



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

**ЦЕНТР РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ  
РЕАБИЛИТАЦИИ ДОРОГ**

**ОЦЕНКА ЭКОЛОГИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО  
ВОЗДЕЙСТВИЯ**

**ТАДЖИКИСТАН: АВТОДОРОГА ДАНГАРА–ГУЛИСТОН**

**НЕТЕХНИЧЕСКОЕ РЕЗЮМЕ**

**Октябрь 2024 г.**

**Публичный документ**

**Консультант**

**KOCKS**  
INGENIEURE

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ОГЛАВЛЕНИЕ .....</b>	<b>2</b>
<b>1 ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА .....</b>	<b>7</b>
<b>2 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.....</b>	<b>9</b>
2.1 ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ И СОБЛЮДЕНИЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ ЗАКОНОВ .....	10
2.1.1 Национальное законодательство об охране окружающей среды .....	10
2.1.2 Национальное социальное законодательство .....	11
2.1.3 Требования финансирующей организации .....	11
2.2 ИСТОРИЯ ПРОЕКТА И АЛЬТЕРНАТИВЫ.....	12
<b>3 ПРОЦЕСС.....</b>	<b>13</b>
3.1 ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ПРОЕКТА НАЦИОНАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ И СООТВЕТСТВУЮЩИМ ТРЕБОВАНИЯМ ЕС .....	13
3.2 ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ, РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ И РАБОТА С ВОЗРАЖЕНИЯМИ	14
<b>4 КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ПРЕИМУЩЕСТВ, ПОТЕНЦИАЛЬНОГО НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, МЕР ПО СМЯГЧЕНИЮ И УПРАВЛЕНИЮ .....</b>	<b>15</b>
4.1 КАЧЕСТВО ВОЗДУХА .....	15
4.2 БИОРАЗНООБРАЗИЕ И ОХРАНА ПРИРОДЫ.....	19
4.2.1 Воздействия.....	20
4.2.1.1 Влияние этапа строительства .....	21
4.2.1.2 Воздействие на этапе эксплуатации .....	22
4.2.2 Дополнительные исследования .....	23
4.3 СООТВЕТСТВИЕ ПОЛИТИКЕ, ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ И ДРУГИМ ПЛАНАМ .....	24
4.4 КУМУЛЯТИВНЫЕ И ИНДУЦИРОВАННЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ.....	24
4.5 ЛАНДШАФТ И ВИЗУАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ.....	24
4.6 ПОИСК И ТРАНСПОРТИРОВКА СЫРЬЯ, ВКЛЮЧАЯ КАРЬЕРЫ .....	25
4.7 БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	25
4.8 ШУМ И ВИБРАЦИЯ .....	26
4.8.1 Этап строительства.....	26
4.8.2 Этап эксплуатации .....	28
4.9 УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ .....	29
4.10 ВОДНЫЕ РЕСУРСЫ .....	29
<b>5 ТРУД, УСЛОВИЯ ТРУДА И ПРОЖИВАНИЕ .....</b>	<b>30</b>

<b>6</b>	<b><u>ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ</u></b>	<b><u>32</u></b>
<b>7</b>	<b><u>КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ</u></b>	<b><u>33</u></b>
<b>8</b>	<b><u>СОЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА</u></b>	<b><u>33</u></b>
8.1	Поселки и общины вдоль трассы проекта	33
8.2	Профиль территории проекта	34
8.3	Влияние на бизнес и занятость	36
8.4	Воздействие на существующую инфраструктуру и общественные услуги	36
8.5	Отвод земли и переселение (ссылайтесь на любой отчет о переселении, который находится в разработке)	36
8.6	Влияние на местный трафик и доступ	39
8.7	Социально-экономическое воздействие; включая уязвимые группы или группы, затронутые проектом в гораздо большей степени (с учетом гендерных особенностей и потребностей)	40
8.7.1	Уязвимые группы	41
<b>9</b>	<b><u>СВЯЗЬ И КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ</u></b>	<b><u>42</u></b>
9.1	Процесс решения любых возникающих вопросов	42
9.2	План взаимодействия с заинтересованными сторонами	43
<b>10</b>	<b><u>ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ И СОЦИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ</u></b>	<b><u>44</u></b>
10.1	Управление проектами и поставка	44
10.2	План управления окружающей и социальной средой	44
10.3	План экологических и социальных мероприятий	44

## РИСУНКИ

РИСУНОК 1 – КАРТА РАСПОЛОЖЕНИЯ ПРОЕКТА ДОРОГИ ДАНГАРА-ГУЛИСТОН .....	8
РИСУНОК 2 –ТИПОВОЕ ПОПЕРЕЧНОЕ СЕЧЕНИЕ ВНЕ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ (4-Х ПОЛОСНАЯ. ТЕХНИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ I) .....	9
РИСУНОК 3 - РАСПОЛОЖЕНИЕ 3-Х УЧАСТКОВ ДОРОГ ПРОЕКТА ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В ТАДЖИКИСТАНЕ (ПРОЕКТНАЯ ДОРОГА ДАНГАРА-ГУЛИСТОН ПОКАЗАНА СИНИМ ЦВЕТОМ) .....	10
РИСУНОК 4 - МЕСТА ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫХ ИЗМЕРЕНИЙ КАЧЕСТВА ВОЗДУХА И ВИБРАЦИИ (АПРЕЛЬ 2024 Г.).....	16
РИСУНОК 5 - КОБ ДАНГАРИНСКИЙ МАССИВ ПО ОТНОШЕНИЮ К ПРОЕКТНОЙ ДОРОГЕ. ....	20
РИСУНОК 6 – КАРТА АДМИНИСТРАТИВНЫХ РАЙОНОВ ДАНГАРА-ГУЛИСТОН .....	34

## ТАБЛИЦЫ

ТАБЛИЦА 1 – ПРИМЕНЯЕМЫЕ СТАНДАРТЫ КАЧЕСТВА ВОЗДУХА.....	18
ТАБЛИЦА 2 – ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ В СЕЛАХ, ПОДВЕРГШИХСЯ ВОЗДЕЙСТВИЮ ПРОЕКТА.....	34
ТАБЛИЦА 3 - ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПРОФИЛЬ РАЙОНОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПРОЕКТА....	35
ТАБЛИЦА 4 - КРАТКИЙ ОБЗОР ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТА НА ЗАТРОНУТЫЕ АКТИВЫ ЛЮДЕЙ .....	37
ТАБЛИЦА 5 - ОПИСАНИЕ ЗОНЫ ВЛИЯНИЯ ПРОЕКТА НА ОСНОВЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ПЕРЕПИСИ И DMS .....	41
ТАБЛИЦА 6 – КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ .....	42

## Список аббревиатур

GPS	Глобальная система позиционирования
АБР	Азиатский банк развития
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения
ГКООС	Государственный комитет по охране окружающей среды Таджикистана
ГЭЭ	Государственная экологическая экспертиза
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕС	Европейский Союз
ЗД	Затронутое домохозяйство
ЗЛ	Затронутое лицо
ИБП	Информационная брошюра о проекте
КОБ	Комплексная оценка биоразнообразия
КРЖ	Комитет по рассмотрению жалоб
МРЖ	Механизм рассмотрения жалоб
МТ	Министерство транспорта
НТР	Нетехническое резюме
ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду
ОЗП	Отвод земли и переселение
ОЭСВ	Оценка экологического и социального воздействия
ПВЗС	План взаимодействия с заинтересованными сторонами
ПВСС	План восстановления средств к существованию
ПЗМ	Политика защитных мер АБР
ПО	Полоса отвода
ПОЗП	План отвода земли и переселения
ПОМОС	Полугодовой отчет по мониторингу окружающей среды
ПУБ	План управления биоразнообразием
ПУДС	Проект устойчивости дорожной сети
ПУКВ	План управления качеством воды
ПУОС	План управления окружающей средой
ПУТТБ	План управления охраной труда и техникой безопасности
ПУШВ	План управления шумом и вибрацией
ПЭСМ	План экологических и социальных мероприятий
ПЭЭ	Первичная экологическая экспертиза
ТВР	Требования к выполнению работ
ЦРПРД	Центр реализации проекта по реконструкции дороги
ЩМА	Щебеночно-мастичный асфальт
ЭСП	Экологическая и социальная политика ЕБРР

# 1 Описание проекта

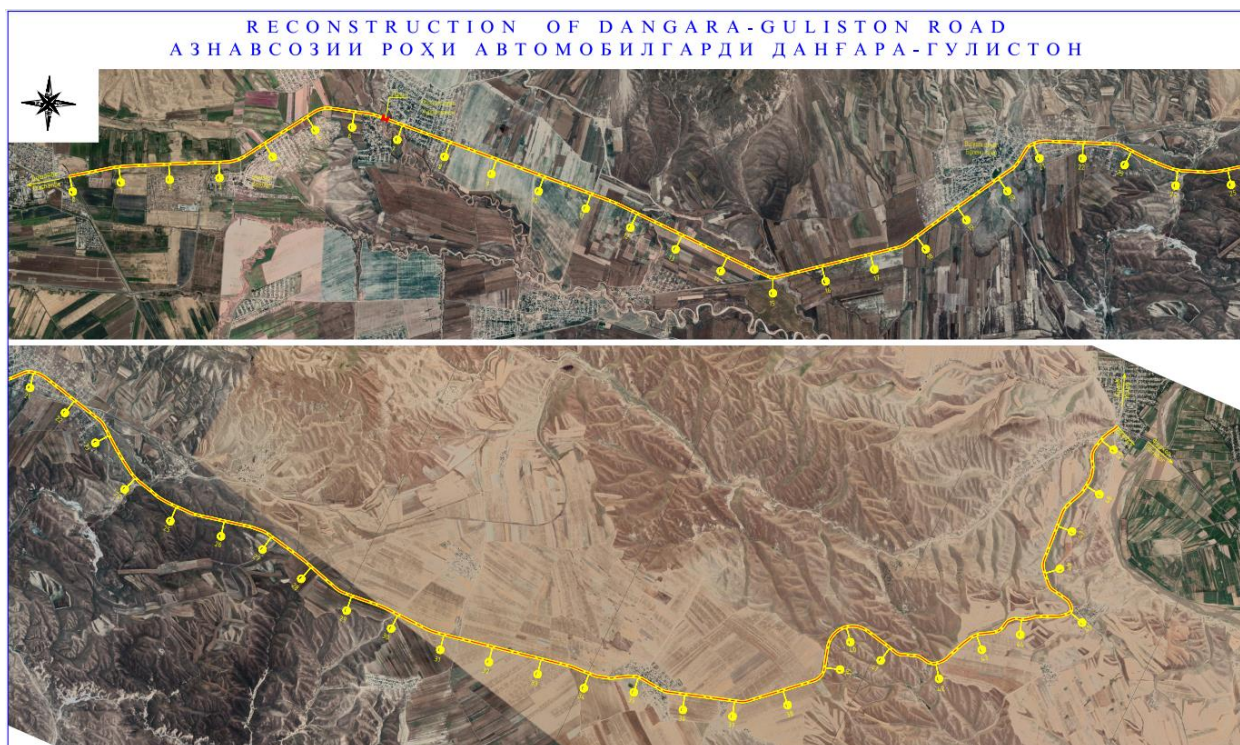
---

В этом отчете представлено краткое содержание (нетехническое резюме) Первичной экологической экспертизы (ПЭЭ) и дополнительного Отчета об оценке экологического и социального воздействия (ОЭСВ) и описаны основные выводы оценки на «нетехническом языке». Это нетехническое резюме является одним из ряда дополнительных оценок и планов действий для проекта, подготовленных в соответствии с требованиями Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), а именно:

- ⇒ Дополнительная предварительная оценка биоразнообразия
- ⇒ План управления биоразнообразием
- ⇒ План действий по охране окружающей среды и социальной защите
- ⇒ План управления окружающей средой и социальными вопросами
- ⇒ План переселения
- ⇒ План управления условиями труда и охраны труда
- ⇒ План размещения рабочих на этапе строительства
- ⇒ План по охране труда и технике безопасности
- ⇒ План реагирования на чрезвычайные ситуации
- ⇒ План управления дорожным движением

Проектный участок дороги Дангара-Гулистон протяженностью 49 км является ключевой дорогой регионального значения в южном регионе республики. Он является частью дороги Бохтар-Окмазор-Дангара-Гулистон, крупной магистрали международного значения в Таджикистане. Он обеспечивает важные транспортные связи, снабжение сельскохозяйственной продукцией и промышленным сырьем. Дорога проходит по холмистой местности с небольшими подъемами и крутыми спусками. Дорога Дангара-Гулистон связывает районы Дангара, Фархор и А. Хамадони, а также соединяет джамоаты Корез, Исмаи Шариф и Гулистон с городами Дангара и Гулистон. На карте на рисунке 1 ниже представлен обзор проектной дороги





*Рисунок 1 – Карта расположения проекта дороги Дангара-Гулистон*

Существующая дорога классифицируется как техническая категория III и представляет собой двухполосную проезжую часть. Оценка интенсивности движения показывает, что текущая категория дороги не соответствует ожидаемой в будущем интенсивности движения. Поэтому требуется модернизация до двух проезжих частей с четырьмя полосами.

Проектируемый поперечный профиль дороги включает четыре полосы движения, центральную разделительную полосу, обочины и тротуары в пределах зеленых зон в населенных пунктах. Тротуары располагаются по обеим сторонам, а на некоторых участках и по одной стороне дороги. Согласно техническому заданию на проектирование, по всей длине дороги (с правой стороны) предусмотрена велодорожка. В зависимости от рельефа местности при разработке проекта было принято двадцать четыре типа поперечных профилей. На следующих рисунках показаны типовые поперечные сечения вне населенных пунктов. Ширина поперечного профиля, включая велодорожку и обочины, составляет 29-30 метров по сравнению с примерно 10 метрами существующей дороги (2 x 3,75 м полосы движения плюс обочины).



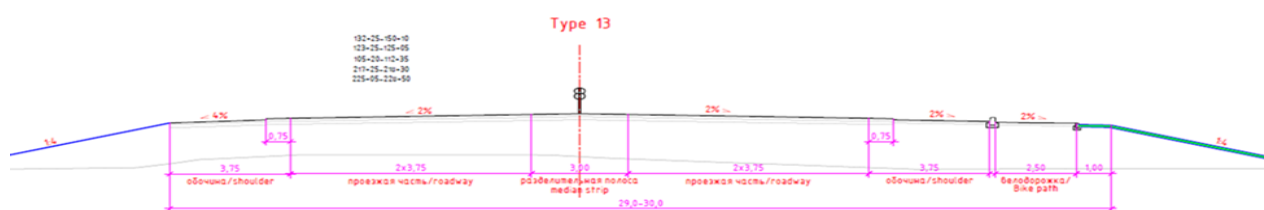


Рисунок 2 –Типовое поперечное сечение вне населенных пунктов (4-х полосная. Техническая категория I)

Проектом предусмотрено расширение дороги до 4-х полосного типа. Рабочий проект разработан в соответствии с действующими нормативными документами Республики Таджикистан.

## 2 Общие сведения

ЕБРР рассматривает возможность предоставления правительству Республики Таджикистан совместно с Азиатским банком развития (АБР) средств на реконструкцию и расширение с 2 до 4 полос дороги Дангара-Гулистон.

Существующее дорожное покрытие сильно повреждено трещинами и выбоинами. Видимость во многих местах плохая. Кроме того, текущая техническая категория проектной дороги не соответствует ожидаемому будущему объему движения. Поэтому проект является срочно необходимым и предусматривает реконструкцию и модернизацию дороги Дангара-Гулистон до технической категории I (четыреполосная автодорога).

Дорожная сеть имеет особое значение для Республики Таджикистан. В силу географического положения, специфических горных условий рельефа при полном отсутствии морских и речных путей, недостаточном развитии железнодорожной и воздушной сети, автомобильные дороги и автотранспорт являются основным видом транспортного обслуживания республики. Поэтому улучшение системы дорожной сети Таджикистана остается и будет оставаться национальным приоритетом, поскольку главная задача Министерства транспорта — соединить все регионы страны надежной сетью соответствующих дорог.

Министерство транспорта и АБР пришли к соглашению о повышении доходов и сокращении уровня бедности в Республике Таджикистан путем улучшения дорожной инфраструктуры и, таким образом, поддержки создания возможностей для продуктивной занятости. Проектная дорога Дангара-Гулистон соединена с Проектом устойчивого развития дорожной сети, который состоит из двух дополнительных участков дороги, как показано на карте на рисунке 3:

- ⇒ Хулбук-Темурмалик-Кангурт, протяженностью около 59 км;
- ⇒ Окмазор-Дангара, примерно 28,7 км



Рисунок 3 - Расположение 3-х участков дорог Проекта по устойчивому развитию дорожной сети в Таджикистане (Проектная дорога Дангара-Гулистон показана синим цветом)

## 2.1 Правовые аспекты и соблюдение соответствующих экологических и социальных законов

Проект соответствует национальному законодательству Таджикистана, а также стандартам АБР и ЕБРР.

- ⇒ Положения АБР о политике защитных мер (ПЗМ) 2009 г.
- ⇒ Экологическая и социальная политика ЕБРР (ЭСП) 2019 г.

### 2.1.1 Национальное законодательство об охране окружающей среды

В стране действуют три закона, регулирующие все аспекты оценки воздействия на окружающую среду: (а) Закон «Об охране окружающей среды» (2011 г.); (б) Закон «Об экологической экспертизе» (2012 г.) и Закон «Об оценке воздействия на окружающую среду» (2018 г.). Глава V, статьи 35–39 Закона «Об охране окружающей среды» (2011 г.) предусматривает понятие государственной экологической экспертизы (ГЭЭ), целью которой является проверка соответствия планируемых видов деятельности и проектов требованиям экологического законодательства и нормативов, а также экологической безопасности общества.

Согласно Национальному экологическому законодательству для Проекта была подготовлена ОВОС. Национальная ОВОС относится к категории В по своей экологической составляющей и соответствует ПЭЭ, подготовленной для АБР. Национальным экологическим разрешением является ГЭЭ (государственная экологическая экспертиза). Для получения ГЭЭ ПЭЭ представляется в ГКООС (Государственный комитет по охране окружающей среды Таджикистана).

### **2.1.2 Национальное социальное законодательство**

В законодательстве Таджикистана нет специального закона или политики, регулирующих вопросы переселения и/или отвода земель или изъятия прав на землю и недвижимое имущество для государственных или общественных нужд. Кроме того, нет отдельного закона, который бы в полной мере устанавливал нормы и механизмы определения полной и справедливой рыночной стоимости земли. Основными законодательными актами, регулирующими земельные отношения и права собственности на недвижимое имущество в Республике Таджикистан, являются следующие:

- ⇒ Конституция Республики Таджикистан (1994 г., с изменениями и дополнениями от 2003 г.)
- ⇒ Земельный кодекс (с поправками, внесенными в 2012 г.)
- ⇒ Земельный кодекс (с поправками, внесенными в 2008 г.)
- ⇒ Гражданский кодекс (с поправками, внесенными в 2007 г.)
- ⇒ Положение «О возмещении убытков землепользователям и потерь сельскохозяйственной продукции» (утверждено Постановлением Правительства Республики Таджикистан № 641 от 2011 г.)

### **2.1.3 Требования финансирующей организации**

Проект подготовлен с учетом Положения АБР о политике защитных мер (ПЗМ) (2009 г.) и Экологической и социальной политики ЕБРР (2019 г.).

АБР ПЗМ (2009) устанавливает принципы и описывает процесс реализации политики АБР по защите окружающей среды. АБР принял конкретные требования по защите для решения экологических и социальных последствий и рисков со стороны заемщиков/клиентов.

Политики безопасности представляют собой операционные политики, направленные на предотвращение, минимизацию или смягчение неблагоприятных экологических и социальных последствий проектов, включая защиту прав тех, кто может быть затронут или исключен из процесса развития. АБР ПЗМ (2009) состоит из трех операционных политик по вопросам окружающей среды, вынужденного переселения и коренных народов.

ЕБРР - это международная финансовая организация, использующая инвестиции в качестве инструмента для построения рыночной экономики. Центральное место в деятельности ЕБРР

занимают приверженность устойчивому развитию энергетики и охрана окружающей среды. Требования к деятельности ЕБРР были введены для того, чтобы дать клиентам ЕБРР руководство по управлению и улучшению экологических и социальных показателей с помощью подхода, основанного на оценке рисков и результатов. Пакет ОЭСВ Проекта был подготовлен в соответствии с соответствующими Требованиями к выполнению работ (ТВР) ЕБРР, которые заключаются в следующем:

- ⇒ ТВР 1: Оценка и управление экологическими и социальными воздействиями и проблемами
- ⇒ ТВР 2: Труд и условия труда
- ⇒ ТВР 3: Эффективность использования ресурсов, предотвращение и контроль загрязнения
- ⇒ ТВР 4: Здоровье и безопасность
- ⇒ ТВР 5: Отвод земли, принудительное переселение и экономическое перемещение
- ⇒ ТВР 6: Сохранение биоразнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами
- ⇒ ТВР 8: Культурное наследие
- ⇒ ТВР 10: Раскрытие информации и взаимодействие с заинтересованными сторонами

Проект включает в себя меры передовой международной практики в соответствии с иерархией смягчения для предотвращения, минимизации/смягчения и восстановления/реабилитации любых неблагоприятных изменений в экологических и социальных условиях. Особое внимание уделяется тем критическим квалификационным характеристикам среды обитания и потенциальным приоритетным характеристикам биоразнообразия для Проекта, которые имеют высокую экологическую ценность. Пакет ОЭСВ также учитывает международные конвенции и договоры, касающиеся экологических и социальных вопросов, особенно в отношении сохранения биоразнообразия.

## **2.2 История проекта и альтернативы**

Участок дороги Дангара-Гулистон был выбран для реконструкции и расширения в рамках Проекта устойчивости дорожной сети (ПУДС), для которого Министерство транспорта Таджикистана (МТ) и АБР договорились о финансировании. Различные проектные дороги ПУДС, чья связанность будет значительно улучшена проектом Дангара-Гулистон, показаны на карте на Рисунке 3.

Альтернатива 0 в данном случае определяется как решение не проводить предлагаемую реабилитацию проектной дороги и продолжать использовать существующую дорожную инфраструктуру. Эта альтернатива приведет к дальнейшему ухудшению состояния дороги, мостов и дренажных сооружений вдоль полосы отвода, тем самым препятствуя

экономическому развитию проектной зоны и Хатлонской области. Отказ от реализации проекта означает упущение всех положительных выгод. Хотя и относительно незначительные, экологические воздействия (такие как шум и краткосрочные воздействия на качество воздуха из-за строительных работ) и неудобства (такие как объезды движения) будут предотвращены в краткосрочной перспективе; однако в долгосрочной перспективе неуклонно ухудшающееся состояние дороги серьезно затруднит экономическое развитие в этом районе.

Следовательно, Альтернатива 0 (Никаких действий) не является приемлемым выбором для этого проекта.

Никакие пространственные альтернативы не изучались. Это связано с тем, что выбранная трасса проектной дороги соответствует существующей двух-полосной дороге и следует существующей полосе отвода. Таким образом, экологические и социальные воздействия сведены к технически возможному минимуму по сравнению с любой другой пространственной альтернативой.

## 3 Процесс

---

Процесс выдачи разрешений на реализацию проекта должен соответствовать как национальной процедуре выдачи разрешений, так и процессу одобрения финансирующих организаций.

### **3.1 Текущее состояние соответствия проекта национальным нормативным требованиям и соответствующим требованиям ЕС**

Национальным экологическим разрешением является Государственная экологическая экспертиза (ГЭЭ), подготовленная Государственным комитетом охраны окружающей среды Таджикистана (ГКООС). Для получения государственного разрешения необходимо представить в ГКООС русскую версию ПЭЭ, подготовленную для АБР. Национальное законодательство не требует проведения общественных консультаций перед положительным решением по ОВОС.

Законодательство Европейского Союза (ЕС) об ОВОС изложено в ДИРЕКТИВЕ 2014/52/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 16 апреля 2014 года, вносящей поправки в Директиву 2011/92/ЕС об оценке воздействия некоторых государственных и частных проектов на окружающую среду.

Директива ЕС различает проекты, требующие обязательной ОВОС, и такие типы проектов, для которых государства-члены должны определить, должна ли проводиться ОВОС на

основе критериев, установленных директивой. Проекты, требующие обязательной ОВОС в соответствии с директивой ЕС, перечислены в приложении I к директиве. Что касается дорожных проектов, обязательная ОВОС требуется для следующего:

- ⇒ Строительство автомагистралей и скоростных дорог.
- ⇒ Строительство новой дороги с четырьмя или более полосами движения или изменение и/или расширение существующей дороги с двумя или менее полосами движения с целью обеспечения четырех или более полос движения, если такая новая дорога или перестроенный и/или расширенный участок дороги будет иметь непрерывную длину 10 км или более.

Проект реконструкции дороги Дангара-Гулистон относится ко второй категории (расширение существующей дороги с двух до четырех полос на участке более 10 км) и поэтому, также согласно законодательству ЕС, требуется проведение ОВОС.

### **3.2 Общественные консультации, раскрытие информации и работа с возражениями**

На раннем этапе подготовки проекта были начаты общественные консультации и распространение информации, связанной с проектом, среди заинтересованных сторон на национальном, региональном и проектном уровнях.

На этапе проектирования проекта все затронутые домохозяйства, фермеры, владельцы бизнеса и наемные рабочие были индивидуально проконсультированы. Им была предоставлена информация о целях проекта, степени воздействия на их землю и активы, принципах компенсации за потерю прав землепользования, однолетних и многолетних культур, сооружений, улучшений, потери дохода/зарплаты из-за постоянного и временного прекращения бизнеса, дополнительных пособиях для серьезно пострадавших и уязвимых затронутых домохозяйств.

Информация о Механизме рассмотрения жалоб была предоставлена через Информационные брошюры проекта (ИБП). Копии ИБП были распространены в хукуматах, джамоатах и селах, затронутых проектом.

В период с 2021 по 2024 год было проведено восемь (8) общественных консультаций по социальным, экологическим и вынужденным аспектам переселения в рамках дорожного проекта. Восемь (8) общественных консультаций были проведены в три этапа: первый этап 17 ноября 2021 года; второй этап 4, 7 и 15 марта 2023 года и последний (третий) этап 6 апреля 2024 года. Общее количество участников составляет 229 человек (152 мужчины и 77 женщин).

## 4 Краткое изложение преимуществ, потенциального неблагоприятного воздействия на окружающую среду, мер по смягчению и управлению

---

Преимущества и положительные воздействия проекта многочисленны. Главным преимуществом является улучшение состояния дороги. Реконструкция и расширение проектной дороги, которая в настоящее время находится в плохом состоянии, в сочетании с мерами по обеспечению безопасности дорожного движения, которые будут реализованы, приведут к более безопасному вождению в будущем и лучше соединят небольшие села вдоль проектной дороги. Текущее неприемлемо плохое состояние дорог, которое препятствует экономическому развитию и доступу к необходимой инфраструктуре, такой как образование, медицинское обслуживание и рынки, будет значительно улучшено. Это принесет большую пользу людям, живущим в селах вдоль проектного коридора.

Кроме того, региональные и междугородние перевозки выигрывают от модернизации и улучшения проектной дороги, которая значительно усиливает транспортные связи в рамках международных автодорожных коридоров «Душанбе – Дангара – Куляб – Хорог – Кульма – КНР» и «Душанбе – Дангара – Гулистон – Фархор – граница с Афганистаном».

Как и все крупные инфраструктурные проекты, проект Дангара-Гулистон также приводит к потенциально негативным воздействиям на окружающую среду, которые кратко описаны ниже.

### 4.1 Качество воздуха

Оценка воздействия на качество воздуха была подготовлена как для этапа строительства, так и для этапа эксплуатации.

#### Исходные условия

Инструментальные измерения качества воздуха проводились в августе 2020 года и апреле 2024 года. На рисунке ниже показано места инструментальных измерений качества воздуха в апреле 2024 г.





Рисунок 4 - Места инструментальных измерений качества воздуха и вибрации (апрель 2024 г.)

Результаты измерений сравнивались с действующими стандартами Таджикистана. Превышений норм не было. Это связано с тем, что в проектом коридоре нет существенных промышленных источников загрязнения, поэтому основным источником загрязнения воздуха в регионе является сжигание ископаемого топлива для отопления и приготовления пищи. Другой источник выбросов в атмосферу можно разделить на две категории: выхлопные газы от автотранспорта и пыль от автотранспорта. Кроме того, существует пыль от сельского хозяйства в сезон сбора урожая.

Таким образом, выбросы выхлопных газов в атмосферу на текущем уровне относительно невелики, поэтому заранее не ожидается превышения каких-либо национальных или международных стандартов качества воздуха в результате реализации проекта.

### Этап строительства

На этапе строительства воздействие на качество воздуха происходит в результате:

- ⇒ Эксплуатация асфальтобетонных заводов и дробилок заполнителей, приводящая к повышенным выбросам пыли и загрязняющих веществ
- ⇒ Выбросы от транспортных средств и техники
- ⇒ Транспортные средства создают пыль при движении по не асфальтированным дорогам.
- ⇒ Выбросы пыли при сносе и строительстве.
- ⇒ Дым, возникающий при дорожно-строительных работах во время битумных работ.
- ⇒ Сварочные работы могут привести к выбросам сварочного аэрозоля и оксида марганца;
- ⇒ Бетонные работы на мосту могут привести к выбросам цементной пыли.

До внедрения мер по смягчению эти воздействия на качество воздуха могут потенциально иметь неблагоприятные последствия для здоровья человека и биологической приспособленности видов фауны и флоры в районе проекта. Известно, что повышенные выбросы пыли и продуктов сгорания вызывают раздражение и нарушение дыхательных функций, раздражение кожи и ухудшение зрения. Потенциальные воздействия могут иметь общий характер. Загрязняющие вещества также могут попадать в организм (например, при осаждении на растениях или фруктах, которые затем потребляются), что может затем оказать неблагоприятное воздействие на здоровье человека и видов.

Масштабы воздействия на людей и виды фауны и флоры, возникающие в результате вдыхания этих выбросов пыли и загрязняющих воздух веществ, зависят от количества, состава и частоты дыхания, а также от здоровья человека/вида

### **Этап эксплуатации**

Некоторые из наиболее распространенных источников загрязнителей воздуха исходят от транспортных систем. Выбросы в атмосферу от дорожного движения являются значительным источником загрязнения воздуха в городских условиях, а также наряду с дорожным коридором они также являются значимым источником загрязнения в сельской местности, особенно при пересечении близлежащих чувствительных рецепторов.

Поэтому было проведено моделирование качества воздуха на этапе эксплуатации.

Таблица 1 – Применяемые стандарты качества воздуха

Стандарты качества воздуха, применяемые в проекте		Стандарты качества воздуха ЕС в соответствии с Директивой 2008/50/ЕС	ВОЗ
Вещество в мг/м <sup>3</sup>	Стандарты Таджикистана <sup>1</sup> в мг/м <sup>3</sup> (среднегодовые значения)	Стандарты ЕС в мг/м <sup>3</sup>	Стандарты качества воздуха ВОЗ <sup>2</sup>
CO	3.00	10 <sup>3</sup>	
PM <sub>10</sub>	0,06	0,04	0,02
PM <sub>2.5</sub>	0,035	0,025	0,01
NO <sub>2</sub>	0,04	0,04	0,04
NO	0,06		
SO	0,05	SO <sub>2</sub> : 0.350 <sup>4</sup>	0,02 (24 ч)

Превышений не наблюдалось, поскольку территория проекта представляет собой сельскую местность с малым количеством промышленных предприятий.

На этапе строительства будет реализован план управления качеством воздуха, включающий следующие меры:

- ⇒ Подъездные пути и строительные площадки должны быть влажными, чтобы уменьшить образование пыли. Во время бурения и земляных работ следует применять распыление воды. Рекомендуется проводить распыление воды не менее трех раз в день.
- ⇒ В дни сильного ветра следует замедлить или прекратить деятельность, приводящую к образованию пыли.
- ⇒ В ветреную и сухую погоду грунтовые отвалы следует увлажнять, чтобы предотвратить распространение частиц пыли.
- ⇒ Как только поверхность перестает использоваться или завершена, ее следует засеять растительностью, чтобы предотвратить выбросы пыли.
- ⇒ Рабочие зоны должны быть достаточно большими, чтобы обеспечить хранение вынутаго материала, возможность въезда грузовиков и погрузочных работ.
- ⇒ Обеспечить техническое обслуживание всех машин и транспортных средств для минимизации выбросов выхлопных газов. Транспортные средства и

<sup>1</sup>Приложение 3 к Порядку проведения оценки воздействия на окружающую среду, утвержденному постановлением Правительства Республики Таджикистан от 3 октября 2006 года № 464.

<sup>2</sup>МФК ссылается на рекомендации ВОЗ по качеству окружающего воздуха, которые обычно применяются только в тех юрисдикциях, где отсутствуют национальные стандарты.

<sup>3</sup>Максимальное дневное среднее значение за 8 часов

<sup>4</sup> 350 мкг/м<sup>3</sup>, не должно превышать более 24 раз в календарный год

оборудование, которые выделяют дым, должны быть удалены из проекта, если их невозможно отремонтировать.

- ⇒ Выполнять регулярную программу технического обслуживания и ремонта автомобиля, используя рекомендованные производителем программы технического обслуживания двигателя.
- ⇒ Расположить вспомогательные сооружения и места утилизации отходов таким образом, чтобы сократить количество поездок транспортных средств и расстояние, а следовательно, и выбросы, насколько это возможно.
- ⇒ Все грузовики, используемые для перевозки материалов на строительную площадку и с нее, будут покрыты брезентом

## **Мониторинг**

На этапе строительства необходимо проводить инструментальный мониторинг качества воздуха. Мониторинг качества воздуха должен проводиться по следующим параметрам: TSP, CO, NO, NO<sub>2</sub>; SO<sub>2</sub>, PM 10 и PM 2.5.

## **4.2 Биоразнообразие и охрана природы**

В пределах зоны влияния проекта нет охраняемых территорий, попадающих под действие национального законодательства. Следовательно, нет измеримого воздействия на любой из этих заповедников в связи с реабилитацией дороги проекта.

Для выявления территорий, имеющих статус международной охраны, включая территории с ключевым биоразнообразием, был проведен онлайн-поиск в рамках работы ПЭЭ с помощью инструмента комплексной оценки биоразнообразия (КОБ). Поиск показал, что дорога Дангара-Гулистон проходит вдоль и частично пересекает КОБ массив Дангары. Территория КОБ массив Дангары по отношению к проектной дороге показана на карте на рисунке ниже.

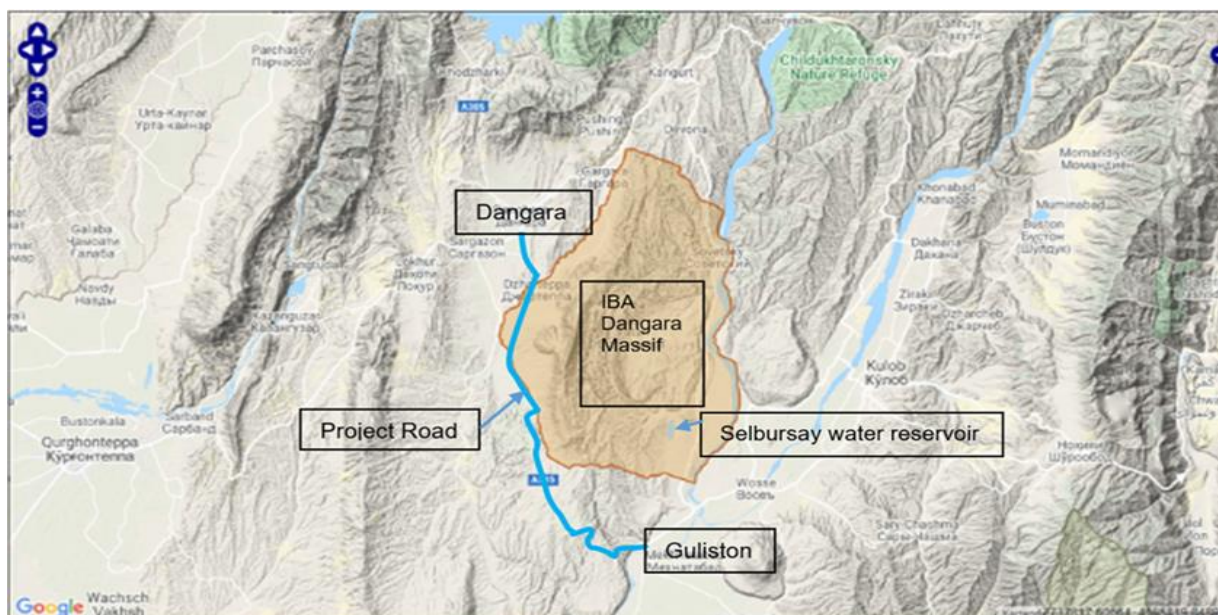


Рисунок 5 - КОБ Дангаринский массив по отношению к проектной дороге.

Для установления исходных условий были проведены исследования биоразнообразия. Исследования биоразнообразия выявили следующие воздействия и меры по их смягчению, которые были включены в План управления окружающей средой (ПУОС).

#### 4.2.1 Воздействия

Что касается территории, на которую потенциально может оказать воздействие реализация проекта, то следует различать основную зону воздействия, подверженную прямому физическому воздействию и помехам, таким как шум и выбросы в атмосферу, и более широкую зону влияния проекта, которая в основном подвержена косвенным и положительным воздействиям, таким как улучшение дорожного соединения.

Зона прямого физического воздействия — это строительный коридор, который находится на расстоянии 15 м по обе стороны от существующей проектной дороги. Кроме того, зона влияния охватывает территорию за пределами непосредственного строительного коридора. Она составляет до 200 м по обе стороны дороги. В пределах этой зоны нет прямого физического воздействия, но могут быть негативные помехи, такие как шум и выбросы в атмосферу. За пределами этого 200-метрового коридора негативные воздействия возникают только на вспомогательных объектах, таких как карьеры и транспортные пути.

Анализ воздействия различает воздействие на этапе строительства и воздействие на этапе эксплуатации.



#### **4.2.1.1 Влияние этапа строительства**

##### **Воздействие на птиц, гнездящихся на скалах**

В местах, где дорога проекта пересекает скалы, особенно лессовые скалы, которые являются потенциальными местами гнездования дуплогнездников, существует влияние возможного разрушения мест гнездования птиц. Это относится к представителям видов птиц семейства сизоворонковых (Coraciidae), в частности, к европейской сизоворонке (*Coracias garrulus*), семейству щурок (Meropidae) (золотистая щурка *Merops apiaster*), скворцам (шотландский или индийский скворец) и семейству ткачиков (индийский воробей). Кроме того, эти скалы часто являются местами зимовки или укрытия рептилий и земноводных.

##### **Потери растительности**

Имеется значительное количество потерь деревьев. На основании проведенных обследований в общей сложности необходимо вырубить 3461 дерево (362 шт. с диаметром ствола на высоте одного метра более 32 см, 1422 шт. с диаметром 16-32 см и 1677 шт. с диаметром 16 см). Кроме того, 1688 деревьев будут пересажены (выкопаны и посажены на новое место).

Основными породами деревьев вдоль проектной дороги являются тополя, ивы, березы, фисташки, грецкий орех, крушина и саксаул.

##### **Меры по смягчению последствий**

На участках, где проект реконструкции дороги проходит вдоль скал, в основном образованных лессовыми отложениями, которые являются подходящими местами гнездования для различных птиц, таких как европейский сизоворонковый корациас. *garrulus* (оценен МСОП как «вызывающий наименьшее беспокойство»), щурка (*Merops apiaster*) или индийский скворец (майна обыкновенная *Acridotheres tristis*) при проектировании была исследована возможность расширения поперечного сечения в противоположную сторону и избежания любых воздействий.

Кроме того, перед началом строительства орнитолог Консультанта проведет ускоренное экологическое обследование с целью выявления мест гнездования на скалах в строительном коридоре. В случае выявления мест гнездования график строительства будет учитывать сезон гнездования, чтобы избежать потерь птиц. Это означает, что в выявленных местах гнездования птиц не допускаются земляные работы на скалах для гнездования птиц в течение сезона гнездования.

Также требуется вырубка деревьев и расчистка участка, которая включает удаление растительности, должны быть вне сезона гнездования (между октябрём и февралем). Первый Полугодовой отчет по мониторингу окружающей среды (ПОМОС) будет включать фото документацию, координаты GPS и маршрутную карту мест гнездования.

Потери деревьев, которые невозможно предотвратить, будут компенсированы новыми посадками деревьев в соответствующих местах вдоль дороги проекта. Потери деревьев на частных землях компенсируются, как указано в ПОЗП. Подходящими видами для посадки вдоль дороги являются сосны (*Pinus spec.*), кипарисы (*Juniperus spec.*), шелковица (*Morus nigra*), фисташка (*Pistacia vera*), грецкий орех (*Juglans regia*) и платан (*Platanus orientalis*).

#### **4.2.1.2 Воздействие на этапе эксплуатации**

##### **Воздействие на перелетные птицы**

Перелетные птицы (стервятники и хищные птицы) потенциально привлекаются дорогой из-за падали, которую они добывают на дороге. Это воздействие уже существует, но может ухудшиться из-за увеличения трафика и скорости транспортных средств на недавно модернизированной дороге.

Однако это маловероятно, поскольку не ожидается, что количество смертей на дорогах увеличится с модернизацией проектной дороги из-за установки переходов для домашних и диких животных.

##### **Нарушение путей перемещения животных**

Превращение двухполосной дороги в четырехполосное шоссе может усилить барьерный эффект дороги и затруднить перемещение животных.

##### **Меры по смягчению последствий**

###### **Сокращение количества смертей на дорогах**

Внедрение подходящих линейных ограждений и переходных сооружений для сокращения случаев гибели мелких животных на дорогах. Эти меры способствуют сокращению случаев гибели мелких животных на дорогах и предотвращают «привлечение» пролетающих птиц на дорогу.

###### **Переходы для домашних и диких животных**

Проект включает строительство 48 водопропускных труб, которые включают 9 специальных проходов для скота и диких животных. Эти сооружения, наряду с существующими



водопропускными трубами и проходами, обеспечат безопасный переход домашних и диких животных, отвечая требованиям проекта по безопасности животных и защите дорог.

Дополнительное обследование, проведенное в июне 2024 года, позволило разработать дополнительные меры по смягчению последствий для этапов до строительства и строительства. Меры по смягчению последствий описаны в Плане управления биоразнообразием, который является Приложением 7 к ПУОС.

### **Меры по смягчению последствий Плана управления биоразнообразием**

Этап проектирования:

- ⇒ Для обеспечения безопасного пересечения проектной дороги и предотвращения гибели на дороге черепах и мелких животных спроектированы соответствующие направляющие и переходные сооружения.

Этап строительства

- ⇒ Отбор проб и перемещение черепах
- ⇒ Ограждение и маркировка мест обитания gekkonov и agam
- ⇒ Определение приоритетной территории для размещения строительного городка.
- ⇒ Дополнительные обследования для защиты птиц

#### **4.2.2 Дополнительные исследования**

После обзора анализа пробелов выводы ПЭЭ были признаны недостаточными для соответствия требованиям Руководства ЕБРР ТВР 6 (2019) и ЕБРР ТВР 6 (2022). Поэтому дополнительные исследования биоразнообразия для дополнения исходных данных и обновления данных Плана управления биоразнообразием (ПУБ) должны проводиться следующим образом.

Обследование мест обитания gekkonov и agam проводится в сентябре и октябре 2024 г. Весной 2025 г. проводятся дополнительные базовые исследования биоразнообразия (разделенные на 4 подзадачи), которые включают:

- ⇒ Исследование gekkonov и agam (июнь 2025 г.)
- ⇒ Исследование черепах (апрель 2025 г.)
- ⇒ Исследование гнезд хищных птиц и стервятников (март-июль 2025 г.)
- ⇒ Обзор местообитаний/редких растений (апрель 2025 г.)

Кроме того, до начала строительства и после него будет проведено исследование на предмет гибели животных на дорогах.

На основе результатов дополнительных исследований будут обновлены дополнительный отчет ОЭСВ и данное нетехническое резюме. Все новые меры будут включены в ПУБ и реализованы в ходе строительства и эксплуатации поэтапно.

#### **4.3 Соответствие политике, законодательству и другим планам**

Проект полностью соответствует видению, целям и задачам Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 г.

#### **4.4 Кумулятивные и индуцированные воздействия**

Оценка кумулятивного воздействия требует оценки совокупного воздействия дороги Дангара-Гулистон и других связанных с ней инфраструктурных проектов, а именно:

- ⇒ Хулбук – Темурмалик – Кангурт, протяженностью около 59 км;
- ⇒ Бохтар – Дангара - автодорога, примерно 70 км.

Кумулятивное воздействие в основном благоприятно, так как плохая дорожная сеть в затронутом южном регионе Таджикистана будет значительно улучшена, что позволит улучшить транспортное соединение и условия доступа для населения Дангара, Бальджувана, Ховалинга, Темурмалика и района Восе.

Кроме того, будут в основном позитивные индуцированные воздействия, такие как увеличение покупательной способности в зоне проекта из-за притока рабочей силы, что создаст возможности для местного бизнеса. Отрицательные индуцированные воздействия, связанные с проектами строительства дорог, обычно включают распространение неконтролируемой деятельности по развитию и угрозы природным ресурсам в ранее нетронутых районах. Поскольку проект включает реконструкцию и расширение существующей дороги, никаких негативных индуцированных воздействий не ожидается.

#### **4.5 Ландшафт и визуальное воздействие**

Проект предполагает расширение существующей двухполосной дороги до четырехполосной автомагистрали. Таким образом, никаких новых линейных инженерных элементов не добавляется к ландшафту. Новая дорога будет иметь соответствующую придорожную растительность для улучшения качества воздуха, контроля запыленности и создания визуально привлекательной среды. Деревья и кустарники, высаженные вдоль проектной дороги, будут способствовать положительному визуальному воздействию. Виды, выбранные для придорожных посадок за пределами поселений: сосна, кипарис и испанский ракитник с желтыми цветами.

В населенных пунктах при условии регулярного полива и на участках, где параллельно дороге проходит оросительный канал, можно рассмотреть и высадить виды с более высокой потребностью в воде. Это шелковица (*Morus nigra*), фисташка (*Pistacia vera*), грецкий орех (*Juglans regia*), каштан (*Aesculus hippocastanum*), платан (*Platanus orientalis*) и вяз малый (*Ulmus minor umbraculifera*).

#### 4.6 Поиск и транспортировка сырья, включая карьеры

Строительные работы, в частности, работы по возведению насыпей, производство асфальтобетона и бетонных смесей, потребуют добычи строительных заполнителей из подходящих карьеров. Предлагаемые источники заполнителей уже используются и состоят из трех резервов заполнителей, расположенных в поймах рек.

- ⇒ Почвенный резерв 1 - это месторождение гравия в пойме реки Сурхоб.
- ⇒ Предлагаемый почвенный резерв 2 расположен в 22 км от конца проектной дороги в русле и пойме реки Яхсу.
- ⇒ Предлагаемый почвенный резерв расположен вдоль дороги Дангара-Кангурт в пойме реки Таирсу.

После использования в проекте выбранные карьеры должны быть восстановлены в соответствии с планом управления окружающей и социальной средой для конкретного участка.

#### 4.7 Безопасность дорожного движения

Проект реконструкции дороги Дангара – Гулистон, поддерживаемый Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), уделяет большое внимание дорожному движению и безопасности на дорогах. Этот проект обеспечивает систематическое выявление, оценку и управление потенциальными рисками для защиты рабочих и местных сообществ.

##### Краткое изложение преимуществ для здоровья, безопасности и окружающей среды

Проект призван обеспечить многочисленные преимущества в области охраны труда, техники безопасности и охраны окружающей среды, в том числе:

- ⇒ **Повышение безопасности дорожного движения:** Улучшение состояния дорог и меры безопасности снижают вероятность несчастных случаев, от чего выигрывают как пользователи дорог с механическим, так и с немеханическим двигателем, безопасные переходы для домашних и диких животных.
- ⇒ **Уменьшение пробок на дорогах:** Эффективные планы управления дорожным движением помогают минимизировать пробки, что приводит к снижению выбросов транспортных средств и улучшению качества воздуха.
- ⇒ **Устойчивая инфраструктура:** Принятие стандартов безопасности дорожного движения ЕС обеспечивает долгосрочную устойчивость и прочность дорожной инфраструктуры.

##### Потенциальные неблагоприятные воздействия

Несмотря на преимущества, проект может иметь определенные неблагоприятные последствия, такие как:

- ⇒ **Увеличение трафика во время строительства:** Реконструкционные работы могут привести к временным перебоям в движении транспорта, что создаст неудобства для местных жителей и увеличит риск несчастных случаев.

- ⇒ **Шум и загрязнение пылью:** Строительные работы могут сопровождаться шумом и пылью, что может оказать негативное влияние на жителей близлежащих районов и окружающую среду.
- ⇒ **Риск для пользователей немоторизованных транспортных средств:** Строительные зоны могут представлять дополнительную опасность для пешеходов и велосипедистов, если не контролировать их должным образом.

#### Меры по смягчению и управлению

Для устранения этих потенциальных последствий был разработан комплекс мер по смягчению и управлению

- ⇒ **Планы управления дорожным движением:** Подробные планы предусматривают корректировку транспортного потока, маршруты объезда и сроки проведения строительных работ для минимизации сбоев и рисков.
- ⇒ **Защитные ограждения и знаки:** Установка защитных ограждений, предупреждающих знаков и ограничений скорости в зонах повышенного риска для защиты как работников, так и населения.
- ⇒ **Планы реагирования на инциденты:** Имеются заранее разработанные планы, обеспечивающие быстрое и эффективное управление любыми дорожно-транспортными происшествиями, что снижает потенциальный ущерб.
- ⇒ **Соответствие стандартам ЕС:** Проект соответствует действующим стандартам безопасности дорожного движения ЕС, определяя меры безопасности для всех участников дорожного движения.
- ⇒ **Аудиты безопасности дорожного движения:** Аудиты, проведенные на этапе первоначального проектирования и обновленные в апреле 2024 года с участием эксперта-консультанта АБР, гарантируют постоянное соблюдение требований безопасности.
- ⇒ **Отчеты об инцидентах и несчастных случаях:** Действует надежная система мониторинга и регистрации всех дорожно-транспортных происшествий, позволяющая быстро выявлять тенденции в области безопасности и принимать корректирующие меры.

## **4.8 Шум и вибрация**

Вибрационные воздействия оценивались только на этапе строительства, что касается шумовых воздействий, то следует различать шумовые воздействия на этапе строительства и на этапе эксплуатации.

### **4.8.1 Этап строительства**

Во время строительных работ воздушный шум и вибрация генерируются строительным оборудованием, таким как фрезы, экскаваторы, бульдозеры, асфальтоукладчики, уплотнители и генераторы. В частности, разрушение старого покрытия и асфальтового слоя экскаватором или фрезерной машиной приводит к шумовым выбросам и вибрации. Кроме того, транспортировка материалов тяжелыми грузовиками вызывает шумовые и вибрационные воздействия во время строительства.

Поэтому для установления исходных условий, позволяющих контролировать уровни шума и вибрации на этапе строительства, были проведены инструментальные базовые измерения.

### **Базовые условия**

#### **Шум**

Инструментальные базовые измерения шума проводились в августе 2020 года с использованием электронных шумомеров. В качестве нормативов использовались стандарты Республики Таджикистан (Санитарные нормы СН 2.2.4/2.1.8.562-96 - предоставлены Службой государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Республики Таджикистан).

Измерения проводились в селах. Измерения дают репрезентативный базовый уровень шума для всей проектной дороги.

Замеры уровня шума показали, что измеренные уровни шума не превышают допустимые уровни шума, установленные Санитарными нормами.

#### **Вибрация**

Инструментальные измерения вибрации были проведены в апреле 2024 года в селах, через которые проходит проектная дорога. Места измерений показаны на рисунке 4. Результаты измерений сравнивались с действующими стандартами Таджикистана. Превышений нормативов не было.

### **Меры по смягчению последствий и мониторинг**

На этапе строительства будет действовать План управления шумом и вибрацией (ПУШВ). ПУШВ должен указывать необходимость проведения обследований состояния не позднее, чем за 28 дней до начала строительных работ. Подрядчик должен определить области для мониторинга шума, вибрации и качества воздуха на основе обследования перед строительством и других показателей, таких как полученные жалобы третьих лиц. Ожидается, что измерения будут проводиться один раз в месяц и отчитываться ежеквартально.

Дополнительные измерения шума должны быть проведены на асфальтобетонном заводе, бетонном заводе и дробилке заполнителей. Измерения должны быть сопоставлены с национальными стандартами, стандартами ЕС и ВОЗ.

Для смягчения последствий будут использоваться специальные строительные технологии для защиты территорий, где здания и сооружения находятся близко к дороге. Такие меры могут включать альтернативные методы строительства, такие как (i) снижение вибрационной эмиссии конкретного оборудования; (ii) замена конкретного оборудования в этом месте другим оборудованием, способным регулировать вибрацию; (iii) использование меньшего оборудования; (iv) уплотнение без вибрационных катков; (v) уменьшение толщины слоев материала ниже максимальной толщины, разрешенной спецификацией; (vi) строительство волновых барьеров (траншей или канав) в соответствующих случаях; (vii) уменьшение толщины слоев материала ниже максимальной толщины, разрешенной спецификацией; (v) уменьшение толщины слоев материала до значения ниже максимальной толщины, разрешенной спецификацией; (vi) строительство волновых барьеров (траншей или канав) в соответствующих случаях; (vii) изменение типа дорожного покрытия, например, с гибкого на жесткое; (viii) любой другой метод по выбору Подрядчика, который обеспечит соблюдение спецификации для уплотняемого материала.

#### **4.8.2           Этап эксплуатации**

Для оценки воздействия шума на этапе эксплуатации было проведено моделирование, которое оценивает воздействие шума на этапе эксплуатации в 2040 году на основе прогноза дорожного движения.

Моделирование шума проводилось с использованием программного обеспечения SoundPLAN essential версии 5 для моделирования и планирования шума. Это широко используемое программное обеспечение для моделирования и прогнозирования шума окружающей среды, разработанное SoundPLAN GmbH, Германия. Источники дорожного шума и модель распространения звука, использованные в анализе, соответствуют немецкому руководству RLS-19 для прогнозирования шума дорожного движения.

В результате уровни транспортного шума в некоторых рецепторах превышают желаемый уровень в 55 дБ(А) в дневное время и 45 дБ(А) в ночное время в соответствии с Руководством ВОЗ 199 по шуму в жилых районах.

Для соответствия ЕБРР ТВР 3 необходимо соблюдать применимые установленные нормативы по шуму. Это будет достигнуто путем использования звукоизолирующего щебеночно-мастичного асфальта (ЩМА) в качестве поверхностного слоя для всей проектной дороги, что обеспечит снижение шума на 3 дБ по сравнению со стандартным асфальтом. Это требование отражено в технических спецификациях проекта.

#### 4.9 Управление отходами

В ходе строительства будут образовываться как опасные, так и неопасные отходы. Сюда входят неопасные отходы (например, заполнитель, бетон и другие строительные материалы), серые сточные воды и опасные отходы (например, битум, отработанные масляные контейнеры, отработанные топливные контейнеры). Ненадлежащая утилизация отходов создает риск загрязнения окружающей среды и здоровья человека.

На этапе строительства должен быть разработан План управления отходами, предусматривающий управление всеми отходами, образующимися в ходе строительных работ, таким образом, чтобы не создавать угрозы здоровью людей и окружающей среде.

Все отходы должны управляться в соответствии со следующей «иерархией отходов», при этом приоритет отдается мерам по управлению отходами, наиболее близким к вершине иерархии: профилактика; минимизация; повторное использование; переработка; обработка; утилизация. Управление отходами должно осуществляться в соответствии с национальным законодательством.

Подрядчики, привлекаемые для утилизации отходов, и объекты утилизации отходов должны быть проверенными, законными предприятиями, имеющими лицензию соответствующих регулирующих органов и работающими в соответствии с приемлемыми стандартами

Также будут применяться следующие меры по смягчению последствий:

- ⇒ Все отходы будут утилизированы в соответствии с нормативными требованиями, а соответствующий подход будет одобрен местными органами власти.
- ⇒ Будет получена разрешительная документация / лицензии на отходы или передана в другие руки
- ⇒ Для проекта будут разработаны процедуры реагирования на чрезвычайные ситуации с целью эффективного управления любыми случайными разливами и утечками неопасных отходов и опасных соединений, а персонал и подрядчики пройдут обучение по управлению событиями, связанными с разливами.

#### 4.10 Водные ресурсы

Территория проекта очень сухая, и единственной естественной рекой в зоне проекта является река Таирсу. Поэтому управление качеством воды является важным вопросом, в том числе для того, чтобы избежать конкуренции с местными сообществами за водные ресурсы.

На этапе строительства качество воды в поверхностных водах, пересекаемых проектной дорогой и вблизи нее, должно контролироваться на предмет содержания следующих веществ:



- ⇒ pH, температура, взвешенные вещества (мг/л), нефтепродукты (мг/л), минерализация (мг/л), БПК<sub>5</sub> (мг O<sub>2</sub>/л), мутность (мг/л) и электропроводность (Ом/см)

В ходе строительных работ измерения качества воды будут проводиться ежеквартально, а результаты должны быть задокументированы в отчетах по мониторингу окружающей среды.

На этапе строительства будет действовать План управления качеством воды (ПУКВ).

Подрядчик должен согласовать водопользование с местной компанией водоснабжения и другими заинтересованными сторонами. План ПУКВ должен включать расчеты потребности в воде для строительства, включая воду, необходимую для:

- ⇒ Строительство (например, смешивание бетона);
- ⇒ Подавление пыли.
- ⇒ Оборудование для уборки.
- ⇒ Питьевая вода для строителей; и
- ⇒ Использовать в строительных лагерях (если они будут использоваться).
- ⇒ План должен включать меры по минимизации потребления воды в первую очередь, а также возможности повторного использования воды, где это возможно.

## 5 Труд, условия труда и проживание

---

Проект должен соответствовать, как минимум, (i) национальному законодательству о труде, занятости и социальном обеспечении, (ii) основополагающим принципам и стандартам, закрепленным в основных конвенциях МТ, и (iii) ТВР 2 ЕБРР.

Для проверки соответствия подготовленных документов требованиям по охране труда и условиям труда ТВР 2 ЕБРР были детально рассмотрены ОУК (Общие условия контракта) и СУК (Специальные условия контракта) по проекту. Для полного соответствия

- ⇒ в подпункт 6.1 «Специальные положения» Части В СУК добавлено общее требование о полном соответствии ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ ЕБРР (АПРЕЛЬ 2019 Г.), в частности данному ТВР.
- ⇒ В строительном контракте содержатся ссылки на национальные законы.

Кроме того, подрядчику необходимо подготовить планы управления конкретным участком, которые включают в себя, среди прочего, План управления строительным лагерем, который должен подробно описывать размещение и управление рабочими. Также, в соответствии с требованиями ЕБРР, имеются План управления трудом и План управления размещением. Они были подготовлены как часть ПУОС для включения в тендерную документацию.

План управления трудом и условиями труда содержит описание Политики управления персоналом и рабочих отношений проекта, а также краткое описание потенциальных рисков и воздействий, связанных с трудом и условиями труда, вместе с мерами по предотвращению, устранению или снижению соответствующих воздействий и мониторингом, необходимым для оценки эффективности этих мер (Таблица 5). Обязательства подрядчика по управлению трудовыми ресурсами, по крайней мере, заключаются в обеспечении:

- ⇒ равной оплаты за равный труд
- ⇒ уважения к различным культурам
- ⇒ признания культурных различий в отношении питания, религиозных ценностей и т.д.
- ⇒ недискриминации и равных возможностей
- ⇒ процедуры рассмотрения жалоб работников
- ⇒ женщинам-работницам предоставлять услуги специалистов по рассмотрению жалоб («доверенных лиц»).
- ⇒ дисциплинарной процедуры
- ⇒ правил и положений на рабочем месте
- ⇒ процедур демобилизации
- ⇒ протоколов по урегулированию забастовок

Работники получают информацию о процедурах и протоколах во время первоначального обучения.

Подрядчик будет предоставлять письменные контракты работникам в начале их трудовой деятельности и в случае существенных изменений условий труда. В этих контрактах будет изложено трудовое соглашение с клиентом с условиями, как минимум, соответствующими законодательству Республики Таджикистан. Каждая сторона договора должна иметь оригинальный экземпляр. Контракты составляются на соответствующем языке, и подрядчик должен убедиться, что работник понимает условия труда. Условия должны быть равны или лучше, чем аналогичная работа в аналогичных отраслях в регионе.

Молодые работники, инвалиды, рабочие-мигранты и беженцы, работники, нанятые третьими сторонами, и работники в системе поставок заказчика будут рассматриваться как уязвимые работники. Условия труда и инструменты на рабочих местах для уязвимых работников, выполняющих аналогичную работу, не должны существенно отличаться. Там, где этого нельзя избежать, они должны быть задокументированы, и подрядчик сообщит о таких случаях в ЦРПРД с планом по смягчению потенциальных конфликтов, которые могут возникнуть.

Для проекта будет создан отдельный механизм рассмотрения жалоб (МРЖ), специально предназначенный для рассмотрения жалоб, связанных с рабочими, нанятыми строительными подрядчиками. К таким жалобам могут относиться размер заработной платы и неоплаченные сверхурочные, задержки с выплатами, ненадлежащие условия проживания, отсутствие чистой питьевой воды и санитарных условий, отсутствие медицинского обслуживания и другие вопросы. Для рассмотрения трудовых жалоб будет создан Комитет по рассмотрению жалоб (КРЖ), в который войдут члены, прямо или косвенно связанные со строительными работами.

Подрядчику запрещается использовать принудительный труд, который включает в себя работу или услуги, которые не выполняются добровольно и получены от человека с помощью угроз применения силы или наказаний, включая неправомерные и мошеннические методы найма. Это включает в себя недобровольный или принудительный труд, такой как труд по найму, добровольный труд в тюрьме, подневольный труд или аналогичные трудовые контракты, а также торговлю людьми.

Использование детского труда будет строго запрещено. Молодые люди в возрасте до 18 лет не будут привлекаться к работе по проекту.

Строительные лагеря должны быть оборудованы автономным водоснабжением, канализацией с септиками, питанием и местами отдыха для рабочих.

## 6 Охрана здоровья и безопасность

---

Здоровье и безопасность имеют решающее значение для проекта. Все рабочие (включая разнорабочих) подрядчика перед отправкой на стройплощадку проходят обучение и инструктаж по соответствующим вопросам охраны труда и техники безопасности. На этапе строительства должен быть разработан План управления охраной труда и техникой безопасности («ПУТТБ»).

Конкретные требования, которые должен включать в себя ПУТТБ ввиду особых рисков проекта Дангара-Гулистон, следующие:

- ⇒ Политика/Заявление подрядчика по охране труда и технике безопасности
- ⇒ Юридические и другие требования
- ⇒ Организационная схема охраны труда и техники безопасности подрядчика
- ⇒ Роли и обязанности
- ⇒ Информация и обучение
- ⇒ Коммуникация
- ⇒ Мониторинг, инспекции, аудиты и несоответствия

- ⇒ Расследование и отчетность по несчастным случаям и инцидентам
- ⇒ Меры по контролю существенных рисков, связанных с работой, включая, помимо прочего:
- ⇒ Работы на высоте (особенно актуально в связи с реконструкцией моста через реку Таирсу)
- ⇒ Грузоподъемные работы
- ⇒ Разрушение грунта и выемки
- ⇒ Работа с электрическими проводами под напряжением и рядом с ними

## 7 Культурное наследие

---

ТВР 8 соблюдается. Археологические артефакты на территории проекта не обнаружены. На случай случайных находок во время строительства предусмотрена соответствующая процедура.

## 8 Социальная оценка

---

Социальная оценка была проведена в рамках работ по подготовке Плана отвода земли и переселения (ПОЗП) и Плана восстановления средств к существованию. Результаты представлены в следующих главах.

### 8.1 Поселки и общины вдоль трассы проекта

Проект расположен в Хатлонской области Таджикистана. Хатлонская область - одна из самых густонаселенных из четырех областей Таджикистана. Она расположена на юго-западе страны, между хребтом Хисор (Гиссар) на севере и рекой Пяндж на юге, граничит с Афганистаном на юго-востоке и Узбекистаном на западе. Хатлон имеет площадь в 24,800 квадратных километров и состоит из 24 районов - 14 в Западном Хатлоне и 10 в Восточном Хатлоне. Общая численность населения Хатлона в 2018 году составила 3,274,900 человек. Характеристика населения на территории проекта выглядит следующим образом

Таблица 2 – Демографические данные в селах, подвергшихся воздействию проекта

Население в селах, затронутых проектом							
Район	Джамоат	Села, затронутые проектом	Население	Мужчины	Женщины	Кол-во домохозяйств	Среднее количество членов домохозяйства
Дангара	Корез	Кайонуш	2.072	1.061	1.011	437	4,7
	Исмат Шариф	Куисин	3.891	1.934	1.957	736	5,2
		Шабур	1.804	907	897	198	9,1
		Хурамзамин	5.786	2.892	2.894	826	7
		Булеони поён	4.520	2.261	2.259	600	7,5
		Дурахшон	1.663	870	793	332	5
Восеъ	Гулистон	Бахористон	1.097	511	586	134	8,1
Сумма:	3	7	20.833	10.436	10.397	3.263	46,6

В административном отношении автодорога Дангара-Гулистан проходит через три района Хатлонской области: Дангара, Фархор и А. Хамадони, как показано на карте на рисунке ниже.



Рисунок 6 – Карта административных районов Дангара-Гулистон

## 8.2 Профиль территории проекта

Предлагаемый дорожный проект расположен в Хатлонской области. Хатлонская область - одна из самых густонаселенных из четырех областей Таджикистана. Она расположена на

юго-западе страны, между хребтом Хисор (Гиссар) на севере и рекой Пяндж на юге и граничит с Афганистаном на юго-востоке и Узбекистаном на западе. Площадь Хатлона составляет 24,800 кв. км, он состоит из 24 районов - 14 в Западном Хатлоне и 10 в Восточном Хатлоне. Общая численность населения Хатлона в 2019 году составила 3,274,900 человек по сравнению с 2,677,251 по итогам переписи населения 2010 года. Население Хатлона в основном занято в сельском хозяйстве.

В следующей таблице представлен экономический профиль районов, входящих в проектную зону.

Таблица 3 - Экономический профиль районов на территории проекта

Экономический профиль районов проектной территории									
Район	Джамоат	Пшеница (га)	Фруктовый сад (га)	Пастбище (га)	Орошаемые земли (га)	Не орошаемые земли (га)	Количество лошадей	Количество овец	Количество коров
Дангара	Корез	1.707	544	6.398	1.119	1.625	442	12.827	2.473
	Исмат Шариф	7.363	222	11.271	2.591	20286	559	34.603	8.895
Восеъ	Гулистон	1.578	97	5.805	2005	1.478	483	19.164	7.692
<b>Итого :</b>	<b>3</b>	<b>10648</b>	<b>863</b>	<b>23474</b>	<b>5715</b>	<b>23389</b>	<b>1484</b>	<b>66594</b>	<b>19060</b>

Сельский и городской образ жизни различаются по основным источникам дохода. С точки зрения возможностей трудоустройства региональные центры находятся в более выгодном положении, поскольку здесь больше действующих государственных учреждений, таких как учреждения образования и здравоохранения, а также предприятий и частного бизнеса.

Большинство домохозяйств на территории проекта держат крупный рогатый скот и птицу. Некоторые домохозяйства также занимаются частным бизнесом или работают по найму на местах и получают регулярную заработную плату. Многие домохозяйства полагаются на пенсии и доходы от продажи излишков сельскохозяйственной продукции на местном рынке или оптовикам по ценам, установленным на ферме. Дополнительным источником дохода являются денежные переводы от членов семьи, работающих за границей, в основном мужчин, занятых в России в качестве рабочей силы в строительстве.

Большинство женщин в сельском поселении занимаются в основном домашним хозяйством и выращивают однолетние культуры в основном для собственного потребления. Несколько мужчин работают в государственном секторе или даже держат собственный магазин. Женщины участвуют в процессах принятия решений по дому и организации семейных дел. Женщины активно вовлечены в процесс принятия решений по уходу за семьей, образованию детей, бытовым вопросам и распределению социальных обязанностей.

### **8.3 Влияние на бизнес и занятость**

Строительство дорожного проекта повлияет на некоторые действующие предприятия, расположенные в пределах полосы отвода (ПО) дорожного проекта. Ожидаемые постоянные и временные предприятия были определены, зарегистрированы, обследованы, оценены и разработан соответствующий компенсационный пакет для компенсации потери структур и дохода.

ПОЗП охватывает всех ЗЛ (затронутых лиц), которые имеют право на компенсацию за перерыв в работе предприятия, выплачиваемую в ходе реализации ПОЗП до начала любых строительных работ. Подрядчик будет нести ответственность за предоставление полного доступа после нескольких месяцев компенсируемого простоя предприятия. Однако ЗЛ будут иметь право на дополнительную компенсацию, выдаваемую Подрядчиком для покрытия потери дохода в случае, если отсутствие доступа/перерыва в работе предприятия продлятся дольше, чем ожидалось.

Учитывая прошлый опыт и устоявшуюся практику, новые возможности трудоустройства квалифицированных и неквалифицированных рабочих появятся, как только подрядчик начнет процесс мобилизации.

Инженер по надзору будет проводить регулярный мониторинг, чтобы гарантировать, что Подрядчик выполняет свои обязанности, включая социальные и экологические аспекты, предусмотренные в ПОЗП, ОЭСВ и ПУОС

### **8.4 Воздействие на существующую инфраструктуру и общественные услуги**

Масштаб воздействия проекта в основном по обе стороны существующей дороги; однако проект не оказывает существенного влияния на общественную инфраструктуру и услуги. Это воздействие ограничивается некоторыми улучшениями (заборы, ворота и т.д.) этих общественных сооружений, которые расположены на земле, управляемой государством. Эти сооружения будут восстановлены подрядчиком, а стоимость восстановления включена в ВОР.

### **8.5 Отвод земли и переселение (ссылайтесь на любой отчет о переселении, который находится в разработке)**

Готовый к реализации ПОЗП, разработанный в рамках финансируемого АБР проекта, будет реализован для предоставления денежной компенсации домохозяйствам, предприятиям, фермерам и сотрудникам, пострадавшим от проекта, или их затронутым активам и потерям дохода. Кроме того, План восстановления средств к существованию (ПВСС), разработанный в рамках финансирования ЕБРР, обеспечит дополнительную реабилитацию для всех уязвимых групп, серьезно пострадавших и физически переселенных домохозяйств, чтобы



помочь им восстановить свои средства к существованию.

Состояние и качество реализации ПОЗП и ПВСС, а также соответствие требованиям АБР и ЕБРР будут отражены в соответствующих отчетах о соответствии.

В таблице ниже представлена сводная информация о степени воздействия проекта на находящиеся в частной собственности и пользовании активы, подлежащие денежной компенсации в ходе реализации ПОЗП.

Таблица 4 - Краткий обзор воздействия проекта на затронутые активы людей

№	Описание	№ таблицы	Шт.	Кол-во	Кол-во
<b>A</b>	<b>Статус права собственности на землю, затронутую проектом</b>		<b>Номер участка</b>	<b>кв.м.</b>	<b>метр (м3)</b>
1	Частные земельные участки	1	168	1,330,402.85	
2	Государственная земля, присоединенная к частным активам		32	131,339.99	
3	<b>Общая площадь земель, затронутых проектом</b> (Частные земельные участки и государственные земли, соединенные с частными активами)		<b>200</b>	<b>1,461,742.84</b>	
4	Государственная собственность с общественными объектами	12	36 (местоположение)	359,375.39	
5	<b>Общая площадь земель, затронутых проектом</b> (государственная собственность с государственными объектами)		<b>36</b>	<b>359,375.39</b>	
6	<b>Общая площадь земель, затронутых проектом</b>	1 и 12	<b>236</b>	<b>1,821,118.23</b>	
<b>B</b>	<b>Частные земельные участки</b>	1	<b>Номер участка</b>	<b>кв.м.</b>	
7	Жилой		90	29,753.13	
8	Коммерческий		17	15,790.29	
9	Сельскохозяйственные земли, используемые крупными дехканскими хозяйствами		51	952,362.03	
10	Дехканский участок под сад (пустой)		2	15,655.50	
11	Пастбища		8	320,940.4	
12	<b>Общая площадь частной земли (без двойного счета)</b>		<b>168</b>	<b>1,334,501.35</b>	
<b>C</b>	<b>Ежегодные культуры</b>	7	<b>Номер участка</b>	<b>кв.м.</b>	
13	Ежегодные урожаи, выращенные на частных землях (Дехканские земли)		46	844,099.52	
14	Ежегодные урожаи, выращенные на частных землях (Дехканские земли) Аренда		3	87,176.96	
15	<b>Общее количество пораженных однолетних культур</b>		<b>49</b>	<b>931,276.48</b>	
<b>E</b>	<b>Деревья</b>		<b>Номер участка</b>	<b>Количество деревьев</b>	
16	Зрелое плодовое дерево (ЗД и ЗП)	3	83	3,005	

## Нетехническое резюме

№	Описание	№ таблицы	Шт.	Кол-во	Кол-во
17	Саженьцы плодовых деревьев (ЗД и ЗП)	4	32	430	
18	Неплодовые деревья на частной земле (ЗД и ЗП)	5	51	612	
19	Неплодовые деревья на государственных землях (ЗД и ЗП)	6	41	646	
20	<b>Итого количество деревьев (без двойного счета)</b>	2	<b>153</b>	<b>4,693</b>	
<b>F</b>	<b>Структуры</b>		<b>Шт.</b>	<b>кв.м.</b>	
21	Дом (основное постоянное жилое помещение)	9	7	652.49	
22	Опустевшее и пришедшее в негодность строение		1	19.80	
23	Вспомогательные постройки (курятник, коровник и т.п.) пристроен к жилому дому земельный участок		88	2,476.89	
24	Другое (Сараи, навесы, заборы, фундаменты, Бетонный резервуар, водяной насос, бетон платформа, тандыр и металлические ворота		243	3,631.50	1,870.44
25	<b>Итого (Затронутые активы, прикрепленные к жилым земельным участкам)</b>		<b>339</b>	<b>6,780.68</b>	<b>1,870.44</b>
26	Коммерческие объекты (АЗС)	10	2	242.10	
27	Навес от заправки		6	697.28	
28	Коммерческие старые нежилые помещения		3	435,62	
29	Старые нежилые помещения		3	163,94	
30	Мебельная мастерская		1	63.39	
31	Вспомогательное здание склада		28	1,104.34	
32	Магазин		9	425,87	
33	Автомойка		1	55.2	
34	Другое (Навес, платформы, лестницы, ограждение, Фундамент, Тандыр, Передвижной рекламный щит, Бочка, Контейнер, Киоск и Металлические ворота		74	1,924.23	6,872.90
35	<b>Итого (Активы, затронутые проектом)</b>	10	<b>127</b>	<b>5,111.97</b>	<b>6,872.90</b>
36	Дехканские земельные участки, Полевой лагерь (здание для отдыха)	11	2	280,84	
37	Нежилые вспомогательные здания (курятник, коровник и т.п.)		5	269,92	
38	Другое, Навес, Забор, Перемещение вагона и Металлические ворота		5	4,369.51	
39	<b>Итого (затронутые активы, прикрепленные к земельным участкам дехканских хозяйств)</b>		<b>12</b>	<b>4,920.27</b>	
40	Затронутые общественные и государственные активы присоединены	12	1		

## Нетехническое резюме

№	Описание	№ таблицы	Шт.	Кол-во	Кол-во
41	Медицинский центр села Хурамзамин, общественное место (мечеть) джамоата Исмаат Шариф, общественное место (мечеть) джамоата Исмаат Шариф во имя Эмоми Азама и общественное место (кладбище) джамоата Гулистон				
42	Туалет			99.89	
43	Железнодорожный пункт пропуска (Здание (место шлагбаума))			12.48	
44	Другое, Забор, Ворота, Навес от ворот, Бетонная площадка,			427.17	
45	Фруктовые деревья		80		
46	Нефруктовые деревья		40		
47	<b>Итого</b> (затронутые общественные и государственные активы прилагаются)		120	538.54	
<b>G</b>	<b>Социальная структура</b>		Количество ЗД/ЗП	Количество ЗЛ	
48	Всего затронутых	19	154 / 68	1,047	
49	Всего затронутых мужчин		-	521	
50	Всего затронутых женщин		-	526	
51	Тяжело пострадавшие ЗД и ЗП	31 ЗД и 14 ЗП	43	43	
52	Уязвимые домохозяйства	14	33	294	
53	Физическое перемещение		6	28	
54	Постоянная остановка бизнеса	8	9	60	
55	Для временно затронутых бизнес-объектов		6	29	
56	Арендаторы бизнес-объектов, затронутых проектом		10	61	
57	Наемные рабочие теряют зарплату или заработную плату		8	42	

## 8.6 Влияние на местный трафик и доступ

Проект реконструкции дороги Дангара - Гулистон направлен на улучшение транспортной инфраструктуры при минимизации неудобств для местных сообществ. Проект будет разработан и реализован в соответствии с Экологической и социальной политикой с акцентом на управление местным трафиком и воздействием на доступ.

Краткое описание социальных выгод

- ⇒ **Улучшенная доступность:** Проект по восстановлению улучшит состояние дорог, что приведет к лучшей доступности для местных сообществ. Улучшенные дороги облегчают поездки, улучшают связь и могут стимулировать местную экономику за счет улучшения доступа к рынкам, здравоохранению и образовательным учреждениям.
- ⇒ **Экономические возможности:** Ожидается, что проект создаст рабочие места для местных жителей как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации.

Улучшенная инфраструктура может привлечь бизнес и туризм, способствуя экономическому росту в регионе.

- ⇒ **Повышенная безопасность:** Решая проблемы безопасности дорожного движения, проект направлен на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и повышение общей безопасности всех участников дорожного движения, включая пешеходов и велосипедистов.

#### Потенциальные неблагоприятные воздействия

- ⇒ **Нарушения дорожного движения:** Строительные работы могут привести к временному нарушению дорожного движения, что вызовет временные задержки и неудобства для местных жителей и предприятий.
- ⇒ **Ограничения доступа:** На определенных этапах строительства доступ к домам, школам и предприятиям может быть временно ограничен, что создаст неудобства для местного населения.
- ⇒ **Повышенный уровень шума и пыли:** Строительные работы могут привести к повышению уровня шума и пыли, что повлияет на качество жизни жителей близлежащих районов.

#### Меры по снижению воздействия и управлению

- ⇒ **Планы управления дорожным движением:** Будут реализованы комплексные планы управления движением, чтобы минимизировать задержки. Эти планы будут включать маршруты объезда, корректировку транспортных потоков и составление графика строительных работ, чтобы избежать максимального скопления транспорта.
- ⇒ **Коммуникации и знаки:** Будет обеспечена четкая коммуникация с местными сообществами и соответствующие указатели для информирования жителей о графиках строительства, объездах и альтернативных маршрутах. Это гарантирует, что жители будут хорошо информированы и смогут соответствующим образом планировать свои поездки.
- ⇒ **Условия доступа:** Временные решения по доступу будут организованы, чтобы гарантировать, что жители смогут добраться до своих домов, школ и предприятий с минимальными задержками. Это включает в себя строительство временных путей и обеспечение того, чтобы ключевые точки доступа оставались открытыми, когда это возможно.
- ⇒ **Контроль шума и пыли:** Будут приняты меры по контролю шума и пыли во время строительства, такие как использование шумозащитных экранов, техническое обслуживание оборудования для снижения выбросов и полив строительных площадок для минимизации пыли.

#### **8.7 Социально-экономическое воздействие; включая уязвимые группы или группы, затронутые проектом в гораздо большей степени (с учетом гендерных особенностей и потребностей)**

Зона влияния проекта распространяется на 20 сел 4 джамоатов и 1 город, расположенных в административных границах 3 районов, как показано в таблице ниже.

Таблица 5 - Описание зоны влияния проекта на основе результатов пере-писи и DMS

Район	Джамоат	Количество сел, затронутых проектами	Количество ЗД	Количество ЗЛ	Количество ЗП	
Дангара	Корез	Накшонзамин	-	-	1	
		Махалаи 15	11	72	-	
			-	-	2	
	Исмат Шариф	Шахбур	11	55	-	
			-	-	13	
		Дурахшон	17	96	-	
			-	-	7	
		Хурамзамин	56	428	-	
			-	-	16	
		Бульони поён	20	135	-	
			-	-	4	
		Бахористон	1	5	-	
	-		-	2		
	Полазор		Байнак	-	-	1
			Бахористон	-	-	1
Дурахшон 2		-	-	1		
Каймобод		1	6	-		
	-	-	6			
Фархор	Ватан	Шухратир	5	29	-	
	Зафар	Олимтой	1	1	-	
			-	-	5	
		Гулзор	-	-	1	
			Истиклол	-	-	4
	Даркант	Бешкапа	-	-	1	
Хутан	Бахористон	8	64	-		
Восеъ	Гулистон	Тоджмахал	1	7	-	
		Бахористон	20	132	-	
	Абди Аваз	Хорводорон	-	-	2	
		Гулистон	2	17	-	
			-	-	1	
3 района	3 города и 9 джамоатов	21 сел	154	1,047	68	
			ЗД + ЗП = 222 / ЗЛ 1,047			

### 8.7.1 Уязвимые группы

Информация об уязвимых группах, распределенная по конкретным видам уязвимости, была собрана у всех затронутых домохозяйств (ЗД) и затронутых лиц (ЗЛ), работающих в коммерческих учреждениях, затронутых проектом. ЗЛ, принадлежащие к уязвимым домохозяйствам, были определены на основе 100% переписи, результатов опроса (от 146 ЗД) и путем индивидуальных консультаций с ЗД, которые не захотели участвовать в опросе и предоставлять финансовую информацию о своем домохозяйстве.

Полная информация об уязвимых группах с распределением по конкретным видам уязвимости была собрана у всех ЗД и ЗЛ, работающих в затронутых проектом коммерческих учреждениях. В итоге, в общей сложности тридцать три (33) ЗД были определены как уязвимые и имеют право на пособие по уязвимости. Эти уязвимые ЗД состоят из 294

человек. Анализ данных, полученных в ходе переписи и опросов, показал, что пять (5) домохозяйств возглавляют женщины, шесть (6) - инвалиды, одно (1) из этих шести домохозяйств также находится за чертой бедности и получает государственную социальную помощь; кроме того, двадцать одно (21) домохозяйство имеет в семье пять и более несовершеннолетних детей. В общей сложности, без двойного счета, 33 ЗД (22,60% ЗД) попадают в категорию уязвимых. Все 33 ЗД получают, помимо денежной компенсации за затронутые проектом активы, дополнительное единовременное пособие в ходе реализации ПОЗП и будут иметь право на помощь в восстановлении средств к существованию в рамках ПОЗП, который будет подготовлен в соответствии с ЕБРР ЭСП 2019.

## 9 Связь и контактные данные

Для связи ниже приведены контактные данные представителей ЦРПРД.

Таблица 6 – Контактная информация

<b>Господин Абдувохидзода</b>	<b>Эрадж</b>	<b>Будет определено</b>	<b>Госпожа Шакирова</b>	<b>Шарис</b>
Ведущий специалист по переселению Центра реализации проектов реабилитации дорог г. Душанбе, ул. Айни, 14. Таджикистан		Ведущий специалист по переселению Центра реализации проектов реабилитации дорог Ул. Айни 14, Таджикистан	Помощник по вопросам экологии г. Душанбе, ул. Айни, 14. Таджикистан	

Следующие отчеты будут опубликованы на веб-сайте Министерства транспорта (<https://mintrans.tj>):

- ⇒ План управления окружающей и социальной средой (ПУОСС)
- ⇒ План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС)
- ⇒ План экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ)
- ⇒ Дополнительный отчет ОЭСВ
- ⇒ Нетехническое резюме

### 9.1 Процесс решения любых возникающих вопросов

#### Жалобы

Все жалобы, связанные с проектом, будут рассматриваться с участием ЦРПРД, Консультанта по строительному надзору и представителей Подрядчика. В более сложных случаях будут приглашаться представители других уполномоченных учреждений. МРЖ будет рассматривать социальные, экологические и другие вопросы безопасности в соответствии с ПЗМ АБР 2009 и действующим законодательством Таджикистана.



Членами КРЖ от ЦРПРД являются:

- ⇒ Главный инженер
- ⇒ Специалист по социальной защите
- ⇒ Специалист по охране окружающей среды
- ⇒ Юрист МТ, другие специалисты по мере необходимости

Комитет по рассмотрению жалоб будет создан на местном уровне в соответствии с национальным законодательством и в соответствии с письмами ЦРПРД № 359-360 от 6 апреля 2020 года и будет действовать в течение всего периода реализации проекта.

Комитет по рассмотрению жалоб будет функционировать на протяжении всего периода проекта. Координатор, назначенный в каждом джамоате проекта, будет координировать действия ЗЛ, членов КРЖ на местном уровне и ЦРПРД. ЦРПРД будет участвовать во всех консультациях с заинтересованными сторонами проекта. ЦРПРД несет ответственность за предоставление полных контактных данных членов КРЖ джамоатам в зоне воздействия проекта, чтобы любое затронутое лицо могло связаться с КРЖ с любыми вопросами, проблемами или жалобами, связанными с проектом, по социальным, экологическим и ОЗП вопросам. Контактные данные КРЖ, а также подробное описание процесса рассмотрения жалоб и форма заявления на рассмотрение жалоб приведены в Плане взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС).

## **9.2 План взаимодействия с заинтересованными сторонами**

План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС) был подготовлен в качестве документа планирования для культурно приемлемого раскрытия информации и консультаций на протяжении всего периода проекта. ПВЗС определяет соответствующие заинтересованные стороны, которые могут быть затронуты или иметь интерес в проекте, и определяет способы общения и консультаций с этими заинтересованными сторонами для поддержания конструктивных отношений во время строительства и эксплуатации проекта. Он также предоставляет механизм подачи жалоб как для местного сообщества, так и для работников, участвующих в различных этапах проекта, чтобы при необходимости выразить обеспокоенность по поводу проекта.

Как живой документ, ПВЗС будет периодически обновляться для отражения всей соответствующей информации о проекте, ожидаемых изменений, включая изменения в дизайне проекта, графике или сфере влияния проекта. Новые заинтересованные стороны могут быть выявлены на более позднем этапе и поэтому должны быть включены в обновленный ПВЗС.

## 10 Экологическое и социальное управление

---

### 10.1 Управление проектами и поставка

Роли, обязанности и системы мониторинга для реализации мер по предотвращению, смягчению и управлению подробно изложены в Плане управления окружающей и социальной средой проекта (ПУОСС), Плане действий в экологической и социальной сфере, ПЭЭ (и связанном ПУОС), Дополнительном пакете ОЭСВ. Реализация всех этих мер потребует соответствующего персонала, финансовых ресурсов, оборудования и систем поддержки. Весь персонал ЦРПРД, консультант по надзору за строительством и подрядчики проекта обязаны соблюдать требования, изложенные в вышеупомянутых документах. Ответственность подрядчиков и поставщиков проекта будет определяться стандартными условиями контрактов, которые соответствуют обязательствам ПУОСС и ПУОС. ЦРПРД обязуется реализовывать ПУОСС, ПУОС и ПЭСМ и будет работать со своими подрядчиками и направлять их для обеспечения полной реализации и соблюдения.

### 10.2 План управления окружающей и социальной средой

План управления окружающей и социальной средой подготовлен для проекта как часть дополнительного пакета ОЭСВ. Первоначально для проекта был подготовлен План управления окружающей средой как часть Первичной экологической экспертизы. Оба эти документа включают обязательства в отношении мер по смягчению экологических и социальных последствий, которые проект будет реализовывать для снижения значимости неблагоприятных воздействий, связанных с проектом, на экологические и социальные рецепторы. ПУОСС включает в себя План управления трудом и условиями труда, План размещения работников, План охраны здоровья и безопасности, План реагирования на чрезвычайные ситуации, План управления дорожным движением и План управления биоразнообразием.

### 10.3 План экологических и социальных мероприятий

Для проекта был подготовлен План экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ), чтобы соответствовать требованиям ЕБРР. В целом, ПЭСМ требует соответствия Дополнительному пакету ПЭЭ и ОЭСВ, включая особые требования ко многим действиям, целью которых является предотвращение, сокращение или иное смягчение наиболее значительных потенциальных воздействий.