Azərbaycanda sürüşmələrə qarşı mübarizə işlərinə etinasız yanaşmaq olmaz

Azərbaycan Respublikasının dağlıq və dağətəyi sahələrinin yamaclarını təşkil edən süxurlar, yamacların meyillilik dərəcəsi, ərazinin iqlimi və onun rütubətləndirmə dərəcəsi, seysmikliyi, meşə örtüyü, kolluq və bitki örtüyünün qorunub saxlanılma səviyyəsi, ətraf mühitə insanların düşünülməmiş müdaxiləsi və digər amillər nəticəsində sürüşmələr baş verir.

Abşeron yarımadasında isə sürüşmələrin baş verməsinə səbəb digər göstərilən amillərlə yanaşı, Xəzər dənizinin səviyyə tərəddüdləri və son illərdə çox kəskin surətdə artan antropogen amillər səbəb olur.

Sürüşmələr fərdi yaşayış evlərini, kəndləri, əkin sahələrini, meşələri, yolları, kommunikasiya sistemlərini, müxtəlif təsərrüfat tikililərini və s. sahələri dağıdır. Azərbaycanda çox geniş yayılan zəlzələlər, vulkanlar, leysan yağışları, sellər və s. təbii proseslər, öz növbəsində, sürüşmələrin baş verməsinə və ya fəallaşmasına səbəb olur.

Son illərdə respublikanın dağətəyi və dağlıq ərazilərində yerləşən əksər inzibati rayonlarda baş vermiş sürüşmələr dağıntılara səbəb olmuş və bunun nəticəsində Azərbaycan iqtisadiyyatına külli miqdarda zərər dəymişdir. Azərbaycanda sürüşmələr əsasən Böyük və Kiçik Qafqazın, Talış dağlarının dağətəyi və dağlıq ərazilərində yerləşən Şabran, Tovuz, Göygöl, İsmayıllı, Şuşa, Şamaxı, Kəlbəcər, Şahbuz, Ordubad, Yardımlı, Lerik, Astara və s. rayonlarda yerləşən 150-dən çox yaşayış məntəqəsi və Bakı şəhərinin ayrı-ayrı yaşayış sahələri fasilələrlə sürüşmələrə məruz qalır. Hazırda Azərbaycanın göstərilən bütün inzibati rayonları ərazilərində, demək olar ki, sürüşmələr baş verir və respublika əhalisinin 2 faizdən çoxu sürüşmə təhlükəsi altında yaşayır.

Azərbaycanın tarixində ən böyük ərazini əhatə edən sürüşmə 1908-ci ilin iyun ayında 12,5 km^2 ərazini əhatə edən İsmayıllı rayonunun Tircan kəndində və 1943-cü ilin aprel ayında 3 km^2 ərazini əhatə edən Xızı rayonunun Yuxarı Fındığan kəndində baş vermişdir. 11-12 may 2002-ci ildə 8 kəndi əhatə edən sürüşmə İsmayıllı rayonunda, ən çox insan tələfatı isə 1908-ci ildə 600 nəfərin öldüyü Tircan kəndində olmuşdur. Son dövrdə isə ən çox insan ölümünə və böyük zərərlərə səbəb olan sürüşmə 1986-cı ildə Bakı şəhərinin Bayıl sahəsində rast gəlinmiş və 19 nəfər dənizçinin ölümü ilə nəticələnmişdir. 6-7 mart 2000-ci ildə Bayıl sürüşməsi nəticəsində Azərbaycan iqtisadiyyatına 50 milyon ABŞ dolları miqdarında zərər dəymişdir. Orta hesabla hər il Azərbaycanda 1-2 kənd sürüşməyə məruz qalaraq öz fəaliyyətini dayandırır.

Sürüşmə 24 dekabr 2004-cü ildə Lerik rayonunun Soru kəndində 80 fərdi yaşayış evini, 12 oktyabr 2009-cu ildə Qusar rayonunun Quturcan kəndində 156 fərdi evi, 2010-cu il oktyabrın 17-də Quba rayonunun Giləzi kəndində 180 fərdi evi, 10 aprel 2010-cu il və 21 mart 2012-ci ildə Şamaxı rayonunun Muğanlı kəndində 100-dən çox fərdi yaşayış evini dağıdıb yararsız hala salmışdır. Artıq bu kəndlərin hamısı, demək olar ki, tam təhlükəsiz ərazilərə köçürülmüşdür.

100 ildən çox müddətdə sürüşmələrin davam etdiyi Tircan kəndi 26 may 1908-ci ildə baş vermiş çox güclü sürüşmədən əvvəl kənddə 8 bulaq olsa da, su dalınca gedən əhali bütün bulaqların sularının quruduğunu, kəndin bəzi yerlərində çatların əmələ gəldiyini görüb və elə həmin gün gündüz saat 12 radələrində kəndin qərb məhəllələri, bundan 2 saat sonra isə kəndin şərq hissəsinin sürətlə sürüşməyə məruz qaldığını görən əhali dəhşətə gəlmişdi. Güclü sürüşmənin üç gün, zəif sürüşmənin isə üç ay davam etməsi nəticəsində Tircan kəndi tamamilə dağılmışdır. Kəndin məscidi və onun ətrafındakı 40-a qədər fərdi ev tamamilə dağılaraq onların yerində uzunluğu 60, dərinliyi 5 metr olan göl əmələ gəlmişdir. Tədqiqatçılar göstərilən sürüşmə nəticəsində kənd əhalisinin 600 nəfərinin öldüyünü qeyd edirlər. Tircanda sürüşmə nəticəsində kənd öz yerini 2 dəfə dəyişsə də, sürüşmələr orada bu gün də davam edir və kənddə olan fərdi yaşayış evlərinin əksəriyyəti qəzalı vəziyyətdədir. Tircan Azərbaycanın ən qədim yaşayış məskənlərindən biridir. Lakin vaxtilə burada olmuş çoxsaylı bulaqları, abad küçələri, məscidləri, meyvə bağları olan bu kənd ildən-ilə əhalisizləşir. Kəndin çoxsaylı qəzalı vəziyyətdə olan evlərini, hər 10 evdən 5-7-nin qapısından asılmış qıfılları görüb insan ürək ağrısı ilə bu mənzərəni seyr edir.

Bakı şəhərində sürüşmələrə daha çox meyilli olan Bayıl və Badamdar yamacında, Əhmədli qəsəbəsinin Gəncə prospektində, Masazırda və s. ərazilərdə yerləşən fərdi ev inşa edilmişdisə, son 5 il ərzində göstərilən qanunsuz terraslaşdırma aparılaraq burada yüzlərlə yeni fərdi ev tikilmişdir. Deyilən yamacda vaxtilə şam ağacları əkilsə də, bu şamlardan indi əsər-əlamət də qalmayıb. Göstərilən yamac qanunsuz dağıdılaraq əraziyə su, işıq, qaz xətləri çəkilibdir. Bir neçə il öncə dayanıqlı olan bu yamacda qanunsuz inşa edilən bütün fərdi yaşayış evlərinin müəyyən vaxtdan sonra sürüşməsi ehtimalı nəticəsində Bakı şəhərini ölkənin cənub bölgələri və ən böyük ticarət mərkəzləri ilə birləşdirən avtomobil yolunun və kommunikasiya xətlərinin uzun müddətə bağlanması ilə nəticələnə bilər. Vaxt itirmədən müvafiq dövlət qurumları burada dağıdıcı sürüşmənin olmasını gözləmədən çox ciddi tədbirlər görməlidirlər!

Bakı şəhərində və respublikanın digər bölgələrində baş verən sürüşmələr və digər növ təbii fəlakətlər baş verməmişdən əvvəl yox, baş verib dağıntılara, iqtisadi zərərlərə səbəb olandan sonra müvafiq əlaqədar təşkilatlar əl-ayağa düşüb, bu fəlakətlərə düçar olan insanlara kömək etməyə başlayırlar. Belə hallar Azərbaycanda son illərdə baş vermiş daşqınlar, sellər, zəlzələlər, sürüşmələr və digər təbii fəlakətlər vaxtı tez-tez müşahidə edilib.

Əhalinin sürüşməyə meyilli ərazilərdə torpaq sahəsini qanunsuz zəbt edərək apardığı tikinti işlərinə torpaq sahəsi ayıran cavabdeh məsul şəxslər niyə məsuliyyətə alınmırlar?

Azərbaycanda kənd yaşayış məntəqələri ilə yanaşı, avtomobil yolları da sürüşmələrə çox məruz qalır. Avtomobil yollarının sürüşmələrə ən çox məruz qaldığı Lerik, Yardımlı, Qəbələ, Oğuz, Laçın, Kəlbəcər, Tərtər, Ağdərə, Şuşa, Xankəndi, İsmayıllı, Göygöl, Quba, Qusar, Qobustan və digər inzibati rayonlardır. Bu inzibati rayonlarda yeganə nəqliyyat növü avtomobil nəqliyyatı olduğundan sərnişin və yük daşımaları 100 faiz avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Göstərilən inzibati rayonların ərazisinin, avtomobil yollarında baş verən sürüşmələr onlarca yaşayış məntəqəsinin ətraf mühitlə əlaqəsini kəsir, kənd və inzibati rayonlar üçün çox böyük iqtisadi və sosial problemlər yaradır.

Azərbaycanda qismən ikinci, üçüncü, əsasən dördüncü, beşinci dərəcəli avtomobil yollarının 3 min km-dən çox hissəsi sürüşmələrə məruz qalır və ya potensial sürüşmə ərazilərinə çevrilir. Sürüşmələrə ən çox məruz qalan avtomobil yollarına Bakı-Şamaxı, Muğanlı-İsmayıllı, Şamaxı-Ağsu, Masallı-Yardımlı, Lənkəran-Lerik, Qobustan-Şamaxı-Ağsu, Quba-Qusar və s. yolların bir hissəsi ilə yanaşı, Bakı şəhərinin ayrı-ayrı hissələrindən keçən yolları da misal göstərmək olar.

Sürüşmələr avtomobil yollarını müvəqqəti, bəzən də uzun müddət yararsız hala salır, yük, sərnişindaşımada fasilələrə səbəb olur, müəssisələrin ritmik fəaliyyətini pozur, onların istehsal etdiyi məhsulları vaxtında istehlakçıya çatdırmadığı üçün məhsulun maya dəyəri çoxalır. Sürüşmələr avtomobil yollarına birbaşa və dolayı zərərlər vurur. Birbaşa vurulan zərəri hesablamaq çətin olmasa da, dolayı zərərləri hesablamaq çətindir. Belə ki, avtomobil yollarının sürüşmələr nəticəsində dağılması ilə avtomobillərin boşdayanmaları zamanı dəyən zərər Azərbaycanın müvafiq orqanları tərəfindən hesabat aparılmaması ilə izah edilir.

Yuxarıda qeyd olunanlara misal olaraq 2000-ci il mart ayının 6-7-də Bakı şəhərində Bayıl sahəsinin 200 metrlik hissəsinin sürüşməsi nəticəsində avtomobil yolu dağılıb yararsız hala düşmüş Neftçilər prospektinin bir hissəsi Bakı şəhərini respublikanın əsasən cənub bölgəsi və aran rayonları ilə birləşdirən yolda avtomobillərin hərəkəti 40 günə qədər dayanmışdır. Bunun nəticəsində Bakı şəhərinə gələn və şəhərdən çıxan yük və sərnişin maşınlarının şəhərə daxilolma və çıxma məsafəsi 10 kilometrədək uzanmışdır. Bu yolla Bakı şəhərinə hər gün daxil olan 3-5 min ədəd avtomobilin 20-30 dəqiqə əlavə vaxt və 3-5 litr yanacaq itkisinə səbəb olmuşdur. Deməli, göstərilən avtomobil yolunun 40 gün işləməməsi 50 min saat vaxt itkisinə səbəb olmuşdur. Daha bir misal: Ağsu çayı yatağından keçən Muğanlı (Şamaxı) - İsmayıllı avtomobil yolunun 12 kilometrlik məsafəsində tez-tez baş verən sürüşmələr nəticəsində avtomobil yolunun dağılmasına görə bu yol fasilələrlə öz fəaliyyətini dayandırması ilə külli miqdarda iqtisadi zərərlərə səbəb olur. Belə hal Bakı-Şamaxı-Ağsu yolunun Ağsu aşırımından keçən hissəsində də tez-tez baş verir. Sürüşmələr Lənkəran-Yardımlı avtomobil yolunu da fasilələrlə yararsız hala salır. Bunu nəzərə alaraq göstərilən yol 2005-ci ildə yenidən qurulmuş, ancaq bu ərazidə sürüşmələrin başvermə səbəbləri tam nəzərə alınmadığından və onlara qarşı əsaslı mühəndis müdafiə tədbirləri görülmədiyindən avtomobil yolu yenidən sürüşmələrə məruz qalır.

Kənd yaşayış məntəqələrini inzibati rayon mərkəzləri ilə birləşdirən kəndarası yollar torpaq və çınqıllı yollardan ibarət olub, onların heç birində sürüşmələrə qarşı qoruyucu-mühəndis tikililər aparılmadığından baş verən adi sürüşmə onlarla kənd arasında əlaqələrin bir müddət pozulmasına və burada yaşayan əhalidə sosial gərginliyə səbəb olur. 11-12 may 2002-ci ildə İsmayıllı rayonu ərazisində baş vermiş sürüşmə 8 kəndin uzun müddət ətraf yaşayış məntəqələri ilə əlaqələrini kəsmişdir. 27 sentyabr 2006-cı ildə ölkənin cənub bölgəsində yağan leysan yağışlar sürüşmələri aktivləşdirmiş, sellərə səbəb olmuş və bunun nəticəsində 53 kilometrlik Masallı-Yardımlı avtomobil yolunun 20 kilometrlik hissəsi yararsız hala düşmüşdür. Bu yolun yenidən qurulma işlərinə 7 milyon manat sərf edilərək 23 oktyabr 2006-cı ildə istifadəyə verilmişdir. Ancaq 2015-ci ilin noyabr ayında baş vermiş aramsız yağışlar göstərilən avtomobil yolunda sürüşmələrin baş verməsinə və yenidən sürüşməyə məruz qalaraq dağılmasına səbəb olmuşdu.

Vaxtilə sürüşmələrə qarşı, demək olar ki, heç bir mühəndis-qoruyucu tədbirlər görülmədiyindən Muğanlı-İsmayıllı avtomobil yolu inşa edildiyi vaxtdan indiyə kimi dağılmaqda davam edir. Hər il bu yolu sürüşmələrdən qorumaq üçün külli miqdarda maliyyə vəsaiti sərf olunur, hər il öz fəaliyyətini qısa və uzunmüddətli fasilələrlə təmirə dayandırmalı olur. Çoxtonnajlı yük və sərnişin avtobuslarının bu yolda il boyu hərəkəti mümkün olmur. Ümumiyyətlə, göstərilən yolun axtarış layihə işləri aparılarkən və yolun çəkilişi vaxtı onun keçdiyi sahənin aktiv sürüşmə ərazisi olması nəzərə alınmamış, göstərilən yol inşa olunarkən onun keçdiyi ərazilərin meşə və kolluqları qırılmış və nəticədə bu ərazi ən aktiv sürüşmə ərazisinə çevrilmişdir. Göstərilən yolun çəkilməsinə müasir dövrün pul vahidi ilə 6 milyon ABŞ dolları sərf olunsa da, istifadəyə verildiyi ilk vaxtda baş vermiş sürüşmə nəticəsində dağıntılara məruz qalmışdı. Sonrakı illərdə bu yolda keçirilən monitorinq nəticəsində yolun indiki yoldan bir neçə kilometr şərqə tərəf yeni ərazidən çəkilməsi təklif olunsa da, bu işlər hələ həyata keçirilmir. Şamaxı-Muğanlı-İsmayıllı yolu Bakı şəhərini Gürcüstanla birləşdirən Bakı-Ələt-Gəncə-Qazax İpək yoluna nisbətən 100 kilometr qısadır. Bu yol Azərbaycanı ən zəngin turist - rekreasiya sərvətləri olan regionlarını qısa məsafədə Bakı şəhəri ilə birləşdirir. Göstərilənləri nəzərə alaraq xarakterizə edilən yolun daim sürüşməyə məruz qalan Ağsu çayı yatağından keçən hissəsi asma körpü ilə əvəz olunarsa, hər cür avtomobilin il boyu təhlükəsiz hərəkətini təmin etmiş olar. Belə asma körpülər Türkiyədə, Bolqarıstanda, İtaliyada və turizmin inkişaf etdiyi digər ölkələrdə inşa edilmişdir. Göstərilən ölkələrin təcrübəsi nəzərə alınıb bu yol yenidən asma yol kimi inşa edilməlidir. Yolun mövcud olduğu 30 il ərzində, demək olar ki, hər il yolda təmir-tikinti işləri aparılsa da, yolun hərəkət hissəsinin bir hissəsi dönə-dönə dəyişdirilsə də, burada sürüşmələrin qarşısını almaq hələlik mümkün olmamışdır.

Göstərilən yolda mütəmadi tikinti-quraşdırma və təmir işləri aparılır, yol bəzi yerlərdə genişləndirilir, yol boyu yağış, leysan sularını ötürən bir neçə kilometr uzunluğunda kanallar çəkilir, ən çox sürüşmələrə məruz qalan bəzi hissələrində sürüşmələrdən qorunmaq üçün 1-1,5 metr hündürlüyündə daşlardan qoruyucu divarlar inşa edilir. Görülən işlərin miqyasının çox böyük olmasını və bütün sürüşmə ərazilərini əhatə etməsini nəzərə alsaq, burada görülən işlər çox böyük maliyyə vəsaiti hesabına başa gəlir. Ancaq yolda təmir-tikinti, inşaat işləri getdiyi bir vaxtda inşa edilmiş suötürücü kanalların, arxların və daş istinad divarlarının bir hissəsi sürüşmələr nəticəsində dağılır. Bu yolda tikinti-quraşdırma işləri aparanlar primitiv təmir-tikinti işləri ilə ərazidə ən aktiv fəaliyyətdə olan sürüşmələrin qarşısını ala bilməzlər!

Muğanlı-İsmayıllı yolunun Ağsu çayı yatağından keçən 10-12 kilometrlik hissəsində aparılan yenidənqurma işlərinə sərf edilən maliyyə vəsaitləri sürüşmələr nəticəsində Ağsu çayı yatağına "axıdılır".

Dünyada sürüşmələrin geniş yayıldığı və turizmin inkişaf etdiyi ölkələrdə mövcud olan avtomobil yolları atlaslarında sürüşmələrin bu yolların hansı hissələrində daha tez-tez təkrarlandığı ərazilər çox dəqiqliklə göstərilir və hər bir sürüşmənin olduğu ərazilərdə çoxsaylı nişangahlar qoyulur.

Təəssüflər olsun ki, Azərbaycanda olan avtomobil yollarında belə nişangahlara yalnız Bakı-Şamaxı-Ağsu yolunun bir neçə yerində rast gəlinir.

Azərbaycanda avtomobil yolları atlası böyük miqyasla yenidən tərtib olunmalı, yollarda təsadüf olunan bütün təbii fəlakətlər, o cümlədən sürüşmələr atlasda öz əksini tapmalıdır.

Sürüşmələrin geniş yayıldığı ölkələrdə sürüşmələri öyrənən, onlara qarşı mübarizə tədbirlərini həyata keçirən elm-istehsalat mərkəzləri fəaliyyət göstərir. Əgər nəzərə alınsa ki Azərbaycan ərazisinin 60 faizi dağlıq və dağətəyi sahələrdən ibarətdir, onda belə ərazilərin potensial sürüşmə əraziləri olduğunu demək olar. Göstərilənlərə əsaslanıb belə bir elm-istehsalat mərkəzini Azərbaycanda yaratmaq olar, bu, günün tələbidir. Bu mərkəz Fövqəladə Hallar Nazirliyinin bir struktur bölməsi də ola bilər.

Azərbaycanda sürüşmələri müxtəlif elmi istiqamətdə öyrənən AMEA-nın Coğrafiya və Geologiya institutlarında çox yüksək ixtisaslı kadrların olmasına baxmayaraq, respublikada avtomobil yollarının çəkilişində onların elmi potensialından, demək olar ki, istifadə edilmir. Yol tikintisi işlərinə sürüşmələr haqda təsəvvürləri olmayan mütəxəssislər gətirilir. Bu isə çəkilən yolların sonradan az vaxt keçmədən dağılmasına səbəb olur. Necə ki, Muğanlı-İsmayıllı yolunda olduğu kimi. Bu, yolverilməzdir.

Vaxtilə Bakı şəhərində ittifaq əhəmiyyətli bir neçə layihə institutu fəaliyyət göstərirdi. Bu institutlarda nəinki Azərbaycan, hətta bir neçə xarici ölkə üçün də ərazilər-yolları sellərdən, sürüşmələrdən qorumaq üçün yüksək səviyyəli qoruma işləri görülür, təkliflər, layihələr verilirdi.

Azərbaycanın müstəqillik qazandığı ilk illərdə maliyyə çətinlikləri üzündən belə layihə institutlarının əksəriyyəti öz fəaliyyətlərini dayandırdı. Bu institutların illər boyu formalaşmış yüksək elmi potensialı öz fəaliyyətlərini digər sahələrdə tətbiq etməli oldular. İttifaq əhəmiyyətli belə institutların binaları müxtəlif nazirlik, komitə, səfirlik və habelə özəl təşkilatlara verildi. Halbuki okean sahillərində təkrarlanan təbii fəlakətlərdən başqa, dünyada mövcud olan bütün təbii fəlakətlərin əksəriyyətinə Azərbaycanda rast gəlinir.

Təbii fəlakətlərə qarşı, xüsusən sel və sürüşmələrlə mübarizə işlərini layihələndirən belə layihə institutlarının heç olmasa birinin, ikisinin iş fəaliyyəti bərpa edilməlidir. Bu işlərdə xüsusi olaraq Fövqəladə Hallar Nazirliyi daha çox maraq, fəallıq və kömək göstərməlidir.

Yaxın gələcəkdə Azərbaycan dünyanın inkişaf etmiş turizm ölkəsinə çevriləcəkdir. Bununla əlaqədar Azərbaycana hər il şəxsi avtomobilləri ilə çoxminli turistlərin gəlməsini nəzərə alsaq, İpək yolu və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin tam istifadəyə verilməsi ilə əlaqədar ölkəmizin avtomobil yollarında sürüşmələrə qarşı çox ciddi tədbirlər görülməlidir.

Yuxarıda sürüşmələrə dair yazılanları ümumiləşdirərək aşağıdakı nəticəyə gəlmək olar:

Təbii proseslərin, antropogen amillərin təsiri nəticəsində sürüşmələr çox sürətlə öz əhatə dairələrini genişləndirərsə, yaxın 20-30 ildən sonra əsasən dağlıq, qismən də dağətəyi ərazilərdə yerləşən kəndlərin əhalisizləşməsinə səbəb ola bilər. Bu isə, öz növbəsində, respublikada əsasən heyvandarlıq təsərrüfatının, qismən də digər kənd təsərrüfatı sahələrinin tənəzzülünə səbəb olmaqla dağ turizminin inkişafına da çox mənfi təsir edə bilər.

Azərbaycan Respublikası ərazisində mövcud olan bütün sürüşmələrin sayı, sahəsi, onların əhatə dairəsində yerləşən bütün təsərrüfat obyektləri və digər məsələlər haqqında məlumatlar respublikanın bütün inzibati rayonlarında fəaliyyət göstərən Fövqəladə Hallar Nazirliyinin səlahiyyətli nümayəndələri tərəfindən dəqiq inventarlaşdırma işləri aparılmalı, beləliklə, bütün sürüşmələrin böyükmiqyaslı xəritəsi tərtib edilməli, bu xəritələr sürüşmələrin geniş yayıldığı bütün inzibati rayonların icraedici orqanlarına göndərilməlidir. Fəaliyyətdə olan hər bir sürüşmə ərazisindən necə istifadə edilmə imkanları barədə xəritədə veriləcək tövsiyələrə çox ciddi riayət olunması yerli icra orqanlarından (bələdiyyə, kəndlərdə yerləşən icra nümayəndələrindən) tələb edilməlidir.

Azərbaycanın kənd yerlərində sürüşmələrin fəaliyyətdə olduğu və sürüşmələrə meyilli olan ərazilərdə təsərrüfat obyektlərinin, tikili və qurğuların inventarlaşması aparılmalı və belə ərazilərdə hər cür tikinti-quraşdırma işlərinə qadağa qoyulmalı, meşə və kolluqların qırılmasının qarşısı alınmalı, əhalinin kəndləri tərk etməməsi üçün hər cür sosial problemlərin həll edilməsi vaxt itirilmədən həyata keçirilməlidir. Sürüşməyə meyilli ərazilərdə aparılan mühüm dövlət əhəmiyyətli tikintilərin inşası vaxtı sürüşmələrə qarşı mühəndis-qoruyucu sistemlərin baha başa gələcəyini düşünmədən hər cür müdafiə tədbirləri görüb, belə tikililərin inşasına icazə verilməlidir.

Azərbaycanda sürüşmələrin daha çox yayıldığı Abşeron yarımadasında, xüsusən Bakı şəhərində sürüşmələrə meyilli ərazilərdə binaların və s. təsərrüfat obyektlərinin tikintilərinə moratorium qoyulmalı və belə ərazilər ancaq meşə - park zonası kimi istifadə olunmalıdır.

Azərbaycanda mövcud olan çoxsaylı təbii fəlakətlər içərisində sürüşmələr, sellər, zəlzələlər, daşqınlar ölkə iqtisadiyyatına hər il təxminən 3-5 milyon ABŞ dolları miqdarında zərər vurur. Bu zərər və dağıntılar ilbəil çox sürətlə artmaqda davam edir. Ona görə də ölkəmizdə geniş yayılan sürüşmələrə etinasız yanaşmaq olmaz.

Neron BABAXANOV,
İsmayıl ƏLİYEV,
Bakı Dövlət Universitetinin professorları