

▶ Հայաստանի և Երևանի
Ճանապարհային Երթևեկության
Անվտանգության Ազգային
Ռազմավարություն և Հնգամյա
Գործողությունների Պլան

Հոկտեմբեր 2008թ.

Հայաստանի Հանրապետություն



Բովանդակություն

Ուձստվարո՞թիւնն Աձստճճճճ ՇԱՂԱԳՐԳԻՌ ԿՈՂՄԵՐԸ.....	3
ՍԱՂՄԱՆՈՒՄՆԵՐ.....	4
ՀԱՂԱՎՈՒՄՆԵՐ.....	4
1. ՀԵՌԱՆԿԱՐԸ.....	7
2. ՆՂԱՍԱԿԸ.....	7
3. ՈւձՍՏՎԱՐԱԿԱՆ ՆՂԱՍԱԿՆԵՐ.....	7
4. ԻՆՍՏԻՏՈՒՑԻՈՆԱԼ ՇՐՁԱՆԱԿ.....	7
5. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ.....	7
6. ԳԱՆԱՂԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ..9	
6.1 ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ.....	9
6.2 ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՈՐԱԿԸ.....	10
6.2.1 ԾՏՂ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ.....	10
6.2.2 ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՏՐԱՎՄԱՏԻՁՄԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ).....	10
6.2.3 ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ).....	11
6.2.4 ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐՈՎ ԾՏՂ ՏԵՂԱՆՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ).....	13
6.2.5 ՆՂԱՍՏՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐ ԵՎ ՎՆԱՍՎԱԾՔՈՎ ԾՏՂ ՏԵՂԱԲԱՇԽՈՒՄԸ (ԵՐԵՎԱՆ).....	14
6.2.6 ՆՂԱՍՏՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐ (ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԳԱՆԱՂԱՐՀՆԵՐ).....	15
6.2.7 ՏՎՅԱԼՆԵՐ ԾԵՎ ԽԱԽՏՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԳԱՆԱՂԱՐՀՆԵՐ).....	16
7. ՈւձՍՏՎԱՐԱԿԱՆ ՀԱՐՑԵՐ.....	17
7.1 ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ.....	17
7.2 ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ.....	18
7.3 ԳԱՆԱՂԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆԸ ՀԱՏԿԱՑՎՈՂ ՖԻՆԱՆՍԱԿՈՐՄԱՆ ԱՂԱՅՈՎՈՒՄ.....	20
7.4 ԳԱՆԱՂԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՆՈՐ ԻՆՍՏԻՏՈՒՑԻՈՆԱԼ ԿԱՌՈՒՅՑԻ ՍՏԵՂԾՈՒՄ.....	20
7.5 ԳԱՆԱՂԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ԱՁԳԱՅԻՆ ԻՆՏԵԳՐԱՑՎԱԾ ԲԱՁԱՅԻ ՄՇԱԿՈՒՄ.....	22
7.6 ԳԱՆԱՂԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՂԱՅՈՎՄԱՆ ԳԱՆԱՂԱՐՀԱՇԻՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՈՐԱԿԻ ԲԱՐԵԼԱԿՈՒՄ.....	23
7.7 ԳԱՆԱՂԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԿՈՒՆՏՐՈՒՄՅԻ ԲԱՐՉՐԱՑՈՒՄ.....	24
7.8 ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՄՐԱԳՈՏԻՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ԽԹԱՆՈՒՄ.....	24
7.9 ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՐԱԳՈՒԹՅԱՆ ԳԵՐԱՁԱՆՑՄԱՆ ՎԵՐԱՀՄԿՄԱՆ ՄԱԿԱՐԴԱԿԻ ԲԱՐՉՐԱՑՈՒՄ.....	25
7.10 ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍՆԱԿԻՑՆԵՐԸ ԵՎ ԱԼԿՈՂՈՒ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄ.....	25
7.11 ԳԱՆԱՂԱՐՀԱՅԻՆ ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱՄՐԱՂՆԴՈՒՄ.....	26
7.12 ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ԽՄԲԻ ՎԵՐԱՂԱՏՐԱՍՏՈՒՄ ԵՎ ՕԺԱՆԴԱԿՈՒՄ.....	27
8. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՎ ԵՐԵՎԱՆԻ ՀԱՄԱՐ ՆԱԽԱՏԵՍՎԱԾ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՂԼԱՆ.....	27
ՀԱՎԵԼԿԱԾ 1. ՆՂԱՍԱԿԱՅԻՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԻ ՀԱՇՎԱՐԿ.....	29
ՀԱՎԵԼԿԱԾ 2. ԿԱՐԳԱԺԱՄԿԵՏ ՈւձՍՏՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱՂԵՐԹ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՂԼԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՎ ԵՐԵՎԱՆԻ ՀԱՄԱՐ.....	30
ՀԱՎԵԼԿԱԾ 3. ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՇՐՁԱՆԱԿ ԵՎ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՄՈՆԻՏՈՐԻՆԳ.....	49

ՈԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՋԱԿՑՈՂ ՇԱՐՎԳՐԳԻՈ ԿՈՂՄԵՐԸ

- ՀՀ Նախագահի աշխատակազմ
- ՀՀ Կառավարության աշխատակազմ
- ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն
- ՀՀ Ոստիկանության «Ճանապարհային ոստիկանություն» ծառայություն
- ՀՀ Ազգային անվտանգության խորհրդի քարտուղարի աշխատակազմ
- ՀՀ ֆինանսների նախարարություն
- ՀՀ Էկոնոմիկայի նախարարություն
- ՀՀ Առողջապահության նախարարություն
- ՀՀ Արդարադատության նախարարություն
- ՀՀ Ազգային վիճակագրական ծառայություն
- ՀՀ Կրթության և գիտության նախարարություն
- ՀՀ Արտակարգ իրավիճակների նախարարություն
- ՀՀ Քաղաքաշինության նախարարություն
- Երևանի քաղաքապետարան
- «Տրանսպորտի ԾԻԳ» ՊՀ
- «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ
- «Հազարամյակի մարտահրավեր - Հայաստան» ՊՈԱԿ
- «Աքիլես» վարորդների իրավունքների պաշտպանության կենտրոն ՀԿ
- «Ճանապարհային երթևեկության ազգային անվտանգության խորհուրդ» ՀԿ

ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

Մահվան ելքով ճանապարհատրանսպորտային պատահար (ՃՏՊ). ԳՅ-ում մահվան ելքով ՃՏՊ սահմանվում է որպես ՃՏՊ հետևանքով ստացված վնասվածքի արդյունքում վթարից հետո մեկ շաբաթվա ընթացքում գրանցված մահվան դեպքը¹:

Վնասվածք (ծանր/թեթև). «Վթարների ծախսերի գնահատման մեթոդ Գայաստանի համար» հաշվետվության (2003թ.) մեջ թեթև և ծանր վնասվածքների տարբերակումը հստակեցված չէ: Ըստ միջազգային չափանիշների հաճախ ծանր է համարվում այն վնասվածքը, որի դեպքում պահանջվում է առնվազն մեկօրյա հիվանդանոցային բուժում:

ՃՏՊ հետևանքով առաջացած վնասվածք. վնասվածքներ, որոնք առաջացել են ՃՏՊ հետևանքով դասակարգվում են որպես մահվան ելքով, ծանր և թեթև:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահար (ՃՏՊ). Այս տերմինը սահմանում է ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների միջև տեղի ունեցող փոխներգործությունը (վարորդների, հետիոտների, հեծանվորդների համակցություն), որը կարող է դառնալ մահվան, ծանր կամ թեթև վնասվածքի կամ միայն նյութական վնասի պատճառ:

Երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբեր (ԵՄԽԽ)². Երեխաներ, ծերեր, հաշմանդամներ, հեծանվորդներ, և հետիոտներ, որոնք ՃՏՊ վնասվածք ստանալու ամենամեծ վտանգի տակ գտնվող երթևեկության մասնակից խմբերն են:

ՀԱՊԱՎՈՒՄՆԵՐ

ԳՅ – Գայաստանի Գանրապետություն

ՊՈԱԿ – Պետական ոչ առևտրային կազմակերպություն

ՀԿ – Հասարակական կազմակերպություն

ՀԱՃՏ – «Գայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ

ԵԳԽ – ՀԱՃՏ-ի Երթևեկության հետազոտման խումբ

ԱԱՊ – Արյան մեջ ալկոհոլի պարունակություն

ՏԿՆ – Տրանսպորտի և կապի նախարարություն

ԱՆ– Առողջապահության նախարարություն

¹ Այս սահմանումը տարբերվում է միջազգային սահմանումից նրանով, որ միջազգային սահմանման մեջ մեկ շաբաթվա փոխարեն ընդունված է 30 օրը: 30 օրվա փոխարեն մեկ շաբաթ ընդունելու դեպքում գրանցված մահվան դեպքերի թիվը լինում է 8-10 տոկոսով քիչ («Վթարների ծախսերի գնահատման մեթոդ Գայաստանի համար» հաշվետվություն (2003թ.), «Ճանապարհային անվտանգության բարելավման խորհրդատվական ծառայություններ», ՍՎԵՔՈ Ինթերնեյշնլ, հունիս 2003թ.)

² Երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբերի սահմանումը ՉԻ ներառում ուղևորներին: «Խոցելի» վերաբերում է այն երթևեկության մասնակիցներին, որոնց հետ ավելի հաճախ կարող են պատահարներ լինել, քան այլոց հետ: Հեծանիվները և մոտոցիկլերը չունեն թափքի դեֆորմացիայի գոտի, անվտանգության բարցիկներ և ամրագոտիներ, որպեսզի պաշտպանեն հեծանվորդներին և մոտոցիկլավորներին պատահարների դեպքում: Երեխաները և ծերերը նույնպես համարվում են խոցելի, քանի որ նրանց ռսկրային կառուցվածքները ավելի փխրուն են:

ԿԳՆ – Կրթության և գիտության նախարարություն

ԱՎԾ – Ազգային վիճակագրական ծառայություն

ՀԲ – Համաշխարհային բանկ

ԵՄԽԽ - Երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբեր

ՀՀ ՃԵԱԱԽ - ՀՀ Ծանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհուրդ

ԿՑ – Կատարողական ցուցանիշ

1. ՀԵՌԱՆԿԱՐԸ

Անվտանգ երթևեկող հասարակություն

2. ՆՊԱՏԱԿԸ

Առաջիկա 5 տարիների ընթացքում 10 տոկոսով կրճատել մահվան ելքով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների քանակը

Նպատակը հիմնված է հասանելի և իրատեսական արժեքի վրա՝ 10% կրճատում (հաշվարկները տե՛ս Հավելված 1-ում): Ծրագրի հետ կապված ծախսերը հաշվարկված են ըստ ՃՏՊ ծախսերի ներկայիս տնտեսական գնահատման վրա պետությանը հիմնված պատճառվող ծախսերի (1% ՀՆԱ):

3. ՈԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ ՆՊԱՏԱԿՆԵՐ

Ռազմավարական նպատակին պետք է հասնել ռազմավարական հետևյալ գործողությունների միջոցով՝

- Ռազմավարության իրականացման համար պատասխանատու ինստիտուցիոնալ նոր կառույցի, այդ թվում՝ ՀՀ ՃԵԱԱԽ և Քարտուղարության ստեղծում; Քարտուղարության աշխատակազմի վերապատրաստում
- ՃՏՊ վերաբերյալ տվյալների միասնականացված ազգային բազայի մշակում՝ հետագա գործողությունների տեղեկատվական, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության անվտանգության քաղաքականության ու ծրագրերի բարելավման և մոնիտորինգի ու գնահատման սխեմաների իրականացման ապահովման նպատակով
- Ուղևորների անվտանգության համակարգի տարրերի (ամրագոտիների) և հեծանվային/մոտոցիկլային սաղավարտների օգտագործման խթանում
- Թույլատրելի արագության գերազանցման և ոչ սթափ վիճակում փոխադրամիջոց վարելու նկատմամբ հարկադրման (վարչական ներգործության) միջոցների կիրառման արդյունավետության բարձրացում
- Ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների, մասնվորապես՝ խոցելի խմբերի վարքագծի բարելավում
- Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճարտարագիտական (ճանապարհաշինության և երթևեկության կառավարման միջոցառումների) իրականացում
- Մոնիտորինգային և գնահատման միջոցառումների իրականացում

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության ռազմավարական նպատակները սահմանելիս օգտագործվել են ներկայումս գոյություն ունեցող տվյալները (տե՛ս Գլուխ 5՝ «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը Հայաստանի Հանրապետությունում»):

4. ԻՆՍՏԻՏՈՒՑԻՈՆԱԼ ՇՐՋԱՆԱԿ

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նոր ինստիտուցիոնալ կառույցը պետք է կազմված լինի՝ ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհրդից, Քարտուղարությունից և աշխատանքային խմբերից:

Այս հարցն առավել մանրամասն քննարկվում է 7.4 բաժնում:

5. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

ՀՀ ՃՏՊ 2003թ. սոցիալ-տնտեսական ծախսը տարեկան հաշվարկով կազմում է ՀՀ ազգային ՀՆԱ մոտ 1%³: Այս ծախսերից բացի, ՃՏՊ հետևանքով ընտանիքի գլխավոր գումար վաստակողին կորցնելը

³ Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարման ոլորտում անհրաժեշտ կարողությունները և ֆինանսական ներդրումները (սեպտեմբեր, 2006թ.) ECSSD, Համաշխարհային Բանկ

հաճախ ընտանիքին հասցնում է աղքատության: Ուսումնասիրությունը ցույց է տվել, որ ամենացածր եկամուտ ունեցող խմբերի երեխաների դեպքում ճանապարհային երթևեկության մեջ ճակատագրական և ծանր վնասվածքներ ստանալու հավանականությունը հինգ անգամ ավելի բարձր է, քան մյուս խմբերի դեպքում: Հայաստանի Հանրապետությունում, որտեղ համաձայն ՀՀ ԱՎԾ կողմից 2007թ իրականացված կենսամակարդակային ամբողջացված արդյունքների բնակչության մեկ քառորդը (25%) դեռևս չի հատել աղքատության շեմը, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բարելավումը գլխավոր խնդիր է հանդիսանում ինչպես աղքատության ազգային մակարդակի կրճատման, այնպես էլ մանկական մահացության թվի կրճատման ռազմավարությունների համար:

2003թ. Հայաստանը միացել է Տրանսպորտի Նախարարների Եվրոպական Կոնֆերանսին (ՏՆԵԿ) և հաստատել է ՏՆԵԿ հռչակագիրը հետագայում անդամակցելով այդ կազմակերպությանը, որը ներգրաված է տրանսպորտի ոլորտում ցանկալի նպատակներ իրականացնելու գործընթացին:

ՀՀ Ազգային Ժողովի կողմից ընդունվել և 25.10.2004թ Ն- 129-3 որոշմամբ վավերացվել է ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիան (Վիեննա, 1968թ), իսկ ճանապարհային նշանների և ազդանշանների մասին կոնվենցիան (Վիեննա, 1968թ) դեռևս չի ընդունվել: Չնայած դրան, ՀՀ Կառավարությունը կայացրել է ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման, ճանապարհների թողունակության բարձրացման, կանգառ և կայանում կատարած տրանսպորտային միջոցներով երթևեկելի մասերի ծանրաբեռնվածության, հասարակական տրանսպորտի կանգառների կանոնակարգման, ճանապարհային լուսացույցների, ճանապարհային նշանների, ճանապարհային գծանշման, ճանապարհային ցանկապատների ուղղորդ սարքվածքների կիրառման և տեղակայման հետ կապված որոշումներ և այլ իրավական ակտեր, որոնք անմիջականորեն առընճություն ունեն երթևեկության անվտանգության ապահովման հետ և մշակվել են հաշվի առնելով նշված եվրոպական կոնվենցիաների պահանջները:

Հանրային անվտանգությունը Հայաստանի Հանրապետության համար կարևոր հիմնախնդիր է⁴: ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բարելավման ուղղությամբ ներկայումս Հայաստանում առկա է բարձր մակարդակի քաղաքական հետաքրքրություն, որի նպատակն է հասնել Եվրոպայում գրանցված ճանապարհային երթևեկության անվտանգության փորձի բարձր մակարդակին: Հայաստանը հաստատակամորեն մտադրված է բարելավել անվտանգության առանձնահատկությունները: 2005թ-ի դեկտեմբերին Նախագահի հրամանագրով ստեղծվեց բազմաթիվ գործակալություններ ներառող աշխատանքային խումբ՝ ճանապարհային երթևեկության կառավարման և անվտանգության հարցերին առնչվող առաջարկներ, ինչպես նաև ճանապարհային ոստիկանության կողմից երթևեկության անվտանգության կառավարման ծառայությունների մատուցման ոլորտը բարելավելու առաջարկներ մշակելու նպատակով: Աշխատանքային խումբը պատրաստեց հակակոռուպցիոն և կառավարման լավ մեխանիզմներ հաստատող միջոցառումներ ընդգրկող գործողությունների ծրագիր՝ ուղղված երթևեկության կառավարման, քաղաքականության և անվտանգության իրավական և վարչական դաշտի բարեփոխմանը: Միջոցառումների թվին են պատկանում ճանապարհային ցանցի դասակարգումը, ճանապարհային երթևեկության հարցերով զբաղվող տարբեր նախարարությունների դերի ու պարտականությունների սահմանումը, տեխնոման և վարորդների լիցենզավորման նոր համակարգերի ներդրումը, երկրի ճանապարհային ոստիկանության կառուցվածքի և նրա գործառույթների հստակեցումը: Այս ամենը կապահովի Հայաստանի Հանրապետությունում տրանսպորտի և երթևեկության համակարգի կազմակերպման համար նոր և կարևոր գործողությունների շրջանակ:

Երթևեկության հիմնախնդիրների մասին ՀՀ Նախագահի՝ 2006թ. ապրիլի հրամանագիրը վկայում է, որ երթևեկության կառավարումը և ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը Հայաստանում

⁴ ՀՀ Ազգային Անվտանգության Ռազմավարություն, 2007թ.

քաղաքականություն մշակողների համար առաջնահերթ հիմնահարց է⁵: Միջկառավարական աշխատանքային խումբը ձևավորելուց հետո ճանապարհային անվտանգության կառավարման ոլորտում տեղի են ունենում զգալի կառուցվածքային բարեփոխումներ, և նախատեսվում են իրականացնել հետագա օրենսդրական փոփոխություններ: Այս կառուցվածքային փոփոխությունները հանդիսանում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարման ոլորտը բարելավելու առաջին կարևորագույն քայլերը, որոնք հանդես կգան որպես ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության մշակման և իրականացման գլխավոր հիմնաքարեր:

ՀՀ կառավարությունը 2006թ. դիմել է Համաշխարհային Բանկին՝ ճանապարհային երթևեկության կառավարման և անվտանգության ծրագրի նախապատրաստումը ֆինանսավորելու խնդրանքով, որն անդրադառնում է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հարցերին ազգային և մասնավորապես երևան քաղաքի մակարդակով: Գնահատականները ցույց են տալիս, որ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրների ամբողջական պատկերը ցույց տալու նպատակով մշակվել է բոլոր ոլորտների շահագրգիռ կողմերի հետ խորհրդակցության արդյունքում: Հայաստանի և Երևանի համար մշակված հիմնական⁶ Հնգամյա գործողությունների պլանը (ինդիկատիվ ծախսերի հետ միասին) ներկայացված է Հավելված 2-ում:

6. ԾԱՆՊԱՐԴԱՅԻՆ ԵՐԹԵԿԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

6.1 ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

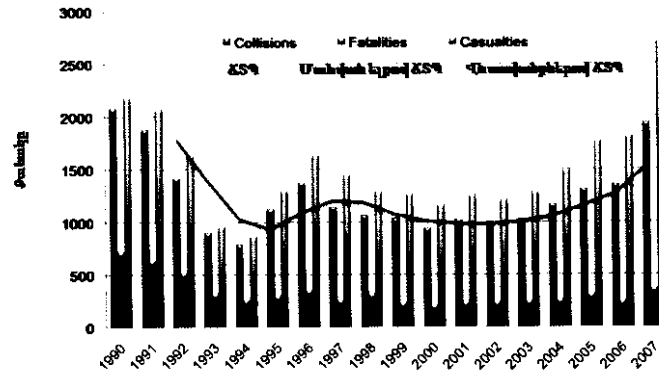
Հայաստանում առկա ավտոմեքենաների պարկը հին է (միջինը 12 տարեկան) և անվտանգության տեսանկյունից համեմատաբար ցածր որակի. այնուամենայնիվ տարեկան առավազն 10.000 մոր մեքենա է ներկրվում Հայաստան: Հայաստանում ավտոմոբիլների ծեռքբերման և օգտագործման զգալի աճ է դիտարկվում: Անցած հինգ տարիների ընթացքում ավտոմոբիլների պարկը աճել է 30%-ով, իսկ ճանապարհային երթևեկությունը բեռնափոխադրումների ոլորտում՝ 38%, իսկ ուղևորափոխադրումների ոլորտում՝ 61%-ով: Ավտոմոբիլիզացիայի աճի նման տեմպերը Երևանում երթևեկության կուտակումների և ամբողջ երկրով մեկ վթարների թվի արագ աճի պատճառ են դառնում (Նկար 1): Գնահատականները ցույց են տալիս, որ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարման մասնակիցների միջև տեղի ունեցող փոխներգործությունը: ՆՏՊ կարող է ներգրավել ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների բազմաթիվ տեսակներ (օր.՝ երկու տրանսպորտային միջոց կամ մեկ հետիոտն և մեկ տրանսպորտային միջոց): Վնասվածքների և մահացության դեպքերի թիվը գերազանցում է ՆՏՊ քանակը, քանի որ մեկ ՆՏՊ ժամանակ կարող է գրանցվել մի քանի վնասվածքի դեպք:

Գնահատականները ցույց են տալիս, որ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության գլխավոր միջոցառումների աշխատանքները սկիզբ են առնում ճանապարհափողոցային ցանցից: Գնահատականները ցույց են տալիս, որ ճանապարհային երթևեկության կառավարման կազմակերպումը (ի տարբերություն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նպատակային միջոցառումների) քաղաքային բնակավայրերում, մասնավորապես Երևանում, բարելավվում է, սակայն ընդհանուր առմամբ չի սատարվում իրական վտանգի ընթանման ցածր մակարդակ ունեցող վարորդների և հետիոտների վարքագծով:

Հայաստանում 2000-2005թթ-ի ընթացքում վթարների թիվը աճել է 40%-ով: 2005թ-ին Հայաստանում յուրաքանչյուր 10.000 մեքենայի հաշվարկով տեղի է ունեցել 43 վթար, և գրանցվել է 10 մահվան և 58

⁵ ՀՀ Նախագահի հրամանագիրը «ՀՀ ճանապարհային երթևեկության հիմնախնդիրների լուծման միջոցառումների կատարման ժամանակացույցը հաստատելու մասին», Երևան, 2006թ. ապրիլ

վնասվածքի դեպք: Հայաստանում երթևեկության վթարների ավելի քան 25%-ը, որն ընդգրկում է ՀՀ բնակչության 40%-ը, տեղի է ունենում Երևանում, որից 75%-ը՝ հետիոտների մասնակցությամբ:



Նկար 1 ՃՏՊ ազգային տվյալներ (1990-2007թ.)՝ և գծով նշված միտման ուղղության սահող միջինը: Աղբյուրը՝ ՀՀ Ոստիկանության ճանապարհային ոստիկանություն

Հայաստանյան ճանապարհներին ճանապարհատրանսպորտային վթարների և վնասվածքների ընդհանուր իրավիճակը նկարագրող մեծ քանակությամբ տվյալներ⁶ կան, որոնք տրամադրվում են ոստիկանության, ԱՆ, ՀԱՃՏ և ԱՎԾ կողմից:

«Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ զբաղվում է ՃՏՊ տվյալների վերլուծությամբ՝ ոստիկանության կողմից տրամադրված տվյալների հիման վրա: Կազմակերպության երթևեկության հետազոտման խումբը կանոնավոր կերպով ամփոփում և ներկայացնում է միջապետական և հանրապետական մայրուղիներում տեղի ունեցած ՃՏՊ տվյալները:

6.2 ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՈՐԱԿ

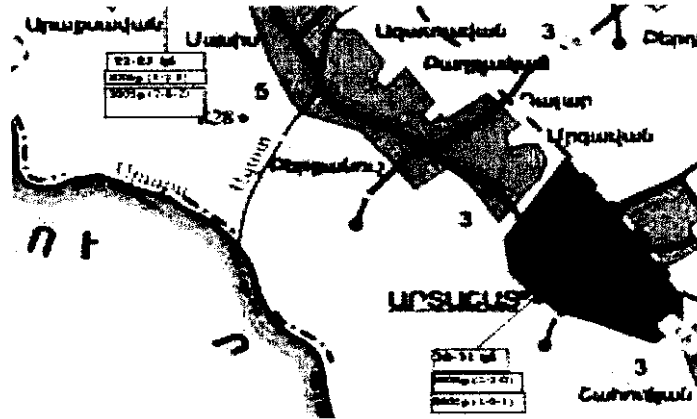
6.2.1 ՃՏՊ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ

ՀՀ Ոստիկանության, «Հայավտոճան տնօրինության» ՊՈԱԿ-ի և Առողջապահության նախարարության կողմից տրամադրված ՃՏՊ տվյալները պարունակում են տեղեկություն հետևյալի մասին՝

- Վարորդներ և երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբեր
- Վտանգավոր հատվածներ (վայրեր, որտեղ հաճախ են տեղի ունենում ՃՏՊ)
- Նպաստող գործոններ
- Տուժածների տարիքային խմբեր
- Վնասվածքների տեսակներ
- Տեղանք

Ոստիկանությունը գրանցում է մահվան ելքով և ծանր վնասվածքներով բոլոր ՃՏՊ տվյալները, սակայն միայն թղթի վրա: Սակայն, անհրաժեշտ է այդ տվյալները ի մի բերել, վերլուծել և ձեռքով գրաֆիկորեն գրանցել տեղագրական քարտեզի վրա (Նկար 2):

⁶ Ճանապարհային ոստիկանություն, Առողջապահության նախարարություն, «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ



Նկար 2 Զարտեգի վրա գրաֆիկորեն գրանցված ՃՏՊ տվյալներ: Աղբյուրը՝ Հայավտոճանի երթևեկության հետազոտման խումբ

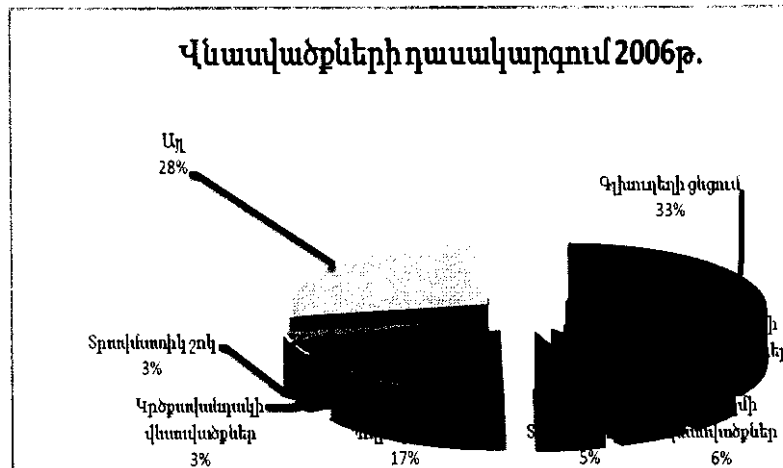
Թեև տվյալների որակը համեմատաբար բարձր է, սակայն անհրաժեշտ է առավել մեծ աշխատանք կատարել տարբեր աղբյուրներից տվյալների հավաքագրումը համակարգելու և դրանք ազգային տվյալների բազա մուտքագրելու համար: Դա կստեղծի նպաստող գործոնների և անհրաժեշտ կանխարգելիչ միջոցների առավել մանրակրկիտ պատկեր:

Անհրաժեշտ է տվյալները հավաքագրող մարմինների համար ստեղծել տվյալների հավաքագրման ստանդարտ ֆորմատ, որը թույլ կտա տվյալների համադրման և համեմատման գործընթացն իրականացնել առավել դյուրին եղանակով: ՃՏՊ տվյալների պատշաճ կուտակման և վերլուծման համար պահանջվում է GIS համակարգչային ժամանակակից համակարգը:

ԳՅ ՃՏՊ սոցիալ-տնտեսական ծախսերի վերաբերյալ կատարված վերլուծության հիման վրա կատարվել է ընդհանուր հաշվարկ: Զարգանում է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի ոչ-կառավարական/հասարակական կազմակերպություններ/ սեկտորը (աճի և ֆինանսավորման տեսանկյունից): Դա կարող է օգտակար լինել և նպաստել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության արդյունավետ աշխատանքների հետագա իրականացմանը:

6.2.2 ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՏՐԱՎՄԱՏԻԶՄԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)

ԳՅ Առողջապահության նախարարության կողմից տրավմատիզմի վերաբերյալ հավաքագրված տվյալները (Երևանի մասշտաբով) հետաքրքիր պատկեր են ստեղծում տուժածների կրած վնասվածքների մասին: Նմանատիպ ինֆորմացիա գոյություն ունի նաև մարզերի համար: Վնասվածքների դասակարգումն ըստ վնասվածքի տեսակների և տուժածների խմբի ցույց է տալիս բազմակի վնասվածքների և գլխի տրավմայի բարձր մակարդակ՝ երթևեկության խոցելի խմբերի դեպքում (Նկար 3): Վարորդների և մեքենայի ուղևորների դեպքում գլխուղեղային վնասվածքների և պոլիտրավմայի բարձր մակարդակը խոսում է առաջիններիս կողմից ուղևորների անվտանգության համակարգի տարրերի (ամրագոտիների) անտեսման մասին: ԵՄԽԽ դեպքում ինչպես բախման արագությունը և ճանապարհի հետ երկրորդական բախումը, այնպես էլ սաղավարտների անտեսումը նույնպես կարող է նպաստող գործոն հանդիսանալ:



Նկար 3 Վնասվածքների դասակարգում (2006թ.): Աղբյուրը՝ Առողջապահության նախարարության տրամադրած տվյալներ

Նշված տվյալները ենթադրում են հետագա միջոցառումների և ուսումնասիրության իրականացման առնվազն երկու ոլորտ՝

- Ուղևորների անվտանգության համակարգի տարրերի (ամրագոտիների) և անվտանգության սաղավարտների օգտագործմանը նպաստող միջոցառումներ
- Ավտոմեքենաների ստանդարտներ և շահագործում (օր.՝ մեքենաների անվտանգության ամրագոտիներով ապահովումը, մեքենաների առաջնային անվտանգությունը)

ՃՏՊ հետևանքով ակնհայտորեն առաջանում են առողջության հետ կապված ծախսեր, և տվյալները ցույց են տալիս, որ դրանք կարող են հանգեցնել առողջապահական ռեսուրսների զգալի կորուստների: Առաջանում են նաև առողջության երկարաժամկետ վերականգնման ծախսեր՝ կապված ստացած վնասվածքի ծանրության աստիճանի հետ: Օրինակ՝ գլխուղեղի վնասվածքի բուժումը կարող է ընթանալ շատ դանդաղ:

ՃՏՊ տնտեսական ծախսերն⁷ ունեն հետևյալ պատկերը՝

- Մահվան ելքով ՃՏՊ. ընդհանուր ծախսը 6.0 – 7.5 մլրդ ՀՀ դրամ
- Ծանր վնասվածքով ՃՏՊ. ընդհանուր ծախսը՝ 14.4 – 21.7 մլրդ ՀՀ դրամ
- Թեթև վնասվածքով ՃՏՊ. ընդհանուր ծախսը՝ 0.7 – 1.0 մլրդ ՀՀ դրամ

Նշված ծախսերի ընդհանուրը գումարը կազմում է 21 - 30 մլրդ ՀՀ դրամ կամ մոտավորապես 70 - 100 մլն ԱՄՆ դոլար (կամ ՀՆԱ 1%-ը)⁸:

Այս ծախսերում ներառված չեն միայն գույքի վնասվածքով վթարները, որոնք համեմատաբար ցածր են:

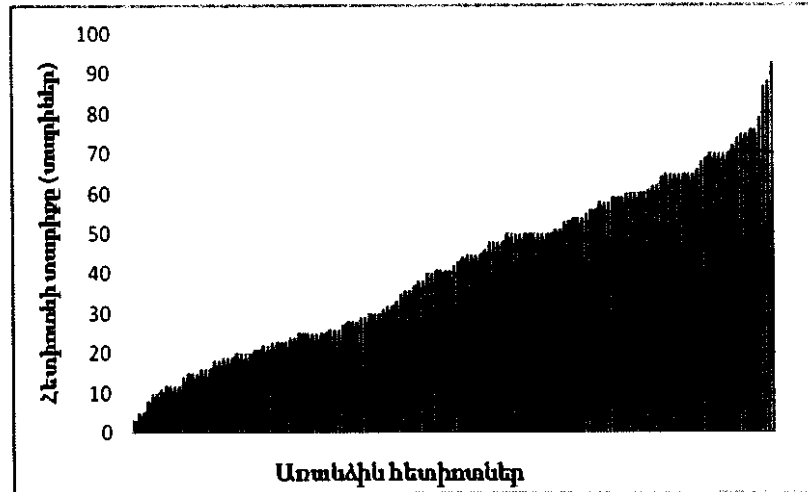
6.2.3 ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)

⁷ «Վթարների ծախսերի գնահատման մեթոդ Հայաստանի համար» հաշվետվություն, «Ծանապարհային անվտանգության բարելավման խորհրդատվական ծառայություններ», ՍՎԵՔՈ Ինթերնեյշնլ, հունիս 2003թ.

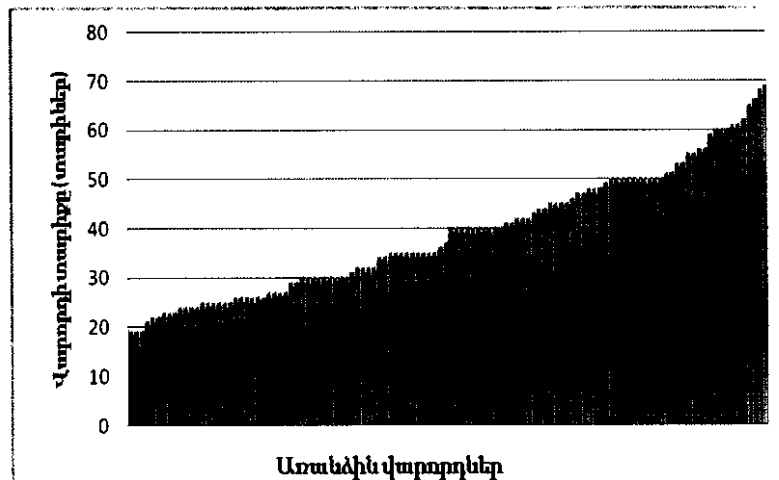
⁸ 300դրամ=1ԱՄՆ դոլար փոխարժեքով

Հետիոտների և վարորդների վնասվածքները բավականին հավասար կերպով են տեղաբաշխվել ըստ տարիքային խմբերի (Նկար 4 և 5), ինչից կարելի է ենթադրել, որ ուսումնական ցանկացած միջոցառում պետք է ներառի ամբողջ բնակչությանը, այլ ոչ թե որևէ առանձին խմբի, ինչպես օրինակ՝ երեխաները:

Անհրաժեշտ է ուսումնասիրել ներկա իրավիճակում օգտագործվող համապատասխան ուսումնական նյութերը և գնահատել դրանց արդյունավետությունը:

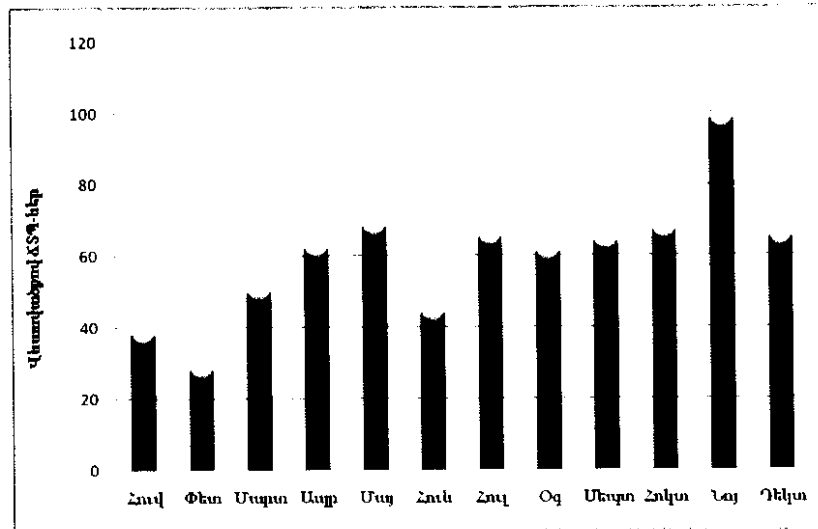


Նկար 4. Հետիոտների մասնակցությամբ ճՏՊ տեղաբաշխումն ըստ տարիքային խմբերի (2006թ.): Յուրաքանչյուր ուղղահայաց սյունակ ներկայացնում է առանձին պատահար: Աղբյուրը՝ Առողջապահության նախարարության տրամադրած տվյալներ



Նկար 5. Վարորդների մասնակցությամբ ճՏՊ տեղաբաշխումն ըստ տարիքային խմբերի (2006թ.): Յուրաքանչյուր ուղղահայաց սյունակ ներկայացնում է առանձին պատահար: Աղբյուրը՝ Առողջապահության նախարարության տրամադրած տվյալներ

Նկար 6 ցույց է տալիս ճՏՊ տվյալներն ըստ տարվա ամիսների: Տվյալների տատանումների պատճառները ենթակա են հետագա ուսումնասիրության:

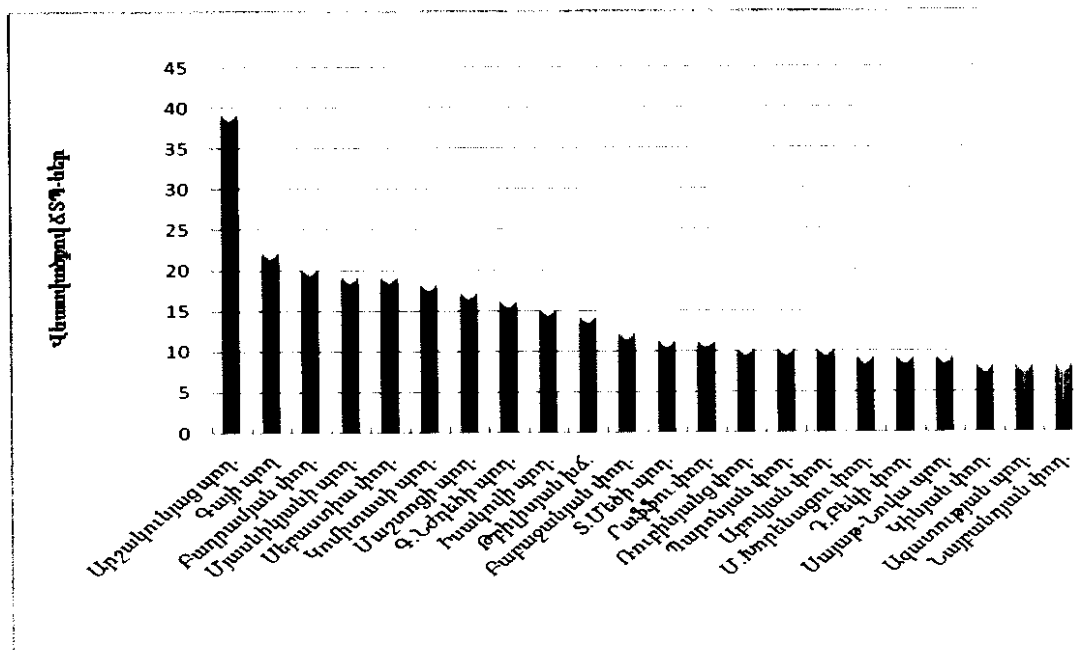


Նկար 6. ճՏՊ տվյալներն ըստ ամիսների (2006թ.): Աղբյուրը՝ ՀՀ Ոստիկանության ճանապարհային ոստիկանություն

6.2.4 ՏՎԱԼՆԵՐ ԳՆՏԵՎԱՆՔՈՎ ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐ ԱՏԱՆԱԼՈՒ ՏԵՍԱՆԿՅՈՒՆԻՑ ՎՏԱՆԳԱՎՈՐ ՏԵՂԱՆՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱՔԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)

Ե՛վ ճանապարհային Ոստիկանությունը, և՛ Առողջապահության նախարարությունը ճՏՊ վերաբերյալ տվյալներում գրանցում են ճՏՊ ընդհանուր տեղանքը, որը թույլ է տալիս սահմանել ճՏՊ հիերարխիա՝ առաջնահերթ ներդրումների (միջոցառումների) համար (Նկար 7):

Պետք է հնարավոր լինի նման արդյունքներ ստանալ Հայաստանի մյուս մարզերի համար նույնպես:



Նկար 7. Երևանի ճանապարհների ճՏՊ հետևանքով վնասվածքներ ստանալու համար վտանգավոր տեղանքները (2006թ.): Աղբյուրը՝ ՀՀ Ոստիկանության ճանապարհային ոստիկանություն

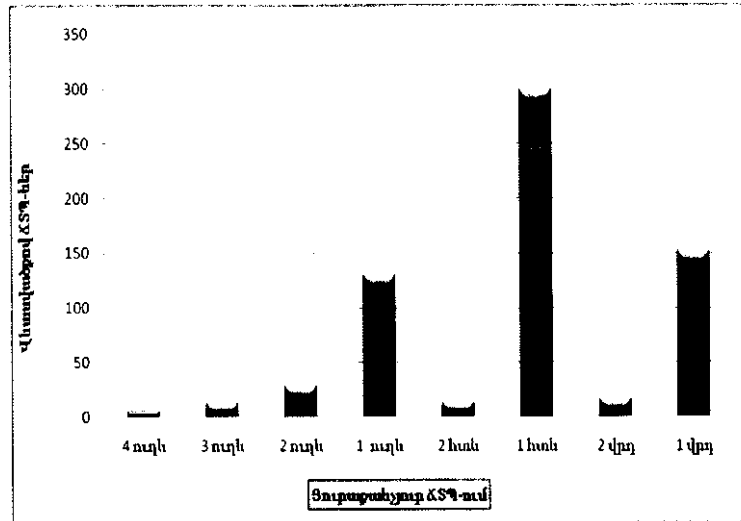
6.2.5 ՆՊԱՍՏՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐ ԵՎ ՎՆԱՍՎԱԾՔՈՎ ՃՏՊ ՏԵՂԱԲԱՇԽՈՒՄԸ (ԵՐԵՎԱՆ)

ճանապարհային ոստիկանությունը ՃՏՊ տվյալներում գրանցում է նպաստող գործոնները (Աղյուսակ 1): Այս տվյալների մեծ մասը կարող է հիմնված լինել մասնագիտական ենթադրությունների վրա, սակայն գիտական նպատակների համար տվյալների մեծ մասը պետք է հիմնված լինեն համապատասխան գործիքներով կատարված չափումների վրա (օրինակ երթևեկության արագության գերազանցման մշտական մոնիտորինգի միջոցով կարելի է ստանալ երթևեկության արագության գերազանցման պատկերը):

Աղյուսակ 1 ՃՏՊ նպաստող գործոններ (Երևան 2005/2006թթ.): Աղբյուրը՝ ճանապարհային ոստիկանություն

	ՃՏՊ		Մասնագրած		Վերադիր	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Արագության գերազանցում	211	298	46	38	266	379
Խաչմերուկներում ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտում	20	27	1	3	29	41
Ճանապարհային եղանակի և գծանշանների անտեսում	56	54	9	3	76	73
Վարորդների անտեղյակ լինելը գծանշաններում կատարված վաղախաթուհների մասին	92	86	11	9	105	105
Մեքենան անպատասխանատու կերպով վաթելը	12	17	1	3	26	29
Հետխոսների կազմից ճանապարհի հասման կանոնների խախտում	18	29	2	2	17	30
Ընդամենը՝	409	511	70	58	519	657

ՃՏՊ նպաստող գործոնների վերաբերյալ տվյալները շատ կարևոր են կանխարգելիչ միջոցառումների ծրագրի մշակման համար և թույլ են տալիս սահմանել ուսումնասիրության ենթակա ոլորտները: Նկար 8-ը ցույց է տալիս Երևանում տեղի ունեցած յուրաքանչյուր ՃՏՊ հետևանքով տուժածների թիվը: Վթարների մեծամասնության դեպքում տուժել են միայն վարորդ, մեկ ուղևոր և հետիոտն:



Նկար 8. Վիրավորների թիվը յուրաքանչյուր վթարի ժամանակ (2006թ.): Աղբյուրը՝ ՀՀ Ոստիկանության ճանապարհային ոստիկանություն

6.2.6 ՆՊԱՍՏՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐ (ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐԻՆԵՐ)

Հայավտոճան ՊՈԱԿ-ի երթևեկության հետազոտման խումբը կանոնավոր կերպով վերլուծում է Ոստիկանության տրամադրած ճՏՊ տվյալները և ներկայացնում հաշվետվություններ, որոնք ինֆորմացիա են պարունակում միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհների տեղի ունեցող ճՏՊ նպաստող գործոնների վերաբերյալ (Աղյուսակ 2):

Աղյուսակ 2. ճՏՊ նպաստող գործոններ (միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհներ) (2006թ.): Աղբյուրը՝ Հայավտոճանի երթևեկության հետազոտման խումբ

ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ	ՃՏՊ	Մտե	Վիստվածք
Ստառձ ճանապարհային ծածկույթ	19	12	46
Սաքարու ճանապարհային ծածկույթ	8	0	13
Վատ տեսանկյունային	21	6	46
Վատ յուսակորույթային	14	8	14
Հետիտան տեղման բաղադրարկային	6	4	3
Վատ ճանապարհային նշաններ	2	0	2
Ճանապարհի վատ եզրամաս	7	1	14
Վթարային սարգկախոկոցիների բաղադրարկային	4	1	8
Վատ ճանապարհային ծածկույթ	2	0	8
Ճանապարհային աշխատանքներ	5	1	6
Վատ ճանապարհային գծանշումներ	2	0	2
Երկաթուղային գծանց	1	2	1
Օտուեր/սրուներ	1	0	3

Այս տվյալները ենթադրում են հետագա միջոցառումների և ուսումնասիրության իրականացման առնվազն երկու ոլորտ՝

- ճանապարհների ծնեռային պահպանություն
- Վատ եղանակային պայմաններում և գիշերային ժամերին մեքենաների վարում

6.2.7 ՏՎՅԱԼՆԵՐ ԾԵԿ ԽԱՆՏՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԾԱՆԱԴԱՐՅՆԵՐ)

Հանրապետական նշանակության ճանապարհներին ճանապարհային երթևեկության կանոնների (ՃԵԿ) խախտման վերաբերյալ տվյալները ներկայացված են Աղյուսակ 3-ում: Այս տվյալների հիման վրա կարելի է սահմանել հետագա ուսումնասիրության և միջոցառումների երեք գլխավոր ոլորտ՝

- Երթևեկության արագության վերահսկողություն
- Ոչ սթափ վիճակում մեքենայի վարում
- Վարորդների վարքագիծը

Աղյուսակ 3. ԾԵԿ խախտումներ (միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհներ) (2006թ.): Աղբյուրը՝ Հայավտոճանի երթևեկության հետազոտման խումբ

ՃԵԿ խախտում	ՃՏՊ	Մահ	Վնասվածք
Արագության գերազանցում	173	52	282
Երթևեկության ազդանշանային համակարգի կանոնի երի խախտում	30	5	68
Ավտոբուսի քնդուհած վիճակ	34	10	60
Քուկ մահել	16	8	19
Բռնաբռնությունների հետ	25	8	37
Վազանց	11	1	23
Խաչմերուկի համաձայն կանոնի երի խախտում	4	1	3
Դիմացի մերձեցման կետում շտա մուտ հետադարձության սլանդանում	12	1	19
Վազանց	17	3	26
Մերձեցման անարգության	11	0	19
Ուղևորատրանսպորտ	2	0	5
Կայանում	1	0	1

7. ՈԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ ՀԱՐՑԵՐ

7.1 ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Ռազմավարական նպատակները մշակվել են՝ էլենլով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ ներուժի նախնական գնահատումից և ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանն առնչվող առկա տվյալներից:

Ավելի վաղ կատարված հետազոտությունների շնորհիվ⁷ Համաշխարհային Բանկը եզրակացրել է, որ. «Այժմ գոյություն չունի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության արդյունավետ կառավարման համապատասխան կառույց՝ հստակ սահմանված պարտավորություններով: Անհրաժեշտ է ձեռնարկել միջոցառումներ՝ ուղղված այնպիսի ներուժի ձևավորմանը, որը կըմբռնի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդրի տարրերը և կմշակի փաստերի և տվյալների վրա հիմնված ռազմավարություն և հակամիջոցներ: Չնայած ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարմանն առնչվող խնդիրները սահմանվել են կառավարության կողմից այնուամենայնիվ՝ կառավարական մարմինների և ուղղահայաց, և հորիզոնական փոխհամագործակցությունը թույլ է, ինչն էլ ներկայումս խոչընդոտում է ոլորտի առաջընթացը»:

«Հաշվի առնելով հասարակության անհարգալից վերաբերմունքը ճանապարհային երթևեկության կանոնների նկատմամբ՝ անհրաժեշտ է անհապաղ հաստատել բազմասեկտորային արդյունավետ աշխատանքային հարաբերություններ կառավարման բարձր մակարդակներում՝ այն է՝ տնօրենների և նախարարների մակարդակում: Հիմնվելով ընթացիկ կարևոր բարեփոխումների վրա՝ անհրաժեշտ է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության շրջանակներում հստակ սահմանել կառավարական տարբեր մարմինների իրավասությունները՝ ապահովելով արդյունավետ փոխգործակցություն հատուկ քարտուղարության միջոցով: Ճանապարհային

երթևեկության անվտանգության ֆինանսավորմանն ուղղված միջոցառումները անհամապատասխան են և զուրկ են թափանցիկությունից»:

Շահագրգիռ կողմերին միավորելու գործընթացն ուղղորդելու տարրերն ուրվագծելու նպատակով մշակվել է աշխատանքային փաստաթուղթ, ինչի արդյունքում մշակվել է ինչպես Հայաստանի, այնպես էլ Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարությունը և Հնգամյա գործողությունների պլանը:

ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարությունը սահմանում է նոր կառույցի՝ ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհրդի, Քարտուղարության ստեղծման և աշխատանքային խմբերի ձևավորման անհրաժեշտությունը, որոնք պետք է մշակեն Գործողությունների պլաններում սահմանված ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցառումները: Ռազմավարության գլխավոր տարրերը հետևյալն են՝

- ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը հատկացվող ֆինանսավորման ապահովում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ նոր կառույցի հիմնում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերաբերյալ տվյալների ազգային ինտեգրված բազայի մշակում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մշակույթի բարձրացում
- Անվտանգության անբազոտիների օգտագործման խթանում
- Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում
- Երթևեկության մասնակիցների կողմից ալկոհոլի օգտագործում
- ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում
- Աշխատանքային խմբերի վերապատրաստում և օժանդակում
- Հասարակայնության տեղեկատվության նպատակներով զանգվածային լրատվական միջոցների դերի բարձրացում

7.2 ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

Ռազմավարության առաջին բաղադրիչը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարման ապահովումն է ինստիտուցիոնալ նոր կառույցի ստեղծման միջոցով, որը կապահովի Ռազմավարության և Գործողությունների պլանի իրականացումը:

Այն կսկսի զբաղվել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրներով, որոնք սահմանվել են՝ հիմնվելով առկա տվյալների վրա: Ավելի մեծ քանակությամբ և ավելի որակյալ տվյալների առկայության դեպքում հիմնախնդիրները կհղկվեն:

Ռազմավարության արդյունավետությունն ապահովող միջազգայնորեն սահմանված գործոնները հետևյալն են՝

- Քաղաքական կամքի առկայություն

- Ղեկավար դերի ստանձնում և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության առաջամարտիկների առկայություն
- Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության պլանավորում (նպատակներ, ռազմավարություն, գործողությունների ծրագիր, ֆինանսավորում)
- Տվյալների միասնական ինֆորմացիոն համակարգի առկայություն
- Պատասխանատու շահագրգիռ կողմեր
- Փոխգործակցություն շահագրգիռ կողմերի միջև
- Սոնիտորինգի և գնահատման իրականացում
- Վերապատրաստված և տեխնիկական միջոցներով ապահովված անձնակազմ
- Մարկետինգ, հասարակության տեղեկացվածություն

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության արդյունավետ կառավարումը բնորոշվում է երեք կարևոր ռազմավարական բաղկացուցիչներով՝

- հստակ սահմանված նպատակներ, որոնք իրատեսական են և հասանելի
- միասնական գործողությունների համապարփակ շրջանակ և
- միջոցառումների արդյունավետ իրականացում գլխավոր շահագրգիռ կողմերի մասնակցությամբ

Հայաստանում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարումը պետք է կենտրոնացած լինի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կանոնների խախտման հնարավոր հետևանքների (հատկապես՝ մահացության դեպքեր, վնասվածք ստացած տուժածներ և պատահարներ) և նման պատահարների նվազեցմանն ուղղված համապատասխան միջոցառումների վրա:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների նվազեցման հասանելի և իրատեսական նպատակներ սահմանված չեն, և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտը չի ենթարկվում այնքան արդյունավետ մոնիտորինգի, որքան որ անհրաժեշտ է:

Տվյալների փոխանակումը կարելի է բարելավել GIS-ի վրա հիմնված վերլուծական համակարգի ներմուծման միջոցով: Դա նպաստի ճանապարհային ցանցում առավել ռիսկային տարածքների սահմանման գործընթացին: Առողջապահության բնագավառում տվյալների կոմայուտերիզացված համակարգի բացակայությունը դժվարեցնում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով ստացած վնասվածքների ծագման որոշումը:

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կանոնների խախտման հնարավոր հետևանքների մոնիտորինգից բացի, իրականացվում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման գործընթացի սահմանափակ քանակությամբ մոնիտորինգներ՝ ներառյալ երթևեկության հիմնական մասնակիցների վարքագիծը: Անհրաժեշտ է խորապես ըմբռնել հիմնախնդիրը՝ ելնելով վթարներին վերաբերող տվյալների հետազոտությունից և վերլուծությունից: Անհրաժեշտ է սահմանել բարդ, բայց հասանելի վերջնանպատակներ և առաջնային ու երկրորդական կատարողական ցուցանիշներ՝ մոնիտորինգը առավել դյուրին դարձնելու համար:

Անհրաժեշտ է նաև կատարել հանրությանը պատճառվող ծախսերի ընթացիկ հաշվարկներ: Համաշխարհային Բանկի «Երկրին աջակցող Հայաստանի համար նախատեսված ռազմավարություն»-ը երթևեկության անվտանգությունը սահմանում է որպես ենթակառուցվածքի մի մաս, որը նպաստում է եկամուտների բացակայության պատճառով առաջացող աղքատության աճին. «Տրանսպորտը ճնշող հիմնախնդիր է... Ավելին, մեքենաների տեխնոնման և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության

հետ կապված խնդիրները հանգեցնում են ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով զոհվողների անթույլատրելի մեծ քանակի»⁹:

7.3 ԾԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵԿԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԶԱՏԿԱՑՎՈՂ ՖԻՆԱՆՍԱՎՈՐՄԱՆ ԱՊԱՅՈՎՈՒՄ

Որպեսզի ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանն առնչվող որևէ ծրագիր իրատեսորեն իրականացնելի լինի, այն պետք է համադրվի իրականացման համար տրամադրվող ֆինանսավորման հետ: Կայուն ֆինանսավորումը անհրաժեշտ գործոն է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության անխափան ապահովման համար: Այդ իսկ պատճառով ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհրդի և Քարտուղարության մշտական խնդիրներից պետք է լինի երկարաժամկետ ֆինանսավորման աղբյուրների հայթայթումը ու ապահովումը:

Միջազգային դոնոր կազմակերպությունները մեծապես օժանդակում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման նախաձեռնությունները, և ՀՀ ՃԵԱԱԽ պետք է ակտիվորեն փորձի ապահովել և հետագայում համալրել Կառավարության կողմից հատկացվող ֆինանսավորումը: Քարտուղարությունը պետք է սահմանի դոնոր կազմակերպությունների կողմից տրամադրվող ֆինանսավորման տարբերակներ և ՀՀ կառավարությանը ներկայացնի դոնոր կազմակերպությունների կողմից հատկացող ֆինանսավորումն ապահովելու առաջարկներ:

Հաշվարկների համաձայն պահանջվում է հետևյալ ֆինանսավորումը՝

1. Քարտուղարություն - տարեկան 0.1 մլն ԱՄՆ դոլար
2. 10 մլն ԱՄՆ դոլար ներդրում՝ 5 տարվա ընթացքում

Անհրաժեշտ է իրականացնել ներքին (պետական) ֆինանսավորման աղբյուրների՝ այնպիսիք ինչպիսիք են հավելավճարները (օրինակ՝ վառելիքի վճար /աքցիզ/, մեքենաների ապահովագրության, մեքենաների տեխզնում, վճարովի ճանապարհների վճարներ) և մասնավոր սեկտորի կողմից կատարվող հնարավոր ֆինանսավորումը: Անհրաժեշտ է նաև գնահատել նմանատիպ վճարումների կատարումից խուսափելու մակարդակը և դրանց հավաքագրման հեշտությունը:

7.4 ԾԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵԿԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՆՈՐ ԿԱՌՈՒՅՑԻ ՍՏԵՂԾՈՒՄ

Նոր կառույցը պետք է ընդգրկի ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհուրդը (խորհուրդ), Քարտուղարությունը և աշխատանքային խմբեր:

Խորհուրդ

- Խորհրդի կազմում կընդգրկվեն Կառավարության բարձրաստիճան պաշտոնյաներ, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի առաջատար հասարակական կազմակերպությունների ներկայացուցիչը և Քարտուղարության պետը
- ՀՀ Վարչապետը հանդես կգա որպես Խորհրդի նախագահ
- Կառավարության բարձրաստիճան պաշտոնյաները Խորհրդում կներկայացնեն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի հետ առնչվող հիմնական պետական հաստատությունները (հաստատության ղեկավարի մակարդակով)
- Խորհրդի գործառույթը կլինի ռազմավարական բնույթի հարցերի վարումը՝ տարեկան բյուջեի հաստատում, ռազմավարական նպատակների և Ռազմավարության ընդհանուր ընթացքի և Գործողությունների պլանի վերանայում
- Խորհրդի նիստերը նախատեսվում են ոչ հաճախակի՝ 6 ամիսը մեկ անգամ

⁹ Համաշխարհային Բանկի «Երկրին աջակցող Հայաստանի համար նախատեսված ռազմավարություն» (հունիս 30, 2004թ.), Ձեկույց # 28991, էջ 18

Քարտուղարություն

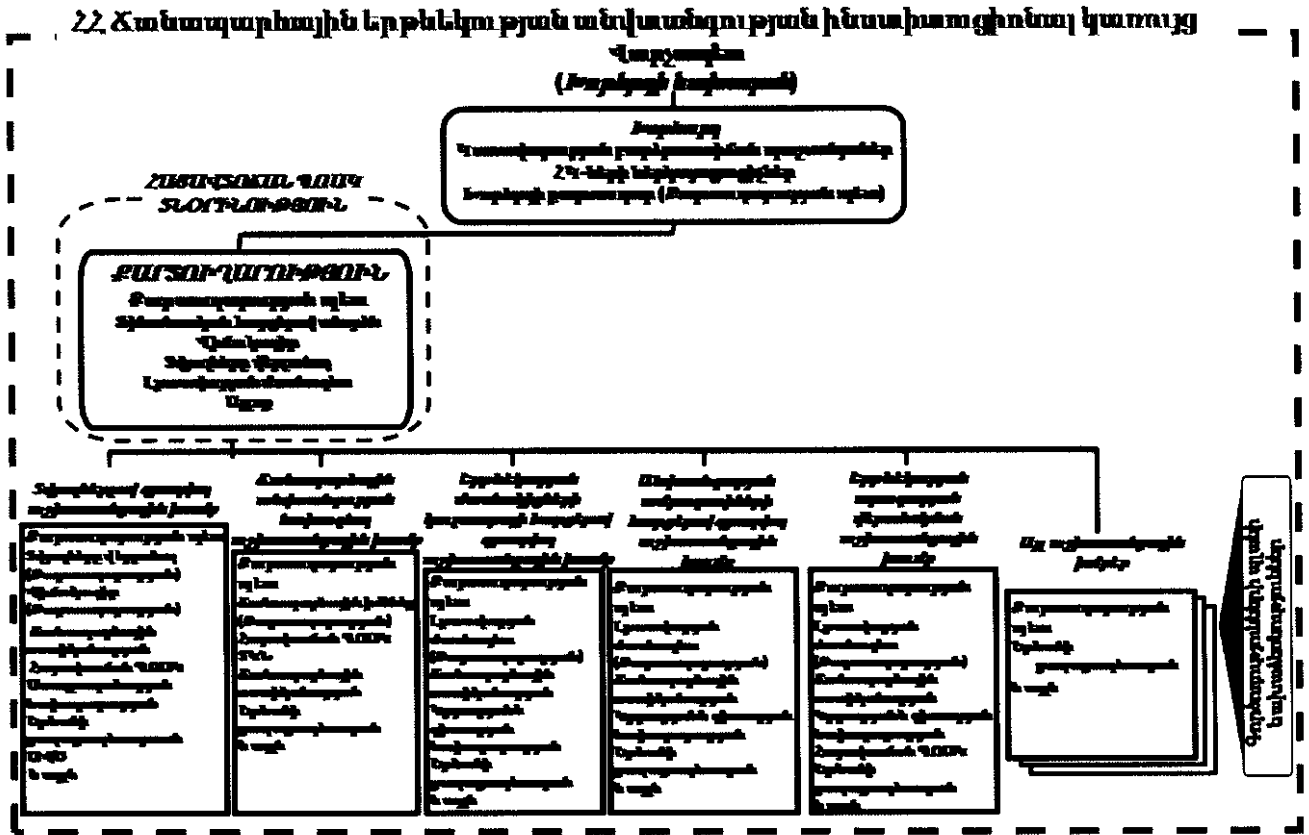
- Քարտուղարությունը կիրականացնի հիմնականում գործառնական ֆունկցիաներ և խորհրդի համար կկատարի քարտուղարի դեր՝ կազմելով աշխատանքային պլանը և հանդիպումների արձանագրությունները, կազմակերպելով նիստերի անցկացման վայրը, ինչպես նաև համակարգելով աշխատանքային խմբերի աշխատանքը և ապահովելով նրանց կանոնավոր հանդիպումները:
- Այն կունենա լրիվ դրույքով աշխատող անձնակազմ, որի գործառույթը Ռազմավարության իրականացումն է:
- Քարտուղարության անձնակազմի մեծամասնությունը պետք է իրականացնի մասնագիտական գործառույթ՝ խորհրդի և աշխատանքային խմբերի համար կատարելով նաև խորհրդատվական դեր: Անձնակազմը պետք է թարմացնի/վերանայի Հնգամյա գործողությունների պլանը:
- Քարտուղարության պետը պատասխանատու կլինի Քարտուղարության առօրյա աշխատանքի համար, ինչպես նաև խորհրդում հանդես գա որպես խորհրդի քարտուղար:
- Ֆինանսական գծով տնօրենը պատասխանատու կլինի ֆինանսական միջոցների կառավարման և կայուն ֆինանսավարման ապահովման համար:
- Տվյալները վերլուծող/վիճակագրությամբ զբաղվող աշխատակիցը կզբաղվի տարբեր պետական հաստատությունների՝ ճանապարհային ոստիկանության, հիվանդանոցների և այլնի հետ համագործակցության միջոցով տվյալների համակարգմամբ: Նա նաև պատասխանատու կլինի վթարներին վերաբերող տվյալների հավաքագրման և վթարների վերաբերյալ հաշվետվությունների ներկայացման միասնական համակարգի ձևավորման համար:
- Վիճակագրությամբ զբաղվող աշխատակիցը պատասխանատու կլինի վթարներին վերաբերող տվյալների վերլուծության և ներկայացման համար:
- Մամուլի հետ աշխատող մասնագետը պատասխանատու կլինի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրները մշտապես զանգվածային լրատվամիջոցների ուշադրության կենտրոնում պահելու և հաղորդումների համար անհրաժեշտ նյութերի պատրաստման համար:
- Կրթական հարցերով զբաղվող աշխատակիցը պատասխանատու կլինի ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների յուրաքանչյուր խմբի հիմնախնդիրների ուսումնասիրման և այդ խմբերի վարքագիծը փոխելուն ուղղված նյութերի պատրաստման համար:

Քարտուղարությունը կհիմնվի «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի կազմում ՀՀ օրենսդրության համաձայն: Քարտուղարության ֆինանսավորումը կհատկացվի ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարության միջոցով:

Աշխատանքային խմբեր

- Կստեղծվեն քարտուղարության կողմից կոորդինացվող տարբեր աշխատանքային խմբեր, որոնք կնախապատրաստեն և մանրամասն կներկայացնեն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի տարբեր շահագրգիռ կազմակերպությունների կողմից իրականացվելիք միջոցառումները:
- Յուրաքանչյուր աշխատանքային խմբի բնույթը և գործառույթը կարտացոլի Ռազմավարության մեջ սահմանված ռազմավարական հարցերը:
- Աշխատանքային խմբերին կանդամակցեն համապատասխան շահագրգիռ մարմինների ներկայացուցիչներ (պետական հաստատություններ, հասարակական կազմակերպություններ և այլն):
- Կվերանայվի Քաղժառանգների աշխատանքային պարտականությունների նկարագիրը («Պաշտոնի անձնագիրը»)՝ աշխատանքային խմբի համապատասխան անդամի գործառույթը ներառելու նպատակով. հետևաբար այս անդամներն ըստ էության կֆինանսավորվեն համապատասխան պետական մարմինների կողմից:

- Աշխատանքային խմբերը կհանդիպեն կանոնավոր կերպով: Քարտուղարության պետը հանդես կգա որպես յուրաքանչյուր աշխատանքային խմբի կոորդինատոր:



Նկար 9. ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նոր կառույցը

7.5 ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՋԱԼ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ԻՆՏԵԳՐԱՑՎԱԾ ԲԱԶԱՅԻ ՄՇԱԿՈՒՄ

Վթարներին վերաբերող տվյալները կարելի է ստանալ ոստիկանությունից, Առողջապահության նախարարությունից և ՀԱՃՏ Երթևեկության հետազոտման խմբից: Առկա տվյալները միասնականացված չեն, իսկ տվյալների ազգային բազայի ստեղծումը թույլ կտա պատահարներին և վնասվածքներին վերաբերող բոլոր տվյալները միավորել մեկ շրջանակում՝ վերլուծության համար: Սա թույլ կտա առավել արդյունավետորեն ուսումնասիրել ճՏՊ նպաստող գործոնները:

Պատահարներին և վնասվածքներին վերաբերող տվյալների ճշգրիտ և վստահելի բազայի առկայությունը չափազանց կարևոր գործոն է ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը բարելավելու համար, քանի որ այն թույլ է տալիս՝

- ճշգրիտ սահմանել ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբերը
- Ռեսուրսները բաշխել արդյունավետ կերպով
- Սահմանել վթարների քանակի նվազեցման իրատեսական նպատակներ
- Սահմանել գործողությունների արդյունավետության գնահատման ցուցանիշների համակարգ:

Անհրաժեշտ է ստեղծել տվյալներով զբաղվող աշխատանքային խումբ՝ տվյալների ազգային բազայի համակարգման և ինտեգրացման համար: Տվյալները պետք է ընդգրկեն հետևյալը՝

- Երթևեկության ծավալը և կազմը
- Երթևեկության հոսքը
- Արագությունը
- Վթարներին վերաբերող տվյալները

- Վնասվածքներին վերաբերող տվյալները (տեղում և հիվանդանոցում)
- Ձոհերի թիվը
- Երկրորդական ցուցանիշներին առնչվող տվյալները (տուգանքներ, գրանցված մեքենաներ և այլն)

Տվյալների հավաքագրման բարելավումը թույլ կտա.¹⁰

1. Պատճառական կապ հաստատել պատահարների և կատարողական պոտենցիալ ցուցանիշների միջև
2. Գնահատել պոտենցիալ կատարողական ցուցանիշի համապատասխանությունը տարվող քաղաքականությանը
3. Ծանապարհատրանսպորտային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրը սահմանել որպես ցուցանիշ կամ ցուցանիշների համակարգ
4. Չափման արձանագրության մեջ սահմանել քայլ 3-ի արդյունքները՝ ըստ կատարողական ցուցանիշների
5. Սահմանել կատարողական ցուցանիշների չափման ծրագիր
6. Կատարել չափումները
7. Անհրաժեշտության դեպքում քայլ 6-ի արդյունքները համեմատել «Ծանապարհային երթևեկության անվտանգության նպատակային ծրագրերի» հետ
8. Հնարավորության դեպքում ճշգրտել/հաստատել քայլ 1-ում ներկայացված պնդումները/ենթադրությունները
9. Հիմնվելով քայլ 6-ի վերջնարդյունքի վրա՝ փոփոխության ենթարկել «Ծանապարհային երթևեկության անվտանգության նպատակային ծրագիրը»; և
10. Ողջ գործընթացի վերաբերյալ ներկայացնել հաշվետվություն, օրինակ՝ տարին մեկ անգամ:

7.6 ԾԱՆԱՊԱՐԿԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ԾԱՆԱՊԱՀՐԱՇԽԵՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՈՐԱԿԻ ԲԱՐԵԼԱՎՈՒՄ

Հայաստանի տարբեր վայրերում ճանապարհային ենթակառուցյի որակը և ստանդարտները տարբեր են, մասնավորապես այդպես է ոչ գլխավոր ճանապարհներին, որտեղ չափանիշները սովորաբար եվրոպական ընդունված չափանիշներից ավելի ցածր են: Քաղաքային ճանապարհներին, որտեղ տեղի են ունենում ամենամեծ թվով մահվան ելքով վթարները, քիչ են հանդիպում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցներ: Այստեղ ակնհայտ պակասում են ճանապարհային հիմնական կահավորանքը, երթևեկության գոտու կամ ճանապարհային այլ նշագծումները, հետիոտների և հանրային տրանսպորտով երթևեկողների համար նախատեսված հարմարանքները: Ընդունվել են ճանապարհային նախագծման համեմատաբար նոր ստանդարտներ՝ ռուսական և Խորհրդային միության հին ստանդարտներ համադրմամբ: Այնուամենայնիվ, ճանապարհային նշանների համար ընդունված որոշ ստանդարտներ տարբերվում են եվրոպական ստանդարտներից:

Ծանապարհային բոլոր սխեմաները պետք է հաստատվեն ճանապարհային ոստիկանության կողմից, որի կազմում գործում է «Ծանապարհային երթևեկության անվտանգության աուդիտի» խումբ: Վերջինս պետք է ուսումնասիրի և հաստատի ճանապարհային նախագծման բոլոր սխեմաները: Այնուամենայնիվ, աուդիտորական խումբը միշտ չէ, որ ի վիճակի է դիտողություններ անել բոլոր սխեմաների վերաբերյալ (աշխատակազմի սահմանափակ կազմի պատճառով), և աուդիտները միայն ստուգում են սխեմաների ճշտությունը:

Թեև նախագծողները ներառում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցները ճանապարհների կառուցման և վերականգնման սխեմաներում, սակայն բյուջեյի սղությունը սահմանափակում է օգտագործվող անվտանգության միջոցների քանակը: Հետևաբար հաշվի են առնվում

¹⁰ Տրանսպորտային անվտանգության կատարողական ցուցանիշներ, Բրյուսել 2001թ., եվրոպայի տրանսպորտային անվտանգության խորհուրդ

միայն ամենակարևոր տարրերը, այդ թվում՝ արգելափակոցները, ճանապարհային նշանները և գծանշումները:

Ճանապարհային անվտանգության ճանապարհչինական խումբը բարեփոխումներ կկատարի ճանապարհային անվտանգության ապահովման ճանապարհչինական միջոցների ոլորտում՝ սահմանելով համապատասխան միջոցներ և կազմակերպելով համապատասխան ուսուցում:

Ցուցանիշների օրինակ. անվտանգ ճանապարհաների նախագծերի բարելավում՝ ստանդարտների բարեփոխման (մասնավորապես ճանապարհային նշաններին վերաբերող), ճանապարհային երթևեկության անվտանգության աուդիտի աշխատանքների խթանման և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության միջոցների կիրառմանը հատկացվող ֆինանսավորման ավելացման միջոցով:

7.7 ԲԱՐՁՐԱՑՆԵԼ ԾԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԿՈՒՆՏՐՈՒՄ

Ճանապարհային անվտանգության ազգային կուտուրայի բարձրացումը մեծապես կօգնի բարելավել ճանապարհային անվտանգության ոլորտը: Դա պետք է իրականացվի ազգային վարքագծի բարեփոխմանն ուղղված միջոցառումների միջոցով՝ ընդգրկելով ճանապարհային երթևեկության մասնակից բոլոր խմբերին՝

- Վարորդներ
- Ուղևորներ
- Հետիոտներ
- Հեծանվորդներ
- Ստողիկավարներ

Այս գործընթացի առաջին փուլում պետք է ճիշտ ըմբռնել առկա իրավիճակը՝ ուսումնասիրելով հասարակական կարծիքը և մոտեցումները: Անհրաժեշտ կլինի նաև զննահատել ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը վերաբերող ուսումնական նյութերը, հատկապես որոնք օգտագործվում են դպրոցական ծրագրերում: Դրանից հետո կարելի է կազմակերպել ուսումնական նպատակային արշավներ:

Անհրաժեշտ է ուսումնասիրել նաև հետիոտնի համար նախատեսված ճանապարհային հարմարանքները և դրանց առնչվող վթարները՝ արդյունավետ կանխարգելիչ միջոցառումներ սահմանելու նպատակով:

Ցուցանիշների օրինակ. անվտանգության հարցերի վերաբերյալ հասարակության տեղեկացվածության բարելավում, վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում առավել ապահով վարքագծի շնորհիվ (մանրամասն ներկայացված է այլ միջաջառումների ծրագրում, առավել անվտանգ պահվածք խաչմերուկներում կամ հետիոտնային անցումների մոտ, հետիոտնային անցումներում հետիոտնի համար նախատեսված հարմարանքներից օգտվելու մակարդակի բարձրացում (հետիոտնի կողմից)), հեծանվային/մոտոցիկլային սաղավարտներ կրելու մակարդակի բարձրացում:

7.8 ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՄՐԱԳՈՏԻՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ԽԹԱՆՈՒՄ

Չնայած Հայաստանում ամրագոտիների կրումը պարտադիր է, սակայն օգտագործման մակարդակը շատ ցածր է: Շատ մեքենաներում, հատկապես հին սովետական արտադրության տաքսիներում դրանք նույնիսկ տեղադրված չեն: Ամրագոտիների անտեսման ապացույցը ՃՏՊ հետևանքով վարորդների ստացած վնասվածքների բնույթն է (կրծքավանդակի և գլխուղեղի վնասվածքներ):

Վարորդների և ուղևորների կողմից ամրագոտիների օգտագործման մակարդակի բարելավման արդյունքում մեծապես կկրճատվի ծանր վնասվածքների թիվը:

Ամրագոտիների կիրառմանն ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կարելի է օգտվել միջազգայնորեն լայն կիրառություն ունեցող ձեռնարկներ:

Ամրագոտիների օգտագործման մակարդակի բարելավման ռազմավարության առաջին փուլը պետք է լինի դրանց օգտագործման ներկայիս մակարդակի գնահատումը, որը հիմք կհանդիսանա անհրաժեշտ բարեփոխումների սահմանման համար:

Ամրագոտիների օգտագործմանն ուղղված ծրագրի արդյունավետությունն ապահովելու համար այն պետք է շարունակական լինի առնվազն սույն ռազմավարության և նրան հաջորդող հնգամյա ռազմավարության իրականացման ընթացքում:

Ամրագոտիների օգտագործմանն ուղղված ծրագրի արդյունավետության գլխավոր գործոններից մեկը առաջիններիս օգտագործման վերահսկողության ուղղությամբ Ծանապարհային ոստիկանության ներգրավվածությունն է: ՀՀ Ծանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհուրդը պետք է սերտ աշխատանքային հարաբերություններ հաստատի ոստիկանության հետ:

Ցուցանիշների օրինակ. ամրագոտիների և երեխաների համար նախատեսված մեքենաների հատուկ նստարանների (car seat) օգտագործման ցուցանիշի աճ և ամրագոտիների անտեսմանը ուղեկցվող հատուկ վնասվածքների քանակի կրճատում:

7.9 ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՐԱԳՈՒԹՅԱՆ ԳԵՐԱՁԱՆՑՄԱՆ ՎԵՐԱՀՍԿՄԱՆ ՄԱԿԱՐԴԱԿԻ ԲԱՐՉՐԱՑՈՒՄ

ՃՏՊ քանակի կրճատման վրա երթևեկության արագության վերահսկողության և երթևեկության ցածր արագության ազդեցության վերաբերյալ մեծ թվով աշխատություններ կան¹¹: Բացի այդ գոյություն ունեն միջազգայնորեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ, որոնցով կարելի է առաջնորդվել երթևեկության արագության վերահսկողության ծրագրի իրականացման և վարման ընթացքում:

Արդյունավետ ռազմավարություն մշակելու համար անհրաժեշտ կլինի սահմանել վայրեր, որտեղ կիրականացվի մշտական և ժամանակավոր մոնիտորինգ: Դա թույլ կտա որոշել արագության գերազանցման մակարդակը և ընդհանուր պատկերը: Մոնիտորինգի համար նախատեսված տեղամասերի ուսումնասիրությունը թույլ կտա՝

- որոշել արագության գերազանցման երկարաժամկետ միտումները
- սահմանել լրացուցիչ վերահսկողություն պահանջող հատվածները և վերահսկողության իրականացման ժամկետները
- ստեղծել երթևեկության առավել ընդգրկուն պատկեր:

Արագության վերահսկողության հարցում կառաջանա Ծանապարհային ոստիկանության հետ սերտ համագործակցության կարիք:

Ցուցանիշների օրինակ. արագության գերազանցման դեպքերի կրճատում՝ կախված ինչպես (ա) միջին արագությունից, (բ) արագության անհամապատասխանությունից, այնպես էլ (գ) թույլատրելի առավելագույն արագության գերազանցման տոկոսից:

7.10 ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍՆԱԿԻՑՆԵՐԸ ԵՎ ԱԼԿՈՂՈՒԻ ՕԳՏԱԳՈԾՈՒՄԸ

Ալկոհոլը համարվում է ՃՏՊ առաջացման գլխավոր գործոններից մեկը: Ծրագրի շրջանակներում առաջին հերթին անհրաժեշտ է սահմանել վթարների և վնասվածքների առաջացման վրա ալկոհոլի

¹¹ Մեքենաների երթևեկության արագության ազդեցությունը ՃՏՊ հաճախականության վրա, M C Taylor, et al TRL REPORT 421

օգտագործման ճշգրիտ ազդեցությունը: Այս գործում անհրաժեշտ է համագործակցել ճանապարհային ոստիկանության և Առողջապահության նախարարության հետ (հիվանդանոցներում գրանցված տվյալները ձեռք բերելու նպատակով):

Այսպիսով կծավալվի վարքագծի բարեփոխման միջոցառում:

Ինչպես ամրագոտիների օգտագործման և երթևեկության արագության վերահսկողության դեպքում, այնպես էլ այս դեպքում գոյություն ունեն միջազգայնորեն լայն կիրառություն ունեցող ձեռնարկներ, որոնցով կարելի է տեղեկություններ ստանալ և առաջնորդվել ծրագրի իրականացման ընթացքում:

Ցուցանիշների օրինակ. ալկոհոլի օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցող ճՏՊ թվի կրճատումը կապված է վարքագծի փոփոխման հետ:

7.11 ԾԱՆԱՊԱՐԳԱՅԻՆ ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱՐԴՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱՄՐԱՊՆԴՈՒՄ

Ճանապարհային ոստիկանությունը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության արդյունավետ ապահովման համար պատասխանատու գլխավոր մարմիններից մեկն է: Գնահատականները սկսել է ոստիկանական մեքենաների շարժմանը հետևող Հայաստանում մշակված GPS հիմքով համակարգի կիրառումը (Նկար 10), և մեծ թվով պարեկային մեքենաներում տեղադրված են տեսախցիկներով և ռադիոտեղորոշիչներով հագեցած վերահսկման համակարգեր:

Գնահատականները սկսել է նման սարքավորումների կիրառումը, սակայն դրանց թիվը չի բավականացնում ոստիկանության ամբողջ անձնակազմի համար: Ռազմավարության մշակման առաջին փուլում անհրաժեշտ է զննատել ոստիկանության կարիքները և սահմանել հետևյալը՝

- կատարել անհրաժեշտ սարքավորումների գույքագրում (արագաչափ սարքեր, ալկոհոլառեսայիրատորային խողովակներ, քարտեզների վրա ճՏՊ տեղանքը գրանցելու համար նախատեսված GPS տեղորոշիչներ և այլն)
- սահմանել առկա օրենսդրության լիրակատար պարտադրման (երթևեկության արագություն, ալկոհոլի օգտագործում, անվտանգության ամրագոտիների կրում) համար անհրաժեշտ հավելյալ աշխատակազմը
- սահմանել հատուկ վերապատրաստման կարիքները (օր.՝ անվտանգության աուդիտի և ճՏՊ հետաքննության ոլորտում):



Նկար 10 Ոստիկանության Օպերատիվ կառավարման կենտրոն

Գնահատականները ոստիկանության համար օգտակար կլինեն իրականացնել ճանապարհային ոստիկանության ոլորտի վերապատրաստման լայնածավալ ծրագիրը՝ եվրոպական այլ ուժերի հետ կապեր հաստատելով և

- ծանոթանալով եվրոպական քաղաքային ոստիկանության վերապատրաստման դասընթացների հետ
- կազմակերպելով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտի վերապատրաստման կանոնավոր ծրագիր

Անհրաժեշտ է վերանայել և բարեփոխել օրենսդրությունը՝ օրենքի խախտումների նկատմամբ բավարար կերպով պատժամիջոցներ կիրառելու նպատակով (օր.՝ թարմացնելով վերահսկողությանն ուղղված օրենսդրական ակտերը):

7.12 ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ԽՄԲԻ ՎԵՐԱՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄ ԵՎ ՕԺԱՆՂԱԿՈՒՄ

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարությունը սկսելու որպես կարևոր քայլ առաջարկվում է իրականացնել վերապատրաստման ծրագիր՝ աջակցելով աշխատանքային խմբերին և շահագրգիռ կողմերին մանրակրկիտ կերպով ընկալել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրները: Վերապատրաստման ծրագրի պլանում անհրաժեշտ է ընդգրկել հետևյալը՝

- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ընդհանուր սկզբունքներ
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրներ (երթևեկության արագություն, երթևեկության մասնակից խոցելի խմբեր, անվտանգության ամրագոտիներ, ալկոհոլ)
- ճանապարհային ոստիկանության մասնակցություն և հանրության իրազեկման հարցը
- հիմնական տվյալների հավաքագրում
- միջոցառումների արդյունավետություն
- ՃՏՊ մոնիտորինգ
- մեքենաների երթևեկության արագության մոնիտորինգ և երթևեկության արագության տվյալների գնահատում
- հոսքերի մոնիտորինգ, հետիոտների շարժի մոնիտորինգ
- Ստեղծման ուսումնասիրություններ, երթևեկության մասնակիցների վարքագծի ուսումնասիրություններ, հանրության ընկալման գնահատում
- ՃՏՊ փոփոխությունների գնահատում
- կանխարգելիչ միջոցառումների ընտրություն

Ռազմավարությամբ նախատեսվում է օգտվել հրատարակված միջազգայնորեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներից: Անհրաժեշտ է անհապաղ միջոցներ ձեռնարկել այդ փաստաթղթերը հայոց լեզվով թարգմանելու համար:

Անհրաժեշտ է դիտարկել միջազգային փորձագետի/խորհրդատուի աջակցության անհրաժեշտությունը՝ Ռազմավարության իրականացման վաղ փուլերում խորհրդատվությամբ օժանդակելու հարցում:

8. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՎ ԵՐԵՎԱՆԻ ՀԱՍԱՐ ՆԱԽԱՏԵՍՎԱԾ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՊԼԱՆ

Գործողությունների պլանում (Հավելված 2) սահմանվում են այն քայլերը կամ այն միջոցառումները, որոնք ռազմավարության արդյունավետությունն ապահովելու նպատակով՝ անհրաժեշտ է իրականացնել պատշաճ կերպով: Գործողությունների պլանն ունի հետևյալ բաղադրիչ տարրերը՝

- Առանձին առաջադրանքներ. ինչ պետք է արվի և ում կողմից
- Ժամանակացույց. երբ պետք է իրականացվի
- Ռեսուրսների հատկացում. ինչ կոնկրետ ֆոնդեր են առկա կոնկրետ միջոցառումների համար
- Միջոցառումներն ինչպես պետք է գնահատվեն և զեկուցվեն

Գործողությունների պլանի համակարգի տարրերը հետևյալն են՝

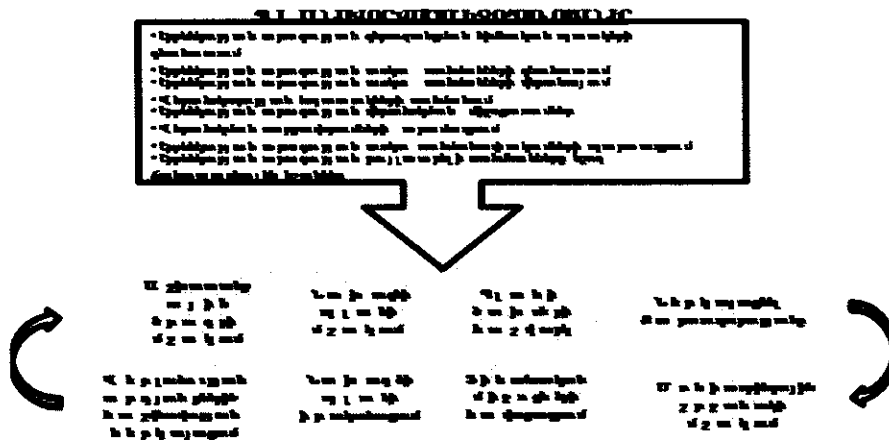
- ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհրդի և Քարտուղարության հիմնում
- Աշխատանքային խմբեր
- Աշխատանքային խմբերի օժանդակում
- Ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը հատկացվող ֆինանսավորման ապահովում

- Տվյալների կառավարում և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերաբերյալ տվյալների ազգային ինտեգրված բազայի մշակում
- ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կուլտուրայի բարձրացում
- Անվտանգության ամրագոտիների օգտագործման խթանում
- Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում
- Երթևեկության մասնակիցների կողմից ակտիվի օգտագործում
- Երևան

Յուրաքանչյուր «Համակարգի տարր» կապված է «Առաջիկա հինգ տարիների համար նախատեսված Ռազմավարության առաջնահերթությունների» հետ՝ ինչպես դա նշված է Ռազմավարական հարցերում: Յուրաքանչյուր Ռազմավարական հարցի համար առանձնացված է «Առաջիկա հինգ տարիների Գործողությունների պլանը», որտեղ մանրամասնված են Ռազմավարության արդյունավետությունն ապահովող կոնկրետ միջոցառումները: «Կատարողական ցուցանիշները» թույլ են տալիս գնահատել Գործողությունների պլանի յուրաքանչյուր միջոցառման արդյունավետությունը:

Գործողությունների պլանը ցույց է տալիս համակարգի յուրաքանչյուր տարրի մոտավոր ֆինանսավորումը (Առաջարկվող ֆինանսավորում): Ֆինանսավորման ճշգրիտ պահանջները կարող են սահմանվել միայն այն ժամանակ, երբ Քարտուղարության ներքո գործող աշխատանքային խմբերը կմշակեն մանրամասն ծախսերով Ծրագրերի պլանները, որոնք քարտուղարության միջոցով կներկայացվեն համապատասխան մարմնին՝ իրականացման համար: Ամրագոտիներին, արագությանը և ակտիվի օգտագործմանը վերաբերող համակարգի տարրերը գնահատվել են մեկ շնչի հաշվով 0.50 և 1.00 ԱՄՆ դոլար: Քարտուղարության գործառնական ծախսերի բացվածքը ներկայացված է հավելված 4-ում:

Նկար 11-ում պատկերված է Երթևեկության արագության վերահսկման ծրագրի ցիկլը՝ որպես տիպիկ ծրագրի օրինակ: Այն ներկայացված է «ցիկլի» տեսքով, քանի որ ցիկլի վերջում ներկայացվող վերջնական զեկույցները կիրառվում են հաջորդ աշխատանքային ծրագրի հետագա միջոցառումների մշակման համար:



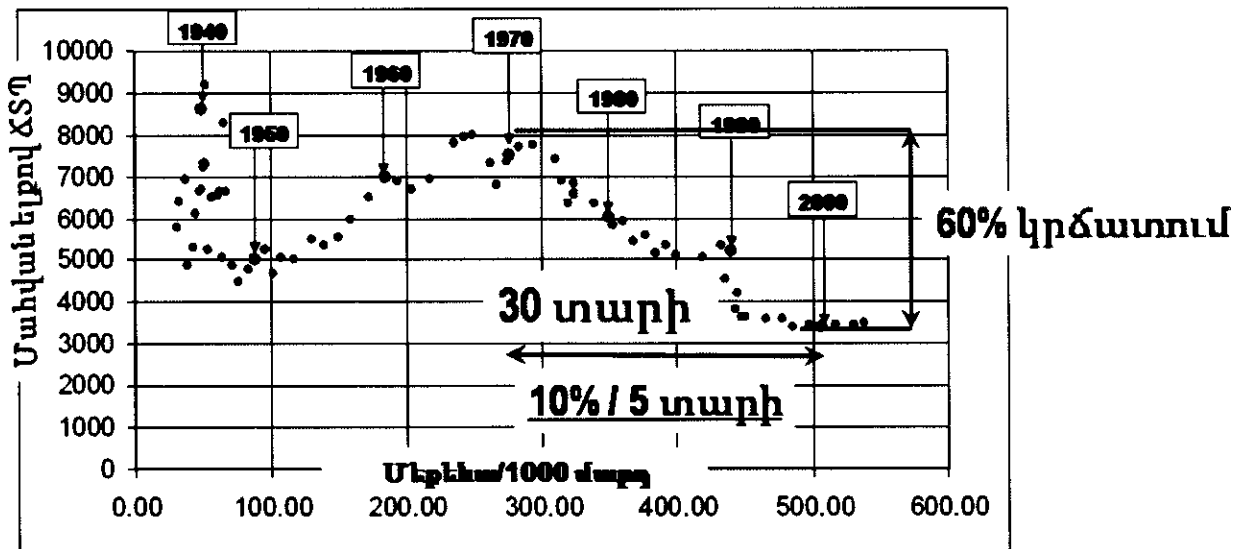
Նկար 11 ծրագրի ցիկլի օրինակ Երթևեկության արագության վերահսկման ծրագրի համար

Հավելված 2-ում մանրամասնորեն ներկայացված է Հայաստանի և Երևանի համար նախատեսված Գործողությունների պլանը:

Հավելված 3-ում ցույց է տրված Արդյունքների շրջանակը և արդյունքների մոնիտորինգը (բացատրության համար տե՛ս ստորև բերված Հավելված 1-ում ներկայացված Նպատակային ցուցանիշների հաշվարկը):

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1. ՆՊԱՏԱԿԱՅԻՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԻ ՀԱՇՎԱՐԿ

Նպատակները պետք է լինեն իրատեսական և հասանելի: Հայաստանի համար իրականացված հաշվարկները հիմնված են Միացյալ Թագավորության փորձի վրա (նկար 12): 1970 և 2000թթ. միջև ընկած ժամանակահատվածում մահվան ելքով ճՏՊ քանակը կրճատվել է 60%-ով (նույնիսկ այն դեպքում, երբ մեքենաների թիվը նշված ժամանակահատվածում կրկնապատկվել է): Յուրաքանչյուր հինգ տարվա ընթացքում ճՏՊ քանակի կրճատումը միջին հաշվարկով հավասար է 10%:



Նկար 12 Միացյալ Թագավորությունում զրանցված մահվան ելքով ճՏՊ տեղեկանքը

Սույն ռազմավարության նպատակային թիվը (օր.՝ առաջիկա հինգ տարիների ընթացքում 10 տոկոսով կրճատել ճՏՊ մահվան դեպքերի թիվը) կապում ենք ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում կատարվելիք ներդրումների հետ: 70մլն ԱՄՆ դոլար գնահատված ճՏՊ ծախսերի դեպքում պատահարների 10 տոկոսով կրճատման արդյունքում տարեկան ծախսը կնվազի 7մլն ԱՄՆ դոլարով: Հինգ տարվա ընթացքում այս գումարը կկազմի 35մլն ԱՄՆ դոլար:

Միջազգային փորձը ցույց է տալիս, որ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում ներդրման ծախսերի ծածկման ընդունելի տոկոսը միջին հաշվարկով կազմում է մոտ 300%:

Հնգամյա ծրագրի գործողությունների համար ներկայիս հաշվարկով կպահանջվի 10մլն ԱՄՆ դոլար և տարեկան 0.1մլն ԱՄՆ դոլար՝ Զարտուղարության գործունեության համար:

Ղա նշանակում է, որ 5 տարվա ընթացքում 10 մլն ԱՄՆ դոլար ներդրման դեպքում կստացվի 35 մլն ԱՄՆ դոլար եկամուտ կամ ծախսերի ծածկման 350 %:

Հավելված 3-ը մանրամասնում է Արդյունքների շրջանակը և Արդյունքների մոնիտորինգը, իսկ Գործողությունների պլանը (Հավելված 2)՝ յուրաքանչյուր միջոցառման հատուկ ցուցանիշները: Արդյունքների մոնիտորինգը սահմանում է հիմնական տվյալների փոփոխության ինդիկատիվ նպատակները: Այս ցուցանիշները պետք է ընտրվեն հատուկ զգուշությամբ, քանի որ հիմնական տվյալների առկայության ժամանակ դրանք պետք է վերանայվեն և կրկին գնահատվեն:

ՄԱՐԺՈՒՄ 2. ԿՈՏԱՑՄԱՆ ՈՍՏՄԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ԱՊՏԱՆԱԳՆԵՐԻ ՊԼՆ ՀԱՅՏԱՍՏԱՐ ԵՎ ԵՐԵՎԱՆԻ ՀԱՄԱՐ

* Ցածր արժողությամբ միջոցառումներ ** Միջին արժողությամբ միջոցառումներ *** Բարձր արժողությամբ միջոցառումներ

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
Ինստիտուցիոնալ կառույց ՀՀ ճանապարհային երթևեկության Անվտանգության Ապահովման Խորհուրդ	Ստեղծել և արդյունավետ կերպով կառավարել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ նոր կառույց, որը բաղկացած կլինի ճանապարհային երթևեկության Անվտանգության Ապահովման Խորհուրդից (Խորհուրդ), Քարտուղարությունից և աշխատանքային խմբերից: Խորհուրդ <ul style="list-style-type: none"> Խորհուրդում ներառված կլինեն ղեկավար պետական պաշտոնյաները, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտի առաջատար ՖԿ-ները և Քարտուղարության պետը ՀՀ վարչապետը համրեն կզգ որպես Խորհրդի նախագահ Խորհրդի գործառույթները հիմնականում ռազմավարական բնույթ կունենան. տարեկան քույզների հաստատում, ռազմավարական թիրախների և գործողությունների պլանի ընդհանուր առաջընթացի վերանայում: Այնպես, որ Խորհուրդը հաճախ չի հանդիպի (6 ամիսը մեկ): Քարտուղարություն <ul style="list-style-type: none"> Քարտուղարությունը հիմնականում կիրառվածացի գործառնական գործառույթ և կստանձնի Խորհրդի Քարտուղարի դերը ներառյալ 	Խորհուրդը կստեղծվի ՀՀ վարչապետի որոշման համաձայն: ՀՀ օրենսդրության համաձայն Քարտուղարությունը կձևավորվի «Հայավտոման Տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի կազմում: Նոր քարտուղարությունը ստեղծելու ուղղությամբ կձեռնարկվեն հետևյալ գործողությունները: <ul style="list-style-type: none"> Նոր քարտուղարության համար գրասենյակի ստեղծում և կահավորում /գրասենյակի վերանորոգում, կահավորում/Աշխատակիցների ընդունում Աշխատանքներն արդյունավետորեն կիրականացվելու աշխատակիցների վերապատրաստման իրականացում Աշխատանքներին համահունչ կարողությունների ստեղծում / տեխնիկական միջոցների, սարքավորումների, համակարգչային ծրագրերի ձեռք բերում, ուսուցում, գրականության ձեռք բերում, բարձրագույնում և այլն/ Ծրագրի նպատակներին հասնելու համար կայուն ֆինանսավորման ապահովում 	Կայուն ֆինանսավորման ապահովում Տարեկան բյուջեի տրամադրում Վերապատրաստված աշխատակիցների քանակը Ծրագրային պլանների քանակը Տարեկան հաշվետվության կազմում Խորհրդի համդիպումների քանակը	Պատասխանատու մարմիններ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն	\$0.5 մլն (տարեկան \$0.1մլն)

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական արաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	<p>Օրակարգերի, արձանագրությունների վարում, համոզման կայրի ապահովում, ինչպես նաև աշխատանքային խմբերի գործունեության համակարգում: Այն կունենա լրիվ դրույթով աշխատակազմ, որը կիրականացնի ռազմավարությունը:</p> <ul style="list-style-type: none"> Քարտուղարության աշխատակիցների մեծ մասը կիրականացնեն հիմնական մասնագիտական գործառնություններ, որպեսզի Քարտուղարությունը կարողանա խորհրդատվական դեր ունենալ խորհրդի և Աշխատանքային խմբերի համար: Սա կներառի նաև հնգամյա գործողությունների պլանի բարձնացումը/վերանայումը: 	<p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> Գրասենյակ ** Աշխատակիցների ընդունում * Վերապատրաստում ** Կարողությունների ստեղծում ** Ֆինանսավորում ** 			
Աշխատանքային խմբեր	<p>Կստեղծվեն տարբեր աշխատանքային խմբեր, որոնք կգաղվեն ընթացիկ Ռազմավարության իրականացման և Քարտուղարությանը կզեկուցեն ընթացքի մասին: Աշխատանքային խմբի անդամների վերապատրաստում և համապատասխան սարքավորումներով և հանակարգչային ծրագրերով ապահովում/</p>				
	<p>Յուրաքանչյուր աշխատանքային խմբի բնույթը և գործառնությունը կարտացոլի Ռազմավարության մեջ սահմանված ռազմավարական հարցերը:</p>				Աշխատանքային խմբերին կանդամակցեն

► Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության ենթակառուցվածքի Ազգային Ռազմավարություն

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական արժեքներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
<p>Ճանապարհային Ռուսիական կարողությունների ամրապնդում</p>	<p>համապատասխան մարմինների (կառավարական հաստատություններ, հասարակական կազմակերպություններ և այլն): Աշխատանքային խմբերի հիմնական գործառնությունը կլինի մանրամասնել տարբեր շահագրգիռ մարմինների կողմից իրականացվող ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի միջոցառումները: Քաղաքացիական պաշտպանության կարողությունների ամրապնդումը («Պաշտպանության անվտանգության համապատասխան վերանայի» աշխատանքային խմբի գործառնությունները ներառելու նպատակով հետևաբար այս անդամները ըստ երկրային ֆինանսավորված համապատասխան մարմինների կողմից:</p>	<p>Նախնական գործողություններ: 1. Աշխատանքային խմբի կազմակերպումը և աշխատանքների կատարման մանրամասն ծախսերը՝</p> <ul style="list-style-type: none"> Մասնակցել Ռուսիական վերականգնման ծրագրերին** Իրականացնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերահսկողությունները՝ Մասնակցել Ռուսիական վերականգնման ծրագրերին** Վերականգնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերահսկողությունները՝ Վերականգնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերահսկողությունները՝ 	<p>Մասնակցել Ռուսիական վերականգնման ծրագրերին և Վերականգնման ծրագրերին՝</p> <p>Վերականգնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերահսկողությունները՝</p> <p>Վերականգնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերահսկողությունները՝</p> <p>Վերականգնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերահսկողությունները՝</p>	<p>Ճանապարհային Ռուսիական կարողությունների ամրապնդում</p>	<p>\$0.5մլն</p>

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար (օրենսդրության ապահովող) Աշխատակազմի (աշխատողների բարձրացում) Հատուկ վերապատրաստում (օր. պատահարների հետաքննություն)	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	<ul style="list-style-type: none"> Վշխատակազմի մակարդակի (աշխատողների բարձրացում) Հատուկ վերապատրաստում (օր. պատահարների հետաքննություն) 	<p>պատժամիջոցների հարկադրման հնարավորություն չեն տալիս*</p> <ul style="list-style-type: none"> Ընդլայնել սարքավորումների բազան (օր. արագության չափման սարք, շնչառության ստուգման սարք, GPS մեքենաներում պատահարների տեղանքները գրանցելու համար և այլն)*** Ավելացնել աշխատողների քանակը (ըստ անհրաժեշտության)*** 	<p>հնարավորություն չեն տալիս</p> <p>Ընդլայնել սարքավորումների բազան (օր. արագության չափման սարք, շնչառության ստուգման սարք, GPS մեքենաներում պատահարների տեղանքները գրանցելու համար և այլն)***</p> <p>Ավելացնել աշխատողների քանակը (ըստ անհրաժեշտության)</p>		
<p>Տվյալների կառավարում</p>	<p>Պատահարներին և վնասվածքներին վերաբերող տվյալների ճշգրիտ և վստահելի բազայի առկայությունը չափազանց կարևոր գործոն է ծանապարհային երթևեկության անվտանգությունը բարելավելու համար, քանի որ այն թույլ է տալիս՝</p> <ul style="list-style-type: none"> ճշգրիտ սահմանել ճանապարհային երթևեկության խոցելի հանգրվանները Ռեսուրսները բաշխել արդյունավետ կերպով Սահմանել վթարների քանակի նվազեցման իրատեսական նպատակներ Սահմանել գործողությունների արդյունավետության գնահատման ցուցանիշների համակարգ: <p>Տվյալները համակարգող աշխատակազմը</p>	<p>Սախման համակարգման թիվը պատասխանատու կլինի նաև վերլուծությունների թափանցիկությանը ու հիմնական</p>	<p>GIS համակարգով տվյալների մշակում/սպասարկում:</p> <p>ՃՏՊ վերաբերյալ բոլոր տվյալների ածնամայա հավաքագրում:</p> <p>Համապատասխան շահագրգիռ կողմերին ՃՏՊ և նպաստող գործոնների վերաբերյալ տվյալների հաշվետվության կանոնավոր ներկայացում:</p> <p>Աշխատակազմի վերապատրաստման ծրագրի մշակում և իրականացում:</p>	<p>Ճանապարհային ոստիկանություն</p> <p>Ստորջապահության նախարարություն</p> <p>Կրթության և գիտության նախարարություն</p> <p>Տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>«Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ</p> <p>Քարտաբանություններ</p>	<p>\$0.30լն</p> <p>0.05 մլն</p>

▶ Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության Անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական արժանատիք միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	<p>Կիսանվարդի ազգային տվյալները: Տվյալներ հավաքագրող աշխատակազմը կիսավաքագրի և կվերլուծի այնպիսի տվյալներ, ինչպիսիք են՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Երթևեկության ծավալը և կազմը • Ավտոմեքենաների քանակը • Երթևեկության հոսքը • Արագությունը • Վթարներին վերաբերող տվյալները • Վնասվածքներին վերաբերող տվյալները (տեղում և հիվանդանոցում) • Ջուրի քիմի • Երկրորդական ցուցանիշներին առնչվող տվյալները (տուգանքներ, գրանցված մեքենաներ և այլն) • Ավտոմոբիլի օգտագործման պատճառով տեղի ունեցած պատահարները 	<p>Հաճախորդը կողմնորոշված ներկայացվող կանոնավոր հաշվետվությունների նախապատրաստման համար:</p> <p>Տվյալների համակարգման քիմը պատասխանատուի կլինի նաև GIS տվյալների բազայի մշակման/ընտրության համար: Վերջինիս նպատակն է վերլուծել պատահարները և այլ տվյալները և այդ ամենը տեղարդել տեղական և ազգային քարտեզների վրա, ինչպես նաև համակարգչային ցանցում՝ այլ Հաճախորդի կողմերի հետ տեղեկատվությունը կառավարելու և կիսելու համար: GIS տվյալների բազան պետք է հնարավորություն տա կապ հաստատել ճանապարհային ռուտինային տրանսպորտային միջոցների տեղորոշիչ GIS համակարգի հետ:</p> <p>Ի լուսն ընդհանուր համակարգչային վերապատրաստման, սպասարկման և պահպանման GIS տվյալների բազան պետք է մերտի նաև վերապատրաստում և աջակցություն առնվազն առաջիկա 5 տարիների համար:</p> <p>Տվյալների համակարգման քիմը պետք է հնարավորություն տեղծի, որպեսզի ավտոմեքենաների վերաբերյալ տվյալները հասանելի լինեն վերլուծություններում մերտեղու համար:</p>			
	<p>Վթարներին վերաբերող տվյալները կարելի է ստանալ ճանապարհային ռուտինային տրանսպորտային նախարարությունից և Երթևեկության հետազոտման խմբից (Հայկվտոճան): Առկա տվյալները միասնականացված չեն, իսկ տվյալների ազգային բազայի ստեղծումը թույլ կտա պատահարներին և վնասվածքներին վերաբերող բոլոր տվյալները միավորել մեկ շրջանակում՝ վերլուծության համար: Սա թույլ կտա առավել արդյունավետորեն ուսումնասիրել ճՏՊ նպաստող գործոնները:</p>				

Չանվարձի տարրեր	Ռազմավարական առաջնություններ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	<p>աշխատող կոմպյուտերային համակարգը, ինչպես օրինակ՝ MAA-P-ը, ներկայացնում առավել արդյունավետ եղանակ է և բացի այդ ավտոմատ վերլուծության հնարավորություն է տալիս:</p>	<p>ՃՏՊ հետևանքով առաջացած «մահվան» վերաբերյալ ներկայումս օգտագործվող սահմանումները (օրինակ՝ մահ է համարվում, եթե վթարից հետո 7 օրվա ընթացքում մարդը մահանում է) կհամապատասխանեցվեն</p>	<p>Ճանաչողական համակարգի հավաքագրման թիվը պատասխանատու կլինի տվյալների մուտքագրման առանդարտ ձևի մշակման համար, որը կօգտագործվի տվյալներ տրամադրող բոլոր գործակալությունների/ կողմից՝ նախարարությունների հնարավորություն տալով ինչպես մուտք գործել GIS տվյալների բազա և տվյալներ ստանալ յուրաքանչյուր սովորական պատահարի վերաբերյալ (օր.՝ ճանապարհային ռադիոհաղորդում և հիվանդանոցների տվյալները):</p>		
	<p>Տվյալները համակարգող թիվը կդեկավարի նաև աշխատանքային խմբի աշխատանքները, որը բաղկացած կլինի տվյալներ տրամադրող բոլոր շահագրգիռ կողմերի ներկայացուցիչներից (գործակալությունների, նախարարությունների, ոստիկանության հետախույզային կենտրոններ և այլն):</p>	<p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Աշխատակազմի համալրում/ հնարավորությունների գաղափարներ • Վերապատրաստում ** • GIS համակարգով տվյալների բազայի ներդրում *** • Տվյալների համակարգման աշխատանքային խմբի ձևավորում * • Տվյալների համակարգում ** • Ցուցանիշների մշակում * 	<p>Սնվում են ճանապարհի նախագծի բարելավում՝ ստանդարտների (մասնավորապես ճանապարհային</p>		
Ճանապարհային երթևեկության ենթակառուցվածքի և ապահովման	<p>Քանի որ ճանապարհային միջոցառումների վերահսկողությունը «Հայկավտո»-ի տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի գործառնություններից մեկն է, ապա ճանապարհային</p>	<p>Սախարհային համակարգում՝ Աշխատող կադրերի կանոնավոր մոնիտորինգի գործընթացի համար՝ հաշվի առնելով կատարողական</p>	<p>Սնվում են ճանապարհի նախագծի բարելավում՝ ստանդարտների (մասնավորապես ճանապարհային</p>		\$0.30 մլն

► Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ, դոլար)
<p>միջոցների որակի բարձրացում</p>	<p>անվտանգության բարոտուրության պարտականությունն է մոնիտորինգ իրականացնել կատարողական ցուցանիշների նկատմամբ:</p> <p>Հայաստանի տարբեր վայրերում ճանապարհային ենթակառուցվածքի որակը և ստանդարտները տարբեր են, մասնավորապես ոչ գլխավոր ճանապարհներին, որտեղ չափանիշները սովորաբար եվրոպական ընդունված չափանիշներից ավելի ցածր են: Քաղաքային ճանապարհներին, որտեղ տեղի են ունենում ամենամեծ թվով մահվան ելքով վթարները, քիչ են համրվում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցներ: Այստեղ ակնհայտ պակասում են ճանապարհային հիմնական կախավորանքը, երթևեկության գոտու կամ հետիոտների և հանրային տրանսպորտով երթևեկողների համար նախատեսված հարմարանքները: ճանապարհային նախագծման չափանիշները համեմատաբար նոր են՝ ռուսական և մալիկին Հորիդային հին չափանիշների համատեղմամբ:</p>	<p>Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան</p> <p>ցուցանիշները:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Միջոցառումներ՝ <ul style="list-style-type: none"> • Անվտանգության աուդիտի ստանդարտների բարելավում • Նախագծման ստանդարտների բարելավում (ճանապարհային նշաններ, գծանշումներ և այլն) • Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների բարելավում՝ սահմանելով համապատասխան միջոցներ և կազմակերպելով համապատասխան վերապատրաստում 	<p>նշաններին առնչվող բարեփոխման միջոցով</p> <p>ճանապարհային երթևեկության արտիտի իրականացում</p> <p>Ինժեներական նախագծման ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի խթանում</p>	<p>Հայաստանի տնօրինություն ՊՈԱԿ Քաղաքապետարաններ</p>	

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	<p>աուդիտի» խումբ: Վերջինս պետք է ուսումնասիրի և հաստատի ճանապարհային նախագծման բոլոր սխեմաները: Այնուամենայնիվ, ատրիտուրական խումբը միշտ չէ, որ ի վիճակի է դիտորություններ ամել բոլոր սխեմաների վերաբերյալ (աշխատակազմի սահմանափակ կազմի պատճառով), և ատրիտուրները միայն ստուգում են սխեմաների ճշտությունը:</p> <p>Թեև, նախագծողները ներառում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցները ճանապարհների կառուցման և վերականգնման սխեմաներում, սակայն բյուջեի տրությունը սահմանափակում է օգտագործվող անվտանգության միջոցների քանակը: Հետևաբար հաշվի են առնվում միայն ամենակարևոր տարրերը, այդ թվում՝ արգելափակվածները, ճանապարհային նշանները և գծանշումները:</p>				
<p>ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կոլլեկտիվի բարձրացում</p>	<p>Այստեղ անդրադառնում ենք երթևեկության մասնակից բոլոր խմբերի ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը, մասնավորապես խոցելի խմբերի, որոնց թվին են պատկանում երեխաները, ծերերը, հաշմանդամները, հեծանվորդները և հետիոտները: Բացի այդ անդրադառնում ենք կարողների վարչազին, համարյաին տրանսպորտից օգտվող ուղևորներին և մտոցիկլավարներին:</p>	<p>Նախնական գործողություն. Մշակել աշխատանքային ծրագիր, ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը</p> <p>Հիմնական իրավիճակի գնահատումը թույլ կտա որոշել երթևեկության մասնակից խոցելի խմբերի ներգրավմանը ճՏՊ գործունեությունը (օր.՝ ակտիվի օգտագործում, խաչմերուկից սխալ օգտվելու, հետիոտնի տեսանելիությունը, փողոցի լուսավորությունը, լուսավորների</p>	<p>Անվտանգության հարցերի վերաբերյալ հասարակության տեղեկացվածության բարելավում, վնասվածքների քանակի վթարների կրճատում ապահով վարչազին (մանրամասն ներկայացված է սմանատիպ այլ հարցերի</p>	<p>Ճանապարհային ոստիկանություն Առողջապահության նախարարություն Կրթության և գիտության նախարարություն Տրանսպորտի և կապի նախարարություն Հայաստանի</p>	<p>\$1.5մլն</p>

► Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Մագարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
<p>Այստեղ նախատեսված առաջին ուղղությամբ բարձրացնել ճանապարհային անվտանգության ազգային կուլտուրան: Այս նպատակը կլինի Ռազմավարության երկարաժամկետ բարդորիչ մաս՝ ընդգրկելով երթևեկության մասնակից բոլոր խմբերը:</p> <p>Այս գործընթացի առաջին փուլում պետք է ճիշտ ուսումնասիրել հասարակական կարծիքը և մտտեցումները: Անհրաժեշտ կլինի նաև գնահատել ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը վերաբերող ուսումնական նյութերը, որոնք օգտագործվում են դպրոցական ծրագրերում: Ղրամից հետո կարելի է կազմավերակել ուսումնական նպատակային արշավներ:</p> <p>Հայաստանում երթևեկության վթարների ավելի քան 25%-ը տեղի է ունենում երևանում, որից 75%-ը՝ հետիոտների մասնակցությամբ: Համապատասխան նախագուծական միջոցներ կիրառելու նպատակով անհրաժեշտ է որոշել ճՏՊ տեղանքները և նպատակը գործունեորը:</p> <p>Անհրաժեշտ է ուսումնասիրել նաև հետիոտնի համար նախատեսված ճանապարհային հարմարանքները և դրանց առնչվող վթարները:</p> <p>Կիրականացվի նաև վնասվածքները խնամելու, առաջին բուժօգնության ծրագրերի, ետվթարային բուժման, երկարաժամկետ հիվանդությունների գնահատում:</p>	<p>անամաբողջությունը, երանակը և այլն): երթևեկության խոզելի խմբերից բացի ուսումնասիրությունը կներառի ուղևորների և մոտոցիկլակարների վերաբերյալ տվյալներ:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ներկայիս վերաբերմունքի գնահատում ** • Ուսուցման նյութերի վերանայում, մշակում** • Դպրոցական ծրագրերում ընդգրկված ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնահարցերի վերաբերյալ նյութերի որակի բարձրացում** • Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մասնագետների պատրաստում՝ դպրոցական ծրագրերը վարելու համար** • Կրշավներ*** • Երթևեկության մասնակից խոզելի խմբերի համար նախատեսված հարմարանքների գնահատում** • Նախագուծական միջոցառումների անհամաձայն** • Համարային իրազեկման ծրագրի մշակում ** • Կնասվածքների խնամքի բարելավում*** • Չմոռանալ նախագուծական միջոցների կիրառում** • Կատ եղանակային պայմաններում և գիշերային ժամերին մեքենան վարելու ձևի բարելավում** 	<p>քննարկման ժամանակ) հաշվերով կամ կան հետիոտնային անցումների մոտ երթևեկության մասնակիցների վարքագծի բարելավում</p> <p>Հետիոտնային անցումներում հետիոտնի համար նախատեսված հարմարանքներից օգտվելու վարքագծի բարելավում (հետիոտնի կողմից)</p> <p>Հեծանվային/մոտոցիկլային սաղավարտներ կրելու վարքագծի բարելավում</p> <p>Վնասվածքների քվի և դրանց ծանուցման աստիճանի փոփոխում</p>	<p>տնօրինություն ՊՈԱԿ Քաղաքապետարաններ Հասարակական կազմակերպություններ Ձանգվածային կրթական միջոցներ</p>		

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
<p>Անվտանգության ամրագրումների օգտագործման խթանում</p>	<p>Ամրագրումների անհետման ապացույցը ՃՏՊ հետևանքով վարորդների ստացած վնասվածքների վնասվածքների (կործականդակի և գլխուղեղի վնասվածքներ):</p> <p>Վարորդների և ուղևորների կողմից ամրագրումների օգտագործման մակարդակի բարելավման արդյունքում մեծապես կկրճատվի վնասվածքների թիվը:</p> <p>Ամրագրումների կիրառման ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կարելի է օգտվել արդեն իսկ մշակված լայն կիրառություն ունեցող ձեռնարկներից:</p> <p>Ամրագրումների օգտագործման մակարդակի բարելավման առաջին փուլը պետք է լինի դրանց օգտագործման ներկայիս մակարդակի գնահատումը, որը հիմք կհանդիսանա ամրագրված ծրագրի կիրառման համար:</p> <p>Ամրագրումների օգտագործման ուղղված ծրագրի արդյունավետությունը ապահովելու համար այն պետք է շարունակական լինի առնվազն սույն ռազմավարության և նրան հարցրող հնգամյա ռազմավարության իրականացման ընթացքում:</p> <p>Ամրագրումների օգտագործման ուղղված ծրագրի արդյունավետության գլխավոր գործոններից մեկը վերահսկողության օգտագործման ոլորտում ճանապարհային</p>	<p>Նախնական գործողություն.</p> <ul style="list-style-type: none"> Մշակել աշխատանքային ծրագիր, ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը Մշակել մոնիտորինգի դաշտ <p>Ամրագրումների օգտագործման ներկայիս մակարդակը որոշելու համար անհրաժեշտ է հավաքագրել հիմնական տվյալներ: Այս տվյալները կկիրառվեն մաս ամրագրումների օգտագործման ուղղված միջոցառումների արդյունավետությունը սահմանելիս:</p> <p>Ամրագրումների օգտագործման ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կօգտագործվեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ:</p> <p>Շահագրգիռ կողմերը (ճանապարհային Ոստիկանություն, Առողջապահության նախարարություն և այլն) կհամաձայնեն միջոցառման և դրա հետ կապված ծրագրի իրականացման հետ և կցուցաբերեն իրենց մասնակցությունը:</p> <p>Վերահսկողության մակարդակը և վերահսկողության ենթակա տարածքները կդիտարկվեն միջոցառումների ընթացքում:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> Հիմնական գնահատում ** իրավիճակի 	<p>Անվտանգության ամրագրումների, երեխաների նախատեսված մտարումների և մտարումների հավելյալ բարձրիկ օգտագործման տուկոնը</p> <p>Ուղևորների մոտ առաջացող վնասվածքների տեսակի փոփոխություն</p> <p>Սակա գիտելիքների և իրազեկության մակարդակի փոփոխություն (շուկայի արդյունքների համաձայն)</p> <p>Հրապարակված նոր նյութերի</p> <p>Իրապարկայնությունը ստուգելու/փորձարկելու համար կազմված հարցման խմբերի կարծիքի փոփոխություն</p> <p>Անվտանգության ամրագրումները անտեսելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը</p> <p>Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը</p>	<p>Ճանապարհային ոստիկանություն</p> <p>Կրթության գիտության մարտարություն</p> <p>Տրանսպորտի և կապի մարտարություն</p> <p>Հասարակական կազմակերպություններ</p>	<p>\$2.00լն</p>

▶ Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության Ազգային Ազգամակարտություն

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Ստացարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
<p>Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում</p>	<p>Ռազմավարական կողմից ցուցաբերվող օժանդակությունն է:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Անրագործիների օգտագործումն ապահովող աշխատանքային խմբի ստեղծում * • Արշավների մշակում** • Հրապարակայնություն*** • Անրագործիների տեղակայում այն տրանսպորտային միջոցներում որտեղ դրանք բացակայում են*** • Հարյուրավեղ անրագործիների համապատասխան ստանդարտների մշակումն ու համապատասխանեցումը (հանված անրագործիների քիչըսում)** 	<p>Արագության փոփոխություն՝ հաշվի առնելով հիմնական արագությունը և փոփոխվող արագությունը</p> <p>10կմ/ժ արագությունը գերազանցող վարորդների մասնաբաժինը</p> <p>20 կմ/ժ արագությունը գերազանցող վարորդների մասնաբաժինը</p> <p>Մեկ մեքենայի և մեկ բնակչի հաշվով պատահարների քանակը, որը ներառում 10 կմ/ժ արագությունը գերազանցող արագությունը և 10 կմ/ժ արագությունը</p>	<p>Ճանապարհային ոստիկանություն և Կրթության գիտության նախարարություն</p> <p>Տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>Հայաստանի տնօրինություն ՊՈԱԿ</p> <p>Հասարակական կազմակերպություններ</p>	<p>\$2.00լն</p>
<p>Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար</p>	<p>Ռազմավարական կողմից ցուցաբերվող օժանդակությունն է:</p>	<p>Նախնական գործողություն:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Մշակվել աշխատանքային ծրագիր, ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը 2. Մշակվել մոնիտորինգի դաշտ <p>Հայաստանյան ճանապարհներին երթևեկության արագության ներկայիս հրավիճակը նվազագույն համար անորոշեչտ է հավաքագրել նախնական ինֆորմացիա: Այդ տվյալները թույլ կտան որոշել արագության գերազանցման պատկերը՝ ըստ օրվա ժամերի և տեղանքի (քաղաքային/գյուղական ճանապարհներ):</p> <p>Երթևեկության արագության ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կօգտագործվեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ:</p>	<p>Արագության կառավարման</p>	<p>Արագության կառավարման</p>	<p>Արագության կառավարման</p>

► Ճանապարհային երթևեկության ենթակառուցվածքային Ազգային Ռազմավարություն

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	<ul style="list-style-type: none"> • սահմանել վերահսկողություն պահանջող հատվածները և վերահսկողության իրականացման ժամկետները • ստեղծել ճանապարհափորձային ցանցի անվտանգության առավել ընդգրկուն պատկեր: <p>Արագության վերահսկողության հարցում կառաջանա ոստիկանության հետ սերտ համագործակցության կարիք:</p>	<p>աշխատանքային խմբի հետ համատեղ միջոցառումներ կնշակվեն, իսկ վերահսկողության աշխատանքների մակարդակը կդիտարկվի երթևեկության արագության հետ միասին: միջոցառումների ժամանակ:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Հինական գնահատում** • Կրագության աշխատանքային խմբի ստեղծում* սահմանափակումների • Ներկայիս սահմանափակումների գնահատում** • Արագության սահմանափակումների և դրանց առջևիկ վերանայում** • Իրականացման քիտիսների սահմանում ** • Երթևեկության արագության վերահսկողության արշավների կազմակերպում*** • Իրականացման սարքավորումների տրամադրում*** • Գործող սահմանափակումների կիրառում* • Արագության մարտավարական նշանների ներդրում*** 	<p>չափը մեկ մեքենայի և մեկ բնակչի հաշվով, որը ներառում 10 կմ/ժ արագությունը գերազանցող արագությունը</p> <p>Սահագրության քանակը մեկ մեքենայի և մեկ բնակչի հաշվով, որը ներառում 10 կմ/ժ արագությունը գերազանցող արագությունը</p> <p>Արագության սահմանափակումների կիրառման վերաբերյալ վարորդների մոտեցումների փոփոխություն</p> <p>Արագության խախտման պատճառով թողարկված ավտոբեկի քանակը</p> <p>Հաջողված պատժամիջոցների քանակը</p>	Ճանապարհային	
<p>Երթևեկության մասնակիցների կողմից ակտիվ օգտագործում</p>	<p>Ակտիվը համարվում է ճՏՊ առաջացման գլխավոր գործոններից մեկը, սակայն նրա ներգործման մակարդակը հայտնի չէ: Դետևաբար ծրագրի շրջանակներում առաջին հերթին անհրաժեշտ է ստեղծել</p>	<p>Սահմանափակումներ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Մշակել աշխատանքային ծրագիր, ծրագրի պլանները աշխատանքների մանրամասն ծախսերը 2. Մշակել մոնիտորինգի դաշտ 	<p>Մոտեցման փոփոխություն կապված ակտիվ օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցող ճՏՊ-ներից ստացած</p>	Ճանապարհային	\$2.0մլն

► Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության Անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Ստացարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	<p>վթարների բաժնի օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցած ճՏՊ ճշգրիտ քանակը: Այս գործում ամրագրված է համագործակցել ճանապարհային ոստիկանության, Առողջապահության նախարարության հետ՝ գրանցված տվյալները ձեռք բերելու նպատակով:</p> <p>Գործող օրենսդրության համաձայն ճանապարհային ոստիկանությունը չի կարող ստուգել վարորդների կողմից ակտիվ օգտագործումը, սակայն փոխարենը կարող է նրանց տանել հիվանդանոց արյան անալիզի համար: Այս ուշացումը և հետևաբար ռեսուրսների քանակը որոշիչ գործոն են համդիսանում ճանապարհային ոստիկանության կողմից վարորդների ստուգման համար:</p> <p>Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու հարցը ծայրահեղ մուրբ հարց է, և անհրաժեշտ կլինի այս հարցերի վերաբերյալ կազմակերպել համընդհանուր խնդիր հետ ծանոթացնելու և դրանց լուծման գործում նրանց օժանդակությունը ստանալու միջոցառումներ և ուսուցման դասընթացներ:</p> <p>Ինչպես անդրադարձնելի օգտագործման և երթևեկության վերահսկողության դեպքում, այնպես էլ այս դեպքում գոյություն ունեն լայնորեն կիրառվող ձեռնարկներ, որոնցով կարելի է տեղեկություններ ստանալ և առաջնորդվել ծրագրի իրականացման ընթացքում:</p>	<p>Ծրագրի առաջին փուլում կիրականացվի առկա իրավիճակի գնահատում և կնշակվի տվյալների հավաքագրման ռազմավարություն:</p> <p>Բազի այդ, ակտիվ օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցած վթարները դիտարկելու նպատակով կուսումնասիրվի ակտիվ օգտագործման պատկերը:</p> <p>Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կօգտագործվեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու հարցով զբաղվող աշխատանքային խմբի ստեղծում • Խնդիրների հայտնաբերում ** • Մոտեցման սահմանում** • Օրենսդրական փոփոխությունների հայտնաբերում՝ տեսակետներն ապահովելու համար* • Ընչառության ընդունմանը ստուգման մերթույն* • Ընչառության ստուգման ներդրում բոլոր խախտումների դեպքում * 	<p>վնասվածքների պատկերի փոփոխման հետ</p> <p>Սահվան ելքով</p> <p>պատահարների փոփոխություն, որոնց ընթացքում վարորդներից/ ուղևորներից առնվազն մեկի մոտ հայտնաբերվել է արյան մեջ թույլատրելից բարձր ակտիվ պարունակություն</p> <p>Սահվան ելքով</p> <p>պատահարների փոփոխություն, որի ընթացքում վարորդներից/ ուղևորներից առնվազն մեկն ունի արյան մեջ թույլատրելից բարձր ակտիվ պարունակություն</p> <p>Արյան մեջ թույլատրելից բարձր ակտիվ պարունակություն ունեցող մահացած ուղևորների և վարորդների քանակային փոփոխություն</p> <p>Շանր վնասվածքով պատահարների քանակային փոփոխություն, որի ընթացքում վարորդներից/ ուղևորներից առնվազն մեկն ունի արյան մեջ</p>	<p>ոստիկանություն</p> <p>Առողջապահության նախարարություն</p> <p>Կրթության և գիտության նախարարություն</p> <p>Տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>Հասարակական կազմակերպություններ</p>	

▶ Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության Անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն

Համակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնությունների միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	<p>Հետևաբար մասշտաբով իրականացվելիք բոլոր միջոցառումները կիրականացվեն մաս երևանում:</p> <p>Հետիոտնի ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մակարդակը բարձրացնելի բարձր է, քան որք հանրապետության սահմաններում, քանի որ այստեղ առկա են բարձրին հատուկ այնպիսի լրացուցիչ գործոններ, ինչպես օրինակ՝ երթևեկության բարձր մակարդակ և հետիոտնի մեծ քանակ: Հետևաբար երևանի համար կախահանջվեն հատուկ և լրացուցիչ միջոցառումներ:</p>	<p>մակարդակի բարձրացում</p> <ul style="list-style-type: none"> • Փետնանցումների օգտագործմանը անվտանգության իրականացում • Երթևեկության ավտոմատ լուսակիրների միջոցով վերաբեռո արշավների կատարում կատարվող 	Առկա չէ	Պատասխանատու մարմիններ	<p>\$0.15մլն</p>
Աջակցություն աշխատանքային խմբերին	<p>Մշակել վերապատրաստման ծրագիր ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մեջ ընդգրկված բարտուղարության, աշխատանքային խմբերի և գործընկերների համար՝ հնարավորություն տալով կիսկին հասկանալ ռազմավարության մեջ ներկայացված հիմնական խնդիրները:</p>	Առկա չէ	Առկա չէ	Պատասխանատու մարմիններ	<p>Սա ներառում է ծրագրային պլանների մշակումը, մոնիտորինգի ծրագրի մշակումը և համապատասխան կատարողական ցուցանիշների սահմանման կարևորությունը:</p> <p>Տվյալների հավաքագրումը ծրագրի կարևոր գործոններից է և անհրաժեշտ է ընդգրկել մոդուլ, որը կներառի տվյալների հավաքագրման և մեկնաբանման ձևը:</p>

▶ Գնանապարհային Երթևեկության Անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն

Հանակարգի տարրեր	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլան	Կատարողական ցուցանիշներ	Պատասխանատու մարմիններ	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)
	Առաջարկվում է որպեսզի օգտագործվեն կազմված լավագույն փորձի ուղեցույցերը, որոնք կաջակցեն և կուղորդեն ծրագրի զարգացմանը: Հարկ կլինի այս ձեռնարկներն անմիջապես թարգմանել հայերեն:				
ԸՆԴԱՄԵՆԸ					\$10.0մլն

ՎՃԱՐՆԱԿՆԵՐ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ԵՐԱՏԱԿ ԵՎ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՄՈՒԻՏՈՒՄ

ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ԵՐԱՏԱԿ

Պաշտպանված մահճավան մասնակ	Նախագծից ավելավոր արդյունքի ցուցանիշ	Նախագծի արդյունքի ինֆորմացիայի կիրառում
<p>ՅԿ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն</p> <p>Միջակ արդյունքներ</p>	<p>ՃՏՊ քանակի կրճատում և ՃՏՊ հետևանքով առաջացող վնասվածքների ծանրության աստիճանի նվազեցում</p>	<p>ՅԿ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի բարելավում և կոպտության բարձրացում</p>
<p>ՅԿ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության Ապահովման Խորհուրդի և Քարտուղարության հիմնում, աշխատանքային խմբերի ձևավորում</p> <p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հատվածվոր հարկավորում</p> <p>Ֆինանսավորման ապահովում</p>	<p>Միջակ արդյունքի ցուցանիշ</p> <ol style="list-style-type: none"> Կայուն ֆինանսավորման ծրագրի մշակում Տարեկան բյուջեի ապահովում Վերապատրաստման ենթակա աշխատակիցների թիվը Նախագծի մշակված պլանների թիվը Տարեկան հաշվետվության մշակում Խորհրդի աշխատանքային համընդունների թիվը <ol style="list-style-type: none"> Տարբեր արդյունքների միջոցով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ծրագիրը մինչև 2014թ. և դրանից հետո ապահովելու համար անհրաժեշտ ֆինանսական միջոցների ապահովում 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիտորինգ</p> <p>Իրականացման ընթացքի մոնիտորինգ</p>
<p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերաբերյալ տվյալների բազա</p> <p>Տվյալների ազգային ինտեգրված բազայի մշակում</p>	<ol style="list-style-type: none"> Սշխատակազմ/կարողությունների Վերապատրաստում GIS համակարգով տվյալների բազա Տվյալների բազայով գաղվոր աշխատանքային խմբի ձևավորում Տվյալների համակարգում Տուցանիշների մշակում 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիտորինգ</p>
<p>Ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում</p>	<ol style="list-style-type: none"> Սնանակցություն բարդացնող ոստիկանության վերապատրաստման եվրոպական դասընթացներին Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի երկրում իրականացվող վերապատրաստման կանոնավոր ծրագրի կազմակերպում Օրենսդրության վերանայում և խախտումների նկատմամբ բավարար կերպով պատժամիջոցներ կիրառելը թույլ չտվող օրենքների բարեփոխում Վերապատրաստման սարքավորումների քանակի ավելացում (ադապտացիայի սարքեր, ավտոլուսնափրատորային խողովակներ, ՃՏՊ տեղանք գրանցելու համար նախատեսված մեքենաներում տեղադրված կամ ձեռքում պահվող GPS սարքեր) Սշխատակիցների թվի ավելացում (ամերիկացիների ղեկավարում) 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիտորինգ</p>
<p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում</p>	<ol style="list-style-type: none"> Սնվտանգ ճանապարհի նախագծի բարելավում՝ ստանդարտների (մասնավորապես ճանապարհային նշաններին առնչվող) բարեփոխման միջոցով Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության պատշաճ արտիստի իրականացում Ինժեներական մահագծման ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի խթանում 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիտորինգ</p>
<p>Ճանապարհային</p>	<ol style="list-style-type: none"> Անվտանգության հարցերի վերաբերյալ հասարակության տեղեկացվածության բարելավում, վնասվածքների և 	<p>Իրականացման ընթացքի</p>

▶ ճանապարհային երթևեկության Անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն

երթևեկության անվտանգության կուլտուրայի բարձրացում	վթարների քանակի կրճատում առավել ապահով վարքագծի շնորհիվ (մանրամասն ներկայացված է նմանատիպ այլ հարցերի քննարկման ժամանակ) հաշվետրակներում կամ հետիտմային անցումների մոտ երթևեկության մասնակիցների վարքագծի բարելավում 3. Ֆետիտմային անցումներում հետիտմային համար նախատեսված հարմարանքներից օգտվելու վարքագծի բարելավում (հետիտմային կողմից) 4. Ֆեմոնային/մոտոցիկլային սաղավարտներ կրելու վարքագծի բարելավում 5. Վնասվածքների թվի և դրանց ծանրության աստիճանի փոփոխում	մոմիտորինգ
Անվտանգության անվազողների օգտագործման խթանում	<ol style="list-style-type: none"> 1. Անվտանգության անվազողների համար նախատեսված նստարանների և նստարանների հավելյալ բարձրիկ օգտագործման տոկոսը 2. Ուղևորների մոտ առաջացող վնասվածքների տեսակի փոփոխություն 3. Առկա գիտելիքների և իրազեկության մակարդակի փոփոխություն (շուկայի ուսումնասիրության արդյունքների համաձայն) 4. Հրապարակված նոր մուլթերի հրապարակայնությունը ստուգելու/փորձարկելու համար կազմված հարցման խմբի կարծիքի փոփոխություն 5. Անվտանգության անվազողները կիրառման անտեսելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը 6. Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման փոփոխություն (կախված ինչպես միջին արագությունից, այնպես էլ արագության անոմալիտետից) 	Իրականացման ընթացքի մոմիտորինգ
Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում	<ol style="list-style-type: none"> 1. Արագության գերազանցման պատկերի բարելավում - կախված ինչպես միջին արագությունից, այնպես էլ արագության անոմալիտետից 2. Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցող վարորդների թիվը 3. Թույլատրելի արագությունը 20կմ/ժ արագությամբ գերազանցող վարորդների թիվը 4. Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ճՏՊ/մեքենա/նարդ տոկոսը 5. Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ծանր վնասվածքներ/մեքենա/նարդ տոկոսը 6. Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ծանր մահվան էջով ճՏՊ/մեքենա/նարդ տոկոսը 7. Երթևեկության թույլատրելի արագության գերազանցման նկատմամբ առավել խիստ վերահսկողության կարողների ընկալման փոփոխություն 8. Թույլատրելի արագության գերազանցման համար կազմված արձանագրությունների քանակը 9. Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման փոփոխություն 	Իրականացման ընթացքի մոմիտորինգ
Երթևեկության մասնակիցների կողմից ակտիվ օգտագործում	<ol style="list-style-type: none"> 1. Մոտեցման փոփոխություն կապված ակտիվ օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցող ճՏՊ-ներից ստացած վնասվածքների պատկերի փոփոխման հետ 2. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլային մասնակցությամբ մահվան էջով ճՏՊ թվի փոփոխություն 3. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլային մասնակցությամբ մահվան էջով ճՏՊ/մեքենա թվի փոփոխություն 4. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ վարորդների/հեծանվորդների/մոտոցիկլային մահվան դեպքերի քանակի փոփոխություն 5. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլային մասնակցությամբ ճՏՊ հետևանքով առաջացած ծանր վնասվածքների թվի փոփոխություն 6. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ վարորդների թվի փոփոխություն 7. Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը 8. Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը 	Իրականացման ընթացքի մոմիտորինգ

ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՍՈՒՏՈՐՈՒՆԳԻ ԿԱՋՄԱԿԵՐՊՈՒՄ

Սիջակա արդյունքներ	Սիջակա արդյունքների ցուցանիշներ	Հիմնական	Տրված նշանակությունը				Տվյալների հավաքագրում և գնկառում		Տվյալների հավաքագրման համար պատասխանատու և մարմին
			2009թ.	2010թ.	2011թ.	2012թ.	2013թ.	Հաշվետվությունների հանձնման համախապանությունը	
ՀՀ ճանապարհային երթևեկության Անվտանգության Ապահովման խորհրդի և Քարտուղարության աշխատանքային խմբի մասկորում	Տարեկան բյուջեի ապահովում Վերապատրաստման ենթակա աշխատակիցների թիվը Նախագծի մշակված պլանների թիվը Տարեկան հաշվետվության մշակում Խորհրդի աշխատանքային համոդիպումների թիվը		Բոլոր միջոցարկումներն ավարտված են					Հայավտոնման/Քարտուղարություն	
Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հատկացվող ֆինանսավորման ապահովում	Տարբեր աղբյուրների միջոցով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ծրագրի մինչև 2014թ. և դրանից հետո ապահովելու համար անհրաժեշտ ֆինանսական միջոցների ապահովում	Սուպրին տարվա ֆինանսավորում ավաիովված է	Կայուն ֆինանսավորման ծրագրի մշակում			Ֆինանսավորման ապահովում հետագա հինգ տարիների համար		Քարտուղարություն	
Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերաբերյալ տվյալների ազգային ինտեգրված բազայի մշակում	Աշխատակազմ/կարողությունների Վերապատրաստում GIS համակարգով տվյալների բազա Տվյալների բազայով զբաղվող աշխատանքային խմբի ձևավորում Տվյալների համակարգում		Տարբեր մարմիններից տվյալների հավաքագրման սկիզբ	GIS համակարգը մերոյված է			Սենս ա միս	Երթևեկության ուսումնասիրություններ և տարբեր մարմիններից տվյալների հավաքագրում	Քարտուղարություն
Ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում	Ցուցանիշների մշակում Մասնակցություն թաղաքային ոստիկանության վերապատրաստման եվրոպական դասընթացներին Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտի երկրում իրականացվող վերապատրաստման կանոնավոր ծրագրի	Ենթակա է սահմանման		Կանոնավոր ծրագրերն իրականացված են			Տարին երկու անգամ	Վերահսկողություն	Քարտուղարություն

<p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում</p>	<p>կազմակերպում</p> <p>Օրենսդրության վերանայում և խախտումների նկատմամբ բավարար կերպով պատժամիջոցներ կիրառելը թույլ չտվող օրենքների բարեփոխում</p> <p>Վերահսկողության սարքավորումների քանակի ավելացում (արագաչափ սարքեր, ակտիվաբեռավորող խողովակներ, ճՏՊ տեղանքը գրանցելու համար նախատեսված մեքենաներում տեղադրված կամ ձեռքում պահվող GPS սարքեր)</p>		<p>վերանայված է</p>	<p>Նյութը մշակված է</p>	<p>Ստանդարտները հանածայ-նեցված են եկրոպական լավագույն ստանդարտների հետ</p>	<p>Տարին երկու անգամ</p>	<p>վերահսկողություն</p>	<p>Քարտուղարություն</p>
<p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կուլտուրայի բարձրացում</p>	<p>Նշխատակիցների թվի ավելացում (անհրաժեշտության դեպքում)</p> <p>Սովորած ճանապարհի նախագծի բարելավում՝ ստանդարտների (մասնավորապես ճանապարհային նշաններին առջևիոր) բարեփոխման միջոցով</p> <p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության պատշաճ աուդիտի կրակամացում</p> <p>Ինժեներական նախագծման ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի խթանում</p>	<p>Ենթակա է սահմանման</p>	<p>Մտոցման գնահատումն ավարտված է</p> <p>Միջոցառումները սահմանված են</p>			<p>Տարին երկու անգամ</p>	<p>Հանրության ուսումնասիրություններ</p>	<p>Քարտուղարություն</p>
<p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կուլտուրայի բարձրացում</p>	<p>Սովտանգության հարցերի վերաբերյալ հասարակության տեղեկացվածության բարելավում, վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում առավել ապահով վարքագծի շնորհիվ (մանրամասն ներկայացված է նմանատիպ այլ հարցերի քննարկման ժամանակ)</p> <p>Խաչներով ներդրում կամ հետիտումային անցումների մոտ երթևեկության մասնակիցների վարքագծի բարեփոխում</p> <p>Հետիտումային անցումներում հետիտումի համար նախատեսված հարմարումներից օգտվելու վարքագծի բարեփոխում (հետիտումի կողմից)</p> <p>Հեծանվային/մոտոցիկլային սարավարտներ կրելու վարքագծի բարեփոխում</p>	<p>Ենթակա է սահմանման</p>						

► Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության ենթակառուցվածքի մակարդակի մասին Ազգային Ռազմավարություն

<p>Անվտանգության արագության օգտագործման խթանում</p>	<p>Վնասվածքների թվի և դրանց ծանրության աստիճանի փոփոխում</p> <p>Անվտանգության ամրագործումների, երեխաների համար նախատեսված նստարանների և նստարանների հավելյալ բարձրիկ օգտագործման տոկոսը</p> <p>Ուղևորների մոտ առաջացող վնասվածքների տեսակի փոփոխություն</p> <p>Առկա գիտելիքների և իրազեկության մակարդակի փոփոխություն (շուկայի ուսումնասիրության արդյունքների համաձայն)</p> <p>Դրապարակված նոր նյութերի հրապարակայնությունը ստուգելու/կործարկելու համար կազմված հարցման խմբերի կարծիքի փոփոխություն</p> <p>Անվտանգության ամրագործումներն անտեսելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը</p> <p>Պատժախիթքների արդյունավետ կիրառման ռեժիմի քանակը</p>	<p>Ենթակա է սահմանման</p>			<p>Վարորդների և ուղևորների կողմից անվտանգության ամրագործումների օգտագործումը հասցնել 70%-ի</p>	<p>Տարին երկու անգամ</p>	<p>Երթևեկության ուսումնասիրություններ</p>	<p>Քարտուղարություն</p>
<p>Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում</p>	<p>Արագության գերազանցման պատկերի բարեփոխում՝ կախված ինչպես միջին արագությունից, այնպես էլ արագության ամիսնապատասխանությունից</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցող վարորդների թիվը</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 20կմ/ժ արագությամբ գերազանցող վարորդների թիվը</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ճանաչված ճանաչված/մարդ տոկոսը</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ճանաչված/մարդ տոկոսը</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ճանաչված/մարդ տոկոսը</p>	<p>Ենթակա է սահմանման</p>			<p>Քարտային բնակավայրերում 60%-ով երթևեկության արագության թույլատրելի սահմանների պահպանում</p> <p>Գյուղական բնակավայրերում 80%-ով երթևեկության արագության թույլատրելի</p>	<p>Տարին երկու անգամ</p>	<p>Երթևեկության ուսումնասիրություններ</p>	<p>Քարտուղարություն</p>

▶ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն

Երթևեկության մասնակիցների կողմից ակտիվի օգտագործում	Երթևեկության քաղաքացիական օգտագործումը 1. Մոտեցման փոփոխություն կապված ակտիվի օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցող ճՏՊ-ներից առաջացած վնասվածքների պատկերի փոփոխման հետ 2. Արյան մեջ ակտիվի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ մահվան ելքով ճՏՊ թվի փոփոխություն 3. Արյան մեջ ակտիվի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ մահվան ելքով ճՏՊ/մեքենա թվի փոփոխություն 4. Արյան մեջ ակտիվի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ վարորդների/հեծանվորդների/մոտոցիկլավարների մահվան ռեպեթի թանակի փոփոխություն 5. Արյան մեջ ակտիվի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ ճՏՊ հետևանքով առաջացած ծանր 6. Արյան մեջ ակտիվի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ վարորդների թվի փոփոխություն 7. Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու համար կազմված արձանագրությունների թանակը 8. Պատշաճ իջոցների արդյունավետ կիրառման ռեպեթի թանակը	Ենթակա է սահմանման				սահմանների պահպանում	Տարին երկու անգամ	Ճանապարհային օդատարված գրանցումներ	Քարտուղարություն
						Ակտիվի օգտագործման հետ կապված խախտումների թվի կրճատում 40%-ով Վարորդների 100%-ի ստուգում թույլ խախտումներից հետո Ակտիվի օգտագործման հետևանքով առաջացող ճՏՊ կրճատում			



Պաշտոն	Համախառն ամսական աշխատավարձ (ԱՄՆ դոլար)	Համախառն տարեկան աշխատավարձ (ԱՄՆ դոլար)
Քարտուղարության ղեկավար	1,400	16,800
Ֆինանսական ղեկավար	1,100	13,200
Տվյալների վերլուծաբան/ վիճակագրագետ	1,100	13,200
Լրատվամիջոցների փորձագետ	1,100	13,200
Կրթության գծով մասնագետ	1,100	13,200
Ընդամենը վարձատրության ծախսերը		69,600
Հողված	Ամսական ծախս (ԱՄՆ դոլար)	Ընդամենը տարեկան (ԱՄՆ դոլար)
Հեռահաղորդակցություն	75	900
Փոխադրամիջոցներ (ավտոմեքենաներ/վարորդներ/վառելիք)	300	3,600
Շուկայավարում և հանրային կապեր	2,000	24,000
Կոմունալ վճարներ	100	1,200
Գրենական պիտույքներ և այլ գրասենյակային ծախսեր	50	600
Ընդամենը այլ ծախսեր		30,300
ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ		99,900

wyginternational



**Ճանապարհային երթևեկության
անվտանգության ազգային ռազմավարության և
հնգամյա գործողությունների պլանի մշակում և
վերանայում**

**Նախապատրաստվել է՝
WYG International Ltd, TRL Ltd և Ամերիա ընկերությունների կողմից**

**Հոկտեմբեր 2008
Վերանայում B**

ՆԵՐԿԱՅԱՅՈՒՄ ԵՎ ՎԵՐԱՆԱՅՈՒՄ

Վերանայում	Ամսաթիվ	Նախապատրաստող	Ստուգող	Հաստատող	Նկարագրություն
A	31/10/2008	Ստեֆան Լոտեր	Մայք Ուինեթ	Գորդոն Լամոնդ	Առաջին ներկայացում Պատվիրատուի վերանայմանը
B	31/10/2008	Ստեֆան Լոտեր	Մայք Ուինեթ	Գորդոն Լամոնդ	Երկրորդ վերջնական ներկայացում

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ԳԼՈՒԽ 1.....	1
1. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ.....	1
ԳԼՈՒԽ 2.....	2
2. ՄՇԱԿՈՒՄԵՎ ՎԵՐԱՆԱՅՈՒՄ.....	2
ԳԼՈՒԽ 3.....	6
3. ՇԱՀԱԳՐԳԻՌ ԿՈՂՄԵՐԻ ԱՐՉԱԳԱՆՔԸ.....	6
ԳԼՈՒԽ 4.....	9
4. ՀԵՏԱԳԱ ՔԱՅԼԵՐ.....	9
ՀԱՎԵԼՎԱԾ Ա: ՍԵՄԻՆԱՐԻ ՄԱՍՆԱԿԻՑՆԵՐԻ ՑՈՒՑԱԿ.....	10
ՀԱՎԵԼՎԱԾ Բ: ՇԱՀԱԳՐԳԻՌ ԿՈՂՄԵՐԻ ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ.....	14

ԳԼՈՒԽ 1

1. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Այս փաստաթղթին զուգահեռ հարկ է ծանոթանալ նաև ՀՀ *Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի* վերջնական տարբերակի հետ (Վերանայում C): Այնտեղ ներկայացվում է ռազմավարության և գործողությունների պլանի մշակման և վերանայման գործընթացը, ինչպես նաև ամփոփ քննարկվում են առանցքային շահագրգիռ կողմերի հիմնական նկատառումները: Փաստաթղթում ներկայացվում է նաև գործընթացի շարունակությունը Ծրագրի ավարտից հետո:

ԳԼՈՒԽ 2

2. ՄՇԱԿՈՒՄ ԵՎ ՎԵՐԱՆԱՅՈՒՄ

Սույն Ծրագրի շրջանակներում կիրառվող մշակման և վերանայման գործընթացը նախատեսված է խորհրդատվության միջոցով (այն է՝ շահագրգիռ կողմերի հետ սեմինարներ) շահագրգիռ կողմերին աջակցելու և ուղենշելու համար: Լավագույն փորձի կիրառման միջոցով վերջիններիս կարծիքները փոխակերպվում են գործնական և հասանելի նպատակների: Այս ամենը ներկայացված է ստորև Գծապատկեր 1-ում: Հավելված Ա-ում բերված է երկու սեմինարին մասնակից շահագրգիռ կազմակերպությունների ներկայացուցիչների անունները:

Գործընթացի շրջանակներում մի շարք առիթների ընթացքում երկխոսություններ են տեղի ունեցել հիմնական շահագրգիռ կողմերի հետ: Դրանց թվում են.

- Նախնական խորհրդակցություն շահագրգիռ կողմերի հետ 2007թ. դեկտեմբեր ամսին՝ նպատակ ունենալով նախապատրաստել առկա վիճակի նկարագիրը և սահմանել ուսումնասիրության մանրամասն աշխատանքային պլանը, որը Ծրագրի *Մեկնարկային հաշվետվության* մասն է հանդիսանում:
- *Մեկնարկային հաշվետվության* ներկայացում շահագրգիռ կողմերին նկատառումների համար 2008թ. հունվար ամսին:
- *Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության և ծրագրի իրականացման հնգամյա գործողության պլանի աշխատանքների նախնական շրջանակի* տրամադրում շահագրգիռ կողմերին նկատառումների համար 2008թ. փետրվար ամսին:
- *Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության և ծրագրի իրականացման հնգամյա գործողության պլանի աշխատանքների նախնական շրջանակի* երկրորդ ներկայացում¹ շահագրգիռ կողմերին նկատառումների համար 2008թ. հուլիս ամսին:
- Սեմինարին նախորդող քննարկումներ են տեղի ունեցել շահագրգիռ կողմերի հետ 2007թ. օգոստոս ամսին ռազմավարության քննարկման 1-ին սեմինարը նախապատրաստելիս: *Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և ծրագրի իրականացման հնգամյա գործողության պլանի* տարրերը, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ դաշտը և շահագրգիռ կողմերի դերեն ու պարտականությունները ներկայացված կառուցվածքի շրջանակներում քննարկվել են շահագրգիռ կողմերի հետ:

¹ Պատճառը ընտրություններից հետո 2008թ. մարտ ամսին պետական կազմակերպություններում տեղի ունեցած փոփոխություններն են:
Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի մշակում և վերանայում 2

- 1-ին սեմինարից առաջ շահագրգիռ կողմերին է ներկայացվել *Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության և ծրագրի իրականացման հնգամյա գործողության պլանի* նախագիծը, որը հիմնված է եղել միջազգային փորձի և Հայաստանում նախկին փորձի վրա: Ներկայացվել է նաև Ամփոփ փաստաթուղթ, որը վերաբերում է ռազմավարության նախագծում ներառված երեք վճռորոշ խնդիրների, որոնք հայտնաբերվել են սեմինարին նախորդող քննարկումների ընթացքում և որոնք լուծում են պահանջում:
- Ռազմավարության քննարկման 1-ին սեմինարը տեղի է ունեցել 2008թ. սեպտեմբերի 24-ին Կոնգրես հյուրանոցում պետական պաշտոնյաների (վարչության պետեր) և ՀԿ ղեկավարների մասնակցությամբ, որի ընթացքում քննարկվել են նախագծերը, փորձ է արվել փոխզիջումների հասնել և տեղեկատվություն ստանալ *Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի* նախագծի և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ դաշտի վերաբերյալ, որը մասնակիցները պետք է ներկայացնեն իրենց ղեկավարներին/նախարարներին:
- Ռազմավարության 2-րդ քննարկումը տեղի է ունեցել 2008թ. հոկտեմբերի 1-ին Արմենիա Մարիոթ հյուրանոցում, որին մասնակցել են ղեկավար պետական պաշտոնյաներ (փոխնախարարներ), պետական պաշտոնյաներ (վարչության պետեր) և ՀԿ ղեկավարներ, որոնք մասնակցել էին 1-ին սեմինարին: Սեմինարի նպատակն էր վերջնականացնել *Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանը* և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ դաշտը: Սեմինարն անց են կացրել ՀՀ Տրանսպորտի և կապի փոխնախարար Հրանտ Բեգլարյանը և Համաշխարհային բանկի տրանսպորտի գծով ավագ մասնագետ Քրիստոֆեր Բենետը: Պրն. Բենետը սեմինարի ընթացքում հավաստիացրեց շահագրգիռ կողմերին, որ Համաշխարհային Բանկը մեծապես հետաքրքրված է առաջարկվող ռազմավարությամբ և գործողությունների պլանով և աջակցություն կցուցաբերի՝ նպատակ ունենալով ապահովել դրամաշնորհային ֆինանսավորումը, որն անհրաժեշտ է Քարտուղարության հիմնադրման և Համաշխարհային բանկի ճանապարհների բարելավման ծրագրի շրջանակներում առաջարկված գործողությունների մի մասի իրականացման համար:
- *Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի* նախագիծը վերանայվել և լրամշակվել է երկու սեմինարների արդյունքում ստացված դիտողությունների հիման վրա ու ներկայացվել է շահագրգիռ կողմերին վերջնական նկատառումների համար:

- Այս դիտողությունները հաշվի են առնվել Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի վերջնական տարբերակը մշակելիս:

ԳԼՈՒԽ 3

3. ՇԱՀԱԳՐԳԻՌ ԿՈՂՄԵՐԻ ԱՐՉԱԳԱՆՔԸ

Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի նախագծի վերաբերյալ շահագրգիռ կողմերի մեծամասնության արձագանքը սեմինարներից առաջ, դրանց ընթացքում և հետո վերաբերում էր պարզաբանումներին/խմբագրմանը: Շահագրգիռ կողմերից ստացված փաստացի դիտողությունները ներկայացված են Հավելված Բ-ում: Այնուամենայնիվ, կարծես թե Ռ-ազմավարությունը և հնգամյա գործողությունների պլանը արժանանում են շահագրգիռ կողմերի աջակցությանը, մասնավորապես՝

- Ռ-ազմավարության մեջ բացահայտված ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարական խնդիրները
- Նոր ինստիտուցիոնալ դաշտը, որը ներկայացնում է Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության խորհուրդը (ՀՃԵԱԽ), քարտուղարությունը և աշխատանքային խմբերը: Այս դեպքում կկիրառվի պետական գործակալության մոդելը, որտեղ կտեղակայվի ՀՃԵԱԽ-ն, իսկ Քարտուղարությունը՝ գործող ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարության «ՀայԱվտոՃան» ՊՈԱԿ-ի ներքո:
- Մասնակցություն գործողությունների պլանի իրականացմանը:

Քանի որ Ֆինանսների նախարարության (ՖՆ) դիտողությունները զգալիորեն տարբերվում են ընդհանուր համաձայնությունից, ապա դրանք քննարկվում են ստորև:

1) *ՖՆ դիտողություն. Որոշակի միջոցառումներ (նրանք, որոնք ավելի քիչ ֆինանսավորում են պահանջում և հանգեցնում են լավագույն արդյունքների ձեռք բերմանը կարճաժամկետ հատվածում) պետք է ընտրվեն գործողությունների պլանից:*

Խորհրդատուի պատասխանը. Հետևելով Ռ-ազմավարության 2-րդ սեմինարի ընթացքում Արդարադատության փոխնախարարի կողմից կատարված դիտողություններին՝ Խորհրդատուն Ռ-ազմավարության և Գործողությունների պլանի մեջ ըստ առաջնահերթությունների նշել է գործողությունները՝ դասակարգելով դրանք որպես ցածր, միջին և բարձր ծախսային միջոցառումներ: Այնուամենայնիվ, դա հիմնականում ՀՃԵԱԽ-ը պետք է որոշի, թե որ գործողություններն է ցանկանում ձեռնարկել, որն էլ իր հերթին պետք է սահմանվի

ըստ առկա ֆինանսական միջոցների: Կարևոր է նաև իրականացնել հնարավորինս շատ միջոցառումներ կարճաժամկետ հատվածում (5 տարի) լավագույն արդյունքներին հասնելու համար: Բոլոր գործողությունները ներկայացված են *Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի* մեջ:

2) *ՖՆ դիտողություն. Ռազմավարությունը պետք է իրականացվի ոչ թե տարբեր աշխատանքային խմբերի կողմից, այլ գոյություն ունեցող մասնագիտական կազմակերպությունների կողմից:*

Խորհրդատուի պատասխանը. Այս առաջակը չի ձևավորի միանման մոտեցում կամ չի խրախուսի գիտելիքների փոխանակումը, այլ կհանդիսանա իրականացվող աշխատանքների կրկնությունը: Ձևավորված աշխատանքային խմբերը որպես իրենց հատուկ նպատակներից մեկը պետք է նախապատրաստեն և մանրամասնեն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ուղղությամբ տարվող աշխատանքները, որոնք պետք է ձեռնարկվեն տարբեր շահագրգիռ կազմակերպությունների կողմից: Վերջիններս միջազգային փորձի հիման վրա կլինեն առավել արդյունավետ, քան եթե փորձ արվի օգտագործել գոյություն ունեցող մասնագիտական կառույցները:

3) *ՖՆ դիտողություն. Քարտուղարության գործառույթները որոշ չափով համընկնում են ՏԿՆ գործառույթների հետ (Նախարարության կանոնադրության բաժին 2, կետ 8-ում սահմանված գործառույթները): Ուստի, Քարտուղարության գործառույթները պետք է իրականացվեն ՏԿՆ աշխատակիցների կողմից աշխատակազմի ընդհանուր թվաքանակի և պահպանման ծախսերի համար նախատեսված ընդհանուր միջոցների սահմաններում՝ գործառույթների օպտիմալացման կամ վերաբաշխման միջոցով:*

Խորհրդատուի պատասխանը. Քարտուղարության գործառույթները չեն համընկնում են ՏԿՆ գործառույթների հետ, ուստի և չեն կարող իրականացվել ՏԿՆ աշխատակիցների կողմից ներկայիս աշխատակազմի ընդհանուր թվաքանակի և պահպանման ծախսերի շրջանակներում (նույնիսկ գործառույթների օպտիմալացման կամ վերաբաշխման դեպքում): Միջազգային փորձը և Հայաստանում նախկին փորձը ցույց են տալիս, որ իրական անհրաժեշտություն կա ստեղծել հատուկ Քարտուղարություն, որը կապահովի Ռազմավարության և Գործողությունների պլանի իրականացումը:

4) *ՖՆ դիտողություն. Հարկ է ուսումնասիրել նախորդ տարիներին Հայաստանում ճանապարհային երթևեկության ոչորտում իրականացված միջոցառումները՝ համապատասխան եզրակացություններ կատարելու համար, այն է՝ ինչու այս ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի մշակում և վերանայում*

բարեփոխումները ամբողջությամբ չեն բարելավել ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը: Դա հնարավորություն կտա հստակ սահմանել այն քայլերի հերթականությունը, որոնց իրականացումը լիարժեքորեն կնպաստի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության խնդիրների լուծմանը:

Խորհրդատուի պատասխանը. Այս մասին արդեն իսկ ամփոփ ներկայացվել է Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի աշխատանքների նախնական շրջանակում: Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բարեփոխումների մանրամասն ուսումնասիրությունը դուրս է սույն Ծրագրի տեխնիկական հանձնարարականից:

ԳԼՈՒԽ 4

4. ՀԵՏԱԳԱ ՔԱՅԼԵՐ

Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի արդյունավետ իրականացումն ապահովելու նպատակով պահանջվում են հետևյալ գործողությունները.

- Տրանսպորտի և կապի նախարարությունը պետք է նախապատրաստի և ՀՀ Կառավարությանը ներկայացնի Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի հաստատման որոշման նախագիծը:
- ՀՀ Կառավարությունը պետք է ընդունի որոշումը:
- Համաշխարհային բանկը պետք է դրամաշնորհային ֆինանսավորում տրամադրի Քարտուղարության ստեղծման մեկնարկային ծախսերը հոգալու համար:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ Ա: ՍԵՄԻՆԱՐԻ ՄԱՍՆԱԿԻՑՆԵՐԻ ՑՈՒՑԱԿ

Կոնգրես հյուրանոցում 2008թ. սեպտեմբերի 24-ին տեղի ունեցած
Ռազմավարության քննարկման 1-ին սեմինարի մասնակիցների ցուցակը

1. Հ. Բեգլարյան, ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարի առաջին տեղակալ
2. Ա. Խաչատրյան, ՀՀ վերլուծական հետազոտությունների վարչություն, ՀՀ նախագահի աշխատակազմ
3. Ա. Հարությունյան, ՀՀ ազգային անվտանգության խորհրդի քարտուղարի աշխատակազմի անդամ
4. Ա. Հայրապետյան, Մակրոտնտեսական քաղաքականության վարչության պետ, ՀՀ ֆինանսների նախարարություն
5. Ա. Եզանյան, Տարածքային տնտեսական զարգացման վարչության պետի տեղակալ, ՀՀ Էկոնոմիկայի նախարարություն
6. Լ. Ավետիսյան, ՊՀՀ տեսչության և ՎեՌՎՀ համաճարակային բաժնի պետ, ՀՀ առողջապահության նախարարություն
7. Է. Հովհաննիսյան, «Աքիլես – վարորդների իրավունքների պաշտպանության կենտրոն» ՀԿ Նախագահ
8. Ա. Հովհաննիսյան, Դատաիրավական բարեփոխումների վարչության պետ, ՀՀ արդարադատության նախարարություն
9. Գ. Թորոսյան, Տրանսպորտի և կապի վիճակագրական վարչության պետ, ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն
10. Դ. Դանիելյան, Ճանապարհային երթևեկության կարգավորման վարչության պետ, Ճանապարհային ոստիկանություն
11. Ա. Մնացականյան, Քաղաքապետի խորհրդական, Երևանի քաղաքապետարան
12. Ս. Գազյան, ՀՀ Կառավարության աշխատակազմի տրանսպորտի գծով ավագ մասնագետ
13. Պ. Շահինյան, «Ճանապարհային անվտանգության ազգային խորհուրդ» ՀԿ գործադիր տնօրեն
14. Ա. Աղբալյան, Տարրական և միջնակարգ կրթության վարչության պետ, ՀՀ կրթության և գիտության նախարարություն
15. Կ. Կարապետյան, Կազմակերպական և մոբիլիզացիայի վարչության պետ, ՀՀ արտակարգ իրավիճակների նախարարություն
16. Ս. Մկրտչյան, Քաղաքաշինության քաղաքականության և տարածքային պլանավորման վարչության պետ, ՀՀ քաղաքաշինության նախարարություն
17. Ա. Պետրոսյան, «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ տնօրենի տեղակալ
18. Ս. Սահակյան, Երթևեկության ուսումնասիրության խմբի ղեկավար, «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ
19. Դ. Մելքոնյան, Տրանսպորտի վարչության փոխադրման վաժնի պետ, ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն
20. Զ. Թոխմախյան, Տրանսպորտի ոլորտի մասնագետ ՀԲ

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և հնգամյա գործադրությունների պլանի մշակում և վերանայում 10

-
- 21. Հ. Պետրոսյան, Գյուղական ճանապարհների վերականգման ծրագրի ղեկավար, ՀՄՀ-Հայաստան ՊՈԱԿ
 - 22. Ա. Բախտամյան, Տրանսպորտի ԾԻԳ-ի տնօրեն

Արմենիա Մարիոթ Հյուրանոցում 2008թ. հոկտեմբերի 1-ին տեղի ունեցած Ռ-ազմավարության քննարկման 1-ին սեսիոնարի մասնակիցների ցուցակը

1. Հ. Բեգլարյան, ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարի առաջին տեղակալ
2. Զ. Բենետ, Տրանսպորտի ավագ մասնագետ, Կայուն զարգացման վարչություն, ECA, ՀԲ
3. Ա. Խաչատրյան, ՀՀ վերլուծական հետազոտությունների վարչություն, ՀՀ նախագահի աշխատակազմ
4. Վ. Արամյան, ՀՀ ֆինանսների փոխնախարար
5. Հ. Գասպարյան, ՀՀ Տրանսպորտի և կապի ծրագրի ղեկավար, Ֆինանսների նախարարություն
6. Լ. Ավետիսյան, ՊՀՀ տեսչության և ՎևՈՎՀ համաճարակային բաժնի պետ, ՀՀ առողջապահության նախարարություն
7. Է. Հովհաննիսյան, «Աքիլես – վարորդների իրավունքների պաշտպանության կենտրոն» ՀԿ Նախագահ
8. Ն. Առուստամյան, Արդարադատության փոխնախարար, ՀՀ արդարադատության նախարարություն
9. Գ. Անանյան, ՀՀ պետական վիճակագրական խորհրդի անդամ
10. Գ. Թորոսյան, Տրանսպորտի և կապի վիճակագրական վարչության պետ, ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն
11. Լ. Մելքոնյան, Ճանապարհային ոստիկանության պետի տեղակալ, Ճանապարհային ոստիկանություն
12. Դ. Դանիելյան, Ճանապարհային երթևեկության կարգավորման վարչության պետ, Ճանապարհային ոստիկանություն
13. Գ. Խաչատրյան, Երևանի քաղաքապետարանի տրանսպորտի վարչության պետի ժամանակավոր պաշտոնակատար
14. Ա. Գասպարյան, Երևանի քաղաքապետարանի տրանսպորտի վարչության ավագ մասնագետ
15. Պ. Շահինյան, «Ճանապարհային անվտանգության ազգային խորհուրդ» ՀԿ գործադիր տնօրեն
16. Ա. Էրոյան, ՀՀ կրթության և գիտության նախարարության աշխատակազմի ղեկավարի տեղակալ
17. Կ. Կարապետյան, Կազմակերպական և մոբիլիզացիայի վարչության պետ, ՀՀ արտակարգ իրավիճակների նախարարություն
18. Ռ. Ալավերդյան, Քաղաքաշինության փոխնախարար, ՀՀ քաղաքաշինության փոխնախարար
19. Ա. Պետրոսյան, «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ տնօրենի տեղակալ
20. Ս. Սահակյան, Երթևեկության ուսումնասիրության խմբի ղեկավար, «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ

21. Գ. Մելքոնյան, Տրանսպորտի վարչության փոխադրման վաժնի պետ, ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն
22. Զ. Թոխմախյան, Տրանսպորտի ոլորտի մասնագետ՝ ՀԲ
23. Ա. Քոչարյան, Խորհրդատու, ՀԲ
24. Ա. Հովսեփյան, Գլխավոր գործադիր տնօրեն, ՀՄՀ-Հայաստան ՊՈԱԿ
23. Հ. Պետրոսյան, Գյուղական ճանապարհների վերականգման ծրագրի ղեկավար, ՀՄՀ-Հայաստան ՊՈԱԿ
25. Ա. Բախտամյան, Տրանսպորտի ԾԻԳ-ի տնօրեն

ՀԱՎԵԼՎԱԾ Բ: ԸԱՀԱԳՐԳԻՌ ԿՈՂՄԵՐԻ ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ



**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱԳԱՀԻ
ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ ՂԵԿԱՎԱՐ**

0077, Երևան, Մարշալ Բաղրամյան պող. 26

« 19 » 11 200 Ջ թ.
Հ 7-2110

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱՊԻ ՆԱԽԱՐԱՐ
պրն. Գ. ՍԱՐԳՍՅԱՆԻՆ**

Հարգելի պարոն նախարար

Ի պատասխան Ձեր ս.թ. հոկտեմբերի 17-ի N 01-21/4940 գրության՝ հայտնում եմ, որ Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և դրա իրականացման հնգամյա գործողությունների պլանի նախագծի վերաբերյալ դիտողություններ և առաջարկություններ չունենք:

Գ. ԿԱՐԱՊԵՏՅԱՆ

Հայաստանի Հանրապետության
Տրանսպորտի և Կապի նախարար
ՍՏԻՑ ԹԻՎ 10824
« 20 » 11 2008 թ.

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Երեվան, Կառավարական տուն 1

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարար
պարոն Գուրգեն Սարգսյանին

ՀՀ վարչապետի հանձնարարությամբ՝ ընդունված է ի
գիտություն:

ՂԱՎԻԹ ՍԱՐԳՍՅԱՆ

02/2310/3698-ՔԳ «03 10. 08
200 թ.

10058
03 11 08



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ
«ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ» ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

375082, ք. Երևան, Ծովակալ Իսակովի 9, հեռախոս 52-27-63, 58-59-94, ֆաքս 56-39-47

«29 10 2008թ. № 17/3- 17154

Ձեռ №01-21/4939, 17.10.08

Մուտք -19351

✓ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարար
պարոն Գ.Սարգսյանին

Հարգելի պարոն Սարգսյան

Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային
ռազմավարության և իրականացման հնգամյա գործողության պլանի նախագիծը մեր
կողմից ուսումնասիրվել է, որի վերաբերյալ առաջարկություններ և դիտողություններ
չունենք:

Պետ

Մ.Օհանյան



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԷԿՈՆՈՄԻԿԱՅԻ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ
Ն Ա Խ Ա Ր Ա Ր

№ 01.09/6.1942
« 31 » 10 2008թ.

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարար
պրն Գ. Սարգսյանին

Չիր`17.10.2008թ.
N 01-21/4932 գրություն

Հարգելի պարոն նախարար

«Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի» նախագծի վերաբերյալ ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարությունը դիտողություններ և առաջարկություններ չունի:

Հարգանքով`

Ներսես Երիցյան

Ա. Համբարձումյան
58 95 11

375010, ք. Երևան-10, Մ.Մկրտչյան 5. Հեռ. 52-61-34, Ֆաքս 52-65-77

Հայաստանի Հանրապետության	
Տր	
ՄՏԻՑ թի	010060
03	11 2008



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՔԱՂԱՔԱՇԻՆՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆԻ ՆԱԽԱՐԱՐ

0010, ք. Երևան, Հանրապետության հրապարակ
Կառավարական տուն 3
Հեռ.՝ 589080 Գաքս՝ 523200
www.mud.am
E-mail: info@mud.am

24. 10. 08թ. № 26/4

«Նախնասպորտի և կապի նախարար»
պրն. Գ. Սարգսյանին

Հարգելի պարոն Սարգսյան.

«Քաղաքաշինության նախարարությունը Ձեր 2008 թվականի հոկտեմբերի 17-ի N 01-21/4944 գրությամբ ներկայացված Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և իրականացման հնգամյա գործողության պլանի նախագծի վերաբերյալ առարկություններ և առաջարկություններ չունի:

Հարգանքով՝

Կ. Վարդանյան

Մ. Սկրտչյան
56 16 13

Հայաստանի Հանրապետություն	Երևան
ՄՏԻՅ Թ. 21	9807
21	50
	2008թ.

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ
ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ
ՆԱԽԱՐԱՐ



РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ
И НАУКИ
МИНИСТР

REPUBLIC OF ARMENIA, MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
MINISTER

375010, Երևան, Գլխավոր պողոտա, Կառավարական տուն 3
Հեռ./Տեղ./Tel.: 52 66 02, ֆաքս/ֆакс/fax (374 10) 52 73 43
375010, Ереван, Главная улица, Дом правительства 3
375010, Main Avenue, Government House 3, Yerevan
E-mail: info@edu.am, www.edu.am

01-06-08/1528 «28» 10 2008

ՀՀ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱԴՐՆԱԽԱՐԱՐ
ՊԱՐՈՆ Գ.ՍԱՐԳՍՅԱՆԻՆ

Ձեր 17.10.2008թ.
N 01-21/4945 գրության

Հարգելի պարոն Սարգսյան

Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային
ռազմավարության և իրականացման հնգամյա գործողությունների պլանի նախագծի վերաբերյալ
դիտողություններ և առաջարկություններ չունենք:

Հարգանքով՝

Ա.ՍԵՅՐԱՆՅԱՆ

Կատ.Մ.Սարգսյան
հեռ.52.48.09

Հայտ	Ետև
ՄՏԻՑ	9842
28	10
	2008թ.



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԱՐԴԱՐԱԴԴԱՏՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

№ Դ-4732
«27» 10 2008թ.

0078 Երևան, Դավաթյան 41/ա, հեռ. 344-677
Էլ փոստ info@moj.am

Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարար
Պարոն Գ.Սարգսյանին

Ի պատասխան 2եր 2008թ. հոկտեմբերի
17-ի 01-21/4936 քվակիր գրության

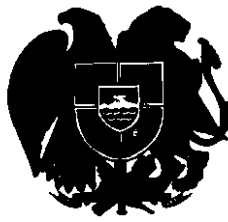
Հարգելի պարոն Սարգսյան

Հայտնում ենք Ձեզ, որ «Հայաստանի և Երևանի Ճանապարհային Երթևեկության
Անվտանգության Ազգային Ռազմավարություն և Հնգամյա Գործողությունների Պլան»
նախագծի վերաբերյալ դիտողություններ և առաջարկություններ չկան:

Հարգանքով
Նախարարի տեղակալ

Ն. Արտուստամյան

Հայտն	ԽՈՒ
ՄՏԻՅ թ.	9867
«29» 10	2008թ.



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԱՌՈՂՋԱՊԱՀՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

Ն Ա Խ Ա Ր Ա Ր

Հայաստանի Հանրապետություն, Երևան 0010, Կառավարության շենք N3

Հեռ.՝ (+374 10) 58 24 13
Ֆաքս՝ (+374 10) 56 27 83
Էլ. փոստ՝ minister@moh.am

17.10.08 N 12/5-04-5502

Ձեռ N _____

ՀՀ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱՊԻ ՆԱԽԱՐԱՐ
ՊԱՐՈՆ Գ. ՍԱՐԳՍՅԱՆԻՆ

Հարգելի պարոն նախարար

Քննության առնելով Ձեր 17.10.2008թ. Թիվ 01-21/4941 գրությամբ ներկայացված «Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ուղղվածություն և հնգամյա գործողությունների պլան» փաստաթղթի նախագիծը՝ ՀՀ առողջապահության նախարարությունը վերջինիս վերաբերյալ ներկայացնում է հետևյալ առաքելությունները և առաջարկությունները.

1. «Մահամասնակներ» բաժնի «Մահվան ելքով ճանապարհատրանսպորտային պատահար (ՃՏՊ)» հասկացության մեջ անհասկանալի է 7 օրվա ընթացքում արձանագրված մահվան դեպքն, որպես ճանապարհատրանսպորտային պատահարի արդյունք, ներկայացված է որպես գործող դրույթ, թե՞ նաև որպես առաջարկվող:

Միաժամանակ հայտնում եմ, որ առողջապահության նախարարությունը առաջիկայում պատրաստվում է ձևավորել մասնագիտական աշխատանքային խումբ նշված և ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով առաջացած տրավմատիզմին առնչվող առկա այլ խնդրահարույց հարցերը քննարկելու և այդ ուղղությամբ առաջարկություններ կատարելու համար:

2. Նույն բաժնի 3-րդ պարբերության «որոնք» բառից հետո լրացնել «առաջացել են ՃՏՊ հետևանքով» բառերը,

3. 7.5 բաժնում լրացնել նոր պարբերություն տվյալների, տեղեկատվության հետադարձ կապի վերաբերյալ, քանի որ պարզ չէ, թե դեպի տվյալների բազա դրանց հոսքի արդյունքում, շահագրգիռ կողմերն ինչպե՞ս կարող են օգտվել այդ բազայից և ի՞նչ կարգով,

4. Հավելված 2-ի «Երթևեկության մասնակիցների կողմից ավտոմոբիլ օգտագործում» բաժնի «Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումներ՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարվա համար» սյունակում «պոլիկլինիկաների հետ» բառերը հանել, քանի որ պոլիկլինիկաները որանք կամ

9805
28 10
108

Առողջապահության նախարարության կամ տարածքային կառավարման մարմինների
ենթակայության են: Իսկ համագործակցության մեխանիզմները կմշակվեն Առողջապահության
նախարարության հետ:

ՀԱՐԳԱՆՔՈՎ՝



Հ. ՔՈՒՇԿՅԱՆ



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԱՐՏԱԿԱՐԳ ԻՐԱՎԻՃԱԿՆԵՐԻ ՆԱԽԱՐԱՐ

ք. Երևան 0010, Պուշկինի փ. 25,
հեռ./ֆաքս (+37410) 530432,

ՔՇՔ-17/555
«24» 10 2008թ.

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱՊԻ ՆԱԽԱՐԱՐ
պրն. Գ. ՍԱՐԳՍՅԱՆԻՆ

Հարգելի պարոն Սարգսյան

Ձեր N01-21/4943, 17.10.2008 թվականի գրության առնչությամբ հայտնում եմ, որ «Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարություն և հնգամյա գործողությունների պլան» նախագծի վերաբերյալ առաջարկություններ և դիտողություններ չունենք:

Հարգանքով՝

Մ. ՇԱՀԳԵԼԴՅԱՆ

Կատարող՝ Բ. Շամխալյան
հեռ. 53-96-82

Նախընտրված	Կոմ. 9806
ՄՏԻՑ	9806
«24» 10	2008թ.

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱՊԻ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՎԱՐՉՈՒԹՅՈՒՆ

№ 07/15-54

«28» 10 2008 թ

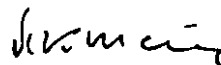
ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության
«ՏՃԻԳ գրասենյակ» ՊՀ-ի տնօրեն
պարոն Ա. ԲԱԽՏԱՄՅԱՆԻՆ

Չեր 23.10.08թ. N ՏՃԻԳ-122

Հարգելի պարոն Բախտամյան

Հայտնում եմ, որ Տրանսպորտի վարչությունը «Կատարված աշխատանքների
ամփոփում» վերջնական հաշվետվության նախնական տարբերակի վերաբերյալ
առարկություններ և առաջարկություններ չունի:

Վարչության պետ



Լ. ԿԱՐԱՊԵՏՅԱՆ



ԱԶԳԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՐԴ

ք.Երևան, Մ.Բաղրամյանի պող.26

հեռ. 58 87 17

N ՎԽԲ-99 «23» 10 2008թ.

ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարար
պր-ն Գ. Մարգարյանին

Հարգելի պարոն Մարգարյան

Տեղեկացնում եմ, որ Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային Երթևեկության Անվտանգության Ազգային Ռազմավարության և Հնգամյա Գործողությունների Պլանի նախագիծը ստացվել և ուսումնասիրվել է Ազգային Անվտանգության խորհրդի աշխատակազմում:

Այն բավականին մանրամասն մշակված փաստաթուղթ է, որտեղ անդրադարձ է կատարվել բոլոր հիմնախնդիրներին և ներկայացված է հստակ ու իրատեսական գործնական քայլերի ամբողջություն: Ծրագրում մանրամասն ներկայացված է ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ կառույցը, որտեղ կարևոր դեր և նշանակություն ունեն աշխատանքային խմբերը: Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումների շարքում ընդգծվում է հասարակական կարծիքի ուսումնասիրման, մոնիտորինգի անհրաժեշտությունը, սակայն ծրագրում ներկայացված խմբերից ոչ մեկում չի նկատվում հետազոտական խմբի կամ համապատասխան մասնագետի առկայությունը: Վերոնշյալի մասին է վկայում այն հիմնավորումը, որ վիճակագրական կամ տվյալները համակարգող աշխատակազմը պետք է հավաքագրի և վերլուծի միայն քանակական տվյալներ, ինչպիսիք են երթևեկության ծավալը, կազմը, հոսքը, գոհերի թիվը և այլն:

Ցանկալի կլիներ նախանշված աշխատանքներում ներառել նաև Հասարակայնության հետ կապերի աշխատակից (PR manager), որը կհամագործակցի հետազոտական խմբի և Երթևեկության մասնակիցների կուլտուրայի հարցերով զբաղվող աշխատանքային խմբի հետ, ինչպես նաև կաջակցի նրանց՝ գործունեությունը համակարգելու հարցում, կառանձնացնի նպատակային լսարաններ և կմշակի յուրաքանչյուր լսարանի հետ աշխատելու ծրագիր, որն էլ հնարավորություն կտա նպատակառոտված կերպով բաշխել ռեսուրսները: Հասարակայնության հետ կապերի աշխատակիցը կմասնակցի համապատասխան ուսուցողական նյութերի պատրաստման, հասարակայնությանը տեղեկատվության տրամադրման, հաղորդագրությունների մշակման և այլ կարևոր գործընթացներին:

Հարգանքով՝

Աշխատակազմի ղեկավար

Ա. Ավոյան

Ա. Ավոյան

Հայտնի է Հայաստանի Հանրապետության	
Տվյալները հաստատված են	
ՄՏԻՅ թիվ	9770
«23» 10	2008թ.



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԵՐԵՎԱՆԻ ԲԱՂԱՔԱՊԵՏԱՐԱՆ
ԲԱՂԱՔԱՊԵՏ

Երեւան 15. Արգիշտիի փողոց №1

Հեռ. 52 58 47

№ 01/4-252134

« 31 » 10 2008թ.

ՀՀ Տրանսպորտի և Կապի նախարար
պրն. Գ.Սարգսյանին

Ձեռ 01-21/4938
17.10.2008թ.

Հարգելի պարոն Սարգսյան

Երևանի քաղաքապետարանը Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և իրականացման հնգամյա գործողության պլանի վերամշակված հաշվետվության վերաբերյալ դիտողություններ և առաջարկություններ չունի:


Ե.Չախարյան

10092
11 2008թ.



**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԱԶԳԱՅԻՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆ**

« 23 » 10 2008 թ. № 13-18-1216

Ձեր « _____ » _____ 200 թ. № _____

Հայաստանի Հանրապետության
տրանսպորտի և կապի նախարար
պարոն Գ. Սարգսյանին

Հարգելի պարոն Սարգսյան

Ի պատասխան Ձեր 17.10.2008թ. թիվ 01-21/4942 գրության, կապված «Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության և հնգամյա գործողությունների պլանի» նախագծի լրամշակված տարբերակի (տարբերակ 2.1, հոկտեմբերի 9, 2008թ.) վերաբերյալ առաջարկությունների հետ, սույնով ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայության (ՀՀ ԱՎՃ) կողմից տեղեկացվում է հետևյալը:

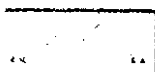
Միանգամայն կարևորելով Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության մշակման ուղղությամբ նախատեսվող աշխատանքների իրականացումը՝ ճանապարհատրանսպորտային երթևեկությունն առավել անվտանգ դարձնելու, ոլորտի արդյունավետ կառավարման, և այդ համատեքստում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների և վնասվածքների վերաբերյալ տվյալների ճշգրիտ և վստահելի բազայի ձևավորման, և որպես դրա հետևանք ու նախապայման՝ ՀՀ տրանսպորտային քաղաքականության կողմնորոշիչների հստակեցման համար ունեցած դերն ու նշանակությունը, ՀՀ ԱՎՃ-ն առաջարկում է.

- Նախագծի *Սահմանումներ* բաժնի «Երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբեր (ԵՄԽԽ)» սահմանման մեջ *«հեծանվորդներ և հետիոտներ, որոնք...»* արտահայտությունը հարկ է շարադրել հետևյալ կերպ՝ *«այլ հետիոտներ և հեծանվորդներ, որոնք...»*.

- Նախագծի 8-րդ էջի I պարբերության *«Հայաստանի Հանրապետությունում, որտեղ բնակչության 35% արդեն գտնվում է աղքատության սահմանից ներքև,...»* արտահայտությունը հարկ է վերախմբագրել հետևյալ կերպ՝ *«Հայաստանի Հանրապետությունում, որտեղ բնակչության մեկ քառորդը (25%-ը) դեռ չի հատել աղքատության շեմը...»*՝ համաձայն ՀՀ ԱՎՃ կողմից 2007թ. իրականացված տնային տնտեսությունների կենսամակարդակի ամբողջացված հետազոտության արդյունքների.

- Նախագծի Հավելված 2-ի *«Տվյալների կառավարում» (էջ 34)* և *«Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կուլտուրայի բարձրացում» (էջ 40)* համակարգի տարրերի (Սյուն 1) կատարման համար *«Պատասխանատու մարմիններ» (Սյուն 5)* ցանկից հանել

Հայաստանի Հանրապետության
տրանսպորտի և կապի նախարարություն
9772
27 10 2008թ.



ՀՀ ԱՎԾ-ին, քանզի համաձայն «Պետական վիճակագրության մասին» ՀՀ օրենքի հոդված 11-ի դրույթների «Հայաստանի Հանրապետության տարածքում պետական վիճակագրության իրագործման հիմքը պետական վիճակագրական աշխատանքների ծրագիրն է (այսուհետ՝ Ծրագիր):....

...Պետական վիճակագրական գործունեության ուղղությունները սահմանելու համար մշակվում է եռամյա Ծրագիր, իսկ այդ ուղղությունների իրագործումն ապահովող միջոցառումների որոշման համար՝ տարեկան Ծրագիր»: Ուստի ՀՀ ԱՎԾ-ի համար նախատեսվող աշխատանքները կանոնակարգվում են միայն պետական վիճակագրական աշխատանքների ծրագրերով: Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ խնդրո առարկա ցուցանիշները հանդիսանում են տվյալ ոլորտի պատասխանատու լիազոր մարմինների վարչական հաշվառման (վիճակագրության) վարման արդյունք: Անկախ նշվածից, ՀՀ ԱՎԾ-ն պատրաստական է ցանկացած պարագայում ցուցաբերելու մեթոդաբանական օժանդակություն, ցանկացած ձևաչափով:

Շնորհակալություն համագործակցության համար:

Հարգանքով,

Նախագահ



Ս. Մնացականյան

Կատարող՝
վիճ. աշխ. մեթոդաբանության և
դասակարգիչների բաժին
☎ 58-03-73



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆ
 «ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ԴԱՆԱՊԱՐԿՆԵՐԻ ՏՆՕՐԻՆՈՒԹՅՈՒՆ»
 ՊՈԱԿ
 ԳԼԽԱՎՈՐ ՏՆՕՐԵՆ

REPUBLIC OF ARMENIA
 "ARMENIAN ROADS DIRECTORATE" SNCO
 DIRECTOR GENERAL

24.10.2008
 No 218-03/567

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
 ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱՊԻ ՆԱԽԱՐԱՐ
 պարոն Գ.ՍԱՐԳՍՅԱՆԻՆ

Հարգելի պարոն Սարգսյան

Ձեր 21.10.2008թ. N: 9534 համձայնարարականի համաձայն մեր կողմից ուսումնասիրվել է ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության Տրանսպորտի ԾԻԳ պետական հիմնարկի ներկայացրած Հայաստանի և Երևանի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարությունը և հնգամյա գործողությունների պլանը:

Ներկայացվում են հետևյալ առաջարկությունները.

1. Սահմանումների բաժնի «Երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբեր (ԵՄԽԵ)» սահմանման մեջ ավելացնել նաև «ուղևորներ» բառը:

2. «5. Ներածություն» բաժնում հարկ է նշել, որ ՀՀ Ազգային ժողովի կողմից ընդունվել է և 25.10.2004թ. Ն-129-3 որոշմամբ վավերացվել է Դանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիան (Վիեննա, 1968թ.), իսկ Դանապարհային նշանների և ազդանշանների մասին կոնվենցիան (Վիեննա, 1968թ.) դեռևս չի ընդունվել:

Չնայած դրան, ՀՀ կառավարությունը կայացրել է ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման, ՀՀ ճանապարհների բողոմակության բարձրացման, կանգառ և կայանում կատարած տրանսպորտային միջոցներով երթևեկելի մասերի ծանրաբեռնվածության, հասարակական տրանսպորտի կանգառների կանոնակարգման, ճանապարհային լուսացույցների, ճանապարհային նշանների, ճանապարհային գծանշման, ճանապարհային ցանկապատների, ուղղորդ սարքավածքների կիրառման և տեղակայման հետ կապված որոշումներ և այլ իրավական ակտեր, որոնք անմիջական առընչություն ունեն երթևեկության անվտանգության ապահովման հետ, և մշակվել են հաշվի առնելով նշված եվրոպական կոնվենցիաների պահանջները:

3. «7. Ռազմավարական հարցեր» բաժնի 7.1 կետի ռազմավարության գլխավոր տարրերի ցանկում նպատակահարմար ենք համարում ավելացնել «Հասարակայնության տեղեկատվության նպատակներով զանգվածային լրատվական միջոցների դերի բարձրացումը» տողը: Այստեղ ի նկատի ունենք նաև նպատակային թեմաներով կարճամետրաժ ֆիլմերի ստեղծումը:

Իսկ 7.7 կետի վերաբերյալ գտնում ենք, որ առավել արդյունավետ կլինի, եթե դպրոցներում ներդրվի ճանապարհային երթևեկության վերաբերյալ առարկա (դպրոցում անցած թեմաները երեխաների մոտ առավել տպավորվիչ են):

Հարգանքով՝

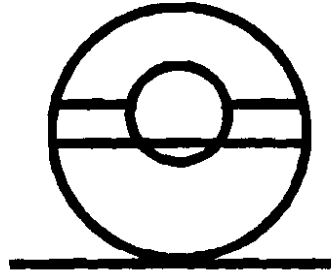
Տարածք	Գլխավոր գրասենյակ
Կ.ՊԵՎՈՐԳՅԱՆ	
ՄՏԻՑ	9739
24 10	2008թ.

Ավտովարորդների
իրավունքների
պաշտպանության կենտրոն

հասարակական կազմակերպություն

30.10.2008

№ 88-101



ԱՔԻԼԵՍ
ACHILLES АХИЛЛ

Center
of Protection
Drivers' Rights

Non-governmental Organization

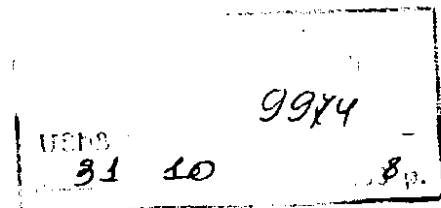
ՀՀ տրանսպորտի և կապի
նախարար
պրն. Գ. Սարգսյանին

Հարգելի պրն. Սարգսյան

Ի պատասխան Ձեր 17.10.2008թ. թիվ 01-21/4933 գրությանը հայտնում ենք, որ վերամշակված Հայաստանի ճանապարհային երթևեկության ազգային ռազմավարության և իրականացման հնգամյա գործողության պլանի վերաբերյալ «Աքիլես» հասարակական կազմակերպությունը դիտողություններ և առաջարկություններ չունի:

Հարգանքով
նախագահ

Է. Հովհաննիսյան





ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՖԻՆԱՆՍՆԵՐԻ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

/ Ն Ա Խ Ա Ր Ա Ր

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ

/ МИНИСТР

MINISTRY OF FINANCE OF THE REPUBLIC OF ARMENIA

/ MINISTER

0010, Երևան, Մելիք-Ադամյան փող. 1
0010, Ереван, ул. Мелик-Адамяна, 1
1, Melik-Adamyan str., Yerevan, 0010
Հեռ./Տեղ./Տեղ. (+374 10) 59 53 04
Ֆաքս/Փաքս/Fax (+374 10) 52 42 82
E-mail: minister@minfin.am
Web page: www.minfin.am

121-3372-12814 29.10.10

Ձեռ N _____

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱՊԻ
ՆԱԽԱՐԱՐ
պրն. Գ. ՍԱՐԳՍՅԱՆԻՆ

Հարգելի նախարար

Ս.թ. հոկտեմբերի 17-ի Ձեր թիվ 01-21/4937 գրությամբ ներկայացված՝ «Հայաստանի երեւանի ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության ազգային ռազմավարություն եւ հնգամյա գործողությունների պլանի» նախագծի (այսուհետ՝ Նախագիծ) լրամշակված տարբերակի վերաբերյալ հայտնում ենք հետևյալը:

Հաշվի առնելով, որ Նախագծով ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության խնդիրների զգալի մասը պայմանավորված է ֆինանսավորման մեծ պահանջ չներկայացնող (երթեւեկության կուլտուրայի բարձրացման) խնդիրների հետ, նպատակահարմար ենք համարում, որ ներկա փուլում Նախագծի առաջնահերթ գործողությունների պլանով ներկայացված միջոցառումներից ընտրվեն ավելի քիչ ֆինանսավորում պահանջող եւ կարճաժամկետ հատվածում առավել մեծ արդյունքներ ապահովող (այդ թվում՝ հասարակության հետ աշխատանքի) միջոցառումները:

Նախագծի իրագործման համար շահագրգիռ համապատասխան մարմինների ներկայացուցիչներից նախատեսվում է ստեղծել աշխատանքային խմբեր, որոնք զբաղվելու են միջոցառումների «մանրամասնմամբ», «ռազմավարության ընթացիկ իրականացմամբ» եւ այլն, եւ այդ նպատակով նախատեսվում է համապատասխան փոփոխություններ կատարել նշված աշխատանքներում ընդգրկված քաղաքացիական ծառայողների պաշտոնների անձնագրերում: Այդ կապակցությամբ, հայտնում ենք, որ, մեր կարծիքով, ռազմավարության իրականացման հարցերով պետք է զբաղվեն մասնագիտացված կառույցները այլ ոչ թե լիազոր մարմինների աշխատակիցներից ձեւավորված աշխատանքային խմբերը, որոնք լրացուցիչ չեն վարձատրվելու (չեն էլ կարող) եւ ունեն իրենց բուն աշխատանքների շրջանակները եւ ծանրաբեռնվածությունը նույն լիազոր մարմնում:

Նախագծի 7.3 «Ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությանը հատկացվող ֆինանսավորման ապահովում» ենթաբաժնում ամրագրված՝ 0.1 եւ 10 մլն ԱՄՆ դոլար

9915
30 30 8թ.

պահանջվող ֆինանսավորումների (ներդրումների) եւ դրանց մասով 2-րդ հավելվածում առաջարկվող ֆինանսավորման ծավալների վերաբերյալ անհրաժեշտ է ներկայացնել համապատասխան հաշվարկ-հիմնավորումներ:

Նախագծի 7.4 ենթաբաժնի համաձայն, «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի կազմում ստեղծվելիք երթելակության անվտանգության խորհրդի քարտուղարության ֆինանսավորումը նախատեսվում է կատարել Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարության միջոցով: Քանի որ, քարտուղարությանը վերապահված գործառույթները որոշակիորեն համընկնում են Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2002 թվականի նոյեմբերի 21-ի թիվ 1809-Ն որոշմամբ հաստատված՝ Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարության կանոնադրության 2-րդ բաժնի 8-րդ կետի գործառույթների հետ, գտնում ենք, որ քարտուղարության գծով աշխատանքները պետք է կատարվեն Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարության աշխատակազմի ընդհանուր թվաքանակի եւ պահպանման ծախսերի համար նախատեսված ընդհանուր միջոցների սահմաններում՝ գործառույթների օպտիմալացման կամ վերաբաշխման միջոցով:

Միաժամանակ, առաջարկում ենք Նախագծի հավելված 2-ի «Ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում» մասի «պատասխանատու մարմիններ» սյունակից հանել «Ֆինանսների նախարարություն» բառերը, քանի որ նշված մասով նախատեսված միջոցառումները դուրս են Հայաստանի Հանրապետության ֆինանսների նախարարության գործառույթների շրջանակներից:

Մյուս կողմից, հայտնում ենք, որ նախորդ տարիների ընթացքում ճանապարհային երթելակության անվտանգության հիմնահարցերի կարգավորման նպատակով արդեն իսկ որոշակի քայլեր են ձեռնարկվել, մասնավորապես՝ օրենսդրորեն խստացվել են վարչական պատասխանատվության միջոցները (դրանք դարձնելով անվտանգությանն առավել նպաստող) եւ պետավտոտեսչության համակարգում տեղի է ունեցել արմատական վերափոխումներ, սակայն հանրապետությունում դեռես առկա են ճանապարհային երթելակության անվտանգությանը խոչնդողող հանգամանքները: Այդ կապակցությամբ, առաջարկում ենք գնահատել նախորդ տարիներին իրականացված բարեփոխումների արդյունավետությունը՝ համապատասխան հետետություններ անելով դրանից (մասնավորապես, իրականացված բարեփոխումները ինչու լիարժեքորեն չեն նպաստել անվտանգության բարձրացմանը): Դա հնարավորություն կտա Նախագծում հստակ սահմանել այն քայլերի հերթականությունը, որոնց իրականացումը լիարժեքորեն կնպաստի հիմնախնդրի լուծմանը:

ՀԱՐԳԱՆՔՈՎ՝



/ S. ԴԱՎԹՅԱՆ