



ՀԱՍՏԱՏՈՒՄ ԵՄ՝
«ԱՐՄԱՊԱՀՊԱՆՈՒԹՅԱՆ
ՆԱԽԱՐԱՐ»



Ա. ՄԻՆԱՍՅԱՆ

«23» 01 2018թ

ՊԵՏԱԿԱՆ ՓՈՐՁԱՔՆՆԱԿԱՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱՎԱՅՐԻ ՎՐԱ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ
ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅԱՆ

ԲՓ 04

Ձեռնարկողը՝

<<Լորթի Էնջիներիա>> Ընկերություն
Ք. Երևան, Աճառյան 24

Գործունեությունը՝

**Գյումրի քաղաքի շրջանցիկ և Գյումրի-Բավրա
ճանապարհային հատվածների վերակառուցման և
բարելավման աշխատանքների շրջակա միջավայրի վրա
ազդեցության գնահատման հաշվետվություն**
«Շիրակի մարզ»

**<<Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության
փորձաքննական կենտրոն>> ՊՈԱԿ-ի
տնօրեն՝**



Վ. Սահակյան

Առդիր եզրակացությունը՝ 4 թերթ

թիվ ԲՓ 04

«23» 01 2018թ.

<<Լոթթի Էնջիներիա>> ընկերության կողմից ներկայացված Գյումրի քաղաքի շրջանցիկի և Գյումրի-Բավրա ճանապարհային հատվածների վերակառուցման և բարելավման աշխատանքների շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատման հաշվետվություն

Պատվիրատու՝	Լոթթի Էնջիներիա ընկերություն
Նախագծողներ՝	«Արցախճան» ինստիտուտ ՓԲԸ, «Էլի Ընդլիս» ՍՊԸ,
Ներկայացված նյութեր՝	Աշխատանքային նախագիծ, ՇԱՄԳ հաշվետվություն
Տեղադրման վայրը՝	ՀՀ Շիրակի մարզ



Համաձայն Լոթթի Էնջիներիա ընկերության կողմից ներկայացված աշխատանքային նախագծի նախատեսվում է Գյումրի քաղաքի շրջանցիկի և Գյումրի-Բավրա ճանապարհային հատվածների կառուցման, վերանորոգման և բարելավման աշխատանքների իրականացում:

Այս ծրագիրն իրենից ներկայացնում է Հյուսիս-հարավ միջանցքի վերջին՝ 5-րդ հատվածը: Ճանապարհ, որն անցնում է ամբողջ Հայաստանով՝ Իրանի սահմանից Մեղրիում մինչև Վրաստանի սահմանը Բավրայում՝ հատելով բազմաթիվ կարևոր քաղաքներ, ներառյալ մայրաքաղաք Երևանը և Հայաստանի երկրորդ քաղաք՝ Գյումրին:

Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհը (ինչպես ակնկալվում է, սկսվելու է Երևան-Գյումրի մայրուղու 113+170 կմ -ից) կկառուցվի նոր ծրագծով: Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհի ընդհանուր երկարությունը կլինի 23.2 կմ:

Գյումրի (կամ Բեթի) - Բավրա ճանապարհը կբարեփոխի և կբարելավի գոյություն ունեցող երկու երթևեկելի շերտով ճանապարհը Աշոցքի և Բավրայի միջով դեպի Հայաստան/ Վրաստան սահմանը: Գյումրի-Բավրա ճանապարհային հատվածի ընդհանուր երկարությունը կլինի 35.5 կմ:

Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհը նոր ճանապարհ է, որի միջոցով երկար հեռավորության և միջազգային երթևեկությունը խուսափում են Գյումրի քաղաքը հատելուց, մինչդեռ Գյումրի-Բավրան գոյություն ունեցող Մ1 միջպետական ճանապարհի վերջին հատվածն է, որը կապում է Հայաստանը Վրաստանի հետ:

Այս ճանապարհի ծրագիրը, Մ6-ի հետ միասին, այսօր իրենից ներկայացնում է խոշոր և կարևոր միջանցք Հայաստան ապրանքների ներմուծման/արտահանման համար՝ կապելով երկիրը Վրաստանի Սևծովյան նավահանգիստների հետ և տարբեր ուղղություններով դեպի ԱՊՀ երկրներ և Եվրոպա: Ծրագրի նպատակն է նվազեցնել ճանապարհ-տրանսպորտային ծախսերը Մ1 ճանապարհի երկայնքով (սահմանը

Բավրայում) և դյուրին դարձնել հայկական ապրանքների ներմուծումը/ արտահանումը Վրաստանի և նրա Սևծովյան նավահանգիստների (Փոթի և Բաթումի) միջոցով:

Տրանշ 5-ը կամ Հյուսիսային տրանշը՝ Գյումրիից մինչև Վրաստանի սահմանը Բավրայում, ընդգրկում է մոտ 60 կմ 2-շերտով ճանապարհի բարելավումը, ներառյալ՝ Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհը: Ինչ վերաբերում է Տրանշ 5-ին, առկա ճանապարհը կառուցվել է 1970-ական թվականներին: Ճանապարհի վերջին արձանագրված կապիտալ վերանորոգումները, մոտ 20 կմ հեռավորության վրա, կատարվել են 1989թ.-ի ընթացքում:

Ներկայումս փոսերն ընգրկում են պատվածքի մակերեսի 15-20%-ը, իրականացվել է որոշ ցնում և փոսային նորոգում: Գոյություն ունեցող ճանապարհի երկայնքով տեղակայված արհեստական կառուցվածքների (կամուրջների և այլն) վիճակը հետազոտվել է նախագծման ընթացքում:

Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհ - այս ծրագիծը սկսվում է Մ1 ճանապարհի կմ 113+170-ից՝ Ազատան գյուղի մոտ, Գյումրի քաղաքից 5կմ հարավ, ներառյալ Տրանշ 3-ի վերջին հատվածի մոտ 700մ, որը գոյություն ունեցող ճանապարհի կրկնապատկումն է: Այս հատվածից հետո, որը տանում է դեպի Ազատան բնակավայր, և որտեղ նախատեսված է տրանսպորտային հանգույց՝ նոր ճանապարհի և քաղաքային հատվածի միջև, ճանապարհը շրջվում է դեպի ձախ և շարունակվում միանգամայն նոր ծրագծով մինչև վերջ:

Ազատանից հետո առաջին հատվածն ուղիղ է 4.5 կմ՝ հետևելով գոյություն ունեցող տեղական ճանապարհի ծրագծին: Այնուհետև, լայն կորը տանում է ծրագիծը դեպի ուղեանց, որը հատում է Երևան-Թբիլիսի-Բաթումի երկաթուղին առաջին անգամ (կմ 6.3): Այդ նույն վերգետնյա արհեստական կառուցվածքները կհանդիսանան Արևիկի տրանսպորտային հանգույցի մի մասը: Այս խաչմերուկից հետո շրջանցիկ ճանապարհը կտրուկ շրջադարձ է անում դեպի հյուսիս-արևելք՝ պատկերելով լայն կոր Գյումրի քաղաքի շուրջը, կառուցապատված տարածքի սահմանից մոտ 3 կմ հեռավորության վրա մինչև Ախուրյան բնակավայրը՝ կմ 10-ում: Ախուրյանը շրջանցելուց հետո, ծրագիծը անցնում է դեպի հյուսիս-արևմուտք: Ծրագիծը հասնում է 80-րի վերջին նախագծված և մասամբ կառուցված շրջանցիկի ծրագծին կմ 15.7-ում: Այս կետից անմիջապես հետո (կմ 15.8) ծրագիծը հատում է Մ7-ը, որտեղ նախատեսված է ավարտել 'երեքնուկ' տրանսպորտային հանգույցը, որի թևերի կառուցումը կհաստ է թողվել 1981թ-ին: Մոտ 1.4 կմ ծրագիծը նույնն է, ինչ որ հին նախագծված շրջանցիկինը, հետո այն անցնում է երկաթգծին զուգահեռ մինչև կմ 20.3: Այս կետից հետո աջ կողմում մեկ կոր հնարավորություն է տալիս երկրորդ անգամ անցնել երկաթգծի վրայով (կմ 20.9): Ուղեանցից հետո, ծրագիծը շրջվում է դեպի ձախ և կարճ ուղիղ գծով հասնում գոյություն ունեցող Մ1 ճանապարհին կմ 132+230-ում, Մայիսյան և Քեթի բնականվայրերի միջև, որտեղ կառուցվելու է Մայիսյանի տրանսպորտային հանգույցը: Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհի ընդհանուր երկարությունն է 23.2կմ, որից 1.5կմ՝ 4 երթևեկելի շերտով, իսկ մնացած մասը՝ 2 երթևեկելի շերտով (21.7կմ): Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհի հատվածի ծրագիրը ներառում է 4 տրանսպորտային հանգույց (Ազատան, Արևիկ, Մ7 ճանապարհ և Մայիսյան): ԿՄ 2.4, 8.0, 10.0, 10.7, 13.8, 17.9-ում ծրագիծը հատում են 6 ոչ քաղաքային ճանապարհներ: Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհի ողջ ծրագիծն անցնում է հարթ տարածքով:

Գյումրի-Բավրա-Գյումրիից մինչև Վրաստանի սահման (Բավրա) ընկած ճանապարհահատվածի ծրագիրը գոյություն ունեցող երկու երթևեկելի շերտով ասֆալտապատ ճանապարհի վերականգնումը, բարելավումը և արդիականացումն է; ճանապարհն ամբողջությամբ տեղակայված է Հայաստանի Շիրակի մարզում: Նոր ճանապարհը սկսվում է Գյումրիի շրջանցիկ ճանապարհի համապատասխան վերջին կետից, գոյություն ունեցող Մ1 ճանապարհի կմ 132+230-ում, Մայիսյան և Քեթի բնականվայրերի միջև, Գյումրիից 3.5 կմ հյուսիս, և վերջանում Վրաստանի սահմանին՝

Բավրայում: Տեղանքը հիմնականում լեռնային-կտրտված է, որի բարձրությունն է սկզբնական կետում՝ 1700 մ, Քեթիի լեռնանցքում՝ 2000 մ և Բավրայում՝ 2100 մ: Ծրագծի սկզբնական մասը բարձրանում է ստորոտով Քեթիի ու Փոքրաշենի հյուսիս-արևմուտքում՝ շրջանցելով այս երկու կառուցապատված տարածքները մինչև մոտենալը առաջին սերպանտինին Փոքրաշենի ելքի մոտ (կմ 6.2): Այս կետից հետո նախատեսված է 650մ երկարությամբ նոր թունելի կառուցում, որը հնարավորություն է տալիս խուսափել Քեթիի լեռնանցքի երկու սերպանտիններից և միանում գոյություն ունեցող ճանապարհին անմիջապես Քեթիի թունելի մուտքի մոտ: ԿՄ 7.6-ում՝ թունելի ելքից հետո ծրագիծը հասնում է գոյություն ունեցող ճանապարհին և հետևում նրանով մինչև կմ 9.2, որտեղ սկսվում է Թորոսգյուղ բնակավայրի շրջանցման տարբերակը: Նախագծված ծրագիծը նախատեսում է բոլոր բնակավայրերի շրջանցումը 1-ին կարգի ստանդարտների համաձայն, բացառությամբ Բավրայի, քանի որ այն չափազանց մոտ է սահմանային անցակետին: Թորոսգյուղի շրջանցումը ավարտվում է կմ 13.1-ում, Յողամարգ բնակավայրի հարևանությամբ: Այս կետից հետո կա մի նոր հատված, որտեղ ծրագիծը շարունակվում է գոյություն ունեցող ճանապարհով, մի քանի կարճ փոփոխություններով, որպեսզի բարելավվի տեսանելիությունը, երթևեկության հոսքը և անվտանգությունը, մինչև հաջորդ՝ Վարդաղբյուրի շրջանցման սկզբնական կետը (կմ 16.0): Այս շրջանցիկը ավարտվում է կմ 17.1-ում, որտեղ վերջանում է ծրագծի լեռնային հատվածը և սկսվում հարթ/կտրտված հատվածը սարահարթի երկայնքով, որով ճանապարհին անցնում է մինչև վերջ՝ դեպի Բավրայի սահմանային անցակետի մուտքը: Այս վերջին հատվածում ծրագիծն անցնում է գոյություն ունեցող ճանապարհով, միակ բացառությունն է կազմում Աշոցքի շրջանցումը (կմ 22.7): Գյումրի-Բավրա հատվածի ընդհանուր երկարությունն է 35.5կմ, 2 երթևեկելի շերտով լայնակի կտրվածքով ողջ ծրագծի երկայնքով: Ծրագծի 20.3 կմ (ընդհանուր երկարության 56%) ամբողջությամբ տարբերվում է գոյություն ունեցողից՝ շրջանցելով գյուղերը և հետևելով ճանապարհային նախագծման նորմերին: Գյումրի-Բավրա հատվածը ներառում է 8 տրանսպորտային հանգույց (Քեթի-Փոքրաշեն, թունել, Թորոսգյուղ, Վարդաղբյուր, Աշոցքի հարավային հատված, Աշոցքի հյուսիսային հատված, Թավշուտ-Սիզավետ և Ղազանչի): Կմ 1+975, 5+250, 12+500, 15+200, 18+800, 20+475, 21+650, 23+950 և 29+600-ում տեղակայված են 9 գյուղատնտեսական վերգետնյա անցումներ, որոնք նախատեսված են, որպեսզի ապահովեն կապը ճանապարհները շրջապատող տնտեսությունների հետ:

Նախատեսվող ավտոճանապարհի կառուցման աշխատանքների իրականացման ընթացքում արտանետումները առաջանում են հողային աշխատանքների, շինարարական տեխնիկայի աշխատանքի, ասֆալտապատման և այլ աշխատանքների արդյունքում:

Հնարավոր անբարենպաստ ազդեցությունների զգալի մասը կդիտարկվի շինարարական/վերականգնման աշխատանքների իրականացման ընթացքում և տեղի կունենա ճանապարհային միջանցքում աշխատանքների իրականացման ժամանակ:

Ընդհանուր առմամբ հնարավոր բացասական բնապահպանական ազդեցությունները, որոնք պայմանավորված են գոյություն ունեցող ճանապարհի շինարարական աշխատանքներով՝ ակնկալվում է, որ կլինեն փոքրածավալ, կարճաժամկետ և տեղայնացված:

Գոյություն ունեցող ճանապարհի վերականգնման աշխատանքների արդյունքում կենսաբազմազանության վրա հիմնականում ազդեցություններ չեն ակնկալվում, քանի որ ճանապարհը կառուցվել և շահագործվել է մի քանի տասնամյակներ շարունակ և այդ ընթացքում էկոհամակարգերը զգալի վերափոխվել և ենթարկվել են նշանակալի անտրոպոգեն ազդեցությունների:

Ծրագրի իրականացման արդյունքում հնագիտական կամ մշակութային ռեսուրսների հայտնաբերում չի ակնկալվում, քանի որ հիմնականում նախատեսվում է իրականացնել

գոյություն ունեցող ենթակառուցվածքների վերականգնում, որտեղ պեղումները վաղուց կատարվել են և հայտնաբերված գտածոների մասին ոչինչ չի նշվել:

Շինարարական աշխատանքների իրականացման ընթացքում անհրաժեշտ է՝

- պարսպապատել շինարարական հրապարակները,
- շինհրապարակից դուրս եկող մեքենանարի անվադողերը լվանալ,
- պարտադիր կարգով ավազը ցեմենտը, գաջը, խիճը և շինարարական աղբը տեղափոխել անթափանց ծածկոցներ ունեցող մեքենաներով,
- շինհրապարակը օրվա ընթացքում պարբերաբար ջրել,
- սորուն նյութերը (ավազ, գաջ, ցեմենտ) պահեստավորել փակ տարածքներում կամ ծածկել անթափանց թաղանթներով,
- շինարարական աղբը տեղափոխել միայն հատկացված վայրեր,
- խնամքով վերաբերվել ծառերին և թփերին:

Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության հաշվետվությունում ներկայացված է նախատեսվող գործունեության շրջակա միջավայրին հասցվող հնարավոր տնտեսական վնասի գնահատումները, ազդեցության մշտադիտարկման ծրագիրը, ազդեցության բացառմանը և նվազեցմանն ուղղված բնապահպանական միջոցառումները:

Շինարարական աշխատանքների ավարտից հետո կիրականացվեն տարածքի մաքրման և բարեկարգման աշխատանքներ, իսկ շինարարությունից առաջացած թափոնները համայնքի հետ համաձայնեցումից հետո կտեղափոխվեն աղբավայր:

Եզրահանգում՝ Նախատեսվող գործունեության հիմնական ազդեցությունը պայմանավորված է շինարարության փուլով, ինչը չունի զգալի ազդեցություն և կրում է ժամանակավոր բնույթ: Նախատեսվող գործունեության նախնական գնահատման հայտի և հաշվետվության վերաբերյալ կազմակերպվել են 4 հանրային քննարկումներ, որոնց արդյունքում կազմված արձանագրություններով մասնակիցները նախատեսվող գործունեության իրականացմանը տվել են իրենց հավանությունը:

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

<<Լորթի Էնջիներիա>> ընկերության կողմից ներկայացված Գյումրի քաղաքի շրջանցիկի և Գյումրի-Բավրա ճանապարհային հատվածների վերակառուցման և բարելավման աշխատանքների շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատման հաշվետվության վերաբերյալ տրվում է դրական եզրակացություն:

Մասնագետ



Ա. Մինասյան