

Հավելված N 1
ՀՀ կառավարության 2021 թվականի
սեպտեմբերի 24-ի N 1564-Ա որոշման

ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐ

ՀՅՈՒՍԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔԻ ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ
ԾՐԱԳԻՐ-ԾՐԱԳԻՐ 4-Ի ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ ՍԻՍԻԱՆ-ՔԱԶԱՐԱՆ
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՀԱՏՎԱԾԻ ԿԱՌՈՒՅՄԱՆ

Բովանդակություն

Բաժին	Էջ
Բաժին 1. Ներածություն	3
Բաժին 2. Ծրագրի առարկայական նկարագրություն	7
Բաժին 3. Ծրագրի ուղղակի շահառուները	15
Բաժին 4. Ծրագրի գնահատված բյուջեն	17
Բաժին 5. Ծրագրի իրականացման հետ կապված բնապահպանական և սոցիալական ազդեցությունները	19
Բաժին 6. Ծրագրի իրականացման նախնական ժամանակացույցը	24
Բաժին 7. Ծրագրի իրականացման համար կանխատեսվող մարդկային ռեսուրսները և սարքավորումները	27
Բաժին 8. Ծրագրի իրականացման հնարավոր հիմնական ռիսկերը և դրանց կառավարման ուղիները	29

Բաժին 1
Ներածություն

1. Ավտոմոբիլային ճանապարհները Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային համակարգի կարևորագույն բաղադրիչներն են: Հանրապետության տնտեսությունը կախված է տրանսպորտային ենթակառուցվածքի արդյունավետ աշխատանքից: Առանց ավտոմոբիլային ճանապարհների զարգացած ցանցի՝ անհնար է լուծել կայուն տնտեսական աճի, հայրենական արտադրողների մրցունակության, պետական անվտանգության համակարգի ամրապնդման ապահովումը և ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ինտեգրումը միջազգային տրանսպորտային համակարգին: Ոչ զարգացած ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցը խոչընդոտում է տնտեսության հետագա վերելքին և միջազգային շուկա հայրենական արտադրության ապրանքների արտահանմանը:
2. Ավտոմոբիլային ճանապարհները նաև խոշոր տնտեսական ու քաղաքական խնդիրների լուծման հիմնական գործոններից են՝ ապահովելով երկրի պաշտպանունակությունը: Ընդհանուր առմամբ, ճանապարհային ցանցի զարգացումն ինքնին նպաստում է Հայաստանի Հանրապետության տարածական և տնտեսական զարգացմանը՝ ապահովելով վերջինիս ամբողջականության հաստատումը: Այսինքն, տնտեսության կայուն զարգացումը մեկ տնտեսական միավորի առաջընթացի երաշխիքն է, իսկ ճանապարհային ցանցի զարգացումն իր հերթին նպաստում է ապրանքների և ծառայությունների ազատ տեղաշարժին, տնտեսական գործունեության ազատությանը և մրցակցությանը, ապահովելով Հայաստանի Հանրապետության տնտեսության զարգացմանը և բնակչության կենսամակարդակի բարձրացմանը:
3. Հայաստանի Հանրապետության ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի զարգացման և արդիականացման հիմնական արդյունքը կլինի՝ մինչև 2050 թվականը Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր զարգացման որոշ հիմնական նպատակների ապահովումը: Մասնավորապես՝
 - 1) Բնակչության միջին աճ 2%-ով;
 - 2) Մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ի միջին աճ 8%-ով;
 - 3) Անցում դեպի գիտելիքի վրա հիմնված տնտեսության և ավելացված բարձր արժեքով արտադրության արտահանման, ինչպես նաև ներքին սպառման;

*4) Համաշխարհային մրցունակություն և զգալիորեն բարելավված
հաղորդակցություն աշխարհի հետ:*

4. «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը» խոշոր ենթակառուցվածքային ծրագիր է (այսուհետ՝ Հյուսիս-հարավ ծրագիր), որի նպատակն է միջազգային ստանդարտներին բավարարող 560 կմ ընդհանուր երկարությամբ Մեդրի-Երևան-Բավրա ավտոճանապարհի միջոցով երկրի հարավը կապել հյուսիսի հետ՝ կրճատելով այն: Արդյունքում՝ առկա 560 կմ միջինում 50 կմ/ժ արագությամբ գործակցվող ավտոմոբիլային ճանապարհի վերակառուցումը հասցնելու է միջինում 80-100 կմ/ժ արագությամբ արագընթաց ճանապարհի, ինչի արդյունքում նշված հատվածի հատումը առկա 9-9.5 ժամից կնվազի մինչև 4.5 ժամի և կբարձրացնի հարմարավետությունն ու անվտանգությունը, ապահովելով նաև արևելքից արևմուտք իրականացվող տրանսպորտային շարժի և բեռնափոխադրումների տարանցիկ ճանապարհի դառնալու նպատակը:
5. Հյուսիս-հարավ ծրագրի իրականացման համար վարկային համաձայնագրեր են կնքվել Ասիական զարգացման (ԱԶԲ), Եվրոպական ներդրումային (ԵՆԲ) բանկերի և Եվրասիական կայունացման և զարգացման հիմնադրամի հետ:
6. Հյուսիս-հարավ ծրագիրն իրականացվում է բազմատրանշ ֆինանսավորման տարբերակով:
7. Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ Հյուսիս-հարավ ծրագրի հյուսիսային ուղղությամբ շինարարական աշխատանքները գտնվում են իրականացման փուլում, անհրաժեշտ է հիմնական ուշադրությունը բեռնել հարավային ուղղության (Տրանշ 4) վրա: Նման առաջնահերթությունը հնարավորություն կտա արդիականացնել Իրանին կապող ճանապարհահատվածը, մեծացնել հետաքրքրությունը Հայաստանի տարածքով տարանցիկ երթևեկության նկատմամբ, ապահովել Հայաստանի Հանրապետության հարավային շրջանների անվտանգությունը, ապահովել ճանապարհային անվտանգության պահանջվող մակարդակը, նպաստել ՀՀ Արարատի, Վայոց Ձորի և Սյունիքի մարզերի տնտեսական զարգացմանը և որպես արդյունք՝ նշված մարզերի բնակչության կենսամակարդակի բարելավմանը: Այդ նպատակով նախատեսվում է իրականացնել Հյուսիս-հարավ ծրագրի հարավային հատվածների (Տրանշ 4-ի) կառուցման աշխատանքները:

8. Հյուսիս-հարավ ծրագրի Տրանշ 4-ի Սիսիան-Քաջարան ճանապարհահատվածի կառուցման (այսուհետ՝ Ծրագիր) համար 2018 թվականին նախապատրաստվել է մանրամասն աշխատանքային նախագիծ, որի համաձայն նախատեսվում է կառուցել II տեխնիկական կարգի (100 կմ/ժամ հաշվարկային արագությամբ) շուրջ 60 կմ ընդհանուր երկարությամբ նոր ճանապարհահատված, այդ թվում՝ 4.7 կմ ընդհանուր երկարությամբ կամուրջներ և 12.5 կմ ընդհանուր երկարությամբ թունելներ (ամենաերկարը՝ Բարգուշատի թունելն է, որի երկարությունը կկազմի շուրջ 8.6 կմ):
9. Ծրագրի նախատեսված աշխատանքների (իրականացման արդյունքում հնարավոր կլինի՝
- 1) Նվազեցնել Սիսիան-Քաջարան ճանապարհային հատվածի երկարությունը մոտ 58 կմ-ով;*
 - 2) Տրանսպորտային միջոցների առկա 50 կմ / ժ միջին արագությունը ավելացնել և սահմանել՝ 100 կմ / ժ;*
 - 3) Եթևեկության տևողությունը նվազեցնել մոտ 1,5-2 ժամով;*
 - 4) Բարձրացնել հարմարավետությունն ու անվտանգությունը;*
10. Նշված հատվածի կառուցումը կնպաստի ապրանքաշրջանառության (Մեղրիի անցակետով անցնում է ապրանքաշրջանառության ծավալի շուրջ 39,1%) մեծացմանը, տրանսպորտային ծախսերի կրճատմանը, տարանցիկ տրանսպորտի ներգրավվմանը և տուրիզմի զարգացմանը:

Բաժին 2
Ծրագրի առարկայական նկարագրություն

11. Առաջարկվող Ծրագրով (քարտեզը ներկայացված է Պատկեր 1-ում) նախատեսվում է իրականացնել II տեխնիկական կարգի (100 կմ/ժամ հաշվարկային արագությամբ) շուրջ 60 կմ ընդհանուր երկարությամբ նոր ճանապարհահատվածի, այդ թվում՝ 4.7 կմ ընդհանուր երկարությամբ կամուրջների և 12.5 կմ ընդհանուր երկարությամբ թունելների (ամենաերկարը՝ Բարգուշատի թունելն է, որի երկարությունը կկազմի շուրջ 8.6 կմ) կառուցման աշխատանքները և դրանց հետ կապված այլ գործողությունները (կառավարում, շինարարության համար անհրաժեշտ հողերի օտարում, հողերի օտարման իրականացման մոնիտորինգ, ՇՄԱԳ-ի պահանջների կատարման մոնիտորինգ, որակի և քանակի առումով՝ շինարարական աշխատանքների կատարման տեխնիկական հսկողություն):
12. Արդյունքում կկրճատվի Սիսիանից Քաջարան երթուղին: Նշված հատվածում երթևեկության ժամանակը կնվազի և կբարձրացնի հարմարավետությունն ու անվտանգությունը ապահովելով նաև Արևելքից դեպի Արևմուտք բեռնափոխադրումների և տրանսպորտային տեղաշարժի տարանցիկ ուղի դառնալու նպատակը: Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի այս շատ կարևոր ռազմավարական հատվածի կառուցումը կապահովի հարմարավեր երթևեկություն Հայաստանի հարավային սահմանից դեպի Վրաստանի սահման և թույլ կտա ուղևորների և բեռների փոխադրումները իրականացնել միջազգային ստանդարտներին համապատասխան կառուցված ճանապարհային հատվածով:



Պատկեր 1

13. Իտալական «SPEA Engineering SpA և IRD Engineering Srl» համատեղ գործող ընկերությունը (այսուհետ՝ Նախագծող) 2017-2018 թվականներին իրականացրել է Ծրագրի ամբողջական հատվածի մանրամասն նախագծման աշխատանքները: Մանրամասն նախագիծը անցել է հատուկ համալիր փորձաքննություն, որի ամփոփ եզրակացությանը հաստատվել է ՀՀ կառավարության 2020 թվականի մայիսի 27-ի թիվ 870 – Ա որոշմամբ:

14. 2015-2016 թվականներին Նախագծողի կողմից իրականացվել է Ծրագրի տեխնիկատնտեսական ուսումնասիրություն և նախապատրաստվել է համապատասխան հաշվետվություն: Ըստ նշված հաշվետվության՝

1)Տրանշ 4-ի տեխնիկատնտեսական ուսումնասիրության համար օգտագործվել է HDM-4 մոդելը, որն ի սկզբանե մշակվել է Համաշխարհային բանկի կողմից և այժմ ընդունված է որպես ճանապարհների վերականգնման և բարելավման տնտեսական գնահատման հիմնական մոդել:

2)Ծրագրի տնտեսական գնահատման ընթացքում գնահատվել են ծրագրի երկու այլընտրանքներ՝ «առանց նախագծի» և «այլընտրանքային» սցենարները:

3)Ճանապարհային գործակալության և ճանապարհը օգտագործողների տարեկան ծախսերը հաշվարկվել են նշված այլընտրանքների համար: Ստացված զույգ օգուտների հոսքն օգտագործվել է այն տնտեսական ցուցանիշների հաշվարկման համար, որոնք օգնում են որոշել ծրագրի տնտեսական կենսունակությունը:

4)HDM-4 մոդելի միջոցով համեմատվել են ներդրումների ծախսերը (կապիտալ և կրկնվող) ճանապարհի օգտագործողների և ճանապարհային գործակալության օգուտների հետ: Նշված օգուտները հիմնականում ներառում են մեքենաների շահագործման ծախսերը, ժամանակի խնայողություն և ճանապարհի սպասարկման հետագա ծախսերը:

5)Նախագծողը իրականացրել է առկա երթևեկության ուսումնասիրությունները, ներառյալ երթևեկության կազմը, ծավալները և դրա բաշխումը ծրագրի ճանապարհի երկայնքով: Երթևեկության առկա ծավալները և դրանց կանխատեսումն ամփոփված են ստորև բերված աղյուսակում՝

AADT (Միջին օրական երթևեկություն) 2015	AADT (Միջին օրական երթևեկություն) 2048		
	Հիմնական	Ցածր	Բարձր
2787	8875	6989	11205

6)HDM-4 մոդելի համար ընդունվել է 30 տարվա գնահատման ժամանակաշրջան՝ սկսած 2018թ -ից, որպես բազային տարի: Վերջնական գնահատման տարին է՝ 2048 թ:

7)HDM-4 մոդելի օգտագործմամբ տնտեսական վերլուծության արդյունքների ամփոփումը ներկայացված է ստորև բերված աղյուսակում՝

Net Present Value Զուտ ներկա արժեք NPV (մլն ԱՄՆ դոլար)	NPV/Cost Ratio NPV/ծախսերի հարաբերակցություն	Economic Internal Rate of Return (EIRR) % Վերադարձի տնտեսական ներքին դրույքաչափ (EIRR) %
-56.163	-0.094	11.8

8)Տնտեսական մոդելավորված արդյունքների վերաբերյալ իրականացվել է նաև զգայունության վերլուծություն: Հետևյալ սցենարները մոդելավորվել են զգայունության վերլուծության շրջանակներում՝

- ա.+20% սխեմայի կապիտալ ծախսեր,
- բ.-20% սխեմայի կապիտալ ծախսեր,
- գ.-20% բազային տարվա երթևեկություն,
- դ.+20% բազային տարվա երթևեկություն:

Զգայունության վերլուծության արդյունքները ամփոփված են ստորև բերված աղյուսակում՝

Economic Internal Rate of Return (EIRR) % Վերադարձի տնտեսական ներքին դրույքաչափ (EIRR) %				
Main Case Հիմնական տարբերակ	Costs Ծախսեր		Base Traffic Բազային երթևեկություն	
	+20%	-20%	+20%	-20%
11.8	9.4	13.3	8.9	12.9

Զգայունության վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ճանապարհահատվածն անցնում է նվազագույն պահանջվող արժեքը (12%)՝ ծախսերի 20% նվազման և երթևեկության 20% աճի պարագայում:

9) Վերոնշյալ արդյունքների հետմշակման փուլում, HDM-4 մոդելի սահմանափակումները շտկելու նպատակով, դիտարկել են հետևյալ կողմնակի ազդեցությունները, որոնք կիրառելի չեն HDM4- ի մոդելի դեպքում՝

ա.Ժամանակի փոփոխական արժեք,

բ.Զգայունության ավելի մանրամասն վերլուծություն ' մինչև $\pm 30\%$ ծախսերի և երթևեկության գծով՝ 5% քայլերով:

Այսպիսով, քանի որ գնահատման ընթացքում ժամանակի արժեքն աճում է տնտեսության զարգացման պատճառով, և քանի որ ժամանակի արժեքի աճը հնարավոր չէ մոդելավորել HDM-4 մոդելով, ապա նշված գնահատման արդյունքները կիրառվել են տնտեսական գնահատումից հետո: Վերջնական արդյունքները ներկայացված են ստորև բերված աղյուսակում՝

Economic Internal Rate of Return (EIRR) % (final)
Վերադարձի տնտեսական ներքին դրույքաչափ (EIRR) % (վերջնական)
12.87

15. Ծրագրի մանրամասն նախագիծը նախապատրաստելու նպատակով Նախագծողի կողմից նախապես իրականացվել են հետևյալ հիմնական աշխատանքները՝

1)Մայրուղու հայեցակարգային ձևավորում, որը հիմնված էր իրականացված տնտեսական գնահատման վրա;

2)Երթևեկության ուսումնասիրություն՝ 20 տարվա կանխատեսմամբ: Անհրաժեշտ է նշել, որ Սիսիան-Քաջարան հատվածում (գոյություն ունեցող Մ2 Երևան-Գորիս-Մեղրի-Իրանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհով) տրանսպորտային միջոցների միջին օրական հոսքը այժմ կազմում է շուրջ 4000 տրանսպորտային միջոց/օր, որն, ըստ կանխատեսման հաշվարկի՝ 20 տարվա ընթացքում կավելանա և կկազմի շուրջ 12000 տրանսպորտային միջոց/օր;

3)Երկրաբանական / երկրադեինիկական և հիդրոլոգիական վերլուծություններ;

4)Բնապահպանական և սոցիալական ազդեցության գնահատում (այդ թվում նաև հնագիտական վայրերի ուսումնասիրություն);

5)Ենթածրագրի տնտեսական արդյունավետության վերլուծություն:

16. Ծրագրի մանրամասն նախագծման բոլոր տվյալները մշակվել են բազմանիշ չափանիշների վերլուծության (multicriteria analysis)¹ հիման վրա: Օգտագործված մոդելը հիմնված էր տրանսպորտային ենթակառուցվածքների գնահատման կայունության ցուցիչների վրա, որոնք առաջարկվում են տարբեր միջազգային կառույցների կողմից (մասնավորապես՝ United Nations Environment Programme և Global Reporting Initiative): Բոլոր հիմնական կառույցների մանրամասն նախագիծը մշակվել է ինչպես ՀՀ գործող ստանդարտների, այնպես էլ Եվրոպական տեխնիկական ստանդարտների (Eurocodes) հիման վրա:

17. Թունելների մանրամասն նախագիծը մշակվել է հիմք ընդունելով «Տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցի թունելների անվտանգության պահանջների կանոնակարգ» ԵՀ հրահանգի (“Safety Requirements for Tunnels in the Trans-European Road Network Regulations” (Directive 2004/54/EC)) պահանջները: Մասնավորապես, մեծ թունելներում (այդ թվում Բարգուշատի թունելում) նախատեսված են անվտանգության հետևյալ տարրերը, որոնք համապատասխանում են վերը նշված հրահանգի պահանջներին՝

- 1) Յուրաքանչյուր 1000 մ հեռավորության վրա՝ լայնացում;
- 2) Վթարային ելք՝ թունելի մայրի տակ;
- 3) Յուրաքանչյուր 500 մ հեռավորության վրա՝ վթարային ելքեր;
- 4) Յուրաքանչյուր 250 մ հեռավորության վրա՝ վթարային (SOS) համակարգ և կրակմարիչ;
- 5) Լուսավորության համակարգ;
- 6) Հակահրդեհային համակարգ;
- 7) Երկայնական օդափոխության ավտոմատացված համակարգ;
- 8) Ծխի հեռացման ավտոմատացված համակարգ;
- 9) Օդափոխման կայաններ թունելի մուտքերում;
- 10) Անվտանգության ավտոմատացված ակտիվ ցուցանակներ:

18. Մեծ թունելների (այդ թվում Բարգուշատի թունել) մանրամասն նախագծում տրված են նաև հետևյալ տարրերի կառուցման լուծումները՝

¹ Բազմանիշ չափանիշների վերլուծությունը (multicriteria analysis) այն մեթոդն է, որն իր մեջ ներառում է տարբեր չափանիշներ, որոնք կարևոր են որոշումներ կայացնելու համար:

- 1) Էլեկտրամագնակարարման համակարգեր;
- 2) Հրդեհի հայտնաբերման համակարգեր;
- 3) Վթարային (SOS) կայաններ;
- 4) Էլեկտրոնային ճանապարհային նշաններ;
- 5) Ռադիոկայաններ;
- 6) Ավտոմատացված կառավարման և վերահսկման համակարգեր;
- 7) TVcc համակարգեր:

19. Ծրագրով նախատեսված զուտ շինարարական աշխատանքների իրականացման հաշվարկված ժամկետը կազմելու է շուրջ 6 տարի, որից հետո կմեկնարկի 365 օր տևողությամբ որակի երաշխիքային ժամկետը:

Բաժին 3
Ծրագրի ուղղակի շահառուները

20. Ծրագրի ուղղակի շահառուներն են՝

1) Ճանապարհից օգտվողներ.

Տրանսպորտային միջոցների միջին օրական հոսքը այժմ կազմում է շուրջ 4000 տրանսպորտային միջոց/օր, որն, ըստ կանխատեսման հաշվարկի՝ 20 տարվա ընթացքում կավելանա և կկազմի շուրջ 12000 տրանսպորտային միջոց/օր: Այսպիսով, Ծրագրի իրականացումը կնպաստի գրեթե երեք անգամ ավելացնել երթևեկության հոսքերը, որն իր հերթին կնպաստի Սյունիքի մարզի տնտեսական զարգացմանը:

2) Ճանապարհին հարակից բնակավայրերի բնակչություն.

Ըստ կանխատեսման, Ծրագրի իրականացումը ուղղակի կանդրադառնա ճանապարհին հարակից բնակավայրերի բնակչության վրա:

Ճանապարհին հարակից բնակավայրերի բնակչություն

<i>Բնակավայրի անվանում</i>	<i>Բնակչություն (http://syunik.mtad.am/about-communities)</i>
Սիսիան	15934
Դարբաս	701
Շենաթաղ	390
Գեղի	185
Քաջարան	6916
ԸՆԴԱՄԵՆԸ՝ ՀԱՐԱԿԻՑ ԲՆԱԿԱՎԱՅՐԵՐԻ ԲՆԱԿՉՈՒԹՅՈՒՆ	24126

Բաժին 4
Ծրագրի գնահատված բյուջեն

21. Ներդրումային ծրագրի գնահատված արժեքը² կկազմի շուրջ 487.4 մլրդ.ՀՀ դրամ, ներառյալ՝

- շինարարության ծախսեր,
- տեխնիկական հսկողության ծախսեր,
- Ծրագրի իրականացման գործակալության գործառնական ծախսեր,
- Ծրագրի տարեկան ֆինանսական աուդիտի ծախսեր,
- հողերի օտարման և տարաբնակեցման վերջնական ծրագրի մշակման ու հողերի օտարման ծախսեր,
- հարկեր:

² Հիմնված է Նախագծողի նախահաշվով ներկայացված հաշվարկների վրա:

Բաժին 5
Ծրագրի իրականացման հետ կապված բնապահպանական և սոցիալական
ազդեցությունները

22. Ծրագրի իրականացումը որոշակի բնապահպանական և սոցիալական ազդեցություններ կունենա: Այդ նպատակով ողջ Ծրագրի համար նախապատրաստվել է շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատականը (ՇՄԱԳ):

23. ՇՄԱԳ-ի հիմնական նպատակներն են՝ հայտնաբերել, գնահատել սպասվող բացասական և դրական ազդեցությունները, և սահմանել դրանց մեղմացնող ազգային ու միջազգային ստանդարտներին համապատասխանող գործողություններ և միջաջառումներ:

24. Ծրագրի գործողությունների իրականացումը շրջակա միջավայրի վրա ազդեցություն կունենա հիմնականում շինարարության ընթացքում: Ծրագրի իրականացման ընթացքում հնարավոր են հետևյալ բացասական ազդեցությունները՝

- 1) Փոշու առաջացում հողային աշխատանքները իրականացնելու ժամանակ;*
- 2) Շինարարական սարքավորումների շահագործման արդյունքում աղմուկի և թրթռման առաջացում;*
- 3) Շինարարական սարքավորումների և տրանսպորտային միջոցների շահագործման և/կամ օգտագործման արդյունքում վնասակար արտանետումների ավելացում;*
- 4) Բնական միջավայրերի հնարավոր/ժամանակվոր խանգարում/խաթարում;*
- 5) Զրային ռեսուրսների հնարավոր աղտոտում;*
- 6) Հողային ռեսուրսների հնարավոր աղտոտում և խաթարում;*
- 7) Հնագիտական արժեքների հնարավոր վնաս:*

25. Թվարկված բացասական ազդեցությունները նվազեցնելու նպատակով ՇՄԱԳ-ով մասնավորապես նախատեսվում է հետևյալ հիմնական պարտադիր բնապահպանական միջոցառումների իրականացում՝

- 1) Շինանյութերի (օրինակ՝ ցեմենտ, ավազ և այլն) պահելու համար՝ փակ տարաների և/կամ ծածկույթի պարտադիր օգտագործում;*
- 2) Տրանսպորտային միջոցների կառավարման օպերիմիզացում՝ բեռնատար մեքենաների գերբեռնվածությունից խուսափելու համար;*
- 3) Շինարարական աշխատանքների ընթացքում փոշու կասեցում՝ տարածքում հողը թրջելու եղանակով;*

- 4)Սարքավորումների տեխնիկական անձնագրերի համապատասխան տրանսպորտային միջոցների ու շարժիչների պատշաճ կարգաբերում;
- 5)Համապատասխան կենտրոններում բոլոր տրանսպորտային միջոցների և սարքավորումների կանոնավոր սպասարկում;
- 6)Շինհրապարակի տարածքից աղտոտված մակերեսային արտահոսքի շեղումը պետք է իրականացվի հատուկ մաքրման կայանների միջոցով;
- 7)Չոր սեզոնի ընթացքում սահմանափակել շինարարական աշխատանքները ջրհորերի մոտակայքում;
- 8)Միայն բերոնի մակերեսով հատուկ տարածքներում վառելիքի և քսանյութերի պահեստների տեղադրում;
- 9)Նվազեցնել հողի վերին շերտի հեռացումը իրականացնել ռացիոնալ կերպով ղեկավարելով նշված աշխատանքները;
- 10)Հողի վերին շերտի պահպանում հատուկ տեղերում, կանխելով ջրի հետ շփումը;
- 11)Շինարարական աշխատանքների ավարտից հետո բարելավել հեռացված հողով տարածքները;
- 12)Շինարարական տարածքի տարբեր մասերում թափոնների հավաքման համար տարանների տեղադրում;
- 13)Աշխատանքային հարթակներում ջուր ցողել ջրի հոսքերից խուսափելու եղանակով;
- 14)Շինարարական և տրանսպորտային սարքավորումների մաքրումը և պահպանումը պետք է իրականացվի տեղանքից դուրս՝ ինժեների կողմից հաստատված լվացման մասնագիտացված կետերում;
- 15)Հանրության և աշխատակիցների առողջության , անվտանգության ապահովում՝ համաձայն բնապահպանական, առողջության և անվտանգության կառավարման պլանի, այդ թվում՝ երթևեկի կառավարման, COVID-19, HIV և այլ հիվանդությունների/համաճարակների կանխարգելման, աշխատանքային ճամբարների կառավարման և այլ պլանների համաձայն, որոնք պետք է մշակվեն և իրականացվեն շինարարական կազմակերպության կողմից՝ համաձայն ՇՄԱԳ պահանջների;

16)Պահպանվող տարածքների սահմաններում աշխատանքների սահմանափակում, համաձայնեցում ՀՀ ՇՄՆ, տարածքային և պահպանվող տարածքների կառավարման մարմինների հետ;

17)Պահպանվող տարածքներում աշխատանքների իրականացման կառավարման պլանի մշակում և իրականացում՝ համաձայն ՇՄԱԳ պահանջների;

18)Մշակութային արժեքների, այդ թվում հնագիտական արժեքների/գտածոների կառավարման պլանի մշակում և իրականացում՝ համաձայն ՇՄԱԳ պահանջների և պատահական բացահայտումների սկզբունքի:

26.Ծրագրի համար մշակվելու է նաև Հողերի օտարման և տարաբնակեցման նախնական ծրագիրը (նախնական ՀՕՏԾ), որի հիմնական նպատակներն են՝

1) Բացահայտել ճանապարհի նախագծի օտարման գոտու սահմաններում գտնվող հողերի և տարաբնակեցման հետ կապված ազդեցությունները, ինչպես նաև ազդեցության ենթակա անձանց շրջանակը;

2)Մշակել հողի օտարման և անհրաժեշտության դեպքում տարաբնակեցման կիրառելի մեխանիզմները, ընթացակարգերը և փոխհատուցման իրավունքները՝ համաձայն ՀՀ օրենսդրության պահանջների և ՎՋԵԲ Անվտանգության մեխանիզմների քաղաքականության :

27.Մշակված նախնական ՀՕՏԾ-ն՝

1)Սահմանում է Հայաստանի Հանրապետությունում հողերի օտարման և տարաբնակեցման իրավական շրջանակը;

2) Ներկայացնում է Ծրագրի իրականացման արդյունքում հնարավոր հիմնական ազդեցությունների տեսակները (հող, շինություն, մշակաբույսեր, ծառեր և այլն);

3)Պարզաբանում է Հայաստանի Հանրապետությունում հողերի օտարման և տարաբնակեցման դեպքում փոխհատուցման իրավունքները և գնահատման սկզբունքները,

4)Նկարագրում է հնարավոր ազդեցության ենթակա անձանց հիմնական խմբերը,

5)Ներկայացնում է հողի օտարման և տարաբնակեցման գործընթացի փուլերը և ինստիտուցիոնալ կազմակերպումը;

- 6) Նկարագրում է բողոքների լուծման գործընթացը տարբեր մակարդակներում;
- 7) Ներկայացնում է հողի օտարման և տարաբնակեցման ազդեցությունների (եթե այդպիսիք տեղի ունեն) մոնիտորինգի պահանջները;
- 8) Նկարագրում է հողի օտարման և տարաբնակեցման գործընթացում հանրային իրազեկման գործընթացը:

28. Համաձայն նախնական ՀՕՏԾ՝ Սիսիան-Քաջարան հատվածում ազդեցության գոտում են գտնվում 14 համայնքների 526 հողեր՝ 3,269,249.00 մ2 մակերեսով, իսկ փոխհատուցման նաժնական բյուջեն կազմում է շուրջ 2.938.022.307 ՀՀ դրամ: Ծրագրի շրջանակներում անհրաժեշտ է լինելու ձեռք բերել խորհրդատվական ծառայություններ մատուցող կազմակերպություն, որը կիրականացնի մանրամասն չափագրման հետազոտության աշխատանքները և կպատրաստի հողերի օտարման և տարաբնակեցման ծրագիրը: Այս գործողություններին զուգահեռ կիրականացվի նաև ազդակի հողերի՝ հանրության գերակա շահի ապահովման նպատակով սեփականության օտարման գործընթացը:

Բաժին 6
Ծրագրի իրականացման նախնական ժամանակացույցը

No	Գործողություն	Նախնական հաշվարկված տևողություն (ամիս)	1-ին տարի	2-րդ տարի	3-րդ տարի	4-րդ տարի	5-րդ տարի	6-րդ տարի	7-րդ տարի	8-րդ տարի
1.	Ներդրումային ծրագրի հաստատում, այդ թվում՝	6 ամիս	6							
1.1	<i>Ներդրումային ծրագրի քննարկում և հաստատում ՀՀ կառավարության կողմից: Ֆինանսավորման աղբյուրների հստակեցում և սահմանում</i>									
2.	Ներդրումային ծրագրի իրականացման նախապատրաստական աշխատանքներ, այդ թվում՝	20 ամիս	8	12						
2.1	<i>Նախատրակավորման և մրցույթային փաստաթղթերի կազմում</i>									
2.2	<i>Կապալառուի, ՀՕՏԾ-ի լրամշակող և իրականացնող խորհրդատուների, տեխնիկական հսկողության մրցույթների իրականացում: Համապատասխան պայմանագրերի ստորագրում:</i>									
2.3	<i>Հողերի օտարման գործընթացի իրականացում</i>									
2.3.1	<i>Ազդեցության գոյում գտնվող հողերի գերակա հանրային շահ ճանաչելու գործընթաց</i>									
2.3.2	<i>ՄՉՀ իրականացում</i>									
2.3.4	<i>Հանրային խումբների իրականացում</i>									
2.3.5	<i>Մարդահամարի և սոցիալ-տնտեսական հարցման իրականացում</i>									

2.3.6	Օրինականացման պլանի պատրաստում										
2.3.7	Անշարժ գույքի գնահատում և փոխհատուցումների հաշվարկում										
2.3.8	Սեփականության նկարագրության արձանագրությունների պատրաստում և ստորագրում										
2.3.9	ՀՕՏՊ պատրաստում և հաստատում										
2.4	Յուրաքանչյուր ազդեցության ենթակա գույքի համար ամբողջական փոխհատուցման փաստաթղթերի պատրաստում										
2.5	ՀՕՏՊ իրականացում										
3.	Ներդրումային ծրագրի շինարարական աշխատանքների իրականացում	74 ամիս			12	12	12	12	12	12	12

Բաժին 7
Ծրագրի իրականացման համար կանխատեսվող մարդկային ռեսուրսները և
սարքավորումները

29. Հաշվի առնելով նմանատիպ ծրագրերի իրականացման փորձը, կանխատեսվում է, որ Ծրագրի շինարարության մեջ ընդգրկված կլինի նվազագույնը 400-500 աշխատող: Կանխատեսվում է, որ շինարարության մեջ կընդգրկվի նաև ճանապարհին հարակից բնակավայրերի բնակչության մի որոշ մաս, ինչը դրական ազդեցություն կունենա բնակավայրերի զարգացման վրա:
30. Ծրագրի իրականացման ժամանակ օգտագործվելու է առկա տեղական ճանապարհային ցանցը, ինչը երաշխավորելու է ապրանքների, մեքենա/մեխանիզմների անխափան տեղափոխությունը շինարարական հրապարակ:
31. Շինարարության համար առավելագույն օգտագործվելու են տեղական շինանյութերը:
32. Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ թունելների կառուցման համար հնարավոր է անհրաժեշտ լինեն հատուկ սարքավորումներ, ապա հավանական կապալառուից կպահանջվի իր մրցութային առաջարկությունում ներկայացնել այդ սարքավորումների Հայաստան տեղափոխելու վերաբերյալ մանրամասն տեղեկությունները, այդ թվում տեղափոխման ուղին և ժամանակահատվածը:



Բաժին 8

Ծրագրի իրականացման հնարավոր հիմնական ռիսկերը և դրանց կառավարման ուղիները

33. Ծրագրի իրականացման հնարավոր հիմնական ռիսկերը և դրանց կառավարման ուղիները ներկայացվում են Աղյուսակ 1-ում:

Աղյուսակ 1.

Ռիսկի նկարագրություն	Ռիսկի առաջացման հավանականությունը	Ռիսկի հնարավոր հետևանքը	Ռիսկի կառավարում
Ծրագրի շրջանակներում իրականացված աշխատանքների/ ծառայությունների դիմաց ֆինանսավորման ուշացում	Միջին	Ծրագրի տրամաբանական իրականացման խափանում	Ծրագրի ֆինանսավորման հստակ պլանավորում և ՀՀ տարեկան պետական բյուջեներում անհրաժեշտ ֆինանսական ռեսուրսների առկայության ապահովում
Ծրագրի իրականացման ժամկետների խախտում Կապալառուի կողմից	Միջին	Ծրագրի իրականացման ժամկետների երկարաձգում	ա) Մրցութային փաստաթղթերում հավանական կապալառույի վերաբերյալ սահմանվում են այն որակական չափանիշները, որոնք երաշխավորում են կապալառուի նմանատիպ աշխատանքների կատարման փորձը, նմանատիպ կապալի պայմանագրերի սահմանված ժամկետներում կատարելու փորձը, համապատասխան աշխատակազմի և մեքենա/սարքավորումների առկայությունը բ) Շինարարության ընթացքում տեխնիկական հսկողություն իրականացնող Խորհրդատուի միջոցով Կապալառուի աշխատանքային ծրագրի հսկողություն և անհրաժեշտության դեպքում՝ վերանայում

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Ա. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ