ԾՐԱԳՐԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ

3.1 Ներածություն

Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքը հատում է Հայաստանի տարածքը հյուսիսից հարավ՝ ներառելով Ագարակ-Կապան-Երևան-Գյումրի-Բավրա մայրուղիները, ճանապարհային ենթակառուցվածքները և կապվում է Հայաստանի երկու հարևանների՝ Իրանի և Վրաստանի ճանապարհացանցերի հետ: Ճանապարհային միջանցքը կնպաստի ճանապարհային կապի բարելավմանը: Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի նպատակը երկրորդ, երրորդ կարգի՝ 30-90 կմ/ժ արագության սահմանափակմամբ ճանապարհի վերակառուցումն է, որը ձգվում է 560 կմ երկարությամբ՝ Բավրայից (Հայաստան-Վրաստան սահման) մինչև Ագարակ (Հայաստան-Իրան սահման)՝ վերածելով այն 470 կմ երկարությամբ արդիականացված առաջին կարգի արագընթաց ճանապարհի՝ 100-110 կմ/ժ արագության սահմանափակմամբ՝ հնարավորություն տալով տվյալ հատվածն անցնել ավելի կարճ ժամանակահատվածում, մեծացնելով ճանապարհի հարմարավետությունն ու անվտանգությունը, ինչպես նաև իրականացնելով ծրագրի նպատակը, այն է՝ Հյուսիս – հարավ Ճանապարհը դարձնելարևելքից արևմուտք բեռնափոխադրման և ուղևորների համար տարանցիկ ճանապարհ TRACECA-Ի և «Մետքասե ճանապարհի» ծրագրերի շրջանակներում:



Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը բաժանված է վեց տրանշների: Տրանշ 4-ը Հյուսիս-հարավ միջանցքի հարավային ծայրամասն է: Այն սկսվում է Արտաշատ քաղաքից և ավարտվում ՀՀ-ի և Իրանի Իսլամական Հանրապետության սահմանում: Նոր մայրուղին կապահովի զարգացման նշանակալի հնարավորություններ Հայաստանի՝ հյուսիսից – հարավ բոլոր համայնքների համար:

Տրանշ 1-ը բաղկացած է երկու ճանապարհահատվածից. մեկը դեպի հարավ (Երևան-Արտաշատ, հատված 2)՝ 19.6 կմ երկարությամբ, և երկրորդը՝ դեպի հյուսիս (Երևան-Աշտարակ, հատված 3) 11.4 կմ երկարությամբ: Ճանապարհի այս հատվածում պետք է իրականացվեին հետևյալ հիմնական հանձնարարությունները՝ ճանապարհածածկի վերակառուցում՝ պորտլենդ ցեմենտբետոնե մակերեսով, արհեստական շինությունների և ջրատար խողովակների բարեկարգում:

Տրանշ 2-ը բաղկացած է 41.9 կմ երկարությամբ դեպի հյուսիս ձգվող մեկ ճանապարհահատվածից (Աշտարակ-Թալին, հատված 1): Այս ճանապարհը 2-րդ տեխնիկական կարգի է և ունի հանդիպական ուղություններով 2 երթևեկելի գոտի: Վերակառուցումից հետո նախատեսվում է, որ այս ճանապարհը կլինի 1-ին տեխնիկական կարգի: Ճանապարհի այս հատվածը կունենա 12.5 կմ նոր և մոտ 26.7 կմ գոյություն ունեցող ծրագիծ:

Տրանշ 3-ը բաղկացած է 2 ճանապարհահատվածից. առաջինը՝ Թալին-Լանջիկ (կմ 71+500 - կմ 90+200) 18.7 կմ երկարությամբ, և երկրորդ հատվածը՝ 27.47 կմ երկարությամբ Լանջիկ-Գյումրի (կմ 90+200 - կմ 117+670): Ներկայիս ճանապարհը 2-րդ կարգի է և ունի հանդիպական ուղություններով 2 երթևեկելի գոտի: Վերակառուցումից հետո ճանապարհը լինելու է առաջին տեխնիկական կարգի: Տրանշ 3-ի առաջին հատվածը իրականացվում է ԱԶԲ ֆինանսավորմամբ, իսկ երկրորդ հատվածը՝ Եվրոպական ներդրումային բանկի ֆինանսավորմամբ:

Տրանշ 4-ը Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի հարավային մասն է: Այն սկսվում է Արտաշատ քաղաքից և ավարտվում է Հայաստանի և Իրանի Իսլամական Հանրապետության սահմանին: Տրանշ 4-ը բաղկացած է 3 հիմնական մասերից. Արտաշատ-Սիսիան, Սիսիան-Քաջարան և Քաջարան-Ագարակ:

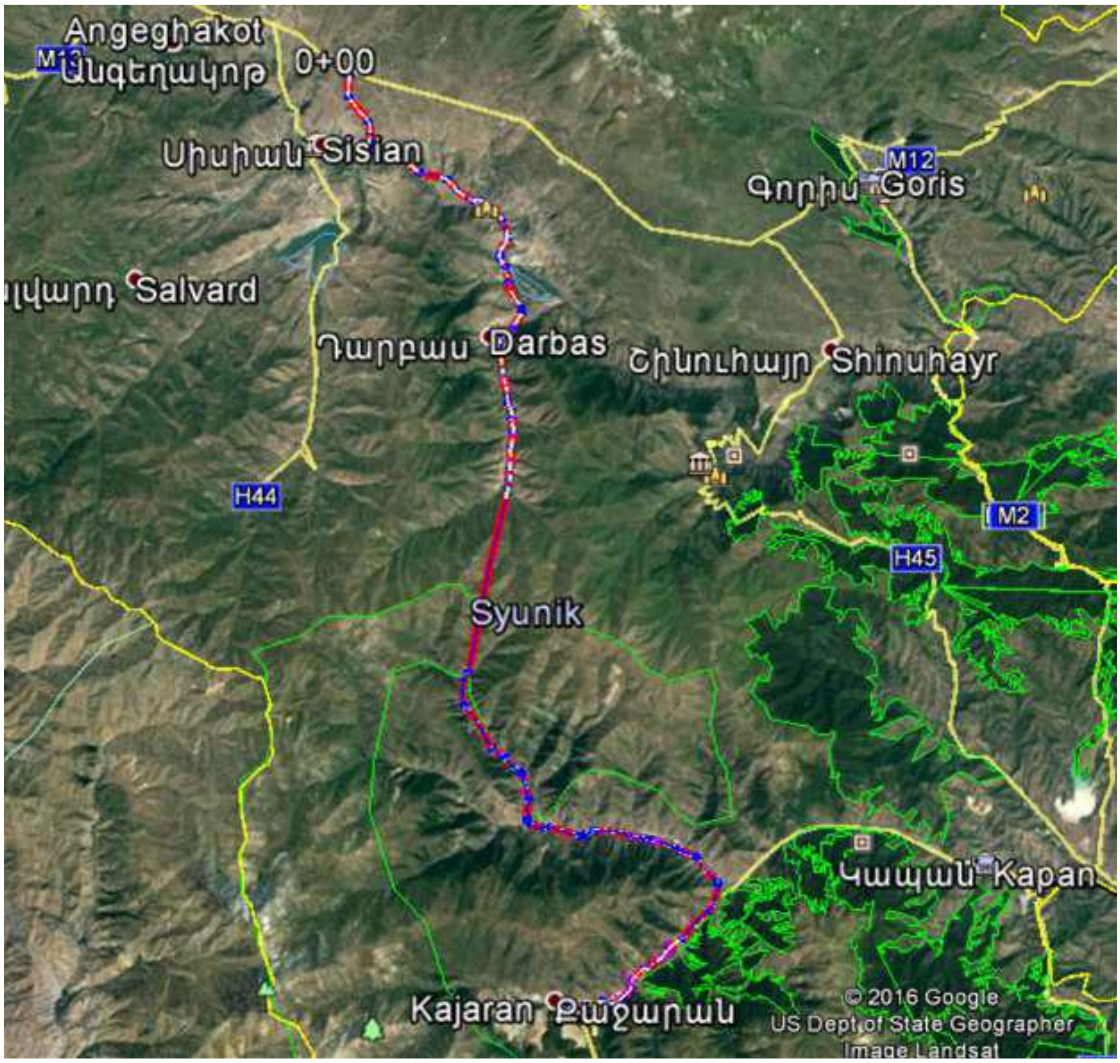
Տրանշ 5-ը Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի հյուսիսային հատվածն է: Այն սկիզբ է առնում Գյումրի քաղաքից և ավարտվում է Հայաստանի Հանրապետության և Վրաստանի սահմանին: Տրանշ 5-ը բաղկացած է 2 հատվածից. առաջինը Գյումրի քաղաքի շրջանցիկ ճանապարհն է, իսկ երկրորդը ձգվում է մինչև երկրի սահման:

Տրանշ 6-ը Երևանի հարավ-արևմտյան շրջանցիկ ճանապարհն է, որը պետք է միացնի Տրանշ 1-ի երկրորդ և երրորդ, ինչպես նաև Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի հարավային և հյուսիսային ճանապարհահատվածները:

Սույն ՇՄԱԳ-ը վերաբերում է Տրանշ 4՝ Սիսիան-Քաջարան 60 կմ ճանապարհահատվածին:

Տրանշ 4՝ Սիսիան-Քաջարան 60 կմ ճանապարհահատվածը սկսվում է Մեծ Իշխանասար լեռան հարավից (3550 մ), հատում է Մ2 մայրուղին, անցնում Որոտան գետին հարող սարի ձախ լանջով, հատում Որոտան գետը՝ Շամբի ջրամբարի վերին հատվածով, անցնում Բարգուշատ լեռնաշղթայով (3000 մ և բարձր)՝ Լորաձոր վտակի ձախ եզրով, անցնում Ողջի գետի հովտային աջ մասով՝ Նոր Աստղաբերդ (Գեղի) համայնքի մոտակայքով, հասնում է Կապան-Քաջարան ճանապարհային հատվածի աջ կողմի լեռնալանջ՝ շարունակվելով դեպի Քաջարան քաղաքի մուտքը (տե՛ս Պատկեր 2):

Պատկեր 2: Տրանշ 4-ի տեղադիրքը. Սիսիան-Քաջարան 60 կմ ճանապարհային հատված



Ճանապարհահատվածի ընդհանուր նկարագիրը

Նոր ճանապարհահատվածը կունենա երեք հիմնական հանգույց, 27 կամուրջ և 9 թունելային հատվածներ: Թունելային հատվածներից առավել նշանակալիցը Բարգուշատի թունելն է: Թունելի երկարությունը 8683 մ է, ավելի քան 3100 մ ծովի մակերևույթից բարձր և ունի գրեթե 1200 մ վերնամաս: Թունելը կապ կապահովի Բարգուշատ լեռան հյուսիսային և հարավային հատվածների միջև: Ճանապարհը սկիզբ է առնում Սիսիանից հյուսիս- արևելք գտնվող հարթավայրից և ձգվում հարավ-արևելյան ուղղությամբ դեպի Որոտան գյուղ, այնուհետև հարավ՝ դեպի Շենաթաղ գյուղ: Այս հատվածում ճանապարհը կշարունակվի հիմնականում Որոտան գետի ձախափնյա հովտային մասով, այնուհետև Շենաթաղի հովտի աջ կողմով՝ մինչև Բարգուշատի թունելը: Թունելի հարավային կողմից ճանապարհը իջնելու է Քիրսի հովտերով՝ նախ աջակողմյան, ապա՝ ձախակողմյան, մինչև Գեղիի հովտում գտնվող Գեղի գետի հետ միացումը: Այս կետից ճանապարհը թեքվելու է դեպի արևելք՝ դեպի Ողջի գետի հետ միացումը, որտեղ այն թեքվում է արևմուտք՝ միանալու Քաջարան տանող Մ2 մայրուղու հետ (Պատկեր 3):

Ճանապարհի ծրագծի մեծ մասը լեռնային տեղանքով է, և ճանապարհի երթևեկությունը չի կարող ուղղակիորեն հետևել տեղանքին, սակայն դեռևս համապատասխանում է 1-ին կարգի չափանիշներին: Օրինակ, ճանապարհի ծրագիծը չի կարող հետևել այն ուղեգծին, որտեղ ռելիեֆը թեքվում է թույլատրելի չափանիշներից ավելի սուր անկյան տակ: Նման հանգամանքներում անհրաժեշտ է կառուցել կամուրջ կամ կտրել բլրի լանջը (կամ երկուսն էլ), որպեսզի ստեղծվի կորության պահանջվող նվազագույն շառավիղը: Այդ չափանիշները պահանջում են նաև թունելներ, որտեղ բնական թեքությունները գերազանցում են 5% շեմը:

Պատկեր 3: Կառուցվող Սիսիան-Քաջարան ճանապարհը թունելների և կամուրջների դիրքերի հետ միասին

