



Yangi Toʻshkent Xalqaro Aeroporti – Oʻzbekiston

**Atrof-muhit va ijtimoiy taʼsirni baholaş - I-jild: Texnik
boʻlmagan xulosa**

Vision Invest

Tuzildi:

SLR Sustainable Environmental Consultancy L.L.C S.O.C

Al-Vasl binosi, Şayx Zayd şoh köçasi, Al-Vasl, Dubay,
Birlaşgan Arab Amirliklari

SLR loyiha raqami: 777.V02406.00001

Mijoz maʼlumotnomasi raqami: Matnni kiritish uchun bu yerga bosning yoki bosning.

2026-yil 9-sentyabr

Tahrir: 5

Nomi	Yangi Toʻshkent Xalqaro Aeroporti – Oʻzbekiston
Loyiha rahbari	Shiraz Halid
Loyiha rahbarining elektron poʻchta manzili	shiraz.khalid@slrconsulting.com
Tuzildi	Shiraz Khalid
Tekshirildi	Ken Veyd
Asosiy soʻzlar	[Keywords]
Holati	
Hisobot raqami:	
SLR Company	SLR Sustainable Environmental Consultancy L.L.C S.O.C
Mijoz havolasi	

Tahrirlar tarixi

Tahrir	Sana	Tuzildi	Tekshirildi	Tasdiqlandi
1.0	2026-yil 16-iyul	P.B., Ş.H.	K.V.	K.V.
2.0	2026-yil 17-avgust	Ş.H.	K.V.	K.V.
3.0	2026-yil 25-avgust	Ş.H.	K.V.	K.V.
4.0	2026-yil 4-sentyabr	Ş.H.	K.V.	K.V.
5.0	2026-yil 4-sentyabr	Ş.H.	K.V.	K.V.

Hisobotni tuzish uchun asoslar

SLR guruhiga kiruvchi kompaniya tomonidan, Vision Invest va Sojitz Corporation (keyingi o'rinlarda "Mijoz") bilan tuzilgan kelishuvga muvofiq, Mijoz topshirgan xizmatlarning bir qismi yoki to'liq hajmi doirasida, uni tayyorlash uchun ajratilgan muddat va resurslarni inobatga olgan holda, zarur malaka, ehtiyotkorlik hamda qayrat bilan tayyorlandi. Mazkur kelishuv belgilangan maqsadning shart va qoidalari bilan tartibga solinadi.

SLR kompaniyasi ushbu hujjatda keltirilgan har qanday ma'lumot, maslahat, tavsiya va fikrlardan Mijozdan bosqqa har qanday shaxs tomonidan har qanday maqsadda foydalanilishi yoki qollanilishi uchun javobgar bo'lmaydi. Uchinchi tomonning axborotdan foydalanish huquqi faqat SLR kompaniyasi va ushbu uchinchi tomon ortasida tegishli kelishuv yoki qo'shimcha kafolat shartnomasi tuzilgan taqdirdagina taqdim etilishi mumkin.

Ushbu hujjatda keltirilgan ma'lumotlar SLR kompaniyasi tomonidan to'plangan oqch manbalardagi ma'lumotlarning tahliliga va/yoki Mijoz yoxud uning bosqqa maslahatchilari hamda hamkorlari taqdim etgan axborotga asoslangan bo'lishi mumkin. Ma'lumotlar ularning aniqligi va ishonchligiga nisbatan insofli yondashuv taxmini asosida qabul qilingan. SLR ushbu hujjatni tayyorlashda sun'iy intellektdan foydalangan bo'lishi mumkin.

SLR kompaniyasi kelishilgan is hajmidan tashqaridagi har qanday masalalar yuzasidan Buyurtmachi va bosqqa shaxslar oldida javobgar bo'lmaydi.

Agar shartnoma shartlarida bosqqa tartib nazarda tutilmagan bo'lsa, ushbu hisobotda keltirilgan barqa chizmalar, hisobotlar, texnik topshiriqlar, is hajmlari qaydnomalari, hisob-kitoblar va bosqqa ma'lumotlarga oid mualliflik huquqlari hamda intellektual mulk huquqlari SLR kompaniyasida saqlanib qoladi.

Ushbu hujjat ixtisoslashtirilgan va/yoki yuqori texnik ma'lumotlarni oz ichiga olishi mumkin, shu sababli Buyurtmachi ozi uchun tushunarsiz bo'lgan har qanday jihatlar yuzasidan izoh so'rashi tavsiya etiladi.

Ushbu hujjat ixtisoslashtirilgan va/yoki yuqori texnik ma'lumotlarni oz ichiga olishi mumkin, shu sababli Buyurtmachi ozi uchun tushunarsiz bo'lgan har qanday jihatlar yuzasidan izoh so'rashi tavsiya etiladi.

Mundarija

Hisobotni tuzish uchun asoslar	ii
Akronimlar va qisqartmalar	vi
1.0 Kiriş	1
1.1 Loyiha tarixi	1
1.2 Loyihaning afzalliklari va imkoniyatlari	2
1.3 Loyihani moliyalashtirish	3
2.0 Loyiha xulosasi	4
2.1 Loyiha haqida asosiy ma'lumotlar	4
2.2 Loyihaning tavsifi	4
2.3 Loyiha joylashuvi va hajmi	6
2.4 Yerdan foydalaniş va hududning holati	9
2.4.1 Yerga egalik huquqi va loyiha kelishuvlari	9
2.4.2 Hududning joriy holati	9
2.5 Atrof-muhit	9
2.6 Ta'sirga beriluvchan obyektlar	10
2.6.1 Aholi punktlari	10
2.6.2 Ekologik ta'sir ob'ektlari	11
2.6.3 Madaniy meros	11
2.7 Loyihaning boş rejasi	12
2.8 Sanitariya-himoya zonasi	12
2.9 Aviatsiya xavfsizligi zonasi	13
2.10 Jamoat xavfsizligi zonasi	13
2.11 ŞZ, AXZ va JXZni tashkil etish va joriy etish jarayoni	14
2.12 Aerodrom va aeroportoldi hududlari loyihasining tafsilotlari	14
2.13 Aeroport jihozlari	15
2.13.1 Asosiy inshootlar	15
2.13.2 Yordamchi inshootlar	15
2.13.3 Kommunal tarmoqlar va infratuzilma	15
2.14 Boqliq obyektlar	16
2.15 Muqobil variantlarni baholash	16
2.16 Loyihaning ta'sir doirasi	17
2.16.1 Tögridan-tögrı ta'sirlar	17
2.16.2 Ikkilamchi ta'sirlar	17
2.16.3 Kengaytirilgan TD	17
2.17 Majmuaviy ta'sirlarni baholash	18

2.18 Loyihani qurish va ishga tuşiriş	18
2.19 Loyihani ishlatiř va unga texnik xizmat k�rsatiř	19
2.20 Atrof-muhit va ijtimoiy sohada bořqaruv va mas'uliyatni taqsimlař tartibi.....	19
2.21 Loyihaning asosiy bosq�clari	20
3.0 AMITB bosq�ci: Manfaaddor tomonlar bilan hamkorlik	21
3.1 Manfaaddor tomonlarni aniqlař	21
3.2 AMITB bosq�ci b�yi�a maslahat.....	22
3.3 Milliy AMTB jarayonida manfaaddor tomonlarni jalb qiliř	22
3.4 Quriliř va foydalaniř davomida manfaaddor tomonlar bilan hamkorlik	23
3.5 řikoyatlarni k�rib �iqiř mexanizmi	23
3.6 Monitoring, hisobot beriř va adaptiv bořqaruv	23
4.0 Atrof-muhitga va ijtimoiy sohaga asosiy ta'sirlarning qisqa�a tavsifi.....	24
4.1 Havo �iqindilari va atmosfera havosi sifati	24
4.1.1 Mavjud atmosfera holati	24
4.1.2 Quriliř davridagi ta'sirlar	24
4.1.3 Foydalaniř davridagi ta'sirlar	25
4.2 Iqlim �zgariři ta'sirini baholař	26
4.3 řovqin va vibratsiya	27
4.3.1 Mavjud fon řovqini darajasi	27
4.3.2 Quriliř davridagi ta'sirlar	28
4.3.3 Foydalaniř davridagi ta'sirlar	28
4.4 Yer usti ekologiyasi va quřlar	29
4.4.1 Ekologik holatning umumiy tavsifi.....	29
4.4.2 Quriliř davridagi ta'sirlar	30
4.4.3 Foydalaniř davridagi ta'sirlar	30
4.5 Topografiya, geologiya, tuproq va gidrogeologiya.....	31
4.5.1 Mavjud ekologik holat.....	31
4.5.2 Quriliř davridagi ta'sirlar	32
4.5.3 Foydalaniř davridagi ta'sirlar	32
4.6 Suv va suv resurslari	33
4.6.1 Mavjud dastlabki řaroitlar	33
4.6.2 Quriliř davridagi ta'sirlar	34
4.6.3 Foydalaniř davridagi ta'sirlar	34
4.7 �iqindilar va ularni bořqariř	35
4.7.1 Mavjud infratuzilma va ekologik vaziyat.....	35
4.7.2 Quriliř davridagi ta'sirlar	36
4.8 Landřaft va vizual k�riniř	37

4.9	Madaniy meros va arxeologiya	39
4.10	Ijtimoiy-iqtisodiy holat	41
4.11	Yer sotib olish.....	42
4.12	Mehnat va ish sharoitlari	43
4.13	Jamiyat salomatligi, xavfsizligi va xavfsizligi	44
4.14	Inson huquqlari ta'sirini baholash	46
4.15	Trans chegaraviy ta'sirlar	48
5.0	Atrof-muhit va ijtimoiy sohani bosqariş hamda monitoring qiliş.....	49

Matndagi jadvallar

2-1jadval	Loyiha bo'yiça asosiy ma'lumotlar.....	4
2-2-jadval.	Loyihaning asosiy bosqiqlari va muddatlari	20

Matndagi rasmlar

2-1- rasm	Loyihasining Joylashuvi - Milliy xususiyatlar.....	7
2-2-rasm	Loyihasining Joylashuvi - Mahalliy xususiyatlar.....	8
2-3-rasm	Loyihasining Joylashuvi – Aholi punkti	11

Akronimlar va qisqartmalar

TD	Ta'sir doirasi
HKQYO	Havo kemalarini qutqariş va yonğinni o'çiriş
HHB	Havo harakatini boşqariş
FAA	Fuqarolik Aviatsiyasi Agentligi
MMBR	Madaniy merosni boşqariş rejasi
CO	Uglerod oksidi
TFBK	Tijoriy foydalaniş boşlangan kuni
FJT	Fuqarolik jamiyati taşkilotlari
AQŞ XMK	AQŞ Xalqaro taraqqiyot moliya korporatsiyasi
RMT	Rivojlanişni moliyalaştiriş taşkilotlari
AMIM	Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar
YeTTB	Yevropa tiklaniş va taraqqiyot banki
AMSX	Atrof-muhit, salomatlik va xavfsizlik
AMTB	Atrof-muhitga ta'sirni baholaş
IV ET	IV Ekvator tamoyillari
LXQ	Loyihalaş, xarid va quriliş
AMIHR	Atrof-muhitni muhofaza qiliş va ijtimoiy himoya qiliş bo'yiça harakatlar rejalari
AMITB	Atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirni baholaş
AMIBR	Atrof-muhit va ijtimoiy boşqaruv rejasi
AMIBT	Atrof-muhit va ijtimoiy boşqaruv tizimi
FGM	Fokus-guruh muhokamalari
IG	Issiqxona gazi
IXT	Ilg'or xalqaro tajribalar
ŞKÇM	Şikoyatlarni Korib Çiqiş Mexanizmi
IHTB	Inson huquqlari ta'sirini baholaş
SXAM	Salomatlik, xavfsizlik va atrof-muhit
IŞHT	Isitiş, şamollatiş va havoni tozalaş
XFAT	Xalqaro fuqaro aviatsiyasi taşkiloti
MAMIM	Mustaqil atrof-muhit va ijtimoiy maslahatçisi
XMK	Xalqaro moliya korporatsiyasi
XMT	Xalqaro mehnat taşkiloti
YXHB	Yaponiya xalqaro hamkorlik banki
KEIB	Koreya Eksport-import banki

MHI	Mahalliy hamjamiyat iştirakçilari
LXEH	Landshaft xarakteriga ega hudud
LEED	Energetika va atrof-muhit dizayn sohasidagi yetakçilik
YBMYo	Yiliga bir million yölovçi
TV	Transport vazirligi
TXKTKT	Texnik xizmat körsatiş, ta'mirlaş va kapital ta'mirlaş
NACO	Niderlandiya aeroportlari maslahatçilari
NCECC	O'zbekiston Respublikasi Ekologiya va iqlim özgariş masalalari böyiça milliy qömitasi
NEXI	Yaponiya eksport va investitsiya suğurtasi
NNT	Nodavlat notijorat taşkiloti
ŞBT	Şovqinni boşqariş tizimi
IBTX	Işlarni boşlaş töğrisidagi xabarnoma
AMIBR-I	Iş paytida atrof-muhit va ijtimoiy boşqaruv rejasi
DXŞ bitimi	Davlat-xususiy şeriklik bitimi
FE	Fotoelektrik
KBHR	Ko'çiriş bo'yiça harakatlar rejasi
QYO	Qutqaruv va yonğın öçiriş
MTJQR	Manfaatdor tomonlarni jalb qiliş rejasi
MMT	Maxsus maqsadli taşkilot
ŞZ	Sanitariya-himoya zonasi
TAA	Toshkent Aeroporti Alyansi
TA	Toshkent aeroporti
O'A	O'zbekiston aeroportlari
YuNDP	Birlaşgan Millatlar Taşkilotining tadbirkorlik faoliyati va inson huquqlari böyiça rahbar tamoyillari
UOB	Uçuvçi organik birikmalar
KTI	Kanalizatsiya tozalaş inşootlari

1.0 Kiriş

1.1 Loyiha tarixi

Taklif etilayotgan Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti (keyingi örinlarda — "Loyiha") "O'zbekiston aeroportlari" AJ (keyingi örinlarda — "Davlat hamkori") hamda Vision Invest, Sojitz Corporation, Incheon International Airport Corporation va Korea Overseas Infrastructure & Urban Development Corporation (birgalikda "Homiylar" deb ataladi) ortasidagi davlat-xususiy sheriklik doirasida amalga oshirilmoqda.

Homiylar Davlat hamkori tomonidan Yangi Toshkent Xalqaro Aeroportini loyihalaş, quriş, moliyalashtiriş, undan foydalaniş va unga texnik xizmat korsatiş uşun Davlat-xususiy sheriklik toğrisidagi bitim (DXSHB) asosida tayinlangan; uşbu bitim Loyihaning işlab çiqiliş, moliyalashtiriliş, quriliş, foydalaniliş va texnik xizmat korsatiliş jarayonlarini tartibga soladi.

Homiylar Loyihani işlab çiqiş va undan foydalaniş uşun maxsus maqsadli taşkilot (MMT) sifatida Toshkent Aeroporti Alyansini ("TAA") taşkil etiş jarayonida. TAA taşkil etilgandan sönğ, DXSHB Homiylar tomonidan TAAga ötkaziladi. Homiylar va Davlat hamkori TAAning aksiyadorlari bölüşadi. Quriliş işlarining 2027-yilda boşlaniş kutilmoqda va uning taxminiylar davomiyligi 48 oyni taşkil etadi, tijoriylar faoliyatni esa 2030-yilda boşlaş rejalaştirilgan.

Buyurtmaçi tomonidan SLR tarkibiga kiruvçi "5 Capitals" kompaniyasi Loyiha uşun mustaqil Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar böyiça ta'sirni baholaş hamda tegişli tadqiqotlarni ötkaziş uşun tayinlandi. Uşbu baholaşni qöllab-quvvatlaş maqsadida "5 Capitals" O'zbekistonda joylaşgan va "Oqtavia" tarkibiga kiruvçi "Nazar Business Technology" (NBT) konsalting kompaniyasi bilan hamkorlik önatdi. NBT O'zbekiston Respublikasining me'yoriylar talablariga muvofiq dastlabki atrof-muhit va ijtimoiy masalalar böyiça tadqiqotlarni, manfaatdor tomonlar bilan maslahatlaşuvlarni ötkazdi hamda Atrof-muhitga ta'sirni baholaşning milliy loyihasini (AMTB) tayyorladi.

AMITB jarayoni O'zbekiston talablari va xalqaro kreditorlar standartlariga muvofiq boşlanğiç tadqiqotlar, ta'sirni baholaş, ta'sirni yumşatiş çoralarini rejalaştiriş hamda manfaatdor tomonlar bilan hamkorlikni öz içiga oladi. AMITB paketi 1–4-jildlardagi AMITBlarni, şuningdek asosiy atrof-muhit va ijtimoiy mavzular böyiça yordamçi maxsus tadqiqotlarni, Köçiriş böyiça harakatlar rejasini (KHR), Manfaatdor tomonlarni jalb qiliş rejasini (MTJR) va Atrof-muhit va ijtimoiy harakatlar rejasini (AMHR) öz içiga oladi.

Manfaatdor tomonlar bilan maslahatlaşuvlar 2025-yil dekabridan 2026-yil fevraligaça bölğan davrda, jumladan ta'sirlangan mahallalarda jamoatçilik maslahatlaşuvlari, ijtimoiy-iqtisodiy sörövlar, fokus-guruhlar hamda hokimiyat organlari va jamoalar bilan uçaşuvlar şaklida ötkazildi.

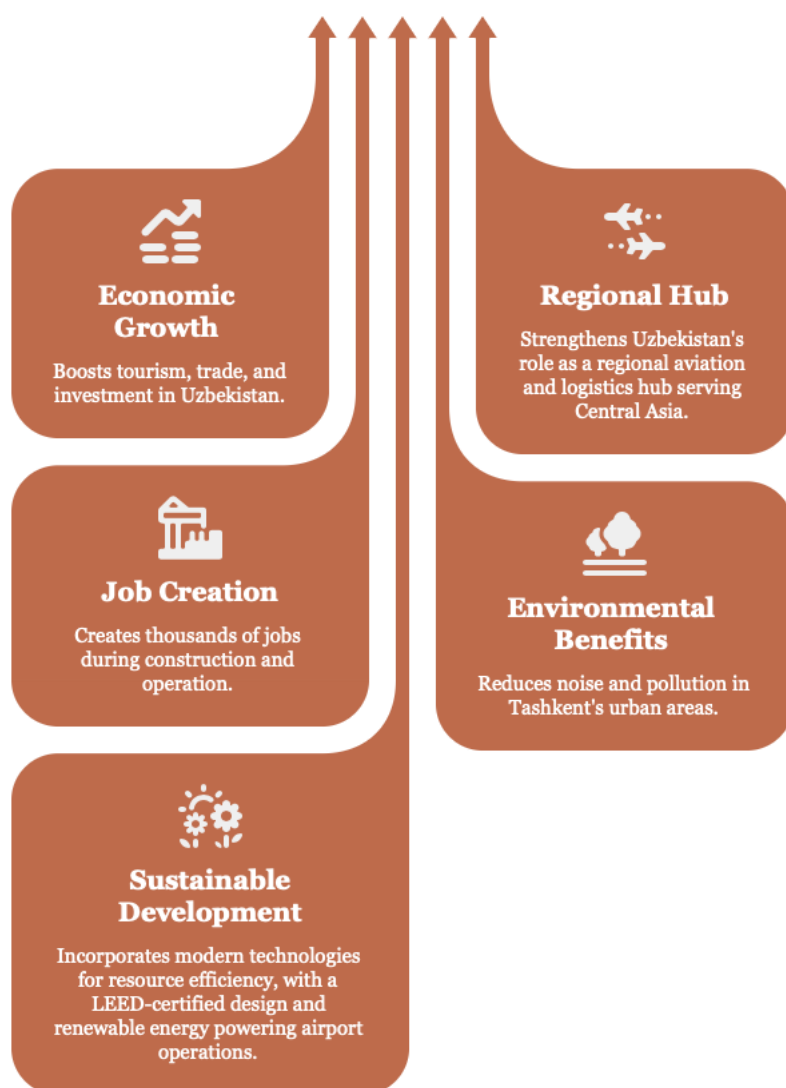
Loyiha O'zbekistonning Atrof-muhitga ta'sirni baholaş milliy jarayonining birinçi bosqičini yakunladi. AMTBning I bosqiči 2026-yil 20-aprel kuni Davlat ekologik ekspertizasining (DEE) ijobiy xulosasini oldi. Bu xulosa Loyihaning ekologik jihatdan maqbulligini tasdiqlaydi va quriliş işlarini boşlaşga ruxsat beradi. Milliy qonunçilik talablariga asosan 2026-yil 17-fevralda jamoatçilik eşiuvni ötkazilib, uning natijalari AMTB hujjatlariga kiritildi. Loyiha milliy AMTB (atrof-muhitga ta'sirni baholaş) jarayonining qolğan bosqičlarida, jumladan, batafsil loyihalaş davomida Atrof-muhitga ta'sir toğrisidagi II bosqič bayonotini topşiriş hamda faoliyatni boşlaşdan oldin yakuniylar ekologik hujjatlarni tasdiqlatiş orqali davom ettiriladi.

Loyiha O'zbekiston Respublikasining amaldagi Atrof-muhit va Ijtimoiy masalalarga oid qonunçiligiga muvofiq amalga oşiriladi, şuningdek, xalqaro ilğor amaliyotlarga, jumladan, xalqaro moliya institutlarining tegişli talablari, ilğor xalqaro sanoat amaliyoti (IXT) va Xalqaro moliya korporatsiyasining (XMK) AMSX böyiça tegişli yöriqnomalariğa mos keladi.

1.2 Loyihaning afzalliklari va imkoniyatlari

Loyiha mamlakatning “Oʻzbekiston – 2030” milliy strategiyasi maqsadlariga mos keladigan zamonaviy xalqaro aeroportni barpo etish orqali Oʻzbekistonning aviatsiya va logistika infratuzilmasini transformatsiya qilishga qaratilgan. Bunga yalpi ichki mahsulotga 160 milliard AQ\$ dollari miqdorida hissa qoʻshish va 15 million nafar xorijiy sayyohni jalb etish ham kiradi. Isha tushirishning birinchi bosqichida yangi aeroport yiliga 20 million yoʻlovchiga va 129 ming tonna yukka xizmat koʻrsatish quvvatiga ega boʻladi. Bu mavjud Islom Karimov nomidagi Toʻshkent Xalqaro Aeroporti koʻrsatkichlaridan ancha yuqoridir. Bundan tashqari, yangi aeroport operatsion samaradorlikni oshirib, zamonaviy, xavfsiz va xalqaro talablarga javob beradigan infratuzilmani taqdim etadi. Muhimi, usbu loyiha qoʻshimcha aeroport sifatida faoliyat yuritmay, balki mavjud aeroport oʻrnini egallaydi. Shu tariqa, aviatsiya va logistika faoliyatini Toʻshkent markazining aholi zich joylashgan hududlaridan tashqariga koʻchirish imkonini beradi.

The New Tashkent International Airport



Markaziy Osiyodagi eng yirik integratsiyalaşgan zamonaviy aviatsiya, sayyohlik va logistika markazi hamda toʻliq qayta tiklanuvchi energiya manbalari hisobidan ishlaydigan ilk inshoot boʻlgan usbu loyiha Markaziy Osiyo, Yevropa, Yaqin Sharq va Osiyo oʻrtasidagi aloqalarni yaxshilaydi. Takomillaştirilgan havo transporti infratuzilmasi savdoga kömaklaşadi, xorijiy investitsiyalarni

jalb qiladi, biznes rivojini qo'llab-quvvatlaydi va xalqaro bozorlarga chiqish imkoniyatlarini kengaytiradi. Shuningdek, loyiha Samarqand, Buxoro va Xiva kabi xalqaro miqyosda tan olingan madaniy-tarixiy manzillarga qatnovni osonlashtirish orqali O'zbekiston turizm sohasining barqaror o'sishiga hissa qo'sadi. Aloqa tizimining yaxshilanişi ta'shir buyuruvchilar sonini ko'paytirib, mehmondostlik, chakana savdo va xizmat ko'rsatish sohalariga kengroq iqtisodiy foyda keltirishi kutilmoqda. Hisob-kitoblarga ko'ra, 2035-yilga borib yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti 2,5 milliard AQ\$ dollaridan ortiq to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalarni jalb qiladi.

Toshkent xalqaro aeroporti qurilish bosqichida 5 000 ta ish o'rne yaratishi, foydalaniş bosqichida esa 200 000 dan ortiq ish o'rne ko'rinishidagi iqtisodiy ta'sir ko'rsatib, vaqt o'tishi bilan mamlakat yalpi ichki mahsulotiga taxminan 21 milliard AQ\$ dollari miqdorida hissa qo'sishi kutilmoqda. Loyiha mahalliy tadbirkorlik va ta'minot zanjirlarini qo'llab-quvvatlaydi hamda O'zbekiston aviatsiya sohasida texnik konikmalarning rivojlanishiga xizmat qiladi. Bundan tashqari, aeroport LEED sertifikatiga ega bo'ladi va zamonaviy texnologiyalar hamda barqaror infratuzilma ye'chimlarini o'zida mujassam etgan holda loyihalaştirilgan bo'lib, resurslardan samarali foydalanişni ta'minlaydi va mamlakatning ekologik maqsadlarini qo'llab-quvvatlaydi.

Aeroport faoliyatini hozirgi joyidan ko'chirish ham atrof-muhit va ijtimoiy sohalarida sezilarli foyda keltirishi kutilmoqda. Hozirda mavjud aeroport atrofidagi shahar hududida bir milliondan ortiq aholi istiqomat qiladi va ular samolyot shovqini, havoga chiqariladigan chiqindilar hamda transport bilan bog'liq ta'sirlar kabi ifloslanishlardan aziyat çekadi. Faoliyatni yangi aeroportga ko'chirish Toshkent markazidagi bu salbiy ta'sirlarni sezilarli darajada kamaytirib, yashash uchun qulaylikni o'siradi va shahar muhiti sifatini yaxshilaydi. Yangi aeroport AMITB doirasida shovqinning keng qamrovli modelleştirilishi, operatsion yumshatish va bo'sqaruv chorolari ko'rilişi hamda milliy talablar va xalqaro ilgor tajribaga muvofiq ushu ta'sirlarni bo'sqarish uchun Sanitariya-muhofaza zonasi tashkil etilishi orqali yaqin atrofdagi qishloq aholisiga samolyot shovqinini minimal darajaga tushiradi.

Milliy talablarga muvofiq, aeroport faoliyati bilan bog'liq bo'lishi mumkin bo'lgan aholi salomatligiga ta'sirlarni baholash maqsadida Sanitariya-muhofaza zonasi (SMZ) bo'yiça dastlabki baholash o'tkazildi. Ushbu baholash asosan mavjud shovqin modelleştirish natijalariga tayangan holda amalga o'sirildi, chunki bu Loyiha uchun SMZ chegaralarini belgilaşda asosiy omil hisoblanadi, va SMZ bo'yiça xulosa berildi. SMZ chegaralari va xulosalari OVOS xulosasida talab qilinganidek, yangilangan shovqin modelleştirish hamda havo sifatini tarqalish modelleştirish yakunlangandan va keyingi tartibga soluvchi organlar tomonidan ko'rib chiqilgandan so'ng aniqlaştirilishi mumkin.

Ushbu loyiha mintaqaviy aloqalarni yaxshilaydigan, iqtisodiy raqobatbardoshlikni kuçaytiradigan, uzoq muddatli barqaror rivojlanishni qo'llab-quvvatlaydigan, O'zbekistonning xalqaro transport habi sifatidagi mavqeini mustahkamlaydigan va mavjud aeroportni almashtirish orqali mintaqaga sof ekologik foyda keltiradigan muhim milliy infratuzilmaviy sarmoyadir.

1.3 Loyihani moliyalaştirish

Homiylar ayni paytda xalqaro taraqqiyot moliya institutlari (XMI) va tijorat banklari iştirokida loyihani moliyalaştirishni jalb qiliş ustida işlamoqda. Hozirgi bosqichda Xalqaro moliya korporatsiyasi (XMK), Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki (YTTB), AQ\$ Xalqaro taraqqiyotni moliyalaştirish korporatsiyasi (DFC), Yaponiya xalqaro hamkorlik banki (JBIC), Yaponiya eksport va investitsiya suğurtasi (NEXI) hamda Koreya Eksport-import banki (KEIB) kabi potensial kreditorlar bilan muzokaralar olib borilmoqda.

Ushbu Texnik bo'lmagan xulosa (TBX) loyihani moliyalaştirish jarayonini qo'llab-quvvatlash uchun tayyorlangan keng qamrovli Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar (AMIM) bo'yiça hujjatlarining bir qismidir. Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar bo'yiça hujjatlar loyihaning amaldagi ekologik va ijtimoiy siyosat, standartlar hamda investitsiya talablariga mos kelişini tasdiqlash maqsadida, potentsial kreditorlar tomonidan ekologik va ijtimoiy ekspertiza doirasida ko'rib chiqiladi.

2.0 Loyiha xulosasi

2.1 Loyiha haqida asosiy ma'lumotlar

Quyidagi jadvalda loyihaga oid asosiy ma'lumotlar keltirilgan.

2-1jadval Loyiha bo'yicha asosiy ma'lumotlar

Loyiha nomi	Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti – O'zbekiston
Loyiha tashkiloti	Toshkent Aeroporti Alyansi
Boş pudratçi (yer usti infratuzilmasini rivojlantirish)	Larsen & Toubro
Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar bo'yicha maslahatçi	5 Capitals – SLR Consulting tarkibidagi kompaniya (5 Capitals) Nazar Business Technology (NBT) (atrof-muhitga ta'sir korsatishni baholash bo'yicha royxatdan o'tgan maslahatçi) (Yordamçi maslahatçi 5 Capitals Toshkent shahrida joylashgan)

2.2 Loyihaning tavsifi

Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 25-noyabrdagi PQ-353-sonli qaroriga muvofiq, amaldagi Toshkent Xalqaro Aeroporti ornida barpo etilmoqda. Yangi aeroport to'liq ishga tuşgaç, tijorat aviakompaniyalarining faoliyati shahardagi mavjud aeroportdan yangi inshootga koçiriladi. Mavjud aeroport hududini kelajakda qayta qurish uşbu loyihaga kirmaydi va şu sababli Atrof-muhitga va ijtimoiy sohaga ta'sirni baholash (AMITB) hisobotida ko'rib çiqilmagan.

1.2-bölimda keltirilgan afzalliklarga tayangan holda, uşbu loyiha mavjud aeroport örniga milliy turizm va iqtisodiy maqsadlarga xizmat qiluvçi zamonaviy, yuqori ötkazuvçanlik qobiliyatiga ega xalqaro havo darvozasini yaratish orqali O'zbekistonning uzoq muddatli transport va logistika strategiyasini qollab-quvvatlaydi. Uşbu bölimda taklif etilayotgan inshootlar va I bosqich loyiha doirasi ko'rib çiqiladi.

Yuqorida ta'kidlanganidek, aeroportning I bosqichi yiliga 20 million nafargaça yölovçiga xizmat korsatishga möljallangan. Kelajakda uni kengaytirish (yillik yölovçi oqimini taxminan 46 million nafarga yetkazish) alohida rejalaştirish va ekologik baholashdan ötkaziladi.



I bosqichning asosiy tarkibiy qismlari

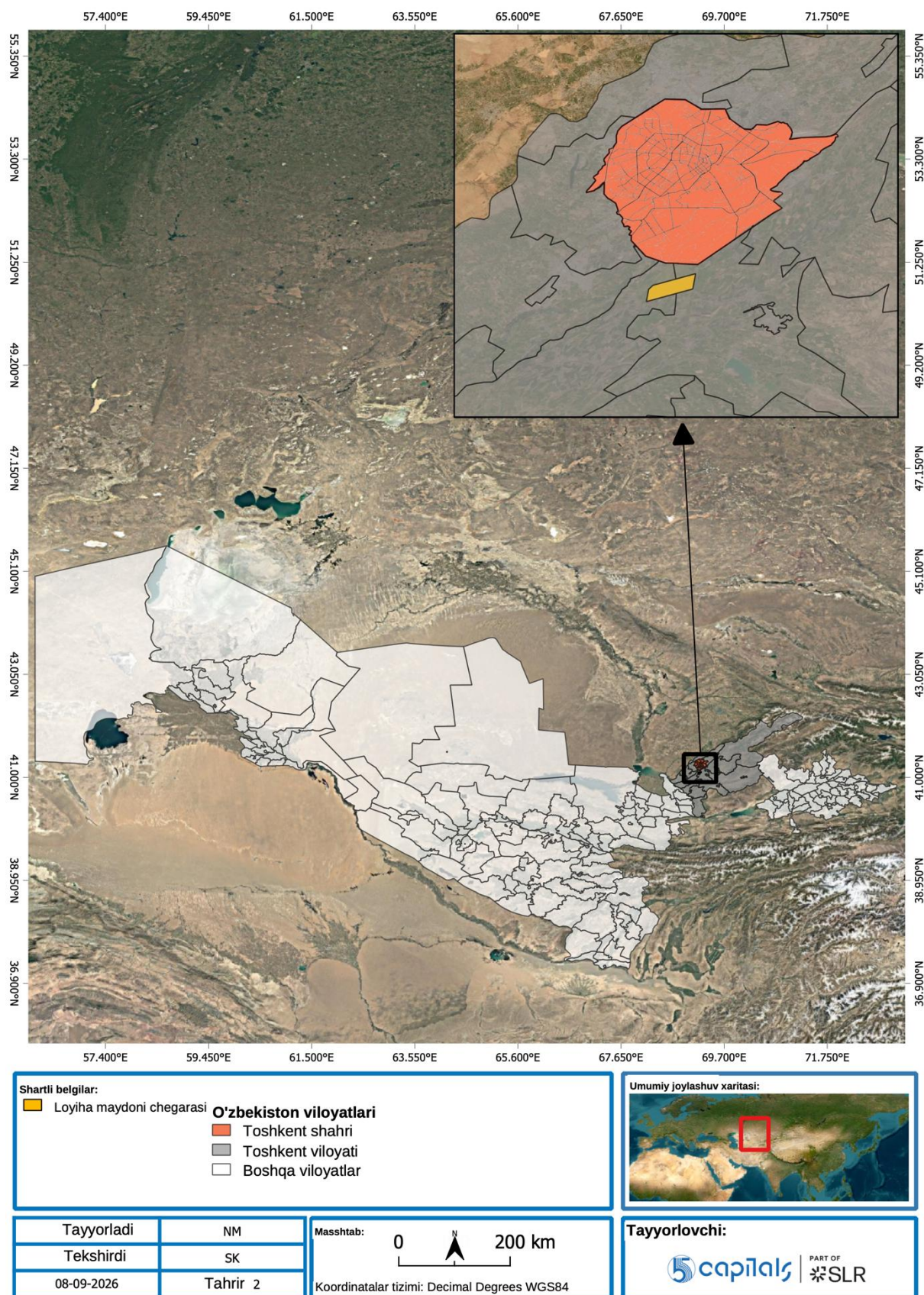
- Yölovçilarni samolyotga chiqarish teleskopik trapini, bagajga islov berish tizimlarini va boshqa ekspluatatsion inshootlarni öz ichiga olgan, umumiy maydoni taxminan 208 000 m² bölgan zamonaviy yölovchi terminali.
- Havo harakatini boshqarish va meteorologik xizmatlar bilan jihozlangan 77 metrli Havo harakatini boshqarish minorasi.
- Har biri 4000 metrli ikkita uchish-qoniş yölagi, shuningdek, boshqaruv yölakchalari, samolyotlar uchun perronlar, aerodrom yoritish va navigatsiya tizimlari.
- Havo kemalarini qutqarish va yonginga qarshi kurash inshootlari, yerda xizmat korsatish xizmatlari, yordamchi binolar va boshqa operatsion ta'minot infratuzilmasi.
- Yuk, texnik xizmat korsatish va umumiy aviatsiya obyektlari.
- Aerovokzal oldi maydoni infratuzilmasi kirish yöllari, avtoturargohlar va yölovchi transporti obyektlarini öz ichiga oladi.
- Aeroport kommunal tizimlariga elektr ta'minoti, isitish va sovutish tizimlari, suv ta'minoti, oqova suvlarni tozalashtirish, yomg'ir suvlari drenaji, qattiq maisiy chiqindilarni boshqarish, telekommunikatsiya va aviatsiya yoqilgisini saqlash tizimlari kiradi.

Aeroportning boş rejasi va texnik loyihasi NACO xalqaro aviatsiya konsalting kompaniyasi tomonidan tayyorlanmoqda. Quruqlikdagi infratuzilma tayinlangan Loyihalashtirish, xarid va qurilish (Boş pudratchi) pudratchisi tomonidan loyihalanadi va quriladi, havo hududi infratuzilmasini qurish uchun esa alohida pudratchi tayinlanadi.

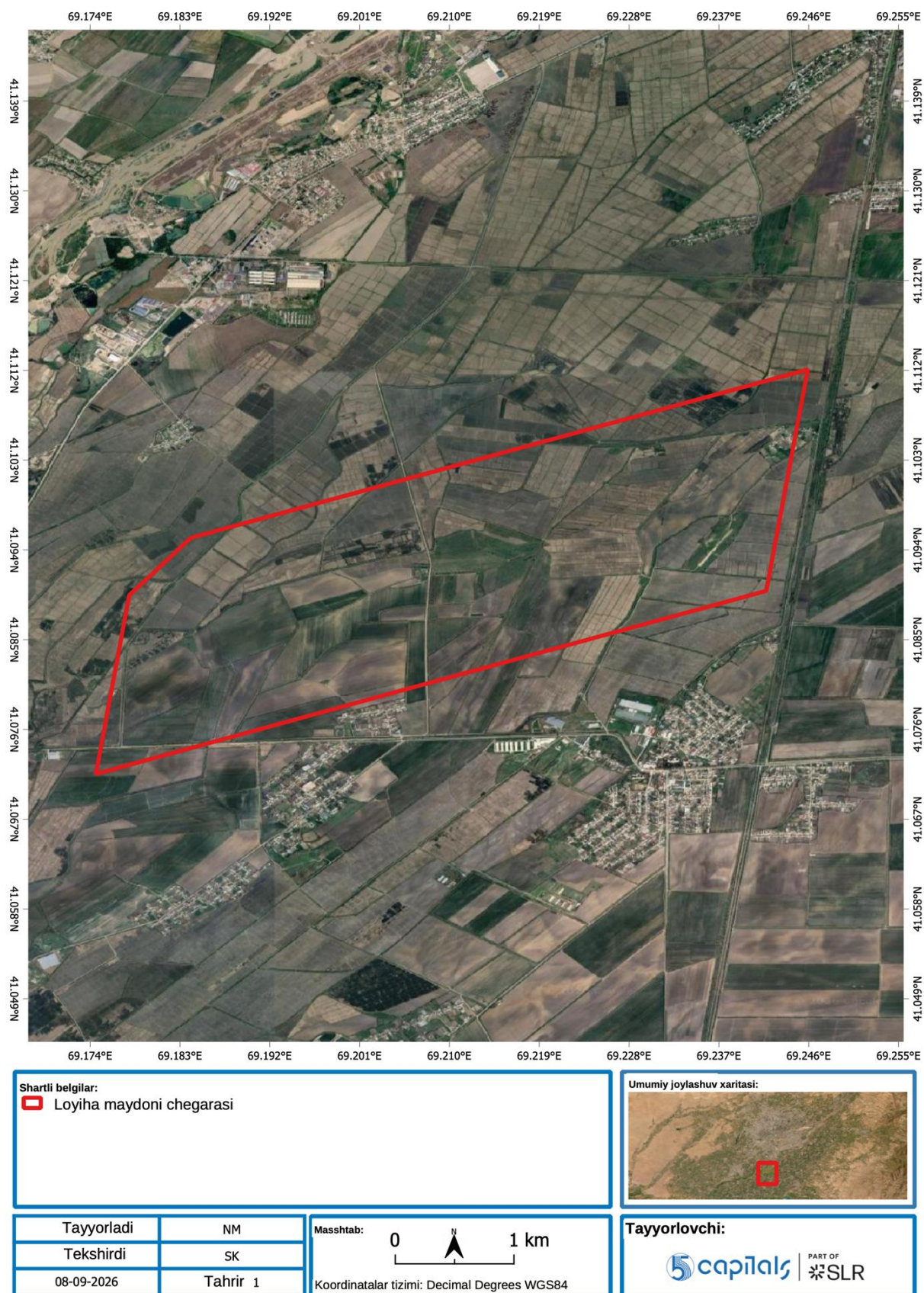
2.3 Loyiha joylashuvi va hajmi

Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti Toshkent shahridan taxminan 23 kilometr janubda va amaldagi Islom Karimov nomidagi Toshkent Xalqaro Aeroportidan qariyb 20 kilometr masofada, Toshkent viloyatining O'rta Chirchiq va Quyi Chirchiq tumanlari hududida joylashadi. Loyiha mamlakat va mintaq miqyosidagi o'rni 2.1 va 2.2-rasmlarda ko'rsatilgan.

Aeroport taxminan 1300 gektar (taxminan 13 km²) maydonni egallaydi va asosan tekis qishloq xo'jaligi yerlarida joylashi rejalashtirilgan. Mazkur hududning uzunligi taxminan 6 kilometr, kengligi esa 2,2 kilometrni tashkil etadi. Bu tasdiqlangan bo'sh reja doirasida taklif etilayotgan aeroport infratuzilmasi va kelajakdagi kengayish uchun yetarli joy ta'minlaydi.



2-1- rasm Loyhasining Joylashuvi - Milliy xususiyatlar



2-2-rasm Loyihasining Joylashuvi - Mahalliy xususiyatlar

Atrofdagi hudud asosan qishloq joylardan iborat bo'lib, paxta, g'alla, meva va bo'sqa ekinlar yetishtiriladigan dehqonchilik yerlari bilan ajralib turadi. Hududni suqoriş kanallarining yolg'a qoyilgan tarmoqi kesib otadi va mahalliy dehqonchilik faoliyatini ta'minlaydi. Shuningdek, loyiha maydonini bir neqta mahalliy yollar kesib otadi va unda qishloq xojaligi yerlaridan foydalanish bilan boqliq sanoqli inshootlar mavjud.

Aeroport Yangitoş qishlog'iga tutaş joylaşgan (janub tomonda), yaqin atrofda esa bir qator bo'sqa qishloq aholi punktlari mavjud. Loyiha uqun uşbu hudud bir qator asosiy omillar asosida tanlangan: yetarli yer maydonining mavjudligi, tekis relyef, Toshkentga strategik yaqinlik, kelajakda transport integratsiyasi va aeroportni kengaytirish imkoniyati, şuningdek, kelgusidagi ehtiyojlarni qondirish uqun yordamchi infratuzilma joylastirishga yetarli boşliq. Uşbu joylaşuv zamonaviy xalqaro aeroport uqun yetarli yer maydonini ta'minlash bilan birga, Toshkent şahar markazidan tegişli masofani saqlab qoliş imkonini beradi, şuningdek, kelajakda transport aloqalarini rivojlantirish va aeroportni uzoq muddatli istiqbolda kengaytirish uqun yaxşi imkoniyatlar yaratadi.

Potensial ekologik va ijtimoiy ta'sirlarni aniqlaş hamda ularni yumşatish boyiqa tegişli qora-tadbirlarni ishlab qiqiş maqsadida AMITB doirasida atrof-dagi muhit va yaqin-atrofdagi aholi punktlari ahvoli sinqkovlik bilan organib qiqildi.

2.4 Yerdan foydalanish va hududning holati

2.4.1 Yerga egalik huquqi va loyiha kelişuvlari

O'zbekiston qonunchiligiga muvofiq, barqa yerlar davlat mulki hisoblanadi. Jismoniy va yuridik şaxslar dehqonchilik va uy-joy quriliş kabi faoliyat turlari uqun davlatdan yerni ijaraga olishlari mumkin. Taklif etilayotgan aeroport hududi hozirda qishloq xojaligi yerlaridan iborat bo'lib, ular mahalliy fermerlar tomonidan ekin yetishtirish va qorva mollarini mavsumiy boqish uqun ijaraga olingan hamda foydalanib kelinmoqda.

Hukumat Loyiha uqun zarur bo'lgan yerni tegişli huquqiy kelişuvlar asosida ajratadi. Loyihadan zarar koradigan hozirgi yerdan foydalanuvqilarga Qollaniladigan atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) talablariga muvofiq kompensatsiya tolab beriladi. Yerni ajratib olish, kompensatsiya tolaş va tirikqilik manbalarini tiklaş jarayoni Loyiha doirasida tayyorlangan Aholini koqirish boyiqa harakatlar rejasida (KBHR) bayon etilgan.

2.4.2 Hududning joriy holati

Loyiha asosan qishloq xojaligi yerlaridan iborat bo'lgan taxminan 1300 gektar maydonda amalga oşiriladi. Hududning katta qismi faol ravişda yetishtiriladi, paxta, şoli, sabzavotlar, dukkaklilar va mevali daraxtlar kabi ekinlar yetishtiriladi. Qorva mollarini boqish asosiy vegetatsiya davridan taşqari uqastka qismlarida ham amalga oşiriladi.

Qishloq xojaligi yerlaridan taşqari, loyiha hududida Kalxobod mahallasi bilan boqliq kiqik turar-joy hududi, bir neqta alohida qishloq xojaligi inshootlari, suqoriş kanallari, drenaj kanallari va mahalliy kiriş yollari mavjud. Bir neqta elektr uzatiş liniyalari ham maydonning bir qismini kesib otadi va quriliş boşlanishidan oldin koqirish yoki ozgartirishni talab qiladi.

Loyiha hududida toirtta kiqik qabriston aniqlangan. Uşbu obyektlar madaniy merosning muhim yodgorliklari sifatida e'tirof etilgan. Ular Loyihani rejalaştirishda hamda atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni baholaş jarayonida inobatga olingan.

2.5 Atrof-muhit

Taklif etilayotgan aeroport atrofi asosan qishloq hududidan iborat bo'lib, kiqik qishloqlar va fermer jamoalari bilan aralaşib ketgan keng qishloq xojaligi yerlari bilan ajralib turadi.

Eng yaqin aholi punkti Loyihaning hozirgi chegarasidan taxminan 70 metr janubda, atrofdagi boʻsha qishloqlar esa unga tutas̈ hududlarda joylashgan. Atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni baholash jarayonida us̈bu jamoalar muhim ta'sirga uchravchi obyektlar sifatida belgilangan.

Atrofdagi transport tarmoqiga obyektning sharqiy chekkasi boylab otuvchi mavjud elektrlashtirilgan temiryoʻl va taxminan 6 kilometr sharqda joylashgan A373 avtomagistrali kiradi. Shuningdek, bir nechta mahalliy yoʻllar yaqin atrofdagi qishloqlar va qishloq xoʻjaligi yerlariga kirish imkonini beradi.

Loyiha maydonidan taxminan 2 kilometr gʻarbda joylashgan Chirchiq daryosi eng yaqin yirik suv havzasi boʻlib, muhim ekologik resurs sanaladi.

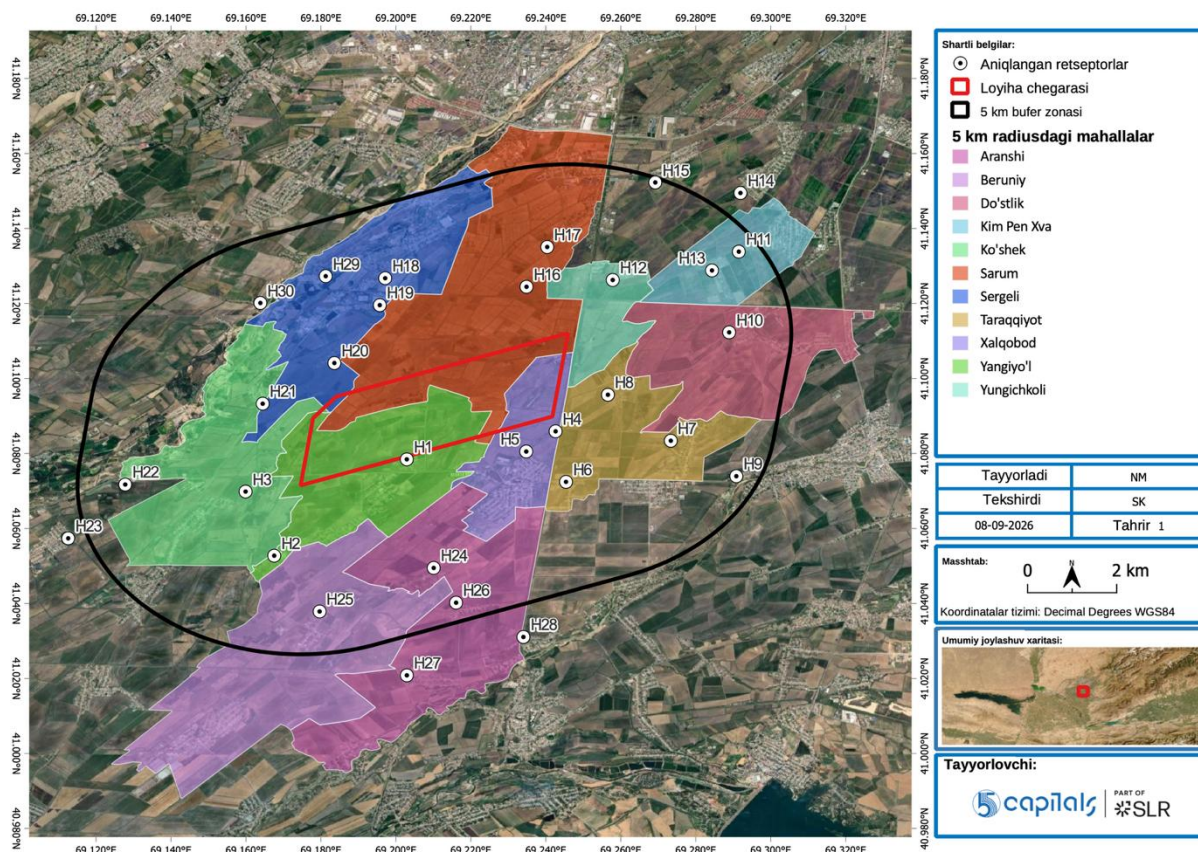
Hududdagi mavjud infratuzilma tabiiy gaz quvurlari, elektr uzatish liniyalari va mahalliy kommunal tarmoqlarni oʻz ichiga oladi. Aeroportni qurish doirasida us̈bu kommunikatsiyalarning ba'zilarini koʻchirish yoki himoya qilish talab etiladi.

2.6 Ta'sirga beriluvchan obyektlar

Bitta kichik qishloq (Bakavul) loyiha maydonidan koʻchiriladi (4.11-bölimga qarang). AMITBda aeroportning qurilishi yoki ishlatilishi natijasida ta'sir koʻrishi mumkin boʻlgan yaqin atrofdagi aholi punktlari, ekologik obyektlar va madaniy meros yodgorliklari aniqlandi. Ushbu ta'sir ob'ektlari ta'sirni baholash jarayonida va oqibatlarni yumshatish choralarini ishlab chiqishda inobatga olindi.

2.6.1 Aholi punktlari

Loyiha maydoni atrofida bir nechta qishloq aholi punktlari joylashgan boʻlib, eng yaqin turar joy binolari Loyiha chegarasidan taxminan 70 metr masofada joylashgan. Boʻsha qishloqlar va kichik tijorat hududlari esa atrofdagi kengroq maydonga tarqalgan. Ushbu aholi punktlari shovqin, havo sifati, transport harakati, vizual ta'sirlar hamda boʻsha atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni baholashda hisobga olindi. Bitta kichik qishloq (Bakavul) loyiha maydonidan koʻchiriladi (4.11-bölimga qarang).



2-3-rasm Loyihasining Joylashuvi – Aholi punkti

2.6.2 Ekologik ta'sir ob'yektlari

Loyiha maydoni yoki uning 10 kilometr radiusida milliy yoxud xalqaro ahamiyatga ega muhofaza etiladigan hududlar mavjud emas. Maydon asosan ekologik ta'sirchanligi nisbatan past borgan, o'zgartirilgan qishloq xo'jaligi yerlaridan iborat.

Çirchiq daryosi eng yaqin yirik tabiiy obyekt bo'lib, mahalliy bioxilma-xillik va suv resurslari uchun ahamiyatli ekanligi sababli ekologik retseptor sifatida belgilangan. Qurilish va ekspluatatsiya davrida atrofdagi tabiiy muhitni himoya qilish uchun Loyiha dizayniga tegishli chora-tadbirlar kiritilgan.

Quruqlikdagi ekologik retseptorlar sifatida faunistik turlar, o'simlik qoplami va yashash muhitlari (asosan o'zgartirilgan) aniqlangan. Loyiha uchun asosiy ekologik retseptorlar sifatida bir neçta Oq laylak uyalaş koloniyalari, şuningdek Kiçik oqqarga va Yaltiroq ibis (barçasi O'zbekiston Qizil kitobiga kiritilgan) aniqlangan.

2.6.3 Madaniy meros

2.4.2-bölimda qayd etilganidek, Loyiha maydonidagi tórtta kiçik qabriston (şu jumladan, musulmon va pravoslav xristian qabristonlari) muhim madaniy meros ob'ektlari sifatida tan olingan. Ular 4.9-bölimda batafsilroq baholangan.

Loyiha çegarasidan taşqarida qoşimça faoliyat yuritayotgan qabristonlar ham mavjud bo'lib, ulardan eng yaqini maydondan taxminan 230 metr janubda joylaşgan. Loyihani rejalashtirishda bu joylaşuvlar hisobga olingan hamda madaniy merosni asraş va ta'sir kórsatilgan jamoalar bilan hurmatga asoslangan muloqotni ta'minlaş uchun tegishli boşqaruv çoralari amalga oşiriladi.

2.7 Loyihaning bo'sh rejasi

Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti bosqichma-bosqich quriladi. Ayrim infratuzilma obyektlari bo'shdanoq aeroportning uzoq muddatli istiqboldagi to'liq rivojlanishini ta'minlaydigan qilib loyihalanadi. Yuqorida qayd etilganidek, AMITB yiliga 20 million yolovchiga (MYV) operatsion sig'imga ega bo'lgan dastlabki rivojlanish bosqichini baholaydi. AMITB doirasida baholangan Loyiha maydoni, yer olib qo'yish va ko'chirish bilan bog'liq ta'sirlar hozirda belgilangan Loyiha chegarasiga asoslangan. Aeroport kelajakda bosqichma-bosqich kengaytirilib, yiliga 46 million yolovchi bo'lgan yakuniy rivojlanish sig'imiga yetkazilishi konseptual jihatdan rejalashtirilgan. Shu sababli, ayrim infratuzilma obyektlari bo'shdanoq aeroportning uzoq muddatli rivojlanish talablarini qo'llab-quvvatlash uchun loyihalanadi. Aeroport bo'sh rejasi quyidagi asosiy qismlardan iborat:

- Aeroport infratuzilmasi
- Yordamchi inshootlar
- Kommunal tarmoqlar
- Aviatsiya xavfsizligi vositalari

O'zbekiston Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti (XFAT) a'zosi bo'lgani uchun aviatsiyaga oid barча inshootlar xalqaro xavfsizlik va ekspluatatsiya talablarining to'liq bajarilishini ta'minlash maqsadida XFAT standartlari va tavsiya etilgan amaliyotlariga muvofiq loyihalanadi.

2.8 Sanitariya-himoya zonasi

Aeroport faoliyatining atrof-muhitga ta'siri, xususan, havo kemalari shovqini amaldagi milliy me'yorlar hamda atrof-dagi sezgir obyektlar uchun belgilangan chegaralar doirasida qolishini ta'minlash orqali aholi salomatligini muhofaza qilish maqsadida Sanitariya-himoya zonasi (SZ) tashkil etilgan.

Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti uchun sanitariya-himoya zonasi (SZ) xalqaro tan olingan metodologiyalarga muvofiq hamda Sanitariya-epidemiologik osoyishtalik va jamoat salomatligi qo'mitasi bilan keshilgan holda, loyihaga xos ekologik va shovqin modelastirish asosida belgilandi. Bu yondashuv qat'iy belgilangan bufer masofalariga emas, balki samolyotlardan tarqalishi taxmin qilinayotgan shovqin konturlariga asoslanadi.

SZ chegarasi 60 dB (LAeq) samolyot shovqini konturi bo'ylab ornatilgan bo'lib, yuqoriroq shovqin darajalari uchun bosqichma-bosqich kuchaytirilgan yumshatish va nazorat choralarini talab qiluvchi tegishli bosqaruv zonalarini belgilangan. Ushbu yondashuv milliy me'yoriy talablarni aks ettiradi va ilg'or xalqaro tarmoq amaliyotiga mos keladi.

AMITB shuni tasdiqlaydiki, SZ tashkil etilishi Loyiha hududida avvaldan aniqlangan jismoniy ko'chishdan tashqari qoshimcha ko'chishga olib kelmaydi. Agar kelajakda loyiha takomillastirilsa yoki uning ish rejimiga o'zgartirishlar kiritilsa va bu SZ chegarasiga tuzatish kiritishga sabab bo'lsa, yuzaga keladigan har qanday ta'sirlar Loyihaning Aholini ko'chirish siyosati asoslari hamda Amaldagi atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) talablariga muvofiq bartaraf etiladi.

SZ, batafsil loyihalaş bosqichida havo kemalari parki tarkibi, parvoz tartib-qoidalarini va transport oqimi prognozlari kabi yangilangan foydalaniş taxminlari asosida yanada takomillastirib boriladi. Muvofiqlikni tekshirish va moslasuvchan bosqaruvni qo'llab-quvvatlash maqsadida shovqinni doimiy modelastirish va atrof-muhit monitoringi olib boriladi.

SZni rasmiy tasdiqlash va uning talablariga rioya etilishini ta'minlash mas'uliyati vakolatli milliy idoralar zimmasiga yuklatilgan. Loyiha kompaniyasi usbu jarayonni doimiy modelastirish, monitoring otkazish, zarur hollarda ta'sirni yumshatish choralarini amalga oshirish hamda tegishli idoralar va kreditorlarga hisobot berish orqali qo'llab-quvvatlaydi.

Umuman olganda, SZ vakolatli idoralar bilan maslahatlashgan holda ishlab chiqilgan shaffof, ilmiy asoslangan va hududning o'ziga xos xususiyatlarini hisobga oluvchi yondashuv asosida

belgilangan bo'lib, Loyihaning takrorlanuvchi ekologik bo'sqaruv jarayoni doirasida yangilanib boriladi.

2.9 Aviatsiya xavfsizligi zonasi

Loyiha milliy aviatsiya xavfsizligi talablariga hamda aerodromlarni muhofaza qilish bo'yicha ICAO talablariga muvofiq amalga oshiriladi. Fuqarolik aviatsiyasi agentligi (FAA) tegishli mintaqaviy va qurilish organlari bilan hamkorlikda, aeroport atrofida parvoz xavfsizligiga ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan binolar balandligini va faoliyat turlarini nazorat qilish uchun mas'uldir. Tartibga solinadigan hudud doirasida amalga oshiriladigan qurilish loyihalari tegishli qurilish ruxsatnomalari berilishidan oldin FAA va O'zbekiston aeroportlari bo'sqarmasidan balandlik va faoliyat bo'yicha zarur roziliklarni olishi shart.

Aeroportning bo'sqaruv rejasini ishlab chiqish jarayonida 10 km radiusda o'tkazilgan tosiqlarni o'rganish bo'yicha tadqiqot havo kemalari faoliyatiga ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan mavjud va potensial tosiqlarni aniqladi. Aviatsiya xavfsizligi tosiqlarni cheklovchi sirtlar (OLS) hamda binolar, inshootlar, antennalar, o'simliklar va bo'sqa ob'ektlar uchun tegishli balandlik cheklovlari orqali bo'sqariladi. Loyiha maydoni ichida va atrofida aniqlangan, himoyalangan havo makoniga kirib boriishi mumkin bo'lgan mavjud yuqori kuçlaniqli elektr uzatish liniyalarini olib tashlash mas'ul organlar tomonidan rejalashtirilgan.

Aviatsiyani muhofaza qilishda jismoniy tosiqlardan tashqari, havo kemalari faoliyatiga potensial xavf tug'dirishi mumkin bo'lgan yer resurslaridan foydalaniş va bo'sqa faoliyat turlari ham hisobga olinadi. Aviatsiya xavfsizligi zonasi (AXZ) doirasida qishloq xo'jaligi faoliyati umuman taqiqlanishi kutilmaydi; biroq ayrim qishloq xo'jaligi yer resurslaridan foydalaniş turlari yoki amaliyotlari, agar ular aviatsiya uchun xavf tug'dirishi mumkin bo'lsa, aviatsiya xavfsizligi nazorati ostida bo'lishi mumkin. Bunga quşlar yoki bo'sqa yovvoyi hayvonlarni jalb qiluvchi faoliyat, tosiqqa aylaniş mumkin bo'lgan baland o'simliklar yoki mevali boğlarni barpo etish, katta yoki doimiy suv havzalarini yaratish, şuningdek tutun yoki atmosferani xiralashtiruvchi bo'sqa faoliyat bilan boğliq qishloq xo'jaligi kuydirish ishlari kiritilishi mumkin. Bunday talablar tegishli aviatsiya, rejalashtirish va ruxsat berish jarayonlari orqali, şuningdek FAA va tegishli organlar bilan hamkorlikda hal etiladi.

2.10 Jamoat xavfsizligi zonasi

Loyiha aeroport faoliyati bilan boğliq jamoat va aholi punktlari xavfsizligiga oid xavflarni tegishli jamoat xavfsizligi chorolari hamda tegishli aviatsiya, rejalashtirish va mahalliy hokimiyat organlari bilan hamkorlik orqali hisobga oladi. Jamoat xavfsizligi zonasi (JXZ) havo kemalarining uchish va qoniş bilan boğliq xavflardan, jumladan havo kemasi hodisasi xavfidan — ayniqsa parvoz yo'llari uclaridan tashqaridagi hududlarda — aholi va jamoalarni himoya qilish uchun yer resurslaridan foydalanişni rejalashtirish chorasi sifatida nazarda tutilgan. JXZ ICAO tomonidan belgilangan zona hisoblanmaydi va AXZdan farqli o'laroq, ICAO talablari bilan tartibga solinmaydi. U jamoat xavfsizligi chorasi sifatida tegishli aviatsiya, rejalashtirish va mahalliy hokimiyat organlari bilan maslahatlashgan holda ishlab chiqilishi kerak bo'ladi.

Mustaqil JXZ uchun rasmiy milliy me'yoriy-huquqiy asos, chegaralarni belgilash metodologiyasi tasdiqlash mexanizmi hozircha to'liq belgilanmagan. Şu sababli, JXZ tegishli aviatsiya, rejalashtirish, mahalliy hokimiyat va bo'sqa vakolatli organlar bilan hamkorlikda ishlab chiqiladi. Rasman belgilangandan so'ng, tegishli JXZ nazorat chorolari, xususan aniq yer resurslaridan foydalaniş turlari yoki aholi ziçligi jamoat xavfsizligi xavflarini oshirishi mumkin bo'lgan hollarda, yer resurslaridan foydalanişni rejalashtirish, qurilish va ruxsat berish jarayonlariga kiritiladi.

Vakolatli organlar tomonidan belgilanadigan talablarga hamda tegishli ICAO ko'rsatmalariga muvofiq, JXZ bilan bog'liq choralar tegishli yer resurslaridan foydalanish yoki kirishni cheklash, xavfsizlik belgilari, jamoatchilikni xabardor qilish, shuningdek favqulodda vaziyatlar va jamoat xavfsizligi organlari bilan hamkorlikni o'z ichiga olishi mumkin. Loyiha o'z mas'uliyat doirasida aeroport tomonidagi jamoat xavfsizligi choralarini amalga oshiradi va vakolatli organlarga tegishli JXZ nazorat choralarini belgilash va saqlab turishda yordam berish uchun zarur xavf va operatsion ma'lumotlarni taqdim etadi.

2.11 SZ, AXZ va JXZni tashkil etish va joriy etish jarayoni

SZni takomillastirish va joriy etish, shuningdek AXZ va JXZni tashkil etish va joriy etish Xususiy hamkor, Davlat hamkori hamda O'zbekiston Respublikasi Hukumati (ORH)ning tegishli organlari ortasidagi muvofiqlashtirilgan jarayon orqali amalga oshiriladi. Ushbu uchta zonaning rasmiy belgilanishi, xaritalashtirishi, kadastr tizimiga integratsiyalashtirishi va me'yoriy-huquqiy joriy etilishi hozircha vakolatli organlar tomonidan tasdiqlanishi kerak. Hozirgi vaqtda tushunilgan jarayon quyidagicha:

1-bosqich: Xususiy hamkor shovqin modeli natijalarini ORHga taqdim etadi.

2-bosqich: ORH idoralari SZ, AXZ va JXZni ishlab chiqish bo'yicha yoriqnoma hujjatlarini chiqaradi.

3-bosqich: ORH idoralari SZ, AXZ va JXZ xaritalarini tuzadi va har bir zona doirasidagi cheklovlarni ko'rsatadi. Ushbu bosqich natijasida Toshkent aeroportiga xos SZ, AXZ va JXZ, har bir zona bo'yicha batafsil talablar bilan birga, belgilanadi.

4-bosqich: ORH idoralari talablarni kadastr xaritalariga kiritadi, natijada har bir yer uchastkasiga tegishli cheklovlarni o'z ichiga olgan yangilangan kadastr yozuvlari shakllanadi.

5-bosqich: ORH idoralari 3-bosqichda belgilangan cheklovlarni hisobga olgan holda, SZ, AXZ va JXZ doirasida qurilish ruxsatnomalari yoki yerdan foydalanishni o'zgartirish ruxsatnomalarini berish tartibini qayta ko'rib chiqish orqali 4-bosqichni amalga oshiradi.

2.12 Aerodrom va aeroportoldi hududlari loyihasining tafsilotlari

Aeroport xavfsiz, samarali va kengaytiriladigan faoliyatni ta'minlash uchun XFAT standartlari hamda ilg'or xalqaro tajribaga muvofiq loyihalashtirilgan. Loyihaga ko'ra, operatsion ziddiyatlarni minimallashtirish va kelajakda o'tkazuvchanlik quvvatini oshirishni qo'llab-quvvatlash maqsadida havo hududi (havo kemalari operatsiyalari) va quruqlikdagi hudud (yolovchi, yuk va yordamchi xizmatlar) funksiyalari ajratilgan. Aeroportda "Code 4E" toifasidagi havo kemalari uchun mo'ljallangan, cheklangan darajada "Code 4F" qobiliyatiga ega 4000 metrlik uchish-qoniş yollari bo'ladi. Yuriş yolakchalari asosan "Code E" talablariga mos keladi va vaqti-vaqti bilan "Code F" operatsiyalarini bajarish uchun qisman takomillastirilgan.

Bir qator perronlar yolovchilarga xizmat ko'rsatish, yuk, texnik xizmat, umumiy aviatsiya, muzlashga qarshi ishlov berish va izolyatsiya funksiyalarini qo'llab-quvvatlaydi. Asosiy savdo va yuk stendlarida yonilgi gidrant tizimlari taqdim etiladi.

Ixtisoslashtirilgan inshootlarga dvigatellarni ishgа tuşiriş uchun maxsus maydon, uchish-qoniş yolagi ostonalari yaqinidagi muzlashdan himoyalovchi perronlar, aerodromga xizmat ko'rsatish yo'llari va xavfsiz va xavfsiz ishlarni ta'minlash uchun nazorat qilinadigan kirishga ega xavfsiz perimetr tizimi kiradi.

Quruqlik hududi ichki yo'llar bilan bog'langan va mintaqaviy transport aloqalari bilan birlashtirilgan g'arbiy yolovchi inshootlari va sharqiy operatsion/yordamchi inshootlarga bo'lingan.

Yolovchi terminali bo'slanqich quvvati yiliga 20 million yolovchiga mo'ljallangan bo'lib, markaziy protessorli va tortta tayançga ega bo'lgan H-shaklidagi bino ko'rinishida qurilgan. Yo'l tizimi keliş, ketiş, to'xtaş joyi va xizmat ko'rsatish harakati uchun alohida kirish imkonini beradi.

Sharqiy tayanç hududi yuk taʼsh, texnik xizmat kōrsatish (TXKTKT), yoqilgi saqlash, kommunal xizmatlar va boʻsha operatsion funksiyalarni oʻz ichiga oladi, ularga logistikani yōlovchilar oqimidan ajratish uchun maxsus magistral yōl orqali kiriladi.

Umumiy dizayn operatsion xavfsizlikni taʼminlash, transport tōqnaʻshuvlarini minimallashtirish, kelajakdagi kengayishni qōllab-quvvatlash (jumladan, F kodli samolyotlar) va XFAT standartlari hamda xalqaro Amaldagi atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) talablariga mos keladi.

2.13 Aeroport jihozlari

Loyiha aeroport faoliyatining xavfsiz, samarali va kengaytiriladigan bōlishini taʼminlash uchun mōljallangan bir qator perronoldi va aerovokzaloldi inʻshootlarini oʻz ichiga oladi. Boʻsh rejada aeroportni prognoz qilingan talabga muvofiq, yakuniy quvvatga yetgunga qadar bosqichma-bosqich rivojlantirish kōzda tutilgan.

2.13.1 Asosiy inʻshootlar

Asosiy infratuzilma yōlovchi terminali, yuk terminali, havo kemalariga texnik xizmat kōrsatish maydonlari va umumiy aviatsiya inʻshootlaridan iborat.

- Aerovokzaloldi va havo hududi tutaʻshgan joyda maxsus yuk terminali (~10 200 m²) joylashadi.
- Havo kemalariga texnik xizmat kōrsatish (TXKTKT) inʻshootlari, jumladan, angarlar va dvigatellarni sinovdan otkazish maydoni janubi-gʻarbiy yordamchi hududda bōladi.
- Asosiy terminal yonida, kelajakda kengaytirish imkoniyati bilan, umumiy aviatsiya terminali (~5 200 m²) joylashtiriladi. (Tasdiqlanishi kerak)

2.13.2 Yordamchi inʻshootlar

Aeroport faoliyati qutqaruv va yongin xavfsizligi, immigratsiya nazorati va bojxona, yerda xizmat kōrsatish, umumiy ovqatlanish, texnik xizmat kōrsatish hamda kelajakdagi mehmonxona kabi muhim xizmatlar bilan taʼminlanadi.

2.13.3 Kommunal tarmoqlar va infratuzilma

Kompleks kommunal tarmoqlar tizimi aeroport faoliyatini qōllab-quvvatlaydi, uning aksariyat qismi mavjud infratuzilma cheklanganligi sababli avtonom yoki gibrid tizimlar sifatida ishlab chiqiladi. Asosiy tizimlar qatoriga elektr energiyasi, suv taʼminoti, oqova suvlar, yomgʻir suvlari, qattiq maiʻshiy chiqindilar, yoqilgi taʼminoti, sovutish/isitish, muzdan tozalash va telekommunikatsiyalar kiradi. Uzluksiz faoliyat va barqarorlikni taʼminlash maqsadida zaxira tizimlari kōzda tutilgan.

- Elektr energiyasi, asosan, milliy elektr tarmoğidan taʼminlanib, qōshimcha raviʻshda hududdagi quyoʻsh fotoelektr panellari va zaxira generatorlari orqali quvvatlanadi.
- Mintaqaviy suv taʼminoti yōlga qōyilgunga qadar suv yerosti manbalaridan olinadi va bevosita obyektning oʻzida tozalanadi.
- Oqova suvlar obyektning oʻzida tozalanadi, bunda glikol va maxsus chiqindilar oqimi alohida tartibda boʻshqariladi.
- Yomgʻir suvlari yigʻiladi, zarur hollarda tozalanadi hamda Oʻzbekiston Respublikasining milliy standartlari va XMKning Ekologiya, salomatlik va xavfsizlik bōyiça yōriqnomasiga muvofiq oqiziladi.
- Qattiq maiʻshiy chiqindilar saralanadi, imkon qadar qayta ishlanadi, qoldiq va xavfli chiqindilar esa litsenziyaga ega tashkilotlar tomonidan obyekt tashqarisida utilizatsiya qilinadi.

- Markaziy yoqilg'i xo'jaligi aviatsiya yoqilg'ilarini saqlaydi va tarqatadi, shuningdek kelajakda Ekologik toza aviatsiya yoqilg'isi (SAF) uchun zaxiraga ega bo'ladi, jumladan aeroport foydalanish muddati davomida SAF joriy etilgan taqdirda tegishli saqlash, uzatish va aralashtirish infratuzilmasini moslashtirish yoki qo'shish imkoniyatini o'z ichiga oladi.
- Maxsus muzlashga qarshi ishlov berish inshootlari atrof-muhitga ta'sirni bartaraf etish uchun glikol bilan ifloslangan oqova suvlarni yigadi va tozalaydi.

2.14 Bo'g'liq obyektlar

Bo'g'liq obyektlar XMI 1-faoliyat standarti va YeTTB ekologik va ijtimoiy siyosatiga muvofiq Loyiha doirasida moliyalashtirilmaydigan, ammo uning faoliyati uchun zarur bo'lgan infratuzilma sifatida aniqlanadi.

Aeroport uchun quyidagi turdosh obyektlar aniqlandi:

- Aeroportga olib boruvchi yo'llar (g'arbiy va sharqiy tutaşmalar)
- 110 kVli taşqi elektr uzatish liniyasi
- Yaqin atrofdagi temiryo'l inshootidan tortilgan avia-yoqilg'i quvuri
- Suğoriş kanallari va drenaj kollektorlarining yonalişini o'zgartirish

Bu bosqichda loyihaning batafsil yeçimlari va yakuniy trassalari hali tasdiqlanmagan. Şu sababli, dastlabki tahlil o'tkazilgan bo'lib, loyiha tafsilotlari yakunlangaç, keyingi baholaş işlari amalga oşiriladi. Zarurat tuğilsa, Atrof-muhitga va ijtimoiy sohaga ta'sirni baholaş (AMISB) bo'yiça qoşimça hisobotlar tayyorlanadi. Batafsil loyihalaş jarayonida tasdiqlaniş şarti bilan, hozirda aholini jismoniy koçiriş kutilmayapti.

Mintaqadagi kelajakdagi temiryo'l va metro quriliş bo'yicha takliflar Bog'liq obyektlar sirasiga kirmaydi, chunki aeroport o'z faoliyati uchun ularga bog'liq emas va ular hozirda konseptual rejalashtirish bosqichida turibdi. Aeroport mintaqaviy transport imkoniyati uchun taklif etilayotgan kengroq avtomobil yo'llari tarmog'idan foydalanadi va unga bog'liq bo'ladi, biroq shahardan Samarqandga qadar quriladigan yangi avtomobil yo'li Yangi Toshkent Aeroportiga maxsus mo'ljallanmagan bo'lib, kengroq transport ehtiyojlariga xizmat qiladi.

Aniqlangan obyektlar bilan bog'liq asosiy potensial ta'sirlar qatoriga yer uchastkalarini egallash (asosan, qishloq xo'jaligi yerlarini), qurilişning vaqtinchalik ta'sirlari (chang, shovqin va transport harakati), yerdan foydalanish tartibining o'zgarishi, yo'l harakati xavfsizligi bilan bog'liq xatarlar, qushlarning uchayotgan havo kemalari bilan to'qnashuv xavfi hamda kommunal tarmoqlarga oid xatarlar, jumladan, xizmat ko'rsatishdagi uzilishlar, yashash muhitining buzilishi va (yoqilg'i quvuri misolida) potensial to'kilish xavfi kiradi. Ushbu masalalar Amaldagi atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) talablariga muvofiq tartibga solinadi va yakuniy loyihalar tayyor bo'lgach, qo'shimcha baholash ishlari olib boriladi.

2.15 Muqobil variantlarni baholaş

Amaldagi atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) talablariga muvofiq, yangi aeroportni qurilişning eng maqbul yondaşuvini aniqlaş maqsadida AMITB doirasida muqobil variantlar baholandi. "Loyiha yoq" ssenariysiga ko'ra, yangi aeroport qurilmaydi va mavjud Islom Karimov nomidagi Toshkent Xalqaro Aeroporti hozirgi şahar muhitida o'z faoliyatini davom ettiradi. Uşbu variant yerlarni tortib oliş, quriliş faoliyati va hududga xos ekologik ta'sirlar kabi loyiha bilan boğliq oqibatlarining oldini oliş imkonini beradi.

Biroq bu ayni paytda mavjud ekologik va ijtimoiy tazyiqlar, xususan, samolyot şovqini, havoga çiqariladigan çiqindilar va atrofdagi aholi punktlariga ta'sir ko'rsatuvchi ekspluatatsion uzilişlar saqlanib qolişini ham anglatadi. Bundan taşqari, aviatsiya salohiyatini oşiriş, mintaqaviy va xalqaro aloqalarni yaxşılaş, iş o'rinlari yaratish hamda keng ko'lamli iqtisodiy rivojlanişni qo'llab-

quvvatlash imkoniyatlari qoldan boy beriladi. Shu sabablarga ko'ra, "Loyiha yoq" varianti maqbul muqobil sifatida ko'rib chiqilmadi.

Loyiha asosiy xalqaro aviatsiya markazi vazifasini saqlab qolishi uchun Toshkent shahri yaqinida, qulay masofada joylashishi talab etiladi. Shu bois, NACO Hukumat tomonidan belgilangan tortta ehtimoliy joyni baholash orqali obyekt quriladigan joyni tanlash bo'yicha tizimli jarayonni amalga oshirdi.

Baholash jarayonida ekologik, ijtimoiy, texnik va ekspluatatsion jihatlarni qamrab oluvchi ko'p mezonli yondashuv qo'llanildi. Asosiy mezonlar sirasiga yerdan foydalanish tartibi, aholi yashash hududlariga yaqinligi, samolyot shovqinining ta'siri, infratuzilma bilan bog'liqligi, havo bosqlig'idagi chaklovlar, geologik sharoitlar va quvurlar kabi mavjud infratuzilmaning borligi kirdi (gaz quvurlari bilan bog'liq ziddiyatlar esa "mutlaqo mumkin bo'lmagan holat" deb hisoblandi).

Simoliy va sharqiy hududlardagi maydonlar mavjud va rejalashtirilayotgan shahar kengayishi hududlari bilan o'zaro ta'sirlasish ehtimoli yuqori bo'lganligi sababli ko'rib chiqilmadi, chunki bu aholining samolyot shovqini va bosqa ta'sirlarga duchor bo'lishini kuçaytirardi. Shuningdek, aeroportlarning o'xshash faoliyat turlariga asoslangan dastlabki shovqin tahlili usbu hududlar shovqin darajasi yuqori konturlar ichidagi ko'plab sezgir obyektlarga ta'sir qilishini ko'rsatdi.

Umuman olganda, tanlangan Loyiha konfiguratsiyasi ekologik jihatlar, texnik imkoniyatlar va uzoq muddatli barqarorlikni muvozanatda saqlagan holda eng maqbul yechim hisoblanadi.

2.16 Loyihaning ta'sir doirasi

Tadqiqot hududi aeroport maydoni hamda loyihaning qurilishi va ekspluatatsiyasi ta'sir etishi mumkin bo'lgan unga tutasht hududlarni o'z ichiga oladi. U dastlabki tadqiqotlarni o'tkazish va ta'sirni baholash uchun asos bo'lib xizmat qiladi.

Ta'sir doirasi XMKning 1-sonli Faoliyat standarti Talabiga muvofiq belgilanadi. U loyiha bevosita, bilvosita, qozg'atilgan yoki jamlanma ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan barça hududlarni qamrab oladi. Ta'sir doirasi atrof-muhit va ijtimoiy masalalarga (masalan, shovqin, havo sifati, transport harakati, bioxilma-xillik, suv va ijtimoiy-iqtisodiy sharoitlar) qarab farqlanadi hamda dastlabki ma'lumotlar, modelashtirish, loyiha hujjatlari va manfaatdor tomonlar bilan o'tkazilgan maslahatlashuvlarga asoslanadi. Unda asosiy e'tibor qurilish va ekspluatatsiya bosqichlariga qaratiladi. Hozirda bir-biriga sezilarli ta'sir ko'rsatuvchi bosqa loyihalar aniqlanmagan, biroq kelajakda shaharlarning o'sishi kutilmoqda va bu yangi ma'lumotlar paydo bo'lishi bilan inobatga olinadi. Ta'sir doirasi zaruratga qarab yangilab boriladi.

2.16.1 To'gridan-to'g'ri ta'sirlar

To'gridan-to'g'ri ta'sir doirasi loyiha maydoni va yaqin atrofdagi hududlarni o'z ichiga olib, shovqin va havo sifati bo'yicha ~10 km gaça masofaga choziladi. U qurilish maydonlari, vaqtinchalik inshootlar, kirish yo'llari, drenaj tizimi (shu jumladan, Chirchiq daryosi), yordamchi infratuzilma, chiqindixonalar, ishchilar turar joyi uchun mo'ljallangan hududlar hamda yerlarni olib qo'yish va aholini ko'chirishdan ta'sirlangan hududlarni (jumladan, Kalkabod mahallasini) qamrab oladi.

2.16.2 Ikkilamchi ta'sirlar

Ikkilamchi ta'sir doirasi atrofdagi aholi punktlari va tumanlarni (jumladan, O'rta Chirchiq va Quyi Chirchiq tumanlarini) qamrab oladi. Bu hududlarda bilvosita ijtimoiy-iqtisodiy va ekologik ta'sirlar yuzaga kelishi mumkin bo'lib, bandlik va iqtisodiy manfaatlar nuqtai nazaridan kengroq miqyosda Toshkent viloyatiga ham taalluqlidir.

2.16.3 Kengaytirilgan TD

Kengaytirilgan ta'sir hududi o'z ichiga ta'minot zanjirlari, materiallar (agregatlar, sement, polat) manbalari, mehnat bozoriga ta'sirlar va issiqxona gazlari chiqindilari kabi kengroq mintaqaviy

va global ta'sirlarni oladi. Konlarning joylashuvi hali tasdiqlanmagan; ta'sirlar dastlabki bosqichda baholanmoqda.

2.17 Majmuaviy ta'sirlarni baholaş

Loyiha böyiça ekologik va ijtimoiy ta'sirni baholaş (LEITB) XMI 1-samaradorlik standarti va YeTT 1-ekologik va ijtimoiy talabiga muvofiq potensial majmuaviy ta'sirlarni körib çiqdi. Hozirgi vaqtda Loyiha bilan bir vaqtda amalga oşirilib, quriliş davrida sezilarli majmuaviy ta'sir körsatiş kutilayotgan uchinchi tomonlarning tasdiqlangan loyihalari mavjud emas.

Biroq, kengroq hududda şaharning kengayiş va transport infratuzilmasi (masalan, yollar, jumladan avtomagistrallar va ehtimoliy temir yöl liniyalari) kabi kelgusidagi rivojlanış loyihalari rejalaştirilgan. Bular Loyihaning Atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni boşqariş tizimi (AMIBT) orqali nazorat qilib boriladi. Yangi loyihalar yetarliça anıqlık kasb etgan va Loyihaning majmuaviy ta'sirni baholaşiga sezilarli darajada ta'sir körsatiş salohiyatiga ega bölgan hollarda, qoşimça baholaş zarurati va tegişli ta'sirni yumşatiş çoralari körib çiqiladi.

2.18 Loyihani quriş va işga tuşiriş

Yangi Toshkent Xalqaro Aeroportining quriliş XFATning amaldagi standartlari va ilg'or xalqaro tajribaga muvofiq bajariladigan aerodrom va yerusti ishlarni o'z ichiga oladi. Loyiha yerusti ishlari uchun EPC pudratchisi sifatida Larsen & Toubro (L&T) kompaniyasi va aerodrom ishlari uchun alohida pudratchilar tomonidan amalga oshiriladi. Aerodrom hududidagi faoliyatga taalluqli Atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) majburiyatlar Davlat hamkorining javobgarligiga kiradi. Quriliş ishlari avjiga chiqqan paytda loyihaga jami 5 000 ga yaqin ishchi jalb etiladi.

Quriliş faoliyati obektni tayyorlaş va tuproq işlarini, mavjud suğoriş kanallari va kommunikatsiyalarini boşqa yönalişga burişni, litsenziyalangan hududiy karyerlardan olinadigan töldiruvçi material yordamida zaminni taxminan 4 metrğa kötarışni hamda uchiş-qoniş yölaklari, yuriş yölakçalari, perronlar, terminal binolari, havo va quruqlikdagi yordamçi infratuzilmalarni qurişni öz içiga oladi. Loyiha hududidagi mavjud qabristonlar kabi nozik masalalar madaniy va diniy talablarga hamda XMKning 8-sonli Faoliyat Samaradorligi Standartiga muvofiq, maslahatlaşuvlar ötkaziş va köçiriş orqali hal etiladi.

Şuningdek, asosiy işlar poydevorlar va yerosti inşootlari uçun qaziş işlarini ham qamrab oladi, bunda obektdagi şaroitlar tufayli yerosti suvlarini quritiş talab etilişi mumkin. Umumquriliş, konstruktiv, mexanik, elektr va arxitektura işlari yöl qoplamalarini, binolarni, isitiş, ventilyatsiya va havoni sovitiş (IŞHT) tizimlarini, elektr ta'minoti, yoritış, navigatsiya vositalari, suv ta'minoti, drenaj, oqova suvlarni tozalaş tizimlari hamda aeroportning foydalaniş infratuzilmasini örnatişni öz içiga oladi.

Quriliş işlari suv, elektr energiyasi va yoqilğı ta'minoti kabi muhim vaqtinçalik muhandislik tarmoqlarini talab qiladi. Elektr energiyasi umumiy tarmoqdan va zaxira dizel generatorlaridan olinadi. Vaqtinçalik inşootlar tarkibiga quriliş ofislari, ustaxonalar, materiallar saqlaş maydonlari, çiqindilarni boşqariş obyektlari va işçilar yotoqxonasi kiradi. İşçilarning aksariyati quriliş maydonining özida joylaştiriladi, şu bilan birga, pudratçi bilan kelişuvlarga qarab, XMK/YeTTBning mehnat şaroitlari va yaşaş joylariga oid standartlariga rioya qilingan holda, maydondan taşqaridagi qoşimça yotoqxonalardan ham foydalanilişi mumkin.

Quriliş çiqindilariga qazilgan tuproq, quriliş va buziş işlari çiqindilari, xavfli çiqindilar (masalan, moylar va kimyoviy moddalar), maişiy çiqindilar hamda oqova suvlar kiradi. Bularning barçası litsenziyaga ega pudratçılar yordamida va çiqindilarni saralaş orqali utilizatsiya qilinadi. Quriliş davomidagi çang, şovqin, transport harakatining ortişi, emissiyalar, yer osti suvlariga ta'sir va aholi bezovtalanışı kabi ekologik va ijtimoiy xavflar LQX pudratçining AMSXni boşqariş rejalari

hamda milliy qoidalar va xalqaro ilgor tajribaga mos keluvchi oqibatlarni yumshatish chorolari orqali bartaraf etiladi. Umuman olganda, standart nazorat choralarini joriy etish va loyihani samarali nazorat qilish orqali qurilish ta'siri vaqtinchi va bo'sqariladigan darajada bo'lishi kutilmoqda.

2.19 Loyihani ishlatish va unga texnik xizmat ko'rsatish

Yuqorida qayd etilganidek, Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti maxsus maqsadli tashkilot (MMT) sifatida Toshkent Aeroporti Alliansi (TAA) tomonidan barpo etiladi va boshqariladi, bunda TAA yerusti hamda boshqa aeroport aktivlarining faoliyatiga mas'ul bo'ladi, Davlat hamkori esa aerodrom va parvoz maydoni aktivlarining faoliyatiga mas'ul bo'ladi. Ayrim asosiy bo'lmagan xizmatlar tegishli yerusti va aeroport faoliyati uchun ixtisoslashgan operatorlarga outsorcingga beriladi. MMT o'z mas'uliyatidagi faoliyat bo'yicha milliy talablarga hamda Loyihani moliyalashtirish shartnomalarida talab qilingan tegishli Atrof-muhit va ijtimoiy (AMI) standartlarga rioya etilishi uchun umumiy mas'uliyatni o'z zimmasiga oladi, bunda unga maxsus AMI hamda Sog'liqni saqlash, xavfsizlik va atrof-muhit muhofazasi (SXAM) bo'linmalari, jumladan Shikoyatlarni hal etish mexanizmini (ShKM) boshqarish orqali, ko'maklashadi. Aeroportni ekspluatatsiya qilish va texnik xizmat ko'rsatish bilan bog'liq aerodrom hududidagi (airside) atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) majburiyatlar, shu jumladan Amaldagi atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) standartlariga rioya qilish, Davlat sheringining javobgarligiga kiradi va Davlat sheringi tomonidan kelişilgan majburiyatlar orqali bajariladi. Aeroportda 2 000 nafarga yaqin xodim bevosita ishlaydi, qo'shimcha 3 000 nafar xodim esa operatsion va xavfsizlik talablariga rioya etishni ta'minlaydigan o'quv dasturlari yordamida kengroq operatsion xizmatlarga jalb etiladi. Aeroport faoliyati havo kemalariga xizmat ko'rsatish, yolvchi va yuk tashish, havo harakatini boshqarish, yerusti transporti, texnik xizmat ko'rsatish, yoqilg'i quyish, tozalash, chiqindilarni boshqarish, shuningdek, chakana savdo va ovqatlanish soxobchalari kabi tijoriy xizmatlarni o'z ichiga oladi. Muntazam va profilaktik texnik xizmat ko'rsatish minimal uzilishlar bilan xavfsiz hamda uzluksiz faoliyatni ta'minlaydi. Suv, elektr energiyasi, yoqilg'i va telekommunikatsiya kabi asosiy kommunal xizmatlar tasdiqlangan yetkazib beruvchilardan olinadi hamda atrof-muhitga ta'sirni kamaytirish bo'yicha samaradorlik chorolari ko'rilgan holda, nazorat ostidagi tizimlar asosida boshqariladi. MMT, shuningdek, manfaatdor tomonlar bilan doimiy aloqani ta'minlaydi hamda shovqin va transport harakati kabi ekspluatatsion muammolarni hal qilish uchun SKCMni isha tusiradi.

Amaldagi Toshkent aeroportini foydalanişdan chiqarish joriy ATMTB doirasiga kirmaydi va Hukumat tomonidan alohida ko'rib chiqiladi. Biroq, faoliyatning ko'chiriliş Toshkent shahridagi shovqinni kamaytirish va havo sifatini yaxshilash kutilmoqda. Chiqindilar hosil bo'lishi, ifloslanish xavflari, bandlikdagi o'zgarishlar va yerdan foydalaniş maqsadining o'zgarishi kabi kelajakdagi potensial ta'sirlar esa foydalanişdan chiqarish rejalari aniqlangandan so'ng baholanadi.

2.20 Atrof-muhit va ijtimoiy sohada boshqaruv va mas'uliyatni taqsimlash tartibi

Loyihaning atrof-muhit va ijtimoiy xavflarni boshqarish tartib-qoidolari Homiyilar/Xususiy hamkor va Davlat hamkorining Loyihani ishlab chiqish va undan foydalaniş borasidagi tegishli mas'uliyatlarini tan oladi. Atrof-muhit va ijtimoiy mas'uliyatlar har bir tomonning shartnomaviy majburiyatlari, mas'uliyat va nazorat doirasiga muvofiq taqsimlanadi, Loyihaning aerodrom va aeroportoldi qismlari ortasidagi chegaradoş masalalar bo'yicha esa muvofiqlashtirilgan tartib-qoidalar joriy etiladi.

Loyihaning Davlat-xususiy sheriklik shartnomasi (DXSS)ning 35-ilovasiga muvofiq talab qilinadigan Chegaradoş masalalarni boshqarish rejasi Xususiy hamkor va Davlat hamkori ortasidagi chegaradoş atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni boshqarishning asosiy mexanizmini ta'minlaydi. Har bir tomon o'zining majburiyatlari, mas'uliyati va nazorati doirasiga kiruvchi atrof-muhit va ijtimoiy masalalar uchun mas'ul bo'lib qoladi, chegaradoş tartib-qoidalar esa boshqa tomon yoki uchinchi shaxslarning harakatlari, harakatsizligi yoki majburiyatlari bo'yicha mas'uliyatni otkazmaydi.

Loyihaning Atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni bo'sqariş tizimi (AMIBT) butun Loyiha doirasida qollaniladigan taşkiliy mas'uliyatlarni, bo'sqaruv tartib-qoidalarini, monitoring va hisobot beriş tartiblarini belgilaydi. Quriliş va foydalaniş davrida pudratçilar va xizmat ko'rsatuvçilar tegiqli atrof-muhit va ijtimoiy bo'sqaruv çoralarini loyihaga xos Quriliş davri atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni bo'sqariş rejalari (QAIMBR), Foydalaniş davri atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni bo'sqariş rejalari (FAIMBR) hamda tegiqli bo'sqaruv rejalari va tartib-qoidalarini orqali amalga oşirişlari şart. Loyiha kompaniyasi atrof-muhit va ijtimoiy monitoring, tekşiruvlar, hisobotlar, auditlar hamda tuzatiş çoralarini kuzatib boriş orqali nazoratni ta'minlaydi.

Davlat hamkori öz mas'uliyat doirasidagi aerodrom işlari va faoliyati bilan boqliq atrof-muhit va ijtimoiy talablarni bo'sqariş va joriy etiş böyiça alohida mas'uliyatga ega böladi. Uşbu javobgarlik aerodrom hududi (airside) qamrovidagi Atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) ta'sirni yumşatiş çoralarini amalga oşiriş va ular ustidan nazorat qiliş, şuningdek, Amaldagi Atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) standartlari ularning şartnomaviy majburiyatlariga kiritilişi va amalda bajarilişini ta'minlaş maqsadida aerodrom hududi böyiça pudratçilar va subpudratçilarni bo'sqarişni öz içiga oladi. Davlat hamkorining mas'uliyati muvofiqlaştiriş bilan çeklanib qolmay, öz mas'uliyati doirasidagi aerodrom qismida atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirni yumşatiş çoralarini joriy etiş va ularni nazorat qilişni ham öz içiga oladi. Davlat hamkori, şuningdek, tegiqli atrof-muhit va ijtimoiy talablarning şartnoma majburiyatlariga kiritilişi va amalda bajarilişini ta'minlaş uçun özining aerodrom pudratçilari va subpudratçilarini ham bo'sqaradi. Bu Davlat hamkorining ESAP (Atrof-muhit va ijtimoiy harakatlar rejasi)ga mos keladi, unga köra tegiqli atrof-muhit va ijtimoiy bo'sqaruv tartib-qoidalarini quriliş va foydalaniş davomida joriy etilişi talab qilinadi.

Aerodrom LPXQ (Loyihalaş, Pudrat, Xarid va Quriliş) pudratçisi, şartnoma böyiça Davlat hamkoriga hisobot bersa-da, öz işlari uçun tegiqli amaldagi Atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) standartlari talablar hamda bo'sqaruv rejalarni joriy etadi. Aerodrom LPXQ pudratçisining atrof-muhit va ijtimoiy ko'rsatkıçlari, şuningdek, Loyiha kompaniyasining umumiy atrof-muhit va ijtimoiy nazorati hamda kreditorlarga hisobot beriş tartib-qoidalarining bir qismini taşkil etadi. Monitoring tekşiruvlar va auditlarni, AMITB majburiyatlarini kuzatib borişni, tasdiqlangan bo'sqaruv rejalari muvofiqlikni nazorat qilişni, voqealar va yaqin xato holatlari haqida hisobot berişni, tuzatiş çoralarini kuzatib borişni hamda davriy atrof-muhit va ijtimoiy ko'rsatkıçlar böyiça hisobotni öz içiga oladi.

Uşbu tartib-qoidalar har bir atrof-muhit va ijtimoiy xavf hamda ta'sirni yumşatiş çorasi uçun aniq belgilangan mas'ul tomon mavjudligini ta'minlaşga, şu bilan birga xavflar, ta'sirlar yoki ta'sirni yumşatiş çoralari Xususiy hamkor/Davlat hamkori çegarasidan çiqqan hollarda samarali muvofiqlaştirişni saqlab qolişga qaratilgan. Uşbu tartib-qoidalar Loyihaning quriliş, işga tuşiriş va foydalaniş bosqıçlari davomida qollaniladi.

2.21 Loyihaning asosiy bosqıçlari

Loyiha homiylari taqdim etgan ma'lumotlarga asosan, hozirda Loyihaning asosiy bosqıçlari böyiça quyidagi taxminiy vaqt jadvali (2-2-jadvalga qarang) mavjud.

2-2-jadval. Loyihaning asosiy bosqıçlari va muddatlari

Bosqıç	Sana / Rejalaştirilgan sana / Davomiylik
Xususiy-davlat şeriklik şartnomasini imzolaş	2026 yil 29 iyul
Işlarni boşlaş töğrisidagi xabarnoma (IBTX) va moliyaviy yopiliş	2027-yil 1-çoragi
Quriliş davomiyligi	48 oy
Tijoriy foydalaniş boşlangan kuni (TFBK)	2030-yil 4-çoragi
Foydalaniş muddati	31 yil

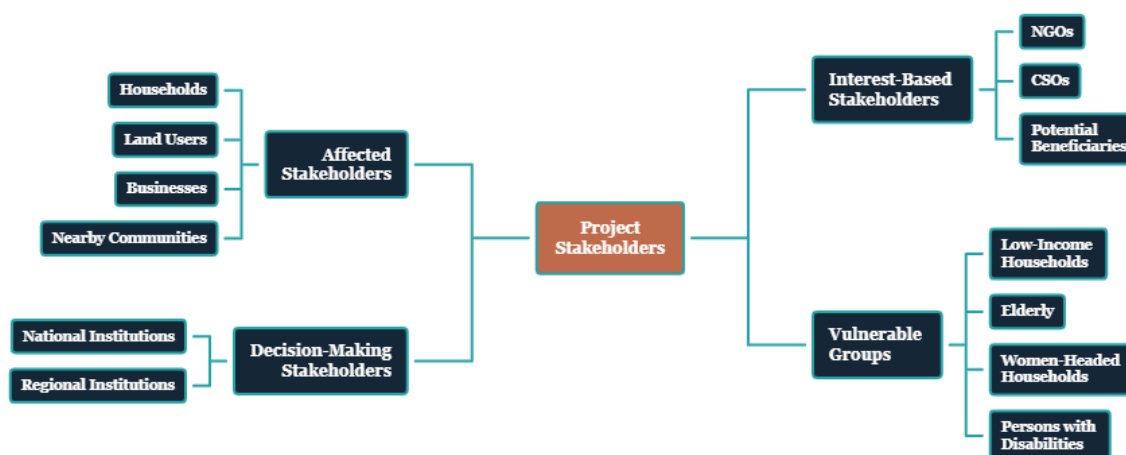
3.0 AMITB bosqichi: Manfaaddor tomonlar bilan hamkorlik

Loyiha bo'yiqa manfaaddor tomonlar bilan hamkorlik qiliş va ma'lumotlarni oşkor etiş loyihaning butun davri mobaynida maslahatlashuvlar otkaziş, ma'lumotlarni e'lon qiliş va şikoyatlarni boşqariş yondaşuvlarini belgilab beruvchi Manfaaddor tomonlarni jalb qiliş rejasi (MTJQR) asosida boşqariladi. MTJQRda loyihaga oid tegişli ma'lumotlarning mahalliy hamjamiyat manfaaddor tomonlariga oş vaqtida, qulay şaklda va madaniy me'yorlarga mos ravişda oşkor etilişini ta'minlaydigan mexanizmlar kôzda tutilgan. Bu quriliş va foydalaniş bosqichlarida jamoatçilik yiğilişlari, axborot materiallari va maxsus aloqa kanallari orqali doimiy hamkorlikni oş içiga oladi. Loyiha ma'lumotlari, jumladan, asosiy atrof-muhit va ijtimoiy masalalarga oid hujjatlar tegişli platformalar (masalan, loyiha veb-sayti, mahalliy ma'muriy idoralar va jamoatçilik e'lonlari taxtalari) orqali jamoatçilikka taqdim etib boriladi. Manfaaddor tomonlar, şuningdek, Loyihaning istalgan bosqichida oş xavotirlari yoki fikr-mulohazalarini bildiriş imkonini beruvchi Loyihaning Şikoyatlarni kôrib çiqiş mexanizmidan (ŞKÇM) foydalaniş imkoniyatiga ega bôladi.

3.1 Manfaaddor tomonlarni aniqlaş

Loyiha bo'yiqa manfaaddor tomonlar XMKning 1-sonli Faoliyat standarti va kreditorlarning tegişli talablariga muvofiq, AMITB doirasini belgilaş va ta'sirni baholaş jarayonida aniqlangan. Manfaaddor tomonlar bilan hamkorlik Loyihaning butun davri mobaynida davom etadi.

Project Stakeholder Categories



Manfaaddor tomonlar tórtta asosiy toifaga ajratiladi:

- **Ta'sir doirasidagi manfaaddor tomonlar:** Loyiha faoliyatining bevosita yoki bilvosita ta'siriga uçraydigan şaxslar va hamjamiyatlar, jumladan, Ta'sir hududi doirasidagi uy xôjaliklari, yerdan foydalanuvçilar, korxonalar va yaqin atrofdagi aholi punktlari.
- **Manfaaddorlikka asoslangan tomonlar:** Loyihaga qiziqiş bildiradigan tomonlar, jumladan, bevosita ta'sirga uçraşidan qat'i nazar, nodavlat notijorat taşkilotlari (NNT), fuqarolik jamiyati taşkilotlari (FJT) va potentsial benefitsiarlar.
- **Qaror qabul qiluvchi manfaaddor tomonlar:** Ruxsat beriş, nazorat qiliş va amalga oşiriş uçun mas'ul bôlgan davlat organlari, tartibga soluvchi organlar va idoralar, şu jumladan milliy va mintaqaviy muassasalar.

- **Zaif guruhlar:** Ijtimoiy-iqtisodiy yoki shaxsiy sharoitlar tufayli nomutanosib ta'sirlanishi mumkin bo'lgan shaxslar yoki guruhlar, jumladan kam ta'minlangan uy xo'jaliklari, keksalar, ayollar bo'schiligidagi uy xo'jaliklari, nogironlar va bo'sqa xavf guruhlarini). Ushbu guruhlar moslashtirilgan va qulay maslahat usullari orqali jalb qilinadi.

Loyihaning barça bosqichlarida tizimli va inklyuziv hamkorlikni yõlga qõyish uchun manfaatdor tomonlar bilan keng qamrovli hamkorlik rejasini (MTJQR) ishlab chiqildi.

3.2 AMITB bosqichi bõyicha maslahat

AMITB bosqichida manfaatdor tomonlar bilan maslahatlashuvlar ularni jalb etish rejasiga muvofiq 2025-yil dekabridan 2026-yil fevraliga qadar o'tkazildi. Ushbu davrda 60 dan ortiq maslahat tadbiri, jumladan, asosiy ma'lumotlarni olish uchun suhbatlar, davlat idoralari bilan uchrashuvlar, fokus-guruh muhokamalari (FGM) va loyiha ta'siriga uchragan mahallalarda jamoatchilik maslahatlashuvlari tashkil etildi. Jamoa maslahatlashuvlari va FGMLar quyidagi mahallalar vakillari bilan o'tkazildi: Aran'shi, Beruniy, Dõstlik, Kim Pen Xva, Ko'sek, Sarum, Sergeli, Taraqqiyot, Xalqobod, Yangiyõl va Yungichokli. Bu uchrashuvlarda tuman va mahalliy hokimiyat organlari, diniy tashkilotlar vakillari hamda jamoatchilik a'zolari, jumladan, ayollar va aholining zaif qatlamlari ishtirok etdi. Iштиrokchilarga loyiha faoliyati, yuzaga kelishi mumkin bo'lgan atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirlar, ularni yumshatish chorolari, yerni olib qõyish, infratuzilma va qabristonni kõchirish, ishga joylashish imkoniyatlari hamda shikoyatlarni kõrib chiqish mexanizmi tõg'risida ma'lumotlar berildi. Barça jalb etish tadbirlarida loyiha haqidagi axborot risolalari tarqatildi.

Kõtarilgan asosiy masalalar yerlarni olib qõyish va tovon puli tõlash, suv bilan ta'minlash, qabristonni kõchirish, qishloq xo'jaligi va tirikchilik manbalariga ta'sir, qurilish bilan bog'liq noqulayliklar (chang, shovqin va tirbandlik), yõl harakati xavfsizligi hamda mahalliy aholini ish bilan ta'minlash va infratuzilmani yaxshilash kabi umidlardan iborat bõldi. Ayollar va ijtimoiy himoyaga muhtoj guruhlar, shuningdek, inklyuziv ish imkoniyatlari, malaka oshirish, asosiy xizmatlarni yaxshilash va xavfsiz va qulay shikoyat kanallari zarurligini ta'kidladilar.

Fikr-mulohazalar AMITB jarayoniga kiritildi. Loyiha ishlab chiqilishi va amalga oshirilishi davomida manfaatdor tomonlar bilan hamkorlik davom ettiriladi. Bunda Amaldagi atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) talablariga rioya etilishi, jumladan, aniqlangan ta'sirlar hamda qabristonni kõchirish va infratuzilmani moslashtirish kabi nozik masalalar bõyicha tegishli yumshatish choralarini amalga oshirish ta'minlanadi.

AMITB natijalarini jamoatchilikka o'skor qiliş bõyicha yig'ilishlar 2026-yil sentabr oyi oxiri – oktabr oyi bõshida o'tkaziladi, bu esa manfaatdor tomonlarga AMITB xulosalari hamda taklif etilayotgan ta'sirni yumshatish va bo'sqariş chorolari bilan tanişish va qõshimcha fikr-mulohaza bildiriş imkonini beradi. Yig'ilishlar natijalari hujjatlashtiriladi, kõrib chiqiladi va zarur hollarda Loyiha davomida o'skor holatda saqlanadigan yakuniy AMITB paketiga kiritiladi.

3.3 Milliy AMTB jarayonida manfaatdor tomonlarni jalb qiliş

Manfaatdor tomonlarni jalb qiliş milliy talablarga muvofiq AMTB jarayoni doirasida 2026-yil fevral oyida amalga oshirildi. Mahalliy manfaatdor tomonlar va hukumat vakillariga loyiha hamda uning atrof-muhit va ijtimoiy sohalarga potentsial ta'siri tõg'risida ma'lumot berildi va õz savol hamda xavotirlarini bildiriş imkoniyati yaratildi.

Ushbu hamkorlik davomida kõtarilgan masalalar, zarur hollarda, keyingi AMITBda hamda yumshatish choralarini ishlab chiqishda inobatga olindi. Bu jarayon loyihaning MTJQRsiga muvofiq xalqaro kreditorlar uchun AMITB doirasida amalga oshirilgan manfaatdor tomonlarni kengroq jalb qiliş jarayonidan alohida bõlib, uni tõldirdi.

3.4 Qurilish va foydalanish davomida manfaatdor tomonlar bilan hamkorlik

Yuqorida bayon etilgan MTJQR yondashuviga asoslanib, Loyihaning qurilish va foydalanish bosqichlarida hamkorlik davom ettiriladi. Bu jarayon loyiha ta'siriga uchragan xonadonlar, aholining zaif qatlamlari, hokimiyat organlari, kommunal xizmatlar yetkazib beruvchilar, ishchilar va mahalliy aholi uchun maxsus ishlab chiqilgan tizimli va maqsadli tadbirlar orqali amalga oshiriladi.

3.5 Shikoyatlarni korib chiqish mexanizmi

Manfaatdor tomonlarga Loyihaning istalgan bosqichida o'z xavotir yoki shikoyatlarini bildirişi uchun aniq va qulay jarayonni ta'minlash maqsadida Shikoyatlarni korib chiqish mexanizmi (SKÇM) tashkil etilgan. Ushbu mexanizm bepul, shaffof, anonim va mahalliy madaniyatga mos bo'lib, qurilish va foydalanish davomida amalda bo'ladi.

Manfaatdor tomonlar SKÇMdan foydalanish huquqlari hamda shikoyatlarni o'g'zaki yoki yozma shaklda yuborish tartib-qoidalarini haqida doimiy ravishda xabardor qilib boriladi, bu haqda AMITBning 2-jildida hamda Manfaatdor tomonlarni jalb qilish rejasida (MTJR) ham batafsil bayon etilgan. Loyiha kompaniyasining Shikoyatlarni korib chiqish mexanizmiga muvofiq, shikoyatlar shikoyat shakli orqali, loyiha maydoniga kirish joyida, telefon, elektron poçta yoki shikoyatçi uchun ma'qul bo'lgan boshqa har qanday usulda topshirilişi mumkin.

Barça shikoyatlar qayd etib boriladi, baholanadi va o'z vaqtida korib chiqiladi, ularning hal etilganini ta'minlash uchun esa keyingi harakatlar kuzatuvga olinadi. Bu jarayon manfaatdor tomonlar bilan o'chiq muloqotni qo'llab-quvvatlaydi va tashvişlarning samarali bo'sqarilişini ta'minlashga yordam beradi.

3.6 Monitoring, hisobot berish va adaptiv bo'sqaruv

Manfaatdor tomonlar bilan o'zaro hamkorlikning samaradorligi Loyihaning butun sikli davomida monitoring qilinadi va hisoboti yuritiladi. Monitoring jarayonida o'tkazilgan maslahatlashuvlar soni va turi, iştirokçilar qamrovi, jumladan, gender va aholining zaif qatlamlari vakillari iştiroki, kelib tuşgan va hal etilgan shikoyatlar hamda atrof-muhit va ijtimoiy masalalarga oid ta'sirlar yuzasidan jamoatchilik bildirgan xavotirlar kuzatib boriladi. Oqibatlarni yumshatish çoralari va jalb etish bo'yiça majburiyatlarning bajarilişi muntazam ravishda korib chiqiladi.

Hisobdorlik va shaffoflikni ta'minlash uchun XMKning 1-Faoliyat standarti talablariga muvofiq içki rahbariyat, nazorat qiluvçi organlar va kreditorlar uchun muntazam hisobotlar tayyorlanadi.

Umuman olganda, manfaatdor tomonlarni jalb qilish – Loyihaning butun sikli davomida mazmunli iştirok, shaffoflik va tezkor munosabatni ta'minlashga qaratilgan uzluksiz va adaptiv jarayondir. MTJQR loyiha faoliyatidagi, manfaatdor tomonlar kutayotgan natijalardagi hamda amaldagi *atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) standartlari* o'zgarişlarni aks ettirish maqsadida vaqti-vaqti bilan korib chiqiladi va yangilanadi.

4.0 Atrof-muhitga va ijtimoiy sohaga asosiy ta'sirlarning qisqacha tavsifi

Eslatma: usbu bo'limda AMITBda baholangan asosiy ta'sirlarning qisqacha tavsifi keltirilgan. Bahola shuning toliq tafsilotlari bilan tanishish uchun AMITBning 2-jildiga murojaat qiliş lozim.

4.1 Havo chiqindilari va atmosfera havosi sifati

4.1.1 Mavjud atmosfera holati

Loyiha hududidagi atmosfera havosi sifati 2025-yilda aeroport maydoni, yaqin atrofdagi aholi punktlari va tutas yul yollari kabi bir necha nuqtada o'tkazilgan dala monitoringi orqali baholandi. Monitoring dasturi mayda dispers zarraçalar (PM_{10} va $PM_{2.5}$), azot dioksidi (NO_2), oltingugurt dioksidi (SO_2), is gazi (CO), ozon (O_3) hamda BTEX birikmalarini o'z ichiga olgan ayrim uchuvchan organik birikmalar (UOB) kabi asosiy ifloslantiruvchi moddalarni o'lçash uchun uzluksiz va passiv (diffuzion nayçali) namuna olishni o'z ichiga oladi.

Natijalar loyiha hududidagi atmosfera havosi sifatining asosan qishloq xojaligi faoliyati, mahalliy yollardagi transport harakati va mintaqaviy fon chiqindilari ta'siridagi qishloq hamda shahar atrofi sharoitlariga mos kelishini ko'rsatadi. O'lçangan gazsimon ifloslantiruvchi moddalarning aksariyati amaldagi milliy standartlar va xalqaro tavsiyaviy me'yorlar doirasida bo'lgan.

Biroq, monitoringning har ikki bosqichida ham bir necha joyda mayda dispers zarraçalarning (PM_{10} va $PM_{2.5}$) me'yordan vaqti-vaqti bilan oshib ketishi qayd etilgan. Bu yuqori konsentratsiyalar qisqa muddatli xususiyatga ega bo'lib, asosan mahalliy qishloq xojaligi faoliyati (jumladan, tuproqqa islov berish, dalalarni tayyorlash, qoldiqlarni yoqish), tuproq yollardagi avtomobil harakati hamda quruq va shamolli ob-havo sharoitlari bilan bogliqdir.

NO_2 konsentratsiyasi odatda amaldagi standartlar doirasida bo'lgan, garçi ayrim yul çeti hududlarida me'yorning biroz oshishi kuzatilgan bo'lsa-da. Bular, katta ehtimol bilan, avtotransport chiqindilari va yaqin atrofdagi bo'sqa yonish manbalari bilan bogliq.

Meteorologik ma'lumotlar hududda asosan sharqdan shamol esishini, bu esa chiqindilarning garbiy-sharqiy yonalishda tarqalishiga ta'sir qilishini ko'rsatadi. Nisbatan tekis relyef va ochiq yerdan foydalanish hisobga olinsa, ifloslantiruvchi moddalarning tarqalish sharoitlari umuman qulay, biroq qurqoqçil davrlarda çang ko'tarilish ehtimoli ortadi.

Dastlabki sharoitlar mavsumiy qishloq xojaligi faoliyati, avtotransport chiqindilari va çangning tabiiy ravişda qayta ko'tarilishi ta'siridagi havo havzasini aks ettiradi. Ushbu shart-sharoitlar Loyihaning quriliş va foydalanish bosqichidagi ehtimoliy ta'sirlarini baholash uchun asos bo'lib xizmat qiladi.

4.1.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

Quriliş davrida havo sifatiga asosan çang hosil bo'lishi hamda quriliş transport vositalari va uskunalaridan chiqadigan gazlar ta'sir ko'rsatishi kutilmoqda. Maydonni tozalash, qazish, tuproq ishlari, materiallarga islov berish va oçir texnikalarning harakatlaniş kabi asosiy islar havoga qattiq zarraçalar (çang) tarqalishiga olib keladi.

Çang asosiy ifloslantiruvchi omil bo'lishi taxmin qilinmoqda. U eng ko'p quriliş maydoni ichida hamda unga olib kiruvchi va yuk tashuvchi yollar bo'ylab seziladi. Quruq va shamolli ob-havo sharoitida çang vaqtinça obyekt chegarasidan tashqariga chiqib, yaqin atrofdagi sezgir obyektlarga, xususan, loyiha hududining janubiy qismida joylashgan eng yaqin aholi punktlariga ta'sir qilishi mumkin.

Çangdan tashqari, quriliş texnikalari, generatorlar va transport vositalaridan chiqadigan tutun gazlari tarkibida oz miqdorda azot oksidlari (NO_x), is gazi (CO), oltingugurt dioksidi (SO_2) va

mayda zarraçalar ham havoga tarqaladi. Ushbu chiqindilarning hajmi kam, ta'siri qisqa muddatli bo'lishi va o'qich havoda tez tarqalib ketishi kutilmoqda.

Shuningdek, qurilish ishlari davomida yoqilg'i saqlash, bitumdan foydalanish, boyoqlar va bosqa qurilish materiallari tufayli havoga oz miqdorda uchuvchan organik birikmalar (UOB) ajralib chiqishi mumkin. Obyektdagi sanitariya vositalari to'g'ri nazorat qilinmasa, vaqtinchalik noxush hidlar paydo bo'lishi mumkin, ammo bu hidlarning mahalliy va qisqa muddatli bo'lishi kutiladi.

Ta'sirni yumshatish chorolari asosan chang bosilishi va uni nazorat qilishga qaratiladi, jumladan asfaltlanmagan yuzalarni namlash, tezlikni cheklash, changli materiallarni yopish, to'siq va ekranlardan foydalanish, o'qich yuzalarni minimallashtirish, gildiraklarni tozalash hamda noquvay ob-havo sharoitida changli ishlarni tegishli tarzda rejalashtirish orqali amalga oshiriladi. Transport vositalari va texnikadan chiqadigan chiqindilar jihozlarni texnik xizmat korsatish, keraksiz bosqch ishlarni oldini olish, yetkazib berishni samarali bosqarish hamda mavjud bolgan hollarda talablarga javob beruvchi transport vositalari va past chiqindili yoqilg'ilardan foydalanish orqali nazorat qilinadi. Yetarli sanitariya inshootlari va tegishli chiqindilarni bosqarish hidni nazorat qiladi, uchuvchan materiallar esa mahkam yopiq va yaxshi shamollatiladigan joylarda saqlanadi.

Ushbu choralar amalga oshirilishi va monitoring, tekshiruv hamda shikoyatlarga javob berish mexanizmi bilan qollab-quvvatlanishi natijasida, qoldiq havo sifatiga oid ta'sirlarning turar-joy retseptorlarida changga nisbatan kichik darajaga, qurilish bosqichidagi bosqa havo emissiyalariga nisbatan esa ahamiyatsiz darajaga qisqarishi kutilmoqda.

4.1.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Aeroportning ekspluatatsiya davrida undagi havo kemalari harakati, yerda xizmat korsatuvchi uskunalar, aeroportga oid avtomobil transporti qatnovi va zaxira elektr energiyasini ishlab chiqarish natijasida havoga chiqindilar ajralib chiqishi kutilmoqda. Asosiy ifloslantiruvchi moddalar qatoriga azot dioksidi (NO_2), is gazi (CO), mayda qattiq zarraçalar (PM_{10} va $\text{PM}_{2.5}$ hamda uglevodorodlar kiradi.

Aeroport faoliyatining mahalliy havo sifatiga ta'sirini prognozlash maqsadida havodagi tarqalishni modelashtirish ishlari amalga oshirildi. Natijalarga ko'ra, umuman olganda, aeroport faoliyati natijasidagi chiqindilar miqdori tadqiqot hududining aksariyat qismida amaldagi milliy standartlar va xalqaro tavsiyalarga mos keladi.

Deyarli barça sezgir obyektlarda aeroportning ifloslantiruvchi moddalar konsentratsiyasiga qoshgan hissasi past bolib, XMKning ahamiyatlilik me'yoridan (havo sifati boyicha amaldagi standartlarning 25 foizi) oshmaydi. Bu esa Loyihaning kengroq hududdagi mavjud havo sifati holatiga jiddiy ta'sir korsatmasligini anglatadi.

Aeroportning janubiy chegarasi yaqinida joylashgan bitta retseptorda NO_2 ning o'rtaça yillik miqdori juda cheklangan darajada oshishi prognoz qilingan. Bu oshish sezilarli emas va eng yomon foydalanish sharoitlarini aks ettiruvchi ehtiyotkor modelashtirish taxminlariga asoslangan. Barça retseptorlardagi ifloslantiruvchi moddalarning qisqa muddatli konsentratsiyasi amaldagi standartlar doirasida qolmoqda.

Eng yaqin retseptorda foydalanish bosqichidagi NO_2 konsentratsiyalari bir qator operatsion va emissiyani nazorat qilish chorolari orqali bosqariladi, jumladan havo kemalarining ruliojka qilish va yolakda harakatlanish jarayonlarini optimallashtirish, havo kemalarining Yordamchi quvvat qurilmasi (YQQ) ishlash vaqtini minimallashtirish, yer usti transport vositalari va texnikasi uchun bosqch ishlarni taqiqlash talablarini joriy etish, yer usti xizmat korsatish texnikasini bosqichma-bosqich past emissiyali texnologiyalarga otkazish, hamda aeroport transport vositalari va texnikasiga nisbatan emissiya standartlari va profilaktik texnik xizmat korsatish talablarini qollash orqali amalga oshiriladi. Shuningdek, Loyiha imkon qadar kelajakda Barqaror aviatsiya yoqilg'isi (BAY)dan foydalanishni nazarda tutadi va ortiqcha emissiyalarni aniqlash hamda bartaraf etish uchun texnikani muntazam tekshiruvdan otkazadi.

Mayda zarraçalar (PM10 va PM2.5) böyiça aeroportning hissasi juda kichik va u mintaqaviy çang hamda qishloq xöjaligi faoliyati ta'sirida bölgan mavjud fon darajasini sezilarli darajada oshirmaydi. Uglerod oksidi va uglevodorodlar konsentratsiyasi ham ruxsat etilgan çegaralarda qolişi kutilmoqda.

Umuman olganda, aeroport faoliyatining havo sifatiga ta'siri past va maqbul darajada bölişi taxmin qilinadi. Aksariyat ta'sirlar mahalliy xarakterga ega, aeroportning mintaqaviy havo ifloslanishiqa qöşgan hissasi esa mavjud fon manbalariga nisbatan ahamiyatsizdir. Muntazam monitoring va ilğor ekspluatatsiya amaliyotlari loyiha amalga oşiriladigan butun davr mobaynida havo sifati belgilangan me'yorlarda saqlanishi ta'minlaşga yordam beradi.

Ta'sirni yumshatish choralari, jumladan yo'lak taqsimlash va parvoz tartib-qoidalarini optimallashtirish orqali amalga oshiriladi. Yoqilg'ini saqlash va u bilan ishlash tasodifiy chiqindilar chiqishini minimallashtirish maqsadida boshqariladi, favqulodda holatlar uchun generatorlar esa nazorat ostida ishlatiladi, tegishli texnik xizmat ko'rsatiladi va emissiyalari boshqariladi. 1.2-bo'limda tavsiflanganidek, shovqin va havoga tarqalish ta'sirlariga potensial ta'sirlanishni boshqarish maqsadida yangilangan shovqin va havoga tarqalish modelashtirishi asosida SMZ tashkil etiladi.

Uşbu çoralar amalga oşirilişi va operatsion havo sifati monitoringi hamda moslaşuvçan boşqaruv bilan qöllab-quvvatlanishi natijasida, eng yaqin retseptordagi (ya'ni, Yangitoş qişloğidagi) qoldiq ta'sirning kichik darajaga qisqarişi, boşqa retseptorlardagi qoldiq ta'sirlarning esa ahamiyatsiz darajada qolişi kutilmoqda.

4.2 Iqlim özgarişi ta'sirini baholaş

Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti yozi issiq va quruq, qishi esa sovuq, yillik yoğın miqdori nisbatan kam va mavsumiy özgaruvçanligi yuqori bölgan kontinental iqlim mintaqasida joylaşgan. Iqlim özgarişi prognozlariga köra, loyiha hududida doimiy isiş tendensiyasi kuzatilib, loyihaning amal qiliş muddati davomida ortaça harorat sezilarli darajada kötariladi, haddan taşqari yuqori haroratli kunlarning takrorlanishi va keskinligi esa ança ortadi. Yoğingarçilik miqdoridagi özgarishlar mötadil bölişi kutilayotgan bölsa-da, kuçli yoğingarçilik holatlarining jadallaşuvi mahalliy suv toşqinlari ehtimolini oşirishi prognoz qilinmoqda. Haddan taşqari sovuq va kuçli şamol kabi boşqa iqlim bilan boğliq xavflar öz dolzarbligini saqlab qoladi, biroq orta va uzoq muddatli ssenariylarga köra ularning takrorlanish ehtimoli asta-sekin kamayishi kutilmoqda.

Loyihaning iqlim özgarishiga ta'siri quriliş, ekspluatatsiya va aviatsiya faoliyatini qamrab oluvçi issiqxona gazlarining (IG) töliq inventarizatsiyasi orqali baholandi. Qurilişdan hosil böladigan çiqindilar hajmi taxminan 23 504 tCO₂e ga teng deb baholanmoqda; bu asosan quriliş davrida dizel yoqilğisidan foydalanish va elektr energiyasini xarid qiliş hisobiga yuzaga keladi. Foydalanish davrida 1- va 2-doiradagi çiqindilar yiliga taxminan 58 800 tCO₂e ni taşkil etadi, bu asosan elektr energiyasi iste'moli va yerdagi xizmatlar bilan boğliq. Bundan taşqari, samolyotlarning qöniş va havoga kötariliş sikllari bilan boğliq aviatsiyaga oid 3-daira emissiyalari ança yuqori bölib, yiliga taxminan 972 122 tCO₂e ni taşkil etadi, bu esa havo qatnovining aeroport umumiy uglerod iziga salmoqli hissa qöşayotganini körsatadi.

Operatsion 1 va 2-daira emissiyalari tegişi xalqaro tekşiruv me'yorlaridan oşib ketganligi sababli, Loyiha bir qator joriy etilgan va tavsiya etilgan oqibatlarni yumşatish çoralarini öz içiga oladi. Bularga loyiha hududida quyoş fotoelektr (FE) tizimlarini ornatiş orqali qayta tiklanuvçi energiyani integratsiya qiliş, LEED standartlariga mos keladigan energiya tejamkor bino loyihalaş, yerdagi xizmat körsatish uskunalarini elektrlaştirish, yuqori samarali isitiş, ventilyatsiya va havoni sovutiş (IŞHT) tizimlari, aerodromni svetodiodli (LED) yoritiş hamda binolarda energiyani boşqarişning ilğor tizimlari kiradi. Uşbu çoralar vaqt ötişi bilan operatsion emissiyalar intensivligini bosqichma-bosqich kamaytirishga qaratilgan.

Iqlim xavflarini skrininq qilish shuni ko'rsatadiki, loyiha uchun eng jiddiy tabiiy iqlim xavflari — bu haddan tashqari issiqlik, suv toshqinlari, haroratning ko'tarilishi, kuchli yog'ingarchilik

hodisalari, kuchli shamol va keskin sovuq ob-havo sharoitlaridir. Ushbu oltita iqlim xavfi iqlim o'zgarishi xavfini baholash doirasida baholangan. Haroratning ko'tarilishi sovutishga bo'lgan talabni oshirishi hamda ishchilar salomatligi va operatsion samaradorlikka ta'sir qilishi kutilmoqda, kuchli yog'ingarchilik hodisalari esa drenaj tizimining o'tkazuvchanlik quvvatiga va aerodrom faoliyatiga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin. Keskin sovuq ob-havo sharoitlari muzlash va uchish-qo'nish yo'lagi yuzasining ishqalanish darajasi pasayishiga sabab bo'lishi, shu orqali havo kemalari va uchish-qo'nish yo'lagi faoliyatiga ta'sir qilishi mumkin bo'lsa-da, iqlim proyeksiyalari harorat 0°Sdan past bo'ladigan kunlar soni ("muz kunlari") kelajakda o'rtacha (Umumiy ijtimoiy-iqtisodiy yo'nalishlar, SSP2) hamda yuqori (SSP5) issiqxona gazlari chiqindilari stsenariylarining ikkalasida ham kamayishi kutilayotganini ko'rsatadi. Kuchli shamol havo kemalari faoliyati, ko'rinishchanlik va aeroport infratuzilmasiga ta'sir ko'rsatishi mumkin. Loyiha loyihasiga kiritilgan moslashuv chora-tadbirlari bo'ron suvlarini boshqarish tizimlarini takomillashtirish, uchish-qo'nish yo'lagi yuzasiga jo'yaklar ochish, yuqori harorat ta'siri bilan bog'liq stress holatlarini boshqarish qoidalari, moslashtirilgan ish jadvallari, havo kemalari va uchish-qo'nish yo'lagini muzdan tozalash hamda muzlashning oldini olishga tayyorgarlik, shuningdek kuchli shamol sharoitlari va u bilan bog'liq qum bo'ronlarini boshqarish choralarini, foydalanishdan oldin ishlab chiqiladigan tegishli operatsion boshqaruv rejalariga muvofiq, o'z ichiga oladi.

Ushbu choralar amalga oshirishi natijasida suv toshqinlari, kuchli yog'ingarchilik, keskin sovuq va kuchli shamol o'rtacha darajadagi qoldiq xavfga olib kelişi, haddan tashqari issiqlik va haroratning ko'tarilishi esa past darajadagi qoldiq xavfga olib kelişi kutilmoqda.

Umuman olganda, taklif etilayotgan moslashuv chora-tadbirlari samarali amalga oshirilgan taqdirda, Loyiha prognoz qilinayotgan iqlim o'zgarishi sharoitlariga ancha chidamli deb hisoblanadi. Aviatsiyaga oid emissiyalar miqdori sezilarli bo'lsa-da, ular infratuzilma kalamiga mos keladi va ilgor texnologiyalar hamda operatsion samaradorlikni oshirish orqali kamaytirilishi mumkin. Loyiha iqlim xavfini baholash bo'yicha tegishli xalqaro tizimlarga mos keladi va o'zining butun ekspluatatsiya davri mobaynida aeroport faoliyatini yanada energiya tejankor va kam uglerodli tizimga o'tkazishni qo'llab-quvvatlaydi. Loyihaning Parij bitimiga muvofiqligini batafsilroq baholash alohida Parij bitimiga muvofiqlik bo'yicha tadqiqot doirasida amalga oshiriladi va alohida hujjatda bayon etiladi.

4.3 Şovqin va vibratsiya

4.3.1 Mavjud fon şovqini darajasi

Dastlabki şovqin monitoringi Loyiha hududi ichida va uning atrofidagi bir qancha nuqtalarda, jumladan, yaqin atrofdagi turar joy massivlari, yöl yoqasidagi hududlar va qishloq aholi punktlarida o'tkazildi. Ölçov ishlari kunduzi va tunda sozlangan şovqin ölçagiçlar yordamida hamda ilgor xalqaro amaliyotga muvofiq olib borildi.

Mavjud şovqin muhitiga asosan qishloq va yarim qishloq joylardagi faoliyat, jumladan, qishloq xo'jaligi ishlari, mahalliy yollarda vaqti-vaqti bilan kuzatiladigan transport harakati hamda ayrim hududlardagi temiryöl faolligi ta'sir qiladi. Şamol va yovvoyi tabiat kabi tabiiy manbalar ham, ayniqsa, tunda fon şovqini darajasining oshishiga sabab bo'ladi.

Dastlabki tadqiqotlar natijalariga ko'ra, aksariyat hududlarda atrof-muhit şovqini darajasi nisbatan past bo'lib, qishloq joylarining akustik muhitiga mos keladi. Biroq ayrim joylarda transport vositalari, temiryöl harakati va mahalliy aholi faoliyati tufayli şovqin darajasining qisqa muddatga oshgani qayd etildi. Tunda şovqin darajasi odatda pastroq bo'ladi, biroq ayrim joylarda tabiiy tovuşlar fon şovqinining asosiy manbayi bo'lib qoladi.

Umuman olganda, loyiha hududi nisbatan sokin muhitga ega, bu aeroport qurilishi va faoliyatining kelajakda yuzaga kelişi mumkin bo'lgan şovqin ta'sirini baholashda muhim ahamiyat kasb etadi.

4.3.2 Qurilish davridagi ta'sirlar

Qurilish ishlari davomida ekskavator, buldozer, g'altak, kran, generator va o'g'ir yuk mashinalari kabi texnika va uskunalardan foydalanish tufayli shovqin darajasi vaqtincha ortadi.

Shovqin darajasi bajarilayotgan ish turiga, bir vaqtning o'zida ishlayotgan uskunalar soniga va yaqin atrofdagi qabul qiluvchi obyektlarga cha' b'olgan masofaga qarab o'zgaradi. Eng sezilarli shovqin ta'siri, asosan, maydonni dastlabki tayyorlash, tuproq ishlari, poydevor qurish va materiallarni tashish jarayonlarida kuzatilishi kutilmoqda.

Qurilish texnikalari harakati, ayniqsa, hozirda transport oqimi past bo'lgan mahalliy yo'llarda shovqinning vaqtincha kuchayishiga sabab bo'ladi.

Umuman olganda, qurilishdan kelib chiquvchi shovqin ta'siri vaqtincha va davriy bo'lib, qurilish ishlari yakunlangach, to'liq bartaraf etiladi. Biroq, ta'sirni yumshatish chorolari ko'rilmasa, eng yaqin aholi yashash joylarida, ayniqsa, ishlar tungi vaqtda olib borilsa, qisqa muddatli sezilarli shovqin ta'siri yuzaga kelishi mumkin.

Vibratsiya ta'siri tuproqni zichlash, qoziq qoqish va o'g'ir transport vositalari harakati kabi ishlarda paydo bo'lishi mumkin. Biroq, bu ta'sirlar faqat ma'lum bir hududga xos bo'lib, faol qurilish maydonlariga yaqin joylar bilangina cheklaniishi, binolarning konstruksiyasiga zarar yetkazmasligi yoki keng miqyosda bezovtalikka olib kelmasligi kutilmoqda.

Umuman olganda, qurilish davridagi shovqin ta'sirlarining eng yaqin turar-joy retseptorida (ya'ni, Yangitosh qishlog'ida) katta, bosqacha yaqin atrofdagi turar-joy jamoalari va loyiha ishchilari uchun esa o'rtacha darajada bo'lishi kutilmoqda, tijorat/sanoat retseptorlarida esa nisbatan kamroq ta'sir kutilmoqda. Transport vositalaridan chiqadigan shovqin ta'sirining yaqin atrofdagi turar-joy jamoalari uchun o'rtacha, yo'l bo'yidagi retseptorlar uchun esa kichik darajada bo'lishi kutilmoqda. Ta'sirni yumshatish chorolari Shovqinni bosqarish rejasini, shovqinli ishlarni bosqichlash va rejalaqtirishni, zarur hollarda shovqin to'siqlari va akustik nazorat vositalarini, sokinroq texnikadan foydalanish va uni texnik xizmat ko'rsatishni, kechi vaqtdagi ishlarni hamda transport vositalarining keraksiz bo'sh ishlashini minimallashtirishni, transport harakatini bosqarishni, ta'sirlanadigan retseptorlarni oldindan xabardor qilishni hamda shikoyatlarni ko'rib chiqish mexanizmidan foydalanish imkoniyatini o'z ichiga oladi. Yuqori shovqin ta'siriga uchraydigan ishchilar nazorat ierarxiyasi, tegishli shaxsiy himoya vositalari, ta'sirni bosqarish va o'qitish orqali himoya qilinadi. Ushbu choralar amalga oshirilgandan so'ng, qoldiq ta'sirning Yangitosh qishlog'ida o'rtacha, bosqacha yaqin atrofdagi retseptorlarda, jumladan turar-joy jamoalarida esa kichikdan ahamiyatsiz darajaga cha' b'olishi kutilmoqda.

4.3.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Aeroportning faoliyati davomida shovqinning asosiy manbasi samolyotlarning uchishi, qoniishi va yerda harakatlanishi bilan bog'liq bo'ladi. Shovqinni batafsil modellashtirish xalqaro tan olingan metodologiyalar asosida amalga oshirildi va keyinchalik yangilangan "Shovqinni baholashga doir qoshimcha" hujjat orqali takomillashtirildi. Ushbu hujjatda uchish-qoniish yo'lagidan ustuvor foydalanish, shovqini kamroq yangi avlod samolyotlariga o'tish, parvoz tartib-qoidalarini optimallashtirish va janubiy uchish-qoniish yo'lagida tungi faoliyatni qisman cheklash kabi qayta ko'rib chiqilgan foydalanish taxminlari hamda qoshimcha ta'sirni yumshatish chorolari o'z aksini topgan. Ushbu choralar samolyot shovqinining prognoz qilinayotgan ta'sirini dastlabki baholashga nisbatan, ayniqsa aeroportning janubidagi eng yaqin aholi yashash hududlari uchun sezilarli darajada kamaytiradi.

2.9-b'limda ta'riflangan SZ yondashuviga muvofiq, foydalanish jarayonidagi shovqinni bosqarish tasdiqlangan 60 dBA samolyot shovqini konturiga asoslanadi hamda monitoring va adaptiv yumshatish chorolari orqali yanada takomillashtirib boriladi. Biroq, kelajakdagi foydalanish ssenariylarida ayrim turar joy binolarida shovqin darajasi JSSTning tungi shovqin bo'yicha qollanma uchun belgilangan 55 dB me'yoridan yuqori bo'lishi bashorat qilinmoqda. Garchi ushbu ko'rsatma samolyot shovqini uchun majburiy me'yoriy standart emas, balki sog'liqni saqlashga asoslangan tavsiya bo'lsa-da, zarur hollarda parvoz tartib-qoidalarini optimallashtirish, foydalanish

jarayonidagi shovqinni boshqariş, samolyot shovqinini doimiy monitoring qiliş va kerak bōlganda turar joy binolarini akustik izolyatsiyalaş kabi qōşimça ta'sirni yumşatiş çoralari amalga oşiriladi.

Uşbu yondaşuvning amaliyotda qōllaş mumkinligini tasdiqlaş uşun samolyot shovqinining prognoz qilingan ta'siri eng yuqori bōlgan hududlardagi namunaviy turar joy binolarining konstruktiv holati oorganib çiqildi. Otkazilgan tadqiqotlar natijasida binolarning konstruktiv jihatdan mustahkamligi va yaxşilangan oyna-romlar, eşıklar, tom va şift izolyatsiyasi hamda ular bilan bōgliq ventilyatsiya tizimlari kabi akustik izolyatsiya çoralari oınatiş uşun yaroqli ekani aniqlandi. Bu şuni kōrsatadiki, agar yakuniy ekspluatatsion shovqin konturlari tasdiqlanganidan sōng zarurat tuğılsa, bino darajasida shovqinni yumşatiş amaliy va maqbul yeçim bōla oladi.

Yer usti operatsiyalari, aeroportdagi avtomobil harakati va tebranişlardan kelib çiqadigan shovqin samolyot shovqiniga nisbatan ança çeklangan va ahamiyatsiz bōlişi kutilmoqda. Bu ta'sirlar shovqin tōsiqlari, aeroportning tōgri loyihalanişi, operatsion nazorat va muntazam ekologik monitoring kabi loyihaga kiritilgan dizayn çoralari orqali bōşqariladi. Qoldiq ta'sirlarning aksariyat qismi kiçik darajada bōlişi kutilsa-da, kelajakdagi stsenariy bōyiça havo kemalari shovqiniga duç keladigan ba'zi turar-joy retseptorlari uşun hamda havo kemalari shovqinidan kelib çiqadigan ikkilamçi tebranişlar ta'sir qilişi mumkin bōlgan mulklar uşun oırtaça darajadagi qoldiq ta'sirlar saqlanib qolişi mumkin.

Loyiha bilan bōgliq bōlgan aviatransport shovqinini bōşqariş va monitoring qilişga tizimli yondaşuvni ta'minlaş uşun alohida Noise Management Framework (Shovqinni bōşqariş tizimi) işlab çiqildi. ŞBT loyihaning ekspluatatsiyasi davomida amalga oşiriladigan shovqinni bōşqarişning asosiy çora-tadbirlarini, mas'uliyat doirasini, maqsadlarni va monitoring talablarini belgilab beradi. Aeroport foydalanişga topşirilişidan oldin havo kemalari shovqinining ta'sirini kuzatiş, bōşqariş va yumşatiş uşun asos yaratadigan batafsil Shovqinni bōşqariş rejası (ŞBR) işlab çiqiladi.

Loyiha mavjud Islom Karimov nomidagi Toshkent Xalqaro Aeroportini to'ldirish uchun emas, balki uning o'rnini egallash uchun mo'ljallangan. Natijada, aeroport faoliyatining ko'chirilishi hozirda bir milliondan ortiq aholi aeroport bilan bog'liq shovqindan aziyat chekayotgan Toshkent markazidagi zich joylashgan shahar hududlarida aviaqatnovlar shovqini ta'sirini sezilarli darajada kamaytirishi kutilmoqda. Yangi aeroport atrofidagi ayrim qishloq jamoalarida samolyotlar shovqini kuchayishi kuzatilsa-da, aniqlashtirilgan baholash natijalariga ko'ra, taklif etilayotgan ta'sirni yumshatish choralari va shovqinni boshqarish bo'yicha uzoq muddatli dastur yordamida operatsion ta'sirlarni samarali boshqarish mumkin bo'ladi.

4.4 Yer usti ekologiyasi va quşlar

4.4.1 Ekologik holatning umumiy tavsifi

Loyiha obyektı Toshkent viloyati hududidagi Çirçiq daryosi havzasining yassi allyuvial tekisligida joylaşgan. Atrofdagi landşaft qishloq xōjaligi, irrigatsiya infratuzilmasi va aholi punktlari tomonidan kuçli oızgartirilgan bōlib, unda asosan suğoriladigan ekin maydonlari, mevali bōglar, drenaj kanallari va yarim tabiiy oşimliklarning mayda, tarqoq qismlari ustunlik qiladi. Şu sababli, loyiha hududi asosan ekologik qiymati past, kuçli oızgartirilgan yaşaş muhitlaridan iborat. Çirçiq daryosi yōlagi va unga yaqin suvli-botqoqli hududlarga xos bōlgan ança xilma-xil yaşaş muhitlari esa bevosita loyiha maydonidan taşqarida joylaşgan.

Bir neça mavsum davomida otkazilgan keng qamrovli ekologik tadqiqotlar natijasida qishloq xōjaligi landşaftlariga xos bōlgan 132 turdagi oşimlik hamda keng tarqalgan sutemizuvçılar, sudralib yuruvçılar, suvda va quruqlikda yaşovçılar va kōrşapalaklar aniqlandi. Yōqoliş xavfi ostidagi yoki endemik oşimlik turlari qayd etilmadi. Sutemizuvçılar, sudralib yuruvçılar va amfibiyalar tabiatni muhofaza qiliş nuqtai nazaridan ahamiyati past, keng tarqalgan turlar hisoblanadi. Garçi global miqyosda zaif tur sanalgan Markaziy Osiyo toşbaqasi qayd etilgan

bölsa-da, faqat ikkita alohida holat kuzatilgan va ular Loyiha hududidagi tabiiy populyatsiya deb hisoblanmaydi.

Quşlar Loyiha hududining eng muhim ekologik tarkibiy qismidir. Mavsumiy kuzatuvlar davomida 56 turdagi quşlar, jumladan, ötroq, uya quruvchi va köçib yuruvchi turlar qayd etildi. Loyiha hududining özi uya qurish yoki qishlash uchun muhim yashash muhitini ta'minlamasa-da, u Toshkent vohasi va Chirchiq daryosi vodiysiga tutashtiruvchi kengroq mintaqaviy migratsiya yo'lagi ichida joylashgan bo'lib, quşlar mavsumiy migratsiya vaqtida bu yerdan muntazam ravishda uchib o'tadi. Kengroq hududda Oq laylakning bir nechta uya qurish koloniyalari va yakka uyalari, shuningdek, Kichik oqqarga va Yaltiroq ibis (barçasi O'zbekiston Qizil kitobiga kiritilgan) qayd etilgan bo'lib, ular Loyiha uchun asosiy ekologik retseptorlar sifatida belgilangan. Loyiha hududining janubi-g'arbiy burçagida, elektr ustunida Oq laylakning yakka uyasi kuzatildi.

Loyiha hech qanday muhofaza etiladigan hududlar, Asosiy biomoddiy xilma-xillik hududlari yoki xalqaro miqyosda tan olingan bo'sqa tabiatni muhofaza qilish obyektlari bilan kesishmaydi. XMKning 6-sonli Faoliyat Standarti va YeTTBning 6-ESR talabiga muvofiq o'tkazilgan O'ta muhim yashash muhitini baholash xulosasiga ko'ra, yettita Ustuvor biomoddiy xilma-xillik obyekti mavjud bo'lsa-da, Loyiha hududi O'ta muhim yashash muhiti deb tasniflanishi mumkin bo'lgan global ahamiyatga molik populyatsiyalarni yoki yashash muhitlarini o'z ichiga olmaydi.

4.4.2 Qurilish davridagi ta'sirlar

Qurilish davomida loyiha aeroport hududi ichidagi asosan qishloq xo'jaligiga mo'ljallangan yerlar va bo'sqa o'zgartirilgan yashash muhitlarini doimiy ravishda o'zlashtirishga olib keladi. Vaqtinchalik ta'sirlar shovqin, tebraniş va qurilish faolligi ortishi natijasida quşlar va bo'sqa yovvoyi tabiat jonivorlarining bezovtalanişini, shuningdek, hududni tozalash vaqtida mayda sutemizuvchilar va sudralib yuruvchilarning shikastlanishi kabi past darajadagi xavflarni o'z ichiga oladi. Shuningdek, yaqin atrofdagi suğoriş kanallariga invaziv o'simlik turlarining tarqalishi hamda mahalliy çökindilar yoki ifloslantiruvchi moddalarning oqib tuşishi ehtimoli mavjud. Loyiha hududining sezilarli darajada o'zgartirilganligi va nozik tabiiy yashash muhitlarining yoqligini hisobga olsak, bu ta'sirlar mahalliy xususiyatga ega bo'lib, ahamiyati cheklangan bo'lishi kutilmoqda. Ta'sirni yumşatish çoralari qurilişdan oldingi ekologik tadqiqotlarni o'tkazish, faol quş uylarini (ayniqsa, oq laylaklar koloniyalarini) himoya qilish, aeroport hududi ichida joylashgan mavjud bitta oq laylak uyasini olib tashlash va uning o'rniga tegiqli, xavfsiz joyda kamida bitta muqobil uyalaş platformasini o'rnatish, faunani muhofaza qilish tartib-qoidalarini joriy etish, o'simlik qoplamini tozalash ishlarini nazorat qilish, invaziv turlarning tarqalishiga yo'l qoymaslik uchun bioxavfsizlik çoralari koriş, eroziya va ifloslanishga qarshi kurashiş tadbirlarini o'z ichiga oladi. Uşbu çora-tadbirlar amalga oşirilgaç, qurilişdan qoladigan qoldiq ta'sirlar ahamiyatsiz darajada bo'lishi kutiladi.

4.4.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Foydalanish jarayonida biologik xilma-xillik borasidagi asosiy e'tibor quşlarning kundalik harakatlanishi va mavsumiy köçishi paytida aeroport havo hududidan uchib o'tayotganda ularning samolyotlar bilan to'qnashuvi ehtimoliga qaratiladi. Bu hudud atrofdagi qishloq xo'jaligi yerlari, suğoriş kanallari va yaqin-atrofdagi yashash muhitlari o'rtasida harakatlanadigan hamda samolyotlarning parvoz yo'llari bilan kesishi mumkin bo'lgan oq laylak, kaptarlar, çuğurçuqlar va qarğasimonlar kabi yirik va gala bo'lib uchuvchi turlar bilan birga turli xil ötroq va köçib yuruvchi quş turlarining yashashini ta'minlaydi. Bo'sqa operatsion ta'sirlarga aeroport hududi ichida yashash muhitining butunlay yoqoliş, samolyot shovqini va yoritishdan kelib çiqadigan bezovtalik, shuningdek, aeroportga bevosita yaqin hududda yovvoyi tabiatning harakatlanish tartibining o'zgarishi kiradi.

Uşbu ta'sirlar XFAT talablari va ilg'or xalqaro amaliyotga muvofiq ishlab çiqilgan Yovvoyi tabiat xavflarini boşqariş rejasi orqali tartibga solinadi. Reja quşlarni o'ziga tortadigan xususiyatlarni kamaytirish maqsadida yashash muhitini boşqarişni, yovvoyi tabiatni muntazam monitoring qilish

va quşlarning samolyotlar bilan töqnaşuvi xavfini baholaşni, zarur hollarda yovvoyi tabiatni faol nazorat qiliş va çöçitib yuboriş çoralarini, töqnaşuv holatlarini qayd etiş va hisobot berişni, yaqin atrofdagi oq laylaklar koloniyalari va boşqa ustuvor turlarni monitoring qilişni, xodimlarni öqitişni hamda vaqt ötişni bilan yovvoyi tabiatdagi özgarişlarga moslaşiş uçun adaptiv boşqaruvni öz içiga oladi. Uşbu çora-tadbirlar amalga oşirilganda, aviatsiya xavfsizligi va biologik xilma-xillikni himoya qilişni saqlab qolgan holda, biologik xilma-xillikka operatsion ta'sirlar past yoki ahamiyatsiz darajaga tuşirilişni kutilmoqda.

Biologik xilma-xillikni boşqariş va monitoring rejasi hamda Yovvoyi tabiat xavflarini boşqariş rejasi doirasida quriliş va foydalaniş davrida biologik xilma-xillik monitoringi dasturi amalga oşiriladi. Quriliş davrida monitoring ösimlik qoplamini tozalaş talablariga rioya etilişni, fauna mavjudligi va uning bezovta qilinişni, yovvoyi hayvonlarning nobud bölişni hamda tuxum qöyuvçi quşlar, xususan, oq laylaklarning mavsumiy monitoringiga qaratiladi. Foydalaniş davrida esa monitoring quşlar va samolyotlarning özaro ta'siri, jumladan, quşlar bilan töqnaşuv holatlari va aeroport yaqinidagi quşlarning harakatlari tartibi, şuningdek, oq laylaklar koloniyalarining doimiy kuzatuviga qaratiladi. Monitoring natijalari adaptiv boşqaruvni qöllab-quvvatlaş va vaqt ötişni bilan ta'sirni yumşatiş çoralarining samaradorligini ta'minlaş uçun foydalaniladi.

4.5 Topografiya, geologiya, tuproq va gidrogeologiya

4.5.1 Mavjud ekologik holat

Loyiha maydoni Çirçiç daryosi qayirida joylaşgan bölib, uning tagini qum, şağal, alevrit va gillardan taşkil topgan allyuvial tuproqlar qoplagan. Hudud uzoq vaqt davomida intensiv dehqonçilik uçun özlaştirilgan, tuproqqa suğoriş va agrotexnik vositalar ta'sir körsatgan.

Tuproq tadqiqotlari maydon böylab şaroitlar umuman bir xil ekanini, suğoriladigan ekin yerlariga xos bölgan biroz işqorli tuproqlar mavjudligini körsatadi. Laboratoriya tahlillari natijalari ayrim hollarda milliy me'yorlardan yuqori, biroq xalqaro aralaşuv çegaralaridan past darajadagi oğir metallar (jumladan, mis, rux, qörğöşin va kadmiy) mavjudligini aniqladi. Uşbu körsatkiçlarning tarqalişni hududda lokal ifloslanış emas, balki qişloq xöjaligining diffuz ta'siri mavjudligidan dalolat beradi.

Umuman olganda, tuproq sifati sanoat ifloslanışini emas, balki uzoq muddatli qişloq xöjaligi faoliyatini aks ettiradi.

Hududdagi yer osti suvlari yer sathiga yaqin (taxminan 1–3 m chuqurlikda) joylaşgan bölib, suvni yaxşı ötkazadigan şağal va qum qatlamlari orasidan oqib ötadi. Suvli gorizont yaqin atrofdagi suğoriş kanallari bilan gidravlik jihatdan boğlangan va kengroq hududda qişloq xöjaligi hamda maişiy ehtiyojlar uçun muhim manba sanaladi.

Monitoring natijalari suv sifatiining asosiy körsatkiçlar böyiça umumiy me'yorlarga mos ekanligini körsatmoqda. Biroq, ba'zi oğir metallar (xususan, mis, rux va kadmiy) miqdori xalqaro aralaşuv darajasidan past bölsa-da, milliy me'yorlardan oşadi. Bu natijalar nuqtaviy ifloslanışni emas, balki örtäça darajadagi tarqoq ta'sir mavjudligini körsatadi.

Umuman olganda, yer osti suvlarining holati jadal dehqonçilik qilinadigan allyuvial maydonlarga xos bölib, jiddiy ifloslanış alomatlari kuzatilmagan.

Çirçiç daryosi va u bilan boğliq suğoriş kanallari hududdagi asosiy yerusti suv tizimlarini taşkil etadi. Çirçiç daryosi va u bilan boğliq suğoriş kanallari hududdagi asosiy yerusti suv tizimlarini taşkil etadi.

Suv oqimi asosan mavsumiy bölib, unga suğorişga bölgan talab kuçli ta'sir körsatadi. Suv sifati umuman olganda qoniqarli, biroq qişloq xöjaligi hududlari va özlaştirilgan yerlarning quyi oqimlarida muallaq qattiq zarraçalar hamda ozuqa moddalarining köpayişi sababli biroz yomonlaşişni kuzatiladi. Yerusti va yerosti suvlari suğoriş tarmoği orqali özaro çambarças boğlangan.

4.5.2 Qurilish davridagi ta'sirlar

Qurilish davomida loyiha doirasida keng kōlamli tayyorgarlik ishlari amalga o'siriladi. Bularga aeroport binolari va yerosti infratuzilmasi uchun qazish ishlari, yirik hajmdagi tuproq ishlari hamda taxminan 12 million m³ keltirilgan tōldiruvchi material yordamida maydon sathini qariyb tōrt metrga kōtarish kiradi. Ushbu ishlar aeroport hududidagi qishloq xōjaligi yerlarining doimiy bōshqa maqsadda foydalanishga otkazilishiga olib keladi hamda tuproqning vaqtinchalik eroziyasi, ziqlashishi, unumdor qatlamining buzilishi va kōchishiga sabab bōlishi mumkin. Shuningdek, tegishli sifat nazorati chorolari kōrilmasa, hududga ifloslangan tōldiruvchi material keltirilishi xavfi ham mavjud.

Yerosti suvlari sathining yuza joylashganligi va tuproq osti qatlamining yuqori darajada otkazuvchanligi sababli yōlovchi terminali, bagajga islov berish tizimi va kommunal infratuzilma kabi yerosti inshootlarini qazish vaqtida yerosti suvlarini vaqtinchalik quritish talab etiladi. Quritish ishlari qazish maydonlari atrofidagi grunt suvlari sathini vaqtincha pasaytirishi, bu esa grunt suvlari mavjudligining kamayishi va tuproq namligining pasayishi orqali yaqin atrofdagi suqoriş quduqlariga, grunt suvlaridan foydalanuvchilarga hamda qishloq xōjaligi yerlariga ta'sir kōrsatishi mumkin. Bundan tashqari, aeroport hududidagi mavjud drenaj kollektorlari va suqoriş kanallarining yopilishi yoki bōshqa tomonga burilishi o'rniga yangi drenaj tarmoqi isha tuşgunga qadar grunt suvlari sathining mahalliy darajada kōtarilishiga va qōshni qishloq xōjaligi yerlarining vaqtincha botqoqlanishi yoki suv bosishiga olib kelişi mumkin. Shuningdek, quritish ishlari mavjud ifloslantiruvchi moddalarni harakatga keltirishi mumkin, biroq bu ta'sirlarning mahalliy va vaqtinchalik bōlishi kutilmoqda.

Qurilish faoliyati, shuningdek, yoqilgi, moylash materiallari, kimyoviy moddalar va bōshqa xavfli materiallarni saqlash hamda ulardan foydalanishni o'z ichiga oladi, bu esa tegishli nazorat chorolari kōrilmagan taqdirda, tasodifiy tōkiliş yoki sizib chiqish oqibatida tuproq va yer yuzasiga yaqin grunt suvlarining ifloslanishi xavfini yuzaga keltiradi. Qōshimcha xavflar qatoriga qurilish oqova suvlaridan ifloslanish, vaqtinchalik omborxonalaridan sizib chiqish va oqir texnika hamda transport vositalarining harakatlanishi natijasida tuproqning mahalliy darajada ziqlashishi kiradi. Obyekt hududida grunt suvlarining yer yuzasiga yaqinligi va tuproqning yuqori darajada suv otkazuvchanligi ifloslantiruvchi moddalarning tarqalish ehtimolini o'sirsa-da, bu ta'sirlarning vaqtinchalik, mahalliy va bartaraf etsa bōladigan darajada bōlishi kutilmoqda.

Ta'sirni yumshatish chorolari tegishli organlar bilan hamkorlik qiliş hamda drenaj infratuzilmasini tiklash yoki ta'minlashni, yer osti suvlarini quritishni batafsil baholash va nazorat qilishni, shuningdek eroziya, tuproq buzilishi va ziqlashuvini minimallashtirish choralarini o'z ichiga oladi. Tuproq va qazilma jinslar tegishli tarzda ajratiladi, qayta islanadi va nazorat qilinadi, import qilinadigan tōldiruvchi materiallar esa sifat testlaridan otkaziladi. Potensial ifloslanish xavflari yoqilgi, kimyoviy moddalar va xavfli materiallarni nazorat ostida saqlash va ular bilan islash, ikkilamchi izolyatsiya, yoqilgi quyiş va yuviş uchun maxsus ajratilgan joylar, tōkilişning oldini olish va unga javob berish tartib-qoidolari, texnikani muntazam tekshiruvdan otkazish hamda tegishli oqitish va tozalik chorolari orqali bōshqariladi. Ifloslangan tuproqlar aniqlangan taqdirda, ular alohida bōshqariladi va amaldagi chiqindilarni bōshqariş tartib-qoidalariga muvofiq utilizatsiya qilinadi.

Taklif etilayotgan Yer qazish ishlari/Tuproq va ortiqcha grunt boshqaruvi rejasi amalga oshirilganda, qoldiq ta'sirlarning kichikdan ahamiyatsiz darajagacha bo'lishi taxmin qilinmoqda.

4.5.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Foydalanish jarayonida geologiyaga ta'sir sezilarli bōlmasligi kutilmoqda, chunki aeroportning qoplamalari va poydevorlari ostidagi geologik sharoitlarga ziyon yetkazmagan holda havo kemalari yuklamasini kōtarish uchun maxsus loyihalashtirilgan.

Asosiy uzoq muddatli ekologik xavflar tuproq va yerosti suvlari sifatini muhofaza qiliş bilan bōqliq. Aeroportdagi odatiy faoliyat turlari, jumladan, havo kemalariga yonilgi quyiş, yonilgini saqlash va taqsimlash, havo kemalari va avtotransport vositalariga texnik xizmat kōrsatish, yerosti yonilgi idishlari va quvurlaridan foydalanish, muzdan tozalash va muzlashga qarshi kuraşish chorolari,

yon'inni o'qirish va favqulodda vaziyatlarda qutqaruv ishlarini olib borish, qattiq qoplamali foydalanish hududlaridan oqib tushadigan yomg'ir suvlari, shuningdek, xavfli chiqindilarni saqlash va ularga ishlov berish kabi jarayonlar, agar tegishli tarzda bosqarilmasa, ifloslantiruvchi moddalarning ajralib chiqishiga olib keliishi mumkin. Yerosti suvlari sathining yuza joylashgani va tuproq qatlamlarining o'tkazuvchanligi yuqori ekanligini inobatga olsak, ifloslantiruvchi moddalar tuproq qatlami bo'ylab nisbatan tez tarqalishi va yerosti suvlari zaxiralariga, suqorish suvlariga hamda yaqin atrofdagi qishloq xojaligi yerlariga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin.

Shu sababli, ifloslanish ehtimolini imkon qadar kamaytirish maqsadida aeroport loyihasiga maxsus drenaj tizimlari, neft-suv ajratgichlari, yonilg'ini tutib qolish tizimlari, yomg'ir suvlarini tozalash inshootlari va nazorat ostidagi oqova nuqtalari kiritilgan. Ta'sirni yumshatish choralarini yonilg'i va kimyoviy moddalarni saqlash uchun ikkilamchi izolyatsiya va sizib chiqishning oldini olish, tokilishning oldini olish va unga javob berish tartib-qoidalari, muntazam tekshiruv va monitoring, hamda muzdan tozalash va yon'inga qarshi kimyoviy moddalardan nazorat ostida foydalanishni o'z ichiga oladi. Shuningdek, mazkur chora-tadbirlarning samaradorligini tekshirish hamda yuzaga keliishi mumkin bo'lgan muammolarni dastlabki bosqichlarda aniqlash uchun foydalanish jarayonlari muntazam ekologik monitoring va inspeksiya dasturlari bilan qollab-quvvatlanadi. Umuman olganda, taklif etilgan loyihaviy yechimlar, atrof-muhitni muhofaza qilish bo'yicha chora-tadbirlar va monitoring dasturlari amalga oshirilishi natijasida geologiya, tuproq va yerosti suvlariga qoldiq ta'sir darajasining kichikdan ahamiyatsizgaqa bolishi va jiddiy ahamiyat kasb etmasligi kutilmoqda..

4.6 Suv va suv resurslari

4.6.1 Mavjud dastlabki sharoitlar

Loyiha maydoni hududida tabiiy daryolar, ko'llar yoki bosqa yerusti suv havzalari mavjud emas. Biroq, maydon butun Toshkent viloyatidagi qishloq xojaligi ishlab chiqarishini ta'minlovchi keng mintaqaviy irrigatsiya tizimining bir qismi bo'lgan suqorish kanallari va qishloq xojaligi drenaj zovurlari tarmoqi bilan kesishgan. Bu kanallar atrofdagi dehqonchilik yerlaridan qaytgan suqorish suvlarini va yerusti oqimlarini yig'ib, songra suvni mintaqaviy drenaj tarmoqi orqali otkazadi. Garchi sun'iy bolisa-da, ular mahalliy qishloq xojaligini qollab-quvvatlashdagi va butun hududda suv xojaligini yuritishdagi roli tufayli muhim ekologik va ijtimoiy-iqtisodiy obyektlar hisoblanadi.

Eng yaqin tabiiy suv havzasi Chirchiq daryosi bolib, u loyiha maydonidan taxminan 2,3 km g'arbda joylashgan. Bu daryo O'zbekistonning eng muhim suv manbalaridan biri va Sirdaryoning yirik irmoqi sanaladi. U suqorish, aholi suv ta'minoti, sanoatda foydalanish va baliqchilik uchun suv beradi, ko'plab kanallar esa butun mintaqadagi qishloq xojaligi yerlarini suqorish uchun undan suv oladi. Loyiha drenaj tizimining yakunda usbu kengroq suv yig'ish havzasiga ulanishini hisobga olib, baholashda suqorish tarmoqi ham, Chirchiq daryosi ham asosiy qabul qiluvchilar sifatida ko'rib chiqildi.

AMITB doirasida otkazilgan ijtimoiy-iqtisodiy tadqiqotlar qoshni aholi punktlari maishiy va ichimlik suvi ehtiyojlari uchun asosan mahalliy nasosli quduqlar ("kashalka") orqali olinadigan sayoz grunt suvlariga tayanishini, ularning markazlashgan quvvurli suv infratuzilmasidan foydalanish imkoniyati esa nisbatan cheklanganligini ko'rsatadi. Suqorish kanallari va daryolardagi yer usti suvlari maishiy ehtiyojlar uchun juda cheklangan miqdorda ishlatilsa-da, qishloq xojaligini suqorish va mahalliy aholi tirikchiligi uchun muhim ahamiyatga ega. Shu sababli, grunt suvlarini ham, atrofdagi suqorish tarmoqi sifatini ham himoya qilish Loyiha uchun muhim vazifa hisoblanadi.

Suv sifatining dastlabki (fon) holatini organiq ishlari sakkizta nuqtada olib borildi: torttasi Chirchiq daryosi bo'ylab, qolgan torttasi esa Loyiha hududini kesib otuvchi yoki uning atrofidagi suqorish va drenaj kanallaridan iborat. Natijalar yer usti suvlarining umuman qishloq xojaligi allyuvial suv havzalariga xos xususiyatlarga ega ekanligini ko'rsatadi. Tahlillarga ko'ra, suv neytral va kuqsiz ishqoriy muhitga ega, undagi ozuqa moddalari konsentratsiyasi past, organik moddalar miqdori esa ortacha darajada. Barqa namuna olish nuqtalarida mis, rux va kadmiy kabi ayrim mikroelementlarning konsentratsiyasi milliy me'yoriy ko'rsatkichlardan yuqori ekanligi aniqlandi

Ushbu yuqori konsentratsiyalar muayyan mahalliy ifloslanish manbalaridan emas, balki hududning mavjud fon holatini aks ettiradi va katta ehtimol bilan allyuvial chökındilarning tabiiy geokimyoviy xususiyatlari hamda oğitlar va pestitsidlardan foydalanişni öz içiga olgan köp yillik qışloq xöjaligi faoliyati bilan boğliq deb hisoblanadi.

Umuman olganda, dastlabki baholaş Loyiha hududida tabiiy yer usti suv obyektlari mavjud bölmasa-da, uning Çirchiq daryosi havzasi bilan gidravlik jihatdan boğlangan muhim mintaqaviy suğoriş va drenaj tarmoğining bir qismini taşkil etişini tasdiqlaydi. Uşbu suv resurslari qışloq xöjaligi, mahalliy hamjamiyatlar va quyi oqim foydalanuvçilarini qöllab-quvvatlaydi va şuning uçun Loyiha uçun asosiy ekologik retseptorlar sifatida aniqlangan.

4.6.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

Qurilish davrida yer usti suvlariga asosiy ta'sir hozirda atrofdagi qishloq xo'jaligi yerlarini ta'minlayotgan mavjud sug'orish va qishloq xo'jaligi drenaj tarmog'ining vaqtincha buzilishi bilan bog'liq bo'ladi. Qurilish ishlari loyiha hududidan o'tuvchi bir necha sug'orish kanali va drenaj kollektorlarining yo'nalishini o'zgartirish yoki ularni ko'chirishni taqozo etadi. Agar bu ishlar ehtiyotkorlik bilan boshqarilmasa, ular qo'shni qishloq xo'jaligi yerlariga sug'orish suvi yetkazib berishning vaqtincha uzilishiga, drenaj o'tkazuvchanligining pasayishiga va ayrim joylarda mahalliy botqoqlanishga olib kelishi mumkin. Tuproq ishlari va qazish faoliyati, shuningdek, eroziya hamda cho'kindi oqimini kuchaytirishi mumkin, natijada yog'ingarchilik paytida yaqin atrofdagi sug'orish kanallarida loyqalanish darajasi oshadi.

Qurilish jarayonida, shuningdek, maishiy oqova suvlar, beton yuvindisi suvlari va qazish ishlari paytida suvni chetlatishdan hosil bo'ladigan grunt suvlarining katta hajmi ham yuzaga keladi. Qurilishning eng yuqori faollik davrida suvga bo'lgan talab taxminan 2 500 m³/kunni tashkil etishi kutilmoqda, suv esa asosan loyiha maydonidagi grunt suvlarini qazib olish quduqlaridan, zarurat tug'ilgan hollarda esa tasdiqlangan tashqi yetkazib beruvchilardan olinadi. Bu grunt suvlarini qazib olish hajmining vaqtincha ortishiga olib keladi. Mavjud yer osti suvi zaxiralari, undan olish hajmlarini tegishli tarzda boshqarish sharti bilan, yer osti suvlari mavjudligiga sezilarli ta'sir ko'rsatmagan holda Loyihaning qurilish davridagi suvga bo'lgan ehtiyojini qondirish uchun yetarli deb hisoblanadi.

Agar tegishli tarzda boshqarilmasa, tozalanmagan oqova yoki grunt suvlarining vaqtincha oqizilishi yaqin atrofdagi drenaj kanallari va, pirovardida, Chirchiq daryosi suvining sifatiga ta'sir qilishi mumkin. Bundan tashqari, yoqilg'i, moylash materiallari va qurilish kimyoviy moddalarining tasodifan to'kilishi oqim yoki drenaj yo'llari orqali yerusti suv resurslarini ifloslantirishi mumkin. Shu sababli, grunt suvlarini chetlatish va qurilish suvlarining oqizilishi tegishli tarzda nazorat qilinadi, zarur hollarda tozalanadi va amaldagi talablarga muvofiq oqiziladi. Ushbu ta'sirlar vaqtinchalik va mahalliy xarakterga ega bo'lsa-da, sug'orish tarmog'i hamda Chirchiq daryosi o'ta sezgir obyektlar sanaladi, chunki ular qishloq xo'jaligini sug'orish, baliqchilik va quyi oqimdagi suvdan foydalanuvchilarni qo'llab-quvvatlaydi.

Loyiha ta'sirlangan foydalanuvchilar va atrof-muhit uchun suv resurslarini boshqarishni saqlab qolish maqsadida, Suv resurslarini boshqarish va amalga oshirish rejasi orqali, perimetr kanallari uchun sug'orish va drenaj tartib-qoidalarining qurilishdan oldin ishlab chiqilishi va amalga oshirilishini ta'minlash yuzasidan tegishli hokimiyat organlari bilan hamkorlik qiladi. Taklif etilgan nazorat choralari — jumladan, drenaj va sug'orish tarmoqlari o'rtasidagi bog'lanishni saqlab qolish, grunt suvlarini qazib olish va chetlatishni boshqarish, cho'kindi oqimini nazorat qilish hamda nazoratsiz oqizish va to'kilishlarning oldini olish — amalga oshirilishi natijasida qoldiq ta'sirning kichik darajada bo'lishi kutilmoqda.

4.6.3 Foydalaniş davridagi ta'sirlar

Foydalaniş davrida asosiy ta'sirlar yomğir suvlari oqimini, texnik oqova suvlarni boşqariş va aeroportning kundalik faoliyati bilan boğliq. Samolyotlar va transport vositalarini yuviş, uçiş-qöniş yölagi va perronlarni tozalaş, samolyotlarga yoqilğı quyiş hamda texnik xizmat körsatiş

faoliyati natijasida tarkibida uglevodorodlar, yuvish vositalari, metallarning mayda zarraçalari va bo'shqa ifloslantiruvchi moddalar borgan oqova suvlar hosil bo'lishi mumkin. Yo'ingarchilik vaqtida, agar tegishli nazorat o'rnatilmasa, foydalaniladigan yuzalarda to'plangan ifloslantiruvchi moddalar drenaj tizimiga ham oqib tushishi mumkin. Bundan tashqari, aeroportning kundalik faoliyati natijasida hosil bo'ladigan maishiy va tijorat oqova suvlarini oqizishdan oldin tozalashtirish talab etiladi. Kokalamzorlashtirilgan hududlar esa suqorishni hamda o'g'itlar yoki pestitsidlarni çeklangan miqdorda qollaşni talab qilishi mumkin.

Aeroport yo'lovçilar, xodimlar va öz faoliyati uqun içimlik suvi bilan ta'minlanishi zarur bo'lib, yo'lovçilar soni ortishi bilan suvga borgan talab ham oshishi kutilmoqda. Loyiha uzoq muddatli suv ta'minoti strategiyasini ishlab çiqmoqda, bunda grunt suvlarini qazib olish hamda kelajakdagi mintaqaviy markazlaşgan suv ta'minoti infratuzilmasi potensial ta'minot variantlari sifatida ko'rib çiqilmoqda. Ushbu va bo'shqa potensial suv ta'minoti variantlarining muvofiqligi, quvvati va barqarorligini baholashtirish uqun zarur texnik tadqiqotlar, izlanishlar va manfaatdor tomonlar bilan maslahatlashuvlar asosida hujjatlashtirilgan baholashtirish va qaror qabul qilish tizimi ishlab çiqiladi.

Terminal binosi esa LEED Silver sertifikatiga erishish uqun loyihalashtirilgan bo'lib, operatsion suv sarfini minimallashtirish maqsadida suvni tejaydigan uskunalar va suvni asraş çora-tadbirlarini öz içiga oladi.

Umuman olganda, aeroport atrofdagi suqorish kanallari, Çirçiq daryosi va quyi oqimdagi suv iste'molçilarini himoya qilish uqun maxsus yomg'ir suvlari drenaj tizimlari, oqova suvlarni tozalashtirish inshootlari, nazorat qilinadigan oqizish soxobçalari va suvni barqaror bo'sqariş çoralarini qamrab oladigan tarzda loyihalashtirilgan. Ushbu çora-tadbirlar, şuningdek, quriliş va foydalanish davomida suv sifatining doimiy monitoringi bilan birgalikda yerusti suv resurslariga qoldiq ta'sir darajasi past bo'lishi kutilmoqda.

4.7 Çiqindilar va ularni bo'sqariş

4.7.1 Mavjud infratuzilma va ekologik vaziyat

Ochiq manbalardagi ma'lumotlar va uchinçi tomon manbalariga ko'ra, kengaytirilgan Toshkent viloyati hududida çiqindilar va oqova suvlarni bo'sqariş bo'yiça bir qator litsenziyalangan obyektlar mavjud. Ushbu obyektlar maishiy va tanlangan xavfli çiqindi oqimlarini yiğish, tozalashtirish, qayta ishlashtirish va utilizatsiya qilish uqun yaratilgan infratuzilmani ta'minlaydi hamda tegishli ruxsatnomalar olinib, quvvatlari tasdiqlangaç, Loyihaning çiqindilarni bo'sqariş faoliyatini qollaş-quvvatlashtirish uqun foydalanilishi mumkin. Mintaqada aniqlangan asosiy maishiy kanalizatsiya tozalashtirish inshootlari quyidagilardir:

- Nurafşon kanalizatsiya tozalashtirish inshooti (KTI)
- Yangiyol kanalizatsiya tozalashtirish inshooti (KTI)

Bundan tashqari, ma'lumotlarga ko'ra, Surum hududida yangi KTI quriliş rejalashtirilgan, biroq ushbu AMITBni (Ta'sirni ijtimoiy va ekologik hisoblashtirish) tayyorlashtirish vaqtida uni ishga tushirish jadvali va foydalanish holati hali rasman tasdiqlanmagan. Ushbu inshootlar Toshkent viloyatining şahar va şaharga tutaş hududlariga xizmat ko'rsatuvchi mintaqaviy oqova suvlarni tozalashtirish tarmoğining bir qismidir.

Hududdagi asosiy qattiq maishiy çiqindilarni utilizatsiya qilish inshootlariga quyidagilar kiradi:

- Yangiyol poligoni
- Ohangaron poligoni

Ohangaron poligoni Toshkentdan taxminan 35 km janubda joylaşgan bo'lib, 1967-yildan beri faoliyat yuritib kelmoqda. U Toshkent şahri va uning atrofidagi hududlardan maishiy çiqindilarni

qabul qiladi. Qattiq maishiy chiqindilarni bo'sqariş böyiça milliy dasturlar doirasida hudud yaxshilandi, jumladan, atrof-muhitni muhofaza qiliş standartlariga muvofiq işlab chiqilgan zamonaviy poligon maydoni barpo etildi.

Bundan taşqari, Toshkent viloyatida chiqindilarni yiğiş, qayta işlaş, taşiş, tozalaş va maishiy, sanoat va tanlab olingan xavfli chiqindilar oqimini utilizatsiya qiliş böyiça xizmatlar körsatuvchi bir neçta litsenziyalangan chiqindilarni bo'sqariş kompaniyalari faoliyat yuritmoqda.

4.7.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

Quriliş davomida Loyiha doirasida maydonni tayyorlaş, yer işlari, quriliş faoliyati, uskunalarni örnatiş va işçilar yotoqxonalaridan foydalanış bilan boğliq turli qattiq va suyuq chiqindilar hosil böladi. Bularga xavfsiz quriliş chiqindilari (qazib olingan tuproq, beton, metallolom, yoğoç, plastmassa va öramlar), işçilarning maishiy chiqindilari, xavfli chiqindilar (jumladan, işlatilgan motor moylari, moylaş materiallari, kimyoviy moddalar idişlari, ifloslangan materiallar va akkumulyatorlar), şuningdek, sanitariya-maishiy va quriliş oqova suvlari kiradi.

Köp sonli quriliş işçi kuçi va Loyiha kölami tufayli taxminan 48 oylik quriliş davrida katta hajmdagi chiqindilar yuzaga keladi, bu esa chiqindilarni bo'sqariş böyiça mavjud şahar infratuzilmasiga qoşimça yuklama yaratadi. Işçilar lageri va vaqtinçalik maishiy inşootlarda hosil böladigan oqova suvlar loyiha maydonida örnatilgan vaqtinçalik kanalizatsiya tozalaş inşootida tozalanadi. Agar quriliş chiqindilari töğri bo'sqarilmasa, tuproq, yerusti va yerosti suvlariga mahalliy darajada salbiy ta'sir körsatişi, noxuş hidlar va chiqindilar tarqalişi, zararkunandalar va haşarotlarni öziga jalb qilişi, şuningdek, işçilar va yaqin atrofdagi aholi salomatligi uçun xavf tuğdirişi mumkin. Xavfli chiqindilar bilan notöğri muomala qiliş ham atrof-muhit obyektlarining ifloslanışiga olib kelişi hamda xavfli chiqindilarni tozalaş va yöq qiliş böyiça hududiy inşootlarga qoşimça bosim ötkazişi mumkin.

Tahlillar şuni körsatadiki, Toshkent viloyatida Loyiha chiqindilarini joylaştiriş uçun mos poligonlar, oqova suvlarni tozalaş inşootlari va chiqindilarni bo'sqariş böyiça litsenziyaga ega operatorlar mavjud. Quriliş boşlanışidan oldin Boş pudratçi chiqindilarni bo'sqariş böyiça keng qamrovli rejani, jumladan, chiqindilarning batafsil prognozlari, ularni kamaytiriş çoralari, saralaş, qayta işlatişi va qayta işlaş imkoniyatlari, litsenziyalangan chiqindi bo'sqaruvi obyektlarini aniqlaş hamda milliy qonunchilik va İlğor xalqaro sanoat amaliyotiga rioya etilişini ta'minlaş uçun chiqindi taşiş bilan şuğullanuvchi pudratçilarni tegişi tarzda tekşiriş kabi masalalarni öz içiga olgan holda tayyorlaydi. Uşbu çoralar körişi natijasida quriliş chiqindilarining qoldiq ta'siri past darajada bölüş kutilmoqda.

Bu xatarlar yuqorida bayon etilgan Chiqindilarni bo'sqariş rejasi, jumladan, chiqindilarni saralaş, litsenziya asosida yöqotiş, oqova suvlarni nazorat qiliş va pudratçini lozim darajada tekşiriş orqali bartaraf etiladi.

Şu bois, Chiqindilarni bo'sqariş rejasining samarali amalga oşirilişi işçilar, yaqin atrofdagi aholi punktlari va atrof-muhit obyektlarini himoya qilişda hal qiluvchi ahamiyatga ega böladi.

4.7.3 Foydalanış davridagi ta'sirlar

Foydalanış davrida aeroportning yölovçi terminallari, havo kemalariga xizmat körsatiş, yuklarga işlov berişi, tijoriy faoliyat, texnik xizmat körsatiş obyektlari va aeroport xizmatlari bilan boğliq turli xil chiqindilar hosil böladi. Bularga maishiy qattiq chiqindilar, oziq-ovqat va qadoqlaş chiqindilari, xavfli va sanoat chiqindilari (masalan, moylar, erituvçilar, yoqilğı va kimyoviy qoldiqlar), havo kemalari chiqindilari, terminal binolari va havo kemalariga xizmat körsatişdan hosil böladigan oqova suvlar hamda maxsus işlov berişni talab etadigan xalqaro reyslardan olinadigan oz miqdordagi karantin chiqindilari kiradi.

Asosiy ekspluatatsion ta'sirlar maishiy va xavfli chiqindilarni bo'sqariş inşootlariga bölğan talabning ortişi, şuningdek, xavfli chiqindilar yoki oqova suvlar töğri bo'sqarilmagan taqdirda tuproq va suv resurslarining ifloslanış ehtimoli bilan boğliqdir. Oziq-ovqat şoxobçalaridan chiquvchi organik chiqindilar samarali yiğilmasa va bo'sqarilmasa, badböy hid va zararkunandalar

bilan bo'g'liq muammolarni keltirib chiqarişi mumkin. Terminaldagi ishlar, restoranlar faoliyati va havo kemalariga xizmat ko'rsatish natijasida hosil bo'lgan oqova suvlar esa oqizilishidan oldin tegishli tarzda tozalanişi kerak.

Çiqindilarni ekspluatatsiya davrida boşqariş uşun obyektning özida çiqindilarni yiğiş, saralaş va vaqtinça saqlaş uşun maxsus joylar, şuningdek, aeroport oqova suvlarini tozalaş uşun maxsus oqova suv tozalaş inşooti taşkil etiladi. Obyektdan taşqarida qayta işlaş yoki yöq qilişni talab qiladigan çiqindilar faqat litsenziyalangan va ruxsat berilgan çiqindilarni boşqariş korxonalariga topşiriladi. Loyiha kompaniyasi Çiqindilarni ekspluatatsiya davrida boşqariş rejasini amalga oşiradi. Bu reja çiqindilarni kamaytiriş, qayta işlatiş va qayta işlaş, xavfli va xavfsiz çiqindi turlarini ajratiş, çiqindi bilan şuğullanuvçi pudratçilarni nazorat va audit qiliş, şuningdek, karantin çiqindilari kabi maxsus çiqindi turlarini boşqariş tartiblarini öz içiga oladi.

4.8 Landşaft va vizual köriñiş

4.8.1 Mavjud landşaft va vizual muhitLoyiha maydoni

Toshkent şahri çekkasidagi asosan tekis, oçiq qişloq xöjaligi landşaftida joylaşgan. Hudud işlov beriladigan dehqonçilik yerlari, suğoriş kanallari, tarqoq ferma imoratlari va kiçik qişloq aholi punktlari bilan tavsiflanadi hamda atrofdagi landşaftning uzoq masofadan köriñişiga imkon beradi. Loyiha hududida çeklangan miqdordagi yarim tabiiy ösimliklargina saqlanib qolgan, yaqin atrofdagi obyektlar esa qişloq xöjaligi qişloqlari, temiryöl yölagi, sanoat inşootlari va ğarbdagi Çirçiq daryosini öz içiga oladi.

Landşaftni örganiş tadqiqotlari natijasida hududda beşta Landşaft xususiyatlari hududi (LXH) aniqlandi:

- Loyiha maydoni va unga tutaş hududda ustunlik qiluvçi qişloq xöjaligi landşafti.
- Kiçik qişloqlar va fermer xöjaliklaridan iborat qişloq aholi punktlari.
- Qişloq xöjaligi korxonalari bilan boğliq sanoat va tijorat zonalari.
- Tabiiy suv havzalari, asosan, Çirçiq daryosi özani.
- Butalar bilan qoplangan rivojlanmagan va yarim tabiiy landşaft.

Loyiha atrofidagi beşta namunaviy kuzatuv nuqtasidan dala kuzatuvlari va köriñişni modelaştiriş yordamida vizual tadqiqotlar ötkazildi. Tekis relyef, ayniqsa, yaqin atrofdagi qişloq xöjaligi dalalari va aholi punktlaridan loyiha hududini ança keng köriş imkonini beradi. Biroq, daraxtlar, binolar va boşqa mavjud infratuzilmalar tufayli ayrim joylarda köriñiş çeklangan.

4.8.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

Yangi aeroport qurilişi ösimliklarni tozalaş, tuproq işlari, maydonni tekislaş, materiallar uyumlari, quriliş şaharçalari, oğir texnika, kranlar va vaqtinçalik kiriş yöllarini barpo etiş orqali mavjud qişloq landşaftini vaqtinça özgartiradi. Eng sezilarli özgariş qişloq xöjaligi landşaftida yuz beradi: bu yerda oçiq ekin maydonlari örnini faol quriliş hududlari egallaydi.

Yaqin atrofdagi aholi, fermerlar, yöl harakati iştirokçilari va madaniy obyektlarga taşrif buyuruvçilar quriliş faoliyati, kranlar, oğir texnika, çang va transport vositalari harakati tufayli vizual sifatning vaqtinçalik pasayişiga duç kelişi mumkin. Bu ta'sirlarning darajasi obyektдан uzoqlikka, quriliş işlarining davomiyligiga hamda ta'sir qabul qiluvçilar va Loyiha örtasidagi tabiiy yoki sun'iy tösiq mavjudligiga boğliq bölad.

Quriliş tungi vaqtda davom etgan taqdirda, vaqtinçalik projektorlar, ayniqsa, yaqin atrofdagi aholi punktlari va fermer xöjaliklari uşun yoruğlik tarqalişi, közni qamaştiruvçi nur va osmonning yorişişini kuçaytirişi mumkin. Masofa ortgani sari hamda ösimliklar yoki binolar vizual tösiq hosil qilgan joylarda bu ta'sirlar kamayadi.

Ta'sirni yumshatish choralarini ishlarni Loyiha maydoni chegaralari bilan cheklash, imkon qadar mavjud o'simlik qoplamini saqlab qolish, qurilish hududlarini ekranlash, tozalikni yaxshi saqlash, imkon darajasida buzilgan hududlarni tiklash, shuningdek Qurilish landshaft va Yoritishni bo'sqarish rejasini joriy etishga qaratiladi. Keçki vaqtdagi ishlar va yoritish minimallashtiriladi, yoruqlikning tarqalishini kamaytirish uchun past intensivlikdagi, ekranlangan va pastga qaratilgan yoritish qurilmalaridan foydalaniladi.

4.8.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Aeroportning ishga tu'sirilişi landshaftni butunlay o'zgartirib yuboradi: hudud asosan qishloq xo'jaligi yerlaridan iborat bo'lgani holda, endi uchish-qoniş yollari, terminal binolari, havo harakatini bo'sqarish minorasi, samolyot an'garlari, kiritish yo'llari va tegishli infratuzilmani o'z ichiga olgan yirik transport va aviatsiya obyektiqa aylanadi. Bu loyiha hududi doirasidagi doimiy o'zgarish bo'lsa-da, aeroport atrofidagi keng qishloq xo'jaligi landshafti deyarli o'zgarishsiz qoladi.

Qurib bitkazilgan aeroport, ayniqsa, yaqin atrofdagi aholi punktlari, qishloq xo'jaligi yerlari va manzarasi ochiq yo'llardan yaqqol ko'rinib turadigan obyektqa aylanadi. Havo harakatini bo'sqarish minorasi va terminal binolari kabi baland inshootlar yer yuzasi tekis bo'lgani uchun uzoq masofadan ham ko'rinib turadi, samolyotlar harakati esa qo'shimcha vizual jonlanishni yuzaga keltiradi. Masofa ortgani sari hamda daraxtlar, binolar yoki bo'sqa obyektlar manzarani qisman to'sib qo'ygan joylarda vizual ta'sir kamayadi.

Uchish-qoniş yo'lagi, yurish yo'lakchalari, perron, terminal va xavfsizlik chiroqlari kabi doimiy ishchi yoritish tizimi tunda aeroportning yaqqol ko'rinishini ta'minlaydi. Garçi yoritish tizimi yo'naltiruvchi moslamalar va to'siqlar yordamida ortiqcha yoruqlik tarqalishini kamaytirishga mo'ljallangan bo'lsa-da, aviatsiya xavfsizligi talablarini bajariş uchun yoruqlikning yalflashi va osmonda shu'la hosil bo'lishining biroz kuçayishi muqarrardir. Eng katta ta'sir to'siqsiz hududda joylashgan yaqin atrofdagi obyektlarga tu'sishi kutilmoqda, uzoqroqdagi va mavjud inshootlar bilan to'silgan hududlarda esa vizual ta'sir darajasi pastroq bo'ladi.

Umuman olganda, ta'sirni yumshatish choralariga qaramay, qishloq xo'jaligi landshaftidagi doimiy o'zgarish hamda ba'zi yaqin atrofdagi aholi punktlari, fermer xo'jaliklari va madaniy meros obyektlariga vizual ta'sirning sezilarli darajada saqlanib qolishi kutilmoqda. Qoldiq ta'sirlar uzoqroq yoki ekranlangan joylashuvlarda ahamiyatsiz yoki kiçikdan tortib, eng yaqin va eng ochiq holatdagi ba'zi retseptorlarda o'rtaçha darajagaça o'zgarib turadi.



4.9 Madaniy meros va arxeologiya

4.9.1 Mavjud dastlabki sharoitlar

Loyiha Chirchiq daryosi vodiysida joylashgan. Bu hudud o'zining unumdor tuproqlari hamda Markaziy Osiyoning asosiy to'g' dovonlari va Toshkent vohasi oraliqidagi strategik joylashuvi tufayli ming yillar davomida aholi yashashi, dehqonchilik qilishi va savdo-sotiq bilan shug'ullaniishi uchun qulay makon bo'lib kelgan. Loyiha maydonining asosiy qismini ekin yerlari egallagan va u irrigatsiya hamda dehqonchilik faoliyati natijasida sezilarli darajada o'zgartirilgan bo'lsa-da, bu keng mintaqada tarixdan oldingi davr, bronza davri, Buyuk ipak yo'li, o'rta asrlar va undan keyingi tarixiy davrlarni o'z ichiga olgan boy arxeologik va madaniy tarixga ega. Hudud Toshkentni Markaziy Osiyoning bo'sha muhim aholi punktlari bilan bog'lagan tarixiy savdo yo'llari yaqinida joylashgan bo'lib, bu hozirgi qishloq xo'jaligi landshafti ostida hali aniqlanmagan arxeologik yodgorliklar bo'lishi mumkinligidan dalolat beradi.

Dastlabki holatni aniqlash maqsadida madaniy merosni batafsil baholash, jumladan, mavjud ma'lumotlarni tahlil qilish, tarixiy xaritalarni o'rnatish, sun'iy yoldosh tasvirlarini tahlil qilish, mahalliy va xalqaro ekspertlar tomonidan ko'plab arxeologik dala tadqiqotlari o'tkazish hamda davlat idoralari, mahalliy jamoalar va diniy vakillar bilan keng qamrovli maslahatlashuvlar amalga oshirildi. Loyiha hududida respublika miqyosida belgilangan madaniy meros obyektlari yoki muhofaza etiladigan arxeologik yodgorliklar aniqlanmadi. Biroq tarixiy xaritalar va avvalgi tadqiqotlar bu yerda arxeologik salohiyatga ega bir qancha joylar, jumladan, sobiq aholi punktlari ("tepa"lar), ko'milib ketgan bo'lishi mumkin bo'lgan inshoot qoldiqlari va tarixiy landshaft obyektlari mavjudligini ko'rsatadi.

Baholash natijasida Loyiha hududi va unga bevosita tutashtiruvchi hududlarda madaniy meros obyekti bo'lishi mumkin bo'lgan on ucha joy aniqlandi. Bularga tarixiy qabristonlar, arxeologik qoldiqlar mavjud bo'lishi ehtimoli bor tepaliklar, tarixiy xaritalar asosida aniqlangan sobiq inshootlar, tarixiy temiryo'l va qo'shimcha arxeologik tadqiqotlar o'tkazish tavsiya etilgan bir nechta hudud kiradi. Arxeologik dala tadqiqotlari shuni ko'rsatdiki, o'rnatilgan hududlarning aksariyati ko'p yillik dehqonchilik va dafn marosimlari oqibatida jiddiy shikastlangan hamda yer usti tadqiqotlari davomida yaxlit saqlanib qolgan muhim arxeologik topilmalar aniqlanmadi. 2026-yil iyul oyida ATIM doirasida o'tkazilgan Madaniy merosni qayta ko'rib chiqish jarayonida ushbu obyektlar baholandi va ehtiyot chorasi sifatida Loyiha hududi ichida joylashgan ucha obyektida qurilishdan oldin arxeologik tadqiqot o'tkazish zarur degan xulosaga kelindi.

Baholash jarayonida, shuningdek, Loyiha hududi ichida yoki unga yaqin joyda bir necha tarixiy musulmon va koreys qabristonlari borligi aniqlandi. Aeroport bo'sh rejasini ishlab chiqish jarayonida asosiy, faoliyat yuritayotgan qabristonga ta'sirni bartaraf etish maqsadida aeroport chegarasi taxminan 300 metr g'arbga surildi va shu tariqa loyiha tarhiga o'zgartirish kiritildi. Bosqa bir necha qabristonlardan hozirda foydalanilmayotgan bolsa-da, o'tkazilgan maslahatlashuvlar ularning ajdodlar va an'anaviy dafn marosimlari bilan bog'liqligi sababli mahalliy hamjamiyatlar uchun madaniy va ma'naviy ahamiyatini saqlab qolayotganini tasdiqladi.

Fanlar akademiyasi, madaniy meros idoralari, diniy tashkilotlar, mahalliy hokimiyat organlari, jamoatchilik yetakchilari va loyiha ta'siriga uchragan aholi bilan keng qamrovli maslahatlashuvlar o'tkazildi. Garchi iştirokchilarning oz qismi Loyiha hududida arxeologik obyektlar yoki tarixiy binolar mavjudligini qayd etgan bolsa-da, qabristonlar, dafn urf-odatlari va ular bilan bog'liq diniy marosimlarga katta ahamiyat qaratildi. Ushbu maslahatlashuvlar madaniy ahamiyatga molik obyektlarni aniqlashga yordam berdi, madaniy meros boyicha baholash uchun ma'lumot manbai bo'lib xizmat qildi va Loyiha davom etar ekan, batafsil arxeologik tadqiqotlar hamda madaniy merosni bo'sqariş çora-tadbirlari uchun yonaltiruvchi qollanma bo'lib qoladi.

Umuman olganda, dastlabki baholash xulosasiga ko'ra, garchi Loyiha hududida tasdiqlangan muhofazadagi arxeologik obyektlar yoki yodgorliklar mavjud bolmasa-da, bir qator joylar, jumladan qabriston hududlari, potensial madaniy meros ahamiyatiga ega joylar sifatida aniqlangan. Madaniy merosni ko'rib chiqish va keyingi baholashlar aniqlangan obyektlarda, jumladan Loyiha maydoni chegarasiga tuşib qolgan qabrlarni ko'chirish boyicha, bo'sqaruv çoralarini ko'rish zarurligini tasdiqladi. Loyiha maydoni chegarasida joylashgan barça tórtta qabriston Qabrlarni ko'chirish rejasiga hamda amaldagi milliy talablar va xalqaro ilgor tajribaga muvofiq, Loyiha maydoni chegarasidan tashqarida aniqlangan mos joylarga ko'chiriladi. Ushbu çoralar, shuningdek yangi topilgan har qanday arxeologik qoldiqlarni bo'sqariş, Madaniy merosni bo'sqariş rejası (MMBR) va Tasodifiy topilmalar bilan ishlaş tartibi orqali amalga oşiriladi.

4.9.2 Quriliş va foydalaniş davridagi ta'sirlar

Quriliş vaqtida moddiy va nomoddiy madaniy merosga ta'sir ko'rsatish ehtimoli mavjud. Loyiha hududida respublika ahamiyatidagi meros obyektlari aniqlanmagan bolsa-da, arxeologik tadqiqotlar natijasida yer ostida arxeologik qoldiqlar bo'lishi mumkin bolgan bir qancha joylar, jumladan, aholi turar joylari ("tepa"), qorqonlar, tarixiy qabristonlar va Chirchiq vodiysida inson uzoq vaqt yashagani bilan bog'liq bo'lishi mumkin bolgan bosqa komilgan inshootlar topildi. Mavjud ma'lumotlarni inobatga olgan holda, ehtiyotkorona yondashuv qabul qilindi va qoshimcha tadqiqotlar yakunlanmaguncha, bu obyektlarning ayrimlari orta va yuqori darajadagi madaniy ahamiyatga ega bo'lishi mumkinligi tan olindi.

Quriliş ishlari, xususan, tuproq ishlari, qazish va yerni tekislaş jarayonida shu paytgaça aniqlanmagan arxeologik yodgorliklar mavjud bolsa, ularga butunlay shikast yetishi yoki yoq qilinishi mumkin. Ushbu xavfni kamaytirish uchun arxeologik salohiyati borligi aniqlangan hududlarda quriliş boşlanışidan oldin qoshimcha arxeologik tadqiqotlar o'tkaziladi. Shuningdek, quriliş vaqtida topilgan har qanday noma'lum arxeologik yodgorliklar tegishli davlat idoralari bilan kelişilgan holda muhofaza qilinishi, organilishi va bo'sqarilishini ta'minlaş uchun Madaniy merosni bo'sqariş rejası (MMBR) va Tasodifiy topilmalar bilan ishlaş tartibi joriy etiladi.

Qabristonlarga ta'sirlar belgilangan Qabrlarni ko'chirish yo'l xaritasi va metodologiyasi orqali bo'sqariladi, bu esa milliy qonunchilik va xalqaro ilgor tajribaga muvofiq aniqlaş, maslahatlashuv, ruxsatnomalar olish, qazib olish, tashish, qayta dafn qilish va hujjatlaştirishni qamrab oladi. Ma'lumki, qabristonlar va dafn marosimlari madaniy jihatdan muhim ahamiyatga ega. Shu bois, quriliş bosqichini bo'sqariş ishlari doimiy maslahatlashuvlar, MMBR va har qanday zaruriy ko'chirish ishlari boyicha kelişilgan tartib-qoidalariga asoslanadi.

Foydalaniş davrida arxeologik resurslarga jiddiy salbiy ta'sirlar kutilmaydi, chunki bunday ta'sirlar quriliş bosqichida aniqlangan va tegishli çoralar ko'rilgan bolar edi. Shuningdek, loyiha

doirasidagi faoliyatlar atrofdagi meros obyektlarining madaniy ahamiyatiga ta'sir ko'rsatmaydi. Umuman olganda, taklif etilgan arxeologik tadqiqotlar, merosni bo'sqariş çora-tadbirlari va manfaatdor tomonlar bilan hamkorlik davom ettiriliş natijasida madaniy merosga qoldiq ta'sirlar darajasi past bõliş va jiddiy ahamiyat kasb etmasligi kutilmoqda.

4.10 Ijtimoiy-iqtisodiy holat

4.10.1 Mavjud dastlabki şaroitlar

Loyihaning ijtimoiy Ta'sir doirasi (Aol) O'rta Çirçiq va Quyi Çirçiq tumanlarida taklif etilayotgan aeroport hududidan 5 km radiusdagi 11 ta mahallani qamrab oladi. Ijtimoiy-iqtisodiy holatning dastlabki tahlili ikkilamçi ma'lumotlar, manfaatdor tomonlar bilan maslahatlaşuvlar, maqsadli guruhlar bilan muhokamalar hamda 272 ta uy xõjaligini (1 303 kişi) qamrab olgan sõrovnomalar asosida şakllantirildi. Tadqiqot hududida asosan õzbeklar istiqomat qiladi, şuningdek, oz sonli qozoq, koreys, tatar, rus va tojik millati vakillari ham yaşaydi. XMKning 7-sonli Faoliyat Standartiga muvofiq, hududda tub aholi vakillari aniqlanmadi.

Aholining asosiy tirikçilik manbalari yollanma mehnat, mavsumiy dehqonçilik, çorvaçilik, norasmiy işlar va mehnat migratsiyasidan iborat. Qişloq xõjaligi uy xõjaliklari daromadining muhim manbai bõlib qolmoqda: sõrovdan qatnaşgan xonadonlarning qariyb 72 foizi tomorqa yerlarida dehqonçilik qiladi yoki çorva boqadi. Pensionerlar uy xõjaliklari rahbarlarining salmoqli qismini taşkil etadi, ayollarning bandlik darajasi va daromadlari esa erkaklarnikiga qaraganda pastroq, şuningdek, ular norasmiy mehnatga kõproq tayanadi. Aholining zaif qatlamlariga ayollar boşçiligidagi uy xõjaliklari, kam daromadli oilalar, keksalar, nogironligi bõlgan şaxslar va ijtimoiy yordamga qaram bõlgan xonadonlar kiradi.

Aksariyat xonadonlar elektr energiyasi, gaz, maişiy çiqindilarni olib ketiş, ta'lim va soğliqni saqlaş xizmatlaridan doimiy foydalanış imkoniyatiga ega bõlsa-da, markazlaşgan kanalizatsiya tarmoğı çeklanganligiça qolmoqda va kõplab uy xõjaliklari içimlik suvi uçu yeroosti suv nasoslaridan foydalanadi. Hudud aholisini taşvişga solayotgan mavjud muammolar qatoriga iş õrinlarining çeklanganligi, yõllarning qoniqarsiz ahvoli, qişloq xõjaligi va yeroosti suv resurslariga boğliqlik hamda rasmiy bandlik va qaror qabul qilişda gender tengsizligi kiradi.

4.10.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

Loyihaning quriliş qisqa muddatli bandlik uçu keng imkoniyatlar yaratib, mahalliy işçilar uçu daromad manbai bõladi hamda tovar va xizmatlarga bõlgan talab orqali mahalliy tadbirkorlikni qõllab-quvvatlaydi. Biroq, yaratilgan iş õrinlarining qança qismi mahalliy aholi tomonidan egallaniş malakali işçi kuçining mavjudligiga boğliq bõladi, şu sababli bandlikdan kutilayotgan ijobiy samara mõtadil va vaqtiñçalik bõliş taxmin qilinmoqda.

Yer bilan boğliq tirikçilik manbalariga ta'sirlar 4.11-bõlimda batafsil yoritilgan; uşbu bõlimda esa qurilişning jamiyatga kengroq ta'siriga, jumladan bandlik, mahalliy xaridlar, transport qatnovi, çang, şovqin va kommunal xizmatlarga tuşadigan yuklamalarga e'tibor qaratilgan.

Uşbu ta'sirlar, zarur hollarda, tovon puli tõlaş, tirikçilik manbalarini tiklaş çora-tadbirlari, yer va xizmatlardan foydalanış imkoniyatini iloji boriça saqlab qoliş, yõl harakati va aholi xavfsizligini boşqariş, suv resurslarini muhofaza qiliş, manfaatdor tomonlar bilan doimiy muloqot hamda murojaatlarni kõrib çiqişning qulay mexanizmi orqali yumşatiladi. Uşbu çora-tadbirlar kõrilgaç, quriliş davridagi qoldiq ijtimoiy-iqtisodiy ta'sirlarning kiçikdan õrtaçagaça va vaqtiñçalik bõliş kutilmoqda.

4.10.3 Foydalanış davridagi ta'sirlar

Foydalanışga topşirilgaç, aeroport õz faoliyati, texnik xizmat kõrsatiş, xavfsizlik va ma'muriyat sohalarida uzoq muddatli iş õrinlari yaratib, mahalliy iqtisodiy õsişga hissa qõşadi hamda mavsumiy bandlik va mehnat migratsiyasiga boğliqlikni kamaytiradi. Şuningdek, loyiha mahalliy korxonalar va xizmatlarga bõlgan talabni rağbatlantirib, atrofdagi aholi punktlari uçu bilvosita iqtisodiy foyda keltiriş kutilmoqda.

Aeroport faoliyati mahalliy yollar, kommunal tarmoqlar va ijtimoiy xizmatlarga qo'shimcha yuklama tushirishi mumkin. Shu bilan birga, qishloq xo'jaligi va aholining suv ta'minotiga salbiy ta'sir ko'rsatmaslik uchun yer va suv resurslaridan doimiy foydalanishni puxta bosqariş talab etiladi. Mavjud gender nomutanosibliklari va aholining zaif qatlamlari duç keladigan to'siqlar, agar tegishli tarzda bartaraf etilmasa, loyiha afzalliklaridan teng foydalanish imkoniyatini çeklaşı ham mumkin.

Loyiha doirasida mahalliy kadrlarni isga jalb qiliş, malaka oshiriş, gender tengligini ta'minlaş, suv resurslarini mas'uliyat bilan bosqariş, aholi salomatligi va xavfsizligi hamda mahalliy hamjamiyatlar bilan uzluksiz hamkorlikni rağbatlantiriş çora-tadbirlari amalga oshiriladi. Uşbu çora-tadbirlar koriłgaç, foydalanish davridagi ijtimoiy-iqtisodiy ta'sirlar asosan ijobiy bölüş, yangi aeroport esa iş örinlari yaratiş, mahalliy iqtisodiyotni rivojlantiriş va mintaqaviy aloqalarni yaxşılaş orqali uzoq muddatli foyda keltiriş kutilmoqda.

4.11 Yer sotib oliš

4.11.1 Boşlanğıç şart-şaroitlar va loyihaning qamrov hududi

Loyiha uchun hozirda asosan qishloq xo'jaligida, jumladan, dehqonçilik, boğdorçilik va çorva ötlatiş uchun foydalaniladigan taxminan 1300 gektar yer talab etiladi. Şuningdek, loyiha hududida oz sonli turar joylar, yordamçi binolar, irrigatsiya tarmoqlari, drenaj tizimlari va elektr uzatiş liniyalari ham mavjud.

Loyiha Toshkent viloyatining Örtä Çirçiç va Quyi Çirçiç tumanlaridagi törtta mahallaga bevosita ta'sir ko'rsatadi. Uşbu hududlar yerni olib qöyiş va aholini köçirişni rejalaştiriş uchun asosiy ma'muriy hamda ijtimoiy muhitni taşkil etadi. Mintaqaviy rivojlaniş tufayli iqtisodiy diversifikatsiya asta-sekin ösib borayotgan bölse-da, mavsumiy yollanma mehnat va kiçik tadbirkorlik bilan qöllab-quvvatlanadigan qishloq xo'jaligi asosiy tirikçilik manbai hisoblanadi.

Aholini röyxatga oliš natijasida loyiha ta'siriga tuşgan 64 ta xonadon (taxminan 374 kişi) aniqlandi. Ulardan 21 ta xonadon jismoniy köçirilişga, 44 ta xonadon esa iqtisodiy jihatdan köçirilişga duçor böladi. Bitta xonadon ham jismoniy, ham iqtisodiy köçirilişga duçor böladi. Ijtimoiy himoyaga muhtoj xonadonlar qatoriga kam daromadli oilalar va nogironligi bölgan şaxslar boşçiligidagi xonadonlar kiradi.

Loyiha uchun Köçiriş böyiça harakatlar rejasi (KHR) 2026-yil iyul oyida yakunlandi. KHRga yöналtirilgan manfaatdor tomonlar bilan hamkorlik 2025-yil dekabridan 2026-yil yanvarigaça, jumladan barça ta'sirlangan mahallalardagi Loyiha ta'siriga uçragan xonadonlar bilan maslahatlaşuvlarni öz içiga olgan holda amalga oshirildi. Ta'sirlangan xonadonlar bilan qo'shimça hamkorlik kreditorlarning Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar böyiça tegişlilikni tekşiriş (AIMTT) jarayoni doirasida 2026-yil aprel oyida ötkazildi. KHRni amalga oshiriş hozirda davom etmoqda, amalga oshiriş davomida qo'shimça maslahatlaşuv va hamkorlik davom ettiriladi.

4.11.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

Quriliş jarayonida Loyiha ham jismoniy, ham iqtisodiy köçişga sabab böladi. Yerlarning olib qöyiliş tufayli jami 21 ta xonadonning köçiriliş talab etiladi, 44 ta xonadon esa yerdan foydalanish imkoniyati, ekinlari yoki tirikçilik manbalarini yöqotadi.

Jismoniy jihatdan köçirilgan barça xonadonlarga töliq tiklaş qiymati miqdorida kompensatsiya tölanadi va köçişda, jumladan, yuklarni taşiş, kommunal xizmatlarni tiklaş va zarur hollarda vaqtinçalik turar joy bilan ta'minlaş kabi yordam ko'rsatiladi. Qo'shimça köçiriş va ijtimoiy qöllab-quvvatlaş çoralari orqali ijtimoiy himoyaga muhtoj xonadonlarga alohida e'tibor qaratiladi.

Iqtisodiy jihatdan köçirilgan xonadonlarga yer, hosil, daromad va mulklarining yöqotiliş uchun kompensatsiya tölanadi hamda ular Tirikçilik vositalarini tiklaş rejasi (TVTR) asosida qöllab-quvvatlanadi. Bu çora-tadbirlar imkoniyat darajasida örniga yer ajratiş, Loyihadagi böş iş

örinlariga joylashish, kasbiy konikmalarga o'qitish va ijtimoiy himoyaga muhtoj guruhlariga manzilli yordam ko'rsatishni o'z ichiga oladi.

Qishloq xo'jaligiga moliyalangan yerlarning yo'qotilishi to'liq qoplanadi hamda imkon qadar su'gorish va dehqonchilik faoliyati uzluksizligini saqlab qolish choralari ko'riladi. Infratuzilma va kommunal xizmatlardagi uzilishlar oldindan rejalashtirish, transport oqimini bo'sqa yo'nalishlarga buriş hamda tegishli idoralar bilan muvofiqlashtirish orqali bartaraf etiladi.

Ushbu choralar ko'rilgach, qurilish davridagi qoldiq ta'sirlarning jismoniy ko'chishga nisbatan past darajada, iqtisodiy ko'chishga nisbatan esa o'rta darajada, lekin vaqtinчалик bōlishi kutilmoqda; bunda tirikchilik manbalari vaqt o'tishi bilan tiklanishi ko'zda tutilgan.

4.11.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Loyiha foydalanishga topshirilganidan sōng qōshimcha yer ajratish yoki aholini jismonan ko'chirish kutilmaydi. Biroq, ayrim ko'chirilgan xonadonlarda qoldiq ijtimoiy-iqtisodiy ta'sirlar, xususan, daromadlarni tiklash, yangi joylarga moslashish va xizmatlardan foydalanish bilan bog'liq muammolar saqlanib qolishi mumkin.

Iqtisodiy jihatdan ko'chirilgan xonadonlar yerdan foydalanish tartibi, qishloq xo'jaligi yerlariga kirish imkoniyati va mahalliy iqtisodiy sharoitlardagi o'zgarishlar bilan bog'liq bilvosita ta'sirlarni sezishda davom etishi mumkin. Bu muammolar tirikchilik manbalarini doimiy kuzatib borish, manzilli yordam ko'rsatish va murojaat qilish mexanizmlaridan foydalanish imkoniyatini ta'minlash orqali hal etiladi.

Aholining zaif qatlamiga mansub xonadonlar nomutanosib ta'sirlar xavfi ostida qolishi mumkin va loyihaning foydalanish davrida ham manzilli yordam hamda monitoring bilan qamrab olinadi.

Loyiha hududidan tashqaridagi qishloq xo'jaligi yerlariga su'gorish imkoniyatlari yoki kirish yo'llarining o'zgarishi kabi bilvosita ta'sirlar yuzaga keliishi mumkin. Ushbu ta'sirlarning cheklangan bōlishi kutilmoqda va ular mahalliy hokimiyat organlari hamda suvdan foydalanuvchilar bilan muvofiqlashtirilgan holda bartaraf etiladi.

Umuman olganda, ekspluatatsiya davridagi ta'sirlarning o'rtacha darajada bōlishi, ta'sirni yumshatish va tirikchilik manbalarini tiklash choralari amalga oshirilgach esa uzoq muddatli jiddiy salbiy oqibatlar kuzatilmassligi kutilmoqda. Taklif etilgan tirikchilik manbalarini tiklash, monitoring, jamoatchilik bilan ishlash, kirish va infratuzilmani bo'sqarish hamda bo'sqa ta'sirni yumshatish choralari amalga oshiriliş natijasida qoldiq ta'sirning ahamiyatsiz darajada bōlishi kutilmoqda.

4.12 Mehnat va ish sharoitlari

4.12.1 Mavjud dastlabki sharoitlar

O'zbekiston o'sib borayotgan va diversifikatsiyalashgan mehnat bozoriga ega bōlib, aholi bandligi asosan qurilish, qishloq xo'jaligi, ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish sohalarida jamlangan, shu bilan birga, norasmiy bandlik darajasi ham ancha yuqori. Mehnat huquqlari, mehnat muhofazasi va xavfsizligi hamda kamsitishlarga yo'l qoymaslikni tartibga soluvchi keng qamrovli huquqiy baza mavjud bōlsa-da, ayrim tarmoqlarda, xususan, qurilish va bo'sqa mehnat talab yuqori bōlgan sohalarida uning ijrosini ta'minlashda muammolar saqlanib qolmoqda. Mehnat migratsiyasi muhim ijtimoiy-iqtisodiy xususiyat bōlib, ishchi kuçining salmoqli qismi чет elda ishlardi va ularning pul o'tkazmalari uy xo'jaliklari daromadlariga sezilarli hissa qōşadi. Sōnggi yaxshilanişlarga qaramay, norasmiy bandlik, ish haqining o'zgaruvchanligi, shartnomalar bilan qamrab olish darajasining cheklanganligi hamda mehnat muhofazasi va xavfsizligi amaliyotlaridagi nomuvofiqliklar kabi masalalar dolzarbliğıча qolmoqda. Aholining zaif qatlamlari, jumladan, ayollar, yoşlar, past malakali ishchilar va mehnat migrantlari barqaror ish topişda hamda mehnat huquqlarining yetarli darajada himoya qilinişida tōsiqlarga duç kelişhi mumkin.

4.12.2 Qurilish davridagi ta'sirlar

Qurilish davomida Loyiha doirasida Bo'sh pudratchi (EPC) va subpudratchilar tomonidan ko'plab vaqtinchalik ish o'rinlari yaratiladi. Bu esa, o'z navbatida, daromad manbalarining paydo bo'lishi va mahalliy xaridlar hajmining ortishi kabi ijobiy ijtimoiy-iqtisodiy natijalarga olib keladi. Biroq, katta hajmdagi ishchi kuçi (shu jumladan, migrantlar va bo'shqa hududlardan kelgan ishchilar) mehnat va ish sharoitlari bilan bog'liq xatarlarni ham yuzaga keltirishi mumkin. Bularga mehnat shartlarining bir xilda qo'llanmasligi, norasmiy yoki subpudrat asosidagi mehnat munosabatlari, ish haqining kechikishi, me'yordan ortiq ish vaqti hamda mehnat muhofazasi va xavfsizligi talablariga rioya etishdagi kamchiliklar kiradi. Shuningdek, ishchilar oqimining ko'payishi mahalliy uy-joy fondi, xizmat ko'rsatish sohalari va infratuzilmaga bosimni oshirishi hamda tegishli choralar ko'rilmagani taqdirda, ijtimoiy ziddiyatlar yoki aholi noroziligi xavfini kuchaytirishi mumkin. Bundan tashqari, agar pudratchi tomonidan nazorat sust olib borilsa, aholining zaif qatlamlari ishga joylashishda tengsizlikka hamda noqulay mehnat sharoitlariga ko'proq duch kelishi mumkin.

Asosiy ta'sirni yumshatish chorolari mehnat muhofazasi va xavfsizligi hamda mehnatni bo'sqariş rejalarini joriy etish, vazifaga xos xavflarni baholash va ishlash uchun ruxsatnoma tizimlari, ishchilarni o'qitish va Shaxsiy himoya vositalari (SHV)dan foydalanish, tegishli turar-joy va farovonlik standartlari, adolatli bandlik va mehnat sharoitlari, ishchilar uchun shikoyatlarni ko'rib chiqish mexanizmlari, ishchi kuçi va gender masalalarini bo'sqariş chorolari, hamda pudratchilar va yetkazib beruvchilarni monitoring qilishni o'z ichiga oladi. Ta'sirlar odatda ta'sirni yumshatish choralari bilan oldin o'rtaçada darajada baholanadi, taklif etilgan choralar amalga oshirilgandan so'ng esa qoldiq ta'sirning aksariyat hollarda ahamiyatsiz, ishchilar turar-joyi bo'yiça past, gender bilan bog'liq xavflar bo'yiça esa ahamiyatsizdan o'rtaçagaça bo'lishi kutilmoqda.

4.12.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Faoliyat davomida Loyiha aeroportning bevosita xodimlari va shartnoma asosida xizmat ko'rsatuvchi provayderlarni o'z ichiga olgan kichikroq, ammo barqarorroq uzoq muddatli ishchi kuçini qo'llab-quvvatlaydi. Bu barqaror bandlik imkoniyatlarini yaratadi va konikmalarni rivojlantirishga hissa qo'shadi; biroq, bir neçta xizmat ko'rsatuvchi provayderlarda, xususan, ish haqi, ish vaqti va ish bilan ta'minlanganlik bo'yiça imtiyozlar bo'yiça nomuvofiq mehnat sharoitlari tufayli xavflar yuzaga kelishi mumkin. Operatsion faoliyatlar, jumladan, aeroportning 24 soatlik faoliyati va smenali ish, ishchilar uchun çarçoq bilan bog'liq xavflar va ish va shaxsiy hayot muvozanati muammolarini keltirib chiqarishi mumkin. Havo va quruqlikdagi uzluksiz operatsiyalar tufayli mehnatni muhofaza qilish va xavfsizlikka oid xavf-xatarlar saqlanib qoladi, bu esa kuçli xavfsizlikni bo'sqariş tizimlarini talab qiladi. Umuman olganda, Mehnatni bo'sqariş rejasini samarali amalga oshirish va pudratchi nazorati bilan ta'sirlarni bo'sqariş va asosan operatsion bosqichda nazorat qilish mumkin bo'ladi.

Ekspluatatsiya davridagi ta'sirni yumshatish chorolari Inson resurslari hamda Mehnat muhofazasi va xavfsizligini bo'sqariş tizimini joriy etish, adolatli va shaffof bandlik amaliyotlarini qo'llash, ish vaqti va çarçoqni bo'sqariş, pudratchi va subpudratchilarning talablarga muvofiqligini monitoring qilish, ishchilarni o'qitish va shikoyatlarni ko'rib chiqish mexanizmlarini joriy etish, majburiy va bolalar mehnatini taqiqlash, tegishli farovonlik inshootlarini ta'minlash, hamda gender asosidagi zöravonlik va tazyiqning oldini olish va unga javob berish choralari o'z ichiga oladi. Ushbu choralar amalga oshirilishi natijasida qoldiq ta'sirning ahamiyatsiz darajada bo'lishi kutilmoqda.

4.13 Jamiyat salomatligi, xavfsizligi va xavfsizligi

4.13.1 Mavjud dastlabki sharoitlar

Loyiha hududi asosan qishloq xöjaligi xarakteriga ega bo'lib, Toshkent viloyatining kichik qishloqlari va qishloq xöjaligi yerlarini o'z ichiga oladi. Jamoalar odatda sanoat faoliyatining past darajasi, çeklangan transport hajmi va nisbatan past bazaviy xavfsizlik xavflariga duch keladi. Biroq,

so'g'liqni saqlash, transport va favqulodda vaziyatlarni bartaraf etish kabi xizmatlardan foydalanish imkoniyati aholi punktlari o'rtasida farq qiladi.

So'g'liqni saqlash xizmatlari odatda mahalliy klinikalar va tuman darajasidagi muassasalar orqali ko'rsatiladi, yanada ilg'or tibbiy xizmatlar esa faqat Toshkent shahrida mavjud. Umumiy salomatlik holati qishloq joylardagi umumiy xususiyatlarni, jumladan, mavsumiy kasalliklarni, ba'zi qishloqlarda ixtisoslashtirilgan tibbiy yordamdan foydalanish imkoniyatining cheklanganligini va qishloq xojaligiga asoslangan tirikchilik manbalariga qaramlikni aks ettiradi.

Jamiyat xavfsizligi sharoitlari umuman olganda barqaror bo'lib, aholi punktlarida og'ir jinoyatchilik darajasi past. Shu bilan birga, ko'chalarni yoritishning cheklanganligi, qishloq yo'llarining torligi, piyodalar, chorva mollari va qishloq xojaligi transport vositalari ishtirokida baxtsiz hodisalar yuzaga kelishi ehtimoli borligidan xavotir bildirildi.

Genderga asoslangan zoravonlik va ta'qib qiliş (GZJZ) xavfi, birinchi navbatda, oilaviy va jamoat sharoitlarida mavjud bo'lib, milliy andozalarga mos keladi, garçi maslahatlar davomida to'g'ridan-to'g'ri holatlar haqida xabar berilmagan bo'lsa ham. Qishloq joylarda genderga asoslangan zoravonlikni qo'llab-quvvatlash bo'yicha rasmiy xizmatlar cheklangan va jamoalar asosan mahalla tuzilmalari va mahalliy hokimiyat organlari kabi norasmiy mexanizmlarga tayanadi.

4.13.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

Quriliş bosqichida Loyihaning o'z ta'sir doirasidagi aholi salomatligi, xavfsizligi va osoyiştaligiga vaqtinçalik ta'sir ko'rsatişi kutilmoqda. Bu ta'sirlar asosan quriliş texnikasi va og'ir mashinalar harakatining kuçayishi, ko'p sonli ishçilar oqimi hamda u bilan boğliq quriliş ishlari tufayli yuzaga keladi. Bu esa qishloq yo'llarida yo'l-transport hodisalari xavfini oshirishi, vaqtinçalik tirbandliklar keltirib chiqarishi, shuningdek, quriliş transporti, piyodalar va qishloq xojaligi ishlari o'rtasida o'zaro aloqaga sabab bo'lishi mumkin. Aholi, shuningdek, shovqin, çang va tebraniş bilan boğliq qisqa muddatli noqulayliklarga duç kelishi mumkin. Jinoyatchilikning dastlabki darajasi juda past bo'lishiga qaramay, asosan erkaklardan iborat ishçi kuçining mavjudligi ijtimoiy ziddiyatlar, mayda jinoyatlar hamda genderga asoslangan zoravonlik (GZJZ) salohiyatini oshirishi mumkin, bu esa ayniqsa ayollar va boşqa zaif guruhlariga ta'sir qiladi. Bundan taşqari, soğliqni saqlash, suv ta'minoti va uy-joy kabi mahalliy xizmatlarga, xususan, imkoniyatlari cheklangan yaqin atrofdagi qishloqlarda vaqtinçalik yuklama tuşishi mumkin.

Umuman olganda, bu ta'sirlarning vaqtinçalik, mahalliy xarakterga ega va bartaraf etiladigan bo'lishi kutilmoqda. Ular ishçilar oqimini boşqariş çoralari, yo'l harakatini nazorat qiliş va jamoat yo'l xavfsizligi çoralari, xavfsizlik nazorati, ishçilar uçuñ Xulq-atvor kodeksi va ishçilarni ma'rifiy oqitiş, GZJZning oldini oliş va unga javob beriş çoralari, jamoatchilik bilan işlash hamda şikoyatlarni ko'rib çiqiş mexanizmlari orqali boşqariladi. Uşbu çoralar amalga oşiriliş natijasida qoldiq ta'sirlarning ta'sir xususiyatiga qarab ahamiyatsizdan o'rtaçagaça darajada bo'lishi kutilmoqda.

4.13.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Loyiha ekspluatatsiya bosqichida aholi salomatligi, xavfsizligi va osoyiştaligiga uzoq muddatli, ammo umumiy hisobda kamroq darajadagi ta'sir ko'rsatişi kutilmoqda. Bu ta'sirlar asosan havo qatnovi, yo'lovçi va yuk oqimlarining ortişi hamda ularga xizmat ko'rsatuvçi yerusti transporti faoliyati bilan boğliq bo'ladi. Natijada shovqin darajasi oşishi, havoga mahalliy miqyosda zararli moddalar çiqişi va atrofdagi yo'llarda transport harakati tiğizlaşishi mumkin. Bu esa yo'l-transport hodisalari xavfini oshirishi va mavjud qishloq transport infratuzilmasiga qoşimça yuklama tuşirishi mumkin. Garçi dastlabki jinoyatchilik darajasi past bo'lsa-da, doimiy faoliyat yurituvçi aeroportning mavjudligi va u bilan boğliq aholi harakatlanishi vaziyatdan foydalanib sodir etiladigan mayda jinoyatlar yoki jamoat joylaridagi tartibbuzarliklarning biroz ko'payişi olib kelishi mumkin, ammo jiddiy xavfsizlik tahdidlari kutilmayapti. Ekspluatatsiya davrida gender

asosidagi zöravonlik xavfi past darajada qolişi kutilsa-da, u profilaktika çoralari, xavfsiz infratuzilma loyihasi va aholi xabardorligini oşiriş orqali doimiy nazorat qilib boriladi.

Umuman olganda, jamoat soğliğı, xavfsizligi va xavfsizlik ta'minotiga bōlgan ekspluatatsiya bosqıçidagi ta'sirlarning uzoq muddatli, biroq kōlami jihatidan ořtaça bōlişi kutilmoqda. Asosiy ta'sirni yumşatiş çoralari havo sifati va şovqinni uzluksiz monitoring qiliş, ekspluatatsiya davridagi transport harakatini boşqariş va yōl xavfsizligi çoralari, favqulodda vaziyatlarga tayyorgarlik va javob beriş tartib-qoidalari, xavfli materiallarni xavfsiz boşqariş va saqlaş, hudud xavfsizligini keça-kunduz ta'minlaş va kirişni nazorat qiliş, GZJZning oldini oliş va unga javob beriş çoralari, jamoatçilikning soğliq va xavfsizlik bōyiça xabardorligi, mahalliy hokimiyat organlari va favqulodda xizmatlar bilan uzluksiz hamkorlik, hamda foydalaniş imkoniyati mavjud şikoyatlarni kōrib çiqiş mexanizmini öz içiga oladi. Uşbu çoralar amalga oşirilişi natijasida qoldiq ta'sirlarning ta'sir turiga qarab ahamiyatsizdan ořtaçagaça darajada bōlişi kutilmoqda.

4.14 Inson huquqlari ta'sirini baholaş

4.14.1 Umumiy ma'lumot

Loyiha bōyiça Inson huquqlariga ta'sirni baholaş (IHTB) Atrof-muhitga va ijtimoiy ta'sirni baholaş (AMITB) doirasida Ekvator tamoyillarining IV bosqıçiga (EP IV), BMTning Tadbirkorlik faoliyati va inson huquqlari bōyiça rahbar tamoyillariga hamda XMK va YeTTBning tegişli standartlariga muvofiq amalga oşirildi. IHTB loyiha faoliyati uning ta'sir doirasidagi işçilar va yaqin atrofdagi aholining inson huquqlariga qanday ta'sir kōrsatişi mumkinligini baholaydi.

Loyiha xalqaro miqyosda e'tirof etilgan inson huquqlarini, jumladan, Inson huquqlari tōğrisidagi xalqaro billda va Xalqaro mehnat taşkilotining (XMT) asosiy konvensiyalarida bayon etilgan huquqlarni hurmat qiliş majburiyatini oladi. Pudratçilar, subpudratçilar va yetkazib beruvçilardan ham uşbu tamoyillarga rioya qiliş hamda inson huquqlariga har qanday salbiy ta'sir kōrsatişga yōl qōymaslik talab etiladi.

4.14.2 Inson huquqlari bilan boğliq dastlabki holat

O'zbekiston mehnat huquqlari, gender tengligi, kamsitmaslik, jamoatçilik iştiroki va odil sudlovga erişiş kabi sohalarda belgilangan himoya çoralari öz içiga olgan huquqiy va institutsional islohotlar orqali inson huquqlari sohasidagi bazasini mustahkamlaşda muhim yutuqlarga erişdi. Biroq, islohotlarni boşdan keçirayotgan mamlakatlarga xos bōlganidek, qonunçilik bilan amaliyot ořtasida hamon tafovutlar mavjud. Bular jumlasiga mehnat me'yorlarining bir xilda qōllanilmasligi, işçilar va jamoalarning öz huquqlaridan turliça xabardorligi hamda şikoyatlarni kōrib çiqiş va nazorat mexanizmlari salohiyatining çeklanganligi kiradi.

Loyiha uçun muhim bōlgan asosiy dastlabki omillar quyidagilardan iborat: umuman olganda kuçli, biroq bir maromda qōllanilmaydigan mehnat muhofazasi çoralari, norasmiy bandlik şaroitida majburiy va bolalar mehnatining qoldiq xavflari hamda işga kiriş, teng iş haqi va qaror qabul qilişdagi ořni borasida saqlanib qolayotgan gender tengsizligi. Sōz va birlaşiş erkinligi qonunan tan olingan bōlsa-da, ularning amalda qōllanişi institutsional va iş joyidagi şaroitga qarab farqlanişi mumkin. Ayollar, kam daromadli xonadonlar, nogironligi bōlgan şaxslar, keksalar va norasmiy işçilar kabi aholining zaif qatlamlari xavflarga kōproq duç kelişi va samarali himoya vositalaridan foydalaniş imkoniyatlari çeklanganroq bōlişi mumkin. Yer ajratış jarayonlari rasman tartibga solingan bōlişiga qaramay, amalda tovon pulining adolatiligi va tirikçilik manbalariga ta'siri yuzasidan xavotirlar yuzaga kelişi mumkin.

Umuman olganda, milliy qonunçilik bazasi xalqaro standartlarga asosan mos kelsa-da, inson huquqlarining amalda izçil ta'minlanişi va himoya qilinişi uçun loyiha darajasidagi samarali tizimlar muhim ahamiyatga ega.

4.14.3 Qurilish davridagi ta'sirlar

Qurilish bosqichidagi inson huquqlariga oid xavflar mehnat va mehnat sharoitlari, jamoat sog'lig'i va xavfsizligi, yer va mulk huquqlari, axborotga kirish va ishtirok etish, hamda zaif va ijtimoiy chetlashtirilgan guruhlar huquqlariga oid masalalar bilan bog'liq holda yuzaga kelishi mumkin. Mehnatga oid asosiy xavflar qatoriga potentsial bolalar yoki majburiy mehnat, mehnat sharoitlarining nomutanosibligi, uyushish erkinligi va jamoaviy shartnomalar tuzish huquqiga qo'yilgan cheklolar, maxfiylik bilan bog'liq masalalar, hamda gender tengsizligi yoki kamsitish kiradi. Jamoaga oid xavflar qatoriga sog'liq va xavfsizlik, turar-joy, yer va mulk huquqlariga, shuningdek axborotga va ishtirok etishga mazmunli kirish huquqiga potentsial ta'sirlar kiradi.

Eng jiddiy potentsial ta'sir yer, turar-joy va mulk huquqlari bilan bog'liq bo'lib, u ta'sirlanuvchi yer foydalanuvchilari va ijaraqilarning sezgirligini aks ettirgan holda, ta'sirni yumshatish choralaridan oldin Katta darajada baholanadi. Qurilish bosqichidagi boshqa inson huquqlariga oid ta'sirlar, jumladan mehnat sharoitlari, bolalar va majburiy mehnat, gender tengsizligi va kamsitish, jamoat sog'lig'i va xavfsizligi, axborotga va ishtirok etishga kirish, hamda zaif va ijtimoiy chetlashtirilgan guruhlar huquqlari odatda O'rta darajada baholanadi. Mahalliy darajada Mahalliy xalqlar aniqlanmagan bo'lib, tegishli potentsial ta'sir Ahamiyatsiz darajada baholanadi.

Ta'sirni yumshatish choralarini Loyihaning Mehnatni bosqari sharoitlarini va tegishli pudratchi nazorat mexanizmlarini joriy etishni; bolalar va majburiy mehnatni taqiqlash hamda monitoring qilishni; yosh va bandlikni tekshirishni; adolatli va xavfsiz mehnat sharoitlari, tegishli farovonlik inshootlari va Shaxsiy himoya vositalarini ta'minlashni; uyushish erkinligi va jamoaviy shartnomalar tuzish huquqini himoya qilishni; kamsitmaslik va genderni sezgir bandlik amaliyotlarini; hamda ishchilar uchun ochiq, maxfiy va jazosiz shikoyatlarni ko'rib chiqish mexanizmlarini o'z ichiga oladi. Jamoaga oid choralar chang, shovqin, tebraniş va transport harakatini nazorat qilishni, jamoat sog'lig'i va xavfsizligi choralarini, yer sotib olish bilan bog'liq adolatli va o'z vaqtida tolanadigan kompensatsiya va tirikchilik manbalarini tiklash choralarini, shaffof maslahatlashuv va ma'lumotlarni oshkor qilishni, ochiq shikoyatlarni ko'rib chiqish mexanizmlarini, hamda zaif guruhlarining ishtiroki va himoyasini ta'minlashga qaratilgan maqsadli choralarini o'z ichiga oladi. Pudratchi va subpudratchilarning talablarga muvofiqligi shartnoma talablari, tekshiruvlar, auditlar hamda ishchilar/jamoa fikr-mulohazalari orqali monitoring qilinadi.

Ushbu choralar va tegishli nazorat tartiblari samarali joriy etilishi natijasida qoldiq inson huquqlariga oid ta'sirlarning Pastdan O'rta darajaga qisqarishi.

4.14.4 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Foydalanish bosqichida doimiy bandlik va aeroportning uzluksiz faoliyati sababli inson huquqlari bilan bog'liq xatarlar odatda kamroq bo'lsa-da, lekin tabiatan ancha uzoq muddatlidir. Asosiy e'tibor malaka oshirish va mahalliy iqtisodiyotga foyda keltirish imkoniyatiga ega bo'lgan barqaror ish o'rinlarini yaratishga, shuningdek, kundalik operatsiyalar va texnik xizmat ko'rsatish faoliyati bilan bog'liq mehnat muhofazasi va xavfsizligi bo'yicha doimiy xavflarga qaratilishi kerak. Shu bilan birga, pudratchi va subpudratchilarning mehnat me'yorlariga rioya etishini samarali bosqari, uzoq muddatli bandlikda gender tengligini va kamsitmaslikni ta'minlash hamda uchinchi tomon xizmat ko'rsatuvchilari orqali majburiy yoki bolalar mehnatidan foydalanishning qoldiq xavflarini oldini olish uchun doimiy diqqat-e'tibor talab etiladi. Xodimlarning farovonligi, jumladan, munosib ish haqi, belgilangan ish vaqti va shikoyatlarni ko'rib chiqish mexanizmlaridan foydalanish imkoniyati loyiha butun foydalanish bosqichida muhim ahamiyat kasb etadi. Ushbu choralar samarali joriy etilishi natijasida, ekspluatatsiya davridagi qoldiq inson huquqlariga oid ta'sirlarning barча aniqlangan operatsion xavflar bo'yicha ahamiyati past darajada bo'lishi kutilmoqda.

Shu bilan birga, loyiha barqaror bandlikni ta'minlash va iqtisodiy imkoniyatlarni kengaytirish orqali inson huquqlari sohasida ijobiy natijalar berishi kutilmoqda.

4.15 Transçegaraviy ta'sirlar

Transçegaraviy ta'sirlar deganda, loyihaning Qozoğistonga yaqin joylaşganini (taxminan 20 km) inobatga olgan holda, uning O'zbekiston milliy çegaralaridan taşqariga çiqişi mumkin bōlgan ehtimoliy oqibatlari tuşuniladi.

Ötkazilgan baholaş xulosasiga kōra, quriliş yoki foydalaniş davrida jiddiy salbiy transçegaraviy ta'sirlar kutilmaydi. Quriliş bilan boğliq çang, şovqin, tebraniş, transport harakati va oqova suvlar kabi ta'sirlar vaqtinçalik bōlib, faqat loyiha hududi bilan çeklanadi.

Foydalaniş bosqıçida esa havo kemalari keltirib çıqaradigan şovqin va emissiyalarning kengroq miqyosdagi ta'siri baholandi. Modellaştiriş natijalariga kōra, şovqin O'zbekiston hududidan taşqariga çiqmaydi, havoga tarqaladigan emissiyalar esa tezda tarqalib ketadi va çegara hududidagi havo sifatiga ta'sir kōrsatişi kutilmaydi.

Loyiha umumiy suv havzalaridan foydalanişni kōzda tutmaydi, şuningdek, suv resurslari yoki boşqa ekologik obyektlarga transçegaraviy ta'sir kōrsatişi kutilmayapti. Xalqaro aviaqatnovlar odatiy aviatsiya faoliyatining bir qismi bōlib, atrof-muhitga transçegaraviy ta'sir kōrsatmaydi.

Sezilarli darajadagi transçegaraviy ta'sirlar kutilmayapti va qōşimça baholaş talab etilmaydi.

5.0 Atrof-muhit va ijtimoiy sohani bo'sqariş hamda monitoring qiliş

Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti bo'yiça Loyiha kompaniyasi Loyihaning umumiy bo'sqaruvi, uni yuritish va talablarga muvofiqligini ta'minlash uchun mas'ul bo'ladi. Barça quriliş va ekspluatatsiya ishlari amaldagi *atrof-muhit va ijtimoiy (E&S)* talablariga mos kelishini ta'minlash maqsadida Atrof-muhit va ijtimoiy sohani bo'sqariş tizimi (AMIBT) joriy etiladi. 4-bölimda bayon etilgan çora-tadbirlar quyida körsatilganidek, Loyihaning AMIBT tizimi doirasida birlaştiriladi.

AMITBning 3-jildida Loyihani quriş, işga tuşiriş va ekspluatatsiya qiliş bosqichlariga oid ekologik va ijtimoiy xatarlar, ta'sirlar, imkoniyatlar hamda muvofiqlikni bo'sqariş uchun yaratiladigan tuzilmalarning umumiy konsepsiyasi keltirilgan. Şuningdek, bunda tegişli bo'sqaruv tizimlari elementlarini qaysi tomonlar işlab çiqişi belgilab beriladi.

AMIBT Loyihaning barça bosqichlarida, jumladan, pudratçilar va xizmat körsatuvçi taşkilotlar tomonidan amalga oşiriladigan faoliyatlarda atrof-muhit va ijtimoiy masalalarga oid (AMIM) xavf va ta'sirlarni samarali bo'sqarişni ta'minlash uchun taşkiliy vazifalar va majburiyatlarni, bo'sqaruv tartib-qoidalarini, monitoring mexanizmlarini hamda hisobot talablarini belgilaydi.

Davlat sherigining javobgarligiga kiruvchi atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) xavflar hamda majburiyatlar amaldagi *atrof-muhit va ijtimoiy (E&S)* standartlari va TAA tomonidan kelishilgan majburiyatlar orqali boshqariladi. Ushbu majburiyatlar ESIA (atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirni baholash) hamda qo'llaniladigan boshqaruv rejaları orqali aniqlangan tegishli atrof-muhit va ijtimoiy choralarining amalga oshirilishi va boshqarilishini ta'minlaydi.

AMITBda (2-jild) belgilangan oqibatlarni yumşatiş va bo'sqaruv çoralari amalga oşiriş maqsadida quriliş va foydalaniş bosqichidagi AMIBTlar doirasida Boş Pudratçisi va Operator tomonidan maxsus bo'sqaruv dasturlari işlab çiqiladi. Uşbu dasturlar O'zbekistonning tegişli nazorat idoralari, jumladan, Ekologiya va iqlim özgarişi bo'yiça milliy qömita (NCECC), şuningdek, Loyiha Kreditorlari talablarini öz içiga oladi. Bunday hujjatlaştirilgan ma'lumotlar AMITBdan alohida tayyorlanayotgan Loyihaga oid Quriliş davridagi atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni bo'sqariş rejasi (AMIBR-Q) hamda Foydalaniş davridagi atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni bo'sqariş rejasi (AMIBR-I) (va ularni töldiruvçi rejalar/tartib-qoidalar) alohida tayyorlanadi.

Şuningdek, Loyiha Amaldagi atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) talablariga muvofiq doimiy monitoring qilinadi va davriy mustaqil körib çiqişdan ötkazib turiladi. Loyihaning atrof-muhit va ijtimoiy (E&S) monitoringi hamda hisobot berişga oid tartiblari Davlat hamkorining javobgarliklari va majburiyatlarini ham qamrab oladi. Uşbu majburiyatlarning bajarilişi Loyihaning umumiy atrof-muhit va ijtimoiy monitoringi va hisobot beriş tizimi doirasida har yili monitoring qilinadi hamda hisobot şaklida taqdim etiladi. Loyiha faoliyatining amaldagi standartlarga, jumladan, Kreditorning Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar bo'yiça harakatlar rejasi (AMIHR) hamda amaldagi *atrof-muhit va ijtimoiy (E&S)* Standardlariga muvofiqligini tekşiriş uchun Mustaqil atrof-muhit va ijtimoiy maslahatçisi (MAMIM) tayinlanadi.



Making Sustainability Happen