

Ե-1372 #



ՀԱՍՏԱՏՈՒՄ ԵՄ՝

Շրջակա միջավայրի նախարար
Հակոբ Սիմիոյան

« 13 » 12. 2024թ.

ՊԵՏԱԿԱՆ ՓՈՐՁԱՔՆՆԱԿԱՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱԿԱՅՐԻ ԿՐԱ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅԱՆ

ԲՓ N 280 - 24

Նախաձեռնող՝

«Մեքրոգիպրոպրանս» ԲԲԸ

ք. Մոսկվա, փ. Նովոկուզնեցկայա, 43/16, շենք 1

Գործունեությունը՝

Աջափնյակ վարչական շրջանում մեքրոյի

«Աջափնյակ» կայարանի կառուցում

ք. Երևան

Առդիր՝ 9 թերթ

ՊԵՏԱԿԱՆ ՓՈՐՁԱՔՆՆԱԿԱՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ
ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱՎԱՅՐԻ ՎՐԱ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅԱՆ

ԲՓ № 280 - 24

« 13 » դեկտեմբեր 2024թ.

**Երևան քաղաքի Աջափնյակ վարչական շրջանում մետրոյի
«Աջափնյակ» կայարանի կառուցման ՇՄԱԳ հաշվետվություն**

Նախաձեռնող՝	«Մետրոգիպրոտրանս» ԲԲԸ
Փաստաթղթի տեսակը՝	Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատման հաշվետվություն
Գործունեության տեսակը՝	«Ա» կատեգորիա
Գտնվելու վայրը՝	ք. Երևան Աջափնյակ, Արաբկիր վարչական շրջաններ

Ներածական մաս. Խորհրդային Միության տարիներին մշակված և տասնամյակներ ի վեր թղթի վրա մնացած Երևանի մետրոպոլիտենի 11-րդ՝ «Աջափնյակ» կայարանի կառուցումը նախագծվել է Երևանի քաղաքապետարանի հայտարարած մրցույթում հաղթող ճանաչված «Մետրոգիպրոտրանս» Բաժնետիրական Ընկերության կողմից: Համաձայն «Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատման և փորձաքննության մասին» օրենքի 12-րդ հոդվածի 3-րդ մասի 10-րդ կետի «դ» ենթակետի՝ նախատեսվող գործունեությունը հանդիսանում է «Ա» կատեգորիայի գործունեության տեսակ:

Նախատեսվող գործունեության հաշվետվության կազմման համար հիմք են հանդիսացել՝

- շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության փորձաքննական կենտրոնի կողմից տրամադրված տեխնիկական առաջադրանքը՝ ՏԱ N 21, տրված՝ 20.03.2024 թ.
- անհրաժեշտ բոլոր համաձայնեցումներն ու թույլտվությունները
- նախագծի կազմման համար ճարտարապետահատակագծային առաջադրանքը՝ N 0 1/50-01-657-24 տրված՝ 25.11.24թ.

Մետրոյի «Աջափնյակ» կայարանի կառուցումը լուծում է կարևոր տրանսպորտային հարց, որը պոտենցիալ սոցիալական խնդիր է Աջափնյակ վարչական համայնքի համար, քանի որ բնակչությունն այստեղ հիմնականում օգտվում է վերգետնյա տրանսպորտային միջոցներից: Նոր կայարանի կառուցումն արդարացված է նաև Աջափնյակ վարչական շրջանը Կենտրոնին կապող ոչ բավարար քանակությամբ ճանապարհների առկայության փաստով: Ներկայում կա Աջափնյակը հարակից շրջաններին և քաղաքի կենտրոնի հետ կապող երկու կամուրջ՝ Դավիթաշենի և Կիլյանի: «Աջափնյակ» կայարանի կառուցումը մեծապես կթեթևացնի նաև այս կամուրջների տրանսպորտային ծանրաբեռնվածությունը:

Աջափնյակի զարգացման ծրագրի իրականացումը թույլ կտա ունենալ հարմարավետ, արագության բարձր ցուցանիշ ապահովող էկոլոգիապես մաքուր տրանսպորտ, որն իրար կմիացնի Հրազդանի կիրճով միմյանցից բաժանված Երևանի 2 մասերը (ինչը ռազմավարական տեսակետից շատ կարևոր է):

Երևանի մետրոպոլիտենը ներկայումս ունի 10 կայարան, ավելի քան 12 կմ ընդհանուր շահագործվող երկարության գիծ, շահագործվող վագոնների թիվը 32 է, ինչն էլ նախատեսված հավաքակազմի 71,1%-ն է:



Մետրոպոլիտենը տարեկան տեղափոխում է ավելի քան 20 մլն ուղևոր: «Բարեկամությունից» Աջափնյակ՝ դեպի նոր կայարան մետրոյի գնացքը կհասնի հորատանցված երկու վազորդային թունելներով, որոնք ապահովելու են ելքը դեպի կիրճի հարթակ: Հենց այդտեղից էլ նախատեսվում է կառուցել մոտ 150 մետր երկարությամբ մետրոկամուրջը: Մետրոյի նոր ուղին կմիացնի Հրազդանի կիրճով բաժանված Երևանի երկու մասերը:

Աշխատանքի շրջանակում իրականացվել են ինժեներական և գեոդեզիական հետազոտություններ՝ ստորգետնյա կոմունալ ծառայությունների կիրառմամբ ինժեներական և տեղագրական հատակագծի պատրաստմամբ և կանխատեսվող ուղևորահոսքերի հաշվարկով՝ հաշվի առնելով քաղաքաշինական ներկա իրավիճակը և սպասվող փոփոխությունը վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի երթուղիներում նախագծված կայանի տարածքներում և ամբողջ գծի երկայնքով:

Նկարագրական մաս. Մետրոպոլիտենի գծի դիտարկվող հատվածն անցնում է Երևան քաղաքի Արաբկիր և Աջափնյակ շրջանների տարածքով: Ուղեգիծը նախագծված է «Բարեկամություն» կայարանի հետևի փակուղիներից՝ հաշվի առնելով թունելներ կառուցված հատվածը, մինչև Հրազդանի կիրճում գտնվող ճակատամուտք՝ մետրոկամրջով Հրազդան գետի հատմամբ, որը գտնվում է Աբեյյան փողոցի ուղեգծանշում: «Աջափնյակ» կայարանը կգտնվի Հալաբյան և Աբեյյան փողոցների խաչմերուկում:

«Աջափնյակ» կայարանը երկկամարակապ է լինելու՝ մեկ վերգետնյա նախամուտքով և տարհանման ելքով: Հեռանկարում նախատեսված է կայարանի արևմտյան ճակատում՝ Աբեյյան փողոցի տակ, երկրորդ նախասրահի կառուցման հնարավորությունը:

«Աջափնյակ» կայարանի կառուցումը կատարվելու է մասամբ բաց և փակ եղանակով: Բաց փոսորակում կառուցվելու է կառամատույցի տարածքի մի մասը, նախասրահը, օդափոխման խցիկը և մի շարք տեխնիկական տարածքներ: Կայարանը՝ 14.00 մ ուղեմեջով, կառամատույցը՝ 105 մ երկարությամբ կառուցվելու է փակ եղանակով՝ երկկամարակապ, մեկ ստորգետնյա նախասրահով և տարհանման ելքով: Նախասրահը կայարանի կառամատույցի հետ կապված է լինելու շարժասանդուղքերի կասկադով:

«Աջափնյակ» կայարանի հետևում կազմությունների շրջանառության համար նախատեսվում է ճանապարհների զարգացում գլխավոր ուղիների միջև:

Գծի տարածքի կառուցման ընդհանուր երկարությունը կազմելու է 1,51 կմ, որից՝ կառուցված տարածքը՝ 0,50 կմ, նախագծվող տարածքը՝ 1,51 կմ, կայարանների քանակը՝ 1:

շահագործվող երկարությունը՝ 1,41 կմ: Կառուցված չշահագործվող տարածքի վրա կիրառվելու են 400 մ-ից 800 մ շառավղով կորագծեր, իսկ նախագծվող տարածքում՝ 400-ից 1200 մ: Կառուցված տարածքի երկայնական պրոֆիլում կիրառվելու է 28% թեքություն, իսկ նախագծվող տարածքի երկայնական պրոֆիլում՝ 3% :

Աջափնյակ կայարանում հիմնական ճարտարապետական գաղափարը հոսող տարածություններն են, որոնց ընկալումը տեղի է ունենում շարժասանդուղքներով շարժվելիս: Կայանի ձևավորման մեջ արտացոլված են լինելու ավանդական մոտիվներ՝ տեղական տրավերտինի օգտագործումից մինչև դեկորատիվ փորագրություններ: Շքամուտքի ճակատները՝ կողային ճակատների վիտրաժների ուղղահայաց գծերի միջև և հարթակի հատվածի ինտերիերի պատերը զարդարված են լինելու էջմուռի մայր տաճարի դեկորատիվ ռելիեֆների վրա հիմնված փորագրված զարդարանալիներով:



բացասական ազդեցության: Ծրագրի և միավորների համատեղ քարտեզագրումից պարզ է դարձել, որ ուղղակի ազդեցություն կարող է կրել Աջափնյակ-4 քարայրը (Երևան քաղաքի պատմության և մշակույթի հուշարձանների ցուցակում՝ 1.1.16. դասիչ): 2024 թ. մարտի 21-ին ՀՀ ԿԳՄՍ նախարարությունում տեղի ունեցած քննարկման արդյունքում որոշվեց այցելություն իրականացնել և ստուգել նշված քարայրում պատմա-մշակութային շերտերի առկայությունը, ինչի հիման վրա էլ ձևակերպել նախարարության դիրքորոշումը և վերջնական եզրակացությունը ծրագրի նկատմամբ: Դաշտային այցելությունները և ուսումնասիրություններն իրականացվել են մի քանի փուլով, քանի որ տարածքը խիստ դժվարամատչելի էր՝ քարանձավային համալիրի հարևանությամբ կառուցված տան պատճառով, որը փակել էր դեպի քարայրներ տանող ուղիները, ձևափոխել լանդշաֆտը, ուստի քարայրների նույնականացումը ևս խիստ բարդ է եղել իրականացնել: Այսուհանդերձ՝ նշված իրավիճակում հաջողվել է իրականացնել բոլոր չորս քարայրների հետազոտությունը: Ուսումնասիրության արդյունքում պարզվել է, որ Դալմայի ջրանցքի փոքր թունելը և Աջափնյակ-1 քարայրը կամրջի ծրագրին մոտ են, սակայն ուղղակի ազդեցություն չեն կրելու: Համանման իրավիճակ է գրացվել նաև Աջափնյակ-2 և Աջափնյակ-3 քարայրների համար: Կարևոր է նշել, որ թվարկվածների մեջ հնագիտական առումով ամենակարևորը թերևս հենց Աջափնյակ-3-ն է, որտեղից՝ 1990-ական թվականներին գտնվել է վանակատե կուռքը: Հետազոտության արդյունքներով պարզվել է, որ այն գտնվում է բարվոք վիճակում, չնայած նրան, որ գանձախույզների կողմից քարայրի ներսում փորվել է փոսորակ: Իր հերթին՝ քարայր 4-ի հետազոտության արդյունքում պարզվել է, որ վերջինս հնագիտական կարևորություն ունենալ չի կարող, քանի որ նրա ներսում առկա նստվածքներն իրենից ներկայացնում են բազալտային հոսքերի կուտակում՝ կարմրավուն երանգ ունեցող, ոչ հզոր այրված շերտով, որի տակ անմիջապես գտնվում է ժայռը: Քարայրը մեծապես տուժել է Դալմայի ջրանցքի՝ խորհրդային շրջանում իրականացված վերանորոգման արդյունքում և նրա աջակողմյան մասը մնացել է ջրանցքի բետոնապատ հատվածի տակ: Գործնականում՝ Աջափնյակ-4 քարայրը մետրոյի շինարարության համար խոչնդոտ հանդիսանալ չի կարող:

Ամփոփելով ներկայացված տեղեկատվությունը կարելի է եզրակացնել հետևյալը՝ պատմա-մշակութային միավորների վրա բացասական ազդեցության տեսանկյունից Դալմայի ջրանցքի փոքր թունելը և Աջափնյակի երեք քարայրները ոչնչացման վտանգ չունեն և անմիջական ազդեցության չեն ենթարկվելու: Ինչ վերաբերում է ֆիզիկական ոչնչացման կամ անմիջական ազդեցության վտանգ ունեցող Աջափնյակ-4 քարայրին, ապա վերջինս, այսօր, իրենից պատմա-մշակութային արժեք չի ներկայացնում և Ձեռնարկողի կողմից ներկայացվել է համապատասխան որոշման նախագիծ լիազոր մարմնին՝ հուշարձանների պետական ցուցակից հանելու համար:

Պարճառարանական մաս. Շինհրապարակը առանձնանալու է երթևեկությունը կարգավորող ճանապարհային նշաններով՝ անվտանգության նորմատիվների համաձայն:

Մինչև շինարարության սկսելը շինհրապարակում կատարվելու են կոմունիկացիաների տեղադրման, միացման աշխատանքներ:

Շինարարության փուլում աշխատողների խմելու ջրի պահանջարկն ապահովվելու է տարրաներով բերելով՝ (մինչ շինարարական աշխատանքների մեկնարկը կապալառու կազմակերպությունը համապատասխան պայմանագիր կկնքի ջրամատակարար կազմակերպության հետ):

Շինարարության փուլում աշխատողներն օգտվելու են տարածքում տեղադրվող բիոզուգարանից, ինչը աշխատանքների ավարտից հետո ապամոնտաժվելու է:



Բիոզուգարանների տեղադրումն ու սպասարկումն իրականացվելու է համապատասխան մասնագիտացված կառույցների կողմից՝ պայմանագրային հիմունքներով: Էլեկտրամատակարարումը և ջրամատակարարումը կատարվելու է գոյություն ունեցող համակարգերից:

Շինհրապարակի տարածքում կատարվելու է մեքենաների անիվների վացում՝ վացման սարքի միջոցով: Անիվների վացում պահանջող մեքենաները պետք է անցնեն անիվների վացման սարքի միջով՝ շինհրապարակից դուրս գալուց առաջ: Անիվների վացումից առաջացած ջրերը հավաքվելու են հատուկ տարողության մեջ և հետագայում վերօգտագործվեն շինարարական հրապարակների ջրցանման համար, շինարարական հրապարակում այլ բնույթի հոսքեր չեն առաջանալու:

Շին-հրապարակից անձրևաջրերի հեռացումն իրականացվելու է տարածքում գոյություն ունեցող սելավատարների միջոցով:

Իրականացվելու են «Աջափնյակ» կայարանին կից թունելների և կայարանների կառուցման շինարարական աշխատանքներ՝ **պայթեցման միջոցով**: Պայթեցման աշխատանքները նախատեսվում է իրականացնել ցերեկային բնական լուսավորության պայմաններում: Լիցքավորումն սկսելուց առաջ, դրա պաշտպանությունն ապահովելու համար, վտանգավոր գոտու սահմանների վրա պետք է տեղակայվեն պահակակետեր, իսկ լիցքավորման հետ չառնչվող մարդիկ դուրս հանվեն անվտանգ տեղ՝ տեխնիկական պատասխանատու անձի կամ նրա հանձնարարությամբ՝ պայթեցնողի կողմից:

Մթնոլորտ արտանետումների առաջացումը կապված է շինարարական աշխատանքների իրականացման փուլում շինարարական և վերակառուցման, մասնավորապես՝ փորման, քանդման, ինչպես նաև կայարանի շենքի կառուցման, կոմունիկացիաների անցկացման, բարեկարգման, մետրոյի կայարանի, գծի, պայթեցման աշխատանքների և անցուղիների կառուցման հետ: Արտանետումներ առաջանալու են նաև նյութերի տեղափոխման և բեռնատարների տեղաշարժման հետ կապված:

Շինարարության ընթացքում շին-հրապարակի հարակից տների բնակիչները կարող են ենթարկվել սոցիալական բնույթի որոշակի անբարենպաստ ազդեցությունների՝ (աղմուկ, փոշի, երթևեկության ժամանակավոր խաթարումներ և այլն), որոնք միասին կարող են առաջացնել գումարային ազդեցություններ: Սակայն դրանք տեղի են ունենալու միայն շինարարական աշխատանքների իրականացման ընթացքում, լինելու են կարճաժամկետ և էականորեն մեղմացվելու են հատուկ միջոցառումների իրականացման շնորհիվ:

Եզրափակիչ մաս: Հաշվի առնելով ներկայում ճանապարհների ծանրաբեռվածությունը, քաղաքացիական պաշտպանական կառույցների անհրաժեշտությունը՝ ստորգետնյա ուղևորափոխադրումների ցանցի արդիականացումը կարևոր ստրատեգիական քայլ է սպազայի համար:

ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված կարգով՝ հանրային լուսմ/քննարկումները իրականացվել են Երևան քաղաքի Աջափնյակ վարչական շրջանի ղեկավարի նստավայրում: Հանրային 4 լուսմ/քննարկումների ժամանակ գործունեության իրականացումը մասնակիցների կողմից արժանացել է հավանության: Ամբողջ փորձաքննական գործընթացում ստացվել են կարծիքներ՝ առողջապահության, ներքին գործերի, կրթության, գիտության, մշակույթի և սպորտի նախարարություններից, քաղաքաշինության կոմիտեից, կադաստրի կոմիտեից, նեղ ոլորտային մասնագետներից, Գիտությունների Ակադեմիայից, ինչպես նաև շրջակա միջավայրի նախարարության ստորաբաժանումներից: Ստացված



դիտողությունները և առաջարկությունները հաշվի են առնվել հաշվետվության լրամշակումներում:

Շինարարական աշխատանքներից հետո, կապալառուն պարտավոր է լինելու բարեկարգել տարածքը՝ հեռացնելով շինարարության հետ կապված նյութերն ու թափոնները:

Փոշին, դիզելային վառելիքի այրման արգասիքները, աղմուկի մակարդակի ավելացումը նույնպես բացասաբար կարող է անդրադառնալ բնակչության վրա, իսկ երթևեկության հնարավոր ինտենսիվացումը ժամանակավոր անհարմարություններ կարող է ստեղծել գոյություն ունեցող ճանապարհով երթևեկողների համար:

Հարկ է նշել, որ շինարարական աշխատանքների իրականացման համար անհրաժեշտ բանվորական և սպասարկող անձնակազմը կհավաքագրվի տեղի բնակչությունից, ինչը դրական ազդեցություն կունենա բնակչության կենսամակարդակի վրա:

Նախատեսվող գործունեության արդյունքում նախատեսվում է տեղի ենթակառուցվածքների զարգացում և մի շարք սոցիալական խնդիրների լուծում: Շինարարական աշխատանքների ընդհանուր տևողությունը նախատեսվում է՝ 54 ամիս:

Ամփոփելով հաշվետվության բնապահպանական և սոցիալական ազդեցությունները կարելի է եզրահանգել, որ նախագիծն այն եզակիներից է, որի իրականացումը հանգեցնելու է շրջակա միջավայրի բոլոր բաղադրիչների վրա էական բացասական ազդեցությունների, եթե նախատեսված բնապահպանական և մոնիթորինգի պլանով սահմանված մեղման միջոցառումները չկիրառվեն:

Փորձաքննական պահանջներ

1. Բացառել Հրազդան գետի աղտոտումը՝ շինարարության ընթացքում առաջացած թափոններով:
2. Սույն ծրագրի շրջանակներում հատված յուրաքանչյուր ծառի դիմաց տնկել առնվազն 10 նույն տեսակի ծառեր և տնկման վայրը նախապես համաձայնեցնել Երևանի քաղաքապետարանի հետ:
3. Շինարարության և շահագործման արդյունքում առաջացող վիբրացիան մեղմելու համար ապահովել հատուկ միջոցառումներ հատկապես՝ Դալմայի թունելի շրջակայքում:
4. Շինարարության ընթացքում պահպանել «Մթնոլորտային օդի պահպանության մասին» օրենքի 11-րդ հոդվածով սահմանված պահանջները:
5. Պայթեցման աշխատանքների կատարման ժամանակ ապահովել տեխնիկական անվտանգության միասնական կանոնները:
6. Հրազդանի կիրճի հատվածում շինարարական աշխատանքների ընթացքում ապահովել հնագետի ներկայությունը: Պատմության և մշակույթի անշարժ հուշարձանների պահպանության, նոր հնագիտական շերտերի հայտնաբերման դեպքում շինարարական աշխատանքներն անմիջապես դադարեցնել և տեղեկացնել համապատասխան պետական մարմիններին:
7. Աշխատանքները սկսել Աջափնյակ-4 քարայրը հուշարձանների պետական ցուցակից հանելու վերաբերյալ լիազոր մարմնի կայացրած որոշման ընդունումից հետո:



ԵՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

«Մետրոգիպրոտրանս» ԲԲԸ-ի կողմից փորձաքննության ներկայացված Երևան քաղաքի Աջափնյակ վարչական շրջանում մետրոյի «Աջափնյակ» կայարանի կառուցման շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատման հաշվետվությանը տրվում է դրական փորձաքննական եզրակացություն՝ վերը նշված փորձաքննական պահանջների պարտադիր կատարման պայմանով:

«Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության
փորձաքննական կենտրոն» ՊՈԱԿ-ի տնօրեն՝

Խաչիկ Մարտիրոսյան

«Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության
փորձաքննական կենտրոն» ՊՈԱԿ-ի
տնօրենի տեղակալ՝

Հերիքնազ Մկրտչյան

«Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության
փորձաքննական կենտրոն» ՊՈԱԿ-ի
գլխավոր մասնագետ՝

Շուշանիկ Կարապետյան