

Azərbaytoyol ASC



QEYRİ-TEXNİKİ XÜLASƏ (QTX)

Azərbaycan: Gəncə-Qazax-Gürcüstan
sərhədinin M-2 yolunun
genişləndirilməsi

Tarix:

16/05/2016

MÜNDƏRİCAT

1. GİRİŞ	3
2. LAYİHƏNİN TƏLƏBLƏRİ VƏ ƏSAS MƏLUMATLAR	4
3. LAYİHƏNİN TƏSVİRİ	4
4. MARŞRUTUN SEÇİLMƏSİ VƏ ALTERNATİVLƏRİN NƏZƏRDƏN KEÇİRİLMƏSİ	10
5. EKOLOJİ VƏ SOSIAL, HÜQUQİ VƏ SİYASİ BAZANIN XÜLASƏSİ	10
6. LAYİHƏNİN ƏMTQ, MARAQLI TƏRƏFLƏRİN CƏLB EDİLMƏSİ VƏ TORPAĞIN ALINMASI PROSESİ	12
7. İLKİN EKOLOJİ VƏ SOSIAL ŞƏRAİTLƏRİN XÜLASƏSİ	13
8. EKOLOJİ VƏ SOSIAL FAYDALAR, TƏSİRLƏR VƏ TƏSİRƏZALTMA TƏDBİRLƏRİ	15
9. EKOLOJİ VƏ SOSIAL İDARƏETMƏ VƏ MONİTORİNG	20
10. ƏLAVƏ MƏLUMAT VƏ ƏLAQƏ MƏLUMATLARI	21

İxtisarlər & Qısaltmalar:

TƏMSSİP	Tikinti üzrə Ekoloji və Sosial İdarəetmə Planı
AYİB	Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı
ƏMTQ	Ətraf Mühitə Təsirin Qiymətləndirilməsi
ƏM və SS	Ətraf Mühitə və Sosial Sahə
ESTP	Ekoloji və Sosial Tədbirlər Planı
ESTP	Ekoloji və Sosial Siyasət
AB	Avropa Birliyi
Km	kilometr, ölçü zənciri ilə təyin edilən məsafəni (yol dəhlizi boyu məsafəni) və uzunluğu müəyyənləşdirmək üçün istifadə edilir
MOS	Mühüm Ornitooloji Sahə
ETSN	Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi
QTX	Qeyri-Texniki Xülasə
ƏESİP	Əməliyyatın Ekoloji və Sosial İdarəetmə Planı
İT	İstismar Tələbi
KP	Köçürülmə Planı
YŞİP	Yol Şəbəkəsinin İnkişaf Planı
YTA	Yol Təhlükəsizliyinin auditı
MTQƏP	Maraqlı Tərəflərlə Qarşılıqlı Əlaqə Planı

1.

GİRİŞ

Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı (AYİB) Gəncə və Azərbaycanın Gürcüstan ilə sərhədi arasında M-2 yol dəhlizinin uzanan qolunda təkmilləşdirmə işləri aparmaq üçün Azərbaycanın dövlət yol agentliyi "Azəravtoyol" şirkətinə layihə dəstəyi məqsədilə maliyyələşmə ayırmağı nəzərdə tutur. Nəzərdə tutulan təkmilləşdirmə işlərinə mərkəzi ayırıcı zolaq ilə ikitərəfli iki-zolaqlı hərəkət yolu (yəni dörd zolaq) yaratmaq üçün mövcud iki-zolaqlı bir xətlə yolun genişləndirilməsi və/yaxud yenidən qurulması daxildir.

Layihənin yerləşdiyi yer Şəkil 1-də göstərilir ki, bu, Gəncənin şimal qərbindən Gürcüstan ilə sərhədə qədər uzanaraq:

Şəkil 1 Layihənin Yerləşdiyi Yer



AYİB müəyyən etmişdir ki, Layihə onun Ekoloji və Sosial Siyasətinə (ESS 2014) əsasən "A Kateqoriya"ya aid Layihədir. Layihənin ekoloji və sosial risklərinin bu Siyasətə uyğun olaraq qiymətləndirilməsini və idarə olunmasını təmin etmək üçün o, "Azəravtoyol" ilə birgə işlənir. Layihə üzrə Ətraf Mühitə Təsirin Qiymətləndirilməsi (ƏMTQ) aparılmış və 2015-ci ildə Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin (ETSN) təsdiqi alınmışdır. Təsdiqdə bəzi şərtlər vardır ki, onlara baxılma prosesinə aydın şəkildə başlanmışdır və tikinti üzrə Ətraf Mühitə və Sosial İdarəetmə Planlarında nəzərə alınacaq. Torpaq sahəsinin əldə olunması prosesi hazırda davam edir ki, bunu idarə etmək və sənədləşdirmək üçün Köçürülmə Planı (KP) hazırlanmaqdadır.

Bu Qeyri-Texniki Xülasə (QTX) Layihəni təsvir edir və ətraf mühit və sosial sahə üzrə aparılan araşdırmaların nəticələrinin və müəyyən olunan risklərin icmalını verir. Maraqlı tərəflər ilə planlaşdırılan məsləhətləşmə fəaliyyətləri və qarşılıqlı əlaqə prosesini təsvir edən Layihə üzrə Maraqlı Tərəflər ilə Qarşılıqlı Əlaqə Planı (MTQƏP) hazırlanmışdır. Gələcək Layihəyə hazırlıq fəaliyyətlərinin AYİB-nin Ekoloji və Sosial Siyasətinə (ESS 2014) uyğun olaraq qurulması məqsədilə nəzərdə tutulan Layihə üzrə Ekoloji və Sosial Tədbirlər Planı (ESTP) hazırlanmışdır.

Ətraf Mühit və sosial sahə (ƏM və SS) üzrə layihənin hazırlanan sənədləri – ƏMTQ, MTQƏP, QTX, KP və ESTP – tamamlandıqdan sonra “Azəravtoyol” şirkətinin veb- sahifəsinə (<http://www.azeravtoyol.gov.az/az>) və AYİB-in veb-sahifəsinə (<http://www.ebrd.com/home>) yerləşdiriləcək.

2. LAYİHƏNİN TƏLƏBLƏRİ VƏ ƏSAS MƏLUMATLAR

Layihənin tələbləri və faydaları

Layihə Azərbaycanın milli yol şəbəkəsinin yenidən qurulması proqramının bir hissəsidir. Onun məqsədi Bakıdan kənardakı regionların iqtisadi inkişafına yardım etmək, beynəlxalq ticarət və regional əməkdaşlığı dəstəkləməkdir. M-2/E60 dəhlizi Bakını Gürcüstan, Türkiyə və Qərbi Avropa, Rusiya Federasiyası və İran ilə birləşdirən “Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi”nin (TRACECA) bir hissəsidir. Bu yolun Gəncə-Gürcüstan Sərhəd qolu Bakı-Tbilisi marşrutunun bir hissəsi və həmçinin Gəncə, Şəmkir, Tovuz, Ağstafa və Qazax şəhərlərini digər şəhərlər, kəndlər və ərazidəki icmalar ilə birləşdirən bu regionun başlıca yerli nəqliyyat paylayıcı yoludur.

Onun yenidən qurulması vacibdir, çünki hazırkı yol şəbəkəsi, bu yol hissəsində qarşı-qarşıya toqquşmalar əsas narahatlıq yaratmaqla, zəif təhlükəsizlik standartları və orta səviyyədən yuxarı dərəcədə qəza hallarından əziyyət çəkir. Yerli iqtisadiyyat kənd təsərrüfatından çox asılıdır və təkmilləşdirilmiş yol şəbəkəsi bu sektor üçün çox vacibdir.

Layihə bir sıra önəmli faydalar gətirəcək. Artan nəqliyyat tutumu marşrut boyunca beynəlxalq və milli yol hərəkətində proqnozlaşdırılan artım təmin edəcək. Təkmilləşdirilmiş nəqliyyat birləşmələri və azalan səfər sayları Azərbaycanda və qonşu ölkələrdə iqtisadi artımın stimullaşdırılmasına yardım edəcək. Layihə yol təhlükəsizliyi şərtlərində əhəmiyyətli təkmilləşdirmə təmin edəcək. Yol Genişləndirilməsi ötmə zamanı qarşı-qarşıya toqquşma riskini azaldacaq. Yerli kənd təsərrüfatı üzrə yol hərəkəti (məs, traktorlar və s.) bölməsinin ağır avtomobil vasitələri və regional yol hərəkəti bölməsindən ayrılması da yol təhlükəsizliyini yaxşılaşdıracaq.

Bəzi marşrut hissələrində dolayı yolların çəkilməsi hazırda yolun yaşayış ərazilərindən keçdiyi icmalarda yol hərəkətinin emissiyalarını və səs-küy səviyyələrini də azaldacaq. Bu yerli əhali üçün yaşayış şəraitlərini və icmanın təhlükəsizliyini yaxşılaşdıracaq.

Layihənin inkişafı və Planlama Tarixçəsi

Nəqliyyat Nazirliyi (NN) iqtisadi və sosial inkişafı təşviq edən təhlükəsiz, səmərəli və dayanıqlı müasir yol şəbəkəsinə nail olmaq məqsədilə 2006-cı ildə “Yol Şəbəkəsinin İnkişafı Proqramı”na (YŞİP) başlamışdır. YŞİP-in mühüm hissəsi müəyyən olunmuş əsas beynəlxalq marşrutların ikitərəfli 2-zolaqlı standart üzrə təkmilləşdirilməsi idi. YŞİP tranşeylər ilə qurulmuşdur və əslində, Gəncə və Gürcüstan sərhədi arasındakı M-2 yolunun genişləndirilməsi ikinci tranşeyin hissəsi idi ki, bu da Asiya İnkişaf Bankı (AİB) tərəfindən maliyyələşdirilməli idi.

AİB-nin yardım proqramı əsasında Layihə ilkin olaraq 2 ayrıca hissə üzrə qurulmuşdur. Birinci hissə Gəncə dolayı yolunun sonundan Qazağa, ikincisi isə Qazaxdan Gürcüstan ilə sərhədə qədər uzanırdı. 2012-ci ildə hər iki hissə üzrə ətraflı layihələndirmə sənədləri təqdim olunmuşdur. Həmin sənədlərə tikinti müqaviləsi üzrə çertyojların tam dəsti və spesifikasiyası daxil idi. Hər bir yol hissəsi üzrə ƏMTQ də həmin vaxt tamamlanmışdır.

Lakin AİB YŞİP-nin ikinci tranşeyinin maliyyələşdirilməsini geri götürdü. İslam İnkişaf Bankı (İİB) ilk olaraq sxemi maliyyələşdirməyi nəzərdə tutmuşdu, sonra isə bu planı maliyyələşdirməyi qərara aldı. 2014-cü ildə Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin (ETSN) təlimatından sonra yol genişləndirmə işlərini bir Layihə kimi aparmaq qərara alındı. ƏMTQ-lər bütün Layihə üzrə bir ƏMTQ-də birləşdirildi. Bu, ETSN-ə təqdim olundu və nazirlik 16 sentyabr 2015-ci ildə bir neçə şərtlə Layihəyə heç bir etirazının olmadığını ifadə edən ekspert rəyi verdi. Hazırda AYİB Layihəni maliyyələşdirməyi nəzərdə tutur.

3. LAYİHƏNİN TƏSVİRİ

Layihənin Təsviri

Aşağıda Şəkil 2-də əsas şəhərlər və tikili ərazilər göstərilməklə, nəzərdə tutulan Layihə ilə mövcud yolun sxematik planı verilir. Qırmızı xətt şəhərlərin bir neçəsindən keçən hazırkı M-2 işlək yolunu göstərir. Sxematik planın

miqyasını müəyyən etmək olmur. Hazırkı yol hər istiqamətə bir zolaq olmaqla və mərkəzi ayırıcı zolaq olmayan 2-zolaqlı birtərəfli işlək yoldur. O, təxminən 15 m enindədir.

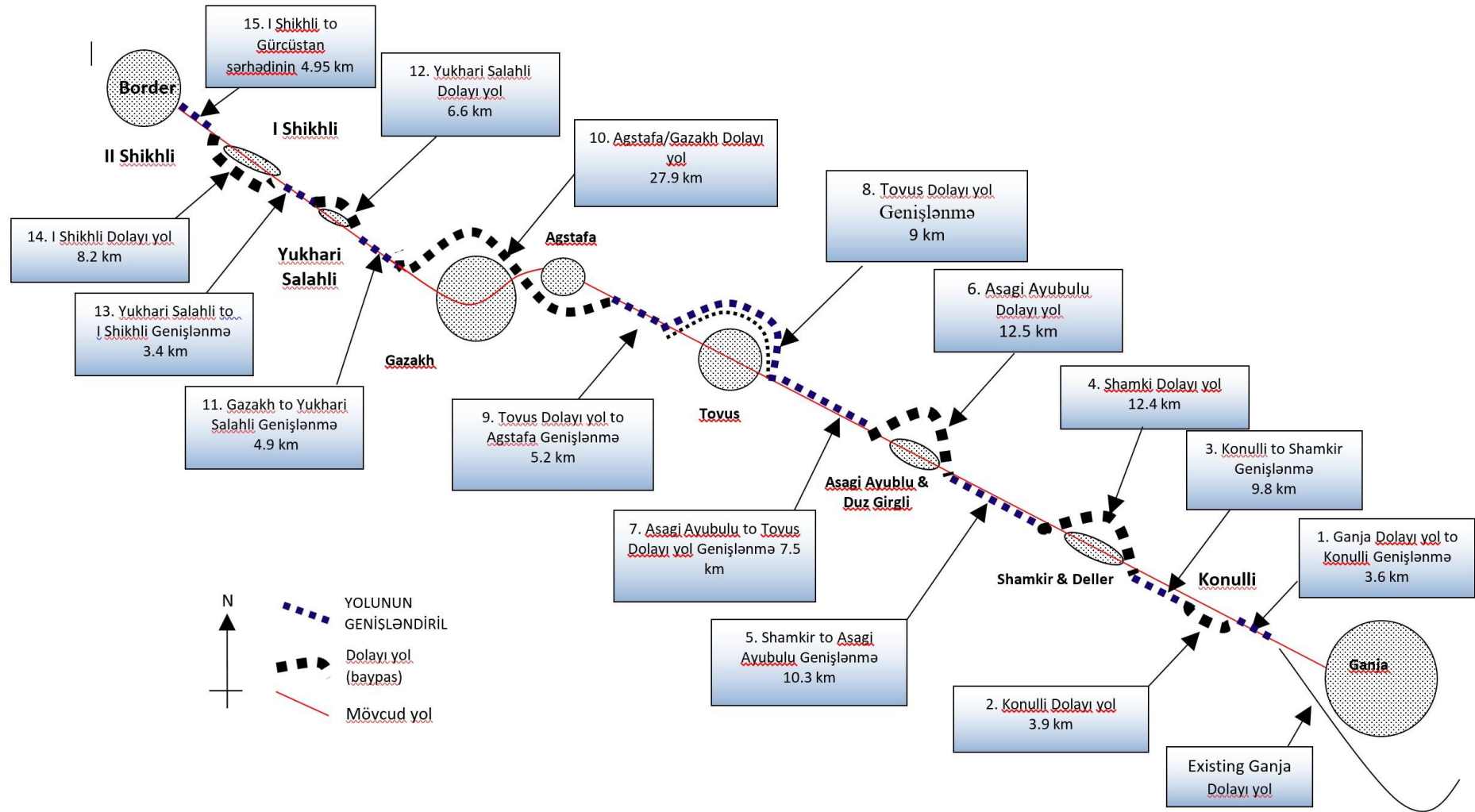
Layihəyə daxil olan təkmilləşdirmə işlərinə mövcud işlək yolun bəzi qollarının genişləndirilməsi və marşrut boyunca əsas şəhər ərazilərindən dolanacaq yolun bəzi yeni hissələrinin tikintisi daxildir. Dolayı hissələr mövcud yolun şəhər ərazilərindən genişləndirilməsi çox çətin olan yerlərdə lazım gələcək. **Hər bir mərhələ üzrə planlaşdırılan təkmilləşdirmə işlərinin növü Şəkil 2-də göstərilir.** İşlər hər istiqamətə iki zolaq və mərkəzi ayırıcı zolaq olmaqla, yolu ikitərəfli işlək yola çevirəcək. Yeni ikitərəfli işlək yol 27,5 m enində olacaq ki, o, iki hərəkət zolağına və hər istiqamətdə 3,75 m kənar zolaq, eləcə də 5 m mərkəzi ayırıcı zolağın olmasına imkan verir.

Mövcud yolun cəmi 58,65 km-i mövcud yola paralel olaraq yerində genişləndiriləcək. Bəzi uzanan qollar üçün genişlənmə mövcud yola paralel birbaşa onun yanında yeni 2-zolaqlı işlək yol tikilməklə, yolun bir tərəfində aparılacaq. Digər hissələr üçün genişlənmə yolun hər iki tərəfinə bir yeni zolaq ilə hər iki tərəfdə aparılacaq. Yeni Tovuz dolayı yolu bu qayda ilə 9 km uzatma qolu boyunca genişləndiriləcək. Gürcüstan sərhədinə yaxın 2,8 km bir hissə üçün yeni ikitərəfli işlək yolun qolu (4-zolaqlı, hər istiqamətə 2 olmaqla) mövcud yola paralel olaraq, mövcud yol olduğu kimi qalmaqla tikiləcək. Beləliklə, o, ərazidə mövcud yollara yerli girişi təmin etməklə xidmət yolu kimi işləyə bilər.

Bundan başqa, M-2 yolunu aşağıdakı şəhərlərin ətrafı ilə aparın tamamilə yeni ikitərəfli işlək yolun altı hissəsi olacaq: Şəmkir, Aşağı Ayıblı, Ağstafa/Qazax, Yuxarı Salahlı və İ Şıxlı. Həmçinin, Könüllü yaxınlığında yeni qovşaq yaratmaq üçün hazırkı yolun kənarında yeni işlək yolun qısa qolu yaradılacaq. Bu bölmələr hamısı ümumilikdə təxminən 71,5 km uzunluqda olacaq. Bu dolayı yolların tikintisi üçün yol kənarları və podratçının girişinə imkan vermək üçün 60 m enində torpaq sahəsi tələb olunacaq.

Aşağıda Cədvəl 1-də hər bir hissədə işlərin nədən ibarət olacağına dair daha ətraflı məlumat verilir. Əlavə 1-dəki altı xəritədə yeni yolun yerləşməsi daha ətraflı göstərilir.

Şəkil 2 Gəncədən Qazağa, Gürcüstan sərhədinə yol genişləndirilməsi layihəsinin sxematik planı



Cədvəl 1 Təkmilləşdirmə İşlərinin Xülasəsi

Böl mə No.	Bölmənin adı	Paralel Genişləndirmə və ya Dolaylı yolun Təsviri (o cümlədən torpaqdan istifadə)	Məsafələr	Genişlənmənin uzunluğu km	Dolaylı yolun uzunluğu km
1	Gəncə dolaylı yolunun Könüllüyə qədər genişləndirilməsi	<i>Paralel genişlənmə - mövcud yolun bir neçə kilometr şimala, sonra isə qısa yol üçün cənuba genişləndirilməsi. Gəncə dolaylı yolundan, becərilmiş kənd təsərrüfatı torpaqları və bəzi otlaq torpaqlarından keçir.</i>	0+000km –dən 3+600 km-ə	3.6 km	-
2	Könüllü dolaylı yolu	<i>Dolaylı yol - yerli girişi təmin etmək və əlavə yaşayış tikililərinin söküntüsünə yol verməmək üçün mövcud yolun cənubuna dolaylı yol. Bir neçə tikili təsirə məruz qalacaq, o cümlədən dolaylı yolun şərq sonuna yaxın.</i>	3+600 km-dən 7+500 km	-	3.9 km
3	Könüllüdən Şəmkirə genişlənmə	<i>Paralel genişlənmə - bir neçə yerdə hər iki tərəfdən genişlənmə ilə mövcud yolun əsasən cənuba doğru genişləndirilməsi. əsasən becərilmiş kənd təsərrüfatı torpaqları və bəzi otlaq torpaqlarından keçir. Hissə Şəmkir çayından keçir</i>	7+500 km-dən 17+300 km-dək	9.8 km	-
4	Şəmkir dolaylı yolu	<i>Dolaylı yol - mövcud yolun şimalına doğru, həmçinin Dəllər və Şəmkirin qəsəbələrindən, Daşbulağın cənubundan keçən dolaylı yol. Dolaylı yol əsasən becərilmiş kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir və Dəllər kəndinin şimalında bir neçə yaşayış evi təsirə məruz qalır.</i>	17+300 km-dən 29+700 km-dək	-	12.4 km
5	Şəmkirdən Aşağı Ayıblıya genişləndirmə	<i>Paralel genişləndirmə - bu qol boyunca genişləndirmə bəzi yerlərdə hər iki tərəfdən genişləndirmə olmaqla mövcud yolun şimal və cənubuna doğru uzanan qollardan ibarətdir. Hissə ümumilikdə əkilmiş kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir.</i>	29+700 km-dən 40+000 km-dək	10.3 km	-
6	Aşağı Ayıblı dolaylı yolu	<i>Dolaylı yol – mövcud yolun şimalına doğru və Aşağı Ayıblı və Duz Qırıqlı qəsəbələrinə dolaylı yol. Dolaylı yol əsasən əkilmiş kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir və Zəyəm çayını kəsir.</i>	40+000 km-dən 52+500km-dək	-	12.5 km
7	Aşağı Ayıblıdan Tovuz dolaylı yoluna	<i>Paralel genişləndirmə - mövcud yolun əsasən şimala doğru genişləndirilməsi. Üzüm bağları və istixanalardan/polietilen tunellər daxil olan əkilmiş kənd təsərrüfatı torpaqlarından, bir neçə yol kənarı ticarət obyektləri, o cümlədən yanacaq doldurma stansiyaları və kafe olan sahələrdən keçir.</i>	52+500 km-dən 60+000 km-dək	7.5 km	-
8	Tovuz dolaylı yolunun genişləndirilməsi	<i>Paralel genişləndirmə - mövcud Tovuz dolaylı yolunun əsasən şimala doğru genişləndirilməsi. Hissə 300 m-lik körpüdən Tovuz çayını kəsir və sonra əsasən kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir. Bu hissənin əsas xətlə birləşdiyi yerlərdə bir neçə tikili təsirə məruz qalacaq.</i>	60+000km-dən 69+000km-dək	9 km	-
9	Tovuz dolaylı yolunun Ağstafaya genişləndirilməsi	<i>Paralel genişləndirmə - bu qol boyunca genişlənmə bəzi yerlərdə hər iki tərəfə genişləndirilməklə mövcud yolun şimal və cənuba doğru qollardan ibarətdir. Hissə əsasən əkilmiş torpaqlardan və meşələrdən keçir, o cümlədən bəzi təcrid olunmuş binalardan keçmişdir.</i>	69+000 km-dən 74+200 km-dək	5.2 km	-
10	Ağstafa/Qazax dolaylı yolu	<i>Dolaylı yol- Vurğun qəsəbəsinin şimalına doğru, Ağstafanın cənubundan keçən və Qazax/Dağ Kəsəmənlı kəndinin şimalına doğru davam edən dolaylı yol. Dolaylı yol marşrutu sakinlərin köçürülməsinin qarşısını almaq üçün seçilmişdir və kənd təsərrüfatı torpaqlarından mümkün qədər uzağa uzanır. Hissə bir neçə çaydan keçir.</i>	74+200 km-dən 102+100 km-ə	-	27.9 km
11	Qazaxdan Yuxarı Salahlı genişlənməsinə qədər	<i>Paralel Genişlənmə - əsasən mövcud yoldan şimala doğru genişlənmə olub, cəmi bir neçə metr cənuba doğru genişlənir. Əsasən daha çox təbii məskunlaşma sahəsindən/otlaqlardan keçməzdən əvvəl bəzi əkin torpaqlarından keçir.</i>	102+100 km- dən 107+000 km-ə	4.9 km	-
12	Yuxarı Salahlı dolaylı yolu	<i>Dolaylı yol - mövcud yoldan və Yuxarı Salahlı qəsəbəsinə şimala doğru dolaylı yol. Dolaylı yol əsasən əkilən kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir və bu hissənin sonundakı yol kəsişməsində yerləşən</i>	107+000 km- dən 113+600	-	6.6 km

Böl mə No.	Bölmənin adı	Paralel Genişləndirmə və ya Dolayı yolun Təsviri (o cümlədən torpaqdan istifadə)	Məsafələr	Genişlənmənin uzunluğu km	Dolayı yolun uzunluğu km
		<i>yanacaq doldurma stansiyasını sökmək lazım gələ bilər.</i>	km-ə		
13	Yuxarı Salahlıdan I Şıxlı Genişlənməsinə qədər	<i>Paralel Genişlənmə - bu hissə boyu aparılan genişlənmə mövcud yolun hər iki tərəfinə bir qədər genişləndirmə aparmaqla, şimal və cənuba doğru uzanan hissələrdən ibarətdir. Bu hissə ümumiyyətlə, əkilmiş kənd təsərrüfatı torpaqlarından və bəzi kiçik üzümlüklərdən keçir. Bu hissə İnciçay çayından keçir.</i>	113+600 km-dən 117+000 km-ə	3.4 km	-
14	I Şıxlı dolayı yolu	<i>Dolayı yol - mövcud yoldan və I Şıxlı qəsəbəsindən cənuba doğru dolayı yol. Dolayı yol əsasən bəzi otlaqların daxil olduğu əkin sahələrindən keçir və bir neçə tacrid edilmiş yaşayış binası və digər tikililər yolun birbaşa təsirinə məruz qala bilər.</i>	117+000 km-dən 125+200 km-ə	-	8.2 km
15	I Şıxlıdan Gürcüstan sərhədinə qədər	<i>Paralel Genişlənmə - bu hissə boyu aparılan genişlənməyə mövcud yolun hər iki tərəfinə bir qədər genişləndirmə aparmaqla, şimal və cənuba doğru uzanan hissələr daxildir. Dolayı yol II Şıxlıdan şimalda yerləşən yolu götürəcək və mövcud yolu yerli giriş üçün xidmət yolu kimi istifadə etməyə imkan verəcək. Qəsəbələrdən kənarda bu yol, ümumiyyətlə, əkilmiş torpaqlardan keçir. Bir neçə tikiliyə, o cümlədən yanacaq doldurma stansiyalarına və yol kənarı restorana birbaşa təsir dəyəcək.</i>	125+200 km-dən 130+150 km-ə	4.95 km	-
Cəmi uzunluqlar (km) (Paralel genişləndirmə/dolayı yol)				58.65 km	71.5 km
Layihə yolunun cəmi uzunluğu (km)				130.15 km	

Yolun hərəkət hissəsi ilə bərabər, Layihəyə digər infrastruktur da daxildir. 22 yeni yol kəsişməsi olacaq ki, onlardan 18-i mövcud yollarla birləşməni təmin etmək üçün çıxışları olan əsas səviyyəli ayrı-ayrı yol kəsişmələridir. Yerli yolları Layihə yolunun üstündən keçirmək üçün dörd estakada tikiləcək. Yerli yollardan yeni ikitərəfli magistral yola çıxışa imkan yaratmaq üçün bir neçə yol çıxışı yaradılacaq. Yerli yolları yeni magistral yolun altından keçirmək üçün on yeraltı keçid tikiləcək və Layihə yoluna girişə imkan vermək üçün onlar çıxışlarla təmin ediləcək. Yerli yolların yeni ikitərəfli magistral yolun altından keçməsi üçün təxminən 44 yeni çıxışsız yeraltı keçid tikiləcək, lakin bu yollar Layihə yoluna birləşməyəcək. Beş estakada yerli yolları Layihə yoluna birləşdirmədən, onun üstündən aparacaq. Gürcüstan sərhədinin yaxınlığında dolama yol birləşməsi təchiz ediləcək. Magistralın genişləndirilmiş hissəsinin keçməsi üçün bəzi körpülərin konstruksiyası genişləndiriləcək və mövcud körpülərin yanında bir sıra yeni körpülər tikiləcək. Yeni yolu su hövzələrinin üstündən keçirmək üçün on bir yeni körpü tikiləcək. Daha kiçik su hövzələri novlar vasitəsilə yolun altından keçiriləcək. Layihə yolu üç dincəlmə sahəsi və təxminən 28 avtobus dayanacağı ilə təchiz ediləcək.

Bu infrastruktur tam təfərrüatla işlənmişdir və Layihə sənədlərinin bir hissəsi kimi təfərrüatlı çertyojlar hazırlanmışdır.

Yolun təhlükəsizliyi

Cari yol boyu təhlükəsizlik pis vəziyyətdədir və ümumi qəzaların sayı yüksək olub, həddindən artıq çox ölüm hadisəsi baş verir. İkitərəfli magistrala keçid ümumi qəza hadisələrinin sayını, o cümlədən mövcud yolda həddindən artıq çox sayda ölüm hadisəsinin baş verməsinə səbəb olmuş baş-başa toqquşma riskini azaldacaq. Dolayı yolların yaradılması çoxsaylı tranzit nəqliyyat vasitələrinin şəhərlərdən, kəndlərdən və tikilmiş sahələrdən keçməsinin qarşısını alacaq, bu sahələrdə icma və yolun təhlükəsizliyi ilə bağlı riskləri səs-küyü və tıxacları azaltmağa yardım edəcək. Yeni genişləndirilmiş yollar daha sürətlə hərəkət etməyə imkan verəcək və icma üzvlərinin yan yollardan/cığırılardan və s. yola daxil olmasının qarşısını alacaq. Piyadalara yolu birbaşa keçməyə icazə verilməyəcək. Yol açılmazdan əvvəl yolu birbaşa keçmək və yeni yol kənd təsərrüfatı/digər növlü nəqliyyat vasitələri ilə daxil olmaq fikrindən daşındırmaq üçün yerli icma üzvləri ilə maarifləndirici söhbətlər aparılacaq. Həmçinin, cari dizaynın Yol təhlükəsizliyi auditi aparılacaq və əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin lazım olub-olmadığına dair qərar veriləcək.

Layihənin qrafiki və Tikintinin işçi qüvvəsi

Layihənin qrafiki və cari işçi qüvvəsi smetası aşağıda göstərilmişdir - bunlar verilmiş zamana (2016-cı ilin aprel ayı) olan təxmini rəqəmlərdir ki, tədarük və digər davam edən fəaliyyətlərdən, məsələn torpağın alınmasından asılı olaraq dəyişə bilər:

- “Azəravtoyol” hazırda tikintini 2017-ci ilin 3-cü rübündə başlamağı planlaşdırır. Tikinti işlərinin 3 il aparılacağı ehtimal edilir. Yəni işlərin 2017-ci ilin 3-cü rübündə başlaması ehtimalı ilə, Layihə yolu tamamilə 2020-ci ilin 3-cü rübündə istismara veriləcək.
- Vaxt qismən tədarük strategiyasından, məsələn, Layihənin bölünəcəyi tikinti lotlarının/paketlərinin sayından asılı olacaq. Hazırda, “Azəravtoyol” Layihəni 2 yol bölməsi üçün bir neçə podrata bölməyi nəzərdən keçirir, lakin bu məsələ hələ müzakirədədir.
- ƏMTQ tikinti işçilərinin təxminən 300-500 nəfər olacağını göstərir. Bu, işlər üçün tədarük strategiyasından asılı olacaq. Layihə 2 podrata bölünə, işçilərin pik sayı yəqin ki, artacaq və işlərin ən gür vaxtında 800 nəfərə qədər ola bilər. Podratçının yol boyu bir və ya iki tikinti düşərgəsini təşkil edəcəyi və işçilər üçün bu düşərgələrdə bəzi yaşayış obyektlərinin təmin ediləcəyi gözlənilir. Bununla belə, “Azəravtoyol” işçilərin əksəriyyətinin yol boyu yerləşən şəhər və kəndlərdə özlərinə mənzil tapacağını gözləyir.

4. MARŞRUTUN SEÇİLMƏSİ VƏ ALTERNATİVLƏRİN NƏZƏRDƏN KEÇİRİLMƏSİ

Layihə hazırlanan zaman təklif edilən Layihə marşrutuna bir neçə alternativ yol nəzərdən keçirilmişdir. Onların xülasəsi aşağıda verilmişdir:

Marşrutun konsepsiyası - Yulun genişləndirilməsi, yoxsa yeni ikitərəfli magistralın tikilməsi: Təkmilləşdirilmə üçün ilk seçim mövcud yolun tam uzunluğu boyu paralel genişləndirilməsini nəzərdə tutan sadə variant olacaq. Bununla belə, bəzi şəhər ərazilərində mövcud yolun genişləndirilməsi binaların nəzərəcarpacaq dərəcədə sökülməsini tələb edəcək və səs-küyün artmasına və hava keyfiyyətinin pisləşməsinə səbəb olaraq, bu ərazilərdə qəza riskini nəzərəcarpacaq dərəcədə artıracaq. Ona görə də, əsas tikililər olan ərazilərin ətrafında dolayı yollar layihələşdirilmişdir və bu həll torpağın alınmasını azaltma və köçürmə arasında ən yaxşı balansı təmin edərək, yolun təhlükəsizliyini artırmış və tıxacları azaltmışdır.

Aşağı Ayıblı dolayı yolu üçün alternativ düzləndirmə: Mövcud yoldan cənuba doğru uzanan daha uzun dolayı yol nəzərdən keçirilmişdir. Bununla belə, bütün mövcud tikililərdən və təyyarə zolağından aralı keçmək üçün bu yolun təxminən 22 km uzunluqda olması tələb olunur. Bu həmçinin əlavə torpaq və materiallar, eyni zamanda əlavə ekoloji tədbirlər tələb edəcək. Bu, alternativ rədd edildi və cari, 11,5 km uzunluqda olan marşrut seçildi.

Qazax/Aqstafa dolayı yolu üçün alternativ düzləndirmə: Yolu Qazax və Ağstafada tikilmiş ərazilərdən yan keçirə biləcək səkkiz mümkün alternativ düzləndirmə nəzərdən keçirilmişdir. Onlar aşağıdakı meyarları nəzərə alan fərz edilmiş bal sistemə uyğun qiymətləndirilmişdir: dəyər; yolun təhlükəsizliyi; binaların/evlərin itirilməsi; kənd təsərrüfatı torpaqlarının itirilməsi; səs-küyün və hava keyfiyyətinin təsiri; kəsilmə və vizual təsir. Bu təhlil müəyyən etdi ki, seçilmiş marşrut digərlərinə nisbətən daha az kəsilmə və doldurma tələb edəcək. Eyni zamanda, o, əsas şəhərlərə və öz əkin sahələrinə girişin saxlanması tələb olunduğu üçün, ərazidəki şəhər və kəndlərin əhalisinin yola çıxışına həddindən artıq çox çətinlik yaratmayacaq. Bundan əlavə, bu marşrut tikilmiş ərazilərdə səs-küyün və hava keyfiyyətinin pisləşməsinin qarşısını alacaq və yol-hərəkət təhlükəsizliyini daha da artıracaq.

I Şıxlı dolayı yolu üçün alternativ düzləndirmələr: Daha uzun, seçilmiş şoseyə nisbətən kənddən daha uzaqdan, cənubdan keçən, lakin daha stabil hündürlüyə malik olduğu üçün az torpaq işləri tələb edən dolayı yol nəzərdən keçirilmişdir. Bu variant həmçinin Ermənistan sərhədinə yaxın idi. Bu yolun uzunluğu ilə bağlı əlverişsiz şərtlər daha stabil hündürlüyün təklif etdiyi üstünlükdən artıq olduğu üçün, o variantdan imtina edildi.

Könüllü giriş yolu ilə kəsişmənin təmin edilməməsi: Könüllü kəndinə gedən yola çıxış təşkil etmədən mövcud M-2 yolunun paralel genişləndirilməsini davam etdirmə variantı nəzərdən keçirildi. Bu, daha az torpağın alınmasını tələb edərdi, lakin Könüllü kəndinin sakinlərinin bu məntəqədə əsas magistrala çıxışı olmayacaq və ən yaxın yol kəsişməsi üçün təxminən 4 km yol getmək lazım gələcəkdi. Könüllü kəndinə girişin saxlanması tələb olunduğu üçün bu variant rədd edildi.

Alternativlərin ətraf mühitə və sosial sahəyə təsirləri

Bu alternativlər qiymətləndirildi və müəyyən edildi ki, ki, təklif edilən sxem nəzərdən keçirilən digər alternativlərlə müqayisədə ətraf mühitə və sosial aləmə daha ciddi təsir göstərmir. Təklif edilən sxem yaşayış binalarına təsirin minimuma endirilməsi, yoldakı tıxacların yüngülləşdirilməsi, tikilmiş sahələrdə səs-küyün və emissiyaların azaldılması, yol-hərəkət təhlükəsizliyinin artırılması və əkin torpaqlarından istifadə edilməsi zərurəti ilə yeni dolayı yollar arasında ən yaxşı balansı təmin edir.

5. EKOLOJİ VƏ SOSIAL, HÜQUQİ VƏ SİYASİ BAZANIN XÜLASƏSİ

Ekoloji və sosial mühafizə üçün milli normativ baza

Ekoloji normativ baza Ətraf Mühitin mühafizəsi Qanunu (1999), o cümlədən Rusiyanın Dövlət Ekoloji Ekspertiza (DEE) sistemindən miras qalmış bəzi qanunlar vasitəsilə müəyyən edilir. İnfrastruktur layihələrinin ekoloji

qiymətləndirilməsi ilə əlaqədar müntəzəm olaraq Azərbaycanda Ətraf mühitə təsir prosesinə dair metodik tövsiyədən (1996) istifadə edilir. Bu, tam normativdən çox, məsləhət verici kitabçadır, lakin bu kitabçada ƏMTQ prosesinin əsas tələbləri verilmişdir. Tarixi və mədəni sahələrin mühafizəsini, flora, fauna və suyun keyfiyyəti kimi ekoloji ehtiyatların müdafiəsini əhatə edən milli qanunlar mövcuddur. Sosial məsələlərə dair qanunlara torpağın alınması, ictimai səhiyyə ilə əlaqədar qanunlar, işçilərin hüquqları ilə məşğul olan əmək məcəlləsi, o cümlədən peşə sağlamlığı və əməyin mühafizəsi, əmək münasibətləri, iş şəraitləri, məşğulluq, əmək haqqı, qadın işçilərin hüquqları haqqında qanunlar daxildir. Azərbaycan Beynəlxalq əmək təşkilatının (BƏT) konvensiyalarına qoşulmuşdur. Azərbaycan həmçinin bir sıra tətbiq olunan beynəlxalq ətraf mühitin və sosial aləmin mühafizəsi ilə bağlı saziş və konvensiyalara da imza atmışdır. Layihə bütün bu müvafiq qanunlarla və beynəlxalq öhdəliklərlə tənzimlənir.

ƏMTQ və icazə prosesinin xülasəsi

Azərbaycanda Ətraf mühitə təsir prosesinə dair metodik tövsiyədə verilmiş Ətraf mühitə təsirin qiymətləndirilməsi (ƏMTQ) prosesi beynəlxalq səviyyədə qəbul edilmiş ƏMTQ proseduruna əsasən uyğun gəlir. O, məcburi sənəd hesab olunmasa belə, Azərbaycanda layihələrin əksəriyyətinə tətbiq edilir. Buraya yoxlama mərhələsi, məsələlərin maraqlı tərəflərə aid hissəsini müəyyən etmək və sonradan nəzərdən keçirilərək açıqlanacaq ƏMTQ sənədinin hazırlanması daxildir. ƏMTQ sənədinə təklif edilən layihənin təsviri, ətraf mühitin təsviri və mümkün təsirlərin qiymətləndirilməsi daxil edilməlidir. Proses Ekologiya və Təbii Sərvətlər nazirliyinə (ETSN) ərizə verməklə başlayır və nazirlik qiymətləndirmənin əhatə dairəsini müəyyən edir. ƏMTQ zəruri hesab edildikdə, tədqiqatın son həcmi müəyyən etmək üçün ETSN ilə layihənin təşəbbüskarı arasında görüş keçirilir. Tədqiqat aparıldıqdan sonra layihənin təşəbbüskarı ilkin layihə hesabatını nəzərdən keçirmə və yayılma üçün ETSN-ə tətbiq edir. Sonra layihə ETSN tərəfindən ya rədd edilir, ya da qəbul edilir; sonuncu halda, adətən, qəbulla əlaqədar şərtlər qoyulur.

Təbiətin qorunması üçün hüquqi baza

Xüsusi mühafizə olunan təbiət əraziləri və obyektləri haqqında qanun (2000) xüsusi ekoloji, elmi və ya estetik dəyəri olan təbii ərazilərin və obyektlərin müəyyən edilməsi və mühafizəsi məsələlərini tənzimləyir. Qanun mühafizə edilən ərazinin kateqoriyasından asılı olaraq, fəaliyyətlərə müxtəlif qadağalar və məhdudiyyətlər qoyur.

Dövlət təbiət qoruqlarında, milli, təbii və ekoloji parklarda və dövlət təbii qadağan zonalarında ətraf mühitə mənfi təsir göstərmək potensialı olan fəaliyyətlərə icazə verilmir. Ən yüksək mühafizə kateqoriyasına malik Dövlət təbiət qoruqları istisna olmaqla, ətraf mühitə neqativ təsiri olmayan əməliyyatlar ETSN-in təsdiqindən sonra həyata keçirilə bilər. Dövlət təbiət qoruqlarında binaların və qurğuların (o cümlədən yolların) tikintisi qadağandır. Kür çayının digər tərəfində, yolun Yuxarı Salahliya yaxın olan hissəsində Dövlət təbiət qoruğu var. Çayın yol çəkilmə planına daxil edilən tərəfində onun mühafizə olunan məskunlaşma sahələri aşkar edilməmişdir, ona görə də, qiymətləndirmənin müəyyən etdiyi kimi, Layihədən heç bir mənfi təsir gözlənilmir.

Torpağın alınması üçün hüquqi baza

Azərbaycanda dövlət layihələri üçün "Torpağın alınması və köçürülmə" (TAK) prosesini tənzimləyən bir sıra qanun və qaydalar vardır. Əsas qanunlara aşağıdakılar daxildir: Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası (1995); "Satınalma Qanunu" adlanan Dövlət Ehtiyacları üçün Torpaq Satınalmaları haqqında Qanun (№ 987 III - Q 2010); Torpaq məcəlləsi (1999); Mülki Məcəllə (1998); və əsas təsirə məruz qalan əmlakın bazar qiymətinə 20% əlavə kompensasiyanı nəzərdə tutan Prezident Fərmanı olan (№ 506-3 QD 2007) müxtəlif Fərmanlar.

Torpağın alınması Satınalma qanununun (2010) şərtlərinə əsasən həyata keçirilir və o, Azərbaycanın hüquqi bazasının digər hissələrinin tələblərinə də əməl etməlidir. Satınalma qanunu Beynəlxalq maliyyə təşkilatlarının təsirə məruz qalmış tərəflərin itirilmiş torpaq və vəsaitlər üçün kompensasiya almasını və torpağın satın alınmasının təsirinə məruz qalmış şəxslərin həyat tərzinin və yaşayış standartlarının bərpa edilməsini və ya (mümkün olan hallarda) yaxşılaşdırılmasını nəzərdə tutan tələblərinə uyğun şəkildə hazırlanmışdır. Yaşadıqları torpaqla bağlı həm qanuni hüquqları və sənədləri olan, həm də olmayan şəxslər (və bizneslər) və onların malik olduğu digər vəsaitlər Satınalma qanununun müddəalarına daxil edilir. Qanun torpağı əvvəlcə danışıqlar nəticəsində əldə edilmiş razılıq əsasında, razılıq əldə edilmədikdə isə, müsadirə vasitəsilə almağı nəzərdə tutur. Qanuna uyğun olaraq, torpağın satın alınması prosesi zamanı təsirə məruz qalan tərəflərlə məsləhətləşmələr aparmaq tələb olunur. Həmçinin

təsirə məruz qalmış şəxslərə bu proses zamanı öz təklif və şikayətlərini təqdim etməyə imkan verən proses də mövcuddur.

6. LAYİHƏ ÜZRƏ ƏMTQ, MARAQLI TƏRƏFLƏRİN CƏLB EDİLMƏSİ VƏ TORPAĞIN ALINMASI PROSESİ

Ətraf mühitə təsirin qiymətləndirilməsi (ƏMTQ) prosesi

2012-ci ildə iki müxtəlif ƏMTQ-lər hazırlanmışdır ki, onlardan biri Gəncədən Qazağa qədər ərazini, ikinci isə Qazaxdan Gürcüstan sərhədinə qədər hissəni əhatə edir. Onlar Azərbaycanda ətraf mühitə təsir prosesinə dair metodik tövsiyəyə, o cümlədən Asiya İnkişaf Bankının (AİB) tələblərinə uyğun hazırlanmışdır. Bu iki ƏMTQ sənədi ETSN-ə təqdim olunmuş, nazirlik bir sıra şərtlər təqdim edərək, sənədləri bütün Layihə üçün vahid ƏMTQ şəklində yenidən təqdim etməyi xahiş etmişdir.

Birləşdirilmiş ƏMTQ hazırlanmış və bu sənədə ETSN-in şərtlərinə və ilkin layihə variantındakı ƏMTQ sənədlərinin müzakirəsi zamanı yerli sakinlərin qaldırdığı suallara cavab olaraq düzəlişlər və yeniliklər daxil edilmişdir. Birləşdirilmiş ƏMTQ 2014-cü ildə ETSN-ə təqdim edilmişdir. ETSN işlərin davam etdirilməsi zamanı hazırlanacaq Ətraf mühitin və sosial sahənin idarə edilməsi planlarında həll edilməli bir neçə səciyyəvi məsələni xüsusi vurğulayaraq, sənədləri təsdiq etmişdir (2015-ci il sentyabrında). Bu müsbət qərarın yerində olması və sxem üçün ekoloji təsdiq kimi qüvvəsini saxladığı hesab olunur.

Birləşdirilmiş ƏMTQ-nə (2014) aşkar edilmiş ekoloji və sosial risklərin və təsirlərin aradan qaldırılması üçün tətbiq edilməsi tələb olunan tədbirlərin siyahısı verilmiş Ətraf mühitin idarə edilməsi planının (ƏMİP) qısa icmal daxildir. Bunlar ancaq eskiz formasındadır. Podratçıdan ƏMTQ tələblərini və ETSN və/yaxud AİB tərəfindən irəli sürülən digər tələbləri nəzərə alan hərtərəfli Tikinti üzrə ekoloji və sosial idarəetmə planını (TƏMSSİP) hazırlamaq tələb olunacaq. O, tikinti işlərinə rəhbərlik edən mühəndis tərəfindən nəzərdən keçirilərək, təsdiq ediləcək.

Maraqlı tərəflərin cəlb edilməsi

İndiyə qədər ictimaiyyətin cəlb edilməsi üzrə aparılan işlər Gəncə- Qazax ƏMTQ işlərinin bir hissəsi kimi və davam edən torpağın satın alınması prosesi ilə əlaqədar aparılan cəlb edilmə fəaliyyəti ilə məhdudlaşır. Gəncə-Qazax ƏMTQ-nin bir hissəsi kimi ilkin məsləhətləşmə görüşləri 2011-ci ilin fevral ayında Layihə sahəsinin dörd bölgəsində keçirildi. İlkin dizaynlar, o cümlədən dolayı yolların üstünlük verilən marşrutları və dolayı şoselərin variantları üçün ƏM və SS qiymətləndirilməsinin xülasəsi təqdim edildi. Yerli sakinlərdən bir sıra yeraltı keçidlərlə/estakadalarla və yol kəsişmələri ilə bağlı şikayətlər alındı. Sonra 2012-ci ilin avqust ayında Qəncə-Qazax yolu üçün ilkin layihə variantındakı ƏMTQ həmin dörd bölgədə ictimaiyyətlə görüşdə açıqlandı. Əvvəlki şikayətləri nəzərə almaqla layihə dizaynı təzələnməmiş və ƏMTQ-nin son nəticələri təqdim edilmişdir.

Gəncədən Gürcüstan sərhədinə qədər bütün Layihə üçün birləşdirilmiş ƏMTQ ilə bağlı ictimai müzakirələrin keçirilməsi və hələ də ictimaiyyəti Layihənin dizaynı və qrafiki ilə tanış etmək tələb olunur.

Bölgədə və bələdiyyə səviyyəsində torpağın satın alınması prosesi ilə bağlı məsləhətləşmələr davam edir. Layihənin təsirinə məruz qalmış şəxslərin torpaqla əlaqədar siyahıya alınmasına cəlb edilmə işləri də həyata keçirilmişdir. Bu proses Şəmkir, Tovuz və Ağstafa bölgələrində Qazax bölgəsinə nisbətən daha çox irəli getmişdir.

Əsas maraqlı tərəfləri müəyyən etmək, tikintidən əvvəl və tikinti zamanı müvafiq cəlb edilmə prosedurlarını və növbəti planları təyin etmək üçün Maraqlı tərəflərlə qarşılıqlı əlaqə planı (MTQƏP) hazırlanmışdır. ƏMTQ, MTQƏP, QTX və ESTP də daxil olmaqla, layihə sənədləri tamamlandıqda "Azəravtoyol"un internet sahifəsində (<http://www.azeravtoyol.gov.az/az>) və AİB-in internet sahifəsində (<http://www.ebrd.com/home>) ictimaiyyətə açıqlanacaq.

Bu məlumatdan istifadə etməklə bölgələrdə (Şəmkir, Tovuz, Ağstafa və Qazax) bələdiyyələrlə və yerli icmalarla görüşlər keçiriləcək. MTQƏP-na müvafiq əlaqə saxlama üsulları daxildir ki, onların bəziləri prosesdə iştirak edən daha həssas maraqlı tərəflərə yardımı nəzərdə tutur.

Marşrut boyu yerli icmaların xüsusilə təzələnmiş layihə qrafikinə və infrastruktura giriş məsələlərinə cəlb edilməsi də vacib hesab olunur. Məsləhətləşmələr zamanı yealtı keçidlərin, estakadaların, yol birləşmələrinin və yerli xidmət yollarının təklif edildiyi sahələr aydın şəkildə təqdim olunacaq ki, Layihənin təchiz edəcəyi girişi yerli icmalar başa düşüb dəstəkləyə bilsin.

Torpağın alınması və köçürülmənin (TAK) planlaşdırılmış prosesi

Mövcud yol dəhlizinin genişləndirilməsi və dolayı yolun tikintisi zamanı torpağın alınması tələb olunacaq. Bəzi kiçik ölçülü otlaq sahələri, üzümlüklər və tərəvəz yetişdirilməsi üçün istifadə edilən istixana/poli-tunellərlə yanaşı, əsasən əkin sahələri təsirə məruz qalacaq. Marşrut boyu bir sıra müxtəlif ölçülü qəsəbələr yerləşir. Marşrutun diqqətlə planlaşdırılması, genişləndirmənin düzgün seçilməsi və dolayı yollardan istifadə yolu ilə binalara dəyən təsir minimuma endiriləcək. Bununla belə, bir neçə ev, kiçik yerli yol kənarı və digər kommersiya məntəqələri (məs. yanacaqdoldurma stansiyaları, kafelər/restoranlar və s.) və digər kommersiya tikililəri (onların bəzilərindən istifadə olunmur) birbaşa təsirə məruz qalacaq. Torpağın əksəriyyəti özəl sahibkarlara məxsusdur, dördü birindən az miqdarı hazırda Bələdiyyə torpağı və lap az miqdarı isə Dövlət torpağı hesab olunur.

Torpaqların satın alınması eyni zamanda "Satınalma qanunu" kimi istinad edilən "Dövlət Ehtiyacları üçün Torpaq Satınalmaları haqqında Qanunun" (№ 987 III Q 2010) uyğun aparılır. Bu zaman həmçinin Azərbaycanın hüquqi bazasının digər müvafiq hissələrinin müddəalarına da əməl etməlidir. "İcraçı orqan" (İO) rolunu oynayan "Azəravtoyol" Layihə üçün torpağın alınması və köçürülmənin planlaşdırılması, tətbiq və maliyyələşdirmə işləri üçün ümumi cavabdehlik daşıyır. "Azəravtoyol"un Torpağın alınması departamenti (TAD) Satınalma orqanı (SAO) kimi çıxış edir və torpağın alınması və köçürülmənin planlaşdırılmasını həyata keçirir. Bölgələrdə yerli hakimiyyət orqanlarının müəyyən milli orqanlarla birgə torpağın idarə edilməsi ilə bağlı müəyyən rolları və cavabdehlikləri var. Buna görə də, təsirə məruz qalmış Şəmkir, Tovuz, Ağstafa və Qazax bölgələrinin hər birində idarələrə əlaqəyə yardım etmək və TAK prosesinin siyahıyaalma və kompensasiya tarifləri kimi vacib elementlərinə nəzarət etmək məqsədilə Torpağın alınması və köçürülmə (TAK) komissiyası təşkil edilmişdir.

Layihə üçün hansı ailə təsərrüfatlarının və bizneslərin fiziki və iqtisadi köçürülmənin təsirinə məruz qalmasını (məs. əkin sahəsinin itirilməsi ilə bağlı) və onların hansı kompensasiyanı və yardımı almaq hüququna malik olmalarını göstərən Köçürülmə planı hazırlanacaq. Hazırda bölgələrin hər birində kompensasiya ilə bağlı məlumatı vermək və Köçürülmə planının hazırlanmasını mümkün etmək üçün məlumatın toplanması, o cümlədən təsirə məruz qalan şəxslərin və torpaqların siyahıya alınması, torpaq və aktivlərin qiymətləndirilməsi və məsləhət işləri aparılır.

Təsirə məruz qalmış şəxslərin öz şikayət və problemlərini təqdim edə bilmələri üçün TAK prosesinin şikayətlərə baxılması mexanizmi təşkil edilmişdir. Bunun təfərrüatları bölgələrin hər birində aparılan məsləhətləşmələrdə təqdim ediləcək və şikayətlərə baxılma mexanizminə müraciət etmək üçün bu QTX-də göstərilmiş əlaqə məlumatlarından istifadə edilə bilər.

7. İLKİN EKOLOJİ VƏ SOSIAL ŞƏRAİTLƏRİN XÜLASƏSİ

İlkin ekoloji vəziyyət

Təşkilat, landşaft və ümumi şəraitlər: Mövcud M-2 dəhlizi Azərbaycanın şimal-qərbində, Böyük Qafqaz dağları ilə Kiçik Qafqaz dağları arasında yerləşən geniş alçaq düzənlik boyu uzanır. Yol Kür çayı vadisinin cənub sahili boyu cənub-şərqdən şimal qərbə uzanaraq, əsasən əkilmiş kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir. Çay vadisi özlüyündə kifayət qədər yastıdır. Hazırkı M-2 yolu bir sıra şəhər və kəndlərdən keçir, onlar arasında torpaq əsasən üzüm və yem bitkiləri ilə əkilmiş sahələrdir, arabir otlaqlara, bəzi istifadə edilməyən və dincə buraxılmış torpaqlara rast gəlinir. Təklif edilən dolayı yolların marşrutları - cari yoldan şimalda və cənubda - əsasən əkilən kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir.

Layihə sahəsinin quru və isti subtropik iqlimi var. Tikilmiş sahələrdən kənarda havanın keyfiyyəti yaxşıdır və bir neçə çirkəndirici mənbə var, lakin yol boyu şəhərlərdə yerləşən sənaye müəssisələri və nəqliyyat bu keyfiyyəti azaldır. Nəqliyyatdan başqa, şəhərlərdən və kəndlərdən kənar nəzərəcarpacaq səs-küy mənbələri yoxdur.

Geoloji şərait və su ehtiyatları: Kür çayı Azərbaycanın əsas çayıdır və ölkənin səth su ehtiyatlarının təxminən 90%-ni təşkil edir. Sahə əsasən boş, şimalda və cənubda yerləşən dağlardan axan çaylarla gətirilən çınqıllı çay çöküntüləri ilə örtülmüş çöküntü daşlardan təşkil olunmuşdur. Xəzər dənizinə axan yolda Kür çayı iki iri su anbarını - Şəmkir və Mingəçevir su anbarlarını - qidalandırır; bu anbarlar enerji hasilatı və suvarılma məqsədilə istifadə olunur. Gəncədən yuxarıda suyun keyfiyyəti kifayət qədər yaxşıdır, lakin şəhər və kəndlərdən axıdılan çirkab suları ilə əlaqədar Yevlaxdan çay aşağı çay çirklənir.

Mövcud M-2 yolunun altından cənubi dağlıq ərazilərdən axaraq Kür çayına tökülən altı orta ölçülü və bir neçə daha kiçik çay axır. Onlar yağış suları, qrunt suları və qarın əriməsindən yaranan sularla qidalanır. Onların tərkibinə yüksək səviyyədə çaydaşı və çınqıl daxildir ki, bu aqreqlər intensiv şəkildə çay yatağından qazılıb çıxarılmışdır. Çaylar əsasən yüksək səviyyədə bulanıqdır və külli miqdarda çöküntülər daşıyır. Onların nadir bitki örtüyü var və axın sürəti tamamilə durğundan sel axınına qədər dəyişir.

Layihə sahəsində kənd təsərrüfatı yerli çaylardan alınan səth suları və sahədə dayazda yerləşən qrunt sularından nasosla çıxarılan sularla dəstəklənir. Şəmkir və Ağstafa çayları arasındakı bölgədə qrunt sularının dərinliyi 25 metrə çatdığı halda, Tovuz və Ağstafa yaxınlığında bu dərinlik 5 metrə qədər azalır. M-2 yoluna təxminən paralel keçən, başlanğıcını Qazaxdan qərbdəki su anbarından götürərək, Düyərliyə qədər uzanan böyük suvarma kanalı da tikilmişdir.

Ekologiya və bioloji müxtəliflik: Mövcud yol və təklif edilən dolayı yolların əksəriyyəti çox illər bundan əvvəl kənd təsərrüfatı sahələrinə çevrilmiş torpaqlardan keçir. Ona görə də, Layihə demək olar ki, təbii məskunlaşma sahələrinə təsir etməyəcək. Sahədə yerləşən bitkilərin əksəriyyəti dənli bitkilərdən, süni əkilmis ağaclardan və kollardan ibarətdir. Layihə sahəsində üç Mühüm Ornitoloji Sahə (MOS) vardır - Ağstafa-çay Vadisində MOS mövcud yoldan təxminən 5 km şimalda yerləşir. Xüsusi mühafizə olunan təbiət əraziləri və obyektləri haqqında Qanuna uyğun olaraq "Dövlət Təbii Qoruğu" adı almış Şəmkir Su anbarı MOS mövcud yoldan təxminən 10 km şimalda yerləşir. Layihə dəhlizinin şimal hissədə yerləşən ucundakı mövcud Qarayazı Dövlət Təbiət Qoruğu da MOS hesab olunur. O, tamamilə Kür çayının şimal sahilində yerləşərək, ərazinin bataqlıq meşə sahələrini mühafizə edir. Bununla belə, Layihə bu mühafizə edilən sahələrin heç biri ilə toqquşmur və yolun keçdiyi ərazilərdə onların qoruduğu məskunlaşma sahələrinə rast gəlinmir. Kür çayının suyuna təsir edilməməsi şərtlə, yol mühafizə edilən sahələrə mənfi təsir göstərməyəcək. ƏMTQ-nə uyğun olaraq, Layihə sahəsində nəqli kəsilməkdə olan, yaxud ciddi təhlükə altında olan balıqlar və ya digər su canlıları (yəni IUCN Qırmızı Siyahısına daxil edilmiş) məlum deyildir.

İlkin sosial vəziyyət

Sahənin sosial şəraiti sənayeləşdirilmiş şəhər və qəsəbələrdən, sakinləri kənd təsərrüfatı ilə məşğul olan kiçik kəndlərə və kiçik yaşayış məntəqələrinə qədər dəyişir.

Yerli icmalar: Gəncə Azərbaycanın ikinci böyük şəhəridir və nəzərəcarpacaq sayda sənaye müəssisələrinə, o cümlədən alüminium zavoduna malikdir. Gəncədən başqa Layihə sahəsində yerləşən digər əsas şəhərlər Şəkil 2-də verilmiş sxemdə göstərilmişdir və onlara aşağıdakılar daxildir: Şəmkir, Aşağı Ayıblı, Tovuz, Qazax, Ağstafa, Yuxarı Salahlı və I Şıxlı. Yol boyu bir sıra daha kiçik şəhər və kəndlər yerləşərək, Kür çayının su sisteminin tarixi mövcudluğunu təsdiq edir. Əlavə 1-də verilmiş xəritələr bu qəsəbələri daha təfərrüatlı təsvir edir. Layihə sahəsi üzrə həyat tərzini bazası da fərqli olaraq, nisbətən böyük şəhərlərdə sənayelərdə, dövlət müəssisələrində və xidmət sektorunda məşğuliyyətdən ibarətdir. Şəhərlərdən kənarda sahə əsasən kənd təsərrüfatı və fermer fəaliyyətinə meyllidir. Əkilən bitkilərə üzüm, pomidor, mal-qara üçün yem, dənli bitkilər və heyvan otlaqları daxildir ki, onlar həyat tərzinin əsasını təşkil edir. Yol kənarında şosedən istifadə edənlərə bəzi xidmət göstərən tikililər - kafelər, restoranlar, yanacaq stansiyaları və s. var. Nisbətən böyük şəhər və qəsəbələrdə daha çox sayda təhsil və səhiyyə ocaqları, nisbətən kiçik rayon mərkəzlərində isə ibtidai məktəblər və kiçik ölçülü klinikalar vardır.

Azərbaycanda yoxsulluq səviyyəsinin azaldılması dövlətin qarşısında duran əsas problemlərdən olmuşdur. Son 15 ildə yoxsulluğun azaldılması proqramları həddindən aşağı yoxsul səviyyədə yaşayanların sayını xeyli azaltmışdır. Bununla belə, bu baxımdan bölgələr bir-birindən fərqlənir və yoxsulluq kənd yerləri ilə müqayisədə Layihə sahəsinin nəzərəcarpacaq hissəsini təşkil edən şəhərlərdə daha sürətlə azalmışdır.

Layihənin daha geniş sahəsinin təxminən 42%-ni şəhər əhalisi və 52%-ni kənd əhalisi təşkil edir. Layihə sahəsində gəlirlər kənd təsərrüfatından asılıdır. Eyni zamanda, Azərbaycanda yerli aylıq əmək haqlarında Layihə sahəsi ilə müqayisədə aydın fərq vardır. *2010-cu il məlumatına əsasən yerli orta aylıq əmək haqqı 331,5 AZN idi. Gəncə - Qazax iqtisadi bölgəsində isə bu rəqəm 213,2 AZN-a bərabər olub, yerli orta aylıq əmək haqqının 65%-ni təşkil edirdi. Marşrut boyu orta aylıq əmək haqlarında da fərq var, Qazax ərazisində orta aylıq əmək haqqı 195 AZN, yəni yerli orta əmək haqqının 60%-dən azdır.* Bu, Layihə sahəsində əmək haqqı səviyyəsinin aşağı olmasını göstərir və ailə təsərrüfatlarının kənd təsərrüfatı fəaliyyətindən asılı olmasına işarədir.

Torpaqdan istifadə: Qeyd edildiyi kimi, şəhər və qəsəbələrdən kənarda Layihə sahəsində torpaqlar əsasən kənd təsərrüfatında istifadə edilir və əkilən tarlalar Layihənin keçdiyi ərazilərdə üstünlük təşkil edir. Onların çox açıqdır, lakin marşrutun bir hissəsində nəzərəcarpacaq sayda istixanalar vardır. Bəzi tarlalar keçmişdə əkilmişdir, lakin hazırda dincə buraxılmış torpaqlardır, yaxud mal-qarını və ya qoyunları otarmaq üçün istifadə edilir. Birbaşa yola bitişik torpaqlar tez-tez yarım-istifadə edilmiş torpaqlar olub, burda müxtəlif binalara, xidmət məntəqələrinə, səkilərə və/yaxud tikinti aparılacaq açıq sahələrə rast gəlinir.

Yol kənarlarında adətən ağaclar əkilmişdir.

Mədəni irs: Ərazidə çox sayda qəbiristanlıqlar var, lakin Layihə bunlara təsir etməyəcək. Yeni magistral yolun və yeni dolayı yolların əksəriyyəti artıq səthi və alt qatı, ya ilkin yolun tikintisi, ya da şumlama nəticəsində dağıdılmış sahələrdən keçəcək. Ona görə də, naməlum sahəni dağıtmaq riski aşağıdır.

8. EKOLOJİ VƏ SOSIAL FAYDALAR, TƏSİRLƏR VƏ TƏSİRƏ AZALTMA TƏDBİRLƏRİ

ƏMTQ zamanı və AİYB-nin apardığı növbəti qiymətləndirmə prosesində mümkün ekoloji və sosial faydalar və mənfi təsirlər nəzərdən keçirilmişdir. Qiymətləndirilən mövzulara aşağıdakılar daxil idi: atmosfer havası, su, səs-küy və vibrasiya, biomüxtəliflik və məskunlaşma sahələri; landşaft; yerli icmalar, məşğulluq və həyat tərz, giriş və ayrılma, mədəni irs, icma, səhiyyə, təhlükəsizlik və mühafizə (o cümlədən yol-hərəkət təhlükəsizliyi və fəvqəladə yardım) və əmək və işçi qüvvəsi ilə bağlı problemlər.

Layihənin faydalarının xülasəsi aşağıda verilmişdir:

- ***İqtisadi inkişaf:*** Layihənin yerli iqtisadiyyatın bir çox amillərinə fayda verməsi ehtimalı var. Yolların yaxşılaşdırılmasının da milli və regional iqtisadi inkişaf üçün faydalı olması gözlənilir. Belə ki, yol Azərbaycanın iqtisadi mərkəzləri, qonşu ölkələr və bazarlarla nəqliyyat dəhlizini yaxşılaşdıracaq. Təkmilləşdirilmiş dəhlizdə həm beynəlxalq, həm də yerli nəqliyyatın artacağı proqnozlaşdırılmalıdır.
- ***Tikinti müddətində qısa müddətli yerli məşğulluq:*** Layihə tikinti müddətində yerli məşğulluq üçün qısa müddətli imkanlar yaradacaq.
- ***Yolların və icmaların təhlükəsizliyinin yaxşılaşdırılması:*** İkitərəfli magistrala keçid bu yolda baş verən həddindən artıq qəza hadisələrinin sayını, o cümlədən bu yolda həddindən artıq çox sayda ölüm hadisəsinin baş verməsinə səbəb olmuş üz-üzə toqquşma riskini azaltmalıdır. Dolayı yolların yaradılması şəhərlərdən və tikilmiş sahələrdən güclü tranzit nəqliyyat axınının keçməsinin qarşısını alacaq və bu sahələrdə icma və yolun təhlükəsizliyi ilə bağlı riskləri, səs-küyü və tıxacları azaltmağa yardım edəcək. Piyadalara yolu birbaşa keçməyə icazə verilməyəcək.
- ***Tikililər olan sahələrdə səs-küyün azaldılması:*** Layihə cari yoldan uzaqlaşaraq, şəhər və kəndlərdən kənar keçəcək dolayı yola keçməklə, şəhər ərazilərində səs-küyün səviyyəsini aşağı salacaq. Bu, yolun kənarında yaşayanların həyat tərzini yaxşılaşdıracaq.
- ***Yolda yaxşılaşmış hərəkət və azalmış səyahət vaxtı:*** Layihə şosenin vəziyyətini yaxşılaşdırmaqla, avtomobillərin istismar xərclərini azaltmağa və zolaqlarda avtomobil tutumunu artırma və ötüb-keçmə əraitini yaxşılaşdırma nəticəsində təhlükəsiz sürətin artması ilə səyahət vaxtına qənaət etməyə imkan yaradacaq.

Potensial mənfi təsirlərin xülasəsi, o cümlədən təklif edilən əsas təsirazaltma tədbirləri və təsirazaltma tədbirlərinin tətbiq edilməsi ehtimalı ilə təsirlərin qalıq səviyyəsinin qiymətləndirilməsi aşağıdakı cədvəldə verilmişdir:

Cədvəl 2 ƏM və SS təsirlərinin və təsirazaltma tədbirlərinin xülasəsi

Mövzu	Təsirlərin xülasəsi	Əsas təsirazaltma/idarəetmə tədbirlərinin xülasəsi	Qalıq təsirin əhəmiyyəti
Ətraf Mühit			
Havanın Keyfiyyəti	<p>Tikinti zamanı: Tikinti işləri zamanı iş sahələrindən, giriş yollarından, qalaqlardan və yükləmə/boşaltma fəaliyyətlərindən yaranan toz; beton qarışdırıcı maşınlarından emissiyalar; tikinti mexanizmlərindən işlənmiş qaz emissiyaları; və nəqliyyatın hərəkətinin pik anlarında yaranan emissiyalar.</p> <p>İstismar zamanı: Tədricən artan nəqliyyatdan işlənmiş qazların bərk hissəcikləri, işlənmiş qazlar, uçucu üzü hissəciklər, karbon monoksid və digər təhlükəli hava çirkləndiricilər, o cümlədən benzol atılacaq. Bununla belə, Layihə ümumiyyətlə tikililən sahələrdən tranzit nəqliyyatları uzaqlaşdıracaq və bu ərazilərdə emissiyaların səviyyələrini aşağı endirə bilər.</p>	<p>Qurğulara yaxşı texniki xidmət lazımsız emissiyaları azaldacaq, hər hansı güclü çirkləndirici mexanizmləri aradan qaldıracaq və əvəz edəcək. Standart tikinti tədbirləri (tozlu ərazilərin sulanması, avtomobillərin üstünün örtülməsi və s.) tozu azaltmalıdır.</p> <p>Yoxdur</p>	<p>Tikinti zamanı - podratçının səmərəli idarəçiliyi ilə mənfi təsirlər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azaldılmışdır.</p> <p>İstismar zamanı – mənfi təsirlər aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə malik olacaq.</p>
Səs-küy və vibrasiya	<p>Tikinti zamanı Tikinti mexanizmləri və fəaliyyətindən, xüsusilə qumla təmizləmə və daşların sındırılması lazım olan hallarda səs-küyün səviyyəsi artacaq.</p> <p>İstismar zamanı: Səs-küy səviyyələri tədricən, nəqliyyat axınının və hərəkət edən nəqliyyatın sürətinin artması ilə artacaq. Kənd ərazilərində səs-küy səviyyələri artacaq və təklif edilən dolayı yollara yaxın müəyyən icmalar təsirə məruz qala bilər.</p>	<p>Tikinti işləri üçün səciyyəvi olan idarəetmə vasitələrinə yerli icmalara tikinti işlərinin qrafikinə dair məlumat vermə, işçilərin səs-küy yaratma vaxtlarına hüquqi limit qoyma və səs-küylü avadanlıqların operatorlarına qulaqlıqlar verilməsi daxildir.</p> <p>Yolun müəyyən hissələrində - cəmi təxminən 8,500 m - yaxınlıqdakı evlər üçün yaranan səs-küyü azaltmaq məqsədilə səs-küy sədləri qoyula bilər. Bu sahələr son olaraq Tender sənədlərinin son variantı hazır olmazdan əvvəl müəyyən ediləcək. Səciyyəvi qonşu qəsəbələrdə gələcəkdə səs-küyə nəzarət proqramını iş salmaq tələb oluna bilər.</p>	<p>Tikinti zamanı - podratçının səmərəli idarəçiliyi ilə mənfi təsirlər aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsindən daha aşağı düşəcək.</p> <p>İstismar zamanı - müəyyən sahələrdə mənfi təsirlər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azalacaq.</p>

Mövzu	Təsirlərin xülasəsi	Əsas təsirazaltma/idarəetmə tədbirlərinin xülasəsi	Qalıq təsirin əhəmiyyəti
Bioloji müxtəliflik	<p>Tikinti zamanı Su hövzələrinin daşqın kanallarından çınqıl və aqreqatın qazılmasından yaranan risklər yan yamaclarda və çay yataqlarında flora və faunaya təsir edə bilər.</p> <p>İstismar zamanı: Yoxdur</p>	Podratçının aqreqatı ancaq təsdiq edilmiş və lisenziya verilmiş mənbələrdən gətirməli və qeyri-rəsmi olaraq Layihə sahəsindəki çay yataqlarından çıxarmamalıdır.	Podratçının səmərəli idarəçiliyi ilə mənfi təsirlər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azaldılmışdır. .
Mühafizə edilən sahələr	<p>Tikinti zamanı Qarayazı Dövlət Təbiət Qoruğunun bataqlıq sahələri, Qarayazı meşəsi MOS və Ağstafa çay Vadisi MOS (bunların hamısı Layihədən çayaşığı yerləşir) yolun keçdiyi yerdə su hövzələrinin çirklənməsi halında təsirə məruz qala bilər.</p> <p>İstismar zamanı: Yoxdur</p>	<p>Podratçının su hövzələrində işini məhdudlaşdıran və suya dağılmaların və ya suyun çirklənməsinin azaldılması məqsədi daşıyan müxtəlif səciyyəvi tikinti idarəetmə üzrə nəzarət tədbirləri.</p> <p>Dağılmaların aradan qaldırılması üzrə fəvqəladə cavab tədbirləri planı</p>	Podratçının səmərəli idarəçiliyi ilə mənfi təsirlər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azaldılmışdır.
Su ehtiyatları	<p>Tikinti zamanı: Su hövzələrində tikinti işləri zamanı, xüsusilə körpü tikintisi zamanı su hövzələrində çöküntülərin və çirklənmənin artması riski vardır.</p> <p>İstismar zamanı: Çay keçidlərinin birinə yaxın irimiqyaslı neft və ya kimyəvi maddələrin dağılması riski çox cüzdür.</p>	<p>Tikinti üzrə Ekoloji və Sosial İdarəetmə Planının (TƏMSSİP) bir hissəsi kimi hazırlanmış Su hövzələrini idarəetmə planında təsvir edildiyi kimi, dağıntıları azaltmaq üçün su hövzələrində işləyən Podratçının işlərinə məhdudiyyət qoyan müxtəlif tikintinin idarə edilməsinə nəzarət tədbirləri.</p> <p>Fəvqəladə halların aradan qaldırılması planı</p>	<p>Podratçının inzibati nəzarəti ilə mənfi təsirlər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azaldılmışdır.</p> <p>İstismar zamanı mənfi təsirlər aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə malik olacaq.</p>
Lanşaft görünüşü və	<p>Tikinti zamanı Tikinti zamanı yaranan tozdan bəzi kiçik, müvəqqəti vizual təsirlər yarana bilər.</p> <p>Tikinti və istismar zamanı: Mövcud yolun hissələrinin genişləndirilməsi nəticəsində landşafta heç bir təsir dəyməyəcək. Dolayısı yollar əsasən heç bir landşaft dəyəri olmayan hamar əkilmiş sahələrdən keçir və landşafta heç bir təsir göstərmir.</p>	Standart tikinti tədbirləri (tozlu ərazilərin sulanması, avtomobillərin üstünün örtülməsi və s.) tozu azaltmalıdır.	Aşağı əhəmiyyətli təsirlər.
Torpaq geologiya və	<p>Tikinti və istismar zamanı: Yol Layihəsinin tikintisi və istismarı zamanı hər hansı iri miqyaslı dağıntılar - məs. yağ və ya yanacaq - ərazidəki torpağın və qrunnt sularının çirklənməsinə səbəb ola bilər. Bununla belə, nəzərəcarpacaq təsir riskləri aşağıdır və hər hansı təsirlərin yerli ərazidə</p>	<p>Dağıntını azaltmaq üçün görülməli müxtəlif tikintinin idarə edilməsinə nəzarət tədbirləri Tikinti üzrə Ekoloji və Sosial İdarəetmə Planında (TƏMSSİP) təsvir edilmişdir.</p> <p>Fəvqəladə halların aradan qaldırılması planı</p>	Podratçının inzibati nəzarəti ilə mənfi təsirlər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə

Mövzu	Təsirlərin xülasəsi	Əsas təsirazaltma/idarəetmə tədbirlərinin xülasəsi	Qalıq təsirin əhəmiyyəti
	təcrid edilməsi ehtimal olunur.		qədər azaldılmışdır.
Sosial sahə			
Yerli icmalar	<p>Tikinti zamanı Marşrut və mövcud yol boyu yaşayan yerli icmalar tikinti nəticəsində yaranan narahatlığa, o cümlədən səs-küyün, tozun və tikinti müddətində yerli ərazidən istifadənin məhdudlaşmasının təsirinə məruz qalacaq.</p> <p>Tikinti və istismar zamanı: Tikinti müddətində bəzi torpaq ərazilərinə girişin məhdudlaşması (qısa müddətli olsa da) yerli kəndlərin bəzi sakinlərinə təsir edə bilər. Aşağı gəlirli, əsasən kənd təsərrüfatından asılı olan şəxslər bəzi müvəqqəti çətinliklərə məruz qala bilərlər.</p>	<p>Narahatlıq doğuran təsirlər qısa müddətli olacaq və yaxşı idarəetmə və nəzarət tədbirləri vasitəsilə, o cümlədən işlərin planlaşdırılmış ardıcılığı və Podratçının yerli icma ilə ehtiyatlı münasibəti ilə onları asanlıqla idarə etmək mümkün olacaq.</p> <p>İşçilər üçün müvəqqəti yaşayış yerləri yerli icmaya az narahatlıq verən sahədə quraşdırılmalıdır. Podratçıya lazım olan torpaqların alınması zamanı yerli icmalara narahatlığı minimuma endirmək/qarşısını almaq tələb olunacaq.</p>	Məqsədəuyğun inzibati nəzarət ilə mənfi risklər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azaldılacaq.
Məşğulluq və yaşayış tərz	<p>Tikinti zamanı: Layihə əsasən özəl əkilmiş torpaqları alacaq ki, bu da həmin torpaqların sahiblərinin həyat tərzinə təsir edəcək. Kiçik sayda yerli kiçik bizneslərin (məs. yanacaqdoldurma stansiyaları, kafelər/restoranlar və s.) də sökülməsi tələb olunacaq ki, bu da həyat tərzinin müəyyən dərəcədə pozulmasına səbəb olacaq.</p> <p>İstismar zamanı: Yoxdur</p>	2010-cu il tarixli Azərbaycan Satınalma Qanununun və AYİB müddəalarının tətbiq edilməsi fiziki və iqtisadi köçürülmənin kompensasiya edilməsini və məqsədəuyğun yardımın təchiz olunmasını təmin edəcək. Köçürülmə planı hazırlanır və bütün kompensasiya almaq hüququ olan təsirə məruz qalmış şəxslər üçün kompensasiyanın məbləği müəyyən edilir.	2010-cu il qanununun bütün müddəalarının tətbiq edilməsi ehtimalı ilə mənfi risklər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azalacaq.
Torpaq əmlak	Layihə əsasən özəl əkilmiş torpaqların alınmasını tələb edəcək və bu, əkilmiş torpaqların itirilməsi və bir neçə ev və yerli kiçik bizneslərin (məs. yanacaqdoldurma stansiyaları, kafelər/restoranlar və s.) itirilməsi nəticəsində müəyyən iqtisadi köçürülməyə səbəb olacaq.	2010-cu il tarixli Azərbaycan Satınalma Qanununun və AYİB müddəalarının tətbiq edilməsi fiziki və iqtisadi köçürülmənin kompensasiya edilməsini təmin edəcək. Köçürülmə planı hazırlanır və bütün kompensasiya almaq hüququ olan təsirə məruz qalmış şəxslər üçün kompensasiyanın məbləği müəyyən edilir.	2010-cu il qanununun bütün müddəalarının tətbiq edilməsi ehtimalı ilə mənfi risklər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən əhəmiyyətsiz dərəcəyə qədər azalacaq.
Giriş və keçid fasilləri	<p>Tikinti zamanı Mövcud yolun ayrılması və yeni dolaylı yol hissələrinin yaradılması icmaların öz əkin sahələrinə girişini müvəqqəti olaraq məhdudlaşdırı bilər.</p> <p>İstismar zamanı: Yoxdur - dizayn yerlilərin girişini davam etdirmək üçün kifayət sayda yer üstü/yer altı keçidlər və yerli xidmət yolları təchiz etmişdir.</p>	<p>Podratçı və yerli icmalar arasında səmərəli əlaqə və tikinti zamanı bütün sahələrə girişi təmin etmək üçün işlərin diqqətli ardıcılığı.</p> <p>Yol Hərəkətinin idarə olunması planı narahatlığı minimuma endirmək üçün işlərin diqqətli ardıcılığını təmin edəcək.</p>	Məqsədəuyğun inzibati nəzarət ilə qısa müddətli orta əhəmiyyətli mənfi risklər aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azaldılacaq.
Mədəni irs	Tikinti zamanı Yol dəhlizi boyu qazıntıların məzarlara, tanınmış abidələrə (məsələn Şəmkir çayı Körpüsündə) və indiyədək naməlum olan mədəni	Mədəni dəyərlərin təsadüfi tapıntı proseduru Yerli hakimiyyət orqanları və Elmlər Akademiyası ilə	Az əhəmiyyətlik riski

Mövzu	Təsirlərin xülasəsi	Əsas təsirazaltma/idarəetmə tədbirlərinin xülasəsi	Qalıq təsirin əhəmiyyəti
	irs sahələri üçün yaratdığı risklər.	əlaqələndirmə	
Əhalinin Sağlamlığı, Təhlükəsizliyi və Müdafiəsi (ƏSTM)	<p>Tikinti zamanı Əsasən qurğu və mexanizmlərin hərəkəti və materialların çatdırılması ilə əlaqədar olaraq tikinti prosesi qəzaların riskini artırır bilər. Kənardan tikinti sahəsinə gələn işçi axını riski də vardır ki, bu da buradakı icmaların müəyyən risklərinin artmasına səbəb ola bilər. Tikinti işləri sahələrinə əhalinin girişi bağlı olacaq.</p> <p>İstismar zamanı: Bəzi ərazilərdə dolayı yollar icmalara yaxın yerlərdən keçəcəyindən bu həmin yerlərdə nəqliyyatın hərəkət etdiyi yeni yolu keçməyə çalışan insanların riskini artırır bilər.</p>	<p>Şikayətlərin baxılması prosesi ilə birlikdə işçi qüvvəsinin yaxşı idarə edilməsi, davranış kodeksinin həyata keçirilməsi və ona əməl edilməsi, işçilərin sağlamlığına nəzarət və tibbi yardım əldə etmə imkanlarının təmin edilməsi, işçi qüvvəsinin hər hansı yaşayış yeri üçün müvafiq yerin seçilməsi və yaxşı icma marağı mexanizmlərinin təmin edilməsi. Riskləri məqbul səviyyədə minimuma endirmək üçün tikinti sahəsinin, mühafizənin, sağlamlıq və təhlükəsizlik tədbirlərinin, xəbərdarlıq işarələrinin və s. Podratçı tərəfindən yaxşı idarə edilməsi.</p> <p>Belə xüsusi yerlərdə riskləri azaltmaq məqsədilə çəpərləmə işlərinin həyata keçirilməsinə ehtiyac olub-olmadığını nəzərdən keçirmək üçün Yol Təhlükəsizliyi Auditi (YTA) aparılacaq. YTA həmçinin dizayna əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin daxil edilməsinə ehtiyac olub-olmadığını nəzərdən keçirəcək. Yolun açılmasından əvvəl yerli icmalarla yol təhlükəsizliyi üzrə maarifləndirmənin artırılması təşəbbüsləri həyata keçiriləcək.</p>	<p>Podratçının inzibati nəzarəti ilə mənfi təsirlər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azaldılmışdır.</p> <p>YTA tövsiyələrinə uyğun olaraq aparılmış çəpərləmə işləri nəticəsində qısamüddətli xarakterə malik orta əhəmiyyətli mənfi təsirlər az əhəmiyyətli səviyyəyə enib.</p>
Əmək və İşçi Qüvvəsi Məsələləri	<p>Tikinti zamanı Tikinti işləri işçilərin, o cümlədən qurğu və avadanlıqla çalışan, yüksəklikdə işləyən və su üzərində körpü seksiyalarında çalışan işçilərin peşə, sağlamlıq və təhlükəsizlik risklərini artıracaq</p>	Spesifikasiyaya uyğun olaraq Podratçının Sağlamlıq və Təhlükəsizlik qaydaları.	Podratçının inzibati nəzarəti ilə mənfi təsirlər orta əhəmiyyətlik dərəcəsindən aşağı əhəmiyyətlik dərəcəsinə qədər azaldılmışdır.

9.

EKOLOJİ VƏ SOSIAL İDARƏETMƏ VƏ MONİTORİNG

Ekoloji və Sosial İdarəetmə

Layihənin ekoloji və sosial təsirlərini idarə etmək üçün tədbirlər ƏMİP-də əksini tapan ƏMTQ Planına daxil edilib. Layihə tenderə göndərilməzdən əvvəl ətraf mühitə olan təsirlərin bəzi azaldılma tədbirlərinin əlavə təfərrüatları qarşıdan gələn aylar ərzində "Azəravtoyol" tərəfindən hazırlanacaq. Bu, Tender Sənədlərinə daxil ediləcək bütün tikinti ilə əlaqəli tədbirlər üçün kifayət qədər ətraflı məlumatı təmin edəcək. Maraqlı Tərəflərlə Qarşılıqlı Əlaqə Planında (MTQƏP) ictimaiyyətin cəlb olunması ilə əlaqədar tədbirlər ətraflı şəkildə verilmişdir. "Azəravtoyol" tərəfindən hazırlanacaq Köçürülmə Planında həmçinin torpaq sahəsinin əldə edilməsi ilə əlaqədar fəaliyyət və öhdəliklər ətraflı şəkildə öz əksini tapacaq. Zəruri təsirazaltma tədbirlərinin əsas elementləri yuxarıdakı cədvəldə ümumiləşdirilmiş şəkildə verilmişdir. Ekoloji və Sosial Tədbirlər Planında isə "Azəravtoyol" tərəfindən atılacaq əlavə addımlar təsvir olunmuşdur.

Podratçı tikinti ərzində həmin öhdəliklərin necə yerinə yetiriləcəyini müəyyənləşdirmək məqsədi ilə daha sonra Tikinti üzrə Ekoloji və Sosial Tədbirlər Planı (TƏMSSİP) hazırlayacaqdır. Tədbirlər Planı tikinti ərzində ekoloji və sosial qəbuledicilər üçün narahatlıq yaranmasını minimuma endirmək məqsədi ilə bütün idarəetmə tələblərini bir arada təsvir edəcəkdir. Yol istismarı zamanı davam etdirilməsi tələb olunan təsirazaltma tədbirlərinin və monitoring tədbirlərinin "Azəravtoyol" tərəfindən necə həyata keçiriləcəyini nümayiş etdirmək üçün Əməliyyatın Ekoloji və Sosial İdarəetmə Planı (ƏESİP) təqdim ediləcəkdir.

Ekoloji və Sosial Monitoring

TƏMSSİP-ə müəyyən monitoring fəaliyyətləri daxil olacaqdır. İstər tikinti, istərsə də əməliyyat ərzində müəyyən fəaliyyətlər, göstəricilər, eləcə də ekoloji və sosial resurslar monitoring ediləcəkdir. Tikintidən əvvəlki monitoringə yol kənarını işarələyən qəbuledicilərdəki səs-küy səviyyələrinin və havanın keyfiyyətinin monitoringi daxil olacaqdır. Tikinti ərzində monitoring axar sulara (müvafiq olduğu halda), eləcə də müvəqqəti götürülmüş torpaqlarda suyun keyfiyyətinin monitoringini, eləcə də işçi qüvvəsinin əraziyə daxil olmasından doğan problemlərin göstəricilərinin monitoringini əhatə edəcəkdir. Əməliyyat mərhələsinin hələlik dəqiqləşdirilməsi tələb olunsada, bu mərhələyə, ehtimal ki, tikintidən sonrakı 2 il ərzində yol kənarlarını işarələyən qəbuledicilərdə səs-küy səviyyələri və havanın keyfiyyəti daxil olacaqdır.

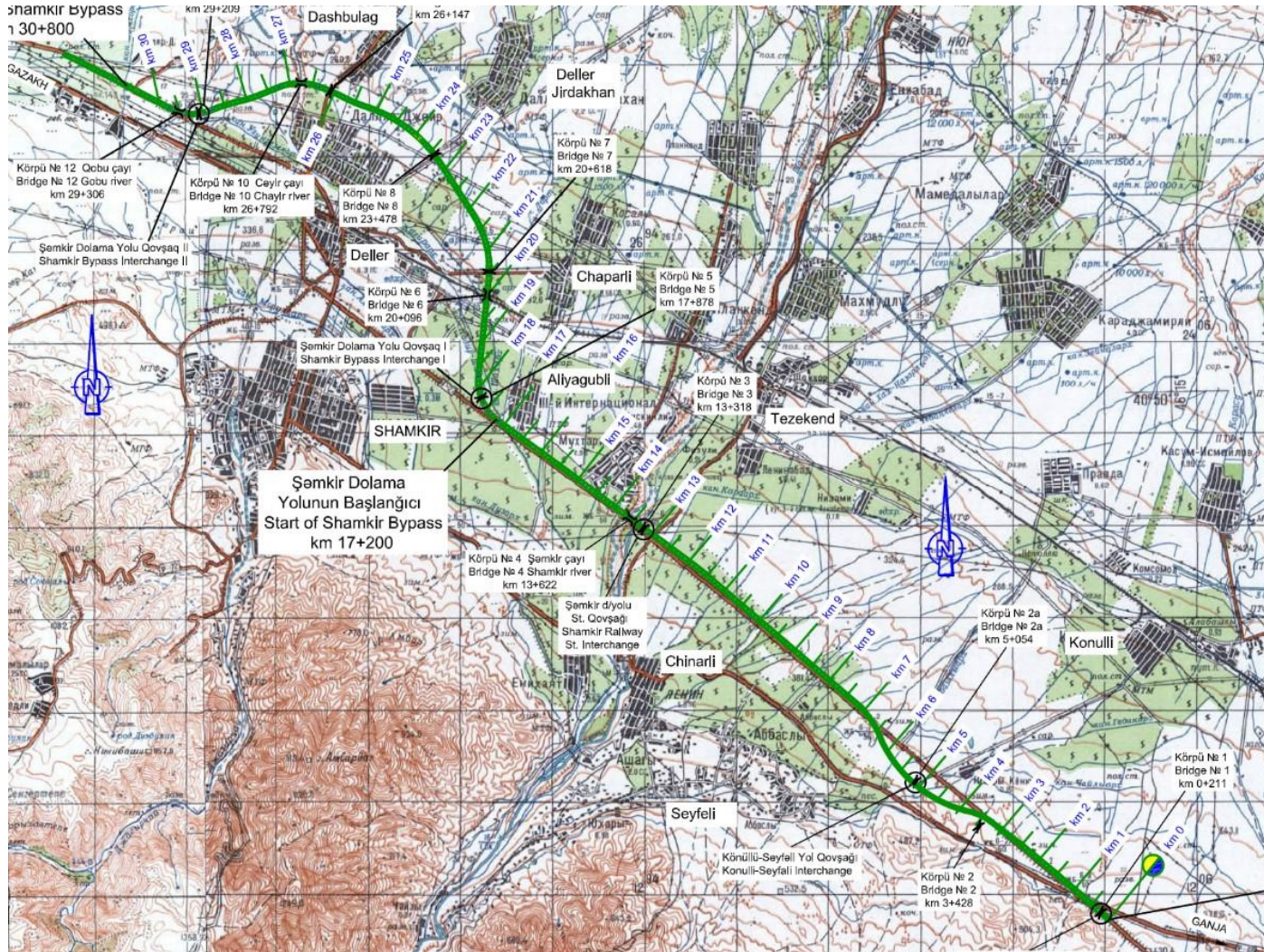
MTQƏP və KP-də maraqlı tərəflərin cəlb edilməsi, eləcə də torpaqların və köçürülmənin planlaşdırılması üzrə monitoring və idarəetmə fəaliyyətləri nəzərdə tutulmuşdur. Müəyyən meyllər müəyyənləşdirildikdə və ya mühüm problemlər ortaya çıxdıqda, "Azəravtoyol" və (tikinti ərzində) Podratçının mütəmadi olaraq maraqlı tərəflərin, ayrı-ayrı fiziki şəxslərin və icmanın şikayətlərini monitoring etmələri və müvafiq idarəetmə tədbirləri həyata keçirmələri də tələb olunacaqdır.

Tikinti ərzində Podratçının monitoring fəaliyyətlərinə dair hesabatlar təqdim etməsi tələb edilir. Həmin hesabatlar müvafiq dövlət orqanları və "Azəravtoyol"un işlərə Nəzarət üzrə mühəndisi tərəfindən yoxlanılacaqdır.

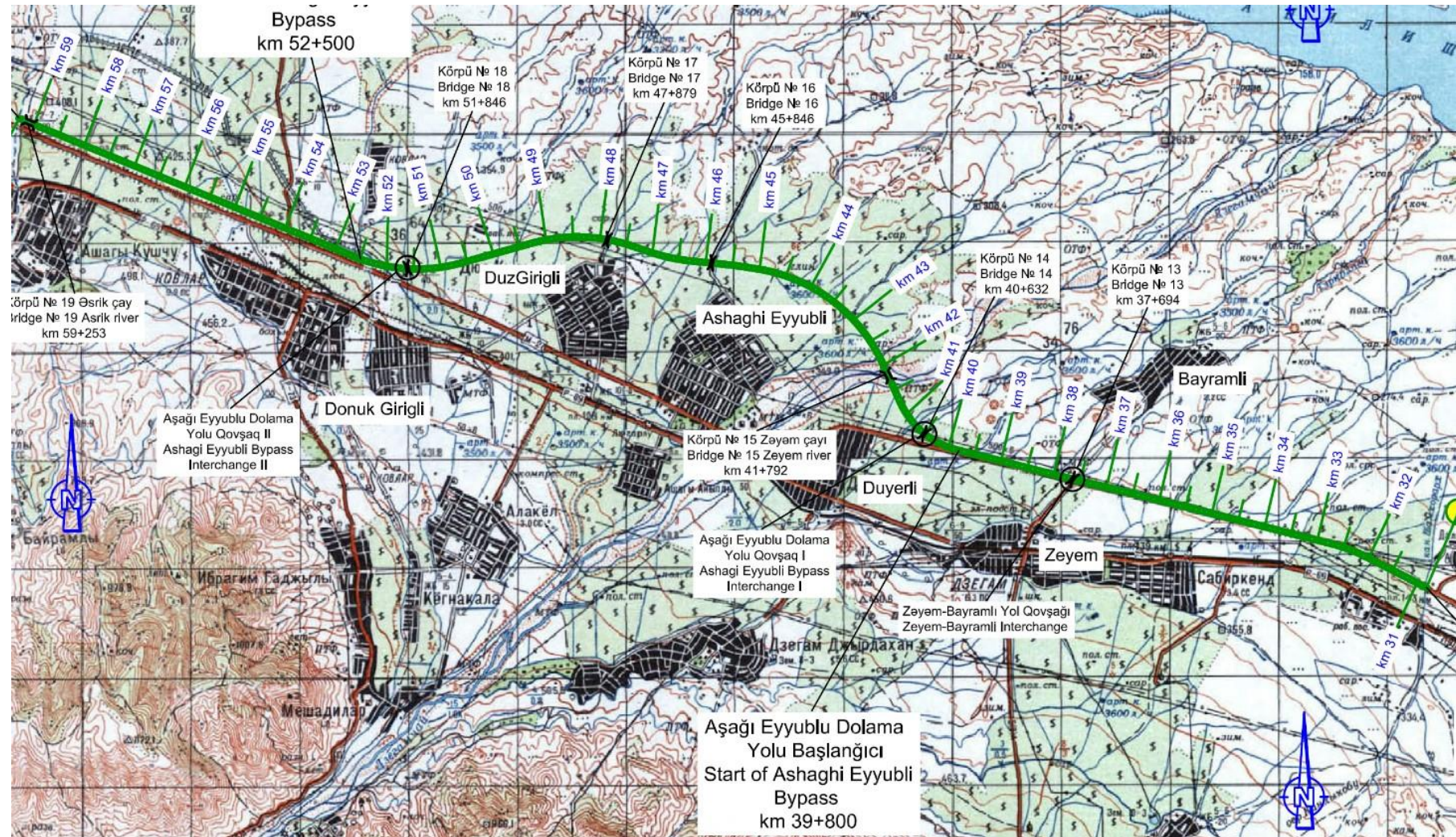
10.**ƏLAVƏ MƏLUMAT VƏ ƏLAQƏ MƏLUMATLARI**

Layihənin hazırlıq sənədlərini onların hazırlanması başa çatdıqdan sonra "Azəravtoyol"un veb-saytından (<http://www.azeravtoyol.gov.az/az>) və AYİB-in veb-saytından (<http://www.ebrd.com/home>) əldə edə bilərsiniz.

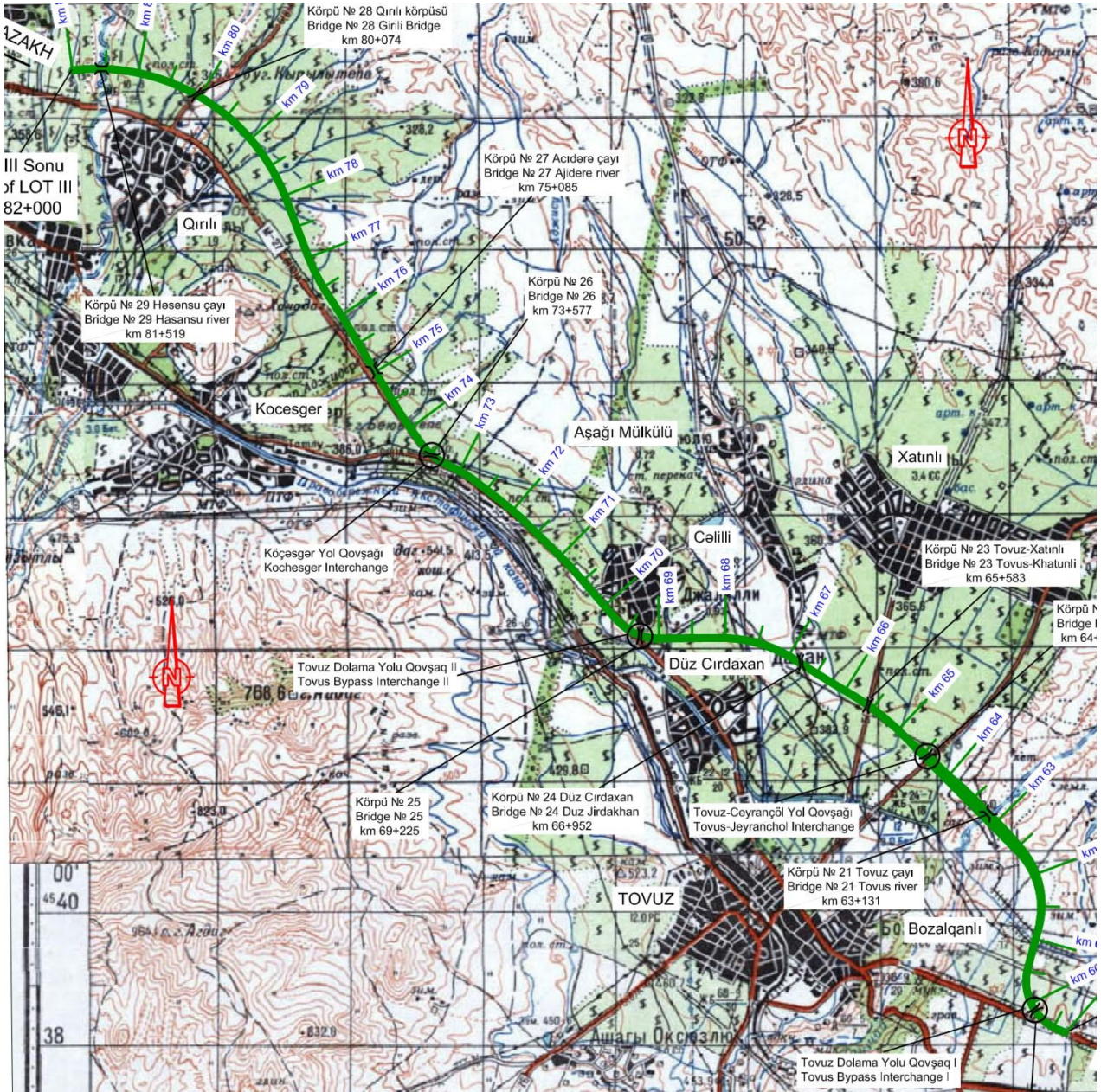
Layihənin əlaqə məlumatları aşağıda verilmişdir: "Azəravtoyol" ASC C-b Ceyhun Yusifov, LiQ Direktoru AZ1117, Azərbaycan, Bakı, Binəqədi rayonu, Biləcəri qəsəbəsi, 2025 R.İsmayılov küçəsi Tel.: +994 12 499 79 04 Faks: +994 12 499 79 06 E-poçt: jeyhun.yusifov@ays.gov.az	AYİB-in Bakıdakı Regional Ofisinin əlaqə məlumatları: Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı Bakı Rezident Ofisi AZ1010, Azərbaycan, Bakı, 90A Nizami küçəsi, Landmark III, 3-cü mərtəbə Tel: +994 12 497 1014
---	--

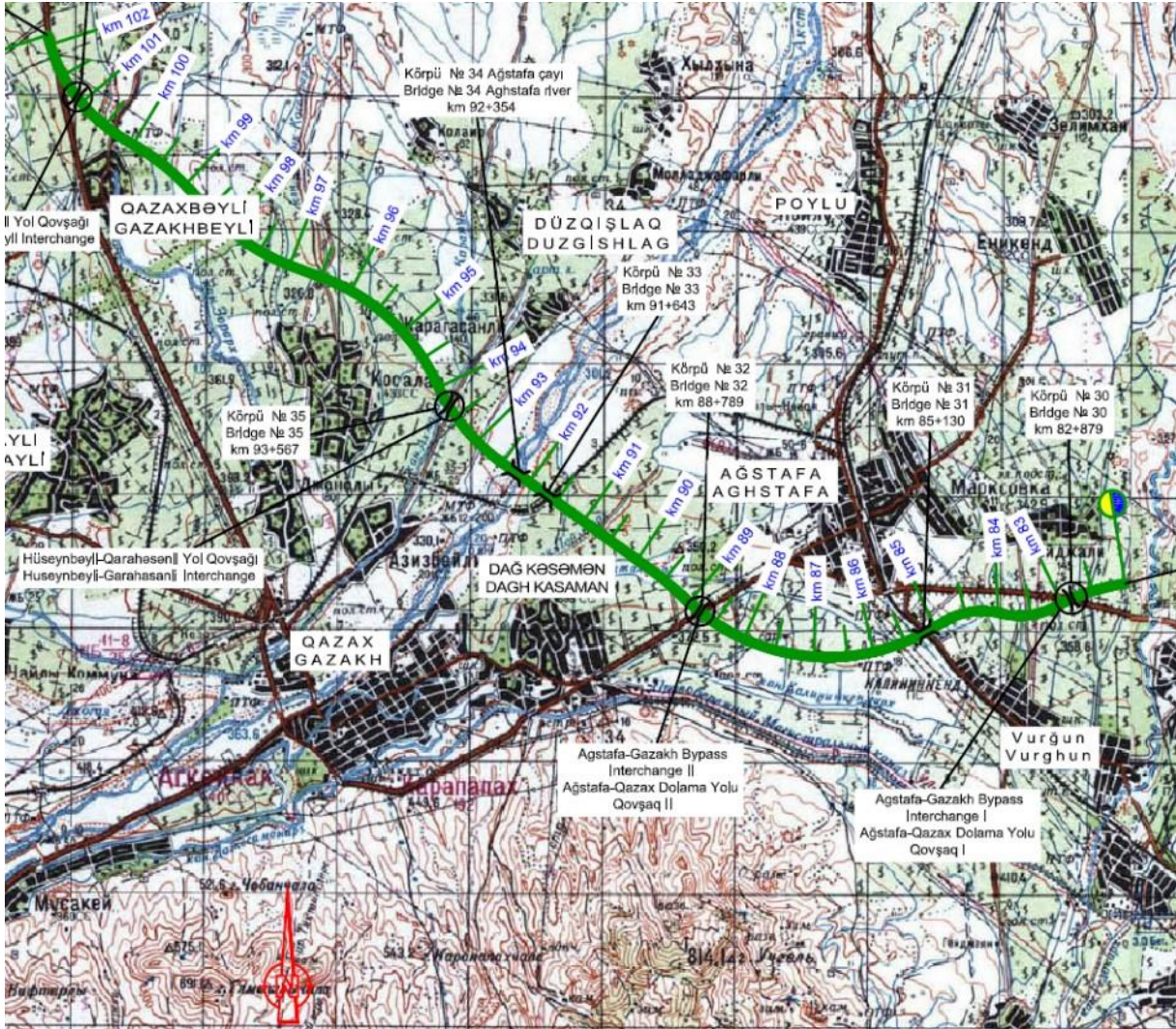
Əlavə 1: Layihənin yerini ətraflı şəkildə göstərən xəritələr**Şəkil 3 Layihənin marşrutu – Məsafə 0+000 km - 30+800 km**

Şəkil 4 Layihənin marşrutu – Məsafə 30+800 km - 59+300 km



Şəkil 5 Layihənin marşrutu – Məsafə 59+300 km - 82+000 km



Şəkil 6 Layihənin marşrutu – Məsafə 82+000 km - 102+100 km

Şəkil 7 Layihənin marşrutu – Məsafə 102+100 km - 118+000 km



Şəkil 8 Layihənin marşrutu – Məsafə 118+000 km to 130+150 km

