

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI



AZƏRYOLSERVİS ASC

Yol Şəbəkəsinin İnkişaf Proqramı:

Gəncə - Qazax - Gürcüstan sərhədi avtomobil yolunun dörd zolağa genişləndirilməsi layihəsi

ƏTRAF MÜHİTƏ TƏSİRİN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ
HESABATI

Mart 2015

 **NIPPON KOEI UK**
INTERNATIONAL CONSULTING ENGINEERS

VALYUTA MƏZƏNNƏLƏRİ

(1 dekabr, 2014)

Valyutanın adı	–	Yeni Azərbaycan Manatı (AZN)
1.00 AZN	=	1.27275 ABŞ
1.00 ABŞ	=	0.78470 AZN

İXTİSARLAR

AİB	–	Asiya İnkişaf Bankı
AYS	–	Azərbaycan xarəyolservis
BTC	–	Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri
ƏMQ	–	Ətraf Mühitin Qiymətləndirilməsi
ƏMTQ	–	Ətraf Mühitə Təsirin Qiymətləndirilməsi
ƏMİP	–	Ətraf Mühitin İdarə edilməsi Planı
İDGN	–	İqtisadi daxili gəlir norması
AB	–	Avropa Birliyi
MV	–	Maliyyə Vasitəçisi
KSİ	–	Keçmiş Sovet İttifaqı
ÜDM	–	Ümum Daxili Məhsul
MOƏ	–	Mühüm Ornitoloji Ərazilər
MK	–	Məcburi Köçkünlər
İYNVİ	–	İnyeksiya yolu ilə narkotik vasitələrdən istifadə
İET	–	İlkin Ekoloji Tədqiqat
BMI	–	Beynəlxalq Maliyyə İnstitutu
BTTSMB	–	Təbiətin Mühafizəsi üzrə Beynəlxalq Birlik (Beynəlxalq Təbiətin və Təbii Sərvətlərin Mühafizəsi Birliyi)
ETSN	–	Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi
MMV	–	Multitrans Maliyyələşdirmə Vasitələri
NN	–	Nəqliyyat Nazirliyi
NO _x	–	Azot Oksid
FT	–	Fəaliyyətlər üzrə təlimat
FMV	–	Fərdi mühafizə vasitələri
ASB	–	Armaturlanmış sement-beton
Yİİ	–	Yol İstismar İdarəsi
YŞİP	–	Yol Şəbəkəsinin İnkişaf Proqramı
YTZ	–	Yolun təhkim zolağı
RP	–	Köçürülmə planı
ƏMTQİ	–	Ətraf Mühitə Təsirin Qiymətləndirilməsinin İcmalı
DEEİ	–	Dövlət Ekoloji Ekspertizası İdarəsi
TNM	–	Texniki nəzarət məsləhətçisi
YAİİDP	–	Yoxsulluğun azaldılması və iqtisadi inkişaf üzrə dövlət proqramı
SO _x	–	Kükürd oksid
CYYX	–	Cinsi yolla yoluxan xəstəliklər
AQAND	–	Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi
UÜB	–	Uçan üzvi birləşmələr
ÜVTF	–	Ümumdünya Vəhşi Təbiət Fondu

ÇƏKİ VƏ ÖLÇÜ VAHİDLƏRİ

C	–	Selsi şkalası
MW	–	Meqawatt
m	–	metr
m ²	–	kvadrat metr
m ³	–	kub metr
km	–	kilometr
A/g	–	avtomobil/gün

MÜNDƏRİCAT

I.	GİRİŞ.....	1
	A. Hesabatın icmalı və məqsədi	1
	B. Hesabatın quruluşu	1
	C. ƏMTQ tədqiqatının genişləndirilməsi.....	1
II.	Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhəd yolu layihəsinin təsviri	3
	A. Növ, kateqoriya və tələbatlar	3
	B. Ərazi, ölçü və icra qrafiki	4
	C. Layihənin təsviri	6
	D. Nəqliyyat vasitələrinin təhlili.....	17
III.	ƏTRAF MÜHİTİN TƏSVİRİ.....	19
	A. Marşrutun icmalı.....	19
	B. Fiziki resurslar	20
	C. Ekoloji ehtiyatlar	28
	D. İqtisadi inkişaf	32
	E. Sosial və mədəni resurslar	35
IV.	ALTERNATİVLƏRİN TƏHLİLİ	48
	A. Layihəyə alternativlər	48
	B. Layihə alternativləri	48
V.	ƏTRAF MÜHİTƏ NƏZƏRDƏ TUTULMUŞ TƏSİRLƏR VƏ MƏNFI TƏSİRLƏRİN AZALDILMASI TƏDBİRİLƏRİ: YERLƏŞMƏ ƏRAZİSİ VƏ TİKİNTİ.....	62
	A. Giriş	62
	B. Cüzi təsirlərə məruz qalmayan sahələrin seçilməsi	62
	C. Fiziki resurslar	62
	D. Ekoloji resurslar.....	67
	E. İqtisadi inkişaf	68
	F. Sosial və mədəni resurslar	70
	G. Layihənin yeri və layihə ilə bağlı təsirlər	72
VI.	ƏTRAF MÜHİTƏ GÖZLƏNİLƏN TƏSİRLƏR VƏ TƏSİRİN AZALDILMASI TƏDBİRLƏRİ: LAYİHƏNİN MÖVCUDLUĞU, İCRASI VƏ İSTISMARI	74
	A. Giriş	74
	B. Ciddi təsirə məruz qalmayan ərazilərin müəyyən edilməsi	74
	C. Maddi ehtiyatlar	74
	D. Ekoloji ehtiyatlar	81
	E. İqtisadi inkişaf	82
	F. Sosial və mədəni ehtiyatları	84
	G. İstismarın dayandırılması ilə əlaqədar olan təsirlər.....	86
VII.	İQTİSADI QIYMƏTLƏNDİRMƏ	877

VIII.	MƏLUMATIN AÇIQLANMASI, MƏSLƏHƏTLƏŞMƏ VƏ İŞTİRAK ETMƏ.....	888
IX.	NARAZILIQLARIN ARADAN QALDIRILMASI MEXANİZMİ	900
	A. Giriş	90
	B. Narazılıqların aradan qaldırılması mexanizminin planı	90
X.	ƏTRAF MÜHİTİN İDARƏ EDİLMƏSİ PLANI VƏ MONİTORİNG.....	92
	A. Giriş	92
	B. İlkin ƏMİP-nin məqsədi	92
	C. ƏMİP-nin mündəricatı	93
	D. Ətraf mühitə dəyən təsirlərin və təsirlərin azaldılması tədbirlərinin icmalı	93
	E. Layihənin yerinə yetirilməsi üçün təşkilati tədbirlər	94
	F. Ətraf mühitin monitorinqi planı.....	104
	G. Ətraf mühitin idarə edilməsi və monitorinq xərcləri	111
XI.	NƏTİCƏLƏR	112
XII.	ƏLAVƏLƏR.....	114
	Əlavə 1: İstinadlar.....	114
	Əlavə 2: Torpaq işləri, aqreqat doldurucuları və torpaq üzrə tələblər üçün ilkin smetalar	1156
	Əlavə 3: Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinin siyahısı.....	1167
	Əlavə 4: Ətraf mühit üzrə müvafiq standartlar	118
	Əlavə 5: Nəqliyyatın təhlili üzrə icmal.....	119
	Əlavə 6: İlkin məsləhətlər üzrə görüşlərin iştirakçıları.....	121
	Əlavə 7: ƏMTQ-in ilkin məsləhətləşmə görüşlərinin protokolu və iştirakçıların siyahısı.....	123

ŞƏKİLLƏRİN SİYAHISI

ŞƏKİL 1:	LAYIHƏ YERİNİ GÖSTƏRƏN XƏRİTƏ	5
ŞƏKİL 2:	YOLUN DAHA İKİ ZOLAĞA GENİŞLƏNDİRİLMƏSİ ÜÇÜN ÜSTÜN TUTULAN VARIANTLARIN GƏNCƏ-QAZAX HİSSƏSİ ÜÇÜN SXEMİ	8
ŞƏKİL 3:	DAHA İKİ ZOLAĞA GENİŞLƏNDİRMƏ İŞLƏRİ ÜZRƏ ÜSTÜNLÜK VERİLƏN ALTERNATİVLƏRİN QAZAX-GÜRCÜSTAN SƏRHƏDİ HİSSƏSİ ÜÇÜN SXEMİ	120
ŞƏKİL 4:	MÖVCUD BİRTƏRƏFLİ HƏRƏKƏT HİSSƏSİ (YUXARIDA) VƏ TƏKLİF OLUNAN İKITƏRƏFLİ HƏRƏKƏT HİSSƏSİNİN SXEMİ (AŞAĞIDA)	12
ŞƏKİL 5:	MÜXTƏLİ SƏVIYYƏLİ YOL QOVŞAQLARININ NÜMUNƏ SXEMİ	12
ŞƏKİL 6:	LAYIHƏ ƏRAZISINDƏ MÖVCUD KARXANA ƏRAZİLƏRİ, QORUQLAR VƏ QUŞLAR ÜÇÜN ƏHƏMİYYƏTLİ ƏRAZİLƏR.....	14
ŞƏKİL 7:	M-2 AVTOMOBİL YOLU BOYUNCA AVTOMOBİL YOLUN TIKINTISI. SOL TƏRƏFDƏ ASFALT DÖŞƏYƏN MAŞIN, SAĞ TƏRƏFDƏ VƏRDƏNƏ GÖSTƏRİLİR.....	14
ŞƏKİL 8:	LAYIHƏ ƏRAZISİNİN MÖVCUD VƏ TƏKLİF OLUNAN YOL OXLARINI GÖSTƏRƏN PEYK VASİTƏSİ İLƏ ÇƏKİLMİŞ GÖRÜNTÜ (TEXNİKİ-IQTİSADİ ƏSASLANDIRMA)	15
ŞƏKİL 9:	MÖVCUD VƏ TƏKLİF EDİLMİŞ YOL OXLARI BOYUNCA QEYDƏ ALINMIŞ TORPAQ İSTİFADƏSİNİN DÖRD ƏSAS KATEQORİYASI: KOLLUQLAR (YUXARIDAN SOL); KƏND TƏSƏRRÜFATI İSTİFADƏSİNDƏ OLAN TORPAQLAR (YUXARADAN SAĞ); YARIM-ŞƏHƏR (AŞAĞIDA SOL); VƏ ŞƏHƏR (AŞAĞIDAN SAĞ).....	20
ŞƏKİL 10:	AZƏRBAYCANIN İQLİM ZONALARI	21
ŞƏKİL 11:	AZƏRBAYCANIN TOPOQRAFIYASI.....	24
ŞƏKİL 12:	PLANLAŞDIRILMIŞ TZ (SAĞ TƏRƏFDƏKİ ŞƏKİL) YAXINLIĞINDA QAZAĞIN CƏNUBUNA DOĞRU TƏPƏLİKLƏR BOYUNCA TOPOQRAFIYA VƏ LANDŞAFT VƏ QAZAĞIN ŞİMALINA DOĞRU DÜZƏNLİK	24
ŞƏKİL 13:	LAYIHƏ ƏRAZISİNİN GEOLOJİ XƏRİTƏSİ	25
ŞƏKİL 14:	LAYIHƏ ƏRAZISINDƏ YOL OXU BOYUNCA GENİŞ YAYILMIŞ ALLÜVİAL REQOSOL (SOLDAN) VƏ SU AXINLARININ ƏMƏLƏ GƏTİRDİYİ GÜCLÜ EROZİYA (SAĞDAN).....	26
ŞƏKİL 15:	QAZAXIN YANINDA (SOLDA) YORULMUŞ OTLAQ ƏRAZİLƏRİ VƏ YOL VƏ BUĞDA TARLASI ARASINDA (SAĞDA) AŞKAR EDİLMİŞ TƏBİİ MÜHİT.....	30
ŞƏKİL 16:	LAYIHƏ ƏRAZISINDƏ SƏNAYE	33
ŞƏKİL 17:	LAYIHƏ ƏRAZİSİ ÜÇÜN SƏCİYYƏVİ OLAN HƏYƏTYANI SAHƏ.....	36
ŞƏKİL 18:	AĞSTAF/QAZAX DOLAMA YOLU ÜÇÜN MARŞRUT VARIANTLARI	60
ŞƏKİL 19:	QAZAX-GÜRCÜSTAN SƏRHƏDİ ÜZRƏ YOL VARIANTLARI	601
ŞƏKİL 20:	PIYADALAR YOLU AŞAĞI EYYUBLUDA SIX YERDƏ KEÇİR	86
ŞƏKİL 21:	İLKİN ƏMTQ ÜZRƏ MƏSLƏHƏTLƏŞMƏLƏR	89
ŞƏKİL 22:	ŞİKAYƏT MEXANİZMINİN QURULUŞU.....	91

CƏDVƏLLƏRİN SİYAHISI

CƏDVƏL 1: YOLUN DAHA İKİ ZOLAĞA GENİŞLƏNDİRİLMƏ ÜÇÜN ÜSÜTN TUTULAN VARIANTLARININ GƏNCƏ-QAZAX HISSƏSİ ÜÇÜN İCMALI.....	9
CƏDVƏL 2: DAHA İKİ ZOLAĞA GENİŞLƏNDİRMƏ İŞLƏRİ ÜÇÜN ÜSTÜNLÜK VERİLMİŞ ALTERNATİVLƏRİN QAZAX-GÜRCÜSTAN SƏRHƏDİ ÜÇÜN HİSSƏLƏRİN CƏMİ	191
CƏDVƏL 3: MÖVCUD YOL BOYUNCA TORPAQ İSTİFADƏSİNİN ƏSAS VARIANTLARI VƏ TORPAQ ÖRTÜYÜ KATEQORİYALARININ İCMALI.....	19
CƏDVƏL 4A: BAKI VƏ GƏNCƏDƏ HAVA KEYFİYYƏTİNİN MÜQAYİSƏSİ	22
CƏDVƏL 4B: 2007-Cİ İLDƏ BAKI VƏ GƏNCƏ-QAZAX RAYONLARI ÜÇÜN DAIMİ MƏNBƏLƏRDƏN HAVA ÇIRKLƏNDİRİCİ EMISSİYALARI (TON İLƏ)	22
CƏDVƏL 5: LAYİHƏ ƏRAZİSİNDƏ ƏHALİ VƏ ARTIM TEMPLƏRİ	35
CƏDVƏL 6: LAYİHƏ ƏRAZİSİNDƏ ORTA AYLIQ ƏMƏK HAQQI	36
CƏDVƏL 7: LAYİHƏ ƏRAZİSİNİN SƏHIYYƏ TƏDBİRLƏRİ ÜZRƏ GÖSTƏRİCİLƏRİ (2010-CU İL ÜZRƏ)	37
CƏDVƏL 8: MARŞRUT KƏŞFİYYATI MÜŞAHİDƏLƏRİNİN XÜLASƏSİ.....	40
CƏDVƏL 9: DOLAMA YOLUNUN QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ ÜÇÜN İSTİFADƏ EDİLƏN KƏMIYYƏT GÖSTƏRİCİLƏRİ SİSTEMİ.....	56
CƏDVƏL 10: QAZAX/AĞSTAFADA DOLAMA YOLU ÜÇÜN MARŞRUT ALTERNATİVLƏRİNİN MÜQAYİSƏSİ.....	59
CƏDVƏL 11: TIKINTININ ƏHƏMIYYƏTLİ TƏSİRLƏRİ OLMAYACAQ SAHƏLƏR	62
CƏDVƏL 12: LAYİHƏNİN İCRASI VƏ İSTİSMARINDAN CİDDİ TƏSİRƏ MƏRUZ QALMAYAN SAHƏLƏR	74
CƏDVƏL 13: HAVA KEYFİYYƏTİ QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİNİN NƏTİCƏLƏRİ	75
CƏDVƏL 14: SƏS-KÜY QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİNİN NƏTİCƏLƏRİ	78
CƏDVƏL 15: SƏS-KÜYDƏN MÜHAFİZƏNİN TƏLƏB OLUNDUĞU POTENSIAL ƏRAZİLƏR	79
CƏDVƏL 16: ŞİKAYƏTLƏRİN QEYDƏ ALINMASI ÜÇÜN NÜMUNƏ.....	961
CƏDVƏL 17: GƏNCƏ-QAZAX AVTOMOBİL YOLUNUN İKİ ZOLAĞA GENİŞLƏNDİRİLMƏSİ LAYİHƏSİ ÜZRƏ ƏTRAF MÜHİTƏ DƏYƏN TƏSİRİN AZALDILMASI	96
CƏDVƏL 18: ƏTRAF MÜHİTİN MONİTORİNGİ PLANI	106
CƏDVƏL 19: ƏTRAF MÜHİTİN İDARƏ EDİLMƏSİ VƏ MONİTORİNG XƏRCLƏRİ (AZN).....	111

işlərin icrasına dair ətraf mühitə olan təsirlərdən və onların fəsadlarının azaldılması tədbirlərindən bəhs edir. Əsas tədqiqat 2008-ci ilin sentyabrında, 2009-cu ilin iyulunda və 2012-ci il sentyabr – oktyabr aylarında yerli və beynəlxalq ekoloq mütəxəssislər tərəfindən işlənmişdir. İlk qiymətləndirmə nəticəsində təkmilləşdirmə işlərinin xüsusiyyəti və yerinə əsasən mütəxəssis tədqiqatının aparılması tələb olunmadı, buna görə də ƏMTQ iki sahə üzrə kəşfiyyat xarakterli tədqiqatlara və əvvəlki hesabatlardan, yerli və beynəlxalq tədqiqat və monitoring institutlarında, habelə hökumət orqanlarında əldə edilmiş məlumatlara əsaslanır. Gələcək məlumatlar müxtəlif aidiyyəti tərəflər ilə rəsmilərin məsləhətləşməsi vasitəsilə təmin edilmişdir.

7. İlk mühəndis tədqiqatları və ətraf mühit və sosial qiymətləndirmə vasitəsilə 2009-cu ildə üstün yol oxu marşrutunun qurulmasından sonrakı ilkin layihə tədqiqatının bir hissəsi kimi yerinə yetirilən daha çox təfəssilatlı mühəndis tədqiqatları zamanı belə bir nəticəyə gəldi ki, Qazax/Ağstafa yolu üçün seçilmiş yol variantı iqtisadi cəhətdən mümkün deyil və ərazinin çox sərt tələbinə əsasən geniş mühəndisi həll yolları tələb ediləcək. Sonrakı səfər layihəyə olan dəyişikliyi gözdən keçirmək üçün Beynəlxalq Ətraf Mühitə üzrə mütəxəssis tərəfindən 2011-ci ilin mart ayında təşkil olunmuş və yenidən baxılan yol oxu variantlarını gözdən keçirmək üçün üçüncü sahə səfərinə təşəbbüs edilmişdir. Bu prosesin bütün təfərrüatları Hissə V-B-də təmin olunmuşdur (paraqraf 135-dən sonra). Hazırkı ilkin layihə hesabat sonrakı işi və təhlili⁴ əhatə etmək üçün lazımı qaydada təkmilləşdirilmişdir.
8. Layihənin başa çatma müddəti başladığı gündən etibarən 2 il ərzində planlaşdırılır.
9. Azərbaycan qanunvericiliyi və AİB strategiyası işçi layihələrinin ətraf mühitə təsirlərinin müəyyən edilməsini, planlaşdırma və layihələndirmə prosesinin bir hissəsi kimi qiymətləndirməsini və yol verilən səviyyədə mənfi təsirlərin azaldılması üçün müəyyən tədbirlərin görülməsini tələb edir. Yuxarıda sadalanan işləri bütün dünyada kredit əməliyyatları, layihələrin hazırlanması və yerinə yetirilməsi prosesinin ayrılmaz hissəsi olan Ətraf Mühitin Qiymətləndirilməsi (ƏMQ) vasitəsilə həyata keçirmək olar.

⁴Yenilənmə dövrü ərzində bütün məlumatlar, qanunvericilik, mənbələr və s. yoxlanıldı və beləliklə cari layihə tamamilə yeniləndi.

II. GƏNCƏ – QAZAX – GÜRCÜSTAN SƏRHƏD YOLU LAYİHƏSİNİN TƏSVİRİ

A. Növ, kateqoriya və tələbatlar

10. Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədi avtomobil yolunun daha iki zolağa genişləndirilməsi nəqliyyat layihəsidir və bu layihə əsasən AİB-nın Məcburi Köçürülmə üzrə Siyasətinə (1995) start verən gözlənilən köçürülmə məsələlərinə görə AİB tərəfindən A kateqoriyası kimi təsnif olunmuşdur. AİB prosedurları çərçivəsində olan bu cür layihələr üçün bütün mümkün alternativləri müqayisə etməklə layihənin potensial təsirlərini yoxlamaq və ətraf mühit baxımından yol verilən layihəni təqdim etmək üçün ƏMTQ üzrə hesabatını tələb edilir.

11. Azərbaycanın yol sistemi Qafqazın nəqliyyat şəbəkəsində əsas rol oynayır. Paytaxt və Bakıda yerləşən limandan başlayan və qərb istiqamətində Gürcüstan, Türkiyə və Qərbi Avropaya, şimalda Rusiyaya və cənubda İrana aparan yolların strateji əhəmiyyəti vardır.

12. 2005-ci il üçün *Azərbaycan üzrə Ölkənin Ətraf Mühitinin Təhlilləri* sənədində AİB 4 əsas strateji sektor prioritetlərindən biri kimi nəqliyyat sahəsini müəyyən edir və yol nəqliyyat əlaqələrinin yaxşılaşdırılması, nəqliyyat vasitələrindən yaranan zərərli qazlar və tullantıların azaldılması, eləcə də yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təkmilləşdirilməsi işlərinin təcili yerinə yetirilməsini ön plana çəkir. 2006-cı il üzrə Azərbaycanın Ölkə Strategiyası ilə bağlı sənəd və Proqram yenilikləri neft sektoru xaricində inkişafa istiqamətlənmək məqsədilə, xüsusilə də regional iqtisadi artım və yol şəbəkəsinin inkişafı üçün ehtiyacı müəyyən edir. Yoxsulluğun azaldılması və İqtisadi inkişaf üzrə dövlət proqramının infrastrukturun təkmilləşdirilməsi üçün strateji dayaqları var (yollar, kommunal xidmət və suvarma sistemi).

13. M-2 avtomobil yolunun mövcud vəziyyəti və sxemi beynəlxalq və yerli ticarət üzrə faktorları və bununla da əlaqəli olaraq iqtisadi və sosial inkişafı məhdudlaşdırır. Layihə birinci olaraq bu məsələ üzrə köklənməli, nəqliyyat xərclərini azaldaraq, yerli və beynəlxalq ticarət və səyahət şərtlərini yumşaldaraq regional və bütünlükdə ölkənin inkişafına xidmət etməlidir. Son 4 il ərzində Azərbaycanın neft sektoru vasitəsilə yaradılan səmərəli iqtisadi inkişafının nəticəsinə əsasən gələcəkdə beynəlxalq nəqliyyatın yüksək artımı proqnozlaşdırılır və bu layihə artan nəqliyyat sistemində xidmət göstərmək üçün tələb olunan şərtləri ödəyəcəkdir.

14. Azərbaycanda yol təhlükəsizliyinin səviyyəsi aşağıdır və Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhəd yolunda yol təhlükəsizlik səviyyəsi orta yerli göstəricidən də olduqca aşağıdır. Təkmilləşdirilmiş avtomobil yolu hazırda Bakının çiçəklənməsinin yanında kölgədə qalan Azərbaycanın digər rayonlarının regional iqtisadi artımı və inkişafının tərəqqisinə ciddi təsir göstərəcək yol təhlükəsizlik şərtlərində qeyd olunmuş təkmilləşdirmə işlərini təklif edir.

15. Hesabat AİB-nın *Təhlükəsizlik Siyasəti Nizamnaməsinin* (2009) 1-ci əlavəsi və eləcə də, AİB-nın *Ətraf Mühitin Qiymətləndirilməsi Təlimatlarının* (2003) 2-ci əlavəsində verilmiş struktur əsasında hazırlanmışdır. Zəruri olduğu hallarda layihə ərazisinin xüsusiyyətlərinə uyğun olaraq başlıqlar və məzmun müvafiq olaraq dəyişdirilmişdir.

16. Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhəd yolunun daha iki zolağa genişləndirilməsinin məqsədləri aşağıdakılardır:

- Azərbaycanda yerli iqtisadi artım və layihə ərazisində regional iqtisadi artımın təmin edilməsində dəstək verəcək beynəlxalq və dövlət səviyyəsində proqnozlaşdırılan artımı təmin etmək məqsədilə artan yol hərəkəti potensialı ilə bağlı tədbirlər görülməsi;
- Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhəd yolunda yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair ciddi təkmilləşdirmə işlərinin aparılması;

- Layihə ərazisindən avtomobil yolunun keçməsinin qısa və uzun müddətli ekoloji-sosial təsirlərinin azaldılması və qarşısının alınması.

17. İlk təhlükəsizlik məsələlərinə⁵ görə yolun daha iki zolağa genişləndirilməsində mövcud qəsəbə və kəndlərin ətrafından keçən bir neçə dolama yolun tikintisi zəruridir.

B. Ərazi, ölçü və icra qrafiki

18. M-2 avtomobil yolu Azərbaycanın paytaxtı Bakı və Gürcüstan arasında əsas sərhəd kəsişməsindən keçərək şərq-qərb istiqamətində gedən yoldur. Yol böyük ticari əhəmiyyətə malikdir və Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizinin (AQAND⁶) bir hissəsidir. Hazırkı layihədə daha iki zolağa genişləndirilməli olan M2 avtomobil yolunun Gəncə-Qazax hissəsi 102+196 km, Qazax-Gürcüstan sərhədi 27+954 km olmaqla, ümumi uzunluğu 130+150 km-dir. Şəkil 1 layihənin yerləşdiyi ərazini əks etdirir.
19. Gəncə təxminən 300 000 əhalisi ilə Azərbaycanın ikinci ən böyük şəhəri və ölkənin qərb hissəsi üçün regional mərkəzdir. Qazax rayonu isə təqribən 112,597 nəfər əhalisi olmaqla, Azərbaycanın ən böyük rayonlarından biridir (699 km²). Gəncə-Qazax-Gürcüstan avtomobil yolu mühüm beynəlxalq marşrut yolu olmaqdan əlavə Şəmkir, Tovuz və Ağstafa şəhərlərini Gəncə, Qazax və Gürcüstan sərhədinə birləşdirən nəqliyyat paylayıcısıdır.
20. Hal-hazırda layihələndirilən yol hər iki tərəfdə ayırıcı zolağı (mərkəzi ayırıcı zolaq)⁷ olmayan çiyinlər ilə iki zolaqlı tək gedişli hərəkət hissəsidir. Ümumi yolun enini 15 m olmaqla hər zolağın və hər çiyinin eni 3.75 m-dir. Mövcud yol yolun mərkəz nöqtəsindən hər iki tərəfdən təxminən 30m artıran Təhkim Zolağında (TZ) yerləşir. Buna görə də mövcud yol dəhlizinin ümumi eni 60m-dir. Şəkil 4 mövcud və təklif olunan yolun konfigurasiyasını göstərir.
21. Rusiya standartlarına⁸ əsaslanan yolun daha 2 zolağa genişləndirilməsi ümumi yolun enini 15 m-dən 27.50 m-ə kimi artıraraq ikinci 7.50m-lik hərəkət hissəsi və 5m-lik ayırıcı zolağın salınmasını tələb edəcək. Yolun eninin genişləndirilməsi TZ çərçivəsində uyğunlaşdırılmışdır, lakin hal-hazırda yolun TZ-nin genişləndirilib genişləndirilməyəcəyi hələ bilinmir. Belə ki, yeni yolun eni mövcud yoldan olduqca geniş olacaq və bu halda ümumi yol dəhlizinin en ölçüləri eyni qalacaqdır. Ümumi layihə sahəsinə həmçinin aqreqlərin çıxarılması üçün tələb olunan karxana əraziləri, materialların və ləvazimatların saxlanması üçün istifadə olunan ərazi, hər hansı tikinti heyəti və düşərgəsi daxildir.
22. Yuxarıda qeyd edildiyi kimi yolun daha iki zolağa genişləndirilməsi mövcud qəsəbə və kəndlərin ətrafında bir neçə dolama yolun tikintisini zəruri edir. Bu ərazilərdə YTZ üçün hər bir dolama yolun bütün uzunluğu boyu ən azı 60 m enində yeni torpaq zolağı tələb olunacaqdır.
23. Layihənin başa çatma müddəti başladığı gündən etibarən 2 il müddətinə planlaşdırılır.

⁵Evlərin yol kənarında olması, səs-küyün səviyyəsi və qəbul olunmayan künc radiusu.

⁶<http://www.traceca-org.org/>

⁷Mövcud 2 zolaqlı tək hərəkət hissəli Gəncə -Qazax yolununun bütün uzunluğu bu yaxınlarda Dünya Bankı Magistral yol layihəsi üzrə kreditindən maliyyə vəsaitini istifadə etməklə bərpa edilmişdir. Bu bərpa işlərinə mövcud yol geyiminin tam bərpası və həmçinin mövcud körpü və boruların təmiri və bərpası işləri daxil edilmişdir. Bərpa işləri 2004 və 2006-cı illərdə tamamlanmış 4 tikinti işi müqaviləsi çərçivəsində həyata keçirilmişdir.

⁸Re, SNiP 2.05.02-85 –Magistral yollara dair Tikinti normaları və Standartları 1986-cı ildə Tikinti işləri üzrə SSRİ Dövlət Komitəsi tərəfindən nəşr edilmişdir. Bu layihə standartı hal-hazırda Azeryolservis tərəfindən qəbul edilmişdir.



Şekil 1. Layihənin yerini göstərən xəritə.

C. Layihənin təsviri

i. Təsvir

24. Şəkil 2 və şəkil 3 bu layihə altında planlaşdırılmış infrastrukturun müxtəlif komponentlərini göstərir. Tapşırıqın sadəliyi üçün layihə Cədvəl 1 və cədvəl 2-də təsvir olunmuşdur. Təklif edilən işlərin iki əsas növü aşağıdakı kimidir:

Gəncə-Qazax hissəsi üçün:

- 45+700 km boyunca mövcud yolun paralel genişləndirilməsi;
- Şəmkir / Dəllər Cəyir, Aşağı Eyyublu və Ağstafa / Qazax^{9/10} şəhərlərinin və Könüllü kəndinin yeni dolama yollarının təxminən 56+496 km-in tikintisi.

Qazax-Gürcüstan sərhədi hissəsi üçün:

- 13+454 km uzunluğunda mövcud yolun paralel genişləndirilməsi;
- Yuxarı Salahlı, I Şıxlı kəndlərinin ətrafında təxminən 14+500 km uzunluğunda yeni dolama yolun tikintisi.

25. Layihəyə həmçinin daxildir:

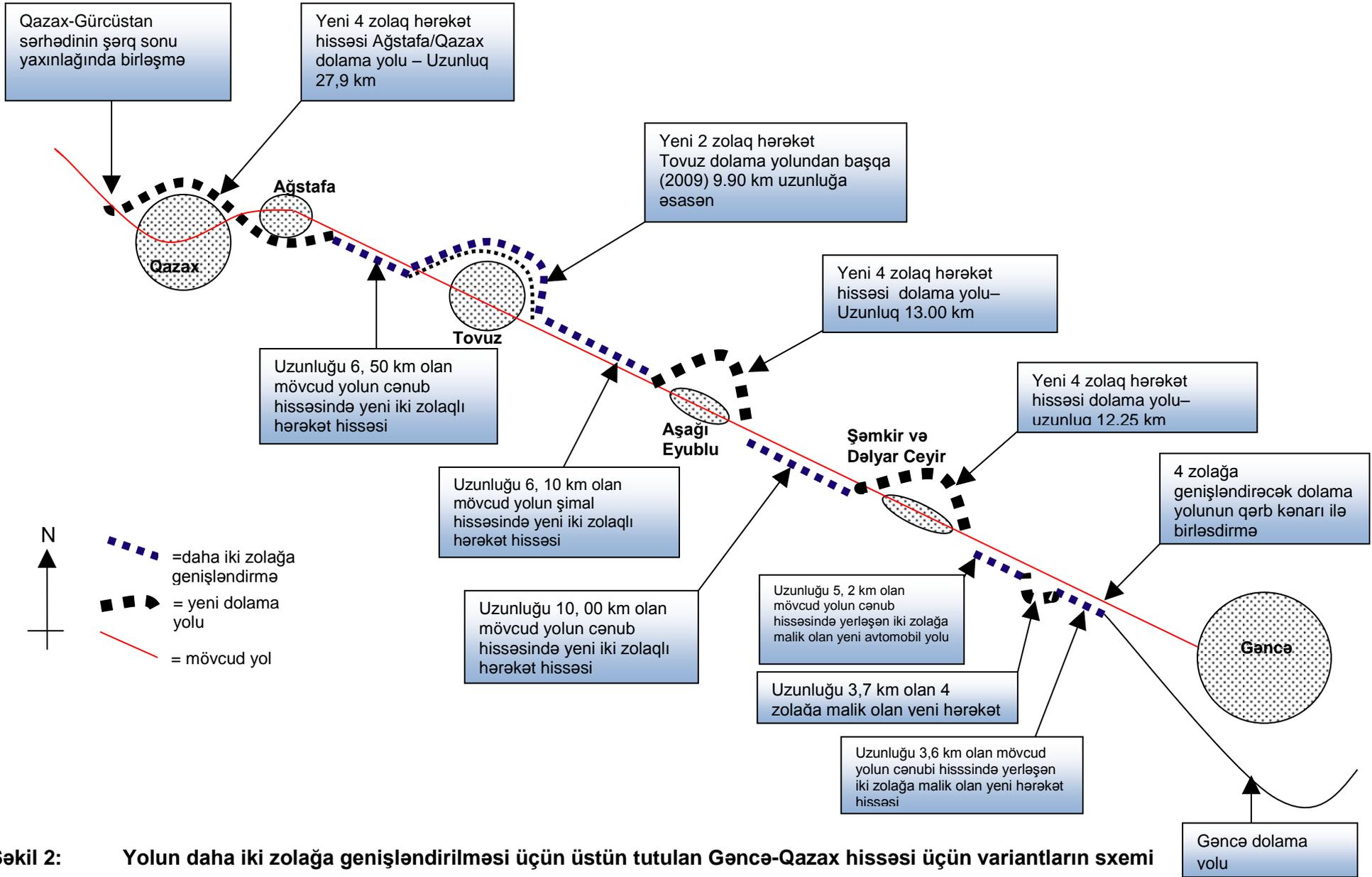
- Ən böyüyü Tovuzçay olmaqla 13 körpü, Aşağı Eyyublu və Düyərlinin şimal hissəsində Zəyəmçay çayını və Tovuzun şimalında Tovuzçay çayını əhatə edəcəkdir;
- Yerli yanaşma yolları üçün 44 yeraltı keçid və çoxlu drenaj su boruları;
- Hərəkətin təhlükəsiz keçidinə, ikitərəfli hərəkət hissəsinə giriş və çıxışına imkan yaradan müxtəlif səviyyəli 22 yol qovşağı (Şəkil 4-ə baxın);
- İkitərəfli hərəkət hissəsinin üzərindən kiçik yolların keçməsinə imkan yaradan 12 yerüstü körpü;
- 3 istirahət zonası¹¹
- 4 zolaqlı I texniki dərəcəli B magistral yolunun tələblərinə müvafiq yol nişanlaması, yol nişanları və avadanlıqları.

⁹Tovuz şəhərinin ətrafında yeni 10.6 km dolama yolu və həmçinin 300 m uzun çay körpüsünün bu yaxınlarda inşası başa çatmış və nəqliyyat üçün açılmışdır.

¹⁰Hazırda yekun layihəyə Ağstafa/Qazax dolama yolunun daxil ediləcəyi məlum deyil, lakin ehtiyat tədbiri kimi ƏMTQ hesabatında Ağstafa /Qazax dolama yolunun layihəyə daxil edilməsi güman edilir.

¹¹Yolun istirahət zonalarında sadəcə park etmə sahəsi və ayaq yolu yerləşdiriləcəkdir. Başqa iki istirahət zonasına yanacaq doldurma stansiyası və kafe/restoran (ona baxmayaraq ki, bu binaların tikilməsi layihəyə daxil edilməmişdir) üçün yer ayrılacaqdır.

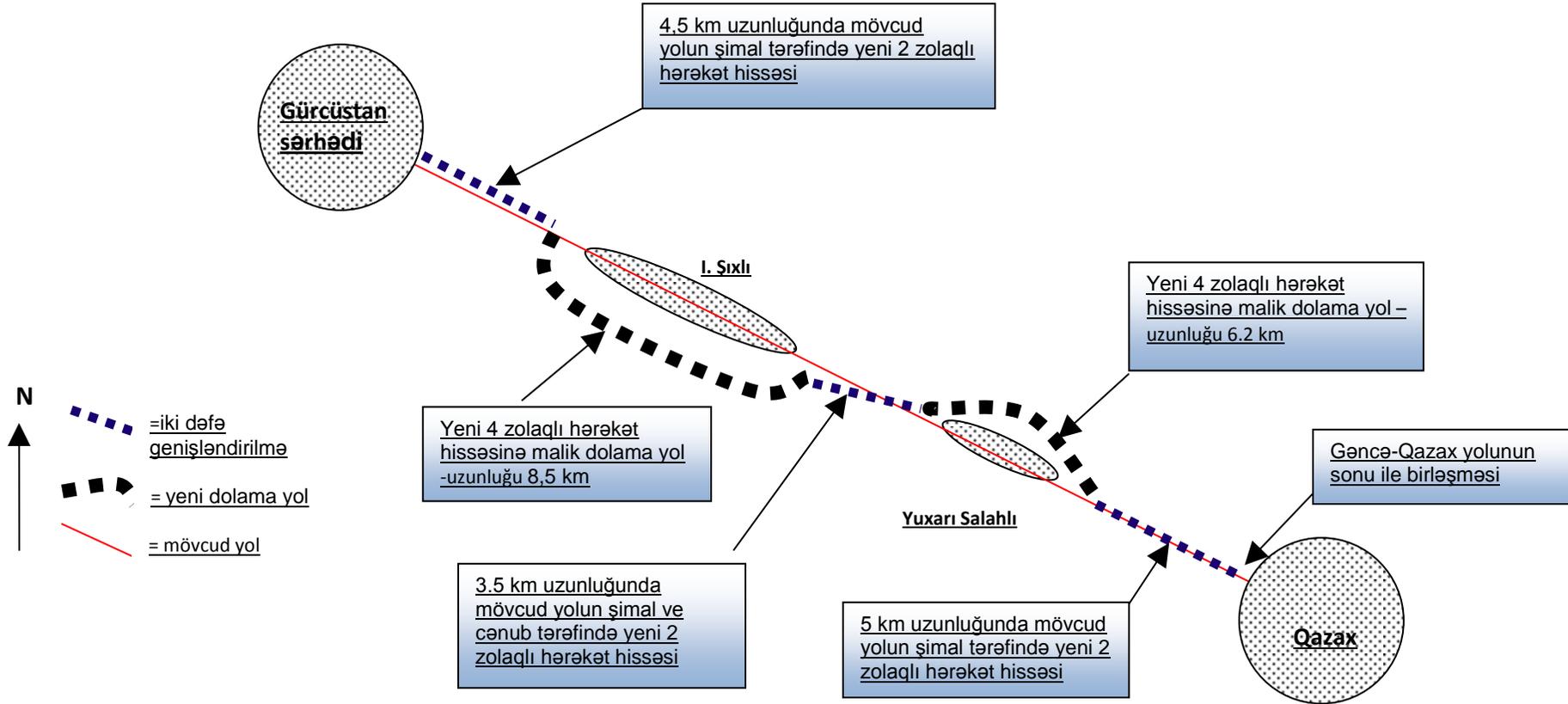
26. Əsas daha iki zolağa genişləndirmə infrastrukturunu ilə yanaşı layihəyə həmçinin yerli yol hissəsi də daxil ediləcəkdir. Bu hissə hələ müəyyən edilmə mərhələsində olsa da əsasən yeni yol oxu boyunca keçən və yeni yol qovşaqları ilə birləşən yerli yollarda aparılacaq cüzi dəyişiklik, təmir və dövri texniki xidmət işlərindən ibarət olacaqdır.
27. Yuxarıda təsvir edilən infrastruktur elementləri mahiyyət etibararı ilə düzgündür, bununla belə ilkin layihədən sonra müfəssəl layihə hazırlanan zaman işin gedişatından asılı olaraq bəzi detallar dəyişə bilər.



Şəkil 2: Yolun daha iki zolağa genişləndirilməsi üçün üstün tutulan Gəncə-Qazax hissəsi üçün variantların sxemi

Hissə S/s	İki zolağa genişləndirmə variantı	Hissənin adı	Təsvir	Paralel genişləndirmənin uzunluğu (km)	4 zolağa malik olan dolama yolunun uzunluğu (km)	Yeni yol hissəsinin eni (m)
1	Paralel genişləndirmə	Gəncə dolama yolundan Şəmkirə kimi	Şimal hissəsində üç balaca yaşayış sahəsindən keçərək mövcud yolun cənub hissəsi boyunca açıq otlaq və kolluq və kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan keçir. 4 zolağa malik olan Gəncə dolama yolu hərəkət hissəsi ilə birləşir (tikinti mərhələsindədir).	3.6	-	12.5
2	4 zolağa malik olan dolama yolu	Kurnelli dolama yolu	Kurnelli kəndinin cənubuna doğru kolluq ərazilərdən keçir.		3.7	27.5
3	Paralel Genişləndirmə	Kurnelli – Şəmkir	Əsasən kənd təsərrüfatı istifadəsində olan mövcud yolun cənub hissəsində yerləşən torpaqlardan keçir. Running on the south side of the existing road through mainly agricultural land	5.2		12.5
4	4 zolağa malik olan dolama yolu	Şəmkir dolama yolu	Mövcud tikintinin şimal hissəsindən mövcud yolun şimalına qədər kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan və boş ərazilərdən keçir	-	12.25	27.5
5	Paralel Genişləndirmə	Şəmkirdən Aşağı Eyyubluya kimi	Əsasən mövcud yolun şimal və ya cənub hissəsində olan kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan keçir.	10.00	-	12.5
6	4 zolağa malik olan dolama yolu	Aşağı Eyyublu dolama yolu	Mövcud tikintinin şimal tərəfindən mövcud yolun şimal tərəfinə qədər kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan keçir və Zəyyəmçay çayının çaylağının 500 metrlik ərazisi ilə kəsişir.	-	13.00	27.5
7	Paralel genişləndirmə	Aşağı Eyyubludan Tovuz dolama yoluna kimi	Əsasən mövcud yolun şimal hissəsində olan kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan keçir.	6.10	-	12.5
8	Paralel genişləndirmə	Tovuz dolama yolu	Əsasən Tovuz dolama yolunun şimal hissəsində bu yaxınlarda tikilmiş uzunluğu 300 m olan körpü boyunca olan kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan keçir.	9.90	-	12.5
9	Paralel genişləndirmə	Tovuz dolama yolundan Ağstafa dolama yoluna kimi	Şimalda balaca yaşayış sahəsindən keçərək mövcud yolun cənub hissəsi boyunca kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan keçir.	4.80	-	12.5
10	4 zolağa malik olan dolama yolu	Ağstafa/Qazax dolama yolu	Ağstafanın cənub və Vurğunun şimal hissəsində yerləşən, sonra isə Qazaxı şimalı və qərbində yerləşən kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan keçir. Dolama yol Ağstafa çay ilə kəsişir, Kosalardan keçir və Qazaxın şimal-qərb hissəsinin 8 km yaxınlığında mövcud yol ilə birləşir (Gürcüstan sərhədi layihəsi və təkmilləşdirə layihəsi).	-	27.9	27.5
Ümumi uzunluq (km)				39.90	56.85	

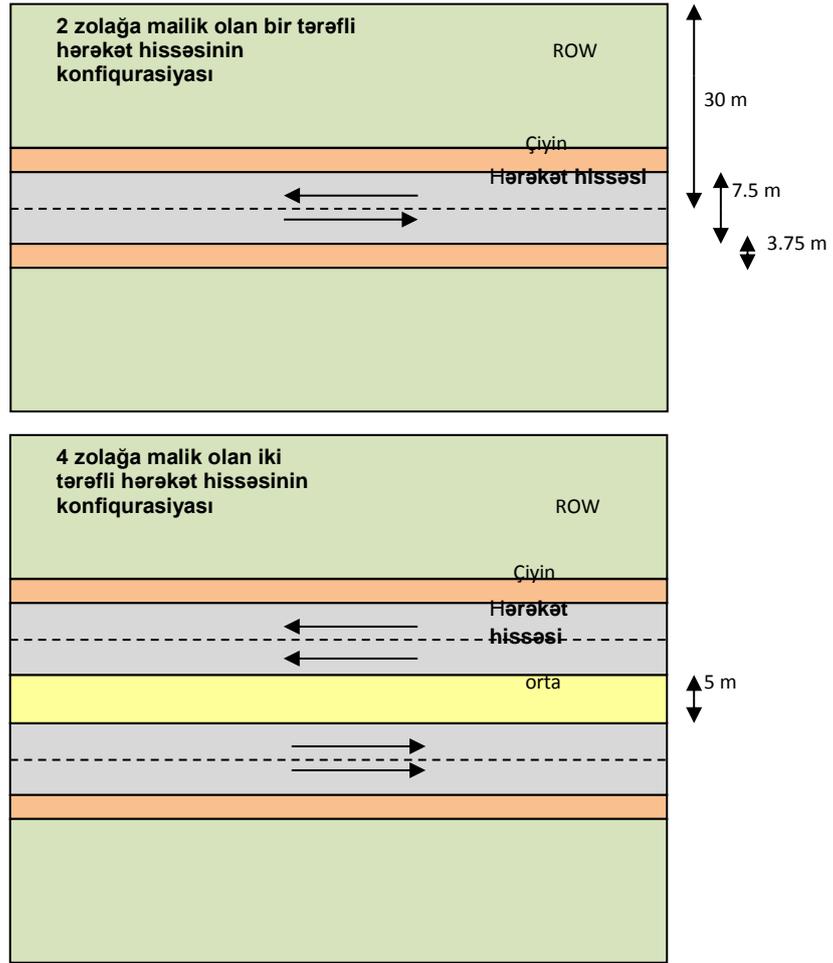
Cədvəl 1: Yolun daha iki zolağa genişləndirilməsi üçün üstün tutulan variantların Gəncə-Qazax hissəsinin icmalı



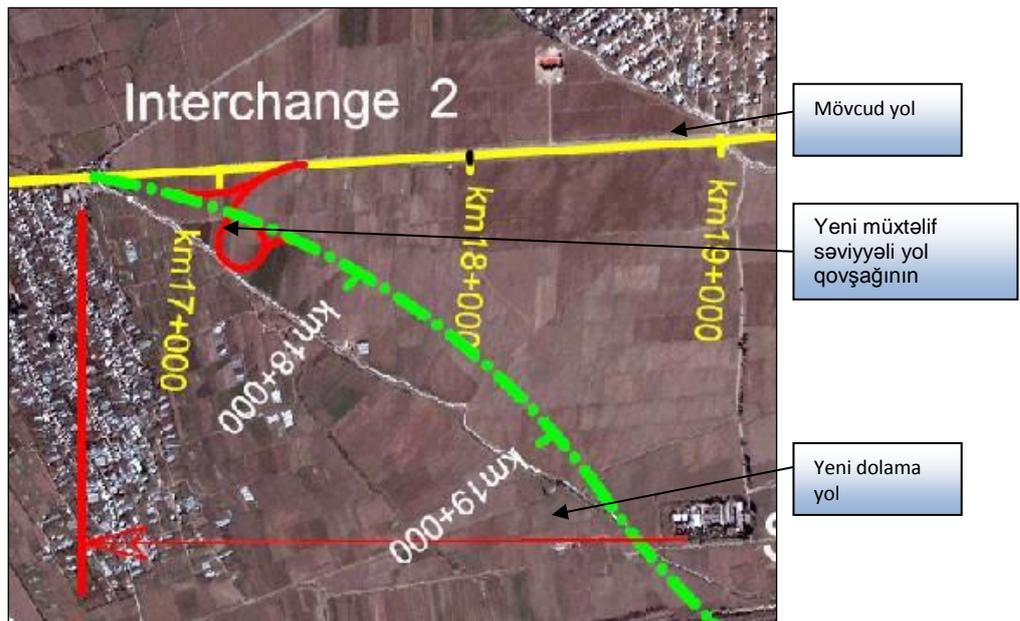
Şəkil 3: Daha iki zolağa genişləndirmə işləri üzrə üstünlük verilən alternativlərin Qazax-Gürcüstan sərhədi hissəsinin planı

Hissəsin in nömrəsi	Genişləndirmə alternativləri	Hissənin adı	Təsvir	Paralel genişləndirmənin uzunluğu (km)	4 zolaqlı dolama yolun uzunluğu (km)
1	Paralel genişləndirmə	Qazax – Yuxarı Salahlı	Ekstensiv istifadə olunan otlaq, çöl və kənd təsərrüfatı torpaqlarında keçən mövcud yola paralel keçəcəkdir. 4 zolaqlı Gəncə-Qazax avtomobil yolu ilə qovuşacaq (tikinti işlərinə tezliklə başlanğıcandır).	5 km	-
2	4 zolaqlı dolama yol	Yuxarı Salahlı dolama yolu	Mövcud yolun şimal hissəsində əsasən kənd torpaqlarından keçəcəkdir.	-	7
3	Paralel genişləndirmə	Yuxarı Salahlı - I Şıxlı	İncəçay çayını kəsərək əsasən kənd təsərrüfatı və çöl torpaqlarından keçən mövcud yolun ya şimal, ya da cənub hissəsindən keçəcəkdir.	2,5	-
4	4 zolaqlı dolama yol	I Şıxlı dolama yolu	Mövcud yolun cənub tərəfindən əsasən kənd təsərrüfatı, istifadə olunmayan açıq və çöllük ərazilərdən keçəcək.	-	8,5
5	Paralel genişləndirmə	I Şıxlı – Gürcüstan sərhədi	Əsasən kənd təsərrüfatı torpaqlarından Gürcüstan sərhədinə kimi uzanan mövcud yolun şimal tərəfindən keçəcək.	4,6	-
Ümumi uzunluq (km)				12.1	15.5

Cədvəl 2: Daha iki zolağa genişləndirmə işləri üçün üstünlük verilmiş alternativlərin Qazax-Gürcüstan sərhədi üçün hissələrinin cəmi



Şəkil 4: Mövcud birtərəfli hərəkət hissəsi (yuxarıda) və təklif olunan ikitərəfli hərəkət hissəsinin sxemi (aşağıda)



Şəkil5: Müxtəlif səviyyəli yol qovşaqlarının nümunə sxemi

28. Tamamlanmış yol müasir beynəlxalq standartlara cavab verən, təhlükəsizlik üçün ayırıcı zolaq ilə tikilmiş və 79 yol qovşağına malik 130+150 km uzunluğunda dörd zolaqlı qoşa hərəkət hissəsindən ibarət olacaqdır. Qarşıdan gələn nəqliyyat vasitəsi və ya piyada üçün təhlükə yaratmadan nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri Gəncə, Qazax və Gürcüstan arasındakı yol uzununu sürətli, sakit və təhlükəsiz şəkildə maşınları sürə biləcəklər. Şəkil 8 təklif edilən təkmilləşdirmələri¹² üzrə ümumi yol oxunu göstərir.

ii. Tikinti

29. Təklif edilən layihə standart yol tikinti metod və üsullarında istifadə etməklə inşa olunacaq və yeni və ya xüsusi metodlardan istifadə olunması gözlənilir. Bu bölmə nəzərdə tutulan tikinti metod və üsullarını təsvir edir; layihəyə xas xüsusiyyətlər müfəssəl layihələndirmə mərhələsində hazırlanacağı üçün əvvəlcədən tam verilmir.

30. Podratçının yol oxu boyunca bir və ya bir neçə həyətyanı sahə hazırlayacağı gözlənilir. Bu sahələrdən ofislərin tikilməsi, material və avadanlıqların (zavodlar da daxil olmaqla) saxlanması, beton və bitum qarışdırılması üçün istifadə olunacaq. Bəzi işçilərin mənzilləri də bu sahələrdə yerləşdirilə bilər, baxmayaraq ki, Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhəd yolunda işləyəcək işçilərin əksəriyyətinin yerli kənd və şəhərlərdə mənzil icarəyə götürəcəklər nəzərdə tutulur.

31. Karxanaların (aqrəqatların çıxarılacağı açıq şaxtalar) sayı və yeri seçilən podratçının planlaşdırılmasından asılıdır, lakin bütün yeni karxanalar ETSN tərəfindən təsdiqlənməli və yerində müxtəlif qanunvericilik və nizamnamələrə¹³ uyğun yerləşməli və fəaliyyət göstərməlidir. Bir sıra karxana əraziləri artıq yol boyunca mövcuddur (Şəkil 6-ya baxın)

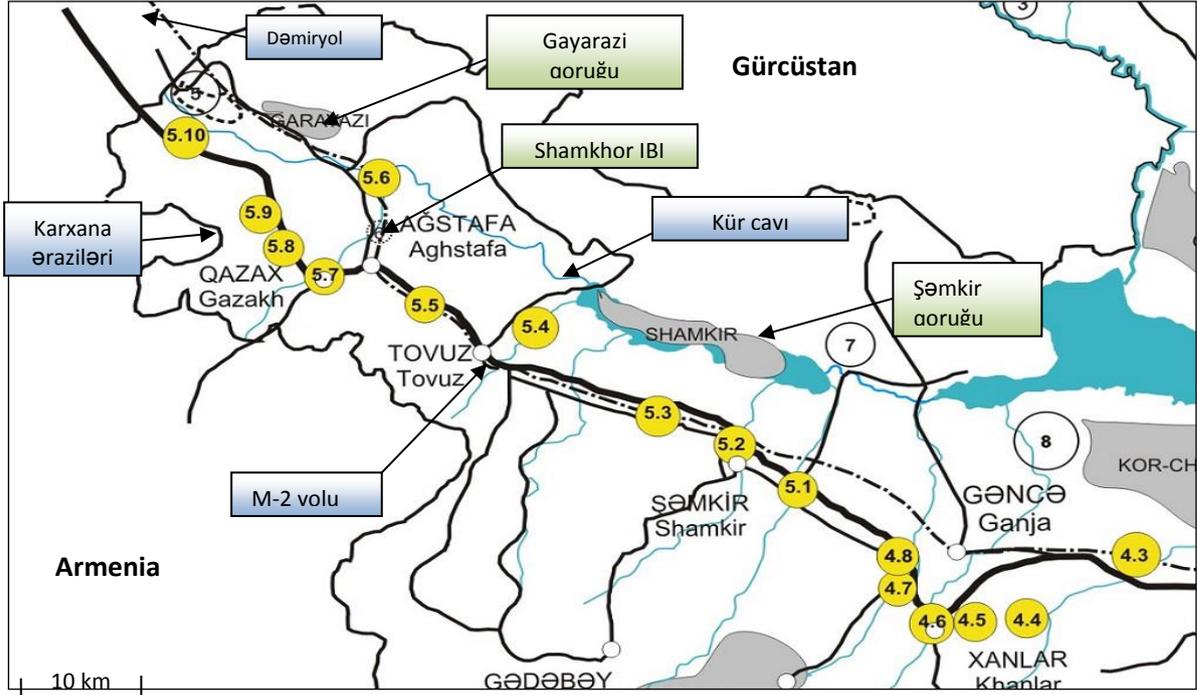
1. Paralel genişləndirmə

32. Yükləyici ekskavator və buldozərlərdən istifadə etməklə mövcud yolun ətrafında eni 15 m olan zolaq boyu bitki və bitki qatının köçürülməsi ilə tikinti işlərinə başlanılacaq. Bitki qatı tikinti işlərindən sonra bərpa işlərində istifadə olunması üçün sahədə qalaqlana bilər və ya bərpa işlərində lazımlı olmazsa yenidən istifadə üçün başqa yerə aparıla və ya ümumiyyətlə kənarlaşdırıla bilər.

33. Yol yatağının qazılması üçün istifadə olunan tökmə material karxana ərazilərindən və ya digər mənbələrdən yükünü özü boşaldan maşınlardan istifadə etməklə Podratçı tərəfindən müəyyən olunan sahəyə gətiriləcək. Bu yük maşınları giriş üçün mövcud yolda istifadə ediləcək. Tökmə yol oxu boyunca qreyderlər, kipləşdirici verdənə (Şəkil 7-ə baxın) və su çiləyən maşınlar vasitəsilə tikilir.

¹²AİB (2003) tələb edir ki, texniki iqtisadi əsaslandırılmadan ələdə olunan cizgilər və şəkillər ƏMTQ planında saxlanılmalıdır. Buna görə də yol oxu məlumatı icmlalı Şəkil 6-ya daxil edilib və sonrakı yol şəkil 19-da göstərilib.

¹³Daha ətraflı məlumat üçün Azərbaycanın karxanaları və çay yataqlarının qazılması, bax Niras (2008)



Şəkil 6: Layihə ərazisində¹⁴ mövcud karxana əraziləri, qoruqlar və quşlar üçün əhəmiyyətli ərazilər.

34. Düzgün tökmə hündürlüyünə nail olduqda yol örtüyü (məs. yol geyimi) aşağıdakı qaydada¹⁵ təxminən 4 qatla asfaltdöşəyəndən istifadə etməklə döşəniləcək:

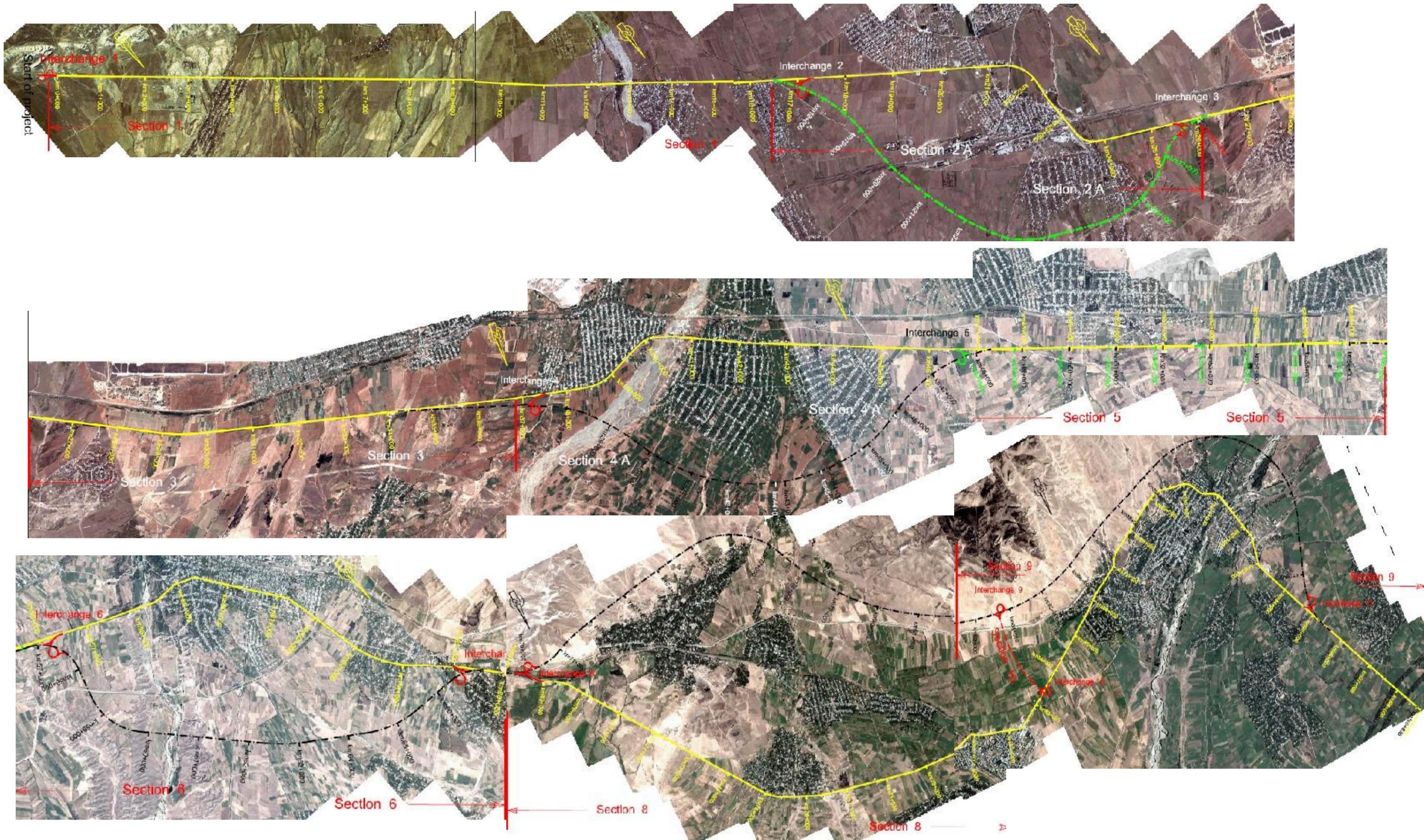
- Dənəvər tərkibli alt lay: c. 23 sm qalınlıq
- Asfalt örtüyün əsası: c. 15 sm qalınlıq
- Asfalt əlaqələndirici qat: c. 8 sm qalınlıq
- Asfalt yeyilmə layı: c. 5 sm qalınlıq.



Şəkil 7: M-2 avtomobil yolu boyunca avtomobil yolun tikintisi. Sol tərəfdə asfalt döşəyən maşın, sağ tərəfdə vərdənə göstərilir.

¹⁴Niras ilə uyğunlaşdırılmışdır (2008)

¹⁵Yekun layların sayı və qalınlığı müfəssəl layihələndirmədən, layihə spesifikasiyasından və podratçı metodologiyasından asılı olacaqdır.



Şəkil 8: Layihə ərazisinin mövcud və təklif olunan yol oxlarını göstərən peyk vasitəsi ilə çəkilmiş görüntü (Texniki-iqtisadi əsaslandırma)

35. Asfalt üçün istifadə olunan bitum çox güman ki, neft təmizlənməsinin məhsulu kimi Azərbaycanda istehsal olunacaq və asfalt qarışığı üçün aqreqat hələlik müəyyənləşməmiş sahədən gələcək və bu materialın alqı-satqısı Podratçının nəzarəti altında aparılacaq. Asfalt yolun salınması üçün tankerlərdən istifadə edərək yoldakı tikinti sahəsinə gətirilməzdən əvvəl Podratçının tikinti meydançasında¹⁶ qızdırılacaq və qarışdırılacaqdır.
36. İlk öncə yol geyimi tamamlanır, qrup üzvləri lazım olan yerlərə qəza çəpəri quraşdırılır, yol nişanları hazırlanır və sonda yol nişanları çəkilir. Yol tikintisi intensiv prosesdir və iş yerinin daimi hərəkətini tələb edir, çünki işçi qrupları bir birinin ardınca yol oxu boyunca hərəkət edir.
37. Tikinti mərhələsində yeni hərəkət hissəsinin yanındakı mövcud yola əsasən nəqliyyatın hərəkətini zəiflədən müvəqqəti yolun tikintisi üçün heç bir ehtiyac qalmayacaq; yeni hərəkət hissəsi tamamlanana kimi, adi və tikintidə istifadə olunan nəqliyyat vasitələri mövcud yoldan istifadə etmək üçün davam etdiriləcək. Müvəqqəti yollar üçün tələbin olmaması yol istifadəçiləri və ətraf mühit üçün faydalıdır, çünki müvəqqəti yol dolmaları tələb edən mövcud yolun bu yaxınlardakı təkmilləşdirilməsinə baxmayaraq, mövcud yolun bəzi hissələrində pisləşmə davam etməkdədir.

2. Dörd zolaqlı dolama yol

38. 4 zolaqlı dolama yolunun yeni hissələri mövcud yolun paralel genişləndirilməsinə oxşar qaydada inşa olunacaq. Əsas fərq ondan ibarət olacaq ki, marşrut toxunulmamış ərazilərdən, mövcud yola paralel olmayaraq keçməsinə görə keçid qismən məhdudlaşdırılmışdır və tikinti dolama yol hissəsinin¹⁷ hər iki tərəfin sonundan yerinə yetirilə bilər. Təmizlənməli olan torpağın və tikilməli olan yolun eni 2 zolaq genişləndirilməli olan yoldan daha geniş olacaq və bu hesabatda yolun əvvəllər təyin olunan en ölçülərinə müvafiq olacaqdır. Paralel genişləndirmə hissələri kimi, nəqliyyatın keçidi üçün müvəqqəti yol tikintisinə heç bir ehtiyac yoxdur, belə ki, bu işlər qurtarana və yeni dolama yolları hazırlanana qədər mövcud yolda qalacaq.

3. Körpü, yol ötürücüləri və müxtəlif səviyyədə qovşaqlar

39. Körpülərin, yol ötürücüləri və qovşaqların tikintisi əsas yolun tikinti işləri ilə məşğul olan qruplar tərəfindən yerinə yetiriləcək. Yol hissələrinə gəldikdə ilk addım torpağın səthini üzvi maddələrdən təmizləməkdir. Körpü dayaqları üçün özül qreyderlər¹⁸ vasitəsilə qazılacaq. Ağır iş rejimli metal armatur millər beton və aqreqat qarışıqları ilə izlənən boşluqlarda yerləşdiriləcək. Armatur milləri hər bir ortağın strukturunun (sütun) yaranması üçün özüllərdən dərəcələndirilməlidir və bu taxta qəlib içərisinə qoyulacaq və ortağın formalaşdırılması məqsədilə bunun içinə beton töküləcəkdir. Yığma dəmir-betondan¹⁹ körpü hissələri böyük nəqliyyat vasitələri ilə zavoddan gətiriləcək, qaldırıcı kran ilə yerlərinə qoyulacaq və ağır yükə davamlı boltlar və beton vasitəsi ilə bərkidiləcəkdir. Asfalt səthi asfaltdöşəyən maşın və vərdenələrdən istifadə etməklə döşəndikdən sonra zavodda yığılan beton və metal təhlükəsizlik sədləri qaldırıcı kranı vasitəsilə körpünün kənarında yerləşdiriləcək.
40. Betonun yerli tökməsi üçün sement ehtimal ki, Bakının təxminən 40 km cənubunda yerləşən Holcim Sement Zavodundan (keçmiş Qaradağ) götürüləcək. Beton qarışığı üçün aqreqat və qum karxana ərazilərindən və ya çay yataqları kimi başqa mənbələrdən götürüləcək. Beton Podratçının beton zavodunda qarışdırılacaq.

¹⁶Layihədən və podratçılardan asılı olaraq və ya tikinti sahələri

¹⁷Münasib yanaşma yolların dolama yolunun ocları boyunca mərkəzi nöqtələrə gedənə qədər

¹⁸Dərin qazımalar tələb edildiyi halda bu burğu maşını və savay vurma avadanlığı ilə yerə qazılacaqdır.

¹⁹Bəzi hallarda, əsasən balaca körpülər üçün, körpünün döşəməsi tikinti meydançasına hazır təchiz edilmişdir

41. Genişləndirmə, dolama yolları və tikinti işləri daxil olmaqla körpülərin və su ötürücü boruların tikintisi kimi ümumi tikinti 300-dən 500-ə qədər işçi qrupu tərəfindən yerinə yetiriləcək və təxminən aşağıdakı kimi bölünmüşdür:

- 10% idarəetmə və inzibati heyət;
- 60% sürücü və operatorlar;
- 15% ixtisaslı fəhlələr; və
- 15% qeyri ixtisaslı fəhlələr.

42. Bir sıra yük maşınları və məsələn qreyderlər kimi digər maşınların sayı tamamilə Podratçının planında təsvir olunduğu kimi olacaq və ilkin layihə mərhələsində qiymətləndirilə bilməz, lakin yol tikintisi intensiv bir fəaliyyət növü olduğu üçün tamamilə böyük kəmiyyətlər tələb olunacaq.

iii. İstismar və texniki xidmət

43. Yeni yol hissələrinin, körpülərin və qovşaqların istismar müddəti minimum 50 il olmalıdır, bu müddət ərzində aşağıdakılardan ibarət olan və AYS tərəfindən yerinə yetirilən profilaktik texniki baxışdan başqa heç bir əsaslı təmir və ya bərpa işləri tələb olunmamalıdır:

- Yol geyimi, körpülər və qovşaqların monitorinqi, dayanıqlılığın və bütövlüyün yoxlanılması və əgər tələb olunursa bərpa işlərinə icazə verilməsi;
- Nəqliyyat vasitələri istifadəsi və yol nəqliyyat hadisələrinin səbəb olduğu səthin korlanmasının təmiri ;
- Zədələnmiş təhlükəsizlik sədləri və işarələrinin bərpası və yerdəyişməsi;
- Dövri (5-7 il) qiymətləndirmə və texniki nəzarət işi;
- Boruların və drenaj quyularının və s. təmizlənməsi / açılması.

44. Əgər texniki xidmət tələb olunan müddətdə lazımı şəkildə yerinə yetirilməzsə, yol, körpülər və qovşaqlar korlana bilər və infrastruktur dövrü 20 ilə qədər, hətta ekstremal vəziyyətlərdə ondan da qısa müddətə qədər azaldıla bilər.

D. Nəqliyyat vasitələrinin təhlili

45. Layihə yolu üzrə ehtimal olunan gələcək nəqliyyat vasitələri səviyyələrini və növlərini müəyyən etmək və sonrakı tələbin xəbər verilən təhlilinə, alternativlərin, yol təhlükəsizliyi və mümkün ekoloji təsirlərin qiymətləndirilməsinə icazə verməklə növbəti daşınmalar proqnozu yerinə yetirildi. Nəqliyyat vasitələrinin təhlilinə əsaslanan proqnoz 2008²⁰-ci ildə yerinə yetirildi; əsas məlumatlar ÜDM və əhalinin artım qiymətinə əsasən yükləndi və nəticələr layihə yolu boyunca nəqliyyat vasitələrinin ehtimal olunan səviyyələrini və xarakteristikalarını təmin etdi. Bütün nəqliyyat vasitəsi növləri və yolun bütün hissələri üçün nəqliyyat şiddətliyinin orta illik artımı təxminən 10%-dir.

46. Layihənin müəyyən hissələrinin daxil edilməsinin və ya buraxılmasının təsirini müəyyən etmək məqsədilə bütün müxtəlif yol hissələri və bütün alternativ konfigurasiyalar üçün şəhərlərdən keçəcək olan və ya dolama yola ayrılacaq gözlənilən nəqliyyat vasitələrinin sayı

²⁰ Araşdırmaya nəqliyyat vasitələrinin nömrələri, növləri və avtomobillərin gəldikləri və getdikləri yerləri üzrə məlumatın toplanılması daxildir

üçün marşrutun dəyişmə nisbətini daxil edildiyi proqnozlaşdırma həyata keçirilmişdir.Şerti açılış ili və açılış ilindən 20 il sonrakı müddət üçün layihələndirilmələr yerinə yetirildi.

47. Şəhərlərdən keçəcək və ya dolama yola “istişamətini yönəldiləcək” nəqliyyat vasitələrinin gözlənilən sayı üçün başqa istiqamətə yönəldilməsinin nisbətlerini daxil edən proqnoz layihənin müəyyən hissələrinin daxil və ya istisna edilməsi məqsədilə bütün müxtəlif yol hissələri və bütün alternativ konfigurasiyalar üçün yerinə yetirilmişdir.

48. Nəqliyyat vasitələri hərəkətinin təhlilinin nəticələri göstərdi ki:

- Təxminən 10% artımın cari layihələndirilməsi üzrə, Şəmkir və Aşağı Eyyubludan keçən nəqliyyat vasitəsinin səviyyələri tezliklə yolverilməz səviyyəyə çatacaq.
- Yeni dolama yollarının tikintisi Şəmkir, Aşağı Eyyublu və Ağstafanın şəhər ərazilərində nəqliyyat vasitələrinin hərəkət səviyyəsində mühüm azalmaya gətirib çıxaracaq. Yolun bu hissəsində nəqliyyat vasitələrinin hərəkət səviyyəsi 50%-dən çox artırılacaq və bu səs-küy və hava çirklənməsində mühüm azalmalara kömək edəcək. Yerli sakinlər üçün nəqliyyat vasitələrinin təhlükəsiz vəziyyəti təkmilləşdiriləcək.
- 2012-ci ildə yolun Gəncə-Qazax yolu hissəsin arasında nəqliyyat vasitələrinin hərəkət şiddətliyi günə 8 700 və 6 700 arasındadır. Gəncə-Qazax yolu hissəsi arasında nəqliyyat şiddətliyi bir gün²¹ üçün 4,300-dən 2,200-ə düşəcək.
- 2012-ci ildə 13.25-ci km uzunluğunda Qazax dolama yolunda layihə yolunun yekun hissəsi üzrə nəqliyyat şiddətliyi günə yalnız 574 nəqliyyat vasitəsidir. Bu dolama yolundakı nəqliyyat əsasən beynəlxalq sərhəd - Gürcüstan və Türkiyəyədək hərəkət edən avtomobillərdən və çox oxlu qoşqulu yük maşınlarından ibarətdir.

49. Nəqliyyatın gözlənilən nəticələrinin cədvəlinin icmalı Əlavə 5²²–də təmin olunmuşdur.

²¹ Bu rəqəmlər 4 zolağın təkmilləşdirilməsi üçün normal hərəkət şiddətliyindən aşağıdır və Nippon Koei UK (2009a) bu dolama yolu məsləhət görmür. Lakin müfəssəl layihələndirməyə daxil olunacaq komponentlər üzrə hələ də heç bir qərar qəbul olunmamışdır, bu ƏMTQ üzə araşdırmaya Ağstafa-Qazax dolama yolları üzrə məlumat daxildir.

²² Sonrakı təfərrüatlar üçün Nippon Koei (2009a)-yə baxın

III. ƏTRAF MÜHİTİN TƏSVİRİ

A. Marşrutun icmalı

50. Mövcud yol dağarası Kür Çayı vadisi²³ boyunca ŞQ/ŞC-a uzanır və xüsusilə kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlardan keçir. Qeyri-kənd təsərrüfatı ərazilər şəhər və yarım-şəhər ərazilərdən və nisbətən az əkilmiş çəmən və otlaq olan iki ərazidən ibarətdir. Təklif olunan dolama yolunun marşrutu dağılmış torpaqların²⁴ bəzi kiçik əraziləri ilə birlikdə ya kənd təsərrüfatı ya da meşəlik rayonlardan keçir. Cədvəl 3-də geniş istifadə torpaqlarını və rast gəlinən torpaq örtüyü kateqoriyalarını, Şəkil 9 bu kateqoriyalara müvafiq olan səciyyəvi ətraf mühiti göstərir. Cədvəl 3-də torpaqların geniş istifadə variantları və rast gəlinən torpaq örtüyü üzrə icmal verilir və Şəkil 9-də bu kateqoriyalar üzrə ətraf mühitin tipik növləri göstərilir.

Cədvəl 3: Mövcud yol boyunca torpaq istifadəsinin əsas variantları və torpaq örtüyü kateqoriyalarının icmalı

Torpaq istifadəsi kateqoriyası	Geniş təsvir	Ümumi uzunluq (km)	Ümumi yol uzunluğunun %-i
Alçaq boylu kolluqlar və ağaclıqlar	Bitkiləri seyrək kolluqlardan ibarət olan hamar və ya təpəlik düzənliklər (əsasən yovşan otlar) və çəmənliklərdən çılqıl çaylaqlardan və ya keçir. Arada insanlar tərəfindən yetirilmiş ziyanla müçahidə olunan ərazilər də rastlaşır.	27.4	21.05
Kənd təsərrüfatı məqsədi ilə istifadə edilən torpaqlar	Buğda və ya başqa bitkilərn (kartof, qarayonca, günəbaxan, ərik, üzüm və pomidor kimi) əkilməsi üçün istifadə olunan intensiv irriqasiya olunan və ya yarımquraqlıq torpaqlar.	74.15	56.98
Yarım-şəhər	Kənd təsərrüfatı torpaqları lakin yolun bir hissəsi boyunca yaşayış evləri, mağazalar, emalatxanalar, anbarlar və digər kiçik biznes sahələri ilə, çox vaxt yol kənarının 20 metr çərçivəsində.	22	16.9
Şəhər	Yol oxunun hər iki tərəfində və yol kənarına yaxın yerləşdirmiş yaşayış, ticarət və sənaye fəaliyyətiə malik olan tikilmiş şəhər əraziləri (əsasən 10 m-dən az olan)	6.6	5.07
Cəmi		130+150	100

51. Tanışlıq məqsədi daşıyan səfərlər mövcud yol oxları və təklif olunan dolama yollarının marşrutu boyunca yerinə yetirilmişdir. Müvafiq müşahidələrin icmalı bu hissənin sonunda, Cədvəl 8-də təmin olunmuşdur.

²³ Həmçinin *Kür vadisi* kimi tınır

²⁴ Məsələn Dəllərin şimalına tərəf



Şəkil 9: Mövcudvə təklif edilmiş yoloqları boyunca qeydə alınmış torpaq istifadəsinin dörd əsas kateqoriyası: kolluqlar (yuxarıdansağ); kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlar (yuxarıdansağ); yarım-şəhər (aşağıdansağ); və şəhər (aşağıdansağ)

B. Fiziki resurslar

i. İqlim

52. Ölkənin daxilindəki yüksəkliklərdən və geomorfoloji quruluştan irəli gələn kəskin fərqlərə görə Azərbaycanın olduqca dəyişkən iqlimi var və ölkənin ucqar şimal zonasının iqlimi subtropikdir²⁵. İqlimə təsir edən daha bir amil də Xəzər dənizidir. Bu ərazidə maksimum temperatur $44^{26}C$ və minimum temperatur isə mənfi $42^{27}C$ -ə kimi enir. Burada yağıntının miqdarı da il ərzində olduqca dəyişkəndir: 200-1,800 mm²⁸ arasındadır. Bu müstəsna hallara baxmayaraq, Böyük Qafqaz sıra dağları təbii sədd rolunu oynayaraq şimaldan gələn soyuq havanın qarşısını alır və Kiçik Qafqaz dağları isə cənubdan gələn isti tropik havanı saxlayır. Topoqrafiyanın iqlim yumşaldıcı təsiri nəticəsində ölkəni əsasən quru və isti subtropik iqlim kimi səciyyələndirmək olmalıdır.

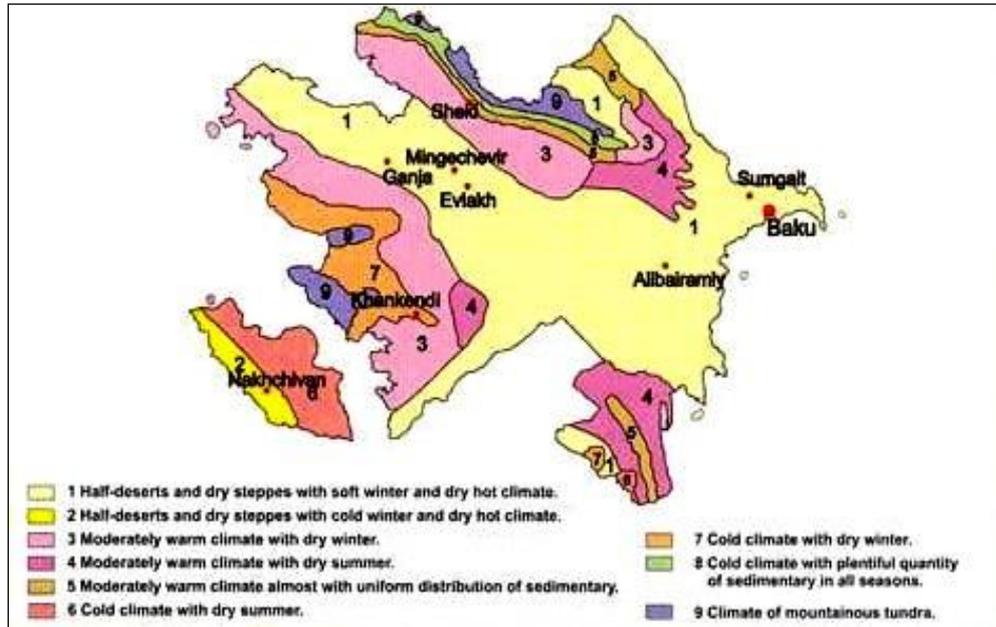
²⁵http://www.azerbaijan.az/ Geography/ Climate/ climate_e.html

²⁶Culfada qeydə alınıb.

²⁷Böyük Qafqazda qeydə alınıb.

²⁸<http://www.azhydromet.com>

53. 10 sayılı şəkildə göstəriləyi kimi Kür ovalığındakı layihə ərazisinin iqlimi Bakının iqliminə oxşardır, burada da il ərzində günəşli saatların miqdarı 2200-2400 saat təşkil edir. Layihə ərazisinin orta yağıntı miqdarı Bakıya nisbətən azacıq daha yüksəkdir, amma ümumi ölkə üzrə orta illik yağıntı miqdarının demək olar ki, yarısına bərabərdir – illik 281 mm.



Şəkil 10: Azərbaycanın iqlim zonaları²⁹

ii. Hava keyfiyyəti

54. Azərbaycanda havanın keyfiyyəti yaxşıdır, ancaq Bakıda və Abşeron yarımadasında havanın keyfiyyəti ciddi problem³⁰ kimi təsdiq edilir. Havanın çirkləndirilməsinə əsas səbəbkarlar sənaye və mobil mənbələrdən³¹ yaranan emissiyaların 60%-dən çoxunu təşkil edən artıran mühərrikli nəqliyyat vasitələridir³². Əldə olunmuş məlumatlara əsasən (Bax, Cədvəl 4 a) Gəncədəki hava keyfiyyəti üzrə gündəlik məlumatlar Bakıdakı məlumatlar ilə müqayisə oluna bilər, lakin qeyd olunmalıdır ki, ancaq 4 (qeyri-adi) parameter ölçülmüşdür, və üsullar, dəqiqlik və nümunə rəqəmləri bilinmir. Vizual qiymətləndirmədə qeyd edilib ki, Gəncənin hava keyfiyyəti Bakınınına nisbətən əhəmiyyətli dərəcədə üstün keyfiyyətə malikdir. Bu Bakıya əlavə olaraq yol oxu boyunca bəzi şəhərlər üçün illik hava keyfiyyəti məlumatlarını təmin edən Cədvəl 4 b-də verilib. Cədvəl 4a Bakıdakı emissiya səviyyələrinin Gəncə-Qazax regiondakındakı səviyyələrdən daha yüksək olması ilə yanaşı olaraq real vəziyyət barədə ən dəqiq məlumatı verir.

55. Layihə ərazisində kənd təsərrüfatının yüksək və sənayenin aşağı səviyyəsinə görə ümumilikdə havanın keyfiyyəti çox yaxşıdır. Yolun bütün yerlərində, xüsusilə şəhər ərazilərində bəzən havanın keyfiyyətinin korlanması nəzərə çarpır, ancaq bu Bakı ilə müqayisədə cüzi qalır, çünki Bakıda havaya buraxılan zəhərli maddələr Gəncə-Qazax

²⁹ Based on <http://azembassy.pl/index.php?section=24>

³⁰ AİB (2005)

³¹ UNECE (2004)

³² Sovet dövrünün çoxsaylı sənaye obyektlərinin bağlanması və karbohidrogen sənaye obyektlərinin təmizlənməsi hava keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasına kömək etmişdir, lakin bu müəyyən dərəcədə nəqliyyat vasitələrinin artması və sıxlığı ilə kompensasiya edilmişdir. Nəqliyyat vasitələrinin əksəriyyətinin işlənmiş qazların katalitik neytralizatoruna ehtiyacı var.

rayonundan 40 dəfə çoxdur. Azərbaycanda ətraflı hava keyfiyyəti standartları Sovet QOST standartlarına³³ əsaslanır və Əlavə 4-də göstərilmişdir.

Cədvəl 4 a: Bakı və Gəncədə³⁴ hava keyfiyyətinin müqayisəsi

	il	Havanı çirkəndirən maddələrin orta gündəlik qatılığı mg/m ³			
		Toz ³⁵	Kükürd anhidridi ³⁶	Karbon oksid ³⁷	Toz ³⁸
Gündəlik yol verilən qatılıq həddi		0,15	Gündəlik yol verilən qatılıq həddi		0,15
Bakı	2003	0,2	0,036	2	0,06
	2004	0,2	0,025	2	0,06
	2005	0,15	0,021	2	0,05
	2006	0,2	0,02	2	0,04
	2007	0,2	0,015	2	0,05
Gəncə	2003	0,3	0,032	-	0,03
	2004	-	0,032	-	0,04
	2005	-	0,033	-	0,03
	2006	-	0,036	-	0,03
	2007	0,2	0,034	-	0,03

Cədvəl 4 b: 2007-ci ildə Bakı və Gəncə-Qazax rayonları üçündaimənəbələrdenhava çirkəndiriciemissiyaları (tonilə)

Şəhər	Ümumi çıxarılma	Macro zərəciklər	Qaz və maye maddələri	Sulfat anhidrid	Karbon Oksid	Nitrogen tetroksid
Bakı	299429,7	14520,8	284908,9	2034,3	6936,4	4389,4
Gəncə-Qazax	6970,3	1993,8	4976,5	55,5	2839,1	872,7
Ağstafa	58,8	0,4	58,4	-	0,1	0,1
Daşkəsən	53,2	23,6	29,6	3,1	24,4	2,1
Gədəbəy	3,1	1	2,1	0,7	0,7	0,3
Goranboy	18,7	1,4	17,3	0,2	1,9	0,2
Göygöl	230,3	229	1,3	0,1	0,9	0,1
Qazax	1869,1	853,4	1015,7	2,9	3,9	2,2
Şəmkir	30,7	1,5	29,2	1,1	2,8	2
Tovuz	12,2	4,7	7,5	0,7	2,9	0,9
Gəncə şəhəri	4694,2	878,8	3815,4	46,7	2801,5	864,8

³³Pasillo (2007)

³⁴Məlumat Milli Monitoring Departamenti, ETSN tərəfindən təmin olunmuşdur.

³⁵Ehitamal ki, bərk hissəciklər

³⁶Ehtimal ki, karbon monoksid

³⁷Ehtimal ki, karbon monoksid

³⁸Ehitamal ki, bərk hissəciklər

iii. Topoqrafiya, landşaft və torpaqdan istifadə

56. İqlimində olduğu kimi Azərbaycanın topoqrafiyası da dəyişkəndir; Xəzər dənizi sahilində dəniz səviyyəsindən³⁹ aşağıda yerləşən düzənliklərdən tutmuş Böyük Qafqaz⁴⁰ dağlarının ən hündür zirvəsi olan 4,466 m hündürlüyə malik Bazardüzü yüksəkliyinə⁴¹ kimi dəyişir. Ölkə ərazisinin yarısından çoxu müəyyən dərəcədə dərə-təpə relyef formasından, yerdə qalan hissə isə hamar ovalıq düzənliklərdən ibarətdir. 11 sayılı şəkil ölkənin topoqrafiyasını əks etdirən xəritədir.

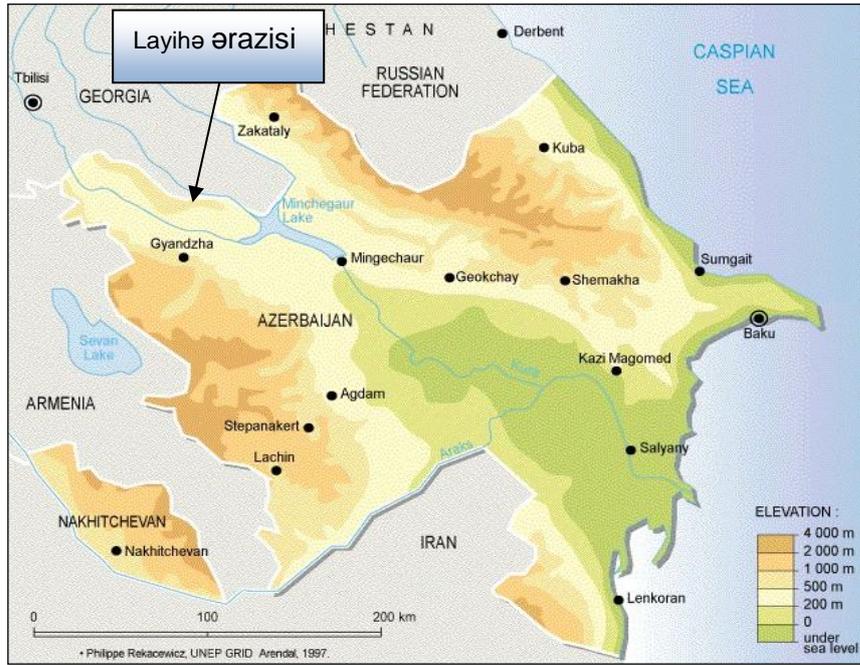
Şərq-Qərb Avtomobil Yolunun marşrutu Azərbaycanda Böyük Qafqaz (maksimum hündürlüyü 5,047 m) və Kiçik Qafqaz (maksimum hündürlüyü 3,740 m) sıra dağları arasında yerləşən geniş ovalıqlardan şərq-qərb istiqamətində keçir. Regional strukturda cənub-şərq sərhədində yerləşən dağların formalaşması ilə nəticələnən çökmə süxurların uzununa deformasiyası hakimdir. Bu ərazidə uzununa tektonik hərəkətlər zamanı vulkanik fəaliyyətlər baş vermişdir. Tektonik sınımlar 3-7 km dərinlikdə yerləşir və şimaldan cənuba və ya şimal-qərbdən cənub-şərqə doğru istiqamətlənir. Sınımlar 4-cü dövrə aid Pliosen çöküntüləri ilə kəsişmələr lakin seysmik aktivliyin mənbəyi, məsələn Qərbi Xəzər sınımasının dərinliyi 3-3.5 km-dir. Bu sürüşmələr boyu qanunauyğunluğun pozulmasının miqdarı qeyri müəyyəndir və bəzi sürüşmələrin hələ də aktiv olub-olmaması barədə heç bir məlumat yoxdur. Bütün ərazi allüvial çöküntülər ilə örtülmüşdür. Allüvial düzənliklərdə hələ də Böyük və Kiçik Qafqaz dağlarından süzülərək axan çayların gətirdiyi çoxlu miqdarda çöküntülər toplanır və bu çöküntülər miqdarına görə ən çox çöküntü gətirən dünyanın digər çayları ilə bir sırada durur. Kür çayının çaybasar düzənlikləri əsasən açıq, yumşaq qum və allüvial çöküntülərdən ibarət az maili geoloji tipə malikdirlər. Burada az miqdarda dağ buzlaq dövrünün və göllərdən yaranan çöküntülərə rast gəlmək olur. Bütün süxurlar duru hidroxlorid turşusu ilə mütləq şəkildə reaksiyaya girir və onlar əhəng kimi təsnifəndirilirlər. Müşahidə edilmiş torpaqlar, demək olar ki, əsasən gilli tərkibə malik və sıxdılar; bir çox ərazilərdə isə həm də duzludurlar. Tədqiqat dəhlizində əsas torpaq növləri kimi şabalıdı, çimli və boz torpaqlara (çimli boz torpaqlara) rast gəlinir.

Şabalıdı torpaqların qalınlığı 300-500 m arasında dəyişir və orta illik yağıntı 300-450 mm düşür. Bu torpaq növü gilli quruluşa malik, az eroziyaya uğrayan və bitkilərin inkişafı üçün kiçik münbit mühiti olan quru çöl landşaft tipinə uyğundur. Şabalıdı torpaqlar əsasən qış otları və üzüm kimi uzun ömürlü bitkilər üçün yararlıdır. Çimli torpaqların qalınlığı təxminən 100 m və illik yağıntı 250 mm düşür. Bu torpaq növü azacıq gilli quruluşa və orta dərəcədə duzluluğa malik semi-arid çöl landşaftına uyğundur. Eroziyaya meyilli deyillər və bitkilərin inkişafı üçün kiçik münbit mühiti vardır. Çimli torpaqlar əsasən qış otları və əkin üçün yararlıdır (pambıq). Boz torpaqlar (çimli boz torpaqlar) üçün səciyyəvi qalınlıq 150 m-dir və illik maksimum 200 mm yağıntı düşən əsasən quru iqlimə malikdirlər. Ümumilikdə bu torpaqlar üçün yarım səhra, quru çöl, az gilli növ səciyyəvidir. Çimli boz torpaqlar qış otlarınının, taxıl və pambıq bitkiləri üçün əkinə yaralı torpaqlardır. Yolun çox hissəsi dəniz səviyyəsindən 200-400 m yüksəklikdə yerləşəcək.

³⁹Ölkənin ərazisinin 18%-i dəniz səviyyəsindən aşağıdır.

⁴⁰Qafqaz dağları şimal istiqamətdə hərəkət edən Ərəbistan platformasının Avroasiya platforması ilə toqquşmasından əmələ gəlib.

⁴¹http://www.azerbaijan.az/ Geography/ Landscape/ landscape_e.html



Şəkil 11 : Azərbaycanın topoqrafiyası⁴²

57. Təklif olunan Şəmkir və Aşağı Eyyublu dolama yolları yalnız kiçik nahamarlılığı olamaqla düzənlik kənd təsərrüfatı ərazilərindən keçir. Ağstafa və Qazax dolama yolları əvvəlcədən vadidən çıxması və şəhəri əhatəyə alan təpələrdən uzaqlaşdırılması məqsədilə planlaşdırılmışdır, lakin allüvial axına görə düzənliyə doğru keçərək, kiçik vadilərin kəsişməsi qazma və doldurulma materialının əhəmiyyətli miqdarlarına ehtiyac duyulması demək olacaqdır, ona görə də dolama yolun yenilənmiş yol oxu variantına uyğun olaraq o, bütün uzunluğu boyunca yastı səthə malik olan kənd təsərrüfatı vadisində qalmalıdır. Şəkil 12 Qazax ərazisinin topoqrafik səciyyəliliyini göstərir.



Şəkil 12: Planlaşdırılmış TZ (sağ tərəfdəki şəkil) yaxınlığında Qazax rayonunun cənubuna doğru təpəliklər boyunca topoqrafiya və landsaft;

Qazax rayonunun şimalına doğru düzənlik

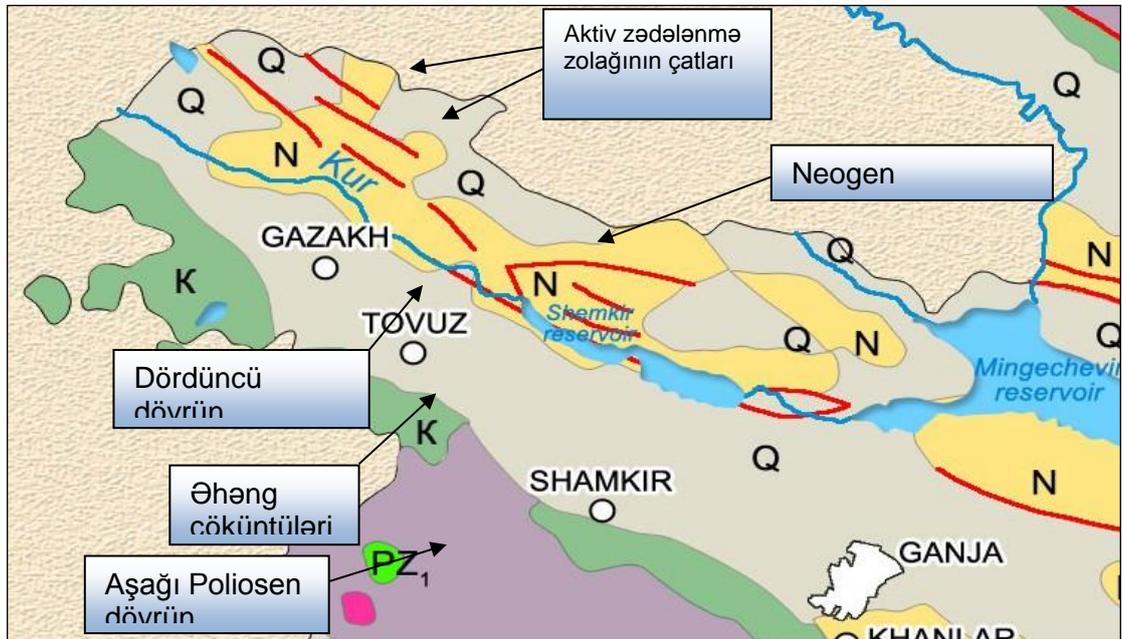
⁴² BMTƏMP (1997)

58. Artıq təsvir olduğu kimi yol dəhlizi boyunca ümumilikdə ölkənin⁴³ təxminən 50%-i ilə birlikdə torpaqda və landşaftda əsasən kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlar üstülük təşkil edir. Landşaftın ümumiyyətlə xoş, heç bir xüsusi dəyəri yoxdur və tez-tez karxana və yüngül sənaye tullantıları ilə korlanır. Mövcud yol boyunca salınmış ağaclar mənzərəni korlayır və mümkün olan yerlərdə hər hansı bir yeni yol üçün yolun kənarında salınmış ağacların olması Azərbaycanda adət halını almışdır. Mövcud hissənin sonundakı Cədvəl 8 mövcud və təklif olunan yol oxları boyunca torpaqları təsvir edir.

iv. Geologiya və qruntlar

59. Azərbaycanın bütün çayları üç əsas su hövzəsinə – Xəzər, Kür (Azərbaycanın qərbi və mərkəzində yerləşir) və Araz hövzələrinə aiddir, bütün hövzələr və çaylar ölkənin şərqində yerləşən Xəzər dənizinə axır. Azərbaycanın sahil xətti təxminən 800 km təşkil edir. Hər dənbir Kür hövzəsində quraqlıqlar müşahidə olunur. Təxminən 15,000 km² ərazi kənd təsərrüfatında istifadə olunduğundan suvarılan torpaqlardır. Layihə ərazisi hidroloji baxımdan Kür hövzəsinə aid edilir. Kür çayı layihə yolunun şimal hissəsindən keçir. Qazax-Gürcüstan sərhəd hissəsində yol İncəçay çayından və daha iki dərədən keçir. İncəçay Kür çayının qoludu və şimal istiqamətində axır.

60. Dağlararası Kür vadisi uzun müddətli geoloji diapazon ərzində formalaşmış, lakin onun bu yaxınlardakı həndəsi forması ancaq Oligosen⁴⁴ dövrü ərzində formalaşmışdır. Layihə ərazisindən keçən Kür çayı eninə yükləmə ilə iki sub-hövzəyə bölünmüşdür; Orta və Aşağı Kür çayı hövzələri⁴⁵. Ölkənin əsas hissəsi Dördüncü dövr çöküntüləri üstündə yerləşir, və Kiçik və Böyük Qafaz dağları boyunca əsasən Yur və Paleogen dövrünə aid olan çöküntülərdən ibarətdir. Şəkil 13 layihə ərazisinin geoloji quruluşunu göstərir.



Şəkil 13: Layihə ərazisinin geoloji xəritəsi

⁴³http://www.cac-biodiversity.org/aze/aze_geography.htm

⁴⁴Təxminən 33.9 milyon ildən 23 milyon ilədək əvvəl

⁴⁵http://www.azerbaijan.az/Geography/Geostructure/geostructure_e.html

61. Azərbaycan Ərəb və Avrasiya yaylası və Aralıq dənizi yerini dəyişən, ərazisinin mərkəzi hissəsi üzrə öz mövqeyinə görə seysmologiyanın səmərəli səviyyəsinə malikdir. Zəlzələlərin əksəriyyəti ölkənin cənub-qərbində baş verir. Layihənin ərazisinin çox həssas olduğu dəqiq bilinir, ona baxmayaraq ki, Böyük və Kiçik Qafqaz arasındakı ərazidə uzaq keçmişdə⁴⁶ zəlzələlər baş verməsi məlumdur. Sürüşmələr Azərbaycan üçün olduqca çox baş verən amildir, lakin ərazi hamar olduğundan son zamanlar⁴⁷ heç bir əhəmiyyətli hadisələr qeydə alınmamışdır.

62. Azərbaycanın geologiyasının ümumilikdə çöküntü xarakteri daşmasına görə hasil etmə sənayesi mühüm⁴⁸ rol oynayır. Aydın ki, karbohidrogenin hasilatı bunlardan ən vacibdir; lakin neft sənayesi üzrə fəaliyyət ölkənin şərq hissəsi ilə məhdudlaşmışdır və layihə ərazisinə birbaşa təsir göstərmir. Layihə yol oxunun cənub tərəfinə 10 km-dən az olan məsafədə Şəmkir, Zəyyam və Tovuz zeolit tufun üç karxanası mövcuddur.

63. Kür çayının vadisində qruntlar adətən yüksək gil və qum tərkibinə malikdir, çaqılın və çinqilin səviyyələri əhəmiyyətli olur. Bu ərazidə üstünlük təşkil edən və indiyə kimi rast gəlinən allüvial nümunələrə görədir. Düzənliklərin qruntları *leptosollar* (qaya süxurları üstündə olan boş qrun, tərkibində əhəngin və ya çinqilin yüksək tərkibi mövcuddur) və *reqosollar* (kipləşməmiş materialda zəif inkişaf etmiş mineral qrun) kimi təsnifatlaşdırılmışdır. Reqosollar əsasən aşınmaya məruz qalan ərazilərdə mövcuddur, xüsusilə də quraqlıq və ya yarımquraqlıq ərazilər və dağ regionlarda geniş yayılmışdır. Ona baxmayaraq ki, çaylar və drenaj küvetləri ətrafında (Hissə 5 bax) ərazilərdə allüvial yaş çəmənlik torpaqlar mövcudur, layihə yolu boyunca üstünlük təşkil edən torpaqlar - şabalıdı torpaqlardır. Şəkil 14 layihə ərazisinin reqosol tipli torpaqları əks etdirir.

64. Torpaqların aşınması Azərbaycanda⁴⁹ geniş yayılan problemdir və yuxarıda təsvir edilmiş reqosollara görə, layihə ərazisi əsasən də çaylar və su axınları boyunca lokal ərazilərdə eroziyanın nəzərə çarpan səviyyələrinin mövcud olmasını göstərir. Ərazilərin əksəriyyətində aqreqat doldurucularının götürülməsi ilə sahilkənarı aşınmalar mürrəkəbləşir. Şəkil 14-də layihə ərazilərə çaylarda aşınmanın tipləri təsvir edilmişdir.



Şəkil 14: Layihə ərazisində yol oxu boyunca geniş yayılmış allüvial reqosol (soldan) və su axınlarının əmələ gətirdiyi güclü eroziya (sağdan)

⁴⁶Ona baxmayaraq ki, Azərbaycan Geologiya İnstitutunun internet-saytında göstərilən Gəncədə yeganə zəlzələ 427 və 1235-ci illərdə baş vermişdir.

⁴⁷ RSK/ERM (2002)

⁴⁸ Azərbaycan neft ilə yanaşı dəmir, alüminum, xrom, qalay, sink, kobalt, mis və volfram kimi sənaye əhəmiyyətli yataqlara malikdir. Məlum olduğu kimi qeyri-metal yataqlarına gips və daş duz daxildir.

⁴⁹ ADB-nin ölkə üzrə ekoloji təhlilində bildirilir ki, dağlıq ərazilərdə eroziya dərəcələri hər il hektar başına orta hesabla 250 m³ -ə çatmaqla ölkə ərazisinin 60% -i bu və ya digər formada eroziyaya məruz qalıb.

v. Səth və qrunut suları

65. Layihə ərazisi Kür çayının suyuğılma hövzəsində yerləşir. Kür çayı Azərbaycanın ən əsas çayıdır və ölkənin su ehtiyatlarının təxminən 90%-ni təşkil edir. Xəzər dənizinə axmaq üçün öz yolunda Kür çayı elektrik enerjisinin və irriqasiya məqsədlərinə xidmət edən iki əsas su rezervuarını (Şəmkir və Mingecəvir rezervuarları) qidalandırır. Kür çayının Gəncənin axın yuxarı hissəsində su keyfiyyəti qənaətbəxşdir, lakin Yevlaxın aşağı hissəsində çayın suyu yaşayış ərazilərdən emal edilməmiş çirkab sularının və ya bunun suyuğılma hövzəsində yerinə yetirilən sənaye fəaliyyətləri nəticəsində yaranan başqa axınların axıdılmasına görə çirklənir. Körpülər və su ötürücü borular səth sularını yolların altına - axın və kanalların Kür çayını qidalandıran yerinə aparır. Altı orta ölçülü çaylar (Şəmkirçay, Cəyirçay, Zəyyəmçay, Əsrəkçay, Tovuzçay və Ağstafaçay, İncəçay) layihə yol oxu⁵⁰ boyunca yol ilə kəsişir. Kür çayının axınları olan bütün çaylar yayda qurumur və yağış, səth və qar⁵¹ suları ilə qidalanır. Onlar çayların geniş məcraları ilə kəsişir və çaqıl və çinqil materiallarının yüksək proporsiyalarını saxlanan qalın allüvial buzxanakənarı çöküntüləri ilə birləşir. Yuxarıda qeyd edildiyi kimi bu aqreqat doldurucularının çay məcralarından geniş götürülməsi demək olar ki, bütün ərazilərdə baş verir və bunun tərəfindən yaratdığı narahatlıq körpülərdən və peyk vasitəsi ilə əldə olunan gürüntü vasitəsi ilə çox aydın görünür.

66. Suyun yerli çaylardan və susaxlayan təbəqələrdən çıxarılmasından əlavə layihə ərazisində kənd təsərrüfatı Qazağın qərbində olan rezervuardan başlayan və Dujarlıya tərəf istiqamətləndirəndə daimi genişlənən, layihə yolu ilə paralel gedən böyük irriqasiya kanalı ilə saxlanılır.

67. Layihə ərazisində səth suları Dördüncü və Yuxarı Pliosen dövrünün⁵² çinqil-çaqıl və qum törəmələri ilə məhdudlaşdırılmışdır. Onlar su təchizatı və irriqasiya üçün geniş yayılmışdır. Layihə ərazisində səth sularının dərinlikləri Şəmkirçay və Ağstafaçay çayları arasında çayarası yerlərdə daha çoxdur (tez-tez 25 m-dən çox olur) və Tovuzçay və Ağstafaçay⁵³ çaylarının vadilərində daha dayazdır (təxminən 5 m). Layihə ərazisində səth sularının səviyyələrində kənara çıxmalar cüzi kimi qiymətləndirilir.

68. Milli Hidrometereologiya Departamenti nəzdində Ağstafaçay çayında hidroloji və su nümunələrinin keyfiyyətinin yoxlanılması stansiyası vardır, lakin 1995-ci⁵⁴ ildən bu tərəfdə nümunələrin götürülməsi və ya qeydiyyat barədə məlumat əldə edə bilmədiyimizdən su keyfiyyəti barədə heç bir məlumat vermək mümkün olmamışdır. Layihə magistral yolu ilə kəsişən altı əsas çayın yerləşməsinə görə və qısa əyani qiymətləndirməni nəzərə alaraq, suların normal keyfiyyətdə olması gözlənilir və onlar ancaq tullantıların qeyri-qanuni atılması və aqreqat doldurucuların çıxarılması ilə çirklənir. Çaylar əsasən çox bulanıqdır, eroziya ilə yaranan çöküntülərin yüksək balansı, bitkilərin azlığı, güclü sellər və yuxarı axından sonra donma-ərimə prosesləri ilə diqqəti cəlb edir.

⁵⁰ Çoxsaylı kiçik axınlara əlavə olaraq

⁵¹ Finnroad (2005) Tovuzçay çayının 8% ərimiş qar suları ilə qidalaması barədə məlumat verir

⁵² <http://www.gia.az/contents/default.aspx?lg=2&idpt=2401&id=7656>

⁵³ RSK/ERM (2002)

⁵⁴ Bax <http://www.azhydromet.com/maps/points/agstavachaykazakh.html>

vi.Səs-küy və vibrasiya

69. Layihə ərazisində səs-küy və vibrasiya səviyyələri nəzərə alınmamışdır, çünki onların səviyyələri ümumiyyətlə çox cüzdirlər. Layihə yolu boyunca regionda ağır sənaye məhdud sayda mövcuddur və səs-küyün və vibrasiyanın əksəriyyəti Gürcüstan və Bakı arasında yükləri daşıyan yük maşınlarının nəticəsidir. Bu nəqliyyat vasitələrinin yaratdığı səs-küyün cüzi olmasına baxmayaraq, daha az miqdarda başqa nəqliyyat vasitələri yoldan istifadə edəndə gecə vaxtı səs artır. Yaxınlıq və reseptorların sayının nəzərə çarpacaq qədər artdığı yerlərdə, şəhər ərazilərində səs-küy və vibrasiya da artır.

70. Azərbaycanda nəqliyyatın səs-küyü ancaq şikayətlərə cavab kimi nəzərdən keçirilir, və adətən yayda, pəncərələrin açıq⁵⁵ olan vaxtında problemlər yaranır.

C. Ekoloji ehtiyatlar

71. Öz mürəkkəb geoloji tarixinə, dəyişmiş iqliminə və Asiya və Avropanın qovuşduğu yerdəki mövqeyinə görə Azərbaycan öz ekoloji ehtiyatları baxımından çox zəngindir. Böyük miqyasda endemizm nümunələri qeydə alınıb və ölkə çoxlu sayda qalıq növlərə malikdir. Lakin ümumiyyətlə bu ehtiyatlar çirkənlənmə və Sovet və Post-Sovet dövrü ərzində zəif idarəetmə nəticəsində qismən tükənmişdir. Təkmilləşmələr gözlənilir və bioloji müxtəliflik dövlət və beynəlxalq səviyyədə diqqəti cəlb edir, lakin tərəqqi çox yavaş gedir. Azərbaycan bir neçə beynəlxalq səviyyəli razılaşmaları izləmişdir, xüsusilə də Bioloji Müxtəliflik Konvensiyasını.

72. Mövcud yolun və təklif olunan dolama yolların əksəriyyəti bir çox illər bundan qabaq kənd təsərrüfatı ehtiyacları üçün istifadə olunacaq torpaqlara çevrilmişdir. Ərazidə praktiki olaraq təbii yaşayış mühiti qalmamışdır, floranın əksəriyyəti taxıl əkinləri və süni şəkildə əkilməmiş ağaclar və kollar ilə məhdudlaşır, fauna isə əhliləşdirilmiş ev heyvanlarından ibarətdir. Ümumiyyətlə antropogen təsirlərlə müdaxilə edilən zaman yol oxunun Gəncə sonluğunda yol boyunca mövcud olan yovşanlıq ərazilər (*Artemisia*) dominantlıq təşkil edən meşə ərazisi Azərbaycan kol-səhra və çöl ərazisi⁵⁶ kimi bilinən ÜTF (Ümumdünya Təbiət Fondu) ekoregionuna məxsusdur.

i. Balıq sənayesi və su orqanizmlərin ekolojiyası

73. Ümumiyyətlə Azərbaycanda 89 qədər balıq növü mövcuddur, onlardan səkkizi gətirilərək yerli mühitə uyğunlaşdırılmışdır⁵⁷. Su akvatoriyasının çirklənməsinin yüksək səviyyələri son illər ərzində ölkədə balıq ehtiyatlarına ciddi təsir göstərir. Kür çayında kürü tökən nəre balıqlarının müxtəlif növləri əlbəttə ki, onların yüksək dəyərinə görə diqqəti cəlb edir, lakin ümumiyyətlə növlərinin sayı azalır. Layihə ərazisində yolu ilə kəşişən daimi axarı olan çaylarda balıq mövcuddur; Xəzər çömçə balığı (*Rutilus rutilus caspicus*), uzunbıç (*Barbus sp.*), qolavlı balığı (*Leuciscus cephalus*) və göl alabalığı (*Salmo trutta fario*) daxil olmaqla üstünlük barədə heç bir təzə məlumat mövcud deyil. Ərazidə⁵⁸ heç bir rəsmi balıq sənayesi müəssisəsi qurulmamışdır və layihə ərazisinin altı əsas çaylarında balıq ovu əsasən əyləncə xarakteri daşıyır. Çayların onurğasızların su ekolojiyası üzrə cüzi tədqiqatlar yerinə yetirilmişdir; diqqət əsasən Kür çayına yetirilmişdir. TTEMBB-nin Qırmızı Siyahısına uyğun olaraq layihə ərazisində yox olma təhlükəsi

⁵⁵Finnroad (2005)

⁵⁶(PA1305)

⁵⁷ANAS (2004)

⁵⁸Buna baxmayaraq, sənaye əhəmiyyətli balıqçılıq Kür çayında həyata keçirilir.

qarşısında olan hər hansı növlər və ya yox olan balıqlar və ya başqa suda yaşayan növlər mövcud deyil.

ii. **Canlı təbiət**

74. Təsvir edildiyi kimi, mövcud yolu və təklif olunan dolama yolları əhatə edən məskunlaşmamış ərazilərin əksəriyyətində intensiv kənd təsərrüfatı fəaliyyəti inkişaf etdirilmişdir, az miqdarda ərazilər boş qalmışdır. Kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqların intensiv təsiri nəticəsində layihə ərazisində canlı təbiət xüsusilə daimi kənd təsərrüfatı şərtlərinə dözümlü olan növlər ilə məhdudlaşdırılır, məsəl üçün adı tülkü (*Vulpes vulpes*), çöl siçanı (*Apodemus agrarius*), adi siçan (*Microtus socialis*). Sahə tədqiqatları zamanı bir neçə su ötürücü borularda və yanaşı drenajda və irriqasiya kanallarında anbar siçovulları (*Rattus norvegicus*) və qunduzlar (*Myocastor coypus*) üçün yem olan bir neçə tısbağa (*Mauremys caspica*) müşahidə edilmişdir.

75. Yuxarıda qeyd edilmiş yaşayış mühitinin məhdudlaşdırılmasına görə layihə ərazisindəki əhliləşdirilməmiş məməlilərin mövcudluğu ciddi şəkildə məhdudlaşdırılmış və əsasən gəmiricilər və ərəbdovşanı (*Allactaga elater*) və kirpi (*Erinaceus concolor*) kimi başqa kiçik məməlilər ilə təmsil edilmişdir.

76. Azərbaycanda⁵⁹ suda-quruda yaşayanların on növü və sürünən heyvanların 52 növü qeyd edilmişdir və bunlardan heç biri nadir və ya yox olma təhlükəsi altında olan deyil. Sürünən heyvanların əksəriyyəti yarımsəhra ərazilərdə mövcuddur və çətin ola bilsin ki, onlar layihə ərazisinin əksəriyyətində məskunlaşmışlar. Azərbaycanda onurğasızların təxminən 20 000 növü qeydə alınmışdır, bunlardan 90%-i buğumayaqlılardır.

77. Azərbaycanın quş faunası 60 fəsilədən qeydə alınmış 363 növ quşlardan ibarətdir. Bu növlərdən təxminən 40%-i Azərbaycana xas olandır, yerdə qalanlar isə köçəri⁶⁰ olunan növlərdir. Ümumiyyətlə, fərdi növlərə aid⁶¹ edilməmişlərə qədər layihə ərazisində quşların böyük miqdarları mövcuddur, çünki kənd təsərrüfatı əraziləri başqa növlərə nəzərən quşlar üçün daha əlverişlidir. Ağstafaçay çayının vadisində, mövcud yolun⁶² 5 km şimal hissəsinə doğru kiçik Mühüm Quş Ərazisi (MQƏ) mövcuddur. Ağstafaçay çayı MQƏ kiçik qartalın (*Aquila pomarina*) ən azı bir nəsil verən quşların cütlüyünə görə məşhurdur və çoxsaylı məzar qartalları (*Aquila heliacal*)⁶³, adi göycəqarğalar⁶⁴ (*Coracias garrulous*) və balıqçıl zərincələr (*Alcedo atthis*) ərazinin adi tayfa quşlarıdır. İkinci MQƏ, Şəmkir rezervuarı ("sığınağın" milli adı; BTTSMB, Kateqoriya IV) mövcud yolun 10 km şimal hissəsinə doğru yerləşir. Ağstafaçay çayında yaşayan növlərdən başqa Şəmkində həmçinin turac (*Francolinus francolinus*) və Ağquyruq dəniz qartalı (*Haliaeetus albicilla*) mövcuddur. Ağstafaçay və Şəmkir MQƏ-lərin yerləşdirmələri Şəkil 15-də göstərilmişdir.

⁵⁹ANAS (2004)

⁶⁰Azərbaycan Asiyadan Avropaqa miqrasiya edən quşlar üçün böyük bir marşrutdur və ölkə ərazisindən Şərqi Avropadan və qərbi Sibirdən Cənuba və Qərb Afrikaya hər il milyonlarla quşlar uçuşur.

⁶¹Ona baxmayaraq ki, balaca ağ vağ (*Egretta garzetta*) və Qara çalağan (*Milvus migrans*) daxil olmaqla bəzi növlər müşahidə edilmişdir

⁶²MQƏ yoxolma təhlükəsi altında olan quş növləri sayını əhəmiyyətli dərəcədə saxlanılması üçün nəzərdə tutulmuşdur və məhdud sayda rast olunan növlərin və ya biom qruplarının növlərini və ya köçən və ya konqreqasiya olunan növləri özündə birləşdirir.

⁶³TTEMBB-ninQırmızı Siyahıya uyğun olan status: Həssas (H)

⁶⁴TTEMBB-ninQırmızı Siyahıya uyğun olan status: Təqribən yox olma təhlükəsi altında olan (TYOTAO)

iii. Flora

78. Azərbaycanın flora müxtəlifliliyi zəngindir, belə ki, təxminən 4 500 bitki növündən⁶⁵ ibarətdir. Flora endemizmin yüksək səviyyəsinə malikdir (bütün növlərin 7%-i)⁶⁶ və Üçüncü dövrün çox qədim növləri geniş yayılmışdır və bura dəmir ağacı (*Parrotia persica*), Lənkəran akasiyası (*Albizia julibrissin*), şabalıd palıdı (*Quercus castaneifolia*) və Qafqaz xurması daxildir. Palıdlardan (*Quercus* sp.), ulaslardan (*Carpinus* sp.), fısdıq ağaclarından (*Fagus* sp.) və ağcaqayın ağaclarından (*Acer* sp.) ibarət olan meşələr dağların alçaq təpələrini əhatə edir, cənub sahil vadilərində portağal kiçik meşələri mövcuddur və ümumiyyətlə vadilərdə tut ağacları geniş yayılmışdır. Nadir və maraqlı bitki növlərinin mövcudluğuna və Bioloji müxtəlifliliyi üzrə Konvensiyaya ilk dövlət hesabatında bitki növlərinin 10%-nin yox olma təhlükəsi altında olan kimi qiymətləndirilməsinə baxmayaraq, TMBB heç bir növü zəif, yox olma təhlükəsi altında olan və ya yox olan kimi qiymətləndirmir.

79. M2 avtomobil yolu əsasən müxtəlif növ tərəvəzlər, meyvələr və taxıl becərilən⁶⁷, eləcə də, heyvan yemi üçün qarayonca yetişdirilən kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir. Gəncə yaxınlığında yolun bir neçə kilometri yovşan⁶⁸ (*Artemisia fragrans*) və şoran ot (*Salsola nodulosa* və *S. dendroides*), *Bromus japonicas* və *Poa bulbosa* kimi çoxillik kserofit (məs. quru ətraf mühitə davamlı olan növlər) otların üstünlük təşkil etdiyi yarımquraq çöllük ərazidən keçir. Çaylar yaxınlığında⁶⁹ bəzi sahilboyu enliyarpaq ağaclara rast gəlmək olar, lakin onlar azlıq təşkil edir. Drenaj küvetləri və suvarma kanalları boyunca və daxilində *Phragmites communis* və *Phragmites australis* kimi qamış növləri, eləcə də, *Typha latifolia* və *Typha angustata* kimi ciğ (və ya suqamışı) növləri yayılmışdır. Qazax rayonunun cənubunda təpələrin yamacında yerləşən yarımquraq və suvarılmayan ərazilərin bir hissəsindən buğda yetişdirilməsində istifadə olunur, digər hissəsi isə otlaq yerləri kimi istifadə edilir. Bu otlaq əraziləri əsasən otlar və müxtəlif otluqlardan təşkil olunub və bu otlaqlar azalmaq üzrədir. Yuxarıda verilən vəziyyətdən aydın olur ki, layihə yolu boyunca yabani bitkilərin arta biləcəyi toxunulmayan torpaqlar mövcud deyildir. Bərpa işləri səbəbindən toxunulan torpaq yatağı boyunca otlar (*Cynodon dactylon* və *Festuca myurus* kimi), paxlalı bitkilər və müxtəlif gül açan bitkilər (*Sorrel* - *Rumex acetosa* kimi) yenidən əkilmişdir.



Şəkil15: Qazax rayonu yaxınlığında (solda) istifadə olunmuş otlaq sahələri və yol ilə taxıl tarlası arasında aşkarlanmış səciyyəvi təbii şərait (sağda)

⁶⁵http://www.azerbaijan.az/Geography/Planting/_planting_e.html

⁶⁶AİB (2005)

⁶⁷Sahə araşdırmaları zamanı məhsullara aşağıdakılar daxil edilmişdir: pomidor, buğda, qarayonca, kartof, albalı, ərik, üzüm, günəbaxan, qarğıdalı, şaftalı, soğan, kələm, istiot, lobyə, bibər və yunan qabağı.

⁶⁸Həmçinin Mugwort kimi məlumdur

⁶⁹Kastor yağı yetişdirdiyi ərazilərdə gənəgərçək həmçinin geniş yayılmışdır

80. Qazax-Gürcüstan sərhəd yol bölməsinin çox hissəsi üzrə layihələndirilən yol mövcud yolun üzərində salınacaqdır. Bu səbəbdən də itkiyə gedən ağacların sayı minimum azaldılacaqdır. Lakin daha dəqiq layihə layihələndiriləndən sonra müəyyən ediləcəkdir. Yol boyunca *Populus nigra*, *Pinus eldarica*, *Acacia spec.*, *Morus spec.*, *Cypressus spec.*, and *Ulm* kimi bitki növlərinə rast gəlinir. Texniki səbəblərdən və ya müvafiq ağacların ərazisində torpaq yatağının tökməsi olduğundan yol oxunun bir balaca sağa-sola kənarlaşdırılması zamanı ağacların kəsilməsi baş verəcəkdir. Kəsiləcək ağacların siyahısı sahəyə baxış və müfəssəl layihələndirilmiş plana əsasən (miqyas 1:1000) təyin ediləcəkdir. Torpaq yatağının tökməsi ərazisinə düşən ağacların kəsilib-kəsilməməsi haqqında yekun qərar tikintiyə texniki nəzarət edən mühəndis tərəfindən verilməlidir.

iv. Mühafizə olunan ərazilər

81. Qafqaz dünyanın 25 ekoloji qaynar nöqtələrindən biri hesab olunur və Ümumdünya Vəhşi Təbiət Fondu (VTÜF) tərəfindən növ müxtəlifliyi, endemik və taksonomik unikalıq⁷⁰ kimi meyarlara əsaslanaraq əsas global ekoloji rayonlardan biri kimi müəyyən edilmişdir. Azərbaycanda beynəlxalq əhəmiyyətə malik bir sıra mühafizə olunan ərazilər vardır, lakin əvvəlki abzaslarda müəyyən edildiyi kimi MOƏ və mühafizə olunan ərazilər üzrə YUNEP-WCMC-in (Birləşmiş Millətlərin Ətraf Mühit Proqramı –Ətraf Mühit Monitorinqi üzrə Dünya Mərkəzi) dünya məlumat bazasına əsasən bilavasitə layihə ərazisində beynəlxalq əhəmiyyətli qorunan ərazi⁷¹ yoxdur.

82. Mühafizə olunan dövlət ərazilər sistemi bir çox ölkələrdə olduğu kimi fərqli kateqoriyalarda tətbiq edilən müxtəlif istifadə və mühafizə səviyyələrinə malik çoxyarıslu struktura əsaslanır. Kateqoriyalar *Xüsusi mühafizə olunan təbiət əraziləri və obyektləri haqqında qanun*⁷²(2000) əsasən müəyyən olunur və bunlar aşağıdakılardır:

- *Milli parklar*: Xüsusi ekoloji, tarixi və digər dəyərlərə malik dövlət mülkiyyətində olan torpaqlar və ya su obyektləri daxildir. Onlardan təhsil, mədəniyyət və elmi araşdırmalar⁷³ məqsədli ilə istifadə olunur. Milli Parklarda yaşayan heyvanlar üçün əlverişli şəraitlər yaradılıb. Bu ərazilər təbii proseslərin müşahidə edilməsi üçün açıq ekoturizm zonasıdır.
- *Yasaqlıqlar*: Bu ərazilər Milli parklara oxşar, ancaq torpaqların dövlət mülkiyyətinə məxsus olması zəruri deyil, belə ki təsnifləndirmə zamanı mövcud olan yaşayış qəsəbələrinin sakinlərinə yaşamlarını davam etdirməyə icazə verilir.
- *Qoruqlar*: Dövlət təbiət qoruqları təbiətin, vəhşi təbiətin və ətraf mühitin qorunması məqsədilə yaradılır. Burada alimlərə təbiətə dair tədqiqatların aparılmasına icazə verilir. Alimlər üçün təbiətin araşdırılmasına imkan yaradır. Bu ərazilər xüsusilə flora və faunanın həm adi, həm də nadir növlərinin qorunması üçün nəzərdə tutulub. Azərbaycanın qanunvericiliyində dövlət parklarının hüduqları daxilində sənayenin inkişafı, heyvanlar və ya bitkilərə hər hansı müdaxilənin edilməsi əkilməsi ciddi şəkildə qadağan edilir.

⁷⁰ AİB (2005)

⁷¹ UNEP-WCMC işçiləri tərəfindən nəzərdən keçirilməlidir

⁷² UNECE (2004)

⁷³ http://www.azerbaijan.az/ Geography/ Ecology/ ecology_e.htm

- *Dövlət ovçuluq təsərrüfatı*: Bu qorurlarda vəhşi təbiətə zərər vermədən bəzi heyvanların ovlanmasına icazə verilir.

83. Ağac, mağara və ya paleontoloji sahələri kimi dəyərlərin fərdi xüsusiyyətləri "Təbiət abidələri" adı altında mühafizə edilir.

84. Milli-mühafizə qorurlarına əsasən, Qarayazı təbiət yasaqlığı⁷⁴ layihə ərazisindən təqribən 1 km şimalda yerləşir. Gürcüstan sərhədinə qədər kənara çatan Dövlət təbiət qoruğu Qarayazı ilə layihələndirilən ərazinin⁷⁵ təqribən 1 km şimalında yerləşir, ancaq bilavasitə layihə ərazisində milli mühafizə edilən ərazilər və təbiət abidələri mövcud deyildir.

D. İqtisadi inkişaf

85. 1990 və 1994-cü illər⁷⁶ ərzində 53% ÜDM itkisi ilə nəticələnən sənaye və Sovet hakimiyyətinin dağılmasının ardından böyük böhranın başlaması ilə 1991-ci ildən bəri Azərbaycanın iqtisadi inkişafı kələ-kötür yollar keçib. O vaxtdan əsasən karbohidrogen sənayesi⁷⁷ sayəsində ÜDM artırmağa başlamışdır. 2001-ci ildə ÜDM demək olar ki, əvvəlki səviyyəsinə çatdı və BVF tərəfindən 2008-ci ildə 53.3, 2009-cu ildə 68 milyard dollara çatacağı proqnozlaşdırılmışdır, baxmayaraq ki, bu proqnozlar özünü doğrultmadı 2010-cu ildə ÜDM 52,2 milyard dollara çatmışdır. Azərbaycanın real artımı⁷⁸ son zamanlar aşağı düşsə də neftə əsaslanan iqtisadiyyat artmaqda davam edir. Yeni neft yataqları aşkar olunmazsa Azərbaycanın neft hasilatının 2015-ci ilə ən yüksək səviyyəyə çatması gözlənilir. Beləliklə, qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsi ölkə üçün olduqca zəruridir və əlverişli nəqliyyat infrastrukturu qeyri-neft sektorunun inkişafında əhəmiyyətli rol oynayacaqdır.

i. Sənaye və ticarət

86. Kənd təsərrüfatı təqribən işçi qüvvəsinin üçdə birini özündə birləşdirir, lakin neft sənayesinin daha çox gəlir gətirməsi nəticəsində kənd təsərrüfatı sektoru ÜDM-in təqribən 14%-ini⁷⁹ əhatə edir.

Bakıdan sonra ölkənin ikinci ən mühüm regionu Gəncə-Qazax iqtisadi regionudur, lakin onu da nəzərə almaq lazımdır ki, Bakının tərəqqisi ölkənin yerdə qalan rayonları ilə müqayisədə çox qabaqdadır və hətta ikinci böyük iqtisadi rayon paytaxt şəhər ilə nisbətdə çox geri qalır. Gəncə-Qazax regionu hasilədi və emalədi sahələrə əsasən ümumi sənaye məhsulunun 12-13 %-i təşkil edir. Bundan əlavə Şəmkir, Gəncə və Daşkəsəndə metalurgiyanın hasilatı və emalından əlavə regionun güclü maşınqayırma və elektronika, kimya sənaye sahələri, habelə mühüm rola malik yüngül sənaye sahəsi və ticarət dövriyyəsi⁸⁰ vardır. 16 sayılı şəkildə regionun bəzi əsas sənaye mərkəzlərinin yerləri göstərilib.

⁷⁴IUCN-nə ekvivalent olan Kateqoriya IV

⁷⁵Bu qoruq Ağstafaçay MQƏ kimi tanınır

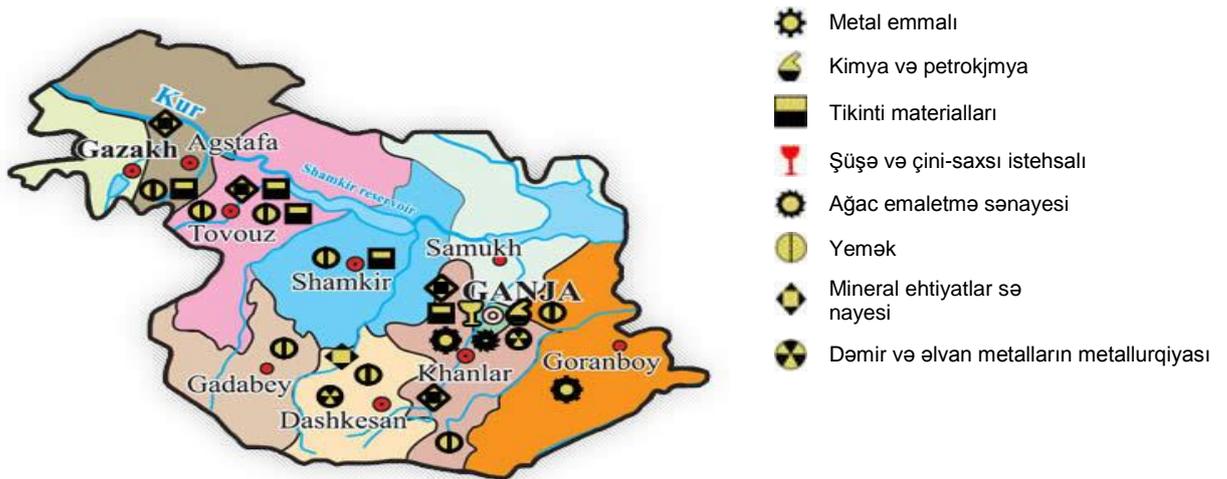
⁷⁶AİB (2006)

⁷⁷Maliyyə, nəqliyyat, ticarət və tikinmə artım baş vermişdir, lakin bu neft sənayesi əsasında baş vermişdir

⁷⁸ 2009-cu il üçün 9.3 % , 2010-cu il üçün 4.3 % , və 2011-ci il üçün 1.8 %.

⁷⁹ AİB (2006)

⁸⁰ Pambıq və yun emalı, xalçaçılıq, mebel fabriki, və kənd təsərrüfatı texnikasının maşınqayırması və təmiri daxildir.



Şəkil 16: Layihə ərazisində sənaye sahəsi⁸¹

87. Layihə ərazisinin əsas iqtisadi fəaliyyətini kənd təsərrüfatı təşkil edir və bu hesabatda artıq qeyd edildiyi kimi layihə ərazisinin torpaqlarının 70%-dən çoxu müxtəlif məhsulların becərilməsində istifadə olunur. Ərazi Bakı və ölkənin digər rayonlarının ərzağa, xüsusilə də kartofa olan tələbatında mühüm rol oynayır və bu ərazidə milli məhsulun 80%-i becərilir. Fermaların ölçüləri müxtəlif olsa da ailələrin əksəriyyəti, hətta Gəncə və Qazax rayonunun şəhər əhalisi də bu və ya digər səviyyədə ferma işləri ilə bağlıdır; və demək olar ki, bütün evlər kiçik holdinq şəklində birləşmişdirlər. 2000 – 2006-cı illər də layihə ərazisində kənd təsərrüfatının iqtisadi artımı 4.7%, milli artım isə 0.6% artmışdır.

ii. Nəqliyyat

88. Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədi avtomobil yolu layihəsi ərazisində daşınma əsasən yol vasitəsilə həyata keçirilir. M-2 avtomobil yolu ərazinin əsas magistral yolunu təşkil edir. M-2 avtomobil yolu yerli nəqliyyatın təxminən 60%-ini təşkil edir və yerdə qalan hissə isə uzun məsafələrə və beynəlxalq nəqliyyatın⁸² payına düşür. Bütün nəqliyyatın 15%-i iri yük maşınları təşkil edir. Kiçik şəhər və kəndlərdəki yerli yolların asfalt örtüyü ya olduqca zədəli, ya da ümumiyyətlə yoxdur və çirkləndirici traslardan ibarətdir; bu traslar yay mövsümündə tozlu, qış mövsümündə isə palçıqlı olurlar və sakinlərə narahatçılıq yaradır.

89. Bütün layihə ərazisində Gürcüstana gedən əsas dəmir yol xətti M-2 avtomobil yoluna paralel uzanır. Dəmiryol xəttindən əsasən yük daşımaları məqsədilə istifadə edilir, bununla yanaşı layihə ərazisini şərqdə Bakı, qərbdə Gürcüstan ilə birləşdirərək az sayda sərnişin daşımaları xidməti də göstərilir. Maşın sahibi olmayan insanların əksəriyyəti M-2 yolu ilə hərəkət edən avtobusların xidmətlərindən istifadə etməyi daha az sürətlə hərəkət edən qatarlardan üstün tuturlar. Həmin ərazi üzrə maşın sahibi olan insanların sayı bilinmir, amma belə güman edilir ki, olduqca aşağıdır.

90. Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədi avtomobil yolu layihəsi yol infrastrukturunu və yol sistemində sosial inkişafın əsas faktorlarından biridir. Həyata keçirilmiş layihə avtomobil

⁸¹ http://economy.az/en/10_regions/reg_02.php#

⁸² Nippon Koei UK (2009a)

yollarının təkmilləşdirilməsi ilə nəticələndi və bununla da iqtisadi fəaliyyətin artmasına təkan verdi, eləcə də kənd və şəhər əhalisi arasındakı fərqi azaldaraq yoxsulluğun səviyyəsinin aşağı salınmasında əhəmiyyətli rol oynadı. Yollar, işçi qüvvəsini iqtisadi fəaliyyətlərə və əsas xidmət sahələrinə aparan vasitədir. Yolların təkmilləşdirilməsi və bərpası kəndlərin inkişaf etdirilməsinin və yoxsulluğun azaldılmasının əsasını təşkil edir və bununla müxtəlif yollarla iqtisadi artımın sürətləndirilməsi təmin edilir:

- Yol təhlükəsizlik şəbəkəsinin saxlanması, daha səmərəli və dayanıqlı inkişafı ilə birlikdə təkmilləşdirilmiş yol nəqliyyat işləri;
- Seçilmiş prioritet dar yerlər ləğv edilir;
- Yol sektorunun planlaşdırılması, proqramlaşdırılması və metodların hazırlanması məqsədli, əhəmiyyətli prosesə dəyişdirilir;
- Yol təhlükəsizliyi artırılmışdı və yol hərəkəti daha yaxşı təşkil olunmuşdur.

91. Əsas avtomobil yollarından biri (M2 – 503 km) Bakı və Tbilisi şəhərlərini birləşdirir. Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, Azərbaycan və Gürcüstan regionda stratejik partnyorlardı və iqtisadi əlaqələrin çoxu bu iki ölkə arasında aparılır. Sərhəddəki gömrük-keçid məntəqəsi (Qırmızı Körpü) hər gün xidmət göstərir və hər iki tərəfdən iqtisadi əlaqələrin artımında böyük rol oynayır.

iii. İnfrastruktur və elektrik enerjisi təchizatları

92. Azərbaycanda elektrik enerjisi hasilatının çoxu böyük ölçülü istilik enerjisi qurğularından təmin edilir. Layihə ərazisinin əsasən istilik elektrik stansiyasından, xüsusilə Gəncə elektrik enerjisi stansiyasından elektrik enerjisi vasitəsilə təchiz ediləcəyi gözlənilir, lakin 380 MVt gücündə SES (Su Elektrik Enerjisi Stansiyası) Şəmkirdə istismardadır. Qismən təmin edilən aşağı xidmət və qismən də xərclərin ödənilə bilməməsi ucbatından elektrik enerjisi şəbəkəsinə qoşulma səviyyəsi nisbətən aşağıdır. Gəncə şəhəri qaz sistemində malikdir ancaq layihə yolu boyu qaz kəməri hər hansı digər şəhərlər üçün təmin edilməmişdir.

93. Layihə ərazisində su təchizatı sahilkənarında filter və kiçik su hovuzlarını⁸³ istifadə etməklə yerli səviyyədə təchiz edilmişdir. Elektrik enerjisi və su üçün qoşulma səviyyələri təsdiq edilməmişdir, ancaq 50%-dən aşağı olması qeyd olunur. Bir çox qəsəbələrdə su çıxarılması üçün xüsusi quyular vardır, Gəncə-Qazax regionunda təqribən 2000 quyuyu qeydə alınmışdır. Gəncə və Qazaxda sovet dövründən qalan drenaj mövcuddur və çirkab sularının təmizlənməsi qurğuları⁸⁴ sürətlə pisləşir. Şəhər və kəndlərin qalan hissəsində tullantı suyu birləşmələri və septik çənlər mövcud deyildir və sadəcə olaraq çirkli sular kanalizasiya quyusu və yaxınlıqdakı su mənbələrinə axıdılır.

94. Azərbaycanda tullantıların idarə edilməsi işləri aşağı səviyyədədir və tullantıların torpağa basdırılması üçün müasir sanitariya avadanlıqları yerli səviyyədə mövcud deyildir. Bu səbəbdən layihə ərazisində məişət tullantılarının çoxunun kiçik yerli tullantı sahələrinə yerləşdirilməsi və daha sonra qismən yandırılması və torpağa basdırılması gözlənilir. Toplamalar müvafiq bələdiyyə orqaları tərəfindən təmin olunur və bu işlərdə tezliyin qənaətbəxş olması meydana çıxır. Layihə ərazisində kənd təsərrüfatı icmalarında telekommunikasiya az əhəmiyyət kəsb edir; qəsəbələrin təqribən yarısının ictimai telefonu mövcuddur, ancaq qalan hissəsinin isə heç bir əlaqəsi⁸⁵ yoxdur.

⁸³ Finnroad (2005)

⁸⁴ Bu 75 şəhərdən ancaq 16-ı çirkab sularının emalı avadanlığı ilə təchiz edilmişdir.

⁸⁵ Mobil telefonların sahibləri var, lakin onların sayı məhduddur.

iv. Turizm

95. Hal-hazırda layihə ərazisində yaranmaqda olan çox kiçik turizm sahəsi mövcuddur və regionda ümumi bir turizm potensialının olmasına baxmayaraq M-2 dəhlizində turizm üçün bir sıra yollar təklif olunur.

E. Sosial və mədəni resurslar

i. Əhali və cəmiyyət

96. Layihə ərazisində əhalinin 1 milyon⁸⁶, olması hesablanmışdır, onlardan 48%-i şəhərlərdə 52%-i kənd ərazilərində yaşayır. Cədvəl 5-də layihə ərazisi üzrə əhalinin sayı və əhalinin artım tempi görünür.

Cədvəl 5: Layihə ərazisində əhali və artım tempi⁸⁷

Ərazi	İl	ƏHALİ (x 1000)				
		2000	2005	2006	2007	2012
Azərbaycan Respublikası		8,016.2	8,347.3	8,436.4	8,532.7	9235,1
Şəhər əhalisi		4,086.4	4,298.3	4,356.6	4,397.6	4888,7
Kənd əhalisi		3,929.8	4,049.0	4,079.8	4,135.1	4346,4
Gəncə- Qazax regionu cəmi		1,091.5	1,124.0	1,133.4	1,143.1	1205,2
Şəhər əhalisi		498.4	519.5	522.5	525.4	
Kənd əhalisi		593.1	604.5	610.9	617.7	
Ağstafa regionu		74.4	76.7	77.3	77.9	
Şəhər əhalisi		14.6	19.4	19.5	19.5	
Kənd əhalisi		59.8	57.3	57.8	58.4	
Gədəbəy regionu		87.0	90.1	90.8	91.4	92,9
Şəhər əhalisi		8.5	8.6	8.5	8.5	
Kənd əhalisi		78.5	81.5	82.3	82.9	
Qazax regionu		81.6	84.5	85.4	85.9	
Şəhər əhalisi		18.9	19.4	19.5	19.5	
Kənd əhalisi		62.7	65.1	65.9	66.4	
Şəmkir regionu		174.7	181.4	183.5	185.8	
Şəhər əhalisi		58.6	62.7	63.3	63.9	
Kənd əhalisi		116.1	118.7	120.2	121.9	
Tovuz regionu		144.2	150.3	152.0	153.7	
Şəhər əhalisi		25.0	25.6	25.8	25.9	
Kənd əhalisi		119.2	124.7	126.2	127.8	
Azərbaycan əhalisinin % ilə göstəricisi		12.0%	11.9%	11.9%	11.8%	
% Gəncə-Qazax iqtisadi regionu- cəmi		88.5%	88.4%	88.4%	88.4%	

⁸⁶ Ölkənin ümumi əhalisinin 11.8%-i (2007 –ci il üçün məlumat)

⁸⁷ Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi

97. Artıq təsvir edildiyi kimi, layihə ərazisi kənd-təsərrüfatı əsaslıdır və kənd əhalisi üçündür. Gəncə və Qazağın şəhər ərazilərindən başqa daha çox icmalar torpaq və kənd təsərrüfatı həyatı ilə sıx əlaqəlidir. Mövcud yolun yol oxu boyu bütün şəhərlər və kəndlərdə kənd təsərrüfatına aid qəsəbələr təşkil edir və ailələri ərzaqla təmin etmək üçün həyatı sahə kimi demək olar ki, bütün evlərin böyük bağı vardır (aşağıda şəkil 17-yə bax).



Şəkil 17: Layihə ərazisi üçün seçiyəvi olan həyatı sahə⁸⁸.

98. Layihə ərazisində qeydə alınan əmək haqqı ilə ölkə üzrə olan orta əmək haqqı arasında fərq vardır. 2011-ci ilin göstəricilərinə əsasən ölkə üzrə orta aylıq əmək haqqı 364.2 AZN olduğu təqdirdə Gəncə-Qazax iqtisadi regionunda bu rəqəm 233.7 AZN təşkil edirdi. 195 AZN orta aylıq əmək haqqı göstəricisinə (2010-cu ilə kimi; bu göstərici 2011-ci ildə 220,6 AZN-ə kimi artmışdır) malikdir.

Yer	İllər							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Azərbaycan Respublikası	99.4	123.6	149.0	215.8	274.4	298.0	331.5	364.2
Gəncə-Qazax regionu	54.0	69.7	86.1	128.7	171.2	190.3	213.2	233.7

Cədvəl 6: Layihə ərazisində orta aylıq əmək haqqı

ii. Səhiyyə və təhsil

99. Azərbaycan konstitusiyası bütün vətəndaşlarının 6 yaşından başlayan 11 illik pulsuz təhsil ilə təmin edəcəyinə vəd verib və əhalinin 90%-indən çoxu savadlı hesab olunur (yazıb-oxumağı bacarır). Bütün ölkə üzrə 1,653 məktəbə qədər təhsil müəssisəsi vardır ki, bunun da 280-i Gəncə-Qazax regionuna düşür. Bütün ölkə üzrə olan 4,538 orta təhsil müəssisəsindən 650-i layihə ərazisində yerləşir. Azərbaycanda ümumi ibtidai təhsil yaxşı səviyyədədir, genderlər arasında yazıb-oxumağı bacaranların nisbəti bərabərdir, lakin sosial xərclərdəki ixtisarlara bu gender bərabərliyini təhlükə altında qoyur⁸⁹. 1999-cu ildəki siyahıyaalmaya əsasən 15-24 yaş arasında olan bütün əhalinin 97.5%-i orta məktəbi bitirmişdir, baxmayaraq ki yazıb-oxumaq

⁸⁸ Aşağı kəndində çəkilmiş şəkillər

⁸⁹ ADB (2006)

bacarığına görə ailələrdə aparılan tədqiqatlar onu göstərir ki, realda bu göstərici yuxarıdakı göstəricidən azdır⁹⁰.

100. 2008-ci ildə Azərbaycanda 748 xəstəxana və klinikalar var idi ki, bunun da 121-i Gəncə-Qazax regionunda yerləşir və cəmi 13-ü Qazax rayonunun payına düşür. 2010-cu ildə bu rəqəm ölkə üzrə 756 xəstəxanaya çatdırıldı; səkkiz yeni xəstəxanadan altısı Gəncə-Qazax İR-in (qəribə olsa da həmin bu dövr ərzində xəstəxanalardakı ümumi yataqların sayı azalmışdır) payına düşürdü. Ümumilikdə hər 10,000 nəfərə 76 xəstəxanan çarpayısı düşür və layihə ərazisində isə bu göstərici nisbətən daha yaxşıdır: orta göstərici 83,2. Bu göstəricilər 2008-ci ildən bəri bu rəqəmlərin azaldığını göstərir, belə ki, həmin ildə 10,000 nəfərə ölkə üzrə 80, layihə ərazisi üzrə isə 85,5 yataq düşürdü. 7 sayılı cədvəldə layihə ərazisi üzrə səhiyyə göstəriciləri verilmişdir.

Təsviri	Xəstəxana və klinikaların sayı	Xəstəxanaya çarpayıl arının sayı	Hər 10 000 insan üçün xəstəxanaya çarpayıl arının sayı.
Azərbaycan	756	67430	76.0
<i>Gəncə-Qazax regionu</i>		<i>9810</i>	<i>83.2</i>
Ağstafa	13	560	69.6
Gədəbəy	11	410	43.5
Qazax	13	1225	139.1
Şəmkir	23	1620	84.0
Tovuz	22	1330	83.6

Cədvəl 7: Layihə ərazisinin səhiyyə tədbirləri üzrə göstəriciləri (2010-cu il üzrə)

iii. Sosial qruplar və yoxsulluq

101. Coğrafi mövqeyinə əsasən və tarixən irəli gələn səbəblərdən Azərbaycan həm İslam, həm də Avropa, son zamanlar isə əsasən Rus və Türk mədəniyyətlərini özündə birləşdirir, sanki qədim və müasir dünya arasında mübarizə aparən mədəni irsə malikdir. Əhalinin 90%-ni Azərbaycanlılar, 10 %-i isə digər etnik qruplar⁹¹ təşkil edir. Azərbaycanlıların əksəriyyəti Türk dilinə oxşar olan Azərbaycan dilində, bir çoxları da rus dilində danışirlar. İngilis dilində danışa bilən əhalinin sayı gündən-günə artır, xüsusilə də gənc nəsill arasında.

102. Azərbaycan yoxsulluğun azaldılması sahəsində proqres etmişdir, amma problem hələ də qalmaqdadır. Yoxsulluğun səviyyəsi 2001-ci ildə 46.7 %-dən 2003-cü ildə 44.7%-ə enmişdir və 2004-cü ildəki ailə büdcələri əsasında aparılmış tədqiqatın məlumatlarına baxdıqda bu ildə də yoxsulluğun səviyyəsinin azaldığının şahidi oluruq. Yoxsulluq səviyyəsinin azalması şəhər ərazilərində daha sürətlə gedir nəyin ki, kənd ərazilərində, lakin şəhər və kənd ərazilərində yoxsulluğun səviyyəsi ilə bağlı kiçik uyğunsuzluq var (44.1% - şəhər; 45.3% - kənd)⁹². Dünya Bankının axırncı hesabatı (2007) əhəmiyyətli inkişafın olduğunu göstərir; 2005-ci ildə yoxsulluğun səviyyəsi 24%, yoxsulluq səviyyəsindən aşağıda yaşayanlar isə 2002-ci ildəki 26.9%-dən 2005-ci ildə 9.2%-ə

⁹⁰ ADB (2006)

⁹¹ Talışlar, tatlar, kürdlər və avarlar (CIA ümumsünya facebook səhifəsi)

⁹² AİB (2006)

düşmüşdür. Belə bir kəskin azalmanın əsa səbəbi kimi 2001-ci ilə müqayisədə bu müddət ərzində maaşların bir neçə dəfə artırılması göstərilir.

103. 1994-cü ildə Dağlıq Qarabağ ərazisi (hazırda Azərbaycanın muxtar regionudur; Ermənistan tərəfindən əsas ölkədən tamamilə ayrılmış anklav) üstündə Ermənistanın Azərbaycanın torpaqlarını işğal etməsi nəticəsində 1 milyon əhali məcburi köçkün olmuşdu. Bu insanların əksəriyyəti hələ də ərzaq yardımından yararlanırlar və çoxlu qaçqın ailələri olduqca aşağı şərtlər müqabilində layihə ərazisində yaşayırlar. Layihə ərazisi mövqeyinə görə bu şəhərlərdə çoxlu sayda qaçqın və məcburi köçkünlər (MK) məskunlaşmışdır; Şəmkir əhalisinin 12%-i məcburi köçkünlər və qaçqınlar⁹³ təşkil edir və sahədə aparılan tədqiqat zamanı aparılan araşdırmaya görə bu rəqəm reallığa uyğundur və Qazax rayonunun şimalında Kosalar kəndində xüsusilə sayca çoxlu MK toplaşmışdır.

iv. Mədəni irs

104. Azərbaycan uzun tarixi olan insan məskənlərindən biridir və əsrlər boyu dəyişən qayda və təsirin zənginləşməsi ilə çoxəsrlik mədəniyyətə malikdir. Bu günə kimi⁹⁴ aşkarlanmış 243 relik flora (bitki örtüyü) və faunası ilə birlikdə Paleantoloji sahələr Azərbaycanda çoxluq təşkil edir. Ölkənin strateji mövqeyi, onu sivilizasiyanın qədim mərkəzinə çevrilməsinə gətirib çıxarıb və ölkənin min illər ərzində yaradılmış nəhəng mədəni irsi vardır. Regionda eradan əvvəlki dövrdə yaşayış icması ilə bağlı çoxlu sübutlar vardır və arxeoloqlar mezolit, neolit, tunc və dəmir dövrləri⁹⁵ də daxil olmaqla insan inkişafının bütün mərhələləri ilə bağlı tikinti sahələri aşkar etmişlər. Belə yerlərin çoxu bəzi qaya üstü rəsmlər⁹⁶ də daxil olmaqla qəsəbə və mağara qalıqlarından ibarətdir. Bu regionda qəbilələr e.ə. üçüncü minillikdə yaranmış və əsasən skif və saks tayfaları onlara aiddir. Bundan sonrakı dövrlərdə Azərbaycan Kür-Araz ovalığından tutmuş səkkizinci əsrdə Azərbaycana islam dini gətirən Ərəblərə kimi bir neçə imperiyanın hakimi olmuşdur və ölkə bu dövrlərin bir neçə qəsəbə, qədim qəbiristanlıq və qalalar da daxil olmaqla mədəniyyət qalıqları ilə də zəngindir.

105. Gəncə-Qazax regionu tarixi "ipək yolu" olan ticarət yolu üzərində yerləşir və ölkədə ən zəngin kənd təsərrüfatı torpağı ilə kifayət qədər böyük miqdarda mədəni irs və abidələrə malikdir. Şəmkir böyük əhəmiyyəti olan orta əsr ticarət şəhəri idi, Gəncə şəhərinin yaranma tarixi e.ə. V əsrə təsadüf edir. Ağstafanın ətrafında tunc dövründən orta əsrlərə kimi mövcud olan çoxlu sayda qəsəbə olan təpələr mövcuddur (təpə kimi məlumdur⁹⁷). Lakin mövcud yol boyu təxirəsalınmaz layihə baxımından tarixi abidələr və ya tikinti sahələri məlum deyil və yol dəhlizi boyu nisbətən gərgin insan fəaliyyəti nəticəsində bir çox ərazilər qazılmış və ya əvvəlki infrastruktur tikintisi və ya kənd təsərrüfatı ilə pozulmuşdur.

106. Azərbaycanda yerləşən mədəniyyət abidələri və tarixi ərazilər *tarixi və mədəni abidələrdən istifadə və onların qorunması haqqında qanun* vasitəsilə mühafizə olunur və dövlətin nəznində qeydiyyatla alınır. Abidələr öz əhəmiyyətlərinə görə aşağıdakı üç kateqoriyaya ayrılırlar:

⁹³RSK/ERM (2002)

⁹⁴http://www.cac-biodiversity.org/aze/aze_natreserves.htm

⁹⁵RSK/ERM (2002)

⁹⁶Hadrut regionundakı Tağlar mağarası kimi.

⁹⁷RSK/ERM (2002)

- Beynəlxalq əhəmiyyətli abidələr, 64-ü qeydə alınıb;
- Milli əhəmiyyətə malik abidələr, 3,692-i qeydə alınıb; və
- Regional əhəmiyyətə malik abidələr, təxminən 3,500-ü qeydə alınıb.

107. Qanunun 18-ci maddəsində layihənin təklifini irəli sürən tərəfdən müəlliflərin və texniki iqtisadi əsaslandırma mərhələsində Elmlər Akademiyasının fəaliyyətinin bildirilməsi və lazım gələrsə arxeoloji tədqiqatların aparılması tələb olunur. Layihənin tikinti işlərinə başlamazda əvvəl hər hansı arxeoloji tapıntıya rast gəldikdə müvafiq qazma işləri, onların qeyd alınması və mühafizəsi nəzərə alınmalıdır.

Cədvəl 8: Marşrut kəşfiyyatı müşahidələrinin xülasəsi.

Ərazi / Hissə	Müşahidələr			İlkin qiymətləndirilmə
	Fiziki	Bioloji	Sosial-mədəni	
Km 0-2	<ul style="list-style-type: none"> • Yarğaneroziyası ərazinikəsənaxınlarboyugözə çarpandır. • M-2 yolundanayrılaraqyerliyolcənubadoğrut əpələrin ətəyiboyuncakeçir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Yarımqurukolluq ərazisininhamardüzenliksahəsində yovşanbitkisi üstünlüktəşkiledir (<i>Artemisiasp.</i>). 	<ul style="list-style-type: none"> • Heç bir insan mövcudluğu müşahidə edilmir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Avtomobil yolunun hər iki tərəfində iki zolağa genişləndirilmə kiçik təsir ilə bütün səviyyələrdə mümkün olmalıdır.
Km 2-4	<ul style="list-style-type: none"> • Ərazi çoxlütəkərizivə çığır, bəziatılmış tullantı və qazılmış çalalarilə korlanmışdır. 	<ul style="list-style-type: none"> • Oxşarsəhramühitancaqinsant əsiriucbatındankorlanmışdır. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bu ərazidə birsıraköhnə sənayemüəssisələrində tikintindəvəmetməsimeydan a çıxır. • Yolun şimalındağrukiçikabidə. 	<ul style="list-style-type: none"> • İkizolağa genişləndirilməninbupozulmuş ərazidə kiçiktəsiriolacaqancavtomobilyolununcənubtərəfi ənəztesirə məruzqalması təklifolunur.
Km 4			<ul style="list-style-type: none"> • Yol avtomobil yolunun cənubuna doğru iki həyətyanı ilə qəsəbənin kənarını tən yarı bölür. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cənuba doğru qəsəbələrin Təhkim Zolağından kənarda olması görünür. • Bu ərazidə tikinti təsirini azaltmaq üçün diqqət göstərilməlidir.
Km 4-9	<ul style="list-style-type: none"> • Yarğanlarda bir sıra axınlar landşaft və N-S yolunu kəsir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bəzi məhdudlaşdırılmış kənd təsərrüfatı ilə hamar kolluq otaq kimi istifadə edilir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bəzi ticarət müəssisələrinin işlərinin bu sahə boyu müəssisələri mövcuddur (məs. kafe, meyvə satıcısı). 	<ul style="list-style-type: none"> • Bu bölmə boyu yolun genişləndirilməsində heç bir əsas məhdudiyyətin qoyulacağı gözlənilir, lakin müvafiq diqqət müfəssəl layihədə olduğu kimi yanaşma /köçürülməyə istiqamətlənməlidir.
Km 9-12		<ul style="list-style-type: none"> • Hamar kənd təsərrüfatı torpağı, əsasən buğda və ot istehsalı üçün təhvil verilib. Bəzisi otlaq üçündür. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bu sahə boyu qəsəbələr mövcud deyildir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Avtomobil yolunun hər iki tərəfində iki zolağa genişləndirilmə kiçik təsir ilə bütün səviyyələrdə mümkün olmalıdır.

Ərazi / Hissə	Müşahidələr			İlkin qiymətləndirilmə
	Fiziki	Bioloji	Sosial-mədəni	
Km 12-17	<ul style="list-style-type: none"> • km-13 –də yol Şəmkir çayı ilə kəsişir • Köhnə yolkörpüsü hələ də yerindədir. • Çayyatağında həyata keçirilən çınqıl çıxarılması. 	<ul style="list-style-type: none"> • Yolun hər iki tərəfində, çayın sonunda ağaclar arasında olan otlaq ərazi 	<ul style="list-style-type: none"> • Km 12-də yolun hər iki tərəfində yanacaq doldurma məntəqəsi bir tərəfli yol hərəkəti vasitəsilə təsirə məruz qalacaq, ancaq Təhkim Zolağından kənarda olmalıdır. • Çayın tərəfində çaparlığın bağ qəsəbələri vardır, deməklə ki, yalnız yolun şimalında doğru istiqamətlənir. • Yolun hər iki tərəfində istixana və istehsalatları. • Çay və yolun bilavasitə yaxınlığında abidə. Strukturun özü Təhkim Zolağından kənardadır, ancaq divarlı torpaq çirəsidir. 	<ul style="list-style-type: none"> • İkiz zolağa genişləndirilmə yolunun cənub tərəfində həyata keçirilməlidir, ancaq təsərrüfat və biznes və həmçinin abidələrə dəyəcək korlanmanı azaltmaq üçün layihə mərhələsində diqqət göstərilməlidir. • Tələb edilən müvafiq keçid • KP zərərlər üçün müvafiq kompensasiyanı təmin etməlidir. • Tikinti zamanı korlanmanı azaltmaq üçün qayğıya ehtiyac olacaqdır.
Km 17-26 (mövcud)	<ul style="list-style-type: none"> • Dəmir yolu xətti boyu və ətrafda ərazisənaye və ticarət fəaliyyəti ucabatından korlanır. 	<ul style="list-style-type: none"> • Yol boyu əkilmiş ağaclar 	<ul style="list-style-type: none"> • Yol oxu cənuba doğru Şəmkir və şimala doğru Dəllər arasında keçir. Yanaşma üçün yolu keçmək üçün aydın ehtiyaclar ilə məşğul qəsəbələr. • Bilavasitə yaxınlıqda cənuba doğru yol boyu evlər • Yolun hər iki tərəfində və həmçinin idman mərkəzində biznes. • Şəmkir və Dəllər arasında dolama yol çoxlu taksı və mağazaları ilə sosial toplanma 	<ul style="list-style-type: none"> • Bu hissə boyu yolun genişləndirilməsi, ayrılan yanaşma ilə əlaqəli meydana çıxacaq nəzərə çarpan insan təsirləri ucabatından münasib deyil.

Ərazi / Hissə	Müşahidələr			İlkin qiymətləndirilmə
	Fiziki	Bioloji	Sosial-mədəni	
			<p>yeridir.</p> <ul style="list-style-type: none"> Dəllər yolun qərbinə doğru istiqamətlənən bir sıra ticarət obyektləri ilə (əsasən taxtakəsən və mebel istehsal edən) yolun şərq hissəsinə çox yaxındır. 	
Km 17-26 (dolama yol)	<ul style="list-style-type: none"> Təqribən 25 km-də yeni yolun neft borukəmərinə yaxın keçir, BTC borukəmərinə daxil olması planlaşdırılır. 	<ul style="list-style-type: none"> Dolama yolunun əsasən kartof, qarayonca, bəzimeyvə ağaclarının çoxluq təşkil etdiyi kənd təsərrüfatı torpağından keçir. 	<ul style="list-style-type: none"> Təqribən 23 km-də ərazimüxtəlif qazılma və şəhər və bələdiyyə tullantılarının yerləşdirilməsi və sitə ilə qismən korlanmışdır (dahasonra eroziya və sitə ilə pisləşmişdir). 	<ul style="list-style-type: none"> Km 25 –də qəsəbələr arasında danışıqlar aparılan zaman müfəssəl mərhələyə diqqət göstərilməsi tələb olunur. Buhəllə yolu ideal deyil, ancaq təsirləri azalmaq üçün ənyaxşı üsul tədqiq edilməlidir. Dolama yolu marşrutun başqa yerdən keçməz. Bu məntəqədə yanacaq təminatı üçün müvafiq keçidə ehtiyac duyulur. Borukəmərinin təhkim zolağı və müvafiq standartlar/qanunvericiliyə müfəssəl layihə mərhələsində riayət olunmalıdır.
Km 26-36	<ul style="list-style-type: none"> Böyük açıqdaş karxana Zəyəm cənubunda doğru uzanır. 	<ul style="list-style-type: none"> Yol kənd təsərrüfatının müəyyən olunmuş ərazisindən keçir (əsasən üzüm, buğda) və birkəməyə ya Zəyəm şimalında doğru və aerodrom istiqamətlənir. Bajrami şimala doğru dur. Mature planted trees line much of the route along this stretch. 	<ul style="list-style-type: none"> Bir neçə bina və evlər yola yaxındır, əksəriyyəti şimal tərəfdədir. İkinci dolama yola başlanılması planlaşdırılan 35 km-də yol və Bajrami arasında ərazi korlanmış çöllük sahəsidir. 	<ul style="list-style-type: none"> Bu məsafənin iki zolağa genişləndirilməsi istiqamətləndirilmə baxımından əlverişli məsələdir (genişləndirilmənin həyata keçirildiyi tərəf) müfəssəl layihə çərçivəsində diqqətlə müəyyənləşməyə ehtiyac duyur. İlkin qiymətləndirilmədə təklif edilir ki, cənub tərəf üstün tutula bilər; ancaq bu əlaqə əlverişli olduğu halda üstün tutula bilər.

Ərazi / Hissə	Müşahidələr			İlkin qiymətləndirilmə
	Fiziki	Bioloji	Sosial-mədəni	
Km 36-50 (mövcud)	<ul style="list-style-type: none"> Zəyəmçay çayının bütöv subasar hissəsi yüksək dərəcədə eroziyaya məruz qalıb və pozulub. 	<ul style="list-style-type: none"> Əkilmiş yetkin ağaclar cərgəsi bütövlükdə əbədi və boyu yolun əsas hissəsini təşkil edir. 	<ul style="list-style-type: none"> Km 37-dən km 40 – akimiyol Düyali sahibkarlarının məxsus, yolun şimalında doğru sahələrlə Düyali qəsəbəsinin şimalında doğru bilavasitə keçir. Çoxlu yanaşma yolları mövcuddur. Zəyəmçayın subasar hissəsi insan fəaliyyətinin ucbatından yüksək dərəcədə korrumpasiya (əsasən şəhər, tikinti və tibbi tullantıların atılması və doldurucuların çıxarılması vasitəsilə). Zəyəmçaydan o tərəfə km 41 və km 43 arasında Aşağının qəsəbəsi boyu yol sağdan keçir. 20 və buna yaxın mülk yolun hər iki tərəfində yaxınlığında yerləşir, lakin daha çoxunun yanışmaya ehtiyacı vardır. Yolun hər iki tərəfində bir sıra mağazalar mövcuddur və həmçinin ərazidə taksilər toplanır. Km 43-45-dən cənuba doğru uzanan tarla ilə Aşağının bağları və evləri yalnız yolun şimalına doğru uzanır 	<ul style="list-style-type: none"> Şəhərdən keçən ikitərəfli hərəkət hissəsinin istiqamətləndirilməsindən meydana çıxan əsas insan təsirləri ucbatından yolun bu hissəsinin iki zolağa genişləndirilməsinin xərclərindən yayınılmalıdır. Mənfi tərəf bundan ibarətdir ki, Düyali və Aşağı arasında artıq korrumpasiya və Aşağı keçmək əvəzinə dolama yol Zəyəmçay üzərində ilk yeni keçid nöqtəsi olacaqdır.
Km 36-50	<ul style="list-style-type: none"> Mövcud yol körpüsündən daha az korrumpasiya asınabaxmayaraq Zəyəmçay çayının təklif edilən keçid nöqtəsini müəhd 	<ul style="list-style-type: none"> Yeni dolama yol marşrutunun ulmamış ərazidə deyil yalnız kənd təsərr 	<ul style="list-style-type: none"> Km 42.5 –də qəbiristanlıq təklif edilən yoloxu 	<ul style="list-style-type: none"> Dolama yol marşrutu minimal təsiri variantıdır, lakin kənd təsərrüfatı

Ərazi / Hissə	Müşahidələr			İlkin qiymətləndirilmə
	Fiziki	Bioloji	Sosial-mədəni	
(dolama yol)	oldurucu çıxarılmasının aydın sübutunu göstərir.	üfatı torpağından keçir.	na çox yaxın yerləşir. • Yol qovşağı 5 hal-hazırda yüksək dəyərli yetkin üzüm lük ərazisində təklif edilmişdir.	istifadəsində olan torpaqlardan keçir. • Km 47-də sakinlərimüəhafizə etmək üçün səs-küyə qarşı çəpərin qoyulması. • Müfəssəllayihədə qəbiristanlıqdan müvafiq məsafə təmin edilməlidir. • Yol qovşağı 5 hal-hazırda təklif olunmayan yerləşən yetkin üzüm sahələrindən yayınmaq üçün mümkün qədər müfəssəllayihədə yeridəyişdirilməlidir. • Aşağının cənubunda kənd təsərrüfatı digər ərazidən məhsuldarı və kompensasiya verilməsi prosesizaman bunların zərə alınmalıdır.
Km 48-57		• Bütövlükdə üzüm, kartof, günəbaxan və qarayonca əkilmiş hamar və eyni bərabərlikdə olan landşaft.	• Bəzi yüngül sənaye obyektləri, əvvəlki yol boyu axınlar və mövcud avtomobil yolunun sağa doğru cənub tərəfində titrəyişlərin mövcud olduğu Qovlar şəhəri	• Orta-keyfiyyətli kənd təsərrüfatı torpağının itirilməsindən başqa iki zolağa genişləndirilmə yolun şimal tərəfində həyata keçirildiyi zaman yalnız kiçik təsirlər ilə mövcud olmalıdır.
Km 57-65	• Yolun bu hissəsində yenidən inşa olunmuş 2 zolaqlı Tovuz dolama yolu mövcuddur. • 5 km 58-də suvarma kanal kəsişməsi və km 60.5-də Tovuz çay kəsişməsi.	• Bütöv hissə zənginliyi ilə fərqlənən kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir	• Yoloxunun yaxınlığında insanları rınyəşayış yerləri mövcud deyildir.	• Kənd təsərrüfatı torpağının itirilməsindən başqa yenidən amayolunun kiçik zolağa genişləndirilməsi yalnız zərər səbəblərdən qorunmalıdır.
Km 65-100	• Km 69-74:	• Yolun çox hissəsi boyu yetkin	• Km 74 və km 77 arasında Qırıq	• Qazax boyu kiçik zolağa genişləndirilmə

Ərazi / Hissə	Müşahidələr			İlkin qiymətləndirilmə
	Fiziki	Bioloji	Sosial-mədəni	
(mövcud)	<p>yolun bu hissəsinə budoğru qurutəpələ rə yaxın keçir, daha son rənahamaraçı qotlaq və tarla boyu uzanır.</p> <ul style="list-style-type: none"> Km 77-də çınqıl çıxarılmasının aydın nişanələrini göstərən yüksək dərəcədə aşınmamış qalmış vadimövcuddur. 	<p>əkilməmiş ağaclar daha çox bəməsafədə yerləşir.</p> <ul style="list-style-type: none"> Km 77 və km 80 arasında yoxşı təşkil edilmiş üzümlük ərazisi boyu istiqamətlənir. Km 83 və km 85 arasında yoltarlavə qarayonca ərazisindən keçir. Km 93 və km 100 arasında yol əsasən qarayonca, buğda və tərəvəz bitkilərinin məhsuldar olduğu kəndtəsərrüfatı torpağından keçir. 	<p>qəsəbəsinin mövcud yolu yaxınlığına (cənub) doğru uzanır. Çoxlu birləşmə yolları mövcuddur. Yolun şimalında doğru quraq ərazilə bəcərilmiş torpaqlar əvəz olunur.</p> <ul style="list-style-type: none"> Km 80 və km 83 arasında yol Ağstafanın cənub kənarından keçir; yaxşı inkişaf etmiş şəhərdə əvvəlki qəsəbələrə daha az əkinçilik mövcuddur. Yolun şimalında doğru çoxlu tikintilərin mövcud olması nə baxmayaraq çoxsaylı kəndtəsərrüfatı, kommersiya və yaşayış mülkləri avtomobil yolunun cənub tərəfində yerləşir. Km 95 və km 91 arasında yolun hər iki tərəfində və təqribi yaxınlıqda yerləşən yaşayış mülkləri və müəssisələri ilə yol Qazax ərazisi boyu keçir. Km 91 və km 93 arasında yolun hər iki tərəfində yerləşən yüngül sənaye və kommersiya ərazisi boyu yolistiqamətlənir. Km 93 və km 94 arasında bəzi rəidman obyektləri 	<p>çoxsaylı səbəblər ucbatından əlverişli variant sayılmır.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ətraf qəsəbələrin çoxluğu və torpaq istifadəsi ucbatından bir neçə dolamayolu inşa edilməsi əvəzinə dolamayolu Qırılı-Ağstafa-Qazax ərazisi üçün bütöv əhatə etmək üçün uzadılmalıdır.

Ərazi / Hissə	Müşahidələr			İlkin qiymətləndirilmə
	Fiziki	Bioloji	Sosial-mədəni	
			ivə yeniböyükotelyerləşir. • Böyüktərkedilmiş sənayeobyektim 94-də yoldanbirneçə yüzmetrməsafədə yerləşir.	
Km 70-100 (dolama yol) Qara marşrut (seçilməmişdir)	<ul style="list-style-type: none"> • Yol Qazağı əhatə edən quraq təpələrin ətəyi boyu keçir. Yerlərdə yüksəklikdə dəyişikliklər əhəmiyyətlidir. • km 70-də dəmiryolu keçidi yüksəlmiş körpünü tələb edə bilər. • Km 92.5 –də Ağstafaçay kəsişməsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Km 68 və km 91 arasında yol əsasən yarı-quraq otlaq və ya yarı-quraq buğda sahələri yarımpozulmuş otlaqdan keçir. • Km 91 və km 97 arasında təklif edilən dolama yol daha münbit suvarılan kənd təsərrüfatı torpağı boyu istiqamətlənir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kokasgər icması km 72 və km 76 arasında yerləşən yol oxunun şimalına doğru istiqamətlənir. Bu kənd həyətəni ərazisidir və sakinlər heyvanlar üçün otlaq və tullantıların atılması üçün cənuba doğru quraq otlaqlardan istifadə etməyə adət etmişlər. • Km 75-də böyük qəbiristanlıq təklif edilən yol oxundan bir neçə 100 m məsafədə yerləşir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Təklif edilən marşrut dağətəyində aşağı dəyərli torpaqdan keçərək və kənd təsərrüfatı və qəsəbələrə təsiri azaldaraq ətraf mühit üçün ən yaxşı seçimi əks etdirir. • Km 75-də bu yol seçildiyi zaman ağaclar müfəssəl layihə çərçivəsində kənarlaşdırılmalıdır. • Otlaq sahələrinə yanaşma Kokasgər sakinləri üçün təmin edilməlidir.
Km 70-100 (dolama yol) Sarı marşrut (seçilməmişdir)	<ul style="list-style-type: none"> • Yol əsasən hamar düzənlikdən keçir. • Km 79.5 və km 80 arasında yol yüngülcə nahamar Həsensu çayı vadisindən keçir. • km 90-da Ağstafaçay kəsişməsi. • Dəmiryolu tökmə torpaq yatağında yerləşdiyinə görə km 89.5 –də dəmiryolu keçidi yalnız kiçik körpünü tələb etməlidir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Km 70-75 arasında yol yarımquru buğda çöllərindən keçir. • Km 75 və km 100 arasında yol daha çox münbit suvarılan kənd təsərrüfatı torpağı boyu keçir. • Əsas sahələr otlaq və tarla üçün istifadə olunur ancaq yüksək dəyərli meyvə ağacları və üzüm kolunun mövcudluğu bu hissə boyu adi haldır. Most of these fields are small 	<ul style="list-style-type: none"> • Km 76 & 77, və km 78.5 & 79 arasında təhkim zolağı evlərin iki qrupu arasından keçir • Km 83-də təhkim zolağı 200 km-də yerləşən 2 ferma evi arasından keçir və km 86-da təhkim zolağı fermanın yaxınlığından keçir. • Km 93 və 94 arasında təhkim zolağı Kosaların şimalına doğru 200 km-də keçir. • Km 98-də təhkim zolağı 100 	<ul style="list-style-type: none"> • Yol nisbətən yüksək dəyərli kənd təsərrüfatı torpağından keçir, lakin heç biri xüsusilə ekoloji cəhətdən həssas deyildir. Meyvə ağacları və üzümlüklərdən mümkün qədər yayınılmağa diqqət yönəldilməlidir. • Bir sıra hissələr səs küydən mühafizəni tələb edə bilər, ancaq potensial həssas qəbuledicilərin sayı digər ərazilərdəkindən daha aşağıdır. • Qeyri-qənaətbəxş keçid məntəqələri və yeraltı keçidlər bezi problemlərin

Ərazi / Hissə	Müşahidələr			İlkin qiymətləndirilmə
	Fiziki	Bioloji	Sosial-mədəni	
		and can be avoided during detailed design.	<p>m-də yerləşən evdən çox yaxın keçir.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Çoxsaylı kiçik yollar bütöv yol hissəsi boyu kəşisir. • Kosalar və Hüseynbəylinin kəndləri kifayət qədər genişdir, ancaq aşağı keyfiyyətli yolları və məhdud yaşmalara malik açıq aydın yoxsul olan qəsəbələrdir. 	<p>yaranasına səbəb ola bilər.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Digər tərəfdən, əsas yola kifayət qədər birləşmənin xüsusilə Kosalar və Hüseynbəyldə nəzərə çarpan müsbət sosial təsiri olacaqdır.
Km 102-107+100	<ul style="list-style-type: none"> • Mövcud yolun genişləndirilməsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Əsasən otlaq sahəsi kimi istifadə olunan ərazidir 	<ul style="list-style-type: none"> • Yaşayış məntəqəsi və ya digər tikildən tam kənardan keçir 	<ul style="list-style-type: none"> • Mövcud yolda yeraltı keçidlərin olması zəruridir
Km 107+100 – 113+400	<ul style="list-style-type: none"> • Kür çayına 300 m yaxınlıqdan keçir 	<ul style="list-style-type: none"> • Əsasən kənd təsərrüfatı torpağı boyu istiqamətdədir 	<ul style="list-style-type: none"> • Sol hissəsi yaşayış evlərinə 50 m-ə qədər yaxınlaşır. • Yollarla kəşisir 	<ul style="list-style-type: none"> • Mövcud suvarma sistemləri və keçidlərin saxlanması vacibdir.
Km 113+400 – 117+000	<ul style="list-style-type: none"> • Mövcud yolun genişləndirilməsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarla üçün istifadə olunan , əkin sahələri mövcuddur 	<ul style="list-style-type: none"> • Yaşayış məntəqəsindən tam kənardır və yol boyu 2 kafeyə yaxınlaşma müşahidə olunur 	<ul style="list-style-type: none"> • Mövcud yollara keçid verilməsi zəruridir
Km 117+200	<ul style="list-style-type: none"> • Dolama 	<ul style="list-style-type: none"> • Qismən kənd təsərrüfatı və əsasən otlaq ərazisindən keçir 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 yaşayış evinə 20 m-ə qədər yaxınlaşma müşahidə olunur 	<ul style="list-style-type: none"> • Keçidlərin olması vacibdir
Km 125-130	<ul style="list-style-type: none"> • Mövcud yolun genişləndirilməsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Əsasən kənd təsərrüfatı torpağıdır 	<ul style="list-style-type: none"> • 126-cı km-də hər iki tərəfdə qəbiristanlıq var. • Yolun 40 metrliyində orta məktəb yerləşir (Km 127) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bir böyük qovşaqlı keçid əkin sahəsi üçün, iki keçid isə kənd ərazisində nəzərdə tutulmuşdur.

IV. ALTERNATİVLƏRİN TƏHLİLİ

A. Layihəyə alternativlər

108. İndiki layihə Nəqliyyat Nazirliyinin YŞİP-nin bir hissəsini təşkil edir və ölkənin marşrutlarının təkmilləşdirilməsi məqsədilə və buna görə də iqtisadi inkişafa yardım göstərən bütöv strateji proqramın tərkib layihəsi kimi çıxış edir. Layihənin AİB-nin Ölkə Strategiyası və Ölkənin Ətraf Mühiti üzrə Təhlilə müvafiq olan sektor inkişaf strategiyası olan bu layihənin bazisinə görə onun üçün yoxlayıcı alternativlər tələb olunmur⁹⁸ və beləliklə də bu strategiyalar yerinə yetirilməmişdir.

109. Layihənin alternativlərinin təhlili üçün tələb olmamasına baxmayaraq, qeyd olunmalıdır ki, M-2 yolu boyunca mövcud yolun təkmilləşdirilməsi və ya genişləndirilməsindən başqa hal-hazırda bir neçə başqa müxtəlif layihə davam etməkdədir. Yolun Gəncə-Qazax hissəsinin olduğu kimi saxlanması onun əsas nəqliyyat dəhlizində zəif yerə çevrilməsi, artmaqda olan nəqliyyat tələblərinə hazırkı hesabatın giriş fəslində göstəriləndiyi kimi layihənin ehtiyacları ilə bağlı qanuna uyğunluqlara cavab verə bilməməsi ilə nəticələnecek.

B. Layihə alternativləri

110. Layihə üçün ehtiyacın yaradılması və bunun irəliyə keçməsinə nəzərə alaraq, layihənin parametrləri çərçivəsində ətraf mühit və sosial məsələləri şəraitində ən səmərəli layihələndirmənin, həmçinin texniki-iqtisadi əsaslandırmanın və iqtisadiyyatın müəyyən edilməsi məqsədi ilə alternativ variantlarının bir sırası nəzərdən keçirilmişdir. Alternativlərə gəlincə bu layihənin əsas məsələsi təklif olunan dolama yolları üzrə məsələdir. Müxtəlif məsələlərin təsviri və layihə variantlarının yekun seçilməsindən sonra sübut edilməsi sonrakı hissələrdə saxlanır.

i. Yeni yolun iki zolağa genişləndirilməsi

111. Tələb olunan iki tərəfli yol hərəkətinin əldə edilməsi məqsədilə iki əsas variant hazırlanmışdır; mövcud yolun paralel genişləndirilməsi və 2 tərəfli hərəkət hissəsi olan 2 zolaqlı yolun mövcud yoldan uzaq olan yeni yox oxunda keçirilməsi.

112. Paralel genişləndirmə variantları ilə yolun ümumi eninin yeni mərkəzi ayırıcı zolağa və yeni ikinci hərəkət hissəsinə uyğun gəlməsi üçün 12,5 m-ə qədər artırılması tələb olunur. Aşağıda qeyd edilmiş səbəblərə görə bütöv dəhliz boyunca yeni yolun tikintisi üçün bu variant üstün tutulan variant kimi hesab edilmişdir:

- Yeni yolun tikilməsi üçün c.130 km uzunluğu boyunca əlavə torpağın satın alınması tələb olunacaqdır;
- Yeni yol çox miqdarda torpaq sahəsinin korlanması ətraf mühitlə bağlı və ictimaiyyətə insanlar tərəfindən korlanmış və kənarları boyu nəqliyyatın mövcudluğuna alışmış insanların olduğu mövcud yol oxunun istifadəsi nədən daha çox təsir göstərəcək;
- Yeni yol tikinti materialları üzrə artırılmış tələblərə görə daha əhəmiyyətli ətraf mühitin təsirlərinə səbəb olacaqdır;

⁹⁸AİB-nin Ətraf Mühitin Qiymətləndirilməsi üzrə Göstərişlərə müvafiq olaraq

- Yeni yol çərçivəsində bu yaxınlarda mövcud yol boyunca yerinə yetirilmiş bərpa işlərinin faydaları müəyyən dərəcəyə qəbul edilməyəcəkdir;
- Yeni yol üçün mövcud hərəkət hissəsinin iki zolağa genişləndirilməsi ilə müqayisə edərək daha çox vəsait tələb olunacaq. Məqsəd ətraf mühit və ya sosial təsirlərinin azaldılması olduğu təqdirdə buna yol vermək olar, lakin belə bir məqsəd qoyulmadığı halda bunu izah etmək çətinidir.

113. Yeni yol dəhlizinin tikintisinə təşəbbüs göstərməkdən fərqli olaraq, yolun paralel genişləndirilməsini həyata keçirmək qərarı o deməkdir ki, mövcud yolun keçdiyi məskunlaşma ərazilərinin ətrafında bir seçim kimi dolama yollarının tikintisi də nəzərə alınmalıdır, çünki iki zolağa genişləndirmə variantı ancaq açıq kənd və kənd təsərrüfatı və aşağıdakıların mövcud olduğu yarım-kənd tipli ərazilərdə məqsəduyğundur: (a) yolun ancaq bir hissəsində tikinti var, və bu tikinti yoldan xeyli uzaq yerləşir; və (b) kənar yanaşma və kəsişmələr mühdudlaşdırılmış sayda mövcuddur. Aşağıda göstərilmiş Hissə 2 nəzərdən keçiriləcək dolama yol variantlarının təhlilini saxlayır.

ii. Dolama yolu olacaq hissələr

1. Dolama yolu olması və olmaması

114. Dolama yol ümumi 70+996 km olacaq. Mövcud yolun bir və ya hər iki tərəfinə yaxın olan ticarət sahələri və ticarətin yaxşı inkişaf etdiyi sahələrdə paralel genişləndirmə aşağıdakı kimi olacaq:

- Əsas yolun genişləndirilməsinin təmin etmək və 2 yerli yanaşma yollarının saxlanılmasını tələb edən paralel xidmət yollarının təminatı üçün həddən artıq çox tikilmiş əmlakın sökülməsini tələb edilməsi;
- Təkmilləşdirilmiş yolun eni və nəqliyyatın sürətinə görə yolu keçmək istəyən piyadalar üçün əlverişsiz təhlükəsizlik vəziyyəti. Hətta əgər piyada körpüləri və piyada keçidləri təmin olunarsa da çox güman ki, əsas ikitərəfli hərəkət hissəsindən nəzarətsiz keçidlər hələdə baş verəcəkdir. Yol təhlükəsizliyi şərtlərinin hər hansı pisləşməsi təhlükəsizlik baxımından əlverişsiz şəkildə tövsiyə olunmuş yolda qəbul edilməzdir;
- Şəhər ərazilərindən keçən nəqliyyat səs-küyünün artımı;
- Tikilmiş ərazilərdən keçən nəqliyyatda gələcək artıma görə hava keyfiyyəti vəziyyətini korlanması; və
- Ətraf mühitin xüsusiyyəti, şəhər landşaftı və sosial funksiyasının qiymətdən salınması.

115. Əksinə, layihə yolu boyunca şəhər mərkəzləri dolama yolunun tikilməsi aşağıdakı kimi olacaq:

- Yol oxu xüsusiyyətlərinin itkisini azaltmaq və şəhər ərazilərində hər hansı bir itkinin qarşısını almaq;
- Cari səviyyələrlə müqayisədə şəhər ərazilərindən keçən yol təhlükəsizliyi vəziyyətlərini yaxşılaşdırmaq;

- Cari səviyyələrlə müqayisədə şəhər ərazilərindən keçən nəqliyyatın səs-küyünü azaltmaq, hərəkət şiddətinin artımına dair proqnoz ilə əlaqədar olaraq gələcək artımı⁹⁹ minimuma endirmək;
- Hazırkı səviyyələrlə müqayisədə şəhər ərazilərdə hava keyfiyyətini yaxşılaşdırılması və nəqliyyatın artımı¹⁰⁰ ilə yanaşı sonrakı çirklənmənin minimuma endirilməsi; və
- Şəhər ətraf mühitinin¹⁰¹ xüsusiyyəti və sosial funksiyasını təkmilləşdirilməsi;

116. Dolama yolu variantının seçilməsi ilə əlaqədar olan iki mənfi təsir müəyyən olundu;

- Nəqliyyat axınının azalması ilə əlaqədar olaraq şəhər ərazilərində bəzi səyyar ticarətin yox olması; və
- Dolama yolu oxu boyunca kənd təsərrüfatı torpaqlarının itkisi,

117. Buna baxmayaraq, bunlar əvvəlcədən qeyd edilən alternativər ilə müqayisədə cüzi təsirlər hesab edilir və istənilən halda şəhər mərkəzlərində dolama yollarının tikintisi səmərəli faydalar ilə kompensasiya olunacaq.

118. Müqayisə açıq-aydın göstərir ki, şəhər mərkəzlərindən keçən mövcud yolun genişləndirilməsi məqbul deyildir və nəzərəçarpacaq dərəcədə mənfi ekoloji və sosial təsirlər törədəcək, lakin bu mərkəzlərdə dolama yollarının tikintisi bütünlüklə müsbət ekoloji və sosial təsirlər törədəcək. Paralel genişləndirmənin əvvəlcədən seçilmiş variantı beləliklə şəhər mərkəzləri ətrafında yeni 4 zolaqlı ikitərəfli hərəkət hissəsi olan dolama yollarının tikintisinə icazə vermək üçün dəyişdirildi.

2. Dolama yolu əraziləri

119. Müəyyən yerlərdə dolama yollarına ehtiyac olduğunu nəzərə alaraq marşrut variantı dolama yolu planının hazırlanmasına qədər dolama yollarının hansı yaşayış ərazilərində olmasının qiymətləndirilməsi yerinə yetirilmişdir. Qiymətləndirmə, təfəssilatlı sahə səfərləri və peyk üzərindən çəkilən şəkillərin icmalına əsaslandırılmışdır və aşağıdakıları özündə cəmləşdirir:

- Mövcud yola yanaşı məkan;
- Yolun hər iki tərəfində ev və iş yerlərinin mövcudluğu;
- Nöqsanlı döngə radiusunun mövcudluğu;
- Torpağın bölünməsi üzrə məsələlər¹⁰²; və
- Şəhər ərazilərinin ümumi xarakteristikası.

⁹⁹Müxtəlif layihə variantları üçün proqnozlaşdırılan nəqliyyatdan yaranan səs ilə bağlı daha müfəssəl məlumat üçün VI.C.4 bölməsinə bax.

¹⁰⁰Müxtəlif layihə variantları üçün proqnozlaşdırılan hava keyfiyyəti ilə bağlı daha müfəssəl məlumat üçün VI.C.1 bölməsinə bax.

¹⁰¹Bu təkmilləşdirilmənin əsas elementi yalnız ümumi 50-65% nəqliyyat azaldılması sayəsində deyil, eləcə də böyük şəhərlərarası nəqliyyat vasitələrinin demək olar ki, tam kənarlaşdırılmasından ibarətdir. Belə ki bu nəqliyyat vasitələri səs-küyü və tullantılarından yaranan nəzərə çarpan təsiri ilə yanaşı, şəhər mühitində tamamilə yersiz olan əyani və narahatlıq gətirən təsirə səbəb olur.

¹⁰²Məsələn məktəb və ya dəmir yolu stansiyası əsas yaşayış yeri ərazisinə qədər yolun əks hissəsində idi

120. Qiymətləndirmə müəyyən etdi ki, dolama yolları Şəmkir / Dəlyar, Aşağı Eyyublu, Ağstafa və Qazağın¹⁰³ şəhər mərkəzləri üçün, Yuxarı Salahlı, I Şıxlıda planlaşdırılmalıdır. Fərdi qiymətləndirmənin təfəsilatları aşağıda təmin olunmuşdur.

121. **Şəmkir / Dəlyar dolama yolu:** Mövcud yol şəhər mərkəzinin şimalında yerləşən şəhəratrafi ərazilərdə keçirilmişdir:

- Yaşayış yeri ərazisi yolun sol tərəfinin kənarının 20 m çərçivəsində 2 km məsafə boyunca şimala tərəf uzadılmışdır. Əraziyə xidmət edən yaşayış yollarına birləşən mövcud yoldan ümumilikdə 9 ayrı giriş var;
- Yolun sol tərəfində 3 böyük ticarət binası və yolun sağ tərəfində daha iki ticarət binası və yanacaq doldurma məntəqəsi 2 km məsafə boyunca uzadılmışdır. Tikililər yolun hər iki tərəfindən 12 m və 20 m arasında kənarlaşdırılmışdır və ticarət obyektlərinin mövcud yola birbaşa çıxışları vardır;
- Bu dairəvi yol birləşmələri cənuba tərəf Şəmkirin yaşayış, inzibati və ticari ərazilərinə, Dəlyar Ceyir yaşayış ərazisinə və şimala tərəf dəmir yol stansiyasına əsas girişləri təmin edərək yollara xidmət edir. Bu ərazilər uzun məsafəli avtobuslar üçün dayanma nöqtəsidir. Bu ərazidə yolun çiyinlərində park edilmiş avtobus sərnişinlərinin minməsi və düşməsinə xidmət etməyi gözləyən çoxlu taksi və yerli avtobuslar vardır. Mövcud yolun çiyinləri dairəvi yol birləşmələri yaxınlığında yolda park edilən (saxlanan) maşın və avtobusları yerləşdirmək üçün üzlənəcəkdir;
- Yolun hər iki tərəfində 0.7 km məsafə boyunca 13 mebel mağazası, sənaye əmlakları və tullantıların saxlandığı ərazinin yola birbaşa çıxışı var. Bu əmlaklar yolun hər iki tərəfindən 15 və 30 m arasındakı məsafədən çıxarıldı və yolun hər iki tərəfində ümumi qabarit eni 30 m olan təhlükəli hissə mövcuddür.

122. Paralel genişləndirmə variantının Şəmkirdən keçməsi qəbul olunarsa bu zaman təxminən 5 km məsafədə 4 zolaqlı avtomobil yolunun hər iki tərəfində 2 zolaqlı paralel xidmət yolu təmin olunmalıdır. Bu xidmət yolların hər iki istiqamətdə mövcud yola ayrı-ayrı girişi olan fərdi biznes əmlakının və mövcud yol ilə qovşaqları olan digər yerli giriş yollarının böyük bir hissəsinə girişi təmin etməyi tələb edəcək. 4 zolaqlı yolun və hər iki tərəfdə çiyinlər və piyada üçün səki ilə birlikdə iki xidməti yolun tikilməsi üçün eni 65-dən 70-ə qədər olan təmiz zolaq tələb olunacaq. Mövcud dairəvi yol birləşməsinə əvəz etmək üçün böyük yolayırıcı tələb olunacaqdır. Paralel genişləndirmə variantını yerləşdirmək üçün 20-dən çox ticarət əmlakı və emalatxana həmçinin 10 ev alınmalıdır. Yeni 4 zolaqlı hərəkət hissəsinin yerləşdirilməsi üçün genişləndirilmə aparılacağından yolun hər iki tərəfində aparılan təkmilləşdirilmə işləri ilə əlaqəli bu ərazidə yenidən bərpa edilən mövcud yolun çox hissəsinin kənarlaşdırılması zəruridir və paralel xidməti yolların inşası əsasən mövcud yolun mərkəzi xəttinə müvafiq olaraq həyata keçirilməlidir.

123. **Aşağı Eyyublu dolama yolu:** Mövcud yol sıx yaşayış məskənləri yol kənarının bir və ya hər iki tərəfindən 10 metr çərçivəsində salınan yerlərdə 6.8km ümumi məsafədə

¹⁰³Dolama yollarının ilkin qiymətləndirilməsindən və bu ƏMTQ-in ilkin variantından sonra qərara alınmışdır ki, uzunluğu 37 km olan əlavə dolama yolu Könüllü kəndinin yaxınlığında çəkilməsi lazım olacaqdır. Bu yayınma başqa üç böyük dolama yolu ilə müqayisədə çox cüzdür, çünki yol parçalanma məsələlərin qarşısının alınması üçün sadəcə kəndin cənubi kənarını haşiyəyə alır.

Düyeli qəsəbəsindən keçir və sonra Aşağı Eyyublunu tən yarı bölür. Qərbə Qazağa tərəf səyahət edərkən yol boyunca aşağıdakı təkmilləşdirmə işləri görülmüşdür:

- Yolun sol tərəfindəki sıx yaşayış tikililəri 3 km məsafədədir. Yola daha çox yaxın olan evlər 7 və 30 metr arasında yol kənarından aralanmışdır. Bu yaşayış yerləri əsas Gəncə-Qazax yolu ilə birləşmiş bir-birinə yaxın tikilmiş parall yerli əhəmiyyətli yollar boyunca yerləşdirilmişdir. Ümumilikdə orada 3 m məsafəsi boyunca yaşayış sahələri boyunca olan yollar ilə birləşən 21 müxtəlif səviyyəli qovşağı mövcuddur. Yolun bu uzunluğunun sağ tərəfində ticarət, kənd təsərrüfatı və yaşayış binaları 12m-dən 40m-dən yol kənarından aralanmışdır.
- Mövcud yolun hər iki tərəfində sıx yaşayış tikililəri və yol kənarı mağazalar 2km məsafədədir. Yola yaxın olan evlər adətən 6 metr və 15 metr arasındakı məsafədə kənarlaşdırılır və yol dəhlizinin 20 metrdən 28 metrə qədər dəyişən boş məsafədə 5 “dar nöqtə” mövcuddur. Ayrı-ayrı evlərə hasar divarları adətən tökmə maililiyinin ətəyində yolun kənarından 5 metrdən az olmaqla yerləşdirilmişdir. Əvvəlki ərazi kimi, bu yaşayış yerləri əsas Gəncə-Qazax yolu ilə birləşmiş bir-birinə yaxın tikilmiş parall yerli əhəmiyyətli yollar boyunca yerləşdirilmişdir. Ümumilikdə bu 2km məsafədə yolun şimal hissəsində 17 və yolun cənub hissəsində 14 yol qovşağı vardır. Yolun şimalında olan birləşmələrin beşi yolun cənubunda olan birləşmələrin beşinə əksdir.
- Yaşayışkompleksi və yolun sağ tərəfində yerləşən və bir neçə yol kənarı mağazalar təqribən 1.8 km məsafədədir. Bu mağazalar və evlər yolun kənarından 6 və 32 metr arasında yerləşir. Əvvəllər olduğu kimi hər biri əsas Gəncə-Qazax yolu ilə birləşən tikililər ümumilikdə yerli əhəmiyyətli paralel yolları boyu yerləşmişdir. Ümumilikdə bu yaşayış kompleksi yollarına təqribən 1.8 km məsafədə birləşən 10 qovşaq mövcuddur.

124. Aşağı Eyyubludan paralel iki zolaqlı genişləndirmə variantının qəbul edilməsi ilə bağlı iki zolaqlı xidməti yol kimi xidmət göstərməsi üçün mövcud yolun kənarlaşdırılması işləri də daxil ediləcək və daha sonra təqribən 8 km məsafədə 4 zolaqlı magistral yolun tikintisi və həmçinin təqribən 5 km məsafədə 2 zolaqlı xidməti yolun tikintisi həyata keçiriləcəkdir. Bu paralel genişləndirmə variantı üçün aşağıda göstərilən torpaq və mülkün satın alınması zəruridir:

- 23 yaşayış evi və 12 hektar yaşayış sahəsi;
- aşağı mərtəbədə mağazaları olan 4 bloklu çoxmənzilli evlər;
- orta ölçülü 15 ticarət və ya kənd təsərrüfatı obyektləri; və
- 18 hektar kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaq.

125. Köçürülmə və yaşayış yeri və müəssisələrin sökülməsi ilə bağlı sosial təsirlər nəzərə çarpan olacaqdır. Hətta yol kənarı yaşayış yerinin sökülməsindən sonra piyadaların 4 zolaqlı yolu keçmək istəyi yüksək tələb olaraq qalacaqdır və orada təhlükəli nəzarətsiz yol keçidləri ola bilər. Təqribən 540 ev yeni 4 zolaqlı yoldan 100 m məsafədəki ərazidə qalır, buna baxmayaraq onlar yol hərəkətinin artımının nəticəsi kimi artan səs azalmasını hiss etmirlər.

126. **Qazax / Ağstafa dolama yolu:** Mövcud yol şəhəratrafı ərazini əhatə etdiyi üçün Qazax¹⁰⁴ rayonunu qismən bölməzdən əvvəl Qırlı və Ağstafanın qəsəbələri boyu keçir. Yaşayış əraziləri yolun bu hissəsi boyu uzanır və mövcud Gəncə-Qazax avtomobil yolu, Gürcüstana gedən dəmir yolu xətti və əhəmiyyətli açıq suvarma kanalı və Kür çayı ilə məhdudlaşan tikinti şimal və cənubda sona çatır. Şimal və cənub sərhədlərində məhdudlaşan bu tikinti onların arasında boş torpaq sahəsi olan qısa hissələrin birgə iştirakı ilə Ağstafa və Qazağın ucqar kəndləri və şəhərlərinə gəlib çatır. Ağstafa və Qazax şəhərlərinin qərbinə doğru yol boyu bu tikintilər mövcuddur:

- 2 km məsafədə yolun cənub tərəfində bir neçə ev ilə sıx yaşayış ərazisi yolun 20 m kənarında yerləşmişdir. 2 km-lik məsafəsi boyunca yerli əhəmiyyətli yol və ya fərdi yaşayış binalarına xidmət göstərən cəmi 14 kəsişmə mövcuddur. Yolun bu uzunluğu boyu şimal tərəfdə yolun kənarından 16 metr və 23 metr arasında ən yaxın binalar ilə sənaye müəssisələri və səpələnmiş evlər mövcuddur. Yolun şimal tərəfində bu binalara keçid üçün kiçik ikinci dərəcəli yollar və ya fərdi mülk kimi xidmət göstərən 13 qovşaq təmin edilmişdir.
- Gəncə-Qazax yolu təqribən 2.6 km məsafədə Ağstafa şəhərinin sıx tikililərə malik ərazisinin cənub sərhədini təşkil edir. Yolun bu uzunluğu boyu, yolun şimal tərəfinə ən yaxın evlər yolun kənarından 10 metr və 25 metr məsafə arasında yerləşir. Kiçik yan yollar və ya bir qrup mülklər üçün yanaşmanı təmin etmək məqsədilə yolun bu hissəsində 16 kiçik T şəkilli qovşaq mövcuddur. Yolun bu hissəsində Ağstafaya doğru şərq yanaşmasında şəhərə gələn əsas yollara birləşən dairəvi formada böyük yol qovşağı mövcuddur. Yolun cənub tərəfində yolun kənarından 12 metrdən 40 metrə kimi uzanan məsafədə bəzi ayrı-ayrı evlər, emalətxana və böyük mebel fabriki və mağaza mövcuddur.
- Gəncə-Qazax yolu Qazax şəhərinin cənub kənarı boyunca keçir və daha sonra şəhər mərkəzindən keçərək şimala tərəf dönür və Gürcüstan sərhədinə tərəf getməzdən əvvəl şəhər kənarı ərazidən keçərək, yeni mehmanxana və idman kompleksi yanında başa çatır. Ümumilikdə bu məsafə 8.1km təşkil edir. Bu məsafədə yol 5.2 km uzunluğunda sıx tikili ərazilərindən keçir. Şəhər mərkəzində yolun kənarının 3 km uzunluq hüdudlarında evlər və əmlaklar və bütöv 8.1km boyunca bir-birinə yaxın yandan yanaşma yolları vardır.

127. Qazaxdan keçən paralel genişləndirmə variantının şəhər mərkəzinin xarakterini pozacaq və bu səhəri iki hissəyə ayıracaqdır, bu isə qəbul edilməzdir. Mövcud yolun yol oxu ikitərəfli hərəkət hissəsinin bir hissəsi kimi yolverilməz radiusu olan bir neçə döngədən ibarətdir və bu vəziyyəti yaxşılaşdırmaq üçün Qazax rayonundan keçən yaşayış və ticarət obyektlərinin kütləvi sökülməsi tələb olunacaq.

128. **Yuxarı Salahlı:** Mövcud yol əsas şəhər mərkəzinin cənubda yerləşən şəhər ətrafı qəsəbədən keçir. Qərb istiqamətində Gürcüstan sərhəfinə doğru səyahət edərkən mövcud yol boyu aşağıdakı obyektlər yerləşir:

- Yolun sağ və sol tərəflərindən 20 m-lik məsafədə şimal istiqamətində genişlənən yaşayış evləri 3.5 km-dən çox ərazini əhatə edir. Ayrı-ayrılıqda mövcud yola 23 yanaşma yolu vardır ki, bu yollar da həmin əraziyə xidmət göstərən yerli yaşayış yollarını əlaqələndirir;

¹⁰⁴Mövcud yol vaxtı ilə dolama yolu olduğu ucun Qazaxın mərkəzindən keçmir

- 4 km-lik məsafədə yolun hər iki tərəfində əlindən çox yaşayış evi və kommersiya obyektinə rast gəlinmişdir. Həmin obyektlər yoldan 12-20 m-lik məsafədə aralı yerləşir və hər bir kommersiya obyektinin mövcud yola birbaşa çıxışı vardır;

129. Əgər Yuxarı Salahlı qəsəbəsinin içərisindən keçərək paralel genişləndirmə işlərinin aparılması qəbul olunsaydı təxminən 8 km-lik məsafədə 4 zolaqlı magistral yolun hər iki tərəfində 2 zolaqlı köməkçi yollar da tikilməli idi. Bu köməkçi yollar mövcud yol ilə birləşən çoxsaylı digər yerli yanaşma yollarının və mövcud yola birbaşa çıxışı olan çoxsaylı fərdi biznes obyektlərinə hər iki istiqamətdə gedən yanaşma yolların təmin edilməsini tələb edir. Yol çiyinləri, piyada yolları, yolda avtodayanacaq sahəsi və əsas hərəkət hissəsi ilə köməkçi yolların arasındakı səviyyə fərqlərini təmin edən torpaq yamacı olan 4 zolaqlı magistral yolun və hər iki tərəfdə iki köməkçi yolların salınması üçün 65-70 metr arasında açıq zolağın olması tələb olunur.

130. **I Şıxlı dolama yolu:**Mövcud yol Şıxlı kəndinin yanından keçir və burada ümumən 4.9 km boyunca yerləşən yaşayış evləri bəzən yolun hər iki tərəfindən 20 m-lik məsafədə yerləşir. Qərb istiqamətində Gürcüstan sərhədinə doğru səyahət edərkən mövcud yol boyu aşağıdakı obyektlər yerləşir:

- 4 km boyunca yolun hər iki tərəfində yerləşən yaşayış evləri. Yola ən yaxın evlər yolun kənarından 15-30 metr aralıda yerləşir. 4 km boyunca yaşayış ərazisini yollarla əlaqələndirən 35 yol birləşməsi vardır. Yolun uzunluğunun hər iki tərəfində yoldan 15-35 m aralıda yerləşən bir neçə kommersiya, kənd təsərrüfatı və yaşayış tikililəri vardır.
- 2 km boyunca mövcud yolun hər iki tərəfində yaşayış obyektlərinin və yol kənarı mağazaların sıxlığı.

131. I Şıxlı kəndinin içərisindən keçən qoşa paralel genişləndirmə variantı qəbul edildikdə mövcud yol iki zolaqlı köməkçi yol kimi fəaliyyət göstərməli və sonra təxminən 9 km-lik məsafədə yeni 4 zolaqlı magistral yol, habelə 5 km uzunluğunda 2 zolaqlı yeni köməkçi yol tikilməli idi.

132. Evlərin və biznes obyektlərinin sökülməsi nəticəsində onların sosial təsirləri və başqa yerə köçürülməsi zəruriyyəti olacaqdır. Hətta yol kənarındakı evlərin sökülməsindən sonra belə 4 zolaqlı yolu keçməyi gözləyən çoxlu piyadaların tələbatı qalacaq və nəzarət olunmayan yol keçidi təhlükəli olacaqdır.

3. Dolama yolu variantları

133. Şəhər ərazisinin dolama yolu olmasının müəyyən olunmasından sonra sahə tədqiqatı və peyk vasitəsilə çəkilmiş şəkillərin təhlili vasitəsilə marşrut variantlarının tam qiymətləndirməsi yerinə yetirildi. Yollar bütün mövcud yaşayış yeri və kommersiya müəssisələrindən bütövlükdə keçdiyi zaman real alternativlər kimi nəzərdən keçirilmişdir, yaxınlıqda tikintilər üçün ətraf mühit təsirlərini azaldır və səs-küy, havanın keyfiyyəti yeni yolun əyani təsirlərini azaltmaq məqsədilə mövcud yaşayış mülkündən 100 metr məsafədədir. Topoqrafik məhdudiyətlərlə əlaqəli yuxarıda təsvir edilmiş parametrlər bildirdi ki, bir dolama yolu üçün (Şəmkir / Dəlyar) yalnız bir marşrut variantı mövcuddur.

134. **Şəmkir / Dəlyar dolama yolu:** Şəmkirin tikili ərazisi yolun cənub hissəsində təxminən 6 km uzanır. Bunun üçün yolun cənub hissəsində dolama yolu üçün boş ərazi yoxdur. Buna görə mövcud yolun şimal hissəsindən keçən dolama yolu yeganə səmərəli variant kimi qəbul olunur. Şəkil 18 Şəmkir dolama yolunun təklif olunmuş açıq kənd

təsərrüfatı torpaqlarından keçən bütün yaşayış və ticarət tikililərini ləğv etməklə yol oxu variantını göstərir.

135. **Asağı Eyyublu dolama yolu:** Mövcud yolun cənubundan keçən dolama yolu mövcud tikili və qalxma-eniş zolağının ləğvi üçün təxminən 22 km olmalıdır. Aşağı Eyyublu ətrafında dolama yolu üçün ən qısa marşrut mövcud yolun şimal tərəfindədir və bunun təqribi uzunluğu 11.5 km olacaqdır, bu təxminən cənub variantının yarısıdır. Cənub variantlarının əlavə torpaq və material tələbləri ilə əlaqədar olan təsirləri nəzərə alsaq, bu ətraf mühit nöqtəyi nəzərindən üstün variant hesab olunmur. Təklif olunmuş şimali yol oxu variantı bu səbəbdən təklif olunmuş və Şəkil 18-da göstərilmişdir.

136. **Gazax / Ağstafa dolama yolları:** Orada ilk öncə Qazax / Ağstafa dolama yolu üçün 3 alternativ dolama yolu variantı var idi və bunlar 2009-cu ildə cari ƏMTQ-nin birinci dövrü ərzində yoxlanıldı. "Təhlükəli" marşrut variantı (Şəkil 19-a baxın) ekoloji nöqtəyi nəzərdən üstün variant hesab olunmuşdur, belə ki, alternativ kimi təklif olunan variantdan uzun olmasına baxmayaraq, bu, az dəyərli, suvarılmayan kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçdi və otlaq təsərrüfat sahələrini azaltdı. Bu həmçinin dağətəyi sahələri dövrəyə aldı və şəhər ərazisinin sonrakı genişlənməsinə mane olan heç bir təhlükə törətmədi. Təhlükəli marşrut bunun üçün hələlik ilkin yol oxu variantı kimi təklif olundu. 2010-cu ildə layihə ilkin mərhələdə olduğundan müfəssəl yol tədqiqatlarından aydın olur ki, qara marşrut texniki cəhətdən əlverişli olmasına baxmayaraq, əvvəlkindən fərqli olaraq ərazinin xarakteri və müvəqqəti dəmiryolu keçidinin yerləşməsi baxımından nəzərə çarpan dərəcədə böyük xərc əhəmiyyəti olacaqdır. Yeni məlumatlar, daha çox ətraflı və əlavə yol oxu elementləri daxil etməklə marşrut variantlarını yoxlamaq və sistemə bal sistemindən istifadə etməklə dəyərləri, yol təhlükəsizliyini, köçürülmə və ətraf mühit məsələlərini nəzərə almaq qərara alınmışdır.

4. Dolama yol variantları

137. Dolama yolların keçəcəyi məskunlaşma ərazilərini müəyyən etdikdən sonra yenidən sahə tədqiqatları və peyk şəkilləri vasitəsilə marşrut variantlarının tam qiymətləndirilməsi həyata keçiriləcəkdir. Yaxınlıqdakı obyektlərə ekoloji təsirlərin, eləcə də mövcud yaşayış obyektlərindən ən azı 100 m açıq məsafədə səs-küyün, havanın keyfiyyətinin pisləşməsinin və yolun vizual görünüşünə olan təsirlərin azaldılması nəzərə alınaraq marşrutlar yalnız mövcud olan bütün yaşayış və kommərsiya obyektlərinin yaxınlığından keçən alternativlər kimi nəzərdə tutulub.

138. **Yuxarı Salahlı dolama yolu:**Yuxarı Salahlı kəndində tikilmiş obyektlər yolun təhkim zolağından şimal istiqamətində kənd təsərrüfatı torpaqlarına kimi 1 km-lik və yolun təhkim zolağından cənub istiqamətində kiçik təpəliklərə kimi 500 m-lik məsafəni əhatə edir. Cənub istiqamətində yüksəkliklər tez-tez bir-birini əvəz edir və buna görə də iqtisadi cəhətdən bu variant məfəətli sayılmır. Mövcud yolun şimal tərəfindən keçən dolama yol bu cəhətdən yeganə münasib variantdır. 20 sayılı şəkil bütün yaşayış və sahibkarlıq mərkəzlərindən qaçaraq kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçən ən yaxşı marşrutu - təklif edilmiş Yuxarı Salahlı yol oxunu təsvir edir.

139. **I Şıxlı dolama yolu:**Dolama yol üçün iki variant təhlil edilmişdir. Hər iki variant mövcud yolun cənub hissəsindən keçirdi. Birinci variant (xəritədə yaşıl rənglə verilmişdir) 11 km uzunluğunda eyni hündürlüyə malik ərazidən keçir ki, bu da qazma və tökmə işlərinin çox olmayacağı deməkdir, lakin ikinci variant (xəritədə qırmızı rəngdə verilmişdir) 8.5 km uzunluğunda fərqli hündürlüklərə malik ərazilərdən keçir ki, bu da öz növbəsində birinci variantla müqayisədə daha çox qazma və tökmə işlərini aparılması tələb edəcəkdir. İkinci variantın seçilməsinin əsas səbəbi 2.5 km birinci variantdan qısa olması və ikinci digər mühüm səbəb isə birinci variantın marşrutu Ermənistan sərhədlərinə çox yaxın

keçməsidir. Tikinti və layihənin həyata keçirilməsi müddətində hər hansı riskdən yayınmaq məqsədilə yuxarıda da qeyd edildiyi kimi ikinci variant seçilmişdir. Hər iki variantda istifadə olunan torpaq növləri eyni olduğundan seçim prosesində heç bir iqtisadi səbəb (torpaq satınalma şərtləri daxilində) argument gətirilərək müzakirə olunmamışdır. 19 sayılı şəkil təklif edilmiş I Şıxlı yol oxunu təsvir edir.

140. Texniki-iqtisadi əsaslandırma tədqiqatı zamanı müəyyən edilmiş üç əsas marşrutun müxtəlif yerdəyişməsinə əsaslanaraq, mümkün olan səkkiz marşrut variantı müəyyən edilmişdir. Qiymətləndirilmiş marşrut variantları Şəkil 19-də göstərilmişdir. Marşrutlar Cədvəl 9-da göstərilmiş sistemə uyğun olaraq qiymətləndirilmişdir:

Cədvəl 9: Dolama yolunun qiymətləndirilməsi üçün istifadə edilən kəmiyyət göstəriciləri sistemi

Parametr	Qiymətləndirmə	Artım (%)
Qiymət	1 = ən yüksək qiymət; 5 = ən aşağı qiymət	25
Yol təhlükəsizliyi	1 = ciddi pisləşmə; 2 = cüzi pisləşmə; 3 = mənfi təsir yoxdur; 4 = cüzi yaxşılaşma; 5 = əhəmiyyətli yaxşılaşma	20
Evlərin/binaların itirilməsi	1 = ciddi pisləşmə; 2 = əhəmiyyətli pisləşmə; 3 = orta pisləşmə; 4 = cüzi pisləşmə; 5 = mənfi təsir yoxdur	20
Kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqların itirilməsi	1 = ciddi pisləşmə; 2 = əhəmiyyətli pisləşmə; 3 = orta pisləşmə; 4 = cüzi pisləşmə; 5 = mənfi təsir yoxdur	11
Səs-küy/Havanın keyfiyyəti	1 = ciddi pisləşmə; 2 = əhəmiyyətli pisləşmə; 3 = orta pisləşmə; 4 = cüzi pisləşmə; 5 = mənfi təsir yoxdur	8
Torpaqların bölünməsi	1 = ciddi pisləşmə; 2 = əhəmiyyətli pisləşmə; 3 = orta pisləşmə; 4 = cüzi pisləşmə; 5 = mənfi təsir yoxdur	8
Vizual təsir	1 = ciddi pisləşmə; 2 = əhəmiyyətli pisləşmə; 3 = orta pisləşmə; 4 = cüzi pisləşmə; 5 = mənfi təsir yoxdur	8

141. Ətrafmühit üzrə məsələlər ƏMTQ üçün yerinə yetirilənsahə səfərlərivə ofis şəraitində aparılantədqiqatlar üzrə əldə edilmiş məlumatlara əsaslanaraq qiymətləndirməyə tətbiq edilmişdir. Qiymətləndirmənin nəticələri aşağıdakı Cədvəl 10-da təmin edilmişdir, və onu göstərirk, əvvəlcədən üstünlüklü qara marşrut optimal yol oxudan uzun deyil. Yeni ümumi qiymətləndirmə ilə müqayisədə üstün tutulan yol oxu – “sarı marşrutdur”.

142. Sarı marşrut ətrafmühitə dəyəntəsirlər şəraitində ən üstüntutulanmarşrutdeyil, çünki, yüksəksəs-küyü və havanın keyfiyyətinə dəyən təsirləri yaradan mövcud yaşayış sahələrinə və torpaqların bölünməsi mümkün olan yerlərə yaxın keçir. Bu yaşayış sahələri daha əhəmiyyətli visual təsir göstərəcək və tikinti üçün daha yüksək qiymətinə malik olan torpaqlar lazım olunacaq.

143. Yuxarıdakılara baxmayaraq Cədvəl 10-da göstəriləyi kimi ətraf mühit baxımından sarı marşrut heç də ən əlverişsiz variant deyil. Faktiki olaraq bu yol ətraf mühit və social baxımından bir neçə xüsusiyyətlərə malikdir və faydaların təmin edilməsi üçün qaramarşrut tərəfindən təklif edə bilmədiyi aşağıdakı potensialı təklif edir:

- Sarı marşrut ümumiyyətlə qısadır və həmçinin yeni yol oxunun daha az məsafəsinə tələb edir. Buraya həssas reseptorları olmayan aşağı dəyərli və kənd təsərrüfatına yararsız, eyni zamanda məskunlaşmamış və buna görə də mümkün təsirlərə məruz qalmayacaq ərazidən keçən əlavə 5km ikiz olaqlı genişləndirmə daxildir.
- Uzunluğu 1,7 km olan Qazax birləşdirici yoluna bir daha ehtiyac olmayacaq, bu isə yeni yolun genişləndirilməsi ilə bağlı olan bütün ətraf mühitə dəyən təsirləri aradan qaldırır.
- Qara marşrutdan fərqli olaraq, sarı marşrut daha azqazma və dolğu tələb edəcək.
- Tələb olunan dəmir yolunun yerləşdiyi yerlədirki, böyük həcmli torpaq işlərinin aparılmasına və körpülərin tikintisinə ehtiyac olmayacaq (qaramarşrut üçün isə tələb olunur).
- Koçəsgər kəndinin sakinləri öz dəmyə və otlaq sahələrinə getmək üçün bir də müxtəlif yanaşma yolları axtarmaq problem ilə üzləşməyəcəklər.
- Koçəsgər kəndinin yanında tarixiyer – Molla Nağı Təpəsi – çox gümanki, yoldan uzaq olacaq.
- Sarı marşrutun Ağstafa çayı ilə kəsişdiyi yer mövcud dəmir yolu kəsişməsinə çoxyaxındır.
- Sarı marşrut vadidə Koçəsgər və Vurğun kimi olan yaşayış sahələrinə yaxınkeçir, buda əvvəlki yol oxu ilə müqayisədə buyaşayış sahələrinin yerli sakinlərinə lazımı qədər yanaşma yollarını təmin etməsi deməkdir. Korəsgər yaşayış sahəsi nəqliyyat dəhlizinə təkmilləşdirilmiş yanaşmadan da faydalanacaq.
- Sarı marşrutun yaşayış sahələrinə yaxınlığı və əlavə yol qovşaqlarının mövcudluğu onu göstərəcək ki, çox güman ki, nəqliyyat vasitələrinin əksəriyyəti yeni yola istiqamətləndiriləcək, M-2 yolunda qalmayacaq, bu da təkmilləşdiriləcək ərazilərdə səs-küydən və hava keyfiyyətinə dəyən təsirlərinin əlavə azaldılmasını təmin edəcək və gələcəkdə yol təhlükəsizliyini təkmilləşdirəcək.

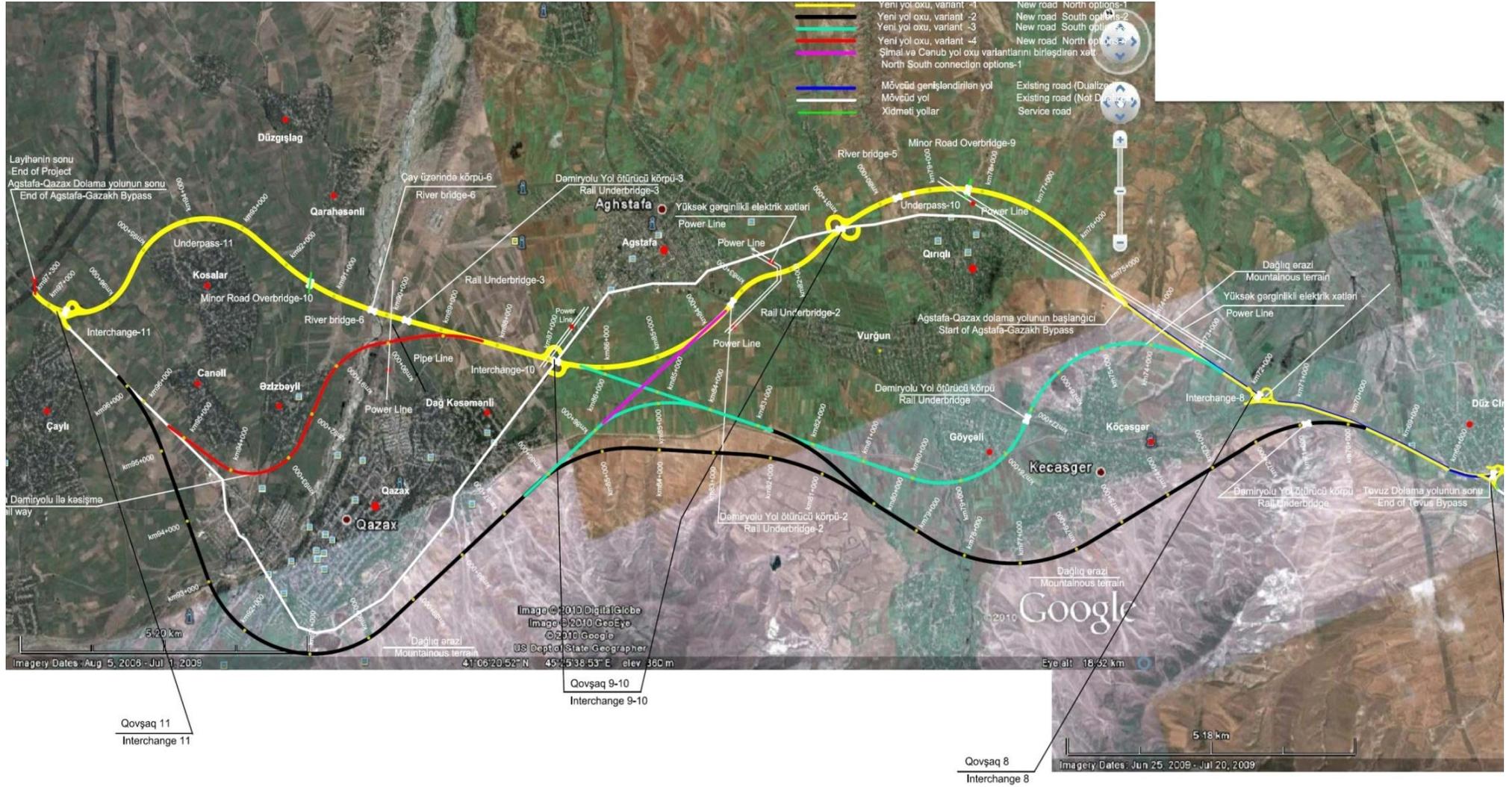
144. Qeyd etmək lazımdır ki, iqtisadi qiymətləndirmədə göstəriləyi kimi (bax Hissə VII), yolun bu hissəsi boyunca daha böyük əhəmiyyət kəsb etdiyinə görə təkmilləşdirilmiş inkişafı təmin etmək üçün həmin xərci azaldaraq, daxili iqtisadi gəlir səviyyəsini yoxlayan zaman alınan nəticəyə görə bu yekun dolama yolun tikintisinin qaneedici surətdə həyata keçirilməsi mümkün deyil.

iii. Daha iki zolağa genişlendiriləcək hissələr

145. Gəncə - Qazax – Gürcüstan sərhədi M-2 yolunun təxminən 59+154 km-i Fəsil III-də təsvir edildiyi kimi 4 zolaqlı hərəkət hissəsinə genişlendiriləcək. Yeni hərəkət hissəsinin mövcud magisral yolunun hansı tərəfindən tikilməsi qərarı ilə müqayisədə bu işlər alternativlər/variantlar şəraitində daha cüzi uyğunlaşma qabiliyyətini göstərir. Bu müvəqqəti olaraq daha yararlı və münasib əraziyə malik olan və ətrafında az sayda sökülməsi və ya köçürülməsi tələb olunan bir sıra evlər, biznes, mədəniyyət yerləri və əkilmiş ağaclar olan yol kənarlarına üstünlük verən sahə planaalması ilə müəyyən edilmişdir. Gözlənilir ki, daha iki zolağa genişlendiriləcək yolun tərəfi gələcəkdə müfəssəl layihələndirilmə mərhələsi zamanı təkmilləşdiriləcək.

Parametr	Əsas variant		Qara marşrut		Sarı marşrut		Qara - Qırmızı		Yaşıl-Sarı		Yaşıl-Qırmızı		Qara-Sarı		Sarı-Qara	
	Hesab	Qiymətləndirilmiş hesab	Hesab	Qiymətləndirilmiş hesab	Hesab	Qiymətləndirilmiş hesab	Hesab	Qiymətləndirilmiş hesab	Hesab	Qiymətləndirilmiş hesab	Hesab	Qiymətləndirilmiş hesab	Hesab	Qiymətləndirilmiş hesab	Hesab	Qiymətləndirilmiş hesab
Qiymət:	5.0	1.25	1.0	0.25	4.4	1.10	3.5	0.88	4.5	1.13	4.8	1.20	3.3	0.83	3.1	0.78
Yol təhlükəsizliyi:	1	0.20	5	1.00	5	1.00	4	0.80	5	1.00	4	0.80	5	1.00	5	1.00
Evlərin/binaların itirilməsi	1	0.20	5	1.00	5	1.00	4	0.80	4	0.80	3	0.60	4	0.80	5	1.00
Kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqların itirilməsi	2	0.22	4	0.44	1	0.11	3	0.33	1	0.11	2	0.22	3	0.33	2	0.22
Səs-küy/Havanın keyfiyyəti	1	0.08	5	0.40	4	0.32	3	0.24	4	0.32	3	0.24	4	0.32	4	0.32
Torpaqların bölünməsi	1	0.08	5	0.40	3	0.24	3	0.24	2	0.16	2	0.16	3	0.24	4	0.32
Vizual təsir	1	0.08	5	0.40	3	0.24	2	0.16	3	0.24	2	0.16	3	0.24	4	0.32
Ümumi təsnifat:	---	2.11	---	3.89	---	4.01	---	3.45	---	3.76	---	3.38	---	3.76	---	<u>3.96</u>

Cədvəl 10: Qazax/Ağstafa dolama yolu üçün marşrut alternativlərinin müqayisəsi



Şəkil 18: Ağstafa/Qazax dolama yolu üçün marşrut variantları

Gəncə-Qazax-Gürücün sərhədi avtomobil yolunun daha iki zolağa genişləndirilməsi üçün Ətraf Mühitə Təsirin Qiymətləndirilməsi



Şəkil 19: Qazax-Gürçüstan sərhədi üzrə yol variantları

V. ƏTRAF MÜHİTƏ NƏZƏRDƏ TUTULMUŞ TƏSİRLƏR VƏ MƏNFİ TƏSİRLƏRİN AZALDILMASI TƏDBİRLƏRİ: YERLƏŞMƏ VƏ TİKİNTİ

A. Giriş

146. Bu fəsil layihənin marşrutu və yerləşməsi boyu, habelə tikinti prosesində nəzərdə tutulan mənfi və müsbət ekoloji təsirləri¹⁰⁵ əhatə edir. Mənfi təsirlər aşkarladıqda layihə dəyişdirilir və ya müvafiq yerlərdə mənfi təsirlərin azaldılması tədbirləri təklif olunur. Sonrakı fəsildə layihənin icrası və istismarı ilə əlaqəli nəzərdə tutulan təsirləri araşdırılır.

B. Ciddi təsirlərə məruz qalmayan sahələrin seçilməsi

147. Əvvəlki bölmələrdə verilən təsvirlərdən aydın olur ki, layihənin həyata keçirilməsi tikinti müddətində müxtəlif faktorlara görə ciddi mənfi təsirlərə, məsələn yol şəbəkəsinə yerli icmaların uyğunlaşması və bilavasitə təsirə məruz qalan torpağın nisbətən ensiz zolağından istifadə kimi yol ac mamalıdır. Bundan əlavə tikinti prosesinin təsir edəcəyi güman olunmayan bir neçə ekoloji aspektlər vardır və həmin aspektlər AİB-in proseduralarına müvafiq olaraq bu mərhələdə qiymətləndirmə zamanı nəzərə alınmaya çıxarıla bilər. Bu aspektlər hər birinə izahat gətirilərək 11 sayılı cədvəldə verilmişdir.

Cədvəl 11: Tikintinin ciddi təsir edəcəyi gözlənilməyən sahələr

Sahə	Səbəb
İqlim	Qısa müddətli toz və emissiyaların tullantısı yalnız atmosfərə təsir edir.
Vəhşi təbiət və nadir və ya nəsli azalmağa olan növlər	Layihə ərazisində vəhşi təbiət olduqca azdır və rast gəlinən hallar da isə artıq insanlara öyrəşiblər. Bilavasitə layihə ərazisində nadir və ya nəsli kəsilməkdə olan növlər qeydə alınmamışdır.
Mühafizə olunmuş ərazilər	Yolun daha iki zolağa genişləndirilməsi və dolama yollar üçün seçilmiş yol oxu hər hansı beynəlxalq və ya milli səviyyədə mühafizə olunan ərazilərdən keçmir.
Sahilyanı resurslar	Layihə ərazisi sahilyanı ərazidə yerləşmir.
Turizm	Layihə ərazisi turizm zonası deyildir.

148. Yuxarıda qeyd edilən ekoloji faktorlar bu yolla seçildi və bundan sonra tikinti prosesinin təsirlərinin qiymətləndirilməsində bu məsələlərə toxunulmayacaqdır.

C. Fiziki resurslar

i. Havanın keyfiyyəti

149. Yuxarıdakı fəsildə qeyd edildiyi kimi, əksəriyyəti layihə ərazisində və ya onun yaxınlığında yerləşən çaybasar düzənliklərdən və karxanalardan gətiriləcək böyük həcmdə aqreqatlar layihənin həyata keçirilməsində lazım olacaqdır. Belə böyük həcmdə materialların qazılması və daşınması tikinti sahəsi yaxınlığında yaşayan və işləyən insanlara fiziki təsirlərsiz ötürməyəcək və yaxınlıqdakı əkin torpağının məhsuldarlığını azaldacaqdır. Sahədə yığılmış material, habelə çıxarılmış qrunt da tozun əmələ gələcəkdir (məsələn yola aid olan meşə-çöl əraziləri təmizlənilir). Toz yaranan digər potensial mənbə isə Podratçının heyətindəki beton zavodudur. Mümkün olduğu qədər ilə tozun yaranmasının qarşısını almaq zəruridir, v Podratçıdan ən yaxşı təcrübələrə əsaslanması tələb olunur, xüsusilə də aşağıdakılar diqqət etməlidir:

¹⁰⁵ As required by ADB Environmental Guidelines, impacts assessed include direct, indirect, cumulative, and residual impacts.

- Podratçının tikinti sahəsinin, xüsusilə beton zavodu və material qalaqlarının yaşayış ərazilərindən kənarında yerləşdirilməsi və bu zaman küləyin mövcud istiqamətinə diqqət etməli;
- İş qrafiki elə planlaşdırılmalıdır ki, tikinti sahəsində minimum miqdarda material toplansın;
- Lazım gələrsə tozun yaranmasına səbəb olan qazma və ya tikinti sahəsində qalaqlanan çıxarılmış qrun, tökmə və ya digər aqreqlərin quraqlıq havada¹⁰⁶ su çiləməklə tozun qarşısının alınması; və
- Yük maşınları ilə daşındığı zaman əlavə materialı örtmək üçün su keçirməyən prusindən istifadə edilməsi.

150. İkinci hərəkət hissəsi və ya dolama yollar mövcud yoldan ayrı tikildiyindən səs-küyün və tozun artmasından yerli sakinlərə və avtomobil sürücülərinə narahatçılıq yaradan mənbə kimi yol hərəkətinin istiqamətini dəyişməyə və ya müvəqqəti yolun tikilməsinə ehtiyac yoxdur. Buna görə də müvəqqəti yola ehtiyac olmadığından bu tip mənfə təsirlər tamamilə kənarlaşdırılmış olacaqdır.

151. Podratçı ən azı bir asfalt qarışdırıcı zavod işlədəcəkdir. Bu həm emissiyaların atmosfərə atılmasına¹⁰⁷, həm də xoşagəlməz qoxunun yaranmasına səbəb olacaqdır. Podratçı mümkün qədər mövcud asfalt zavodunun istifadəsində diqqətli olmalıdır¹⁰⁸. Əgər yeni asfalt zavodunun quraşdırılması lazım gələrsə Podratçı onu yaşayış qəsəbələrində kənarında və küləyin istiqamətini nəzərə alaraq yerləşdirməlidir. Bütün asfalt qarışdırıcı zavodlar yerli icra orqanları və ETSN tərəfindən təsdiqlənməlidir və belə bir razılığı almaq üçün həmin zavod SNiP 111-4-80 sayılı standartın müvafiq çirklənməyə nəzarət təlimatına uyğun işləməli və texniki xidmət göstərilməli, habelə müvafiq emissiya təmizləyici filteri ilə təchiz olunmalıdır.

152. Yol tikintisi labüd şəkildə çoxlu sayda dizellə işləyən zavod və maşın avadanlıqlarının olmasını tələb edir. Bu maşınlardan çıxan işlənmiş qazlar və xüsusi emissiyalar havanın keyfiyyətinə mənfə təsir edəcəkdir. Buna görə də podratçıdan yalnız müasir avadanlıqdan istifadə etməsi və avadanlıqların funksiyalarından səmərəli və düzgün istifadə edərək standartlara müvafiq texniki xidmətin göstərilməsi tələb olunmalıdır.

1. *Topoqrafiya, geologiya, qrun, landşaft və torpaqdan istifadə*

153. **Karxanalar.** Bu layihə üzrə karxana qazıntılarından yaran təsirlərin pis idarə edilməsi ciddi fəsadlar yarada bilər, lakin yaxşı idarəetmə və proseduralar yol verilən həddə quru əraziyə olan təsirlərin azaldılması ilə nəticələnmə bilər. bərpa edilməmiş açıq karxanalar görmə problemi olan insanlar üçün çox təhlükəlidir və yerli eroziyaya da səbəb ola bilər. Tullantıların idarə edilməsi yaxşı təşkil olunmazsa insan məskənləri yaxınlığındakı açıq karxanalar əhali tərəfindən tullantıların yığılması üçün istifadə oluna bilər ki, bu da öz növbəsində qrunun və yeraltı suların çirklənməsi ilə nəticələnmə bilər. Çay yatağı boyunca yoxlanılmamış ərazilərdən tökmə materialın çıxarılması sudakı canlılar üçün təhlükəli ola və eroziya prosesini tezləşdirə bilər. Cari ƏMTQ hesabatı yazıldı vaxtda layihə yalnız ilkin layihələndirmə mərhələsindədir, belə ki, heç bir marşrut, geotexniki və ya topoqrafik tədqiqatlar aparılmamışdır və buna görə də qazmalardan əldə ediləcək ümumi tökmənin

¹⁰⁶ Digər yerli su tələbləri ilə rəqabətə yol verməmək üçün Podratçı yerli səlahiyyətli qurumlardan bu su mənbəyinin təsdiq edilməsini tələb edəcəkdir.

¹⁰⁷ Məs. PM₁₀, NO_x and SO_x

¹⁰⁸ Məsələn yaxınlıqdakı yol müqavilələrinə əsasən podratçı tərəfindən cari istifadə olunanlar və ya Dəllər kəndində AYS-in qarışdırıcı zavodu

və karxanalarda istifadə olunacaq tökmənin miqdarını əvvəlcədən müəyyən etmək çətinidir. Bundan əlavə karxanaların yerləri layihənin həyata keçirilməsi üçün Podratçının nəzərdə tutduğu strategiyadan da asılıdır. Yuxarıda təsvir edilən mənfi təsirlərin azaldılması üçün tədbirlər yerli sistemi üçün ¹⁰⁹ olduqca böyük miqyaslı işlərdir, baxmayaraq ki, podratçının istifadə edəcəyi karxanaların yeri və istismar proseduraları yerli maraqlı tərəflərin, habelə ETSN-in əlaqəli olduğu üç mərhələdən keçərək əvvəlcədən təsdiqlənməlidir¹¹⁰. Karxanaların təsirlərin azaldılması məqsədilə podratçının gördüyü icra tədbirlərin aşağıdakılar daxildir:

- Karxanaların insanların yaşayış sahəsindən kənarında yerləşdirilməsi;
- Bərpa prosesində istifadə olunması üçün qazıntıdan əvvəl bitki qatının çıxarılması və saxlanması; və
- Digər işlərdən kənarlaşdırılan qrunnt ilə karxanaların yenidən doldurulması və ərazidə yenidən bitki örtüyünün salınması və yanaşma traslarının köçürülməsi kimi məqsədlər ilə karxanaların əhatəsinin mümkün qədər bərpa edilməsi.

154. Çaybasar düzənliklərin qazılması aqreqlərin əldə olunması üçün üstünlük verilən üsul deyil, ancaq bu ərazidə geniş yayılmış təcrübədir və layihə ərazisinin allüvial çayları subasar düzənliklərdə böyük miqdarda materiallar çöküntüsü gətirmişdir, belə ki, haradasa materialın çıxarılması müəyyən dərəcədə yol veriləndir. Qazıntı prosesinin mənfi təsirlərini azaldılmasına diqqət yetirilmədir. Çay kənarı ərazilər karxanaların qazılması üçün istifadə olunduğu halda Podratçı aşağıdakı tədbirləri həyata keçirməlidir:

- Karxana ilə bağlı eyni üsuldən istifadə edərək təsdiqlənməsi üçün yerlərin təqdim olunması;
- Çay sahili və çay yatağından materialı kənarlaşdırmadan yalnız çayın yaxınlığındakı allüvial çöküntülərdən doldurucuların çıxarılması;
- Yalnız aşağı axın zamanı doldurucuların çıxarılması; və
- Mümkün olduğu qədər mövcud yanaşma yollarından istifadə edilməsi.

155. **Bitki qatı.** Yolun genişləndirilməsi və dolam yol bölmələrində torpaq işlərinin aparılması tələb olunur və bitki qatı və üzvi kütlə təmizlənməlidir. Tikinti dəhlizi boyunca hərəkət edən ağır tonnajlı maşınlar qrunntun kipləşməsi ilə nəticələnə bilər ki, bu da gələcəkdə qrunntdan ferma ərazisi kimi istifadə olunması potensialın azalda və ya torpaqdan suyun süzülməsinə zəiflədə bilər. sahənin hazırlanması ilə əlaqəli olan mənfi təsirlərin azaldılması üçün Podratçı nəzərə almalıdır:

- Bitki qatının çıxarılması və təsdiqlənmiş tullantı ərazisində toplanması və ya karxanaların bərpasında istifadə edilməsi. Eroziyanın və münbitliyinin itirilməsinin qarşısını almaq məqsədilə uzun-müddətli qalanmış bitki qatının müvafiq örtüklə (məs. ot örtüyü) örtülməsi; münbitliyin azaldılması;
- Kənd təsərrüfatının üstünlük təşkil etdiyi yerlərdə daha həssas davranmaq, minimum narahatçılıq törətmək, görülən işlərin eninə nəzarət etmək; və
- Su və torpaq eroziyasının qarşısını almaq üçün qazma işlərindən çıxan artıq materialın son kənarlaşdırıcı sahəyə daşınması.

¹⁰⁹ Aqreqlərin qazılmasının tənzimləyən çoxsaylı qanunlar – bax səh. 122-123, Niras (2008)

¹¹⁰ Niras (2008)

156. **Qazmalar.** Hazırda qazmaların genişləndirilməsinin tələb olunacağı bilinmir. Zəruri qazmaların tələb edildiyi hər hansı digər ərazilərdə lazımi tədbirlər görülmədiyi zaman hava və yağış vasitəsilə eroziya yarana bilər. Podratçı bu səbəbdən qazma səthlərinin, mailliklərin və bitkilərin nisbətən zəif inkişaf etdiyi quraq ərazilərin müvafiq olaraq kipləşdirilməsini təmin etməlidir. Torpağı bərkitmək və bitkilər üçün təbii mühit yaratmaq məqsədilə kokos lifindən (və ya buna bənzəri) qazma səthlərini örtmək üçün istifadə edilməlidir

157. **Qruntun çirklənməsi.** Yanacaq, duru maddələr və akkumulyator turşusu kimi digər materiallar nəqliyyat vasitəsi və materialların saxlanıldığı yerdən ətraf mühitə axdığı və sızdığı zaman qrun, səth suyu və yeraltı suların çirklənməsi üçün potensial mənbə ola bilər. Mənbədə potensial problemləri idarə etməyə istiqamətlənən axına nəzarət planı Podratçı tərəfindən hazırlanmalıdır. Buraya nəqliyyat vasitələrinin yaxşı vəziyyətə gətirilməsini təmin etmək üçün minimum şərtlər də daxil olacaqdır. Belə ki, duru yanacaq, bitum və digər duru maddələrin saxlanması üçün istifadə olunan bütün ərazilərə torpaq tökülməlidir və nəqliyyat vasitəsinin yuyulması üçün istifadə edilən su-yağ kimi materiallar ayırıcı qurğudan keçirilmədən ətraf mühitə axıdılmamalıdır. Nəqliyyat vasitələrinin saxlanılmasından yaranan neft və avtomobil şinləri kimi materiallar lazımi qaydada və ETSN tələblərinə müvafiq olaraq kənarlaşdırılmalıdır

158. Podratçının tikinti meydançası və düşərgəsində olan bərk tullantı və təmizlənmiş yağış suyu, xüsusilə ağır metallar, duz və bakteriya lazımi qaydada idarə edilmədiyi halda mənfəi təsirlər (məs. su mühitinə və insan sağlamlığına) və eləcə də pis görüntü və qoxu yayılması ilə əlaqəli təsirlər yaratmaqla qrun və su mənbələrinin çirklənməsinə səbəb ola bilər; ciddi mənfəi təsirlər tikinti üzrə müqavilə çərçivəsində Podratçının aşağıda göstərilən tələblərinə daxil olmaqla kənarlaşdırılmalıdır:

- ETSN tələblərinə müvafiq olaraq bərk və duru tullantıların toplanılması, saxlanması və kənarlaşdırılmasını əhatə edən tullantıların idarə edilməsi planının hazırlanması və təsdiq edilməsinin gözlənilməsi;
- Mövcud yerli ayaqyolunun olmadığı yerlərdə münasib səyyar ayaqyolunun təchizatının təmin edilməsi; və
- Tikinti sahəsində yağış suyunun zəruri olduğu halda boşaldılmalı olan septik çənlərə axıdılmasının təmin edilməsi

159. **Landşaft.** Karxanalardan başqa tikinti ilə əlaqəli olan landşaft təsirləri müvəqqətidir və hazırkı layihə müddətində bu təsirlər nisbətən azdır və əsasən torpağın müvəqqəti təmizlənməsi, tikinti düşərgələri və meydançaların mövcudluğu və körpü və yol qovşaqlarının tikilməsi ilə əlaqədardır. Arakəsmə və səkilər potensial olaraq yuxarıda göstərilənləri əhatə etmək üçün inşa edilməlidir; ancaq bu kiçik və müvəqqəti xarakterli təsirinə görə zəruri hesab edilməmişdir və nisbətən aşağı dəyərli landşaft mühitində işlər həyata keçirilməlidir

ii. Sətsuları və yeraltı sular

160. Səth və qrun suyunun təsir edən tikinti ilə əlaqəli bir çox potensial-mənfəi təsirlər (təmizlənmiş yağış suyu və ya əlverişsiz neft kənarlaşdırılması ilə çirklənmə ucbatından) qrun çirklənməsinin ümumi təsiri ucbatından artıq dayandırılmışdır. Adi çəkilən maddələr səth və qrun suyunun çirklənməsinə, insan sağlamlığı və həmçinin balıq və digər suda yaşayan orqanizmlərə təsir edə bilər. Podratçı bu səbəbdən yuxarıda göstərilən tədbirləri həyata keçirməlidir

161. Suvarma kanalı və ya susaxlayan təbəqədən əldə edilən tikinti prosesi üçün zəruri olan suyun çıxarılmasının yerli su təchizatı və suvarma və həmçinin su ekologiyasına potensial təsiri vardır. Bu mümkünlüyü azaltmaq üçün, su çıxarma yeri və həcmi yerli hakimiyyət orqanları və kommunal xidmət təminatçıları tərəfindən təsdiq edilməlidir və buna Podratçı tərəfindən riayət olunmalıdır.

162. Səth suyunun çirklənməsi potensialı körpü keçidinin inşası zamanı daha böyükdür. Bu proses zamanı çirklənmə, eroziya və yüksək bulanıqlığa səbəb olan betonun çaylara tökülməsi, yanacaq sızması və çay kənarı və çay sahilinin ümumi dağılması təhlükəsi vardır. Bununla məs. gələcəkdə su mühitinə təsir kimi əlavə təsir yarana bilər (aşağıda D.1 Bölməsinə bax). Buna baxmayaraq bu potensial təsirlərin təhlükəsi asanlıqla aradan qaldırıla bilər

- Hazır beton yük maşınları çayda yuyulmamalıdır, ancaq Podratçının tikinti meydançasında durulducu çənlərdə yuyulmalıdır;
- Döşəmə heç bir sızmanın baş verməməsi üçün sıx inşa edilməlidir;
- Çayın subasar ərazisinə dəyə biləcək ziyan minimum olmalıdır.

iii. Səs-küy və vibrasiya

163. Yol tikintisi öz xüsusiyyətinə görə hərəkətli prosesdir və bir neçə avadanlığın iştirakı ilə səs yarada və pozuntulara səbəb ola bilər, tikinti üzrə işçi qrupu ərazidən keçdiyi müddətdə səs səviyyələri daimi deyil və qısa müddətdə davam edir. Tikintinin yaşayış məntəqələrinə çox yaxın keçdiyi yerdə səs-küy və vibrasiya yüngül problem yarada bilər, ancaq daha böyük problem səs-küy deyil və pozucu təsir hərəkətli və sabit səs mənbələrindən, məsələn Podratçının tikinti meydançasında generator qurğusu və ya karxana qazıntısı və daş doğranmasından yarana bilər. Layihə ərazisini əhatə edən mühitdə¹¹¹ müşahidə edilir ki, bu fəaliyyətin nisbi səs və vibrasiya təsirləri aşağıdır. Bundan əlavə, bu yaxınlarda mövcud yol boyu həyata keçirilmiş bir çox bərpa işlərindən fərqli olaraq mövcud yol səthinin kənarlaşdırılması ilə bağlı nisbətən az səslə iş prosesi üçün yalnız aşağı tələb olacaqdır. Sonrakı zədələnmə potensialını azaltmaq üçün aşağıda göstərilənlər kimi bir sıra tədbirlər təklif edilir:

- Yerli icmalar Podratçı tərəfindən həyata keçiriləcək hər hansı iş¹¹² proqramı ilə əvvəlcədən bütövlükdə məlumatlandırılmalıdırlar
- Hər hansı qəsəbəyə 500 m məsafə daxilində iş saatları 06.00 və 21.00 arasında məhdudlaşdırılmalıdır.
- Podratçının tikinti meydançası və düşərgəsi mümkün olduğu qədər yaşayış yerlərindən uzaqda yerləşdirilməlidir.
- Dizel qurğusu və digər hərəkətsiz avadanlığa yaxşı texniki xidmət göstərilməli və səs-küy boğucu örtüklərdən istifadə edilməlidir.
- Düşərgə yeri tikinti təşkilatının təyin edəcəyi tenderdən sonra, tikintidən əvvəl müəyyən olunacaq.

¹¹¹Yeni dola yolları bir neçə həssas reseptorlarına malik olan kənd təsərrüfatı torpaqlarından keçir, iki zolağa genişləndiriləcək torpaqların əksəriyyəti də; iki zolağa genişləndiriləcək ərazilər yaşayış sahələrinə yaxın keçdiyi zaman ticarət fəaliyyətlərinə görə səs-küyün və nəqliyyat vasitələri tərəfindən yaranan səs-küyün müvafiq səviyyəsi mövcuddur və s. Bundan başqa topoqrafiyanın hamar olduğundan partlayış işləri tələb olunur. Bundan başqa topoqrafiya hamar olduğundan partlayış işlərinin tələb olunması gözlənilir.

¹¹²İlkin cədvəldə hər hansı dəyişiklik yerli icmaların diqqətinə çatdırılmalıdır.

- Səs-küy səviyyələri ilə bağlı tikinti sahəsinə nəzarət daimi tikinti sahələrində həyata keçirilməlidir; və
- Tikinti işçilərinə tam mühafizə avadanlığı dəsti verilməlidir

D. Ekoloji resurslar

i. Balıqçılıq və su ekologiyası

164. Yuxarıda təsvir edildiyi kimi, çay kanallarından doldurucuların çıxarılması və körpünün orta dayaqlarının inşası balıqlar üçün zərərli olan bulanıqlığın artmasına səbəb ola biləcək çay yatağı və sahilini dəyişdirə bilər. Bu canlıların yumurta qoyması üçün ərazilər və keçici balıqların ¹¹³çoxalma dairəsinə birbaşa korlanmaya gətirib çıxara bilən tikinti prosesinin təsiridir. Buna baxmayaraq Kür çayının yuxarıdakı qollarının geomorfoloji quruluşu səbəbindən onun suyunun yüksək dərəcədə bulandığına görə bu təsirlərin nisbətən az olması gözlənilir. Suyun keyfiyyətinə potensial təsiri azaltmaq üçün bir sıra tədbirlər artıq təklif olunub, ancaq tikinti prosesi zamanı layihə ərazisindəki çaylarda balıqları qorumaq üçün Podratçı tikinti işlərini balıqların əsas kürü tökməsi vaxtından kənar dövrlərdə həyata keçirməlidir. Xoşbəxt təsadüf səbəbindən kürü tökmə mövsümü çaylarda yüksək axın müşahidə edilən dövrə düşür. Bu da Podratçıya hər bir halda tikinti fəaliyyətindən yayınmağa imkan yaradır.

165. Balıqlar üçün potensial təsirlərə əlavə olaraq, əlverişsiz ərazilərdən çınqıl çıxarılmasının aşağı keyfiyyətli icrası qamışlıq və yuva kimi sahilboyu təbii mühitin korlanması ilə su mühitinə təsir göstərə bilər. Bu xüsusiyyətə malik təsirlər Podratçı tərəfindən tökmənin çıxarılması ilə əlaqəli dəqiq müəyyən edilmiş üsullara uyğun tələb əsasında aradan qaldırılmalıdır.

166. Bu layihə üçün drenaj küvetlərinin yol oxu ilə kəsişdiyi yerlərdə çoxsaylı suötürücü boruların tikintisi tələb olunur. Bu küvetlərin nadir və nəslə kəsilməkdə olan su mühitinə təsiri məlum deyil, ancaq bu ərazilərdə lazımsız olaraq su mühitinin korlanmasının qarşısını almasına diqqət yönəldilməlidir.

ii. Flora

167. Layihələndirilən yol boyu ensiz yaşıllıq zolağının kənarlaşdırılması ilə əlaqəli az mənfi təsir mövcuddur. Təhkim zolağı ilə iki zolağa genişləndirilməli yol hissələrinin əksəriyyəti ekoloji cəhətdən aşağı dəyərli, tez-tez rast gəlinən və çoxillik bitkilər ilə örtülmüşdür; daha çox diqqət bitkilərin məhv edilməsinə deyil, bitki örtüyünün kənarlaşdırılmasına yönəldilmişdir. Ən çox sahələrdə yeni hərəkət hissəsi boyu bu bitkilər ilin ¹¹⁴ 6 ayı müddətində yenidən salınacaqdır. Yeni dolama yolunun Təhkim Zolağının çox hissəsi boyu çıxarılmalı bitki örtüyü əsasən kənd təsərrüfatı növlərindən ibarət olacaqdır. Belə ki, landşafta və torpaq istifadəçilərinə dəyən təsiri azaltmaq üçün meyvə ağacları və üzüm kolu kimi yüksək dəyərli və yavaş inkişaf edən bitkilərin məhv olmasını azaltmaq məqsədilə müfəssəl layihə fəaliyyətini hazırlanmasına cəhd göstərilməlidir. Ancaq təsirləri azaltmaq üçün tikinti ilə əlaqəli tədbirlər zamanı Podratçı torpaq işləri üzrə işçi qrupu işə başlamazdan əvvəl hər hansı məhsulun toplanılmasının təmin edilməsi məqsədilə torpaq

¹¹³Duzlu sularla yaşayan, lakin kürü tökməsi üçün çayların yuxarı hissələrinə gedən

¹¹⁴ Sahə səfərləri zamanı bu yaxınlarda bərpa edilən yol hissələri artıq təkrar inkişafın əlverişli səviyyəsini nümayiş etdirir

istifadəçiləri ilə müzakirələr aparmalıdır. Torpaq istifadəçiləri və işçilərə məhsullarının itirilməsinə müvafiq olaraq kompensasiya ödənilməlidir, lakin kompensasiya və köçürülmə ayrı-ayrı tədqiqatları əhatə edir və bu hesabatın¹¹⁵ mövzusunda daxil deyil.

168. Layihəyənin Şəmkir rayonu ərazisindən keçən (km 25+170 – 25+290) hissəsində Şəmkir MMBM-ə aid 0.73ha meşə fondu torpaqları və müxtəlif diametrlərdə 137 ədəd ağaclar, Tovuz rayonu ərazisindən keçən (km 70+725 – 70+860) hissəsində Tovuz MMBM-ə aid 0.2976ha meşə fondu torpaqları və müxtəlif diametrlərdə 239 ədəd ağaclar, Qazax rayonu ərazisində keçən (km 97+812 – 97+971 və km 98+138 – 98+247) hissəsində Qazax MMBM-ə aid 1.6ha meşə fondu torpaqları və müxtəlif diametrlərdə 59 ədəd ağaclar yolun tikintisi altına düşür. Belə ki, Gəncə - Qazax – Gürcüstan sərhədi avtomobil yolunda tikintisi altına cəmi 2,6276 ha meşə fondu torpaqları və həmin ərazidə yerləşən ümumi 435 ədəd müxtəlif diametr və cinslərdən olan ağaclar yolun tikintisi altına düşür.(Şəmkir, Tovuz və Qazax MMBM –də tərtib olunmuş aktlar hesabatı əlavə olunur; 3- nüsxə)

169. Bənd IV-də qeyd olunduğu kimi mövcud yolun çox hissəsi boyu nisbətən geniş məsafədə ağac əkilməsi həyata keçirilmişdir və genişləndirmə işlərinin bir hissəsi kimi bu ağacların bəzilərinin kəsilməsi zəruridir. Əslində mövcud hərəkət hissəsinin yalnız bir hissəsi boyu genişləndirilmə aparıldığından tikinti zamanı ağac itiriləcək. Tikinti zamanı itirilməsi ehtimal edilən meşə fonduna aid 435 ədəd müxtəlif diametr və cinslərdə ayrı-ayrı yetkin ağaclar təşkil edir. Azərbaycan Respublikası Meşə Məcəlləsində¹¹⁶ yol tikinti fəaliyyəti ilə tələb edilən ağac kəsilməsinə icazə verilir, ancaq yenidən bitki salınması kimi tələblər ilə şərtləndirilməlidir. Təbiət abidələri üzrə məcəllə əsasında 2000 il tarixi olan və mühüm ağaclar mühafizə olunur, ancaq onlardan heç biri yolu haşiyəyə alan ağaclar arasında mövcud deyil, ancaq bu hər hansı ağac kəsmə işlərinə başlamazdan əvvəl Podratçı tərəfindən yoxlanılmalıdır. Yolkənarında mövcud ağacların itirilməsini azaltmaq üçün Podratçı kəsilməsi zəruri olan ağacların sayı, yaşı və növlərini qeyd edərək, iki zolağa genişləndirilməli olan yolkənarını tam gözdən keçirməlidir. Tərkibində ərazi, növ və yenidən əkilməli olan ağac sayı üzrə məlumat olan plan daha sonra hazırlanmalı və təsdiq üçün təqdim edilməlidir. Plan təkrar planlaşdırılmaya müvafiq ən son qanunvericiliyə uyğunlaşdırılmalıdır və ağaclara qayğı proqramının icra edilməsinə dair informasiya da daxil edilməlidir. Yolun mövcud xüsusiyyətinin saxlanması və landşaft dəyərinin yaxşılaşdırılması üçün, yeni dolama yollar üçün ağac əkilməsi planı hazırlanmalıdır.

E. İqtisadi inkişaf

170. Tikinti prosesi nəticəsində iqtisadiyyat ilə əlaqəli mənfəət təsirlər azdır və layihənin həyata keçirilməsinin yerli ticarət və ya iqtisadiyyata bir qədər az təsiri olacaqdır. Bəzi kiçik yerli problemlər mövcuddur, bunlar əsasən ancaq yerli səviyyədə müvəqqəti pozuntular ilə əlaqəlidir və bunun da iqtisadi inkişafa hər hansı uzunmüddətli təsiri mövcud deyil.

i. Sənaye və ticarət

171. Tikinti layihəsinin nəticəsində sənayeyə dəyə biləcək heç bir mənfəət təsirlərinin olması gözlənilmir, həqiqətən material, duru yanacaq və digər avadanlıq üçün ehtiyac müvafiq istehsal prosesinə təkan verəcəkdir.

¹¹⁵ Bax Nippon Koei UK (2009b)

¹¹⁶ Aşağıdakı internet sahifəsində mövcuddur http://www.cawater-info.net/library/eng/az_for_cod.pdf

172. Tikinti fəaliyyətinin yerli ticarət və biznes işləri üçün arzuolunmaz təsiri ola bilər. Torpaq üzrə tələblər yol kənarı biznes işlərinin aparılması və ya başa çatdırılması üçün istiqamətləndiriləcəkdir. Digər ərazilərdə Təhkim Zolağında biznes işləri aparılırsa biznes işləri müvəqqəti dayandırılmalı və başa çatdırılmalı bilər və ya onların torpaqlarının bir hissəsi itirilə bilər. Məcburi köçürülmə üzrə AİB siyasətində tələb edilir ki, layihənin nəticəsi kimi heç kim məcburi kənarlaşdırılmamalıdır, belə ki, Yenidən Məskunlaşma planı bu məsələləri araşdırmaq üçün hazırlanmışdır. Bu onu göstərir ki, hər hansı sahibkar və icarəçinin ümumi torpağının 10 %-dən çoxu satın alınmalıdır və hər hansı biznes tikililəri söküldüyü zaman sahibkar və icarədarlar aşağıdakılarla təmin edilməlidir:

- Ticarət fəaliyyəti nəticəsində əldə edilmiş gəlirin itirilməsinə ekvivalent olan kompensasiya; və
- Gəlir gətirən hər hansı söküləcək əmlaklar üçün (məs. kommersiya binaları) əvəz etmə dəyərləri ilə hesablanmış kompensasiya.

173. Satın alınmamış müəyyən yol kənarı mağazalar hal-hazırda gəliri itirə bilər, çünki tikintinin aparılması müştəriləri azaldacaqdır və əmlak yol bağlanmalarına, ağır nəqliyyat vasitələri və avadanlıqların və s. iştirakına maneə yaradacaqdır. Bu məsələlər də həmçinin Köçürülmə Planına daxil olur, təsirlər aşağıda göstəriləndiyi kimi azaldılacaqdır:

- Tezlik, müddət və məsafə baxımından pozuntuların minimumda saxlanması;
- Yol kənarı biznes işləri üçün mümkün olan yerlərdə texniki qulluğun göstərilməsi və ya alternativ nəqliyyat vasitələri və piyada keçidinin təmin olunması;
- Sahibkar və icarədarların itirilmiş biznes gəlirlərinin məbləğinə bərabər maliyyə kompensasiyası ilə təmin edilməsi.

174. Ərazidə kənd təsərrüfatının tikinti prosesi, xüsusilə də işlərin aparıldığı müddətdə qoyulan maneə ucbatının mənfi təsirə məruz qalma potensialı vardır; layihə ərazisində fermerlər M-2 avtomobil yolundan birbaşa yanaşma sahələrinə keçə bilərlər. Potensial təsirlər məsləhətləşmə prosesi və tələb edildiyi halda müvafiq müvəqqəti kecid məntəqələrinin təmin edilməsi vasitəsilə daha çox azaldıla bilər.

ii. Daşınmalar

175. Layihə xüsusiyyətinə görə iki zolağa genişləndirilmə üzrə işlərin mövcud yola paralel zolaqda aparılacağından mövcud yol hərəkətinə çox az təsir olacaqdır və layihə çərçivəsində ümumilikdə başqa yola yönəldilməsini və ya müvəqqəti yolları tələb olunmur. Yük maşınlarının dönüşü, böyük qurğuların daşınması (məs. yol salan qurğular) və yavaş hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin iştirakı ucbatından bəzi kiçik yubanmalar olacaqdır, ancaq M-2 yolunda¹¹⁷ mövcud şərait göstərir ki, bu hal adi haldan fərqlənir. Artıq təsvir edildiyi kimi dolama yolun tikintisi mövcud yolda normal nəqliyyat axınının əsas pozulmasına təsir etmədən aparılacaqdır. Yol qovşaqlarının tikilməli olduğu yerdə daha çox pozuntuların olması ehtimal olunur, lakin bu prosesin təsirləri hələ də azdır və lazımı qaydada idarə edilərsə qısa müddətdə aradan qaldırıla bilər. Hazır körpü tirləri yerinə qoyulduğu zaman və birləşmə yolları hazırlandığı zaman yol hərəkəti üçün tələb edilən müvəqqəti istiqamətləndirilmələrlə yol boyu normal nəqliyyat axını daha çox yol qovşağı tikintisi müddətində saxlanılmalıdır. Bu köməkçi yollar qənaətbəxş keyfiyyətə malik

¹¹⁷ Yol işləri, yol hərəkətinin istiqamətləndirilməsi aparılan və davamlı dövrlərdə onun uzunluğunun çox hissəsi boyunca pozulmalar olan yol və yavaş hərəkət edən kənd təsərrüfatı nəqliyyat vasitələri və böyük nəqliyyat vasitələri üçün ümumilikdə istifadə edilən yol

olmalıdır və tozun qarşısını almaq üçün gündəlik azaltma kimi ən əverişli təcrübə ilə təmin edilməlidir.

iii. İnfrastruktur və elektrik enerjisi avadanlıqları

176. Tikinti zamanı həyata keçirilən qazıntı yol boyunca yerləşən infraquruluq (su paylayıcı borular, elektrik enerjisi dirəkləri kimi) və karxana ərazilərinə zərər verə bilər. Elektrik enerjisi təchizatının pozulması və ya yağış suları ilə çirklənmə kimi potensial mənfi nəticələrin qarşısını alması məqsədlə ərazilər və infraquruluq şəbəkəsinin növlərinə dair rəsmi informasiya Podratçı tərəfindən müəyyən edilməlidir və bu işlərlə məşğul olmaq üçün plan hazırlanmalıdır. Layihə ərazisində çoxlu xüsusi su çıxarılma yeri, suvarma sistemi və çirkab suyu boruları mövcuddur və bu səbəbdən hər hansı qeyri-rəsmi birləşmələrin yerini dəqiq müəyyən etmək üçün tədqiqat aparılmalıdır. Podratçı tərəfindən təmin edilməli sonrakı azaltma tədbirlərinə aşağıdakılar daxildir:

- Dirəklərin¹¹⁸ yerinin dəyişdirilməsi zərurəti səbəbindən pozuntular zamanı alternativ elektrik enerjisi təchizatının təmin edilməsi;
- Su təchizatı sistemində dəyən pozuntular zamanı gətirilmə içməli suyun təmin edilməsi;
- Pozuntular zamanı müvafiq sanitariya texniki qurğuların təchiz edilməsi.

177. Şəmkir /Dəlyər dolama yolun müvəqqəti istiqaməti BTC borukəmərinin yaxınlığından keçir; müfəssəl layihədə yolun boru kəmərinin Təhkim Zolağından qənaətbəxş məsafədə keçməsi təmin ediləcəkdir, ancaq tikinti işçilərinə bununla belə onun yeri barədə məlumat verilməli və xüsusilə sayıq olmaları üçün təlimatlandırılmamalıdır.

F. Sosial və mədəni resurslar

i. Əhali və icmalar

178. Kəndlər və digər icmalara dəyən pozuntular yuxarıda göstərilən E bölməsində geniş şəkildə əhatə olunmuşdur. Aşağıda göstəriləyi kimi layihə işlərinin yaxınlıqdakı icmaların gündəlik həyatına kiçik mənfi və müsbət təsirləri olacaqdır:

- Şəhərlərdən yan keçiləcəkdir, belə ki işlər şəhər mərkəzindən kənarında aparılacaqdır.
- Yalnız yolun bir tərəfi boyunca təkmilləşdirilmə işlərinin aparılması ilə təsnif edilən iki zolağa genişləndirilən şəhərtrafi ərazilərdə işlər əsasən təkmilləşdirilmənin aparıldığı qarşı tərəfdə həyata keçiriləcəkdir;
- İşlər nisbətən az işçi qüvvəsinin¹¹⁹ iştirakı ilə müvəqqəti olacaqdır.

179. Yerli sakinlər üçün narahatlığın qarşısını almaq üçün müəyyən tədbirlər artıq hazırki hesabatda müəyyən edilmişdir. Pozuntuları mümkün qədər azaltmaq üçün həyata keçiriləcək fəaliyyətə aşağıdakılar daxildir:

- Tikinti işinin xarakteri, müddəti və ehtimal edilən təsiri ilə bağlı yerli ictimaiyyəti məlumatlandırmaq üçün məsləhətlərin həyata keçirilməsi, və istiqamətləndirilə bilən yerli problemlərin müəyyən edilməsi; və

¹¹⁸ Bu yerli kommunal xidmət kompaniyası və ya podratçı tərəfindən qanunvericilik və imkanlar çərçivəsində təmin edilməlidir

¹¹⁹ Bu o deməkdir ki, yerli biznes üçün gəlir artımı işçi qüvvəsinin iştirakı və əmək ehtiyacları ucbatından nisbətən az olacaqdır.

- Hər hansı, xüsusilə səsli və ya digər invaziv fəaliyyətlərin aktiv vaxtının qarşısını almaq üçün iş proqramının planlaşdırılmasında ictimaiyyətin iştirakı.

180. Təklif edilən layihə variantlarında torpaq satın alınması və köçürülmə kimi təsirlərin mümkün qədər minimum olması nəzərdə tutulur, ancaq bütövlükdə bunun qarşısı alına bilməz. 2009-cu ilin ilkin qiymətləndirilməsinə¹²⁰, əsasən təsirə məruz qalmış şəxslərin sayının 200-dən çox olması gözlənilir və AİB köçürülmə tələblərinə uyğun olaraq bütöv KP-in layihə üçün hazırlanması zəruridir. Uyğunlaşdırılma başa çatdıqdan sonra əhalinin siyahıya alınması və itirilmiş mülkiyyətin və təsirə məruz (TMI) qalmış insanların siyahıya alınması əsasında müfəssəl torpaq satın alınması planı hazırlanacaqdır. Layihənin başa çatdırılmasından sonra layihənin faydalarının qiymətləndirilməsi üçün istifadə olunacaq bazis məlumatın yaradılması üçün TMI-ın sosial-iqtisadi tədqiqat nümunəsi hazırlanacaqdır.

181. Daimi torpaq satın alınması yuxarıda göstərilən plana daxil olacaqdır, ancaq Podratçı həmçinin torpaq üçün tələb edilən vaxtı minimuma endirmək üçün diqqət yetirməklə və layihə başa çatdıqdan sonra məqbul qaydada bərpanı təmin etməklə müvəqqəti torpaq satın alınmasından xəbərdar olmalıdır.

ii. Səhiyyə və təhsil

182. Əsaslı tikintinin aparıldığı müddətdə həmişə təhlükəsizlik riski vardır və işçi və vətəndaşların təhlükəsizliyini təmin etmək üçün qabaqlayıcı tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruri olacaqdır. Podratçı tikinti sahəsində sağlamlıq və təhlükəsizlik planının yaradılması və həyata keçirilməsini tələb edəcəkdir və bunun üçün aşağıda göstərilən tədbirlər daxil olmalıdır:

- İnsanların mümkün olan yerlərdə tikinti sahəsindən kənarlaşdırılması;
- Bütün işçilərin istifadə etməsi üçün müvafiq Fərdi Mühafizə Vasitələri (FMV) ilə təchizatının təmin edilməsi;
- Tikinti sahəsinin bütün işçi heyəti üçün sağlamlıq və təhlükəsizliyin təmin edilməsi;
- İlk tibbi yardım avadanlığının təmin edilməsi;
- Bütün tikinti sahəsi fəaliyyəti üçün icra olunmalı sənədləşdirilmiş prosedurlar;
- Təmin edilməli qəza hesabatları və qeydləri.

183. Tikinti sahəsində gözlənilən işçilərin sayının az olması səbəbindən yerli ictimaiyyətə dəyəcək təsirlər ciddi olmayacaqdır. Layihənin həyata keçirildiyi yerdə cinsi yolla yoluxan xəstəliklər işçilər və yerli icmalar arasında ümumi təhlükə daşıyır, lakin tikinti sahəsində az sayda işçilər iştirak edir və kənd icmalarında mühafizəkar Müsəlman mövqeyi hökm sürdüyündən hazırkı layihədə CYYX risk hesab edilmir. Buna baxmayaraq Məsləhətçi tərəfindən pulsuz qoruyucu vasitələri təmin edilməli və məsləhət verilməlidir.

184. Tikinti prosesinin yerli təhsilə təsiri olmayacaqdır.

¹²⁰ Nippon Koei UK (2009b)

iii. Mədəni irs

185. Yeni hərəkət hissəsi və yeni dolama yolun böyük əksəriyyəti şumlama ucbatından səthi və həmçinin qrunaltı hissəsi pozulmuş torpaqdan keçəcəkdir. Arxeoloji, mədəni və tarixi yerlərin mövcudluğuna dair suallar maraqlı tərəflərin məsləhətləri zamanı müzakirə ediləcəkdir və yol oxunda dəyişiklərə yol verməklə və ya dəhlizində¹²¹ sərbəst hərəkət olmayan ərazilərdə tikintiyə başlamazdan əvvəl qazıntıya başlamaqla bu təklif edilən təhkim zolağının hüdudları daxilində yerləşən hər hansı maraqlı sahələri müəyyən etməlidir. Tikinti zamanı kiçik və ya heç bir qədim mədəni irsi olmayan sahələr və ya əşyaların aşkar olunması gözlənilmir, ancaq Podratçı öz növbəsində bu cür mümkün hal üçün hazır olmalıdır.

- Layihə üzrə maraqlı tərəflər kimi əldə etdikləri təcrübə ilə layihə üçün yararlı ola biləcəyindən məsləhət forumlarında dövlət və yerli arxeoloji, mədəni və tarixi qurumlar və maraq qruplarının iştirakı;
- Hər hansı qazıntı işinin aparılması zamanı Podratçı tərəfindən istifadə olunması üçün protokolun hazırlanması və hər hansı təsadüf tapıntının tanınmasının təmin edilməsi və onların mühafizə edilməsi və saxlanması üçün tədbirlərin görülməsi Buraya aşağıdakılar daxil edilməlidir:
 - Hər hansı tapıntının aşkar edilməsindən şübhələnən zaman tədqiqatın aparılmasına imkan yaratmaq üçün dərhal işin dayandırılması; və
 - Tapıntının olmasından şübhələnən zaman Azərbaycan Elmlər Akademiyasının dəvət edilməsi və yerində kənarlaşdırılması və mühafizəsini təmin etmək üçün onların tələb etdiyi hər hansı tədbirlərin həyata keçirilməsi.

186. Abidə, qəbiristanlıq və məscid kimi mədəni dəyərlərə malik daha çox tikinti sahələri də həmçinin Podratçının mədəni irs planının bir hissəsi olmalıdır. Müfəssəl layihə prosesi nəticəsində bu tikinti sahələrinin çoxunun şöküləcəyinə baxmayaraq bir və ya iki ərazidə bəzi müdaxilənin olması gözlənilir. Daha böyük səviyyədə görülməli xüsusi tədbirlər yerli əhəlinin fikir və rəylərindən asılıdır və bu maraqlı tərəflərin məsləhətləri zamanı müəyyən ediləcəkdir.

G. Layihənin yeri və layihə ilə bağlı təsirlər

187. AİB Ətraf Mühitə Təsirlərin Qiymətləndirilməsi Təlimatlarında ƏMTQ-in, layihənin yeri, layihələndirməsi, tikintisi və istismarı ucbatından yarana biləcək təsirləri qiymətləndirilməsi tələb edilir. Tikinti və istismar layihənin ətraf mühit ilə qarşılıqlı fiziki təmasının mövcud olduğu iki əsas fəaliyyətdir, belə ki, bu iki fəaliyyət zamanı ətraf mühitə dəyən bir çox təsirlərin olması ehtimal olunur. Bu səbəbdən bu proseslərin təsirini qiymətləndirərək layihənin bütün potensial təsirləri müəyyən edilir və hər hansı mənfi təsirlər üçün azaltma tədbirləri işlənilib hazırlanır. Bu yuxarıda və aşağıda fəsil VI və VII bölmələrdə yerinə yetirilmişdir və heç bir əlavə əsas təsirlərin olması gözlənilmir.

188. Tikinti və ya istismar mərhələlərində meydana çıxmasına baxmayaraq ətraf mühitə dəyən təsirlərin qiymətləndirilməsində müəyyən təsirlər var. Onlar, ilk növbədə layihənin yeri və layihələndirməsinin təsirləri kimi hesab olunmalıdır, belə ki alternativ ərazi və layihələndirilmə seçilmədiyi halda onlar baş verəcəkdir. Məsələn, landşaft gözəlliyinə malik ərazidə yol salındıqda, qonşuluqdakı şəhərlərin ətrafından bu yol keçdiyi zaman yerləşmənin nəticəsi kimi ciddi əyani təsirlər meydana çıxmayacaqdır.

¹²¹Bu variantın həyata keçirilmə ehtimalı olduqca azdır.

189. Təsirlər üçün yalnız layihə ilə əlaqəli imkanlar ilə mövcud layihələrin həyata keçirilməsi dolama yol¹²² üçün alternativlərin seçilməsi ilə mümkün olur; mövcud hərəkət hissəsinin genişləndirilməsi mütləq yerinə yetirilməlidir, bu genişləndirilmə layihə və ya ərazi vasitəsilə dəyişdirilə bilməz.

190. Bu layihə çərçivəsində əsasən kənd təsərrüfatı torpağından keçən üç dolama yolun tikilməsi təklif olunur. Şəmkir/Dəllər dolama yolu alternativlərin müəyyən edilməsində qeyd edilən məhdudiyyətlər ucbatından başqa yola yönəldilə və ya təkrar layihələndirilə bilməz; onun mövcud və real yeri xüsusi landşaft dəyərində malik olmayan kənd təsərrüfatı torpağı və sahibsiz torpaqdan keçir. Bundan əlavə BTC boru-kəməri dolama yola nisbətən yaxın keçir belə ki, tikinti dəhlizi artıq əhəmiyyətli uzunluqda məsafədə dağılmışdır. Təsvir edildiyi kimi, Aşağı Eyyublu, I Şıxlı dolama yolunun alternativ istiqamətləndirilmə variantı mövcuddur, lakin yolun cənubuna doğru qəsəbə və uçuş-enmə zolağının mövcud olması ucbatından seçilmiş variantda hal-hazırda oxşar kənd təsərrüfatı torpağından keçən ikiqat uzunluğun müəyyən edilməsinə ehtiyac vardır və bundan əlavə bu yol yuxarıdakı təpələrdən nisbətən kənar keçməlidir. Aşağı Eyyublu Dolama yolu üçün şimal variantının seçilməsi çərçivəsində layihə ilə əlaqəli təsirlər azaldılır. Əvvəlki bənddə təsvir edildiyi kimi Qazax / Ağstafa dolama yolu üçün istiqamət seçilməsi daha geniş prosesi əhatə edir və nəhayət sarı marşrut bütün dizayn mülahizələri arasında kompromis əsasında seçildi. Seçilmiş sarı marşrut qara marşrutdan fərqli olaraq yüksək dəyərli kənd təsərrüfatı torpağından keçmir və səs-küy, hava və əyani çirklənmə kimi yüngül ekoloji təsir etmə potensialına malikdir, lakin bu təsirdə müşahidə edilən kiçik artım bir qədər azaldıla bilər. Yalnız göstərilən təsirlər müsbət sosial və ekoloji təsirlər üçün imkanlar vasitəsilə gələcəkdə balanslaşdırılır. Belə ki, sarı marşrut müvəqqəti təhkim zolağına yaxın ümumilikdə yoxsul icmalar üçün nəqliyyat dəhlizi üçün əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşdırılan əlaqənin təmin edilməsi və üstəlik qara marşrutla müqayisə edildiyi zaman dolama yolda yol hərəkətinin artan səviyyələrin mümkün istiqamətləndirilməsini təklif edir.

191. Yuxarıda göstərilən təkmilləşdirilmə işlərinə nail olmaq üçün və kənd təsərrüfatı torpağı sahəsində yaşayış sahələrinə yaxın keçən yolun hər hansı təsirlərini azaltmaq üçün təsirin azaldılması tədbirlərinə ciddi şəkildə riayət edilməsi və ən əsası, müvafiq yanaşma və keçid məntəqələri yeni Qazax /Ağstafa dolama yol boyunca təmin edilməsi zəruridir. Müfəssəl layihə tədqiqatları həmçinin yeni Qazax /Ağstafa dolama yol oxu boyu yerləşən yetkin meyvə ağacları və üzüm bağlarının yerləşdiyi ərazilərdən mümkün qədər yayınılmağa istiqamətləndirilməlidir. Həmçinin km 107-113-də Yuxarı Salahlıda dolama yolun Şimal istiqamətdə verilməsi və km 117-125-də isə I Şıxlı kəndinin cənub hissəsindən dolama yol variantının seçilməsi olacaq mənfi təsirlərin tam aradan qaldırılması zərurətindən olmuşdur.

192. Layihədə xüsusilə həssas olmayan mühitdə birbaşa tikintinin və aşağı texniki xidmət işinin aparılması təklif edilir; gözlənilən təsirlərin bir çoxu tikinti prosesi ilə əlaqəlidir və bu prosesə kifayət qədər geniş əsas daxil olduğu üçün meydana çıxır. Lakin təsirlərin adi xarakterinə görə asanlıqla aradan qaldırıla biləcəyi nəzərdə tutula bilər. Layihə müddətində bu səbəbdən layihələndirmə və yer ilə əlaqəli variantın nəticəsi kimi hər hansı əhəmiyyətli təsirlərin olması nəzərdə tutulmur.

¹²²Qeyd edilməlidir ki, layihə alternativlərin qiymətləndirilməsində olduğu kimi dolama yolun mövcudluğuna deyil, yalnız başqa yola yönəldilməyə istinad edir və onların mövcudluğu göstərilmişdir və bu səbəbdən layihədə dəyişiklik mövcud deyildir.

VI. ƏTRAF MÜHİTƏ GÖZLƏNİLƏN TƏSİRLƏR VƏ TƏSİRİN AZALDILMASI TƏDBİRLƏRİ: LAYİHƏNİN MÖVCUDLUĞU, İCRASI VƏ İSTİSMARI

A. Giriş

193. Müşahidələrin nəticələrinə əsasən təsirin qiymətləndirilməsi üçün sadə *ad hoc* qiymətləndirmə metodologiyasından istifadə edilmişdir. Layihənin icrası mühüm dərəcədə müsbət ətraf mühit və sosial təsirlərə səbəb olacaqdır. Əsas məskunlaşmış ərazilərdə yeni dolama yollarının açılması nəqliyyatın hərəkətində mühüm dərəcədə azalmaya səbəb olacaq və yol hərəkətinin təhlükəsizliyi şəraitində, kənar təsirlərdə, nəqliyyat hərəkətindən yaranan səs-küydə və hava keyfiyyətində uzunmüddətli yaxşılaşdırma təmin ediləcəkdir. Digər müsbət təsirlər iqtisadi artımda və azalmış səyahət vaxtında müşahidə ediləcəkdir. Bu bölmənin növbəti hissələrində layihənin mövcudluğu və icrasından gözlənilən müsbət təsirlər, eləcə də, potensial mənfi təsirlərin müəyyən edilməsi və ehtiyac duyulan yerlərdə müvafiq təsirin azaldılması tədbirlərinin təmin edilməsindən bəhs ediləcəkdir.

B. Ciddi təsire məruz qalmayan ərazilərin müəyyən edilməsi

194. Mühüm təmir işlərinə və texniki qulluğa¹²³ ehtiyacı olmayan yollar və körpülər mövcud olduğundan yeni iki hərəkət hissəli 4 zolaqlı yolun açılışından sonra təsire məruz qalmayan ətraf mühit sahələri də mövcuddur. Bu sahələr hər birinin izahı verilməklə aşağıda Cədvəl 12-də müəyyən edilmişdir. Bu sahələr təsirin qiymətləndirilməsi prosesində nəzərə alınmamışdır və sonrakı bölmələrdə qeyd olunmayacaqdır.

Cədvəl 12: Layihənin icrası və istismarından ciddi təsire məruz qalmayan sahələr

Sahə	Məntiqi əsalandırma
İqlim	Tullantılar səviyyəsində baş verəcək kiçik dəyişikliklər yerli iqlimə mühüm təsir göstərməyəcək.
Canlı təbiət və nadir və ya nəslə kəsilməkdə olan növlər	Layihə ərazisində minimal sayda canlı təbiət nümayəndələri mövcuddur və mövcud olanlar isə insanlar tərəfindən edilən müdaxiləyə artıq öyrəşiblər. Layihə ərazisində nadir və ya nəslə kəsilməkdə olan növlər müşahidə edilməmişdir.
Flora	Yolun icrası təbii flora və ya əkilən məhsul növlərinə təsir göstərmir.
Mühafizə edilən ərazilər	İki zolaqlı genişləndirmək üçün seçilmiş yol oxu və dolama yollar beynəlxalq səviyyədə və dövlət tərəfindən mühafizə olunan ərazilərə yaxın ərazilərdən keçmir və onlarla kəsişmir.
Sahilboyu ərazilər	Layihə ərazisi sahilboyu ərazidən keçmir.
Infrastruktura və elektrik avadanlıqları	Yolun icrası heç bir yerli infrastrukturaya maneə olmayacaq; digər kəsişmələr layihənin tikintisi zamanı müəyyən ediləcəkdir.
Mədəniyyət nümunələri	Potensial sahələr və mədəniyyət nümunələri müfəssəl layihələndirmə və tikinti zamanı müəyyən ediləcək və maliyyə vəsaiti ayrılacaqdır.

C. Maddi ehtiyatlar

i. Hava keyfiyyəti

195. Nəqliyyat hərəkəti axını ərazisində, nəqliyyat vasitələrinin sayında, növü və sürətində olan dəyişikliklər səbəbindən yerli hava keyfiyyətində dəyişiklik labüddür. Layihənin icrası ilə bağlı olaraq hava keyfiyyətinə olan təsirin qiymətləndirilməsi prosesi

¹²³Bölmə III-də təsvir edildiyi kimi

yol layihələri üzrə ətraf mühitin qiymətləndirilməsi üçün Böyük Krallıqda¹²⁴ qəbul edilmiş çeşidləmə üsulundan istifadə etməklə həyata keçirilmişdir. Bu qiymətləndirmə dolama yolları keçən bütün şəhərlər üzrə “layihə daxilində” və “layihə xaricində” planları çərçivəsində 2012 (layihənin ilkin olaraq planlaşdırılan açılma ili) və 2027-ci illər (açılışdan 15 il sonra) üçün həyata keçirilmişdir. Modelə daxil edilənlər layihələndirilən nəqliyyat vasitələri sayına, mövcud və layihələndirilən qarışıq nəqliyyat vasitələri növləri, ilkin təyin olunma məntəqələri tədqiqatının nəticələrinə və standart tullantı amillərinə¹²⁵ əsaslanır.

196. Aşağıda verilmiş Cədvəl 13 qiymətləndirmənin nəticələrini göstərir və hesablanmış tullantı səviyyələrini mövcud Avropa Birliyi (AB) Direktivində müəyyən edilən hava keyfiyyəti meyarları ilə müqayisə edir.

Cədvəl 13: Hava keyfiyyəti qiymətləndirilməsinin nəticələri

	il	Çirkəndirici maddələrin konsentrasiyası						
		Dəm qazı CO	Benzol	1,3 butadien	Azot oksid NO _x	Azot dioksid NO ₂	Bərk zərəciklər PM ₁₀	
		Orta illik mg/m ³	Orta illik µg/m ³	Orta illik µg/m ³	Orta illik µg/m ³	Orta illik µg/m ³	Orta illik µg/m ³	Günlər >50 µg/m ³
Maksimal AB səviyyələri		10	16.25	2.25	30	40	20	7
Şəmkir								
Mövcud yol, layihəsiz	2012	0.03	0.03	0.03	7.39	3.51	1.50	0
Mövcud yol, layihəli	2012	0.02	0.02	0.02	3.46	2.09	1.18	0
Mövcud yol, layihəsiz	2025	0.06	0.11	0.11	11.51	4.81	1.91	0
Mövcud yol, layihəli	2025	0.03	0.03	0.03	5.79	2.96	1.36	0
Dolama	2012	0.01	0.01	0.01	2.07	1.51	1.10	0
Dolama	2025	0.02	0.02	0.02	3.24	2.01	1.25	0
Aşağı Ayublu								
Mövcud yol, layihəsiz	2012	0.03	0.04	0.04	8.23	3.79	1.59	0
Mövcud yol, layihəli	2012	0.02	0.02	0.02	3.48	2.10	1.19	0
Mövcud yol, layihəsiz	2025	0.07	0.13	0.13	14.07	5.56	2.16	0
Mövcud yol, layihəli	2025	0.04	0.04	0.05	8.48	3.87	1.62	0
Dolama	2012	0.01	0.01	0.01	1.96	1.47	1.09	0
Dolama	2025	0.02	0.02	0.02	3.24	2.01	1.25	0
Ağstafa və Qazax								
Mövcud yol, layihəsiz	2012	0.02	0.02	0.03	5.71	2.93	1.35	0
Mövcud yol, layihəli	2012	0.02	0.02	0.02	3.14	1.96	1.17	0
Mövcud yol, layihəsiz	2025	0.05	0.06	0.08	11.74	4.88	1.83	0
Mövcud yol, layihəli	2025	0.04	0.04	0.04	7.45	3.53	1.53	0
Dolama	2012	0.01	0.01	0.01	1.66	1.33	1.05	0
Dolama	2025	0.01	0.01	0.02	2.89	1.86	1.16	0

¹²⁴Avtomobil yolları agentliyi “Yollar və körpülərin layihələndirmə üzrə təlimat kitabçası (DMRB), Cild 11, Bölmə 3, HA 207/72, May 2007, electron cədvəllərlə birgə.

¹²⁵Modelləşdirmə üçün həssas reseptorların orta məsafəsi mövcud şəhər əraziləri üçün 10 metr dolama əraziləri üçün 100 m götürülmüşdür.

197. Nəticələr göstərir ki:

- Layihəsiz belə dolama yollar inşa ediləcək şəhərlərdə hava keyfiyyəti səviyyəsi 2025-ci ilə kimi məqbul səviyyədə qalacaqdır;
- Bütün hallarda və bütün parametrlər çərçivəsində dolama yolların mövcudluğu onların keçdiyi şəhərlərin hava keyfiyyətinə müsbət təsiri vardır, bəzi hallarda layihəsiz planlar ilə müqayisədə tullantılar 3 dəfə azalmışdır.
- Dolama yolları layihəsinin mövcudluğu ilə yalnız 2012 və 2025-ci illərdə şəhər ərazilərində hava keyfiyyətində az dərəcədə pisləşmə baş verə bilər ki, bu pisləşmə layihəsiz planlarda daha mühüm xarakter daşıya bilər;
- Kənd təsərrüfatı istifadəsində olan topaqlar kimi istifadə edilən zaman bir az yaxşı olan hava keyfiyyəti yeni dolama yolları boyunca 2025-ci ilə kimi yaxşı olaraq qalacaqdır və bütün dolama yollar və parametrlər üçün 2025-ci ildə hava keyfiyyəti 2012-ci ildə layihə həyata keçirilməyən şəhər ərazilərindən daha yaxşı olacaqdır; il ərzində yeni dolama yollara kimi ən yaxın evlərdə çirkli maddələrlə konsentrasiya daha sürətli nəqliyyat vasitələri və dolama yollara kimi olan məsafənin artması səbəbindən mövcud yola ən yaxın olan evlərdə çirkli maddələrlə olan konsentrasiyadan mühüm dərəcədə aşağıdır;

198. Ümumiyyətlə, belə nəticəyə gələ bilərik ki, dolama yollarının mövcudluğu hava keyfiyyətinə mühüm dərəcədə müsbət təsir göstərir.

199. İki zolaqlı olaraq genişləndiriləcək yol hissələrində modelləşdirmə aparmaq mümkün olmamışdır, lakin layihə nəticəsində artan hərəkət sürətləri mühərrikin effektivliyini yaxşılaşdıraraq mövcud səviyyəyə nisbətən ümumi tullantı səviyyələrini azaldacaqdır. Tam tullantılara gəlincə isə, layihə ümumilikdə tullantıların azalmasına, eləcə də, yerlərdə yuxarıda qeyd olunan digər yaxşılaşma işlərinə səbəb olacaqdır.

200. Qeyd etmək lazımdır ki, hal-hazırda Azərbaycanda¹²⁶ hava çirklənməsinin əsas mənbəyi kimi nəqliyyat vasitələri sənayeni qabaqladığı halda, sərhəd/Bakı yolu üzrə alternativ marşrutlar mövcud olmadığına görə yeni yolun mövcudluğu əlavə nəqliyyat hərəkətini yaratmır. Layihənin bütün elementləri müsbət təsirlərə¹²⁷ malik olduğundan təsirin azaldılması tədbirlərinə ehtiyac duyulmur.

201. İstismar işləri nəticəsində hava keyfiyyətinə olan təsirlərin az olması gözlənilir və bu təsirlər tikinti təsirlərinin azaldılması tədbirlərinə (Bölmə C.1-Ə baxın) əsasən azaldılmalıdır.

ii. Topoqrafiya, geologiya, torpaq və landşaft, torpaqdan istifadə

202. Genişləndirilmiş yol və dolama yolların mövcudluğu, icrası və istismarı layihə ərazisinin geologiyasına və topoqrafiyasına təsir göstərməyəcəkdir.

203. Torpağın təsadüfi sıçramalar (məs. həddindən artıq yüklənmiş yanacaq tankeri) nəticəsində çirklənmə təhlükəsi vardır. Nümunəvi olaraq, layihə yolu boyunca API separatoru daxil olmaqla yol səthinin drenaj sistemi quraşdırılmalıdır, hər halda, aşağı səviyyəli təhlükənin mövcudluğu və AYS tərəfindən istifadə edilən yol tikintisi standartına, eləcə də, texniki-iqtisadi əsaslandırma əsasən heç bir drenaj sistemi quraşdırılmayacaqdır. Bundan əlavə, hal-hazırda əsas diqqət birinci dərəcəli yol istismarı

¹²⁶ AİB (2005)

¹²⁷ Qeyd olunduğu kimi, sıx olmayan kənd təsərrüfatı torpaqları ərazilərində hava keyfiyyətində az çirklənmə məntiqsiz hesab olunur

işlərinin təmin edilməsinə verilmişdir və əlavə infrastrukturallara müvafiq olaraq əlavə nəzarətin edilməsini gözləmək real deyildir. Hər halda, neft və ya kimyəvi maddələrin sıçraması hallarının təsirini effektiv şəkildə azaltmaq üçün AYS fəvqələdə hallar üçün plan hazırlamalı və işçi heyətə müvafiq təlimlər təşkil edilməlidir.

204. Yolun mövcudluğu bu ərazidə, xüsusilə, əvvəllər kənd təsərrüfatı torpaqları kimi istifadə edilən ərazilərdə torpaqdan istifadəyə təsir göstərəcəkdir. Torpaq sahələrinə yaxınlaşan bir sıra dolama yolların ətraf ərazilərindən gələcəkdə kənd təsərrüfatı məqsədləri üçün istifadə ediləcəyi gözlənilir, lakin yeni yol hissələri boyunca ticarət və ya yaşayış tikililərin artması təhlükəsi də vardır. Çox ehtimal yol layihəsində bu nəzərə alınmamışdır, belə ki, tək hərəkət hissəli avtomobil yolundan fərqli olaraq iki hərəkət hissəli dörd zolaqlı avtomobil yolunu xüsusi yollar ilə əlaqələndirmək çətindir və müəyyən edilmiş müxtəlif səviyyəli kəsişmələrdə avto nəqliyyatla kəsişməni keçmək mümkün deyildir. Yolun yeni hissələri boyunca cüzi işlərdən başqa digər dəyişikliklərin xarakterik olması¹²⁸ faktına baxmayaraq marşrut boyunca qeyri-qanuni tikililərin olması faktı AYS tərəfindən müntəzəm olaraq yoxlanılacaqdır.

205. Layihənin mövcudluğu və icrasından nəticələnən landşaft təsirləri müsbət və mənfi faktorlar olmaqla təsnifləşdiriləcəkdir. Şəhərin mərkəzindən keçən iri çəkili yük maşınlarının sayının azalması səbəbindən dolama yolları keçən şəhərlərin landşaftında yaxşılaşma müşahidə ediləcəkdir. Dolama yollar boyunca hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin sənişinləri üçün mənzərə şəhər landşaftı ilə müqayisədə daha yaxşı olacaqdır. Mənfi faktor dolama yolların keçdiyi kənd landşaftlarında sahələr boyunca gəzmək imkanının çətinləşməsi ilə əlaqədardır, hər halda, belə ərazilərin əyləncə deyil tamamilə kənd təsərrüfatı məqsədləri üçün istifadə edilməsi qeyd olunmuşdur. Mənfi təsire məruz qalan digər landşaft növü yol kəsişmələridir, belə ki, yol boyunca çıxış və giriş yollarla qaldırılan torpaq sahələri və nəqliyyatın hərəkəti körpülərin üzərindən təşkil edildiyi yerlər nəzərdə tutulur. Əvvəlki hissədə ağac əkmə işləri müvəffəqiyyətlə tamamlandığı halda yol kəsişmələrinin kənar sərhədlərində yerli ağac növlərinin əkilməsi, qurğuların dekorasiyası və daha yaxşı görüntünün təmin edilməsi işləri mənfi görünüş təsirlərinə malik olmamalıdır. Kəsişmə körpülərinin mümkün vizual təsirlərinin azaldılmasına köməklik göstərən digər tədbirlərdən biri layihələndirmə mərhələsində¹²⁹ arxitektura üslubdan istifadə edilməsidir.

iii. Səth və qrunut suları

206. Yolların tikintisi və istismarı zamanı səth və qrunut sularına olan əsas potensial təsir təsadüfi sıçramalar nəticəsində baş verən çirklənmədir. Yuxarıda artıq müzakirə edildiyi kimi, yol boyunca drenaj və separator kimi mühafizə infrastrukturalları təmin edilməyəcək, beləliklə, təhlükə ehtimalı qalacaqdır, hər halda, müfəssəl layihələndirmə mərhələsində körpü və kəsişən nöqtələr boyunca müvafiq mühafizə sədlərini təmin etməklə çay və drenaj/suvarma küvetlərini mühafizə etmək mümkündür.

iv. Səs-küy və vibrasiya

207. Nəqliyyat axını ərazisində, nəqliyyat vasitələrinin sayında, növü və sürətində baş verən dəyişiklik səbəbindən layihənin icrası nəticəsində yerli səs-küy səviyyəsində dəyişikliyin olması labüddür. Nəqliyyatdan yaranan səs-küy səviyyəsinin qiymətləndirilməsi ilkin il olan 2008-ci il səviyyəsi 2012-ci il üçün (layihənin ilkin açılma ili) olan səviyyə ilə, eləcə də, 2027-ci ildə (açıılışdan 15 il sonra) "layihə çərçivəsində" və "layihə çərçivəsində olmayan" müqayisə edilməklə həyata keçirilmişdir. Bu qiymətləndirmə tipik həftə günlərində 06.00-dan 24.00-a kimi 18 saat ərzində 10 %-i keçən $L_{A10,18h}$ göstəriciləri kimi A çəkilməmiş decibel (dB) ilə ifadə olunan orta səs-küy

¹²⁸Yeni yol yaxınlığında torpaqlardan istifadə edən fermerlər olacaqdır.

¹²⁹Çox ehtimal, maraqlı tərəflərin məsləhətləşmələrində layihə alternativlərinə daxil edilmişdir.

səviyyəsi göstəricisi verən, Birləşmiş Krallıqda¹³⁰ qəbul edilmiş standart hesablama üsulu ilə yerinə yetirilmişdir. Əldə olunan səs-küy səviyyəsi nəticələri Avropa standartlarında istifadə edilən davamlı səs-küy səviyyəsi göstəricisinə ekvivalent olan LA_{eq} göstəricisinə çevrilmişdir. Hava keyfiyyəti modelinə uyğun olaraq, səs-küy modelinə daxil edilənlər layihələndirilən nəqliyyat vasitələri sayına, mövcud və layihələndirilən qarışıq nəqliyyat vasitələri növləri, ilkin təyin olunma məntəqələri tədqiqatının nəticələrinə əsaslanır. Cədvəl 14 nəqliyyatın hərəkətindən yaranan səs-küy səviyyəsinin qiymətləndirilməsini əks etdirir.

Cədvəl 14: Səs-küy qiymətləndirilməsinin nəticələri

Yerləşmə ərazisi / ol	Mövcud yol			Dolama yolu dB(A)
	Layihə çərçivəsində olmayan	Layihə çərçivəsində	Layihə səbəbdən baş verən dəyişiklik	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Şəmkir				
L_{A10 18h} göstəriciləri				
2008	67.6	-	-	-
2012	69.3	65.0	- 4.3	67.4
2027	74.1	69.6	- 4.5	72.0
L_{Aeq16h} göstəriciləri				
2008	63.0	-	-	-
2012	64.6	60.5	- 4.1	62.8
2027	69.2	64.9	- 4.3	67.2
Aşağı Ayublu				
L_{A10 18h} göstəriciləri				
2008	64.0	-	-	-
2012	68.5	62.9	- 5.6	67.0
2027	73.6	67.8	- 5.8	71.5
L_{Aeq16h} göstəriciləri				
2008	59.5	-	-	-
2012	63.8	58.5	- 5.3	62.4
2027	68.7	63.2	- 5.5	66.7
Ağstafa və Qazax				
L_{A10 18h} göstəriciləri				
2008	65.9	-	-	-
2012	67.6	64.3	- 3.3	65.0
2027	72.3	68.8	- 3.5	69.4
L_{Aeq16h} göstəriciləri				
2008	61.4	-	-	-
2012	63.0	59.8	- 3.1	60.5
2027	67.5	64.1	- 3.3	64.7

Nəticələr göstərir ki:

- Yeni dolama yollar vasitəsilə hərəkətin istiqamətləndirilməsi nəticəsində məskunlaşmış ərazilərdə mövcud yol boyunca nəqliyyat hərəkətindən yaranan səs-küy səviyyəsində olan azalmalar 3.3 - 5.8 dB(A) arasında dəyişir;
- 2012 və 2025-ci illər arasında artan nəqliyyat intensivliyi səbəbindən artan səs-küy səviyyəsi layihə dolama yollarının mövcudluğu səbəbindən şəhər ərazilərində layihəsiz plan ilə müqayisədə qismən azalmışdır;
- 2012-ci ildə açılışdan sonra dolama yollar boyunca səs-küy səviyyəsi bütün hallarda müvafiq şəhər ərazilərində cari səviyyədən (2008) aşağıdır;

208. Ümumilikdə aydındır ki, layihənin icrası nəticəsində səs-küy səviyyəsində baş verən azalmalar mühüm əhəmiyyət kəsb edir və bu yola yaxın yaşayan əhəlinin yaşayış

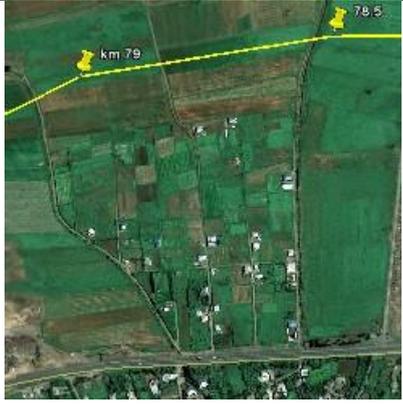
¹³⁰Nəqliyyat Departamenti "Yol nəqliyyat səs-küyünün hesablanması" 1988-ci ildə HMSO tərəfindən nəşr olunub.

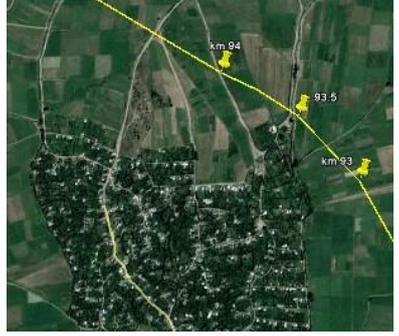
şəraitini yaxşılaşdıracaqdır. Aşağı Eyyubluda səs-küy səviyyəsinin azalması 5 dB(A)-dən çoxdur və bu əsas yaxşılaşma amili kimi qiymətləndirilir.

209. Yolun iki zolaqlı genişləndirilən hissəsi boyunca artan nəqliyyat sürətləri səbəbindən, lakin bu çox insanlara təsir göstərməyəcək və yaxşılaşdırılmış yol səthi ilə kompensasiya ediləcəkdir, motor dövryyəsinin aşağı sürətinin azalması səbəbindən və yolun yarım-məskunlaşmış hissələri boyunca cari fəaliyyətlərlə əlaqədar olaraq səs-küy səviyyəsində qismən artım olması gözlənilir. Kənd ərazilərində cari səviyyələrlə müqayisədə səs-küy səviyyəsi qismən artacaqdır, lakin bu ərazilər boyunca həssas reseptorlar mövcud deyildir. Təklif edilən dolama yolları boyunca hər hansı həssas reseptorların mövcudluğu müfəssəl layihələndirmə mərhələsində nəzərə alınacaqdır və son marşrutlama işi tamamlandıqdan sonra yolun labüd olaraq keçdiyi yaşayış məntəqələri əraziləri müəyyən olacaqdır. Bu ərazilərdə səs-küy təsirlərinin azaldılması tədbirləri kimi səs-küydən mühafizə sədlərinin quraşdırılması və ağacların əkilməsi təklif olunacaqdır. İki zolaqlı genişləndirmə və dolama yolları üçün hər iki hissə boyunca səs-küydən mühafizə üçün tələb olunan şərti yerləşmə əraziləri aşağıda Cədvəl 15-də verilmişdir.

Cədvəl 15: Səs-küydən mühafizənin tələb olunduğu potensial ərazilər

Ərazi	Təsviri	Hesablanmış uzunluq	Şəkil
Çəpərli (14 km)	Mövcud yol kəndin kənar sərhədlərindən keçir. Artan hərəkət sürətləri səs-küydən mühafizə tədbirləri tələb edə bilər.	1100 m	
16-cı km-də yaşayış məntəqəsi	Mövcud yol kəndin kənar sərhədlərindən keçir. Artan hərəkət sürətləri və yeni yol kəsişməsinə yaxınlıq səs-küydən mühafizə tədbirləri tələb edə bilər.	1000 m	
Dəlyar şimal kənar əraziləri (23 - 26 km)	Təklif edilən dolama yol oxu yaşayış ərazilərindən 200-500 m kənar keçir. Təklif edilən dolama yolundan şimalda 26-cı km-də yerləşən yaşayış məntəqəsi də səs-küydən mühafizə tədbirləri tələb edə bilər.	1700 m	
Govların şimal-qərb hissəsi (45-46 km)	Təklif edilən dolama yol oxu yaşayış ərazilərindən 300 m kənar keçir.	1300 m	

Ərazi	Təsviri	Hesablanmış uzunluq	Şəkil
77 km-də yaşayış məntəqəsi	Əsas yaşayış ərazisində çox kiçiki hissəyə düşən evlər təklif edilən dolama yolun TZ-nın 100 m daxilində yerləşir. Yeni evlər tikilməkdədir və görünür ki, bu ərazidə inkişaf gedəcəkdir.	500 m	
79 km-də yaşayış məntəqəsi	Əsas yaşayış ərazisində çox kiçiki hissəyə düşən evlər təklif edilən dolama yolun TZ-nın 100 m daxilində yerləşir. Yeni evlər tikilməkdədir və görünür ki, bu ərazidə inkişaf gedəcəkdir.	500 m	
83 km-də ferma	Təklif edilən dolma yolun TZ 200 m məsafədə iki ferma ərazisindən keçir. Bu ərazidə yolun hər iki tərəfində səs-küydən mühafizə tədbirlərinin görülməsi tövsiyə edilir.	500 m (250 m x2)	
86 km-də ferma	Təklif edilən dolama yolun TZ 200 m məsafədə bir ferma ərazisindən keçir.	400 m	

Ərazi	Təsviri	Hesablanmış uzunluq	Şəkil
Kosalar kəndinin şimal-şərq hissəsi	Təklif edilən dolama yolun oxu Kosalar kəndinin şimal-şərqindən keçir və burada səs-küydən mühafizə tədbirlərinin görülməsinə ehtiyac duyulur.	500 m	
Qazaxbəyli kəndinin şimal-şərq hissəsi	Təklif edilən dolama yolun oxu Qazaxbəyli kəndinin şimal-şərqindən keçir və 150 m məsafədə bir rev yerləşir. Burada səs-küydən mühafizə tədbirlərinin görülməsinə ehtiyac duyula bilər.	400 m	
Yuxarı Salahlı kəndinin şimal hissəsi	Bu dolama yol ən yaxın evdən 70 m məsafədən keçir	600 m	
I Şıxlı kəndinin cənub hissəsi	Mövcud yol saxlanılaraq genişlənmə şimal hissəsində aparılacaq	600 m	

210. Səs-küydən mühafizə tədbirləri tələb edən ümumi şərtiməsafə 8 000 m-dir. Reallıqda bununbaş verməsi mümkün olmamasına baxmayaraq, tikinti mərhələsindən sonar monitoring və nəqliyyat intensivliyinin artması səbəbindən sakinlərdən şikayətlərin daxil olması gələcəkdə retrospektivşlərin görülməsini tələb edə bilər. Səs-küydən mühafizə sədləri tikinti müqaviləsinə daxil edilməlidir, bütçə məsələlərinə gəlincə isə təsirin azaldılması tədbirləri üçün şərti smeta Cədvəl 18-də təqdim edilmişdir.

211. İstismar əməliyyatları cari xarakter daşılmalı və nadir hallarda və qısa müddət üçün həyata keçirilməlidir, nəticədə aşağı səviyyəli səs-küy və vibrasiya təsir ibaş verəcəkdir. Buna baxmayaraq, istismar qrupu 06.00 və 21.00 saatları ərzində hər hansı yaşayış məntəqəsindən 500 m aralıqda işləməli və onlar müvafiq şəxsi mühafizə avadanlığı ilə təmin edilməlidir.

D. Ekoloji ehtiyatlar

212. Qeyd olunduğu kimi, layihə ərazisində xüsusi bitki növlərinin olmaması nəticəsində və torpağın əsasən becərilən torpaq olması faktı canlı təbiətə olan təsirin mühüm əhəmiyyət kəsb etmədiyini göstərir. Qeyd etmək lazımdır ki, hər halda, 4 zolaqlı yolun açılışı ev heyvanları arasında ölüm səviyyəsinin artmasına, xüsusilə, pişik və it kimi bəzi ev heyvanlarının məhvə gətirib çıxarda bilər, belə ki, bu heyvanlar artırılan yol eninə və nəqliyyat vasitələri sürəti ilə tanış deyillər. Bu problem əsasən ev heyvanlarını əhatə etdiyindən təsirin azaldılması tədbirləri təmin edilməmişdir və ev heyvanlarının yeni yolun mövcudluğuna öyrəşməsindən sonra bu problemin sabitləşməsi gözlənilir.

v. *Balıqçılıq və su ekologiyası*

213. Avtomobil yolunun normal qaydada tikintisi həyata keçirildiyi təqdirdə balıqçılıq və ya su ekologiyasına birbaşa təsir olmayacaqdır; yalnız sızmalar və təsadüfi sıçramalar nəticəsində səth sularının çirklənməsindən kiçik miqyaslı ikinci dərəcəli təsirlər yarana bilər. Sıçramalara əlavə olaraq, yuxarıda artıq müzakirə edildiyi kimi, yol geyimi tərkibində benzol, neft, ağır metallar, uçan orqanik hissəciklər və digər çirkləndirici vasitələr toplanma və yağıntılar zamanı bunlar yuyula bilər. Qeyd olunduğu kimi, bu sızmaların təsirini azaltmaq üçün tədbirlər görülməyəcək, hər halda müvafiq olaraq qeyri-intensiv nəqliyyat hərəkəti və tez-tez müşahidə olan yağıntılar ilə müşayiət olunan təbii şərait sızmaları həll etməklə bu kiçik məsələnin öhdəsindən gələcək, beləliklə sızmalarla bağlı böyük təsir gözlənilmir.

E. *İqtisadi inkişaf*

214. Layihənin əsas məqsədi beynəlxalq ticarəti canlandırmaqla milli səviyyədə iqtisadi inkişafa təkan verməkdən ibarətdir və tamamlanmış layihənin ümumi yol təkmilləşdirilməsi strategiyasına böyük töhvə verməsi gözlənilir və bununla da bütünlüklə iqtisadi inkişafa təsir göstərəcəkdir. Bu da öz növbəsində layihə ərazisində həyatın bir çox aspektlərinə əhəmiyyətli təsir göstərəcəkdir: yerli iqtisadiyyat inkişaf etdikcə ticarət, sənaye və ticarət sahələri də inkişaf edəcəkdir, kommunikasiya xidmətlərinin və infrastrukturalarının yaxşılaşması üçün imkan yaranacaq və yaşayış standartlarında ümumi irəliləyiş olacaqdır. Hadisələrin bu şəkildə ardıcılığı bu hissədə olan bir çox təsirləri müəyyən edəcəkdir; layihənin ümumi təsiri yerli və milli səviyyədə inkişafa müsbət təsir göstərməkdən ibarətdir.

vi. *Sənaye və ticarət*

215. Beynəlxalq ticarətə təkan verməklə yanaşı yeni yolun mövcudluğu yerli sənaye və ticarət işlərinə də müsbət təsir göstərəcəkdir. Yaxşılaşdırılmış səyahət vaxtı və yanacaq qənaət nəqliyyat və işçi xərclərini azaldacaq, yaxşılaşdırılmış yol səthləri və səyahət vaxtları meyvə kimi tez korlanan malların daşınma keyfiyyətini yaxşılaşdıracaqdır. Qeyd olunduğu kimi, layihə yolunun tikintisi və icrasının kənd təsərrüfatına mənfi təsirlərinin olmasına baxmayaraq, tamamlanmış yolun səyahət vaxtının azalması və kənd təsərrüfatı malların daşınması zamanı korlanma hadisələrinin azalması kimi müsbət təsirləri olacaqdır.

216. Yolun icrası yarı-məskunlaşmış ərazilərdə yol boyunca fəaliyyət göstərən biznes sahibləri üçün mənfi təsire səbəb ola bilər. Giriş və çıxışların məhdudlaşdırılması nəticəsində bu bisnezlərin əksəriyyəti uzun müddət fəaliyyət göstərə bilməyəcək və KP bölmə V.1-də yolun mövcudluğu səbəbindən bizneslərin itirilməməsini təmin edən təsirinə azaldılması tədbirləri təmin ediləcəkdir. Təcrübədə, bu müəllər yeni yolun cənubuna doğru uzanan ikinci dərəcəli yol boyunca köçürülməklə və ya həmin müəllər öz yerində saxlamaqla və qeyri-qanuni yol birləşmələri yaratmaqla bu bizneslərin əksəriyyəti öz fəaliyyətlərini davam etdirir. Meyvə və digər ərzaqlar satan talvarlar yeni magistral yol boyunca quraşdırılmışdır və artmış sürət və qeyri-qanuni yol birləşmələri sürüclər və satıcılar üçün təhlükə törədir. Yuxarıda qeyd olunan fəaliyyət növlərinin qarşısını almaq üçün AYS müntzəm intervalla yola nəzarət etməlidir. İki zolaqlı genişləndirmə səbəbindən, hərəkət hissəsi ayrılacağından yol boyunca fəaliyyət göstərən nəzarət məntəqələrində də iş itiriləcəkdir. Yenə də bu itkilər üçün KP-da kompensasiya ayrılmışdır. Yanacaq, istirahət otaqları, dükanlar və restoranlar yeni yolun tikintisindən müsbət təsire məruz qalacaqdır, lakin bu məsələ müfəssəl layihələndirmə mərhələsində təkmilləşdirilməli və bu ərazilərin maliyyələşdirilməsi məsələləri üzrə AYS ilə məsləhətləşmələr aparılmalıdır.

217. Dolama hissələri boyunca olan ticarət obyektləri şəhər daxilindən olan azalmış nəqliyyat axını səbəbindən cüzi miqdarda gəlir itkisi ilə üzləşə bilərlər. Digərləri ilə

müqayisədə bu itkilər daha çox hiss olunacaq və vaxt keçdikcə nəqliyyat axının artması proqnozları ilə rədd ediləcəkdir. Buna baxmayaraq KP-da dolama hissələrdə şəhər biznesində olan maliyyə itkiləri müvafiq olaraq kompensasiya edilmişdir.

vii. Daşınma

218. Layihə ərazisində birbaşa daşınmaya dəyən müsbət təsir layihənin əsas mövqeyidir. Regional və yarım yerli (yəni kəsişmələr arasında) səyahətlərin müddətləri azaldırılacaqdır və M-2 avtomobil yolu boyunca bütün davam edən layihələr başa çatanda Gürcüstan sərhədindən Bakıya qədər bütöv dəhliz boyunca təkmilləşdirilmiş və təhlükəsiz nəqliyyat məşrutun olması gözlənilir. Başqa müsbət nəticə ondan ibarət olacaqdır ki, dolama yolu tikiləcək ərazilərdə yerli səyahətlərin edilməsi üçün daha təhlükəsiz və sakit yol mövcud olacaqdır.

219. Mənfi təsir yolun yaxınlığında, dolama yolları tikilməyəcək ərazilərdə yaşayan yerli sakinlər tərəfindən hiss olunacaqdır, onlar hal-hazırda bu yoldan qısa müddətli yerlisəyahətlər üçün istifadə edirlər. Yeni yolda hərəkət hissələrinə yanaşma məhdudlaşdırılacaq, kəsişmə mümkün olmayacaq və yerli nəqliyyat ikinci dərəcəli yollara istiqamətləndiriləcəkdir. Bu təsir mümkün qədər azaldılır, çünki ən çox məskunlaşdırılmış ərazilərdə dola yollar tikiləcək və yerli yolun elementləri cüzi yol birləşmələrini təkmilləşdirəcək, yəni müxtəlif səviyyələ yol qovşaqlarında və baqşa yerlərdə. Lakin bəzi insanlar istər-istəməz təsire məruz qalacaqlar. KP çərçivəsində ən ciddi təsire məruz olanlara yardım göstərilməlidir, lakin ailələrin çoxusu əsas yola girmək üçün kənd yollarına getməli olacaqdır. Bu məsələ ictimai məsləhətləşmə zamanı nəzərdən keçirilməli və sakinlərə baş verən dəyişiklər barədə məlumat verilməlidir və onlar təklif olunan həlləri barədə öz irad və təkliflərini irəli sürməlidirlər.

220. Mövcud yol şimal/cənub hissəsinə istiqamətlənən yerli yolların bir sırası və vadidə¹³¹. yerləşən müxtəlif kəndlər və şəhərlər ilə birləşir. Nə qədər ki, təklif olunan dolama yolları və mövcud yolun şimalında yerləşən yaşayış sahələri səs-küy, təhlükəsizlik və ya hava keyfiyyəti kimi məsələlərin birbaşa təsirinə məruz qalmır onlar yanaşma və ya torpağın bölünməsi problemi ilə üzləşə bilirlər. Ona görə vacibdir ki, müfəssəl layihələndirmə zamanı yerinə yetirilən sosial araşdırmada daha uzaq yaşayış sahələri ilə birləşən bütün yolları və məsləhətləşmələr zamanı bütün tələblər nəzərə alınsın və müfəssəl layihələndirmə prosesi zamanı tətbiq edilsin; lazımı qədər yol, səki və mal-qara üçün kəsişmə nöqtələri təmin edilməlidir¹³².

221. Planlaşdırılmış dolama yollarına yaxın olan kənd icmalarının çoxusu, əsasən Ağstafa/Qazax dolama yollarında, yeni yolun nəticəsi kimi yaranan təkmilləşdirilmiş nəqliyyat birləşmələri ilə əsasən razı qalmalıdır. Bu potensial müsbət təsirin mənfi təsirin olmaması (torpağın bölünməsi) məqsədilə bu ərazilərdə lazımı qədər yanaşma nöqtələrinin və yeraltı keçidlərin təmin edilməsi vacibdir. Məsləhətləşmələr zamanı diqqət əsasən səmərəli və ya, ən azı, yerli sakinləri qane edən layihələndirmənin hazırlanmasına yetirilməlidir.

¹³¹Məsəl üçün Dəlyarın şimal tərəfində M-2 yoluna əsas birləşməsi Dəlyar şəhəri olan bir neçə yaşayış sahəsi vardır.

¹³²Bu ƏMT-in ilkin versiyasının hazırlanmasından sonra əlavə dolama yolların və yol ötürücülərin əhəmiyyətli sayı yola təkmilləşdirilmiş yanaşmanın verilməsi və parçalanma məsələlərinin azaldılması məqsədilə layihənin layihələndirilməsinə əlavə edilmişdir. İctimai məsləhətləşmə prosesindən (bax Fəsil IX) sonra əlavə müxtəlif səviyyəli yol qovşaqları ilə dəqiqləşdirilmişdir.

viii. Turizm

222. Layihə ərazisi turizm ərazisi deyil və yeni yol hissələrinin tikilməsi isə bu vəziyyətin dəyişməsinə ehtimal yoxdur. Lakin buna baxmayaraq, turizm baxımından bu iki müsbət faydalara malik olacaqdır:

- Turistlər, əsasən Bakıdan Gürcüstana gedən azərbaycanlılar bu faktın və M-2 yolu boyunca başqa təkmilləşdirmə layihələri nəticəsində daha rahat səyahət edə biləcəklər; və
- Yol sektorunun təkmilləşdirilmə strategiyasının müsbət effekti Azərbaycan daxilində dövlət səviyyəsi çərçivəsində turizmə təcridən yardım göstərəcəkdir.

F. Sosial və mədəni ehiyatları

ix. Əhali və icmalar

223. İcmalar üçün layihənin mövcudluğu və fəaliyyətinin ilkin müsbət təsirinin RNDP –nin gözlənilən nəticələri kimi yerli iqtisadiyyatın tam təkmilləşməsi istiqamətində zəncirvari effekti olacaqdır. Yerli icmalar da həmçinin nəzərdə tutulmuş digər başlıqlar (məs. Səhiyyə) çərçivəsində müzakirə edilən müsbət təsirlərdən faydalanacaqlar.

224. İnsan fəaliyyətinin yola aid olduğu ərazilərdə dolama yolların inşa edilməsi təklif edildiyi üçün icmaların əksəriyyəti yeni yolun varlığının zərərli təsirlərini hiss etməcəklər (məs. Şəmkirə aparıcı dolama yolu və ya Dəllərdə dəmiryolu stansiyasına aparıcı yol keçidi). Dolama yolun inşa ediləcəyi ərazilərdə təkmilləşdirilmiş təhlükəsizlik (aşağıda F.2 bölməsinə bax), yaxşılaşdırılmış hava keyfiyyəti, azalmış səs küyü və ən əsası təkmilləşdirilmiş ümumi xarakter və ərazinin yaşayış mühiti daxil olmaqla icmaların həyat keyfiyyətində nəzərəçarpan yaxşılaşma müşahidə ediləcəkdir. Dolama yolun tətbiqi mövcud yoldan demək olar bütün ağır yük maşınlarını kənarlaşdıracaqdır, belə ki dolama yolu uzaq məsafədə nəqliyyat üçün əsas marşrutu yaradacaqdır. Mövcud yol bir neçə yüngül və orta ölçülü yük maşınları nəqliyyatı ilə yüngül nəqliyyat vasitələri qarışığı, avtobus kimi nəqliyyat vasitələrinin iştirakı ilə yerli paylayıcı yol kimi qalmaqdadır. Mövcud yolda yol hərəkəti vəziyyəti gözlənilən şəhər yolu və ya yaşayış ərazisi boyu yol keçidi üçün səciyyəvi olacaqdır. Mövcud yol indi mühüm yerli nəqliyyat dəhlizinə çevriləcək və bu yol yerli ətraf mühitə uyğun olan qəbul edilmiş xüsusiyyətə malik olacaqdır.

225. İki zolağa genişləndirilməli olan yolun hissələri boyu açıq-aydın fərq olacaqdır, ancaq bu hissələr qəsəbələrin içindən keçmək əvəzinə müəyyən qəsəbələrə yalnız haşiyəyə aldığı üçün icmaların xüsusiyyəti və xarakteri qeyri-qənaətbəxş olacaqdır.

226. Sonuncu yeni dolama yolu oxu M2 yolundan hal-hazırda bir qədər kənar məsafədə, döşənməmiş çətin yollardan aşağıda yerləşən qəsəbələr ilə əlaqələri yaxşılaşdırmaq üçün imkan yaradır. Sahə səfəri və məsləhətləşmələr zamanı aydın olmuşdur ki, yerli əhali müvafiq qovşaqlar ilə təmin olunmuş yolun inşa edilməsinin tərəfdarıdır. Əvvəlki bölmədə təsvir edildiyi kimi, sonuncu dolama yolu yerli icmalar üçün əhəmiyyətli müsbət təsiri təqdim edə bilər, lakin qeyri-qənaətbəxş qovşaq və keçidlər təmin edildiyi zaman bu təsirlərin mənfi təsire çevrilə bilməsi ehtimalı var və bu problemi həll etmək üçün müfəssəl layihə müddətində diqqət göstərilməlidir.

227. Yolun istismarı və texniki qulluğunun hər hansı gender məsələləri, ailə quruluşu, din, əhali və ya bu sahədə digər məsələlərə təsiri olmayacaqdır.

x. Səhiyyə və təhsil

228. Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədi mövcud yolu yol təhlükəsizliyi üzrə az məlumata malikdir. İki zolağa genişləndiriləcək hissələrin və dolama yolların olmasının və istismarının müsbət təsir yolda bədbəxt hadisələrinin azaldılmasına yardım göstərəcək yol təhlükəsizliyi şəraitlərinin əhəmiyyətli təkmilləşdirilməsi deməkdir. Layihə aşağıdakı üç yola uyğun olaraq təhlükəsizlik şəraitlərini əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirəcəkdir:

- İki tərəfli hərəkət hissəsinin tikintisi əks istiqamətə yüksək sürət ilə hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin alın alına toqquşmaların sayının azaldılacaqdır. Bu bədbəxt hadisələr bütün bədbəxt hadisələrin 31%-ni təşkil edir və yüksək sürət ilə hərəkət edilməsi ölüm və ya ciddi xəsarət ilə nəticələnən bədbəxt hadisələrin yüksəlmiş sayına səbəb olur;
- Şəmkir və Aşağı Eyyublunun məskunlaşmış ərazilərindən və Ağstafa və Qazax şəhərindən yolun mövcud hissələrdə hərəkət edən nəqliyyat 50 və ya 65%-ə qədər azaldılacaqdır. Bu yeni dola yollarına yönəldilən uzaq məsafəli və beynəlxalq nəqliyyata görədir. Bu ərazilərdə bütün hissələr boyunca əsas yolu keçmək üçün səkilələrə ehtiyac duyulur (bax Şəkil 20). Yolun keçməsi üçün təklif olunan keçidlərə baxmayaraq, piyadalar hələ də nəzarət olunmayan yerlərdə yolu keçirlər. Mövcud yolunu nəqliyyatında əhəmiyyətli azaldılması nəzarət olunmayan yerlərdə yolu keçən piyadalar üçün daha təhlükəsizliyi şəraitlər ilə nəticələnəcəkdir.
- Yol kəsişmələrində müxtəlif səviyyəli yol qovşaqlarının tikilməsi əks nəqliyyat axını ilə düz sola dönüşlərin sayını azaldacaq və ona görə də qarşıdan gələn nəqliyyat axınının sayını kəsişən avtomobillər azaldacaqdır. Hal-hazırda Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədi avtomobil yolunda baş verən bədbəxt hadisələrinin 21%-i kəsişmə ilə bağlıdır. Kəsişmə ilə bağlı olan bədbəxt hadisələrinin sayının azaldılması yol təhlükəsizlik şəraitlərinin əhəmiyyətli təkmilləşdirilməsinə və bədbəxt hadisələrin azaldılmasına səbəb olacaqdır.

229. Yeni yol imkanları ilə təklif olunan sürət səviyyələri ilə əlaqədar olaraq eyni istiqamətdə hərəkət edən nəqliyyatı ilə bağlı olan bədbəxt hadisələrinin cüzi artırılması müşahidə olacaqdır, lakin bu bədbəxt hadisələr alın alına və ya kəsişmə toqquşmaları nəticəsində baş vermiş bədbəxt hadisələrdən az təhlükəlidir və hər halda yuxarıda qeyd edildiyi kimi bədbəxt hadisələrin ümumi sayının əhəmiyyətli dərəcədə azaldılması nəticəsində bu cüzi artım ləngiyəcəkdir.

230. Layihə ilə əhatə olunmayan yarım şəhər ərazilərinin bəzilərinə və kiçik sayda insanların mövcud magistral yolu keçdiyi ərazilərdə yolun daha enli olması və sürət həddinin belə yollarda artıq olması səbəbindən piyadaların vurulması ilə əlaqəli qəzaların artma potensialı yüksəkdir. Bu məsələ ilə bağlı olan təsir məsləhətləşmə zamanı müəyyən ediləcək yeraltı keçidlərin və yerüstü piyada keçidlərin əlavə edilməsi ilə azaldıla bilər. Bu ayrılmış kəsişmələrdən istifadə olunarsa, bu indiki vəziyyətlə müqayisədə təhlükəsizlik şərtlərində təkmilləşdirməni nümayiş etdirəcəkdir.

231. Yeni dolama yolların yol kəsişmələrində yolun açılmasından sonra bədbəxt hadisələrin cüzi təhlükəsi mövcuddur. Bu təsir Podratçı tərəfindən sürücülərin aldanmaması üçün yolun köhnəlmiş hissələrinin çıxarılmasını təmin edərək azaldıla bilər.



Şəkil 20: Piyadalaryolu Aşağı Eyyubludasıyerdə keçir¹³³

xi. Sosial qrupları və yoxsulluq

232. Bu layihə ürə fəaliyyət yerli sosial qruplara və yoxsulluğa heç bir mənfi təsire malik **olmayacaq**. Müəyyən bir vaxt aparacağına və hazırkı layihənin yardımını ölçməyin mümkün olmamasına baxmayaraq yol sektorunun təkmilləşdirmə strategiyasını sənayesinə göstərilən ümumi müsbət təsir yoxsulluğun tədricən azaldılmasına yol verməlidir. Yeni yol kasıb yaşayış məntəqələrinə nəqliyyat dəhlizinə təkmilləşdirilmiş birləşdirilməsi və ya ticarət üçün imkanlar vasitəsilə müsbət təsir göstərə bilər.

G. İstismarın dayandırılması ilə əlaqədar olan təsirlər

233. İnfrastruktur layihələrə baxmayaraq, yollar uzun müddətli istismar müddətinə malik deyillər və onların praktikliyi üçün elektrik və ya mexaniki avadanlığa ümid olunmur. İstismar müddətləri istismar səviyyələrindən və iqlim və nəqliyyat şəraitlərdən asılıdır, lakin yollar su emalı zavodun və ya elektrik stansiyasından fərqli yolla istismar olunan və axırda olaraq daha nadir hallarda tərk edilir və ya lazımsız olur. Ona görə də istismarın dayandırılması ilə bağlı təsirlər sadəcə yolla istismar olunan və axırda əvəz olunan indiki sxemə uyğun olaraq nəzərdən keçirilir, əksəriyyəti eyni yol oxunda.

¹³³Bu ərazi həmçinin taksi dayanacağı və ticarət obyektlərin tikilməsi üçün istifadə edilir

VII. İQTİSADI QIYMƏTLƏNDİRMƏ

234. AİB-nın Ətraf Mühit üzrə Göstərişlərin tələbləri ilə təsirin azaldılması tədbirləri və ətraf mühit təsirləri üzrə xərclərin və faydaların layihənin ümumi iqtisadi təhlilinə daxil edilməsi tələb edilir. Hazırkı nəqliyyat layihəsində əvvəlcədən ətraf mühit və ictimaiyyətlə bağlı məsələləri özündə birləşdirmək nəzərdə tutulur və layihənin layihələndirilməsinin əsas elementlərinin çox hissəsi ətraf mühitlə bağlı məsələlərin layihələndirmə prosesinə daxil edilməsinin nəticəsidir. Texniki-iqtisadi əsaslandırma üzrə yenilənmiş hesabatda¹³⁴ yol dəhlizi boyunca mövcud və proqnozlaşdırılan nəqliyyat səviyyələrinin təsirlərini azaldılan əsas infrastruktur üçün şərtlər daxil olmaqla layihə üçün tam texniki-iqtisadi əsaslandırma təhlili saxlanılır. Vaxt müddətləri bədbəxt hadisələri xərcləri üzrə variantlar qiymətləndirilmiş və dəyərlər müəyyən edilmişdir. İqtisadi qiymətləndirmə üzrə icmal aşağıda verilmişdir.

235. Ətraf mühitin təsirin azaldılması tədbirlər üçün əsas smetanı saxlanılan aşağıda verilmiş iqtisadi qiymətləndirməyə əlavə olaraq ətraf mühitin idarə edilməsi üzrə sxematik planın (ƏMİEP) Fəsil XII-də ətraf mühitin təsirlərin azaldılması üzrə fərdi tədbirlər üçün təxmini smetalar verilmişdir. Təsirin azaldılması və monitoring üzrə xərclər tikinti və nəzarət müqaviləsinin bir hissəsini təşkil edəcəkdir, lakin mümkün olduqda bu xərclər qiymətləndirilmişdir. Müəyyən xərclər, xüsusilə post-tikinti monitoring mərhələsi ilə bağlı xərclər, AYS tərəfindən ödəniləcəkdir. Mümkün olduqda bu xərclər AYS-in büdcə planlaşdırılmasına yardım göstərilməsi üçün qiymətləndirilmişdir, lakin bu layihənin mərhələsi zamanı halların çoxusunda ilkin smeta mümkün deyildi. ƏMTAP-da verilmiş xərclər üzrə məlumat müfəssəl layihələndirmə mərhələsi üçün kifayətdir və təsirin azaldılması tədbirlərinin səmərəli şəkildə maliyyələşdirilməsini təmin edir.

236. **İqtisadi qiymətləndirilməsinin icmalı.** Layihənin iqtisadi xərcləri aşağıdakılardan ibrətdir: (i) tikinti işləri, ətraf mühitə təsirin azaldılması, torpağın satın alınması və köçürülməsi, tikintiyə nəzarət üçün məsləhətçi xidmətləri daxil olmaqla kapital qoyuluşu, və (ii) yolların istismarı. Vergilər, rüsumlar və işlənməsi zamanı maliyyələşmə xərcləri ilə bağlı xərclər istisna edilmişdir. 0,92 çevrilmə faktorunu tətbiq edərək maliyyə xərcləri (ƏDV çıxmaqla) iqtisadi xərclərə çevrilmişdir. İnvestisiya xərcləri (2010-cu ilin 3-cü rübünün qiymətləri ilə ifadə edilmişdir) mövcud yola yanaşı yeni iki zolaqlı hərəkət hissəsi tikiləcək yolların hissələrində bir kilometr üçün 1.82 milyon ABŞ dollarından 3.47 milyon ABŞ dollarına qədər dəyişir. 3.47 milyon ABŞ dolları geniş torpaq işləri və uzunluğu 300 metr olan körpü tikilməli olacaq Tovuz dolama yolunda xərclənmişdir. Yeni 4 zolaqlı dolama yolu hissələrində investisiya xərcləri bir kilometr üçün 3.80 milyon ABŞ dollarından 4.90 milyon ABŞ dollarına qədər dəyişir, bu rəqəm əsasən körpülərin və müxtəlif səviyyəli yol kəşimlərinin sayından asılıdır.

237. İqtisadi faydalar magistral yolların tikilməsi və idarə edilməsi (MYTİ-4) proqram təminatından istifadə edərək hesablanmışdır və bərpa olunmuş avtomobil yolun təkmilləşdirilmiş nəqliyyat-istismar xüsusiyyətlərindən yaranan nəqliyyat vasitələrinin istismar xərcləri üzrə qənaətləri və səfər vaxtının xərcləri və yol təhlükəsizliyində əhəmiyyətli təkmilləşmələrdən irəli gələn bədbəxt hadisələri ilə bağlı olan xərclər üzrə qənaətləri əhatə edir. Dolama yol hissələri adətən iki zolağa genişləndiriləcək yanaşı hissələrdən fərqli olaraq İDGN-in daha aşağı qiymətlərə malikdir, çünki bir km üçün orta investisiya xərcləri daha yüksək, nəqliyyatın şiddətliliyi daha aşağı idi. Qiymətləndirmə Gəncədən Qazaxa qədər mövcud yolun ümumi uzunluğu boyunca İDGN 23% təşkil etməsini göstərir, bu isə AİB-nın kreditlə minimum maliyyələşdirməsi həddidir.

¹³⁴Nippon Koei UK 2011

VIII. MƏLUMATIN AÇIQLANMASI, MƏSLƏHƏTLƏŞMƏ VƏ İŞTİRAK ETMƏ

238. İlk məsləhətləşmə görüşləri 2011-ci ildə 21 və 22 fevral tarixində Şəmkir, Tovuz, Ağstafa və Qazax rayonlarının inzibati mərkəzlərində baş vermişdir. İştirakçıların siyahısı Əlavə 6-da verilmişdir.

239. Görüşlər zamanı dolama yolların hissələrinin üstünlük tutulan marşrutları üçün qısa xülasələr ilə yanaşı yol layihəsi üçün olkin layihələri və dolama yollar üçün yol oxları variantlarının qiymətləndirilməsində tətbiq edilən ətraf mühit və social qiymətləndirilməsinin icmalı daxil olmaqla qısa təsviri hesabat təqdim edilmişdir.

240. Yerli ictimai rəsmililər və üzvlərdən irad və təkliflər alınmışdır. Layihə barədə ümumi fikri əsasən müsbət idi və marşrut bütün tərəflər ilə bəyənilmişdir, ona baxmayaraq ki, bəzi məsələlər ortaya çıxmışdır:

- Mal-qara və maşınların hərəkəti üçün kifayət qədər olmayam yeraltı keçidlər nəzərdə tutulmuşdur;
- Yola və yoldan yanaşmanın təmin edilməsi üçün kifayət qədər olmayan müxtəlif səviyyəli yol qovşaqları; və
- Torpağın satın alınması problemləri əvvəlcədən görülmüşdür.

241. Maraqlı tərəflərin ilkin maraqlarının gözdən keçirilməsi üçün yeraltı keçidlərin və müxtəlif səviyyəli yol qovşaqlarının sayı aşağıda göstərilmiş kimi müvafiq surətdə artırılmışdır:

- Müxtəlif səviyyəli yol qovşaqlarının sayı 10-dan 22-ə qədər artırılmışdır;
- Yeraltı keçidlərin sayı 11-dən 44-ə qədər artırılmışdır;
- Yol ötürücülərinin sayı 10-dan 12-ə qədər artırılmışdır.
- Çay körpüsü 12 ədəd

242. ƏMTQ-in ilkin variantı 2012-ci ildə avqustun 8-dən 9-na qədər keçirilmiş ictimai görüşlərin seriyası kimi təqdim edilmişdir.

243. Məsləhətləşmələr Şəmkir, Tovuz, Ağstafa və Qazax rayonlarının inzibati mərkəzlərində keçirilmişdir. Görüşlər layihənin layihəndirilməsinin ən son variantının təqdim edilməsindən və ətraf mühit təsirlərini və ətraf mühitə dəyən təsirin azaldılması üzrə tədbirləri daxil olmaqla ƏMTQ-in tədqiq edilməsinin məqsədini, nəticələrini və yekunlarını izah edən müfəssəl təqdimatdan ibarət idi

244. Bütün görüşlərdə yerli hakimiyyət orqanları, kommunikasiya şöbələrinin və başqa ictimai xidmətlərinin nümayəndələri və layihə TZ-nin ətrafında yerləşən kəndlərin sakinlərinin nümayəndələri daxil olmaqla yerli əhalisinin müxtəlif üzvləri iştirak etmişdir. Bəzi qadınlar da iştirak etmişdir, lakin onların sayı çox cüzi idi. Görüşlərin şəkilləri Şəkil 21-də təqdim edilmişdir.

245. Məsləhətləşmələr zamanı layihə üzrə rəy artıq dərəcədə müsbət idi, çünki sakinlər layihə tərəfindən gətiriləcək faydaları bildirlər. Görüşlər zamanı ətraf mühit məsələlərinə və ya təsirin azaldılması tədbirlərinə aid olan heç bir sual qaldırılmamışdır. Lakin layihənin potensial social təsirlərinə aid olan bəzi məsələlər qaldırılmışdır. Bu məsələlər əsasən yerləşdirməyə, layihələndirməyə və yeraltı keçidlərin, müxtəlif səviyyəli yol qovşaqlarının və xidməti yolların sayına aid idi. Başqa məsələlərə mövcud kommunikasiya xətlərinin kənarlaşdırılması/maneənin yaranması, torpaq satın alınması, kompensasiya və tikinti müddəti ərzində yerli sakinlərin işə cəlb edilməsi daxildir.

246. Sualların və irad və təkliflərin çoxu əsasən layihənin layihələndirilməsi və tikinti bərdə tam başa düşməsinə malik olmayan iştirakçılara aid idi; ona görə də bütün cəhdləri yol oxunun, xarakteristikanın və tikinti prosesinin izah edilməsinə yönəldilmişdir. Təmin edilmiş izahatlar ilkin suallarını cavabsız qalan iştirak edən sakinər tərəfindən yüksək dərəcədə qiymətləndirilmişdir.



Şəkil 21: İlk ƏMTQ üzrə məsləhətləşmələr

247. Sonrakı müzakirə edilməsini və layihəyə potensial dəyişikliklərin edilməsini tələb edən qaldırılmış bəzi məsələlər aşağıdakı kimidir:

- Duz Qışlaq və Qarahəsənli kəndlərinin sakinlərinə tabelliyyə düşdüyü Ağstafaya getmək üçün müxtəlif səviyyəli yol qovşaqlarının/körpülərin çatışmamazlığı. (Hal-hazırda kənd sakinləri Ağstafaya çatmaq üçün Qazaxda bütün yolunu keçməlidirlər). Layihə mühəndisləri bu kəndlərin Qazaxa yaxın olduğundan onların Qazax regionuna məxsus olduqlarını səhv hesab edirdilər.
- Su Hovzu kəhrizi mühafizə edilməsi üçün yararlı infrastrukturun çatışmamazlığı (km 83+300); və
- Xətlini kəndini km 64+400-də yerləşən yaxın müxtəlif səviyyəli yol qovşağı ilə birləşən xidməti yolun çatışmamazlığı.

248. Sosial təsir və köçürülmə/kompensasiya prosesləri başlanğıc mərhələrdədilər, lakin ƏMTQ açılış görüşü zamanı qaldırılmış suallardan çoxu bir də müzakirə olunacaqdır.

249. ƏMTQ-in məsləhətləşmə görüşlərin bütün protokolları və iştirakçıların siyahıları Əlavə 7-də təmin edilmişdir.

250. ƏMTQ-in ilkin variantı və təklif olunmuş yol oxunun xaritələri AYS tərəfindən təmin olunacaq və ba gərəqlərdə, həmçinin də layihə tərəfindən təsirə məruz qalacaq rayonların hamısında saxlanılacaqdır.

IX. NARAZILIKLARIN ARADAN QALDIRILMASI MEXANİZMİ

A. Giriş

251. Layihənin tikintisi zamanı narazılıqların aradan qaldırılması mexanizmi tətbiq olunacaqdır. Mexanizm ortaya çıxan məsələləri aradan qaldıracaq, təsirə məruz qalan əhəlinin məmnuniyyəti və layihənin vaxt qrafikinə uyğun icrasını¹³⁵ təmin edəcəkdir.

252. Mexanizmin ilkin sxemi aşağıda göstərilmişdir və narazılıqların aradan qaldırılması üçün yekun mexanizmin hazırlanmasında başlanğıc nöqtə kimi istifadə edilməlidir. AİB-in 2009-cu il Təhlükəsizlik Direktivlərində (TD) narazılıqların aradan qaldırılması mexanizmi üçün təlimatlar təmin edilir və narazılıqların aradan qaldırılması mexanizminin hazırlanması zamanı sözügedən təlimatlara dəqiq şəkildə riayət edilməlidir.

B. Narazılıqların aradan qaldırılması mexanizminin planı

253. 2009 TD-da qeyd edilir ki, narazılıqların aradan qaldırılması mexanizmi aşağıdakı kimi olmalıdır:

- Layihənin risk və təsirlərinə uyğun tənzimlənməlidir;
- Təsirə məruz qalan əhəlinin rəy və şikayətlərinin tez bir zamanda cavablandırılması;
- Gendərə həssas, adət-ənənələrə uyğun və təsirə məruz qalan əhəlinin bütün seqmentlərinə müvafiq başa düşülən və şəffaf prosesdən istifadə edilməsi.

254. Nəqliyyat Nazirliyinin nəzdində icraedici təşkilat olan AYS-in yaranacaq narazılıqların aradan qaldırılması üçün ümumi cavabdehlik daşınması və yaranacaq narazılıqları ədalətli və səmərəli yolla həll etməsi təklif olunur. Beləliklə, şikayətlərin qəbulu və onlara baxılması üçün AYS işçi və ya işçilər təyin etməlidir.

255. AYS daxilində işlərə baxılması üzrə cavabdeh qurum şikayətlərin qeydiyyatını aparmalı və bura ən azı Cədvəl 19-də göstərilən sətirlər daxil edilməlidir. AYS məsələlərin qənaətbəxş səviyyədə həllini təmin etmək üçün texniki nəzarət mühəndisi və podratçı tərəfindən dəstəklənməli və bu barədə bəndlər müvafiq müqavilələrə daxil edilməlidir.

256. Təklif edilən narazılıqların aradan qaldırılması mexanizminin icrası prosesi aşağıdakı Cədvəl 20-də göstərilmişdir.

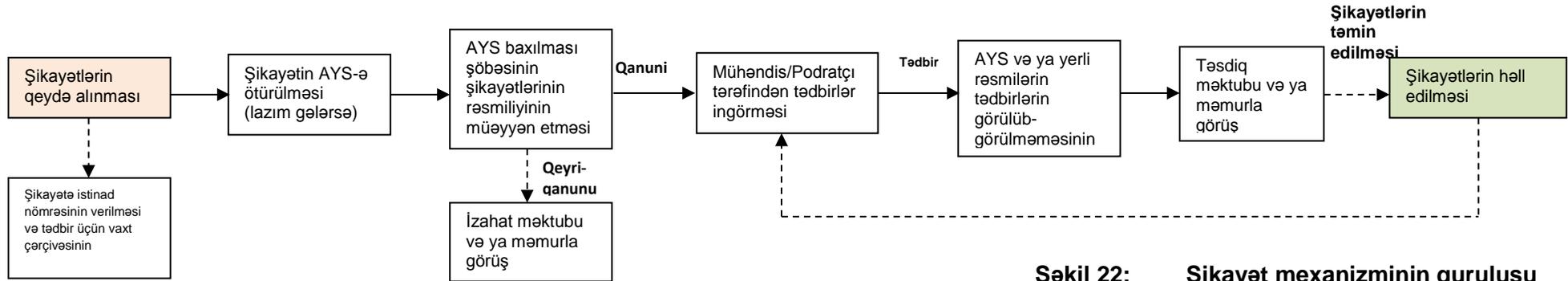
257. Təsirə məruz qalan əhəlinin hüquqları, şikayətlərin təqdim edilməsi proseduru, müvafiq müqavilə detalları və s. üzrə məlumatların yayılması şikayətlərin aradan qaldırılması sisteminin müvəffəqiyyətlə işləməsi üçün vacib şərtidir və sözügedən məlumatların ictimaiyyətə çatdırılması üçün tikinti işlərinə başlandıqda əhali ilə görüşlərin keçirilməsi təklif edilir. Broşuralar paylanmalı və məktəblər və bələdiyyələr kimi əhəlinin topladığı yerlərdə prosesi açıq-aydın təsvir edən posterlər qoyulmalıdır. Bütün broşura və posterlər hər iki dildə - rus və Azərbaycan dillərində olmalıdır.

258. Bu sənəddə təsvir edildiyi kimi layihə ərazisində yaşayan əhali konservativdir və onlar sovet dövründəki iyerarxiyaya riayət etməyi davam edir. Rayon səviyyəsində icra hakimiyyətləri bu mexanizm barəsində məlumatlı olmalıdır. Kənd səviyyəsində bələdiyyələr və aidiyyəti məmurlar narazılıqların aradan qaldırılması prosedurları barədə tam məlumatlı olmalıdır. Ümumilikdə layihə səviyyəsində müvafiq QHT və ya əhali ilə bağlı təşkilatlar bu mexanizm barəsində məlumatlandırılmalı və əsas şikayətlərin həllində iştirak etməlidir.

¹³⁵Bu yanaşma tikinti və istismar layihələrində ekoloji və sosial təhlükəsizlik məsələləri üzrə artırılmış diqqət mərkəzini təmin edən AİB-in 2009-cu il TD ilə uzlaşdırılmışdır,

S/s	Tarix / Şikayətin alınması mənbəyi	Ad /Şikayətçinin əlaqə detalları	Şikayətin məzmunu	Növü	Yerləşmə	Vəziyyət (Həll olunmayıb, həll olunur, həll olunmuşdur)	Görülən tədbirlər	Qeyd/iradlar
1	06/05/2012 Mühəndis vasitəsilə	Xanım A.	Səs-küy xanım A. Və onun heyvanlarını narahat edir.	Səs-küy	Km x	Həll olunmuşdur	Podratçı tərəfindən x km-da generatora səs boğucunun təmin edilməsi	Podratçı ƏMİP-in şərtlərini pozmuşdur. Mühəndis tərəfindən Podratçıya məktubun göndərilməsi.
2	12/06/2012 AYS	Cənab B.	Podratçı zibilləri cənab B.-nin sahəsinə yığıb və onun çəpərinə ziyan vurub	Mülkiyyətə ziyan vurulması	Km y	Həll olunur	Mühəndis xəbərdar edilmişdir	Podratçı və mühəndis tərəfindən hadisə baş vermiş sahəyə səfər

Cədvəl 16: Şikayətlərin qeydə alınması üçün nümunə (nümunə olaraq şikayətlər göstərilmişdir)



Şəkil 22: Şikayət mexanizminin quruluşu

X. ƏTRAF MÜHİTİN İDARƏ EDİLMƏSİ PLANI VƏ MONİTORİNG

A. Giriş

259. ƏMİP-nin məqsədi tikinti və infrastrukturun istismarından yaranan ətraf mühitə dəyən potensial təsirlərin minimuma endirilmə və işlərin bütün aspektlərinin müvafiq qanunvericilik və təcrübə ilə müvafiq olunmasının təmin edilməsidir. Müfəssəl ƏMİP Podratçı və bütünlüklə layihə operatorları kimi AYS tərəfindən hazırlanmalıdır. ƏMİP aşağıdakıları əhatə edir:

- Şirkətə və ya təşkilata idarə etmənin rəsmi olaraq həvalə edilməsi və bu fəaliyyətlər nəticəsində ətraf mühit təsirlərinin minimuma endirilməsidir;
- Təşkilatın məsuliyyət daşdığı müəyyən edilmiş təsirin azaldılması tədbirlərinin nə cür təmin edilməsinin müfəssəl şəkildə izah edilməsi;
- Öz fəaliyyətləri və tikinti meydançaları nəticəsində ətraf mühitin təsirlərinin azaldılması üçün təşkilat tərəfindən yerinə yetiriləcək tədbirlərin təsvir edilməsi (tullantıların idarə edilməsi, su ehtiyatlarını mühafizəsi, təlimlər və s.);
- Hər bir fəaliyyətin müvəffəqiyyətli tamamlanmasının ne cür monitorinq olunmasının və təsdiq edilməsinin izah edilməsi;
- İnsanın və ətraf mühitin təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün nəzərə alınmayan xərclərin planlaşdırılması təmin edilməsi; və
- Müxtəlif fəaliyyətlərin tamamlanmasının təmin edilməsi üçün yerinə yetiriləcək monitorinqin təsvir edilməsi və ətraf mühitin lazımi ətraf mühitin mühafizəsinin təmin edilməsi.

260. ƏMİP layihədə işləyən Podratçının hər bir işçinin diqqətinə çatdırılmalıdır və onlara ƏMİP-nin şərtləri və onların işinin mənfi təsirlərinin başa düşülməsi barədə şifahi şəkildə məlumat verilməlidir.

B. İlkin ƏMİP-nin məqsədi

261. Bu ilkin ƏMİP Podratçının təşkilati tədbirləri, planlaşdırılmış təsirin azaldılması və monitorinq tədbirləri və təsvir edilmiş tədbirlərin yerinə yetirilməsi üçün lazım olan xüsusi fəaliyyətləri barədə müfəssəl məlumatı verən ƏMİP-nin tam versiyasının hazırlanmasında göstəriş kimi olacaqdır. İlkin ƏMİP aşağıdakılardan ibarət olacaqdır:

- Hazırki giriş / icmal;
- Əsas təsirlər və təsirlərin azaldılması tədbirlərinin icmalları ətraf mühit üzrə əvvəlki tədqiqatları zamanı müəyyən edilmişdir;
- Podratçılar və Operatorlar tərəfindən ƏMİP-rına daxil ediləcək ətraf mühitin idarə edilməsi və monitorinq fəaliyyətlərinin və başqa öhdəçiliklərin təfsilatları.

262. Müqavilə üzrə yekun sənədlərində Podratçının tikinti mərhələsi zamanı öz fəaliyyətləri nəticəsində ətraf mühitə dəyən təsirlərin idarə edilməsini və minimuma endirilməsini təklif olunan müfəssəl ƏMİP-nin hazırlanması tələb olunur (bu ilkin ƏMİP-na

əsaslandırılmışdır). İşlərin başlanılmasından əvvəl ƏMİP Nəzarət Məsləhətçisi (NM) və ya AYS tərəfindən nəzərdən keçirilməli və təsdiq edilməlidir.

263. Müqavilə şərtlərinə müvafiq olaraq Podratçı daimi olaraq bu ƏMİP-na tabe olmalıdır, bunun həyata keçirilməməsi müqavilədə göstərilən prosedurlara müvafiq olaraq şərtlərin pozulması həll edilməyəndə AYS-ə (və ya ETSN-nə) cərimə tədbirlərinin yerinə yetirilməsinə hüquq verəcəkdir.

C. ƏMİP-nin mündəricatı

264. Podratçının ƏMİP-ı xana 1-də göstərilmiş struktura əsaslandırılmalıdır.

Xana 1: ƏMTQ-nin təklif olunan mündəricat

1. **Giriş:** Layihəyə dair məlumat, ƏMTQ-nin məqsədləri və yanaşma üsulları;
2. **Ətraf mühit üzrə siyasət:** ƏMTQ planı Ətraf Mühit üzrə Siyasətdən başlanmalıdır. Bu ətraf mühiti və ətraf mühit üzrə məsələlərin idarə edilməsinə dair Podratçının niyyəti olmalıdır.
3. **İdarəetmə məsuliyyəti və kontaktlar;**
4. **Layihənin təsviri:** Təklif olunmuş layihə, tikinti metodologiyası və ətraf mühit üzrə məzmun;
5. **Ətraf mühit üzrə qanunvericilik, icazələr və direktivlər;**
6. **Təsirin azaldılması tədbirləri;** Təsirin azaldılması təsirinə yanaşmanın təsviri;
7. **Ətraf Mühitin İdarə Edilməsi Planı;** Təsirin azaldılması tədbirlərinin yerinə yetirilməsi proseduralarının və planların təsviri;
8. **Əlavə İdarəetmə Planları;** Bərk tullantılar, səhiyyə və təhlükəsizlik, nəqliyyat, təlim və fəvqəladə hallarda fəaliyyət planı üçün xüsusi tədbirlərin təsviri;
9. **Ətraf mühitin monitorinq planı;** Planlaşdırılmış monitorinqin təsviri, yoxlanılması və audit işləri;

D. Ətraf mühitə dəyən təsirlərin və təsirlərin azaldılması tədbirlərinin icmalı

265. Fəsil VI və VII-də müəyyən və müzakirə edilmiş kimi *Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədi avtomobil yolunun iki zolağa genişləndirilməsi layihəsi* üzrə potensial mənfi təsirlər və bu təsirlərin qəbul edilən səviyyəyə azaldılması üçün təklif olunan təsirin azaldılması tədbirləri Cədvəl 17-də cəmlənmişdir. Cədvəl həmçinin təsirin azaldılmasını nə cür yerinə yetiriləcəyini, kimin cavabdeh olduğunu və təsirin azaldılması tədbirlərinin harada və nə vaxt yerinə yetiriləcəyini göstərir. Son sütun təklif olunan tədbirin təsirinə müvafiq olaraq azaldılmasını və ya azaldılmamasını (0 kimi göstərilmişdir) qalıq təsirin qalması və ya qalmaması (- kimi göstərilmişdir) və bəzi tədbirlərin potensial olaraq əlavə faydanın təmin edilməsini göstərir (= kimi göstərilmişdir).

266. Təsirin azaldılması tədbirlərinin təsvirindən sonra ƏMİP-nin əsas hissəsi ətraf mühitin idarə edilməsi üzrə ümumi plandan ibarət olacaqdır. Təsirin azaldılması tədbirlərinin bəziləri Podratçı tərəfindən hazırlanacaq xüsusi planların bir hissəsini təşkil edəcəkdir. Bu planlar fəaliyyətin bir xüsusi sahəsinə aidiyyəti olunması üçün layihələndirilmiş və fərdi təsdiqlənməni nəzərə alınması və müvafiq işçi heyətinə paylanması üçün ayrı sənədlər kimi hazırlanmışdır. Planlara tabe olunacaq işçi prosedurları, müəyyən edilmiş yerlər və hədlər və məsuliyyətlərin bölüşdürülməsi kimi detallar daxildir. Bu layihə üçün Podratçı tərəfindən hazırlanacaq planlar müfəssəl layihələndirmə və tender sənədlərinin hazırlanması zamanı təsdiq ediləcək, lakin *xüsusilə* aşağıdakılardan ibarət olacaqdır:

- *Ətraf mühitin idarə edilməsi üzrə ümumi planı:* Əsas tədbirləri müfəssəl şəkildə təsvir edərək, Podratçı öz gündəlik fəaliyyətlərinin ətraf mühit və sosial təsirlərinin azaldılmasını təklif edir;
- *Karxananın idarə edilməsi planı:* Qabaqcadan təyin edilən karxanaların və ya çıxarılma ərazilərinin yerlərinin, yanaşma yollarının, söküləcək tutumların, planların, yerinə yetiriləcək təsirin azaldılması tədbirlərinin, bərpa etmə planlarının və müfəssəl şəkildə müəyyən edilməsi. Bu plan ETSN tərəfindən təsdiqlənməli və karxana çıxarılması üzrə dövlət tələblərinə uyğun olaraq hazırlanmalıdır;
- *Zibilliyin idarə edilməsi planı:* Zibilin yaranması yerlərinin və gözlənilən həcmələrinin, saxlanılma və yerləşdirilmə üçün planlaşdırılmış üsulların və yerlərin və idarə olunacaq təsirin azaldılması üsullarının və prosedurlarının müfəssəl şəkildə müəyyən edilməsi,
- *Tullantıların idarə edilməsi planı:* yaranacaq tullantıların gözlənilən həcmələrini və yerlərini müfəssəl şəkildə təsvir edərək, saxlanılmanın və daşınmanın və ptorokolların, həmçinin tullantıların kənarlaşdığı yerlərinin və üsullarının planlaşdırılması;
- *Sağlamlıq və Təhlükəsizlik üzrə Plan:* İşçi prosedurları, qaydalar, mühafizə avadanlığı, xəstəxanaların yerləşmələri və əlaqə detalları və yerinə yetiriləcək təsirin azaldılması tədbirləri, piyadaların təhlükəsizliyinin planlaşdırılması, müvəqqəti işlərin planlaşdırılması və s. kimi xüsusi məlumat müfəssəl şəkildə təsvir edilmişdir;
- *Fövqəladə Planı:* İş zamanı bədbəxt hadisə və ya xarici fəvqəladə vəziyyət baş verdikdə müfəssəl prosedurlar yerinə yetirilməlidir.

267. Podratçı həmçinin ətraf mühitə aid olan məlumatı¹³⁶ saxlanılan müxtəlif siyahıları, cizgiləri və planları təqdim etməlidir.

E. Layihənin yerinə yetirilməsi üçün təşkilati tədbirlər

268. *Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədi avtomobil yolunun iki zolağa genişləndirilməsi layihəsi* üçün icra edici orqan Nəliyyat Nazirliyi nəzdində olan AzərYolServis (AYS) Açıq Səhmdr Cəmiyyətidir. Layihənin yerinə yetirilməsi və hazırlanması zamanı AYS *xüsusilə* aşağıdakılar üzrə məsuliyyət daşıyacaqdır:

- İşlərin başlanılmasından əvvəl lazımi icazələrin əldə edilməsi;
- ƏMTQ, ƏMİP və ƏMTQİ nəzərdən keçirilməsi və onları AİB-na təqdim edilməsi;
- Tələb olunarsa, müvafiq ətraf mühit sənədlərinin ictimaiyyətə açıqlanmasının təmin edilməsi;
- Tikinti müqaviləsi üçün tender sənədlərinə ilkin ƏMİP-nin daxil olunmasının və Podratçının və payçıların ƏMİP-na girişlərinin təmin edilməsi;

269. Podratçı tərəfindən yenilənmiş səmərəli ƏMİP-nin hazırlanmasının işlərin başlanılmasından əvvəl təmin edilməsi NM-nin məsuliyyətidir. Tikinti zamanı Podratçının ƏMİP-nin yerinə yetirilməsi üzrə monitoring və hesabatların aparılması üçün məsuliyyəti

¹³⁶Belə ki, tikinti heyəti və düşərgə sahəsində mədəni irsin aşkar edilməsi prosedurları, yol hərəkətinin idarə edilməsi prosedurları, çirkab suların saxlanılması və istifadə edilməsi tədbirlərinin və s. heyata keçirilməsi.

həmçinin NM daşıyır. Yerli Yol İstismarı Şöbəsi¹³⁷ (YİŞ) tərəfindən hesabatlar nəzərdən keçiriləcək və tikinti meydançasının yoxlamaları təmin ediləcəkdir və YİŞ-nin işçi heyətinin ətraf mühit üzrə monitorinq fəaliyyətləri üzrə təcrübə və ya kvalifikasiyanın alınması gözlənilir. AYS-in Ekologiya və Təhlükəsizlik Sektoru (ETS) ƏMİP-nin yerinə yetirilməsi üzrə məsuliyyət daşıyır, lakin onların işçi heyətlərinin tikinti meydançasında olması gözlənilir.

270. Uzunluğu 6,50 km olan mövcud yolun cənub hissəsində iki zolaqlı yeni hərəkət hissəsi

¹³⁷AYS çərçivəsində

Cədvəl 17: Gəncə-Qazax avomobil yolunun iki zolağa genişləndirilməsi layihəsi üzrə ətraf mühitə dəyən təsirin azaldılması

Potensial mənfi təsirlər	Əhəmiyyət	Müddət	Təsirin azaldılması tədbirləri və üsullar	Məsuliyyət	Yer	Vaxt	Qalıq ¹³⁸	Şərti məbləğ (AZN)
Layihəyə aid olantəsirlərvə fəaliyyətlər								
Podratçınınnetinasızlığındanyaranan çoxdefəliktəsirlər	O	D	Ödənişdən asılı olan şərtlər daxil olmaqla tender sənədlərinin və müqavilələrin ətraf mühit üzrə müvafiq məsələlərin saxlanılmasının təminatı.	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi / AYS	-	Müfəssəl layihələndirmə	0	Layihələndirmə müqaviləsi nə əlavə edilmişdir
Mövcudinfrastrukturtikintineticəsində dağıdılabilər	Y	M	Su borularının, neft borularının, elektrik dirəklərinin və s. yerlərinin müəyyən edilməsi və mümkün qədər bunların qarşısının alınması üçün marşrutun layihələndirilməsi.	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi	-	Müfəssəl layihələndirmə	0	Layihələndirmə müqaviləsi nə əlavə edilmişdir
Marşrutmeyvə ağacları və ya üzümlükkimiyüksəkdeyərlil / yavaş bitənməhsullardankeçə bilər	O	D	Fermerlər ilə məsləhətlərin aparılması və lazım gəlsə yol oxunun dəyişdirilməsi	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi / AYS	Layihə ərazisi	Müfəssəl layihələndirmə	0	Layihələndirmə müqaviləsi nə əlavə edilmişdir
			İtkilər qaçılmazdırsa, məqsəduyğun kompensasiyanın təmin edilməsi					Hələ bilinmir
Həddənartıqqazmavə doldurma	O	D	Səmərəli layihələndirmə qazmanı və doldurmanı təkmilləşdirir	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi	-	Müfəssəl layihələndirmə	0	Heç biri
Marşrutmədənivə tarixi ərazilərdənkeçə bilər	Ə	D	Yerli sakinlər və mütəxəssislər ilə məsləhətləşmələrin aparılması və lazım gəlsə yol oxunun dəyişdirilməsi	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi	Layihə ərazisi	Müfəssəl layihələndirmə	0	Əlavə yoxdur
Yola, körpülərə və müxtəlifseviyyələriyolqovşaqlarınavizua ləşirgöstərilə bilər	O	D	Memarlığı məharətlə tədbiq edilməsi	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi	-	Müfəssəl layihələndirmə	+	Heç biri
			Yol və tikililər boyunca ağacların əkilməsi					Heç biri

Əhəmiyyəti = (A = Aşağı əhəmiyyətli O = Orta əhəmiyyətli; Ə = Əhəmiyyətli; Y = Yüksək əhəmiyyətli).

Müddəti = Təsirin müddəti (M = Müvəqqəti; D = Daimi)

¹³⁸ Bu sütun azaltma tədbirindən sonra qalan təsirləri göstərir: 0= sıfır təsir (təsir müvəffəqiyyətlə azaldılmışdır); += müsbət təsir (azaltma fayda təmin edir); - = mümkün qalıq təsir.

* Bu təsirlərin azaldılması ayrı Köşürülmə Planı vasitəsilə təmin olunacaqdır

Potensial mənfi təsirlər	Əhəmiyyət	Müddət	Təsirin azaldılması tədbirləri və üsullar	Məsuliyyət	Yer	Vaxt	Qalıq ¹³⁸	Şərti məbləğ (AZN)
Bədbəxthadisələrə görə suyun və qrunzun çirkləndirilməsi	O	M	Körpülərdə qəza məhəccərlərinin təmin edilməsi	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi	-	Müfəssəl layihələndirmə	0	Heç biri
Yeni yolsürücülərində vranışın mənəfi təsiri	A	D	İki zolaqlı hərəkət hissəsi boyunca yerdə qalan ərazilərin və ticarət obyektlərinin layihələndirilməsinin müzakirə edilməsi	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi / AYS	-	Müfəssəl layihələndirmə	0	Heç biri
Yeni dolay yolların səs-küyü müəyyən xüsusiyyətlərə təsiredə bilər	O	D	Yerli sakinlər ilə məsləhətləşmələrin aparılması Tələb edildiyi kimi səs-küy çəpərlərinin və ya ağacların əlavə edilməsi	Layihələndirmə üzrə məsləhətçi	Layihə ərazisi	Müfəssəl layihələndirmə	0	1,275,000, lakin tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Tikintiye aid olan təsirlər və fəaliyyətlər								
Karxana ərazilərində materialın qazılması tozun əmələ gəlməsinə səbəb ola bilər	O	M	Quraqlıq hava şəraitləri zamanı karxana meydançasına gündəlik su çilənməsinin təmin edilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Köhnə yol hissələrində mövcud olan bitum qruntu və səth sularının çirkləndirə bilər	O	M	Karxanaların bərpa edilməsi üçün köhnə asfaltın doldurma material kimi istifadə edilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	+	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Materiallarında aşınması tozun əmələ gəlməsinə səbəb olub bilər	O	M	Yük maşınlarının örtürülməsi üçün brezentdən istifadə edilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası / heyət	Tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Quraqlıq hava şəraitləri zamanı yaşayış yollarına gündəlik su çilənməsinin təmin edilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	
Aqreqat doldurucularının doğru quruluşu, beton qarışdırıcı qurğuların, asfalt beton zavodunun, xoşagəlməz səs-küyün əmələ gəlməsinə səbəb olub bilər	O	M	Yerləşmə üçün ETSN-nin təsdiqlənməsi tələb olunur	Podratçı	-	Planlaşdırma	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Küləyin istiqamətini nəzərə alaraq tikinti meydançası yaşayış məskunlaşmalarından uzaq quraşdırılmalıdır					
			Ancaq müasir maşınlar/nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməlidir	Podratçı	Tikinti meydançası / heyət	Tikinti		
			Avadanlığın mütəmadi istismarı təmin olunmalıdır	Podratçı	Tikinti meydançası / heyət	Tikinti		
			İş saatları 6-dan 9-dək məhdudlaşdırılmalıdır	Nəzarət üzrə məsləhətçi və Podratçı	Tikinti meydançası / heyət	Tikinti		

Potensial mənfi təsirlər	Əhəmiyyət	Müddət	Təsirin azaldılması tədbirləri və üsullar	Məsuliyyət	Yer	Vaxt	Qalıq ¹³⁸	Şərti məbləğ (AZN)
Aqreçatdoldurucularının tikinti meydançasındaki saxlanması tozun emələgəlməsinə səbəbolabilər	O	M	Ehtiyata yığılmasının minimuma endirilməsi məqsədilə işlərin planlaşdırılması	Podratçı	-	Planlaşdırma	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Bütün uzunmüddətli ehtiyata yığılmalarının örtürülməsi	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti		
Nəqliyyat vasitələrinə maşınlar həddən artırıq emissiya səbəbolabilər	A	M	Ancaq müasir maşınlar/nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməlidir	Nəzarət üzrə məsləhətçi və Podratçı	Tikinti meydançası / heyət	Tikinti	0	Tikinti və nəzarət müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Avadanlığın mütəmadi istismarının təmin edilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası / heyət	Tikinti		
Karxanalar pispörkəmtəsiri göstərə bilər	A	D	ETSN-in karxana yerinin təsdiqlənmə proseduruna riayət edilməsi	Podratçı	-	Planlaşdırma	0	Tikinti və nəzarət müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Karxanaların yaşayış məskunlaşmalarından uzaq yerləşdirilməsinin təmin edilməsi					
			Qazılmış qruntu karxanalara yığılması	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	+	
			Bitki qatının çıxarılması, saxlanması və dəyişdirilməsi	Nəzarət üzrə məsləhətçi və Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	
Bitki qatının məqsəduyğun bərpası								
Karxanalar vizual təsiri ilə nəticələnən tullantıların qanunsuz atılması və qruntu və səth sularının çərkləndirilməsinə səbəbolabilər	O	D	Karxanaların yaşayış məskunlaşmalarından uzaq yerləşdirilməsinin təmin edilməsi	Nəzarət üzrə məsləhətçi və Podratçı	-	Planlaşdırma	0	Tikinti və nəzarət müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Qazılmış qruntu karxanalara yığılması						Tikinti meydançası	Tikinti	+
Mövcud yolun bəzi hissələri boyunca əkilmiş ağacların itirilməsi	O	M	Qanunverici tələblərinə uyğun olaraq yeni ağacların yeni hərəkət hissəsi boyunca əkilməsinin təmin edilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	+	4,375 lakin tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Torpağın müvəqqəti və ya daimi alqı-satqısı məhsulların itirilməsinə səbəbolabilir	O	M	Torpaq işlərinin başlanılmasından əvvəl fermerlərin öz məhsullarının yığılmasını təmin edilməsi üçün işlərin planlaşdırılması. Tikinti meydançasında yüksək dəyərli ağaclar mövcuddursa, onlar çıxarılıb, başqa yerdə əkilməlidirlər.	Podratçı	Tikinti meydançası	Planlaşdırma və tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Aqreçatdoldurucularının çaylardan çıxarılması suyu çirkləndirir, eroziya səbəbolavə sahil kənarı ekosistemlərinə ziyan yetirir	O	M	Karxana yerinin ETSN-in təsdiqlənmə proseduruna riayət edilməsi	Podratçı	-	Planlaşdırma	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Çay yatağının və sahillərin qazılmamasının təmin edilməsi						Tikinti meydançası	Tikinti

Potensial mənfi təsirlər	Əhəmiyyət	Müddət	Təsirin azaldılması tədbirləri və üsullar	Məsuliyyət	Yer	Vaxt	Qalıq ¹³⁸	Şərti məbləğ (AZN)
			Ancaq mövcud yanaşma yollarından istifadə edilməsi					
			Aqreğat doldurucular ancaq aşağı axın zamanı çıxarılmalıdır					
Torpaq işləri ətraf torpaqlara zərər verə bilər	A	M	İşçilərin dəqiq müəyyən edilmiş iş eninə riayət edilməsinin təmin edilməsi	Nəzarət üzrə məsləhətçi və Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	Tikinti və nəzarət müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Saxlanılan və müvəqqəti istifadə edilən torpağın bərpası üçün istifadə edilən laylara bölünmüş bitki qatının təmin edilməsi.					
Suyun çıxarılması yerli təchizata və ekosistemlərə təsir göstərir	O	M	Suyun çıxarılması yerləri və həcmli yerli hökumət orqanları və kommunal təchizatçılar tərəfindən təsdiqlənməlidir	Podratçı	-	Planlaşdırma	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Sutəchizatında çatışmazlıqlar və yasıyünpiskeyyəti işçilərin sağlamlıqlarına təsirdə bilər	O	M	Düşərgə / həyətin planlaşdırılması zamanı münasib və təsdiqlənmiş içməli su mənbəyinin təmin edilməsi. Tələb olunrsa, müzakirə	Podratçı	Tikinti meydançası / həyət	Planlaşdırma	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Qazmalar və tökmə torpaq yataqları eroziya problemlərinə səbəbolabilir	O	M	Qazmaların və tökmə torpaq yataqlarının müvafiq şəkildə kipləşdirilməsi	Nəzarət üzrə məsləhətçi və Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	Tikinti və nəzarət müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Yarımsəhra ərazilərdə kokos lifindən və ya ona oxşar lifdən istifadə edilməsi					
Balıqların kürü tökməsinə körpü tikintisi mane ola bilər	O	M	Orta dayaqlar kürüləmə mövsümü olmayan və su axınının az olduğu zaman tikilməlidir	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Torpağın müdaxilə zamanı arxeoloji və tarixi qalıqları aşkaredilə bilər	Ə	D	Arxeoloji tapıntıların mühafizəsi üçün protokolun hazırlanması və tətbiqi (məsələn tapıntı aşkar edilibsə, işin dayandırılması; Elmlər Akademiyası tərəfindən müvafiq tədbirlər görünməlidir)	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	+	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Mövcud infrastrukturun pozulmaları yerli sakinlərə və kommersion müəssisələrinə təsirdə bilər	L	M	Lazım gəldikdə elektrik enerjisinin ehtiyat mənbəyinin təmin edilməsi (məsələn generatorlar), işməli su çənləri və s.	Podratçı	Layihə ərazisi	Planlaşdırma və tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Yerli hökumət orqanlarının və sakinlərin pozulma qrafiki haqqında xəbərdarlıq edilməsinin təmini					
Qruntun və suyun çirkləndirilməsi- eroziyası tikinti fəaliyyətləri nəticəsində yaranabilir	O	M	Avadanlığın mütəmadi istismarının təmin edilməsi	Nəzarət üzrə məsləhətçi və Podratçı	Tikinti meydançası / həyət	Tikinti	0	Tikinti və nəzarət müqaviləsi
			Nəqliyyat vasitələrinin mütəmadi şəkildə həyətdə yuyulması					

Potensial mənfi təsirlər	Əhəmiyyət	Müddət	Təsirin azaldılması tədbirləri və üsullar	Məsuliyyət	Yer	Vaxt	Qalıq ¹³⁸	Şərti məbləğ (AZN)
			Qarışıqlarlayüklənmiş yükmaşınları çaydəyil, tikintimeydançasındayuyulmalıdır					nə daxil edilmişdir
			Axıdılmazdan əvvəlyuma üçün istifadə olunacaqsuayırıcıdankeçirilməlidir					
			Yanacaqəhiyati, bitumemalı zavodu və kimyəvimaddələristifadə olunacaqhər hansı başqa ərazilərə torpaqtökülməlidir.					
			Lazımıqədərəyayqollarının təmin edilməsi					
			Çirkabsuları Podraçının tikintimeydançasına və/və yadüşərgəsinə axıdılmazdan əvvəlmünasib səviyyəyə qədər təmizlənməlidir					
			Axının qarşısını alabilmək üçün möhkəmlənmə köpükləri üzərində taxtabəndvurulması kimitikinti işlərinin təmin edilməsi.					
			Tullantıların İdarə Edilməsi Planının hazırlanması və tullantıların qanunvericiliyə uyğun olaraq atılması	Podratçı	Tikinti meydançası / heyət	Planlaşdırma və tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Yaxınlıqda yaşayan insanların səs-küy və toz naraharədə bilər	O	M	İşlərin aparılmasından cəmiyyətə qabaqcadan məlumat verilməsi; onların problemlərinin həll edilməsi					
			Cəmiyyətlə işlərin aparılmasının planlaşdırılması; həssas vaxt müddətlərində işləməkdən qaçınmaq					
			Gecə vaxtları səs-küy yaranan fəaliyyətlərdən çəkinmək					
			Qrunta su çilənməsi ilə tozun azaldılması					
			Müasir nəqliyyat vasitələrindən/maşınlardan istifadə edilməsi və göstəriş edildiyi kimi istismarı					
			Podratçının tikinti meydançasının və ya düşərgəsinin yaşayış məntəqələrindən uzaq yerləşdirilməlidir					
			Mümkün olduğu qədər səs-küylü avadanlıq hasarlanmalıdır					
			Bütün avadanlığın səs-küy üzrə yerli standartlara müvafiq olunmasının təminatı	Podratçı	Lyihə ərazisi və tikintimeydançası	Planlaşdırma və tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir

Potensial mənfi təsirlər	Əhəmiyyət	Müddət	Təsirin azaldılması tədbirləri və üsullar	Məsuliyyət	Yer	Vaxt	Qalıq ¹³⁸	Şərti məbləğ (AZN)
Bəzi sakinlər layihə üçün lazım olacaq torpaqları itirəcək	O	D	*Köçürülmə Planında təsvir edildiyi kimi torpağın satın-alınması	AYS	Layihə ərazisi	Planlaşdırma	0	Bilinmir
			Sakinlərin ümumi torpağının 10%-dən çox itirilməsinin qarşısının alınması	Layihələndirmə məsləhətçisi /AYS	Layihə ərazisi	Planlaşdırma	0	Bilinmir
Bəzi ticarət müəssisələri sökülməlidir	O	D	*Ticarət müəssisələrinin sahibkarlarına/icarədarlara kompensasiyaların verilməsi	AYS	Layihə ərazisi	Planlaşdırma	0	Bilinmir
			*Gəliri gətirən mülklərə görə sahibkarlara kompensasiyanın verilməsi					
Alıcılar üçün yaşama çətinləşərsə, yerdə qalan ticarət müəssisələrin sahibkarları gəlirlərini itirəcəklər	O	M	*Ticarət müəssisəsinin itirilməsi üçün sahibkarlara/icarədarlara kompensasiyanın verilməsi	AYS	Layihə ərazisi	Planlaşdırma	0	Bilinmir
			Yolun bağlanmasıdan yaranan itkilərin minimuma endirilməsi (tezliyi, müddəti)	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Nəqliyyat vasitələri və piyadalar üçün yaşama yollarının saxlanması					
Tikinti işləri ilə əlaqədar yol hərəkəti pozulacaqdır	A	M	Yerli hökumət orqanları və polis ilə işlərin planlaşdırılması	LM Məsləhətçisi Podratçı	Tikinti meydançası	Planlaşdırma	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Yolun bağlanmasıdan yaranan itkilərin minimuma endirilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası	Planlaşdırma və tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			Nəqliyyat vasitələrinin/piyadaların təhlükəsiz daimi keçidinin saxlanması					
			Lazım gəldiyi hallarda yolların effektiv kənara çəkilmələrinin təmin edilməsi					
			Mümkün qədər işləri hərəkət şiddətliyi aşağı qiymətlərində yerinə yetirilməlidir					
			Aşağı nəqliyyat axını müddətlərində yük maşınlarının cədvəlinin hazırlanması					
			Quraqlıq hava şəraiti zamanı müvəqqəti dolama yollara gündəlik su çilənməsinin təmin edilməsi					
Tikinti işləri yerli sakinlərə manecilik törədə bilər	M	M	İşlərin yerinə yetirilməsinə dair əhəlinin əvvəlcədən məlumatlandırılması və onların problemlərinin həll edilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	

Potensial mənfi təsirlər	Əhəmiyyət	Müddəti	Təsirin azaldılması tədbirləri və üsullar	Məsuliyyət	Yer	Vaxt	Qalıq ¹³⁸	Şərti məbləğ (AZN)
İşçilərin axını cinsiyyət yolu ilə yoluxan xəstəlikləri yayılması problemlərinə səbəb olub bilər	A	M	Pulsuz prezervativlərin təmin edilməsi və məsləhətlərin verilməsi	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
İşçilərdə əhəliyyətli təsirlərdən qaçınmaq üçün bədbəxt hadisələrə görə riskli təhlükəsizlik tədbirləri	O	M	Aşağıdakı tədbirləri saxlanılan Sağlamlıq və Təhlükəsizlik Planının hazırlanması və tikinti meydançasında riayət edilməsi:	Podratçı	Tikinti meydançası	Planlaşdırma və tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
			- Əhəlinin tikinti meydançasından kənarlaşdırılması					
			- İşçilərin Şəxsi Qoruyucu Avadanlığından istifadə edilməsinin təmin edilməsi					
			- Bütün işçi heyət üçün Sağlamlıq və Təhlükəsizlik Təlimatının həyata keçirilməsi					
			- İlk yardım vasitələrinin təmin edilməsi					
			- Tikinti meydançasının bütün fəaliyyətləri üzrə sənədləşdirilmiş prosedurlarına riayət edilməsi					
- Bədbəxt hadisələri üzrə hesabatların və sənədlərin aparılması								
İstifadə etməyə və İstismara aid olan Təsirlər və Fəaliyyətlər								
Yeni müxtəlif səviyyəli yol qovşaqları və körpülər indiki infrastrukturadan daha yaxşı görünəcək	O	D	Perifiriyada yerli ağacların əkilməsi və qorunması	DS Məsləhətçisi və Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	5,500 lakin tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Yeni dolama yollar müəyyən yerlərdə vizual təsire səbəb ola bilər	O	D	Daha həssas yerlərdə yerli ağacların əkilməsi və qorunması	Podratçı və AYS	Tikinti meydançası	Tikinti	0	4,000 lakin tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
İstismar işləri hava keyfiyyətinə, səs-küyə və qruntun və suyun çirkləndirilməsinə cüzi təsirlərə səbəb ola bilər, xüsusilə avadanlığa görə	A	M	Tikinti nəticəsində təsirlərin azaldılması üzrə eyni tədbirlərə riayət edilməsi, əsasən yaxşı istismar edilmiş müasir avadanlığı təmin edərək	AYS	Tikinti meydançası	İstifadə etmə	0	İstismar üzrə ümumi büdcə
Təsadüf isizməsi və yayolun ümumi axımına görə suyun və qruntun çirkləndirilməsi	O	M	İşçi heyətin təlimi daxil olmaqla Fövqəladə Cavab Planının hazırlanması və həyata keçirilməsi	AYS	Tikinti meydançası	İstifadə etmə	-	Bilinmir

Potensial mənfi təsirlər	Əhəmiyyət	Müddət	Təsirin azaldılması tədbirləri və üsullar	Məsuliyyət	Yer	Vaxt	Qalıq ¹³⁸	Şərti məbləğ (AZN)
Yenidolayolların mövcudluğu qanunsuz tikintilərə və ödənişli parketmə yerlərinə yolverə bilər	O	D	Bunun qarşısının alınması məqsədilə avtomobil yolu boyunca müntəzəm patrul xidmətlərinin yerinə yetirilməsi	AYS	Tikinti meydançası	İstifadə etmə	0	İstismar üzrə ümumi büdcə
Yolun yenixəmmüvəqqəti olaraq insanları şaşdırabilir, bunsə bədbəxt hadisələrə gətirib çıxarabilir	O	M	Yol geyiminin bütün lazımsız hissələrinin kənarlaşdırılması	Podratçı	Tikinti meydançası	Tikinti	0	Tikinti müqaviləsi nə daxil edilmişdir
Yol ətrafının qorunmaması daşqınlar və eroziyaya səbəb olub bilər	O	M	Drenaj küvetlərinin təmizlənməsi kimi istismar işlərinin müntəzəm surətdə yerinə yetirilməsinin təmin edilməsi.	AYS	Layihə ərazisi	Fəaliyyət	0	İstismar üzrə ümumi büdcə
Şəhərdəki bəzicə rətmüəssisələrinin sahələri dolayollarına açılması nəticəsində öz qazanclarını itirə bilərlər	O	M	*Qazancın itirilməsi üçün kompensasiya verilməlidir	AYS	Layihə ərazisi	Planlaşdırma	0	Bilinmir
Yol təmirinin yerinə yetirilməsi zamanı işçilərin təhlükəsizliyi risk təhlükəsi altındadır	O	M	Polis ilə koordinasiya – xəbərdar edici nişanların/ istiqamətinin dəyişdirilmələrinin təmin edilməsi	AYS	Tikinti meydançası	Fəaliyyət	0	İstismar üzrə ümumi büdcə

F. Ətraf mühitin monitorinqi planı

271. Layihələndirmə mərhələsi zamanı təsirlərin azaldılması tədbirlərinin əksəriyyəti layihələndirmə məsləhətçisinin məsuliyyəti olduğu; tikinti zamanı təsirlərin azaldılması tədbirlərinin əksəriyyəti Podratçının məsuliyyəti olduğu; və istismar mərhələsi zamanı təsirlərin azaldılması tədbirlərinin əksəriyyəti AYS-in¹³⁹ məsuliyyəti olduğu Cədvəl 17-də göstərilmişdir. Müvafiq tədbirlər üzrə məsuliyyət bağlanılacaq müqavilələri vasitəsi ilə Podratçıya həvalə olunacaqdır, beləliklə onlar rəsmi şəkildə lazımi tədbiri görməlidirlər. AYS layihə məsləhətçisi kimi bir çox tədbir görməlidir.

272. Monitorinq proqramı bütün tərəflərin tələb olunan təsirin azaldılmasının təmin edilməsi, tədbirin ətraf mühitin lazımi qədər qorunmasının qiymətləndirilməsinin və hər hansı əlavə tədbirlərin lazım olduğunun müəyyən edilməsi üçün müəyyən edilmiş tədbirin həyata keçirilməsinin təmin edilməsi məqsədilə həyata keçirilməlidir. Bu Ətraf Mühit üzrə Monitorinq Mütəxəssisi (ƏMMM) tərəfindən Nəzarət Məsləhətçisindən yarımçıq iş günü əsasında tələb olunacaqdır. ƏMMM monitorinq fəaliyyətlərinin əksəriyyətinə, nəticələr barədə AYS-ə hesabatların verilməsinə görə məsuliyyət daşıyır və tədbirlərin təmin olunmadığı və ya ətraf mühitin kifayət qədər qorunmadığı təqdirdə müvafiq tədbiri barədə məsləhət verəcək. MMM-ə texniki mütəxəssisləri və müfəttişlər və ya orta səviyyəli mühəndislər kömək göstərə bilər, onlar tikinti meydançasında müntəzəm tədqiqatları yerinə yetirə bilər.

273. Yuxarıda qeyd edildiyi kimi yolun açılmasından sonra AYS tərəfindən yerinə yetiriləcək çoxlu monitorinq tapşırıqları mövcuddur. Bu ətraf mühit üzrə spesifikasiyaya və/və ya təcrübəsinə malik olan işçi heyətin üzvü tərəfindən yerinə yetirilməlidir və Cədvəl 19-da verilmiş smetada nəzərdə tutulmuşdur.

274. Qruntların və suyun çirkləndirilməsindən qorunmaq üçün heç bir müvafiq sistem təsis edilməyindən gözlənilməyən ətraf mühit təsirləri qarşısına mübarizə etmək üçün ətraf mühit üzrə fəvqəladə hal planı hazırlanmalıdır. Lakin yolun bu qədər qısa hissəsi üçün belə bir planın hazırlanması səmərəsiz görünə bilər və ətraf mühit üzrə dövlət səviyyəli fəvqəladə hal planının hazırlanması məsləhət görülür. Bu plan, *yeri gəlmişkən*, AYS, Od və Sağlamlıq xidmətləri, polis, ETSN və FHN arasında olan əməkdaşlıq planı olacaqdır.

275. Cədvəl 17-də təsirin azaldılması tədbirlərinin əksəriyyəti sadəcə yol tikintisi (yanaşmanın saxlanması, həssas vaxt müddətlərinin qarşısının alınması üçün işlərin planlaşdırılması, tullantıların təkrar istifadəsi və s.) nəticəsində yaranan narahatlığın minimuma endirilməsinin standart üsullarının olduğunu və təcrübəli Podratçaların tələblərin əksəriyyəti ilə tanış olduğunu göstərir. Bu cür tədbirlərin monitorinqinə tikinti meydançasına səfərlərin həyata keçirilməsi daxildir, ona baxmayaraq ki, bəziləri üçün qeydlərin formal yoxlanılması və başqa aspektlər tələb olunur. Həmçinin sakinlər tərəfindən bir neçə araşdırma həyata keçirəcəkdir, çünki tədbirlərin əksəriyyəti insanlara və ətraf mühitə təsirlərin qarşısının alınmasına yönəlmişdir.

276. Aşağıda verilmiş Cədvəl 18-də bu layihə üçün bütün mərhələlər ərzində yerinə yetiriləcək müxtəlif monitorinq tədbirlərini təsvir edən Ətraf Mühit üzrə Monitorinq Planı verilmişdir. Cədvəl 17-də göstərilmiş tədbirlərdən bəziləri təkrar olunmasının qarşısının alınması məqsədilə gücləndirilmişdir və həmin tədbirə və ya tikinti meydançasına aid olan bu tədbirləri bir yerdə təqdim etmək üçün onların yenidən qaydaya salınması yerinə yetirilmişdir. Ətraf mühit üzrə Monitorinq Planı aşağıdakıları təsvir edir: (i) təsirin azaldılması tədbirləri, (ii) yer, (iii) ölçmə üsulu, (iv) monitorinqin tezliyi və (v) məsuliyyət

¹³⁹Və ya O&M podratçıları texniki qulluq və təmir işini həyata keçirmək üçün işə götürülmüşdülər

(təsirin azaldılması və monitoring üçün). Yuxarıda qeyd edildiyi kimi bir çox ölçmələr sadə müşahidə yolu ilə və ya qeydləri yoxlamaqla və ya sakinlər və ya işçilərlə müsahibə yolu ilə yoxlanılacağına görə, bu ümumilikdə ölçüləcək xüsusi parametrləri göstərmir.

Cədvəl 18: Ətraf mühitin monitorinqi planı

Təsirin azaldılması tədbirləri	Yerləşdirmə	Təsirin azaldılması üzrə məsul şəxs	Monitorinq üsulu	Tezliyi	Monitorinq üzrə məsul şəxs	Şərti məbləğ (AZN)
Tikinti fəaliyyətləri						
Karxana ərazilərinin, ehtiyat yığılma ərazilərinin, yanşmayollarının və kənarlaşdırmalarının quraqlıq hava şəraitlərində su ilə çilənməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Köhnəlməmiş asfaltın və başqa materialın karxanalarından götürülməsi kimi istifadə edilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Yük maşınlarında daşındığı zamanı materialların brezentlə örtürülməsi	Tikinti meydançası / Tikinti sahəsi	Podratçı	Tikinti meydançasında xaricində tədqiqatlar	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Karxana üçün planların hazırlanması	-	Podratçı	ETSN-dən təsdiqləmələrin alınması	İşlərin başlanılmasından əvvəl	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Karxanaların səmərelibərpasının təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Karxanalarda tullantıların qanunsuz atılmasının qarşısının alınması	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Tikinti sahəsinin və düşərgələrin əlverişli yerləşdirilməsi	Tikinti sahəsi	Podratçı	Podratçının planları / layihəndirmə hesabatları	İşlərin başlanılmasından əvvəl	AYS/ ƏMMM	<i>Əsasən nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir</i>
Müasir nəqliyyat vasitələrindən və maşınlardan istifadə edilməsi və göstəriş edildiyi kimi istismar edilməsi	Tikinti meydançası / Tikinti sahəsi	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları (və ərazi yoxlamaları) Podratçının qeydləri	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
İş saatlarının 0600-dən 2100-nə qədər məhdudlaşdırılması	Tikinti meydançası / Tikinti sahəsi	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları; Rezedentin planaalmaları; Podratçının qeydləri	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Uzun müddətli ehtiyat yığılma ərazilərinin örtürülməsi	Tikinti meydançası / Tikinti sahəsi	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Məhsuluyığılmamış torpaqlarda işlərin aparılmaması	Tikinti meydançası	Podratçı	Sahibkarların planaalmaları; Tikinti meydançasının tədqiqatları	İşlərin başlanılmasından əvvəl	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir

Təsirin azaldılması tədbirləri	Yerləşdirmə	Təsirin azaldılması üzrə məsul şəxs	Monitoring üsulu	Tezliyi	Monitoring üzrə məsul şəxs	Şərti məbləğ (AZN)
			tları	an əvvəl		edilmişdir
Çayyatağı və sahillərdənaqreçatdoldurucularınınçıxarılmamasının təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikintimeydançasınınədəqiqatları (və əraziyoxlamaları))	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Çayyataqlarındanyüksəkaxınzamanı aqreçatdoldurucularının çıxarılmamasının təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikintimeydançasınınədəqiqatları (və əraziyoxlamaları)	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
İşçilərinvə zavodunmüəyyən edilmiş işçieni çərçivəsində qalmasını təmin edilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Laylarabölmüş bitkiqatındanmüdaxilə edilmiş torpaqlarınberpası üçün istifadə edilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Su çıxarılmasınınqəbul edilənyerlərinin təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Podratçınınqeydləri; Podratçınınplanları /layihələndirmə hesabatları Tikintimeydançasınınədəqiqatları	İşlərinbaşlanılması asından əvvəlvə aylıq	AYS/ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Suyuniçilməsi üçünyararlılığının təmin edilməsi	Tikinti meydançası / Tikinti sahəsi	Podratçı	Nümunələrin götürülməsi (məsələn bərk asılı hissəciklər, ton saat, koliformlar, pH)	Aylıq	ƏMMM/Laboratoriya	2,650 lakin nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Yamacların səmərəli kipləşdirilməsinin təmin edilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Quraqlıq/dik ərazikokolosiflərvə ya alternativlərlə istifadə edilməsinin təmin edilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Tələb olunduğu qədər	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Nəqliyyat vasitələrinin tikinti sahəsindən başqa (çaylarda və s.) olmaları yuyulması	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Nəqliyyat vasitələri üçün istifadə olunacaq sum müvafiq şəkildə emal edilməlidir	Tikinti sahəsi	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Tikinti sahəsindəki avadanlığının və vasitələrinin müvafiq torpaqsəddininin təmin edilməsi	Tikinti sahəsi	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	İşlərin başlanılmasından əvvəl / Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Lazımı qədər yayaq yollarının təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Podratçının layihələndirmə hesabatları;	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil

Təsirin azaldılması tədbirləri	Yerləşdirmə	Təsirin azaldılması üzrə məsul şəxs	Monitoring üsulu	Tezliyi	Monitoring üzrə məsul şəxs	Şərti məbləğ (AZN)
	/ Tikinti sahəsi		Tikintimeydançasının tədqiqatları			edilmişdir
Körpülərvə su ötürücü borularışlərində möhkəmtaxtaqəliblərintəminədilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Ortadayaqlarkürülemə mövsümü olmayanzamantikilməlidir	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	əftəlik	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Tullantıların İdarə EdilməsiPlanının hazırlanmasını təminədilməsi	Tikinti meydançası / Tikinti sahəsi	Podratçı	Podratçının qeydləri; Tikinti meydançasının tədqiqatları	İşlərin başlanılmasında əvvəl / Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Maşınların mümkünqədər çoxhasarlanması	Tikinti sahəsi	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Müxtəlifseviyəliyoş birləşmələri ətrafındaağacların ekilməsinintəminədilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikintimeydançasının tədqiqatları; Podratçının qeydləri	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
İkizolağagenişləndirilmiş zolaqlarboyuncağacların ekilməsinintəminədilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikintimeydançasının tədqiqatları; Podratçının qeydləri	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Yenidolamayollarboyuncağacların ekilməsinintəminədilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikintimeydançasının tədqiqatları; Podratçının qeydləri	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Səs-küysədlərinindüzgünquraşdırılmasını təminədilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Tikintimeydançasının tədqiqatları; Podratçının qeydləri	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
*Köçürülmə planında təsvir edildiyi kimitorpaqların alınması	Tikinti meydançası	AYS	Sahibkarın tədqiqatları; AYS-in qeydləri	Tələb olunduğu kimi	MMT ¹⁴⁰	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Hər hansı sakinin ümumi torpağının 10%-dən çox götürülməsinin qarşısını alınması	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	Sahibkarın tədqiqatları; LMPodratçının qeydləri	Tələb olunduğu kimi	MMT	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
*Gəlirin itirilməsinə görə ticarət müəssisələrinin sahibkarlarına/ icarədarlara kompensasiyanın verilməsi	Tikinti meydançası	AYS	Sahibkarın tədqiqatları; AYS qeydləri	Tələb olunduğu kimi	MMT	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir

¹⁴⁰Köçürülmə üzrə məsələlər Köçürülmə Planı çərçivəsində qurulmuş Müstəqil Monitoring Təşkilatı ilə monitoring olunacaqdır

Təsirin azaldılması tədbirləri	Yerləşdirmə	Təsirin azaldılması üzrə məsul şəxs	Monitoring üsulu	Tezliyi	Monitoring üzrə məsul şəxs	Şərti məbləğ (AZN)
*Gəlirgətirən mülklərə görə sahibkarların kompensasiyanın verilməsi	Tikinti meydançası	AYS	Sahibkarın tədqiqatları; AYS qeydləri	Tələb olunduğu kimi	MMT	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Tikinti ilə əlaqədar yolun bağlanması minimum tezliyə və müddətə endirilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları; Podratçının qeydləri	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Mümkün olan yerlərdə nəqliyyat vasitələri və piyadalar üçün yavaşmanın təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları; dükan sahibinin tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Yerli hökumət orqanları və polis ilə işlərin planlaşdırılması	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	LM Məsləhətçisi və podratçının qeydləri	İşlərin başlanılmasında əvvəl / Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
İşlərin aparılmasından cəmiyyətə qabaqcadan məlumat verilməsi; onların problemlərinin həll edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Podratçının qeydləri; sakinlərin tədqiqatları	İşlərin başlanılmasında əvvəl / Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Nəqliyyat vasitələri və piyadalar üçün daimi təhlükəsiz yolların saxlanması	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Lazım gəldiyi hallarda yolların effektiv kənar çəkilmələrinin təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Yolun bağlanması intələbedən işlərin aşağı nəqliyyat axını müddətlərində aparılması	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Aşağı nəqliyyat axını müddətlərində yük maşınlarının cədvəlinin hazırlanması	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Tarixi səlahiyyətli orqanların payçı kimidaxil edilməsi	Tikinti meydançası	AYS	AYS qeydləri; meeting records	Tələb olunduğu kimi	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Təsədüf tapıntıların qorunması üçün arxeoloji protokolun hazırlanması və tətbiq edilməsi	Tikinti meydançası	LM Məsləhətçisi və Podratçı	DS Consultant and Contractor records; site observations	Həftəlik	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Tikinti meydançası üçün Sağlamlıq və Təhlükəsizlik Planının hazırlanması və həyata keçirilməsi (işçilərin/əhəlinin təhlükəsizliyi)	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları; Podratçının qeydləri	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Əhəlinin tikinti meydançasından kənarlaşdırılması	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları; Podratçının qeydləri	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir

Təsirin azaldılması tədbirləri	Yerləşdirmə	Təsirin azaldılması üzrə məsul şəxs	Monitorinq üsulu	Tezliyi	Monitorinq üzrə məsul şəxs	Şərti məbləğ (AZN)
İşçilərin Şəxsi Qoruyucu Qeyiminin geyilməsinin təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları (və ərazi yoxlamaları); Podratçının qeydləri	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Bütünişçi heyət üçün Sağlamlıq və Təhlükəsizlik üzrə təlimatının təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Podratçının qeydləri; işçilərlə müsahibə	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Tikinti meydançasındakı bütün fəaliyyətlər üçün sənədləşdirilmiş prosedurların rəyi təmin edilməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları (və ərazi yoxlamaları); Podratçının qeydləri	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
İlki yarımdan vasitələrinin təmin edilməsi	Tikinti meydançası / Həyət	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları (və ərazi yoxlamaları); Podratçının qeydləri	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Bədbəxthadisələr barədə hesabatların və qeydlərin aparılması	Tikinti meydançası	Podratçı	Podratçının qeydləri	Aylıq	ƏMMM	Nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
<i>İstifadə etmə və istismar fəaliyyətləri</i>						
Polisiə koordinasiya – xəbərdar edici nişanların/ istiqamətinin dəyişdirilmələrinin təmin edilməsi	Tikinti meydançası	AYS	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Tələb olunduğu kimi	AYS	İstismar üzrə ümumi büdcə
Yamaclarda bitki qatının əklməsi	Tikinti meydançası	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Aylıq	AYS	İstismar üzrə ümumi büdcə
Yeni dolamayollar yaxınlığında yerləşən yaşayış məntəqələrində səs-küy monitorinqi	Tikinti meydançası	Podratçı / AYS	Səs-küyün monitorinqi	6 aylıq	AYS	4,600 + tvaxt müddəti
Düşərgəsin / işçi heyətinin bağlanması / bərpasının münaşibə təmin edilməsi	Tikinti meydançası / Həyət	Podratçı	Tikinti meydançasının tədqiqatları; qruntun nümunələrinin götürülməsi (ağır metallar, PAK, tonaat, pH, sulfat, BTEX and PXD)	Yolun bağlanması an dərhal sonra	ƏMMM	Qruntun nümunələrinin götürülməsi 3,050 nəzarət müqaviləsinə daxil edilmişdir
Drenaj küvetlərinin təmizlənməsi kimi istismar işlərinin müntəzəm surətdə yerinə yetirilməsinin təmin edilməsi.	Tikinti meydançası	AYS	Tikinti meydançasının tədqiqatları	Tələb olunduğu kimi	AYS	İstismar üzrə ümumi büdcə

G. Ətraf mühitin idarə edilməsi və monitoring xərcləri

277. Təsirin azaldılması üzrə tədbirlərin əksəriyyəti onların normal prosedurlarının bir hissəsi olan Podratçının münasib tikinti meydançası və tikinti təcrübəsinin tətbiq edilməsini tələb edir. Ağacların əkilməsi kimi yerdə qalan təsirin azaldılmasına dair xüsusi tədbirlər tikinti işləri üçün müqavilələrin bir hissəsini təşkil edəcək və qiymətlər Podratçı tərəfindən təyin olunacaqdır. Tikinti mərhələsi zamanı torpaqalın alınması və gəlirin itirilməsi üçün ticarət müəssisələrinin kompensasiyası ilə bağlı xərclər əlavə araşdırmaların yerinə yetirilmədiyi təqdirdə hesablanıla bilməz; smetalar Köçürülmə üzrə yekun Planında göstəriləcəkdir.

278. Ətraf Mühitin İdarə Edilməsi Planının çoxsaylı tədbirləri, xüsusilə də monitoring ilə bağlı olan tədbirlər, Nəzarət Məsləhətçisi tərəfindən yerinə yetirilməli, və nəzarət müqaviləsində nəzərə alınmalıdır. Yerdə qalan tədbirlər, xüsusilə də istismar müddəti zamanı yerinə yetiriləcək tədbirlər, AYS tərəfindən yerinə yetirilməlidir və onlar üçün heç bir yerdə büdcə göstərilmədiyindən təxmini xərclər aşağıdakı Cədvəl 21-də verilmişdir.

Cədvəl 19: Ətraf mühitin idarə edilməsi və monitoring xərcləri (AZN)

Bənd	Mərhələ	Vahid	Kəmiyyət	Vahid qiyməti	Ümumi qiymət
*Ətraf mühitə nəzarət üzrə yerli mütəxəssis	Tikinti	Ay	24	2,450	58,800
Ətraf mühitə nəzarət üzrə yerli mütəxəssis	Tikintidən sonra	Ay	6	2,450	14,700
Yerli nəqliyyat və təchizat	Tikintidən sonra	Ay	6	2,300	13,800
*Ağaclar – kəsilmiş ağacların əvəz edilməsi	Tikinti	Ağac	1,750 ¹⁴¹	2.5	4,375
* Ağaclar – müxtəlif səviyyəli yol qovşaqlarında	Tikinti	Ağac	2,200 ¹⁴²	2.5	5,500
*Ağaclar – dolama yolları boyunca	Tikinti	Ağac	1,600 ¹⁴³	2.5	4,000
*Səs-küy sədləri	Tikinti	Metr	8,500	150	1,275,000
Səs-küyü yoxlayan avadanlıq	Tikintidən sonra	Bənd	1	4,600	4,600
Rəqəmsal fotokamera	Tikintidən sonra	Bənd	1	250	250
*Su nümunələrinin götürülməsi üçün avadanlıq	Tikinti	LS	1	100	100
* Su nümunələrinin analizi	Tikinti	Dəst	2	1,300	2,600
*Qrunt nümunələrinin götürülməsi üçün avadanlıq	Tikintidən sonra	LS	1	100	100
* Qrunt nümunələrinin analizi	Tikintidən sonra	Dəst	1	3,000	3,000
ÜMUMİ AZN					1,386,825

**Items marked with an asterisk will be included in the construction or supervision contracts; other items should be budgeted for by ARS for post-construction monitoring*

¹⁴¹Bu 350 kəsilmiş ağacların 5 x 1 ilə nail olunan orta hesablanmasına əsaslandırılır

¹⁴²Bu hər müxtəlif səviyyəli yol qovşağı üçün 200 ağacın əkilməsinin smetasına əsaslanır.

¹⁴³Bu yeni dolama yolun kilometrliyinin sayına vurulmuş mövcud yolun 1 km üçün ağacların sayına əsaslanmışdır.

XI. NƏTİCƏLƏR

279. *Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədi avtomobil yolunun iki zolağa genişləndirilməsi layihəsinin* ətraf mühitə təsirləri AİB-nin göstərişləri ilə müvafiq olaraq qiymətləndirilmiş və nəticələri bu sənəddə təsvir edilmişdir. Müxtəlif sahələr üçün tətbiq edilmiş tədqiqatın səviyyəsi gözlənilən təsirlər ilə uyğunlaşdırılmış və layihə, yer, tikinti və təkmilləşdirilmiş infrastrukturun fəaliyyəti ilə əlaqədar olaraq müsbət və mənfi potensial təsirlər müəyyən edilmişdir. Layihə əksəriyyətinin daimi olduğu əhəmiyyətli müsbət təsirlərə malik olacaq. Mənfi təsirlərin çoxusu qısa müddətlidir və lokal xarakter daşıyır və tikinti prosesi ilə bağlıdır. Təsirin azaldılması tədbirləri bütün mənfi təsirləri qəbul edilən səviyyəyə qədər azaldılması məqsədilə hazırlanmışdır.

280. Layihənin layihələndirmə konsepsiyası iqtisadi artıma yardım göstərilməsindən ibarətdir, ona baxmayaraq ki, M-2 yol dəhlizi boyunca nəqliyyat səviyyələrinin proqnozundan nəticələnən sosial və ətraf mühitin təsirlərin təkmilləşdirilməsi əldə olunmaqdadır. Layihənin layihələndirilməsinin bütövlüyükə və ətraf mühitin tədqiqatının erkən inkorporasiyasına görə ətraf mühitin mənfi təsirləri əvvəlcə minimuma endirilmişdir. Bu Fəsil VI və VII-də göstərilmiş səs-küy sədləri və ağac əkilməsi sxemləri hüdudlarından kənarında ƏMDTQ mərhələsi zamanı ətraf mühitin sonrakı təkmilləşdirilməsinin təmin edilməsi üçün məhdud edilmiş imkanların olmasını göstərir

281. Ətraf mühit və sosial təsirlər layihəyə uyğun olaraq tamamilə sərfəlidir və aşağıdakılardan ibarətdir:

- Daha səmərəli və effektiv nəqliyyat marşrutunun təmin edilməsi BTTSMB-in bir hissəsi kimi öz növbəsində dövlət iqtisadiyyatı təkmilləşdirilməlidir;
- Əvvəlcədən M-2 yolundan nisbətən uzaq olan icmalara, xüsusilə də Ağstafa/Qazax ərazisində, nəqliyyat dəhlizinə yanaşmanın təmin edilməsi;
- İki zolağa genişləndiriləcək mövcud yolun təhlükəsizlik səviyyəsinin əhəmiyyətli təkmilləşdirilmələri;
- Yeni dolama yolları ilə nəticələnən şəhər əraziləri vasitəsilə təhlükəsizliyin təkmilləşdirilmələri;
- Marşrut boyunca şəhərlərin və onların sakinlərinin həyat keyfiyyətinin təkmilləşdirilməsi, əsasən səs-küy səviyyələrinin azaldılmasına və hava keyfiyyətinin təkmilləşdirilməsinə görə.

282. Potensial mənfi təsirlərin əksəriyyəti tikinti mərhələsi zamanı baş verir. Bu potensial təsirlər müvəqqəti və lokal xarakter daşıyır və onların əksəriyyəti səmərəli tikinti təcrübəsi ilə asanlıqla idarə edilir. Fəsil XI-dəki ilkin ƏMTAP layihənin fəaliyyəti və tikinti ilə əlaqədar olan potensial mənfi təsirlər üzrə təsirin azaldılması tədbirlərin təmin edilməsinə baxmayaraq, qeyd olunmalıdır ki, onların təsirləri əsasən aşağıdakı səbəblərə görə nisbətən cüzidirlər:

- Layihə ərazisində kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaqlar və ekoloji əhəmiyyəti olmayan zəiflədilmiş kollar üstünlük təşkil edir;
- Layihə ərazisində mühafizə olunan ərazilər və ya həssas və ya flora və fauna üçün nadir təbii yaşayış yerləri yoxdur;
- Təklif olunan dolama yollarının marşrutları boyunca havanın çirkləndirilməsi və səs-küy üçün çox az sayda reseptorlar mövcuddur;

- Layihə ərazisində tanınmış mədəni, istirahət və ya tarixi obyektlər mövcud deyil;
- Layihə üçün tikinti üsulları səmərəli surətdə müəyyən edilmiş təsirin azaldılması tədbirləri ilə müşayiət edilir və müvəqqəti işlərin pozuntuları mövcud yolların mövcudluğuna görə minimal olacaqdır;
- Layihə üçün istismar üsulları caridir, onların müddəti qısa və nisbətən sadədir, ətraf mühitə heç bir əhəmiyyətli effektdə malik deyillər.

283. Yoxsulluq və məcburi köçürülməyə aid olan məsələlər qiymətləndirmənin paralel prosesi və köçürülmənin planlaşdırılması çərçivəsində nəzərdən keçirilmişdir və bu hesabatda qeyd edilmiş, lakin ayrı Köçürülmə Planında müfəssəl olaraq təsvir edilmiş tədbirləri ilə kompensasiya ediləcəkdir.

284. Layihənin ətraf mühitin təsirlərinin müvəffəqiyyətlə azaldılmasının təmin edilməsi məqsədilə riayət olunmalı iki sadə, lakin əhəmiyyətli məsləhətlər vardır. AYS və onun məsləhətçiləri aşağıdakıları təmin etməlidirlər:

- ƏMTQ üzrə bu hesabatında təklif olunan təsirin azaldılması və kompensasiya üzrə bütün tədbirlər bütövlüklə həyata keçirilməlidir; və
- Bu hesabatın Hissə VIII-də göstərilmiş ətraf mühitin idarə edilməsi və monitorinq planları bütövlüklə həyata keçirilməlidir.

285. ƏMTQ-in ilkin variantı ictimaiyyət üçün açıqlamışdır, və ƏMTQ-in ilkinvariantı prosesi, nəticələri və yekunları üzrə tam açıqlama və açıq forum daxil olmaqla ictimai məsləhətləşmələrin iki raundu yerinə yetirilmişdir. Ətraf mühit üzrə məsələlərə dair heç bir irad və təkliflər və şikayətlər edilmədiyinə baxmayaraq, bir neçə vacib qeyd potensial sosial təsirlərə dair edilmişdir. Məsləhətləşmələrin iki hissəsindən sonra infrastruktur layihələndirmə məqsədilə maraqlı tərəflərin istəklərinin və maraqlarının nəzərə alınması üçün geniş şəkildə genişləndirilmişdir.

286. ƏMTQ ümumi nəticəsi yolun təkmilləşdirməsi və yeni hissələrinin tikintisi nəticəsində nail olunan əhəmiyyətli ətraf mühit və sosial faydaların olmasını göstərir və təsirin azaldılması və kompensasiya tədbirlərinin bütövlüklə həyata keçirərkən layihənin yeri, layihələndirilməsi, tikintisi və ya fəaliyyəti nəticəsində heç bir əhəmiyyətli mənfi ətraf mühitin təsirləri mövcud olmayacaqdır.

XII. ƏLAVƏLƏR

Əlavə 1: istinadlar

AİB (2005): *Azərbaycan – Ölkə üzrə Ətraf Mühitni Təhlili*. Asiya İnkişaf Bankı, Manila, Filippin. Aşağıdakı internet səhifəsində mövcuddur: www.adb.org/Documents/...Environmental-Analysis/.../prelims.pdf

AİB (2006): *Ölkə üzrə strategiyanın və proqramın yeniləşməsi – Azərbaycan*. Asiya İnkişaf Bankı, Manila, Filippin. Aşağıdakı internet səhifəsində mövcuddur <http://www.adb.org/Documents/CSPs/AZE/2005/CSP-AZE-2005.pdf>

AİB (2007): Təklif olunan Multitransş Maliyyə Vasitələri – Azərbaycan Respublikası: Yol Şəbəkəsinin İnkişaf Proqramı. Direktorlar Şurasına Prezidentin Hesabatı və Tövsiyəsi. Asiya İnkişaf Bankı, Manila, Filippin.

AİB (2009): Təhlükəsizlik Siyasətinə dair Hesabat, Asiya İnkişaf Bankı, Manila, Filippin. Aşağıdakı internet səhifəsində mövcuddur: <http://www.adb.org/Documents/Policies/Safeguards/Safeguard-Policy-Statement-June2009.pdf>

AİB İstismar üzrə Rəhbərlik (İR) 20: AİB tədbirləri çərçivəsində ətraf mühit üzrə müzakirələr

Azərbaycan Respublikası Milli Elmlər Akademiyası (ARMEA) (2004): Azərbaycan Respublikasının Bioloji Müxtəlifliliyi üzrə Ölkə tədqiqatı: CBD üçün İlk Dövlət Hesabatı. Bakı, 2004.

Nippon Koei UK (2009a): Yol Şəbəkəsinin İnkişaf Proqramı. Layihə III. Gəncə-Qazax avtomobil yolunun iki zolağa genişləndirilməsi layihəsi. *İki zolağa genişləndirilməsi variantları üzrə hesabat* (Aprel 2009).

Nippon Koei UK (2009b): Yol Şəbəkəsinin İnkişaf Proqramı. Layihə III. Gəncə-Qazax avtomobil yolunun iki zolağa genişləndirilməsi layihəsi. *Yoxsulluq və Sosial Təhlili Hesabatı*.

Nippon Koei UK (2010): Yol Şəbəkəsinin İnkişaf Proqramı. Layihə III. Gəncə-Qazax avtomobil yolunun iki zolağa genişləndirilməsi layihəsi. *İki zolağa genişləndirilməsi variantları üzrə hesabat* (Oktyabr 2010).

Nippon Koei UK (2010): Yol Şəbəkəsinin İnkişaf Proqramı. Layihə III. Gəncə-Qazax avtomobil yolunun iki zolağa genişləndirilməsi layihəsi. *Texniki-iqtisadi əsaslandırma üzrə Hesabat* (Oktyabr 2010).

Niras A/S (2008): *Tikinti Materiallarının Mənbələri və Çaydan materialların daha yaxşı çıxarılmasının Tənzimlənməsi üzrə Tədqiqat* - BYQİB, Borc 7356AZ. Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi üçün hazırlanmışdır – AzərYolServis ASC.

Passillo Məsləhətçi Mühəndisləri (2007): Yol Şəbəkəsinin İnvestisiya Proqramı çərçivəsində Masallı-Astara avtomobil yolu üçün Ətraf mühitə dəyən təsirin qiymətləndirilməsi Hesabatı (ƏMDTQH) (Layihə 1). İyun 2007.

RSK/ERM (2002): *BTC ESIA Azərbaycan*, Təqdim etmə üçün ilkin variant, May 2002.

UNECE (2004): Ətraf Mühit Siyasəti üzrə Komitə: *Azərbaycanda Ətraf Mühit üzrə Tədbirlərin Təhlili*.

<http://web.ceu.hu/envsci/aleg/research/IAPA02.pdf>

<http://faolex.fao.org/docs/texts/aze32661E.doc>

<http://www.traceca-org.org/>

<http://www.azhydromet.com>

<http://azembassy.pl/index.php?section=24>

http://www.cac-biodiversity.org/aze/aze_geography.htm
http://www.cac-biodiversity.org/aze/aze_natreserves.htm
<http://www.azerbaijan.az/Geography.htm>
<http://www.gia.az/contents/default.aspx?lg=2&idpt=2401&id=7656>
<http://www.azhydromet.com/maps/points/agstavachaykazakh.html>
http://economy.az/en/10_regions/reg_02.php#
<http://www.gfaids.az>
<http://azerbaijan.tourism.az/tr05.html>

Əlavə 2: Torpaq işləri, aqreqat doldurucuları və torpaq üzrə tələblər üçün ilkin smetalar

1) Torpaq			
Yol hissəsi	İstifadə olunmayan torpaq (m ²)	Kənd təsərrüfatı istifadəsində olan torpaq(m ²)	
1	0	494,760	
2	0	669,000	
3	0	318,000	
4	30,000	670,200	
5	0	251,400	
6	0	0	
7	0	118,500	
8	972,000	822,000	
Torpaq üçün ümumi tələb m²	1,002,000	3,343,860	4,345,860
2) Torpaq işləri			
Element	Müxtəlif səviyyəli yol qovuşmasının bir m ³ üçün	km /Müxtəlif səviyyəli yol qovuşması nömrə	Cəmi m ³
Bitki qatının çıxarılması – iki zolağa genişləndirmə	5,000	48	240,200
Bitki qatının çıxarılması – dolama yollar	9,000	53	474,480
Bitki qatının çıxarılması – müxtəlif səviyyəli yol qovuşmaları	7,047	11	77,519
Bitki qatının çıxarılması üzrə cəm			792,199
Karxanadan doldurma - dualization	29,725	48	1,427,989
Karxanadan doldurma - dolama yollar	59,325	53	3,127,614
Karxanadan doldurma - müxtəlif səviyyəli yol qovuşmaları	113,535	11	1,248,888
Karxanadan doldurulma materialı üzrə cəm (m³)			5,804,491
3) Aqreqat doldurucusu			
Element	m ³ per km	km	Total m ³
Dənəvər tərkibli əsasın alt layı – iki tərəfli yol	3780.05	48.04	181,594
Dənəvər tərkibli əsasın alt layı – dolama yol	6870.1	52.72	362,192
Dənəvər tərkibli əsasın alt layı - müxtəlif səviyyəli yol qovuşmaları	5261.72325	11	57,879
Ələkdən keçirilmiş çınqıl üzrə cəm (m³)			601,644
Asfalt əsas layı - iki tərəfli yol	1738.8	48.04	83,532
Asfalt əsas layı - dolama yol	2898	52.72	152,783
Asfalt əsas layı - müxtəlif səviyyəli yol qovuşmaları	2922.4128	11	32,147
Asfalt əlaqələndirici qat - iki tərəfli yol	754.4	48.04	36,241
Asfalt əlaqələndirici qat - dolama yol	1508.8	52.72	79,544
Asfalt əlaqələndirici qat - müxtəlif səviyyəli yol qovuşmaları	1900.4672	11	20,905
Tənzimləyici asfalt - iki tərəfli yol	405	48.04	19,456
Tənzimləyici asfalt - dolama yol	NA	NA	
Tənzimləyici asfalt - müxtəlif səviyyəli yol qovuşmaları	NA	NA	
Asfalt yeyilmə qatı - iki tərəfli yol	925	48.04	44,437
Asfalt yeyilmə qatı - dolama yol	925	52.72	48,766
Asfalt yeyilmə qatı - müxtəlif səviyyəli yol qovuşmaları	1160.9	11	12769.9
Xırda çınqıl (asfalt üçün) üzrə cəm (m³)			530,581

Əlavə 3: Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinin siyahısı¹⁴⁴

- Tarixi və mədəni obyektlərin qorunması üzrə qanun, 1998 (düzəliş 2005-ci ildə edilmişdir)
- Nəqliyyat üzrə qanun, iyun 11, 1999
- Avtomobil yolları üzrə qanun, 10 mart 2000
- Yol hərəkəti üzrə qanun, 3 iyul, 1998
- ƏMTQ Azərbaycan üçün vəsait (Birləşmiş Millətlər üzrə İnkişaf Proqramı), 1996
- Sanitariya və Epidemiologiya üzrə qanun, 1993.
- Sovet Texniki Normaları və Qaydaları (SNIP), 1985 2.05.02-85 Tikinti üzrə məcəllə və avtomobil yolları üzrə qaydaları, Fəsil 3: Ətraf Mühitin Mühafizəsi
- Meliorasiya və irriqasiya üzrə qanun, 1996
- Floranın mühafizəsi üzrə qanun, 1996
- Kimyəvi məmulatlar və pestisidlər üzrə qanun, 1996
- Torpaq məcəlləsi, 1996
- Su məcəlləsi, 1997
- Meşəçilik məcəlləsi, 1997
- İctimai sağlamlıq üzrə qanun, 1997
- Əhalinin radiasiya təhlükəsizliyi üzrə qanun, 1997
- Yeraltı ehtiyatları üzrə qanun, 1998
- Sənaye və bələdiyyə tullantıları üzrə qanun, 1998
- Balıq sənayesi üzrə qanun, 1998
- Ətraf mühitin mühafizəsi üzrə qanun, 1999
- İctimai məlumatlara giriş üzrə qanun, Qərarların qəbulunda ictimaiyyətin iştirakı və ətraf mühit problemləri üzrə ədalət məsələlərinə giriş 1999
- Ətraf mühitin təhlükəsizliyi üzrə qanun, 1999
- Su Təchizatı və Çirkab Suları üzrə qanun, 1999
- Fauna üzrə qanun, 1999
- Ətraf mühitin təhlükəsizliyi üzrə qanun, 1999
- Torpağın məhsuldarlığı üzrə qanun, 1999
- Xüsusi qorunan ərazilər və obyektlər üzrə qanun, 2000
- Su Təchizatı və Çirkab Suları üzrə qanun, 2000
- Havanın mühafizəsi üzrə qanun, 2001
- Mandatlı ətraf mühitin sığortalanması üzrə qanun, 2002
- Ətraf mühit üzrə məlumatlara giriş, 2002
- Ətraf mühit təhsili üzrə qanun, 2002
- Təbii ehtiyatların istifadə edilməsi və ətraf mühitin çirkləndirilməsi üçün ödəmələr üzrə Qərar 176, 1992

¹⁴⁴ AİB (2005) və Pasillo (2007)

Əlavə 4: Ətraf mühit üzrə müvafiq standartlar

xii. Ətraf Hava Keyfiyyətinin Standartı¹⁴⁵

Çirkəndirici maddə	Maksimal icazə verilən qatılıq (mq/m ³)	
	Verilən vaxt üçün (maksimal)	24 saat üçün
Bərk asılı hissəcikləri ¹⁴⁶	0.1500	0.0300
Kükürd 4-oksidi	0.3000	0.2000
Karbon tək oksidi	3.0000	2.0000
Azot 4-oksidi	0.0800	0.0700
Azotlu tək oksidi	0.4000	0.2400
Formaldehid	0.0200	0.0050
Qurğuşun və onun qarışıqları (tetraetilqurğuşundan başqa)	0.0010	0.0002

xiii. Yolda səs-küyün səviyyəsinin standartı¹⁴⁷

Səs-küyün maksimal icazə verilən səviyyələri, dB(A)		Təsviri
23 pm-dən 7 am-ə qədər	7 am-dən 23 pm-ə qədər	
45	60	Yaşayış əraziləri
55	65	Sənaye əraziləri
35	50	Asudə vaxt və turizm üçün cəmiyyət əraziləri
30	40	Sanitariya əraziləri və kurortlar
45	50	Kənd təsərrüfatı istifadəsində olan ərazilər
30-a qədər	3-ə qədər	Mühafizə olunan ərazilər

¹⁴⁵ UNECE 2004

¹⁴⁶ Heç bir xüsusi ölçü təmin edilmir.

¹⁴⁷ Yol və körpü layihəsi çərçivəsində ətraf mühitin mühafizəsinə dair məsləhətlər, Moskva, 1995

Əlavə 5: Nəqliyyatın təhlili üzrə icmal¹⁴⁸

Nəqliyyatın istiqamətinin 2012-ci ildə yeni dolama yollara dəyişdirilməsi (VPD) (Layihənin açılış ili)

Yol hissəsi No.	Yer	Minik avtomasını	Pikap	Mini avtobus	Böyük avtobus	2 oxlu yük maşını	3 oxlu yük maşını	4 oxlu yük maşını	Qoşqulu yük maşını	Cəm
2	Layihə çərçivəsi kənarında Şəmkirdən keçən mövcud yol	5,838	174	601	156	252	273	48	403	7,744
2	Layihə çərçivəsində Şəmkirdən keçən mövcud yol	2,685	33	210	36	113	120	10	12	3,220
2A	Şəmkir dolama yolu	3,152	141	391	120	138	153	38	391	4,524
4	Layihə çərçivəsi kənarında Aşağı Eyyubludan keçən mövcud yol	5,514	241	539	115	144	261	41	372	7,228
4	Layihə çərçivəsində Aşağı Eyyubludan keçən mövcud yol	2,206	29	173	25	62	110	8	11	2,624
4A	Aşağı Eyyublu dolama yolu	3,308	212	367	90	82	152	32	361	4,605
8 & 9	Layihə çərçivəsi kənarında Ağstafadan və Qazadan keçən mövcud yol	2,957	154	418	125	144	206	11	401	4,417
8	Layihə çərçivəsində Ağstafaya aparıcı mövcud yol	1,686	28	176	34	92	130	3	20	2,168
9	Qazaxa aparıcı mövcud yol	1,124	97	226	85	49	68	2	24	1,675
8A	Ağstafa dolama yolu	1,272	127	242	91	52	76	8	381	2,249
9A	Qazax dolama yolu	148	29	17	6	3	8	6	357	574
10A	Qazax birləşdirici yolu	1,124	97	226	85	49	68	2	24	1,675

¹⁴⁸Qeyd edilməlidir ki, Ağstafa /Qazax yol hissələri üçün yekun marşrut alternativlərinin təkmilləşdirilməsindən əvvəl göstərilən təhlillər həyata keçirilmişdir ("Qazax birləşdirici yolu" daxil olmaqla)

Nəqliyyatın istiqamətinin 2031-ci ildə yeni dolama yollara dəyişdirilməsi (VPD) (Layihənin açılış ili + 20 il)

Yol hissəsi No.	Yer	Mini avtomasını	Pikap	Mini avtobus	Böyük avtobus	2 oxlu yük maşını	3 oxlu yük maşını	4 oxlu yük maşını	Qoşqulu yük maşını	Cəm
2	Layihə çərçivəsində Şəmkirdən keçən mövcud yol	12,317	154	897	153	349	406	42	53	14,372
2A	Şəmkir dolama yolu	14,459	657	1,665	511	427	517	160	1,721	20,118
4	Layihə çərçivəsində Aşağı Eyiblidən keçən mövcud yol	10,117	135	735	108	191	371	34	49	11,741
4A	Aşağı Eyibli dolama yolu	15,176	990	1,562	384	253	513	138	1,589	20,604
8	Layihə çərçivəsində Ağstafaya aparıcı mövcud yol	7,732	130	748	143	285	440	14	88	9,580
9	Qazaxa aparıcı mövcud yol	5,236	461	977	367	154	234	10	106	7,545
8A	Ağstafa dolama yolu	5,925	600	1,049	394	163	263	34	1,676	10,105
9A	Qazax dolama yolu	689	139	72	27	9	28	24	1571	2,559
10A	Qazax birləşdirici yolu	1, 5236	461	977	367	154	234	10	106	7,545

Əlavə 6: İlk məsləhətlər üzrə görüşlərin iştirakçıları

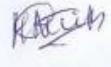
Planda qeyd olunan 1 Variantda imzalarımızla təsdiq edirik
"Azərbaycan" ASC-nin İstismar İdarəsinin rəhbəri
Nəzirov Əlim 

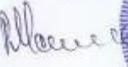
"Azərbaycan" ASC-nin TI-nin rəhbəri Cənabov Samir 

"Azərbaycan" ASC-nin Y.T.A.D.M.K. LİQ-nin rəhbəri Məmmədov Baxış 

"Azərbaycan" ASC-nin LİQ-nin rəhbəri Məmmədov Şurad 

"NIPPON" KOEI firmasının rəhbəri Alex Chapla 

"Nippon" KOEI firmasının rəhbəri Nəzirov Hüseynov 

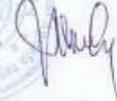
Şəmkir rayon İHBA-nın Məsləhətçi və Təxirəti şöbəsinin müdiri
Rəhimov Rəhim 

Dövlət Torpaq və Xəzirlər Nazirliyinin Şəmkir rayon şöbəsinin müdiri
Rüstəmov Rüstəm 

Şəmkir 23 saylı Yİ-nin rəhbəri
Tofiq Quliyev 



Ağstafa Rayon İHBA-nın Memarlıq və Tikinti şöbəsinin müdiri
cənab Sənan Mustafayev

İmza: 

Ağstafa 26 sayılı Yİİ-nin rəisi Səməndər Əliyev

İmza: 

Dövlət Torpaq və Xəritəçəkmə Komitəsi Ağstafa rayon şöbəsinin müdiri
Əkbər İsgəndərov

İmza: 

Qazax Rayon İHBA-nın Memarlıq və Tikinti şöbəsinin müdiri
M. Həsənov

İmza: 

Dövlət və Torpaq və Xəritəçəkmə Komitəsinin Qazax rayon şöbəsinin müdiri
S. Həbiyev

İmza: 

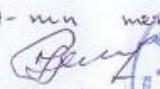
Qazax 27 sayılı Yİİ-nin rəisi

Hadiyev Həsən

İmza: 



Tovuz r/n İHBA-nın memarlıq və tikinti şöbəsinin müdiri
Rəşid Həsənov

İmza: 

Dövlət Torpaq və Xəritəçəkmə Komitəsinin Tovuz r/n şöbəsinin müdiri

Məhər Abbasov

İmza: 

Tovuz 25 sayılı Yİİ-nin rəisi Elman Məmmədov



Əlavə 7: ƏMTQ-inilkin məsləhətləşmə görüşlərinin protokolu və iştirakçıların siyahısı

1. Məsləhətçi görüşlərinin protokolu

08.08.2012. Vaxt: 11:00 – Qazax rayonu

İclası rayon icra başçısının müavini açıq elan etdi. Gələn qonaqları salamladıqdan sonra sözü İlahə İlyasovaya verdi. İlahə xanım görüşün əsas mahiyyəti ilə bağlı məlumat verdikdən sonra Şahin İsayev layihə haqqında görüş iştirakçılara qısa məlumat verdi. Daha sonra o, layihənin ətraf mühitə təsirinin qiymətləndirilməsi ilə bağlı müfəssəl təqdimat elədi.

Təqdimat başa çatdıqdan sonra iştirakçıları maraqlandıran sualları vermələri və şərhlərini bildirmələri üçün onlara şərait yaradıldı. Belə ki, verilən suallar və şərhlər aşağıda qeyd olunmuşdur:

1. Layihənin son qəbul edilmiş halından öncə neçə alternativ varianta baxılmışdır?

Suala Namiq Hüseynov ətraflı şəkildə cavab verərək iştirakçıları layihənin müxtəlif variantları və yekun variantın seçilməsi səbəbləri ilə məlumatlandırdı.

2. Yolun mühafizə zolağının eni nə qədərdir?

Namiq Hüseynov: 60 m

3. Komunikasiya xətlərinin vəziyyəti necə olacaq?

Namiq Hüseynov: Layihənin müfəssəl variantı bütün kommunikasiya idarələrinə göndəriləcəkdir. Bakıdan ayrılmış nümayəndə və yerli nümayəndələrlə birlikdə əraziyə baxış keçiriləcək və onların verdiyi texniki tapşırıq əsasında lazımı tədbirlər görülməcəkdir.

4. Xidmət orqanlarının rəyləri tikinti vaxtı nəzərə alınacaqmı?

Namiq Hüseynov: Yuxarıda verilən cavab bu sualı ətraflı şəkildə əhatə edir.

5. Yeraltı keçidlər əksər hallarda kifayət qədər qoyulur. Buna zəhmət olmasa diqqət yetirilsin!

Namiq Hüseynov: Layihə daxilində 44 yeraltı keçid nəzərdə tutulmuşdur. Yerlərdə mümkün olan sayda keçidlərin qoyulmasına çalışmışdır. Hər bir halda təklif və fikirlərinizi bildirin və mümkün olarsa bütün təkliflər nəzərə alınacaqdır.

6. Pay torpaqlarının alq-satqı nəticəsində bölünməsi zamanı kiçik ölçüdə qalan istifadəyə yararsız torpaqlar alınacaqmı?

Şahin İsayev: Asiya İnkaşf Bankının tələblərinə uyğun olaraq layihə çərçivəsində alq-satqı nəticəsində alınmış bölünmüş pay torpaqlarının bir hissəsi müəyyən ölçüdə kiçik olarsa həmin torpaqlar da sifarişçi tərəfindən alınacaqdır. Hər bir halda bu suala torpaqların qiymətləndirilməsi ilə məşğul olan digər qrupun nümayəndələri növbəti görüşlərdə daha ətraflı cavab verəcəklər.

7. Satın alınmış torpaqlardan əlavə tikinti zamanı istifadə olunan torpaqların aqibəti necə olacaq? Yəni bunun müqabilində hər hansı bir ödəniş olacaqmı?

Şahin İsayev: İstifadə olunan hər bir əlavə ərazi əhali ilə tam olaraq razılaşdırılacaq və müvfiq olaraq istifadə müddətində kompensasiyalar ödənəcəkdir.

8. Yerli yol istismar idarəsinin işçiləri tikintidə niyə iştirak etmir?

Şahin İsayev: Tikinti şirkətinin öhdəçiliklərindən biri də yerli əhalinin müəyyən hissəsinin işə cəlb olunmasıdır. Bu baxımdan mümkün olduğu qədər yerli əhali işə cəlb olunacaqdır.

9. Mövcud yolda Çaylı kəndinin ərazisində heç bir nişan, dayanacaq qoyulmamışdı. Xahiş edirik belə məsələləri diqqətdən kənar qoymayın!

Namiq Hüseynov: Bütün bu məsələlər tam olaraq nəzərə alınmışdır.

08.08.2012. Vaxt: 15:00 – Ağstafa rayonu.

İclası rayon icra başçısının müavini açıq elan etdi. Gələn qonaqları salamladıqdan sonra sözü İlahə İlyasovaya verdi. İlahə xanım görüşün əsas mahiyyəti ilə bağlı məlumat verdikdən sonra Şahin İsayev layihə haqqında görüş iştirakçılara qısa məlumat verdi. Daha sonra o, layihənin ətraf mühitə təsirinin qiymətləndirilməsi ilə bağlı müfəssəl təqdimat elədi.

Təqdimat başa çatdıqdan sonra iştirakçıları maraqlandıran sualları vermələri və şərhlərini bildirmələri üçün onlara şərait yaradıldı. Belə ki, verilən suallar və şərhlər aşağıda qeyd olunmuşdur:

1. Satınalmalar necə aparılacaqdır?

İlahə İlyasova: Satınalma məsələləri ilə digər qrup məşğuldur və bu suallara növbəti görüşlərdə ətraflı cavab veriləcəkdir, lakin əmin olunuz ki, bütünü məsələlər araşdırılacaqdır.

Şahin İsayev əlavə etdi ki, hazırda Şəmkir rayonunun ərazisində layihəyə düşən torpaqların mülkiyyəti müəyyən olunub və yerlərdə dəqiqləşdirmə işləri aparılır. Digər rayonlarda isə hələ ki yalnız xəritə üzərində mülkiyyətlər müəyyən edilib. Yerlərdə bir başa dəqiqləşdirmə və inventarizasiya işlərinə başlanılmayıb. Yəqin ki ilin axırına qədər bu məsələlər tamamlanacaqdır.

2. Yen yol mövcud yoldan nə qədər aralı keçəcək?

Namiq Hüseynov: Yolun təxminən yarısı mövcud yola paralel keçəcək, digər yarısında isə dolama yollar mövcud yoldan müxtəlif məsafələrdə keçəcəkdir (sonra isə yol oxunu göstərən xəritələr təqdim edilmişdir).

3. Qaz borularının vəziyyəti necə olacaq?

Namiq Hüseynov: Layihənin müfəssəl variantı bütün kommunikasiya idarələrinə göndəriləcəkdir. Bakıdan ayırılmış nümayəndə və yerli nümayəndələrlə birlikdə əraziyə baxış keçiriləcək və onların verdiyi texniki tapşırıq əsasında lazımı tədbirlər görülməcəkdir.

4. Gedib kəndlərdə yerli əhali ilə görüşlər keçirmək lazımdır. Onların fikirləri, ehtiyacları öyrənilməlidir.

Namiq Hüseynov: Əraziyə şəxsən mənim tərəfimdən dəfələrlə piyada gəzilərək baxış keçirilmişdir. Bütün ehtiyac duyula biləcək yerlərdə keçidlər və qovşaqlar nəzərdə tutulub. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, yol sürətli yoldur və burada hər 100 m-dən bir qovşaq qoymaq və ya tez-tez keçidlər qoymaq mümkün deyil. Çalışılmışdır ki, hər km-ə bir keçid qoyulsun. Hər bir halda yerlərdə görüşlər zamanı əlavə keçidlərin qoyulmasının zəruriyyəti vurğulanarsa bu məsələyə bir daha qayıdıb yenidən baxmaq olar.

Bir məsələni də bildirmək istiyirəm: Bir neçə il öncə rayonun aidiyyəti şəxsləri ilə yol oxu müəyyən edilib və razılaşdırılıb. Bundan sonra qanunla heç bir tikiliyə icazə verilməçəlidir. Lakin layihə boyunca yeni tikililər müçahidə olunur. Bu da əvvəlcədən nəzərə alınmadığı üçün çətinlik törədir. Xahiş edirəm bu məsələlərə bir qədər diqqətli yanaşılınsın.

5. K rp n  ke dikd  sonra qov aq var yoxsa yox?

Namiq H seyrov: Bu bir q d r  tindir. Amma  alı arıq oraya bir qov ağın qoyulmasını layih y  daxil ed k.

6. Rayonu su il  t min ed n k hrizl rin aqib ti nec  olacaq?

Namiq H seyrov: Bu  ox vacib m sl dir.  alı ılacaq ki k hrizl r  he  bir x t r yetirilm sin.

09.08.2012. Vaxt: 11:00 – Tovuz rayonu.

İclası rayon icra başçısının müavini açıq elan etdi. Gələn qonaqları salamladıqdan sonra sözü İlahə İlyasovaya verdi. İlahə xanım görüşün əsas mahiyyəti ilə bağlı məlumat verdikdən sonra Şahin İsayev layihə haqqında görüş iştirakçılara qısa məlumat verdi. Daha sonra o, layihənin ətraf mühitə təsirinin qiymətləndirilməsi ilə bağlı müfəssəl təqdimat elədi.

Təqdimat başa çatdıqdan sonra iştirakçıları maraqlandıran sualları vermələri və şərhlərini bildirmələri üçün onlara şərait yaradıldı. Belə ki, verilən suallar və şərhlər aşağıda qeyd olunmuşdur:

1. N.Bağirov bildirdi ki: Əsas məsələlər su keçidləri, yeraltı keçidlər, qovşaqlar və bu kimi digər məsələlərdir. Bu gün ki iclasdan sonra bütün kəndlərin nümayəndələri öz kəndlərinin ərazisində nə qədər keçidə, qovşağa, su borusuna və s. Ehtiyac olduğu barədə yazılı şəkildə icra hakimiyyətinə məktub hazırlasın. Biz də bu məktubu layihə mühəndisinə və aidiyyəti quruma təqdim edərək.
2. Zəyəmçay Tovuz rayonunun bir çox kəndlərini içməli su ilə təmin edir. Xahiş edirik ki, tikinti zamanı bu çaydan heç bir tikinti materialı çıxarılmınsın.
3. Bəzi kəndləri yola çıxışı nəzərə alınmayıb. Bunu diqqətə alın.

Namiq Hüseynov: Yol sürətli yoldur. Bu səbəbdən də hər kəndin ərazisindən ola çıxış qoymaq mümkün deyil. Xüsusilə də, yaxın kəndlərdə buna imkan yoxdur. Eləcə də, layihənin texniki cəhətdən bəzi məhdudyyətləri vardır. Buraya qovşaqlar arası məsafələr, giriş çıxışlar arası məsafələr və s. Aiddir. Mən bu normalardan kənara çıxma bilmərəm. Lakin sizin təklifinizi nəzərə alaraq çalışaram ki, Xatınlı kəndi ərazisində bir qovşaq salaq.

4. Layihə müəyyən bir hissədə yaşlı palıd ağaclarının üzərindən keçir. Onların aqibəti necə olacaq? Əvvəlcədən hansı ağacların kəsiləcəyi barədə məlumat veriləcəkmi?

İlahə İlyasova: Təbii ki, bu barədə əvvəlcədən bütün aidiyyəti qurumlara məlumat veriləcəkdir.

5. Layihənin xəritəsini əldə etmək olar? Keçidlərin, qovşaqların yerini bilmək üçün maraqlı olardı.

Namiq Hüseynov: Layihənin müfəssəl variantı rayonar daxil olmaqla bütün zəruri təşkilatlarla göndəriləcəkdir.

09.08.2012. Vaxt: 15:00 – Şəmkir rayonu.

İclası rayon icra başçısının müavini açıq elan etdi. Gələn qonaqları salamladıqdan sonra sözü İlahə İlyasovaya verdi. İlahə xanım görüşün əsas mahiyyəti ilə bağlı məlumat verdikdən sonra Şahin İsayev layihə haqqında görüş iştirakçılara qısa məlumat verdi. Daha sonra o, layihənin ətraf mühitə təsirinin qiymətləndirilməsi ilə bağlı müfəssəl təqdimat elədi.

Təqdimat başa çatdıqdan sonra iştirakçıları maraqlandıran sualları vermələri və şərhlərini bildirmələri üçün onlara şərait yaradıldı. Belə ki, verilən suallar və şərhlər aşağıda qeyd olunmuşdur:

1. Yeraltı keçidlər nəzərə alınımı?

Namiq Hüseynov: Çalışılıb ki, yeraltı keçidlər tam nəzərə alınsın. Hətta son bir neçə ay ərzində onların sayının 29-dan 38-ə çıxarılması məsələsi razılaşdırılmışdır.

2. İcra başçısının müavini bildirdi ki, görüşün əsas məqsədi layihə ilə tanışlıq idi. Təbii ki, layihə müddətində hər hansı bir problem yaşansa rayon rəhbərliyi əhaliyə köməklik göstərərək lazımi qurumlarla əlaqə saxlayacaq və problemlərin həllini təmin edəcəkdir. Hər bir halda Şəmkir rayon rəhbərliyi və əhalisi layihəni tam olaraq dəstəkləyir və qonaqlara təşəkkürünü bildirir.

Meeting - Qazax

Gəncə-Qazax yolunun genişləndirilməsi

İctimaiyyətlə görüş

Avqust 2012

Rayonun adı:

Adı və soyadı	İşyeri	Tutduğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1 Nəbiyev Sərxan Nəzirov	Ə.R.D.İ vaxt - nın Qazax zolağı	Müəllim		050-472-71-01	
2 İmamverdiyev Vəlif	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-506828	
3 Cəfərov Əlişan	Ceylanlı İN-üniv.ün	Müəllim		050-4131924	
4 Əliyev Rəqib	Şirvanın İN-üniv.ün	Müəllim		050-528188	
5 Məmmədov Nəzirov	Hövsəli Əmir kəndi	Kənd rəhbəri		050-408-71-29	
6 Məmmədov Nəzirov	Hövsəli Əmir kəndi	Kənd rəhbəri		050-461-14-99	
7 Həsənov Nəzirov	Hövsəli Əmir kəndi	Kənd rəhbəri		055-642-71-30	
8 Məmmədov Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
9 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
10 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
11 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
12 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
13 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
14 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
15 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
16 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
17 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
18 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
19 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
20 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
21 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
22 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
23 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
24 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	
25 Əliyev Əlişan	Qazax Elektrik Şirkəti	ƏSİS		050-324-55-53	

Mərkəz - Gəncə

Gəncə-Qazax yolunun genişləndirilməsi

İctimaiyyətlə görüş

Avqust 2012

Rayonun adı:

	Adı və soyadı	İşyeri	Tutduğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1	Alimov Səyid Camisə	Duta Səbəhi-Qazaxbuzlu bələdiyyəsi	İzmir		070-94-30-69	
2	Əliyev Əzizbəyrov Bəhram	Çaylı kənd icra mərkəzi			050-220-21-68	
3	Vətəni Əhmədov Səadət	Çaylı kənd icra mərkəzi			2930-305	
4	Əliyev Əbdülməlik	Qazax Şəhər icra mərkəzi			020-349-5011	
5	Əhmədov Əliyev	Qazax bələdiyyəsi			0218812316	
6	Əliyev Əhməd	Qazax bələdiyyəsi			050-32-7057	
7	Əliyev Əhməd	Qazax bələdiyyəsi			050-32-8438	
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

Gəncə-Qazax yolunun genişləndirilməsi

İctimaiyyətlə görüş

Avqust 2012

Rayonun adı:

Ağstafa

Adı və soyadı	İşyeri	Tutuluğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1. Bəyramov Fərid	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
2. Əhmədov Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
3. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
4. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
5. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
6. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
7. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
8. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
9. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
10. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
11. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
12. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
13. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
14. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
15. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
16. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
17. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
18. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
19. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
20. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
21. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
22. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
23. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
24. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>
25. Əliyev Əliqar	Baq Kərimov vəd irza nişanına	İcra nişanına	-	050-334-58-90	<i>[Signature]</i>

Gəncə-Qazax yolunun genişləndirilməsi

İctimaiyyətlə görüş

Avqust 2012

Rayonun adı:

Ağstafa

	Adı və soyadı	İşyeri	Tutduğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqələnməsi	İmza
1	Nəurozova Səadət Bəyim qızı	Gəncə-Qazax k. md. təmərinə	nişanlıdır	--	15-20-04	15/8
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

Gəncə-Qazax yolunun genişləndirilməsi

İctimaiyyətlə görüş

Avqust 2012

Rayonun adı: *Tərtər*

	Adı və soyadı	İşyeri	Tutduğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1	<i>Məmməd Əliyev</i>	<i>İsmayıl sənaye yds</i>	<i>ƏXS</i>	<i>-</i>	<i>050 3 22 77 55</i>	<i>[Signature]</i>
2	<i>Məmməd Nəbi Allahverdi</i>	<i>Tərtər Suvarna İdarəsi</i>	<i>ƏXS</i>	<i>-</i>	<i>050 3 22 77 55</i>	<i>[Signature]</i>
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

Gence-Qazax yolunun genişləndirilməsi

İctimaiyyətlə görüş

Avqust 2012

Rayonun adı: Samux 09.08.2012

	Adı və soyadı	İşyeri	Tutduq vəzifə	Məsğulyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1	SƏXƏVƏT ƏLƏZRƏNOV	Samux-Ərəbi	7.2.1.1	Ərəbi tələ	0502506813	(İmza)
2	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Samux SSI	Ərəbi məktəbi	Samux	0502225522	(İmza)
3	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Samux Məşin Kəndi	Ərəbi	Samux	0502229435	(İmza)
4	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Samux SSI	Ərəbi	Samux	0502229435	(İmza)
5	MƏMMƏDƏV SƏLƏMƏYEV	Tənzimləmə İ.İ.Ə	İctimaiyyət	Samux	0502221805	(İmza)
6	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
7	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
8	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
9	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
10	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
11	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
12	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
13	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
14	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
15	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
16	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
17	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
18	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
19	ƏLİYEV, ƏLİYEV	Yeni bələdiyyə	Səadət	İctimaiyyət	0502221805	(İmza)
20						
21						
22						
23						
24						
25						

+20 nəfər qeydiyyatda

Rayonun adı: Qazax

№	Adı və soyadı	İş yeri	Tutduğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1	Alimov Saylı Camisat	Orta Salahlı-Qazaxbəyli	Bələdiyyə üzvü		070 – 921 – 80 - 69	
2	Qocayev Qəzənfər Bəhmən	Çaylı kənd icra nümayəndəsi			050- 270 – 21 - 62	
3	Vəliyev ... Şükür	Çaylı kənd sakini			29 – 30 - 305	
4	Qocayev Abdulla	.....			050 342 90 11	
5	Məmmədov Elshad	Kosalar bələdiyyəsi			051 841 79 16	
6	Əliyev Natiq	Bələdiyyə üzvü			055 432 90 95	
7	Əliyev Xudabi	Kosalsar kənd nümayəndəsinin müavini			050 568 84 56	

Rayonun adı: Ağstafa

№	Adı və soyadı	İş yeri	Tutduğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1	Qırıqlı kənd orta məktəbi	Müəllim		6 – 20 - 64	
2						
3						
4						
5						
6						
7						

Rayonun adı:Tovuz

№	Adı və soyadı	İş yeri	Tutduğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1	Məmmədov Elman Məmməd	....	Rəis			050 3223756
2	Ələkbərov Nəbi Allahverdi	Tovuz Su kənd idarəsi	Rəis müavini			050 4056909
3						
4						
5						
6						
7						

Rayonun adı: Şəmkir 09.08.2012

Nö	Adı və soyadı	İş yeri	Tutduğu vəzifə	Məşğuliyyəti	Əlaqə nömrəsi	İmza
1	Səxavət Məhərrəmov	Şəmkir EŞ	Rəis	...	0502506813	
2	Elman Quluyev	Şəmkir SSI	Baş mühəndis	Suvarma	0502225228	
3	Akif İbrahimov	Şəmkir...	Rəis	...	050 2229433	
4	Nərman Verdiyev	Şəmkir SQİİ	Rəis	...	050 3794565	
5	Məmmədov Saleh ...	Təzəkənd kəndinin ...	Nümayəndə		050 3261805	
6	Dumanov Vaqif Ziyad	Yeniheyat kəndinin bələdiyyəsi	Sədr	Bələdiyyə	050 3644813	
7	Orucov Mikayil Fərhad	Yeniheyat village ...	Sədr	...	050 2015508	
8	Rüstəmov Rüstam Aslan	...	Müdür	Torpaq məsələləri	050 3627734	
9	Pənəhov Əli Hübət	...	Müdür		050 5360609	
10	Əliyev Ələddin ...	...	Sədr	İcra hakimiyyəti nümayəndəsi	050 5182575	
11	Ramazanov İsa Habib	...	Nümayəndə	İcra hakimiyyəti nümayəndəsi	050 3578162	
12	Əhmədov Qalib Gülmali	...	Sədr	Bələdiyyə	050 3378767	
13	Məmmədov Məhərrəm	Abbaslı kəndinin bələdiyyəsi	Sədr	Bələdiyyə	0519911771	
14	Həsənov Sabah Qidiz	Dəlyar-Ceyir bələdiyyəsi	Sədr	Bələdiyyə	051 9911771	
15	Hüseynova Tünzələ Ələkbər	....	Nümayəndə	Sədr	630 8529	
16	Nasibova Aybeniz Namaz	Düyerli kəndi...	Nümayəndə	İcra hakimiyyəti nümayəndəsi	318 9903	
17	Yusifov ...	Şəmkir...			319 79 22	
18	Hüseynov Ələddin ...	Şəmkir	Baş mühəndis		541 2157	
19	Hacıyev Məhəccət Bayram	...	Nümayəndə		335 2654	

Dekabr 2014