

ԵՐԵՎԱՆԻ ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆԻ ԱՊԱԳԱՆ

Զեկուցող՝ Փ.Յայլոյան

«Կարեն Դեմիրճյանի անվան Երևանի մետրոպոլիտեն»

ՓԲԸ տնօրեն

Կարեն Դեմիրճյանի անվան Երևանի մետրոպոլիտենը շահագործման է հանձնվել 1981 թվականի մարտի 7-ին: Այն ներկայումս ունի ավելի քան 12 կմ ընդհանուր շահագործվող երկարության գիծ՝ 10 կայարան, շահագործվում է 45 վագոն, 24 շարժասանդուղք, 8 քարշային ենթակայան և այլն:

Մետրոպոլիտենը տարեկան տեղափոխում է ավելի քան 15 մլն. ուղևոր: Այն տրանսպորտային միջոց լինելուց բացի, ունի նաև ռազմավարական նշանակություն: Երևան քաղաքի վերգետնյա տրանսպորտի երթևեկության ներկա հիմնախնդիրներից գուրկ է մետրոպոլիտենը և պատահարների առումով ամենահուսալին:

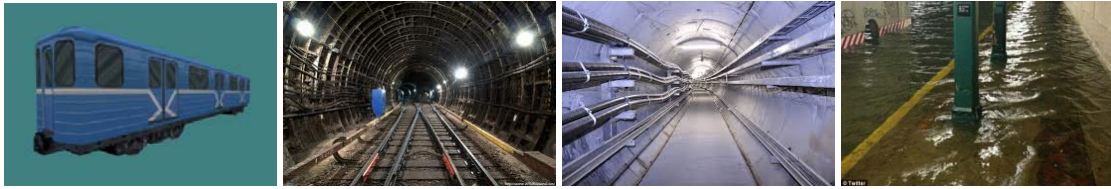
Մինչև 2008 թվականը մետրոպոլիտենում տեխնիկայի, անվտանգ և անխափան երթևեկության ապահովման ուղղությամբ որևէ լուրջ ներդրում չէր կատարվել: Ընկերությունը շուրջ 27 տարի գործում էր շենքերի, շինությունների, սարքավորումների, շարժակազմերի ինտենսիվ մաշման հաշվին, հետևաբար՝ այդ տարիների ընթացքում կուտակվել էին բազմաթիվ հիմնախնդիրներ, որոնց լուծումը պահանջում էր լուրջ կապիտալ ներդրումներ: Այդ ամենի բացակայությունը հանգեցրել էր այն բանին, որ 2007 թվականին մետրոպոլիտենը հայտնվել էր փաստի առաջ, և նրա հետագա անվտանգ շահագործումը կարող էր կասկածի տակ դրվել:

2008 թվականից համակարգում սկսվեց իրականացվել կապիտալ ներդրումների ծրագիր, որը մնաց անավարտ՝ հայտնի ֆինանսատնտեսական ճգնաժամի պատճառով, իսկ ծրագրում նախատեսված, սակայն չլուծված խնդիրները տարեցտարի ավելանալով փոխանցվեցին հետագա տարիներին:

Վերջին տարիների ընթացքում Երևանի մետրոպոլիտենը, ընդգրկվելով պետական վարկային ծրագրերում, կարճ ժամանակահատվածում լուծեց տարիներով կուտակված մի շարք հիմնախնդիրներ, այդ թվում.

- Ամբողջությամբ վերանորոգվեց շարժակազմի վագոնների 40 տոկոսը
- Շուրջ 25 տոկոսով վերանորոգվեցին գծային տնտեսության վերին շինությունները
- Վերանորոգվեց բարձրավոլտ մալուխային տնտեսության 25 տոկոսը

- Արմատապես առողջացվեցին ջրահեռացման և ջրաիջեցման համակարգերը:



Չնայած կատարված աշխատանքներին, մետրոպոլիտենում դեռևս առկա են մի շարք կարևորագույն խնդիրներ, որոնց լուծումը կենսական նշանակություն ունի: Դրանք են՝

- Ստորգետնյա ջրերի հեռացման համար նախատեսված դրենաժային թունելի կառուցման աշխատանքները, որոնք ավարտին կհասցվեն մինչև 2017թ.-ը
- Քաղաքային ենթակայանների բարձրավոլտ մալուխների առողջացում՝ մասնակիորեն փոխարինմամբ նորով:
- Անհապաղ հիմնանորոգման կարիք ունեն ընկերության 24 շարժասանդուղքներից 20-ը և 45 վագոնից՝ 27-ը
- Թունելային հզոր օդափոխության համակարգը 70 տոկոսով առողջացման կարիք ունի
- Հրատապ է նաև ուղեգծի ուղղումը պլանում և պրոֆիլում
- Արտադրական շենքերի վերանորոգման և ջեռուցման ապահովման աշխատանքներ:



Վերը նշված հիմնախնդիրների լուծումը, որը նախատեսվում է իրագործել մինչև 2025 թվականը, էլ ավելի հուսալի կդարձնի ուղևորափոխադրման անվտանգությունը:

Տարիների ընթացքում ֆիզիկապես և բարոյապես մաշվածության պատճառով արդիականացման անհրաժեշտություն է զգացվում ընկերության հետևյալ ոլորտներում՝

- Կայարանների արտաքին տեսքի բարելավում
- Լուսավորության արդիականացում
- Վագոնների արդիականացում,
- Թունելների լուսավորության արդիականացում:



Հաշվի առնելով այն հանագամանքը, որ Աջափնյակի ուղղությամբ հորատանցման աշխատանքները, դեռևս տարիներ առաջ, մասամբ կատարված էին, ինչն իր մեջ ներառում է բավականաչափ ֆինանսական և մարդկային ներդրումներ, իրագործելիության ուսումնասիրության փուլ է մտել մետրոպոլիտենի ցանցը դեպի Աջափնյակ վարչական շրջան զարգացնելու գործընթացը երկու կայարանով՝ շուրջ 3 կմ երկարությամբ: Արդյունքում էականորեն կբեռնաթափվի մայրաքաղաքի այդ հատվածի տրանսպորտային երթևեկությունը: Աջափնյակը ակտիվ սոցիալական և տնտեսական կյանքով ապրող, խիտ բնակեցված վարչական շրջան է. ուշագրավ հանգամանք է, որ այնտեղ է գտնվում Հայաստանի Հանրապետության գիտությունների ազգային ակադեմիայի Ֆիզիկայի ինստիտուտը՝ իր շոշափելի մասշտաբների հասնող բնակելի բանավանով, և քանի որ Աջափնյակում են գտնվում նաև Հանրապետական հիվանդանոցն ու Մալայանի անվան ակնաբուժական կենտրոնը, հետևաբար դեպի այդ թաղամաս կա ազգաբնակչության սովոր հոսք ոչ միայն մայրաքաղաքի մյուս վարչական շրջաններից, այլև հանրապետության բոլոր մարզերից, ուստի մետրոպոլիտենի մուտքը նման խտությամբ հագեցված տարածք, քաղաքի համաչափ զարգացման համատեքստում, գերակա խնդիր է հանդիսանում: Մետրոպոլիտենի ուղեգիծը

դեպի Աջափնյակ վարչական շրջան ընդլայնելու արդյունքում նախատեսվում է ուղևորահոսքի 30 տոկոս աճ:



Մինչև 2025 թվականը կունենանք նաև սկսված նախապատրաստական աշխատանքներ՝ Դավիթաշենի և Արաբկիրի ուղղությամբ, որոնք կառուցապատման և բնակչության սպասարկման առումներով խիտ բնակեցված թաղամասեր են:

Ինչպես նաև մինչև 2025 թվականը նախատեսում ենք կառուցել կայարանների կառամատույցներին կից վերելակներ՝ մետրոպոլիտենի ծառայությունը մատչելի և հասանելի դարձնելու հենաշարժողական և այլ խնդիրներ ունեցող ուղևորների համար, ինչը վաղուց գոյություն ունի եվրոպական երկրներում:

Կարևորվում է դեպի գործող կայարաններ նոր մուտքերի կառուցման անհրաժեշտությունը, որն, ըստ էության, համարվում է ուղևորահոսքը դեպի մետրոպոլիտեն ներգրավվելու արդյունավետ միջոց, որի արդյունքում մինչև 2025 թվականն առնվազն նախատեսվում է կառուցել «Երիտասարդական» կայարանի երկրորդ մուտք՝ Մայաթ-Նովա և Աբովյան փողոցների խաչմերուկում:

Ակնհայտ է, որ այսօր զարգացման ամենախրատեսական հեռանկարն ունի մետրոպոլիտենը, որովհետև, լինելով արագ, անվտանգ, հուսալի, էկոլոգիապես մաքուր և հարմարավետ, այն լինելու է ապագայի տրանսպորտը: