (например, появлению трещин в штукатурке или в местах стыков гипсокартонных листов).

Вибрации грунта, индуцированные дорожным движением, могут быть ощутимы лишь в исключительных ситуациях. Однако, как правило, ощущение вибрации, о котором сообщают жители, проживающие вблизи автомобильных дорог, обусловлено воздействием низкочастотного шума от грузового транспорта, который может вызывать резонанс легких наружных или внутренних элементов зданий и помещений.

Сводная информация по воздействиям и оценка их значимости

В таблице 78 представлена оценка значимости воздействий вибрации до внедрения предлагаемых мер по смягчению, которые рассматриваются в последующих разделах данного раздела.

Таблица 78: Значимость потенциальных воздействий вибрации

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Вибрация строительной техники (вибрационный каток)	Резиденты /структуры	L	M	M	L	MED	ST	SMA	L	POSS	M
C	Свайные работы	Резиденты /структуры	Нет	-	-	-	-	-	-	-	-	NS
C	Вибрация на строительной площадке (общая)	Резиденты /структуры	Нет	-	-	-	-	-	-	-	-	NS
O	Вибрация от движения транспортных средств	Резиденты /структуры	Нет	-	-	-	-	-	-	-	-	NS

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.6.6.2. Меры по смягчению и управлению воздействиями

Потенциальные воздействия вибрации оценены, а меры по их смягчению приведены в Таблице 79.

Таблица 79: Меры по смягчению и управлению воздействиями вибрации

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению воздействиями
Строительство	В первую очередь настоящая ОВОС рекомендует обеспечивать минимальный буфер в 7 м между кромкой дороги и зданиями. Это должно гарантировать, что воздействие от вибрационных катков не приведёт к повреждению объектов недвижимости. Вместе с тем в рамках данной ОВОС применяется предосторожный подход к вопросам вибрации, в связи с чем разработаны следующие процедуры, обязательные для соблюдения Подрядчиком. <u>Обследование технического состояния зданий</u> Не позднее чем за 28 дней до начала строительных работ Подрядчик совместно с ГРП должен провести совместное обследование технического состояния всех зданий, расположенных в пределах 20 м от трассы дороги, которые, по мнению ГРП, могут подвергнуться воздействию вибрации в результате строительной деятельности Подрядчика. Обследования проводятся в присутствии и с согласия собственников объектов.

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению воздействиями
	Результаты обследований оформляются в виде отчётов, которые, как минимум, должны содержать следующую информацию: ❖ адрес и местоположение здания; ❖ описание технического состояния здания, а также наличие косметических и/или конструктивных повреждений; ❖ схемы и фотографии с указанием местоположения и масштаба выявленных повреждений; ❖ видеозаписи обследованных зданий в высоком разрешении; ❖ подтверждение отчёта (верификация) со стороны собственника здания. План управления вибрацией в период строительства - В течение 28 дней с даты начала работ Подрядчик должен представить в ГРП на рассмотрение и утверждение письменный **План управления вибрацией в период строительства**, в котором будут подробно изложены процедуры мониторинга и контроля вибрации. Мониторинг вибрации - Подрядчик обязан создать систему мониторинга и контроля вибрации в соответствии с **План управления вибрацией в период строительства**, утверждённым ГРП, и осуществлять измерение вибраций, возникающих в результате строительных работ, в заранее определённых точках и в соответствии с требованиями **План управления вибрацией в период строительства**. Подрядчик должен проводить мониторинг вибрации во время выполнения строительных работ, вызывающих значительные вибрационные воздействия, как это определено ГРП. Мониторинг должен включать непрерывную регистрацию максимальных пиковых значений скорости частиц по одной компоненте с интервалом в одну минуту. Измерения проводятся в месте расположения чувствительного рецептора. В ходе мониторинга Подрядчик обязан документировать все события, обусловившие зафиксированные уровни вибрации, и представлять данную документацию в ГРП. Все данные мониторинга вибрации должны регистрироваться в режиме реального времени и непрерывно отображаться на графиках с помощью оборудования сбора данных. Каждый график должен показывать временные зависимости (скорость частиц во времени) для каждой точки измерения с одинаковыми масштабами по вертикальной и горизонтальной осям. Альтернативные методы строительства - В случае если результаты мониторинга вибрации показывают достижение установленного предельного уровня вибрации на конкретном участке, Подрядчик обязан приостановить строительные работы, вызывающие избыточную вибрацию в данной точке, уведомить ГРП и, с одобрения ГРП, принять необходимые меры по снижению воздействия для обеспечения соблюдения установленного предельного уровня вибрации. Такие меры могут включать, в частности: ❖ использование режимов работы катков с пониженной вибрацией и выполнение уплотнения без вибрации; ❖ установку временных вибрационных барьеров в чувствительных зонах.

Остаточная значимость

Таблица 80: Остаточные вибрационные воздействия

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Повреждения конструкций, вызванные вибрационными роликами	**Низкая**	Мониторинг уязвимых объектов в режиме реального времени и внедрение процедур, описанных выше, включая меры по пересмотру и изменению методов строительства на основе результатов мониторинга во время строительства, должны гарантировать, что на этапе строительства не ожидается значительного воздействия вибрации.	Отсутствие значительных остаточных воздействий

7.6.6.3. Мониторинг

В соответствии с Планом управления вибрацией в строительстве.

7.7. Вопросы, связанные со здоровьем и безопасностью населения (СЭС 4)

7.7.1. Здоровье, безопасность и защищённость населения

Чувствительные рецепторы

На этапе строительства основными чувствительными рецепторами будут жители, в частности дети, посещающие местные школы и детские сады. К потенциальным рискам и воздействиям относятся, в том числе, но не ограничиваются следующим:

- пыль, шум и вибрация, возникающие при передвижении строительного транспорта;
- рост заболеваемости в результате притока рабочей силы;
- эксплуатация и движение тяжёлой строительной техники и транспортных средств;
- дорожное движение и транспортировка работников Проекта и компонентов Проекта, которые могут оказывать воздействие на население, проживающее вдоль автомобильных дорог;
- временный приток рабочей силы, создающий дополнительную нагрузку на местные службы;
- конфликты между членами местного сообщества и рабочим персоналом;
- обеспечение доступа для жителей, проживающих вдоль участка дороги.

7.7.1.1. Потенциальные воздействия

Повышенные уровни пыли и шума могут оказывать негативное воздействие на здоровье местных сообществ, а также на работников сельскохозяйственных хозяйств и персонал, занятый в эксплуатации коммерческих зданий.

Этап строительства

Для всех участков дороги расстояние от ближайших населённых пунктов до площадки Проекта является сравнительно небольшим, что приводит к существенным вопросам, связанным со здоровьем, безопасностью и защищённостью населения, в том числе в случаях, когда члены сообщества попадают в зону непосредственного воздействия Проекта. Этап строительства может представлять опасность для здоровья местных сообществ, их имущества, домашних животных и т.д. Уязвимость населения может усугубляться низким уровнем грамотности и образования в данном районе.

В составе местных сообществ существуют группы, которые являются более уязвимыми к рискам по сравнению с другими или могут испытывать трудности в получении выгод от Проекта. К таким группам относятся женщины, лица с инвалидностью, пожилые люди, неграмотные и молодёжь.

Временный приток рабочей силы (как непосредственно для работы, так и в поисках работы) может привести к перегрузке местной инфраструктуры (например, больниц, рынков). Местная инфраструктура может быть недостаточно оснащена, в частности, для реагирования на инциденты, которые могут возникнуть в период строительства и эксплуатации дороги. Это также может повышать риск конфликтов между членами сообщества и рабочими, а также увеличивать вероятность распространения инфекционных заболеваний.

Места размещения рабочих на данный момент не определены. Поскольку размещение рабочих вблизи местных сообществ может привести к увеличению рисков гендерного насилия и домогательств между рабочими и членами сообщества, такие объекты размещения должны, по возможности, располагаться на максимальном удалении от близлежащих населённых пунктов, чтобы избежать конфликтов между рабочими и местными жителями.

Этап эксплуатации

На этапе эксплуатации не предполагается видов деятельности, которые непосредственно оказывали бы негативное воздействие на членов сообщества, при условии надлежащей установки и функционирования мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Сводка воздействий и оценка значимости

В таблице ниже представлена оценка значимости потенциальных воздействий на здоровье, безопасность и защищённость населения до реализации предлагаемых мер по смягчению воздействий, которые рассматриваются в последующих разделах данного отчёта.

Таблица 1: Потенциальное воздействие на здоровье и сохранность населения

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Вопросы охраны здоровья и техники безопасности для уязвимых групп населения	Близлежащие общины и работники	H	H	L	-	MAJ	ST	SMA	MED	DEF	M
C	Дорожное движение и транспортировка	Близлежащие общины и работники	H	H	M	-	MAJ	ST	SMA	MED	DEF	M
C	Приток рабочей силы	Близлежащие общины	L	L	L	-	MIN	ST	SMA	LOW	POS	L
C	Conflict between Communities and workers	Близлежащие общины и работники	M	M	M	-	MOD	ST	SMA	LOW	DEF	L
C	Перегрузка местной инфраструктуры	Близлежащие общины и работники	M	M	M	-	MOD	ST	SMA	LOW	POS	L
C	Охрана здоровья и безопасность населения	Близлежащие общины	H	H	M		MOD	LT	SMA	MED	UN	L

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.7.1.2. Меры по смягчению и управлению последствиями

Ниже приведена таблица с мерами, направленными на предотвращение или минимизацию воздействий на здоровье, безопасность и защищённость населения в период строительства и эксплуатации.

Таблица 81: Меры по смягчению и управлению воздействиями на здоровье, безопасность и защищённость населения

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению последствиями
Проект	Финальный проект дороги должен быть утверждён с учётом близкого расположения населённых пунктов, а также объектов коммунальной инфраструктуры
Предварительная подготовка к строительству	Планы управления - Подрядчик в рамках своего Плана управления экологическими и социальными аспектами строительства должен включить конкретные меры, касающиеся здоровья и безопасности населения в период строительства Проекта. План должен подробно описывать действия, направленные на минимизацию различных воздействий (таких как шум, загрязнение воздуха, приток рабочей силы и др.) на местные сообщества в процессе строительства. Плана управления экологическими и социальными аспектами строительства также должен включать методы предотвращения повреждений или нарушений работы объектов коммунальной инфраструктуры. В случае, если такие объекты будут затронуты и потребуется их перенос, все работы, связанные с перемещением коммунальных объектов, должны быть выполнены до начала строительных работ. **План охраны здоровья и безопасности** – План должен охватывать все аспекты защиты населения от воздействий, вызванных трудовой деятельностью и притоком рабочей силы, а также меры защиты работников в случаях, если такие обстоятельства предвидятся (например, вопросы безопасности и др.). Кроме того, должны быть проведены отдельные занятия по безопасности для учителей на участках дороги, где расположены школы и детские сады, чтобы обеспечить безопасность детей. Рекомендуемые сессии/тренинги: 1) ГРП/Консультант по надзору совместно с подрядчиком проводят тренинги для учителей с целью передачи знаний детям; 2) ГРП/Консультант по надзору совместно с органами безопасности (обычно полиция) проводят образовательные программы для сообществ (в том числе с учётом гендерного распределения) по вопросам дорожной безопасности; 3) ГРП/Консультант по надзору совместно с органами безопасности (обычно полиция) проводят тренинги для учителей для последующей передачи информации детям **План управления в чрезвычайных ситуациях** – Разрабатывается для выявления потенциальных и предвидимых чрезвычайных рисков и предоставления подробной информации о том, как эти риски будут снижены, а также о действиях в случае чрезвычайного события, будь то природное бедствие или антропогенные происшествия.
Строительство	Не требуется.
Эксплуатация	Не требуется.

Остаточное значение

Даже после реализации вышеуказанных планов мониторинга и управления, воздействия на здоровье и безопасность местных сообществ не могут быть полностью устранены. Необходимо будет осуществлять мониторинг аспектов здоровья и

безопасности, чтобы гарантировать эффективное и строгое соблюдение мер смягчения последствий.

Таблица 82: Остаточное значение воздействия на здоровье, безопасность и охрану

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Вопросы охраны здоровья и техники безопасности для уязвимых групп населения	**Средняя**	Предлагается несколько мер по смягчению последствий и управлению охраной труда в сообществе.	**Незначимый**
С	Дорожное движение и транспортировка	**Средняя**		**Низкая**
С	Приток рабочей силы	**Средняя**		**Низкая**
С	Конфликт между общинами и работниками	**Средняя**		**Низкая**
С	Перегрузка местной инфраструктуры	**Средняя**		**Низкая**
С	Охрана здоровья и безопасность населения	**Низкая**	Улучшение состояния дорог должно снизить уровень рисков для здоровья и безопасности местных сообществ	**Низкая**

7.7.1.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу общественного здоровья, охраны труда и техники безопасности для Проекта.

Таблица 83: Требования к мониторингу здоровья, безопасности и охраны населения

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Строительство				
Вопросы охраны здоровья и техники безопасности для уязвимых групп населения	н/д	Квартальный	Рядом с жилыми населенными пунктами, наиболее близко расположенными к строительным работам	Госкомдор/ Подрядчик
Дорожное движение и транспортировка	н/д	Квартальный	Рядом с жилыми населенными пунктами, наиболее близко расположенными к строительным работам	Госкомдор /Подрядчик
Приток рабочей силы	н/д	Квартальный	Рядом с жилыми населенными пунктами, наиболее близко расположенными к строительным работам	Госкомдор /Подрядчик

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Конфликт между общинами и работниками	н/д	Квартальный	Рядом с жилыми населенными пунктами, наиболее близко расположенными к строительным работам	Госкомдор /Подрядчик
Перегрузка местной инфраструктуры	н/д	Квартальный	Рядом с жилыми населенными пунктами, наиболее близко расположенными к строительным работам	Госкомдор /Подрядчик
Эксплуатационная фаза				
Охрана труда и техника безопасности при техническом обслуживании	н/д	Квартальный	Рядом с жилыми населенными пунктами, наиболее близко расположенными к строительным работам	Госкомдор /Подрядчик

7.7.2. Безопасность дорожного движения

В данном разделе рассматриваются вопросы, которые будут влиять на безопасность дорожного движения на проектной дороге на стадиях проектирования, строительства и эксплуатации Проекта. Также предлагаются меры по снижению негативных воздействий, которые следует принять.

Чувствительные реципиенты

Международный опыт показывает, что риск серьёзных дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в зоне дорожных работ в 3–5 раз выше, чем на других участках дорожной сети. Поэтому на стадии строительства основными чувствительными реципиентами будут дорожные рабочие и участники дорожного движения, вовлечённые в дорожно-транспортные происшествия.

На стадии эксплуатации основными реципиентами будут водители автотранспортных средств, а также пешеходы (в основном жители прилегающих территорий), которым необходимо пересекать дорогу или передвигаться вдоль неё.

7.7.2.1. Потенциальные воздействия

Повышение скоростей движения может привести к росту числа серьёзных и смертельных дорожно-транспортных происшествий, если на этапах проектирования, строительства и эксплуатации дороги не будут приняты существенные меры по обеспечению безопасности дорожного движения. ДТП с пострадавшими наносят значительный социально-экономический ущерб населению Узбекистана.

Стадия проектирования

Наилучшее и наиболее экономически эффективное время для устранения проблем безопасности в рамках нового дорожного проекта — стадия проектирования.

Придорожные опасности, включая мосты и открытые водоотводные каналы - Существующие стандарты мостов в большинстве стран ЦАРЭС предусматривают мостовые сооружения с торцевыми бетонными ограждениями с тупыми концами, обращёнными навстречу движению транспортных средств. Такие конструкции представляют опасность. Кроме того, зачастую асфальтированная обочина заканчивается перед мостом, тогда как для безопасности всех участников движения предпочтительно её продолжение по всей длине сооружения. Следует уделить внимание проектированию более безопасных поперечных профилей мостов, ориентированных на европейские или американские стандарты.

В Узбекистане широко применяются открытые водоотводные каналы, однако они являются придорожными опасностями и могут привести к опрокидыванию транспортного средства, вышедшего за пределы проезжей части. При проектировании следует применять концепцию «зоны безопасности», определяющую допустимое расстояние от полосы движения до придорожных препятствий. Водоотводные каналы должны располагаться за пределами зоны безопасности либо быть перекрыты.

Безопасность пешеходов — в городских и сельских условиях - Пешеходы составляют значительную группу участников дорожного движения в сельских районах Узбекистана. Им необходимо передвигаться вдоль данной дороги и пересекать её. Предлагаемые пешеходные мосты, тротуары и пешеходные (зебра) переходы будут недостаточны для обеспечения необходимого уровня безопасности пешеходов. Пешеходные мосты не пользуются популярностью, поскольку увеличивают время и расстояние, необходимое для перехода дороги.

Предусматриваемое центральное барьерное ограждение ограничит места, где пешеходы смогут пересекать дорогу (за исключением тех, кто физически способен перелезть через ограждение). Несмотря на положительное намерение предотвратить лобовые столкновения, необходимо учитывать реальные места пересечения дороги пешеходами.

Предпочтительным вариантом является открытая разделительная полоса, которая позволяет пешеходам пересекать дорогу поэтапно — по одной проезжей части за раз — используя центральную полосу в качестве зоны ожидания. В то же время устройство пешеходных (зебра) переходов через две полосы скоростного движения не рекомендуется по соображениям безопасности. В качестве альтернативы предлагается предусмотреть разрывы в барьерном ограждении и установку предупреждающих знаков «Пешеходы».

Руководство ЦАРЭС по инженерным решениям в области безопасности дорожного движения, Том 4 (Безопасность пешеходов), содержит полезные рекомендации по обеспечению безопасного перехода и движения пешеходов вдоль подобных дорог. Данное руководство следует использовать проектировщикам в качестве ориентира при разработке мер по обеспечению безопасности пешеходов.

Управление скоростным режимом, включая меры по успокоению движения в городских зонах - Необходимо информировать водителей о максимально допустимой скорости в местах, где происходит её изменение, а также повторять информацию о скоростных ограничениях через определённые интервалы вдоль маршрута. Данный маршрут проходит через множество населённых пунктов. В некоторых из них потребуется применение мер по «успокоению» или снижению скорости движения транспорта с целью уменьшения негативного влияния на безопасность жителей. Меры по успокоению движения, как правило, включают установку крупных въездных

(портальных) знаков (например, «Добро пожаловать в населённый пункт» и знак ограничения скорости 40 км/ч), устройство дорожных неровностей (лежачих полицейских) с интервалом примерно 100 м, а также круговых развязок на подходящих перекрёстках. В перспективе, по мере внедрения в Узбекистане электронных систем контроля скорости, они смогут частично заменить функции, которые в настоящее время выполняют дорожные неровности и круговые развязки.

Стадия строительства

Ограждение глубоких выемок - Дорожные работы могут потребовать выполнения глубоких (более 2 м) выемок. Работы по строительству мостов также могут включать значительные перепады высот вблизи полос движения. В случаях, когда транспортное движение проходит на расстоянии нескольких метров от таких придорожных опасностей, необходимо использовать переносные защитные барьеры для полного ограждения выемок. Такие барьеры должны соответствовать следующим требованиям:

- быть достаточной длины для полного ограждения всей выемки и подходов к ней;
- быть правильно соединены между собой, образуя прочное ограждение, предотвращающее его пробитие транспортным средством при столкновении;
- иметь безопасные торцевые элементы.

Образовательные учреждения - В период строительства особое внимание будет уделено школам, расположенным вблизи проектной дороги. Подрядчик установит предупреждающие знаки у каждой школы для информирования водителей строительной техники о её расположении и необходимости учитывать возможное пересечение дороги детьми. Кроме того, не менее чем за две недели до начала работ вблизи любой школы вдоль проектной дороги Подрядчик обязан проинформировать руководство школы о программе и графике работ, чтобы школа могла предупредить учащихся о предстоящих работах и обеспечить повышенную бдительность на протяжении всего периода строительства. При необходимости Инженер может рекомендовать Подрядчику установить защитные ограждения перед входами в школы для предотвращения внезапного выхода детей с территории школы на путь движения строительной техники или в зону проведения работ. При выполнении работ в непосредственной близости от школы Подрядчик обязан приостановить работы как минимум за 30 минут до начала занятий и после их окончания, чтобы обеспечить безопасный уход детей и безопасный доступ родителей для их встречи.

Управление скоростным режимом - Приложение № 1 к Постановлению Кабинета Министров № 370 от 24 декабря 2015 г. рекомендует ограничение скорости до 40 км/ч в зоне проведения дорожных работ. Это предусматривает установку знаков ограничения скорости в начале зоны предварительного предупреждения с последующим размещением повторяющих знаков с интервалом не более 2 км по всей зоне работ. Контроль соблюдения скоростного режима со стороны полиции в зоне работ будет иметь важное значение для обеспечения дисциплины водителей. Взаимодействие с органами полиции следует начать на как можно более раннем этапе, до начала строительных работ, с целью получения их содействия.

Движение строительного транспорта - Строительные транспортные средства, как правило, являются крупногабаритными, шумными и тяжело нагруженными. В период строительства они будут представлять повышенный риск для безопасности пешеходов, использующих данную дорогу. Для минимизации данного риска рекомендуется, чтобы Подрядчик провёл обучение всех водителей грузового

транспорта (а также работников в целом) основам безопасности дорожного движения. Темы обучения должны включать:

- национальные правила дорожного движения и необходимость строгого соблюдения водителями грузового транспорта всех скоростных ограничений (в особенности ограничения 40 км/ч в зоне дорожных работ);
- инструкции для водителей грузового транспорта по выявлению пешеходов, особенно школьников, и обязательному снижению скорости при их появлении.

Эксплуатация мобильной строительной техники - Данная техника является крупной и медленно движущейся. Крайне важно, чтобы участники дорожного движения были своевременно отведены от работающей техники, а скоростной режим был ограничен до 40 км/ч или ниже. Рекомендуется использование сигнальщиков («споттеров»), которые будут идти рядом с техникой и направлять как участников дорожного движения, так и операторов техники. Такие сигнальщики должны пройти соответствующее обучение, быть обеспечены светоотражающими средствами индивидуальной защиты повышенной видимости (СИЗ), а также быть внимательными к участникам дорожного движения, не соблюдающим правила. Сигнальщики должны находиться на безопасном расстоянии, постоянно поддерживать визуальный контакт с оператором и иметь непрерывную радиосвязь с ним.

Соответствующие средства индивидуальной защиты для всех работников - все дорожные рабочие должны быть обеспечены средствами индивидуальной защиты повышенной видимости (СИЗ), соответствующими климатическим условиям. СИЗ являются последним, но крайне важным элементом предотвращения наезда транспортных средств на дорожных рабочих. Все остальные элементы Плана управления дорожным движением должны быть правильно установлены и поддерживаться в надлежащем состоянии, однако использование СИЗ является обязательным и неотъемлемым требованием для всех работников на строительной площадке.

Эксплуатационная фаза

Улучшение дорожного покрытия приведёт к увеличению эксплуатационных скоростей на данной дороге. Повышение скорости увеличивает риск дорожно-транспортных происшествий, а также тяжесть их последствий в случае возникновения. В связи с этим важно обеспечить принятие мер уже на стадии проектирования, чтобы в эксплуатационный период дорога была максимально безопасной для всех участников дорожного движения.

На дорожный орган возлагается обязанность обеспечить дорогу, безопасную для всех предполагаемых пользователей. Например:

вопросы устройства дорожных ограждений требуют специализированного проектирования и тщательного рассмотрения. Действующие нормы Республики Узбекистан в настоящее время уже не соответствуют современным международным стандартам безопасности ограждений.

- Предусмотренное разделительное ограждение не позволит пешеходам пересекать проезжую часть.
- Устройство надземных пешеходных переходов (пешеходных мостов) является неудовлетворительным решением: такие сооружения не нравятся пешеходам, являются дорогостоящими и, вероятнее всего, будут использоваться недостаточно активно.

- ❖ Предлагаемые поперечные сечения мостов содержат придорожные опасности (тупые окончания бетонных ограждений). Существуют более безопасные варианты поперечных сечений, которые следует применять.

Обозначение (визуальная разметка и направляющие элементы) сельских дорог является необходимым условием безопасного движения, особенно в тёмное время суток. В отчёте ТЭО не рассматриваются вопросы обустройства направляющих элементов (светоотражающие сигнальные столбики, шевронные указатели направления, тактильные краевые линии и термопластиковая дорожная разметка), однако данные меры являются крайне важной инициативой по обеспечению безопасности и должны быть реализованы на реконструируемых дорогах.

Сводка воздействия и оценка значимости

Таблица 84 содержит оценку значимости потенциальных воздействий на безопасность дорожного движения до внедрения предлагаемых мер по смягчению воздействий, которые рассматриваются далее в данном разделе.

Таблица 84: Потенциальные воздействия на безопасность дорожного движения

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Небезопасные конструкции	Участники дорожного движения, включая пешеходов	H	H	L	L	M AJ	ST	SMA	M	DEF	M
C	Отсутствие утверждённых планов управления дорожным движением	Участники дорожного движения, включая пешеходов	H	H	M	M	M AJ	ST	SMA	M	DEF	M
C	Высокие скорости движения	Близлежащие населенные пункты	H	H	H	H	M AJ	ST	SMA	L	DEF	M
C	Отсутствие пешеходной инфраструктуры (или блокирование желаемых пешеходных маршрутов)	Близлежащие общины и работники	H	M	H	L	M AJ	ST	SMA	L	DEF	M
O	Дорожно-транспортные происшествия с выездом транспортных средств за	Участники дорожного движения	H	H	H	L	M AJ	LT	SMA	M	DEF	M

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
	пределы проезжей части											

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.7.2.2. Меры по снижению воздействия и управлению

В Таблице 85 приведены меры по предотвращению или минимизации воздействий на безопасность дорожного движения на этапах проектирования, строительства и эксплуатации.

Таблица 85: Меры по снижению воздействия и управлению безопасностью дорожного движения

Фаза проекта	Меры по снижению воздействия и управлению
Предварительная подготовка к строительству	**Планы управления дорожным движением (TMP)** — Подрядчик подготовит комплект планов управления дорожным движением и направит их в Комитет по автомобильным дорогам для проверки и утверждения, а также для получения всех необходимых согласований с органами полиции. Количество необходимых TMP будет зависеть от этапности работ, предложенной Подрядчиком. TMP должен быть разработан для каждого участка дороги и для каждого этапа работ на этом участке, продолжительность которого превышает один месяц. Подрядчик также несёт ответственность за назначение менеджера по охране труда и технике безопасности, который будет отвечать за контроль со стороны прорабов за тем, чтобы требования TMP корректно выполнялись на площадке (утром и вечером), чтобы отсутствующие дорожные знаки и элементы разметки/ограждения заменялись в тот же день, чтобы по завершении работ на день/неделю устанавливались предупреждающие «послерабочие» знаки, а также чтобы все дорожно-транспортные происшествия и инциденты фиксировались и регистрировались.
Строительство	Внедрение и поддержание утверждённых Планов управления дорожным движением — Подрядчик обязан обеспечить разработку и реализацию утверждённого Плана управления дорожным движением для каждой рабочей площадки. ❖ В проекте будут предусмотрены дорожные знаки безопасности, предупреждающие о недопустимости пересечения четырёхполосного участка дороги вне специально оборудованных мест перехода. ❖ Установить предупреждающие знаки у каждой школы для информирования строительного транспорта о их расположении и необходимости учитывать возможное пересечение дороги детьми в этих зонах.

Фаза проекта	Меры по снижению воздействия и управлению
	❖ Не менее чем за две недели до начала строительных работ вблизи любой школы, расположенной вдоль проектной дороги, Подрядчик обязан проинформировать администрацию школы о программе и графике работ, чтобы школа могла предупредить учащихся о предстоящих работах и обеспечить повышенную внимательность на протяжении всего периода строительства. ❖ Рассмотреть дополнительные меры по обеспечению безопасности дорожного движения вблизи школ, включая снижение скоростного режима (максимум 40 км/ч) и применение мер по успокоению движения, таких как искусственные неровности (лежачие полицейские). ❖ Обустроить пешеходные тротуары в городских зонах, в частности на четырёхполосных участках дороги. Дорожные знаки — все используемые дорожные знаки должны иметь светоотражающее покрытие на металлической основе и соответствовать национальным стандартам по размерам, цвету, форме, надписям и символам. ❖ Подрядчик обязан иметь достаточный запас резервных дорожных знаков, сигнальных конусов, направляющих столбиков и защитных барьеров для оперативной замены утерянных или повреждённых элементов на площадке по любой причине. ❖ Сигнальные конусы и направляющие элементы — необходимы для безопасного и упорядоченного направления движения транспорта через или мимо строительных участков. Траектории движения транспортных средств в обоих направлениях должны быть чётко обозначены «прощающими» (безопасными при наезде), хорошо видимыми сигнальными конусами, столбиками и другими формами направляющих элементов, утверждённых национальными стандартами. ❖ Скоростной режим в зоне дорожных работ — скорость движения на строительных участках должна соответствовать Приложению № 1 к Постановлению Кабинета Министров № 370 от 24 декабря 2015 года. ❖ В пределах зон дорожных работ устанавливается ограничение скорости 40 км/ч. ❖ Проверка наличия и состояния знаков ограничения скорости, а также всей схемы ПУДД, должна проводиться менеджером Подрядчика по охране труда и технике безопасности два раза в день. Менеджер по ОТиТБ обязан вести чёткий учёт всех изменений или выявленных недостатков в ПУДД в любой момент времени.
Эксплуатация	Дорожная администрация обязана обеспечивать содержание дороги с особым вниманием к элементам, влияющим на безопасность дорожного движения, включая: ❖ регулярное техническое обслуживание дорожных знаков и разметки; ❖ обслуживание направляющих элементов, особенно тактильных краевых линий, в сельской местности; ❖ обслуживание и содержание защитных дорожных ограждений.

7.7.2.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу безопасности дорожного движения для проекта:

Таблица 86: Требования к мониторингу безопасности дорожного движения

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Проект				

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Провести аудит безопасности дорожного движения в рамках детального проекта	В соответствии с Приложением № 1 к Постановлению Кабинета Министров № 370 от 24 декабря 2015 года)	Во время детального проектирования	Весь маршрут	Госкомдор
Поперечные сечения	Асфальтированные обочины шириной 1,5 м. В сельской местности это создает ощущение комфорта. Щели в разделительных барьерах для пешеходов	Во время детального проектирования	Весь маршрут	Госкомдор
Опасности на дорогах, включая мосты и открытые водосточные трубы	Для ориентирования дизайнеров можно использовать свободную зону площадью 9 м (в сельской местности) и 4 м (в городе)	Во время детального проектирования	Весь маршрут	Госкомдор
Безопасность пешеходов в городах и сельской местности	В соответствии с ПРИЛОЖЕНИЕМ № 1 к Постановлению Кабинета Министров № 370 от 24 декабря 2015 года	Во время детального проектирования	Весь маршрут	Госкомдор
Управление скоростью, включая регулирование дорожного движения в городских районах	В согласованных городских районах, где жители подвергаются наибольшему риску со стороны высокоскоростных транспортных средств	Во время детального проектирования	Весь маршрут	Госкомдор
Строительство				
Безопасность на рабочем месте	Соответствие Приложению № 1 к Постановлению Кабинета Министров № 370 от 24 декабря 2015 года для Планов управления дорожным движением	Дважды в день проводятся проверки планов организации дорожного движения, установленных в каждой рабочей зоне.	Все рабочие зоны	Подрядчик через назначенного менеджера по охране труда и безопасности
Безопасность работников	Правильное использование соответствующих (в зависимости от уровня риска) средств	Дважды в день проводить осмотры одновременно с проверками установки	Все рабочие зоны Во всех местах, где ведутся работы на дорогах или асфальтобетонных заводах,	Подрядчик

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
	индивидуальной защиты.	Планов управления дорожным движением	оборудуйте ямы и склады.	
Экранирование глубоких выработок	Переносные защитные ограждения, правильно соединённые между собой, достаточной длины и с утверждёнными концевыми элементами.	Дважды в день проводятся проверки ограждений и земляных работ	Все рабочие зоны	Подрядчик через назначенного менеджера по охране труда и безопасности
Управление скоростью	Скорость движения транспортных средств на участках работ — не более 40 км/ч.	Прерывистый	Весь маршрут в рабочих зонах	Полиция Подрядчик
Движение строительной техники	Грузовые автомобили должны соблюдать скорость не выше 40 км/ч.	Прерывистый	Весь маршрут в рабочих зонах	Полиция Подрядчик
Эксплуатация передвижной строительной установки	Использование сигнальщиков (наблюдателей) для обеспечения безопасного расстояния между техникой, транспортными средствами и пешеходами.	Прерывистый	Весь маршрут в рабочих зонах	Подрядчик
Надлежащие средства индивидуальной защиты для всех работников	Каждый работник обязан носить соответствующие сигнальные средства индивидуальной защиты высокой видимости при нахождении на проезжей части.	Ежедневный	Весь маршрут в рабочих зонах	Подрядчик
Эксплуатационная фаза				
Безопасность пешеходов	В соответствии с Приложением № 1 к Постановлению Кабинета Министров № 370 от 24 декабря 2015 года)	Н/Д	Весь маршрут	Дорожное управление
Управление скоростью , включая регулирование дорожного движения в	Знаки ограничения скорости используются и поддерживаются на регулярных расстояниях друг от друга.	Н/Д	Весь маршрут и городские районы	Дорожное управление

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
городских районах	Сохраняется спокойствие на дорогах.			

7.7.3. Управление отходами

Чувствительные объекты

Строительные отходы с лагерей и вспомогательных объектов будут управляться и утилизироваться в соответствии с национальными нормами государственными лицензированными компаниями. Ближайшие объекты не будут подвергаться прямому воздействию отходов с площадки, если соблюдаются национальные правила управления отходами. Управление отходами на рабочих площадках в пределах коридора проекта может быть более сложным, и местные сообщества и окружающая среда могут пострадать от неправильного обращения и утилизации жидких и твердых отходов, что может привести к локальному загрязнению почвы, поверхностных и подземных вод. В этом случае зоны защиты подземных вод особенно уязвимы.

7.7.3.1. Потенциальные воздействия

Строительная фаза

Если строительные отходы с лагерей, вспомогательных объектов и рабочих площадок не будут управляться правильно, это может привести к многочисленным последствиям для окружающей среды и местного сообщества. Например: незаконный сброс инертных отходов, таких как отходы бетона, может быть непривлекательным; промывка бетономешалок рядом с реками может повлиять на качество воды; неправильное хранение и утилизация опасных жидкостей может привести к загрязнению почвы и подземных вод. Неконтролируемый сброс сточных вод и «серой воды» (например, из санузлов и столовых) с строительных площадок и лагерей рабочих может вызвать неприятные запахи и загрязнение местных водных ресурсов. Помимо причинения неудобств местному населению, это может привести к нарушению местных норм и наложению штрафов на Подрядчика. Финансово-техническое обоснование проекта содержит оценку типов и объёмов отходов, образующихся в рамках проекта, следующим образом:

- Строительные отходы – отходы железобетонных конструкций и дорожного строительства составляют 172 тонны. Отходы относятся к 4 классу опасности.
- Использованные шины – отходы использованных шин (3 класс опасности) будут собраны на специальной площадке и переданы на переработку.
- Использованные батареи – все отходы (2 класс опасности) будут собраны в специально отведённом месте и переданы на переработку.
- Отработанные автомобильные масла – использованные масла направляются на переработку на нефтеперерабатывающий завод. Отходы относятся ко 2 классу опасности.
- Лом черных металлов – согласно прогнозным данным предприятия, количество отходов черных металлов может достигать 2 тонн в год. Отходы относятся к 5 классу опасности.
- Пищевые отходы – отходы относятся к 5 классу опасности.
- Бытовые отходы – отходы относятся к 4 классу опасности.

Эксплуатационная фаза

Мусор вдоль дороги может накапливаться вдоль нового участка дороги и на местах отдыха. Этот мусор обычно включает пищевые отходы, пластиковые и бумажные упаковки, пластиковые бутылки и т.д. Такой мусор крайне неэстетичен и может застревать в реках, деревьях и кустарниках, что затрудняет его уборку. Несобранные отходы вдоль дороги могут привлекать грызунов, ловить или отравлять животных в их среде обитания. Мусор также представляет собой опасность на дороге, которая время от времени может способствовать возникновению аварий.

Сводка воздействия и оценка значимости

Таблица 87 содержит оценку значимости потенциального воздействия на почву до реализации предлагаемых мер смягчения, которые обсуждаются в остальной части этого раздела.

Таблица 87: Потенциальное воздействие управления отходами

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Неправильное обращение с твердыми/жидкими отходами и их утилизация	Местное сообщество / сельскохозяйственные угодья	M	M	L	M	MOD	MF	SMALL	M	POSS	M
C	Неправильное обращение с твердыми/жидкими отходами и их утилизация	Местное сообщество / сельскохозяйственные угодья	M	M	L	M	MOD	MF	SMALL	M	POSS	M
C	Придорожный мусор	Местное сообщество и окружающая среда	M	L	L	L	MIN	LT	SMALL	L	DEF	L

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS:

возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.7.3.2. Меры по смягчению и управлению воздействиями

В Таблице 44 представлены требования Руководства Группы Всемирного банка по экологическим, социальным вопросам и охране труда и здоровья[39], а также осуществимые и экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействий, связанных с управлением отходами, на этапах строительства и эксплуатации.

Таблица 2: Меры по смягчению и управлению воздействиями в сфере управления отходами

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению воздействиями
Предварительная подготовка к строительству	❖ Подрядчик в рамках своего Плана экологического и социального управления строительством (C-ESMP) разработает **План управления отходами.** План будет включать меры по ограничению воздействия отходов в период строительства Проекта. План должен включать перечисленные ниже элементы (строительная фаза). ❖ Провести полное обследование Проекта на наличие асбеста, включая трубопроводы и здания, с целью выявления асбеста или асбестсодержащих материалов до демонтажа трубопроводов и сноса объектов, подлежащих изъятию.
Строительство	Общие меры ❖ Для обеспечения надлежащего контроля управления отходами на этапе строительства Проекта Подрядчик несёт ответственность за соблюдение иерархии обращения с отходами, включая предотвращение образования, минимизацию, повторное использование и переработку. ❖ Воздействие образования отходов на окружающую среду в период строительства будет снижено за счёт надлежащего хранения, максимального повторного использования и переработки отходов, а также своевременного вывоза непригодных отходов в согласованные места в соответствии с национальными требованиями по управлению отходами. ❖ Подрядчик обязан обеспечивать регулярное обучение персонала вопросам управления отходами. Переработка ❖ Все перерабатываемые отходы (пластик, металл, бумага и т.д.) будут сортироваться на месте образования; ❖ и направляться на переработку при наличии соответствующих мощностей для переработки данных материалов. Жидкие Отходы ❖ Обеспечить установку септических ёмкостей в вахтовых городках, обслуживающих менее 150 работников. ❖ Заключить договор с государственной уполномоченной компанией на регулярный вывоз жидких отходов. Для более крупных объектов предусмотреть несколько септических установок либо модульные установки очистки сточных вод. Меры по управлению жидкими отходами также изложены в разделе, посвящённом поверхностным и подземным водам. Бытовые и инертные отходы

[39] https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2007-general-ehs-guidelines-waste-management-en.pdf

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению воздействиями
	❖ Собирать бытовые отходы в контейнеры с крышками для предотвращения привлечения животных и разбрасывания отходов. Крышки также защищают отходы от дождя и снега. ❖ Вывозить бытовые отходы на ближайший полигон на основании договоров с государственными уполномоченными компаниями по управлению отходами. ❖ Обеспечить наличие мусорных контейнеров и площадок на территории Проекта для временного хранения бытовых твёрдых отходов и строительных отходов. ❖ Контейнеры для хранения отходов должны быть закрытыми, устойчивыми к опрокидыванию, защищёнными от погодных воздействий и доступа животных. ❖ Обеспечить недопущение несанкционированного размещения отходов на территории Проекта и прилегающих участках. <u>Опасные отходы</u> ❖ На рабочих площадках и в лагерях, где образуются опасные отходы, Подрядчик обязан обеспечить соблюдение следующих мер безопасности: ▪ использование контейнеров, подходящих для каждого вида отходов; ▪ запрет на использование повреждённых контейнеров, регулярная проверка их целостности; ▪ надлежащая маркировка контейнеров с указанием типа отходов; ▪ обеспечение вторичного контурного удержания для жидких опасных отходов; ▪ недопущение смешивания различных потоков отходов. ❖ Привлекать государственно уполномоченного подрядчика для вывоза опасных отходов и поддерживать действующие договоры с компаниями по управлению опасными отходами. ❖ Хранить на объекте копии сопроводительных документов на отходы, вести учёт отходов, находящихся на площадке, и вывезенных отходов. <u>Размещение грунта (излишков)</u> ❖ В случае образования излишков грунта Подрядчик несёт ответственность за подготовку Методического заявления по их размещению, включая планы размещения грунта с учётом особенностей конкретных площадок.
Эксплуатация	Отходы, образующиеся вдоль трассы дороги, будут удаляться в ходе плановых работ по содержанию дороги силами дорожных эксплуатационных служб.

<u>Остаточная значимость</u>

Остаточная значимость после применения мер по смягчению воздействий приведена в Таблице 88. Оценка показала, что воздействия, связанные с управлением отходами на этапах строительства и эксплуатации, не будут иметь значимой степени.

Таблица 88: Остаточная значимость воздействия управления отходами

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Неправильное обращение с твердыми/жидкими отходами и их утилизация	**Средняя**	В целом, если предложенные меры по смягчению последствий будут реализованы, то существенных остаточных воздействий не возникнет.	Отсутствие значительных остаточных воздействий
С	Ненадлежащее обращение с опасными отходами и их утилизация	**Средняя**		Отсутствие значительных остаточных воздействий
О	Придорожный мусор	**Низкая**	Ожидается, что воздействие без смягчения последствий не будет значительным.	Отсутствие значительных остаточных воздействий

7.7.3.3. Мониторинг

За исключением наблюдательного мониторинга, предусмотренного в Проектном плане экологического и социального управления, дополнительные меры не требуются.

7.7.4. Транспортное движение и перевозки

В данном разделе рассматривается оценка воздействий, связанных с увеличением транспортного потока и перевозок на местные реципиенты, включая социально-экономические аспекты, вопросы охраны здоровья и безопасности, а также возможное воздействие на местную инфраструктуру, в том числе объекты культурного наследия.

Чувствительные реципиенты

На этапе строительства местные сообщества, а также сельскохозяйственная и фермерская деятельность могут подвергаться воздействию в связи с увеличением транспортного движения и перевозок как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации.

7.7.4.1. Потенциальные воздействия

Ограничение и временная недоступность использования дорог могут привести к снижению доходов бизнес-структур, потере рабочих мест для работников коммерческих объектов, а также к увеличению расходов местных сообществ вследствие использования альтернативных дорог и доставки сельскохозяйственной продукции.

Этап строительства

К видам деятельности на этапе строительства, которые могут привести к воздействиям, связанным с транспортом, относятся:

- Частичное или полное перекрытие дорог и перекрёстков на различные периоды времени при строительстве дорог вблизи жилых улиц или объектов

общественной инфраструктуры, что может привести к увеличению транспортного потока на альтернативных дорогах;
- ❖ рост заторов, повышение риска дорожно-транспортных происшествий и перенаправление движения на неподходящие альтернативные маршруты;
- ❖ потенциальные временные нарушения предоставления услуг, включая коммунальные услуги, на второстепенных транзитных дорогах в населённых пунктах, таких как общественный транспорт и доставка товаров.

Поскольку существующая дорога М-41 является основной магистралью, соединяющей районы Сурхандарьинской области, а также связывающей их с соседними регионами, транспортный поток по ней уже является интенсивным. Кроме того, близкое расположение сельскохозяйственных угодий, объектов общественной инфраструктуры (школ, детских садов), инженерных сетей и объектов культурного наследия, а также коммерческих объектов может привести к значительным воздействиям в случае реконструкции и расширения дороги.

Местные объекты (жилые, общественные и коммерческие) могут испытывать перебои в работе систем жизнеобеспечения, таких как газо-, электро- и водоснабжение, если элементы коммунальной инфраструктуры будут случайно повреждены в ходе строительных или земляных работ. Сельскохозяйственные и коммерческие объекты также могут пострадать с точки зрения снабжения и логистики.

Эксплуатационная фаза

На этапе эксплуатации проекта значительных воздействий не ожидается, за исключением увеличения интенсивности транспортного движения в связи с улучшением состояния дороги после завершения строительных работ.

Сводка воздействий и оценка значимости

Таблица 89 ниже содержит оценку значимости потенциальных воздействий, связанных с увеличением транспортного движения и перевозок, до внедрения предлагаемых мер по смягчению воздействий, которые рассматриваются далее в данном разделе.

Таблица 89: Потенциальные воздействия на социально-экономические аспекты

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Частичное или полное перекрытие дороги	Все рецепторы вдоль дороги	H	M	M	-	MAJ	ST	INT	MED	DEF	M
C	Повышенная загруженность дорог / риск	Все рецепторы вдоль дороги	H	H	M	-	MAJ	ST	INT	MED	POS	M

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
	несчастных случаев											
C	Воздействие/ущерб коммунальным службам и культурному наследию	Близлежащие населенные пункты и рекламные ролики	M	M	M	-	MAJ	ST	INT	MED	POS	M
C	Влияние на цепочку поставок и логистику существующих рекламных роликов	Рекламные ролики поблизости	H	M	MAJ	-	MAJ	ST	INT	MED	DEF	H
O	Увеличение транспортного потока в связи с улучшением состояния дорог	Все рецепторы вдоль дороги	M	M	M	-	MOD	LT	MED	LOW	POS	L

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.7.4.2. Меры по смягчению и управлению воздействиями

В таблице ниже приведены осуществимые и экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействия увеличения трафика и транспортных потоков на социально-экономическое состояние чувствительных реципиентов на этапах строительства и эксплуатации.

Таблица 90: Меры по смягчению и управлению воздействиями в области движения и транспорта

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению
Проект	❖ Рассмотреть оптимальный окончательный проект дороги, позволяющий минимизировать объем дорожных работ, которые могут вызвать нарушения движения.

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению
Предварительная подготовка к строительству	❖ В рамках ПЭСМ и технических спецификаций предусмотреть требование к подрядчикам по подготовке Плана управления движением , который обеспечит сохранение транспортного потока с минимально возможными нарушениями и задержками. Договорные требования должны соответствовать условиям на площадке, включая малые и жилые дороги. ❖ Проведение информационных кампаний для населения с целью предупреждения о возможных нарушениях движения и рисках на предстроительном этапе. ❖ Информация о нарушениях работы общественного транспорта будет объявляться вместе с указанием альтернативных мест остановок и посадки пассажиров.
Строительство	❖ Реализация Плана организации дорожного движения для обеспечения соответствия современным требованиям и лучшим практикам в области охраны здоровья и безопасности населения и работников (включая регулировщиков движения, барьеры/ограждения, объездные пути и т.п., в соответствии с требованиями Комитета по автомобильным дорогам); ❖ Обеспечение наличия альтернативных маршрутов движения либо применение эквивалентных мер (например, сохранение одной полосы движения при строительстве другой); ❖ Проведение оценки состояния дорог до начала и после завершения основного строительного периода для определения повреждений дорожной инфраструктуры, связанных со строительством проекта, с последующим восстановлением при необходимости; ❖ Проведение информационных кампаний для населения с целью предупреждения о рисках и нарушениях движения на предстроительном этапе; ❖ Разработка кодекса поведения для водителей.
Эксплуатация	Применение мер по организации дорожного движения, таких как ограничения скорости, элементы дорожной инфраструктуры, хорошо видимая дорожная разметка и знаки, в соответствии с законодательством Республики Узбекистан.

Остаточная значимость

Остаточная значимость после применения мер по смягчению воздействия представлена в таблице ниже.

Таблица 91: Остаточная значимость воздействий, связанных с увеличением трафика и транспортных потоков

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Частичное или полное перекрытие дороги	**Средняя**	Значительные нарушения движения транспорта не могут быть полностью устранены.	**Средняя**
С	Повышенная загруженность дорог / риск несчастных случаев	**Средняя**		**Средняя**
С	Воздействие/ущерб коммунальным службам и культурному наследию	**Средняя**		**Средняя**

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Влияние на цепочку поставок и логистику существующих рекламных роликов	**Средняя**		**Средняя**
О	Увеличение транспортного потока в связи с улучшением состояния дорог	**Низкая**	Не выявлено.	**Никакого существенного воздействия**

7.7.4.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу в связи с увеличением интенсивности движения и транспортных воздействий.

Таблица 92: Требования к мониторингу

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Строительство				
Частичное или полное перекрытие дороги	н/д	Квартальный	Вдоль дороги	Госкомдор/ Подрядчик
Повышенная загруженность дорог/ риск несчастных случаев	н/д	Квартальный	Вдоль дороги	Госкомдор/ Подрядчик
Воздействие/ущерб коммунальным службам и культурному наследию	н/д	Квартальный	Рядом с жилыми и коммерческими объектами	Госкомдор/ Подрядчик
Влияние на цепочку поставок и логистику существующих рекламных роликов	н/д	Квартальный	Вблизи коммерческих рецепторов	Госкомдор/ Подрядчик
Эксплуатация				
Увеличение транспортного потока за счет улучшения состояния дорог	н/д	Квартальный	В местах, близких к населенным пунктам	Госкомдор

7.8. Вопросы, связанные с землёй и активами (СЭС 5)

7.8.1. Воздействия, связанные с изъятием земель и восстановлением источников средств к существованию

В зависимости от окончательного проектного решения масштаб переселения может варьироваться от существенного до высокого. В данном разделе рассматривается оценка воздействий, связанных с изъятием земель и восстановлением источников средств к существованию, в отношении местных реципиентов, расположенных вдоль дороги.

Чувствительные реципиенты

Территория проекта является значительно трансформированной, и были выявлены различные типы реципиентов. Изъятие земель (как постоянное, так и временное) может затронуть следующие категории реципиентов:

- жилые дома;
- коммерческие объекты;
- деревья и сельскохозяйственные культуры;
- объекты культурного наследия;
- объекты коммунальной инфраструктуры;
- объекты общественной инфраструктуры.

Вдоль существующей трассы дороги были проведены рекогносцировочные обследования. Сводная информация о предварительных воздействиях, связанных с переселением, представлена в Таблице 93.

Таблица 93: Предварительные воздействия, связанные с переселением

Район	Вырубка деревьев (шт.)		Снос зданий			Земельные участки	
	Малоценные	Ценные	Жилые	Нежилые	Коммерческие	Сельскохозяйственные земли (га)	Несельскохозяйственные земли (га)
Термез	32	575	-	-	1	0	0,01
Джаркурган	175	2379	4	2	26	53,29	0,63
Кумкурган	19	123		1	9	0	0,07
Общий	**226**	**3077**	**4**	**3**	**36**	**53,29**	**0,71**

Потери земли и активов

Работы по модернизации автомобильной дороги М-41 окажут существенное негативное воздействие, связанное с утратой земель и активов. Основными активами, которые с наибольшей вероятностью будут затронуты, являются частные земельные участки и строения. Из общего числа 70 домохозяйств, затрагиваемых проектом, 7 жилых домохозяйств (10 %) могут пострадать в результате утраты частных строений и земельных участков, 36 коммерческих объектов (51 %), а оставшиеся 27 затронутых домохозяйств (39 % — сельскохозяйственные земли) могут пострадать в результате утраты арендованных земельных участков.

Затрагиваемые проектом жилые строения

Работы по модернизации дороги М-41 окажут значительное негативное воздействие на жилые строения и вспомогательные постройки в пределах домохозяйств. В целом ожидаемое воздействие проекта затронет 6 ПЗД, при этом 1 затронутое домохозяйство потеряет только земельный участок.

Затрагиваемые проектом коммерческие объекты

Проект затронет 36 коммерческих строений и вспомогательных сооружений, принадлежащих 36 затронутым лицам (ЗЛ). Из них 32 объекта представляют собой

магазины на автобусных остановках и 4 — вспомогательные сооружения коммерческого назначения.

Затрагиваемые проектом частные строения

Всего вдоль участка дороги М-41 для проведения строительных и реконструкционных работ потребуется изъятие 38 частных строений. В их число входят 6 жилых строений и 36 коммерческих объектов. Большинство затрагиваемых строений относятся к современным и полусовременным типам.

Временное использование земель

В период строительства дороги потребуется временное использование земельных участков для размещения строительных лагерей подрядчика, лагерей рабочей силы, карьеров, дробильных установок, площадок складирования материалов и т. п. По возможности для этих целей будут использоваться земли государственного фонда.

Все вышеуказанные группы рецепторов могут быть затронуты как постоянным, так и временным изъятием земель в зависимости от окончательного проектного решения по дороге.

7.8.1.1. Потенциальные воздействия

В результате изъятия земель и мероприятий по восстановлению источников средств к существованию ожидаются следующие воздействия:

- временное снижение доходов коммерческих и сельскохозяйственных рецепторов в связи с ограничением использования дороги;
- экономическое вытеснение местных коммерческих объектов;
- утрата деревьев и сельскохозяйственных культур;
- физическое переселение;
- перенос объектов культурного наследия;
- перенос объектов коммунальной инфраструктуры.

Фаза строительства

Снижение доходов из-за временных ограничений использования дороги — местные коммерческие объекты, сельскохозяйственные угодья, неформальные торговцы, а также другие пользователи дороги, чья деятельность и источники дохода связаны с ее использованием, могут понести убытки в период временного ограничения или перекрытия дороги на время строительства. Неформальные торговцы и контейнерные магазины подлежат временному перемещению до завершения строительных работ.

Экономическое вытеснение — в зависимости от окончательного проектного решения может потребоваться снос коммерческих объектов и изъятие земельных участков у сельскохозяйственных хозяйств.

Физическое переселение — в зависимости от окончательного проектного решения может потребоваться переселение затронутого населения и снос существующих жилых домов.

Утрата деревьев и сельскохозяйственных культур — реконструкция дороги потребует переноса или удаления древесных насаждений, расположенных вдоль существующей дороги (высаженных в целях благоустройства). Количество деревьев, подлежащих

переносу или вырубке, а также объем потерь сельскохозяйственных культур будут определяться на основании окончательного проектного решения.

Перенос объектов культурного наследия — объекты культурного наследия могут подлежать переносу в зависимости от окончательного проектного решения. Возможна необходимость изъятия земель с территории местного кладбища, что, в свою очередь, может привести к перезахоронению захоронений.

Перенос объектов коммунальной инфраструктуры — вблизи дороги расположены различные объекты коммунальной инфраструктуры, в частности газо- и водопроводы, оптоволоконные и телекоммуникационные кабели, линии электропередачи. Воздействие на данные объекты будет зависеть от окончательного проектного решения.

Эксплуатационная фаза

На данном этапе проблем, связанных с источниками средств к существованию, не ожидается.

Сводка воздействий и оценка значимости

В Таблице 94 ниже представлена оценка значимости потенциальных воздействий, связанных с изъятием земель и восстановлением источников средств к существованию, до реализации предлагаемых мер по смягчению последствий, рассматриваемых в последующих разделах.

Таблица 94: Потенциальные воздействия, связанные с изъятием земель и восстановлением источников средств к существованию

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Уменьшение дохода	Коммерческие и сельскохозяйственные предприятия	H/M	M/H	M/MAJ	-	M/MAJ	ST	INT	MED	DEF	M
C	Экономическое вытеснение	Коммерческие и сельскохозяйственные предприятия	H/M	M/H	M/MAJ	-	M/MAJ	LT	INT	MED	POS	M
C	Физическое переселение	Близлежащие населенные пункты	H/M	M/H	M/MAJ	-	M/MAJ	ST	INT	MED	DEF	H

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Повреждение деревьев и посевов	Деревья и сельскохозяйственные культуры	H/M	M/H	M/ MAJ	-	M/ MAJ	ST	INT	MED	DEF	H
C	Перемещение объектов культурного наследия	Кладбища, памятники, скульптуры	M/L	M/H	M/ MAJ	-	M/ MAJ	LT			POS	M
C	Перенос объектов коммунального хозяйства	Газо- и водопроводы, линии электропередач, кабели связи	H/M	M/H	M/ MAJ	-	M/ MAJ	LT			DEF	M

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.8.1.2. Меры по смягчению и управлению воздействиями

В таблице ниже приведены осуществимые и экономически эффективные меры по минимизации воздействия изъятия земель и восстановления источников средств к существованию на чувствительные рецепторы в период строительства и эксплуатации.

Таблица 95: Меры по смягчению и управлению в части изъятия земель и восстановления источников средств к существованию

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению
Проект	❖ По возможности и с учетом практической осуществимости разрабатывать проект таким образом, чтобы избежать воздействия на все объекты (включая буферные зоны вокруг чувствительных территорий). ❖ Подготовить План действий по переселению, в котором будут определены обязанности Проекта в отношении изъятия земель и переселения.

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению
Предварительная подготовка к строительству	❖ Завершить все процедуры по изъятию земель и переселению в соответствии с ПДП до начала строительных работ. Поскольку Госкомдор делегирует все действия, связанные с переселением и восстановлением источников средств к существованию, соответствующим хокимиятам, ГРП должна обеспечить соблюдение требований СЭС 5 Всемирного банка в ходе реализации ПДП.
Строительство	Застройщик проекта должен поддерживать механизм рассмотрения жалоб с ЛЗП (проектно затронутыми лицами) и местными сообществами в период строительства. При этом все мероприятия по переселению должны быть полностью завершены до начала любых строительных работ.
Эксплуатация	Не ожидается.

Остаточная значимость

Остаточная значимость после реализации мер по смягчению воздействия приведена в таблице ниже.

Таблица 96: Изъятие земель и восстановление источников средств к существованию

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Уменьшение дохода	**Средняя**	Последствия будут незначительными после смягчения последствий	**Средняя**
С	Экономическое вытеснение	**Средняя**		**Средняя**
С	Физическое переселение	**Высокая**		**Средняя**
С	Повреждение деревьев и посевов	**Высокая**		**Высокая**
С	Перемещение объектов культурного наследия	**Средняя**		**Средняя**
С	Перенос объектов коммунального хозяйства	**Средняя**		**Средняя**

7.8.1.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу последствий приобретения земли и восстановления средств к существованию.

Таблица 97: Требования к мониторингу

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Строительство				
Уменьшение дохода	н/д	Ежеквартально в течение периода строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/ Подрядчик
Экономическое вытеснение	н/д	Не реже одного раза в 2 года для обеспечения	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/ Подрядчик

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
		восстановления доходов/бизнеса		
Физическое переселение	н/д	Не реже одного раза в три года, чтобы обеспечить восстановление средств к существованию	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/ Подрядчик
Повреждение деревьев и посевов	н/д	Ежеквартально в течение периода строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/ Подрядчик
Перемещение объектов культурного наследия	н/д	Ежеквартально в течение периода строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/ Подрядчик
Перенос объектов коммунального хозяйства	н/д	Ежеквартально в течение периода строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/ Подрядчик

7.8.2. Социально-экономические и гендерные аспекты

В данном разделе рассматривается оценка воздействия Проекта на текущее социально-экономическое положение и гендерные аспекты местных сообществ в период строительства и эксплуатации, а также соответствующие меры по смягчению воздействия, которые предполагается принять.

Чувствительные реципиенты

На этапе строительства основными чувствительными реципиентами будут жители и их социально-экономическая деятельность, в частности передвижение, предпринимательская деятельность, повседневные занятия и иные виды активности, связанные с использованием дороги в качестве подъездного пути. Возможные риски и воздействия включают снижение доходов вследствие ограничения передвижения, а также рост расходов из-за использования альтернативных маршрутов. Стоимость сельскохозяйственной продукции может возрасти в связи с высоким спросом на рабочую силу на этапе строительства.

Снос зданий и сооружений вдоль всей протяжённости дороги планируется в объёме 42 единиц, включая 7 жилых зданий и 35 нежилых строений.

В ходе переписи были выявлены и зафиксированы домохозяйства, владеющие активами или получающие доход на земельных участках, необходимых для реализации Проекта. Дата отсечения будет чётко доведена до сведения затрагиваемых Проектом лиц (ЛЗП) в ходе консультационных встреч и индивидуальных интервью при проведении переписи. Лица, переселившиеся на территорию Проекта после даты отсечения, не будут иметь права на получение компенсации.

На этапе эксплуатации негативные воздействия не ожидаются.

7.8.2.1. Потенциальные воздействия

Ограничение и временная недоступность использования дороги могут привести к снижению доходов коммерческих объектов, потере рабочих мест для сотрудников этих предприятий, а также к увеличению расходов местных сообществ вследствие использования альтернативных дорог и роста затрат на сельскохозяйственную продукцию.

Фаза строительства

В ходе строительных работ возможны перебои в деятельности бизнеса, связанные с ограничением доступа для потенциальных клиентов. В рамках мер по смягчению воздействия «Матрица прав и компенсаций» в системе переселения и изъятия земель должна предусматривать требования по компенсации потерь бизнеса, вызванных временными ограничениями доступа, а План экологического и социального управления должен обеспечивать сохранение доступа к объектам бизнеса, жилым домам и сельскохозяйственным угодьям в период строительства.

Кроме того, следует отметить, что большинство членов домохозяйств в возрасте от 18 до 41 года будут находиться в трудоспособном возрасте в период строительства дороги. В связи с тем, что зона воздействия Проекта затронет ряд предприятий, в том числе временно, в период строительства рекомендуется по возможности привлекать неквалифицированную и квалифицированную рабочую силу из числа местного населения вдоль трассы Проекта.

В то же время экономическая ситуация может умеренно улучшиться за счёт улучшения состояния дороги, а, следовательно, повышения доступности автомагистрали М-41 и как внутренних, так и международных рынков, что позволит увеличить объёмы экспорта местной сельскохозяйственной и промышленной продукции, а также импорта необходимых товаров.

С точки зрения гендерных аспектов на этапе строительства могут быть ожидаемы следующие риски:

- различия в уровне оплаты труда между мужчинами и женщинами, занимающими одинаковые должности, при более высокой оплате труда мужчин;
- недооценка участия местных женщин на этапе строительства, когда им предлагаются в основном низкооплачиваемые должности (например, уборка, приготовление пищи и т.п.);
- рост занятости и располагаемых доходов может привести к увеличению азартных игр, употребления алкоголя и сексуальной распущенности, хотя данный риск оценивается как незначительный;
- женщины могут в большей степени пострадать от ограниченного доступа к дороге в период строительства в связи с их повседневной деятельностью (например, уход за детьми, посещение школ, детских садов, рынков и магазинов).

К положительным социально-экономическим эффектам Проекта для местных сообществ можно отнести:

- Создание рабочих мест на этапе строительства как для мужчин, так и для женщин;
- развитие источников водоснабжения в период строительства;
- увеличение доходов от торговли продуктами питания и сельскохозяйственной продукцией.

Эксплуатационная фаза

На этапе эксплуатации Проекта существенных воздействий на социально-экономические аспекты жизни местных сообществ не ожидается.

Сводка воздействий и оценка значимости

В Таблице 98 ниже представлена оценка значимости потенциальных воздействий Проекта на социально-экономические и гендерные аспекты до внедрения предлагаемых мер по смягчению, которые рассматриваются в последующих разделах.

Таблица 98: Потенциальные воздействия на социально-экономические и гендерные аспекты

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
С	Потеря доходов коммерческими структурами	Близлежащие бизнес-структуры	H	M	M	-	MAJ	ST	INT	MED	DEF	M
С	Потеря работы работникам и коммерческих структур	Работники близлежащих бизнес-структур	H	H	M	-	MAJ	ST	INT	MED	POS	M
С	Повышение цен на сельскохозяйственную продукцию	Близлежащие населенные пункты	-	-	-	-	MAJ	ST	INT	MED	POS	M
С	Увеличение расходов за счет использования альтернативных дорог	Близлежащие населенные пункты	H	H	M	-	MIN	ST	INT	LOW	DEF	M
С	Гендерные последствия	Близлежащие населенные пункты	M	M	M	-	MAJ	ST	INT	LOW	POS	M

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный

/ ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.8.2.2. Меры по смягчению и управлению

Ниже приведена таблица с реалистичными и экономически эффективными мерами, направленными на предотвращение или минимизацию воздействия на социально-экономическое состояние чувствительных групп населения на этапе строительства.

Таблица 99: Меры по смягчению и управлению

Фаза проекта	Меры по смягчению последствий и управлению ими
Предварительная подготовка к строительству	Планы управления – Подрядчик в рамках своего **Плана экологического и социального управления строительством** подготовит план проведения строительных работ на разных участках дороги. Это позволит минимизировать риски, связанные с потерей доходов, рабочих мест и увеличением расходов, связанных с использованием альтернативных дорог, на всей протяженности существующей дороги длиной 97 км. Текущий план также должен предусматривать вовлечение членов местного сообщества в строительные работы, предоставляя рабочие места квалифицированным и неквалифицированным рабочим для компенсации воздействия, вызванного строительным этапом. Плана экологического и социального управления строительством, также должен учитывать гендерный аспект, фокусируясь на следующих моментах: ▪ политика по предотвращению сексуальных домогательств и соответствующая, беспристрастная система рассмотрения жалоб и расследований; ▪ разделение жилых помещений мужчин и женщин, раздельные туалеты и умывальные для мужчин и женщин.
Строительство	При реализации ПУОСС-С приоритет следует отдавать предоставлению рабочих мест местным жителям по мере возможности. Также проект должен предусматривать проведение обучения на рабочем месте до предоставления должности
Эксплуатация	Не требуется

Остаточная значимость

Остаточная значимость после применения мер смягчения суммирована в таблице ниже.

Таблица 100: Остаточная значимость социально-экономических и гендерных аспектов

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Потеря доходов коммерческими структурами	**Средняя**	Последствия будут незначительными после смягчения последствий	**Низкая**
С	Потеря работы работниками	**Средняя**		**Низкая**

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
	коммерческих структур			
С	Повышение цен на сельскохозяйственную продукцию	**Средняя**		**Низкая**
С	Увеличение расходов за счет использования альтернативных дорог	**Средняя**		**Низкая**
С	Гендерные последствия	**Средняя**		**Низкая**

7.8.2.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу социально-экономических и гендерных аспектов Проекта.

Таблица 101: Требования к мониторингу

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Строительство				
Потеря доходов коммерческими структурами	н/д	Квартальный	В местах с коммерческими структурами	Госкомдор/ Подрядчик
Потеря работы работниками коммерческих структур	н/д	Квартальный	В местах с коммерческими структурами	Госкомдор/ Подрядчик
Повышение цен на сельскохозяйственную продукцию	н/д	Квартальный	В местах с коммерческими структурами	Госкомдор/ Подрядчик
Увеличение расходов за счет использования альтернативных дорог	н/д	Квартальный	В местах, близких к населенным пунктам	Госкомдор/ Подрядчик
Гендерные последствия	н/д	Квартальный	В местах, близких к населенным пунктам	Госкомдор/ Подрядчик

Госкомдор разработает Техническое задание (ТЗ) для Консультанта по реализации Плана переселения (ПДП) с целью привлечения услуг компетентной консалтинговой компании для оказания поддержки ГРП в реализации Плана переселения. Задача компетентной консалтинговой компании — обеспечить своевременное, надлежащее и комплексное выполнение ПДП в соответствии с применимым законодательством обеих стран и Стандартом ESS5 Всемирного банка для реконструкции автомобильной дороги М-41, участок 1525–1622 км (97 км) в Сурхандарьинской области Республики Узбекистан. Консультант по реализации ПДП будет тесно сотрудничать с Госкомдор/Проектной реализационной единицей и специалистами по вопросам экологии и социальной сферы, а также взаимодействовать с соответствующими местными органами власти, ответственными за изъятие земли, переселение и компенсации в стране.

Консультант по реализации ПДП будет отвечать за обучение и оказание помощи Затронутым Лицам (ЛЗП) в установлении связей с государственными программами. Консультант подготовит План восстановления доходов/средств к существованию на основе ПДП. Этот консультант будет реализовывать План восстановления доходов/средств к существованию, обеспечивая особое внимание уязвимым ЛЗП/ЗПД

в соответствии с ПДП. Консультант обучит ЛЗП, потерявших средства к существованию, подходящим программам восстановления доходов в зависимости от навыков и интересов ЛЗП. Консультант окажет помощь ЛЗП/ЗПД в установлении связей с государственными учреждениями, районной администрацией и другими органами, а также обеспечит включение ЛЗП/ЗПД в программы развития, особенно с учетом уязвимых групп. Такие программы могут включать, но не ограничиваться социальными программами защиты пожилых граждан, вдов, программами для женщин, домохозяйств во главе с женщинами и домохозяйств во главе с детьми, программами для лиц с ограниченными физическими возможностями и т.д.

7.9. Вопросы, связанные с биоразнообразием и живыми природными ресурсами (СЭС 6)

В этом разделе представлена оценка воздействия предлагаемого проекта на наземную экологию и биоразнообразие в рамках проекта. Определены меры по смягчению воздействия, а также рассматриваются остаточные и кумулятивные воздействия.

Чувствительные объекты

Большинство территорий вдоль проектных участков значительно нарушены человеческой деятельностью. Проектная дорога проходит через городские (23 км) и полугородские районы (18 км), большая часть которых занята сельским хозяйством. Около 55 км занимают пахотные земли и орошаемые сельскохозяйственные угодья. Известных сообщений о находящихся под угрозой или исчезающих видах растений или их местообитаниях нет. На всем протяжении полосы отвода (полоса отвода) нет естественных лесных массивов. Тем не менее, вдоль существующей дороги много деревьев, пересекающих полосу отвода. Основные виды деревьев: фруктовые, ель, шелковица и вяз. Программа по необходимой вырубке деревьев для реализации проекта должна быть разработана и утверждена региональным управлением Министерства экологии и природопользования Сурхандарьинской области (Министерство экологии, охраны окружающей среды и изменения климата). Всего будет затронуто 3 303 дерева. Следует выплатить компенсацию (в некоторых случаях с возможной повторной посадкой) за коммерческую стоимость срубленных деревьев. Предварительный учет проведен Институтом проектирования. Общее количество неценных деревьев – 226, ценных – 3 077.

7.9.1.1. Потенциальные воздействия

Этот раздел включает оценку воздействия на охраняемые объекты, местообитания и виды, имеющие значение для сохранения. Он не включает специфическую оценку общего воздействия на биоразнообразие, например, влияние на растительность вдоль ирригационных каналов; тем не менее, меры по управлению общим воздействием включены в ПУОСС проекта.

Значительных воздействий на охраняемые объекты не ожидается из-за удаленности дороги от этих территорий. Тем не менее, в рамках данной ОВОС предусмотрены меры для предотвращения вторжения в эти зоны с помощью маршрутов движения грузового транспорта и карьеров.

Этап подготовки к строительству и этап строительства

Удаление растительности вдоль дороги

Лесополосы и насаждения вдоль дороги являются редким и ценным природным ресурсом в относительно однообразном степном ландшафте, преобладающем в коридоре дороги. Благодаря своим внутренним экологическим функциям и ценностям растения вдоль дороги (особенно крупные кустарники и деревья) следует сохранять максимально возможно, так как они действуют как естественные барьеры, поглощающие песок и пыль, а также как природные преграды против снежных бурь, песчаных бурь и шума. Деревья и кустарники вдоль дороги значительно улучшают микроместообитания в иначе однообразном и лишенном деревьев ландшафте, при этом основными выгодоприобретателями являются птицы и насекомые за счет дополнительного питания, укрытия и мест для гнездования. Посадки вдоль дороги также способствуют эстетическому улучшению ландшафта в течение всего года.

Как санкционированная, так и несанкционированная вырубка или пересадка деревьев вдоль дороги повлияют на местные экологические свойства, выражающиеся в деградации местообитаний и потерях биоразнообразия. Воздействие будет среднесрочным и умеренным, при условии проведения и контроля адекватной программы повторной посадки. В ряде случаев утрата местообитаний неизбежно приведет к постоянному исчезновению определенных видов в этом регионе, так как программы по пересадке могут оказаться неэффективными из-за суровых климатических условий и низкого качества и количества ирригационных вод на местности.

Руководящие принципы планирования и предлагаемые меры по смягчению воздействия включают следующее: при необходимости вырубки / пересадки существующих придорожных деревьев проектировщикам следует рассмотреть все возможные альтернативы, чтобы либо ограничиться вырубкой деревьев только с одной стороны дороги и расширять проезжую часть с противоположной стороны, либо обеспечить реализацию компенсационной программы повторной посадки, в рамках которой вырубленные деревья будут восстановлены в соотношении и с подбором пород, соразмерных удалённым. Группа реализации проекта (ГРП) подготовит для Подрядчика План управления деревьями. В него будет включён детальный перечень деревьев, оценка их структурной устойчивости и рисков, а также график рекомендуемых мероприятий по уходу, включая защитные меры и мониторинг. Стандартная компенсационная программа озеленения должна предусматривать обязательную посадку не менее 10 саженцев деревьев (минимальная высота 1,2 м) исключительно местных эндемичных видов за каждое срубленное дерево. Предпочтение следует отдавать породам деревьев, обладающим широким спектром экологических функций и практического использования. Ни одно из таких деревьев не должно быть съедобным для местного скота. Ввоз экзогенных/чужеродных видов растений для повторной посадки строго запрещается. На стадии детального проектирования будет подготовлен план вырубки, который будет включён в контрактные спецификации и подлежит утверждению уполномоченным органом. Подрядчик обязан минимизировать объёмы вырубки и строго соблюдать меры, предусмотренные детальным проектом.

Фаза строительства

На стадии строительства основным фактором ухудшения условий роста растений будут выбросы пыли при погрузочно-разгрузочных работах, а также выбросы от строительной техники. Наиболее затронутыми станут участки растительности, расположенные вблизи строительных площадок; ожидается, что максимальные концентрации пыли будут наблюдаться на расстоянии до 30 м. Учитывая ограниченную

продолжительность строительных работ и регулярные осадки, вероятность накопления загрязняющих веществ на поверхности растений и в них снижается.

Факторами беспокойства для животных являются шум, световое воздействие в результате работы строительной техники и транспортных средств на строительных площадках и подъездных дорогах, а также присутствие людей на строительных участках.

Некоторые виды птиц могут покидать гнёзда и даже птенцов. В период строительства мостов и водопропускных сооружений возможно увеличение мутности воды, что приведёт к ухудшению условий обитания водных организмов. Также существует вероятность загрязнения поверхностных вод и донных отложений нефтепродуктами в результате эксплуатации и обслуживания техники.

На стадии строительства возможна гибель отдельных особей мелких млекопитающих, птиц, земноводных, пресмыкающихся и гидробионтов. В руслах водотоков и на пойменных территориях строительство мостов и укладка водопропускных труб будут представлять собой фактор беспокойства для рыб.

Эксплуатационная фаза

На стадии эксплуатации основными источниками воздействия на растительный покров будут выбросы автотранспортных средств и применение противогололёдных реагентов. Рассеивание противогололёдных реагентов за пределы проезжей части может приводить к засолению почв. Повышение общей солёности вызывает замедление роста растений и морфологические изменения.

Однако ожидается, что большая часть реагентов будет отводиться с поверхностным стоком в накопители сточных вод; кроме того, в рамках Проекта предусмотрено ограничение применения реагентов в зависимости от погодных условий.

На стадии эксплуатации возможны отдельные случаи гибели животных в результате их выхода на проезжую часть (в основном птиц, мелких млекопитающих и земноводных), однако такие случаи носят эпизодический характер. Дорожное ограждение существенно снижает риск гибели животных. При условии реализации природоохранных мероприятий Проекта воздействие оценивается как незначительное.

Таблица 102 содержит оценку значимости воздействий на биоразнообразие до реализации предлагаемых мер по смягчению, которые рассматриваются в последующих разделах данного раздела.

Таблица 102: Потенциальные воздействия на биоразнообразие

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
C	Вырубка деревьев	Вырубка деревьев на	H	L	M	H	MAJ	ST	SMA	M	DEF	M

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Последствие	Вероятность	Значимость
		обочине дороги/ жители										
C	Воздействие на растительный и животный мир в целом	Общая флора и фауна	M	L	-	-	MOD	ST	SMA	L	DEF	L
C	Деградация среды обитания русла реки — повышение мутности воды в районе опор мостов и ниже по течению	Среда обитания в русле реки	M	L	-	-	MOD	ST	SMA	L	DEF	L
C	Воздействие на наземную фауну	Общая наземная фауна	M	L	-	-	MOD	ST	SMA	L	DEF	L

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.9.1.2. Меры по смягчению воздействий и управлению

Потенциальные воздействия на биоразнообразие оценены, и рекомендованы следующие меры по их смягчению:

Таблица 103: Меры по смягчению воздействий и управлению биоразнообразием

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению
Проект	Общее: подготовка Плана действий по биоразнообразию для видов, имеющих природоохранное значение (при необходимости). Подготовка **Плана управления деревьями.**
Предварительная подготовка к строительству	Общие аспекты биоразнообразия ❖ Ряд общих мер по управлению биоразнообразием на предстроительной стадии изложен в Проектном плане экологического и социального управления. Охраняемые территории

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению
	❖ Обеспечить, чтобы карьеры, вахтовые и рабочие лагеря, а также вспомогательные объекты не располагались в пределах 2 км от охраняемых территорий. ❖ Обеспечить, чтобы маршруты перевозки не проходили через охраняемые территории. ❖ В случае если отдельные деревья все же остаются в зоне воздействия, обеспечить их пересадку на безопасное расстояние в пределах того же биотопа в осенний влажный период. Летний и зимний периоды не являются оптимальными для пересадки деревьев, а весна является периодом размножения птиц. ❖ Меры по смягчению воздействий должны быть направлены на минимизацию потерь. Тендерная и контрактная документация будет предусматривать озеленение придорожной полосы и компенсационные посадки как часть проектных решений, а также включать обязательные к исполнению положения контрактных спецификаций по минимизации потерь растительности.
Строительство	❖ Рекомендуется учет и ведение журнала инцидентов с участием диких животных в период строительства, включая регистрацию видов и мест происшествий. ❖ Территории, затронутые Проектом, должны регулярно обследоваться с целью минимизации потенциально предотвратимых воздействий на дикую фауну. ❖ Хранение строительных материалов, изделий и конструкций — на специально оборудованных площадках. ❖ По завершении строительных работ временно нарушенные участки подлежат рекультивации с посевом многолетних трав. ❖ Подъездные дороги должны быть определены до начала строительных работ. Для доступа могут использоваться отдельные существующие общественные дороги. Выезд строительной техники за пределы установленных подъездных дорог не допускается. ❖ Устройство ограждений с целью минимизации случаев наезда на животных. ❖ Ограничение скорости движения для снижения пылеобразования на неасфальтированных подъездных дорогах и уменьшения риска столкновений с животными. **Деревья** Удаление деревьев допускается Подрядчиком только на основании разрешительных писем Министерства экологии, охраны окружающей среды и изменения климата под надзором Национальной экологической службы. Рабочим запрещается вырубка деревьев на дрова или для любых иных целей. Комитет автомобильных дорог (Госкомдор) должен подготовить детальный План управления деревьями. Заемщик (Госкомдор) несет ответственность за соблюдение данного плана, включая требования по посадке деревьев и уходу за ними в период строительства и в течение гарантийного периода устранения дефектов.
Эксплуатация	❖ Хранение противогололедных реагентов с применением надлежащих практик управления. ❖ Регулярный сбор мусора вдоль дороги. ❖ Мониторинг реализации мер по смягчению воздействий в соответствии с требованиями любого Плана действий по биоразнообразию, включая мониторинг случаев гибели животных на дороге и мониторинг популяций рыб.

7.9.1.3. Мониторинг

Мониторинг на стадии строительства будет осуществляться Специалистом подрядчика по экологической безопасности. План управления биоразнообразием

также будет содержать любые специальные требования к мониторингу, связанные с местообитаниями и видами, имеющими природоохранное значение.

7.10. Влияние на объекты культурного наследия (СЭС 8)

7.10.1. Культурное наследие

В зависимости от окончательного проектного решения степень воздействия на объекты культурного наследия может варьироваться от «низкой» до «средней». В данном разделе рассматривается оценка воздействия на объекты культурного наследия, расположенные в пределах территории Проекта.

Чувствительные рецепторы

Территория Проекта является значительно трансформированной. Вдоль дороги были выявлены одно кладбище и один объект культурного наследия, имеющие национальное и местное значение. Масштаб воздействия на выявленные объекты культурного наследия может различаться в зависимости от окончательного проектного решения дороги.

7.10.1.1. Потенциальные воздействия

Окончательное проектное решение дороги будет определять масштаб воздействия на объекты культурного наследия. Может возникнуть необходимость в изъятии земель с территории кладбища, что потребует перезахоронения могил, расположенных на затрагиваемом участке. Кроме того, может потребоваться перенос памятников, имеющих национальное и местное значение.

Строительная стадия

Был выявлен один археологический объект между проектными районами — исторический памятник, называемый местными жителями «мост Александра Македонского» (хотя его историческая связь не доказана), а также одно кладбище, для которого потребуется изъятие земель. Согласно ТЭО, дорога будет расширена вплоть до ограждения кладбища. Ограждение потребуется перенести на несколько метров. Перезахоронение могил, расположенных на затрагиваемом участке, не потребуется.

Проведённые консультации и обследования с участием местного населения не выявили каких-либо объектов нематериального культурного наследия, которые могли бы быть затронуты предлагаемыми работами.

Эксплуатационная стадия

Воздействия не ожидаются.

В Таблице 104 ниже представлена оценка воздействия на объекты культурного наследия до внедрения предлагаемых мер по смягчению воздействий, которые рассматриваются в последующих разделах.

Таблица 104: Потенциальные воздействия на объекты культурного наследия

Фаза	Потенциальное воздействие	Рецепторы	Количество пораженных рецепторов	Чувствительность рецепторов	Уровень общественной озабоченности	Риск превышения установленного законом порога	Величина	Временные рамки	Пространственный масштаб	Consequence	Последствие	Значимость
C	Нанесение ущерба неопознанным археологическим объектам	Археологические артефакты	M/L	M/H	M/MAJ	-	M/MAJ	ST	INT	MED	POS	M/L
C	Потеря земель кладбищами и перезахоронение могил	Кладбища	M/L	H	M/MAJ	-	M/MAJ	LT	INT	MED	POS	M/L
C	Перенос памятников	Монументы	M/L	M/H	M/MAJ	-	M/MAJ	LT	INT	MED	POS	M/L
O	Не ожидается											

Ключ: H: высокий / M: средний / L: низкий / MAJ: значительный / MOD: умеренный / MIN: минимальный / H/F: высокая частота / M/F: средняя частота / L/F: низкая частота / LT: долгосрочный / MT: среднесрочный / ST: краткосрочный / SMA: малый / INT: промежуточный / MED: средний / DEF: определённо / POS: возможно / UN: маловероятно. Ячейки, выделенные синим цветом, обозначают положительное воздействие.

7.10.1.2. Меры по смягчению воздействий и управлению

В таблице ниже приведены осуществимые и экономически эффективные меры по предотвращению или минимизации воздействия на объекты культурного наследия.

Таблица 3: Меры по смягчению воздействий и управлению в отношении объектов культурного наследия

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению
Проект	❖ Подготовить проект Проекта таким образом, чтобы избежать всех известных зон культурного наследия и археологической значимости.
Предварительная подготовка к строительству	❖ Включить в контракт Проекта требования по процедуре «случайных находок» (Chance Finds Procedure). См. Приложение 3.
Строительство	❖ Внедрить процедуру «случайных находок» (включающую национальные требования, требования Всемирного банка и соответствие передовой международной практике — GIIP) на стадии строительства или на любом этапе, требующем проведения земляных работ.

Фаза проекта	Меры по смягчению и управлению
	❖ В случае выявления объектов культурного наследия они должны управляться в соответствии с процедурой «случайных находок». ❖ Осуществлять надзор за строительными работами местными подразделениями санитарно-эпидемиологического благополучия в местах, расположенных вблизи кладбищ. В случае необходимости изъятия земель кладбищ все строительные работы должны начинаться только после перезахоронения могил и проведения проверки санитарно-эпидемиологической службой.
Эксплуатация	❖ Не ожидается

Остаточная значимость

Остаточная значимость воздействия после применения мер по смягчению обобщена в таблице ниже. Значимость воздействия может варьироваться в зависимости от окончательного проектного решения дороги.

Таблица 105: Воздействие на объекты культурного наследия

Фаза	Потенциальное воздействие	Значимость потенциального воздействия	Остаточное воздействие	Значимость остаточного воздействия
С	Нанесение ущерба неопознанным археологическим объектам	**Средняя**	Нарушение целостности неопознанного и идентифицированного культурного наследия	**Средняя**
С	Потеря земель кладбищами и перезахоронение могил	**Средняя**		**Средняя**
С	Перенос памятников	**Средняя**		**Средняя**

7.10.1.3. Мониторинг

В следующей таблице приведены требования к мониторингу культурного наследия.

Таблица 106: Требования к мониторингу культурного наследия

Мониторинг	Параметры	Частота	Местоположение	Ответственность
Строительство				
Нанесение ущерба неопознанным археологическим объектам	Н/Д	Один раз в месяц в период строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/Подрядчик
Потеря земель кладбищами и перезахоронение могил	Н/Д	Один раз в месяц в период строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/Подрядчик
Перенос памятников	Н/Д	Один раз в месяц в период строительства	Вдоль проектной площадки	Госкомдор/Подрядчик

8. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ

В этой главе представлены цели и результаты первоначальных консультаций с общественностью и заинтересованными сторонами, которые были проведены в ходе разработки настоящей ОЭСВ. В дополнение к описанию требований к раскрытию информации, в главе также определены требования к консультациям, которые должны проводиться в ходе реализации проекта.

8.1. Введение

Для своевременного достижения целей скрининга была разработана стратегия консультаций. Задачи были сосредоточены на получении мнений соответствующих заинтересованных сторон по каждому подпроекту, предварительном выявлении потенциальных экологических и социальных проблем, связанных со всеми предлагаемыми мероприятиями.

Консультации с заинтересованными сторонами на объектах проекта и в сообществах стали неотъемлемой частью процесса ОЭСВ. Консультации также повлияли на разработку проекта, который стал более экологичным и социально ориентированным, включая небольшие изменения в дизайне, чтобы свести к минимуму вырубку деревьев на некоторых участках, устранить эрозию и вероятность наводнений.

Особое внимание уделялось консультациям на протяжении всего жизненного цикла проекта как средству устранения разногласий, усиления положительного воздействия проекта, смягчения негативных последствий и обеспечения заинтересованности в проекте и его устойчивости.

В ходе процесса консультаций особое внимание было уделено следующим вопросам:

- Предоставление достаточной и своевременной информации о предлагаемых подпроектах лицам, затронутым проектом (ЛЗП);
- Предоставление возможностей для взаимодействия с целью обеспечения того, чтобы никакие серьезные потенциальные последствия или вероятность не были упущены из виду;
- Предоставление заинтересованным сторонам возможностей для позитивного влияния на разработку проекта;
- Сохранение местных и традиционных знаний для использования в процессе ОЭСВ;
- Уменьшение конфликтности за счет раннего выявления спорных вопросов и выводов;
- Формирование у заинтересованных сторон чувства сопричастности к проекту или вовлеченности в него;
- Выявление вопросов, представляющих интерес для заинтересованных сторон, с тем чтобы они могли быть надлежащим образом решены до начала реализации проекта; и
- Эффективное управление ожиданиями и неправильными представлениями относительно проекта.

План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС) был подготовлен от имени ПВЗС с целью обеспечения и регулирования взаимодействия с заинтересованными сторонами на протяжении всего жизненного цикла Проекта.

Взаимодействие с заинтересованными сторонами в рамках ПВЗС было спланировано в соответствии с законодательством Республики Узбекистан для проектов категории I (высокий риск), а также с требованиями Всемирного банка для проектов с существенным уровнем риска. В данном разделе приводится краткое изложение содержания ПВЗС. Полный текст ПВЗС представлен в виде отдельного документа в составе настоящей ОЭСВ.

8.2. Цели ПВЗС

Для составления плана взаимодействия с заинтересованными сторонами были предприняты следующие шаги

a. Идентификация заинтересованных сторон
b. Определение приоритетов заинтересованных сторон
c. Понимание выявленных заинтересованных сторон и сфер их влияния/интересов
d. Картирование заинтересованных сторон

ПВЗС, реализованный в ходе процесса ОЭСВ, показан на Рисунке 1.

Рисунок 20: Процесс реализации Плана взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС)



Ниже перечислены конкретные цели процесса консультаций, который был начат при подготовке настоящей ОЭСВ.

- Определите и составьте карту заинтересованных сторон, которые оказывают влияние на Проект или на кого влияет Проект, а также определите и зафиксируйте ключевые вопросы и озабоченности, которые могут возникнуть у заинтересованных сторон в связи с проектом.
- Определите, существуют ли какие-либо уязвимые сообщества/группы, и если да, проведите с ними содержательные информированные консультации
- Обмен информацией с заинтересованными сторонами о предлагаемом проекте и ключевых выводах ОЭСВ;
- Выстраивайте доверительные отношения с местными заинтересованными сторонами на основе прозрачного и своевременного предоставления информации, открытого диалога и предоставления заинтересованным сторонам возможностей высказывать свои мнения и озабоченности для

обоснования разработки проекта и мер по смягчению последствий, а также минимизации воздействия на местные ресурсы и/или заинтересованные стороны.

- Регулярно информируйте заинтересованные стороны о деятельности по проекту, разъясняя характер этапов строительства и эксплуатации, общую продолжительность проекта и любые изменения, которые могут привести к новым последствиям или усилить существующие, а также возможности для подачи жалоб и привлечения к участию.
- Выстраивайте позитивные отношения с заинтересованными сторонами и обеспечивайте постоянное участие заинтересованных сторон.
- Внедрите эффективный механизм рассмотрения жалоб; и
- Ведите учет всех консультаций и жалоб, используя базу данных заинтересованных сторон и базу данных Механизма рассмотрения жалоб (или аналогичную базу данных).
  - Цель базы данных заинтересованных сторон - документировать и фиксировать все взаимодействия с заинтересованными сторонами на сегодняшний день
  - База данных жалоб конкретно документирует жалобы, зарегистрированные во время и после реализации проекта.

8.3. Определение Заинтересованных Сторон

В Таблица 65 далее приводится матрица взаимодействия с заинтересованными сторонами, куда входят отдельные лица, общины, организации и государственные учреждения, которые считаются сторонами, заинтересованными в настоящем Проекте. Согласно системному подходу, текущая матрица заинтересованных сторон была разделена на три основные категории в зависимости от типа интересов.

- Заинтересованные стороны, на которых оказывается воздействие **(A)** - те, на кого может прямо или косвенно повлиять одно или несколько потенциальных воздействий проекта.
  - Потенциальные экологические и социальные воздействия Проекта будут определены и оценены в ОВОСС и будут касаться наземной экологии, шума и вибрации, ландшафта и визуального воздействия, качества воздуха, почвы и грунтовых вод, твердых отходов и управления сточными водами, движения и транспорта, археологии и культурного наследия, социо-экономики, сообщества, здоровья, безопасности и охраны труда, прав человека, труда, условий труда, приобретения земли и переселения.
- Заинтересованные на основе собственных интересов стороны **(I)** - заинтересованные стороны, имеющие отношение к любой из процедур, установленных Проектом, бенефициары Проекта, национальные и ездународные неправительственные организации и заинтересованная часть гражданского общества.
  - Это группы или организации, которые не подвергаются негативному воздействию Проекта, но чьи интересы определяют их как заинтересованных сторон. Кроме того, они находятся за пределами затрагиваемой территории.
- Заинтересованные стороны, принимающие решения **(D)** – те, кто участвует в разработке проекта и его финансировании. Кроме того, сюда входят регулирующие органы, такие как Государственный комитет Республики Узбекистан по экологии и охране окружающей среды.

Матрица взаимодействия с заинтересованными сторонами представлена ниже (Таблица 65) на основе этих категорий, которые также включают в себя уязвимые группы. Согласно кредиторам, Уязвимые группы - это люди или группы людей, на которых воздействие проекта может сказаться более негативно, чем на других, в силу таких характеристик, как пол, гендерная идентичность, сексуальная ориентация, религия, этническая принадлежность, статус коренного населения, возраст (включая детей, молодежь и пожилых людей), физические или умственные недостатки, грамотность, политические взгляды или социальное положение. Уязвимые лица и/или группы могут также включать, но не ограничиваться ими, людей, находящихся в уязвимом положении, таких как люди, живущие за чертой бедности, безземельные, домохозяйства, возглавляемые одним человеком, сообщества, зависящие от природных ресурсов, рабочие-мигранты, беженцы, внутренне перемещенные лица или другие перемещенные лица, которые не могут быть защищены национальным законодательством и/или международным публичным правом.

Таблица 107: Матрица взаимодействия с заинтересованными сторонами

Группа заинтересованных сторон	Органы заинтересованных сторон	Отношение к проекту: "затронутые" (A), "имеющие интерес" (I) или лицо, принимающее решения (D)
Непосредственно затронутые общины (местные поселки и землепользователи)	Джанкурганский район Кумкурганский район Термезский район Город Термез	A/I: Жилые дома, расположенные рядом с существующей дорогой, могут подвергнуться воздействию строительных работ и потенциальным неблагоприятным последствиям строительной деятельности, таким как повышение уровня пыли, шум, влияние на доходы и источники средств к существованию, переселение и изъятие земельных участков.
Затрагиваемая инфраструктура	Магистральные и локальные газопроводы Магистральные и локальные водопроводы Существующие линии электропередач Оросительные каналы и дренаж Существующие кабели связи Колодцы Прочие структуры, активы	A/I: Местные объекты (сооружения), которые могут потребовать от Проекта соблюдения определённых стандартов в период строительства с целью предотвращения негативных последствий или чрезвычайных ситуаций в результате строительных работ или расширения дороги.
Непосредственно затронутая общественная инфраструктура	Государственные школы Детские сады Участники дорожного движения общего пользования Поликлиники	A/I: Местная инфраструктура, которая может потребовать от Проекта соблюдения определённых стандартов в период строительства с целью предотвращения негативных последствий или чрезвычайных ситуаций в результате строительных работ или расширения дороги.
Непосредственно затронутые сельскохозяйственные фермы	Фермы/теплицы	A: Могут быть затронуты изъятием земли. Также будет затронуто закрытием дороги во время реконструкции и расширения
	Работники ферм	A: Могут потерять работу в случае изъятия земли под ферму. Кроме того, может пострадать от строительных работ, пыли или движения транспорта

Группа заинтересованных сторон	Органы заинтересованных сторон	Отношение к проекту: "затронутые" (A), "имеющие интерес" (I) или лицо, принимающее решения (D)
Непосредственно затронутые промышленность и бизнес	Автозаправочные станции	A: Все автозаправочные станции вдоль дороги. Большинство из них будут частично затронуты в случае расширения дороги, т.е. въездная часть
	Кафе/столовые/магазины	A: Все автозаправочные станции вдоль дороги. Большинство из них будут частично затронуты в случае расширения дороги, т.е. въездная часть
	Неформальный бизнес (продавцы фруктов и овощей вдоль дороги)	A: Все автозаправочные станции вдоль дороги. Большинство из них будут частично затронуты в случае расширения дороги, т.е. въездная часть
Уязвимые группы	Женщины в семье (вдовцы); Семьи с родителями или детьми-инвалидами; Семьи с одним родителем; Люди со слабым здоровьем; Домохозяйства за чертой бедности; Пожилые люди (старше 65 лет) Любой, кто занимается сельским хозяйством или инвестирует в землю без законного права собственности	A: Женщины, занятые в фермерстве/сельскохозяйственной деятельности; и жители (включая бедных, пожилых, семьи, возглавляемые одним родителем (мужчина/женщина), инвалиды и т.д.). Потенциальные ощутимые воздействия от приобретения земли проекта, которые могут быть хуже из-за уязвимого статуса
	Молодежь/дети	A: Молодежь и дети, посещающие государственные учебные заведения, расположенные вдоль дороги
	Неформальные продавцы вдоль дороги	O: Местные продавцы, у которых нет определенного места для продажи.
Национальные правительственные органы	АО "Узтрансгаз"	D: Следует проконсультироваться для получения информации о строительных мерах по предотвращению нарушения газопроводов
	АО "Узсувтаминот"	D: Следует проконсультироваться для получения информации о строительных мерах по предотвращению нарушения водопроводов

Группа заинтересованных сторон	Органы заинтересованных сторон	Отношение к проекту: "затронутые" (A), "имеющие интерес" (I) или лицо, принимающее решения (D)
	АО "Узтелеком"	Д: Следует проконсультироваться, чтобы получить информацию о мерах по строительству, позволяющих избежать нарушения работы линий связи.
	АО "НЭСУ"	D: Следует проконсультироваться для получения информации о строительных мерах по предотвращению нарушения работы ВЛЭП
	Агентство культурного наследия при Министерстве туризма и спорта	D: Следует проконсультироваться для получения информации о мерах по строительству во избежание нарушения культурных объектов
	Институт археологии	D: Следует проконсультироваться для получения информации об археологическом значении участка проекта
	Республиканское агентство санитарно-эпидемиологического благополучия	D: Следует проконсультироваться, чтобы получить информацию о санитарно-защитных зонах для проектов и строительства вблизи кладбищ, особенно если потребуется расширение дороги вблизи кладбищ.
	Комитет Республики Узбекистан по делам религий	D: Следует проконсультироваться для получения информации о строительстве вблизи мечетей и кладбищ, особенно если потребуется расширение дороги вблизи кладбищ
	Министерство водных ресурсов Республики Узбекистан	D: Следует проконсультироваться для получения информации о строительных мерах по предотвращению нарушения существующих водоканалов
	Министерство народного образования	D: Следует проконсультироваться для получения информации о строительных мерах по предотвращению нарушения инфраструктуры государственного образования
	Министерство высшего и среднего специального образования	D: Следует проконсультироваться для получения информации о строительных мерах по предотвращению нарушения инфраструктуры среднего специального образования
	Комитет по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта	D: Разработчик проекта
	Министерство охраны труда и социальной защиты населения	I: Официальные консультанты по вопросам труда и социального обеспечения

Группа заинтересованных сторон	Органы заинтересованных сторон	Отношение к проекту: "затронутые" (A), "имеющие интерес" (I) или лицо, принимающее решения (D)
	Министерство здравоохранения (или Минздрав)	D: Следует проконсультироваться для получения информации о мерах по строительству, чтобы избежать нарушения инфраструктуры здравоохранения и проблем, связанных со здоровьем, связанных с проектом.
	Государственный комитет Республики Узбекистан по экологии и охране окружающей среды	D: Официальные консультанты. Контроль за соблюдением национальной экологической политики (см. следующие строки) и стандартов защиты. Обеспечивает принятие решений, связанных с дикорастущими/декоративными деревьями. Отвечает за утверждение ОВОС.
Отделы областных / муниципальных / местных органов власти	Сурхандарьинский областной хокимият	A/D: Будет принимать решения об отводе земли и реализации Проекта
	Джанкурганский районый хокимият	A/D: Будет принимать решения об отводе земли и реализации Проекта
	Кумкурганский районый хокимият	A/D: Будет принимать решения об отводе земли и реализации Проекта
	Термезский районый хокимият	A/D: Будет принимать решения об отводе земли и реализации Проекта
	Хокимият города Термез	A/D: Будет принимать решения об отводе земли и реализации Проекта
	Региональные управления АО "Узтрансгаз"	A/D: Примет решения/предоставит технические условия для расширения дороги и реализации проекта
	Региональные управления Государственного комитета по экологии и охране окружающей среды	A/D: Примет решения/предоставит технические условия для расширения дороги и реализации проекта
	Региональные управления АО "НЭГУ" (Национальная электрическая сеть Узбекистана)	A/D: Примет решения/предоставит технические условия для расширения дороги и реализации проекта
	Региональные отделения АО "Узсувтаминот	A/D: Примет решения/предоставит технические условия для расширения дороги и реализации проекта
	Региональные управления АО "Узтелеком	A/D: Примет решения/предоставит технические условия для расширения дороги и реализации проекта

Группа заинтересованных сторон	Органы заинтересованных сторон	Отношение к проекту: "затронутые" (A), "имеющие интерес" (I) или лицо, принимающее решения (D)
	Областное управление Комитета по делам религий	A/D: Примет решения /обеспечит технические условия в местах, где Проект будет оказывать воздействие на кладбища.
Гражданское общество, НПО, исследовательские организации	Бассейновое управление ирригационной системы Общество охраны птиц Узбекистана (BirdLife) Фонд сохранения редких животных Фонд «ЭкоСан» Экологическая региональная организация «Эко-Сурхандарья» Ассоциация деловых женщин Узбекистана (Сурхандарьинское отделение) Ассоциация махаллей каждого района Ассоциация инвалидов — Ассоциация социальной защиты и Общество инвалидов Сурхандарьинской области ЭкоФорум Узбекистана Центр экологического образования и информации Общество охраны природы Узбекистана	I: В зависимости от основной цели конкретной НПО
Комитет женщин	Специалист по женским вопросам в махаллях проектных районов	A/D: У них есть программа по интеграции женщин, включая, помимо прочего, уязвимые категории (например, жертвы домашнего насилия и т. д.), на рынке труда. Они предложили поддержку будущему концессионеру, чтобы помочь нанять женщин для проекта.

Группа заинтересованных сторон	Органы заинтересованных сторон	Отношение к проекту: "затронутые" (A), "имеющие интерес" (I) или лицо, принимающее решения (D)
Средства массовой информации	Региональные и местные средства массовой информации	I: Потребуется участие в распространении информации о Проекте.
Политические партии экологической направленности	Экологическая партия Узбекистана	I: Будет заинтересован в реализации Проекта и его воздействии на окружающую среду и мерах по снижению воздействия на окружающую среду
Кредитор по проекту	Всемирный Банк	D: Обеспечение финансирования Проекта. Эта группа будет непосредственно влиять на Проект посредством процесса принятия решений. Они считаются «основными заинтересованными сторонами».

8.3.1. Консультации с заинтересованными сторонами

Сбор данных является одним из основных этапов выявления мыслей и отношения сообщества к проекту, а также оценки участия заинтересованных сторон и раскрытия информации заинтересованным сторонам о проектной организации в данной области. Другим из них является анализ социально-экономических факторов для разработки механизма рассмотрения жалоб, который предоставит заинтересованным сторонам основу для урегулирования жалоб. Соответственно, один из основных источников данных отчета будет основан на полевых исследованиях, таких как опрос местных административных органов и опрос заинтересованных сторон.

Социально-экономическая информация была получена в ходе неформальных встреч с местными властями во время поездок на места, а также информация, полученная в ходе полевых исследований. Были предприняты усилия, чтобы охватить как можно больше людей. Консультации были тщательно спланированы и проведены таким образом, чтобы обеспечить эффективность и результативность в освещении ключевых вопросов как ЛЗП и сообществ, с одной стороны, так и интересов проекта, с другой.

Проект обсуждался с широким кругом заинтересованных сторон, включая соответствующие правительственные ведомства, местные и муниципальные власти, местных лидеров, жителей, принимающее сообщество и уязвимые группы населения. В ходе предварительных технических оценок перед строительством и при подготовке инженерно-технических проектов для проекта проводятся обширные консультации с местными органами власти. В течение всего периода реализации проекта и устранения дефектов консультации с любыми пострадавшими сообществами будут продолжаться.

В ходе консультаций команда также распространяет информацию о проекте и его ожидаемых последствиях на различных этапах проектного цикла (т.е. на этапе подготовки к строительству, на этапе строительства и после завершения строительства) среди сообщества, чтобы достичь консенсуса по основным социальным и экологическим проблемам, связанным с проектированием и реализацией проекта.

Определены и проведены консультации с ключевыми заинтересованными сторонами этого проекта, включая представителей национальных и муниципальных органов власти, местных органов власти, глав деревень и поселковых округов, а также членов местного сообщества и жителей, проживающих вдоль дорожного коридора.

После ознакомительных встреч в районных администрациях консультанты Al Mar провели серию углубленных интервью со специалистами отделов районных администраций.

Фото 13: Встречи заинтересованных сторон в районах реализации проекта








Общины положительно отреагировали на необходимость улучшения состояния дорог, а также их текущего технического обслуживания. Они придерживаются мнения, что проект улучшит и приумножит транспортные связи между районами реализации проекта, а также с соседними странами (Таджикистаном), которые считаются жизненно важными для эффективного использования ресурсов, расширения рынков сбыта и увеличения возможностей трудоустройства.

8.4. Консультации с заинтересованными сторонами на этапе ОЭСВ

Все кредиторы требуют, чтобы ОЭСВ и сопроводительные документы были раскрыты заинтересованным сторонам до начала строительного этапа проекта. В соответствии с национальными требованиями Узбекистана проект относится к объектам I категории воздействия на окружающую среду, и были организованы и проведены общественные слушания с представителями районных хокимиятов, Инспекции по экологии и охране

окружающей среды, Собраний гражданских сообществ в установленном порядке 30-31 октября 2025 года.

Цели периода раскрытия информации заключаются в получении отзывов от заинтересованных сторон проекта (включая участников программы оценки воздействия на окружающую среду) относительно воздействия проекта на окружающую среду и предлагаемых мер по смягчению последствий, представленных в оценке воздействия на окружающую среду, а также общего подхода к процессу обеспечения прав на землю. При необходимости в проект оценки воздействия на окружающую среду и связанные с ним документы будут внесены изменения в ходе их окончательной доработки с учетом комментариев, полученных в ходе периода раскрытия информации.

В процессе общественных консультаций были учтены следующие соображения:

- Визиты на каждый из предлагаемых маршрутов дороги для ремонта/строительства;
- Определение административного руководства в районах проекта и встречи с руководством сообществ;
- Идентификация затронутых проектом лиц (ЗПЛ) и уведомление о встрече в сотрудничестве с руководством сообществ;
- Общественный форум с заинтересованными сторонами по проекту.

Цели процесса консультаций заключались в том:

- Установить и поддерживать процесс консультаций на протяжении всего жизненного цикла проекта, направленный на информирование общественности о характере, объеме и обратной связи по проектному вмешательству.
- Формировать и информировать о развитии интегрированной системы решения вопросов экономического перемещения, вызванного проектом.
- Создать основу для диалога между командой реализации проекта и различными заинтересованными сторонами, чтобы реализация результатов проекта продолжала получать выгоду от разнообразных перспектив даже после завершения данного проекта.

Существует общее согласие в том, что не будет потенциальных негативных воздействий, которые нельзя было бы избежать или значительно смягчить с помощью хорошего проектирования и инженерной практики. Большинство эффектов связано с работами по ремонту в населенных пунктах, городах и деревнях. Если дальнейшие исследования покажут, что необходимо изъятие земель и переселение, и будет подготовлен план переселения, то отдельные консультации будут проведены с затронутыми домохозяйствами и заинтересованными сторонами в отношении этого процесса.

8.4.1. Общественные слушания по ОЭСВ

Общественные консультации были проведены 30 октября 2025 года в Кумкурганском районе, 31 октября 2025 года в Джаркурганском и Терменском районах. Общественные консультации были организованы с достаточным количеством мест для сидения. Все участники были зарегистрированы (см. Приложение 2). Общественные консультации проводились под председательством местных чиновников Хокимията. Общественным консультациям предшествовало широкое распространение этого мероприятия, и они были раскрыты через:

Официальные приглашения:
В рамках подготовки к общественным консультациям было направлено письмо с информацией о планируемых мероприятиях по раскрытию информации о проекте в правительственные органы (Хокимияты) Кумкурганского, Джаркурганского и Терменского районов. В Приложении 2 приведены информационные письма от Госкомдора к этим учреждениям. В этих письмах Госкомдор запрашивал сотрудничество в распространении информации о проведении общественных консультаций между сообществами.

Информация для местного населения:
Хокимияты Кумкурганского, Джаркурганского и Терменского районов тесно работали с наименьшими административными единицами (махаллями) для распространения информации о проведении общественных консультаций среди жителей проектной зоны. Консультанты проекта информировали жителей, проживающих вблизи участков проекта, о планируемых мероприятиях.

Объявления:
Кроме того, в каждом районе было размещено около 10 объявлений в общественных местах, таких как рынок, магазины, автобусные остановки и т.д. Объявления о проведении публичных слушаний были опубликованы в местных газетах «Hulk Souzi» и «Kishlok Hayoti». В некоторых районах использовались официальные группы в Telegram такие как:

1. https://t.me/jarqurgon_yangiliklari - Новости Джаркурганского района, 26К подписчиков
2. https://t.me/QUMQORGONEWS - Новости Кумкурганского района, 50,000 подписчиков
3. https://t.me/TermizYangiliklarii - Новости Термезского района, 3К подписчиков
4. https://t.me/termizc - Новостной канал Telegram "TERMIZ24" с 1.5К подписчиками
5. t.me/Surxondaryo8 – 44К подписчиков
6. @pressauz 304К подписчиков
7. @oblakouz 203К подписчиков
8. @theliveuz 143К подписчиков.

Общественные слушания были организованы в координации с местными властями. Хокимияты Кумкурганского, Джаркурганского и Терменского районов открыто приглашали заинтересованных людей и стороны, которые в основном проживают вдоль дорог. В целом в общественных консультациях на площадках проекта приняло участие 124 человека. Полный список участников с указанием места проживания и частичной информации о профессии приведен в Приложении 2. Участники встречи представляли местные органы власти, государственные учреждения, такие как сотрудники местных медицинских станций, учителя средних школ и члены местных сообществ.

Участникам были предоставлены раздаточные материалы с презентационными слайдами. Презентация и обсуждения проводились на узбекском языке, который более распространен среди местных жителей, чем русский. Все документы презентации также были переведены на узбекский язык. Консультант проекта кратко изложил обзор проекта, принципы и методы, принятые для подготовки ОЭСВ, ПУОСС и экологические особенности проектной зоны, возможные экологические последствия проекта и предложенные меры по смягчению негативных воздействий на окружающую среду, которые были распределены в качестве раздаточного материала и обсуждены по

пунктам. После презентации участников пригласили поделиться своими мнениями и мнениями, задать вопросы и высказать комментарии.

Участники всех встреч в Кумкурганском, Джаркурганском и Терменском районах согласились и приветствовали необходимость проекта и целей по реконструкции дороги, особенно в части улучшения транспортного потока, минимизации дорожно-транспортных происшествий и улучшения дорожной инфраструктуры. Участники признали важность вопросов физической, экологической и социальной безопасности и устойчивости в рамках проекта. Однако они особо подчеркнули необходимость проведения общественных консультаций по вопросам приобретения земли и планирования переселения, и особенно для получения информации о процессе и процедурах выплаты компенсаций. Участники не были осведомлены о методах приобретения земли, трассировке дороги, компенсациях и т. д. Основные вопросы касались трассировки и компенсаций. Вопросы населения и ответы на них обобщены в таблице 108 ниже.

8.4.2. Раскрытие информации

Отчет об оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС), документирующий меры по смягчению последствий и процесс консультаций, был представлен в ГРП и ВБ и будет доступен для общественного ознакомления и комментариев. В ходе консультаций пострадавшие лица и местные сообщества выразили поддержку проекту, поскольку ясно увидели выгоду как для сообщества, так и для региона. В ходе реализации проекта будут проведены дополнительные неформальные консультации и раскрытие информации:

- Подготовка и распространение буклета на узбекском и русском языках, объясняющего проект, необходимые работы и предполагаемые сроки выполнения работ. Этот буклет или листовка (см. Приложение 2) также подводит итоги основных аспектов мер по смягчению последствий проекта.
- Создание официального комитета по рассмотрению жалоб с представителями затронутых лиц. Консультант по надзору за проектом совместно с подрядчиком будет нести ответственность за эффективное управление программой по рассмотрению жалоб.

Теперь ОЭСВ окончательно подготовлены (i) с учетом комментариев специалистов по охране окружающей среды Всемирного банка; и (ii) с учетом замечаний и вопросов, поднятых в ходе общественных слушаний.

После утверждения окончательной версии ОЭСВ копия утверждения и краткое содержание документа будут отправлены всем соответствующим махаллям. Информация об утвержденном проекте и предложенных мерах по управлению окружающей средой будет размещена в подходящих местах на проектном объекте. Раскрытие информации будет соответствовать политикам Всемирного банка, которые требуют, чтобы отчеты об экологической оценке для проектов ВБ были доступны заинтересованным сторонам и широкой общественности. Окончательная версия ОЭСВ как часть проектной документации ВБ будет загружена на веб-сайт ВБ и станет доступной через Development InfoCentre.

Таблица 108: Встречи заинтересованных сторон в Кумкурганском, Джаркурганском, Термезском районах Сурхандарьинской области

Дата	Место проведения консультаций	Участники	Цели	Режим консультации
21 октября, 2025	Администрация районов (хокимияты)	Представители следующих организаций и ведомств: ▪ Региональное управление Кадастрового агентства; ▪ Региональное управление Агентства санитарного и эпидемиологического благополучия; ▪ Региональное управление строительства Сурхандарьинской области; ▪ Региональное управление Агентства культурного наследия Сурхандарьинской области; ▪ Региональное управление НЭГУ Сурхандарьинской области; ▪ Региональное управление Комитета по дорожному движению Сурхандарьинской области.	Информация о проекте Ключевые этапы Причины для встречи Сбор данных махаллы Экологическая и социальная база Сбор социоэкономической информации Задачи миссии, список встреч со заинтересованными сторонами Известные и потенциальные воздействия на заинтересованные стороны в результате проекта	Ключевое интервью с информатором (КИИ)
22 октября, 2025	Районный отдел Государственной кадастровой палаты при Государственном налоговом комитете Республики Узбекистан	не применимо	Объяснение процесса приобретения земли и ключевые даты опросов и строительства • Сбор данных махаллы • Землеустройство • Текущие типы землепользования в проектной зоне • Сбор информации для оценки	Деловая переписка / Брошюры проекта
22 октября, 2025	На площадке Проекта	Представители заинтересованных сторон, связанные с Проектом, такие как: Неформальный продавец,	Предыстория проекта Возможности сообщества	Личные встречи

Дата	Место проведения консультаций	Участники	Цели	Режим консультации
		Кафе вдоль дороги Магазины вдоль дороги	Известные и потенциальные воздействия проекта на заинтересованные стороны	
23 октября, 2025	Встречи с раисами Махаллей	6 человек- раисы Махаллей в Кумкурганском, Джаркурганском, Термезском районах Сурхандарьинской области	Обсудить выявленные социальные последствия Объяснение процесса землеотвода и контрольной даты изысканий и строительства Сбор данных по махаллям Землепользование Текущие виды землепользования в районе реализации проекта Сбор информации для оценки Сообщить о механизме рассмотрения жалоб (подробно)	Личные встречи
21-25 Октябрь 2025 г	Администрация районов (хокимияты)	Ппредставители региональных хокимиятов и заинтересованных сторон, связанных с Проектом: представители местных органов власти; Хокимияты; Кадастр	Обзор экономических показателей региона Список фермеров и землепользователей Наличие данных о сельскохозяйственных угодьях Землепользование Сбор информации для оценки	Личные встречи
Октябрь-ноябрь 2025 г	Агентство культурного наследия при Министерстве туризма и культурного наследия Республики Узбекистан	N/A	Список объектов культурного наследия в районе реализации проекта Важность кладбища и доступ для местной территории	Деловая переписка

Дата	Место проведения консультаций	Участники	Цели	Режим консультации
30 октября 2025 г	Администрация Кумкурганского района (Хокимият)	Представители следующих организаций и ведомств: ❖ Заместитель руководителя секретариата областного хокимията. ❖ Специалисты региональных департаментов по экологии, инвестициям, внешней торговли и культурного наследия ❖ Начальник Департамента семейного благосостояния	Планируемые работы по реконструкции; Раскрытие результатов ОВОС; Обсуждение объемов планируемых работ, мероприятий по минимизации негативного воздействия, скрининг территории махаллей, обсуждение МРЖ. Планируемый период строительства.	Интервью с ключевыми информаторами/Брошюры по проекту
31 октября 2025 г	Администрация Джаркурганского и Термезского районов (Хокимияты)	Представители следующих организаций и ведомств: ❖ Заместитель руководителя секретариата областного хокимията. ❖ Специалисты региональных департаментов по экологии, инвестициям, внешней торговли и культурного наследия Начальник Департамента семейного благосостояния	Планируемые работы по реконструкции; Раскрытие результатов ОВОС; Обсуждение объемов планируемых работ, мероприятий по минимизации негативного воздействия, скрининг территории махаллей, обсуждение МРЖ. Планируемый период строительства.	Интервью с ключевыми информаторами/Брошюры по проекту
	Затронутые общины (махалли) в Джаркурганском и Термезском районах	❖ Лидеры сообществ (старейшины и председатели). ❖ жители общин; ❖ Землепользователи, местные жители ❖ Другие члены сообщества, включая уязвимых жителей ❖ Специалисты по переселению и охране окружающей среды	Раскрытие результатов ОВОС; Организация строительных площадок; Соответствующие средства взаимодействия с затрагиваемыми сторонами Обсуждение объемов планируемых работ, мероприятий по минимизации негативного воздействия, скрининг территории махаллей, обсуждение МРЖ. Возможности для сообществ.	Общественные консультации / Брошюры по проекту

Таблица 109: Краткое изложение вопросов, поднятых на открытых заседаниях

Тематический	Вопросы/озабоченности	Ответ
Технический	Будет ли затронут международный кабель связи в ходе реконструкции дорог?	Нет - центровка кабеля не попадает в зону строительства
	Сроки реализации проекта	Ответ ГРП: Строительство планируется начать в середине лета 2026 года после завершения всех тендерных процедур и мобилизации подрядчика. Срок реализации: 3 года
	Жители запросили карту проекта, чтобы проверить, не пострадают ли их дома.	Чертежи и планы доступны для рассмотрения в офисах ГРП или хокимиятах по запросу.
	Большое количество несчастных случаев; Отсутствие отдельных велосипедных линий; Отсутствие санитарно-технических сооружений для пассажиров и водителей Отсутствие безопасных и удобных трасс, пешеходных переходов. В зоне школ нет вывески, пересечения зебры и выключателей скорости.	В настоящее время техническая команда сосредоточена на проектировании новых дорожных объектов с целью повышения безопасности пассажиров, таких как пешеходные переходы, новые трассы, установка светофоров и дополнительных дорожных знаков безопасности. Особое внимание инженеры уделяют вопросам безопасности в населенных пунктах М-41 дороги. Строительство дополнительных пешеходных дорог включено в проект.
Экологический	Каковы основные риски экологического и социального воздействия?	Главный вопрос - землеотвод, и это решается. Завершение проекта дороги улучшит экологическую ситуацию в регионе, так как асфальтобетонное покрытие позволит снизить пылеобразование и выбросы токсичных газов. Кроме того, дорожная мебель, такая как знаки, шлагбаумы, разметка центральной линии и т. д., повысит уровень безопасности дорожного движения.
	Оценка активов и деревьев - Жители спросили, будут ли оцениваться деревья и другие активы на их земле.	Да, все сооружения и растительность, включая дома, заборы, здания и деревья, будут оцениваться по рыночной стоимости в соответствии с национальным законодательством и СЭС5 Всемирного банка.
	Как будут информировать людей об этом проекте, будут ли распространяться брошюры? Каким образом они будут информированы о своих правах?	Сотрудники проекта неоднократно выезжали на объекты по различным аспектам (техническим, экологическим, социальным и переселенческим); проводились встречи и консультации с местным населением и заинтересованными сторонами местных органов власти; были распространены брошюры;
	Деревья, срубленные во время строительства, должны быть компенсированы владельцам, и должна быть произведена повторная посадка.	Они были проинформированы о том, что компенсационный пакет будет разработан в соответствии с политикой РУз и Всемирного банка.

Тематический	Вопросы/озабоченности	Ответ
	Дороги должны иметь устройства для дренажа с обеих сторон с перекрестными дренажами, чтобы свести к минимуму затопление и заболачивание.	Проектная группа отметила их озабоченность и проинформировала их о потенциальной стратегии смягчения последствий.
Социальное	Потеря земли/сельскохозяйственных угодий и других экономических активов. Это приведет к финансовым потерям, сбоям в работе или сельскохозяйственной деятельности. Потеря временных сооружений среди прочих. В соответствии с Положением 911 нет полномочий выдавать кадастр для незаконных зданий.	Восстановление дорог будет следовать за существующим выравниванием дорог, насколько это возможно, чтобы избежать потери активов/земли. Любая неизбежная потеря Земли/сельскохозяйственных угодий или активов или бизнеса будет компенсирована и реализована в рамках Плана действий по переселению (ПДП). Компенсация будет определяться на основе закона РУз и СЭС ВБ. Матрица прав будет включена в ПДП и распространена на местном уровне.
	Жители спросили, как будет осуществляться процесс приобретения земли и уведомления.	Приобретение земли будет проводиться в несколько этапов - оценка, рассмотрение, оплата, и только после этого подписание акта согласия - в соответствии с Законом № ZRU-580 (29.07.2019), Постановление Кабинета министров № 911 (16.11.2019) и требования Всемирного банка.
	Был задан вопрос о том, будет ли компенсация предоставляться лицам, которые ранее заказывали оценку имущества за свой счет, но чьи активы больше не затрагиваются в соответствии с новой конструкцией	Окончательного решения принято не было; было рекомендовано передать этот вопрос на обсуждение представителям Всемирного банка и ГРП. Предложение: Представитель хокимията предложил организовать отдельную встречу с жителями для детального рассмотрения ситуации.
	Некоторые участники задали вопрос о том, будут ли снесены их дома или предприятия, отметив, что они были включены в коридор в рамках предыдущего проекта дороги.	Ответ проектировщиков: На чертежах показано, что эти активы не подлежат сносу в текущей версии проекта.
	Некоторые женщины спрашивали, почему их участки не были включены под снос, выражая заинтересованность в получении компенсации за покупку нового жилья.	Проект реализуется строго в соответствии с нормами полосы отвода и красной линией. Искусственное включение активов невозможно
	Банковские карты и снятие наличных - Жители спросили, как они могут снять компенсационные средства без комиссий, если деньги зачислены на банковскую карту.	Средства могут быть выведены непосредственно из кассы банка без использования пластиковой карты и без какой-либо комиссии, путем подачи письменного запроса на имя председателя банка
	Освобождение пострадавших участков - пострадавшие домохозяйства спросили, когда они должны освободить свою землю после получения компенсации.	Согласно закону, земля должна быть освобождена не ранее, чем через месяц после получения компенсации, хотя на практике хокимияты часто предоставляют дополнительное время до сноса.
	Фермеры спросили, будет ли выплачиваться компенсация за срубленные деревья и утраченный урожай.	Да, компенсация будет выплачиваться за каждое дерево и за потерянный урожай в соответствии с утвержденной методологией оценки.

Тематический	Вопросы/озабоченности	Ответ
	Жители поинтересовались, поможет ли хокимият в подключении коммунальных услуг (газ, вода, электричество) к новым домам.	Переселенные домохозяйства получат первоочередную помощь в подключении основных коммунальных услуг.
	Жители поинтересовались, могут ли открыть предприятия на новых автобусных остановках вдоль реконструированной дороги.	Да, после завершения проекта предприятия могут быть открыты с одобрением хокимията и согласованием с Комитетом по автомобильным дорогам.
	Жители спросили, могут ли они установить временные или мобильные киоски во время дорожных работ.	В хокимияте уточнили, что создание временных торговых точек без официального разрешения запрещено и требует отдельного согласования.
	Жители спрашивали, как будут обращаться с магазинами и киосками в пределах дорожного коридора.	Все затронутые коммерческие объекты недвижимости будут компенсированы по рыночной стоимости, включая здание, оборудование и потерю дохода.
	Предприниматели спросили, могут ли они продолжать работать до сноса.	Да, они могут продолжать деловые операции до начала строительства или сноса при условии соблюдения требований безопасности. Все владельцы будут уведомлены заранее.
	Жители спрашивали, будут ли предоставлены альтернативные земельные участки переселенным домохозяйствам.	Предоставление альтернативных участков не предусматривается. Все пострадавшие домохозяйства получат денежную компенсацию по рыночной стоимости, достаточную для покупки эквивалентного жилья и земли без ухудшения уровня жизни.
	Фермеры спросили, будет ли выплачена компенсация, если будет приобретена только часть земельного участка.	Да, компенсация будет предоставляться пропорционально приобретенной площади, включая потерянные культуры и улучшения. Если оставшаяся земля станет непригодной для использования, весь участок будет приобретен с полной компенсацией рыночной стоимости.
	Жители спрашивали, можно ли временно использовать частную землю для хранения или техники.	Временное использование разрешается только с письменного согласия владельца и с компенсацией за срок использования.
	Жители поинтересовались состоянием земли после временного пользования.	По окончании работ все временно занятые земли будут рекультивированы и возвращены собственникам в не худшем состоянии, чем раньше.

8.5. Будущие Мероприятия по Взаимодействию

На этапе пост-ОЭСВ, ПВЗС будет реализован на протяжении всего Проекта. Программа взаимодействия с заинтересованными сторонами, охватывающая этап пост-ОЭСВ, представлена в **Ошибка! Источник ссылки не найден.**. За компоненты фазы работы и эксплуатации будет осуществляться прямая ответственность Госкомдора на этапе эксплуатации, мероприятия по взаимодействию с заинтересованными сторонами.

Программа взаимодействия с заинтересованными сторонами на этапе пост-ОЭСВ будет обновляться на протяжении всего этапа строительства в рамках периодического (не реже одного раза в год) обновления ПВЗС, а также по мере необходимости

Планируемые в будущем методы взаимодействия делятся на следующие категории:

- **Методы уведомления:** Используются для информирования заинтересованных сторон и населения в целом о мероприятиях ПВЗС и процессе разработки проекта.
- **Методы разглашения информации и консультаций:** Используются для предоставления информации заинтересованным сторонам или для участия в двустороннем диалоге, посредством которого информация передается заинтересованным сторонам, а они, в свою очередь, могут выразить свои мнения и опасения по поводу проекта.
- **Внешний механизм рассмотрения жалоб:** Система для получения и облегчения разрешения озабоченностей и жалоб заинтересованных сторон по вопросам, связанным с проектом.

В **Ошибка! Источник ссылки не найден.** описаны предлагаемые сроки взаимодействия с заинтересованными сторонами на этапе ОВОС и инструменты, которые предлагаются для каждого этапа взаимодействия с заинтересованными сторонами и для каждого типа заинтересованных сторон.

Проект ПВЗС будет обновлен с учетом текущего взаимодействия на этапах строительства и эксплуатации.

Что касается всех будущих мероприятий по взаимодействию, будут учитываться интересы уязвимых групп. Ресурсы, распределяемые на собраниях, будут дифференцированы в соответствии с потребностями отдельных лиц. Программа взаимодействия с заинтересованными сторонами будет включать мероприятия, специально ориентированные на затронутых проектом лиц (ЗПЛ), а также обездоленные и уязвимые группы. Программа также будет включать меры по предотвращению и смягчению рисков гендерного насилия (ГН), сексуальной эксплуатации и сексуальных домогательств (СД).

Таблица 110: Программа взаимодействия с заинтересованными сторонами

Категория заинтересованных сторон	Методы взаимодействия с заинтересованными сторонами	Местоположение/ График	Цель	Материалы для раскрытия информации о консультациях	Ответственность
ФАЗА РАЗГЛАШЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОВОС					
Все группы заинтересованных сторон	Разглашение информации онлайн				Все группы заинтересованных сторон
Обсуждение с женскими группами и специалистом из комитета женщин	▪ Общественные слушания ▪ Групповое собрание	Место / Дата: [будет определено позже]	▪ Разглашать и обсуждать результаты исследования ОЭСВ ▪ Альтернативное заседание общественным слушаниям	Пакет ОЭСВ	Консультант по Э&С (при поддержке Клиента)
ФАЗА СТРОИТЕЛЬСТВА					
Другие заинтересованные стороны	▪ Личные встречи ▪ Телефонные звонки ▪ Официальная переписка ▪ Переписка по электронной почте или другими способами, предпочитаемыми властями	По мере необходимости на всех этапах подготовки проекта, строительства и эксплуатации	▪ Предоставлять актуальную информацию о статусе проекта и мероприятиях по строительству/эксплуатации ▪ Консультироваться с властями по вопросам выдачи разрешений, управления экологическими, социальными, профессиональными рисками и рисками для здоровья и безопасности населения и их воздействиями ▪ Создать механизмы сотрудничества для обеспечения готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них, управления совокупным воздействием и т.д. по мере необходимости	Любая конкретная документация, требуемая властями и другими заинтересованными сторонами	Госкомдор
Люди, затронутые проектом	▪ Личные встречи махалли (регулярные или по требованию) в их офисах или общественных местах,	Не менее чем за 1 месяц до начала строительных работ	▪ Предоставлять/обмениваться актуальной информацией на постоянной основе своевременным, прозрачным, понятным и	▪ Информационные пакеты, включая брошюры, буклеты, плакаты, листовки,	Госкомдор

Категория заинтересованных сторон	Методы взаимодействия с заинтересованными сторонами	Местоположение/ График	Цель	Материалы для раскрытия информации о консультациях	Ответственность
	в зависимости от обстоятельств. ▪ Еженедельная проверка жалоб/обратной связи и управление в соответствии со сроками, определенными в ПВЗС. ▪ Распространение печатных копий брошюр, флаеров, материалов. ▪ Нетехнические презентации. ▪ Обсуждения в фокус-группах/отдельные информативные встречи	Ежемесячно на протяжении всего этапа строительства Ящики для жалоб и отзывов будут проверяться еженедельно. Частоты должны быть установлены проектной компанией до этапа эксплуатации.	эффективным образом в отношении следующего; o Статуса проекта o Текущая/планируемая деятельность o Потенциальные экологические и социальные воздействия деятельности o Запланированные мероприятия по взаимодействию с заинтересованными сторонами o Возможности трудоустройства и закупок, безработное население и его квалификация ▪ На постоянной основе собирать отзывы, жалобы, предложения, связанные с Проектом и текущей деятельностью. ▪ Определить конкретные проблемы/проблемы, связанные с уязвимыми людьми и женщинами, включая гендерное насилие (ГН). ▪ Создать механизмы сотрудничества для обеспечения готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них, а также сообщества	карты, обобщающие ключевую актуальную информацию о Проекте на нетехническом и понятном языке/формате. ▪ Информация о каналах связи, связанных с подачей жалоб/обратной связи и их управлением. ▪ Формы жалоб и отзывов и соответствующие руководящие документы. ▪ Двухгодичная отчетность для пострадавших сообществ ▪ Нетехнические презентации и т. д. ▪ Брошюры, листовки, материалы, предназначенные для информирования местных сообществ, включая женщин и уязвимые группы/ЛЗП, о ключевой информации о Проекте, экосоциальных вопросах, актуальных для конкретной группы заинтересованных	
Неблагополучные и уязвимые люди	▪ Обсуждения в фокус-группах/отдельные информативные встречи ▪ Ящики для жалоб и отзывов, формы и руководящие документы размещены/размещены в местах, которые обычно и удобно посещают женщины и уязвимые лица.	Периодически в каждой махалле на протяжении всего этапа строительства Жалобы и отзывы будут проверяться еженедельно на протяжении всего этапа строительства проекта. Частоты должны быть установлены проектной компанией до этапа эксплуатации.			Госкомдор

Категория заинтересованных сторон	Методы взаимодействия с заинтересованными сторонами	Местоположение/ График	Цель	Материалы для раскрытия информации о консультациях	Ответственность
				сторон, на нетехническом и понятном языке/формате.	
Местный бизнес, поставщики, другие промышленные проекты	▪ Личные встречи с представителями местного бизнеса в регионе. ▪ Переписка по электронной почте ▪ Телефонные звонки	По мере необходимости на этапах строительства и эксплуатации.	Делиться/обмениваться информацией о требованиях и возможностях местных закупок и предоставления услуг.	▪ Специально разработанная информация, отчеты и т.д. связанные с необходимыми товарами и услугами ▪ Двухгодичная отчетность для пострадавших сообществ	Госкомдор
Все группы заинтересованных сторон	▪ Разглашение информации онлайн ▪ Размещение бумажных версий ОЭСВ/ПУОСС в общественных местах ▪ Листовки в общественных местах ▪ Объявления в средствах массовой информации	По мере необходимости на всех этапах строительства и эксплуатации	▪ Разглашать и обсуждать статус строительства и любые важные мероприятия, которые должны состояться (например, поставка компонентов)	Уведомления	Госкомдор
Местные сообщества вдоль подъездных путей и вблизи места реализации проекта	Публичные слушания (до начала строительства)	Место / Дата: [будет определено позже]	▪ Безопасность населения и участников дорожного движения ▪ Разъяснение механизмов рассмотрения жалоб ▪ Реклама потенциальных возможностей трудоустройства	Пакет ОЭСВ	Госкомдор

Категория заинтересованных сторон	Методы взаимодействия с заинтересованными сторонами	Местоположение/ График	Цель	Материалы для раскрытия информации о консультациях	Ответственность
Региональные государственные учреждения	Индивидуальные встречи	Место / Дата: [будет определено позже]	▪ Разглашение и обсуждение статуса строительства и любых важных событий, которые должны произойти (например, доставка компонентов)	Пакет ОЭСВ	Госкомдор
Махаллинские офисы	▪ Индивидуальные встречи ▪ Телефонные звонки ▪ Размещение бумажных версий ОЭСВ в общественных местах ▪ Распространение листовок и бланков жалоб	Место / Дата: [будет определено позже]	▪ Разглашение и обсуждение статуса строительства и любые важные события, которые должны произойти (например, поставка компонентов). ▪ Реклама потенциальных возможностей трудоустройства ▪ Сбор форм жалоб/комментариев	Пакет ОЭСВ	Госкомдор
Все группы заинтересованных сторон	▪ Публичные меропрриятие ▪ Размещение листовок в общественных местах ▪ Объявления в СМИ	По мере необходимости на этапах строительства и эксплуатации.	▪ Разглашать и обсуждать статус строительства и любые важные мероприятия, которые должны состояться (например, поставка комплектующих) ▪ Информирование сообщество о потенциальных возможностях трудоустройства ▪ Сбор отзывов о возможных жалобах и предоставлять их для рассмотрения	Пакет ОЭСВ	Госкомдор
Местные СМИ	Обмен визуальными материалами /информативными текстами / рекламой для публикации с местными и национальными медиа-агентствами	По мере необходимости и по требованию заказчика на всех этапах строительства и эксплуатации	Своевременно, прозрачно и эффективно доводить общедоступную информацию о проекте до более широкого круга заинтересованных сторон	▪ Пресс-релиз ▪ Визуальные материалы/реклама, связанные с проектом ▪ Видео/аудиозаписи	Госкомдор

9. МЕХАНИЗМ ПОДАЧИ И РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ

9.1. Введение

Во время строительства проекта будет внедрен механизм рассмотрения жалоб. Этот механизм будет решать любые проблемы по мере их возникновения и обеспечит удовлетворение требований ЛЗП и соблюдение графика реализации проекта[40].

Ниже приводится краткое описание этого механизма, которое следует использовать в качестве отправной точки для разработки окончательного механизма рассмотрения жалоб. Программа Всемирного банка по окружающей среде и социальной защите на 2018 год (СЭС10) содержит рекомендации относительно требований к механизму рассмотрения жалоб, и это также следует тщательно учитывать при разработке механизма рассмотрения жалоб.

9.2. Система Рассмотрения Жалоб В Республике Узбекистан

С точки зрения национального законодательства, для всех поставщиков коммунальных услуг существует централизованный механизм подачи жалоб (онлайн-портал), который был открыт в 2017 году Указом Президента № 728 от 15.09.2017. Поскольку этот онлайн-портал предназначен для решения широкого круга вопросов, доводимых до сведения правительства, было сочтено более целесообразным разработать единую систему/подход для получения отзывов и жалоб от заинтересованных сторон, на которые повлияло развитие проекта М-41 Бишкек-Душанбе-Термез.

Закон Республики Узбекистан "Об обращениях физических и юридических лиц" был введен в действие 29 октября 2014 года, и этот закон заменил более ранний закон "Об обращениях граждан", который был введен в действие 13 декабря 2012 года. Этот закон гарантирует право на апелляцию и устанавливает требования к апелляции, ее форме и структуре. Кроме того, устанавливаются сроки рассмотрения апелляции, процедура личного рассмотрения, необходимость ведения учета апелляций и процедура повторной апелляции.

Согласно закону, пострадавшие лица могут подать свои жалобы через Виртуальную приемную Президента Республики Узбекистан, которая представляет собой онлайн-портал. С февраля 2018 года онлайн-версия обновлена и представлена на этом онлайн-портале. Все граждане страны могут использовать разные варианты своих обращений.

1. Позврнив по телефону 0-800-210-00-00 или по короткому номеру 10-00;
2. Воспользовавшись онлайн-порталом и заполнив специальную форму запроса на сайте http://pm.gov.uz;
3. Посетив Народную приемную. Адреса 14 народных приемных в каждом районе Сурхандарьинской области указаны на сайте.

Посредством данной системы любые лица из Кумкурганского, Джаркурганского и Термезского районов могут направлять свои обращения, предложения и жалобы на портал Президента Республики Узбекистан. После получения жалобы из Сурхандарьинской области ответственное лицо онлайн-портала предоставляет заявителю контактные данные ответственного сотрудника Комитета по автомобильным дорогам (КД) при

[40] Этот подход согласуется с Программой Всемирного банка по окружающей среде и социальной политике на 2018 год, которая направлена на обеспечение повышенного внимания к экологическим и социальным гарантиям при строительстве и эксплуатации проектов.

Министерстве транспорта. Комитет по автомобильным дорогам напрямую направляет запрос в Группу реализации проекта (ГРП) для урегулирования обращения, при этом предусмотрена возможность направления жалобы по электронной почте.

В новой версии Виртуальной приёмной заявитель при подаче обращения может указать махаллю, в которой он проживает. Это позволяет ускорить решение проблемы и помогает определить, какой именно сектор отвечает за её урегулирование.

Онлайн-портал также предусматривает возможность отслеживания статуса жалобы и подачи повторного обращения в случае, если заявитель подвергся давлению или преследованию за подачу жалобы. Если лицо, направившее обращение, подвергается преследованию, оно может оперативно сообщить об этом, нажав специальную «кнопку» на том же сайте. Такие сообщения рассматриваются в кратчайшие сроки и с высоким приоритетом с привлечением правоохранительных органов.

9.3. Шаги по Управлению Механизмом Рассмотрения Жалоб

9.3.1. Опубликование процедур по управлению жалобами

Механизм рассмотрения жалоб в рамках этого проекта будет обнародован с использованием описанных ниже способов и в увязке с процессами раскрытия информации следующими способами:

- Плакаты
- Будущие консультационные встречи
- Письма в местные и провинциальные органы власти, а также в режиме (веб-сайт).

Кроме того, на входе в проект также будут предоставлены уведомления о том, как подать жалобу и о процессе, связанном с принятием последующих мер. Предоставленная информация будет доступна на английском, узбекском и русском языках и будет включать следующее:

- Какие механизмы на уровне проекта могут быть эффективны и какие преимущества могут получить заявители от использования механизма рассмотрения жалоб компании в отличие от других механизмов разрешения споров;
- Кто может подавать жалобы (т.е. все заинтересованные стороны);
- Где, когда и как члены сообщества могут подавать жалобы;
- Кто несет ответственность за получение жалоб и реагирование на них;
- Какого рода ответа заявители могут ожидать от компании, включая сроки получения ответа; и
- Какие еще права и защита гарантируются.

9.3.2. Подача жалобы

После повышения осведомленности и информирования о механизме подачи и рассмотрения жалоб, жалобы могут быть поданы посредством:

- Непосредственная доставка жалоб в запечатанный ящик для жалоб у входа на территорию проекта (или в безопасное место, которое будет определено на территории проекта или в лагерях);
- Представления по обычной или электронной почте; и
- Непосредственного приема персоналом проекта.

Для неграмотных заявителей или тех, кто предпочтет подать жалобу в устной форме/по телефону, будет предоставлена возможность встретиться с соответствующим Менеджером по ЭиС / ОТ, ТБ и ООС на площадке, который будет записывать информацию о заявителе и зачитывать ее вслух для подтверждения того, что ключевые элементы жалобы были взяты на контроль. В случае отсутствия соответствующего менеджера, сотрудники службы безопасности примут жалобы и обеспечат их регистрацию в рамках официального процесса рассмотрения жалоб.

Если подается анонимная жалоба (например, письмо или электронное письмо без указания подробностей о заявителе) или если заявитель просит сохранить анонимность, жалоба также будет принята и обработана.

9.3.3. Ведение учета жалоб

После получения жалоб, поданных любыми вышеупомянутыми способами, будут предприняты следующие шаги для обеспечения надлежащего расследования всех жалоб, с тем чтобы любые поднятые вопросы или проблемы не оставались нерешенными.

При рассмотрении жалоб будут соблюдаться следующие правила процедуры получения баллов:

- Все поступающие жалобы будут рассмотрены как можно скорее, не позднее, чем через неделю с момента их получения. Официальное подтверждение с указанием номера жалобы или другого идентификатора и сроков ответа гарантирует заявителю, что организация реагирует должным образом, и предоставляет проекту отчет о жалобе. В качестве надлежащей практики жалобы, полученные лично, будут рассматриваться на месте;
- Если потребуется провести более сложное расследование, заявитель получит обновленную информацию в течение двух недель с момента получения жалобы с объяснением действий, необходимых для разрешения жалобы, и вероятных сроков;
- Подрядчик объяснит в первом письме-подтверждении, какие претензии явно выходят за рамки данного механизма и какие альтернативные механизмы сообщества могут использовать для решения этих потенциальных проблем.
- Также будет разработан специальный протокол по борьбе с гендерным насилием (ГН), актами сексуальной эксплуатации (АСЭ) и сексуальными домогательствами (СД). Это будет включать безопасный, конфиденциальный и доступный механизм подачи жалоб, который может использоваться местным сообществом. Также будет создана анонимная линия для подачи жалоб, учитывающих гендерные аспекты. Как только жалобы будут получены, комитет по рассмотрению, в котором будут надлежащим образом представлены женщины, уязвимые группы и представители всех полов, займется их рассмотрением. Комитет также будет сотрудничать с местными общественными организациями для координации мер по рассмотрению жалоб.

9.3.4. Рассмотрение и расследование жалоб

Чтобы гарантировать, что все жалобы будут надлежащим образом расследованы и закрыты, будет вестись журнал рассмотрения жалоб, в котором будут документированы все действия, предпринятые для рассмотрения каждой жалобы.

В тех случаях, когда жалобы носят сложный характер и не могут быть решены быстро, может потребоваться тщательное расследование. Подрядчик возьмет на себя полную ответственность за изучение деталей жалоб, поступающих через его механизм рассмотрения жалоб, в соответствии с принципом “бесплатности”.

В случаях деликатных жалоб, например, связанных с многочисленными интересами или проблемами перемещения, может быть полезно привлечь сторонние организации к совместному расследованию или разрешить участие местных властей, только если заявители согласны с таким подходом.

В тех случаях, когда жалобы являются сложными и не могут быть быстро разрешены, может потребоваться проведение тщательного расследования для предотвращения усугубления проблемы. Для сложных жалоб необходимо назначить следственную группу. Ответственной и подотчетной стороной остается Подрядчик, хотя расследование и рассмотрение может быть передано КНС на этапе строительства. Механизм подачи и рассмотрения жалоб должен соответствовать принципу безвозмездности. Если группа по расследованию формируется внутри организации, будут учитываться такие вопросы, как потенциальный конфликт интересов, квалификация, гендерный состав и бюджет.

При необходимости будут проводиться встречи с заявителями и выезды на места. Заявители будут еженедельно информироваться о статусе их жалобы.

Все полученные жалобы будут отражены в формах для рассмотрения жалоб, которые затем будут направлены менеджеру Подрядчика по охране труда. Жалоба будет зарегистрирована в системе отслеживания жалоб, чтобы отслеживать и контролировать действия, предпринятые в отношении жалобы. Каждой жалобе будет присвоен индивидуальный номер, чтобы гарантировать ее надлежащее отслеживание и закрытие.

Важно, чтобы этот процесс был легкодоступным и не пугал заинтересованные стороны.

Также будет действовать специальный протокол для деликатных жалоб, включая ГН, СЭ и СД. Комитет по рассмотрению жалоб будет рассматривать эти виды жалоб с учетом особенностей ситуации и работать с общественными организациями над созданием подходящих механизмов рассмотрения жалоб.

Все жалобы будут расследованы ответственной стороной в рамках Проекта в течение 2 недель с момента их подачи. В тех случаях, когда жалобы требуют более длительного времени для расследования, заявитель будет проинформирован об этой задержке и получит информацию об ожидаемых сроках представления ответа.

9.3.5. Признание жалобы

Подрядчик подтвердит получение жалобы в письменной и устной форме и предоставит информацию о предлагаемых шагах и предполагаемых сроках, необходимых для разрешения жалобы.

Это подтверждение будет предоставлено заявителю в течение 5 (пяти) дней с момента получения жалобы или в течение 24 часов в случае возникновения неотложной проблемы, которая, как считается, может привести к травмам персонала.

Если жалоба не совсем понятна или требуется дополнительная информация, у заявителя будут запрошены разъяснения.

Предлагается учитывать уровень грамотности при предоставлении заявителю подтверждения о получении, и письменное подтверждение должно сопровождаться устным подтверждением.

При необходимости подтверждение должно быть предоставлено через ССН.

9.3.6. Оценка Жалобы

В ходе оценки команда собирает информацию о деле, ключевых вопросах и озабоченностях и помогает определить, каким образом жалоба может быть разрешена. Подрядчик будет:

- Определять, кто будет проводить оценку. Как правило, эту задачу выполняет менеджер подрядчика по охране труда и промышленной безопасности или поручает ее соответствующему персоналу или отделу оценки (производство, закупки, окружающая среда, общественные отношения, человеческие ресурсы).
- Выберать сотрудника компании (как правило, Директора по связям с общественностью) для непосредственного взаимодействия с заявителями, чтобы получить представление о характере жалобы из первых рук.
- Прояснить стороны, проблемы, мнения и возможные варианты:
  - Определить участвующие стороны.
  - Разъяснить вопросы и проблемы, поднятые в жалобе.
  - Собрать мнения других заинтересованных сторон, в том числе в компании.
  - Определить первоначальные варианты, которые стороны рассмотрели, и изучить различные подходы к урегулированию.
- Классифицировать жалобу по степени ее серьезности (низкая, средняя, высокая). Серьезность включает в себя потенциальное воздействие как на компанию, так и на сообщество.

К числу вопросов, требующих рассмотрения, относятся серьезность заявления, потенциальное воздействие на благосостояние и безопасность отдельного лица или группы лиц, а также общественный резонанс проблемы. Серьезность жалобы зависит от того, кому в компании необходимо знать о ней и информировано ли об этом высшее руководство.

Вместо того чтобы прибегать к чисто односторонней стратегии “расследовать, принять решение и объявить”, более непосредственно взаимодействуйте с заявителем в процессе оценки и вовлекайте его в процесс оказания влияния на выбор процесса урегулирования и вариантов урегулирования спора.

9.3.7. Варианты Урегулирования Жалоб и Представления Ответа

Одним из потенциальных преимуществ механизма рассмотрения жалоб является его гибкость. Вместо того, чтобы предписывать конкретную процедуру для каждого конкретного типа жалобы, будет представлен список возможных вариантов, подходящих для различных типов жалоб. Возможные варианты могут включать изменение или прекращение вредной деятельности или ограничение ее сроков и масштабов (например, в связи со строительным шумом), принесение извинений, замену утраченного имущества, предоставление денежной компенсации, пересмотр стратегии взаимодействия с сообществом и пересмотр существующих обязательств или политики.

Группа по расследованию жалоб подготовит предложение по разрешению жалобы, которое будет поддержано высшим руководством. Затем менеджер по охране труда и промышленной безопасности свяжется с заявителем, чтобы согласовать предлагаемое решение.

Если все стороны согласятся с предложенным решением, согласованные действия будут выполнены в установленные сроки. В случае, если заявитель не согласен с предложенным решением, Подрядчик должен пересмотреть ситуацию и убедиться, что изучены все альтернативные варианты в рамках механизма рассмотрения жалоб. Если в рамках

механизма рассмотрения жалоб невозможно согласовать решение, приемлемое для всех сторон, жалоба будет передана во внешние механизмы.

По возможности будет проведен тщательный мониторинг жалобы путем сбора доказательств того, что были предприняты необходимые действия. Например:

- Если проблема была решена к удовлетворению заявителей, получите подтверждение и приложите его к документации по делу, а также
- Сделайте фотографии или соберите другие документальные доказательства, чтобы составить полное представление о жалобе и о том, как она была разрешена.

В системе реагирования на жалобы должно быть указано, кто и каким образом передает информацию заявителю. В некоторых случаях может оказаться целесообразным, чтобы обратная связь предоставлялась сотрудником, ответственным за оценку, в сопровождении координатора процедуры рассмотрения жалоб.

Менеджер подрядчика по охране труда и промышленной безопасности может участвовать в процессе обратной связи, в зависимости от серьезности жалобы. Любая жалоба, отнесенная к категории "высокая степень серьезности", будет касаться менеджера по охране труда и промышленной безопасности. Жалобы средней степени тяжести будут касаться менеджера по охране труда, если это будет сочтено целесообразным.

При подготовке ответа Подрядчик должен обеспечить, чтобы:

- Координатор по рассмотрению жалоб или соответствующий отдел могут подготовить ответ. В ответе должны быть учтены мнения заявителей о процессе урегулирования, а также указаны конкретные средства правовой защиты. В ответе может быть предложен подход к решению возникших проблем или предварительное урегулирование.
- Представить и обсудить ответ заявителю, рассмотрите возможность проведения встречи с координатором по рассмотрению жалоб, соответствующим менеджером компании и заявителем. Если прямая встреча невозможна, рассмотрите возможность встречи с нейтральной третьей стороной, выступающей в качестве посредника. В ходе этой встречи группа также обсудит соответствующие дальнейшие шаги. Если предложение является предложением об урегулировании и оно принято, жалоба успешно разрешена и нет необходимости переходить к следующему этапу - выбору метода урегулирования. Если заявитель не удовлетворен ответом о процессе урегулирования или по существу, группа должна попытаться достичь соглашения, которое было бы взаимоприемлемым.
- Если дело сложное и сроки его разрешения не могут быть соблюдены, предоставьте промежуточный ответ — устное или письменное сообщение, — в котором сообщите лицу о задержке, объясните причины и предложите пересмотренную дату для дальнейших действий.

На все комментарии и жалобы будут даны ответы в устной или письменной форме в соответствии с предпочтительным способом связи, указанным заявителем в форме комментариев и жалоб. Комментарии не будут рассматриваться как жалобы и, следовательно, не могут быть рассмотрены, если только автор комментария не запросит ответа.

Подрядчик ответит на жалобу в течение одной недели. Возможно, что для получения некоторых ответов потребуется больше недели, но даже в таких случаях Подрядчик проинформирует заявителя о том, какие действия будут предприняты и когда.

9.3.8. Утверждение жалобы

Подрядчик запросит у заявителя(ов) подтверждение того, что жалоба удовлетворена. Это будет сделано с помощью документа об урегулировании жалобы.

Все жалобы должны быть подписаны сотрудниками соответствующего уровня квалификации. Сотрудник, подписывающий жалобу, должен обладать достаточными знаниями по данной теме, чтобы обеспечить гарантии.

Как только вы зарегистрируетесь, это будет внесено в форму для рассмотрения жалоб. Все жалобы, которые не были удовлетворены, будут рассмотрены дополнительно.

9.4. Ход процесса и сроки

Жалобы будут разрешаться в зависимости от характера, частоты возникновения и количества жалоб.

Заявитель будет проинформирован о разрешении жалобы в письменной форме. Если у заявителей нет возможности получить письменный ответ, с ними свяжутся по телефону и проинформируют о результатах рассмотрения его жалобы.

В следующей таблице приведены временные рамки для реагирования на жалобы.

Таблица 111: Процесс подачи и рассмотрения жалоб и сроки

Этап	Сроки
Получение и регистрация жалобы	-
Подтверждение заявителю, что жалоба была получена	Максимум через 7 дней после подачи жалобы
Оценка/расследование полученной жалобы	Максимум через 14 дней после подачи жалобы
Предлагаемое решение сообщено заявителю	В течение 14 рабочих дней после подачи жалобы
Повторная оценка жалобы, если заявитель не удовлетворен предыдущим ответом	Максимум через 2 недели после уведомления заявителем, что он/она неудовлетворен результатом
Если применимо, после неудовлетворенности заявителя решением	
Действия по повторной оценке жалобы/предложения нового решения/ информирование Заявителя об окончательном решении	В течение 14 рабочих дней с момента уведомления о неудовлетворенности заявителя
В случае, если жалоба не может быть разрешена между двумя сторонами, будет привлечен посредник, т.е. местные руководители, которые понимают культуру и обычаи, существующие на территории Проекта.	В течение 14 рабочих дней с момента уведомления о неудовлетворенности заявителя
Жалобы, которые не решены на уровне проекта - комитет по рассмотрению жалоб с участием высшего руководства Подрядчика, муниципалитета и любых других соответствующих органов власти (при необходимости).	В течение 30 рабочих дней после уведомления о недовольстве со стороны Заявителя.

***Примечание**: В тех случаях, когда рассмотрение сложных жалоб или другие факторы приводят к увеличению сроков расследования, Заявитель будет проинформирован об этой задержке и ему будет сообщено об обновленных предполагаемых сроках представления ответа.*

Кроме того, если по жалобе/недовольству было предоставлено решение, и лицо, подавшее жалобу, не удовлетворено предложенным решением, лицо, подавшее жалобу, может использовать механизм разрешения споров вне механизма рассмотрения жалоб компании/проекта. Примером такого внешнего механизма рассмотрения жалоб будет Народная Приемная, созданная в соответствии с Законом Республики Узбекистан «Об обращениях физических и юридических лиц» № 378 от 3.12.2014 г. (с изменениями от 17 августа 2017 г.). На Народную Приемную возложена задача обеспечения функционирования эффективной системы обращений, направленной на всестороннюю защиту прав, свобод и законных интересов граждан. Любые заявки рассматриваются в течение 15 дней с момента поступления, а любое дополнительное рассмотрение завершается в течение 1 месяца.

Если заявитель не удовлетворен предложенным решением/ответом на жалобу, он/она имеет право предпринять другие юридические действия для разрешения жалобы. Заявитель также имеет право в любое время обратиться к обычной для Узбекистана системе подачи и разрешения жалоб.

9.5. Уровни МРЖ

Группа реализации проекта (ГРП) Комитета по автомобильным дорогам (Госкомдор) создаст простой и доступный Механизм рассмотрения жалоб (МРЖ). МРЖ предусматривает несколько каналов и уровней для рассмотрения жалоб и процедуры обжалования.

Основная цель проектного механизма рассмотрения жалоб заключается в обеспечении своевременного и удобного для пользователей решения обращений, поступающих от лиц, затронутых Проектом (ЛЗП). При этом Проектный механизм рассмотрения жалоб не ограничивает право любого затронутого домохозяйства обращаться в национальную/государственную судебную систему для разрешения своих жалоб на любом этапе процесса рассмотрения. ЛЗП могут обращаться в суды в любое время, а не только после использования МРЖ.

1. Уровень 1 (Подрядчик / махалля / сход граждан села).
   В рамках данного проектного механизма рассмотрения жалоб обращения на первом уровне могут подаваться Подрядчику, в махаллю, сход граждан села, советы фермеров и женские ассоциации. Подрядчик или махалля/сход граждан села постараются урегулировать или разъяснить вопрос в течение 2 недель. Нерешённые вопросы передаются ответственному лицу по работе с жалобами (Grievance Focal Point, GFP) при районном хокимияте.

2. Уровень 2 (Районный хокимият).
   В случае подачи жалобы в GFP, GFP устанавливает взаимодействие с Госкомдор и его ГРП, махаллёй и другими органами, такими как сходы граждан сёл, советы фермеров, членами которых являются затронутые домохозяйства (ЗД), и предпринимает попытки урегулировать вопрос.

3. Уровень 3 (Группа реализации проекта).
   Госкомдор через свою ГРП на регулярной основе проверяет у GFP наличие поступивших жалоб. После получения жалобы от GFP или других местных органов ГРП незамедлительно предпринимает следующие действия:
   (i) информирует заявителя в течение 2 дней;
   (ii) информирует Всемирный банк (ВБ);
   (iii) формирует группу по рассмотрению жалобы с участием руководителя ГРП, представителей территориального представительства Госкомдор и районного

хокимията. Группу возглавляет один из сотрудников руководства Госкомдор, назначенный ответственным за рассмотрение жалоб по Проекту;
(iv) группа проводит консультации с заявителем и собирает его/её обращения и озабоченности;
(v) все жалобы рассматриваются и разрешаются в течение 5–10 дней, а при необходимости получения дополнительной информации — в срок до 30 дней для полного урегулирования и закрытия жалобы;
(vi) если жалоба не может быть разрешена проектной группой по рассмотрению жалоб, ГРП информирует об этом офис Всемирного банка и районный хокимият.

4. Уровень 4 (Областной хокимият). Если жалоба не будет разрешена в течение 30 дней, заявитель или его/её представитель может подать обращение в областной хокимият. Областной хокимият также имеет 15 календарных дней для рассмотрения и разрешения жалобы

5. Уровень 5 (Суд). Если жалоба по-прежнему остаётся нерешённой, заявитель может обратиться в соответствующий судебный орган.

Механизм рассмотрения жалоб применяется в равной степени ко всем затронутым домохозяйствам, желающим подать жалобу в проектном районе. При упоминании махалли имеется в виду та махалля, членом которой является затронутое домохозяйство. В населённых пунктах, где затронутые домохозяйства не состоят в конкретной махалле, функции махалли могут выполнять сход граждан села, советы фермеров или женские ассоциации. Под районом понимается административный район, в юрисдикции которого находится махалля затронутых домохозяйств.

ГРП несёт ответственность за регистрацию жалобы, документирование принятых мер по её рассмотрению, ведение протоколов встреч, а также подготовку отдельного отчёта по каждой жалобе. Процесс рассмотрения жалоб будет отражаться в отчётах о реализации Проекта, направляемых во Всемирный банк.

9.6. Контактные Данные Механизма Подачи и Рассмотрения Жалоб

Заинтересованным сторонам будет предоставлена следующая информация для того, чтобы они могли представить свои жалобы или комментарии в отношении предлагаемого Проекта.

Таблица 112: Взаимодействие с заинтересованными сторонами – Контактные данные механизма подачи и рассмотрения жалоб

Предсторительныйы этап	
Телефонная линия проекта	+998 71 286 11 84
Поектный E-mail	ctsi.project.uzb@gmail.com
Официальный адрес	Проспект Мустакиллик, 68А, Ташкент, Узбекистан
Контактное лицо	Г-н Джахонгир Каримов, директор
Подрядчик (этап строительства)	
Отдел по связям с общественностью подрядчика	Контактные данные подлежат подтверждению Отдел по связям с общественностью будет собирать жалобы во время публичных и индивидуальных встреч, посредством телефонных звонков, электронных писем и т.д. и обрабатывать их в соответствии с проектом ПВЗС. При необходимости, отделы по связям с общественностью будут помогать заинтересованным сторонам в заполнении форм подачи жалоб.

Формы и ящики для подачи жалоб	Формы и ящики для жалоб будут размещены во всех махаллях, затронутых Проектом, и на соответствующих рабочих объектах.
Офис эксплуатации и управления КД (этап эксплуатации)	
Офис эксплуатации и управления Госкомдора	Подрядчик - Контактные данные подлежат подтверждению Социальный менеджер будет собирать жалобы во время встреч с заинтересованными сторонами, посредством телефонных звонков, электронных писем и т. д. и управлять ими в соответствии с ПВЗС проекта.
Владелец проекта, социальный менеджер	Социальный менеджер будет собирать жалобы во время встреч с заинтересованными сторонами, посредством телефонных звонков, электронных писем и т. д. и управлять ими в соответствии с ПВЗС проекта.
Система рассмотрения жалоб в стране	
Районнный хокимият	Хокимияты Джаркурганского, Кумкурганского и Термезского районов
Областной хокимият	Хокимият Сурхандарьинской области
Национальный уровень	Виртуальная приемная Президента Республики Узбекистан ❖ Позвонив по номеру телефона 0-800-210-00-00 или по короткому номеру 10-00; ❖ Воспользовавшись онлайн-порталом и заполнив специальную форму запроса на веб -сайте pm.gov.uz; ❖ Посетив Народную приемную. Адреса 14 народных приемных в каждом районе Сурхандарьинской области указаны на сайте.

Контактные данные Проектной компании, Подрядчика и Компани КНС будут подтверждены до начала этапа строительства и эксплуатации, в зависимости от обстоятельств.

9.7. Информационный Центр Проекта

В таблице ниже приведены предлагаемые места раскрытия проектной документации и информации на территории проекта, чтобы местные жители могли физически получить доступ к документам проекта на этапе строительства и эксплуатации. Следует отметить, что некоторые из этих местоположений также использовались во время обнародования ОЭСВ, как указано в **Ошибка! Источник ссылки не найден.**113.

Таблица 113: Предлагаемое место расположения Информационного центра по проектам

Хокимият/Поселок	Место	Обоснование
Махаллинские комитеты вдоль участков дорог Проекта	Здание махаллинского комитета / офис администрации	Члены общины могут легко добраться до этого места, а размещение ящика для жалоб и проектной документации в офисе махаллинского комитета позволит членам общины регулярно знакомиться с информацией о проекте.
Хокимияты Кумкурганского, Дзаркурганского и Термезского районов	Центры содействия трудоустройству в районах реализации проекта	Этот центр занятости является центром по созданию ящиков для подачи жалоб в округе, а также информационным центром для местных жителей.
Районные хокимияты	Районные хокимияты	Местные жители имеют открытый доступ к этому муниципалитету, что делает его подходящим местом для размещения ящиков для жалоб и раскрытия проектной документации

Подрядчик и Компания КНС должны будут провести дополнительные консультации с лидерами и старейшинами общин для определения пригодности предложенных мест. При необходимости, места, предложенные в таблице выше, будут обновлены.

Помимо того, что информация и документы по проекту будут доступны в предложенных местах, жалобы будут приниматься в офисах/центрах общин. Все полученные жалобы будут своевременно рассматриваться в соответствии с разделом 9.3 настоящего документа.

Кроме того, Компания КНС в координации с местными органами власти установит информационный щит у входа в здание Проектных районых Хокимиятов для предоставления информации о проекте, которая будет включать, например, карту проекта, график строительства, контактные данные МРЖ, возможности трудоустройства для местных жителей и т.д.

10. ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ СРЕДОЙ (ПУОСС)

10.1. Обзор

В рамках ОЭСВ подготавливается рамочный ПУОСС для поддержки текущей реализации экологических и социальных требований для Проекта. Цели ПУОСС:

- Четкое описание необходимых компонентов Системы экологического и социального управления (СЭСУ) Госкомдора и подрядчиков для этапов строительства и эксплуатации.
- Предоставление обзора корпоративной структуры Госкомдора для реализации проектов.
- Подтверждение соблюдения обязательств.
- Определение целей ПУОСС (строительство и эксплуатация).
- Определение ролей и обязанности для выполнения требований ПУОСС.
- Изложение требований к повышению квалификации и обучению (все стороны) (в связке с ПУОСС).
- Установление минимальных требований к проверкам, аудитам и отчетности.

10.2. Цели ПУОСС

Сводная информация о ключевых обязательствах на этапе ОЭСВ приведена в выводых ниже. Эти данные будут подробно изложены в ПУОСС для предоставления дополнительной информации о следующем:

- Результаты или цели
- Временные рамки
- Обязанности
- Необходимые ресурсы;
- Деятельность по мониторингу

10.3. Стратегия Управления

Настоящая Оценка воздействия на окружающую среду и социальную сферу является первым этапом скрининга и предварительной оценки экологических и социальных рисков предлагаемой реконструкции автомобильной дороги М-41 с двух полос до четырёх полос движения. На основании результатов ОЭСВ не выявлено факторов-«стопперов», препятствующих реализации предлагаемой реконструкции дороги М-41. Выбор варианта модернизации существующей дороги в пределах существующей полосы отвода (ПО), в отличие от строительства новой дороги или прокладки нового маршрута, был сделан с учётом ключевых экологических и социальных рисков, воздействий и потенциальных ограничивающих факторов. При условии надлежащего проектирования и реализации проекта с соблюдением иерархии мер по предотвращению и снижению воздействия, риски и воздействия могут быть эффективно управляемы.

Отдельно был подготовлен ПУОСС, включающий меры по снижению воздействий, план мониторинга, мероприятия по наращиванию потенциала, распределение ответственности, систему отчётности, а также оценку экологических и социальных затрат. Ключевые вопросы, связанные с трудовыми отношениями, будут регулироваться в соответствии с Земельным кодексом Республики Узбекистан № 598-I от 30 апреля 1998 года и

Экологической и социальной рамочной политикой Всемирного банка (WB ESF, 2018) посредством комплексных Процедур управления трудовыми ресурсами. Созданный механизм рассмотрения жалоб обеспечит приём и эффективное разрешение обращений. ПУОСС обязывает Подрядчиков после мобилизации подготовить План экологического и социального управления Подрядчика (П-ПУОСС), который должен быть разработан до начала строительных работ. П-ПУОСС будет включать, в числе прочего, План по охране труда и технике безопасности, План управления водными ресурсами и отходами, План управления притоком рабочей силы, План управления движением и дорожной безопасностью, План управления карьерами/заёмными участками, а также План восстановления площадок в соответствии с требованиями Правительства Республики Узбекистан и руководствами IFC и Всемирного банка[41].

План управления биоразнообразием (ПУБ) был подготовлен в виде отдельного документа и детализирует все требования, необходимые для предотвращения и минимизации воздействия на биоразнообразие, а также для восстановления его природоохранной ценности после завершения строительства. ПУБ разработан на основе оценки потенциальных воздействий и соответствующих мер по их смягчению, определённых в рамках ОЭСВ. Документ объединяет все меры по защите биоразнообразия и определяет порядок их реализации на этапах предпроектной подготовки, строительства и эксплуатации, включая распределение ответственности за каждое мероприятие. В ПУБ также был подготовлен ориентировочный бюджет на вырубку и компенсационную посадку деревьев.

Отдельный План действий по переселению будет подготовлен для урегулирования вопросов изъятия земель, а также физического и экономического перемещения в результате такого изъятия. Все потери (частных и общественных активов) будут компенсированы по восстановительной стоимости в соответствии с ПДП, требованиями СЭС5 и законодательством Республики Узбекистан. Для руководства процессом подготовки ПДП по дороге М-41 Госкомдор был разработан и раскрыт Рамочный документ по переселению.

10.4. План экологического и социального мониторинга

Меры по смягчению воздействий, предложенные в Плане управления экологической и социальной средой (ПУОСС), будут реализовываться ответственными организациями-исполнителями. Однако для подтверждения того, что данные меры внедряются надлежащим образом и действительно обеспечивают снижение негативных воздействий в запланированной степени, необходимо проведение экологического и социального мониторинга. Мониторинг ПУОСС будет направлен на: 1) отслеживание и отчетность по эффективности мер по смягчению воздействий и распределённых обязанностей, предусмотренных и реализуемых в рамках ПУОСС; 2) определение необходимости расширения, усиления или корректировки мер по смягчению воздействий; 3) выявление потенциальных новых зон воздействия, которые не были определены в ПУОСС.

Мониторинг ПУОСС начинается одновременно с началом строительных работ и продолжается на всех последующих этапах реализации проекта.

В план мониторинга в приоритетном порядке включены следующие параметры экологического и социального контроля:

- Качество атмосферного воздуха;

[41] https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2007-general-ehs-guidelines-community-health-and-safety-en.pdf

- Качество воды;
- Состояние почв;
- Уровни шума;
- Управление отходами;
- Использование опасных материалов;
- Безопасность работников;
- Социальные воздействия;
- Безопасность дорожного движения и пешеходов;
- Биоразнообразие;
- Техническое обслуживание на этапе эксплуатации.

10.5. Обучение и повышение осведомлённости

10.5.1. Обучение на этапе строительства

План обучения

Обучающие сессии по вопросам экологии, социальной сферы, охраны труда, здоровья и безопасности будут организованы в соответствии с Планом обучения, разработанным строительным подрядчиком и утверждённым Группой реализации проекта (ГРП). План будет определять требования к обучению, темы и направления наращивания потенциала, а также категории персонала, которым требуется обучение непосредственно на рабочем месте. Первоначальный план обучения будет подготовлен и утверждён до начала строительных работ. Пересмотр обучения будет осуществляться ежемесячно, ежегодно и по мере необходимости.

В ходе строительства специалист подрядчика по экологическим и социальным вопросам будет актуализировать и реализовывать План обучения. Для каждого работника будут вестись записи о прохождении обучения с целью подтверждения для аудита и проверок.

Вводный инструктаж

Строительный подрядчик обеспечит прохождение вводного инструктажа всеми работниками. Все новые сотрудники будут проходить вводный инструктаж на площадке с целью ознакомления с аспектами экологии, социальной сферы, охраны труда, здоровья и безопасности на объекте, основными правилами работы на строительной площадке, использованием средств индивидуальной защиты (СИЗ), а также мерами по предотвращению травматизма среди работников.

Вводный инструктаж также будет охватывать следующие темы:

- политика в области экологии, социальной сферы, охраны труда, здоровья и безопасности;
- Стандарты Проекта;
- Кодекс поведения;
- Экологические и социальные риски и воздействия проектной деятельности;
- инструкции по экологии, социальной сферы, охраны труда, здоровья и безопасности и План экологического и социального управления строительством (CESMP);
- План реагирования на чрезвычайные ситуации.

После прохождения вводного инструктажа персонал Проекта получит Руководство для сотрудников, содержащее информацию об обучении работников, экстренные телефонные номера и основные требования экологии, социальной сферы, охраны труда, здоровья и безопасности.

Персонал, которому необходимо посещать строительную площадку, также обязан пройти вводный инструктаж. Общий инструктаж будет включать базовую осведомлённость об опасностях, безопасные методы выполнения работ и действия в чрезвычайных ситуациях, таких как пожар, эвакуация и т.п.

Обучение в рамках Проекта

Экологические, социальные аспекты, охрана труда, здоровье и безопасность и ПУОСС

Все лица, участвующие в управлении и реализации любых аспектов экологических, социальных, трудовых, охранных и санитарных требований Проекта, а также Планов экологического и социального управления строительством, пройдут соответствующее обучение. Обучение будет включать следующие вопросы:

- Почему необходимо защищать и сохранять окружающую среду;
- Каким образом строительная деятельность может оказывать воздействие на окружающую среду;
- Какие меры могут быть приняты для смягчения таких воздействий;
- Ознакомление с ПУОСС-С
- Ознакомление с планами готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них;
- Социальная ответственность в период строительства, включая уважительное отношение к местным жителям.

Обучение по конкретным видам работ

До начала выполнения новых обязанностей все работники пройдут достаточное обучение и получат информацию, охватывающую:

- знание используемых материалов, оборудования и инструментов;
- потенциальные риски для здоровья;
- меры предосторожности для предотвращения воздействия возможных рисков для здоровья;
- требования гигиены;
- использование СИЗ, соответствующих выполняемым работам;
- надлежащие действия в случае производственных инцидентов и аварий.

При необходимости будет организовано дополнительное обучение для сотрудников, выполняющих специальные виды работ, с целью их подготовки по таким темам, как использование средств индивидуальной защиты, безопасное вождение, работа в замкнутых пространствах, обращение с опасными материалами и т.д.

Инструктажи на рабочем месте

Краткие инструктажи на рабочем месте («toolbox talks») будут проводиться по мере необходимости для рассмотрения конкретных вопросов перед началом работ. В отдельных случаях, при необходимости, будут привлекаться внешние эксперты по обучению для оказания технической поддержки

10.5.2. Эксплуатационная фаза

Требования к обучению на этапе эксплуатации будут определены Госкомдор и включены в План экологического и социального управления на этапе строительства (ПУОСС-С).

11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проект считается пригодным для реализации и способен соответствовать национальной нормативной базе и требованиям Рамочной программы Всемирного банка по вопросам окружающей среды и социальной сферы 2018 года (World Bank Environment and Social Framework 2018), каждому из десяти стандартов (СЭС1–СЭС10) при условии применения Руководящих принципов Всемирной группы банков по вопросам охраны окружающей среды и социальной ответственности. Проект может быть реализован в соответствии с:

- Социально-экологический стандарт 1: Оценка и управление социально-экологическими рисками и воздействиями;
- Социально-экологический стандарт 2: Персонал и условия труда;
- Социально-экологический стандарт 3: Эффективное использование ресурсов и предотвращение загрязнения окружающей среды;
- Социально-экологический стандарт 4: Обеспечение безопасности и здоровья населения;
- Социально-экологический стандарт 5: Отчуждение земель, ограничение землепользования и вынужденное переселение;
- Социально-экологический стандарт 6: Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами;
- Социально-экологический стандарт 7: Коренные народы;
- Социально-экологический стандарт 8: Культурное наследие;
- Социально-экологический стандарт 9: Финансовые посредники
- Социально-экологический стандарт 10: Взаимодействие с заинтересованными сторонами и раскрытие информации.

11.1. Взаимодействие с заинтересованными сторонами

Был применен систематический подход к взаимодействию с заинтересованными сторонами, направленный на построение конструктивных отношений с заинтересованными сторонами, особенно с непосредственно затрагиваемыми общинами.

Взаимодействие и консультации с заинтересованными сторонами проводились на протяжении всего процесса ОЭСВ, как определено в ПВЗС и обобщено в Главе 8.

Программа эффективного взаимодействия на будущее изложена в Плане взаимодействия с заинтересованными сторонами проекта (ПВЗС) наряду с механизмом подачи и рассмотрения жалоб населения проекта.

11.2. Ключевые экологические вопросы

Качество воздуха – Ожидается воздействие на этапе строительства, но при применении ПМОП остаточное воздействие будет незначительным, за исключением воздействия пыли, которое, к сожалению, трудно полностью устранить в проектах такого размера и масштаба. Ожидается, что эксплуатационное воздействие на качество воздуха улучшится благодаря улучшению состояния дорожного полотна (устранение трещин и выбоин) и требованиям по герметизации обочин, которые в настоящее время являются источником значительного количества пыли.

Изменение климата – На основании результатов ОЭСВ и ТЭО проекта предлагается несколько мер по снижению воздействия. Однако следует отметить, что дальнейшая оценка воздействия изменения климата и мер по смягчению последствий должна быть проведена на стадии детального проектирования проекта.

Почвы – В основном общие меры по снижению воздействия применимы для защиты почв. Не ожидается значительного остаточного воздействия, если будут применены предложенные меры по снижению воздействия при проектировании, строительстве и эксплуатации.

Гидрология – воздействие на гидрологию может быть в значительной степени смягчено применением ПМОП. Однако следует отметить, что количество опор моста в реке может негативно повлиять на морфологию реки, а также на экологию реки. Более подробно это обсуждается в теме биоразнообразия.

Биоразнообразие – На территории Проекта присутствуют места обитания и виды, имеющие природоохранное значение. Были определены конкретные меры по ограничению воздействия, а также меры по недопущению чистой потери среды обитания. На основании результатов исследований в План действий по сохранению биоразнообразия будут включены меры по смягчению воздействия и управлению.

11.3. Ключевые социальные вопросы

Шум – Ожидается повышенный уровень шума на этапе строительства, и меры по его снижению предусмотрены на основе ПМОП. Однако, как и в случае с качеством воздуха, полное устранение шумового воздействия в рамках такого проекта невозможно. Однако ожидается, что любое остаточное воздействие от строительства будет малозначительным. Воздействие на этапе эксплуатации не ожидается значительным в связи с относительно низким ростом интенсивности движения в течение следующих двадцати лет. Никаких конкретных мер по снижению воздействия не рекомендуется при условии, что планируемые конструкции в городских районах будут сдерживаться до предлагаемых 15 м в этих районах.

Вибрация – Воздействия в процессе эксплуатации не ожидается. Однако существует риск, что воздействие на этапе строительства может быть значительным, в частности, в результате использования виброкатков во время работ по уплотнению грунта. ОЭСВ требует, чтобы дорожное полотно находилось на расстоянии не менее 7 м от жилых домов, чтобы защитить их от повреждений. Кроме того, рекомендуется проводить обследования состояния и мониторинг вибрации, чтобы обеспечить дополнительный уровень надзора и возможность применения дополнительных мер по снижению воздействия для предотвращения вибрационного воздействия.

Управление отходами – Большинство воздействий, связанных с отходами во время строительства и эксплуатации, можно адекватно регулировать путем применения предложенных в настоящей ОЭСВ мер по снижению воздействия. Существуют еще два несколько более сложных вопроса, связанных с утилизацией грунта и асбеста. Несмотря на то, что не предполагается значительных объемов грунта, необходимо будет подготовить специальные планы по утилизации грунта. Что касается асбеста, то в ТЭО было выявлено его наличие, и предлагается провести дополнительные исследования для определения точного наличия асбестосодержащих материалов на территории Проекта и необходимости их удаления в рамках работ по Проекту.

Движение транспорта – на этапе строительства возможно повышенное нарушение дорожного движения. Несмотря на предложенные меры по снижению воздействия, было установлено, что значительное нарушение дорожного движения не может быть устранено, и остаточное воздействие средней степени значимости сохранится.

Изъятие земли и восстановление средств к существованию – В ОЭСВ сделан вывод о том, что будет иметь место широкий спектр воздействий и что ни одно из них не может быть смягчено в какой-либо конкретной степени, снижающей остаточную значимость воздействия.

Воздействие на трудовые ресурсы может ощущаться как работниками, занятыми на проекте, так и членами сообщества, считающимися «местными» (в данном случае предполагается, что это до 15 км от территории проекта — окончательное определение дается Главным подрядчиком). Потенциальные трудовые воздействия в период строительства и эксплуатации включают: (i) создание рабочих мест и увеличение расходов в местной экономике (положительное воздействие); (ii) неблагоприятные условия труда, влияющие на благополучие работников (включая принудительный труд и детский труд); (iii) гендерно обусловленное насилие и домогательства на рабочем месте, влияющие на благополучие работников; и (iv) риски проживания работников связаны с вопросами безопасности, такими как ежегодные медицинские осмотры, соблюдение санитарных и гигиенических норм и т.д.

GBV/SEA/SH – Данных о том, что проект окажет влияние на гендерно обусловленное насилие и домогательства, или что проект находится в зоне их распространения, не зафиксировано.

Безопасность и условия труда – В настоящем отчете определен широкий спектр воздействий на безопасность сообщества, безопасность работников и дорожную безопасность. Для всех выявленных воздействий предложены меры по смягчению последствий в соответствии с передовой практикой, после чего большинство воздействий будут иметь низкую значимость или незначительное значение.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ОПРЕДЕЛЕНИЕ СФЕРЫ ОХВАТА ОЭСВ

Технический аспект: Строительство (С) / Эксплуатация (О)	Потенциальный источник воздействия, рецепторы и оценка масштабов	Область действия Вход / выход	
Качество воздуха (С)	Во время строительства выбросы продуктов сгорания будут в основном исходить от транспортных средств, перевозящих материалы и оборудование на стройплощадку, а также, потенциально, от мобильных источников, таких как передвижные генераторы на строительном лагере. Это может временно и локально повышать концентрацию атмосферных загрязнителей (NOX, PM, CO и SO2) в ограниченной степени. Строительные машины будут перемещаться по рабочим зонам. Выбросы продуктов сгорания на строительных площадках являются неизбежным следствием строительной фазы. Пыль – Основными источниками пыли и твердых частиц во время строительства будут: ❖ Рытье котлованов и земляные работы; ❖ Рассеивание частиц при работе бетонного завода; ❖ Движение транспортных средств по неплотным или утрамбованным поверхностям; ❖ Рассеивание частиц от не накрытых грузовиков. Во время строительной фазы чувствительными рецепторами будут в основном жители, подвергающиеся воздействию пыли и, в меньшей степени, выбросам продуктов сгорания. Возможно также влияние пыли на сельскохозяйственные культуры.	✓	
Качество воздуха (О)	Основным источником загрязнения воздуха во время эксплуатации будут транспортные средства, движущиеся по автомагистрали. Основные загрязнители: оксид углерода (CO), диоксид азота (NO_2) и твердые частицы ($PM_{2.5}$ and PM_{10}). Чувствительными рецепторами будут жители, проживающие в зоне влияния (AOI).	✓	
Шум (С)	Воздействие шума будет связано с использованием строительной техники и транспортного движения, вызванного работами вдоль проектной дороги. Шумовые воздействия обычно рассеиваются на расстоянии более 500 м от источника шума. Поскольку проектная дорога проходит через ряд жилых поселений, возможны шумовые воздействия на жителей. Взрывные работы маловероятны, однако это также может быть источником периодического шума. Управление кратковременным шумом для безопасности сообщества и работников может потребоваться; поэтому следует определить источник шума, оценку воздействия и меры по смягчению.	✓	

Технический аспект: Строительство (С) / Эксплуатация (О)	Потенциальный источник воздействия, рецепторы и оценка масштабов	Область действия Вход / выход	
Шум (О)	Основным источником шума в период эксплуатации будут транспортные средства, движущиеся по дорогам. Повышенные уровни шума могут оказывать значительное влияние на здоровье людей, живущих и работающих вблизи дороги.	✓	
Вибрация (С)	Свайные работы, движение тяжелых грузовиков по подъездным дорогам могут приводить к повышенному уровню вибрации. Вибрация может создавать дискомфорт для жителей, а также влиять на конструкции, вызывая косметические и структурные повреждения.	✓	
Вибрация (О)	Дорожное движение вряд ли окажет измеримое воздействие на конструкции или комфорт людей.		X
Ландшафт и визуальное воздействие (С)	Строительная деятельность может быть заметной (наличие строительного транспорта, строительного лагеря, оборудования и техники), что может изменить ландшафт, в котором она проводится, а также вызвать локальное световое загрязнение. Однако эти воздействия будут временными, краткосрочными и обратимыми. Проектная дорога будет строиться последовательно. Временные строительные здания маловероятно будут находиться на одном месте более нескольких недель. Потенциальные ландшафтные и визуальные воздействия от этих источников считаются незначительными.		X
Ландшафт и визуальное воздействие (О)	Проект предполагает реконструкцию существующей дороги. Визуальные изменения местной среды будут связаны с расширением и незначительным поднятием дорожного полотна. Выравнивание дороги не расположено в культурном ландшафте и не находится в зоне, важной для туризма. Тем не менее визуальные изменения следует обсудить с местным населением, чтобы понять, представляют ли они значительное воздействие.	✓	
Гидрология (С)	Поскольку проектная дорога пересекает многочисленные оросительные каналы и реку Сурхандарья, возможны воздействия на эти участки, например, при разливах и утечках топлива и масел. Строительные работы в самой реке (строительство опор мостов) также могут повлиять на экологию реки и качество воды (например, повысить мутность). Возможность воздействия на пользователей грунтовых вод ниже, но все же существует.	✓	
Гидрология (О)	За исключением риска крупного разлива с цистерны, риск воздействия на гидрологию незначителен.	✓	

Технический аспект: Строительство (С) / Эксплуатация (О)	Потенциальный источник воздействия, рецепторы и оценка масштабов	Область действия Вход / выход	
Отходы (С)	Строительные отходы будут представлять собой смесь инертных материалов (грунты), обычных строительных и бытовых отходов, опасных отходов (например, масла, краски, смазочные материалы) и некоторой биомассы, возникающей при расчистке полосы отвода, земляных работах, выравнивании площадки, гражданских работах, установке оборудования (упаковка, металлы, краски, покрытия), обрезках электричества и бытовых отходах. Одними из основных отходов будут существующее покрытие и бетонные конструкции, такие как снесенные мосты. Отходы могут загрязнять окружающую среду. Неправильная утилизация опасных отходов может негативно сказаться на здоровье людей. На данном этапе неизвестно, какие объемы земли могут быть сгенерированы проектом, но учитывая плоский характер дороги, значительных выемок грунта, создающих большие объемы отходов, не планируется.	✓	
Отходы (О)	Отходы на этапе эксплуатации будут образовываться в результате работ по техническому обслуживанию. Ожидается, что все отходы будут вывозиться с территории объекта муниципальными службами для утилизации или хранения за пределами площадки. Кроме того, в ходе выездов на место уже было отмечено, что мусор, оставляемый пользователями дороги, засоряет обочины.	✓	
Изменение климата (все фазы)	На этапах строительства и эксплуатации проекта будут образовываться выбросы парниковых газов (ПГ). На стадии строительства выбросы ПГ будут умеренными вследствие использования крупной техники и выполнения технических работ. На стадии эксплуатации выбросы ПГ будут связаны с выбросами от транспортных средств.	✓	
Климатическая устойчивость (все фазы)	Изменения температуры и количества осадков потенциально могут повлиять на проектную инфраструктуру, например, повышение температуры может привести к образованию колейности дорожного покрытия и увеличению риска наводнений. Недостаточно продуманные дренажные системы, не учитывающие изменение климата, также могут негативно сказаться на дороге и прилегающих землепользованиях.	✓	
Почвы и качество земель (потенциал эрозии)	Потенциальные воздействия на почвы на стадиях до начала строительства и в период строительства включают: ❖ повреждение и/или потерю плодородного слоя почвы — воздействие может возникнуть в случае, если верхний слой почвы не будет снят отдельно либо будет перемешан с подпочвенным слоем и/или другими материалами во время и после снятия; возможны также воздействия на почвы за пределами границ проектной буферной зоны; ❖ эрозию — при отсутствии надлежащих защитных мер эрозия почв может возникать на откосах выемок и насыпях; ❖ использование карьеров для заимствования грунта; ❖ индуцированные изменения в зоне проекта, ведущие к коммерческому развитию, что может привести к сокращению площадей земель, пригодных для сельскохозяйственного использования;	✓	

Технический аспект: Строительство (С) / Эксплуатация (О)	Потенциальный источник воздействия, рецепторы и оценка масштабов	Область действия Вход / выход	
	❖ загрязнение в результате разливов или обращения с опасными материалами — потенциальное загрязнение почв возможно из-за ненадлежащего обращения с топливом, маслами и другими опасными жидкостями, используемыми при реализации проекта, а также из-за неэффективного управления отходами (твердыми и жидкими) на строительных площадках.		
Использование водных ресурсов (С)	Вода потребуется на этапе строительства на рабочих площадках для увлажнения дорог, технических нужд (например, приготовления бетонных смесей) и других целей.	✓	
Использование водных ресурсов (О)	Ожидается, что потребность в воде на этапе эксплуатации будет незначительной.		X
Места обитания, имеющие природоохранную ценность	Потенциальные воздействия могут возникнуть в результате вырубки деревьев, расчистки территорий в соответствии с планом реконструкции, подготовки площадок для строительных работ и других вспомогательных объектов. Высокая скорость движения транспортных средств на новой дороге может привести к увеличению случаев гибели мелких животных на дороге, что, в свою очередь, может привлекать хищных птиц и становиться причиной их гибели. В целом места обитания, на которые может повлиять проект, не относятся к строго охраняемым или находящимся под угрозой исчезновения типам местообитаний.	✓	
Вырубка деревьев	В пределах полосы отвода (RoW) расположено значительное количество деревьев. Часть деревьев потребуется удалить для расширения дороги. Однако национальное законодательство может затруднять реализацию данных мероприятий.	✓	
Землепользование	Для объектов недвижимости, расположенных в зонах, необходимых для строительства, потребуется переселение и выплата компенсаций.	✓	
Труд и условия труда (О)	На этапе эксплуатации вопросы труда и условий труда будут регулироваться в соответствии с национальными требованиями. Существенных воздействий не ожидается.		X
Охрана труда и техника безопасности, права работников (С)	Проект такого типа и масштаба потенциально связан с широким спектром аварий и инцидентов, включая дорожно-транспортные происшествия, несчастные случаи при использовании техники и оборудования и т.д. Основными реципиентами воздействия являются строительные рабочие. Здоровье работников и их трудовые права также могут быть затронуты, например, из-за неудовлетворительных условий проживания и контрактных механизмов, не соответствующих	✓	

Технический аспект: Строительство (С) / Эксплуатация (О)	Потенциальный источник воздействия, рецепторы и оценка масштабов	Область действия Вход / выход	
	национальным требованиям и Руководящих принципов Всемирной группы банков по вопросам охраны окружающей среды и социальной ответственности[42].		
Сообщество, здоровье, безопасность и охрана	Существует ряд потенциальных рисков для здоровья и безопасности местного населения, включая распространение инфекционных заболеваний, доступ населения на строительные площадки, гендерное насилие и домогательства и др.	✓	
Дорожное движение и транспорт (С)	На этапе строительства проект приведёт к увеличению количества легких, тяжёлых и медленно движущихся транспортных средств на существующей дорожной сети. Это включает транспортировку работников, перевозку тяжёлого оборудования между рабочими зонами, а также самосвалы, вывозящие грунт. Потенциальные воздействия включают повышение риска столкновений и дорожно-транспортных происшествий (которые могут привести к травмам, гибели людей, разливу топлива или рассыпанию груза) и, как следствие, ущерб животным, местным пастухам и сообществам. Местные жители и домашний скот также могут подвергаться риску несчастных случаев на строительных площадках, например, падению в вырытые котлованы, несанкционированному использованию строительного оборудования и т.п. В связи с этим крайне важно заблаговременно предупреждать население о потенциально опасных зонах и обеспечивать их надлежащее обозначение или ограждение.	✓	
Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование (все фазы)	На строительных площадках и в вахтовых/строительных лагерях возможны крупные аварии и инциденты, такие как взрывы и пожары. Они могут иметь значительные последствия для работников и местного населения. Однако вероятность возникновения подобных событий оценивается как низкая. Чрезвычайные ситуации также возможны на этапе эксплуатации и в основном связаны с дорожно-транспортными происшествиями, которые могут привести к разливам и утечкам опасных жидкостей (с возможным воздействием на водные объекты).	✓	
Культурное наследие (О)	Повреждение объектов материального и нематериального культурного наследия может произойти на этапе строительства на рабочих зонах, расположенных вблизи объектов физического культурного наследия. Вероятно воздействие на кладбища, поскольку дорога проходит в непосредственной близости от них. Также	✓	

[42] https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/308631492969180329/occupational-health-and-safety-guidelines

Технический аспект: Строительство (С) / Эксплуатация (О)	Потенциальный источник воздействия, рецепторы и оценка масштабов	Область действия Вход / выход	
	возможно, что в ходе земляных работ будут обнаружены ранее не выявленные культурные и исторические объекты.		
Кумулятивные воздействия	В пределах территории проекта могут возникать кумулятивные воздействия, которые способны затрагивать физическую, биологическую и социальную среду.	✓	

Приложение 2: Записи о Деятельности по Раскрытию Информации

Место встречи: Кумкурганский, Дзаркурганский и Термезский районы

Дата проведения: 30-31 октября 2025 г.

Порядок объявления уведомления о консультациях: В рамках подготовки общественных консультаций в государственные органы Кумкурганского, Дзаркурганского и Термезского районов (хокимияты) было направлено письмо с информацией о планируемых мероприятиях по раскрытию информации о проекте. Госкомдор просит о сотрудничестве в распространении информации о публичных консультациях по проекту между сообществами. Объявления были размещены в общественных местах, таких как рынки, магазины, автобусные остановки и т.д.

Кто был приглашен: представители местных сообществ, местные жители project village и другие представители общественности. Общее количество участников - 124 человека из трех районов.

Организаторы и участники:
г–н Дж. Каримов – директор Государственного учреждения “Группа реализации проектов Всемирного банка”
Г-н Дж. Хамидов - инженер Государственного учреждения “Группа реализации проектов Всемирного банка”
Г-жа Нодира Ахмедходжаева - специалист Всемирного банка по охране окружающей среды
Представители проектировщика ООО “JanubYo‘lloyiha” (директор А. Юлдошев; главный инженер проекта Г. Юлдошев), районного хокимията, Комитета по экологии, кадастрового и архитектурного отделов, совета женщин, а также представители бизнеса, местные жители и лица, чье имущество затронуто проектом.

Содержание презентации консультанта по охране окружающей среды: Проведение общественных консультаций и информационной сессии с участием представителя Госкомдор, специалиста Al Mar Consulting по вопросам ОЭСВ/ПУОСС в рамках предлагаемого проекта.

Программа/расписание встречи: Целью общественных консультаций было обсуждение экологических и социальных последствий этого дорожного проекта, выявление возможных проблем и прояснение следующих вопросов:

- Детали настоящего проекта и возможные экологические вопросы и решения;
- Обсуждение экологических вопросов, которые могут возникнуть по участкам проектной дороги;
- ЭСП инструменты;
- Предварительные последствия переселения;
- Требования Экологической Оценки;
- Предлагаемые Меры по Смягчению;
- Знание возможных экологических проблем вдоль дороги
- Обязательства Областных и Районных дорожных и экологических государственных ведомств;
- Предлагаемый механизм рассмотрения жалоб (МРЖ). Выслушать мнения общественности, общественных организаций и местных жителей;
- Обсуждения.

Комментарии участников: После презентации, проведённой с целью обсуждения данного вопроса, представители общественности задали интересующие их вопросы. Участники высказали своё мнение относительно реконструкции дороги. В целом они поддержали реализацию проекта и одновременно высказали предложения по дополнительным работам, которые могли бы повысить эффективность и результативность проекта.

Определённые последующие действия: Общественные консультации были проведены 30 октября 2025 года в Кумкурганском районе, а также 31 октября 2025 года в Джаркурганском и Термезском районах. Общественные консультации были организованы с обеспечением достаточного количества посадочных мест. Все участники были зарегистрированы. Консультации проводились под председательством представителей местных хокимиятов. Все участники имели возможность свободно задавать вопросы, высказывать комментарии и выражать своё мнение. Полный текст презентации приведён ниже.

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО ОТ Госкомдор

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI
AVTOMOBIL YO‘LLARI
QO‘MITASI TASARRUFIDAGI
AVTOYO‘LINVEST AGENTLIGI

AVTOYO‘LINVEST AGENCY
UNDER THE COMMITTEE
FOR ROADS OF THE
REPUBLIC OF UZBEKISTAN

«17» 10 2025y. JD 11-1325-sonli

Surxondaryo viloyati hokimligi

Qumqo‘rg‘on tumani hokimligi

Jarqo‘rg‘on tumani hokimligi

Termiz tumani hokimligi

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 10-oktabrdagi “Yo‘l xo‘jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-330-son qarori hamda Investitsiyalarni jalb qilish, sanoatni rivojlantirish va savdoni tartibga solish masalalari bo‘yicha Hukumat komissiyasi yig‘ilishining 2025-yil 26-avgustdagi 192-son bayoniga muvofiq Jahon banki ishtirokida Surxondaryo viloyati hududidan o‘tuvchi “M41 “Bishkek-Dushanbe-Termiz” avtomobil yo‘lining 1525-1622 km (97 km) qismini rekonstruksiya qilish” loyihasini amalga oshirish belgilangan.

Mazkur loyihaning atrof-muhitga va ijtimoiy ta’sirini baholash bo‘yicha konsultant “Al Mar Consulting” MChJ tomonidan **joriy yilning 30-31-oktabr** kunlari Surxondaryo viloyatining Qumqo‘rg‘on, Jarqo‘rg‘on va Termiz tumanlarida manfaatdor tashkilotlar hamda shaxslar ishtirokida jamoatchilik konsultatsiyasi va eshituvi quyidagi taqvimga asosan o‘tkazilishi rejalashtirilgan:

t/r	Tuman nomi	Sana, vaqt	Manzil	Ishtirokchilar soni
1	Qumqo‘rg‘on tumani	30-oktabr, 12:00	Tuman hokimligi	50 kishi
2	Jarqo‘rg‘on tumani	31-oktabr, 10:00	Tuman hokimligi	50 kishi
3	Termiz tumani	31-oktabr, 14:00	Tuman hokimligi	50 kishi

Jamoatchilik eshituvi va muhokamalariga quydagi manfaatdor shaxs va tashkilotlar taklif etilishi maqsadga muvofiqdir:

- Tuman hokimliklari vakillari (qurilish/irrigatsiya, qishloq xo‘jaligi masalalari bo‘yicha mas’ullar);

100000, Toshkent sh., Mustaqillik shoh ko‘chasi, 68
Tel.: (+998 71) 268-97-08, 268-90-41
Pochta manzili: avtoyulinvest@uzavtoyul.uz
Exat manzili: avtoyulinvest@exat.uz

68, Mustakillik avenue, Tashkent, 100000.
Phone No.: (998 71) 268-97-08, 268-90-41
Mail adress: avtoyulinvest@uzavtoyul.uz
Exat adress: avtoyulinvest@exat.uz

- Ekologiya, atrof-muhitni muhofaza qilish va iqlim o‘zgarishi vazirligi Surxondaryo viloyati boshqarmasining tuman bo‘limlari vakillari;
- Mahalla qo‘mitalari vakillari;
- Yo`l bo‘yidagi tadbirkorlik faoliyati bilan shug‘ullanadigan vakillari (tuman tadbirkorlari);
- Tumanlarning fermer va dehqon xo‘jaliklari;
- Mahalliy aholi, qurilish davrida ta’sir doirasiga tushadigan obyektlar egalari;
- Tegishli davlat tashkilotlari va boshqalar.

Yuqoridagilarni inobatga olib, Hukumat topshiriqlari ijrosini belgilangan muddatlarda bajarilishini ta’minlash hamda Jahon banki bilan tegishli qarz bitimi imzolanishi jarayonlarini jadallashtirish maqsadida, Sizdan ushbu **tadbirlarni o‘tkazilishida amaliy yordam berishingizni** so‘raymiz.

Hurmat bilan,

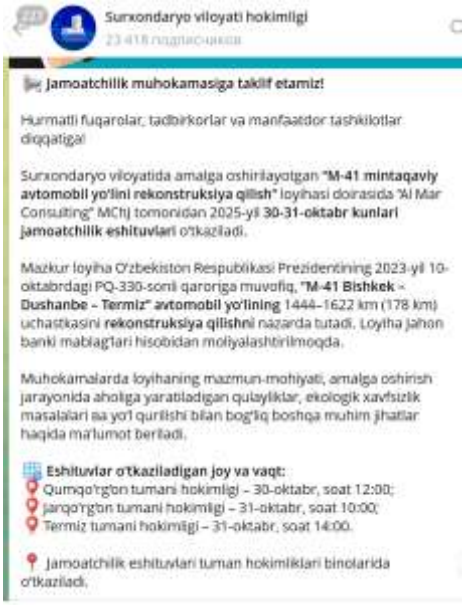
Direktor o‘rinbosari **J. Djumayev**

Ijr.: J. Karimov
Tel.: (71) 286-11-74

ФОТОГРАФИИ С ПУБЛИЧНЫХ КОНСУЛЬТАЦИЙ



Объявление, размещенное в Кумкурганском хокимияте



Официальные Telegram-каналы Хокимията Сурхандарьинской области https://t.me/axborot_xizmati/50746



Официальные Telegram-каналы Хокимията Кумкурганского района @qum_axborot



Официальные Telegram-каналы Хокимията Джаркурганского района @jarmatbuotxizmati



РЕКЛАМА

МАНФААТДОР ШАХСЛАР ВА ТАШКИЛОТЛАР ВАКИЛЛАРИНИ ЖАМОАТЧИЛИК МАСЛАҲАТИГА ТАКЛИФ ҚИЛАМИЗ

«Сурхондарё вилоятидаги «М-41» минтақавий йўлини реконструкция қилиш (Ўзбекистоннинг мультимодаль алоқа ва логистика дастури (R180602))» лойиҳаси доирасида «Al Mar Consulting» МЧЖ 2025 йил 30-31 октябрь кунлари Сурхондарё вилояти аҳолиси ва манфаатдор томонлар билан жамоатчилик муҳокамаларини ўтказади.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2023 йил 10 октябрдаги ПҚ-330-сон "Йўл хўжалиги соҳасини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида"ги қарори 3-иловасига мувофиқ, Сурхондарё вилоятида "М-41" Бишкек — Душанбе — Термиз автомобиль йўлининг 1444 — 1622 км. (178 км.) участкасини реконструкция қилиш" лойиҳасини амалга ошириш назарда тутилган (биринчи босқич — 1525 — 1622 км. участкаси). Лойиҳа Жаҳон банки маблағлари ҳисобидан амалга оширилмоқда.

ЖАМОАТЧИЛИК ЭШИТУВЛАРИ ЎТКАЗИЛАДИГАН ЖОЙ ВА ВАҚТИ:

- Қумқўрғон тумани ҳокимлиги — 30 октябрь, соат 12:00
- Жарқўрғон тумани ҳокимлиги — 31 октябрь, соат 10:00
- Термиз тумани ҳокимлиги — 31 октябрь, соат 14:00.

Эшитувлар туман ҳокимликлари биноларида ўтказилади. КИРИШ ТЕКИН.

Объявление, размещенное в газете "Халк сузи"



MANFAATDOR SHAXSLAR VA TASHKILOTLARNI JAMOATCHILIK MASLAHATIGA TAKLIF QILAMIZ.

"Surxondaryo viloyatidagi M-41 mintaqaviy yo'lini rekonstruksiya qilish (O'zbekistonning multimodal aloqa va logistika dasturi (R180602))" loyihasi doirasida "Al Mar Consulting" MChJ 2025-yil 30-31-oktabr kunlari Surxondaryo viloyati aholisi va manfaatdor tomonlar bilan jamoatchilik muhokamalarini o'tkazadi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023 yil 10 oktyabrdagi PQ-330-son "Yo'l xo'jaligini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarorining 3-ilovasiga muvofiq, Surxondaryo viloyatida "M-41 "Bishkek – Dushanbe – Termiz" avtomobil yo'lini 1444–1622 km. (178 km.) uchastkasida rekonstruksiya qilish" loyihasini amalga oshirish nazarda tutilgan (birinchi bosqich – 1525-1622 km. uchastkasi).

Loyiha Jahon banki mablag'lari hisobidan amalga oshirilmoqda.

JAMOATCHILIK ESHITUVLARI O'TKAZILADIGAN JOY VA VAQTI:

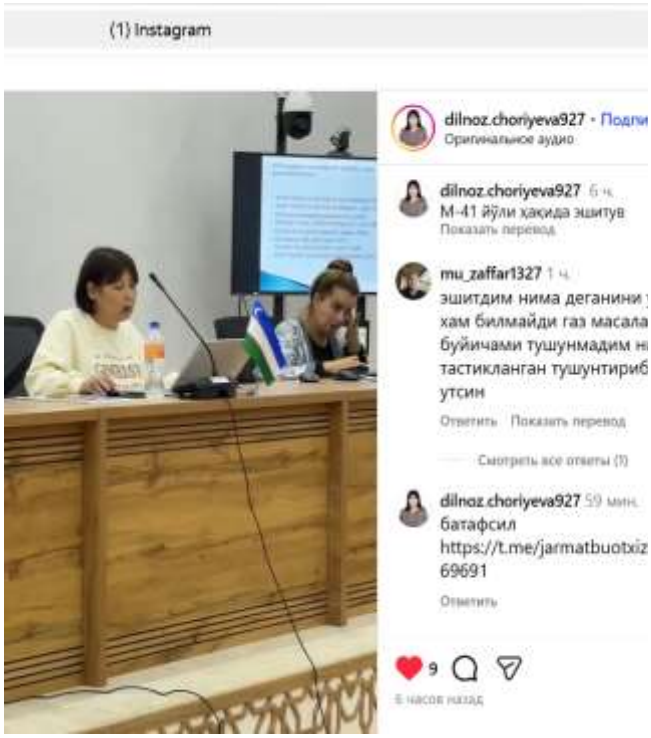
- Qumqo'rg'on tumani hokimligi – 30 oktabr, soat 12:00
- Jarqo'rg'on tumani hokimligi – 31 oktabr, soat 10:00
- Termiz tumani hokimligi – 31 oktabr, soat 14:00

Eshituvlar tuman hokimliklari binolarida o'tkaziladi. KIRISH TEKIN.

Объявление, размещенное в газете "Кишлок хайоти"



Фотоотчет общественного обсуждения был опубликован в Telegram-канале хокимията Джаркурганского района.:https://t.me/jarmatbuotxizmati/69690



Видеоотчет в Instagram, размещенный на странице журналиста новостного канала хокимията Джаркурганской области dilnoz.choriyeva927




Общественное обсуждение в Кумкурганском районе




Общественное обсуждение в Дзаркурганском районе




Общественное обсуждение в Термезском районе

СПИСКИ УЧАСТНИКОВ ПУБЛИЧНЫХ КОНСУЛЬТАЦИЙ

Джаркурганский район

ISHTIROKCHILARI RO'YXATI

Sana: 2025 yil 24 oktyabr

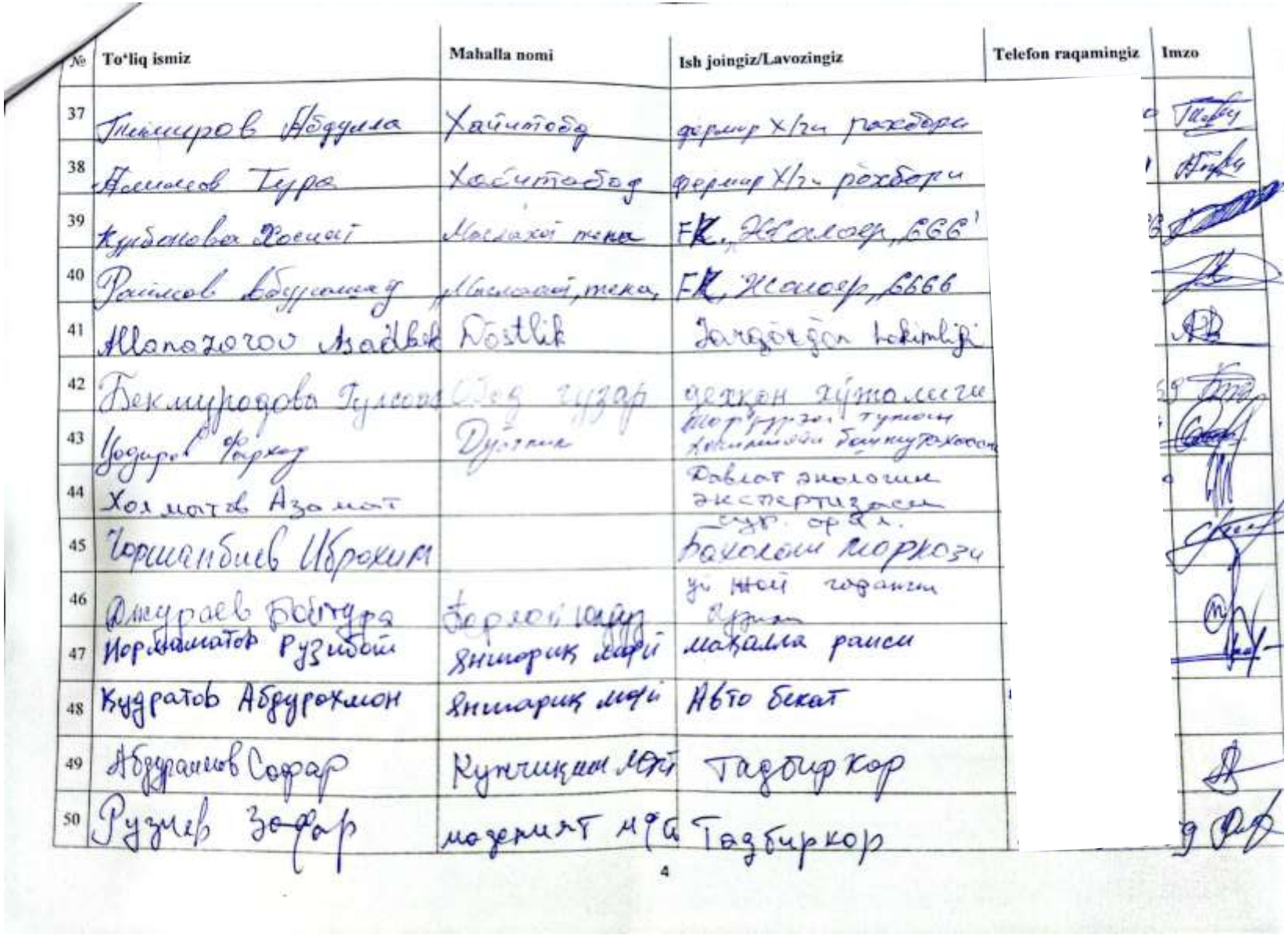
O'tkazilish joyi: Surxondaryo viloyati Jarqo'rg'on tumani

№	To'liq ismi	Mahalla nomi	Ish joyingiz/Lavozimingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
1	Yusupov Bahrom Fuzailovich	Mustaqillik mahallah	Qarag		
2	[illegible]		[illegible]		
3	[illegible]		[illegible]		
4	Mustafoev Durdona	Bunyodkor	Mustaqillik Durdona		
5	Kurbanova Kumushoy	Beshqurgon	Mustaqillik Durdona		
6	Kuvondikov Ulugbek	0	[illegible]		
7	Sulaymonqulova Gavhar Shukurjonovna	Obod qishloq MFY	[illegible]		
8	Alimov Jasur Ulug'bekovich		[illegible]		
9	Mustafo Bahtiyor		[illegible]		
10	[illegible]		[illegible]		

1

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
11	Шадиев Анвар		Жанубийлойиха "Ипак бош мутахассис		
12	Йўлдошев Ғайрат		Жанубийлойиха "Ипак Пойиха бош муҳандис		
13	Бобоқулов Аъзам		Жанубийлойиха "Ипак бош мутахассис		
14	Расулов Музаффар		Расулов Музаффар		
15	Ҳайдуллаева		ЗЕБО		
16	А. Жумаев Н		ЖСФЙ ўргон Т'йфдаги Си		
17	Абдураимова Ойнахар	Олтинтепа МФЙ	Ойнахар.		
18	М. Яқубов		Жарқўрғон Тўқ		
19	Тўраев Илхом Шамилович		Сурвин ер ишлов		
20	Ҳамраев Ғуфтбой	Ғур-Ғур маҳалла	Ғ.Т.Т. бикот Ҳамраев Сайф		
21	Сулаев шавкат	Ғур-Ғур МФЙ	комиссия		
22	Тожиев Мухаммад Шерзод	Оби-ҳаёт	раиси		
23	Очилов Абдумалик	Obi-hayot	Очилов Абдумалик Vatt		

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
24	Тиллаев Бахтиёр	Хўжа қишлоқ	ЎТТ		
25	Тошпулатов Абдураззоқ	Обихаёт Жарроҳлик	ЎТТ		
26	Ғиёсиддинов Ғиёсиддин	Обод Гузар	Қассоблик хизмати		
27	Ғуломов Шавкат	Мехнатобод	Шаҳар ранса		
28	Искандаров Фарход	Меҳнатобод	Шифр		
29	Тожиева Ойсара	Обод гузар	деҳқон хўжалиги		
30	Ғиёсиддинов Жаббор	Ҳамар	Аҳоли		
31	Ғиёсиддинов Шуҳрат	Ҳамар	Аҳоли		
32	Сафарова Рано	Ҳаит обод	Ҳаит обод ишлари ФҚ/Ҳ		
33	Рахмонов Зиёдилла	Yangiariq	(Аҳоли) ЎТТ		
34	Чўпқулатов Баҳром		ФҚ/Ҳ Шоҳчўпғон		
35	Шайхонов Асқар	Мослашган	Шаҳар ранса		
36	Абдуллаев Ғулом	Урикли	Шаҳар ранса		



№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
37	Тожиров Абдулла	Хайитобод	фермер х/ж раҳбари		
38	Ҳамидов Тура	Хайитобод	фермер х/ж раҳбари		
39	Кубанова Ҳосият	Маҳалла жен	ФК, Жамоат, ббб'		
40	Рахимов Абдуманнад	Маҳалла, тека,	ФК, Жамоат, ббб		
41	Иброгимов Хайбек	Östlik	Jarqörgan hokimligi		
42	Бекмуродова Гулсара	Ўзб гузар	деҳқон хўжалиги		
43	Ходиров Фарход	Дўстлик	мотрудник туманни ҳокимлиги бошқармаси		
44	Холматов Азамат		Давлат экологик экспертизаси		
45	Чоршанбиев Иброхим		Сур. ф-ғ. боғлови моркоз		
46	Отажанов Бобирдар	Барлос маҳ	уй ишчи ходими		
47	Норматов Рузибой	Янгарик маҳ	маҳалла раиси		
48	Кудратов Абдурахмон	Янгарик маҳ	Авто бекат		
49	Абдуганиев Сафар	Кунчикиш маҳ	Тадбиркор		
50	Рузиев Зафар	мадамят маҳ	Тадбиркор		

ISHTIROKCHILARI RO'YXATI

Sana: 2025 yil 31 **oktyabr**

O'tkazilish joyi: Surxondaryo viloyati Jarqo'rg'on **tumani**

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
51	Курбонова Феруза	Хўжамшилов	Маҳалла раиси		
52	Кенжаев Ғаназар	Хўжамшилов	Нуроний		
53	Ялаев Турсун	Ободгузар	Нуронний		
54	Атақулов Шарда	Бемобулоқ	МФЙ раиси		
55	Жуманов Шерхон	Тарқиғрон.Т	Кенгашлар ҳудудий		
56	Каримов Нахонгир		Лойиҳани амалга ошириш гуруҳи директори		
57	Ҳамидов Нахонгир		Лойиҳани амалга ошириш гуруҳи нуҳонуси		
58	Қурбонов Фахриддин	Муқаддам МФЙ	МФЙ раиси.		
59	Машковская Мария		AL MAR CONSULTING		
60	Турдиева Дилфуза		AL MAR CONSULTING		

ISHTIROKCHILARI RO'YXATI

Sana: 2025 yil 30 **oktyabr**

O'tkazilish joyi: Surxondaryo viloyati Кумқўрғон **tumani**

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
1	Алланазаров Исмоил	Навбахор	Махалла раиси		
2	Тошпулатов Тўлқин	Нисбат	Маҳалла раиси		
3	Юсупов Фаррух	Бешбахромон	Маҳалла раиси		
4	Бозоров Жасур		Қишлоқ ўрган ТИФКДМ шўба бош		
5	Бегмуродов Бахтиёр	Элобод	МФЙ раиси	70	
6	Каримов Хайрулла	Гулистон	МФЙ раиси		
7	Ахмадов Эргаш	"Қурғизи"	маҳалла раиси.		
8	Мамаражабов Собиржон	Тарғунчоқ	МФЙ раиси		
9	Шутиев Шерзод	Жарқишлоқ	28-мактаб ўқитувчи	4	
10	Баетов Ўткир	Нарқишлоқ	тадбиркор х/к	55	

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
11	Ғайдоаев Абдухаккор		"Жанубий" ички Директори		
12	Шарипов Анвар		"Жанубий" ички бож инспекцияси		
13	Ғаниев Баҳром		"Жанубий" ички божхона божи инспектори		
14	Каримов Шаҳонгир		Шаҳон банки лойиҳалари амалга ошириш гуруҳи		
15	Хамидов Шаҳонгир		Шаҳон банки лойиҳаларини амалга ошириш гуруҳи инспектори		
16	Тулеяев Бахтиёр		Сурхондарё вилояти Автойўл бошқармаси		
17	Одилов Ғайбулло.		Қумқўрғон тумани автойўл бошлиғи.		
18	Махмаматамиев Камолиддин	Ҳунармандлар.	Ҳунармандлар Трейд стар ф/к		
19	Ахмедходжаева Нодира		Всемирный Банк		
20	Маматбек Рахимов		ВБ		
21	Хакимов Абдулазиз	Меҳробод	Меҳробод м.ф.й раиси		
22	Бабаханов Акмал		Жанубий божхона		
23	Шеналиев Фарҳод	Янгиер	Ахми банк филиали		

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
24	Алабердиев Нематулло	Бешқарағон	Ишсиз		
25	Абдикаев Айдар	Янгиобод	Фахминяй		
26	Мирзаолов Аббас	Навбаҳор	„Арал йўли"		
27	Курбонбоева Озодахон	Навбаҳор	Университет ветеринар Навбаҳор		
28	Нематов Маркомил	Энгнер	Қоким ёрдамчиси		
29	Мусаев Фахриддин		Архитектор		
30	Фаттоев Фахир	Кумкурган	Ишсиз бухгалтер		
31	Мамиковская Мария		ALMAR CONSULTING		
32	Турдиева Фимяра		ALMAR CONSULTING		
33	Мамина Юлия		ALMAR Consulting		
34					
35					
36					

ISHTIROKCHILARI RO'YXATI

Sana: 2025 yil 31 **oktyabr**

O'tkazilish joyi: Surxondaryo viloyati Termez **tumani**

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
1	Шадманов Амирали	—	Жанубий ғарбий ИҲХ бошлиғи ўринбосари		
2	Бобоқулов Ёқуб	—	Жанубийғаллаобод бошлиғи маслаҳатчиси		
3	Юсупалиев Абдуқаҳҳор	—	Жанубийғаллаобод МЧЖ директори		
4	Юсупалиев Ғайрат	—	Жанубийғаллаобод МЧЖ Ишчи доимий ходими		
5	Ёқубов Ёқубжон	—	Термиз туман йўлларидан фойдаланиш корх.ДМ директор		
6	Файзуллаев Нуриддин	—	Сурхондарё вилояти Автомобил йўллари Бош бошқармаси ходи		
7	Шоназаров Ислом	—	Туман кадастр ходими		
8	Амуров Алишер	—	"Хорахон"		
9	Рахмонов Умиджон	—	Ш. Рашидов		
10	Анназаров Эркин	—	Ш. Рашидов		

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
11	Ahmadov Farliddin	Qoqaxon	maktabda		
12	Makarova Dilya	A.Temur m.f.y	maktabda		
13	Tadjiev Abdurashitov	Qoqaxon	maktabda		
14	Saitov Otabek		Tarjimon bo'lib ishlaydi va uy-joy kollyapti		
15	Akmalxodjaeva Nodira	Makon Banki xodimi			
16	Karimov Naxongir		Loyihani amalga oshiruvchi guruxi direktori		
17	Xamidov Naxongir		Loyihani amalga oshiruvchi guruxi muxandisi		
18	Shoxanam Karamova	Sh. Rashidov ko'chasi	uyda qoladi		
19	Xasanov Uktam	Sh. Rashidov	maktabda		
20	Shoraxmedov Muxammadjon	Sh. Rashidov	maktabda		
21	Jumaqulov Dilshod	Sh. Rashidov	Bekatda (zapravka) ishlaydi		
22	Oralov Baxram	Sh. Rashidov	Avtomobil' yuvuvchi bo'lib ishlaydi		
23	Yusupbaqulova Umidaxon	Sh. Rashidov	uyda ayol		

№	To'liq ismiz	Mahalla nomi	Ish joingiz/Lavozingiz	Telefon raqamingiz	Imzo
24	Хурамова. Отажон	Ч. Рашидов	аҳоли		
25	Шомирзаев Қодир	Ч.Рашидов	аҳоли		
26	~~Нуроев~~ Гаҳҳёр	—	Термиз.Т. ЖОКИММИЯ		
27	Тамара Сунгатиллаева	Ўзбекистон кўчаси	фуқаро пенсионер		
28	Абдуллаев Ўрзимурод	Қ.ораҳон маҳалласи	Нафақахўр фуқаро-Термиз ўқитиш маркази		
29	Машковская Мария		ALMAR CONSULTING		
30	Турдиева Дилфуза		ALMAR CONSULTING		
31	Молина Юлия		ALMAR CONSULTING		
32					
33					
34					
35					

ПОЛНЫЙ ТЕКСТ ПРЕЗЕНТАЦИИ

O'zbekiston Respublikasi

ALOQA VA TRANSPORT SOHASINI TAKOMILLASHTIRISH LOYIHASI (P509487)

M-41 MINTAQAVIY YO'L KORIDORI NI QAYTA QURISH (1525-1622 KM QISMI)

Atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirni baholash (ESIA) va ko'chirish siyosati asoslari

Jamoatchilik bilan maslahat va axborot sessiyasi

Sana: 2025 yil 30-31 oktyabr

Sessiya mazmuni

- Loyihaning tafsilotlari va mumkin bo'lgan atrof-muhit va ijtimoiy muammolar hamda ularning yechimlari;
- Loyihaning yo'l qismlari bo'ylab yuzaga kelishi mumkin bo'lgan atrof-muhit va ijtimoiy masalalarning muhokamasi;
- ESF instrumentlari;
- Dastlabki qayta ko'chirish ta'sirlari;
- Atrof-muhitni baholash talablari;
- Taklif etilgan yumshatuvchi chora-tadbirlar;
- Taklif etilgan shikoyatlarni ko'rib chiqish mexanizmi (GRM);
- Jamoatchilik vakillari, tashkilotlar va mahalliy aholi fikrlarini tinglash;
- Muhokamalar;
- Xulosa.

MINTAQAVIY YO'LLARNI RIVOJLANTIRISH LOYIHASI

Moliyalashtiruvchi: Jahon banki (WB)

Ijrochi tashkilot: Avtomobil yo'llari qo'mitasi tarkibidagi Avtoyo'linvest Agentligi huzuridagi Loyiha ijro etish bo'limi

ESIA hujjatlar paketining bir qismidir, unga quyidagilar kiradi:

- Atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirni baholash (ESIA);
- Atrof-muhit va ijtimoiy boshqaruv rejasi (ESMP)
- Mehnatni boshqarish protseduralari (LMP);
- Biologik xilma-xillikni boshqarish rejasi (BMP);
- Ko'chirish bo'yicha harakatlar rejalari (RAP);
- Manfaatdor jalb qilish rejasi (SEP);
- Gender bo'yicha harakat rejasi (GAP);
- Atrof-muhit va ijtimoiy majburiyatlar rejasi (ESC

Loyiha Yo'l Uchastkalari

Tuman chegaralaridagi yo'l uchastkalari

Tuman	KM	Masofa (km)	Aholi punktlari
Qumqo'rg'on Tumani	23 km	1525 - 1548 km	10 mahalla-Hurmat, Munchoqtepa, Hakat, Joydak, Besh Qahramon, Jarqo'rg'on, Gulbepa, Navbahor, Mehrobod, Sulton-Saidk.
Jarqo'rg'on Tumani	58 km	1548 - 1606 km	9 mahalla-Oltintepa, Surxon Saodi, Oltintepa, Jumaxol tepa, Do'stlik, Istiqlol, Nurli chiyor, Oqtepa, Go'rg'on.
Termiz Tumani	16 km	1606-1622 km	3 Mahalla- Qorajon, Ayrir Termiz, Shamol Rashidov, Qayrirshiyurt, Termiz



Jahon Banki (WB) Xavfsizlik Siyosati va Atrof-muhitni Baholash Talablari

- Qonuniy jihatlar bo'yicha, rekonstruksiya va foydalanish davridagi ishlar O'zbekiston qonunlari hamda Jahon Bankining 2018 yilgi Atrof-muhit va Ijtimoiy Tuzilmasi (ESF)ga muvofiq amalga oshiriladi.
- O'zbekistonning Atrof-muhitni muhofaza qilish qonunlari va qoidalari hamda Jahon Bankining ESS1: Atrof-muhit va Ijtimoiy Xavf va Ta'sirlarni Baholash va Boshqarish talablari bo'yicha, taklif etilgan loyiha "Muhim" (Substantial) deb baholangan bo'lib, atrof-muhit va ijtimoiy xavflar alohida-alohida jiddiy deb baholangan.

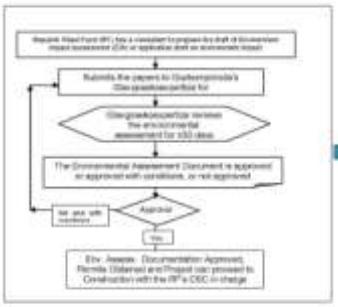
Jahon Bankining Atrof-muhit va Ijtimoiy Tuzilmasi

Jahon Banki Standartlari	Reason for Trigger
ESS1: Atrof-muhit va ijtimoiy xavf hamda ta'sirlarni baholash va boshqarish	ESS 1 ishga tushiriladi. Taklif etilgan loyiha salbiy atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirlarga ega bo'lishi mumkinligi sababli, hozi ESIA ESS 1 talablari bo'yicha amalga oshirilgan. Atrof-muhit va Ijtimoiy Boshqaruv Rejasi (ESM saralash natijalariga asoslanib tayyorlanadi.
ESS2: Mehnat va ish sharoitlari	ESS 2 ishga tushiriladi. Ushbu loyiha to'g'ridan-to'g'ri, shartnoma asosida ishlaydigan va asosiy yetkazib beruvchi ishchilarini ishga oladi, ular quyidagi xavflarga duch kelishi mumkin: yetarli turar joyning yo'qli ish haqi va imtiyozlarning to'lanmasligi; ishda kamsitish; bolalar mehnati; majburiy mehnat; ins savdosi; mehnatni muhofaza qilish va xavfsizlik (OHS) masalalari, jumladan ish joyidagi baxts hodisalar va ish bilan bog'liq kasalliklar; yuqumli kasalliklar, jumladan jinsiy yo'l bilan yuqadig infeksiyalar (STI); ishchilar bilan bog'liq shikoyatlar va genderga asoslangan zo'ravonlik (GB Shartnoma asosidagi ishchilar bunday xavflarga nisbatan ko'proq ta'sirlanadi.
ESS3: Resurslardan samarali foydalanish va ifloslanishni oldini olish hamda boshqarish	ESS 3 ishga tushiriladi. Loyihaning ta'sirlari va xavflari sezgir qabul qiluvchilarga jiddiy bo'lishi mumkin; axlatni tashlas qirg'oq barqarorligi va eroziya; sug'orish kanallarini to'sish yoki to'ldirish; qurilish texnika uskunalar va zavodlardan chiqindilar; yer ishlari, tepaliklarni kesish, materiallar ombo materiallarni tashishdan keladigan chang; yo'l bo'yidagi shovqin ifloslanishi va aholi punktla mashina va uskunalarning harakatidan strukturalarga tebranish; xavfli va xavfsiz bo'lmag chiqindilarni ishlash, shag'al va qazish joylari. Ushbu ta'sirlarning barchasi qurilish bosqichi ancha sezilarli bo'lib, milliy standartlar (havo, shovqin va suv sifati) va yo'l qurilish loyihalari tatbiq etiladigan eng yaxshi amaliyotlar asosida yumshatuvchi choralar bilan boshqarilishi mumki

Jahon Bankining Atrof-muhit va Ijtimoiy Tuzilmasi

ESS4: Jamoa xavfsizligi va xavfsizligi	ESS4 ishga tushiriladi.
ESS5: Yer uchastkalarini olish, yerga bo'lgan cheklovlar va majburiy qayta ko'chirish	Ushbu ESS loyiha amalga oshirilishi natijasida aholining turmush tarziga bo'lgan salbiy ta'sirlarni kamaytirish choralarini belgilaydi. Hozirda mahalliy (tub) xalqlardan hech biri aniqlanmagan.
ESS6: Biologik xilma-xillikni saqlash va tabiiy resurslardan barqaror foydalanish	ESS 6 ishga tushiriladi.
ESS7: Mahalliy xalqlar	ESS 7 ishga tushiriladi.
ESS8: Madaniy meros	ESS 8 ishga tushiriladi. Loyiha doirasidagi faoliyat natijasida moddiy yoki nomoddiy madaniy meros ob'ektlariga hech qanday ta'sir yoki xavf kutilmayapti. Loyiha yo'nalishi qadimiy yodgorliklar, moddiy diniy madaniy, tarixiy yoki arxeologik obyektlarni o'z ichiga olmaydi.
ESS9: Moliyaviy vositachilar	ESS 9 ishga tushirilmaydi. Moliyaviy vositachi ishtirok etmaganligi sababli, ESS9 ushbu loyihaga tatbiq etilmaydi.
ESS10: Manfaatdor tomonlarni jalb qilish va axborotni oshkor qilish	ESS 10 ishga tushiriladi. ESS10 esa dolzarb hisoblanadi, chunki loyiha davomida turli manfaatdor tomonlar, jumladan loyiha doirasidagi boshqa komponentlar bilan bog'liq faoliyatlarda (masalan, yo'l xavfsizligi bo'yicha) ishtirok etuvchi ichki ishlar (politsiya) bo'limi ham jalb qilinadi. Loyiha quyidagilarni ta'minlaydi: • Manfaatdor tomonlar Qiziqish bildiruvchilar bilan ishlash rejasini (SEP) tayyorlash jarayonida maslahatlashuvlarda ishtirok etgan; • Loyihaning amalga oshirilish jarayonida foydalanish uchun loyiha darajasida Manfaatdorlar bilan ishlash rejasi (SEP) ishlab chiqilgan. Manfaatdor tomonlar bilan maslahatlashuvlar vaqtida quyidagi asosiy masalalar ko'tarilgan zararlangan yer uchastkalari uchun kompensatsiya, xususiy va jamoat inshootlariga yetkazilgan zararlarni qoplash; jamoat inshootlarini qurish; yo'l qurilishi paytida ko'chki xavfini kamaytirish yo'l xavfsizligi choralarini o'rnatish; turnan darajasida shikoyatlarni ko'rib chiqish mexanizmin (GRM) tashkil etish; mahalliy aholini, jumladan ayollarni ish bilan ta'minlash.

Atrof-muhitni muhofaza qilish tadbirlari



Ekologik ta'sirni baholash (EIA)

Ehtimoliy atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirlar

Jismoniy Resurslar	Biologik Resurslar	Ijtimoiy-Iqtisodiy Resurslar
Tuproq	Flora	Shovqin
Havo Sifati	Fauna	Tebranish
Gidrologiya	Himoyalangan Hududlar	Chiqindilarni Boshqarish
Geohazardlar		Trafik va transport
		Yer uchastkalarini olish
		Jamoa salomatligi, xavfsizligi va himoyasi
		Ijtimoiy-iqtisodiy va gender jihatlari

Havo Sifati

Ta'sirlar

- Chiqariladigan gazlar
- Chang
- Hid
- Uchuvchan organik birikmalar chiqindilari

Yumshatuv va boshqaruv choralari

Tezlik tartibini va havoga chiqariladigan chiqindilarni nazorat qilish;

- Loyiha yakunlangach, vaqt va yoqilg'i tejalishi, shuningdek CO_2 chiqindilarining kamayishi yaqqol seziladi;
- Kuchli shamol paytida aholi yashaydigan hududlarga shamol yo'nalishida joylashgan 200 metr masofada chang hosil qiluvchi har qanday faoliyatga ruxsat berilmaydi;
- Quruq mavsumda loyihaga oid qoplamasiz yo'llar va material tashishda foydalanilayotgan barcha qoplamasiz yo'llarni muntazam sug'orish yoki purkash;
- Qurilish texnikasi yaxshi holatda bo'lishi va ifloslanishni kamaytiruvchi moslamalar bilan jihozlangan bo'lishi kerak.

Shovqin va tebranish

Ta'sirlar

- Qurilish texnikasi va transport vositalaridan chiqadigan shovqin
- Umumiy ish maydoni shovqini
- Ehtimoliy tashqi (ko'rinishdagi) zarar
- Mulklarga ehtimoliy konstruktiv (tuzilmaviy) zarar

Yumshatuv va boshqaruv choralari

- Pudratchi qurilish faoliyati hamda shovqin va tebranish bilan bog'liq ehtimoliy ta'sirlar yuzasidan mahalliy aholi bilan maslahatlashuvlar o'tkazadi.
- Shovqin va tebranishni nazorat qilish uchun pudratchilarda texnikani qat'iy texnik xizmat ko'rsatish jadvaliga muvofiq saqlash talab etiladi;
- Aholi punktlarida yoki kasalxona va maktab kabi sezgir obyektlarg yaqin joylarda soat 22:00 dan 06:00 gacha har qanday qurilis faoliyati taqiqlanadi;
- Uskunalarni texnik talablarga muvofiq ishlatish;
- Belgilangan tezlik cheklovlariga rioya qilish va transport signallarida (signal chalish) foydalanishni cheklash.

Suv Sifati

Ta'sirlar

- Drenaj tizimi
- Ko'prik qurilishi
- Kanallar va drenaj yo'llarining to'silib q
- Xavfli suyuqliklar



Surkhan river

Yumshatuv va boshqaruv choralari

- Ish maydonlari ichida va ularga tutash joylarda joylashgan soylar, daryolar va suv oqimlari (shu jumladan drenaj tizimlari) loyihaga oid chiqindilar va materiallardan toza saqlanadi;
- Tegishli nazorat organlarining ruxsatisiz hech qanday material yoki chiqindini suv havzalariga tashlash yoki quyish qat'iyan taqiqlanadi;
- Loyiha ishlari jarayonida ishlatiladigan yoki hosil bo'ladigan barcha suv, oqava suvlar va boshqa suyuqliklar belgilangan tartibda yig'ilib, tasdiqlangan joylarda utilizatsiya qilinadi hamda ifloslanish yoki noqulaylikka sabab bo'lmaydi;
- Yomg'ir suvlari uchun mo'ljallangan drenaj tizimlari yetarli darajada loyihalashtiriladi, kerak bo'lgan hollarda ularning shakli, hajmi va qoplamasi moslashtiriladi.

Tuproq, eroziya va qiyalik barqarorligi

Ta'sirlar

- Yuqori unumdor tuproq qatlamining shikastlanishi yoki yo'qolishi
- To'kilgan yoki xavfli moddalar natijasida ifloslanish
- Qazish (karer) joylari
- To'kilgan yoki xavfli moddalar tufayli ifloslanish

Yumshatuv va boshqaruv choralari

- Qazilgan materiallarni tasodifiy va nazoratsiz tashlab qo'yish qat'iyan taqiqlanadi;
- Ochiq qolgan joylarni qayta o'simlik bilan qoplash, jumladan: (i) tez o'suvchi va chorva molları tomonidan yeyilishga chidamli, mahalliy o'tlar va butalardan tanlash; (ii) agar qiyaliklar va to'g'onlar gabion savatlar bilan mustahkamlanmagan bo'lsa, ularni darhol o'simlik bilan qoplash;
- Eroziyaga moyil materiallar ko'priklar va quvurlar atroflarida mos materiallar bilan almashtiriladi;
- Loyiha ishlari yakunlangach, barcha yer maydonlari dastlabki yoki undan ham yaxshiroq holatiga keltiriladi.

Biologik Resurslar

Ta'sirlar



- Yo'l bo'yidagi o'simliklarni olib tashlash
- Daraxtlarni ko'chirib ekish
- Umumiy o'simlik va hayvonot dunyosiga ta'sir
- Daryo o'zanidagi yashash muhitining yomonlashuvi — ko'prik tayanchlari va daryoning past oqimi atrofida suv loyqaligining ortishi

Yumshatish va boshqaruv choralari

- Biologik xilma-xillik bo'yicha Harakatlar rejasini (BAP) tayyorlash
- Daraxtlarni kesish O'zbekiston Respublikasi talablari asosida amalga oshiriladi
- Yo'l bo'yidagi ta'sir ko'rgan daraxtlar ko'chirib o'tkazilishi kerak, loyiha yo'nalishi bo'yidagi o'simliklar va yashil hududlar qurilish vaqtida himoya qilinadi
- Manzaraning tozaligini saqlash uchun qurilish jarayoni yaxsl boshqarilishi lozim
- Yer maydonini imkon qadar kam egallash, qurilish jarayonini to'g'ri rejalashtirish. Qurilish tugagach, maydonni tozalash va yashil hududlar tiklash zarur

Jamoa salomatligi, xavfsizligi va himoyasi

Ta'sirlar

- Zaif jamoa guruhlari uchun sog'liq va xavfsizlik bilan bog'liq muammolar
- Transport va yo'l harakati bilan bog'liq masalalar
- Mehnat oqimi (ishchilar sonining oshishi)
- Jamoalar va ishchilar o'rtasida nizolar
- Mahalliy infratuzilmaning ortiqcha yuklanishi
- Mahalliy infratuzilmaning ortiqcha yuklanishi
- Jamoa salomatligi, xavfsizligi va himoyasi

Yumshatish va boshqaruv choralari

Pudratchi quyidagi rejalarni tayyorlaydi:

- Sog'liq va xavfsizlik rejasi
- Qurilishning ekologik va ijtimoiy boshqaruv rejasi (CESMP)
- Favqulodda vaziyatlarni boshqarish rejasi

Kirish va yo‘l harakatiga ta’sirlar

Ta’sirlar

- Yo‘llar va chorrahalarning qisman yoki to‘liq to‘silishi
- Tiqinlarning ko‘payishi, baxtsiz hodisalar xavfining ortishi
- Davlat xizmatlari, shu jumladan kommunal xizmatlarning vaqtinchalik to‘xta ehtimoli

Yumshatish va boshqarish choralari

- Qurilish ishlari boshlanishidan oldin pudratchi yo‘l harakati va piyodalar xavfsizligini ta’minlash uchun zarur bo‘lgan barcha belgilar, to‘siqlar va boshqaruv moslamalarini o‘rnatadi (yo‘l harakatini boshqarish rejasi talablariga muvofiq).
- Temir yo‘l va avtomobil yo‘llarining kesishgan joylarida tegishli belgilar, nazoratchilari va boshqa xavfsizlik vositalari o‘rnatiladi.
- Qurilish sababli yo‘l harakati vaqtincha o‘zgartirilganda yoki yo‘nalishlar o‘zgartirilganda, mahalliy hokimiyat va aholi vakillari bilan oldindan maslahatlashuv o‘tkaziladi.
- Piyodalar yo‘laklari va yo‘llar har doim chiqindilar, qazilma materiallari va boshqa to‘siqlardan toza saqlanadi.
- Qurilish transport vositalari faqat shu maqsadda qurilgan vaqtinchalik yo‘llardan foydalanadi, bu esa qishloq xo‘jaligi yerlari va mahalliy yo‘llarg zarar yetkazilishini kamaytiradi.

Ijtimoiy ta’sirlar (dastlabki ko‘chirish bilan bog‘liq ta’sirlar)

Tuman	Masofa (km)	Daraxt kesish (dona)		Binolarni buzish		Yer olis (HA)
		Kam qiymatli daraxt turlari, dona	Qimmatbaho daraxt turlari, dona.	Turar joy	Noturar joy	
Termiz tumani	1525 -1548	28	579	0	1	0,0036
Jarqo‘rg‘on tumani	1548 -1606	602	1952	6	26	54,839
Qumqo‘rg‘on tumani	1606-1622	7	135	1	9	0,098
Jami		637	2666	7	36	54,940

Huquq Matritsasi

Aktiv turi	Xususiyatlari	Ko‘chirilgan shaxslar/tashkilot huquqiy shaxslar
Qishloq xo‘jaligi yerlari	Doimiy yer olish	Yerdan foydalanish huquqiga ega bo‘lgan jamoalar/yerdan foydalanuvchilar (qishloq xo‘jaligi fermalari, yaylovlar)
	Qurilish paytida foydalaniladigan to‘sh joylar uchun vaqtincha yer olish	
	Doimiy yoki vaqtinchalik	Norasmiy yer foydalanuvchilari
Tijorat yerlari	Doimiy yer olish	Yerdan foydalanishning qonuniy huquqiga ega bo‘lgan jamoalar/erdan foydalanuvchi (gaz to‘ldirish stantsiyalari, tijorat binolari, konteyner do‘konlari)
	Qurilish jarayonida foydalaniladigan ishlab chiqarish joylari uchun yerni vaqtincha sotib olish	
	Doimiy yoki vaqtinchalik	Norasmiy yerdan foydalanuvchilar (norasmiy sotuvchilar)
Turar joy yerlari	Doimiy yer olish	Umrbod meros qilib olinadigan yoki doimiy egalik qiladigan yerdan foydalanuvchilar
	Qurilish paytida foydalaniladigan to‘sh joylar uchun vaqtincha yer olish	
	Doimiy yoki vaqtinchalik	Norasmiy yer foydalanuvchilari
Qator ichida joylashgan mulklar/binolar	Doimiy	Sanitariya muhofazasi zonasi talablariga muvofiq ketma – ket cheklangan har qanday faoliyat
Turar-joy tuzilmalari	Doimiy	Turar-joy tuzilmalari egalari
	Vaqtinchalik	Turar-joy tuzilmalarining jamoalari

Huquq Matritsasi

Aktiv turi	Xususiyatlari	Ko‘chirilgan shaxslar/tashkilot huquqiy shaxslar
Turar-joy bo‘lmagan tuzilmalar	Doimiy	Turar-joy bo‘lmagan inshootlar egalari
Davlat tmmbr/ixtisoslari maktab/kasalxonalar binolar bog‘chalari	Doimiy	Davlat tashkilotlarining tegishli bo‘limlari
Vaqtinchalik biznesning tuzilishi	Yo‘ldan foydalanish va mijozlarga kirishni vaqtincha cheklash tufayli daromad yo‘qotishini biolanadi yoki cheklanadi.	1. Sanoat, kompaniyalar yo‘ldan foydalanishni cheklash tufayli daromadlarini yo‘qotmoqda 2. Sotish maqsadida yo‘ldan foydalanadigan norasmiy sotuvchilar
	Yo‘ldan foydalanishni cheklash va mijozlarga kirishni cheklash tufayli ish haqining vaqtincha yo‘qolishi bloklanadi yoki cheklanadi.	Sanoat, kompaniyalar, korxonalar ishchilari
Xodimlarning ish haqini yo‘qotishi	Doimiy va vaqtinchalik	Ishchilar (vaqtinchalik va doimiy)
Ekinlar	Doimiy va vaqtinchalik	Ekinlar egasi (yerdan foydalanish huquqidan qat’i nazar)
Daraxtlar	Doimiy va vaqtinchalik	Dekorativ (yog‘och)daraxtlarning egasi (yerdan foydalanish huquqidan qat’i nazar)
Davlat infratuzilmasining yo‘qotishi xuni	Doimiy	Ta’sir qilingan jamoalar

Shikoyatni Bartaraf Etish Mexanizmi

1-Darajali Mahalla / Qishloq Yig‘ini

2-Darajali Tuman Hokimyati

3-Darajali Viloyat Hokimligi

4-Darajali Loyihani Amalga Oshirish Birligi

5-Darajali Sud

Shikoyat jarayoni va xronologiyasi

Bosqich	Xronologiya
Shikoyat qabul qilindi / topshirildi	–
Shikoyat qayd etildi va tasdiqlandi	Shikoyat topshirilgandan keyin 7 is ichida
Shikoyat o‘rganib chiqildi	Shikoyat berilgan kundan boshlab 14 is ichida
Taklif etilgan qaror shikoyatchiga etkazildi	Shikoyat berilgan kundan boshlab 14 is ichida
Agar shikoyatchi ilgari berilgan javobdan qoniqmasa, shikoyatni qayta baholash	Shikoyatchi tomonidan no bildirilganidan keyin maksimal 2 hafta
Agar shikoyatchi tomonidan qaroming norozilig	idan keyin amaldagi bo‘lsa
Shikoyatni qayta baholash bo‘yicha harakatlar/yangi echim taklif qilish / yakuniy qaror to‘g‘risida shikoyat qiluvchiga xabar berish	14 ish kuni ichida shikoyat qiluv norozilig haqida xabar berish
Agar ikki tomon o‘rtasida shikoyatni hal qilib bo‘lmaydigan bo‘lsa, vositachi jalb qilinadi, ya’ni loyiha maydonidagi madaniyat va amaliyotni tushunadigan mahalliy rahbarlar.	14 ish kuni ichida shikoyat qiluv norozilig to‘g‘risida xabar berish.
Loyiha darajasida hal qilinmagan shikoyatlar- pudratchi, munitsipalitet va boshqa tegishli organlarning yuqori rahbariyatini o‘z ichiga olgan shikoyat qo‘mitasi (agar kerak bo‘lsa).	Shikoyatchi tomonidan no bildirilganligi to‘g‘risida xabar berilg keyin 30 ish kuni ichida.

ESIA mavjudligi

- Transport vazirligi huzuridagi Yo‘llar qo‘mitasining (YQ) veb-sayti;
- Mahalliy va mintaqaviy hokimiyatlar;
- Yo‘llar qo‘mitasining loyiha ijro etuvchi bo‘limi (PIU);
- Jahon bankining (WB) veb-sayti (InfoShop).

Qilinadigan harakatlar

- To‘liq ESIA
- Pudratchi uchun tanlov hujjatlarida va keyinchalik shartnomalarda EIIYR (Ekologik va ijtimoiy boshqaruv rejasi) tafsilotlari belgilanganligini tasdiqlash
- Yo‘l qurilishi jarayonida EKIAning EIIYRiga muvofiq monitoring o‘tkazish
- Yumshatish va monitoring choralarini qo‘llash.

Приложение 3: Процедуры Случайных Находок (Культурное Наследие)

ЦЕЛЬ ПРОЦЕДУРЫ СЛУЧАЙНЫХ НАХОДОК: Процедура случайных находок является проектно-специфической процедурой, которая определяет действия, подлежащие выполнению в случае обнаружения ранее неизвестных объектов культурного наследия, в особенности археологических объектов, в ходе строительства или эксплуатации проекта. Процедура случайных находок, как это предусмотрено Стандартом деятельности МФК (IFC) 8, Экологическим и социальным стандартом Всемирного банка (ВБ СЭС 8) и Законом Республики Узбекистан «Об охране объектов культурного наследия», представляет собой процесс, направленный на предотвращение нарушения или повреждения случайных находок до проведения оценки компетентным специалистом и реализации мер, соответствующих установленным требованиям.

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ПРОЦЕДУРЫ СЛУЧАЙНЫХ НАХОДОК: Данная процедура применяется ко всем видам деятельности, осуществляемым персоналом проекта, включая подрядчиков, которые потенциально могут привести к обнаружению объекта или участка культурного наследия. Процедура подробно описывает действия, которые должны быть предприняты при обнаружении ранее неидентифицированного и потенциального объекта или участка культурного наследия в ходе строительных работ. Также процедура определяет роли и ответственность сторон, а также требуемые сроки реагирования со стороны персонала проекта и соответствующих органов по охране культурного наследия.

ИНСТРУКТАЖ / ОБУЧЕНИЕ: Весь персонал, особенно сотрудники, занятые земляными работами и раскопками, должен пройти вводный инструктаж по распознаванию потенциальных объектов или участков культурного наследия и соответствующим действиям в рамках данной процедуры. Такой инструктаж проводится в ходе вводного обучения по проекту, а также на регулярных целевых инструктажах.

ПРОЦЕДУРА СЛУЧАЙНЫХ НАХОДОК В случае если какое-либо лицо обнаружит объект материального культурного наследия, такой как (включая, но не ограничиваясь) археологические объекты, исторические места, останки и предметы, либо кладбище и/или отдельные захоронения в ходе земляных или строительных работ, должны быть предприняты следующие действия:

1. Немедленно приостановить все работы в непосредственной близости от места находки до принятия решения о сохранении обнаруженных артефактов либо до получения рекомендаций от соответствующих уполномоченных органов.
2. Незамедлительно уведомить прораба. Прораб, в свою очередь, информирует Руководителя строительства и Специалиста по окружающей среде/ Менеджера по охране окружающей среды.
3. Зафиксировать информацию о находке в Отчёте об инциденте и сделать фотоснимки находки.
4. Обозначить границы обнаруженного участка или зоны; обеспечить охрану места находки с целью предотвращения повреждения или утраты перемещаемых объектов. В случае обнаружения переносимых древностей или особо чувствительных останков должна быть организована ночная охрана до момента передачи объекта под контроль соответствующих местных органов власти.
5. Провести предварительную оценку находки археологами. Археолог обязан оперативно оценить объект или участок для определения его значимости. На основании данной оценки разрабатывается и применяется соответствующая

стратегия. Значимость и ценность находки должны оцениваться с учётом критериев, применимых к объектам культурного наследия, таких как эстетическая, историческая, научная или исследовательская, социальная и экономическая ценность.

6. Объекты незначительной ценности (например, изолированные или неясные элементы, а также единичные находки) подлежат немедленной фиксации археологом, что позволяет минимально нарушить график работ Подрядчика. По завершении всех археологических работ результаты должны быть направлены в Агентство по охране культурного наследия при Министерстве туризма и спорта.
7. В случае обнаружения значимой находки Агентство по охране культурного наследия должно быть незамедлительно и в письменной форме уведомлено в течение 7 дней с момента обнаружения.
8. Археолог, находящийся на объекте, предоставляет группе по культурному наследию фотоматериалы и иную информацию, необходимую для идентификации и оценки значимости объектов культурного наследия.
9. Агентство обязано провести рассмотрение факта обнаружения в течение 2 недель с даты уведомления и предоставить письменный ответ.
10. Решения о способе обращения с находкой принимаются уполномоченными органами. Такие решения могут включать изменения проектных решений (например, в случае обнаружения неподвижного объекта культурного или археологического значения), а также меры по консервации, сохранению, реставрации или спасательным археологическим работам.
11. Возобновление строительных работ допускается только после получения разрешения от соответствующих уполномоченных органов.
12. В случае если в течение вышеуказанного двухнедельного срока ответ от уполномоченных органов не получен, это считается разрешением на продолжение ранее приостановленных строительных работ.

Одним из ключевых требований данной процедуры является ведение документации. Все находки подлежат обязательной регистрации. Должны вестись фотожурналы, храниться копии переписки с органами, принимающими решения, заключения и рекомендации/указания, а также отчёты о выполнении принятых мер.

Дополнительная информация

Варианты управления археологическим объектом

- **Избежание воздействия на объект.** В случае если границы объекта определены, необходимо предпринять попытку переработки проектных решений с целью обхода данного объекта. (Наиболее быстрый и экономически эффективный вариант управления.)
- **Смягчение воздействия.** Если избежать воздействия на объект путём изменения проекта невозможно, требуется проведение работ по его изучению в рамках программы сбора данных до утраты объекта. Это может включать поверхностный сбор находок и/или археологические раскопки. (Наиболее затратный и трудоёмкий вариант управления.)
- **Охрана объекта.** В отдельных случаях возможно обеспечение сохранности объекта путём установки защитных барьеров на период реализации проекта и/или на более длительный срок. Это может включать установку хорошо заметных ограждений вокруг объекта либо укрытие участка геотекстилем с последующей засыпкой инертным материалом. Конкретные меры определяются индивидуально для каждого объекта.

Управление воспроизводимым и невоспроизводимым культурным наследием К объектам воспроизводимого и невоспроизводимого культурного наследия применяются различные подходы.

Воспроизводимое культурное наследие В случае обнаружения материальных объектов культурного наследия, которые являются воспроизводимыми и не относятся к критически важным, применяются меры по смягчению воздействия.

Иерархия мер по смягчению воздействия включает:

- предотвращение (избежание воздействия);
- минимизацию негативных воздействий и реализацию мер по восстановлению (на месте);
- восстановление функциональности объекта культурного наследия в другом месте;
- полное изъятие исторических и археологических артефактов и сооружений;
- компенсацию утрат — в случаях, когда минимизация негативных воздействий и восстановление невозможны.

Невоспроизводимое культурное наследие

Большинство объектов культурного наследия наилучшим образом сохраняются *in situ* (на месте), поскольку их изъятие, как правило, приводит к непоправимому ущербу или даже полному уничтожению культурного наследия.

Невоспроизводимое культурное наследие[43] не подлежит изъятию, если не соблюдены все нижеперечисленные условия:

- отсутствуют технически и финансово осуществимые альтернативы изъятию;
- совокупные выгоды проекта однозначно превышают предполагаемые потери культурного наследия в результате изъятия;
- любое изъятие объектов культурного наследия осуществляется с применением наилучших доступных методов, рекомендованных соответствующим уполномоченным органом, и под надзором археолога.

Варианты управления при обнаружении человеческих останков

Обращение с человеческими останками, которые предположительно имеют археологический характер, осуществляется в соответствии с той же процедурой, описанной выше.

Возможны два варианта действий:

- **Избежание воздействия.** Проектные решения корректируются таким образом, чтобы полностью исключить воздействие на обнаруженные останки. Необходимо провести оценку того, могут ли останки подвергнуться остаточным или кумулятивным воздействиям, связанным с реализацией проекта, и надлежащим образом учесть это в рамках комплексного плана управления.
- **Эксгумация.** Извлечение останков способом, признанным надлежащим уполномоченными органами. Это предполагает предварительное определение подходящего места для повторного захоронения останков. В ряде случаев до

[43] Невоспроизводимое культурное наследие может относиться к социальным, экономическим, культурным, экологическим и климатическим условиям прошлых народов, их эволюционирующей экологии, адаптивным стратегиям и ранним формам природопользования, когда (i) культурное наследие является уникальным или относительно уникальным для того периода, который оно представляет, или (ii) культурное наследие уникален или относительно уникален тем, что связывает несколько периодов на одном сайте. Примерами невоспроизводимого культурного наследия могут быть древние города или храмы, а также объекты, уникальные для того периода, который они представляют.

возобновления проектных работ в зоне обнаружения может потребоваться соблюдение определённых обрядов или процедур.

КОНТАКТЫ ДЛЯ ЭКСТРЕННОЙ СВЯЗИ

Агентство культурного наследия Республики Узбекистан

Адрес: город Ташкент, Мирабадский район, улица Тараса Шевченко, дом 1
Тел.: +998712000118
Электронная почта: info@madaniymeros.uz

Национальный центр археологии Академии наук Республики Узбекистан

Адрес: 100060, Узбекистан, Ташкент, Мирзо-Улугбекский район, улица М. Улугбека, 81.
Тел: +998 71) 262-64-62; +998 71 262-95-31
Электронная почта: uzarchae@academy.uz