

**ՃԱՆԱԿԱՐՀԱՅԻՆ ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԲԱՐԵՓՈԽՈՒՄՆԵՐԻ
ՀԱՅԵՑԱԿԱՐԳ**

*Մշակող՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն
առընթեր Հայաստանի Հանրապետության ոստիկանություն*

I. ԱՄՓՈՓ ՀԱՄԱՌՈՏԱԳԻՐ

1. Սույն հայեցակարգում (այսուհետ՝ հայեցակարգ) ներկայացվում է Ճանապարհային ոստիկանության համակարգում իրականացվելիք բարեփոխումների հիմնական ուղղություններն ու քաղաքականությունը:

2. Հայեցակարգը մասնավորապես անդրադառնում է՝

- 1) Ճանապարհային ոստիկանության համակարգում առկա իրավիճակին և խնդիրներին.
- 2) խնդիրների լուծման հիմնական ուղղություններին և անհրաժեշտ միջոցառումներին.
- 3) խնդիրների լուծման ուղղությամբ անհրաժեշտ միջոցառումների իրականացման համար պահանջվող միջոցներին և ակնկալվող արդյունքներին:

II. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

3. Սույն հայեցակարգը մշակվել է 2016 թվականի նոյեմբերի 2-ին ՀՀ Նախագահի մոտ տեղի ունեցած խորհրդակցության ՀՆԱ-7 արձանագրության 2-րդ կետի «բ» ենթակետով տրված հանձնարարականի կատարումն ապահովելու նպատակով:

4. Հայեցակարգը միտված է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտում առկա տեխնիկական և իրավական կարգավորումների կատարելագործմանը՝ Հայաստանի Հանրապետության ստանձնած միջազգային պարտավորություններին ու գոյություն ունեցող լավագույն միջազգային փորձին համապատասխան:

5. Ճանապարհային ոստիկանության համակարգի բարեփոխումների 1-ին հայեցակարգը մշակվել և ընդունվել է 2006 թվականին, որով նախատեսված միջոցառումներն իրականացվել են 2006-2009 թվականներին: Այնուհետև, 2010-2015 թվականներին Ճանապարհային ոստիկանության համակարգի մեծածավալ բարեփոխումներն իրականացվել են առանձին ծրագրերով՝ առանց միասնական հայեցակարգի մշակման, կամ այդ բարեփոխումները ներառվել են ոստիկանության ընդհանուր համակարգի բարեփոխումների հայեցակարգերում և բարեփոխումների ծրագրերում:

6. Ներկայումս, համակարգի միասնական զարգացումն ապահովելու նպատակով անհրաժեշտություն է առաջացել ունենալ Ճանապարհային ոստիկանության համակարգում առկա խնդիրների լուծմանն ուղղված միասնական ամփոփ փաստաթուղթ՝ դրանում ներառելով հստակ ժամկետներ և չափելի, էական արդյունքներ, և համակարգի բարեփոխումների ընթացքն իրականացնել դրան համապատասխան:

7. Ըստ այդմ, սույն հայեցակարգի նպատակն է նախանշել Ճանապարհային ոստիկանության համակարգում ներկայումս առկա խնդիրները, դրանց լուծման հիմնական ուղղությունները և միջոցառումները, որոնց իրականացումը կապահովի Ճանապարհային ոստիկանության համակարգի բարեփոխումների բնականոն ընթացքը և համակարգի միասնական զարգացումը:

8. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը լի է վճռականությամբ և պատրաստ է ջանքեր գործադրել լուծելու համար Ճանապարհային ոստիկանության համակարգում ներկայումս առկա խնդիրները, որոնք խոչընդոտում են պետության կողմից ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման և երթևեկության մասնակիցների իրավունքների պաշտպանության գործառույթի պատշաճ իրականացմանը:

III. ԱՌԿԱ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ԵՎ ՆՊԱՏԱԿԱՆԵՐԸ

9. Ճանապարհային ոստիկանության համակարգի ներկայումս առկա հիմնական խնդիրները պայմանականորեն կարելի է բաժանել հետևյալ ուղղությունների՝

1) Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ գործերով վարույթի իրականացում, որոշումների կայացում, վարչական տույժերի կատարում.

2) Օպերատիվ կառավարման կենտրոն, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցում, ճանապարհապարեկային ծառայություն.

3) Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպում.

4) Տրանսպորտային միջոցների պետական գրանցում, հաշվառում, վարորդական վկայականների հատկացում:

10. Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ գործերով վարույթի իրականացման, որոշումների կայացման և վարչական տույժերի կատարման ուղղությամբ առկա խնդիրներն իրենց հերթին բաժանվում են հետևյալ 3 խմբերի՝

1) **Տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների գործերով վարույթի իրականացման համակարգ.**

2) **Տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ 25 կամ 50 տոկոս չափով հաշվեգրվող ավելացումների ինստիտուտ.**

3) **վարչական իրավախախտման արձանագրություններ կազմելու և որոշումներ կայացնելու գրավոր (ձեռագիր) եղանակ:**

**Տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված
իրավախախտումների գործերով վարույթի իրականացման համակարգ**

11. Տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների գործերով վարույթի իրականացման համակարգում առկա հիմնական խնդիրը դա վարչական ակտերի ծանուցումն է:

12. Ներկայումս տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների գործերով Ճանապարհային ոստիկանության կողմից կայացված վարչական ակտերի ծանուցումն իրականացվում է հետադարձ ծանուցմամբ փոստային առաքման միջոցով:

13. Բացի այդ, որպես կամավոր ծանուցման ընթացակարգեր կիրառվում են նաև հետևյալ ընթացակարգերը.

1) վարչական ակտերը տեղադրվում են Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր Հայաստանի Հանրապետության ոստիկանության պաշտոնական www.police.am կայքում և մուտքագրելով տրանսպորտային միջոցի հաշվառման համարանիշն ու հաշվառման վկայագրի սերիան և համար անձը կարող է տեսնել իր տրանսպորտային միջոցով կատարված իրավախախտումները.

2) անձը կարող է www.police.am կայքում գրանցել իր էլեկտրոնային փոստը և վարչական ակտերի մասին ծանուցումներն ստանալ նաև էլեկտրոնային փոստով.

3) անձը կարող է գրանցվել նաև www.4car.am կայքում և վարչական ակտերի մասին ծանուցումներն ստանալ բջջային հեռախոսահամարին կարճ հաղորդագրություն ուղարկելու միջոցով:

14. Այսքանով հանդերձ, վարչական ակտերի ծանուցման հարցը դեռևս մնում է օրակարգում, և անհրաժեշտ է մշակել ու ներդնել նաև վարչական ակտերի ծանուցման նոր և մատչելի ընթացակարգեր, որոնք կապահովեն վարչական ակտերի ծանուցման առավել մեծ մակարդակ:

15. Սակայն, հարկ է նշել, որ ծանուցման խնդրի հետ կապված առկա են նաև սուբյեկտիվ գործոններ: Մասնավորապես՝

1) վարչական ակտի հասցեատերը չի բնակվում այն հասցեում, որտեղ հաշվառված է ինքը կամ իր տրանսպորտային միջոցը,

2) վարչական ակտի հասցեատերն ուղղակի չի ցանկանում ստանալ վարչական ակտը:

16. Եթե առաջին դեպքում պետությունը թերևս կարող է որոշակի այլընտրանքային ծանուցման մեխանիզմներ ներդնելու (ինչն արդեն իսկ որոշ չափով արված է) միջոցով հնարավորություն ընձեռել այդ անձանց ծանուցումներն ստանալու, ապա երկրորդ դեպքում կամավոր ծանուցման որևէ մեխանիզմի ներդրումը հարցի լուծում չի կարող լինել:

Տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ 25 կամ 50 տոկոս չափով հաշվեգրվող ավելացումների ինստիտուտ

17. Տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ ավելացումներ (30 օրվա ընթացքում չվճարելու դեպքում՝ եռապատկում, 60 օրվա ընթացքում չվճարելու դեպքում՝ հնգապատկում) կիրառելու ինստիտուտը ներդրվել է 2007 թվականին, երբ Ճանապարհային ոստիկանության որոշումներով նշանակված տուգանքների կամավոր վճարումը չէր գերազանցում նշանակված տուգանքների 25 %-ը: Բացի այդ, այդ ժամանակ պատշաճ չէր գործում նաև վարչական ակտերով նշանակված տուգանքների բռնագանձման դատական և հարկադիր կատարման համակարգը:

18. 2007-2014 թվականներին, ավելացումներ կիրառելու ինստիտուտի, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության վարչական դատարանի ստեղծման և դատական (հետագայում՝ նաև վարչական) ակտերի հարկադիր կատարման համակարգի կայացման շնորհիվ, Ճանապարհային ոստիկանության որոշումներով նշանակված տուգանքների կամավոր վճարումը կազմում էր մոտ 75-80 %:

19. 2014 թվականի հուլիս ամսին տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ ավելացումներ կիրառելու եռապատկման և հնգապատկման մեխանիզմները փոխարինվեցին տուգանքի չվճարված մասը համապատասխանաբար 25 և 50 տոկոս չափով ավելացնելու մեխանիզմներով:

20. Ինչպես ցույց տվեց 2015-2016 թվականների փորձը նշված մեղմացումն էական (եթե չասենք՝ ոչ մի) ազդեցություն չունեցավ տուգանքների կամավոր վճարման տեսակարար կշռի վրա:

21. Այդուհանդերձ, տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ ավելացումներ կատարելու ինստիտուտի կիրառման ընթացքում առաջանում են նաև խնդիրներ:

22. Մասնավորապես. քանի որ ավելացումներ կատարելն ուղղակիորեն կապված է վարչական ակտը փաստացի ստացած լինելու հանգամանքի, իսկ ավելացումներ կատարելու ժամկետի հաշվարկն էլ՝ վարչական ակտը ստանալու ամսաթվի հետ, ուստի հատկապես էլեկտրոնային եղանակով վարչական ակտերի հաշվառման և սահմանված ժամկետը լրանալուց հետո ավտոմատ կերպով վարչական ակտը հարկադիր կատարման ներկայացնելու դեպքում, առաջանում են մեծ ծավալի խնդիրներ, որոնց հիմնական պատճառը փոստային ծառայության կողմից ստանալու մասին տեղեկատվությունը ուշ հայտնելն է: Այսինքն, հաճախ վարչական ակտն ստանալու ամսաթվի մասին տեղեկատվությունը Ճանապարհային ոստիկանությունը փոստային ծառայությունից ստանում է ավելի ուշ, քան պետք է վարչական ակտով նշանակված գումարի վրա կատարել ավելացում կամ ավելացված մասն ուղարկել հարկադիր կատարման: Արդյունքում, առաջանում է կամ մեծ ռեսուրսներ պահանջող ոչ արդյունավետ աշխատանք կատարելու

անհրաժեշտություն, կամ՝ վարչական մարմինը պետք է բերը դնել քաղաքացու վրա, ինչը կհարուցի մարդկանց արդարացի դժգոհությունը:

23. Բացի այդ, երբեմն փոստային ծառայության կողմից տրված տեղեկատվության հիման վրա հաշվարկվում և կատարվում է տուգանքի գումարի ավելացում, սակայն հետագայում՝ հարկադիր կատարման ներկայացնելուց հետո պարզվում է, որ վարչական ակտն իրականում նույն հասցեում ստացել է այլ անձ, իսկ նման դեպքում վարչական դատարանը համարում է վարչական ակտը տվյալ անձի կողմից չստացած և տուգանքի գումարի ավելացման գործողությունը ճանաչում ոչ իրավաչափ:

Վարչական իրավախախտման արձանագրություններ կազմելու և որոշումներ կայացնելու գրավոր (ձեռագիր) եղանակ

24. Ներկայումս Ճանապարհային ոստիկանության ճանապարհապարեկային ծառայության ծառայողների կողմից հայտնաբերված վարչական իրավախախտման վերաբերյալ արձանագրությունը, ինչպես նաև վարչական տույժ նշանակելու մասին որոշումը կազմվում են գրավոր (ձեռագիր)՝ Ճանապարհային ոստիկանության էլեկտրոնային ռեգիստրում առկա բոլոր անհրաժեշտ տեղեկությունները ևս լրացնելով ձեռքով: Այս մեթոդը և ժամանակատար է, և պարունակում է ռիսկեր, որոնք կապված են անհրաժեշտ տեղեկությունները լրացնելիս սխալվելու հավանականության հետ: Մասնավորապես. երբեմն հանդիպում են դեպքեր, երբ իրական վարորդի փոխարեն արձանագրության մեջ լրացվում է տրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ տվյալները կամ հակառակը, կամ սխալ է լրացվում տրանսպորտային միջոցի հաշվառման համարանիշի որևէ նիշը, ինչը հետագայում առաջացնում է խնդիրներ վարչական ակտերի հաշվառման գործընթացում:

25. Բացի այդ, վարչական ակտերի հաշվառումն էլեկտրոնային եղանակով իրականացնելու համար տարեկան մոտ 500.000 վարչական իրավախախտման արձանագրությունները և դրանց հիման վրա կայացված որոշումները ձեռքով են մուտքագրվում էլեկտրոնային ռեգիստր՝ այդ նպատակով ծախսելով բավականին ժամանակ և աշխատուժ:

26. Օպերատիվ կառավարման կենտրոնի գործունեության, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցման և ճանապարհապարեկային ծառայության ուղղությամբ առկա խնդիրները սույն հայեցակարգում բաժանվել են հետևյալ 4 խմբերի՝

1) քաղաքացիների հետ կապի միասնական համակարգի բացակայություն և «թեժ գիծ» ծառայության ոչ արդյունավետ կազմակերպում.

2) ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցում.

3) Ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ճանապարհների հասարակական կարգը չարամտորեն խախտող անձանց հայտնաբերման, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների որոնման աշխատանքների ոչ պատշաճ կազմակերպում.

4) Առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների հաշվառում:

Քաղաքացիների հետ կապի միասնական համակարգի բացակայություն և «թեժ գիծ» ծառայության ոչ արդյունավետ կազմակերպում

27. Ճանապարհային ոստիկանության օպերատիվ կառավարման կենտրոնը ներկայումս իրականացնում է հետևյալ գործառույթները՝

- 1) Երևան քաղաքում ճանապարհապարեկային ծառայության ուժերի կառավարում,
- 2) Երևան քաղաքում ծառայություն իրականացնող կարգախմբերին հաշվեցուցակային զենքի հատկացում,
- 3) Երևան քաղաքում պահպանվող հատուկ տարածքի աշխատանքների կազմակերպում,
- 4) Երևան քաղաքում տեղի ունեցած պատահարների և իրավախախտումների վերաբերյալ ահազանգերի գրանցման աշխատանքների իրականացում (2-րդ մատյանի վարում),
- 5) «թեժ գիծ» ծառայության վարում:

28. Օպերատիվ կառավարման կենտրոնը ահազանգերն ստանալու համար օգտագործում է 5 հեռախոսահամար (010-52-27-63, 098-52-27-63, 010-56-32-94, 077-56-32-94 և «թեժ գծի» համար՝ 1-77), որոնցից 4-ը դժվարությամբ հիշվող են և հարմար չեն քաղաքացիների սպասարկման համար, իսկ «թեժ գծի» համար օգտագործվող 1-77 հեռախոսահամարն էլ չունի շուրջօրյա սպասարկում:

29. Արդյունքում, հաշվի առնելով օպերատիվ կառավարման կենտրոնի ներկայիս ուժերն ու միջոցները, ստացվում է, որ չկա քաղաքացիների հետ կապի միասնական համակարգ, իսկ «թեժ գիծ» ծառայությունը կազմակերպվում է ոչ արդյունավետ, ինչն էլ հանգեցնում է քաղաքացիների դժգոհությանն առ այն, որ բավականին երկար ժամանակ չեն կարողանում կապ հաստատել Ճանապարհային ոստիկանության հետ:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցում

30. ԱՊՊԱ համակարգի ներդրումից հետո Հայաստանի Հանրապետությունում գործում էր ճանապարհատրանսպորտային պատահարների՝ տարբեր մարմինների կողմից կրկնակի գրանցման (խոսքը փաստաթղթավորման մասին է) համակարգ: Պատահարը գրանցելու, վարորդներին պարզելու, նրանց ցուցումներ տալու և պատահարի վայրից տրանսպորտային միջոցները տեղաշարժելու իրավասություններ ունեին ինչպես Ճանապարհային ոստիկանությունը, այնպես էլ պատահարում ներգրավված տրանսպորտային միջոցներն ապահովագրած ապահովագրական ընկերություններից յուրաքանչյուրը:

31. Բացի այդ, առկա չէ պատահարների գրանցման և հաշվառման միասնական էլեկտրոնային համակարգ: Ճանապարհային ոստիկանությունում և ԱՊՊԱ համակարգում

վարվում են պատահարների հաշվառման տարբեր համակարգեր՝ տարբեր չափանիշներով և տարբեր դեպքերի համար:

32. Առկա չեն նաև ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցման և մեղավորության որոշման համար անհրաժեշտ տվյալների միասնական և ստանդարտացված համակարգեր, որոնք հնարավորություն կտան առավելագույնս ամբողջական և օբյեկտիվ ստանալ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ ելակետային տվյալները և առավելագույն արդյունավետ, օբյեկտիվ և ժամանակակից տեխնոլոգիաներով որոշել ճանապարհատրանսպորտային պատահարում որևէ անձի մեղավորությունը:

33. Չկա խաչմերուկներում տեղադրված տեսանկարահանող սարքերին շուրջօրյա հետևելու հնարավորություն, ինչը հնարավորություն չի տալիս խաչմերուկներում տեղի ունեցած ճանապարհատրանսպորտային պատահարների դեպքում արագ ստանալ ելակետային տվյալներ (մասնավորապես՝ պատահարը տեսագրված լինելու մասին տեղեկատվություն) և ազատել պատահարի վայրը:

34. Ներդրված չէ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մասնակից վնասված տրանսպորտային միջոցները պատահարի վայրից տարհանելու միասնական ծառայություն, ինչն իր հերթին բերում է պատահարի վայրն արագ ազատելու խոչընդոտների, քանի որ նյութական վնասով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների դեպքում այդ հարցը թողնված է սեփականատերերի վրա, ովքեր օբյեկտիվ պատճառներով ոչ միշտ են կարողանում արագ կազմակերպել տարհանումը:

35. Բացի այդ, չկա ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ տեղեկատվությունն օպերատիվ տարածելու միջոցով հասարակությանն իրազեկելու հնարավորություն, ինչը ևս կարող է նվազեցնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վայրերում առաջացող խցանումները կամ կուտակումները:

Ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ճանապարհներին հասարակական կարգը չարամտորեն խախտող անձանց հայտնաբերման, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների որոնման աշխատանքների ոչ պատշաճ կազմակերպում

36. Վերջին շրջանում հաճախակիացել են դեպքերը, երբ Երևան քաղաքում հատկապես գիշերային ժամերին կազմակերպվում են անօրինական ավտոմոտոերթեր կամ որոշ անհատներ իրենց ավտոմոտոտրանսպորտը վարում են մեծ արագությամբ և անկանոն մանևրներ կատարելով՝ չարամտորեն խախտելով ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ճանապարհներին հասարակական կարգն ու մարդկանց հանգիստը:

37. Ճանապարհային ոստիկանության ներկայիս ուժերով այդ իրավախախտումները դադարեցնելու և իրավախախտներին հայտնաբերելու աշխատանքները ոչ միշտ են լինում արդյունավետ: Պատճառն այն է, որ ահագանգ ստանալուց հետո մինչև պարեկային կարգախմբերի մոտենալը, իրավախախտները, մեծ հեռավորությունից նկատելով գունագրաֆիկ

երանգավորում ունեցող, թեկուզ փարոսիկներն անջատած վիճակում երթևեկող պարեկային ավտոմոբիլները, հասցնում են հեռանալ:

38. Բացի այդ, չնայած 2015-2016 թվականներին ձեռք են բերվել և կիրառվում են հետախուզվող տրանսպորտային միջոցների համարորոշիչ սարքերը, այնուամենայնիվ ներկայումս պատշաճ չեն իրականացվում տրանսպորտային միջոցների որոնման աշխատանքները, քանի որ այդ սարքերը կարող են հայտնաբերել տրանսպորտային միջոցը միայն հետախուզվող համարանիշերով վարելու դեպքում: Ինչ վերաբերում է այն դեպքերին, երբ տրանսպորտային միջոցը հետախուզման մեջ է, սակայն չի շահագործվում, ապա դրանց հայտնաբերման ուղղությամբ Ճանապարհային ոստիկանության ներկայիս ուժերով իրականացվող աշխատանքն արդյունավետ չէ համապատասխան իրավասություններով օժտված ստորաբաժանման բացակայության պատճառով:

Առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների հաշվառում.

39. ՀՀ կառավարության 2005թ. դեկտեմբերի 29-ի թիվ 2329-Ն որոշմամբ սահմանված՝ առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների ամբողջական հաշվառման բացակայությունը դժվարեցնում է դրանց նկատմամբ արդյունավետ վերահսկողության իրականացումը:

40. Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման ոլորտում առկա հիմնական խնդիրներն են՝

1) Երևան քաղաքում տեղադրված լուսացույցների (հատկապես՝ լրացուցիչ սեկցիա ունեցող) վատ տեսանելիությունը,

2) Երևան քաղաքում չկարգավորվող հետիոտնային անցումների ոչ անվտանգ լինելը,

3) քաղաքային համայնքների (հատկապես՝ Երևան քաղաքի) և ավտոմոբիլային ճանապարհների ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմաների բացակայությունը,

4) Երևան քաղաքի խաչմերուկներում մուտքային և ելքային հոսքերի ուղիների քանակի անհավասարության, ինչպես նաև ձախ շրջադարձը և ուղիղ երթևեկությունը միևնույն երթևեկելի գոտուց կատարելու պատճառով հաճախ առաջացող խցանումները կամ խաչմերուկներում տրանսպորտային միջոցների կուտակումները:

41. Երևան քաղաքում տեղադրված լուսացույցների (հատկապես՝ լրացուցիչ սեկցիա ունեցող) վատ տեսանելիության խնդիրը դրսևորվում է 2 եղանակով՝

1) պայմանավորված լուսացույցների տեղակայմամբ,

2) պայմանավորված անջատված վիճակում լուսացույցի լրացուցիչ սեկցիայի չերևալով:

42. Լուսացույցների տեղակայմամբ պայմանավորված խնդիրը կապված է որևէ արտաքին գործոնի (օրինակ՝ ծառի ճյուղեր, գովազդային վահանակներ կամ միևնույն ուղղության երկուսից

ավելի գոտիների առկայության դեպքում՝ հարևան գոտիով ընթացող մեծ չափերի տրանսպորտային միջոց) ազդեցությամբ դրա չերևալով:

43. Անջատված վիճակում լուսացույցի լրացուցիչ սեկցիայի չերևալով պայմանավորված խնդիրը կապված է հեռվից լուսացույցի լրացուցիչ սեկցիայի ուղղակի տեսանելի չլինելով, ինչը հատկապես սրվում է օրվա մութ ժամերին:

44. Երևան քաղաքում չկարգավորվող հետիոտնային անցումների ոչ այնքան անվտանգ լինելը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ Երևան քաղաքում կան բազմաթիվ չկարգավորվող, այսինքն՝ լուսացույցով չկահավորված հետիոտնային անցումներ: Դրանք թեկուզ նշված են համապատասխան ճանապարհային նշաններով և գծանշումներով, այնուամենայնիվ մնում են հետիոտների համար վտանգավոր: Պատճառն այն է, որ այդ հետիոտնային անցումները գտնվում են երթևեկելի մասի հետ նույն հարթության վրա, և վարորդները, հատկապես օրվա մութ ժամերին, հեռվից չնկատելով հետիոտնին չեն իջեցնում արագությունը՝ արդյունքում ստեղծելով վթարային իրադրություն, իսկ երբեմն նաև առաջացնելով անցանկալի հետևանքով վրատերթեր:

45. Բազմաթիվ են նաև դեպքերը, երբ վարորդը հետիոտնին նկատում է վերջին պահին և կտրուկ իջեցնում արագությունը, ինչի հետևանքով նրա հետևից նույն գոտիով ընթացող տրանսպորտային միջոցները ևս ստիպված են լինում կտրուկ իջեցնել արագությունը: Այս դեպքում ևս ոչ միշտ է հնարավոր լինում խուսափել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների առաջացումից՝ այս դեպքում էլ վտանգելով վարորդների և ուղևորների կյանքն ու առողջությունը:

46. Քաղաքային համայնքների (հատկապես՝ Երևան քաղաքի) և ավտոմոբիլային ճանապարհների ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմաների բացակայությունը խոչընդոտ է հանդիսանում ճանապարհային երթևեկության արդյունավետ կազմակերպման համար:

47. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքային համայնքներից ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմաներ ունեն միայն Արտաշատ, Աշտարակ, Արթիկ և Վեդի քաղաքները, իսկ ավտոմոբիլային ճանապարհներից՝ միայն Մ2, Մ4, Մ5, Հ3 ավտոճանապարհները:

48. Հետևաբար, մյուս բնակավայրերում և ավտոճանապարհներին ճանապարհային երթևեկությունը կազմակերպվում է առանձին ուսումնասիրությունների և որոշումների կայացման հիման վրա: Դրանով թեև ձևականորեն ապահովվում է օրենսդրության պահանջները, սակայն համալիր ուսումնասիրությունների և դրանց հիման վրա միասնական փաթեթով ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման ուղղությամբ որոշումների կայացման բացակայությունը հնարավորություն չեն տալիս վերջնականապես, թեկուզ 3-5 տարիների կտրվածքով, լուծել ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման խնդիրները:

49. Երևան քաղաքի խաչմերուկներում մուտքային և ելքային հոսքերի ուղիների քանակի անհավասարության, ինչպես նաև ձախ շրջադարձը և ուղիղ երթևեկությունը միևնույն երթևեկելի գոտուց կատարելու պատճառով հաճախ առաջացող խցանումները կամ

խաչմերուկներում տրանսպորտային միջոցների կուտակումները նույնպես հանդիսանում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում առկա կարևոր խնդիրներից:

50. Երևան քաղաքի մի շարք խաչմերուկներում մուտքային և ելքային հոսքերի ուղիների քանակները միմյանց չեն համապատասխանում, այսինքն՝ խաչմերուկ մուտք գործող երթևեկության գոտիների քանակը գերազանցում է խաչմերուկից որևէ ուղղությամբ դուրս եկող երթևեկության գոտիների քանակը, ինչի արդյունքում լուսացույցի թույլատրող ազդանշանի միացած լինելու ժամանակահատվածում ավելի շատ տրանսպորտային միջոցներ են մուտք գործում խաչմերուկ, քան կարող են դուրս գալ խաչմերուկից: Հետևանքը՝ օրվա հատկապես պիկ ժամերին խաչմերուկ մուտք գործած տրանսպորտային միջոցների մի մասը չի կարողանում դուրս գալ խաչմերուկից, խոչընդոտում է հատող ճանապարհով խաչմերուկ մուտք գործող տրանսպորտային միջոցներին՝ առաջացնելով կուտակումներ և խցանումներ:

51. Նույն խնդիրն առաջանում է նաև խաչմերուկներում ծախ շրջադարձը և ուղիղ երթևեկությունը միևնույն երթևեկելի գոտուց կատարելու պատճառով, քանի որ ուղիղ երթևեկող տրանսպորտային միջոցը կամ պետք է սպասի մինչև իր առջևում գտնվող և ծախ շրջադարձ կատարող տրանսպորտային միջոցն ավարտի մանևրը, կամ, որ ավելի վտանգավոր է, պետք է փորձի շրջանցել այդ տրանսպորտային միջոցը աջ կողմից: Երկու դեպքում էլ հետևանքը նույնն է՝ խոչընդոտվում է ուղիղ ընթացող տրանսպորտային միջոցների երթևեկությունը՝ կրկին առաջացնելով կուտակումներ և խցանումներ:

52. Տրանսպորտային միջոցների պետական գրանցման, հաշվառում, ինչպես նաև վարորդական վկայականների հատկացման ոլորտում թեև վերջին տարիներին մեծ բարելավումներ են գրանցվել, այնուամենայնիվ դեռևս առկա են որոշակի բացթողումներ:

53. Չնայած նրան, որ «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մասին» ՀՀ օրենքի 2-րդ հոդվածով սահմանված է «մոպեդ» հասկացությունը, իսկ «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մասին» ՀՀ օրենքի 24-րդ հոդվածով և ՀՀ կառավարության 2007 թվականի հունիսի 28-ի N 955-Ն որոշմամբ հաստատված ՀՀ Ճանապարհային երթևեկության կանոններով սահմանված են մոպեդ վարողների իրավունքներն ու պարտականությունները, ինչպես նաև մոպեդ վարելու համար պարտադիր պահանջները, սակայն այդ տրանսպորտային միջոցները Ճանապարհային ոստիկանությունում չեն գրանցվում, չունեն հաշվառման համարանիշեր, իսկ դրանք վարելու համար էլ վարորդական վկայական ունենալու պահանջ սահմանված չէ: Այսինքն, ըստ էության, մոպեդները հաշվառման համարանիշեր չունենալու պատճառով դուրս են մնում երթևեկության կանոնների պահպանման նկատմամբ վերահսկողության իրականացման նպատակով օգտագործվող սարքերի տեսադաշտից, ինչպես նաև չկա որևէ վերահսկողություն մոպեդ վարող անձանց կողմից օրենսդրությամբ սահմանված կանոններին տիրապետելու հանգամանքի նկատմամբ:

54. Արդյունքում, մոպեդները մեծ քանակով շահագործվում են ավտոմոբիլային ճանապարհներով, այդ թվում՝ օգտագործվում որպես ապրանքների առաքման միջոց, ինչի

հետևանքով ճանապարհային երթևեկության կանոններին անձանոթ մարդիկ շահագործելով դրանք, հնարավոր է նաև չցանկանալով, կատարում են բազմաթիվ և շատ վտանգավոր իրավախախտումներ: Հետևանքն այն է, որ միայն 2016 թվականի սեպտեմբեր-հոկտեմբեր ամիսների ընթացքում Երևան քաղաքում տեղի է ունեցել մոպեդների մասնակցությամբ մարմնական վնասվածքներով 3 ճանապարհատրանսպորտային պատահար:

IV. ԽՆԴԻՐՆԵՐԻ ԼՈՒԾՄԱՆ ՀԱՄԱՐ ԱՌԱՋԱՐԿՎՈՂ ԼՈՒԾՈՒՄՆԵՐԸ

55. Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ գործերով վարույթի իրականացման, որոշումների կայացման և վարչական տույժերի կատարման ոլորտում առաջարկվող լուծումները նախատեսվում է իրականացնել 3 ուղղություններով՝

1) Տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների գործերով վարույթի իրականացման համակարգ

2) Տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ 25 կամ 50 տոկոս չափով հաշվեգրվող ավելացումների ինստիտուտ

3) Վարչական իրավախախտման արձանագրություններ կազմելու և որոշումներ կայացնելու գրավոր (ձեռագիր) եղանակ

Տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների գործերով վարույթի իրականացման համակարգ

56. Վարչական ակտերի ծանուցման առավել մեծ մակարդակ ապահովող կամավոր ծանուցումների նոր և առավել մատչելի ընթացակարգեր մշակելու և ներդնելու ուղղությամբ առաջարկվում է իրականացնել հետևյալ միջոցառումները.

1) անձի հանրային ծառայության համարանիշի հիման վրա աշխատող վարչական ակտերի ծանուցման բջջային հավելվածի մշակում և անվճար տրամադրում բոլոր ցանկացողներին (և iOS, և [Android](#) օպերացիոն համակարգերի համար).

2) ծանուցման մատչելիություն ապահովելու համար էլեկտրոնային եղանակով որոշումների առաքում փոստի տեղական բաժանմունքներ.

3) [www.police.am](#) կայքում գրանցվելու և վարչական ակտերի մասին ծանուցումները նաև բջջային հեռախոսահամարին կարճ հաղորդագրություն ուղարկելու միջոցով ստանալու հնարավորության ապահովում:

57. Ինչ վերաբերում է վարչական ակտի հասցեատերոջ կողմից վարչական ակտը ստանալու ցանկության բացակայությամբ պայմանավորված ծանուցման հետ կապված խնդրի լուծմանը, ապա ներկայումս Հայաստանի Հանրապետության հրապարակային ծանուցումների [www.azdarar.am](#) կայքի միջոցով ծանուցելը համարվում է թերևս լավագույն միջոցը:

Տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ 25 կամ 50 տոկոս չափով հաշվեգրվող ավելացումների ինստիտուտ

58. Խնդրի կարգավորման նպատակով անհրաժեշտ է հանել (դադարեցնել) տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ 25 կամ 50 տոկոս չափով հաշվեգրվող ավելացումների ինստիտուտի կիրառումը: Այդ նպատակով առաջարկվում է ուժը կորցրած ճանաչել Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքի 305-րդ հոդվածի 3-րդ և 4-րդ մասերը:

Վարչական իրավախախտման արձանագրություններ կազմելու և որոշումներ կայացնելու գրավոր (ձեռագիր) եղանակ

59. Խնդրի կարգավորման նպատակով առաջարկվում է մշակել և պիլոտային եղանակով 10 պարեկային ավտոմոբիլներում ներդնել էլեկտրոնային եղանակով վարչական իրավախախտման արձանագրություններ կազմելու համակարգ, և հետագայում, կախված պիլոտային ծրագրի իրականացման արդյունքներից, շարունակել կամ դադարեցնել ծրագրի իրականացումը:

60. Մասնավորապես. ծրագիրը պետք է հնարավորություն ընձեռի վարորդական վկայականի և տրանսպորտային միջոցի հաշվառման վկայագրի սերիան և համարը մուտքագրելու միջոցով ճանապարհային ոստիկանության էլեկտրոնային ռեգիստրից ներբեռնել վարորդի և տրանսպորտային միջոցի բոլոր անհրաժեշտ տվյալները՝ միաժամանակ իրազեկելով առկա սահմանափակումների (հետախուզում, զրկված կամ ուժը կորցրած վարորդական վկայական, ապագայում նաև չձանուցված որոշում և այլն) վերաբերյալ:

61. Բացի այդ, արձանագրություն կազմելու և որոշում կայացնելու համար անհրաժեշտ մյուս բոլոր տեղեկությունները ևս պետք է ընտրության միջոցով ներբեռնվեն համապատասխան շտեմարաններից (կատալոգներից):

62. Ծրագրի ամբողջական ներդրումից հետո անհրաժեշտություն կառաջանա ուսումնասիրել ներկայումս վարչական իրավախախտման արձանագրություններն ու դրանց հիման վրա կայացված որոշումները էլեկտրոնային ռեգիստր մուտքագրող ծառայողների աշխատանքի ծավալը, և ըստ անհրաժեշտության որոշում կայացնել նրանց թիվը կրճատելու կամ այլ նպատակով օգտագործելու մասին:

63. Օպերատիվ կառավարման կենտրոնի, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցման և ճանապարհապարեկային ծառայության գործունեության ոլորտում առկա խնդիրների լուծումները սույն հայեցակարգով կիրականացվի հետևյալ 4 ուղղությամբ՝

1) քաղաքացիների հետ կապի միասնական համակարգի ստեղծում և «թեժ գիծ» ծառայության կազմակերպման արդյունավետության բարձրացում.

2) ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցում.

3) ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ճանապարհների հասարակական կարգը չարամտորեն խախտող անձանց հայտնաբերման, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների որոնման աշխատանքների կազմակերպում

4) Առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների հաշվառում:

Քաղաքացիների հետ կապի միասնական համակարգի ստեղծում և «թեժ գիծ»

ծառայության կազմակերպման արդյունավետության բարձրացում

64. Ճանապարհային ոստիկանության օպերատիվ կառավարման կենտրոնի գործունեության արդյունավետության բարձրացման, քաղաքացիների հետ կապի միասնական համակարգի ստեղծման և «թեժ գիծ» ծառայության կազմակերպման արդյունավետության բարձրացման նպատակով անհրաժեշտ է.

1) օպերատիվ կառավարման կենտրոնի որոշ գործառույթներ (մասնավորապես՝ Երևան քաղաքում ծառայություն իրականացնող կարգախմբերին հաշվեցուցակային զենքի հատկացում, Երևան քաղաքում պահպանվող հատուկ տարածքի աշխատանքների կազմակերպում, Երևան քաղաքում տեղի ունեցած պատահարների և իրավախախտումների վերաբերյալ ահազանգերի գրանցամատյանի վարում) փոխանցել Ճանապարհային ոստիկանության՝ Երևան քաղաքի տարածքը սպասարկող 1-ին սպայական գումարտակին՝ դրա կազմում ստեղծելով հերթապահ ծառայություն.

2) օպերատիվ կառավարման կենտրոնի համար սահմանել միայն քաղաքացիների հետ միասնական կապի համակարգի սպասարկման, «թեժ գիծ» ծառայության վարման, խաչմերուկներում տեղադրված տեսանկարահանող սարքերին հետևելու և ամբողջ հանրապետության տարածքում ճանապարհապարեկային ծառայության ուժերի կառավարման գործառույթները:

65. Ըստ այդմ, օպերատիվ կառավարման կենտրոնի կողմից ներկայումս օգտագործվող 5 հեռախոսահամարից 4-ը (010-52-27-63, 098-52-27-63, 010-56-32-94, 077-56-32-94) հանել և թողնել միայն «թեժ գիծ» համար օգտագործվող 1-77 հեռախոսահամարը, որի սպասարկման համար ներդնել բազմալիքային (առնվազն 6 զանգի միաժամանակյա սպասարկման հնարավորությամբ) հեռախոսային կապի համակարգ և շուրջօրյա հերթապահություն:

66. «Թեժ գիծ» համար օգտագործվող 1-77 հեռախոսահամարի հանրամատչելիությունն ապահովելու համար անհրաժեշտ է այն գրառել Ճանապարհային ոստիկանության բոլոր պարեկային տրանսպորտային միջոցների վրա:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցում

67. Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցման համակարգում առկա խնդիրների լուծման համար անհրաժեշտ է՝

1) մինչև 100.000 դրամ պահանջով նյութական վնասով ճանապարհատրանսպորտային պատահարները (այսինքն՝ պարզ դեպքեր) վարորդների կողմից ինքնուրույն գրանցելու համակարգը («Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի

Հանրապետության օրենքով նախատեսված համաձայնեցված հայտարարագիր) էլեկտրոնային եղանակով իրականացնելու նպատակով ստեղծել բջջային հավելվածներ,

2) ստանդարտացնել վարորդների կողմից գրանցվող (այսինքն՝ պարզ դեպքեր) ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից բացի մյուս բոլոր ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ հավաքագրվող՝ պատահարին առնչվող անձնական և տեխնիկական ելակետային տվյալները և ավտոմատացնել դրանց հավաքագրումը, ինչպես նաև ներդնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների կենտրոնացված և միասնական հաշվառման համակարգ (նյութական վնասով ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրում փաստաթղթերի էլեկտրոնային եղանակով կազմում, լուսանկարների կամ այլ տվյալների հավաքագրման միջոցով ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրի սխեմայի էլեկտրոնային եղանակով կազմում, այդ նպատակներով համապատասխան բջջային հավելվածների ստեղծում)։

3) Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում համապատասխան փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու միջոցով վերացնել նյութական վնասով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գործերով վարչական վարույթի իրականացումը (հետևանքի առաջացման համար պատասխանատվությունը), իսկ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի առաջացման մեջ մեղավոր անձին պարզելու և փոխհատուցում տրամադրելու հարցերը դիտարկել ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում՝ ապահովագրական ընկերությունների կողմից։

68. Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ելակետային տվյալները (մասնավորապես՝ պատահարը տեսագրված լինելու մասին տեղեկատվություն) արագ ստանալու և պատահարի վայրն արագ ազատելու նպատակով անհրաժեշտ է նաև՝

1) Խաչմերուկներում տեղի ունեցած ճանապարհատրանսպորտային պատահարների դեպքում ապահովել խաչմերուկներում տեղադրված տեսանկարահանող սարքերին շուրջօրյա հետևելու հնարավորություն,

2) ներդնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մասնակից վնասված տրանսպորտային միջոցները պատահարի վայրից տարհանելու միասնական ծառայություն՝ դրա ծախսերը դասակարգելով որպես վարչական ծախս և այն կրելու հարցը լուծել վարչական վարույթի շրջանակներում։

69. Բացի այդ, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վայրերում առաջացող խցանումները կամ կուտակումները նվազեցնելու նպատակով անհրաժեշտ է ստեղծել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ տեղեկատվությունն օպերատիվ տարածելու միջոցով հասարակությանն այդ մասին իրազեկելու համակարգ։ Մասնավորապես, առաջարկվում է մշակել և ներդնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցման էլեկտրոնային քարտեզ, որը հնարավորություն կտա իրական ժամանակում քարտեզի վրա նշել

ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը և լրատվամիջոցներին (հիմնականում՝ ռադիոկայաններին) ավտոմատ եղանակով (« ոստիկանության հասարակայնության հետ կապի և լրատվության վարչության միջոցով) տեղեկատվություն տրամադրել այդ մասին:

Ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ճանապարհներին հասարակական կարգը չարամտորեն խախտող անձանց հայտնաբերման, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների որոնման աշխատանքների կազմակերպում

70. Ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ճանապարհներին հասարակական կարգը չարամտորեն խախտող, հատկապես գիշերային ժամերին ավտոմոտորներ կազմակերպող և/կամ դրանց մասնակցող անձանց հայտնաբերման և պատասխանատվության միջոցներ կիրառելու, ինչպես նաև հետախուզման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների հայտնաբերման նպատակով անհրաժեշտ է Ճանապարհային ոստիկանության՝ Երևան քաղաքի տարածքը սպասարկող 1-ին սպայական գումարտակի կազմում ստեղծել հատուկ ստորաբաժանում:

Առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների հաշվառում.

71. ՀՀ կառավարության 2005թ. դեկտեմբերի 29-ի թիվ 2329-Ն որոշմամբ սահմանված՝ առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ պատշաճ և առավել արդյունավետ հսկողություն իրականացնելու նպատակով անհրաժեշտ է իրականացնել նշված տրանսպորտային միջոցների ամբողջական հաշվառում:

72. Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման ոլորտում առկա խնդիրների լուծման աշխատանքները կիրականացվեն հետևյալ 4 ուղղությամբ.

1) Երևան քաղաքում տեղադրված լուսացույցների (հատկապես՝ լրացուցիչ սեկցիա ունեցող) տեսանելիության ապահովում.

2) Երևան քաղաքում չկարգավորվող հետիոտնային անցումների անվտանգության մակարդակի բարձրացում.

3) քաղաքային համայնքների (հատկապես՝ Երևան քաղաքի) և ավտոմոբիլային ճանապարհների ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմաների կազմում և հաստատում.

4) Երևան քաղաքի խաչմերուկներում մուտքային և ելքային հոսքերի ուղիների քանակի հավասարության, ինչպես նաև ձախ շրջադարձն առանձնացված երթևեկելի գոտուց կատարելու միջոցով խցանումների և խաչմերուկներում տրանսպորտային միջոցների կուտակումների բացառում:

Երևան քաղաքում տեղադրված լուսացույցների (հատկապես՝ լրացուցիչ սեկցիա ունեցող) տեսանելիության ապահովում

73. Երևան քաղաքում տեղադրված լուսացույցների տեսանելիության խնդիրը լուծելու համար առաջարկվում է՝

1) լուսացույցների տեղակայմամբ պայմանավորված լինելու դեպքում՝ լուսացույցները տեղափոխել և տեղադրել օրենսդրությամբ թույլատրելի այնպիսի տեղում, որտեղ որևէ արտաքին գործոն չի կարող սահմանափակել լուսացույցի տեսանելիությունը: Մասնավորապես. լուսացույցները կարելի է տեղակայել երթևեկելի մասի վերևում՝ ամրացնելով ճոպանից կամ «Դ»-աձև հենասյունից.

2) անջատված վիճակում լուսացույցի լրացուցիչ սեկցիայի չերևալով պայմանավորված լինելու դեպքում՝ լուսացույցները կամ փոխարինել ՀՀ կառավարության 2006 թվականի հոկտեմբերի 26-ի «Ճանապարհային լուսացույցներին ներկայացվող պահանջները, դրանց կիրառման ու տեղակայման կանոնները և ճանապարհային նշաններին ներկայացվող պահանջները, դրանց կիրառման ու տեղակայման կանոնները հաստատելու մասին» N 1699-Ն որոշման N 1 հավելվածով նախատեսված S.2 տիպի լուսացույցով, այսինքն՝ սեկցիայի դեպքում ևս օգտագործել եռագույն լուսացույց համապատասխան ուղղությամբ սլաքներով, կամ՝ լուսացույցի եզրերը նշել մշտապես վառված վիճակում գտնվող լուսերով (ընդ որում, անջատված սեկցիայի պարագայում՝ սեկցիայի եզրերը՝ կարմիր գույնի լույսերով)՝ հստակ ընդգծելով լուսացույցի սեկցիայի առկայությունը:

74. Նշված միջոցառումներն իրականացնելու համար անհրաժեշտ կլինի նախ գույքագրել բոլոր այն վայրերը, որտեղ առկա են (կամ հնարավոր է առաջանան) նման խնդիրներ, հետո դրանք առանձնացնել ըստ հնարավոր լուծման եղանակների, այնուհետև իրականացնել կոնկրետ միջոցառումներ խնդիրների լուծման ուղղությամբ:

Երևան քաղաքում չկարգավորվող հետիոտնային անցումների անվտանգության մակարդակի բարձրացում

75. Երևան քաղաքում առկա չկարգավորվող հետիոտնային անցումների անվտանգության խնդիրը լուծելու համար ևս անհրաժեշտ է առաջին հերթին գույքագրել բոլոր չկարգավորվող հետիոտնային անցումները և վերլուծել դրանց տեղակայման անհրաժեշտությունն ու նպատակահարմարությունը:

76. Այնուհետև, որպես առաջին գործնական քայլ, պետք է ապամոնտաժել (հանել ճանապարհային նշանները և ջնջել գծանշումը) այն չկարգավորվող հետիոտնային անցումները, որոնք տեղակայված են վեց և ավելի գոտի և մեծ ինտեսիվությամբ երթևեկություն ունեցող ճանապարհներին:

77. Երկրորդ քայլով պետք է գործնական միջոցներ ձեռնարկել բարձրացնելու այն չկարգավորվող հետիոտնային անցումների անվտանգության մակարդակը, որոնց տեղակայման անհրաժեշտությունն ու նպատակահարմարությունը հիմնավորված է: Մասնավորապես, առաջարկվում է հետիոտնային անցման հատվածում, որտեղ իրականացվում է գծանշումը, երթևեկելի մասը բարձրացնել մինչև 10 սմ-ով՝ հետիոտնային անցումից առաջ տեղադրելով ՀՀ կառավարության 2007 թվականի հունիսի 28-ի «Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» N 955-Ն որոշման N 1 հավելվածի Ձև N 1-ով նախատեսված 5.20. «Արհեստական անհարթություն» և 3.24. «Առավելագույն արագության սահմանափակում» ճանապարհային նշաններ ու կատարելով Ձև N 2-ով նախատեսված 1.25 գծանշում:

Քաղաքային համայնքների (հատկապես՝ Երևան քաղաքի) և ավտոմոբիլային ճանապարհների ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմաների կազմում և հաստատում

78. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքային համայնքների (հատկապես՝ Երևան քաղաքի) և ավտոմոբիլային ճանապարհների ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմաները կազմելու համար առաջին հերթին անհրաժեշտ է կատարել երթևեկության (այդ թվում՝ հետիոտնային) հոսքերի, հանրային տրանսպորտի երթուղիների և ճանապարհային երթևեկության վրա ազդող այլ բաղադրիչների համալիր ուսումնասիրություն: Այնուհետև, այդ ուսումնասիրության արդյունքների հիման վրա հնարավոր կլինի առաջարկել երթևեկության կազմակերպման ամփոփ լուծումներ, որոնք իրենց արտացոլումը կգտնեն հաստատվող սխեմաներում, այդ թվում՝ էլեկտրոնային եղանակով:

79. Սակայն հաշվի առնելով, որ վերը նշված ճանապարհը բավականին ժամանակատար և թանկարժեք է, որպես սկզբնական լուծում առաջարկվում է ներկայիս փաստացի կազմակերպման (տեղադրված լուսացույցներ, ճանապարհային նշաններ, գծանշումներ, հանրային տրանսպորտի առկա երթուղիներ և այլն) հիման վրա կազմել Հայաստանի Հանրապետության քաղաքային բնակավայրերի երթևեկության կազմակերպման սխեմաներ, որից հետո շահագրգիռ մարմինների և կազմակերպությունների առաջարկությունների հիման վրա, ըստ անհրաժեշտության, վերանայել տեղադրված լուսացույցների (այդ թվում՝ հետիոտնային), ճանապարհային նշանների, գծանշումների, հանրային տրանսպորտի առկա երթուղիների և այլ բաղադրիչների նպատակահարմարությունը և սահմանված կարգով հաստատել սխեմաները:

Երևան քաղաքի խաչմերուկներում մուտքային և ելքային հոսքերի ուղիների քանակի հավասարության, ինչպես նաև ձախ շրջադարձն առանձնացված երթևեկելի գոտուց կատարելու միջոցով խցանումների և խաչմերուկներում տրանսպորտային միջոցների կուտակումների բացառում

80. Երևան քաղաքի խաչմերուկներում մուտքային և ելքային հոսքերի ուղիների քանակները միմյանց համապատասխանեցնելու, այսինքն՝ խաչմերուկ մուտք գործող երթևեկության գոտիների քանակը խաչմերուկից որևէ ուղղությամբ դուրս եկող երթևեկության գոտիների քանակին առնվազն հավասարեցնելու, և դրա արդյունքում լուսացույցի թույլատրող ազդանշանի միացած լինելու ժամանակահատվածում խաչմերուկից մուտք գործած բոլոր տրանսպորտային միջոցների համար դուրս գալու հնարավորություն ստեղծելու նպատակով անհրաժեշտ է այդպիսի խաչմերուկներում վերանայել երթևեկության կազմակերպման կարգը: Ըստ այդմ, համապատասխան ճանապարհային նշաններ տեղադրելու և գծանշումներ կատարելու միջոցով պետք է անել այնպես, որ խաչմերուկ մուտք գործող երթևեկության գոտիների քանակը չգերազանցի դուրս եկող գոտիների քանակը:

81. Ինչ վերաբերում է խաչմերուկներում ձախ շրջադարձը և ուղիղ երթևեկությունը միևնույն երթևեկելի գոտուց կատարելը բացառելուն, ապա այս դեպքում անհրաժեշտ է կիրառել միջանկյալ (խաչմերուկին մոտեցող միմյանց դեմ-դիմաց գտնվող) գոտուց ձախ շրջադարձ կատարելու սկզբունքը, ինչը հնարավորություն կտա ուղիղ ընթացող տրանսպորտային միջոցներին անարգել մուտք գործել և ազատել խաչմերուկը՝ խուսափելով կուտակումներ և խցանումներ առաջացնելուց:

82. Միջանկյալ գոտի ստանալու համար ևս անհրաժեշտ է վերանայել երթևեկության կազմակերպման կարգը, և հանդիպակաց երթևեկության հոսքերը միմյանցից բաժանող հոծ գծանշումները խաչմերուկին մոտենալիս տեղափոխել դեպի ձախ՝ ստեղծելով միմյանց դեմ-դիմաց գտնվող լրացուցիչ գոտի: Բացի այդ, անհրաժեշտ կլինի նաև տեղադրել համապատասխան ճանապարհային նշաններ:

83. Տրանսպորտային միջոցների պետական գրանցման, հաշվառման, ինչպես նաև վարորդական վկայականների հատկացման ոլորտում առկա խնդիրների լուծման համար անհրաժեշտ է օրենսդրությամբ սահմանել ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներով վարելու համար մոպեդների գրանցման, հաշվառման և վարորդական վկայական ունենալու պարտադիր պահանջ և ընթացակարգեր, ինչպես նաև այդ գործընթացներն իրականացնելու համար համապատասխան փոփոխություններ կատարել Ճանապարհային ոստիկանության էլեկտրոնային ռեգիստրի ծրագրային համակարգում:

84. Ըստ այդմ, մոպեդների գրանցման, հաշվառման և վարորդական վկայական ունենալու պարտադիր պահանջ և ընթացակարգեր սահմանելու համար անհրաժեշտ է համապատասխան փոփոխություններ և (կամ) լրացումներ կատարել «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքում, ինչպես նաև ՀՀ կառավարության 2008

թվականի սեպտեմբերի 18-ի «Վարորդական վկայական ստանալու համար քննություններ ընդունելու և վարորդական վկայական տալու կարգը, վարորդական վկայական ստանալու համար պարտադիր ներկայացնելու ենթակա փաստաթղթերի ցանկը, ինչպես նաև ազգային և միջազգային վարորդական վկայականների ձևերն ու նկարագրերը սահմանելու մասին» թիվ 1158-Ն և 2010 թվականի սեպտեմբերի 9-ի «Պետական գրանցման ենթակա տրանսպորտային միջոցների տեսակների ցանկը, տրանսպորտային միջոցների պետական հաշվառման կարգը, պետական գրանցման և պետական հաշվառման համար պարտադիր ներկայացվող փաստաթղթերի ցանկերը, տրանսպորտային միջոցի սեփականության իրավունքի պետական գրանցման վկայականի, պետական հաշվառման ազգային ու միջազգային վկայագրերի և «Ժամանակավոր ներմուծում» մաքսային ռեժիմով Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված տրանսպորտային միջոցների հաշվառման վկայագրի ձևերը, «Ժամանակավոր ներմուծում» մաքսային ռեժիմով Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված տրանսպորտային միջոցների հաշվառման կարգը, հաշվառման համարանիշերին ներկայացվող պահանջները, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների համարանիշերի հաշվառման ու հատկացման կարգը սահմանելու, Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2006 թվականի նոյեմբերի 30-ի N 1853-Ն որոշման մեջ փոփոխություններ կատարելու և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2007 թվականի օգոստոսի 30-ի N 1041-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» թիվ 1251-Ն որոշումներում:

V. ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ԳՆԱՀԱՏԱԿԱՆ

85. Վարչական ակտերի ծանուցման առավել մեծ մակարդակ ապահովող կամավոր ծանուցումների նոր և առավել մատչելի ընթացակարգեր մշակելու և ներդնելու ուղղությամբ միջոցառումներն իրականացնելու համար անհրաժեշտ է.

1) կամ մշակել (ձեռք բերել) անձի հանրային ծառայության համարանիշի հիման վրա աշխատող վարչական ակտերի ծանուցման բջջային հավելված կամ օգտվել ներկայումս շուկայում առկա նմանատիպ բջջային հավելվածներից՝ որոշակի անհրաժեշտ խմբագրումներ կատարելով (նոր բջջային հավելվածի մշակման մոտավոր արժեքը կկազմի մեկ միլիոն դրամ, իսկ առկա բջջային հավելվածի ամսական շահագործման մոտավոր արժեքը՝ 200.000 դրամ):

2) որոշումներն էլեկտրոնային եղանակով փոստի տեղական բաժանմունքներ առաքումը նախատեսվում է իրականացնել էլեկտրոնային փոստով, որի համար պահանջվում է ապահովել միայն ինտերնետ հասանելիություն, ինչը ներկայումս առկա է և այդ նպատակով լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվում: Ինչ վերաբերում է փոստի տեղական բաժանմունքների կողմից քաղաքացիներին համապատասխան տեղեկատվություն տրամադրելու գործառույթ իրականացնելու համար պահանջվող գումարին, ապա նախատեսվում է (բանակցությունների

միջոցով) այն ներառել վարչական ակտերի փոստային ծանուցման համար վճարվող գումարի մեջ, որպեսզի դրա համար էլ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չպահանջվեն.

3) www.police.am կայքում գրանցվելու և վարչական ակտերի մասին ծանուցումները նաև բջջային հեռախոսահամարին կարճ հաղորդագրություն ուղարկելու միջոցով ստանալու հնարավորություն ապահովելու համար կպահանջվեն լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ՝ 1 կարճ հաղորդագրության հաշվով՝ 4-5 դրամի չափով: Ըստ այդմ, հիմք ընդունելով ներկայումս շուկայում առկա նման հնարավորություն ապահովող կազմակերպությունների փորձը, կանխատեսվում է, որ այս համակարգը կունենա մոտ 100.000 շահառու, որոնց ծանուցումների տարեկան միջին քանակը կկազմի յուրաքանչյուրի հաշվով 3-4, իսկ ընդհանուրի հաշվով՝ առավելագույնը՝ մոտ 400.000 կարճ հաղորդագրություն: Այսինքն, համակարգի սպասարկման տարեկան ծախսը կկազմի մոտ 2 միլիոն դրամ:

86. Տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ 25 կամ 50 տոկոս չափով հաշվեգրվող ավելացումների ինստիտուտը հանելու (դադարեցնելու) համար անհրաժեշտ է փոփոխություններ և լրացումներ կատարել համապատասխան օրենսդրական ակտերում, որի համար լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվում, սակայն տեղի կունենա տուգանքների ավելացման արդյունքում ֆինանսական մուտքերի կրճատում (2016 թվականի 10 ամիսների հաշվարկը հիմք ընդունելով՝ տարեկան մոտ 200 միլիոն դրամի կամ ընդհանուր գանձված տուգանքի գումարի 2%-ի չափով չափով):

87. Էլեկտրոնային եղանակով վարչական իրավախախտման արձանագրություններ կազմելու համակարգի մշակման և պիլոտային եղանակով 10 պարեկային ավտոմոբիլներում ներդնելու համար անհրաժեշտ է համապատասխան ծրագրային ապահովման համակարգ և տեխնիկական չափորոշիչներին համապատասխանող 10 դյուրակիր համակարգիչ (որոնք արդեն իսկ առկա են) և տպագրող սարք, ինչպես նաև իրավախախտումների արձանագրման համար անհրաժեշտ տեղեկությունների շտեմարան (կատալոգ), որի մշակման համար լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվում:

88. Լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ կպահանջվեն հետագայում, կախված պիլոտային ծրագրի իրականացման արդյունքներից, ծրագիրը շարունակելու, այսինքն բոլոր պարեկային ավտոմոբիլները նման համակարգիչներով կահավորելու նպատակով: Ըստ այդմ, անհրաժեշտ կլինի ձեռք բերել անհրաժեշտ տեխնիկական չափորոշիչներին համապատասխանող մոտ 300 դյուրակիր համակարգիչ և տպագրող սարք, որոնց մեկ միավորի մոտավոր արժեքը կկազմի 500.000 դրամ, սակայն հաշվի առնելով համակարգի ներդրման արդյունքում խնայված աշխատաժամանակն ու դրա հետևանքով կրճատվող աշխատուժը, կարելի է նշել, որ ըստ էության, որոշակի ժամանակ անց, կստացվի ոչ թե ծախսերի ավելացում, այլ՝ կրճատում:

89. Ճանապարհային ոստիկանության՝ Երևան քաղաքի տարածքը սպասարկող 1-ին սպայական գումարտակի կազմում հերթապահ ծառայություն ստեղծելու և օպերատիվ

կառավարման կենտրոնի որոշ գործառույթներ (մասնավորապես՝ Երևան քաղաքում ծառայություն իրականացնող կարգախմբերին հաշվեցուցակային զենքի հատկացում, Երևան քաղաքում պահպանվող հատուկ տարածքի աշխատանքների կազմակերպում, Երևան քաղաքում տեղի ունեցած պատահարների և իրավախախտումների վերաբերյալ ահազանգերի գրանցամատյանի վարում) այդ ծառայությանը փոխանցելու համար լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվում;

90. օպերատիվ կառավարման կենտրոնի կողմից քաղաքացիների հետ միասնական կապի համակարգի սպասարկման և «թեժ գիծ» ծառայության վարման համար անհրաժեշտ կլինի ձեռք բերել և տեղադրել զանգերը վերահասցեագրելու հնարավորությամբ բազմալիքային (առնվազն 6 զանգի միաժամանակյա սպասարկման հնարավորությամբ) հեռախոսային կապի համակարգ, որի մոտավոր արժեքը կկազմի 500.000 դրամ:

91. Ինչ վերաբերում է **օպերատիվ կառավարման կենտրոնի կողմից խաչմերուկներում տեղադրված տեսանկարահանող սարքերին հետևելու** և ամբողջ հանրապետության տարածքում ճանապարհապարեկային ծառայության ուժերի կառավարման գործառույթներն իրականացնելուն, ապա այդ նպատակով լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվում:

92. Մինչև 100.000 դրամ պահանջով նյութական վնասով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների (այսինքն՝ պարզ դեպքեր) վարորդների կողմից ինքնուրույն գրանցման համակարգի («Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով նախատեսված համաձայնեցված հայտարարագիր) ավտոմատացման, այդ նպատակով բջջային հավելվածների ստեղծման, վարորդների կողմից գրանցվող (այսինքն՝ պարզ դեպքեր) ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից բացի մյուս բոլոր ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ հավաքագրվող՝ պատահարին առնչվող անձնական և տեխնիկական ելակետային տվյալները ստանդարտացնելու և դրանց հավաքագրումն ավտոմատացնելու, ինչպես նաև ճանապարհատրանսպորտային պատահարների կենտրոնացված և միասնական հաշվառման համակարգի ներդրման (նյութական վնասով ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրում փաստաթղթերի էլեկտրոնային եղանակով կազմում, լուսանկարների կամ այլ տվյալների հավաքագրման միջոցով ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրի սխեմայի էլեկտրոնային եղանակով կազմում, այդ նպատակներով համապատասխան բջջային հավելվածների ստեղծում) համար լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվում, քանի որ այս ծրագրերը ֆինանսավորվելու են Համաշխարհային բանկի կողմից պետական հատվածի արդիականացման ծրագրի 3-րդ փուլի շրջանակներում, որի շահառուն է հանդիսանում Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առնթեր Հայաստանի Հանրապետության ոստիկանությունը:

93. Նյութական վնասով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գործերով վարչական վարույթի իրականացումը (հետևանքի առաջացման համար պատասխանատվությունը) վերացնելու, իսկ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի առաջացման մեջ մեղավոր անձին պարզելու և

փոխհատուցում տրամադրելու հարցերը ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում՝ ապահովագրական ընկերությունների կողմից դիտարկելու համար ևս լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվում:

94. Ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մասնակից վնասված տրանսպորտային միջոցները պատահարի վայրից տարահանելու միասնական ծառայություն ներդնելու համար անհրաժեշտ կլինի գնումների գործընթացը կարգավորող օրենսդրությամբ սահմանված կարգով ընտրել այդ գործընթացն իրականացնող կազմակերպությունը, իսկ ֆինանսական ծախսը մոտավոր հաշվարկներով կկազմի տարեկան 60 միլիոն դրամ, որը սակայն կդասակարգվի որպես վարչական ծախս և դրա փոխհատուցման հարցը կլուծվի վարչական վարույթի շրջանակներում: Այսինքն, ըստ էության պետության կողմից կատարվող ծախսն այնքան էլ էական չի լինի:

95. Ինչ վերաբերում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վայրերում առաջացող խցանումները կամ կուտակումները նվազեցնելու նպատակով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ տեղեկատվությունն օպերատիվ տարածելու միջոցով հասարակությանն այդ մասին իրազեկելու համակարգի ստեղծմանը, մասնավորապես. ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցման էլեկտրոնային քարտեզ մշակելուն և ներդնելուն, ապա դրա նախատեսվում է ներառել քաղաքային բնակավայրերի ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման էլեկտրոնային սխեմա կազմելու ծրագրում:

96. Ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ճանապարհներին հասարակական կարգը չարամտորեն խախտող, հատկապես գիշերային ժամերին ավտոմոտոերթեր կազմակերպող և/կամ դրանց մասնակցող անձանց հայտնաբերման և պատասխանատվության միջոցներ կիրառելու, ինչպես նաև հետախուզման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների հայտնաբերման նպատակով Ճանապարհային ոստիկանության՝ **Երևան քաղաքի տարածքը սպասարկող 1-ին սպայական գումարտակի կազմում հատուկ ստորաբաժանում ստեղծելու համար** լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվում:

97. ՀՀ կառավարության 2005թ. դեկտեմբերի 29-ի թիվ 2329-Ն որոշմամբ սահմանված՝ **առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կենտրոնացված հաշվառում իրականացնելու համար** լրացուցիչ ֆինանսավորում չի պահանջվի:

98. Երևան քաղաքում միևնույն ուղղության 3 և ավելի գոտի ունեցող ճանապարհների խաչմերուկներում առկա է տեղափոխման և «Դ»-աձև հենասյունի վրա երթևեկելի մասի վերևում տեղակայելու ենթակա 214 լուսացույցի անհրաժեշտություն, որոնց մեկ միավորի տեղափոխման մոտավոր արժեքը կազմում է 350.000 դրամ:

99. Երևան քաղաքում առկա է լրացուցիչ սեկցիա ունեցող և լուսացույցի եզրերը մշտապես վառված վիճակում գտնվող լույսերով նշելու կամ S.2 տիպի լուսացույցով փոխարինելու ենթակա 62 լուսացույցի անհրաժեշտություն, որոնց մեկ միավոր լուսացույցի եզրերը մշտապես վառված

վիճակում գտնվող լույսերով նշելու մոտավոր արժեքը կազմում է 40.000 դրամ, իսկ մեկ միավոր S.2 տիպի լուսացույցով փոխարինելու մոտավոր արժեքը՝ 380.000 դրամ:

100. Երևան քաղաքում վեց և ավելի գոտի և մեծ ինտեսիվությամբ երթևեկություն ունեցող ճանապարհների վրա առկա է **ապամոնտաժման ենթակա մոտ 50 չկարգավորվող հետիոտնային անցում**, որոնցից յուրաքանչյուրի ապամոնտաժման (ճանապարհային նշանները հանելու և գծանշումը ջնջելու) մոտավոր արժեքը կազմում է 72.000 դրամ:

101. Երևան քաղաքում առկա է **երթևեկելի մասը մինչև 10 սմ-ով բարձրացնելու, ինչպես նաև 5.20. «Արհեստական անհարթություն»** ու 3.24. «Առավելագույն արագության սահմանափակում» ճանապարհային նշաններ տեղադրելու և 1.25 գծանշում կատարելու միջոցով կահավորման ենթակա առավելագույնը 50 չկարգավորվող հետիոտնային անցում, որոնց մեկ միավորի կահավորման մոտավոր արժեքը կազմում է 400.000-500.000 դրամ, որից մոտ 130.000 դրամը նշանների տեղադրման և գծանշումների իրականացման, իսկ մնացածը՝ ճանապարհաշինական աշխատանքների համար:

102. Հարկ է նշել, որ ինչպես չկարգավորվող հետիոտնային անցումների ապամոնտաժումը, այնպես էլ մնացած հետիոտնային անցումները 5.20. «Արհեստական անհարթություն» ու 3.24. «Առավելագույն արագության սահմանափակում» ճանապարհային նշաններով և 1.25 գծանշմամբ կահավորումը հնարավոր է կատարել Ճանապարհային ոստիկանության արտաբյուջետային միջոցներից «Լուսանշան» պետական ոչ առևտրային կազմակերպության ֆինանսավորման նպատակով 2017 և 2018 թվականներին հատկացվող միջոցների շրջանակներում և լրացուցիչ ֆինանսավորում չի պահանջում, իսկ ճանապարհաշինական աշխատանքները նախատեսվում է իրականացնել համայնքային բյուջեի միջոցներով:

103. Մեկ միավոր քաղաքային բնակավայրի ճանապարհային երթևեկության սխեմա կազմելու մոտավոր արժեքը կազմում է յուրաքանչյուր 10.000 բնակչի հաշվով 500.000 դրամ, միջպետական նշանակության ավտոճանապարհի համար՝ 5.000.000 դրամ:

104. Երևան քաղաքում խաչմերուկի երթևեկության կազմակերպման վիճակի, այդ թվում՝ հոսքերի ուսումնասիրության մոտավոր արժեքը կազմում է 100.000 դրամ:

105. Երևան քաղաքի մեկ խաչմերուկի հատվածում գծանշումների կատարման մոտավոր արժեքը՝ 255.000 դրամ:

106. Հարկ է նշել, որ ինչպես Երևան քաղաքի խաչմերուկներում երթևեկության կազմակերպման վիճակի, այդ թվում՝ հոսքերի ուսումնասիրության, այնպես էլ խաչմերուկի հատվածում գծանշումների իրականացման աշխատանքները հնարավոր է կատարել Ճանապարհային ոստիկանության արտաբյուջետային միջոցներից «Լուսանշան» պետական ոչ առևտրային կազմակերպության ֆինանսավորման նպատակով 2017 թվականին հատկացվող միջոցների շրջանակներում և լրացուցիչ ֆինանսավորում չի պահանջում:

107. Տրանսպորտային միջոցների պետական գրանցման, հաշվառման, վարորդական վկայականների հատկացման խնդիրների լուծման ուղղությամբ անհրաժեշտ միջոցառումների

իրականացման, այսինքն՝ օրենսդրությամբ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներով վարելու համար մոպեդների գրանցման, հաշվառման և վարորդական վկայական ունենալու պարտադիր պահանջ և ընթացակարգեր սահմանելու, ինչպես նաև այդ գործընթացներն իրականացնելու համար Ճանապարհային ոստիկանության էլեկտրոնային ռեգիստրի ծրագրային համակարգում համապատասխան փոփոխություններ կատարելու համար լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ չեն պահանջվելու:

VI. ԱՄՓՈՓ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

108. Վարչական ակտերի ծանուցման կամավոր ծանուցումների նոր և առավել մատչելի ընթացակարգեր (ծանուցման բջջային հավելված, որոշումներն էլեկտրոնային եղանակով փոստի տեղական բաժանմունքներ առաքում, www.police.am կայքում գրանցվելու և վարչական ակտերի մասին ծանուցումները նաև բջջային հեռախոսահամարին կարճ հաղորդագրություն ուղարկելու միջոցով ստանալ) մշակելու և ներդնելու, ինչպես նաև վարչական ակտերը պաշտոնական էլեկտրոնային փոստին ուղարկելը օրենքով որպես պատշաճ ծանուցման միջոց սահմանելու արդյունքում ևս ակնկալվում է էականորեն բարելավել վարչական ակտերի ծանուցման մակարդակը:

109. Բացի այդ, հետագայում պարտադիր ծանուցումը միայն պաշտոնական էլեկտրոնային փոստին ուղարկելու եղանակով իրականացնելու պարագայում (այսինքն՝ հանելով ծանուցման փոստային առաքման եղանակը), ակնկալվում է ծանուցման գծով կատարվող ծախսերի էական՝ մոտ 80 %-ով կրճատում:

110. Տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ 25 կամ 50 տոկոս չափով հաշվեգրվող ավելացումների ինստիտուտը հանելու (դադարեցնելու) արդյունքում ակնկալվում է ունենալ տուգանքների հաշվարկման և գանձման առավել պարզ և մարդու իրավունքների պաշտպանության տեսանկյունից առավել արդյունավետ համակարգ, ինչը հնարավորություն կտա ճշգրիտ կիրառել վճարային կազմակերպությունների կողմից տուգանքի վճարումն ընդունելու՝ Ճանապարհային ոստիկանությունից տվյալներն առցանց ստանալու և դրա հիման վրա վճարումն ընդունելու համակարգը, որը կբացառի տուգանքների կրկնակի վճարման պահանջ ներկայացնելը կամ վճարված լինելու դեպքում տուգանքը հարկադիր կատարման ներկայացնելը:

111. Էլեկտրոնային եղանակով վարչական իրավախախտման արձանագրություններ կազմելու համակարգի մշակման և ներդրման արդյունքում ակնկալվում է բարձրացնել վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ արձանագրություններ կազմելու և դրանց հիման վրա որոշումներ կայացնելու աշխատանքների որակը՝ բացառելով վարչական ակտերի գանգատարկումների հանգեցնող վրիպակներն ու սխալները, ինչպես նաև խնայել վարչական իրավախախտումների հաշվառման աշխատանքներն իրականացնելու համար պահանջվող

աշխատաժամանակը՝ արդյունքում կրճատելով այդ նպատակով օգտագործվող աշխատուժը (ըստ նախնական գնահատականի՝ մոտ 20 հաստիք):

112. Ճանապարհային ոստիկանության օպերատիվ կառավարման կենտրոնի գործառույթների վերանայման, ինչպես նաև բազմալիքային հեռախոսային կապի համակարգի ներդրման արդյունքում հնարավորություն կստեղծվի մեկ միասնական մատչելի և հասանելի հեռախոսահամարով կապ ապահովել քաղաքացիների և Ճանապարհային ոստիկանության միջև, իսկ խաչմերուկներում տեղադրված տեսանկարահանող սարքերին շուրջօրյա հետևելու արդյունքում՝ ապահովել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրից տրանսպորտային միջոցների արագ դուրս բերումը, ինչն էլ իր հերթին կնվազեցնի կուտակումների և խցանումների առաջացման հնարավորությունը:

113. Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցման գործընթացի փոփոխությունների արդյունքում ակնկալվում է՝

1) ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետ կապված նյութեր ձևակերպելու և համապատասխան պահանջներ և ստուգումներ իրականացնելու իրավասություն ապահովել միայն Ճանապարհային ոստիկանության աշխատակիցների համար, ինչը կհանգեցնի ճանապարհատրանսպորտային պատահարի գրանցումը, այսինքն՝ պատահարի վայրում նյութեր ձևակերպելն արագ, ավտոմատացված և պարզեցված գործողություններով իրականացնելուն:

2) նյութական վնասով ճանապարհատրանսպորտային պատահարի պատճառով առաջացող կուտակումների և խցանումների նվազեցում,

3) ճանապարհատրանսպորտային պատահարի առաջացման մեջ մեղավորության որոշման իրականացում ԱՊՊԱ ոլորտի փորձագետների կողմից՝ պատահարը տեղի ունենալուց հետո առավելագույնը 7 օրվա ընթացքում:

4) ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առչություն ունեցող բոլոր կողմերի՝ վարորդների, ապահովագրական ընկերությունների և Ճանապարհային ոստիկանության համար ապահովել ծախսերի և ժամանակի էական խնայողություն:

5) ապահովել բոլոր ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ միանման, առավել ամբողջական և օբյեկտիվ ելակետային տվյալների էլեկտրոնային եղանակով (այդ թվում՝ բջջային հավելվածների միջոցով) ստացում՝ սուբյեկտիվ միջամտությունը հնարավորինս բացառելով, շահագրգիռ բոլոր կողմերի համար այդ տվյալների և դրանց արդյունքների օգտագործման մատչելիության բարձրացում:

6) ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ միասնական ստանդարտով և մեկ տեղից ճշգրիտ և ամբողջական տեղեկատվության ստացում (Հայաստանի Հանրապետությունում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ տեղեկատվություն տրամադրելու համար իրավասու մարմինները և կազմակերպությունները կկարողանան օգտվել մեկ միասնական վարվող կենտրոնացված համակարգից):

114. Երևան քաղաքի խաչմերուկներում տեղադրված տեսանկարահանող սարքերին շուրջօրյա հետևելու հնարավորություն ստեղծելու և ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մասնակից վնասված տրանսպորտային միջոցները պատահարի վայրից տարահանելու միասնական ծառայության ներդրման արդյունքում խաչմերուկներում տեղի ունեցած ճանապարհատրանսպորտային պատահարների դեպքում հնարավոր կլինի ապահովել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի ելակետային տվյալների (մասնավորապես՝ պատահարը տեսագրված լինելու մասին տեղեկատվության) արագ ստացումը և պատահարի վայրի արագ ազատումը՝ խուսափելով խցանումներից և կուտակումներից:

115. Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գրանցման էլեկտրոնային քարտեզի մշակման ու ներդրման արդյունքում կստեղծվի հնարավորություն իրական ժամանակում քարտեզի վրա նշել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը և լրատվամիջոցներին (հիմնականում՝ ռադիոկայաններին) այդ մասին ավտոմատ եղանակով տեղեկատվություն տրամադրելու միջոցով հասարակությանն իրազեկել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ, ինչը կնպաստի ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վայրերում առաջացող խցանումների կամ կուտակումների վերացմանը կամ նվազեցմանը:

116. Ճանապարհային ոստիկանության՝ Երևան քաղաքի տարածքը սպասարկող 1-ին սպայական գումարտակի կազմում ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ճանապարհներին հասարակական կարգը չարամտորեն խախտող, հատկապես գիշերային ժամերին ավտոմոտոերթեր կազմակերպող և/կամ դրանց մասնակցող անձանց հայտնաբերման և պատասխանատվության միջոցներ կիրառելու, ինչպես նաև հետախուզման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների հայտնաբերման նպատակով հատուկ ստորաբաժանման առկայությունը հնարավորություն կտա առավել արդյունավետ պայքար տանել չարամիտ իրավախախտների դեմ, հայտնաբերել և պատասխանատվության միջոցներ կիրառել նրանց նկատմամբ, ինչպես նաև գործունե միջոցներ ձեռնարկել չբացահայտված ճանապարհատրանսպորտային պատահարների բացահայտման ու հետախուզվող տրանսպորտային միջոցների հայտնաբերման ուղղությամբ:

117. ՀՀ կառավարության 2005թ. դեկտեմբերի 29-ի թիվ 2329-Ն որոշմամբ սահմանված՝ առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների ընդհանուր հաշվառման իրականացումը կապահովի տվյալ տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ պատշաճ և արդյունավետ հսկողություն:

118. Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման գծով խնդիրների լուծման պարագայում ակնկալվում է ունենալ հետևյալ արդյունքները՝

- 1) լուսացույցների (հատկապես՝ լրացուցիչ սեկցիա ունեցող) տեսանելիության ապահովում.
- 2) բնակավայրերում չկարգավորվող հետիոտնային անցումների անվտանգության մակարդակի բարձրացում և այդ վայրերում հետիոտնի վրաերթերի քանակի նվազում՝ 3 տարվա ընթացքում մինչև 10%-ով.

3) քաղաքային համայնքների (հատկապես՝ Երևան քաղաքի) և ավտոմոբիլային ճանապարհների ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման հաստատված սխեմաների առկայություն.

4) Երևան քաղաքի խաչմերուկներում մուտքային և ելքային հոսքերի ուղիների քանակի հավասարության, ինչպես նաև ձախ շրջադարձն առանձնացված երթևեկելի գոտուց կատարելու միջոցով խցանումների և խաչմերուկներում տրանսպորտային միջոցների կուտակումների բացառում:

119. ՀՀ օրենսդրությամբ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներով վարելու համար մոպեդների գրանցման, հաշվառման պարտադիր պահանջ և ընթացակարգեր սահմանելու, ինչպես նաև այդ գործընթացներն իրականացնելու համար Ճանապարհային ոստիկանության էլեկտրոնային ռեգիստրի ծրագրային համակարգում համապատասխան փոփոխություններ կատարելու արդյունքում Հայաստանի Հանրապետության ավտոմոբիլային ճանապարհներով շահագործվող մոպեդները կլինեն գրանցված և հաշվառված, կունենան հաշվառման համարանիշեր, ինչը հնարավորություն կտա երթևեկության կանոնների պահպանման նկատմամբ վերահսկողության իրականացման նպատակով օգտագործվող սարքերի միջոցով դրանց նկատմամբ ևս իրականացնել վերահսկողություն:

120. Բացի այդ, մոպեդ վարելու համար կսահմանվի «Մ» կարգի վարորդական վկայական ունենալու պարտադիր պահանջ, քննական ընթացակարգեր և այդ գործընթացներն իրականացնելու համար Ճանապարհային ոստիկանության էլեկտրոնային ռեգիստրի ծրագրային համակարգում կկատարվեն համապատասխան փոփոխություններ, ինչի արդյունքում վարորդական վկայական ստանալու քննություններ ընդունելու միջոցով վերահսկողություն կիրականացվի մոպեդ վարող անձանց կողմից օրենսդրությամբ սահմանված կանոններին տիրապետելու հանգամանքի նկատմամբ:

121. Հայեցակարգում առաջարկվող լուծումները ուղղված են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում ապահովելու առավել արդյունավետ իրավական և տեխնիկական կառուցակարգեր՝ միջազգային իրավական կարգավորումներին եւ սկզբունքներին համապատասխան, ինչպես նաև բարելավել Ճանապարհային ոստիկանության կողմից ճանապարհային երթևեկության ոլորտում բնակչությանը մատուցվող ծառայությունների արակը:

Ժ Ա Մ Ա Ն Ա Կ Ա Ց ՈՒ Յ Ց

ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԲԱՐԵՓՈԽՈՒՄՆԵՐԻ ՀԱՅԵՑԱԿԱՐԳԻՑ ԲԽՈՂ ՄԻՋՈՑԱՌՈՒՄՆԵՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ

NN ը/կ	Միջոցառուման անվանումը	Ակնկալվող արդյունքը	Պատասխանատու մարմինը	Ժամկետը	Ֆինասավորման աղբյուրը
1.	Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ գործերով վարույթի իրականացում, որոշումների կայացում, վարչական տույժերի կատարում				
1.1	Անձի հանրային ծառայության համարանիշի հիման վրա աշխատող Ճանապարհային ոստիկանության կողմից կայացված վարչական տույժ նշանակելու մասին որոշումների կամավոր (այլընտրանքային) ծանուցման բջջային հավելվածի մշակում (և iOS, և Android օպերացիոն համակարգերի համար)	Տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների գործերով կայացված վարչական տույժ նշանակելու մասին որոշումների ծանուցման կամավոր (այլընտրանքային) եղանակների ներդրման միջոցով ծանուցման մատչելիության ապահովում և արդյունավետության բարձրացում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2017 թվականի 2-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
1.2	www.police.am կայքում գրանցվելու և Ճանապարհային ոստիկանության կողմից կայացված վարչական տույժ նշանակելու մասին որոշումների մասին ծանուցումները նաև բջջային հեռախոսահամարին կարճ հաղորդագրություն ուղարկելու միջոցով ստանալու հնարավորության ապահովում	Տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների գործերով կայացված վարչական տույժ նշանակելու մասին որոշումների ծանուցման կամավոր (այլընտրանքային) եղանակների ներդրման միջոցով ծանուցման մատչելիության ապահովում և արդյունավետության բարձրացում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2017 թվականի 2-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ

1.3	Տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների գործերով կայացված վարչական տույժ նշանակելու մասին որոշումներն էլեկտրոնային եղանակով փոստի տեղական բաժանմունքներ առաքելու մեխանիզմների ներդրում		ՀՀ ԿԱ ՀՀ նստիկանություն	2017 թվականի 4-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
1.4	Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքի 305-րդ հոդվածի 3-րդ և 4-րդ մասերն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին համապատասխան օրենքի նախագիծը ՀՀ կառավարության քննարկմանը ներկայացնելը	Տուգանքի գումարը սահմանված ժամկետում չվճարելու հիմքով դրա նկատմամբ 25 կամ 50 տոկոսի չափով ավելացումների ինստիտուտի վերացում, վարչարարության կրճատում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ նստիկանություն	2017 թվականի 2-րդ եռամսյակ	Ֆինանսավորում չի պահանջվում
1.5	Էլեկտրոնային եղանակով վարչական իրավախախտման արձանագրություններ կազմելու համակարգի մշակում և պիլոտային եղանակով 10 պարեկային ավտոմոբիլներում ներդրում	Վարչական իրավախախտման արձանագրությունների և դրանց հիման վրա կայացվող որոշումների էլեկտրոնային եղանակով կազմում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ նստիկանություն	2017 թվականի 1-ին եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
2.	Օպերատիվ կառավարման կենտրոն, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների (ՃՏՊ) գրանցում, ճանապարհապարեկային ծառայություն				
2.1	Երևան քաղաքի խաչմերուկներում տեղադրված տեսանկարահանող սարքերին Օպերատիվ կառավարման կենտրոնի կողմից հետևելու հնարավորության ապահովում	Դիտարկվող տարածքում պատահարի վայրից տրանսպորտային միջոցների արագ դուրս բերում,	ՀՀ ԿԱ ՀՀ նստիկանություն	2017 թվականի 2-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
2.2	ՃՏՊ-ի մասնակից վնասված տրանսպորտային միջոցները պատահարի վայրից տարհանելու միասնական ծառայության ներդրում	խցանումների և կուտակումների վերացում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ նստիկանություն	2017 թվականի 1-ին եռամսյակ	
2.3	Ճանապարհային նստիկանության Օպերատիվ կառավարման կենտրոնի և Երևան քաղաքի տարածքը սպասարկող 1-ին սպայական	Օպերատիվ կառավարման կենտրոնի գործունեության, քաղաքացիների հետ կապի	ՀՀ ԿԱ ՀՀ նստիկանություն	2017 թվականի 3-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ

	գումարտակի գործառույթների վերանայում, հերթապահ ծառայություն ստեղծում, «թեժ գծի» հնարավորությունների ընդլայնում, «թեժ գծի» համար օգտագործվող 1-77 հեռախոսահամարի գրառում Ճանապարհային ոստիկանության բոլոր պարեկային տրանսպորտային միջոցների վրա	միասնական համակարգի և «թեժ գիծ» ծառայության արդյունավետության բարձրացում, «թեժ գծի» համար օգտագործվող 1-77 հեռախոսահամարով՝ առնվազն 6 զանգի միաժամանակյա սպասարկման հնարավորությամբ շուրջօրյա հեռախոսային կապի ապահովում,			
2.4	Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքում անհրաժեշտ փոփոխություններ և (կամ) լրացումներ կատարելու մասին համապատասխան օրենքի նախագիծը ՀՀ կառավարության աշխատակազմ ներկայացնելը	Նյութական վնասով ճՏՊ-ների գործերով վարչական վարույթի իրականացման (հետևանքի առաջացման համար պատասխանատվության) վերացում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2017 թվականի 2-րդ եռամսյակ	Ֆինանսավորում չի պահանջվում
2.5	Մինչև 100.000 դրամ պահանջով նյութական վնասով ճՏՊ-ները (այսինքն՝ պարզ դեպքեր) վարորդների կողմից ինքնուրույն գրանցելու համակարգը («Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» ՀՀ օրենքով նախատեսված համաձայնեցված հայտարարագիր) էլեկտրոնային եղանակով իրականացնելու նպատակով բջջային հավելվածների ստեղծում	Պատահարների գրանցման համար պահանջվող ժամանակի կրճատում, նյութական վնասով ճՏՊ-ի վայրում փաստաթղթերի էլեկտրոնային եղանակով կազմում, լուսանկարների կամ այլ տվյալների հավաքագրման միջոցով ճՏՊ-ի վայրի սխեմայի էլեկտրոնային եղանակով կազմում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2017 թվականի 4-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով այլ չարգելված միջոցներ
2.6	Վարորդների կողմից գրանցվող (այսինքն՝ պարզ դեպքեր) ճՏՊ-ներից բացի մյուս բոլոր ճՏՊ-ների վերաբերյալ հավաքագրվող՝ պատահարին		ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2017 թվականի 4-րդ եռամսյակ	

	առնչվող անձնական և տեխնիկական էլակետային տվյալների ստանդարտացում և դրանց հավաքագրման ավտոմատացում, ինչպես նաև ՃՏՊ-ների կենտրոնացված և միասնական հաշվառման համակարգի ներդրում, համապատասխան բջջային հավելվածների ստեղծում				
2.7	ՃՏՊ-ների գրանցման էլեկտրոնային քարտեզի մշակում և ներդրում, լրատվամիջոցներին (հիմնականում՝ ռադիոկայաններին) ավտոմատ եղանակով տեղեկատվության տրամադում	Իրական ժամանակում ճանապարհային երթևեկության իրավիճակի մասին հասարակության իրազեկվածության ապահովում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2018 թվականի 3-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
2.8	Ճանապարհային ոստիկանության՝ Երևան քաղաքի տարածքը սպասարկող 1-ին սպայական գումարտակի կազմում հատուկ ստորաբաժանման ստեղծում	Ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև հասարակական կարգը չարամտորեն խախտող, գիշերային ժամերին ավտոմոտոերթեր կազմակերպող կամ դրանց մասնակցող անձանց, ինչպես նաև հետախուզման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների հայտնաբերման արդյունավետության բարձրացում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2017 թվականի 1-ին եռամսյակ	Ֆինանսավորում չի պահանջվում
2.9	ՀՀ կառավարության 2005թ. դեկտեմբերի 29-ի «Կարմիր, կապույտ, դեղին (նարնջագույն), լուսնասպիտակ առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների ցանկը հաստատելու մասին» թիվ 2329-Ն որոշման մեջ փոփոխություններ և	ՀՀ կառավարության 2005թ. դեկտեմբերի 29-ի թիվ 2329-Ն որոշմամբ հաստատված առկայծող փարոսիկներով կահավորման ենթակա տրանսպորտային միջոցների	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն Առկայծող փարոսիկներով կահավորման	2017 թվականի 1-ին եռամսյակ	Ֆինանսավորում չի պահանջվում

	լրացումներ կատարելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի ներկայացում ՀՀ կառավարության աշխատակազմ	ամբողջական հաշվառում՝ դրանց նկատմամբ վերահսկողության արդյունավետության բարձրացում	Ենթակա տրանսպորտային միջոցներ տնօրինող պետական մարմիններ		
3.	Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպում				
3.1	Երևան քաղաքում տեղադրված լրացուցիչ սեկցիա ունեցող լուսացույցների եզրերը մշտապես վառված վիճակում գտնվող լույսերով, իսկ անջատված սեկցիայի եզրերը՝ կարմիր գույնի լույսերով նշում (կահավորում)	Լուսացույցների առավել լավ տեսանելիության ապահովում, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մակարդակի բարձրացում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն Երևանի քաղաքապետարան (համաձայնությամբ)	2017 թվականի 4-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
3.2	Երևան քաղաքում տեղադրված լրացուցիչ սեկցիա ունեցող լուսացույցների փոխարինում ՀՀ կառավարության 2006 թվականի հոկտեմբերի 26-ի N 1699-Ն որոշմամբ նախատեսված S.2 տիպի լուսացույցներով			2019 թվականի 2-րդ եռամսյակ	
3.3	Երևան քաղաքի խաչմերուկներում միևնույն ուղղության 3 և ավելի գոտի ունեցող ճանապարհներին տեղադրված լուսացույցների տեղափոխում և տեղադրում երթևեկելի մասի վերևում				
3.4	Երևան քաղաքում վեց և ավելի գոտի և մեծ ինտեսիվությամբ երթևեկություն ունեցող ճանապարհների վրա առկա չկարգավորվող հետիոտնային անցումների ապամոնտաժում, իսկ մյուս չկարգավորվող հետիոտնային անցումների հատվածում երթևեկելի մասի բարձրացում մինչև 10 սմ-ով՝ կահավորելով անհրաժեշտ տեխնիկական միջոցներով	Չկարգավորվող հետիոտնային անցումների անվտանգության մակարդակի բարձրացում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն Երևանի քաղաքապետարան (համաձայնությամբ)	2018 թվականի 3-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ

3.5	Ճանապարհային երթևեկության ներկայիս փաստացի կազմակերպման հիման վրա ՀՀ քաղաքային բնակավայրերի երթևեկության կազմակերպման սխեմաների կազմում և սահմանված կարգով հաստատում	Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման փորձակի բարելավում	ՀՀ համապատասխան համայնքների ղեկավարներ (համաձայնությամբ) ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2018 թվականի 2-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
3.6	Ճանապարհային երթևեկության փաստացի կազմակերպման հիման վրա ՀՀ միջպետական նշանակության ավտոճանապարհների երթևեկության կազմակերպման սխեմաների կազմում և սահմանված կարգով հաստատում		ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարություն	2017 թվականի 4-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
3.7	Երևան քաղաքի խաչմերուկներում մուտքային և ելքային հոսքերի ուղիների քանակներն իրար համապատասխանեցնելու նպատակով խաչմերուկներում երթևեկության կազմակերպման կարգի վերանայում այն առումով, որ խաչմերուկ մուտք գործող երթևեկության գոտիների քանակը չգերազանցի դուրս եկող գոտիների քանակը	Երևան քաղաքի խաչմերուկներում խցանումների կուտակումների վերացում և	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն Երևանի քաղաքապետարան (համաձայնությամբ)	2017 թվականի 4-րդ եռամսյակ	ՀՀ օրենքով չարգելված այլ միջոցներ
3.8	Երևան քաղաքի խաչմերուկներում ձախ շրջադարձը և ուղիղ երթևեկությունը միևնույն երթևեկելի գոտուց կատարելը բացառելու նպատակով խաչմերուկներում երթևեկության կազմակերպման կարգի վերանայում այն առումով, որ կիրառվի միջանկյալ գոտուց ձախ շրջադարձ կատարելու սկզբունքը				
3.9	Շրջանաձև երթևեկությամբ խաչմերուկում գտնվող վարորդին երթևեկության առավելություն տալու հնարավորությունը պարզելու նպատակով				

	Երևան քաղաքի նմանատիպ խաչմերուկների երթևեկության հոսքերի ուսումնասիրություն և կազմակերպման կարգի վերանայում				
3.10	Լուսացույցների փոխարեն բոլոր կողմերից 2.5. «Երթևեկությունն առանց կանգառի արգելվում է» ճանապարհային նշան տեղադրելու միջոցով խաչմերուկի երթևեկությունը կարգավորելու հնարավորությունը պարզելու նպատակով Երևան քաղաքի ցածր ինտենսիվությամբ երթևեկություն ունեցող խաչմերուկների երթևեկության հոսքերի ուսումնասիրություն և կազմակերպման կարգի վերանայում				
4.	Տրանսպորտային միջոցների պետական գրանցում, հաշվառում, վարորդական վկայականների հատկացում				
4.1	«Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ մասին» ՀՀ օրենքի նախագիծը ՀՀ կառավարության աշխատակազմ ներկայացնելը	Մոպեդների պետական գրանցման (հաշվառման) ինստիտուտի ներդրում, ինչպես նաև վարորդական վկայական հատկացնելու ընթացակարգերի մշակում	ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2017 թվականի 2-րդ եռամսյակ	Ֆինանսավորում չի պահանջվում
4.2	«Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2008 թվականի սեպտեմբերի 18-ի N թիվ 1158-Ն և 2010 թվականի սեպտեմբերի 9-ի N 1251-Ն որոշումներում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծը ՀՀ կառավարության քննարկմանը ներկայացնելը		ՀՀ ԿԱ ՀՀ ոստիկանություն	2017 թվականի 4-րդ եռամսյակ	

17.02.2017