



Yangi To'skent Xalqaro Aeroporti – O'zbekiston

**Atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirni baholaş - I-jild: Texnik
bo'lmagan xulosa**

Vision Invest

Tuzildi:

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

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

SLR loyiha raqami: 777.V02406.00001

Mijoz ma'lumotnomasi raqami: Matnni kiritish uchun bu yerga bosning yoki bosning.

2026-yil 9-sentyabr

Tahrir: 5

Nomi	Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti – O'zbekiston
Loyiha rahbari	Shiraz Halid
Loyiha rahbarining elektron poçta manzili	shiraz.khalid@slrconsulting.com
Tuzildi	[Author]
Tekshirildi	Ken Veyd
Asosiy so'zlar	[Keywords]
Holati	
Hisobot raqami:	
SLR Company	SLR Sustainable Environmental Consultancy L.L.C S.O.C
Mijoz havolasi	

Tahrirlar tarixi

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

Hisobotni tuzish uchun asoslar

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

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

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

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

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

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

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

Mundarija

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

2.18	Loyihani qurish va ishga tuşirish	18
2.19	Loyihani ishlatish va unga texnik xizmat korsatish	19
2.20	Atrof-muhit va ijtimoiy sohada boşqaruv va mas'uliyatni taqsimlash tartibi	19
2.21	Loyihaning asosiy bosqichlari	20
3.0	AMITB bosqichi: Manfaaddor tomonlar bilan hamkorlik.....	21
3.1	Manfaaddor tomonlarni aniqlash.....	21
3.2	AMITB bosqichi boyiça maslahat.....	22
3.3	Milliy AMTB jarayonida manfaaddor tomonlarni jalb qilish.....	22
3.4	Qurilish va foydalaniş davomida manfaaddor tomonlar bilan hamkorlik	22
3.5	Şikoyatlarni korib chiqiş mexanizmi	23
3.6	Monitoring, hisobot beriş va adaptiv boşqaruv.....	23
4.0	Atrof-muhitga va ijtimoiy sohaga asosiy ta'sirlarning qisqaça tavsifi	24
4.1	Havo chiqindilari va atmosfera havosi sifati	24
4.1.1	Mavjud atmosfera holati.....	24
4.1.2	Qurilish davridagi ta'sirlar.....	24
4.1.3	Foydalaniş davridagi ta'sirlar	25
4.2	Iqlim ożgariş ta'sirini baholaş	26
4.3	Şovqin va vibratsiya	27
4.3.1	Mavjud fon şovqini darajasi.....	27
4.3.2	Qurilish davridagi ta'sirlar.....	28
4.3.3	Foydalaniş davridagi ta'sirlar	28
4.4	Yer usti ekologiyasi va quşlar	29
4.4.1	Ekologik holatning umumiy tavsifi	29
4.4.2	Qurilish davridagi ta'sirlar.....	30
4.4.3	Foydalaniş davridagi ta'sirlar	30
4.5	Topografiya, geologiya, tuproq va gidrogeologiya	31
4.5.1	Mavjud ekologik holat	31
4.5.2	Qurilish davridagi ta'sirlar.....	32
4.5.3	Foydalaniş davridagi ta'sirlar	32
4.6	Suv va suv resurslari.....	33
4.6.1	Mavjud dastlabki şaroitlar	33
4.6.2	Qurilish davridagi ta'sirlar.....	34
4.6.3	Foydalaniş davridagi ta'sirlar	34
4.7	Chiqindilar va ularni boşqariş.....	35
4.7.1	Mavjud infratuzilma va ekologik vaziyat.....	35
4.7.2	Qurilish davridagi ta'sirlar.....	36
4.8	Landşaft va vizual koriniş.....	37

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

Matndagi jadvallar

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

Matndagi rasmlar

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

Akronimlar va qisqartmalar

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

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

1.0 Kiriş

1.1 Loyiha tarixi

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

Homiylar Davlat hamkori tomonidan Yangi Toshkent Xalqaro Aeroportini loyihalaş, quriş, moliyalashtiriş, undan foydalanish va unga texnik xizmat ko'rsatish uchun Davlat-xususiy sheriklik to'g'risidagi bitim (DXSHB) asosida tayinlangan; uşbu bitim Loyihaning işlab chiqiliş, moliyalashtiriliş, quriliş, foydalaniliş va texnik xizmat ko'rsatiliş jarayonlarini tartibga soladi.

Homiylar Loyihani işlab chiqish va undan foydalanish uchun maxsus maqsadli tashkilot (MMT) sifatida Toshkent Aeroporti Alyansini ("TAA") tashkil etish jarayonida. TAA tashkil etilgandan so'ng, DXSHB Homiylar tomonidan TAAGA o'tkaziladi. Homiylar va Davlat hamkori TAAning aksiyadorlari bo'lishadi. Quriliş işlarining 2027-yilda boşlanishi kutilmoqda va uning taxminiy davomiyligi 48 oyni tashkil etadi, tijoriy faoliyatni esa 2030-yilda boşlash rejalashtirilgan.

Buyurtmaçi tomonidan SLR tarkibiga kiruvchi "5 Capitals" kompaniyasi Loyiha uchun mustaqil Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar bo'yiça ta'sirni baholash hamda tegişli tadqiqotlarni o'tkazish uchun tayinlandi. Uşbu baholashni qo'llab-quvvatlash maqsadida "5 Capitals" O'zbekistonda joylaşgan va "Oqtavia" tarkibiga kiruvchi "Nazar Business Technology" (NBT) konsalting kompaniyasi bilan hamkorlik o'rnatdi. NBT O'zbekiston Respublikasining me'yoriy talablariga muvofiq dastlabki atrof-muhit va ijtimoiy masalalar bo'yiça tadqiqotlarni, manfaatdor tomonlar bilan maslahatlashuvlarni o'tkazdi hamda Atrof-muhitga ta'sirni baholashning milliy loyihasini (AMTB) tayyorladi.

AMITB jarayoni O'zbekiston talablari va xalqaro kreditorlar standartlariga muvofiq boşlanğıç tadqiqotlar, ta'sirni baholash, ta'sirni yumşatish choralarini rejalashtirish hamda manfaatdor tomonlar bilan hamkorlikni o'z ichiga oladi. AMITB paketi 1–4-jildlardagi AMITBlarni, şuningdek asosiy atrof-muhit va ijtimoiy mavzular bo'yiça yordamçi maxsus tadqiqotlarni, Ko'chirish bo'yiça harakatlar rejasini (KHR), Manfaatdor tomonlarni jalb qilish rejasini (MTJR) va Atrof-muhit va ijtimoiy harakatlar rejasini (AMHR) o'z ichiga oladi.

Manfaatdor tomonlar bilan maslahatlashuvlar 2025-yil dekabridan 2026-yil fevraligaça bo'lgan davrda, jumladan ta'sirlangan mahallalarda jamoatchilik maslahatlashuvlari, ijtimoiy-iqtisodiy so'rovlar, fokus-guruhlar hamda hokimiyat organlari va jamoalar bilan uchrashuvlar şaklida o'tkazildi.

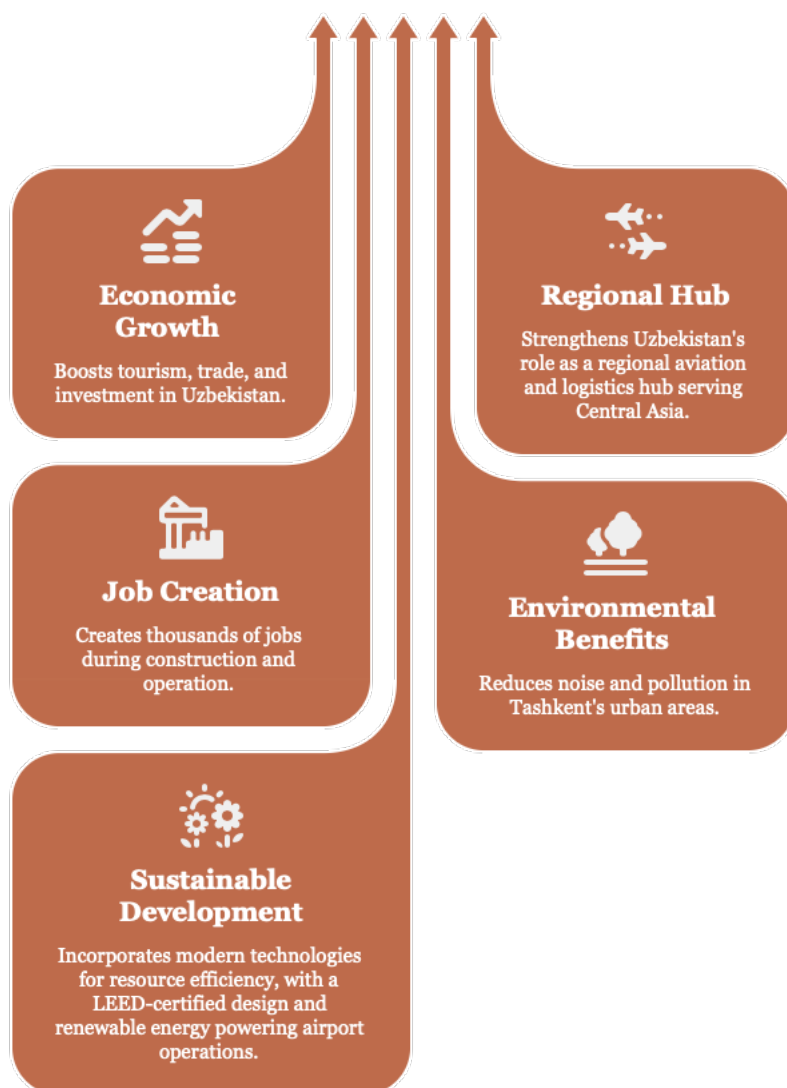
Loyiha O'zbekistonning Atrof-muhitga ta'sirni baholash milliy jarayonining birinchi bosqichini yakunladi. AMTBning I bosqichi 2026-yil 20-aprel kuni Davlat ekologik ekspertizasining (DEE) ijobiy xulosasini oldi. Bu xulosa Loyihaning ekologik jihatdan maqbulligini tasdiqlaydi va quriliş işlarini boşlashga ruxsat beradi. Milliy qonunchilik talablariga asosan 2026-yil 17-fevralda jamoatchilik eşiuvini o'tkazilib, uning natijalari AMTB hujjatlariga kiritildi. Loyiha milliy AMTB (atrof-muhitga ta'sirni baholash) jarayonining qolgan bosqichlarida, jumladan, batafsil loyihalaş davomida Atrof-muhitga ta'sir to'g'risidagi II bosqich bayonotini topşirish hamda faoliyatni boşlashdan oldin yakuniy ekologik hujjatlarni tasdiqlatish orqali davom ettiriladi.

Loyiha O'zbekiston Respublikasining amaldagi atrof-muhit va ijtimoiy masalalarga oid qonunchiligiga muvofiq amalga oshiriladi, şuningdek, xalqaro ilgor amaliyotlarga, jumladan, xalqaro moliya institutlarining tegişli talablari, ilgor xalqaro sanoat amaliyoti (IXT) va Xalqaro moliya korporatsiyasining (XMK) AMSX bo'yiça tegişli yoriqnomalariga mos keladi.

1.2 Loyihaning afzalliklari va imkoniyatlari

Loyiha mamlakatning "O'zbekiston – 2030" milliy strategiyasi maqsadlariga mos keladigan zamonaviy xalqaro aeroportni barpo etish orqali O'zbekistonning aviatsiya va logistika infratuzilmasini transformatsiya qilishga qaratilgan. Bunga yalpi ichki mahsulotga 160 milliard AQ\$ dollari miqdorida hissa qo'shish va 15 million nafar xorijiy sayyohni jalb etish ham kiradi. Ishga tushirishning birinchi bosqichida yangi aeroport yiliga 20 million yo'lovchiga va 129 ming tonna yukka xizmat ko'rsatish quvvatiga ega bo'ladi. Bu mavjud Islom Karimov nomidagi Toshkent Xalqaro Aeroporti ko'rsatkichlaridan ancha yuqoridir. Bundan tashqari, yangi aeroport operatsion samaradorlikni oshirib, zamonaviy, xavfsiz va xalqaro talablarga javob beradigan infratuzilmani taqdim etadi. Muhimi, usbu loyiha qo'shimcha aeroport sifatida faoliyat yuritmay, balki mavjud aeroport o'rnini egallaydi. Shu tariqa, aviatsiya va logistika faoliyatini Toshkent markazining aholi zich joylashgan hududlaridan tashqariga ko'chirish imkonini beradi.

The New Tashkent International Airport



Markaziy Osiyodagi eng yirik integratsiyalashgan zamonaviy aviatsiya, sayyohlik va logistika markazi hamda to'liq qayta tiklanuvchi energiya manbalari hisobidan ishlaydigan ilk inshoot bo'lgan usbu loyiha Markaziy Osiyo, Yevropa, Yaqin Sharq va Osiyo ortasidagi aloqalarni yaxshilaydi. Takomillaştırilgan havo transporti infratuzilmasi savdoga ko'maklashadi, xorijiy investitsiyalarni

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

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

Aeroport faoliyatini hozirgi joyidan ko'chirish ham atrof-muhit va ijtimoiy sohalarida sezilarli foyda keltirishi kutilmoqda. Hozirda mavjud aeroport atrofidagi shahar hududida bir milliondan ortiq aholi istiqomat qiladi va ular samolyot shovqini, havoga chiqariladigan chiqindilar hamda transport bilan bog'liq ta'sirlar kabi ifloslanishlardan aziyat çekadi. Faoliyatni yangi aeroportga ko'chirish Toshkent markazidagi bu salbiy ta'sirlarni sezilarli darajada kamaytirib, yashaş uçun qulaylikni o'siradi va shahar muhiti sifatini yaxshilaydi. Yangi aeroport AMITB doirasida shovqinning keng qamrovli modelleştirilishi, operatsion yumshatish va boşqaruv çoralari ko'rilişi hamda milliy talablar va xalqaro ilgor tajribaga muvofiq uşbu ta'sirlarni boşqariş uçun Sanitariya-muhofaza zonasi taşkil etilişi orqali yaqin atrofdağı qişloq aholisiga samolyot shovqinini minimal darajaga tuşiradi.

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

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

1.3 Loyihani moliyalaştirish

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

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

2.0 Loyiha xulosasi

2.1 Loyiha haqida asosiy ma'lumotlar

Quyidagi jadvalda loyihaga oid asosiy ma'lumotlar keltirilgan.

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

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

2.2 Loyihaning tavsifi

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

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

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



I bosqichning asosiy tarkibiy qismlari

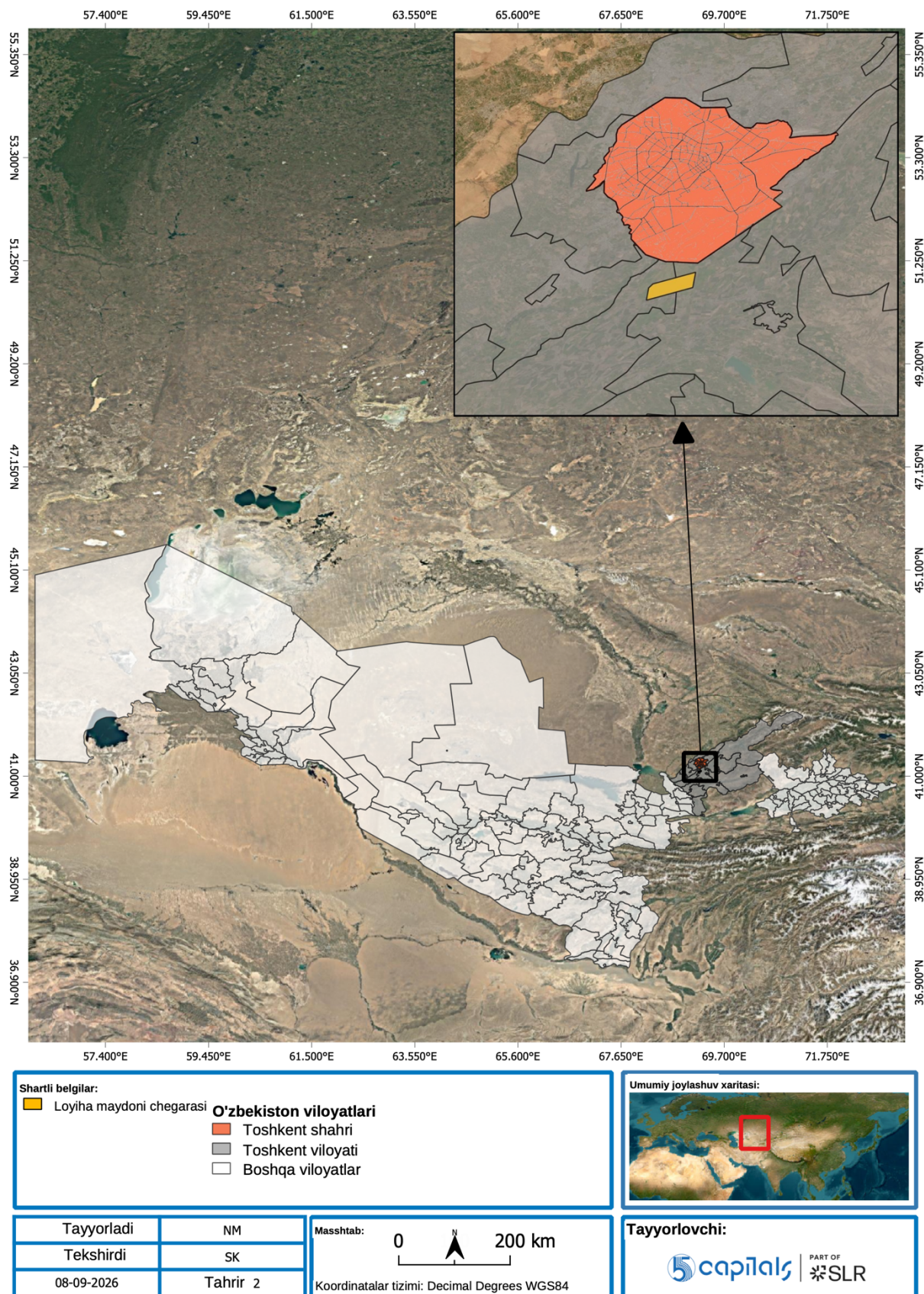
- Yölovçilarni samolyotga chiqarish teleskopik trapini, bagajga islov berish tizimlarini va bosqa ekspluatatsion inshootlarni öz ichiga olgan, umumiy maydoni taxminan 208 000 m² bölgan zamonaviy yölovçi terminali.
- Havo harakatini bosqarish va meteorologik xizmatlar bilan jihozlangan 77 metrli Havo harakatini bosqarish minorasi.
- Har biri 4000 metrli ikkita uchish-qöniş yölagi, shuningdek, bosqaruv yölakçalari, samolyotlar uçun perronlar, aerodrom yoritish va navigatsiya tizimlari.
- Havo kemalarini qutqarish va yonginga qarshi kuras inshootlari, yerda xizmat körsatish xizmatlari, yordamçi binolar va bosqa operatsion ta'minot infratuzilmasi.
- Yuk, texnik xizmat körsatish va umumiy aviatsiya obyektlari.
- Aerovokzal oldi maydoni infratuzilmasi kirish yöllari, avtoturargohlar va yölovçi transporti obyektlarini öz ichiga oladi.
- Aeroport kommunal tizimlariga elektr ta'minoti, isitish va sovutish tizimlari, suv ta'minoti, oqova suvlarni tozalas, yomg'ir suvlari drenaji, qattiq maisiy chiqindilarni bosqarish, telekommunikatsiya va aviatsiya yoqilgisini saqlas tizimlari kiradi.

Aeroportning bos rejasi va texnik loyihasi NACO xalqaro aviatsiya konsalting kompaniyasi tomonidan tayyorlanmoqda. Quruqlikdagi infratuzilma tayinlangan Loyihalas, xarid va qurilish (Bos pudratçi) pudratçisi tomonidan loyihalanadi va quriladi, havo hududi infratuzilmasini qurish uçun esa alohida pudratçi tayinlanadi.

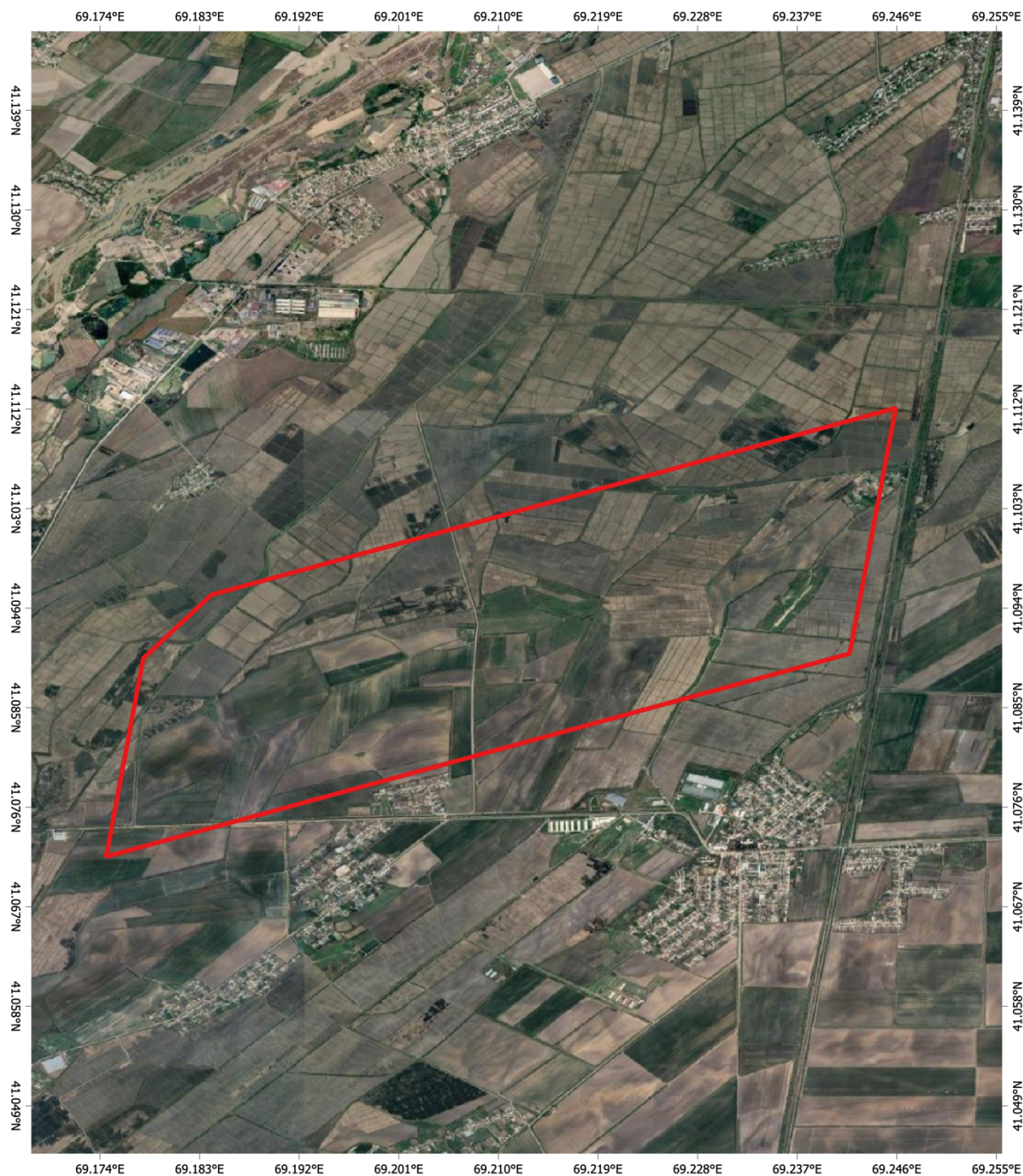
2.3 Loyiha joylashuvi va hajmi

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

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



2-1- rasm Loyhasining Joylashuvi - Milliy xususiyatlar



Shartli belgilar:

Loyiha maydoni chegarasi

Umumiy joylashuv xaritasi:



Tayyorladi	NM
Tekshirdi	SK
08-09-2026	Tahrir 1

Mashtab: 0 1 km
Koordinatalar tizimi: Decimal Degrees WGS84

Tayyorlovchi:



2-2-rasm Loyhasining Joylashuvi - Mahalliy xususiyatlar

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

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

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

2.4 Yerdan foydalanish va hududning holati

2.4.1 Yerga egalik huquqi va loyiha kelişuvlari

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

Hukumat Loyiha uqun zarur bo'lgan yerni tegişli huquqiy kelişuvlar asosida ajratadi. Loyihadan zarar koradigan hozirgi yerdan foydalanuvqilarga milliy qonunchilik va xalqaro kreditorlar talablariga muvofiq kompensatsiya tolab beriladi. Yerni ajratib olish, kompensatsiya tolaş va tirikqilik manbalarini tiklaş jarayoni Loyiha doirasida tayyorlangan Aholini koqirish boyiqa harakatlar rejasida (KBHR) bayon etilgan.

2.4.2 Hududning joriy holati

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

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

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

2.5 Atrof-muhit

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

Eng yaqin aholi punkti Loyihaning hozirgi chegarasidan taxminan 70 metr janubda, atrofdagi bo'sqa qishloqlar esa unga tutas hududlarda joylashgan. Atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni baholash jarayonida usbu jamoalar muhim ta'sirga uchrovchi obyektlar sifatida belgilangan.

Atrofdagi transport tarmoqiga obyektning sharqiy chekkasi bo'ylab o'tuvchi mavjud elektrlashtirilgan temiryo'l va taxminan 6 kilometr sharqda joylashgan A373 avtomagistrali kiradi. Shuningdek, bir necha mahalliy yo'llar yaqin atrofdagi qishloqlar va qishloq xo'jaligi yerlariga kirish imkonini beradi.

Loyiha maydonidan taxminan 2 kilometr g'arbda joylashgan Chirchiq daryosi eng yaqin yirik suv havzasi bo'lib, muhim ekologik resurs sanaladi.

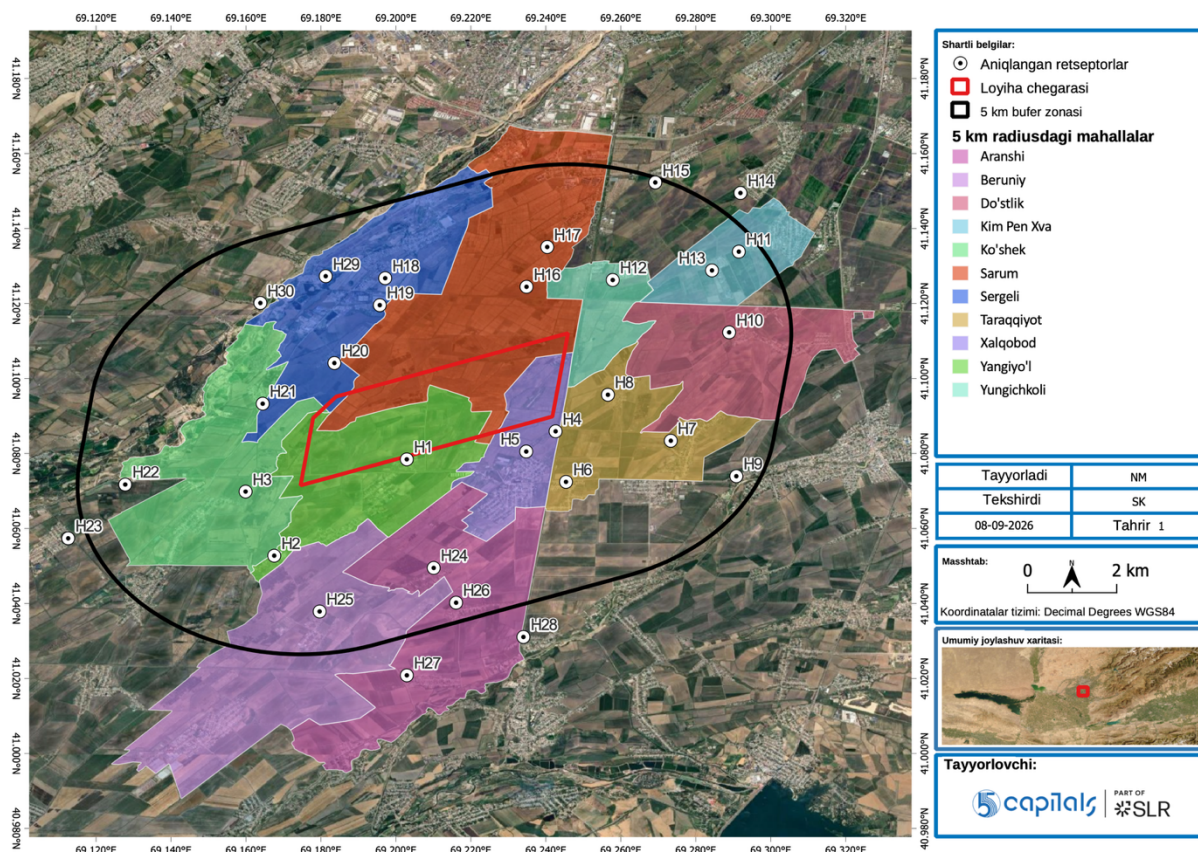
Hududdagi mavjud infratuzilma tabiiy gaz quvurlari, elektr uzatish liniyalari va mahalliy kommunal tarmoqlarni o'z ichiga oladi. Aeroportni qurish doirasida usbu kommunikatsiyalarning ba'zilarini ko'chirish yoki himoya qilish talab etiladi.

2.6 Ta'sirga beriluvchan obyektlar

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

2.6.1 Aholi punktlari

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



2-3-rasm Loyhasining Joylashuvi – Aholi punkti

2.6.2 Ekologik ta'sir ob'yektlari

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

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

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

2.6.3 Madaniy meros

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

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

2.7 Loyihaning bo'sh rejasi

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

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

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

2.8 Sanitariya-himoya zonasi

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

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

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

AMITB shuni tasdiqlaydiki, SZ tashkil etilishi Loyiha hududida avvaldan aniqlangan jismoniy ko'chishdan tashqari qoshimcha ko'chishga olib kelmaydi. Agar kelajakda loyiha takomillahtirilsa yoki uning ish rejimiga o'zgartirishlar kiritilsa va bu SZ chegarasiga tuzatish kiritishga sabab bo'lsa, yuzaga keladigan har qanday ta'sirlar Loyihaning Aholini ko'chirish siyosati asoslari hamda amaldagi kreditor talablariga muvofiq bartaraf etiladi.

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

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

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

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

2.9 Aviatsiya xavfsizligi zonasi

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

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

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

2.10 Jamoat xavfsizligi zonasi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.12 Aerodrom va aeroportoldi hududlari loyihasining tafsilotlari

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

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

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

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

Yolovchi terminali bo'slanqich quvvati yiliga 20 million yolovchiga mo'ljallangan bo'lib, markaziy protsessorli va to'rtta tayanqcha ega bo'lgan H-shaklidagi bino ko'rinishida qurilgan. Yo'l tizimi kelish, ketish, to'xtash joyi va xizmat ko'rsatish harakati uchun alohida kirish imkonini beradi.

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

Umumiy dizayn operatsion xavfsizlikni taʼminlash, transport tōqnaʻshuvlarini minimallashtirish, kelajakdagi kengayishni qōllab-quvvatlash (jumladan, F kodli samolyotlar) va XFAT standartlari hamda xalqaro kreditorlar talablariga mos keladi.

2.13 Aeroport jihozlari

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

2.13.1 Asosiy inʻshootlar

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

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

2.13.2 Yordamchi inʻshootlar

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

2.13.3 Kommunal tarmoqlar va infratuzilma

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

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

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

2.14 Boğliq obyektlar

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

Aeroport uchun quyidagi turdosh obyektlar aniqlandi:

- Aeroportga olib boruvchi yollar (ğarbiy va şarqiy tutaşmalar)
- 110 kVli taşqi elektr uzatış liniyasi
- Yaqin atrofdagi temiryo'l inshootidan tortilgan avia-yoqilg'i quvuri
- Suğoriş kanallari va drenaj kollektorlarining yönalişini özgartiriş

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

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

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

2.15 Muqobil variantlarni baholaş

Kreditor talablariga muvofiq, yangi aeroportni qurilişning eng maqbul yondaşuvini aniqlaş maqsadida AMITB doirasida muqobil variantlar baholandi. "Loyiha yöq" ssenariysiga köra, yangi aeroport qurilmaydi va mavjud Islom Karimov nomidagi Toshkent Xalqaro Aeroporti hozirgi şahar muhitida öz faoliyatini davom ettiradi. Uşbu variant yerlarni tortib oliş, quriliş faoliyati va hududga xos ekologik ta'sirlar kabi loyiha bilan boğliq oqibatlarining oldini oliş imkonini beradi.

Biroq bu ayni paytda mavjud ekologik va ijtimoiy tazyiqlar, xususan, samolyot şovqini, havoga çiqariladigan çiqindilar va atrofdagi aholi punktlariga ta'sir körsatuvçi ekspluatatsion uzilişlar saqlanib qolişini ham anglatadi. Bundan taşqari, aviatsiya salohiyatini oşiriş, mintaqaviy va xalqaro aloqalarni yaxşılaş, iş örinlari yaratış hamda keng kölamli iqtisodiy rivojlanişni qöllab-

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

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

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

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

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

2.16 Loyihaning ta'sir doirasi

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

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

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

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

2.16.2 Ikkilamchi ta'sirlar

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

2.16.3 Kengaytirilgan TD

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

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

2.17 Majmuaviy ta'sirlarni baholaş

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

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

2.18 Loyihani quriş va işga tuşiriş

Yangi Toshkent Xalqaro Aeroportining quriliş XFATning amaldagi standartlari va ilg'or xalqaro tajribaga muvofiq bajariladigan aerodrom va yerusti ishlarni o'z ichiga oladi. Loyiha yerusti ishlari uchun EPC pudratchisi sifatida Larsen & Toubro (L&T) kompaniyasi va aerodrom ishlari uchun alohida pudratchilar tomonidan amalga oshiriladi. Quriliş ishlari avjiga chiqqan paytda loyihaga jami 5 000 ga yaqin ishchi jalb etiladi.

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

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

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

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

bartaraf etiladi. Umuman olganda, standart nazorat choralarini joriy etish va loyihani samarali nazorat qilish orqali qurilish ta'siri vaqtinchi va bo'sqariladigan darajada bo'lishi kutilmoqda.

2.19 Loyihani ishlatish va unga texnik xizmat ko'rsatish

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

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

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

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

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

Loyihaning Atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni bosqariş tizimi (AMIBT) butun Loyiha doirasida qollaniladigan tashkiliy mas'uliyatlarni, bosqaruv tartib-qoidalarini, monitoring va hisobot berish tartiblarini belgilaydi. Qurilish va foydalaniş davrida pudratçilar va xizmat korsatuvçilar tegishli atrof-muhit va ijtimoiy bosqaruv choralarini loyihaga xos Qurilish davri atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni bosqariş rejaları (QAIMBR), Foydalaniş davri atrof-muhit va ijtimoiy masalalarni bosqariş rejaları (FAIMBR) hamda tegishli bosqaruv rejaları va tartib-qoidaları orqali amalga oshirishlari shart. Loyiha kompaniyasi atrof-muhit va ijtimoiy monitoring, tekshiruvlar, hisobotlar, auditlar hamda tuzatish choralarini kuzatib borish orqali nazoratni ta'minlaydi.

Davlat hamkori o'z mas'uliyat doirasidagi aerodrom ishlari va faoliyati bilan bogliq atrof-muhit va ijtimoiy talablarni bosqariş va joriy etish boyicha alohida mas'uliyatga ega boladi. Davlat hamkorining mas'uliyati muvofiqlashtirish bilan cheklanib qolmay, o'z mas'uliyati doirasidagi aerodrom qismida atrof-muhit va ijtimoiy ta'sirni yumshatish choralarini joriy etish va ularni nazorat qilishni ham o'z ichiga oladi. Davlat hamkori, shuningdek, tegishli atrof-muhit va ijtimoiy talablarning shartnoma majburiyatlariga kiritilishi va amalda bajarilishini ta'minlash uchun o'zining aerodrom pudratçilari va subpudratçilarini ham bosqaradi. Bu Davlat hamkorining ESAP (Atrof-muhit va ijtimoiy harakatlar rejasi)ga mos keladi, unga ko'ra tegishli atrof-muhit va ijtimoiy bosqaruv tartib-qoidaları qurilish va foydalaniş davomida joriy etilishi talab qilinadi.

Aerodrom LPXQ (Loyihalaş, Pudrat, Xarid va Qurish) pudratçisi, shartnoma boyicha Davlat hamkoriga hisobot bersa-da, o'z ishlari uchun tegishli atrof-muhit va ijtimoiy talablar hamda bosqaruv rejalarini joriy etadi. Aerodrom LPXQ pudratçisining atrof-muhit va ijtimoiy korsatkichlari, shuningdek, Loyiha kompaniyasining umumiy atrof-muhit va ijtimoiy nazorati hamda kreditorlarga hisobot berish tartib-qoidalarining bir qismini tashkil etadi. Monitoring tekshiruvlar va auditlarni, AMITB va ESAP majburiyatlarini kuzatib borishni, tasdiqlangan bosqaruv rejalariga muvofiqlikni nazorat qilishni, voqealar va yaqin xato holatlari haqida hisobot berishni, tuzatish choralarini kuzatib borishni hamda davriy atrof-muhit va ijtimoiy korsatkichlar boyicha hisobotni o'z ichiga oladi.

Ushbu tartib-qoidalar har bir atrof-muhit va ijtimoiy xavf hamda ta'sirni yumshatish chorasi uchun aniq belgilangan mas'ul tomon mavjudligini ta'minlashga, shu bilan birga xavflar, ta'sirlar yoki ta'sirni yumshatish choraları Xususiy hamkor/Davlat hamkori chegarasidan chiqqan hollarda samarali muvofiqlashtirishni saqlab qolishga qaratilgan. Ushbu tartib-qoidalar Loyihaning qurilish, ishga tuşirish va foydalaniş bosqichlari davomida qollaniladi.

2.21 Loyihaning asosiy bosqichlari

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

2-2-jadval. Loyihaning asosiy bosqichlari va muddatlari

Bosqich	Sana / Rejalashtirilgan sana / Davomiylik
Xususiy-davlat sheriklik shartnomasini imzolas	2026 yil 29 Iyul
Ishlarni boslas togrisidagi xabarnoma (IBTX) va moliyaviy yopilis	2027-yil 1-choragi
Qurilish davomiyligi	48 oy
Tijoriy foydalaniş boslangan kuni (TFBK)	2030-yil 4-choragi
Foydalaniş muddati	31 yil

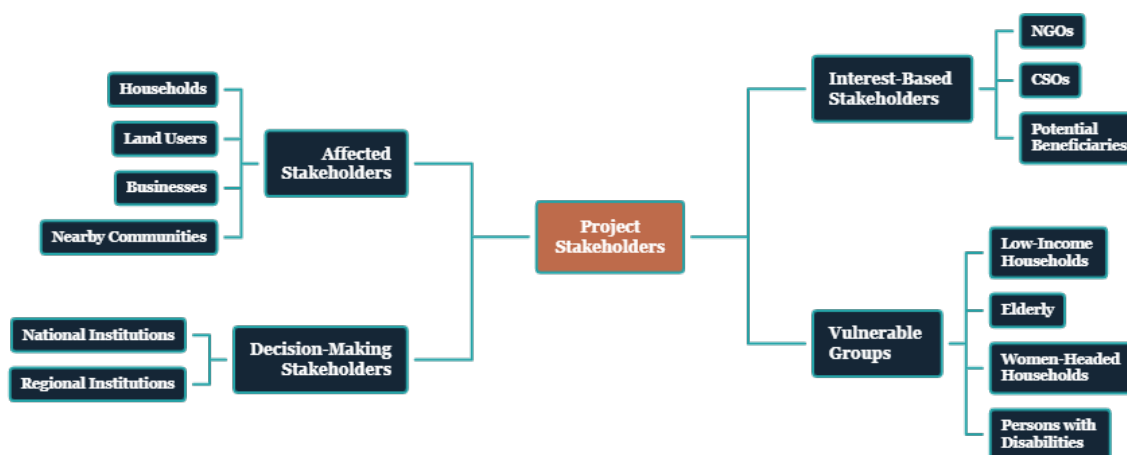
3.0 AMITB bosqichi: Manfaaddor tomonlar bilan hamkorlik

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

3.1 Manfaaddor tomonlarni aniqlaş

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

Project Stakeholder Categories



Manfaaddor tomonlar tórtta asosiy toifaga ajratiladi:

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

keksalar, ayollar bo'schiligidagi uy xojaliklari, nogironlar va bo'sqa xavf guruhlari). Ushbu guruhlar moslashtirilgan va qulay maslahat usullari orqali jalb qilinadi.

Loyihaning barça bosqichlarida tizimli va inklyuziv hamkorlikni yolg'a qo'yish uchun manfaatdor tomonlar bilan keng qamrovli hamkorlik rejasi (MTJQR) ishlab chiqildi.

3.2 AMITB bosqichi bo'yiça maslahat

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

Kotarilgan asosiy masalalar yerlarni olib qo'yish va tovon puli to'lash, suv bilan ta'minlash, qabristonni ko'chirish, qishloq xojaligi va tirikchilik manbalariga ta'sir, qurilish bilan bog'liq noqulayliklar (chang, shovqin va tirbandlik), yol harakati xavfsizligi hamda mahalliy aholini ish bilan ta'minlash va infratuzilmani yaxshilash kabi umidlardan iborat bo'ldi. Ayollar va ijtimoiy himoyaga muhtoj guruhlar, shuningdek, inklyuziv ish imkoniyatlari, malaka oshirish, asosiy xizmatlarni yaxshilash va xavfsiz va qulay shikoyat kanallari zarurligini ta'kidladilar.

Fikr-mulohazalar AMITB jarayoniga kiritildi. Loyiha ishlab chiqilishi va amalga oshirilishi davomida manfaatdor tomonlar bilan hamkorlik davom ettiriladi. Bunda milliy qonunchilik va xalqaro kreditorlar talablariga rioya etilishi, jumladan, aniqlangan ta'sirlar hamda qabristonni ko'chirish va infratuzilmani moslashtirish kabi nozik masalalar bo'yiça tegishli yumshatish choralarini amalga oshirish ta'minlanadi.

AMITB natijalarini jamoatchilikka oshkor qilish bo'yiça yig'ilishlar 2026-yil sentabr oyi oxiri – oktabr oyi bo'shida o'tkaziladi, bu esa manfaatdor tomonlarga AMITB xulosalari hamda taklif etilayotgan ta'sirni yumshatish va bo'sqariş chorolari bilan tanishish va qo'shimcha fikr-mulohaza bildirish imkonini beradi. Yig'ilishlar natijalari hujjatlashtiriladi, ko'rib chiqiladi va zarur hollarda Loyiha davomida oshkor holatda saqlanadigan yakuniy AMITB paketiga kiritiladi.

3.3 Milliy AMTB jarayonida manfaatdor tomonlarni jalb qilish

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

Ushbu hamkorlik davomida kotarilgan masalalar, zarur hollarda, keyingi AMITBda hamda yumshatish choralarini ishlab chiqishda inobatga olindi. Bu jarayon loyihaning MTJQRsiga muvofiq xalqaro kreditorlar uchun AMITB doirasida amalga oshirilgan manfaatdor tomonlarni kengroq jalb qilish jarayonidan alohida bo'lib, uni toldirdi.

3.4 Qurilish va foydalaniş davomida manfaatdor tomonlar bilan hamkorlik

Yuqorida bayon etilgan MTJQR yondashuviga asoslanib, Loyihaning qurilish va foydalaniş bosqichlarida hamkorlik davom ettiriladi. Bu jarayon loyiha ta'siriga uchragan xonadonlar,

aholining zaif qatlamlari, hokimiyat organlari, kommunal xizmatlar yetkazib beruvchilar, ishchilar va mahalliy aholi uchun maxsus ishlab chiqilgan tizimli va maqsadli tadbirlar orqali amalga oshiriladi.

3.5 Şikoyatlarni k rib  iqiř mexanizmi

Manfaatdor tomonlarga Loyihaning istalgan bosq ida  z xavotir yoki řikoyatlarini bildiriři u un aniq va qulay jarayonni ta'minlař maqsadida řikoyatlarni k rib  iqiř mexanizmi (řK M) tařkil etilgan. Uřbu mexanizm bepul, řaffof, anonim va mahalliy madaniyatga mos b lib, quriliř va foydalaniř davomida amalda b ladi.

Manfaatdor tomonlar řK Mdan foydalaniř huquqlari hamda řikoyatlarni oęzaki yoki yozma řaklda yuboriř tartib-qoidalari haęida doimiy raviřda xabardor qilib boriladi, bu haęda AMITBning 2-jildida hamda Manfaatdor tomonlarni jalb qiliř rejasida (MTJR) ham batafsil bayon etilgan. Loyiha kompaniyasining řikoyatlarni k rib çiqiř mexanizmiga muvofiq, řikoyatlar řikoyat řakli orqali, loyiha maydoniga kiriř joyida, telefon, elektron po ta yoki řikoyat i u un ma'qul b lgan bořqa har qanday usulda topřiriliři mumkin.

Barça řikoyatlar qayd etib boriladi, baholanadi va  z vaqtida k rib çiqiladi, ularning hal etilganini ta'minlař u un esa keyingi harakatlar kuzatuvga olinadi. Bu jarayon manfaatdor tomonlar bilan o iq muloqotni q llab-quvvatlaydi va tařviřlarning samarali bořqariliřini ta'minlařga yordam beradi.

3.6 Monitoring, hisobot beriř va adaptiv bořqaruv

Manfaatdor tomonlar bilan  zaro hamkorlikning samaradorligi Loyihaning butun sikli davomida monitoring qilinadi va hisoboti yuritiladi. Monitoring jarayonida  tkazilgan maslahatlařuvlar soni va turi, iřtirok ilar qamrovi, jumladan, gender va aholining zaif qatlamlari vakillari iřtiroki, kelib tuřgan va hal etilgan řikoyatlar hamda atrof-muhit va ijtimoiy masalalarga oid ta'sirlar yuzasidan jamoat ilik bildirgan xavotirlar kuzatib boriladi. Oqibatlarni yumřatiř  oralari va jalb etiř b yi a majburiyatlarning bajariliři muntazam raviřda k rib  iqiladi.

Hisobdorlik va řaffoflikni ta'minlař u un XMKning 1-Faoliyat standarti talablariga muvofiq i ki rahbariyat, nazorat qiluv i organlar va kreditorlar u un muntazam hisobotlar tayyorlanadi.

Umuman olganda, manfaatdor tomonlarni jalb qiliř – Loyihaning butun sikli davomida mazmunli iřtirok, řaffoflik va tezkor munosabatni ta'minlařga qaratilgan uzluksiz va adaptiv jarayondir. MTJQR loyiha faoliyatidagi, manfaatdor tomonlar kutayotgan natijalardagi hamda amaldagi milliy va xalqaro talablardagi  zgariřlarni aks ettiriř maqsadida vaqti-vaqti bilan k rib  iqiladi va yangilanadi.

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

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

4.1 Havo chiqindilari va atmosfera havosi sifati

4.1.1 Mavjud atmosfera holati

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

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

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

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

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

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

4.1.2 Qurilish davridagi ta'sirlar

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

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

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

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

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

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

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

4.1.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

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

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

Deyarli barça sezgir obyektlarda aeroportning ifloslantiruvchi moddalar konsentratsiyasiga qo'shgan hissasi past bo'lib, XMKning ahamiyatlilik me'yoridan (havo sifati böyicha amaldagi standartlarning 25 foizi) o'smaydi. Bu esa Loyihaning kengroq hududdagi mavjud havo sifati holatiga jiddiy ta'sir ko'rsatmasligini anglatadi.

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

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

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

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

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

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

4.2 Iqlim özgarişi ta'sirini baholaş

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

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

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

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

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

Ushbu choralar amalga oshirishi natijasida suv toshqinlari, kuçli yoğingarchilik, keskin sovuq va kuçli şamol o'rtacha darajadagi qoldiq xavfga olib kelişi, haddan taşqari issiqlik va haroratning kōtarilişi esa past darajadagi qoldiq xavfga olib kelişi kutilmoqda.

Umuman olganda, taklif etilayotgan moslaşuv çora-tadbirlari samarali amalga oşirilgan taqdirda, Loyiha prognoz qilinayotgan iqlim o'zgarishi şaroitlariga ança çidamli deb hisoblanadi. Aviatsiyaga oid emissiyalar miqdori sezilarli bōlsa-da, ular infratuzilma kōlamiga mos keladi va ilğor texnologiyalar hamda operatsion samaradorlikni oşiriş orqali kamaytirilişi mumkin. Loyiha iqlim xavfini baholaş bōyiça tegişli xalqaro tizimlarga mos keladi va o'zining butun ekspluatatsiya davri mobaynida aeroport faoliyatini yanada energiya tejamkor va kam uglerodli tizimga otkazişni qōllab-quvvatlaydi.

4.3 Şovqin va vibratsiya

4.3.1 Mavjud fon şovqini darajasi

Dastlabki şovqin monitoringi Loyiha hududi içida va uning atrofidagi bir qança nuqtalarda, jumladan, yaqin atrofdagi turar joy massivlari, yōl yoqasidagi hududlar va qişloq aholi punktlarida otkazildi. Őlçov işlari kunduzi va tunda sozlangan şovqin Őlçagiçlar yordamida hamda ilğor xalqaro amaliyotga muvofiq olib borildi.

Mavjud şovqin muhitiga asosan qişloq va yarim qişloq joylardagi faoliyat, jumladan, qişloq xōjaligi işlari, mahalliy yōllarda vaqti-vaqti bilan kuzatiladigan transport harakati hamda ayrim hududlardagi temiryōl faolligi ta'sir qiladi. Şamol va yovvoyi tabiat kabi tabiiy manbalar ham, ayniqsa, tunda fon şovqini darajasining oşişiga sabab bōladi.

Dastlabki tadqiqotlar natijalariga kōra, aksariyat hududlarda atrof-muhit şovqini darajasi nisbatan past bōlib, qişloq joylarining akustik muhitiga mos keladi. Biroq ayrim joylarda transport vositalari, temiryōl harakati va mahalliy aholi faoliyati tufayli şovqin darajasining qisqa muddatga oşgani qayd etildi. Tunda şovqin darajasi odatda pastroq bōladi, biroq ayrim joylarda tabiiy tovuşlar fon şovqinining asosiy manbayi bōlib qoladi.

Umuman olganda, loyiha hududi nisbatan sokin muhitga ega, bu aeroport qurilişi va faoliyatining kelajakda yuzaga kelişi mumkin bōlgan şovqin ta'sirini baholaşda muhim ahamiyat kasb etadi.

4.3.2 Qurilish davridagi ta'sirlar

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

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

Qurilish texnikalari harakati, ayniqsa, hozirda transport oqimi past borgan mahalliy yo'llarda shovqinning vaqtincha kuchayishiga sabab boladi.

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

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

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

4.3.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

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

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

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

Uşbu yondaşuvning amaliyotda qôllaş mumkinligini tasdiqlaş uçun samolyot shovqinining prognoz qilingan ta'siri eng yuqori bôlgan hududlardagi namunaviy turar joy binolarining konstruktiv holati ôrganib çiqildi. Ôtkazilgan tadqiqotlar natijasida binolarning konstruktiv jihatdan mustahkamligi va yaxşilangan oyna-romlar, eşiklar, tom va şift izolyatsiyasi hamda ular bilan bôg'liq ventilyatsiya tizimlari kabi akustik izolyatsiya çoralari ôrnatish uçun yaroqli ekani aniqlandi. Bu şuni kôrsatadiki, agar yakuniy ekspluatatsion shovqin konturlari tasdiqlanganidan sông zarurat tuğılsa, bino darajasida shovqinni yumşatiş amaliy va maqbul yeçim bôla oladi.

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

Loyiha bilan bôg'liq bôlgan aviatsion shovqinini boshqariş va monitoring qilişga tizimli yondaşuvni ta'minlaş uçun alohida Noise Management Framework (Shovqinni boshqariş tizimi) işlab çiqildi. ŞBT loyihaning ekspluatatsiyasi davomida amalga oşiriladigan shovqinni boshqarişning asosiy çora-tadbirlarini, mas'uliyat doirasini, maqsadlarni va monitoring talablarini belgilab beradi. Aeroport foydalanişga topşirilişidan oldin havo kemalari shovqinining ta'sirini kuzatiş, boshqariş va yumşatiş uçun asos yaratadigan batafsil Shovqinni boshqariş rejasi (ŞBR) işlab çiqiladi.

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

4.4 Yer usti ekologiyasi va quşlar

4.4.1 Ekologik holatning umumiy tavsifi

Loyiha obyekti Toshkent viloyati hududidagi Çirçiq daryosi havzasining yassi allyuvial tekisligida joylaşgan. Atrofdagi landşaft qishloq xôjaligi, irrigatsiya infratuzilmasi va aholi punktlari tomonidan kuçli ôzgartirilgan bôlib, unda asosan suğoriladigan ekin maydonlari, mevali bôg'lar, drenaj kanallari va yarim tabiiy ôsimliklarning mayda, tarqoq qismlari ustunlik qiladi. Şu sababli, loyiha hududi asosan ekologik qiymati past, kuçli ôzgartirilgan yaşaş muhitlaridan iborat. Çirçiq daryosi yôlagi va unga yaqin suvli-botqoqli hududlarga xos bôlgan ança xilma-xil yaşaş muhitlari esa bevosita loyiha maydonidan taşqarida joylaşgan.

Bir neça mavsum davomida ôtkazilgan keng qamrovli ekologik tadqiqotlar natijasida qishloq xôjaligi landşaftlariga xos bôlgan 132 turdagi ôsimlik hamda keng tarqalgan sutemizuvçilar, sudralib yuruvçilar, suvda va quruqlikda yaşovçilar va kôrşapalaklar aniqlandi. Yôqoliş xavfi ostidagi yoki endemik ôsimlik turlari qayd etilmadi. Sutemizuvçilar, sudralib yuruvçilar va amfibiyalar tabiatni muhofaza qiliş nuqtai nazaridan ahamiyati past, keng tarqalgan turlar hisoblanadi. Garçi global miqyosda zaif tur sanalgan Markaziy Osiyo toşbaqasi qayd etilgan

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

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

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

4.4.2 Qurilish davridagi ta'sirlar

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

4.4.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

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

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

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

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

4.5 Topografiya, geologiya, tuproq va gidrogeologiya

4.5.1 Mavjud ekologik holat

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.2 Qurilish davridagi ta'sirlar

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

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

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

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

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

4.5.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

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

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

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

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

4.6 Suv va suv resurslari

4.6.1 Mavjud dastlabki sharoitlar

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

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

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

Suv sifatining dastlabki (fon) holatini o'rganish ishlari sakkizta nuqtada olib borildi: to'rttasi Chirchiq daryosi bo'ylab, qolgan to'rttasi esa Loyiha hududini kesib o'tuvchi yoki uning atrofidagi sug'orish va drenaj kanallaridan iborat. Natijalar yer usti suvlarining umuman qishloq xojaligi allyuvial suv havzalariga xos xususiyatlarga ega ekanligini ko'rsatadi. Tahlillarga ko'ra, suv neytral va kuçsiz isqoriy muhitga ega, undagi ozuqa moddalari konsentratsiyasi past, organik moddalar miqdori esa o'rtacha darajada. Barça namuna olish nuqtalarida mis, rux va kadmiy kabi ayrim mikroelementlarning konsentratsiyasi milliy me'yoriy ko'rsatkiclardan yuqori ekanligi aniqlandi

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

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

4.6.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

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

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

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

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

4.6.3 Foydalaniş davridagi ta'sirlar

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

faoliyati natijasida tarkibida uglevodorodlar, yuvish vositalari, metallarning mayda zarraçalari va bo'sha ifloslantiruvchi moddalar bo'lgan oqova suvlar hosil bo'lishi mumkin. Yo'gingarchilik vaqtida, agar tegishli nazorat o'rnatilmasa, foydalaniladigan yuzalarda to'plangan ifloslantiruvchi moddalar drenaj tizimiga ham oqib tushishi mumkin. Bundan tashqari, aeroportning kundalik faoliyati natijasida hosil bo'ladigan maiyiy va tijorat oqova suvlarini oqizishdan oldin tozalashtirish talab etiladi. Kòkalamzorlashtirilgan hududlar esa suqori'shni hamda o'g'itlar yoki pestitsidlarni q'eklangan miqdorda qòllashtirishni talab qilishi mumkin.

Aeroport yo'lovqilar, xodimlar va o'z faoliyati uqun iqimlik suvi bilan ta'minlanishi zarur bo'lib, yo'lovqilar soni ortishi bilan suvga bo'lgan talab ham o'sishi kutilmoqda. Loyiha uzoq muddatli suv ta'minoti strategiyasini ishlab q'iqmoqda, bunda grunt suvlarini qazib olish hamda kelajakdagi mintaqaviy markazlashtirish suv ta'minoti infratuzilmasi potensial ta'minot variantlari sifatida ko'rib q'iqilmoqda. U'sbu va bo'sha potensial suv ta'minoti variantlarining muvofiqligi, quvvati va barqarorligini baholashtirish uqun zarur texnik tadqiqotlar, izlanishlar va manfaatdor tomonlar bilan maslahatlashtirishlar asosida hujjatlashtirilgan baholashtirish va qaror qabul qilish tizimi ishlab q'iqiladi.

Terminal binosi esa LEED Silver sertifikatiga erishish uqun loyihalashtirilgan bo'lib, operatsion suv sarfini minimallashtirish maqsadida suvni tejaydigan uskunalar va suvni asrash q'ora-tadbirlarini o'z iqiga oladi.

Umuman olganda, aeroport atrofdagi suqori'sh kanallari, Q'irqich daryosi va quyi oqimdagi suv iste'molqilarini himoya qilish uqun maxsus yomq'ir suvlari drenaj tizimlari, oqova suvlarni tozalashtirish in'shootlari, nazorat qilinadigan oqizish so'xobqalari va suvni barqaror bo'sha q'irish q'oralarini qamrab oladigan tarzda loyihalashtirilgan. U'sbu q'ora-tadbirlar, shuningdek, qurilish va foydalanish davomida suv sifatining doimiy monitoringi bilan birgalikda yerusti suv resurslariga qoldiq ta'sir darajasi past bo'lishi kutilmoqda.

4.7 Q'iqindilar va ularni bo'sha q'irish

4.7.1 Mavjud infratuzilma va ekologik vaziyat

Oqich manbalardagi ma'lumotlar va uqinchi tomon manbalariga ko'ra, kengaytirilgan Toshkent viloyati hududida q'iqindilar va oqova suvlarni bo'sha q'irish bo'yiqa bir qator litsenziyalangan obyektlar mavjud. U'sbu obyektlar maiyiy va tanlangan xavfli q'iqindi oqimlarini yiqish, tozalashtirish, qayta ishlashtirish va utilizatsiya qilish uqun yaratilgan infratuzilmani ta'minlaydi hamda tegishli ruxsatnomalar olinib, quvvatlari tasdiqlangaq, Loyihaning q'iqindilarni bo'sha q'irish faoliyatini qòllab-quvvatlashtirish uqun foydalanilishi mumkin. Mintaqada aniqlangan asosiy maiyiy kanalizatsiya tozalashtirish in'shootlari quyidagilardir:

- Nurafshon kanalizatsiya tozalashtirish in'shooti (KTI)
- Yangiyol kanalizatsiya tozalashtirish in'shooti (KTI)

Bundan tashqari, ma'lumotlarga ko'ra, Surum hududida yangi KTI qurilishi rejalashtirilgan, biroq u'sbu AMITBni (Ta'sirni ijtimoiy va ekologik hisoblashtirish) tayyorlashtirish vaqtida uni ishga tushirish jadvali va foydalanish holati hali rasman tasdiqlanmagan. U'sbu in'shootlar Toshkent viloyatining shahar va shaharga tutashtirish hududlariga xizmat ko'rsatuvchi mintaqaviy oqova suvlarni tozalashtirish tarmoqining bir qismidir.

Hududdagi asosiy qattiq maiyiy q'iqindilarni utilizatsiya qilish in'shootlariga quyidagilar kiradi:

- Yangiyol poligoni
- Ohangaron poligoni

Ohangaron poligoni Toshkentdan taxminan 35 km janubda joylashtirishgan bo'lib, 1967-yildan beri faoliyat yuritib kelmoqda. U Toshkent shahri va uning atrofidagi hududlardan maiyiy q'iqindilarni

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

Bundan tashqari, Toshkent viloyatida chiqindilarni yig'ish, qayta ishlash, tashish, tozalash va maishiy, sanoat va tanlab olingan xavfli chiqindilar oqimini utilizatsiya qiliş böyiça xizmatlar korsatuvchi bir nechta litsenziyalangan chiqindilarni bo'sqariş kompaniyalari faoliyat yuritmoqda.

4.7.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

Quriliş davomida Loyiha doirasida maydonni tayyorlash, yer ishlari, quriliş faoliyati, uskunalarini ornatiş va ishchilar yotoqxonalaridan foydalanish bilan bog'liq turli qattiq va suyuq chiqindilar hosil boladi. Bularga xavfsiz quriliş chiqindilari (qazib olingan tuproq, beton, metallolom, yo'g'och, plastmassa va oramlar), ishchilarning maishiy chiqindilari, xavfli chiqindilar (jumladan, ishlatilgan motor moylari, moylash materiallari, kimyoviy moddalar idishlari, ifloslangan materiallar va akkumulyatorlar), shuningdek, sanitariya-maishiy va quriliş oqova suvlari kiradi.

Köp sonli quriliş ischi kuçi va Loyiha kölami tufayli taxminan 48 oylik quriliş davrida katta hajmdagi chiqindilar yuzaga keladi, bu esa chiqindilarni bo'sqariş böyiça mavjud shahar infratuzilmasiga qo'shimcha yuklama yaratadi. Ishchilar lageri va vaqtinchalik maishiy inshootlarda hosil boladigan oqova suvlar loyiha maydonida ornatilgan vaqtinchalik kanalizatsiya tozalash inshootida tozalanadi. Agar quriliş chiqindilari to'g'ri bo'sqarilmasa, tuproq, yerusti va yerosti suvlariga mahalliy darajada salbiy ta'sir korsatişi, noxush hidlar va chiqindilar tarqalişi, zararkunandalar va hasharotlarni öziga jalb qilişi, shuningdek, ishchilar va yaqin atrofdagi aholi salomatligi uchun xavf tug'dirishi mumkin. Xavfli chiqindilar bilan noto'g'ri muomala qiliş ham atrof-muhit obyektlarining ifloslanishiga olib kelişi hamda xavfli chiqindilarni tozalash va yök qiliş böyiça hududiy inshootlarga qo'shimcha bosim ötkazishi mumkin.

Tahlillar shuni korsatadiki, Toshkent viloyatida Loyiha chiqindilarini joylastirish uchun mos poligonlar, oqova suvlarni tozalash inshootlari va chiqindilarni bo'sqariş böyiça litsenziyaga ega operatorlar mavjud. Quriliş bo'slanishidan oldin Bo'sh pudratchi chiqindilarni bo'sqariş böyiça keng qamrovli rejani, jumladan, chiqindilarning batafsil prognozlari, ularni kamaytirish chorolari, saralash, qayta ishlatis va qayta ishlash imkoniyatlari, litsenziyalangan chiqindi bo'sqaruvi obyektlarini aniqlash hamda milliy qonunchilik va Ilgor xalqaro sanoat amaliyotiga rioya etilishini ta'minlash uchun chiqindi tashish bilan shugullanuvchi pudratchilarni tegishli tarzda tekshirish kabi masalalarni öz ichiga olgan holda tayyorlaydi. Ushbu choralar korilişi natijasida quriliş chiqindilarining qoldiq ta'siri past darajada bolishi kutilmoqda.

Bu xatarlar yuqorida bayon etilgan Chiqindilarni bo'sqariş rejasi, jumladan, chiqindilarni saralash, litsenziya asosida yökotish, oqova suvlarni nazorat qiliş va pudratchini lozim darajada tekshirish orqali bartaraf etiladi.

Shu bois, Chiqindilarni bo'sqariş rejasining samarali amalga oshirilişi ishchilar, yaqin atrofdagi aholi punktlari va atrof-muhit obyektlarini himoya qilishda hal qiluvchi ahamiyatga ega boladi.

4.7.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

Foydalanish davrida aeroportning yölovchi terminallari, havo kemalariga xizmat korsatish, yuklarga ishlov berish, tijoriy faoliyat, texnik xizmat korsatish obyektlari va aeroport xizmatlari bilan bog'liq turli xil chiqindilar hosil boladi. Bularga maishiy qattiq chiqindilar, oziq-ovqat va qadoqlash chiqindilari, xavfli va sanoat chiqindilari (masalan, moylar, erituvchilar, yoqilgi va kimyoviy qoldiqlar), havo kemalari chiqindilari, terminal binolari va havo kemalariga xizmat korsatishdan hosil boladigan oqova suvlar hamda maxsus ishlov berishni talab etadigan xalqaro reyslardan olinadigan oz miqdordagi karantin chiqindilari kiradi.

Asosiy ekspluatatsion ta'sirlar maishiy va xavfli chiqindilarni bo'sqariş inshootlariga bolgan talabning ortishi, shuningdek, xavfli chiqindilar yoki oqova suvlar to'g'ri bo'sqarilmagan taqdirda tuproq va suv resurslarining ifloslanish ehtimoli bilan bog'liqdir. Oziq-ovqat shoxobchalaridan chiquvchi organik chiqindilar samarali yig'ilmasa va bo'sqarilmasa, badboy hid va zararkunandalar

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

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

4.8 Landşaft va vizual köriñiş

4.8.1 Mavjud landşaft va vizual muhitLoyiha maydoni

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

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

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

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

4.8.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

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

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

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

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

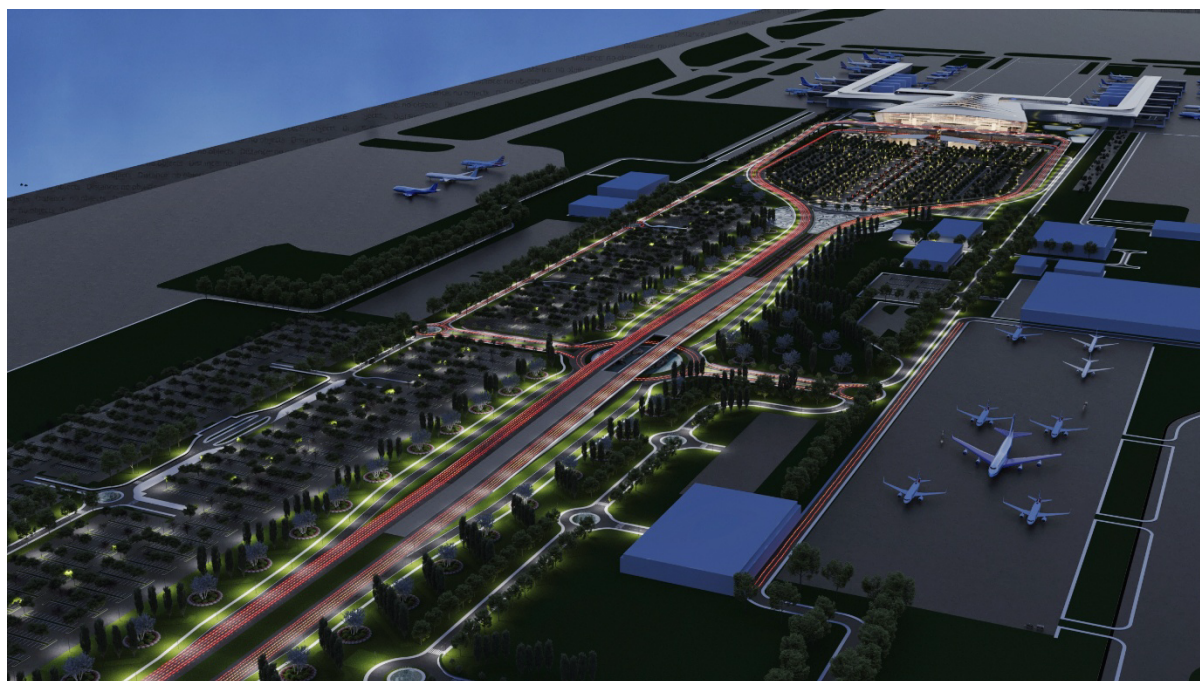
4.8.3 Foydalaniş davridagi ta'sirlar

Aeroportning ishga tuşiriliş landshaftni butunlay o'zgartirib yuboradi: hudud asosan qishloq xojaligi yerlaridan iborat bo'lgani holda, endi uchiş-qoniş yollari, terminal binolari, havo harakatini bosqariş minorasi, samolyot an'garlari, kiriş yollari va tegişli infratuzilmani o'z ichiga olgan yirik transport va aviatsiya obyektiga aylanadi. Bu loyiha hududi doirasidagi doimiy o'zgarish bo'lsa-da, aeroport atrofidagi keng qishloq xojaligi landshafti deyarli o'zgarishsiz qoladi.

Qurib bitkazilgan aeroport, ayniqsa, yaqin atrofdagi aholi punktlari, qishloq xojaligi yerlari va manzarasi ochiq yollardan yaqqol ko'rinib turadigan obyektga aylanadi. Havo harakatini bosqariş minorasi va terminal binolari kabi baland inshootlar yer yuzasi tekis bo'lgani uchun uzoq masofadan ham ko'rinib turadi, samolyotlar harakati esa qoşimcha vizual jonlanishni yuzaga keltiradi. Masofa ortgani sari hamda daraxtlar, binolar yoki bosqa obyektlar manzarani qisman to'sib qo'ygani joylarda vizual ta'sir kamayadi.

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

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



4.9 Madaniy meros va arxeologiya

4.9.1 Mavjud dastlabki sharoitlar

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

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

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

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

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

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

4.9.2 Quriliş va foydalaniş davridagi ta'sirlar

Quriliş vaqtida moddiy va nomoddiy madaniy merosga ta'sir ko'rsatiş ehtimoli mavjud. Loyiha hududida respublika ahamiyatidagi meros obyektlari aniqlanmagan bolsa-da, arxeologik tadqiqotlar natijasida yer ostida arxeologik qoldiqlar bo'lişi mumkin bolgan bir qanча joylar, jumladan, aholi turar joylari ("tepa"), qorğonlar, tarixiy qabristonlar va Çirchiq vodiysida inson uzoq vaqt yasağani bilan bog'liq bo'lişi mumkin bolgan bosqa komilgan inşootlar topildi. Mavjud ma'lumotlarni inobatga olgan holda, ehtiyotkorona yondaşuv qabul qilindi va qoşimça tadqiqotlar yakunlanmagunча, bu obyektlarning ayrimlari orta va yuqori darajadagi madaniy ahamiyatga ega bo'lişi mumkinligi tan olindi.

Quriliş ishlari, xususan, tuproq ishlari, qazish va yerni tekislaş jarayonida shu paytgaча aniqlanmagan arxeologik yodgorliklar mavjud bolsa, ularga butunlay şikast yetişi yoki yoq qilinişi mumkin. Ushbu xavfni kamaytiriş uchun arxeologik salohiyati borligi aniqlangan hududlarda quriliş boşlanışidan oldin qoşimça arxeologik tadqiqotlar otkaziladi. Şuningdek, quriliş vaqtida topilgan har qanday noma'lum arxeologik yodgorliklar tegişli davlat idoralari bilan kelişilgan holda muhofaza qilinişi, oğranişi va bosqarilişini ta'minlaş uchun Madaniy merosni bosqariş rejasi (MMBR) va Tasodifiy topilmalar bilan ishlaş tartibi joriy etiladi.

Qabristonlarga ta'sirlar belgilangan Qabrlarni ko'chiriş yo'l xaritasi va metodologiyasi orqali bosqariladi, bu esa milliy qonunchilik va xalqaro ilgor tajribaga muvofiq aniqlaş, maslahatlaşuv, ruxsatnomalar olish, qazib olish, taşish, qayta dafn qiliş va hujjatlaştirişni qamrab oladi. Ma'lumki, qabristonlar va dafn marosimlari madaniy jihatdan muhim ahamiyatga ega. Shu bois, quriliş bosqichini bosqariş ishlari doimiy maslahatlaşuvlar, MMBR va har qanday zaruriy ko'chiriş ishlari boyicha kelişilgan tartib-qoidalarga asoslanadi.

Foydalaniş davrida arxeologik resurslarga jiddiy salbiy ta'sirlar kutilmaydi, chunki bunday ta'sirlar quriliş bosqichida aniqlangan va tegişli çoralar ko'rilgan bo'lar edi. Şuningdek, loyiha

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

4.10 Ijtimoiy-iqtisodiy holat

4.10.1 Mavjud dastlabki şaroitlar

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

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

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

4.10.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

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

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

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

4.10.3 Foydalanış davridagi ta'sirlar

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

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

Loyiha doirasida mahalliy kadrlarni iřga jalb qiliř, malaka ořiriř, gender tengligini ta'minlař, suv resurslarini mas'uliyat bilan bosqariř, aholi salomatligi va xavfsizligi hamda mahalliy hamjamiyatlar bilan uzluksiz hamkorlikni rağbatlantiriř çora-tadbirlari amalga ořiriladi. Uřbu çora-tadbirlar koriłgaç, foydalanish davridagi ijtimoiy-iqtisodiy ta'sirlar asosan ijobiy bo'liři, yangi aeroport esa iř oriñlari yaratiř, mahalliy iqtisodiyotni rivojlantiriř va mintaqaviy aloqalarni yaxřilař orqali uzoq muddatli foyda keltiriři kutilmoqda.

4.11 Yer sotib oliř

4.11.1 Bořlanğiç řart-řaroitlar va loyihaning qamrov hududi

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

Loyiha Toshkent viloyatining O'rtà Çirçiç va Quyi Çirçiç tumanlaridagi to'rtta mahallaga bevosita ta'sir ko'rsatadi. Uřbu hududlar yerni olib qo'yiř va aholini koçiriři rejalařtiriř uçun asosiy ma'muriy hamda ijtimoiy muhitni tařkil etadi. Mintaqaviy rivojlanish tufayli iqtisodiy diversifikatsiya asta-sekin ořib borayotgan bo'lsa-da, mavsumiy yollanma mehnat va kiçik tadbirkorlik bilan qo'llab-quvvatlanadigan qishloq xo'jaligi asosiy tirikçilik manbai hisoblanadi.

Aholini ro'yxatga oliř natijasida loyiha ta'siriga tuřgan 64 ta xonadon (taxminan 374 kiři) aniqlandi. Ulardan 21 ta xonadon jismoniy koçiriliřga, 44 ta xonadon esa iqtisodiy jihatdan koçiriliřga duçor bo'ladi. Bitta xonadon ham jismoniy, ham iqtisodiy koçiriliřga duçor bo'ladi. Ijtimoiy himoyaga muhtoj xonadonlar qatoriga kam daromadli oilalar va nogironligi bołgan řaxslar bořçiligidagi xonadonlar kiradi.

Loyiha uçun Koçiriř bo'yiça harakatlar rejasi (KHR) 2026-yil iyul oyida yakunlandi. KHRga yo'naltirilgan manfaatdor tomonlar bilan hamkorlik 2025-yil dekabridan 2026-yil yanvarigaça, jumladan barça ta'sirlangan mahallalardagi Loyiha ta'siriga uçragan xonadonlar bilan maslahatlařuvlarni o'z içiga olgan holda amalga ořirildi. Ta'sirlangan xonadonlar bilan qo'shimça hamkorlik kreditorlarning Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar bo'yiça tegiřlilikni tekřiřiř (AIMTT) jarayoni doirasida 2026-yil aprel oyida o'tkazildi. KHRni amalga ořiriř hozirda davom etmoqda, amalga ořiriř davomida qo'shimça maslahatlařuv va hamkorlik davom ettiriladi.

4.11.2 Quriliř davridagi ta'sirlar

Quriliř jarayonida Loyiha ham jismoniy, ham iqtisodiy koçiřga sabab bo'ladi. Yerlarning olib qo'yiliři tufayli jami 21 ta xonadonning koçiriliři talab etiladi, 44 ta xonadon esa yerdan foydalanish imkoniyati, ekinlari yoki tirikçilik manbalarini yoqotadi.

Jismoniy jihatdan koçirilgan barça xonadonlarga to'liq tiklař qiymati miqdorida kompensatsiya to'lanadi va koçiřda, jumladan, yuklarni tařiř, kommunal xizmatlarni tiklař va zarur hollarda vaqtinçalik turar joy bilan ta'minlař kabi yordam ko'rsatiladi. Qo'shimça koçiriř va ijtimoiy qo'llab-quvvatlař çoralari orqali ijtimoiy himoyaga muhtoj xonadonlarga alohida e'tibor qaratiladi.

Iqtisodiy jihatdan koçirilgan xonadonlarga yer, hosil, daromad va mulklarining yoqotiliři uçun kompensatsiya to'lanadi hamda ular Tirikçilik vositalarini tiklař rejasi (TVTR) asosida qo'llab-quvvatlanadi. Bu çora-tadbirlar imkoniyat darajasida o'rniga yer ajratiř, Loyihadagi boř iř

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

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

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

4.11.3 Foydalaniş davridagi ta'sirlar

Loyiha foydalanişga topshirilganidan sōng qōşimça yer ajratish yoki aholini jismonan kōçirish kutilmaydi. Biroq, ayrim kōçirilgan xonadonlarda qoldiq ijtimoiy-iqtisodiy ta'sirlar, xususan, daromadlarni tiklash, yangi joylarga moslashish va xizmatlardan foydalaniş bilan boğliq muammolar saqlanib qolishi mumkin.

Iqtisodiy jihatdan kōçirilgan xonadonlar yerdan foydalaniş tartibi, qishloq xōjaligi yerlariga kirish imkoniyati va mahalliy iqtisodiy şaroitlardagi oğzarişlar bilan boğliq bilvosita ta'sirlarni sezişda davom etishi mumkin. Bu muammolar tirikchilik manbalarini doimiy kuzatib borish, manzilli yordam kōrsatish va murojaat qiliş mexanizmlaridan foydalaniş imkoniyatini ta'minlash orqali hal etiladi.

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

Loyiha hududidan taşqaridagi qishloq xōjaligi yerlariga su'g'orish imkoniyatlari yoki kirish yo'llarining oğzariş kabi bilvosita ta'sirlar yuzaga keliş mumkin. Ushbu ta'sirlarning çeklangan bōlishi kutilmoqda va ular mahalliy hokimiyat organlari hamda suvdan foydalanuvchilar bilan muvofiqlashtirilgan holda bartaraf etiladi.

Umuman olganda, ekspluatatsiya davridagi ta'sirlarning o'rtaça darajada bōlishi, ta'sirni yumşatish va tirikchilik manbalarini tiklash choralari amalga oşirilgach esa uzoq muddatli jiddiy salbiy oqibatlar kuzatilmasligi kutilmoqda. Taklif etilgan tirikchilik manbalarini tiklash, monitoring, jamoatchilik bilan işlash, kirish va infratuzilmani boşqariş hamda boşqa ta'sirni yumşatish choralari amalga oşiriliş natijasida qoldiq ta'sirning ahamiyatsiz darajada bōlishi kutilmoqda.

4.12 Mehnat va iş şaroitlari

4.12.1 Mavjud dastlabki şaroitlar

O'zbekiston oşib borayotgan va diversifikatsiyalaşgan mehnat bozoriga ega bōlib, aholi bandligi asosan quriliş, qishloq xōjaligi, işlab çiqariş va xizmat kōrsatish sohalarida jamlangan, şu bilan birga, norasmiy bandlik darajasi ham ança yuqori. Mehnat huquqlari, mehnat muhofazasi va xavfsizligi hamda kamsitishlarga yōl qōymaslikni tartibga soluvchi keng qamrovli huquqiy baza mavjud bōlsa-da, ayrim tarmoqlarda, xususan, quriliş va boşqa mehnat talab yuqori bōlgan sohalarda uning ijrosini ta'minlashda muammolar saqlanib qolmoqda. Mehnat migratsiyasi muhim ijtimoiy-iqtisodiy xususiyat bōlib, işçi kuçining salmoqli qismi çet elda işlaydi va ularning pul otkazmalari uy xōjaliklari daromadlariga sezilarli hissa qōşadi. Sōnggi yaxşilanişlarga qaramay, norasmiy bandlik, iş haqining oğzaruvçanligi, şartnomalar bilan qamrab oliş darajasining çeklanganligi hamda mehnat muhofazasi va xavfsizligi amaliyotlaridagi nomuvofiqliklar kabi masalalar dolzarbliğıça qolmoqda. Aholining zaif qatlamlari, jumladan, ayollar, yoşlar, past malakali işçilar va mehnat migrantlari barqaror iş topişda hamda mehnat huquqlarining yetarli darajada himoya qilinişida tōsiqlarga duç keliş mumkin.

4.12.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

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

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

4.12.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

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

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

4.13 Jamiyat salomatligi, xavfsizligi va xavfsizligi

4.13.1 Mavjud dastlabki sharoitlar

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

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

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

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

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

4.13.2 Quriliş davridagi ta'sirlar

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

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

4.13.3 Foydalanish davridagi ta'sirlar

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

asosidagi zöravonlik xavfi past darajada qolishi kutilsa-da, u profilaktika chorolari, xavfsiz infratuzilma loyihasi va aholi xabardorligini oshirish orqali doimiy nazorat qilib boriladi.

Umuman olganda, jamoat sog'lig'i, xavfsizligi va xavfsizlik ta'minotiga borgan ekspluatatsiya bosqichidagi ta'sirlarning uzoq muddatli, biroq koldami jihatidan ortaga bolishi kutilmoqda. Asosiy ta'sirni yumshatish chorolari havo sifati va shovqinni uzluksiz monitoring qilish, ekspluatatsiya davridagi transport harakatini boshqarish va yol xavfsizligi chorolari, favqulodda vaziyatlarga tayyorgarlik va javob berish tartib-qoidolari, xavfli materiallarni xavfsiz boshqarish va saqlash, hudud xavfsizligini kecha-kunduz ta'minlash va kirishni nazorat qilish, GZJZning oldini olish va unga javob berish chorolari, jamoatchilikning sog'liq va xavfsizlik boyicha xabardorligi, mahalliy hokimiyat organlari va favqulodda xizmatlar bilan uzluksiz hamkorlik, hamda foydalani sh imkoniyati mavjud shikoyatlarni korib chiqish mexanizmini oz ichiga oladi. Ushbu choralar amalga oshirilishi natijasida qoldiq ta'sirlarning ta'sir turiga qarab ahamiyatsizdan ortachaga darajada bolishi kutilmoqda.

4.14 Inson huquqlari ta'sirini baholash

4.14.1 Umumiy ma'lumot

Loyiha boyicha Inson huquqlariga ta'sirni baholash (IHTB) Atrof-muhitga va ijtimoiy ta'sirni baholash (AMITB) doirasida Ekvator tamoyillarining IV bosqichiga (EP IV), BMTning Tadbirkorlik faoliyati va inson huquqlari boyicha rahbar tamoyillariga hamda XMK va YetTTBning tegishli standartlariga muvofiq amalga oshirildi. IHTB loyiha faoliyati uning ta'sir doirasidagi ishchilar va yaqin atrofdagi aholining inson huquqlariga qanday ta'sir korsatishi mumkinligini baholaydi.

Loyiha xalqaro miqyosda e'tirof etilgan inson huquqlarini, jumladan, Inson huquqlari to'g'risidagi xalqaro billda va Xalqaro mehnat tashkilotining (XMT) asosiy konvensiyalarida bayon etilgan huquqlarni hurmat qilish majburiyatini oladi. Pudratchilar, subpudratchilar va yetkazib beruvchilardan ham ushu tamoyillarga rioya qilish hamda inson huquqlariga har qanday salbiy ta'sir korsatishga yol qoymaslik talab etiladi.

4.14.2 Inson huquqlari bilan bog'liq dastlabki holat

O'zbekiston mehnat huquqlari, gender tengligi, kamsitmaslik, jamoatchilik ishtiroki va odil sudlovga erishish kabi sohalarda belgilangan himoya choralarini oz ichiga olgan huquqiy va institutsional islohotlar orqali inson huquqlari sohasidagi bazasini mustahkamlashda muhim yutuqlarga erishdi. Biroq, islohotlarni bosdan kechirayotgan mamlakatlarga xos borganidek, qonunchilik bilan amaliyot ortasida hamon tafovutlar mavjud. Bular jumlasiga mehnat me'yorlarining bir xilda qollanilmasligi, ishchilar va jamoalarning oz huquqlaridan turlicha xabardorligi hamda shikoyatlarni korib chiqish va nazorat mexanizmlari salohiyatining cheklanganligi kiradi.

Loyiha uchun muhim borgan asosiy dastlabki omillar quyidagilardan iborat: umuman olganda kucli, biroq bir maromda qollanilmaydigan mehnat muhofazasi chorolari, norasmiy bandlik sharoitida majburiy va bolalar mehnatining qoldiq xavflari hamda isha kirish, teng ish haqi va qaror qabul qilishdagi orni borasida saqlanib qolayotgan gender tengsizligi. Soz va birlasish erkinligi qonunan tan olingan bolsa-da, ularning amalda qollanishi institutsional va ish joyidagi sharoitga qarab farqlanishi mumkin. Ayollar, kam daromadli xonadonlar, nogironligi borgan shaxslar, keksalar va norasmiy ishchilar kabi aholining zaif qatlamlari xavflarga koproq duch kelishi va samarali himoya vositalaridan foydalani sh imkoniyatlari cheklanganroq bolishi mumkin. Yer ajratish jarayonlari rasman tartibga solingan bolishiga qaramay, amalda tovon pulining adolatligi va tirikchilik manbalariga ta'siri yuzasidan xavotirlar yuzaga kelishi mumkin.

Umuman olganda, milliy qonunchilik bazasi xalqaro standartlarga asosan mos kelsa-da, inson huquqlarining amalda izchil ta'minlanishi va himoya qilinishi uchun loyiha darajasidagi samarali tizimlar muhim ahamiyatga ega.

4.14.3 Qurilish davridagi ta'sirlar

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

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

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

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

4.14.4 Foydalaniş davridagi ta'sirlar

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

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

4.15 Transçegaraviy ta'sirlar

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

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

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

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

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

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

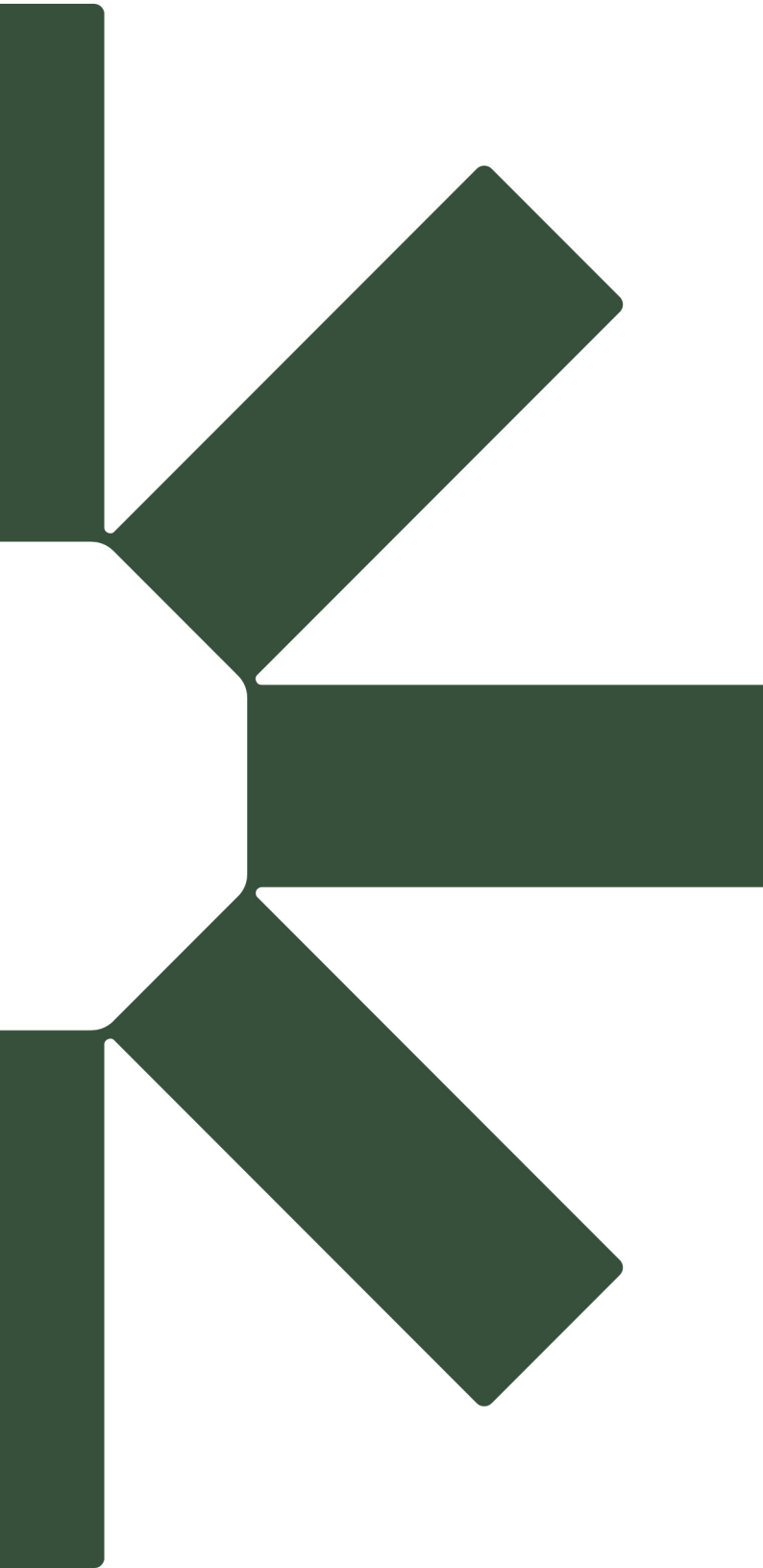
Yangi Toshkent Xalqaro Aeroporti bo'yiça Loyiha kompaniyasi Loyihaning umumiy bo'sqaruvi, uni yuritish va talablarga muvofiqligini ta'minlash uchun mas'ul bo'ladi. Barça quriliş va ekspluatatsiya ishlari O'zbekiston milliy qonunchiligiga hamda loyiha kreditorlarining amaldagi talablariga mos kelişini ta'minlash maqsadida Atrof-muhit va ijtimoiy sohani bo'sqariş tizimi (AMIBT) joriy etiladi. 4-bölimda bayon etilgan çora-tadbirlar quyida körsatilganidek, Loyihaning AMIBT tizimi doirasida birlaştiriladi.

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

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

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

Şuningdek, Loyiha kreditorlar talablariga muvofiq doimiy monitoring qilinadi va davriy mustaqil körib çiqişdan ötkazib turiladi. Loyiha faoliyatining amaldagi standartlarga, jumladan, Kreditorning Atrof-muhit va ijtimoiy masalalar bo'yiça harakatlar rejasi (AMIHR) hamda tegişli ilğor xalqaro amaliyot qöllanmalariga muvofiqligini tekşiriş uchun Mustaqil atrof-muhit va ijtimoiy maslahatçisi (MAMIM) tayinlanadi.



Making Sustainability Happen