

ՀԱՅԱՍՏԱՆ. ՄԻՍԻԱՆ-ՔԱՉԱՐԱՆ ՃԱՆԱԿԱՐՀԱՀԱՏՎԱԾԻ ԾՐԱԳԻՐ

ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱՎԱՅՐԻ ՎՐԱ ԵՎ ՍՈՑԻԱԼԱԿԱՆ ԱԶԳԵՑՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՈՒՄ (ՇՄՍԱԳ)

ՆԱԽՆԱԿԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ԱՄՓՈՓԱԳԻՐ

ԾՐԱԳՐԻ ՆԱԽԱԿԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ասիական և Եվրոպական երկրների միջև տրանսպորտային կապը բարելավելու նպատակով ներկայումս իրականացվում են մի շարք նոր տարածաշրջանային ճանապարհային միջանցքներ: Հայաստանը, հանդիսանալով այս տրանսպորտային կապուղիների անբաժանելի մասը, նախաձեռնել է Հյուսիս-Հարավ Ճանապարհային Միջանցքի (ՀՀՃՄ) Ծրագիրը, որի իրագործմամբ Իրանը Հայաստանի տարածքով կկապվի Վրաստանի հետ: ՀՀՃՄ բաղկացած է 5 տրանշերից, որոնցից ամենաերկարը՝ տրանշ 4-ը, բաժանված է 3 հատվածների (Արտաշատ-Միսիան, Միսիան-Քաչարան և Քաչարան-Ազարակ): Տրանշ 4-ը սկիզբ է առնում Հայաստանի հարավային սահմանից, ձգվում է մինչև Երևանի հարավ և իր մեջ ներառում է Միսիան-Քաչարան ճանապարհահատվածը (Ծրագիր):

Վերակառուցման և Չարգացման Եվրոպական Բանկը (ՎՉԵԲ) նախատեսում է ֆինանսավորել Ծրագիրը, որն, ըստ ՎՉԵԲ-ի քաղաքականության, դասվում է "Ա" կատեգորիայի և ենթադրում է Ծրագրի և հարակից օբյեկտների շրջակա միջավայրի վրա և սոցիալական ազդեցության գնահատում (ՇՄՍԱԳ):



Ecoline International (Բուլղարիա), SE Solutions (ՀԱՀ) և ATMS Solutions (Հայաստան) խորհրդատվական ընկերությունների միավորումը՝ կոնսորցիումը ընտրվել է նշված ՇՄՍԱԳ-ը իրականացնելու համար:

Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության "Ճանապարհային դեպարտամենտ" հիմնադրամը հանդիսանում է Ծրագրի իրագործողը:



ԾՐԱԳՐԻ ԲԱՂԱԴՐԻՉՆԵՐԸ

Միսիան-Քաչարան ճանապարհային ծրագիրը՝ 60կմ երկարությամբ, նոր տարածքներում կառուցվող ճանապարհ է, որի սկզբնական և վերջնական հատվածները միանում են գործող մայրուղիներին:

Նոր ճանապարհը անցնելու է Ադիտու, Դարբաս, Գետաթաղ, Լոր, Շենաթաղ, Քիրս, Քարութ, Գեղի, Վերին Գեղավանք և Կավճուտ բնակավայրերով և բաղկացած է լինելու 27 կամուրջներից, 3 հանգույցներից, 14 սպասարկման ճանապարհներից և 8 թունելներից: Ամենաերկարը՝ Բարգուշատի թունելն է (8.64կմ երկարությամբ) որը **իրար է կապելու Միսիանը և Քաչարանը**: Այս թունելը նաև թույլ է տալիս բացառել Ծրագրի ուղիղ ազդեցությունը Չանգեգուրի պետական արգելավայրի վրա: Ճանապարհը ունենալու է 2 երթևեկության գոտի (յուրաքանչյուր կողմում մեկ գոտի)՝ զառիթափ հատվածներում լրացուցիչ գոտիներով:

Առաջարկվող երթուղին ընտրվել է 3 այլընտրանքներից որպես շրջակա միջավայրի վրա և սոցիալական տեսակնկյունից նվազագույն ազդեցություն ունեցող տարբերակ, թեև այն ամենաէժեքան լուծումը չէ:

ԾՐԱԳՐԻ ԳԼԱՆՎՈՐՈՒՄԸ, ԺԱՄԱՆԱԿԱՅԻՆ ԵՎ ԾՄԱԳ-Ը

ԾՄԱԳ-ն իրականացվում է նախնական և հիմնական գնահատման փուլերով: Նախնական գնահատման նպատակն է սահմանել ԾՄԱԳ-ի շրջանակները և պահանջում է Ծրագրի շահառուների արդյունավետ ներգրավվածություն: Նախնական գնահատման արդյունքները և ԾՄԱԳ-ի շրջանակները ներառվել են համապատասխան հաշվետվության մեջ, որոնց հայերեն և անգլերեն տարբերակները 30 օրերի ընթացքում հանրայնացվելու են Ճանապարհային դեպարտամենտի կայքում: <https://armroad.am/am/safeguard/environmental-impact/el-reports>, ինչը թույլ կտա շահառուներին ստանալ Ծրագրի մասին տեղեկատվություն պլանավորման նախնական փուլում և ներկայացնել իրենց կարծիքը: Սույն փաստաթուղթը՝ նախնական գնահատման հաշվետվության ամփոփագիրն է:

Ելակետային, ներառյալ դաշտային ուսումնասիրությունների արդյունքների վրա հիմնված կենսաֆիզիկական և սոցիալական միջավայրերի վիճակի և զգայունության վրա հատկորոշված ազդեցությունները և Ծրագրի բաղադրիչների իրագործումից առաջացող ռիսկերը գնահատվում են ԾՄԱԳ փուլում: Գնահատման արդյունքներն են հանդիսանում կանխատեսվող ազդեցությունները և դրանց նշանակելիությունը, որոնք հիմք են ծառայում որոշումներ ընդունելու և մեղմացնող միջոցառումներ սահմանելու համար՝ արտահայտված Բնապահպանական և Սոցիալական Կառավարման Դրամի տեսքով (ԲՄԿԴ): Ծանապարհի շինարարությունը կմեկնարկի 2023թ.-ին և ակնկալվում է, որ կտևի 5-6 տարի:

ԿԱՆԵՎՏԵՍՎՈՂ ԱԶԳԵՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԵՎ ՕԳՈՒՏՆԵՐԻ ՎԵՐՎՆՈՒՄԸ

Բնապահպանական

- **Մթնոլորտային օդ.** Փոշին և տրանսպորտային միջոցների արտանետումները շինարարական երթևեկությունից և տեխնիկայից, ինչպես նաև ճանապարհի շահագործումը կարող են վնասակար ազդեցություն ունենալ մթնոլորտային օդի որակի վրա:
- **Զրպին թեսուրաներ.** Վտանգավոր նյութերի արտահոսքերը թե՛ շինարարության, և թե՛ շահագործման ընթացքում կարող են ներթափանցել մակերևութային և հնարավոր է նաև ստորերկրյա ջրեր: Հողային աշխատանքները կարող են հանգեցնել էրոզիոն երևույթների և մակերևութային ջրերում նստվածքազոյացմանը, իսկ թունեղների կառուցումը կարող է ազդել ստորերկրյա ջրերի մակարդակի և որակի վրա:
- **Կառույցներ և բնակչություն.** Հողային աշխատանքները և թունեղի կառուցումը կարող են վնասել կամ քանդել հարակից կառույցները: Ծինարարական աշխատանքների, հատկապես պայթեցումների արդյունքում, անջատվող աղմուկը կազդի բնակչության, իսկ թրթռումը՝ հարակից կառույցների վրա: Ծանապարհի շահագործման փուլում առաջացող աղմուկը բացասական ազդեցություն կարող է թողնել նաև վերջինիս հարող որոշ գյուղերի վրա:
- **Հողերը** կարող են աղտոտվել նավթամթերքի արտահոսքով, իսկ ճանապարհի շահագործման փուլում՝ վնասակար արտանետումների նստեցմամբ: Ծծմբի օքսիդների առկայությունը հողային հանույթում կարող է հանգեցնել թթվաջրերի առաջացման ռիսկի:
- **Կենսաբազմազանություն (պահպանվող տարածքներ).** Ծանապարհի կառուցման համար բուսականության մաքրումը կհանգեցնի կենդանավայրերի կորստի և/կամ մասնատման: Կենդանիները կարող են լքել իրենց բնակավայրերը նաև աղմուկի և այլ ազդեցությունների, այդ թվում պայթեցումների հետևանքով: Միգրացիոն ուղիները նույնպես կարող են ազդվել:

Ծահագործման փուլում աղմուկը և լուսավորությունը կազդեն շրջակա կենդանական աշխարհի վրա, իսկ ճանապարհի առկայությունը կհեշտացնի որսագողերի մուտքը դեպի վայրի բնության տարածքներ:

- **Լանդշաֆտ.** Ծինարարական աշխատանքները ընդմիշտ կփոխեն տեղանքի լանդշաֆտի բնույթը: Հողային աշխատանքներից և թունեղների կառուցումից առաջացած հողային հանույթը պահանջում է դրա տեղադրման վայրերի հատկացումներ, որոնք նույնպես կազդեն լանդշաֆտի և հողօգտագործման վրա:

Սոցիալ-տնտեսական

- **Սոցիալ-տնտեսական զարգացում.** Ակնկալվում է լավարկված տրանսպորտային կապ, երթևեկության ժամանակի և ծախսերի էական կրճատում: Հայաստանի տնտեսական աճը կխթանվի հարևան երկրների հետ ավելի լավ հասանելիության և առևտրի հնարավորությունների շնորհիվ: Տարածաշրջանում կզարգանա զբոսաշրջության և հանգստի ներուժը և կստեղծվեն նոր աշխատատեղեր այս ոլորտում:
- **Երթևեկության անվտանգություն.** Նոր որակյա ճանապարհը կհանգեցնի երթևեկության անվտանգության բարձրացմանը և տրանսպորտային միջոցների տեխ. սպասարկման ծախսերի կրճատմանը:
- **Աշխատանք և մատակարարում.** Ծինարարության փուլում սահմանափակ ժամանակահատվածով կստեղծվեն նոր աշխատատեղեր: Տարածաշրջանային և տեղային մակարդակով ապրանքների և ծառայությունների մատակարարման հնարավորությունների ընդլայնումը նույնպես պայմանավորված է շինարարության փուլով: Ծանապարհի շահագործման փուլում նոր աշխատատեղերը պայմանավորված են ճանապարհին կից ծառայությունների (առևտրի սրահներ, սննդի օբյեկտներ, լցակայաններ և այլն) զարգացմամբ:
- **Հողերի օտարում և գույքի հասանելիություն.** Ազդեցությունները վերաբերվում են ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձանց սեփականությունը հանդիսացող կամ նրանց կողմից օգտագործվող հողերի ժամանակավոր և մշտական օտարմանը (արտավայրերի, բերքի, այգիների, հողամասերի և այլնի կորուստ) և ապրուստի միջոցների կորստի (եկամտի և այլնի կորուստ): Հասանելիությունը գյուղերի և տեղային կարևոր վայրերի (արտավայրեր, գերեզմանոցներ, մշակութային օբյեկտներ և այլն) կարող է ժամանակավորապես սահմանափակվել:
- **Հանրային ենթակառուցվածքը** կարող է ազդեցության ենթարկվել շինարարության փուլում: Ակնկալվում է սահմանափակ ազդեցություն էլեկտրամատակարարման ենթակառուցվածքի վրա, քանի որ թունեղների, կամուրջների և ճանապարհների լուսավորությունը կպահանջի լրացուցիչ էլեկտրաէներգիա:
- **Բնակչության անվտանգություն.** Ժամանակավոր ազդեցություններ մոտակա բնակավայրերի բնակչության վրա հնարավոր են շինարարական աշխատանքներից և երթևեկությունից (մթնոլորտային արտանետումներ, աղմուկ, թրթռում, երթևեկության անվտանգության ռիսկեր և այլ):
- **Աշխատանքի անվտանգության** ռիսկերը հիմնականում ի հայտ են գալիս շինարարական աշխատանքների ընթացքում, սակայն առկա են նաև ճանապարհի շահագործման փուլում:
- **Մշակութային ժառանգության վայրերը** կարող են ազդվել ճանապարհի բաղադրիչներից: Ծինարարական աշխատանքների ընթացքում կա պատահական գտածոները վնասելու ռիսկ:

ՎՉԵԲ-ի ՍՏԱՆՈՒՄԵՐԻ ՄԱՍՆԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ՏԵՂԵԿԱՑՎՈՒԹՅԱՆ ՀՐԱՊԱՐԱԿՈՒՄ

ՎՉԵԲ-ի ստանդարտներին համապատասխան իրականացվում է հատուկ հանրային խորհրդատվության գործընթաց: 2021 թվականի ապրիլին և դեկտեմբերին անցկացվել են մեկնարկային համաժողովներ և խորհրդակցություններ Մյունխի մարզպետարանի, Քաջարանի և Միսիանի համայնքապետարանների ներկայացուցիչների հետ՝ ներկայացնելու և քննարկելու ՇՄՍԱԳ-ի աշխատանքների շրջանակը, Ծրագրի ներկա կարգավիճակը, ճանապարհների երթուղին, հնարավոր բնապահպանական և սոցիալական ազդեցությունները, ինչպես նաև հնարավորությունները: Հողերի օտարման հնարավոր ազդեցությունները բացահայտելու նպատակով տեղի են ունեցել ևս յոթ համաժողովներ՝ Քաջարանի և Միսիանի համայնքների գյուղական բնակավայրերի վարչական ղեկավարների հետ, որոնք կարող են ազդել այդ օտարումից: Չանգեգուրի կենտրոնային համալիրի, Կապանի անտառտնտեսության և տեղական իշխանությունների ներկայացուցիչների հետ շարունակվում են կենսաբազմազանության հարցերի շուրջ շահագրգիռ կողմերի հետ խորհրդատվությունները:

Ավարտվել է շահագրգիռ կողմերի նախնական նույնականացումը և վերլուծությունը, և մշակվել է Շահագրգիռ կողմերի ներգրավման նախնական ծրագիր: Այնուհետև ՎՉԵԲ-ի պահանջներին համապատասխան կմշակվի **Շահագրգիռ կողմերի ներգրավման Պլանը** (ՇԿՆՊ): Այն կուղղորդի շահագրգիռ կողմերի հետագա ներգրավվածությանը, ներառյալ հանրային քննարկումները, Ծրագրին առնչվող տեղեկատվության հրապարակումը, բողոքարկման մեխանիզմի ստեղծումը և շահագրգիռ կողմերի ներգրավվածության մշտադիտարկումը:

Համաձայն ՎՉԵԲ-ի պահանջների՝ ՇՄՍԱԳ-ի հաշվետվությունը և ոչ տեխնիկական ամփոփագիրը, ԲՄԿՊ-ն, Կենսաբազմազանության Միջոցառումների Պլանը, ՇԿՆՊ-ն, Բնապահպանական և Սոցիալական Միջոցառումների Պլանը և Վերաբնակեցման Ծրջանակը կհրապարակվեն 120 օրվա ընթացքում (2022 թվականի երկրորդ կեսին): Սա հնարավորություն կտա շահագրգիռ կողմերին հասկանալ Ծրագրի բնապահպանական և սոցիալական հետևանքները և արտահայտել իրենց կարծիքը: Ըննարկումների անցկացման օրերի և համաժողովների վայրերի մասին տեղեկատվությունը կհայտարարվի ավելի ուշ:

ՀՈՂԵՐԻ ՕՏԱՐՈՒՄ ԵՎ ԳՈՒՅՔԻ ՀԱՍՄԱՆԵԼԻՈՒԹՅՈՒՆ

Ծրագիրը պահանջում է մոտ 327 հա հողատարածք: Դրանցից 33%-ը մասնավոր սեփականություն է, 48%-ը՝ համայնքային, 11%-ը՝ պետական, իսկ 7%-ի համար սեփականության կարգավիճակն անհայտ է: Մնացած 1%-ը՝ Կադաստրի տվյալների համաձայն, ունի խառը սեփականության կարգավիճակ: Նախնական տվյալներով, 4 բնակելի տուն և 11 տնտեսվարող սուբյեկտների ոչ բնակելի շինություններ հնարավոր է տեղափոխվեն:

Քանի որ Ծրագիրը կարող է առաջացնել ֆիզիկական և տնտեսական օտարման ազդեցություններ (այսինքն՝ ակտիվների կորուստ կամ գույքի հասանելիության խնդիր, որը հանգեցնում է եկամտի աղբյուրների կամ ապրուստի միջոցների կորուստի), դրա համար պատրաստվել է **Վերաբնակեցման Ծրջանակ**՝ համապատասխան ՎՉԵԲ-ի և ազգային պահանջների: Վերաբնակեցման Ծրջանակը կուղղորդի Ծրագրի համար հողերի ապագա ձեռքբերման, փոխհատուցման և ապրուստի միջոցների վերականգնման գործողությունները:

Չուգահեռաբար, Ճանապարհային դեպարտամենտը կմշակի **Վերաբնակեցման Պլան**, որը կնույնականացնի Ծրագրով ազդվող անձանց, ինչպես նաև ազդեցությունները՝ որոնք վերջիններս կարող են կրել, կսահմանի փոխհատուցման իրավասության չափանիշները և կորոշի, թե ինչպես են տուժած անձինք փոխհատուցվելու կամ վերականգնելու իրենց եկամուտները: Փոխհատուցումը կհատկացվի Վերաբնակեցման Պլանի հրապարակումից հետո՝ նախքան Ծրագրի հետ կապված որևէ հողի օտարման և հողօգտագործման գործընթացը:

Ձեր կարծիքով ինչպիսի ազդեցություններ պետք է դիտարկվեն ՇՄՍԱԳ ժամանակ

Ծրագրի գործունեության վերաբերյալ մեկնաբանությունները և հարցումները կարող են ուղղվել

"Ճանապարհային դեպարտամենտ" հիմնադրամի ՀՀԾՄ տրանշ-2 և տրանշ-4 ծրագրերի ղեկավար՝

Արտուր Սանոյանին,

Հասցե. Հայաստան, 0010, Երևան, Հանրապետության Հրապարակ, Կառավարության տուն 3,

Հեռ. +37410 511391 (269), Բջջ. +37495 111537,

Էլ.փոստ. artur.sanoyan@armroad.am

ԿԱՍ

"ԷՅ ԹԻ ԷՄ ԷՍ Սոյունչնա" ՍՊԸ տնօրենի տեղակալ՝ Սուրեն Գյուրջինյանին,

Հասցե. Հայաստան, 0051, Երևան, Գրիբոյեդովի փող. 11-1,

Բջջ. +37491 434760, +37491 497128

Էլ.փոստ. suren.gyurjinyan@atms.am

Ձեր արձագանքը ՇՄՍԱԳ-ի նախնական գնահատման վերաբերյալ ակնկալվում են մինչև **12 մայիսի 2022թ.**

մինչդեռ ձեր այլ հարցումները ողջունելի են ցանկացած ժամանակ:

Նախնական գնահատման տեղեկատվական թերթիկը և հաշվետվությունը հասանելի են Ճանապարհային դեպարտամենտի կայքում՝ <https://armroad.am/am/safeguard/environmental-impact/el-reports> հղումով:

Նախնական գնահատման տեղեկատվական թերթիկի թղթային տարբերակները հասանելի են Միսիան, Իշխանասար, Ույծ, Աղիտու, Նորավան, Վաղատին, Որոտնավան, Դարբաս, Գետաթաղ, Լոր, Շենաթաղ, Գեղի, Լեռնաձոր և Քաջարան վարչական ղեկավարների նստավայրերում: Նախնական գնահատման հաշվետվության թղթային տարբերակները հասանելի են Միսիանի և Քաջարանի համայնքապետարաններում և Դարբաս, Շենաթաղ ու Գեղի գյուղերի վարչական ղեկավարների նստավայրերում, ինչպես նաև Ճանապարհային դեպարտամենտի և ATMS Solutions ՍՊԸ-ի գրասենյակներում: