ՖԻՆԱՆՍԱՎՈՐՄԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿԱՅԻՆ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

(ARM: Քաղաքային կայուն զարգացման

ներդրումային ծրագիր)

Կողմերը Սույն Ֆինանսավորման շրջանակային համաձայնագիրը՝ (“ՖՇՀ”) թվագրված _____ մարտ, 2011թ-ով, կնքվել է Հայաստանի Հանրապետության (“Հայաստան") և Ասիական Զարգացման Բանկի միջև ("ԱԶԲ"):

ԲՖԳ ներդրումային ծրագիր. Հայաստանը հետաքրքրված է Հայաստանի քաղաքային շրջաններում քաղաքային ենթակառուցվածքների և ծառայությունների զարգացման հարցում: Առաջիկա 15 տարվա համար հիշյալ հատվածի համար մշակվել է ներդրումային ծրագիր: Ակնկալվում է, որ ԱԶԲ-ի և Կառավարության կողմից տրամադրվող օժանդակությունը կկազմի 515 մլն ԱՄՆ դոլար 2011-2020թթ-ի ընթացքում: Համանման օժանդակություն այս հատվածի համար ակնկալվում է ստանալ այլ ֆինանսավորողներից, այդ թվում նաև մասնավոր հատվածից:

Ներդրումային ծրագիրը կբարելավի արդյունավետ, հուսալի և կայուն քաղաքային ենթակառուցվածքների և ծառայությունների հասանելիությունը Հայաստանի մոտ 2 մլն բնակիչների համար: Այն նպատակային օժանդակություն կտրամադրի քաղաքներին և քաղաքային շրջաններին, քաղաքային օպերատորներին և ծառայություն մատուցողներին՝ շեշտը դնելով ֆինանսական, կառավարման և տեխնիկական կատարողականի վրա:

Ներդրումային ծրագիրը բաղկացած կլինի հետևյալ մասերից.

Բաղադրիչ I: Քաղաքային ենթակառուցվածք

1. Ճանապարհաշինություն և բարեկարգում՝ ներառյալ ճանապարհային երթևեկության կազմակերպում:

2. Հանրային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի վերականգնում և ընդլայնում:

3. Տարաբնույթ միջոցներ, այդ թվում՝ միջտարածաշրջանային տրանսպորտային ծառայություններ:

4. Տնտեսական զարգացմանը և զբոսաշրջությանն օժանդակելու նպատակով քաղաքային ենթակառուցվածքներ (տնտեսական, էներգետիկ, ՏՏ):

Բաղադրիչ II: Ինստիտուցիոնալ հզորացում

Բաղադրիչ III: Ծրագրի կառավարում և կարողությունների զարգացում՝ ներառյալ նախագծում, կարողությունների զարգացում և շինարարության վերահսկում և ծրագրի կառավարում:

Բազմատրանշ ֆինանսավորման գործիք. Բազմատրանշ ֆինանսավորման գործիքը (Գործիք կամ ԲՖԳ) նպատակ ունի ներդրումային ծրագրի շրջանակներում ֆինանսավորում հատկացնել ծրագրերի համար, այն պարագայում, երբ նման ծրագրերը համապատասխանում են Ներդիր 4-ի շրջանակներում սահմանված չափորոշիչներին և այն դեպքում, երբ ՖԾՀ շրջանակներում սահմանված ընկալումներն ապահովվում են:

Օժանդակության շրջանակներում ներգրավվող ծրագրերը ներառում են, սակայն չեն սահմանափակվում հետևյալով. (i) այնպիսի քաղաքային ենթակառուցվածքների կառուցում, արդիականացում և վերականգնում, ինչպիսիք են ճանապարհները, կամուրջները, հասարակական տրանսպորտը, տարաբնույթ օժանդակ միջոցները, միջտարածաշրջանային տրանսպորտային ծառայությունները, երթևեկության կարգավորումը և կայանումը, քաղաքային ենթակառուցվածքները և այլ ընդհանուր բնույթի քաղաքային զարգացման հետ կապված բարելավումները, որոնք կարող են խթանել տնտեսական զարգացումը և զբոսաշրջությունը, (ii) քաղաքային զարգացման ծրագրի և մասնավոր հատվածի ներգրավման խթանման նպատակով քաղաքականություն և ինստիտուցիոնալ օժանդակություն և (iv) ինստիտուցիոնալ օժանդակություն արդյունավետ, հուսալի քաղաքային ենթակառուցվածքների ապահովման և ծառայությունների մատուցման համար, կայուն ֆինանսավորման մեխանիզմ ներդրումների և գործարկման համար, բարելավված ֆինանսական կառավարման և եկամուտների հավաքագրման և արդյունավետ, հաշվետվողական ծառայություններ մատուցողների զարգացման համար:

Սույն ՖԾՀ-ն չի փոխարինում որևէ ֆինասավորում պարտավորությամբ ստանձնելու իրավական պարտավորություն ԱԶԲ-ի կողմից: Իր բացառիկ, խելամիտ հայեցողությամբ, ԱԶԲ-ն իրավասու է մերժել Հայաստանի կողմից ներկայացված ֆինանսավորման ցանկացած հայտ, չեղարկել Օժանդակության այն մասը, որը դեռևս պարտավորությամբ չի ստանձնվել, Օժանդակության շրջանակներում Հայաստանի կողմից փուլային ֆինանսավորման հատկացում խնդրելու Հայաստանի իրավունքը: Ֆինանսավորման մասնաբաժինները կարող են տրամադրվել ԱԶԲ-ի կողմից այն դեպքում, երբ դեպքերը զարգանում են այն ընդհանուր ընկալումների և սպասումների համաձայն, որոնց վրա հիմնված է Օժանդակությունը և որոնք ներկայացվում են ՖԾՀ-ի շրջանակներում: ՖԾՀ-ն չի փոխարինում Հայաստանի կողմից որևէ ֆինանսավորում խնդրելու իրավական կարծիք: Հայաստանն իրավասու է օժանդակության շրջանակներում որևէ ֆինանսավորում չխնդրել: Հայաստանը նաև իրավասու է ցանկացած ժամանակ չեղարկել Օժանդակության այն մասը, որը պարտավորությամբ չի վերցվել: Հայաստանը և ԱԶԲ-ն կարող են

իրենց համապատասխան իրավունքներից օգտվել Օժանդակության կամ վերջինիս՝ պարտավորությամբ ստանձնված ցանկացած մասի չեղարկման համար, իսկ ԱԶԲ-ն կարող է օգտվել իր իրավունքից և մերժել ֆինանսավորման հայտը՝ մյուս կողմերին այդ մասին գրավոր ծանուցելով:

Գրավոր ծանուցմամբ կներկայացվի բացատրություն չեղարկման կամ մերժման համար, իսկ չեղարկման դեպքում կսահմանվի չեղարկման ուժի մեջ մտնելու օրը:

Այս ՖԾՀ-ն ուժի մեջ կմտնի Հայաստանի կողմից ուժի մեջ մտնելու համար ՀՀ կիրառվող օրենսդրության շրջանակներում ներպետական ընթացակարգերի ապահովման մասին ԱԶԲ-ին ծանուցելուց հետո, սակայն Տրանշ 1 ծրագրի Փոխառության համաձայնագրի ուժի մեջ լինելու ժամկետից ոչ ուշ:

Ֆինանսավորման ծրագիր. Ստորև ներկայացվում է ներդրումային ծրագրի շրջանակնե-րում ֆինանսավորման նախնական պլանի ամփոփագիրը.

Ֆինանսավորման աղբյուր	Ընդհանուր ($մլն)	Ընդհանուր բաժին (%)
Ասիական Զարգացման Բանկ	400.00	42
Կառավարություն	115.00	12
Այլ ֆինանսավորողներ[1]	445.00	46
Ընդհանուր	960.00	100.00

[1] Ներառյալ դոնորներ, զարգացման գործընկերներ և մասնավոր հատված:

Աղբյուր՝ Ասիական Զարգացման Բանկի գնահատականներ:

Ֆինանսավորման պայմաններ. Ներդրումային ծրագրի շրջանակներում ԱԶԲ-ի կողմից կտրամադրվեն փոխառություններ բաղադրիչների ֆինանսավորման նպատակով այն ժամանակ, երբ վերջիններս պատրաստ կլինեն ֆինանսավորման, այն դեպքում, երբ Հայաստանը կապահովի ստորաշարադրյալ պայմանները, իսկ բաղադրիչները կրկին համահունչ կլինեն հիշյալ պայմաններին:

Յուրաքանչյուր փոխառություն կփոխարինի Օժանդակության շրջանակներում տրամա-դրվող տրանշի: Յուրաքանչյուր տրանշ կարող է ֆինանսավորվել նախորդ կամ հաջորդ տրանշերի ֆինանսավորման պայմաններից տարբերվող պայմաններով: Ֆինանսա-վորման պայմանների ընտրությունը կախված է ծրագրից, կապիտալի շուկայի պայման-ներից, ԱԶԲ ֆինանսավորման քաղաքականություններից, որոնք կգերակայեն նման տրանշի տրամադրման համար իրավական Համաձայնագրի ստորագրման օրվա դրությամբ: Տրանշերը կարող են տրամադրվել համակցված կամ զուգահեռաբար, կամ

մեկը մյուսի նկատմամբ ժամանակային մեկ այլ հարաբերակցությամբ: Տրանշի առավելագույն կամ նվազագույն չափ չկա: Օժանդակության շրջանակներում չեն վճարվում տոկոսավճար, պարտավորության վճարներ կամ երաշխիքային վճարներ: Դրանք ենթակա են վճարման միայն այն դեպքում, երբ ֆինանսավորումը փաստացիորեն պարտավորությամբ ստանձնվել է ԱԶԲ-ի կողմից՝ որպես փոխառություն կամ երաշխիք: Տոկոսավճարների, պարտավորության վճարների և երաշխիքային վճարների վերաբերյալ ԱԶԲ-ի կանոնները, որոնք ուժի մեջ կլինեն տվյալ տրանշի համար իրավական համաձայնագրերը ստորագրելու օրվա դրությամբ, կկիրառվեն նման տրանշի նկատմամբ:

Գումար

Օժանդակության շրջանակներում առկա առավելագույն գումարը կազմում է 400 մլն ԱՄՆ դոլար: Այն կտրամադրվի անհատական տրանշերի տեսքով՝ ԱԶԲ սովորական կապիտալ միջոցներից[1] և Հատուկ հաշվի միջոցներից[2]՝ ելնելով վերջինիս մատչելիությունից և ԱԶԲ կիրառվող քաղաքականությունների և ընթացակարգերի համաձայն դրանց տեղաբաշխումից:

Մատչելիության ժամանակաշրջան

Տրանշերից ցանկացածի շրջանակներում որևէ հատկացում կատարելու հնարավոր վերջին օրը կարող է լինել/կլինի 2021թ-ի դեկտեմբերի 31-ը: Պարբերական ֆինանսավորման վերջին հայտը (ՊՖՀ) ակնկալվում է, որ կներկայացվի ոչ ուշ, քան 2017թ-ի դեկտեմբերի 31-ին:

Ժամկետներ և պայմաններ

Հայաստանը տրանշերից յուրաքանչյուրի միջոցները կօգտագործի ներդրումային ծրագրի շրջանակներում ծախսերի ֆինանսավորման նպատակով՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի, և տրանշերից յուրաքաչյուրի համար կնքված իրավական համաձայնագրերի շրջանակներում սահմանված պայմանների: Օժանդակության շրջանակներում փոխառու միջոցները կօգտագործվեն քաղաքային զարգացման ներդրումային ծրագրի ֆինանսա-

---

[1] Սովորական գործառնությունների վարկային կանոնակարգերի դրույթները, որոնք կիրառելի են ԱԶԲ-ի Հասարակ Կապիտալի Ռեսուրսների 2001 թ. հուլիսի 1-ի LIBOR-հիման վրա վարկերի համար, կիրառվում են ամեն այդօրինակ վարկին և ենթակա են փոփոխությունների, եթե այդպիսիք կան, որ կարող է ընդգրկվել որևէ Վարկային համաձայնագրի մեջ /այսպես կոչված Սովորական գործառնությունների վարկային կանոնակարգերը, փոփոխված, այսուհետ նաև՝ OCR Վարկային կանոնակարգեր/:

[2] Սովորական գործառնությունների վարկային կանոնակարգերի դրույթները, որոնք կիրառելի են ԱԶԲ-ի Հատուկ հիմնադրամային միջոցներից վարկերի համար, 2006 թ. հունվարի 1-ի, կիրառվում են ամեն այդօրինակ վարկին և ենթակա են փոփոխությունների, եթե այդպիսիք կան, որ կարող է ընդգրկվել որևէ Վարկային համաձայնագրի մեջ /այսպես կոչված Հատուկ գործառնությունների վարկային կանոնակարգերը, փոփոխված, այսուհետ նաև՝ Հատուկ հիմնադրամային վարկային կանոնակարգեր OCR Վարկային կանոնակարգերի և Վարկային կանոնակարգերի հետ համատեղ /:

վորման նպատակով, որոնց համար հավակնության և հաստատման չափորոշիչները ներկայացվում են ՖԾՀ-ի Ներդիր 4-ի շրջանակներում:

Իրականացում. Ներդրումային ծրագրի գործադիր մարմինը (ԳՄ) կլինի Էկոնոմիկայի նախարարությունը՝ Կառավարության ղեկավար խորհրդի շրջանակներում: Իրականացնող գործակալությունը, անհրաժեշտության դեպքում, կառաջադրվի Կառավարության Ղեկավարող խորհրդի կողմից և ԱԶԲ-ի բավարար գնահատականի դեպքում[3]: Ներդրումային ծրագրի շրջանակներում ԳՄ-ի կողմից կիրականցվեն ենթածրագրեր՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի Հավելված 1-ի շրջանակներում սահմանված սկզբունքների և սույն Համաձայնագրի Ներդիր 4-ի շրջանակներում սահմանված չափորոշիչների, փոխառություններից յուրաքանչյուրի դեպքում իրավական համաձայնագրերի լրացումների համաձայն:

Պարբերական ֆինանսավորման հայտեր. Հայաստանը կարող է խնդրել և ԱԶԲ-ն կարող է համաձայնել փոխառություններ տրամադրել Պարբերական ֆինանսավորման հայտի (ՊՖՀ) ներկայացման դիմաց ներդրումային ծրագրի և վերջինիս ենթածրագրերի ֆինանսավորման գործիքի շրջանակներում: Հայաստանը կարող է թույլատրելի իրականացնող գրասենյակին տրամադրել փոխառության միջոցներ՝ համապատասխան ՊՖՀ-ի և տրանշի իրավական համաձայնագրերի համաձայն:

ԱԶԲ-ի կողմից քննության կառնվեն ՊՖՀ-ները և բավարար համարվելու դեպքում կպատրաստվեն համապատասխան իրավական համաձայնագրեր:

Այն ծրագիրը, որի համար ֆինանսավորում է պահանջվում ՊՖՀ-ի շրջանակներում, կենթարկվի ընտրության չափորոշիչներին և հաստատման գործընթացին՝ Ներդիր 4-ի, բավարար համապատասխանության և համապատասխան երաշխիքների ապահովման, ֆիդուցիար պահանջների կատարման և այլ փաստաթղթերի պատրաստման համաձայն: Գործիքը կիրականացվի սույն ՊՖՀ-ի Հավելված 3-ի ընդհանուր շրջանակի և կողմերի միջև համաձայնեցված Գործիքի կառավարման ձեռնարկի համաձայն:

Եթե այլ բան գրավոր չի ծանուցվում Հայաստանի կողմից, ապա ՊՖՀ-ն ՀՀ-ի անունից կստորագրի Ֆինանսների նախարարությունը:

Իրականացման ընդհանուր շրջանակ. Գործիքը կիրականացվի Ներդիր 3-ի սահմանված ընդհանուր շրջանակի համաձայն: Իրականացման մանրամասները կարող են սահմանվել համապատասխան իրավական համաձայնագրերում:

Ընթացակարգեր. Գործիքի շրջանակներում տրամադրվող յուրաքանչյուր տրանշը կանցնի հետևյալ ընթացակարգերը և նախաձեռնությունները.

---

[3]Երևանում իրականացված ծրագրի համար, իրականացման մարմին կհանդիսանա Երևան քաղաքը:

(i) Հայաստանը ներկայացվող ՊՖՀ-ի մասին ԱԶԲ-ին կծանուցի ՊՖՀ-ը ներկայացնելուց առնվազն 15 օր առաջ:

(ii) Հայաստանի կողմից ՊՖՀ-ը պետք է ներկայացվի ԱԶԲ-ի հետ համաձայնեցված ձևաչափով:

(iii) ԱԶԲ-ն կարող է իր հայեցողությամբ մերժել տրանշի համար բանակցությունների իրականացումը կամ որևէ իրավական փաստաթղթի կատարումը, և

(iv) ԱԶԲ-ի կողմից ՊՖՀ-ի ընդունումը հաստատելուց հետո իրավական համաձայնագրերը կբանակցվեն և կիրականացվեն կողմերի կողմից:

ՊՖՀ-ի տեղեկատվություն. ՊՖՀ-ը զգալի չափով կլինի համաձայնեցված ձևաչափով և կպարունակի հետևյալ մանրամասները.

(i) Փոխառության գումար,

(ii) Ֆինանսավորման ենթակա բաղադրիչների նկարագիր,

(iii) Բոլոր ենթածրագրերի գնահատման հաշվետվություններ՝ ներառյալ ՇՄԱԳ-ի հաշվետվությունը, վերաբնակեցման պլանը, առկայության դեպքում նաև նախորդ ՊՖՀ-ում ներկայացված երաշխիքների ապահովման համապատասխանության հաշվետվությունը,

(iv) Նախահաշիվ և ֆինանսավորման պլան առաջադրվող փոխառության և ենթածրագրերի համար,

(v) Իրականացման միջոցառումներ, որոնք բնորոշ են ենթածրագրերի և բաղադրիչների համար,

(vi) Սույն համաձայնագրի գործողության շարունակության և դրույթներին համապատասխանության հավաստումներ,

(vii) Նախորդ Փոխառության համաձայնագրի և Ծրագրի համաձայնագրի դրույթներին համապատասխանություն և

(viii) Այլ տեղեկատվություն, որը կարող է պահանջվել Գործիքի կառավարման ձեռնարկի շրջանակներում, որը կարող է հիմնավոր կերպով պահանջվել ԱԶԲ-ի կողմից:

Երաշխիքներ. Սույն Համաձայնագրի Ներդիր 5-ի համաձայն ներկայացվում է սոցիալական և բնապահպանական երաշխիքների շրջանակը, որն անհրաժեշտ է ապահովել ներդրումային ծրագրի իրականացման ընթացքում:

Տրանշերի շրջանակներում ֆինանսավորվող ենթածրագրերի նկատմամբ կիրառվում են ԱԶԲ-ի կողմից տրանշի տրամադրման հաստատման ժամանակ գործող ԱԶԲ երաշխիքների քաղաքականությունը:

Գնումներ. Գործիքի շրջանակներում ֆինանսավորման ենթակա բոլոր ապրանքները և աշխատանքները ձեռք կբերվեն ԱԶԲ Գնումների ուղեցույցի համաձայն (2010թ, ժամանակ առ ժամանակ թարմացվող):

Խորհրդատվական ծառայություններ. Գործիքի շրջանակներում ֆինանսավորվող բոլոր խորհրդատվական ծառայությունները ձեռք կբերվեն ԱԶԲ՝ Խորհրդատվական ծառայություններից օգտվելու ուղեցույցների համաձայն (2010թ., ժամանակ առ ժամանակ լրամշակվող):

Նախնական պայմանագրի կնքում և ռետրոակտիվ ֆինանսավորում. Յուրաքանչյուր տրանշի շրջանակներում ԱԶԲ-ն կարող է իր քաղաքականությունների և ընթացակարգերի համաձայն թույլատրել (խնդրելու դեպքում) (ա) նախնական պայմանագիր կնքել և (բ) ռետրոակտիվ ֆինանսավորում տրամադրել առաջադրվող անհատական փոխառության շրջանակներում թույլատրելի ծախսերի 20%-ի չափով, որոնք կառաջանան նախքան փոխառության ուժի մեջ մտնելը, սակայն համապատասխան իրավական համաձայնագրերի ստորագրման օրվան նախորդող 12 ամիսներից ոչ շուտ: Հայաստանն ընդունում է, որ նախնական պայմանագրի կնքման ցանկացած հաստատում և/կամ ռետրոակտիվ ֆինանսավորում չի փոխարինի համապատասխան ծրագիրը ֆինանսավորելու ԱԶԲ պարտավորություն:

Հատկացումներ. Յուրաքանչյուր տրանշի համար հատկացումը կիրականացվի համապատասխան Փոխառության համաձայնագրի շրջանակներում հատկացումների կատարման պայմանների և ԱԶԲ Փոխառության շրջանակներում հատկացումների ձեռնարկի (2007թ., ժամանակ առ ժամանակ լրամշակվող) համաձայն:

Այն ծրագրերում, որտեղ պահանջվում է հողի օտարում և հարկադիր վերաբնակեցում, այդ դեպքերում շինարարական աշխատանքների իրականացման համար ոչ մի փոխառության միջոց չի հատկացվի, քանի դեռ ԱԶԲ-ն ՀՀ կառավարությունից չի ստացել ԱԶԲ-ի համար ընդունելի ձևով և բովանդակությամբ համապատասխան հավաստում առ այն, որ (i) Կառավարությունը համապատասխան միջոցներ է տրամադրել համապատասխան ծրագրի համար հողի օտարման դիմաց և (ii) շինարարական աշխատանքների համար պահանջվող ողջ հողը և օտարման իրավունքն ազատ են, և մաքուր երրորդ կողմի ցանկացած և բոլոր իրավունքներից:

Մոնիթորինգի, գնահատման և հաշվետվողականության միջոցառումներ. Գործիքի շրջանակներում յուրաքանչյուր փոխառության համար կնքվող փոխառության համաձայնագրի՝ ուժի մեջ մտնելուց հետո 3 ամսվա ընթացքում, ԳՄ-ի կողմից կստեղծվի Ծրա-

գրի կատարողականի մոնիթորինգի համակարգ (ԾԿՄՀ)՝ ԱԶԲ-ի համար ընդունելի ձևով և բովանդակությամբ: ԾԿՄՀ-ի կողմից նախ կընտրվեն կատարողականի մոնիթորինգի ցուցանիշներ, որոնք կվերաբերեն ֆիզիկական իրականացման և ինստիտուցիոնալ բարեփոխումների և կարողությունների զարգացման ուղենիշներին, այդ թվում նաև Նախագծի և մոնիթորինգի շրջանակին (ՆՄԾ) (Ներդիր 2): ԳՄ-ի կողմից կսահմանվեն բազային տեղեկատվությունն ընտրված յուրաքանչյուր ցուցանիշի համար և կիրականացվեն տարեկան ուսումնասիրություններ և ԱԶԲ-ին կտեղեկացնեն յուրաքանչյուր ցուցանիշի համար գրանցված առաջընթացի մասին:

Յուրաքանչյուր եռամսյակի ավարտից հետո 30 օրվա ընթացքում ԳՄ-ի կողմից կպատրաստվի և կներկայացվի եռամսյակային առաջընթացի համախմբված հաշվետվություններ անգլերենով, յուրաքանչյուր փոխառության համար, ծրագրի բոլոր դրույթների ապահովման մասին և հաշվետվությունները կներկայացնեն մանրամասներ ընդհանուր իրականացման հետ կապված առաջընթացի մասին, հաշվետվողականության շրջանում գրանցված խնդիրների, այդ խնդիրների վերացման միջոցառումների և առաջիկա եռամսյակի համար առաջադրվող միջոցառումները: Հաշվետվությունները նաև կպարունակեն ֆինանսական հաշվի սեղմագիրը յուրաքանչյուր իրականացնող գրասենյակի համար, մինչ տվյալ օրը կատարված ծախսերը և շահույթի մոնիթորինգի հաշվետվությունը: Հաշվետվությունները նաև կներառեն համապատասխան ենթածրագրերի շրջանակներում վերաբնակեցման ծրագրերի ներքին մոնիթորինգի արդյունքները: ԳՄ-ն ԱԶԲ-ին կներկայացնի ծրագրի ավարտի մասին հաշվետվություն՝յուրաքանչյուր առանձին տրանշի ֆիզիկական ավարտից հետո 3 ամսվա ընթացքում: Այս հաշվետվությունները կներկայացնեն իրականացման մանրամասները, ծախսերը, մոնիթորինգի և գնահատման արդյունքները, գրանցված խնդիրները և նախաձեռնված միջոցառումները, ինչպես նաև այլ տեղեկատվություն, որը կարող է պահանջվել ԱԶԲ-ի կողմից:

Երկրորդ ՊՖՀ-ի հետ մեկտեղ ԳՄ-ն կներկայացնի համապատասխանության հաշվետվություն՝ հավաստելով շարունակական գործողությունը և համապատասխանությունը Ֆինանսավորման շրջանակային համաձայնագրի դրույթներին և յուրաքանչյուր բաղադրիչի առնչությամբ համաձայնությունը:

ԱԶԲ-ի կողմից կպատվիրակվեն վերահսկման առաքելություններ, որոնք կպահանջվեն յուրաքանչյուր փոխառության շրջանակներում ներդրումային ծրագրի առաջընթացի, իրականացման միջոցառումների հետ կապված ցանկացած փոփոխությունների կամ կոնկրետ ենթածրագրի և ընդհանուր ներդրումային ծրագրի շրջանակներում թերությունների վերացման քննարկման համար: Ի լրումն յուրաքանչյուր փոխառության կանոնավոր վերահսկումներին, այդ թվում նաև միջանկյալ վերահսկումներին՝ առաջին փոխառության ուժի մեջ մտնելուց 3 տարի հետո կիրականացվի Գործողության միջնաժամկետ, մանրամասն վերահսկում: Գործիքի շրջանակներում յուրաքանչյուր

փոխառության միջանկյալ վերահսկումը կիրականացվի յուրաքանչյուր փոխառության իրականացման ժամանակաշրջանի համաձայն: Միջանկյալ վերահսկումների շրջանակներում մանրամասն կերպով կգնահատվեն գործիքի շրջանակը և ծրագրերը, իրականացման միջոցառումները, չպարզաբանված ցանկացած խնդիր, բնապահպանական և վերաբնակեցման, ինչպես նաև անվտանգության հետ կապված այլ խնդիրներ, նախանշված նշանակետերի հետ կապված ձեռքբերումները, պայմանագրի կառավարման հետ կապված առաջընթացը և այլ խնդիրներ:

Ներկայացուցչություններ և երաշխիքներ

Ներդիր 6-ի շրջանակներում սահմանվում են գործիքի կապակցությամբ Հայաստանի կողմից կատարված նախաձեռնությունները:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆ	ԱՍԻԱԿԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԲԱՆԿ
_____	_____
Լիազոր ներկայացուցիչ	Լիազոր ներկայացուցիչ

ՆԵՐԴԻՐ 1: ԵՆԹԱՀԱՏՎԱԾԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՔԱՐՏԵԶ ԵՎ ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐ. ԳՈՐԾԻՔԻ ԲԱՂԿԱՑՈՒՑԻՉՆԵՐ

ՆԵՐԴԻՐ 2: ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԻ ՁԵՎԱՉԱՓԻ ԵՎ ՄՈՆԻՏՈՐԻՆԳԻ ՇՐՋԱՆԱԿ

ՆԵՐԴԻՐ 3: ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿ

ՆԵՐԴԻՐ 4: ԸՆՏՐՈՒԹՅԱՆ ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐ ԵՎ ՀԱՍՏԱՏՄԱՆ ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳ

ՆԵՐԴԻՐ 5: ԲՆԱՊԱՀՊԱՆԱԿԱՆ ԵՎ ՍՈՑԻԱԼԱԿԱՆ ԵՐԱՇԽԻՔՆԵՐ

ՆԵՐԴԻՐ 6: ՊԱՐՏԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Ներդիր 1

(ARM: Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր)

ԵՆԹԱՀԱՏՎԱԾԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՔԱՐՏԵԶ ԵՎ ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐ

ԳՈՐԾԻՔԻ ԲԱՂԿԱՑՈՒՑԻՉՆԵՐ

Ա. Ռազմավարական ուղղություններ

1. Կառավարության քաղաքային զարգացման տեսլականը ինչպես մայրաքաղաք Երևանում, այնպես էլ հանրապետության փոքր և տնտեսական ու զբոսաշրջային բարձր ներուժ ունեցող քաղաքներում քաղաքային ենթակառուցվածքի կայունության ամրապնդումն է[4]: Այս իսկ պատճառով, անհրաժեշտ է պահել Երևանը որպես ազգային աճի շարժիչ ուժ, տնտեսական ակտիվության և գիտելիքի, մշակութային շփման կարևոր կենտրոն: Միևնույն ժամանակ, Հայաստանի քաղաքների զարգացումը վճռական նշանակություն ունի երկրի մասշտաբով տնտեսական գործողությունների ավելի լավ հավասարակշռման համար: Հայաստանի քաղաքներում քաղաքային ենթակառուցվածքի վերականգնման, նորացման կամ բարելավման հրատապ կարիք կա, որը կստեղծի տնտեսական աճի և կենսամակարդակի բարելավման մրցակցային հիմք: Հայաստանի քաղաքների զարգացմանը խոչընդոտում են տեղական կառավարման անհավասար կարողությունները և կազմակերպչական հմտությունների բացերը տրանսպորտային օպերատորների արդյունավետ կառավարումն ու կարգավորումն ապահովող ենթակառուցվածքների կառավարման, ծրագրերի արդյունավետ իրականացման և մոնիտորինգի, տրանսպորտային համակարգի եկամուտների ստեղծման, ինտեգրացված քաղաքային կառավարման ու ծրագրման համակարգերի բնագավառներում: Սա լիովին համընկնում է ԱԶԲ երկրի ռազմավարության փաստաթղթերում սահմանված ռազմավարական գերակայությունների հետ, որոնք կենտրոնանում են տրանսպորտի և քաղաքային ենթակառուցվածքների, տարածաշրջանային համագործակցության և մասնավոր հատվածի զարգացման վրա:

2. Կառավարությունը վերջերս ընդունել է նոր՝ մինչև 2020թ. Տրանսպորտային Ռազմավարություն[5]: Քաղաքային տրանսպորտի ռազմավարությունը պետք է «խրախուսի ինտեգրացված, արդյունավետ հանրային տրանսպորտը և քաջալերի հանրային ու

---

[4] ADB, 2009, *RETA 6423 Developing Strategic Urban Assessments in Central and West Asia*, Manila; ADB, 2010, *TA 7340 Yerevan Sustainable Urban Transport Project*, Manila ADB

[5] ADB, 2008, TA4973-ARM "*Armenia Transport Sector Development Strategy 2020*" Padeco - VGM Partners, Manila

մասնավոր տրանսպորտի միջև կայուն հավասարակշռությունը»: Այս ռազմավարությունն ընգրկում է ճանապարհային ցանցը, հանրային տրանսպորտի ենթակառուցվածքները, հանրային տրանսպորտի շահագործումը, մետրոն, սակագների համախմբումը, երթևեկությունը կառավարումը և կայանումը: 2005-2010թթ. ընթացքում մայրաքաղաքի տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակի բարձրացման վրա կառավարությունն արդեն 185 միլիոն ԱՄՆ դոլար ներդրում է կատարել և ներգրավել մասնավոր հիմնադրամներ մայրաքաղաքի տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակը բարելավելու նպատակով, սակայն մինչև 2025թ. դեռ մոտ 960 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի ներդրման կարիք է զգացվում (i) բավարարելու բոլոր քաղաքացիների աճող պահանջները և կատարելագործելու տեղաշարժման պայմանները; (ii) բարձրացնելու զբոսաշրջիկների ու բնակիչների կյանքի և շրջակա միջավայրի պահպանման որակը և (iii) ձևավորելու համաշխարհային մակարդակի ենթակառուցվածք՝ նպաստելով մասնավոր հատվածի ներգրավմանը և բարենպաստ գործարար միջավայրի ստեղծմանը:

3. Ուլորտի ճանապարհային քարտեզն ակնհայտորեն համընկնում է (i) 2006թ. հաստատված Երևան քաղաքի Գլխավոր հատակագծի հետ, որը միակ գոյություն ունեցող տրանսպորտային քաղաքականությունն է Երևանում և (ii) որոշ փոքր ու տնտեսական և զբոսաշրջային բարձր ներուժ ունեցող քաղաքների արդեն իսկ մշակված յուրահատուկ ռազմավարությունների հետ: Նաև ակնկալվում է, որ այս ճանապարհային քարտեզը կհետևի ԱԶԲ[6] կողմից կայուն քաղաքային տրանսպորտի մոդելի քաղաքականության համար մշակված երեք ռազմավարական տարրերին՝ 'խուսափել', 'փոփոխել' և 'կատարելագործել':[7] Նպատակն է 25 տարվա ժամանակահատված ընդգրկող ճանապարհային քարտեզով, հանրային և չմոտորիզացված տրանսպորտին հատկացնել այնքան ներդրումներ, որքան հատկացվում է քաղաքային ճանապարհներին, արդյունքում հնարավորություն ունենալով մեքենա օգտագործողներին առաջարկել վստահելի այլընտրանք և Հայաստանում խթանել ավելի կայուն քաղաքային տեղաշարժերը:

Բ. 2025թ. Հայաստանում առավել կայուն և ավելի հարմար քաղաքներ ունենալու տեսլական

4. Անկախությունից ի վեր Հայաստանն անկայուն պայմաններ է վերապրում: Վերջինս քաղաքային տրանսպորտի հատվածում հանգեցրել է մի շարք թե ֆիզիկական և թե ոչ ֆիզիկական խնդիրների: Ֆիզիկական մարտահրավերներն են (i) ճանապարհային

---

[6] ADB, 2009, "*Changing Course, A new paradigm for sustainable urban transport*", Manila, and ADB, 2010, *Sustainable Transport Operation plan*, Manila

[7] Սա վերաբերվում է ճանապարհորդելու անհրաժեշտության կրճատմանը, ուղևորներին, մասնավոր փոխադրամիջոցներ օգտագործելու փոխարեն, կայուն մոդուլների կիրառման խրախուսմանը, էներգախնայող և "կանաչ" փոխադրամիջոցներ և վառելիք օգտագործելու անհրաժեշտությանը:

ցանցի, ներառյալ մայթերի վատթար վիճակը, (ii) Երևանում հանրային տրանսպորտի ցանցի՝ ներառյալ մետրոյի և տրոլեյբուսների, ցածր որակը, (iii) տրանսպորտային կայանի և ծառայությունների ցածր որակը: Ոչ ֆիզիկական մարտահրավերների թվում են (i) ինտեգրացված տրանսպորտային ցանց տրամադրելու սահմանափակ ինստիտուցիոնալ կարողությունները, (ii) ճանապարհային անվտանգության վախեցնող ցուցանիշը և (iii) ուղևորների տեղեկատվության կամ սակագների ինտեգրացված համակարգի բացակայությունը:

5. Ծրագրի ռազմավարական տեսլականն է խթանել կայուն, ինտեգրացված սոցիալապես մատչելի և ծախսարդյունավետ քաղաքային տրանսպորտի համակարգը: Այս տեսլականին հասնելու համար սահմանվել են Հայաստանի քաղաքային տրանսպորտի հատվածի հինգ հիմնական նպատակ՝

(i) **Քաղաքային տրանսպորտի արդյունավետ և ինտեգրացված համակարգ՝ մարդկանց տեղաշարժերն ապահովելու համար:** Քաղաքային տրանսպորտային համակարգերը վերանախագծման և համապատասխանեցման կարիք ունեն՝ քաղաքացիների պահանջներին և ակնկալիքներին համապատասխանելու համար: Երևանի և Հայաստանի քաղաքների տնտեսությունը պահանջում է արդյունավետ ու ժամանակակից քաղաքային տրանսպորտի ցանց՝ խցանումները կրճատելու նպատակով: Սա ներառելու է (i) տրանսպորտի, պլանավորման և հողօգտագործման ռազմավարության մշակում; (ii) ճանապարհների շարունակական բարելավում և պահպանում; (iii) հանրային տրանսպորտային համակարգի վերականգնում և կատարելագործում և (iv) տարբեր մոդելների ինտեգրացիա՝ ներդրումների ազդեցությունն ու արդյունավետությունն առավելագույնին հասցնելու համար:

(ii) **Շրջակա միջավայրի, կյանքի որակի բարելավման կայուն համակարգ և դրա պահպանում ապագա սերունդների համար:** Ճանաչելով Հայաստանի, Երևանի, փոքր քաղաքների և զբոսաշրջային պատմական ու մշակութային ժառանգությունը՝ պետք է վերափոխվի հետիոտն և կանաչ տարածքներով, որոնք կբարելավեն բնակիչների կյանքի որակը և կմեծացնեն զբոսաշրջային գրավչությունը: Սա կենտրոնանում է նաև հիմնական միջանցքներում խցանումների նվազեցման, էներգախնայող փոխադրամիջոցներին նախապատվություն տալու և օդի աղտոտվածության կրճատման, ածխաթթու գազերի կամ այլ ջերմոցային գազերի արտանետումների կրճատման նպատակով փոխադրամիջոցների ավելի մաքուր տեխնոլոգիայի խրախուսման վրա: Ոչ մոտորիզացված տրանսպորտը պետք է խրախուսվի հեծանվային ուղիներով, հիմնական պողոտաների վրա ծառերի վերատնկմամբ,

Հայաստանի քաղաքներն ավելի կանաչ և մաքուր տարածք դարձնելու նպատակով այգիների տնկմամբ:

(iii) **Ժամանակակից և գրավիչ քաղաքային ենթակառուցվածք ներդրողներ գրավելու և տնտեսությունը խթանելու համար:** Քաղաքների տնտեսությունը կախված է բարձրորակ քաղաքային տրանսպորտի ցանցից՝ Հայաստանում առաջարկվող տնտեսական կլաստերների զարգացման, մասնավոր ներդրումների խթանման և նոր բնակչության, բարձրորակ աշխատուժի ու օտարերկրյա կազմակերպությունների ներգրավման համար: Ակնկալվում է, որ 2030թ. հիմնական քաղաքները կունենան համաշխարհային մակարդակի ինտեգրացված և քաղաքային կայուն տրանսպորտի համակարգ: Այդ իսկ պատճառով պետք է ժամանակակից տարանցիկ համակարգեր ներդրվեն հիմնական միջանցքներում և դրանք կապվեն քաղաքային նոր զարգացումների հետ. գոյություն ունեցող մետրոյի համակարգը Երևանում կընդլայնվի և կվերազինվի: Կառաջարկվի ցածր հատակով վերգետնյա մետրոյի համակարգ, ժամանակակից տրոլեյբուսներ և տոմսերի smartcard համակարգ: Փոքր քաղաքներում համապատասխանեցված լուծումները պետք է առաջարկվեն թե կենսապայմանների բարելավման և թե տնտեսության հզորացման համար:

(iv) **Մասնավոր հատվածի մասնակցությունը քաղաքային տրանսպորտի համակարգում բարելավված և ամուր շրջանակով պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության համար:** Պետք է ուժեղացնել իրավական և ինստիտուցիոնալ շրջանակը՝ քաղաքային տրանսպորտի բոլոր ուղղություններում մասնավոր հատվածի պատշաճ ներգրավումն ապահովելու և պետություն-մասնավոր հատված համագործակցությունը խրախուսելու համար: Մասնավոր հատվածի ներգրավումը կուսումնասիրվի ծրագրի նախապատրաստման և շինարարության փուլում (Նախագծում-Շինարարություն, Շինարարության Ֆինանսավորում և Վարձակալում, Կառուցել, գործարկել և Փոխանցել) և գործարկելու համար (կառավարման պայմանագիր, վարձակալության պայմանագիր, կատարողականի վրա հիմնված պայմանագիր, արտոնագրային կառավարում): Ռիսկը կիսելու խնդիրները հատուկ կքննարկվեն սակագների քաղաքականության, կոնցեսիոն վճարների, ուղևորափոխադրումների և հարկային համակարգի մասով:

(v) **Սոցիալական, ազնիվ և մատչելի համակարգ, որը տրամադրում է հավասար տրանսպորտային լուծումներ:** Արդյունավետ հանրային տրանսպորտի համակարգը պետք է ծառայի բոլոր քաղաքացիներին, հատկապես նրանց, ովքեր ունեն սահմանափակ միջոցներ /տարիք կամ հաշմանդամություն/: Այն պետք է նաև խթանի աշխատանքի, կրթության, առողջապահության, մթերային

խանութների և հանգստի հասանելիությունը: Ինտեգրացված սակագները և համաձայնեցված սոցիալական ու հավատարմագրային վճարները կխրախուսվեն՝ ապահովելու բնակչության ամենաղքատ զանգվածի տեղաշարժը: Քաղաքների հանրային տրանսպորտի համակարգի զարգացումը հավասարության հնարավորություն կտա ավելացնելով հանրային տրանսպորտի մատչելիությունը Երևանի դեպքում և հանրային տրանսպորտի ծառայությունների, կայանատեղերի և այլ քաղաքային ծառայությունների մասին բարձրորակ տեղեկատվությունը:

Գ. Քաղաքային տրանսպորտի զարգացման հետևողական ծրագիր

6. Ենթակառուցվածքների և քաղաքների կայուն զարգացման ճանապարհային քարտեզի սկզբունքն է առաջարկել գործողությունների մի ցանկ, որը գործ կունենա բացահայտված տարբեր խնդիրների հետ: Այս գործողություններն ինտեգրացված և փոխկապակցված ծրագրեր են ուղղված իրականացնելու քաղաքային ենթակառուցվածքի, Երևանի և այլ մասնակից քաղաքների քաղաքային տրանսպորտի ցանցի համահունչ զարգացումը: Տարբեր ենթակառուցվածքներ զարգանում են ամբողջական տեսլականով. հիմնական խնդիրն է համապարփակ ծրագրեր առաջարկել տրանսպորտի բոլոր տեսակների. հատկապես ճանապարհային և հանրային տրանսպորտի ցանցերի համար: Ճանապարհային քարտեզը կիրականացվի 3 փուլով:

(i) Անհապաղ գործողությունների ծրագիր՝ հրատապ գործողություններով և ներդրումներ գրավող պատրաստի ծրագրերով,

(ii) Միջնաժամկետ գործողություններ. տրանսպորտային համակարգի կայունության կատարելագործում,

(iii) Երկարաժամկետ զարգացում. քաղաքային և տրանսպորտային զարգացումների ծրագրավորում և համակարգում:

7. Գործողությունների անհապաղ ծրագիրը հիմնականում ներառում է արդեն իսկ նախատեսված ծրագրերն ու միջոցառումները: Այս փուլը բնութագրվում է ցածր արժեք ունեցող, արագ արդյունքի բերող միջոցառումներով, որոնք կարող են շարունակվել նաև միջնաժամկետ հեռանկարում:

(i) Ճանապարհային ցանց. Երևանում քաղաքային արևմտյան շրջօղակի բացակայող հատվածի կառուցում՝ քաղաքի կենտրոնի բեռնաթափման և զարգացման նոր տարածքներ բացելու համար: Հանրային տրանսպորտ. պահանջից և քաղաքի զարգացումից ելնելով՝ Երևանում առկա հանրային տրանսպորտի ցանցի վերակազմավորում և ռացիոնալիզացում:

(ii) Միջմոդալություն. սակագների և տոմսերի համակարգի ներդրում Երևանում, մատչելիություն և բազմամոդալ տեղեկատվություն:

(iii) Մասնակից փոքր քաղաքներում ռազմավարական ճանապարհային քարտեզի մշակում՝ քաղաքային ենթակառուցվածքների կարիքները և հնարավորությունները բացահայտելու համար:

8. **Միջնաժամկետ գործողություններ:** Այս փուլը մշակում է քաղաքային տրանսպորտի ինտեգրացված համակարգ:

(i) Ճանապարհային ցանց. բոլոր քաղաքներում շրջանցների ավարտում, անվտանգության բարելավման համար գոյություն ունեցող ճանապարհների նորոգում, հիմնական խնդրահարույց խաչմերուկների վերափոխում և կամուրջների կառուցում,

(ii) Հանրային տրանսպորտ. բոլոր քաղաքներում հանրային տրանսպորտի ցանցի վերակազմավորում և զարգացում՝ միկրոավտոբուսների ծառայությունների վերակազմակերպում՝ քաղաքների նոր պահանջներին համաձայն, Երևանում նոր կայարանների մուտքերի բացում, հիմնական կայարանների վերազինում և շարժական կազմի նորացում,

(iii) Կայանատեղերի կազմակերպում և կառավարում. բոլոր քաղաքներում կայանատեղերի քաղաքականության բարեփոխում և նոր ավտոկայանման հավատարմագրային կառավարում,

(iv) Միջմոդալություն. բոլոր քաղաքներում հանրային և միջմարզային տարբեր տրանսպորտային ծառայությունների համակարգում՝ ինտեգրացված սակագներով և տոմսերի համակարգերով, ինչպես նաև տրանսպորտային ծառայությունների ֆիզիկական ինտեգրացում՝ ընդհանուր կանգառներով և փոփոխման հնարավորություններով,

(v) Չմոտորիզացված տրանսպորտ. զարգացնել քաղաքային ծրագրեր, որոնք համակցում են քաղաքային նորացման և հետիոտն ու այլ “փափուկ” տեսակների կիրառումը, ներառյալ վերարտադրողական կյանքի որակի բարելավում, քաղաքային վերականգնում և առափնյա զբոսաշրջության զարգացում:

(vi) Ինստիտուցիոնալ. նոր վերապատրաստված քաղաքային տրանսպորտի վարչության ստեղծում (քաղաքականության մշակում) և ուղևորների հարցերով զբաղվող մարմնի ստեղծում (վերջինս իրականացնելու է քաղաքային քաղաքականությունը և ծառայությունների ծրագրման, ավտոբուսային ծառայությունների պայմանագրերի, կանգառների ենթակառուցվածքի և տոմսերից ստացված եկամտի բաշխում): Կառավարման և վարձակալության

պայմանագրերի ներդրում, որոնք նման կլինեն ջրային հատվածի պայմանագրերին և պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության հետագա հնարավորությունների ուսումնասիրություն: Սա կներառի ավտոբուսների վերահսկողության և պայմանագրերի, լիցենզավորման վճարների և տոմսերի համակարգի, ներառյալ հավաքագրման մարմնի բարեփոխումները:

9. **Երկարաժամկետ զարգացում.** մասնակից քաղաքներում տրանսպորտի որակի և կենսամակարդակի կտրուկ բարձրացում, ներառյալ.

(i) Ճանապարհային ցանց. բոլոր քաղաքներում շրջակա տարածքները կապող նոր ճանապարհների ստեղծում և քաղաքի կենտրոնում երթևեկության սահմանափակում: Վերջինիս / սահմանափակ երթևեկության գոտու / ներդրումը պետք է համակարգված լինի երթևեկության կառավարման ինտեգրացված համակարգի հետ:

(ii) Հանրային տրանսպորտ. բոլոր քաղաքներում հանրային տրանսպորտի համակարգի նորացում, ներառյալ հնարավորությունների փոխարինում՝ գրավիչ և մաքուր հանրային նոր տրանսպորտով և միջմարզային տրանսպորտային ծառայություններով: Երևանում, մետրոյի ընդլայնում դեպի խիտ բնակեցված վայրեր և արագ ու բնությանը չվնասող տրանզիտային լուծումների զարգացում:

(iii) Կայանման կազմակերպում. բոլոր քաղաքներում ապահով կայանատեղերի ստեղծում, որոնք մարդկանց կխրախուսեն օգտվել հանրային տրանսպորտից կամ հետիոտն տարածքներից քաղաքի կենտրոն ուղևորվելու համար: Երևանում "Կայանելու և Տրանսպորտից" օգտվելու հնարավորությունների ստեղծում մետրոյի վերջին կայարանների մոտ, կայանման կառավարման նոր համակարգի ներդրում, ինչպիսին է օրինակ կարճ հաղորդագրությամբ վճարելը:

(iv) Ոչ մոտորիզացված տրանսպորտ. զբոսաշրջային տարածքներում երթևեկության հանգիստ գոտիների ստեղծում, հեծանվային գծեր և հետիոտն տարածքներ՝ մշակութային ժառանգության ընդլայնման և կյանքի որակի բարելավման համար:

(v) Ինստիտուցիոնալ. բոլոր քաղաքներում տրանսպորտային մարմինների ստեղծում և բոլոր օպերատորների հետ կատարողականի վրա հիմնված պայմանագրեր՝ կառավարում կամ վարձակալություն, ավելացնել տրանսպորտային եկամուտները և զարգացնել ֆինանսավորման սեփական աղբյուրները:

Դ. Ճանապարհային քարտեզի հիմնական ինտերվենցիաների դիտարկում

10. Ներդրումային ծրագիրը լիովին ինտեգրացված բազմամոդալ քաղաքային տրանսպորտի համակարգ կներդնի Երևանում, փոքր և տնտեսական կամ զբոսաշրջային զարգացման ներուժ ունեցող քաղաքներում՝ համաշխարհային լավագույն փորձին համապատասխան: Ներդրումները կուղղվեն նաև ավելի լավ կազմակերպված, կառավարվող, աշխատող և պահպանվող քաղաքային տրանսպորտի ցանց: Քանի որ Երևանում է կենտրոնացված քաղաքային բնակչության գրեթե 60 տոկոսը, ինչպես նաև քաղաքային տրանսպորտի բոլոր հիմնական խնդիրները, ինտերվենցիաները ներկայացված են ըստ քաղաքների:

1. Երևան

11. **Ճանապարհային ցանց**. Կարճաժամկետ կտրվածքով, հիմնական նպատակն է ավարտին հասցնել Երևանի արևմտյան քաղաքային օղակի բացակայող ճանապարհային հատվածները, Կենտրոն տարածքում որոշակի այլ տրանսպորտային լուծումներ ներմուծելով: 60 միլիոն ԱՄԴ արժողությամբ երեք ճանապարհային ծրագրերի իրականացումը կնպաստի տարանցիկ երթևեկությունը քաղաքի կենտրոնից հեռացնելուն: Ուղևորատար և բեռնատար տրանսպորտի երթևեկության առումով տնտեսական շահավետությունն ու օգտակարությունը կավելանան, երբ ավարտին հասցվի Երևանի հյուսիս-արևմուտքում դեռևս անավարտ արևմտյան շրջանցիկ ճանապարհը: Միջնաժամկետ կտրվածքով, ակնկալվում է կառուցել արևմտյան շրջանցիկ մայրուղու ևս մեկ հատված, որը կմիացնի Վահագնի թաղամասը և Զորավար Անդրանիկ հրապարակը: Ճանապարհային երթևեկության կառավարման համակարգի ներմուծումը, ինչպես նաև քաղաքային ճանապարհների և մայթերի / հետիոտների ուղիների բարեկարգումը կնպաստեն քաղաքային ենթակառուցվածքի որակի բարելավմանը: Երկարաժամկետ առումով, Երևան քաղաքի Կենտրոն տարածքում, մասնավորապես Աբովյան փողոցի, Օպերայի և Վերնիսաժի միջև ընկած հատվածը, կարող է վերածվել Սահմանափակ երթևեկության գոտու (LTZ/ ՍԵԳ): ՍԵԳ տարածքի մուտքերի մոտ կլինեն երթևեկության համապատասխան նշաններ. այդ գոտի կկարողանան մուտք գործել միայն բնակիչները, այդ տարածքում աշխատողները, շտապօգնության և վթարային ծառայությունների, ինչպես նաև՝ հյուրանոցների ու առաքման ծառայությունների մեքենաները: Կներկայացվեն նաև երթևեկության կառավարման հավելյալ լուծումներ, ներառյալ տրանսպորտի վերահսկման միասնական կենտրոնի ներմուծումը և երթևեկության ազդանշանների փոխկապակցված համակարգը, ինչը հնարավորություն կտա բարձրացնել քաղաքային տրանսպորտի և հետիոտների գծանցի արդյունավետությունը:

12. **Ավտոմեքենաների կայանատեղի**. Առաջարկվում է, Կենտրոնի գրեթե ողջ տարածքի համար ստեղծել երկհարկանի ավտոկայանատեղեր, ինչը հնարավորություն կտա կանխել ավտոբուսների ճանապարհին մեքենաների կայանումը և միևնույն ժամանակ կանգնեցնել ավտոմեքենաները հարակից փողոցներում վճարովի հիմունքներով՝ թղթե տոմսակներ գնելու կամ կարճ հաղորդագրություններ ուղարկելու միջոցով, ինչպես դա արվում է Երևանի քույր քաղաք Սոֆիայում: Միջնաժամկետ կտրվածքով՝ կիրառվեն Կենտրոնի ավտոմեքենաների կայանման կառավարման համակարգի բարեփոխումներ և կներմուծվի դրանց կոնցեսիոն կառավարումը: Բացի այդ, քաղաքապետարանը կձեռնարկի որոշակի քայլեր փողոցներում ավտոմեքենաների կայանման կանխարգելման ուղղությամբ, այդ թվում՝ չթույլատրված կայանման համար տուգանքների ներմուծման միջոցով: Երկարաժամկետ կտրվածքով, մետրոյի հիմնանորոգման հետ միասին, մետրոյի գծերի վերջին կայարաններին կից կստեղծվեն "Park & Ride" ավտոմեքենաների կայանատեղեր, որոնց նպատակը կլինի մարդկանց խրախուսել թողնել ավտոմեքենաները համապատասխան հատկացված տարածքներում և օգտվել հանրային տրանսպորտից կամ հետիոտների համար նախատեսված գոտիներից քաղաքի կենտրոն ուղևորվելու համար: Հնարավորության սահմաններում ավտոմեքենաների կայանման այս տարածքները կստեղծվեն գրասենյակների և առևտրային շենքերի շրջակայքում, որոնք կլինեն տրանսպորտային հանգույցներին կից և կկառուցվեն մասնավոր ներդրողների հետ համագործակցության միջոցով:

13. **Երկաթուղային համակարգեր**. Կարճաժամկետ կտրվածքով, մետրոյի բարեկարգման աշխատանքները հիմնականում ուղղված կլինեն Երևանի ամենից խճողված Երիտասարդական մետրոյի կայարանի երկրորդ մուտքի կառուցմանը: Այս կայարանը, որը գտնվում է Օպերայի հարևանությամբ և հանդիսանում է Աբովյան փողոցի ու Սայաթ Նովա պողոտայի միջև ընկած հիմնական առևտրային կենտրոն, օրեկան կսպասարկի հավելյալ 15,000 ուղևորի: Միջնաժամկետ կտրվածքով, առաջարկվում է ընդլայնել մետրոյի ցանցը՝ կառուցելով “Աջափնյակ” կայարանը Հալաբյան փողոցում և “Նորաշեն” կայարանը Մազմանյան փողոցում, որոնք կշարունակեն Բարեկամություն կայարանով ավարտվող մետրոյի գիծը: Բացի այդ, 2010թ Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկի կողմից տրամադրված վարկի շրջանակներում կիրականացվի մետրոյի շարժասանդուղքների վթարային վերանորոգումը և ռեալ ժամանակում տեղեկատվության հայտնման համակարգի ներմուծումը:[8] Երկարաժամկետ կտրվածքով,

[8] ՎԶԵԲ-ը, ԵՆԲ և Եվրահանձնաժողովը (Եվրոպական հարևանության ներդրումային ծրագիրը) համատեղ տրամադրել են 15 միլիոն Եվրո արժողությամբ վարկ մետրոյի ենթակառուցվածքի գերակա կապիտալ ներդրումների նպատակով:

«Նոր Երևան» ծրագրի և քաղաքի արևմտյան հատվածում նախատեսված մասնավոր ծրագրերի միջոցով հնարավոր կդառնա ժամանակակից առանձնացված վերգետնյա մետրոյի գծի ստեղծումը, որը Մալաթիա-Սեբաստիա թաղամասը և Նորագյուղը կմիացնի քաղաքի կենտրոնին, այնուհետև կշարունակվի Բաղրամյան պողոտայով ու կբարձրանա Կոմիտասի պողոտա: Այս նախնական թեթև ժամանակակից, ցածրահատակ շարժակազմերով, վերգետնյա մետրոյի գիծը կարող է դառնալ քաղաքի ծայրամասերը, ինչպես օրինակ՝ Դավիթաշեն, Աջափնյակ, Շենգավիթ և Էրեբունի վարչական շրջանները քաղաքի կենտրոնին ինչպես ճառագայթաձև, այնպես էլ՝ շրջանցիկ (տանգենցիալ) միմյանց կապող ավելի մեծ ցանցի առաջին փուլ: 2025թ. քաղաքապետարանը պետք է իրականացնի շարժունակության (մոբիլության) վերագնահատում պարզելու համար նոր սխեմաների ներմուծման անհրաժեշտությունը և նոր զարգացումների ազդեցությունները: Ըստ արդյունքների՝ կդիտարկվի նոր մետրոյի կամ թեթև վերգետնյա ցանցի կառուցման անհրաժեշտությունը:

14. **Տրոլեյբուս**. Երևանի հանրային տրանսպորտի համակարգի անհրաժեշտ բաղադրիչներից մեկը տրոլեյբուսն է: Այս անհրաժեշտությունը պայմանավորված է երեք հիմնական պատճառներով. (i) ամենամաքուր համակարգ արտանետումների, աղմուկի, հարմարավետության և սպառման առումով, (ii) ամենահարմար լուծում՝ հաշվի առնելով Երևան քաղաքի տեղագրությունը և զառիթափ երթուղիները, ինչպես նաև քաղաքի կենտրոնից դեպի հյուսիս և հյուսիս-արևելք (Քանաքեռ-Զեյթուն, Ավան) խիտ բնակեցված թաղամասերը սպասարկելու անհրաժեշտությունը, և (iii) այս տարբերակի դեպքում հեշտությամբ կարելի է օգտագործել ավտոբուսների և ԹՎՓ (LRT) համար նախատեսված ենթակառուցվածքը (առանձացված նեղ ճանապարհներ, սարքավորումներ, ենթակայաններ, դեպոներ, կամ արհեստանոցներ): Կարճաժամկետ կտրվածքով, կկատարվեն հատկացումներ վթարային սպասարկման համար, որպեսզի հնարավոր լինի խուսափել համակարգի քայքայումից, հաշվի առնելով, որ տրոլեյբուսների համակարգն առանց որևէ ներդրումների երեք տարվա ընթացքում այլևս չի գործի: Այս վթարային հատկացումները նախատեսված են ձեռք բերելու մի քանի նոր ենթակայաններ և սնուցման մալուխներ, ինչպես նաև նոր անջատիչներ (կոմուտատորներ) և միացման լարեր համակարգի վստահելիությունն ու որակը վերականգնելու համար: Առաջին հերթին սա կնպաստի դեպի Շենգավիթ և Էրեբունի ակտիվ գործող տրոլեյբուսային գծերի աշխատանքին, որոնք օգտվում են լայն բազմաշարք պողոտաներից, ակնկալելով տրոլեյբուսների ենթակառուցվածքում հավելյալ ներդրումներ: Արդյունքում Կենտրոն և Շենգավիթ վարչական շրջանների միջև կգործի միջանցք արդիականացված 1 և 2 տրոլեյբուսային երթուղիներով, որոնք ավելի հեշտությամբ կներթափանցեն քաղաքի կենտրոն: Սա նաև հնարավորություն կստեղծի ցույց տալու լավագույն փորձի կիրառումը,

ինչպես օրինակ՝ ավտոբուսային կանգառների բարեկարգումը և ուղևորների տեղեկացման բարելավումը, ներառյալ ռեալ ժամանակում տեղեկություններ տրամադրող ցուցատախտակների տեղադրումը: Միջնաժամկետ կտրվածքով, առաջարկվում է պահպանել և վերանորոգել տրոլեյբուսային համակարգը՝ դարձնելով այն ավտոբուսային ցանցի հիմնական ռազմավարական ուղղություն: Վերջինս հնարավորություն կտա ենթակառուցվածքի հետագա վերանորոգման (մասնավորապես՝ ենթակայանների) և շարժակազմի մասնակի փոխարինման համար: Արդյունքում ամենից խճողված ճանապարհային միջանցքները կսպասարկեն էլեկտրաէներգիայով սնուցվող, անաղմուկ փոխադրամիջոցները, ինչն իր հերթին դրական ազդեցություն կունենա Երևան քաղաքի վրա, որի ճանապարհային իրավիճակն առաջացնում է աղմուկ և աղտոտում է շրջակա միջավայրը: Երկարաժամկետ կտրվածքով, քաղաքի հյուսիս-արևելքի զառիվայրերը շրջանցելու համար անհրաժեշտ կլինի ճառագայթաձև երթուղիների գործադրումը վերանորոգված տրոլեյբուսային համակարգի միջոցով՝ Քանաքեռի, Ավանի և Նոր Նորքի ուղղություններով: Գյումրի և Վանաձոր քաղաքները հասել են այն անհրաժեշտ չափերին, որ կարող են ներմուծել տրոլեյբուսային համակարգը որպես քաղաքային տրանսպորտի ցանցի հիմք:

15. **Ավտոբուսներ**. Ավտոբուսներին վերաբերող զարգացման քաղաքականությունը ներառում է երկու հիմնական սկզբունք. (i) երթուղիների վերակազմավորում ճառագայթաձև կենտրոնական ցանցի և քաղաքի կենտրոնին կապող ճյուղերի ստեղծման միջոցով և (ii) ավտոբուսների երթուղիները կրկնող միկրոավտոբուսների երթուղիների վերացում: Բացի այդ, Երևանի կենտրոնական պողոտաներից մեկի վրա (Կենտրոնի և Շենգավիթի միջև ընկած Արշակունյաց պողոտայի հատվածը) հատուկ կանաչ նշաններով կառանձնացվի ավտոբուսների համար նախատեսված շարքերի ցանցը կանխարգելելու համար այլ փոխադրամիջոցների կողմից ավտոբուսների շարքի օգտագործումը: Միջնաժամկետ կտրվածքով, մասնավոր հատվածում գործող ավտոբուսների ընկերություններին քաղաքապետարանը կառաջարկի հատուկ պայմաններ (վարկեր, երաշխիքներ), այն երթուղիներում, որտեղ դա նպատակահարմար է, փոքր միկրոավտոբուսները միջին և մեծ ավտոբուսներով փոխարինելու համար: Սա կներառի նաև որակի շեմ, որը կպաշտպանի այս ներդրումը և կապահովի ավտոբուսների ճիշտ պահպանումը և արհեստավարժ վարորդների կողմից դրանց շահագործումը: Նոր արդիականացված, ցածր հատակով և ավելի շատ ուղեբեռ տեղավորելու հնարավորությամբ ավտոբուսների ներմուծումը Զվարթնոց օդանավակայանից դեպի քաղաքի կենտրոն հնարավորություն կտա զբոսաշրջիկներին ու աշխատակիցներին օրվա և գիշերվա յուրաքանչյուր ժամի հեշտությամբ հասնել օդանավակայան: Երկարաժամկետ կտրվածքով գրեթե բոլոր ծանրաբեռնված երթուղիների վրա կներմուծվեն առանձին

շարքեր բարձրացնելու համար փոխադրամիջոցների միջին արագությունը մինչև 25 կմ/ժ՝ ավտոբուսների անվանական կանգառներով և տեղեկատվական նշաններով:

16. **Միկրոավտոբուս**. Չափազանց կարևոր է, որպեսզի միկրոավտոբուսների գոյություն ունեցող համակարգը կարճ ժամանակում վերափոխվի և վերակազմավորվի: Ավտոբուսների և միկրոավտոբուսների պայմանագրերի օրենսդրական վերահսկողության բարեփոխումների արդյունքում երևան են եկել պայմանագրային նոր պայմաններ (հարմարավետություն, ծառայության որակ, բոնուսներ/տույժեր), ինչպես նաև թույլ է տրվել երթուղիների վերանայում, երբ վերջանում է պայմանագրի ժամկետը և հայտարարվում նոր մրցույթ: Սրա հետ մեկտեղ, այն, որ մասնավոր հատվածի ընկերությունները հնարավորություն կունենան օգտվել դրամաշնորհներից ավելի մեծ և որակյալ ավտոբուսներ գնելու համար, կապահովի այն, որ մեծ ավտոբուսները կսպասարկեն ռազմավարական նշանակության ցանցի հիմնական երթուղիները, իսկ միկրոավտոբուսները կսպասարկեն երկրորդային ցանցը, ինչպես նաև կարճ երթուղիները և բնակելի թաղամասերը: Միկրոավտոբուսները կպահպանվեն միկրոշրջաններում, սպասարկելով նեղ ու փոքր ճանապարհները և մեծ ավտոբուսների համար աներթևեկելի բնակելի թաղամասերը: Միջնաժամկետ կտրվածքով, տոմսերի միասնական համակարգը կներառի նաև միկրոավտոբուսների ցանցը: Տաքսի ծառայությունը գործում է որպես հավելյալ միկրոավտոբուսային ցանց, այդիսկ պատճառով առաջարկվում է վերակազմավորել տաքսիների կայանները՝ դարձնելով դրանք ավելի տեսանելի, օգտագործման տեսանկյունից ավելի դյուրին խուսափելու համար երթևեկության փոփոխություններից:

17. **Ոչ շարժիչային փոխադրամիջոցներ**. Կարճաժամկետ կտրվածքով, նախատեսվում է վերանորոգել գոյություն ունեցող հետիոտնի ուղիները և փոփոխել ավտոբուսների հարթակներն ու մայթերը՝ ավտոբուս և տրոլեյբուս նստելն ավելի հեշտացնելու համար: Բացի այդ, քաղաքաշինական բոլոր նոր ծրագրերը պետք է հաշվի առնեն հետիոտներին և մեղմ ռեժիմով գործող փոխադրամիջոցները: Միջնաժամկետ կտրվածքով, կանաչ տարածքներում պետք է ներառվեն հեծանիվների համար ճանապարհներ, օրինակ՝ Վերնիսաժի և Կենտրոնի կանաչ գոտու հատվածում: Երկարաժամկետ կտրվածքով, նախատեսվում է քաղաքի կենտրոնի տուրիստական շրջանների երթևեկության թեթևացում կյանքի որակի բարձրացման և մշակութային ժառանգության պահպանման ու հասանելիության նպատակով: Վերջինս կարող է նաև ներառել Աբովյան փողոցը միայն հետիոտների և ավելի մեղմ ռեժիմով աշխատող փոխադրամիջոցների համար բացելը,

ինչպես նաև հնագիտական վայրերի, Երևանյան լճի և քաղաքը շրջապատող լանջերի կանաչապատում:

18. **Միջշարժողունակություն և փոխադրամիջոցի փոփոխություն**. Կարճաժամկետ կտրվածքով, միևնույն վայրում գտնվող կայարաններն ու կանգառները պետք է ունենան նույն անվանումները՝ հասանելիությունը և տարբեր կանգառների ուղղությունները բարելավելու համար: Միջնաժամկետ կտրվածքով, մեկ փոխադրամիջոցից մյուսին անցնելու հնարավորությունները կարդիականացվեն և կկազմվեն նոր նախագծեր, մասնավոր առևտրային և գրասենյակային զարգացումների հետ միասին հանրային տրանսպորտի տարբեր ծառայությունների լիարժեք ֆիզիկական ներգրավման նպատակով: Երկարաժամկետ կտրվածքով, սա կիրականացվի “Park and Ride” ծրագրի հետ համատեղ (տես՝ Ավտոկայանատեղերը):

19. **Տոմսերի վաճառք և ուղեվարձ**. Ուղեվարձերի գոյություն ունեցող մակարդակը չափազանց ցածր է փոխադրամիջոցների լիարժեք գործարկումն ապահովելու համար, իսկ ինչ վերաբերում է կոնցեսիոն (շահագործման հանձնված) տրանսպորտի մեթոդին, ապա այն պետք է վերանայվի՝ հաշվի առնելով, որ լիարժեք չի սպասարկում քաղաքի բնակչությանը: Կարճաժամկետ կտրվածքով, ուղեվարձերը պետք է վերանայվեն տարբեր ցանցերի կայունությունն ապահովելու համար, ինչը պետք է տարածվի նաև կոնցեսիոն ուղևորափոխադրման վրա: Միջնաժամկետ կտրվածքով, մետրոյի, ավտոբուսների և տրոլեյբուսների ցանցերում պետք է ներդրվի միասնական տոմսերի համակարգը՝ առաջարկելով մեկ փոխադրամիջոցից մյուսին անցնելու անվճար փոխադրում: Այս մոտեցման ներմուծումը ենթադրում է տոմսերի ընդլայնված տեսականի և համապատասխան մարկետինգային արշավի անցկացում: Նախատեսվում է, որ տոմսային համակարգը կլինի ոչ տրանսպորտային անկանխիկ համակարգ, այսինքն՝ տոմսերը կգնվեն ոչ թե կանխիկ դրամով տրանսպորտային միջոցից օգտվելիս, այլ տոմսակներ վաճառող սարքերի կամ գործակալների կողմից (խանութներ, կրպակներ): Մինչև հանրության կողմից այս համակարգի ընկալումն ու ընդունումը նախատեսվում է կիրառել միասնական սակագին:[9] Սա հնարավորություն կընձեռի ճշգրիտ հաշվարկել կատարվող գործարքները, ինչպես ֆինանսական, այնպես էլ վիճակագրական տեսանկյունից, ինչպես նաև կոնցեսիոն ուղեվարձերի դիմաց ըստ ընկերությունների և

[9] Կքննարկվեն մագնետիկ տոմսային համակարգի և սմարթ քարտերի համակարգի ներդրման տարբերակները: Հաշվի առնելով Երևանում ժամանակակից տեխնոլոգիաների, օրինակ՝ բջջային հեռախոսների օգտագործման մեծ տարածվածությունը սմարթ քարտերի համակարգը ավելի գերադասելի կլինի, քանի որ այն կարող է օգտագործվել նաև այլ նպատակներով, ինչպես օրինակ՝ տաքսիների և նույնիսկ ավտոկայանների համար:

փոխադրամիջոցի տեսակի ճշգրիտ վճարումներ կատարելու համար: Երկարաժամկետ կտրվածքով, կներմուծվեն էլեկտրոնային սմարթ քարտեր, որոնց միջոցով կիրականացվի տոմսերի առքն ու վաճառքը և կարող են անվանվել Նոյ կամ Արարատ քարտեր, ինչպես նաև կներմուծվի կարճ հաղորդագրությունների միջոցով տոմսերի գնումը, վերջինս կտարածվի նաև միկրոավտոբուսների վրա: Այնուհետև սա կմիացվի ուղևորների համար էլեկտրոնային տեղեկատվության համակարգին, որը GPS միջոցով կգտնի ավտոմեքենայի գտնվելու վայրը: Ի լրումն՝ առաջարկվում է փոխել Երևանտրանսի ամսեկան վճարը և այդ գումարը հատկացնել համակարգի արդիականացմանն ու ներդրումներին, ինչպես օրինակ՝ ուղևորներին տեղեկատվության տրամադրում կամ ժամացուցակների կազմում:

20. **Տեղեկատվություն, կապ և նշաններ**. Կարճաժամկետ կտրվածքով, անհրաժեշտ է ի մի բերել և համապատասխանեցնել հանրային տրանսպորտի վերաբերյալ տեղեկատվությունը ստեղծելու համար վեբ կայք, որտեղ զետեղված կլինեն քարտեզներ, տարբեր փոխադրամիջոցների երթուղիներ, ժամանակացույցեր, ուղեվարձեր և դրանցից օգտվելու համար անհրաժեշտ այլ տեղեկատվություն: Կարելի է ստեղծել նաև հանրային տրանսպորտի Թեժ Գիծ՝ ապահովելու համար տեղեկատվություն այն անձանց համար, ովքեր չունեն համացանցից օգտվելու հնարավորություն: Պետք է ստեղծել և ներմուծել հանրային տրանսպորտի բրենդը (լոգո, գունային գամմա, տպագրություն, ձևավորում, նորարարական մոտեցում և այլն), որի նշանները կտեղադրվեն բոլոր կանգառներում, կայարաններում և ստենդերի վրա: Մայրաքաղաքների կանգառներում, այդ թվում նաև Երևանի կանգառներում նշանները պետք է տեղադրվեն հայերեն, կիրիլիցայով և լատին-նատառ: Պետք է տեղադրվեն նաև քարտեզներ, նշաններ և ժամանակացույցեր հեշտությամբ որոշելու համար կանգառների տեղերը և սպասող ուղևորներին անհրաժեշտ տեղեկություններ տրամադրելու նպատակով:[10] Միջնաժամկետ և երկարաժամկետ կտրվածքով, կներմուծվեն ռեալ ժամանակում ուղևորների տեղեկացման ցուցատախտակներ մետրոյում և ավտոբուսների ու տրոլեյբուսների խոշոր կանգառներում, որոնք կգործեն GPS-ի միջոցով:

2. Փոքր քաղաքներ

21. Այս առումով, ծրագիրը նաև կաջակցի կառավարությանը՝ Գյումրու, Վանաձորի և Կապանի վերակենդանացման գործում, որոնք Հայաստանի մյուս մեծ քաղաքներն են և

[10] Մասնավոր գործընկերություն կա օպերատորների և քաղաքապետարանի միջև, ինչպես բջջային կապի ընկերությունների դեպքում (Orange, Vivacell)՝ավտոբուսների փակ կանգառներում հովանավորների գովազդի տեղադրումը:

հանդիսանում են երկրի երեք դարպասները: Վերջին երկու տասնամյակներում այս արդյունաբերական քաղաքներում չեն կատարվել խոշոր քաղաքաշինական ներդրումներ և այսօր անհրաժեշտ է ձեռնարկել գործողություններ այդ քաղաքների տնտեսական վերակենդանացումը խթանելու համար[11]:

22. Գյումրիում ՀՀ կառավարությունը ձեռնարկել է ստեղծել կլաստերներ, որոնք հիմնականում ուղղված են տեղեկատվական տեխնոլոգիաների (SS) և ոսկերչության զարգացմանը՝ Տեխնոպարկի ստեղծման միջոցով[12]: Ենթադրվում է, որ կլաստերների ստեղծման նախաձեռնությունը հնարավոր կլինի իրականացնել նաև Վանաձորում ու Կապանում, և այդ առումով ծրագիրը կարող է օգտակար լինել: Վանաձորում՝ 2000-ականների սկզբում, Հայաստանի տնտեսական համակարգի փլուզմամբ պայմանավորված, մեկ տասնամյակ տևած դադարից հետո, իրենց ողջ արտադրական հզորությամբ սկսեցին գործել քիմիական գործարանն ու ջերմակայանը: Վանաձորի զարգացման նպատակային ուղղություններն են համարվում քիմիական արտադրությունը, հետազոտությունները կամ նոր բիո-տեխնոլոգիաները: Կապանը միշտ հանդիսացել է Հայաստանի զարգացման շարժիչ ուժը, քանի որ այստեղ հիմնական ուղղությունը պղնձի արդյունահանումն է: Քաղաքի հիմնական կլաստերը պետք է ձևավորվի լեռնահանքային արդյունաբերության շուրջ, սակայն զուգահեռաբար պետք է զարգացնել նաև կապերը տեխնիկական համալսարանի, գիտահետազոտական կենտրոնների և լեռնահանքային արդյունաբերության համար հենակետային այլ ծառայությունների հետ: Իրանի համար հանդիսանալով հանրապետության դարպաս՝ քաղաքը կարող է նաև օգտվել այս առավելությունից և մշակել հատուկ, նպատակային տուրիստական փաթեթներ:

3. Մեծ տնտեսական և զարգացման ներուժ ունեցող քաղաքներ

23. Այս խմբի մեջ մտնում են այն քաղաքները, որտեղ տնտեսական գործունեության ընդլայնումը, կլաստերների հնարավոր մշակումը կամ զբոսաշրջային վայրերի ավելի բարձր գնահատումը հնարավորություն են ընձեռում աջակցելու քաղաքաշինության զարգացմանը: Արմավիրը և Արարատն արդյունաբերական քաղաքներ են, որոնք

---

[11] Գյումրիում արդյունաբերական գործունեության մեջ կարելի է նշել շինանյութի արտադրությունը, տեքստիլը (մանածագործությունը) և սննդարտադրությունը:

[12] Գյումրու տեխնոպարկի ռազմավարական ճանապարհային քարտեզ և բիզնես ծրագիրը մշակված է, Kevin Thompstone, December 2008. USAID Ճանապարհային քարտեզը նախանշում է զարգացման հնարավորությունները այնպիսի առանցքային ոլորտներում ինչպես SS, ոսկերչություն, հագուստի և գործվածքների արտադրություն և հագուստի նորաձևություն)

շրջապատված են գյուղատնտեսական գործունեությամբ զբաղվող շրջաններով: Արարատում կա երկու մեծ գործարան՝ ցեմենտի և ոսկու, ինչպես նաև բազմաթիվ ընկերություններ, որոնք զբաղվում են շինանյութի արտադրությամբ: Ջերմուկը, Ծաղկաձորը և Դիլիջանը տուրիստական քաղաքներ են, որտեղ վերանորոգվում կամ կառուցվում են հանգստյան տներ: Դիլիջանը, օրինակ, Դիլիջանի ազգային պարկում[13] գտնվող կանաչ քաղաք է և հանդիսանում է երկրի ամենից սիրված տուրիստական վայրերից մեկը: Կենտրոնական մասում պահպանվել և վերականգնվել է հին քաղաքը, մինչդեռ լեռնային հանգստի գոտին զարգացել և արդիականացվել է: Քաղաքում կան բազմաթիվ՝ միջազգային ստանդարտներին համապատասխանող հյուրանոցներ: Բացի այդ, ՀՀ կառավարությունը նախատեսում է իրականացնել ևս մեկ կենսական նշանակության ծրագիր, այն է՝ դարձնել քաղաքը տարածշրջանի ֆինանսական կենտրոն: Այս բոլոր քաղաքներում քաղաքաշինական ներդրումների սակավությունը խաթարում է տնտեսական զարգացումը և խոչընդոտում ներդրողների համար դրանց գրավչության ավելացումը:

24. Ծրագիրն աստիճանաբար կաջակցի կառավարությանը Հայաստանի լեռնային տուրիստական շրջանների, այն է՝ Ջերմուկի, Դիլիջանի, Սևանա լճի և Ծաղկաձորի զարգացմանն ուղղված ջանքերում:[14] Ծրագրի նպատակն է խրախուսել մասնավոր ներդրումները՝ օգտվելով տուրիզմի զարգացմանն ուղղված կառավարության ներդրումներից: Այն կօգնի այս քաղաքներին լիարժեքորեն օգտվել գեղատեսիլ լեռնային տեսարանների, ճարտարապետական ժառանգության, կլիմայական պայմանների առավելություններից, ինչպես նաև օգտագործել մշակութային և սպորտային տուրիզմի խթանման ներուժը:

25. Քաղաքային ծառայությունների մատուցման և ենթակառուցվածքների բարելավումը կստեղծի արտաքին ազդեցության այնպիսի արդյունավետ գործոններ, որոնք կնպաստեն համապատասխան քաղաքային շրջանների զարգացմանը՝ դարձնելով դրանք ավելի գրավիչ ինչպես ներքին, այնպես էլ՝ արտաքին տուրիզմի համար, ինչն իր հերթին

---

[13] Հայաստանում կա երկու ազգային պարկ. Դիլիջան և Սևան, որոնք ստեղծվել են համապատասխանաբար 2002 և 1978թթ. Դիլիջանի ազգային պարկը առաջարկում է անտառային լանդշաֆտ, հարուստ կենսաբազմազանություն, բուժիչ բնական աղբյուրներ, բնության և մշակութային կոթողներ, Սևանի ազգային պարկը ստեղծվել է Սևանա լիճը և դրա շրջակա միջավայրը պաշտպանելու նպատակով:

[14] Հայաստանի մրցունակության հիմնադրամը (http://www.cf.am/) առանձնացնում է տուրիզմը, կրթությունը և առողջապահությունը որպես մեծ, սակայն չիրագործված զարգացման ներուժ ունեցող ոլորտներ: Ներկայումս մշակվում են զբոսաշրջային արդյունքի զարգացման և ներդրումային ծրագրեր Սևանա լճի ավազանի համար:

կստեղծի նոր աշխատատեղեր և շահույթի նոր աղբյուրներ: Ջերմուկում վերջերս սկսեց գործել ճոպանուղի, ինչը հանդիսանում է տուրիզմի խթանմանն ուղղված ներդրումների մի մասը: Դիլիջանը, օրինակ, Դիլիջանի ազգային պարկում գտնվող կանաչ քաղաք է և հանդիսանում է երկրի ամենից սիրված տուրիստական վայրերից մեկը: Կենտրոնական մասում պահպանվել և վերականգնվել է հին քաղաքը, մինչդեռ լեռնային հանգստի գոտին զարգացել և արդիականացվել է: Քաղաքում կան բազմաթիվ՝ միջազգային ստանդարտներին համապատասխանող հյուրանոցներ:

Ե. Քաղաքականության և բարեփոխումների շրջանակ

26. Ներդրումային ծրագրի նպատակներից ելնելով՝ անհրաժեշտ է մշակել քաղաքային հատվածի ճանապարհային քարտեզ, որն արտացոլված կլինի բարեփոխումների ամբողջական ու համապարփակ օրակարգում և կնպաստի քաղաքային տրանսպորտի ծառայությունների կայունության, որակի և վստահելիության բարելավմանը: Սա իրականացնելու համար անհրաժեշտ են խթաններ և աջակցություն (i) քաղաքականության բարենպաստ շրջանակի; (ii) արդյունավետ ինստիտուտների, պրոֆեսիոնալ/ արհեստավարժ գործարկման և կառավարման, ինչպես նաև (iii) գործարկման և ներդրումների կայուն ֆինանսավորման միջոցով:

27. Երևանից դուրս, Հայաստանի մյուս քաղաքներում պետք է բարելավվեն քաղաքաշինության և ծառայությունների մատուցման ոլորտները: Ի թիվս այլ գործոնների՝ սա ներառում է հստակ երկարաժամկետ տեսլական, ինստիտուցիոնալ մանդատների հստակություն, գործողությունների միասնական և ռազմավարական պլանավորման գործընթաց և արդյունքներ, ինչպես նաև ներդրումային որոշումների համակարգում՝ դրանց բաշխման արդյունավետությունն ապահովելու համար: Բացի այդ, այստեղ կա քաղաքականության շրջանակների զարգացման և իրագործման կատարելագործման ներուժ:

1. Ինստիտուցիոնալ փոփոխությունների հնարավորություններ

28. Ինստիտուցիոնալ բարեփոխումներից մեկն ի վերջո կարող է բերել Տրանսպորտի հարցերով զբաղվող լիազոր մարմնի ստեղծման[15], որը կգործի քաղաքապետարանին կից,

[15] Այս տիպի կազմակերպություններ գործում են արևմտյան և զարգացած երկրներից մեծ մասում և կոչվում են “Verkehsverbund” Գերմանիայում, Passenger Transport Authority (PTA) ՄԹ, “Autoritn Organisatrice des

կազմակերպելով քաղաքի բոլոր տեսակի փոխադրամիջոցների աշխատանքը և կառավարելով (ուղևորա)փոխադրման բոլոր ասպեկտները. երթևեկության կառավարում, ճանապարհների տեխնիկական սպասարկում, հանրային տրանսպորտի ծառայություններ, առանց շարժիչների փոխադրամիջոցներ և ավտոկայանատեղեր: Սա կարող է հնարավորություն ստեղծել ավելի ամբողջական պատկերացում և տեսլական կազմելու, ինչպես նաև հանրային տրանսպորտի միասնական համակարգը զարգացնելուն ուղղված գործողությունների փոխկապակցվածության համար:

2. Ֆինանսական հնարավորություններ

29. Փոխադրման ներդրումային և գործառնական ծախսերն առավել օպտիմալ ծածկելու համար կարող են դիտարկվել տարբեր ֆինանսական լուծումներ: Նոր ավտոկայանատեղերի և ճանապարհային ներդրումների համար կարող են առաջարկվել այլ լուծումներ, մասնավորապես հանրային տրանսպորտի նոր կանգառները կարող են ֆինանսավորվել պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության (PPP) կամ հիմնական մայրուղիների վճարների հաշվին:

3. Մոնիտորինգ

30. Մոնիտորինգը ենթադրում է որոշակի ցուցանիշների համաձայն տվյալների պարբերական և համակարգված հավաքագրում՝ ընթացիկ ծրագրի շահառու կողմերին գրանցված առաջընթացի և նպատակների իրագործման վերաբերյալ տեղեկություններ տրամադրելու նպատակով: Մոնիտորինգի համակարգերը (i) վերլուծում են ծառայությունները և համեմատում, թե որքանով են գործարկողի կողմից իրականացվող աշխատանքները համապատասխանում պայմանագրային պայմաններին, (ii) որոշում են գործող սուբսիդիաների չափը հանրային տրանսպորտում՝ ըստ սոցիալական խմբերի արտոնությունների ծախսը ծածկելու համար, (iii) առաջարկում են այլընտրանքային լուծումներ ճանապարհների գերբեռնվածությունը թեթևացնելու համար, (iv) օժանդակում են սահմանել խրախուսման միջոցները և (v) ուղղորդում են հանրային տրանսպորտի

Transports Urbains” (AOTU) Ֆրանսիայում, Land Transport authority (LTA) Սինգապուրում, metropolitan Bureau of Transportation Տոկիոյում կամ Road and Transport Authority (RTA) Դուբայում. Սովորաբար դրանց ղեկավարը քաղաքապետը կամ փոխքաղաքապետն է:

շուկայի ապագա կազմակերպումը (օրինակ՝ տարբեր օպերատորների աշխատանքի համեմատական վերլուծություններ, մրցույթային որոշումներ և այլն):

4. Կարողությունների ձևավորում աջակցության և վերապատրաստման միջոցով

31. Առաջարկվող ճանապարհային քարտեզն իրականացնելու համար ենթակառուցվածքների նշված ծրագրերի և կազմակերպական բարեփոխումների հետ մեկտեղ, Երևանի և մյուս քաղաքների քաղաքապետարաններին անհրաժեշտ կլինի օժանդակություն և վերապատրաստում: Օժանդակությունն անհրաժեշտ կլինի առաջարկվող ենթակառուցվածքները միջազգային չափանիշներին համապատասխան իրականացնելու նպատակով՝ ինժեներական, ծրագրի կառավարման և վերահսկողության ոլորտներում:

32. Տրանսպորտի ոլորտում շահառուներին ուժեղացնելու նպատակով անհրաժեշտ կլինի կարողությունների զարգացում հատկապես (i) մասնագիտական շրջագայությունների և այցերի (ii) համապատասխան քաղաքապետարանների հետ միաժամանակ միևնույն ծրագրերի իրականացման՝ համեմատության և լավագույն փորձը կիրառելու նպատակով, և (iii) հատուկ գործիքների մշակման միջոցով, այդ թվում՝ մասնագիտական փաստաթղթերի, ուսումնասիրությունների անցկացում, համակարգչային ծրագրերի մշակում տրանսպորտի զարգացման միտումներն ավելի լավ գնահատելու համար, հաշվի առնելով քաղաքաշինական զարգացումները և նպաստել նրան, որպեսզի իշխանություններն ավելի հստակ պատկերացնեն ապագա կարիքներն ու առանցքային հիմնախնդիրները:

Զ. Ներդրումային ծրագիր

Աղյուսակ A3.1: Սեկտորային ներդրումային ծրագիր

Ներդրումային պահանջներ ենթահատվածի համար (2025թ) – միլիոն ԱՄՆ դոլար					
		2011-2013	**2013-2016**	**2016-2025**	**Ընդամենը**
Երևան և ընտրված քաղաքներ	Ա. Քաղաքային ենթակառուցվածք				
	- Ճանապարհային և քաղաքային այլ ենթակառուցվածքների բարելավում	79.6	172.1	186.7	438.3
	- Հասանելիություն, Երթևեկության կառավարման բարելավում և ավտոկայանատեղեր	0.0	2.4	38.5	40.9
	- Հանրային և մարզային տրանսպորտ	6.5	114.3	158.3	279.0
	Բարելավում և ներդրումներ				
	- Մետրոյի և զանգվածային ուղևորափոխադրման միջոցի կառուցում և վերանորոգում	24.3	26.8	19.5	70.6
	Բ. Ինստիտուցիոնալ հզորացում	5.0	2.4	2.3	9.6
	Գ. Ծրագրի կառավարում և կարողությունների զարգացում	16.9	50.6	54.1	121.6
	Ընդհանուր ներդրումները միլիոն ԱՄՆ դոլար	**132.3**	**368.5**	**459.3**	**960.0**

Աղյուսակ A3.2: Ըստ փուլերի ոլորտի ներդրումային ծրագիր (արժեքը միլիոն ԱՄՆ դոլար)

Բաղադրիչներ	**Փուլ 1**	**Փուլ 2**	**Փուլ 3**	**Փուլ 4**	**Փուլ 5**
Քաղաքային տրանսպորտի ենթակառուցվածք	97.4	165.2	211.3	231.2	124.8
Ինստիտուցիոնալ կարողությունների զարգացում	4.4	1.2	1.2	1.3	0.9
Ծրագրի զարգացման հնարա-վորություններ	14.9	26.5	28.4	31.1	20.0
Ընդամենը	**116.7**	**193.0**	**240.9**	**263.6**	**145.8**

Աղբյուրը: Mott MacDonald, ADB (ԱԶԲ)

Ներդիր 2

(ARM:Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր)

Ներդրումային ծրագրի ձևաչափի և մոնիտորինգի շրջանակ

Համառոտ ձևաչափ	Կատարողականի թիրախներ և չափորոշիչներ	Տվյալների աղբյուրներ և հաշվետվողականության մեխանիզմ	Ենթադրություններ և ռիսկեր
Ազդեցություն Բարելավված քաղաքային միջավայր, տեղական տնտեսություն և քաղաքային տարածքներում մասնավոր հատվածի ընդլայնում	**Մինչև 2022թ.** - Պատահարների նվազում առնվազն 10%-ով (2008թ. բազային գիծ՝ 407 մահացու դեպք, 3125 վիրավոր) - Քաղաքային տրանսպորտի պատճառով առաջացած օդի աղտոտվածության 5% նվազում համեմատած 2009թ. 90% բազային գծի հետ - Կառավարության՝ հանրային տրանսպորտի սուբսիդավորումը 10% կրճատված՝ 2009թ. 64% համեմատ -Մասնավոր ներդրումները Հայաստանի քաղաքային տրանսպորտի հատվածում, 2009թ. համեմատ, առնվազն 10%-ով աճում են:	-Տարբեր չափորոշիչների մասով հաշվետվություններ քաղաքապետարանի ստորաբաժանումներից և ՀԿ-ներից -Վիճակագրական հետազոտություններ (ՏԿՆ, ԲՆ, Երևանտրանս և այլ /կառույցներ) -Հետազոտություններ ԵՔ և այլ քաղաքների կողմից:	**Ենթադրություններ** -Կառավարությունը հետապնդում է աճի ռազմավարություն -Առկա է համապատասխան բնապահպանական շրջանակը -Քաղաքական և տնտեսական կայունություն **Ռիսկ** -Տնտեսության խոցելիությունը էկզոգեն ցնցումների նկատմամբ:
Նպատակ Արդյունավետ, վստահելի և մատչելի	**Մինչև 2020թ.** - 40%-ով կրճատվում է Երևանի հարավից դեպի հյուսիս ուղևորությունը՝ 2009թ. 45 րոպեի	-ՀԿ, միջազգային և ազգային տրանսպորտային ընկերակցությունների	**Ենթադրություններ** -Ծրագրի արդյունավետ

Համառոտ ձևաչափ	Կատարողականի թիրախներ և չափորոշիչներ	Տվյալների աղբյուրներ և հաշվետվողականության մեխանիզմ	Ենթադրություններ և ռիսկեր
քաղաքային ենթակառուցվածքներ և հայաստանյան քաղաքներում տրվող ծառայություններ	համեմատ -Ազգային հանրային տրանսպորտի մոդալային տարանջատումը պահպանվում է 21% (2008) մակարդակի վրա -Քաղաքային տրանսպորտի ծառայություններից օգտվող կանանց թվի 5% աճ, 2008թ. 8.3 միլիոնի համեմատ -Քաղաքացիները կունենան զբաղվածության հնարավորություն շինարարությունում (1000 աշխատատեղ)	տվյալներ -Մետրոյի և տրոլեյբուսի կազմակերպություններ և Երևանտրանս -Քաղաքապետարանի տրանսպորտային վիճակագրություն և այլ մարմիններ -Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք	իրականացման քաղաքական կամք -Որոշումների պատշաճ ընդունում և համաֆինանսավորման տրամադրում **Ռիսկեր** -Քաղաքական բանավեճերը փոխում են քաղաքային տրանսպորտի ուղղվածությունը -Գործարար միջավայրի դանդաղումը թուլացնում է մասնավոր հատվածի ոգևորությունը
Արդյունք Քաղաքային ենթակառուցվածքի ընդլայնում, վերականգնված ու բարելավված քաղաքային	**Մինչև 2016թ.** -Քաղաքային ենթակառուցվածքի ավարտ • 5.3կմ ճանապարհային հանգույցների կառուցում ԵՔ կողմից, • 1 բազմահարկ խաչմերուկի նորացում ԵՔ կողմից,	- Ծրագրի առաջընթացի հաշվետվություններ - Երևանի քաղաքային տրանսպորտի հրապարակված գլխավոր ծրագիր - Մասնակից քաղաքի կայք և այլ	**Ենթադրություններ** -ԵՔ-ն և այլ ԻԳ-եր երաշխիքների քաղաքականության իրականացման

Համառոտ ձևաչափ	Կատարողականի թիրախներ և չափորոշիչներ	Տվյալների աղբյուրներ և հաշվետվողականության մեխանիզմ	Ենթադրություններ և ռիսկեր
տարածքներ	• ԵՔ կողմից կառուցված առնվազն 2 հետիոտն կամուրջ, • ԵՔ կողմից քաղաքային փողոցների 1 կմ նորացում, ներառյալ ճանապարհածածկը -ԵՔ կամ այլ մարմնի կողմից Տրանշ 2-ի նախագծերի և տեխնիկատնտեսական հիմնավորումների հաստատտում • քաղաքային ճանապարհահանգույցի նախագծի պատրատում • ճանապարհների/ավտոբուսների կատարելագործման տեխնիկատնտեսական հիմնավորում **Մինչև 2018թ.** -Քաղաքային ենթակառուցվածքի ավարտ: • Ստորգետնյա մետրոյի մուտք ԵՔ կողմից, • ԵՔ կողմից կառուցված 6.1կմ ճանապարհային հանգույցներ, • ԵՔ կողմից կառուցված 5 կմ առանձնացված հատված տրոլեյբուսների և ավտոբուսների համար, • մեկ փոքր քաղաքում 3 կմ առանձնացված հատված ավտոբուսների համար, • միջքաղաքային ավտոբուսների հետ կապված առնվազն 5 միջմոդալային կառույց ԵՔ/այլ քաղաքի կողմից, • փոքր քաղաքներում 10 կմ քաղաքային ճանապարհների	հրապարակված նյութեր -Քաղաքային տրանսպորտի վիճակագրություն -Երևանտրանսի, Մետրոպոլիտենի, Երևանի ավտոբուսային կազմակերպության տարեկան հաշվետվություններ -ԵՔ հաշվետվություններ -ԵՔ կողմից իրականացված հետազոտություններ	կարողություն ունեն -Երևանում և այլ քաղաքներում իրականացվում է կարողությունների զարգացում **Ռիսկեր** -Էլ.էներգիայի աճող սակագները մեծացնում են գործարկման ծախսերը, իսկ սակագների բարձրացումը սպառողների կողմից աջակցություն չի ստանում -ԷՆ, ԵՔ և այլ քաղաքներ հանդիպում են խոչընդոտների ինստիտուցիոնալ փոփոխությունների և բարեփոխումներ իրականացնելու ճանապարհին

Համառոտ ձևաչափ	Կատարողականի թիրախներ և չափորոշիչներ	Տվյալների աղբյուրներ և հաշվետվողականության մեխանիզմ	Ենթադրություններ և ռիսկեր
	վերականգնում կամ կառուցում , • ԵՔ կողմից կառուցված 1 հետիոտն գոտի -ԵՔ հաստատում է մասսայական տարանցիկ գոտու ընդլայնման նախագիծը - Երկու փոքր քաղաք հաստատում են քաղաքային և միջմարզային տրանսպորտային ցանցի վերակազմավորումը - Մեկ մասնավոր կազմակերպություն է վարձվում հանրային տրանսպորտի կամ բազմամոդալ գործիքի կառավարման համար: **Մինչև 2020թ.** - Քաղաքային ենթակառուցվածքների ավարտ: • առնվազն 10 կմ քաղաքային ճանապարհների նորացում կամ կառուցում, • փոքր քաղաքների կողմից 3 հետիոտն գոտիների կառուցում, • մետրոյի ենթակառուցվածքի 10 կմ-ի նորացում ԵՔ կամ Մետրոպոլիտենի կողմից, • 1 բազմամոդալ տրանսպորտային հանգույցի նորացում ԵՔ կողմից - ԵՔ ներդնում է էլեկտրական /CNG միկրոավտոբուսների խումբ		

Համառոտ ձևաչափ	Կատարողականի թիրախներ և չափորոշիչներ	Տվյալների աղբյուրներ և հաշվետվողականության մեխանիզմ	Ենթադրություններ և ռիսկեր
	- ԵՔ պայմանագիր է կնքում/կառուցում է մեկ մասսայական տրանզիտի խնդրի լուծում՝ վերգետնյա մետրո կամ մետրոյի ընդլայնում -Մետրոյի երկու կայարաններ վերազինվում են հատուկ կառույցներով, որպեսզի կարողանան բավարարել կանանց և հաշմանդամների կարիքները:		
Ինստիտուցիոնալ համապատասխան կարողությունների զարգացում Երևանում և փոքր քաղաքներում	**Մինչև 2016թ.** - Ինստիտուցիոնալ կարողությունների հզորացում: • ԵՔ կողմից տրանսպորտային հանձնաժողովի ստեղծում • Բազմամոդալային տրանսպորտի կայքի գործարկում ԵՔ կողմից -Նախաձեռնվում է տրանսպորտային բարեփոխումը. • ԵՔ և Երևանտրանսի կողմից միկրոավտոբուսների վերակազմակերպում և մրցույթների բարեփոխման անցկացում, • ԵՔ և ԵՏ կողմից տոմսերի ինտեգրացված համակարգի ներդրում, • ԵՔ և այլ փոքր քաղաքների կողմից տրանսպորտի ծրագրման և մոնիտորինգի համակարգի ստեղծում, • Երևանի հանրային տրանսպորտի ցանցի վերակազմակերպում • ԵՔ և ԵՏ կողմից	-ԷՆ և քաղաքների կայքերն ու քաղաքային կազմակերպության գծապատկեր -ԻԳ-ների ծրագրի առանցքնթացի հաշվետվություններ	**Ենթադրություններ** - ԵՔ, ԷՆ և այլ քաղաքներ բաց են բարեփոխումների և ռազմավարական ծրագրման համար - Ինստիտուցիոնալ բարեփոխումները իրականացվել են -Ծրագրի իրականացումը կառավարելու շարունակական քաղաքական կամք

Համառոտ ձևաչափ	Կատարողականի թիրախներ և չափորոշիչներ	Տվյալների աղբյուրներ և հաշվետվողականության մեխանիզմ	Ենթադրություններ և ռիսկեր
	պատրաստված Հանրային Ծառայությունների Պայմանագրեր • 2 քաղաքում քաղաքային տրանսպորտի ծրագրի հաստատում **Մինչև 2018թ.** - ԵՔ ինստիտուցիոնալ կարողության հզորացում: • Քաղաքային տրանսպորտի ֆինանսավորման և պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության նոր շրջանակ • Հանրային ծառայությունների առնվազն 2 պայմանագիր ԵՔ կողմից • ԵՔ կողմից տրանսպորտային մարմնի ստեղծում - Ինստիտուցիոնալ կարողությունների զարգացում փոքր քաղաքներում. • 4 փոքր քաղաքների կողմից ենթակառուցվածքների ռազմավարական ծրագրի նախապատրաստում • Ավտոբուսների և միկրոավտոբուսների ցանցի բարեփոխում 2 քաղաքում • Տրանսպորտային մարմնի ստեղծում 2 քաղաքում • Հանրային ծառայության պայմանագրի ներդրում 2 քաղաքում		**Ռիսկ** - Միջգերատեսչական աջակցություն ու համակարգում չի ակնկալվում -Կենտրոնական կառավարության և քաղաքային իշխանությունների միջև առկա անհամաձայնությունը քաղաքականության բարեփոխման վերաբերյալ

Համառոտ ձևաչափ	Կատարողականի թիրախներ և չափորոշիչներ	Տվյալների աղբյուրներ և հաշվետվողականության մեխանիզմ	Ենթադրություններ և ռիսկեր
Արհեստավարժ և փորձառու Ծրագրի իրականացման մարմինների ստեղծում Երևանում և Հայաստանում	**Մինչև 2016թ.** -Անձնակազմի առնվազն 15 անդամի (30% կանայք) վերապատրաստում տեխնիկական, ֆինանսական կառավարման, գնումների և երաշխիքների թեմայով, -Նախագծերի և համապատասխանության ուսումնասիրության ժամանակին նախապատրաստում ԵՔ, ԻԳ և ԷՆ կողմից (ժամանակին կատարված իրացվելիության հետազոտություններ, գնումներ) **Մինչև 2018թ.** - Երաշխիքների մասով աշխատակազմի հավաքագրում ԵՔ-ում և այլ ԻԳ-ներում --Անձնակազմի առնվազն 15 անդամի (30% կանայք) վերապատրաստում տրանսպորտի գործարկման և կառավարման հարցերում պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության մասով (արտոնագրային կառավարում, կառավարում և վարձակալության պայմանագրեր)	- ԵՔ և ԷՆ տարեկան հաշվետվություններ և հաղորդակցում -ԻԳ ծրագրի առաջընթացի հաշվետվություններ	**Ենթադրություններ** -Քաղաքային իշխանությունները գերակայություն են համարում քաղաքային տրանսպորտի ծրագիրը և միջոցներ են տրամադրում վերջինիս իրականացման համար: **Ռիսկ** -Քաղաքական խնդիրները շեղում են քաղաքային տրանսպորտի գերակայության ուղղությունը

Գործողությունները `ուղենիշերով	Ներդրումներ
1. Քաղաքային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի կառուցում, բարելավում և վերականգնում • Նախագծի մանրամասն նկարագրություն՝ ավարտը 12-րդ ամսին (ԻԳ-ներ, ԷՆ) • ՀՕՎԾ ժամանակին իրականացում մինչև պայմանագրերի կնքումը (ԻԳ-ներ, ԷՆ) • Ապրանքների ձեռքբերում և մատակարարում մինչև 2018թ. դեկտեմբեր (ԻԳ-ներ, արտադրող, կապալառու): • Քաղաքային ենթակառուցվածքի կառուցում մինչև 2019 (ԻԳ-ներ, կապալառուներ) • Մինչև 2012թ. հուլիս կատարողականի մոնիտորինգի և բարելավումների համար անհրաժեշտ սարքավորումների ձեռքբերում (ԻԳ-ներ) • Քաղաքային և միջմարզային տրանսպորտային համակարգերի կառուցում կամ վերականգնում մինչև 2019թ. հունվար (ԻԳ-ներ)	ԱԶԲ: $400 միլիոն ԱԶՀ/ՀԿՄ-ից S1: $48.64 միլիոն (ԱԶՀ) Կառավարություն:$115 միլիոն S1: $11.41 միլիոն
2. Ինստիտուցիոնալ կարողությունների զարգացման ծրագիր • Բազմամոդալային կոմիտեի ձևավորում/ ստեղծում մինչև 12-րդ ամիսը (ԻԳ-ներ, օպերատորներ) • Տրանսպորտային մարմնի ստեղծում մինչև 84 ամիսը (ՀՀ Կառ., ԻԳ-ներ) • Նոր կարգավորող շրջանակի իրականացում մինչև 24-րդ ամիսը (ՀՀ Կառ. ԻԳ-ներ) • Ըստ սեռի տարանջատված ուղևորների տվյալների շտեմարանների ստեղծում և հետագա ուսումնասիրությունների իրականացում 12-96 ամիսների ընթացքում (ԵՔ, ԻԳ-ներ, Օպերատորներ)	
3. Ծրագրի կառավարման գործիք • Խորհրդատուները և երաշխիքների գծով մասնագետները պետք է վարձվեն մինչև 8-րդ ամիսը (ԻԳ-ներ) • 12-48 ամիսների ընթացքում վերապատրաստման ծրագրերի մշակում և իրականացում (ԻԳ-ներ)՝ առնվազն 30% կին մասնակիցներով՝ (ԵՔ, Երևանի Կառուցապատման ԾԻԳ, ԵՏ, Օպերատորեր) • Գրասենյակների վերականգնում և սարքավորումների ձեռքբերում ու առաքում մինչև 36-րդ ամիսը	
Տրանշ II. պետք է հաստատվի մինչև 2014թ. ավարտը **Տրանշ III. պետք է հաստատվի մինչև 2017թ. ավարտը**	

Աղբյուրը՝ ԱԶԲ

Ներդիր 3

(ARM: Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր)

ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿ

1. Մինչև վարկային կամ ծրագրի համաձայնագրերում փոփոխվելը կամ ուղղվելը ներդրումային ծրագիրն իրականացվելու է հետևյալ կերպ.

Ա. Իրականացման միջոցառումներ

2. Ներդրումային ծրագրի գործադիր մարմին է հանդիսանալու Էկոնոմիկայի նախարարությունը (ԷՆ):

3. Վարչապետի կողմից գլխավորվող վերահսկող խորհուրդը կիրականացնի ներդրումային ծրագրի ղեկավարումը և կսահմանի ընդհանուր քաղաքականության ուղղությունը: Խորհրդի կազմում կընդգրկվեն Էկոնոմիկայի նախարարությունը, Ֆինանսների նախարարությունը, Տրանսպորտի և կապի նախարարությունը, Տարածքային կառավարման նախարարությունը, ներգրավված քաղաքապետարանները և այլ համապատասխան նախարարություններ ու պետական գործակալություններ: Կոմիտեն կղեկավարի իրավական, ինստիտուցիոնալ և կարգավորող բարեփոխումների ընթացքն ու կհետևի ներդրումային ծրագրի կատարողականին:

4. Գործադիր մարմնի և Իրականացնող գործակալության պարտականությունները կներառեն՝

(i) ռազմավարական ուղղությունների մշակումը և ներդրումային ծրագրի իրականացման գործընթացին հետևելը,
(ii) ԱԶԲ ներկայացնելու նպատակով պարբերական ֆինանսավորման հայտի նախապատրաստումը,
(iii) խորհրդատվական ծառայությունների, աշխատանքների և ապրանքների ձեռքբերումը,
(iv) վարկային միջոցների կառավարումը և վճարումներին ընթացք տալը,

(v) տեղական ինստիտուցիոնալ բարեփոխումների և կարողությունների զարգացման գործողությունների հսկումը,
(vi) տեղական ինստիտուցիոնալ բարեփոխումների և կարողությունների զարգացման գործողությունների ծրագրի իրականացման հսկումը,
(vii) ներդրումային ծրագրով նախատեսված գործողությունների տարեկան բյուջետային գնահատականների նախապատրաստումը,
(viii) ծրագրի նախապատրաստման և կառավարման համար լրացուցիչ խորհրդատուների վարձումը, և
(ix) ենթածրագրերի, հողերի օտարման հաստատումը և ԱԶԲ երաշխիքների քաղաքականությանը համապատասխանության ապահովումը:

5. Իրականացնող գործակալությունը սովորաբար բաղկացած է տրանսպորտի բնագավառում համապատասխան փորձ ունեցող տեխնիկական, սոցիալական, բնապահպանական և վարչական մասնագետներից: Ըստ անհրաժեշտության այն պետք է ներառի տրանսպորտային ինժեներ, շրջակա միջավայրի, սոցիալական երաշխիքների, մոնիտորինգի և գնահատման հարցերով մասնագետների, թարգմանչի և կառավարման տեղեկատվական համակարգերի մասնագետի: ԲՖԳ միջոցներով ֆինանսավորվող խորհրդատուների աջակցությամբ՝ Ծրագրի աշխատակազմը պատասխանատու է լինելու ենթածրագրերի ամենօրյա իրականացման համար և մասնավորապես՝

(i) ենթածրագրերի ընտրության և գնահատման;
(ii) ենթածրագրերի իրացվելիության ուսումնասիրությունների և համապատասխանության հետազոտությունների,
(iii) խորհրդատուների և կապալառուների գործողությունների համակարգման,
(iv) շինարարության վերահսկողության,
(v) իրականացման առաջընթացի և ազդեցության մոնիտորինգի ու գնահատման,
(vi) վերաբնակեցման գործողությունների համակարգման և երաշխիքների համապատասխանության ապահովման,
(vii) ծրագրի սոցիալական, գենդերային և բնապահպանական ազդեցությունների մոնիտորինգի,
(viii) կառավարական մարմինների համակարգման և
(ix) ներդրումային ծրագրի պարբերական հաշվետվությունների համախմբման և նախապատրաստման համար:

Բ. Տրանշերի հաստատման ընթացակարգը

6. Ենթածրագրերի համար այն ներառված կլինի հետագա ՊՖՀ-ներում. ընտրությունն ու հաստատումը սահմանված են սույն ՖԾՀ Ներդիր 4-ում:

Գ. Մոնիտորինգ և Գնահատում

7. Առաջընթացի եռամսյակային հաշվետվություններին ծանոթանալուց հետո, եթե պահանջվի, ԱԶԲ-ն դիտորդական առաքելություններ կուղարկի՝ յուրաքանչյուր վարկի ներդրումային ծրագրերի առաջընթացը, իրականացման միջոցառումների ցանկացած փոփոխությունները կամ հատուկ ենթածրագրերի ու ողջ ներդրումային ծրագրի նպատակներին հասնելու համար անհրաժեշտ վերականգնողական միջոցառումները քննարկելու համար:

8. Ի լրումն կանոնավոր դիտարկումների, ներառյալ յուրաքնաչյուր վարկի միջնաժամկետ դիտարկումը, վարկի առաջին տրանշի ուժի մեջ մտնելուց 3 տարի հետո հանգամանալից միջնաժամկետ դիտարկում է իրականացվելու: Յուրաքանչյուր վարկի միջնաժամկետ դիտարկումն անց է կացվելու յուրաքանչյուր վարկի իրականացման շրջանին համապատասխան: Նման միջնաժամկետ դիտարկումները մանրամասն կգնահատեն ծրագրի միջոցառումները, իրականացման գործողությունները, բաց մնացած խնդիրները, շրջակա միջավայրն ու վերաբնակեցումը, ինչպես նաև երաշխիքների այլ խնդիրները, ժամանակացույցում նշված թիրախների պահպանումը և այլն: Ներդրումային ծրագրի միջնաժամկետ դիտարկումը կկենտրոնանա (i) ներդրումային ծրագրի բաղադրիչների կատարողականի և (ii) իրականացման գործողությունների կամ վերականգնողական միջոցառումների փոփոխությունների վրա:

9. ԱԶԲ դիտորդական առաքելությունները կիրականացվեն Գործադիր մարմնի և Իրակա-նացնող գործակալության հետ համատեղ:

Ներդիր 4

(ARM: Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր)

ԸՆՏՐՈՒԹՅԱՆ ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐ ԵՎ ՀԱՍՏԱՏՄԱՆ ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳ

Ա. ԸՆՏՐՈՒԹՅԱՆ ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐ

1. Ասիական Զարգացման Բանկը (ԱԶԲ) միայն կֆինանսավորի այն ծրագրերը և/կամ ենթածրագրերը, որոնք ա /Ներդրումային Ծրագրի մաս են կազմում և ուղղված են իրականացնելու Քաղաքային Ենթակառուցվածքների ոլորտի ճանապարհային քարտեզի նպատակները, ինչպես նկարագրված է Ֆինանսավորման Շրջանակային Համաձայնագրի Ներդիր 1-ում, բ/ հետևում են ՖՇՀ Ներդիր 3-ում սահմանված իրականացման միջոցառումներն, գ/ լիովին համապատասխանում են ՖՇՀ Ներդիր 5-ի սոցիալական չափումներին և երաշխիքների շրջանակին և դ/ համապատասխանում են այս ներդիրում սահմանված ընդունելի չափանիշներին:

1. Մասնակից Քաղաքապետարանների ընտրություն

2. 15000 և ավել բնակիչ ունեցող բոլոր քաղաքները Հայաստանում կարող են մասնակցել Ծրագրին: Ծրագրի մեջ կարող են ընդգրկվել նաև այն քաղաքները, որոնք զբոսաշրջության կամ տնտեսական զարգացման ներուժ ունեն կամ էլ նրանց մասնակցությունը համաձայնեցված է ԱԶԲ հետ: Ներդրումային Ծրագրի Բաղադրիչ 1-ով ֆինանսավորվող ենթածրագրերի համար մասնակից քաղաքապետարանները պետք է նախապատրաստեն պատշաճ կամ հիմնարար քաղաքային զարգացման ծրագիր կամ էլ երկրի սոցիալ-տնտեսական զարգացման գերակայությունների ծրագրին համահունչ ենթաոլորտային ճանապարհային քարտեզ: Այս ռազմավարությունը կամ ճանապարհային քարտեզը ներառելու է (i) քաղաքի սոցիալ-տնտեսական գնահատում, (ii) քաղաքային ենթակառուցվածքի գնահատում, (iii) կարիքների գնահատում, (iv) քաղաքային և տնտեսական զարգացում, (v) ռազմավարական ուղղություններ և (vi) գործողությունների կամ բիզնես ծրագիր՝ կարճա-, միջնա- և երկարաժամկետ թիրախներով:

2. Ենթածրագրերի ընտրություն

3. Ենթածրագրերի ընտրության հարցում պետք է հետևել ստորև բերված ընտրության ընդհանուր չափանիշներին.

(i) 15000 և ավել բնակիչ ունեցող կամ զբոսաշրջության և/կամ տնտեսական զարգացման ներուժ ունեցող քաղաքներ կամ էլ ԱԶԲ հետ համաձայնեցված:

(ii) Ենթածրագրերն առնչվում են (i) տնտեսական աճն ու զբոսաշրջությունը խթանող քաղաքային ենթակառուցվածքների[16], (ii) քաղաքային ծառայությունների կառավարման և (iii) քաղաքները կամ տարածաշրջանները (մարզերը) իրար հետ կապող միջմոդալային միջոցառումների և քաղաքային կառավարման բարելավումներին :

(iii) Ծրագիրն ունի սպառողների հաստատված վերլուծություն, ամենայն հավանականությամբ կխրախուսի դրական ներքին զարգացումները, ինչպես օրինակ սոցիալական ազդեցությունը, տնտեսական և զբոսաշրջության զարգացումը, տնտեսական վերականգնումը, այն տեխնիկապես հիմնավորված է և նրա տեխնիկատնտեսական հիմքը բավարարում է Հայաստանի և ԱԶԲ ինժեներական, ֆինանսական, տնտեսական, բնապահպանական և սոցիալական պահանջները, և

(iv) Ենթածրագիրը ստացել է կառավարության բոլոր հաստատումներն ու հավանությունները, և բավարար համաֆինանսավորում է հատկացվել հողերի տրամադրման, ենթածրագրի ըստ ժամանակացույցի իրականացման և ավարտից հետո նման ծրագրի/ենթածրագրի տարրերի կիրառման և պահպանման համար:

(v) Ենթածրագիրը չի ներառում 2009թ. Երաշխիքների Քաղաքականության Կարգի հավելված 5-ով նախատեսված արգելված ներդրումներ:

4. ԲՖԳ ընթացքում, Կառավարության Ներդրումային Ծրագրի փոփոխման հետևանքով ավելացված ենթածրագրերի համար, մինչև ՊՖՀ ԱԶԲ ներկայացնելը պետք է ստացվեն բոլոր համապատասխան թույլատվությունները:

3. Ենթածրագրերի գնահատում

5. Ենթածրագրերը գնահատելիս՝ հարկ է հետևել ստորև բերված ընդհանուր չափանիշներին.

(i) Տեխնիկատնտեսական հիմնավորումը ցույց է տալիս, որ ենթածրագիրը համապատասխանում է ԱԶԲ տեխնիկական, տնտեսական, ֆինանսական և ինստիտուցիոնալ պահանջներին;

(ii) Ենթածրագրի տնտեսական կենսունակությունը պետք է արտահայտված լինի ԱԶԲ՝ *Ծրագրերի Տնտեսական Վերլուծության Ուղեցույցներին* (1997) համապատասխան իրականացված տնտեսական վերլուծության մեջ;

(iii) Ենթածրագրի ֆինանսական կայունությունը պետք է արտահայտված լինի ԱԶԲ՝ *Վարկառուի Ֆինանսական Կառավարման և Ծրագրերի Վերլուծության Ձեռնարկի (2006)* Գլուխ 3, 4, 5-ի համապատասխան իրականացված վերլուծության մեջ;

(iv) Հողերի օտարման և վերաբնակեցման ազդեցություն ունեցող ենթածրագրերի համար, վերաբնակեցման ծրագիրը պետք է նախապատրաստվի ներդրումային ծրագրի Հողերի Օտարման և

[16] Քաղաքային ենթակառուցվածքի կառուցում, ընդլայնում, նորացում, վերականգնում՝ ներառյալ, առանց սահմանափակումների, ճանապարհներ, քաղաքների ափամերձ տարածք, կանաչ տարածքներ, հանրային տրանսպորտ, քաղաքի վերականգնում, ջրամատակարարում, պոմպեր, էներգախնայողություն և ջեռուցման համակարգ, սանիտարական համակարգ, աղբի վերամշակում, աղբանոցներ, տեղեկատվական տեխնոլոգիաներ և այլ սոցիալական ու տնտեսական գործիքներ:

Վերաբնակեցման Շրջանակին համապատասխան (հղման տեսքով ներկայացված է ՖՇՀ-ի Ներդիր 5-ում);

(v) Նախնական Բնապահպանական Հետազոտությունը կամ Բնապահպանական Ազդեցության Գնահատականն, ըստ անհրաժեշտության, պետք է իրականացված լինի ենթածրագրերի համար և մեղմացման բավարար միջոցառումների ու հնարավոր բնապահպանական ազդեցությունները մեղմելու բյուջե պետք է ունենա և պետք է իրականացված լինի Ներդրումային Ծրագրի Բնապահպանական Գնահատման և Դիտարկման Շրջանակին համապատասխան (հղման տեսքով ներկայացված է ՖՇՀ-ի Ներդիր 5-ում); և

(vi) Ենթածրագրի համար պետք է նախապատրաստված լինի իրականացման միջոցառումների, ինստիտուցիոնալ և կարողությունների զարգացման ծրագիրը:

Բ. ՀԱՍՏԱՏՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՑԸ

6. ԲՖԳ-ով ֆինանսավորման առաջարկված ծրագրերի հաստատման ընթացակարգերը պետք է հետևեն դիտարկման և հաստատման հայաստանյան գործընթացներին, ինչպես որ նկարագրված է ՖՇՀ Ներդիր 5-ում: ԲՖԳ-ով ֆինանսավորման առաջարկված Տրանշ 1-ի ենթածրագրերի համար, հայաստանյան բոլոր հաստատումները ձեռք են բերվել մինչև պայմանագրերի կնքումը: Պարբերական ֆինանսավորման հայտերը նախապատրաստելիս և ներկայացնելիս պետք է հետևել ստորև բերված ընթացակարգերին.

(i) Գործադիր մարմինը կամ Իրականացնող գործակալությունը, ըստ կիրառման, դիտարկում և հետազոտում է ենթածրագրերի առաջարկները՝ հաստատելու համապատասխանության և Երևանի Քաղաքապետարանի ու վերահսկիչ խորհրդի կողմից դիտարկված ու հաստատված լինելու փաստը;

(ii) Գործադիր մարմինը կամ Իրականացնող գործակալությունը, ըստ կիրառման, Ծրագրի Կառավարման Գործիքի կողմից օժանդակություն ստանալով՝ ապահովում է ենթածրագրերի տեխնիկատնտեսական հիմնավորման և համապատասխանության իրականացնումն ու գնահատումը;

(iii) Գործադիր մարմինը կամ Իրականացնող գործակալությունը, ըստ կիրառման, նախապատրաստում է ենթածրագրի տեխնիկատնտեսական և համապատասխանության հաշվետվությունների վրա հիմնված պարբերական ֆինանսավորման հայտերը;

(iv) Վերահսկող Խորհուրդը Գործադիր մարմնի կամ Իրականացնող Գործակալության օժանդակությամբ դիտարկում և հաստատում է ենթածրագրի տեխնիկակատնտեսական և համապատասխանության հաշվետվությունները, ինչպես նաև համապատասխան ՊՖՀ-ը;

(v) Գործադիր մարմինը կամ Իրականացնող գործակալությունը, ըստ կիրառման, Կառավարության միջոցով ԱԶԲ հաստատման է ներկայացնում հաստատված ՊՖՀ-ը ենթածրագրի տեխնիկատնտեսական և համապատասխանության հաշվետվությունների հետ միասին;

(vi) Ընտրության չափանիշի և հաստատման ընթացակարգերի համապատասխանությանն ու ԱԶԲ համապատասխան քաղաքականությանը համհունչ լինելու դեպքում, ԱԶԲ կհաստատի ծրագրի առաջարկությունները:

(vii) Գործադիր մարմինը կամ Իրականացնող գործակալությունը, ըստ կիրառման, պետք է ընթացք տա նաև գնումների գործընթացներին՝ ԱԶԲ՝ *Գնումների Ընթացակարգերի և Խորհրդատուների Կիրառման Ուղեցույցներին* (2010թ., պարբերաբար փոփոխվող) համապատասխան:

7. ՀՀ կառավարությունը, Գործադիր մարմինը և Իրականացնող գործակալությունն ու ԱԶԲ, ԱԶԲ՝ դիտորդական պարբերական առաքելությունների և առաջընթացի կիսամյակային հաշվետվությունների միջոցով, պետք է կապ պահպանեն միմյանց հետ: Եվ այս քայլերը կարող են ազդեցություն ունենալ նաև ՊՖՀ խորհրդակցությունների վրա՝ մինչև ԱԶԲ ներկայացնելը:

Ներդիր 5

(Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր)

ԲՆԱՊԱՀՊԱՆԱԿԱՆ ԵՎ ՍՈՑԻԱԼԱԿԱՆ ԵՐԱՇԽԻՔՆԵՐ

1. Հայաստանը կերաշխավորի, որ այս ներդիրում և երաշխիքների հետագա շրջանակներում նկարագրված պահանջները, որոնք նախապատրաստվել են ԲՖԳ և առաջին Տրանշի համար ու որոնց բոլոր պատճենները տրամադրվել են ԱԶԲ կողմից և որոնք ստորև ներառնված են հղման տեսքով, լիովին կպահպանվեն Գործիքով ֆինանսավորվող Ծրագրերի նախապատրաստման և իրականացման ընթացքում:

(i) 2010թ. սեպտեմբերի 24-ին հաստատված բնապահպանական գնահատման ու ուսումնասիրության շրջանակը (ԲԳՈՒՇ),
(ii) 2010թ. սեպտեմբերի 24-ին հաստատված հողերի օտարման ու վերաբնակեցման շրջանակը,
(iii) Բնապահպանական կառավարման ծրագիր (ԲԿԾ), և
(iv) 2010թ. սեպտեմբերի 24-ին հաստատված հողերի օտարման ու վերաբնակեցման ծրագիրը (ՀՕՎԾ):

2. Շրջանակները ներառում են ԱԶԲ երաշխիքների քաղաքականության համաձայն Գործիքին հատուկ տեղեկատվություն և պահանջներ. (i) ԲՖԳ կողմից հավանական ֆինանսավորվող բաղադրիչների կամ ենթածրագրերի ընդհանուր ակնկալվող ազդեցությունները շրջակա միջավայրի, հարկադրված վերաբնակեցման և տեղաբնակ անձանց վրա; (ii) բաղադրիչների, ենթածրագրերի ընտրության ժամանակ կիրառվող երաշխիքների չափանիշները; (iii) դիտարկման և դասակարգման, ազդեցությունների գնահատման, կառավարման ծրագրերի, հանրային խորհրդակցությունների և տեղեկատվության բացահայտման (ներառյալ հրապարակման 120-օրյա կանոնը, եթե պահանջվի), մոնիտորինգի և հաշվետվողականության իրականացման համար անհրաժեշտ պահանջներն ու ընթացակարգերը և (iv) ինստիտուցիոնալ միջոցառումները (ներառյալ բյուջեի և կարողությունների պահանջները) և հաճախորդի ու ԱԶԲ պարտակա-նություններն ու իրավունքները երաշխիքների փաստաթղթերի նախապատրաստման, ուսումնասիրության և հաստատման համար:

3. Յուրաքանչյուր ՊՖՀ նախապատրաստելուց առաջ, Երաշխիքների յուրաքանչյուր շրջանակի կիրառելիությունը և համապատասխանությունը բնապահպանական գնահատման, հարկադրված վերաբնակեցման և տեղաբնակ անձանց նկատմամբ պետք է դիտարկվի և նորացվի՝ ապահովելու համար դրանց համապատասխանությունը երկրի օրենսդրությանը և ԱԶԲ՝ Երաշխիքների Քաղաքականության Կարգին (2009թ., որը պարբերաբար փոփոխվում է):

4. Բոլոր դեպքերում, յուրաքանչյուր նոր ՊՖՀ նախապատրաստման համար, Գործադիր Մարմինը (ԳՄ) կամ իրականացնող գործակալությունը, ըստ կիրառության, պետք է ուսումնասիրի ընթացիկ ենթածրագիրը ստուգելու համար նրանց՝ երաշխիքների ծրագրի ու շրջանակների հետ համապատասխանության կարգավիճակը և ուսումնասիրության հաշվետվությունները, տրանշով ներառված ծրագրերի այլ համապատասխան փաստաթղթերի հետ միասին ներկայացնեն ԱԶԲ: Ընթացիկ ենթածրագրերի ուսումնասիրության ընթացքում լուրջ անհամապատասխանություն հայտնաբերելու դեպքում, վերանայված ծրագիրը պետք է նախապատրաստվի և ներկայացվի ԱԶԲ:

5. Ենթածրագրի ֆինանսավորման նախապատրաստման կամ տրամադրման ժամանակ գործող ԱԶԲ բոլոր Երաշխիքների Քաղաքականությունները կիրառելի կդառնան նման ենթածրագրի համար: ՀՀ օրենսդրության և քաղաքականությունների ու ԱԶԲ Երաշխիքների Քաղաքականությունների միջև առկա անհամապատասխանությունների պարագայում, գերակայությունը տրվում է ԱԶԲ Երաշխիքների Քաղաքականություններին:

Ա. Շրջակա միջավայր

6. ԳՄ կամ ԻԳ, ըստ կիրառության, պետք է ապահովի, որ Գործիքով ֆինանսավորվող յուրաքանչյուր ենթածրագիր մշակվելու, կատարվելու, իրականացվելու և պահպանվելու է ՀՀ գործող օրենսդրության և ԱԶԲ Երաշխիքների Քաղաքականության Կարգի (2009) համաձայն:

7. ԳՄ կամ ԻԳ, ըստ կիրառության, պետք է երաշխավորի, որ Գործիքով ֆինանսավորվող յուրաքանչյուր Ենթածրագրի համար ՀՀ կիրառելի օրենսդրության և ԱԶԲ Երաշխիքային Քաղաքականության Կարգի (2009) համաձայն նախապատրաստվել է Բնապահպանական Ազդեցության Գնահատումը (ԲԱԳ) կամ Նախնական Բնապահպանական Հետազոտությունը (ՆԲՀ) (ըստ անհրաժեշտության), և բոլոր ԲԱԳ-

երը կամ ՆԲՀ-ները հաստատվել են ԱԶԲ և ՀՀ բնապահպանության նախարարության կողմից ու հաշվի են առնվել ենթածրագրերի նախագծման, շինարարության և գործարկման փուլերում:

8. ԳՄ կամ ԻԳ, ըստ կիրառության, պետք է երաշխավորի, որ ԲԿԾ իրականացվի: ԲԿԾ բոլոր առաջարկությունները ներառված են մրցութային փաստաթղթերում, շինարարական աշխատանքների, խորհրդատվական ծառայությունների պայմանագրերում:

9. ԳՄ կամ ԻԳ, ըստ կիրառության, պետք է (i) մոնիտորինգի ենթարկի կապալառուի կողմից ԲԿԾ իրականացումը; (ii) ապահովի, որ շինարարական աշխատանքների և խորհրդատվական ծառայությունների պայմանագրերը ներառեն ԲԿԾ նախապատրաստման, իրականացման և մոնիտորինգի վերաբերյալ դրույթներ, (iii) ապահովի, որ ԲԿԾ մեղմացման միջոցառումները համապատասխան կերպով իրականացվեն կապալառուների կողմից և (iv) այս գործողության համար համապատասխան բյուջետային հատկացում կատարեն: ԳՄ կամ ԻԳ, ըստ կիրառության, պետք է նաև ապահովի ԱԶԲ՝ ենթածրագրի մասով իրականացման ժամանակ ԲԿԾ իրականացման վերաբերյալ կիսամյակային հաշվետվությունների ժամանակին ներկայացումը:

10. Շինարարական աշխատանքների և ոչ մի պայմանագիր չի ստորագրվի, մինչև Գործիքով ֆինանսավորվող ԲԱԳ-ը կամ ՆԲՀ-ն չհաստատվի ԱԶԲ կողմից:

Բ. Հողերի Օտարում և Վերաբնակեցում

11. ԳՄ-ն կամ ԻԳ, ըստ կիրառության, պետք է երաշխավորի, որպեսզի ենթածրագրերի կողմից պահանջվող հողն ու օտարման իրավունքը ժամանակին դառնան ազատ ու ցանկացած երրորդ կողմի պահանջներից ու արգելանքներից զերծ և որպեսզի ՀՕՎԾ դրույթներն իրականացվեն (i) ՀՀ կիրառելի օրենսդրության, (ii) ԱԶԲ՝ Հարկադրված Վերաբնակեցման Երաշխիքների Քաղաքականության Կարգի (2009) և ՀՕՎԾ համապատասխան:

(i) Առնվազն տարեկան կտրվածքով և Գործիքով տրամադրվող տրանշը նախապատրաստելիս ՀՕՎԾ-ը պետք է դիտարկվի, անհրաժեշտության դեպքում

փոփոխվի ու ներկայացվի ԱԶԲ հաստատմանը: Գործիքով ֆինանսավորման առաջարկած ցանկացած ենթածրագրի համար պետք է նախապատրաստվի դիտարկված և նորացված ՀՕՎԾ համապատասխան ՀՕՎԾ-ը:

(ii) ՀՕՎԾ դիտարկումն ու նորացումը և յուրաքանչյուր ենթածրագրի համար ՀՕՎԾ հետ համահունչ ՀՕՎԾ մշակումը տվյալ ենթածրագրի գնահատման նախապայման է հանդիսանում:

(iii) Յուրաքանչյուր ենթածրագրի համար վերջնական նախագծի կամ դրա համարժեքի վրա հիմնված ՀՕՎԾ նախապատրաստումը և դրա համապատասխանությունը ՀՕՎԾ-ին նախապայման է հանդիսանում համապատասխան շինարարական աշխատանքների պայմանագրի (-երի) հաստատման համար:

(iv) ՀՕՎԾ իրականացման ավարտը նախապայման է հանդիսանում շինարարական աշխատանքների սկզբի համար: ԳՄ-ն կամ ԻԳ-ն պետք է այս պայմանն արտացոլի շինարարական աշխատանքների պայմանագրում (-երում):

12. ԱԶԲ՝ Հարկադրված Վերաբնակեցման Երաշխիքների Քաղաքականության Կարգի (2009) մասով պահանջվելու է հետևյալը.

(i) փոխհատուցում է տրամադրվելու վերաբնակեցման ծախսերի և այլ սեփականության մասով, ինչպես որ ամրագրված է հաստատված ՀՕՎԾ-ով և ՀՕՎԾ-ով;

(ii) պաշտոնապես ամրագրված սեփականատիրության իրավունքի բացակայությունը խոչընդոտ չպետք է հանդիսանա վերաբնակեցման օժանդակության կամ հողի կամ այլ կորուստների վերականգնման համար;

(iii) համաֆինանսավորման միջոցները և վճարումները պետք է ժամանակին տրվեն ներգործության տակ ընկած անձանց՝ համաձայնեցված փոխհատուցում և վերականգնման վճար տրամադրելով ցանկացած հողի, շինության կամ ներգործության տակ ընկած ակտիվը վերցնելուց առաջ;

(iv) Հայաստանը պետք է հոգա բյուջեի գնահատականները գերազանցող ցանկացած չնախատեսված ծախս;

(v) ծրագրի վերաբնակեցման գործողությունների հետ կապված խորհրդակցություններն ու խախտումները պետք է փաստաթղթի տեսք ստանան;

(vi) ՀՕՎԾ-ը պետք է փոփոխվի, եթե ենթածրագիրն այնպես է ձևափոխվել, որ վերաբնակեցման այլ կամ լրացուցիչ ազդեցություններ են առաջացել. իր եռամսյակային հաշվետվություններում ԳՄ-ը կամ ԻԳ-ը պետք է զեկուցի ԱԶԲ-ին վերաբնակեցման գործողությունների մասին:

13. ԳՄ-ը կամ ԻԳ-ը, համապատասխան տրանշի համար վարկի համաձայնագրի էֆեկտիվության ամսաթվից հետո երեք ամսվա ընթացքում, ԱԶԲ համար ընդունելի գործակալություն կներգրավի վերաբնակեցման գործընթացի և ազդեցության անկախ արտաքին մոնիտորինգ և գնահատում իրականացնելու համար: Մոնիտորինգի անկախ գործակալության հաշվետվությունները եռամսյակային կտրվածքով պետք է ներկայացվեն ԱԶԲ:

14. Շինարարական աշխատանքների ոչ մի պայմանագիր չի ստորագրվի մինչև Գործիքի միջոցով ֆինանսավորվող ենթածրագրի ՀՕՎԾ-ը (եթե դրա կարիքը լինի) հաստատված չլինի ԱԶԲ կողմից:

15. Կապալառուները կարող են սկսել շինարարական աշխատանքները միայն ՀՕՎԾ՝ իր պայմաններին համաձայն իրականացվելուց հետո:

Գ. Սոցիալական Ազդեցություններ, Գենդերային Զարգացում և այլ խնդիրներ

16. ԳՄ-ը կամ ԻԳ-ը Գործիքի իրականացման ողջ ընթացքում, տեղական համայնքների և հասարակական կազմակերպությունների հետ խորհրդակցելով, պետք է ապահովի սոցիալական ազդեցությունների մոնիտորինգը: Այս առումով ԳՄ-ը կամ ԻԳ-ը պետք է ապահովի, որ շինարարական աշխատանքներ կատարող բոլոր կապալառուները (i) համապատասխանեն կիրառելի աշխատանքային օրենսդրությանը; (ii) ամեն ջանք գործադրեն կանանց և տեղացիներին, ներառյալ Ծրագրի շրջակա տեղանքում բնակվող սահմանափակ կարողություններով անձանց աշխատանքի վերցնելու համար; (iii) աշխատահրապարակներում տեղեկատվություն տարածեն շինարարության մեջ ներգրավվածների առողջության անվտանգության վերաբերյալ, ինչպես օրինակ շինարարության անվտանգության պատշաճ չափանիշներ, փոխանցվող հիվանդություն-ների և սեռական ճկրտումների կանխարգելում; (iv) նույն աշխատանքի համար հավասար վարձատրություն տրամադրեն տղամարդկանց և կանանց; (v) առողջ, ապահով ու անվտանգ աշխատանքային պայմաններ տրամադրեն և տվյալ մշակույթին բնորոշ առանձին հարմարություններ հատկացնեն կին և տղամարդ աշխատողների համար; (v) առավելագույնին հասցնեն կանանց վերապատրաստումը և աշխատանքի ընդունումը; (vi) զերծ մնան երեխաների աշխատանքից և (vii) պահպանեն տեղական բնակչության նկատմամբ ընդունելի սոցիալական և մասնագիտական վարքագծի կանոնները: Ծրագրով ֆինանսավորվող համապատասխան պայմանագրերը պետք է հատուկ դրույթներ բովանդակեն այս միջոցառումների ու դրանց համապատասխանության մասին և Ներդրումային Ծրագրի իրականացման ընթացքում խիստ մոնիտորինգի ենթարկվեն:

17. ԳՄ-ը կամ ԻԳ-ը յուրաքանչյուր Տրանշի ուժի մեջ մտնելուց հետո վեց (6) ամսվա ընթացքում պետք է գենդերային զարգացման ծրագիր մշակի, ըստ

համապատասխանության, և ապահովի վերջինիս իրականացումը Ծրագրի ընթացքում: ԳՄ-ը կամ ԻԳ-ը պետք է մոնիտորինգի ենթարկեն գենդերային զարգացման գործողությունների ծրագիրը և դրա առաջընթացի մասին կիսամյակային կարգով զեկուցեն ԱԶԲ-ին:

Ներդիր 6

(ARM: Քաղաքային կայուն զարգացման ներդրումային ծրագիր)

ՊԱՐՏԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Ի հավելումն այն պարտավորություններին, որ ԱԶԲ-ն կարող է ողջամիտ կերպով պահանջել Գործիքով տրվող Տրանշերի առանձին իրավական պայմանագրերում, Հայաստանը հանձն է առնում, որ ԱԶԲ աջակցությամբ կերաշխավորվի.

(i) Քաղաքային հատվածի քաղաքականություն և ոլորտային կառավարում. (i) ԱԶԲ-ն կիրազեկվի Հայաստանի քաղաքային հատվածի և տնտեսական զարգացման հետ կապված քաղաքականություններին և ծրագրերին, որոնք կարող են նյութական ազդեցություն գործել Գործիքով ֆինանսավորվող ծրագրի, ենթածրագրի կամ էլ բաղադրիչի կենսունակության վրա: (ii) Բոլոր ջանքերը կգործադրվեն քաղաքային հատվածի ամրապնդման և կայունացման համար՝ մասնավորապես Երևանի Տրանսպորտային Գործակալության և այլ քաղաքային տարածքներում համապատասխան ոլորտային մարմինների ստեղծմամբ: (iii) Գերակայություն է հանդիսանում Ներդրումային Ծրագրով ֆինանսավորվող ենթակառուցվածքի ծրագրման, զարգացման և աշխատանքի արդյունավետության բարձրացման նպատակով քաղաքային հատվածում մարդկային ռեսուրսների, տեխնիկական, կառավարչական և վարչարարական կարողությունների զարգացումը:

(ii) Համաֆինանսավորում և ռեսուրսներ/միջոցներ. (i) Ներդրումային Ծրագրում, Տրանշ 1-ի ֆինանսական պլանում և իրականացման միջոցառումներում արտացոլված ֆինանսական, տեխնիկական և մարդկային միջոցները պետք է ժամանակին տրամադրվեն: (ii) Համապատասխան միջոցներ են տրամադրվելու ծրագիրը՝ իր ծառայության ժամկետում կայուն պահպանելու համար. ինչպես նաև

կապիտալ ներդրումների սուբսիդիաներ, երբ ծախսերի լիարժեք վերականգնումն իրականանալի չէ: (iii) Քաղաքային ենթահատվածի ծրագրի իրականացման համար մատչելի կդարձվեն ֆինանսական, մարդկային և տեխնիկական միջոցները:

(iii) Շինարարության որակը. (i) Ներդրումային Ծրագրի ենթածրագրերը համապատասխանում են միջազգային չափանիշներին և համապատասխան միջազգային պայմանագրերին, որոնց մասնակցում է Հայաստանը: (ii) Ընդունելի միջազգային չափանիշներին համապատասխան իրականացվում է հիմնարար պայմանագրերի կառավարում և որակի վերահսկողություն: (iii) Ավարտված աշխատանքները համապատասխանում են նախագծերին, շինարարական հատկորոշումներին և մրցութային փաստաթղթերում նշված այլ փաստաթղթերին:

(iv) Հողերի օտարում և վերաբնակեցում: (i) Այն դեպքում, երբ հողերի օտարման կամ վերաբնակեցման անհրաժեշտություն է ծագում, ազգային օրենսդրության, վերաբնակեցման շրջանակի և ԱԶԲ՝ Երաշխիքների Քաղաքականության Կարգի (2009) համաձայն և ներգործության տակ ընկնող անձանց հետ խորհրդակցելով՝ հողերի օտարման և վերաբնակեցման համապատասխան ծրագրեր (ՀՕՎԾ) են նախապատրաստվում; (ii) Բոլոր ՀՕՎԾ-երը հրապարակվում են և ներկայացվում են ԱԶԲ հաստատմանը; (iii) Ծրագրի համար անհրաժեշտ բոլոր հողերը և օտարման իրավունքը ժամանակին դառնում են հասանելի ; (iv) Հողերի օտարումն ու վերաբնակեցումն իրականացվում է պատշաճ կերպով և ԱԶԲ հետ համաձայնեցված ՀՕՎԾ-ին համաձայն և մոնիտորինգի է ենթարկվում, գնահատվում ու զեկուցվում է ԱԶԲ-ին; (v) Ցանկացած շինարարական աշխատանք պետք է սկսվի միայն պահանջվող հողի օտարումից և ներգործության տակ ընկնող տնային տնտեսությունների՝ տեղահանման ամբողջ փոխհատուցումը վճարելուց հետո:

(v) Շրջակա միջավայր: (i) Ներդրումային ծրագրի նախագծերը մշակվում, իրականացվում, պահպանվում և մոնիտորինգի են ենթարկվում (ա) ՀՀ կիրառելի բնապահպանական օրենսդրության; (բ) ԱԶԲ Երաշխիքների Քաղաքականության կարգի (2009); (գ) անհատական ծրագրերի համար նախապատրաստված բնապահպանական գնահատականների (ՆԲՀ-եր/ԲԱԳ-եր); (դ) ՆԲՀ-երի/ԲԱԳ-երի իրականացումից բխող ԲԿԾ-ների, ներառյալ մեղմացման և մոնիտորինգի

պահանջներին համաձայն: (ii) Շինարարական աշխատանքների պայմանագրերի հատկորոշումները ՆԲՀ-երում/ԲԱԳ-երում և ԲԿԾ-ում պարունակող բնապահպանական մեղմացման միջոցառումներին համապատասխանելու պահանջ են պարունակում; (iii) Շինարարական աշխատանքների կապալառուները ՆԲՀ-ների/ԲԱԳ-ների և ԲԿԾ-ների պահանջներին համապատասխանելու համար վերահսկվում են:

(vi) Տեղական խորհրդակցություններ և գենդեր: (i) իրականացվում է ԲՖԳ-ով համաձայնեցված Գենդերային Գործողությունների Ծրագիր; (ii) ներդրումային ծրագրի իրականացման ընթացքում անվտանգությանը, սոցիալական և մշակութային խնդիրներին վերաբերող տեղական խորհրդակցություններն իրականացվում են ինչպես որ առաջարկված է աղքատության կրճատման և սոցիալական ռազմավարության համառոտագրում; (iii) տղամարդիկ և կանայք Ներդրումային Ծրագրից ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն ծագող զբաղվածության հավասար իրավունք են ստանում և հավասար աշխատանքի համար աշխատավարձի տարբերակում չի դրվում; (iv) տեղական զբաղվածությանն առավելագույնս նպաստող մեխանիզմները ներառվելու են մրցութային փաստաթղթերի մեջ:

(vii) Առողջության ռիսկեր և կանխարգելում: Շինարարական աշխատանքների բոլոր պայմանագրերը որպես շինհրապարակներում և հարակից համայնքներում առողջապահության և անվտանգության ծրագրի մաս, կներառեն Ծրագրի/Ենթածրագրի իրականացման ընթացքում շինարարության վրա աշխատողների համար սեռավարակների և ՄԻԱՎ/ՁԻԱՀ-ի վերաբերյալ տեղեկատվական և կրթական արշավ իրականացնելու պարտավորություն:

(viii) Հակակոռուպցիոն գործողություններ, թափանցիկություն և կառավարում: ԳՄ-ն պետք է համապատասխանի ԱԶԲ Հակակոռուպցիոն Քաղաքականությանը (1998թ., մինչ այժմ թարմացված տարբերակին), ԱԶԲ, հավատարիմ իր՝ լավ կառավարման, հաշվետվողականության և թափանցիկության պարտավորություններին, իրեն իրավունք է վերապահում, ուղղակիորեն կամ գործակալների միջոցով, հետաքննել Ծրագրի հետ կապված ցանկացած կասկածելի կոռուպցիոն, խարդախ, հանցավոր համաձայնության կամ պարտադրանքի դեպքերը և համաձայնում է լիովին

համագործակցել նման հետաքննության հետ և տրամադրել ողջ անհրաժեշտ մատյաններն ու գրառումները և անկախ փորձագետներ ներգրավել, որոնց կարիքը կարող է զգացվել նման հետաքննության հաջող ավարտի համար: Վարկառուն պետք է երաշխավորի, որ Ծրագրով ԱԶԲ կողմից բոլոր ֆինանսավորվող պայմանագրերը պետք է ներառեն ԱԶԲ՝ ԻԳ և բոլոր կապալառուների, մատակարարների, խորհրդատուների և այլ ծառայություն մատուցողների փաստաթղթերը և հաշիվները քննելու և աուդիտի ենթարկելու իրավունքը: ԲՖԳ կառավարումը, հաշվետվողականությունը և թափանցիկությունը բարելավելուն ուղղված լրացուցիչ միջոցառումները ներառում են (i) պայմանագրերի, ծրագրի հաշիվների և ֆինանսական հաշվետվությունների անկախ արտաքին աուդիտ; (ii) ԳՄ կամ ԻԳ կողմից գնումների հետ կապված խնդիրների հրապարակում և (iii) տեղական թերթերի միջոցով խորհրդատուների և կապալառուների ընտրության վերաբերյալ տեղեկատվության ժամանակին հրապարակում: