

Документ по социальным гарантиям

Проект: 52042-001
Дата: 22 июнь, 2023

Грант 0683 - ТАДЖ: Автодорожный проект
«Коридоры 2, 3 и 5 Центрально-Азиатского
регионального экономического сотрудничества
(Обигарм-Нуробод)

Отчет о комплексной проверки социальной защиты
Оценка соблюдения требований социальных
гарантий при восстановлении моста через реку
Джавони (до начала реализации основного проекта)
и подходов к нему

Подготовлено Министерством транспорта

Данный отчет о комплексной проверки социальной защиты является документом заемщика. Мнения, выраженные в нем, не обязательно отражают точку зрения Совета директоров, руководства или сотрудников АБР и могут носить предварительный характер. Обращаем ваше внимание на раздел «Условия использования» на веб-сайте АБР.

При подготовке любой страновой программы или стратегии, финансировании любого проекта, а также при обозначении или упоминании конкретной территории или географического района в настоящем документе Азиатский банк развития не намерен выносить какие-либо суждения относительно правового или иного статуса любой территории или района.

Contents

1.	РЕЗЮМЕ	4
A.	Вступление	4
	Задачи	4
C.	Методология	5
D.	Основные выводы	5
E.	Механизм рассмотрения жалоб	5
F.	Механизмы мониторинга	6
2.	ВВЕДЕНИЕ В ПРОЕКТ	7
G.	Описание и местоположение проекта	7
H.	Описание подъездных дорог, подлежащих восстановлению	7
3.	ЦЕЛИ И ОБЪЕМ Отчет о комплексной проверки социальной защиты	10
4.	МЕТОДОЛОГИЯ И ОБЪЕМ SDDR	11
I.	Сфера охвата SDDR	11
J.	Методология	11
5.	комплексная ПРОВЕРКА СОЦИАЛЬНЫХ ГАРАНТИЙ И ПЕРЕСЕЛЕНИЯ	11
K.	Посещения объектов	12
6.	КОНСУЛЬТАЦИИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ	13
7.	ПРАВОВЫЕ И НОРМАТИВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	13
L.	Требования АБР к СФС 2009	13
M.	Страновая политика Таджикистана и рамочные права на окружающую среду	13
N.	Обязательства подрядчика	14
8.	ВЫВОДЫ	14
O.	Временное воздействие во время строительства	14
9.	ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	15
10.	МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ	15
11.	МЕХАНИЗМЫ МОНИТОРИНГА	16
P.	Ежемесячные и полугодовые отчеты о мониторинге	16
12.	ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	

Сокращения и аббревиатуры

АН	Затронутое домохозяйство
АБР	Азиатский банк развития
СПИД	Синдром приобретенного иммунодефицита
АР	Пострадавший лицо
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ГК	Гражданский кодекс Республики Таджикистан
DDR	Отчет о комплексной проверке
ДФ	Дехканская ферма
DMS	Результаты детального исследования
ПР	Перемещенное лицо
ЕА	Исполнительное агентство
EMC	Внешний мониторинг консультанта
FGD	Фокусированные групповые дискуссии
GRC	Комитет по рассмотрению жалоб
GRM	Механизм рассмотрения жалоб Гектар
НН	Домашнее хозяйство
ВИЧ	Вирус иммунодефицита человека
ID Card	Идентификационные карты
ИМ	Независимый монитор
IR	Недобровольное переселение
Кг	Килограмм
LAR	Отвод земли и переселение
LARP	План отвода земли и переселения
ЗК	Земельный кодекс Республики Таджикистан
LS	Суммарный объем
LURC	Сертификат на право пользования землей
М и О	Мониторинг и оценка
MoT	Министерство транспорта
НПО	Неправительственная организация
NoL	Письмо о невозражении
PIU RR	Центр реализации проекта по реабилитации дорог
ПЗУ	Первичные землепользователи
PMC	Консультант по управлению проектом
PPTA	Подготовительная техническая помощь по проекту
PSA	Оценка бедности и социальной сферы
ПП	Право на проезд
РТ	Республика Таджикистан
SN	Серийный номер
SLU	Вторичный землепользователь
SPS	Положение о политике гарантий
SR	Гарантийные требования
SSDDR	Отчет о комплексной проверке социальных гарантий
ЗППП	Заболевания, передающиеся половым путем Сомони Таджикистана (валюта)
T3	Техническое задание

1. РЕЗЮМЕ

А. Введение

Проектная дорога, участок 1, финансируемый АБР, проходит по существующей трассе М41 в 1 км к югу от города Обигарм, и следует по старой трассе, которая была частично построена в 1980-х годах, а затем заброшена. Она проходит по волнистой сельской и горной местности на протяжении 33 км через села Бозорак, Лабиджар, Кандак, Ш.Аслон, Дехи Алишо, Джавджи Пойн, Садокат и Сийхгулак. Участок 1 Проектной дороги заканчивается рядом с южным порталом Тагикамарского тоннеля (тоннель №3).

2. Строительные работы на участке 1 дороги Обигарм - Нуробод потребовали приобретения земли и недвижимости. План отвода земли и переселения (ПОЗП), основанный на данных детального проектирования и инвентаризации затронутых активов, был подготовлен, реализован и представлен в соответствии с требованиями Политики АБР (2009) и национальными законами и правилами.

3. Мост через реку Джавони на 71,10 км автодороги Вахдат - Рашт - Лахш, трехпролетный мост 18,0+33,0+18,0 м, общей длиной 84,0 м, имеет габарит Г-8,0+2х2х1,0 м (предназначен для дорог IV технической категории). Ширина проезжей части моста (Г-8,0 м) не соответствует требованиям для дорог III технической категории, соответствующих данной дороге (должна быть не менее Г-10,0 м), грузоподъемность существующего моста (Н 30 и НК-80), также не соответствует требованиям действующих норм (по ГОСТ 32960-2014 - должна быть А 14 и Н 14). Поэтому требуется уширение и усиление всех элементов существующего моста. В свою очередь, уширение моста приведет к увеличению нагрузки на фундаменты опорных устоев, несущая способность которых не может быть определена по имеющимся данным.

4. Оценка воздействия социальных гарантий была проведена на основе детального проекта моста через реку Явони (до начала реализации основного проекта) и подходов к его восстановлению, и в настоящем SSDDR рассматриваются результаты оценки, воздействия скрининга и консультаций с различными заинтересованными сторонами проекта и проектными сообществами. Анализ социальной экспертизы показал, что работы по компоненту «Мост через реку Явони (до начала реализации основного проекта) и подходы к его реабилитации» не вызовут физического и/или экономического воздействия на земли и активы проектных сообществ. Физического перемещения людей не произойдет: ни на уровне отдельных домохозяйств, ни путем приобретения общественной собственности, такой как школы, мечети или другие общественные объекты. Все предлагаемые работы будут проводиться в пределах и на территории существующей полосы отвода дороги.

А. Цели

2. Целью данной комплексной проверки является определение физических и экономических последствий реабилитации моста и подходов к нему. Процесс комплексной проверки был проведен на основе проекта 2023 года с целью оценки социальных проблем, которые необходимо учитывать при разработке и реализации проекта реабилитации моста (84 м) и подъездных путей к нему протяженностью 1,05 км. DDR был подготовлен на основе полевых исследований, консультаций с населением и вовлечения заинтересованных

сторон, проведенных специалистами по социальным вопросам и инженерами-проектировщиками с целью определения социально-экономических последствий предлагаемых работ по реабилитации моста и его подъездных дорог протяженностью 1,05 км.

3. DDR обеспечивает обследование территории существующего моста с целью выявления потенциально значимых и/или опасных социальных последствий и последствий переселения, а также определения соответствующих мер по их снижению. Кроме того, данный DDR направлен на определение вероятных социальных воздействий, как положительных, так и отрицательных, и предлагает меры по смягчению последствий, которые должны быть приняты МТ. Основная цель - обеспечить, чтобы в результате реконструкции/реабилитации никому не становилось хуже. Для достижения этой цели все негативные воздействия должны быть смягчены, а затраты на это включены в финансово-экономический анализ проекта.

А. Методология

2. DDR соответствует методологии, изложенной в Положении о политике гарантий АБП (SPS 2009) и рамочных законах Правительства Таджикистана о отвода земли. Также был изучен опыт других исследований по подготовке документации по DDR для дорожного сектора. Настоящая DDR была подготовлена на основе полевых исследований, анализа вторичных данных и информации, полученной от МТ.

3. Данный отчет включает в себя описание существующих социальных условий для предлагаемого моста и подъездных дорог к нему, оценку социального воздействия компонентов проекта, рекомендуемые меры по снижению воздействия и социальный мониторинг. Потенциальное социальное воздействие (как положительное, так и отрицательное) было рассмотрено для мероприятий, которые будут осуществляться на этапах подготовки к строительству, строительства и эксплуатации проекта.

4. Для проведения оценки была привлечена многопрофильная группа специалистов по социальным вопросам и охране окружающей среды, а также инженеров по дорожному хозяйству и безопасности. Группа провела физическое наблюдение за предлагаемой подъездной дорогой совместно с представителями местных властей и общин. Группа специалистов провела оценку воздействия, которая включала определение, измерение и классификацию следующих параметров:

- затрагиваемые земли (жилые, коммерческие, сельскохозяйственные, движущиеся, общественные и т.д. земли);
- затронутые культуры;
- количество и тип пострадавших фруктовых и не фруктовых деревьев;
- здания/сооружения (коммерческие, жилые, вспомогательные), если таковые имеются;
- пострадавшие предприятия;
- потеря работы;

- количество, тип и площадь затронутых общественных/государственных объектов.

А. Основные выводы

2. Результаты исследования свидетельствуют о том, что предлагаемый мост и работы по восстановлению подъездных дорог протяженностью 1,05 км не окажут физического и/или экономического воздействия на население и государственные учреждения на территории проекта. Проект будет проходить по существующему маршруту дороги, и воздействия удастся избежать, так как существующая полоса отвода достаточно широка и в ней нет населенных пунктов. Полоса отвода предлагаемой дороги является землей, находящейся в ведомстве МТ, и на нее не зарегистрировано никаких других прав на землю и собственность, а также не было выявлено случаев посягательства. Реабилитация моста и подходов к нему не предусматривает экономического и/или физического воздействия на переселение. Оценка комплексной проверки не выявила никакого другого воздействия на сооружения, дома, витрины магазинов и т.д. Таким образом, потери доходов или имущества не предвидится.

В. Механизм рассмотрения жалоб

3. Проектная дорога установила отзывчивый, легкодоступный и культурно приемлемый механизм рассмотрения жалоб (МРЖ), способный принимать и облегчать урегулирование проблем и жалоб затронутых лиц, связанных с проектом. МРЖ представляет собой формализованный способ, с помощью которого ЦРПРД выявляет и разрешает проблемы сообществ и претензии ЗЛ. Он предоставляет ЗЛ форум, на котором они могут высказать свои опасения, получить разъяснения по своим вопросам или зарегистрировать жалобы, связанные с реализацией проекта. В рамках МРЖ рассматриваются вопросы, связанные с вынужденным переселением, социальными и экологическими показателями, а также раскрытием информации.

4. Все жалобы, связанные с Проектом, будут рассматриваться с участием ЦРПРД, консультанта по надзору за строительством и представителей Подрядчика. В более сложных случаях для участия и вынесения решения будут приглашаться представители других уполномоченных учреждений. МРЖ охватывает вопросы, связанные с социальными, экологическими и другими гарантиями в соответствии с ППГ 2009 АБР и действующим законодательством Таджикистана.

С. Механизмы мониторинга

5. Общая категория Проектной дороги - «В», и, соответственно, ППГ АБР 2009 требует мониторинга и измерения соответствия социальных гарантий Проектной дороги. Он также требует подготовки полугодового отчета о мониторинге, который описывает прогресс в реализации мероприятий по переселению, а также любые проблемы с соблюдением и корректирующие

действия. Специалист по переселению Консультанта по управлению проектом будет помогать ЦРПРД во внутреннем мониторинге процессов реализации социальных гарантий. В соответствии с ППГ 2009 АБР, как заемщик/клиент, так и АБР имеют свои собственные обязанности по мониторингу. Заемщики/клиенты обязаны осуществлять меры по обеспечению гарантий и соответствующие планы по обеспечению гарантий, как это предусмотрено юридическими соглашениями, и представлять периодические отчеты по мониторингу их реализации.

6. Степень мониторинга и надзора АБР будет соответствовать рискам и воздействиям проекта. Мониторинг и наблюдение за социальными и экологическими гарантиями интегрированы в систему управления эффективностью проекта. АБР будет осуществлять мониторинг проекта на постоянной основе до момента выпуска отчета о завершении проекта. В соответствии с требованиями Заявления о политике гарантий, АБР разместит на своем веб-сайте отчеты о мониторинге социальных гарантий после их получения АБР.

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ПРОЕКТА

A. Описание и местоположение проекта

2. АБР предоставил грант Правительству Таджикистана (Правительство) для реализации автодорожного проекта по коридорам ЦАРЭС 2, 3 и 5 (Обигарм-Нуробод). Проектная дорога протяженностью 75 км заменит участок существующей трассы М 41, который будет перекрыт в связи со строительством проекта Рогунской ГЭС. Проектная дорога проходит по гористой местности и включает в себя три тоннеля общей протяженностью около 6 км: Кандакский тоннель длиной 1,610 км, Карагачский тоннель длиной 1,701 км и Тагикамарский тоннель длиной 2,590 км. Проект включает 13 мостов среднего размера и высокоуровневый 700-метровый мост через будущее водохранилище гидроэлектростанции непосредственно перед примыканием дороги к трассе М41.

3. Проект восстановит и улучшит связь между Душанбе, северо-восточным регионом Таджикистана и Кыргызской Республикой через автомагистраль М41, которая расположена на коридорах 2, 3 и 5 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Проект, единственный участок дороги, финансируемый АБР, также будет обслуживать около 13 деревень и общин, которые в настоящее время полагаются на существующую трассу М41 для доступа к экономическим возможностям и социальным услугам. Кроме того, проект продолжит укрепление институционального потенциала Министерства транспорта в области безопасности дорожного движения и управления активами.

4. Участок дороги Обигарм-Нуробод, расположенный на коридорах ЦАРЭС 2, 3 и 5, будет затоплен после того, как водохранилище ГЭС заполнится до рабочего уровня. Перестройка этого участка дороги через долину реки не входит в проект Рогунской ГЭС. Строительство объездной дороги должно быть завершено и открыто для движения к последнему ноябрю 2023 года, т.е. к тому времени, когда поднявшаяся вода в водохранилище ГЭС затопит несколько

критических участков существующей трассы М41. Ни одна другая часть национальной сети автодорог Таджикистана не сможет обеспечить этот поток, а единственный альтернативный маршрут будет представлять собой отклонение примерно на 500 километров.

5. Результатом Проекта будет восстановление и улучшение связности, доступа и безопасности на коридорах ЦАРЭС 2, 3 и 5. Проект будет согласован со следующими воздействиями: (i) содействие экономическому росту (Национальная стратегия развития Таджикистана),¹ и (ii) создание конкурентоспособных коридоров в регионе ЦАРЭС (Программа ЦАРЭС). Строительные работы на дороге Обигарм-Нуробод потребовали приобретения земли и имущества. План отвода земли и переселения (ПОЗП) был подготовлен и реализован в соответствии с требованиями ППГ АБР (2009).

6. Общая категория дороги проекта - «В», и, соответственно, ППГ АБР 2009 требует мониторинга и измерения соответствия социальных гарантий дороги проекта. Также требуется подготовка полугодового отчета о мониторинге, в котором описывается ход реализации мероприятий по переселению, а также любые проблемы с соблюдением требований и корректирующие действия. Специалист по переселению Консультанта по управлению проектом будет помогать ЦРПРД во внутреннем мониторинге процессов реализации социальных гарантий.

A. Описание моста и подходов к нему, предлагаемых для восстановления

2. Как известно, в настоящее время реализуется Проект строительства участка дороги Обигарм-Нуробод, Коридоры ЦАРЭС 2, 3 и 5 (далее именуемый «Проект»). Проект направлен на строительство участка дороги Обигарм - Тагикамар с км 0+000 по км 30+217. Следует отметить, что основная дорога Проекта, упомянутая выше, связана с 84-метровым въездным мостом на км 0+00 участка Обигарм - Тагикамар, который срочно нуждается в реабилитации. Предлагаемый мост и подъездные пути к нему являются продолжением проектной дороги, но не входят в объем существующего Проекта.

3. Мост через реку Джавони на 71,10 км дороги Вахдат - Рашт - Лахш, трехпролетный мост 18,0+33,0+18,0 м, общей длиной 84,0 м, имеет габарит Г-8,0+2х2х1,0 м (предназначен для дорог IV технической категории). Ширина проезжей части моста (Г-8,0 м) не соответствует требованиям для дорог III технической категории, соответствующих данной дороге (должна быть не менее Г-10,0 м), грузоподъемность существующего моста (Н 30 и НК-80), также не соответствует требованиям действующих норм (по ГОСТ 32960-2014 - должна быть А 14 и Н 14). Поэтому требуется расширение и усиление всех составляющих существующего моста. В свою очередь, расширение моста приведет к увеличению нагрузки на фундаменты опорных устоев, несущая способность которых не может быть определена по имеющимся данным.

Рисунок 1. Мост через реку Джавони на км 71.1 автодороги Вахдат-Рашт-Лахш и его качество.



2. Проект направлен на создание эффективной и безопасной системы автомобильных перевозок для перемещения пассажиров, товаров и услуг на устойчивой основе. Проект (i) улучшит внутритранспортную инфраструктуру региона, (ii) облегчит связь с местными сообществами в деревнях. (iii) Кроме того, предлагаемые работы будут способствовать развитию региональной торговли, поддержке сокращения бедности, ускорению роста и развития региона и страны в целом, а также (iv) ускорению социально-экономического развития и повышению уровня жизни местного населения.

3. Предлагаемые работы позволят повысить эффективность и качество транспортировки товаров и улучшить доступ к объектам, экономическим и социальным ресурсам. Кроме того, реконструкция этой дороги повысит уровень безопасности и облегчит доступ к транспортным объектам.

4. Расширенные выгоды будут включать в себя строительные работы, обеспечивающие местному населению возможности трудоустройства и, таким образом, получение краткосрочных социально-экономических выгод. Для обеспечения того, чтобы эти выгоды были направлены на местное население, Подрядчик должен будет нанять как можно больше рабочей силы из местного населения, особенно вблизи строительных площадок.

ЦЕЛИ И ОБЪЕМ ОТЧЕТА О СОЦИАЛЬНОЙ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОВЕРКЕ

2. Целью данной оценки комплексной проверки является определение физического и экономического воздействия реабилитации моста и подходов к нему, а также оценка превентивных и смягчающих мер по минимизации и устранению воздействия проекта.

3. Процесс комплексной проверки был проведен на основе проекта 2023 года с целью оценки социальных проблем, которые необходимо учитывать при разработке и реализации работ по реабилитации предлагаемого моста (84 м) и подходов к нему (1,05 км). DDR был подготовлен на основе полевых исследований, консультаций с населением и вовлечением заинтересованных сторон, проведенных специалистами по социальным вопросам и инженерами-проектировщиками с целью определения социально-экономических последствий предлагаемых работ по восстановлению моста и подходов к нему.

4. DDR предусматривает обследование территории существующей подъездной дороги с целью выявления потенциально значимого и/или опасного воздействия на социальную сферу и переселение, а также определения соответствующих мер по его снижению. Кроме того, данный DDR направлен на определение вероятных социальных воздействий, как положительных, так и отрицательных, и предлагает меры по смягчению последствий, которые должны быть приняты МТ. Основная цель - обеспечить, чтобы в результате реконструкции/реабилитации никому не стало хуже. Для достижения этой цели все негативные воздействия должны быть смягчены, а затраты на это включены в финансово-экономический анализ проекта.

5. Целью данного SDDR является обеспечение отсутствия негативных воздействий, выявленных в ходе проектирования этих дорог, а также предоставление руководства по устранению таких негативных воздействий в случае их возникновения на этапе строительства.

6. Настоящий SDDR был подготовлен для достижения следующих целей:
- Тщательная оценка вопросов и воздействий, связанных с социальными гарантиями. Целью вышеуказанного исследования/расследования стала оценка и выявление всех возможных социально-экономических последствий и последствий переселения, включая воздействие на женщин, бедных и уязвимых слоев населения.
 - Составить план по предотвращению, минимизации, смягчению или компенсации потенциального негативного воздействия.
 - Оценить, предполагается ли отвод земель и недобровольное переселение в связи с разработкой проекта.
 - Информирование и консультации с затрагиваемыми лицами с целью ознакомления их с деятельностью по проекту и получения обратной связи по вопросам гарантий, краткое описание мер по смягчению воздействия, если необходимо, программы/механизма мониторинга, институциональных механизмов и механизма рассмотрения жалоб.
 - Описать вероятное экономическое воздействие и выявленные риски для средств к существованию предлагаемых компонентов Проекта, если таковые имеются.
 - Понять процесс разработки проекта с привлечением заинтересованных сторон.

- Принять рамки механизма рассмотрения жалоб, уже созданного в рамках проекта, для затронутых лиц (ЗЛ), если таковые имеются.
- Принять и следовать применимой национальной и законодательной базе для Проекта и определить принципы политики НДП, применимые к Проекту, в соответствии с ППГ АБР 2009.
- Принять существующую структуру прав, разработанную для других дорог по данному контракту для затронутых лиц, которая включает помощь и льготы, доступные в рамках Проекта.

1. МЕТОДОЛОГИЯ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ SSDDR

A. Объем SSDDR

1. Объем SSDDR включает:

- Изучение детального проекта, чтобы убедиться, что предлагаемое развитие проекта ограничено существующей полосой отвода (или доступной общественной землей), имеющейся в распоряжении Министерства транспорта для моста и подходов к нему.
- Проведение выездов на места, чтобы убедиться, что предлагаемый детальный проект реконструкции подъездной дороги не предусматривает каких-либо постоянных воздействий вдоль трассы.
- Проведение консультаций с населением для информирования людей, проживающих вдоль проектной дороги, о предлагаемом развитии проекта и любых неблагоприятных временных воздействиях, которые могут возникнуть на этапе строительства проекта.
- Метод смягчения таких временных воздействий, которые могут возникнуть на этапе строительства.

B. Методология

2. SSDDR следует методологии, изложенной в Положении о политике гарантий АБР (SPS 2009) для решения любых временных социальных проблем. В дополнение к этому были приняты рамочные законы Правительства Таджикистана, связанные с приобретением земли, для решения любых местных проблем, которые могут возникнуть на этапе строительства проекта. Настоящий SSDDR был подготовлен на основе полевых исследований, анализа вторичных данных и информации, полученной от МТ.

3. Данный отчет составлен на основе утвержденного и обнародованного ПОЗП от марта 2020 года. Все положения и меры по снижению воздействия будут приняты для устранения любых неблагоприятных воздействий, выявленных на этапе строительства. Таким образом, мы не повторяем их в данном отчете, за исключением краткого описания предполагаемых временных социальных воздействий, представленных в данном отчете.

1. КОМПЛЕКСНАЯ ПРОВЕРКА СОЦИАЛЬНЫХ ГАРАНТИЙ И ПЕРЕСЕЛЕНИЯ

1. План отвода земель и переселения (ПОВЗ) для Коридора ЦАРЭС 2, 3 и 5 проекта дороги Обигарм-Нуробод содержит положения о компенсации отвода земель и потери имущества, материальных ценностей и средств к существованию в ходе реализации проекта. Проект следует Положению о политике гарантий АБР (2009) и Руководству по операциям (РОМ) Раздел F1/ВР (2010), Конституции, Земельному кодексу (ЗК) и Гражданскому кодексу (ГК) Таджикистана.

Команда по оценке посетила мост и подходы к нему и провела оценку социальных гарантий на основе проекта моста и подходов к нему. Как подтвердила команда проектировщиков, проект ограничит всю свою деятельность в пределах существующей полосы отвода и не предусматривает какого-либо воздействия вдоль трассы дороги с точки зрения строений, земли или каких-либо активов и средств к существованию..

2. Однако на этапе строительства проекта необходимо решить несколько проблем, связанных с социальным воздействием. К ним относятся:

- Воздействие на здоровье местного населения во время строительных работ в связи с загрязнением воздуха в результате движения транспортных средств должно быть выявлено и смягчено путем своевременного полива водой для подавления пыли, возникающей в результате строительных работ.
- Обеспечить надлежащую организацию дорожного движения и передвижения пешеходов во время строительства с помощью знаков безопасности и укомплектовать их во время строительных работ в местах проживания.
- Не оказывать воздействия на культурные, религиозные, археологические и т.д. объекты, которые могут находиться в коридоре проекта.
- Воздействие на местное население в связи с привлечением сторонней рабочей силы с точки зрения проблем Covid-19 и ВИЧ/СПИДа.

3. Настоящий мост и подходы к нему являются маршрутом, соединяющим участок Обигарм - Тагикамар на расстоянии 0 км. Таким образом, будут использованы меры по снижению воздействия, предусмотренные в отчетах ОВОС (июль 2020 г.) и ПОЗП (март 2020 г.), подготовленных для этих участков. Обзор отчетов также включает в себя DPR.

4. В этой связи мы рассмотрели несколько отчетов, подготовленных для другой дороги проекта Обиграм-Нуробод, реализуемого при финансировании АБР. Таким образом, предлагается использовать утвержденный ПОЗП (март 2020 г.) для любых таких неблагоприятных непредвиденных воздействий, возникших на этапе строительства. Меры по снижению воздействия предусмотрены в отчетах ОВОС (июль 2020 г.) и ПОЗП (март 2020 г.), подготовленных для этих участков. Обзор отчетов также включает DPR, подготовленный для этой дороги. Обзор отчетов приведен в Таблице 1:

Таблица 1: Хронология отчетов, утвержденных и переданных для проведения Комплексная проверка

No.	Отчет	Год	Цель проекта
1.	Детальный отчет проекта (ДОП)	2020	Provides highways design and proposed structure details including Culverts, Bridges (Major and Minor) and Tunnels as required.
2.	ПОЗП для проекта автодороги Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества по коридорам 2, 3 и 5 (Обигарм-Нуробод)	Март 2020	Предоставляет подробную информацию о правовой политике и применимых руководящих принципах ППГ АБР 2009, руководящих принципах Правительства Таджикистана по отводу земель.

Посещение объекта

2. Посещение участка и полевые наблюдения подтвердили, что развитие проекта не окажет негативного воздействия на местное население.

3. В настоящее время вблизи моста и подходов к нему нет никаких населенных пунктов. Также следует подтвердить, что вдоль дороги на всем ее протяжении нет населенных пунктов. Таким образом, в ходе строительных работ ни один человек или населенный пункт не пострадает от реабилитационных мероприятий проекта.

1. ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ

На стадии разработки проекта будут проведены различные встречи с общественностью. Эти консультации будут направлены на распространение информации о разработке проекта среди местного населения.

2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Применимая политика, которая может быть принята в качестве руководства для подрядчика, включает в себя Положение о политике гарантий Азиатского банка развития (SPS 2009) и Законы и руководства Правительства Таджикистана. Подробно они представлены в отчете ПОЗП, март 2020 г.

Требования ППГ АБР 2009 г.

ППГ АБР содержит руководящие принципы по решению и смягчению гарантий в зависимости от категории воздействия. Данная политика подробно описывает политику, принципы и процесс реализации политики гарантий АБР. Заявление о политике гарантий (ППГ) содержит подробное руководство по:

- окружающей среды.
- вынужденного переселения; и
- коренных народов.

3. ППГ направлена на содействие устойчивости результата проекта путем защиты окружающей среды и людей от потенциального негативного воздействия проектов:

- предотвращения, по возможности, негативного воздействия проектов на окружающую среду и людей.
- минимизации, смягчения и/или компенсации неблагоприятного воздействия проекта на окружающую среду и затронутых людей, когда избежать его невозможно. и
- оказания помощи заемщикам/клиентам в укреплении их систем гарантий и развитии потенциала для управления экологическими и социальными рисками.

Страновая политика Таджикистана и структура полномочий в области охраны окружающей среды

3. Основными законодательными актами, регулирующими отношения в области землеустройства и права собственности на недвижимое имущество в Республике Таджикистан, являются следующие:

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

4. Конституция Республики Таджикистан, Земельный кодекс и Гражданский кодекс Республики Таджикистан являются основополагающими законами, на которых базируется законодательство.

5. В соответствии с вышеизложенным и подробной информацией, представленной в ПОЗП, в марте 2020 года будут приняты меры по устранению выявленных неблагоприятных воздействий на этапе строительства или эксплуатации, временных и непредвиденных на данном этапе.

Обязательства Подрядчика

6. В отношении любых социальных воздействий, возникших на этапе строительства, Агентство по реализации проекта и Подрядчик в зависимости от категории воздействия будут применять требования в соответствии с положениями, приведенными в утвержденном ПОЗП, март 2020. Временные или постоянные социальные воздействия, которые могут возникнуть в процессе реализации проекта, а также любые непредвиденные воздействия будут смягчены на основе матрицы прав, как предусмотрено в утвержденном и раскрытом в марте 2020 года проекте ПОЗП.

1. ВЫВОДЫ

3. Результаты исследования показывают, что предлагаемые работы по реабилитации моста и подходов к нему не окажут никакого физического и/или экономического воздействия на население и государственные учреждения в зоне реализации проекта. Проект будет проходить по существующей трассе моста и подходов к нему, и воздействия удастся избежать, поскольку существующая полоса отвода достаточно широка. Полоса отвода предлагаемой дороги является землей, находящейся в ведении МТ, и на нее не зарегистрировано никаких других прав на землю и собственность, а также не было выявлено случаев посягательства. Реабилитация моста и подходов к нему не предусматривает экономического и/или физического воздействия на переселение. Оценка должной осмотрительности не выявила никакого другого воздействия на сооружения, дома, витрины магазинов и т.д. Все строения находятся на разумном расстоянии от полосы отвода подъездной дороги. Таким образом, потери дохода или имущества не предвидятся.

4. Основные выводы проектного исследования заключаются в том, что в результате реализации проекта не возникнет последствий недобровольного переселения (НП). Это означает, что для реализации проекта не потребуются отвод земель, не будет оказано воздействие на строения, посевы, деревья, бизнес или доходы.

5. Все компоненты дорожного строительства на этих участках будут построены на землях, принадлежащих правительству. Предлагаемое строительство ограничивается реабилитацией и улучшением существующего моста и подходов к нему.

6. Вдоль предлагаемых трасс нет посторонних лиц, самовольно занятых участков, передвижных торговцев и лоточников. Вдоль предлагаемых трасс нет коренных народов (КН). *Temporary Impacts during Construction*

3. Несмотря на то, что приобретение земель, находящихся в частном пользовании, или перемещение людей, как обладающих, так и не обладающих правами собственности, не планируется, население, проживающее в окрестностях участка, может подвергнуться временному воздействию во время строительства. Ответственность за меры по устранению такого временного воздействия будет возложена на подрядчика строительных работ. Для устранения такого воздействия подрядчики строительных работ предпримут следующие меры:

- а) Заблаговременное информирование всех местных жителей о характере и продолжительности работ, чтобы они могли провести необходимую подготовку;
- б) Необходимо обеспечить постоянную доступность всех видов объектов, включая линии связи, системы водоснабжения, электроснабжения и т.д., которые имеются в зоне строительства/на территории проекта;
- с) использование не вибрирующих катков во избежание вибрации, которая может вызвать трещины или повреждения земляных сооружений, расположенных вблизи существующей полосы отвода. ЦРП и консультант по надзору обеспечат использование невибрационных катков для уплотнения

дорожных материалов в соответствии с категорией дорог во время строительства.

г) Меры по минимизации пылевого и шумового загрязнения в соответствии с Планом управления окружающей средой.

д) Если какие-либо негативные воздействия произошли по вине подрядчика или в связи с его деятельностью на этапе строительства, подрядчик будет нести ответственность за смягчение таких воздействий.

3. ЦРПРД и КУП будут контролировать выявление временных воздействий, связанных со строительством, и обеспечивать полную функциональность и доступность МРЖ для населения при возникновении любых неудобств для населения в результате строительных работ.

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ РАМКИ

_Центр реализации проекта по реабилитации дорог (ЦРПРД): Управление проектом включает в себя руководящий комитет, межведомственную рабочую группу, центр реализации проекта по реабилитации дорог (ЦРПРД) в Министерстве транспорта.

5. Исполнительное агентство (ИА): Исполнительным агентством (ИА) по проекту является МТ. ЦРПРД отвечает за общий технический надзор и выполнение Проекта. В штате ЦРПРД имеются специалисты в области управления проектами, гидрологии и строительства автомобильных дорог, организации и финансирования, охраны окружающей среды, социально-экономического и общественного развития. Меры по снижению воздействия на окружающую среду, включенные в проект, будут проверены ЦРПРД перед выдачей технических разрешений. Меры по снижению воздействия на окружающую среду, которые являются частью контрактной документации, также будут проверены ЦРПРД до подписания контракта между исполнительным агентством и подрядчиком.

6. Меры по снижению воздействия, определенные в DDR , будут включены в проектный цикл. Будет подготовлено и реализовано дополнение к ПОЗП Проекта «Коридор ЦАРЭС 2, 3 и 5» по компоненту реабилитации подъездных дорог, основанное на непредвиденном негативном воздействии на землю и другие основные средства, которое будет оказано в период строительства. Меры по снижению воздействия на этапе строительства должны стать частью Контрактной документации и будут выполняться подрядчиком.

7. В обязанности ЦРП, при поддержке консультантов проекта, входит (i) надзор и управление строительством; (ii) оценка работ, выполняемых подрядчиками; и (iii) подготовка ежемесячных и двухгодичных отчетов о выполнении документов по социальным гарантиям. Более подробная информация об управлении компонентом социальных гарантий проекта содержится в ПОЗП проекта Коридор ЦАРЭС 2, 3 и 5 Обигарм-Нуробод.

8. Подрядчики будут предоставлять ЦРП ежемесячные отчеты о реализации мер по снижению воздействия. Отчеты, подготовленные подрядчиками, вместе с ежеквартальными отчетами по мониторингу, которые будут подготовлены

консультантами проекта, будут сведены воедино и представлены на рассмотрение ЦРП.

1. МЕХАНИЗМ РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ

4. Для получения и облегчения разрешения возможных проблем, жалоб и претензий затронутых групп населения, связанных с реализацией проекта, был создан механизм рассмотрения жалоб (МРЖ) на дороге проекта с координатором в каждом джамоате, который будет получать и регистрировать вопросы и претензии общин. До начала строительства моста и подходов к нему общины будут официально уведомлены о деталях реализации проекта, чтобы вся необходимая информация о проекте была эффективно доведена до общин и их непосредственные проблемы могли быть решены. Такой проактивный подход к работе с населением будет применяться на протяжении всего периода реализации проекта.

5. Все жалобы, связанные с проектом, будут рассматриваться при участии ЦРПРД, консультанта по надзору за строительством и представителей подрядчика. В более сложных случаях для участия и вынесения решений будут приглашаться представители других уполномоченных учреждений. МРЖ охватывает вопросы, связанные с социальными, экологическими и другими гарантиями в соответствии с ППГ 2009 АБР и действующим законодательством Таджикистана.

6. МРЖ, созданный в рамках Проекта, будет решать проблемы и жалобы потенциально затронутых лиц проактивно и оперативно, используя понятный, доступный и прозрачный процесс, учитывающий гендерные аспекты, культурные особенности и легкодоступный для всех членов сообщества без каких-либо затрат и без возмездия. Механизм не будет препятствовать доступу к судебным или административным средствам защиты страны. Для получения более подробной информации о МРЖ, пожалуйста, обратитесь к Механизму рассмотрения жалоб, предусмотренному в ПОЗП Проекта автодороги Коридор ЦАРЭС 2, 3 и 5 Обигарм-Нуробод.

2. МЕХАНИЗМЫ МОНИТОРИНГА

7. Общая категория дороги проекта - «В», и, соответственно, ППГ АБР 2009 требует мониторинга и измерения соответствия социальных гарантий дороги проекта. Он также требует подготовки полугодового отчета о мониторинге, который описывает прогресс в реализации мероприятий по переселению, а также любые проблемы с соблюдением и корректирующие действия. Специалист по переселению Консультанта по управлению проектом будет помогать ЦРПРД во внутреннем мониторинге процессов реализации социальных гарантий. В соответствии с ППГ 2009 АБР, как заемщик/клиент, так и АБР имеют свои собственные обязанности по мониторингу. Заемщики/клиенты обязаны осуществлять меры по обеспечению гарантий и соответствующие планы по обеспечению гарантий, как это предусмотрено юридическими соглашениями, и представлять периодические отчеты по мониторингу их реализации.

8. Степень мониторинга и надзора АБР будет соответствовать рискам и воздействиям проекта. Мониторинг и надзор за социальными и экологическими

гарантиями интегрирован в систему управления эффективностью проекта. АБР будет осуществлять мониторинг проекта на постоянной основе до момента выпуска отчета о завершении проекта. В соответствии с требованиями Заявления о политике гарантий, АБР разместит на своем веб-сайте отчеты о мониторинге социальных гарантий после их получения АБР.

9. Для эффективного мониторинга проблем, связанных с гарантиями, будет проводиться периодическая отчетность, включающая (i) ежемесячный отчет, (ii) полугодовой отчет о мониторинге и (iii) план социальных корректирующих действий, если какое-либо воздействие происходит до смягчения последствий и компенсации.

Ежемесячные и полугодовые отчеты о мониторинге

10. В соответствии с требованиями проекта, специалисты по социальным гарантиям Исполнительного агентства (ИА) и Подрядчика вместе с КУП будут представлять в АБР ежемесячный отчет о мониторинге, гарантирующий категорию воздействия или отсутствие воздействия. В случае возникновения каких-либо воздействий - временных или постоянных - они будут устранены, и при необходимости будет представлен План корректирующих действий.

11. Также необходимо, чтобы во время реализации проекта любые жалобы, выдвинутые местным населением в отношении строительных работ или любого ущерба, нанесенного их имуществу или землям строительными бригадами, были рассмотрены надлежащим образом. Все такие жалобы также будут регистрироваться и сообщаться в рамках СКПД.

3. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

12. Результаты исследования свидетельствуют о том, что предлагаемый мост и работы по реабилитации и подходов к нему не окажут никакого физического и/или экономического воздействия на население и государственные учреждения в зоне реализации проекта. Проект будет проходить по существующей трассе подъездной дороги, и воздействия удастся избежать, поскольку существующая полоса отвода достаточно широка. Предлагаемая полоса отвода дороги является землей, находящейся в ведении МТ, и на нее не зарегистрировано никаких других земельных и имущественных прав, а также не выявлено случаев посягательства. Восстановление подъездной дороги не предусматривает экономического и/или физического воздействия на переселение. Оценка комплексной проверки не выявила никакого другого воздействия на сооружения, дома, витрины магазинов и т.д. Все сооружения находятся на разумном расстоянии от полосы отвода подъездной дороги. Поэтому потери доходов или имущества не предвидится. Тем не менее, чтобы избежать любого возможного временного и/или непредвиденного воздействия, вызванного работами по реабилитации подъездной дороги к Рогуну, подрядчику следует напомнить о требованиях АБР, а также о соответствующей национальной законодательной структуре.

13. На данный момент оценка должной осмотрительности показала, что строительные работы были ограничены существующей полосой отвода

существующего моста и подходов к нему, и не будет никакого временного и/или постоянного воздействия на земли и активы. Кроме того, чтобы избежать или уменьшить любое непредвиденное воздействие работ по восстановлению подъездной дороги, заинтересованным сторонам следует обратить внимание на следующие вопросы:

- Подрядчики, а также представители джамоатов, должны заранее (через джамоаты и глав махаллей) проинформировать всех жителей, местные домохозяйства и торговцев о начале строительных работ, характере и продолжительности работ и т.д.;

- В случае временного отсутствия подъездных путей подрядчики должны обеспечить доступ к различным каналам для пешеходов и транспортных средств;

- Несмотря на то, что запланированные работы не предусматривают перебоев в водоснабжении (как питьевом, так и ирригационном), подрядчику необходимо напомнить, что если это произойдет, то население должно быть заранее проинформировано через джамоаты и глав махаллей и обеспечить альтернативный источник воды в таких случаях.

14. Во время строительства необходимо принять все необходимые меры, чтобы избежать временных воздействий, таких как потеря доступа, приводящая к воздействию на средства к существованию или любые другие виды ограничений, упомянутые выше. Группа консультантов по переселению будет внимательно следить за этапом реализации и помогать ЦРПРД в обеспечении соблюдения требований социальных гарантий АБР, а также национального законодательства. Команда по гарантиям ЦРПРД будет проводить регулярный внутренний мониторинг, а результаты будут отражены в отчетах о ходе реализации и социальном мониторинге за полугодие, которые будут представлены в АБР.

15. Любые жалобы местных жителей будут рассматриваться через Механизм рассмотрения жалоб, созданный в рамках проекта и применяемый как к экологическим, так и к социальным гарантиям.

16. Если в ходе реализации проекта будут выявлены какие-либо непредвиденные воздействия, в рамках проекта будут подготовлены соответствующие документы в соответствии с положениями проекта ПОЗП, который был утвержден и размещен в марте 2020 года. До тех пор, пока такие документы по планированию не будут разработаны, раскрыты и утверждены правительством и АБР, ЦРПРД не начнет реализацию конкретной подъездной дороги, по которой выявлены последствия воздействия на вынужденное переселение.

17. Должная осмотрительность является важной частью документации для ИА и АБР, чтобы убедиться, что все необходимые меры предосторожности соблюдены до начала реализации проекта развития. Как указано выше, проект не оказывает негативного воздействия в связи с строительством моста и работ по реабилитации подходов к нему. В случае, если предполагается какое-либо

временное воздействие, оно будет смягчено на основе мер, предусмотренных в ПОЗП, март 2020 г.

18. ЦРПРД будет осуществлять внутренний мониторинг вместе с Подрядчиком и Консультантом КУП для обеспечения отсутствия неблагоприятных воздействий, возникающих в связи с развитием подъездной дороги во время строительных работ, и включать свои наблюдения в периодические отчеты по мониторингу, которые должны быть представлены АБР.