



ԱԶԲ Ասիական Զարգացման Բանկ

Հայաստան. Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր - Տրանշ 2

Ծրագրի անվանումը	Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր - Տրանշ 2
Ծրագրի համարը	42417-033
Երկիր	Հայաստան
Կարգավիճակ	Առաջարկված է
Ծրագրի տեսակը / Աջակցության եղանակը	Վարկ
Ֆինանսավորման աղբյուրը /Գումարը	Վարկ. Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր - Տրանշ 2 Սովորական կապիտալ ռեսուրսներ 112.97 մլն ԱՄՆ դոլար
Ռազմավարական նպատակներ	Շրջակա միջավայրի տեսանկյունից շարունակական աճ Ներառական տնտեսական աճ
Փոփոխության շարժիչ ուժերը	Կառավարման և կարողությունների զարգացում Գործընկերություններ
Ոլորտ / ենթաճյուղ	Տրանսպորտ - Քաղաքային ճանապարհներ և երթևեկության կառավարում
Գենդերային հավասարություն և ինտեգրում	Գենդերային հավասարության որոշ տարրեր
Նկարագրություն	ՀՀ կառավարությունը և Երևանի քաղաքապետարանը 2005-2014թթ. ենթակառուցվածքի արդիականացման նպատակով ներդրել են ավելի քան 280 մլն ԱՄՆ դոլար: Սակայն այդ ներդրումները, բացառությամբ Տրանշ 1-ի ներդրումային ծրագրի և մի շարք այլ աստիճանաբար իրականացվող գործողությունների, միայն անմիջական խնդիրներ են լուծում:

Տրանշ 1-ն ու առաջարկվող Տրանշ 2-ը երկարաժամկետ մոտեցում են ցուցաբերում երթևեկության և քաղաքային ենթակառուցվածքներին՝ շեղելով երթևեկությունը քաղաքի կենտրոնից նոր, հուսալի և արդյունավետ շրջանցող ժանապարհ կառուցելու միջոցով: Սա կազմում է Երևանի Քաղաքապետարանի քաղաքային նորացման ռազմավարական ծրագրի մի մաս: Ծրագիրն ունի ճանապարհային քարտեզ, քաղաքականության շրջանակ և երկարաժամկետ ներդրումային ծրագիր մինչև 2025թ., որը ներառում է կարճաժամկետ, միջնաժամկետ և երկարաժամկետ միջոցառումներ:

Ծրագրի հիմնավորումը և կապը երկրի / տարածաշրջանի ռազմավարության հետ

Հայաստանում անկախության հրչակումից ի վեր առկա անկայուն պայմանները հանգեցրել են քաղաքային տրանսպորտի ենթառուրտի մի շարք խնդիրների, այդ թվում, ֆիզիկական մարտահրավերների, որոնք պայմանավորված են ճանապարհային ցանցի և մայթերի վատթարացած վիճակով և հանրային տրանսպորտի, այդ թվում՝ մետրոյի, ավտոբուսի և տրոլեյբուսի ենթակառուցվածքների և ծառայությունների վատ որակով: Այլ ոչ ֆիզիկական մարտահրավերի շարքում են միասնական տրանսպորտային ցանցի ապահովան սահմանափակ ինստիտուցիոնալ կարողությունները, ճանապարհային անվտանգության վատթարացած ցուցանիշները, ուղևորների վերաբերյալ տեղեկատվության պակասը և ինտեգրված ուղեվարձի համակարգի բացակայությունը: Երկրի ամբողջ տարածքում քաղաքային ճանապարհների և փողոցների բարելավված միացումներն առաջնահերթություն են հանդիսանում կառավարության համար, քանի որ դրանք անհրաժեշտ են կյանքի որակի բարելավման, ներդրումների ներգրավման, արդյունավետության ու մրցունակության բարձրացման և աղտոտման նվազեցման համար:

MFF – Բազմափուլ ֆինանսական գոծիքի շրջանակներում մշակված՝ ոլորտի ճանապարհային քարտեզը ներառում է մի շարք գործողություններ, որոնք ուղղված են հայտնաբերված տարբեր հարցերին լուծում տալուն: Այդ գործողություններն ինտեգրված և փոխկապակցված ծրագրեր են, որոնց նպատակն է իրականացնել քաղաքային ենթակառուցվածքների և քաղաքային տրանսպորտի ցանցի հետևողական զարգացում Երևան քաղաքում, ինչպես նաև այլ համայնքներում՝ հետագա տրանշերի միջոցով: Տարբեր ենթակառուցվածքների ծրագրերը մշակված են մեկ ամբողջական տեսլականի ներքո՝ հիմնական նպատակը տրանսպորտի բոլոր տեսակների, հատկապես ճանապարհային և հասարակական տրանսպորտի ցանցերի համար լրացուցիչ ծրագրեր առաջարկելն է:

Ծրագրի ազդեցությունը	Ճանապարհային երթևեկության բարելավված անվտանգություն և Երևան քաղաքում ուժեղացված տեղական տնտեսություն:
----------------------	---

Արդյունքը	Մինչև 2020թ.-ը Երևանում արդյունավետ, հուսալի և մատչելի քաղաքային ենթակառուցվածքների և ծառայությունների ապահովում:
-----------	---

Ելքային արդյունքները	Երևան քաղաքում տրանսպորտի ենթակառուցվածքների ընդլայնում, վերակառուցում և բարելավում Երևանում համապատասխան ինստիտուցիոնալ կարողությունների ուժեղացում Ծրագրի իրականացման որակավորված և արդյունավետ համակարգի ստեղծում:
----------------------	---

Աշխարհագրական դիրքը

Երաշխիքների դասերը

Բնապահպանություն	B
Հարկադիր վերաբնակեցում	A
Տեղաբնիկներ	C

Ի Բնապահպանական և սոցիալական ասպեկտների ամփոփագիր

Բնապահպանական ասպեկտներ Ծրագիր 2-ը ստացել է B կարգի դասակարգում, քանի որ այն չի ունենա էական անդառնալի բնապահպանական ազդեցություններ շինարարության ընթացքում կամ դրանից հետո: Կանխատեսելի ազդեցությունների մեծ մասը համընդհանուր է շինարարության ընթացքում, օրինակ՝ փոշին, աղմուկը, վիբրացիան և այլ տեսակի անհանգստությունները բնակիչների կյանքի և երթևեկության համար: Երևանի Քաղաքապետարանը կպահանջի, որպեսզի կապալառուները յուրաքանչյուր ենթածրագրի համար մշակեն և իրականացնեն կայքի առանձնահատկությունները հաշվի առնող բնապահպանական ասպեկտների կառավարման պլաններ՝ ՇՄԱԳ-ի և նախնական բնապահպանական քննության շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության մեղմման պահանջները իրականացնելու նպատակով, և դրանք նույնպես շինարարական պայմանագրերի անբաժանելի մաս են կազմում: Կայքի առանձնահատկությունները հաշվի առնող բնապահպանական ասպեկտների կառավարման պլանները կհաստատվեն շինարարությունը վերահսկող խորհրդատուների կողմից և հետագայում կուսումնասիրվեն և կհաստատվեն վերահսկող ճարտարագետի և ԵՔ-ի կողմից: Շինարարական հսկողությունն իրականացնող խորհրդատուները կօժանդակեն ԵՔ-ին բնապահպանական պահանջներին ծրագրի համապատասխանությունը մոնիտորինգի ենթարկելու գործընթացում:

Հարկադիր վերաբնակեցում Տրանշ 2-ն ունի մեծ ազդեցություն ՀՕՏՕ-ի տեսանկյունից: Մարդկանց ընդհանուր մոտավոր թիվը, ովքեր զգալի ազդեցություն կկրեն ծրագրի արդյունքում (վերատեղակայում կամ արդյունավետ ակտիվների > 10% կորուստ), 200-ից ավելին է, հետևաբար, դասվում է A կատեգորիայի: Ազդակիր սեփականության միավորների ընդհանուր թիվը 1000-ից ավելին է: Տրանշ 2-ը ներառում է հետևյալ տարածքները / ՀՕՏՕ-ները. (i) Արգավանդ-Շիրակ ճանապարհահատվածում՝ ազդակիր սեփականության 33 միավոր, (ii) Բաբաջանյան-Աշտարակ ճանապարհահատվածը ներառում է 3 հատված (հատվածներ 6-8): Նշված ճանապարհահատվածի շինարարությունը կունենա լուրջ ՀՕՏՕ ազդեցություն: Ըստ նախնական դիտարկման, սեփականության շուրջ 900 միավոր զգալի կամ փոքր ազդեցություն կկրեն: ԵՔ / ԾԻԳ-ը և ՏՀԻՆ խարհրդատուն ներկայումս մշակում են սեփականության նախնական

ուսումնասիրության վերաբերյալ կառավարության համապատասխան որոշում, (iii) Դավիթաշեն-Աշտարակ ճանապարհահատվածի համար նույնպես պահանջվում է վերաբնակեցում: Այս ճանապարհահատվածի հետ կապված սեփականությունների թիվը կազմում է մոտ 100 միավոր: ԵՔ-ն արդեն նախաձեռնել է նախնական ուսումնասիրության մասին հրամանագիր, որը նախապայման է հանդիսանում տեղում աշխատանքներ, չափումներ և հետազոտություններ սկսելու համար:

Տեղաբնիկներ Ներդրումային ծրագրի տարածքում չկան համայնքներ, որոնք կարող են համարվել տեղաբնիկ ըստ ԱԶԲ-ի սոցիալական անվտանգություն քաղաքանություն -ի(2009):

Հաղորդակցություն շահակիցների հետ, նրանց մասնակցությունն ու խորհրդատվությունը

Ծրագրի նախագծման փուլում

Ծրագրի իրականացման փուլում

Բիզնես հնարավորություններ

Խորհրդատվական ծառայություններ Բաղաքապետարանը կնտրի շինարարության վերահսկողություն իրականացնող խորհրդատու՝ վերահսկելու աշխատանքների պայմանագրերի իրականացումը Ծրագիր 2-ի ներքո:

Գնումներ Որպես կանխավ արվող գնումների մի մաս, հայտեր ներկայացնելու հրավերը Արգավանդ –Շիրակ ճանապարհահատվածի պայմանագրային փաթեթի համար ուղարկվել է 2015թ. հունիսի 10-ին և հայտերը ներկայացվել են 2015թ. օգոստոսի 7-ին: ԾԻԳ-ը ներկայումս պատրաստում է հայտերի գնահատման հաշվետվությունը, որը պետք է ներկայացվի ԱԶԲ-ին մինչև 2015թ. հոկտեմբերի վերջը:

Պատասխանատու պաշտոնյա Սեզար Լորենս ԱԶԲ-ում

Պատասխանատու բաժին ԱԶԲ- Կենտրոնական և արևելյան Ասիայի բաժինում

Պատասխանատու ստորաբաժանում ԱԶԲ-ում Բաղաքաշինության և ջրային ոլորտի ստորաբաժանումը, Կենտրոնական և արևելյան Ասիայի բաժին

Իրականացնող գերատեսչություններ ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, Մ. Մկրտչյան փող. 5, գ. Երևան, 0010 Հայաստանի Հանրապետություն

Ժամանակացույց

Հայեցակարգի ընդունում	-
Փաստերի հավաքագրում	-
Տնօրինության կողմից վերանայում -MRM	2015թ. հունիսի 25
Հաստատում	2015թ/ հոկտեմբերի 05
Վերջին ստուգող առաքելություն	-
ԾԱՆ-ի վերջին թարմացում	2015թ. օգոստոսի 26

Ծրագրի ամփոփ նկարագրերը (ԾԱՆ) պարունակում են ծրագրի մասին համառոտ տեղեկատվություն: Քանի որ ԾԱՆ-ը ընթացիկ աշխատանքային փաստաթուղթ է, դրա սկզբնական տարբերակում գուցե ներառված չլինեն որոշ տեղեկություններ, սակայն նոր տեղեկությունների ի հայտ գալուն զուգահեռ, դրանք նույնպես կներառվեն փաստաթղթում: Առաջարկվող ծրագրերի մասին տեղեկատվությունը նախնական և ուղղորդող բնույթ է կրում:

ԱԶԲ-ն տրամադրում է սույն Ծրագրի ամփոփ նկարագրում (ԾԱՆ) պարունակած տեղեկատվությունը բացառապես որպես օգտվողների համար ռեսուրս, առանց որևէ հավաստիացման: Մինչդեռ ԱԶԲ-ն փորձում է ապահովել բարձր որակի բովանդակություն, այդ տեղեկատվությունը տրամադրվում է «ինչպես կա», առանց որևէ տեսակի բացահայտ կամ ենթադրվող երաշխիքների, ներառյալ, առանց սահմանափակման, առևտրային օգուտների, կոնկրետ նպատակի համար պիտանիության և խախտման բացակայան երաշխիքները: ԱԶԲ-ն, մասնավորապես, չի երաշխավորում ցանկացած այդպիսի տեղեկատվության ճշգրտությունը կամ ամբողջականությունը: