**Հանրային խորհրդակցությունների հայեցակարգային գրություն**

|  |  |
| --- | --- |
| Նախագծի պատվիրատու | Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամ |
| Դոնոր կազմակերպություն | Ասիական զարգացման բանկ |
| Խորհրդատու | JV BERNARD Gruppe ZT սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերություն և ACTES Bernard ՍՊԸ, Տրանսփրոջեքթ փակ բաժնետիրական ընկերության աջակցությամբ |

1. Առկա կարգավիճակ

M3 մայրուղու վրա գտնվող 1803 մ երկարությամբ Պուշկինի թունելը միացնում է Վանաձոր և Ստեփանավան քաղաքները և հանդիսանում է Երևան-Սպիտակ-Վանաձոր-Տաշիր-Վրաստանի սահման երթուղու կարևորագույն հատվածներից մեկը։ Թունելը կառուցվել է 1971թ․, հետագայում վնասվել է 1988թ․ երկրաշարժի ժամանակ և կրկին վերակառուցվել է 2000թ․։ Հարավային մուտքի մոտից կառուցվել է նաև հարակից թունել՝ ջրամատակարարման նպատակով, որը սակայն, երբևէ չի օգտագործվել։ Այն չունի համապատասխան ամրասյուներ և այնքան էլ անվտանգ չէ հնարավոր քարաթափման պատճառով։

Ծավալուն աշխատանքներ են կատարվել թունելի ներկա վիճակի գնահատման և փաստաթղթավորման նպատակով։ Դրանք ցույց տվեցին, որ թունելի ներքին երեսապատումը վնասված է և զգալի տուժել է ջրահոսքերից։ Ջրահեռացման (դրենաժային) նախնական համակարգի ֆունկցիոնալությունը խիստ սահմանափակ է, իսկ բոլոր ջրահորերը խցանված են։ Թունելից անվտանգ ելքի և դրա սպասարկման համար նախատեսված հետիոտնային ճանապարհը վնասված է, առկա են քայլելու համար վտանգավոր բազմաթիվ տեղամասերով։ Ճանապարհային ծածկույթը խիստ մաշված է և վնասված, իսկ “կարկատանների” պատճառով այն դարձել է չափազանց անհարթ։ Բացի այդ, ավտոճանապարհային թունելների համար ներկա ստանդարտներով պահանջվող անվտանգության շատ համակարգեր լիովին բացակայում են, իսկ առկա մեխանիկական և էլեկտրական համակարգերը հնացել են և կորցրել իրենց ֆունկցիոնալությունը։

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| Գծանկար 1․ Ջրահոսքերի հետևանքով առաջացած վնասվածքների օրինակ | Գծանկար 4․ Հարակից թունելը առանց հենասյուների (առկա են միայն պրոֆիլի մետաղական կոնստրուկցիաները) և թափված խոշոր քարերը |

1. Նախագծի վերականգնման հայեցակարգ

Ի հավելումն նշված ծավալուն վերլուծությունների, ուսոումնասիրվել են նաև թունելի վերականգնման մի շարք տարբերակներ։ «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամի պարտականությունների մեջ է մտնում անվտանգ ճանապարհների ապահովումը՝ գործող ստանդարտներին համապատասխան, ներառյալ ԳՕՍՏ 33153-2014. Թունելի պահանջվող լիակատար կապիտալ վերանորոգումը հնարավորություն կտա զգալիորեն մեծացնել դրա շահագործման ժամկետը և ապահովել ժամանակակից և անվտանգ տրանսպորտային ենթակառուցվածք։ Աշխատանքները ներառում են․

* Առկա ներքին երեսապատման և կախովի առաստաղի քանդում (պահանջվող ծավալով);
* Թեթևակի վերապրոֆիլավորում; խորշերի և կայանման հարթակների փորում և ամրացում;
* Ջրամեկուսացման համակարգի կառուցում, նոր ներքին երեսապաատում, ճանապարհային պաստառի վերակառուցում;
* Նոր Էլեկտրամեխանիկական և անվտանգության համակարգերի մոնտաժ (օրինակ, օդափոխության, լուսավորության, մշտադիտարկման, կապի համակարգերի, ճանապարհային նշանների և գծանշման)։

Թունելը մնալու է որպես մեկխողովականի համակարգ՝ հանդիպակած ուղղություններով երթևեկությամբ։

Ի հավելումն թունելի վերականգնման, հարակից թունելը կպահպանվի իր ներկա երկարությամբ և կերկարացվի ևս 427 մետրով դեպի հյուսիս, հնարավորություն տալով իրականացնել ջրահեռացում ավտոմոբիլային թունելից 250 առավելագույն հեռավորության վրա։ Թունելի փորման աշխատանքները իրականացվելու են հիմնականում “փորում և պայթեցում” եղանակով, ինչը լիովին իրագործելի է թունելաշինության մեջ մասնագիտացած ընկերության համար։

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Գծանկար 3․ Թունելի ներքին երեսապատման վնասվածքները | Գծանկար 6․ Ժամանակակից թունելի ներքին հարդարման օրինակ (© Elkuch Eisenring AG) |

1. Ժամկետները

Գնահատված ժամկետը կազմում է 30-36 ամիս։

Աշխատանքների իրականացման ընթացքում թունելը փակ է լինելու։ Տարածաշրջանային երթևեկության մասնակիցների համար պետք է տեղադրվեն նախազգուշական վահանակներ, որոնցում պետք է նշվի, որ ճանապարհը փակ է, ինչպես նաև նշվի աշխատանքների կատարման ժամկետները, առաջարկվող այլընտրանքային երթուղիները՝ թունելից դեպի հյուսիս և հարավ, օրինակ, Դիլիջանում, Վանաձորում, Բագրատաշենի անցակետում և Գյուլաքարակում։

Ձյան բացակայության պայմաններում սահմանափակ տեղական երթևեկությունը (միայն թեթև մարդատար մեքենաների համար) կարող է կազմակերպվել թունելի վրայով անցնող շրջանցիկ ճանապարհով։ Ծանր տրանսպորտային միջոցները ստիպված կլինեն օգտվել ավելի երկար տարածաշրջանային շրջանցումներից։

1. Ազդեցություններ

Աշխատանքների մեծ մասը կատարվելու է գոյություն ունեցող թունելի ներսում, հետևաբար, թունելի արտաքին մակերևույթի վրա ազդեցությունները կսահամանափակվեն մուտքերի հատվածներում կատարվող աշխաատանքներով (որտեղ կտեղակայվեն շինարարների աշխատանքային ճամբարները և տեխնիկան), շինարարական տրանսպորտի երթևեկության գոտիներով և քանդման և փորման աշխատանքների արդյունքում առաջացող գրունտի/քարաբեկորների թափոնացման գոտիներով։

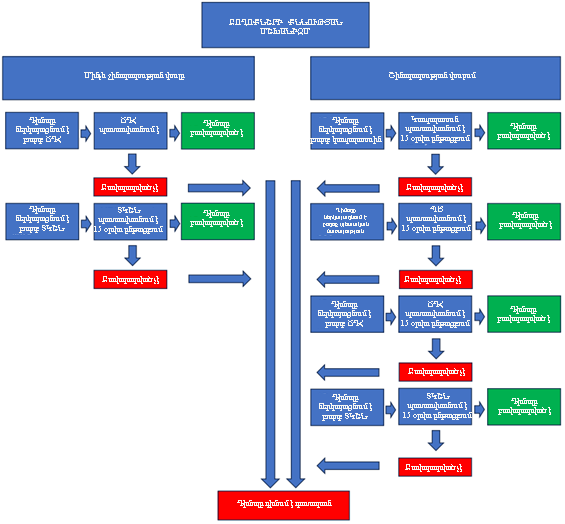
Աշխատանքների իրականացման վայրերի մերձակայքում բնակավայրեր չկան և մոտ ժամանակներում բնակչության վերաբնակեցում չի նախատեսվում։ Թունելի հյուսիսային մուտքը և գոյություն ունեցող շրջանցիկ ճանապարհը գտնվում է Գյուլաքարակի սոճու պետական արգելավայրում, ուստի աշխատանքները հնարավորինս պետք է իրականացվեն հարավային մուտքից։

Ակնկալվում է նաև դրական ազդեցություն։ Դա առաջին հերթին թունելի անվտանգության բարձրացումն է, ինչպես նաև տնտեսական շահը (ինչպես օրինակ, աշխատատեղերի ստեղծումը) և բնապահպանական օգուտները։ Դրական ազդեցության կոնկրետ օրինակ է նաև թունելի համար առանձին դրենաժային համակարգի ստեղծումը, ինչը նշանակում է, որ երթևեկելի մասի ջրերը չեն խառնվի գրունտային ջրերին, իսկ աղտոտված ջրերը կմաքրվեն մինչև առուները լցվելը ։

Նախագծի նախապատրաստումը իր մեջ ներառել է շրջակա միջավայրի վիճակի գնահատականը և ելակետային պայմանների մոնիթորինգը։ Կազմվել է Շրջակա Միջավայրի Կառավարման Պլան, որով սահմանվել են այն միջոցառումները, որոնք անհրաժեշտ է ձեռնարկել պոտենցիալ նշանակալի անբարենպաստ ազդեցությունները մինչև ընդունելի մակարդակ նվազեցնելու համար՝ (i) մինչև շինարարությունն սկսելը, (ii) շինարարության ընթացքում, և (iii) շահագործման և սպասարկման ընթացքում։ Այս փուլերի ընթացքում իրականացվելու է նաև շրջակա միջավայրի վիճակի մոնիթորինգ՝ ելակետային պայմանների համեմատությամբ փոփոխությունները բացահայտելու նպատակով։

1. Բողոքների քննության մեխանիզմ (ԲՔՄ)

Նախագծով նախատեսված է նաև ԲՔՄ։ Այս մեխանիզմը օգտագործվելու է այն բոլոր բողոքները քննելու համար, որոնք կարող են ծագել նախագծի իրականացման ընթացքում։ Բողոքների քննության մեխանիզմի մասշտաբները սահմանվում են նախագծի ռիսկերին և անբարենպաստ ազդեցություններին համապատասխան։ Այն օպերատիվ կարգով լուծում է տուժած անձանց խնդիրները և բողոքները՝ օգտագործելով հասկանալի և թափանցիկ գործընթաց, որը ունի գենդերային արձագանքման, մշակութային ընդունելիության հնարավորություններ և հասանելի է այն բոլոր անձանց համար, ում առնչվում է, առանց որևէ ծախսերի կամ փոխհատուցման պահանջի։



Կոնտակտային տվյալներ՝

«Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամ , ՀՀ, 0010 Երևան, 0010, Կառավարական շենք 3, հեռ՝ 010511391

"ՏՐԱՆՍՆԱԽԱԳԻԾ" ՓԲԸ, ՀՀ, Երևան, Դավիթ Անհաղթի փող․, 23 հեռ․՝ +374-10-241191