

Կ Ա Ր Գ

ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԳԾԵՐԻ՝ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՀԵՏ ՀԱՏՄԱՆ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1. Սույն կարգով սահմանվում են Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղային գծերի (այսուհետ՝ երկաթուղի)՝ ավտոմոբիլային ճանապարհների հետ հատման (այսուհետ՝ գծանցներ) սկզբունքային դրույթները: Սույն կարգի նպատակը Հայաստանի Հանրապետության երկաթուղու և ավտոմոբիլային ճանապարհների հատման կարգը կանոնակարգելու միջոցով երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցների երթևեկության անվտանգության ապահովումն է:

2. Սույն կարգը հաշվի է առնում գծանցների բարձր վտանգավորությունը և երկաթուղային տրանսպորտի երթևեկության առավելությունը տրանսպորտի այլ տեսակների նկատմամբ:

II. ԿԱՐԳՈՒՄ ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՀԱՍԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

3. Սույն կարգում օգտագործված հասկացություններն ունեն «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին», «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին», «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքներում նշված նշանակությունը:

III. ԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆԵՐԻ՝ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՀԵՏ ՀԱՏՄԱՆ ՄԱՍԻՆ
ԴՐՈՒՅԹՆԵՐԸ

4. Երկաթուղիների հատումը ավտոմոբիլային ճանապարհների հետ պետք է իրականացվի ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» Հայաստանի Հանրապետության շինարարական նորմերի պահանջներին համապատասխան:

5. Միննույն հարթության վրա ավտոմոբիլային ճանապարհների և երկաթուղիների հատման վայրը սահմանվում է երկաթուղու ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից:

6. Գծանցները պետք է տեղակայվեն երկաթուղու և ավտոմոբիլային ճանապարհների ուղիղ հատվածների վրա, տեսանելիության բավարար պայմանների ապահովման դեպքում՝ փորվածքների և այլ վայրերի սահմաններից դուրս, որտեղ չեն ապահովվում տեսանելիության բավարար պայմաններ:

7. Երկաթուղիների հատումն ավտոմոբիլային ճանապարհների հետ պետք է իրականացվի հիմնականում ուղիղ անկյան տակ: Այդ պայմանի բավարարման անհնարինության դեպքում՝ հատվող ճանապարհի միջև սուր անկյունը պետք է լինի 60⁰-ից ոչ պակաս: Առավելապես սուր անկյան տակ տեղակայված գործող գծանցներն անհրաժեշտ է վերասարքավորել ավտոմոբիլային ճանապարհի վերակառուցման հետ միաժամանակ:

8. Գոյություն ունեցող գծանցների մոտ երկաթուղու եզրային ռելիեֆ 10 մ-ից ոչ պակաս երկարության վրա ավտոմոբիլային ճանապարհը երկայնական պրոֆիլում պետք է ունենա հորիզոնական հարթակ կամ մեծ շառավղով ուղղաձիգ կոր, կամ թեքություն՝ պայմանավորված մեկ ռելիեֆ բարձրացմամբ մյուսների նկատմամբ, երբ հատումները գտնվում են ճանապարհի (ուղու) թեք հատվածում:

9. Բարդ պայմաններում (լեռնային շրջաններ, քաղաքային փողոցներ և այլն) գծանցներին մոտեցումներում ավտոմոբիլային ճանապարհի պրոֆիլը կարող է լինել անհատական՝ համաձայնեցված ճանապարհային ոստիկանության և ճանապարհներ շահագործող կազմակերպությունների կամ ավտոմոբիլային ճանապարհների սեփականատերերի հետ:

10. Դեպի գծանց, հարթակից առաջ ավտոմոբիլային ճանապարհի՝ 20 մ-ից ոչ պակաս երկարությամբ անցամասի երկայնական թեքությունը պետք է լինի 50 պրոմիլից (5 տոկոս) ոչ ավելի:

11. Վերակառուցման կամ նոր ավտոմոբիլային ճանապարհների շինարարության ժամանակ մոտեցումները պետք է տեղակայվեն այնպես, որպեսզի եզրային ռելսից 2 մ-ից ոչ պակաս երկարության վրա ճանապարհը երկայնական պրոֆիլում ունենա հորիզոնական հարթակ:

12. Ավտոմոբիլային ճանապարհի՝ 50 մ-ից ոչ պակաս երկարությամբ մոտեցումներն անհրաժեշտ է նախագծել երկայնական 30 պրոմիլից ոչ ավելի թեքությամբ:

13. Չափազիտական նորմերի և կանոնների խախտումներից խուսափելու և դրանց կանխարգելման նպատակով երկաթուղային գծանցների շահագործման ընթացքում օգտագործվող սարքավորումներն անհրաժեշտ է ստուգաչափել՝ «Չափումների միասնականության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի դրույթներին համապատասխան:

14. Ավտոմոբիլային բնահողային ճանապարհների՝ եզրային ռելսի գլխիկից 10 մ-ից ոչ պակաս երկարությամբ մոտեցումները դեպի գծանցների երկու կողմեր պետք է պատված լինեն ամուր ծածկով:

15. Գծանցների փովածքի ռետինակոորդային կամ պոլիմերային նյութերի դեպքում չի թույլատրվում միջռելսային փովածքի իջեցումը ռելսերի գլխիկների մակարդակից ցածր:

16. Գծանցների սահմաններում ճանապարհի երթևեկելի մասը, ինչպես նաև փովածքը, ազդանշանային սյունիկները, արգելակային կամ եզրապատային տեսակի ճաղաշարերն ու ցանկապատերը պետք է համապատասխանեն նորմատիվ տեխնիկական փաստաթղթերին:

17. Գծանցի երթևեկելի մասի լայնությունը պետք է հավասար լինի ավտոմոբիլային ճանապարհի երթևեկելի մասի լայնությանը, բայց ոչ պակաս, քան 6 մ, իսկ փովածքի լայնությունն անասունների արոտահանման վայրերում՝ 4 մ-ից ոչ պակաս: Գծանցի փովածքը

պետք է համապատասխանի երկաթուղու ենթակառուցվածքի կառավարչի հաստատած կառուցվածքին:

18. Փովածքի տակով ուղին կարող է լինել ինչպես փայտյա, այնպես էլ՝ երկաթբետոնե կոճերի վրա: Ռելսամեջի արտաքին կողմերից փովածքը պետք է լինի ռելսերի գլխիկների կատարի հետ միևնույն մակերևույթի վրա: Ծածկի նկատմամբ դրա շեղումը չի թույլատրվում 2 սմ-ից ավելի: Ռելսամեջի ներսում փովածքը պետք է ռելսի գլխիկներից բարձր լինի 1-3 սմ-ի սահմաններում: Շահագործվող գծանցներում մինչև պլանային կարգով վերակառուցումը, ռելսամեջի ներսում փովածքի բարձրացումը թույլատրվում է 3-4 սմ-ի սահմաններում:

19. Նոր ստեղծվող պաշտպանիչ անտառային տնկիները գծանցներից 50 մ և պակաս հեռավորության վրա տրանսպորտային միջոցների վարորդներին պետք է ապահովեն գծանցին մոտեցող գնացքի տեսանելիություն՝ 500 մ-ից ոչ պակաս հեռավորության վրա:

20. Կառուցվածքից կախված՝ շարժակազմի անվագույզերի անարգել անցնելն ապահովելու համար գծանցների փովածքի սահմաններում կարող են տեղադրվել գուգառելսեր: Դրանց ծայրերը 50 սմ երկարությամբ ծռում են դեպի փովածքի ներս՝ 25 սմ-ով: Ակոսի լայնությունը սահմանվում է 75-100 մմ-ի սահմաններում, իսկ խորությունը՝ 45 մմ-ից ոչ պակաս:

21. Երկաթուղու կողմից գծանցների մոտեցումներում տեղադրվում են մշտական նախազգուշացման ազդանշաններ, իսկ ավտոմոբիլային ճանապարհի կողմից տեղադրվում են համապատասխան ճանապարհային նշաններ:

22. Բնակավայրերում և գծանցների մոտեցումներում մայթ ունեցող ավտոմոբիլային ճանապարհին գծանցների տեղակայման դեպքում գծանցներն ապահովվում են հետիոտնային ուղիներով:

23. Միևնույն հարթության վրա երկաթուղիների և ավտոմոբիլային ճանապարհների հատման վայրերը (գծանցները) պետք է սարքավորված և հանդերձավորված լինեն անհրաժեշտ ազդանշանային և այլ սարքվածքներով, որոնք

երաշխավորում են երկաթուղային տրանսպորտային միջոցների երթևեկության և ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը:

24. Առաջնահերթ ազդանշանային սարքվածքներով պետք է սարքավորվեն ավտոբուսային երթևեկություն, ինչպես նաև գնացքների և տրանսպորտային միջոցների ինտենսիվ երթևեկություն, գնացքների բարձր արագությամբ երթևեկություն, տեսանելիության անբավարար պայմաններ ունեցող գլխավոր ուղիներում տեղակայված գծանցները:

25. Գծանցային ազդասարքով սարքավորված գծանցներից առաջ ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա տեղակայվում են հորիզոնական տեղաբաշխված և փոփոխական, թարթող երկու կարմիր ազդանշաններով (լույսերով) լուսացույցեր: Լուսացույցերը տեղակայվում են տրանսպորտային միջոցների շարժման ուղղությամբ, աջ կողմից: Առանձին դեպքերում (տեսանելիության պայմաններ, երթևեկության ինտենսիվություն) լուսացույցերի ազդանշանները (լույսերը) կարող են կրկնվել ավտոմոբիլային ճանապարհի հակադարձ կողմում:

26. Գծանցներում, մինչև մոտիկ ռելսի կոճերի եզրերը, ավտոմոբիլային ճանապարհների մոտեցումների պահպանության և նորոգման աշխատանքներն իրականացվում են այդ ճանապարհների սեփականատերերի միջոցների հաշվին: Ընդ որում, մոտակա ռելսի կոճերի եզրերից մինչև 10 մ-ի սահմաններում աշխատանքները կատարվում են ենթակառուցվածքի կառավարչի համաձայնությամբ՝ նրա լիազորած անձի ներկայությամբ:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Դ. ՍԱՐԳՍՅԱՆ

Կ Ա Ն Ո Ն Ն Ե Ր

ԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՀԱՏՄԱՆ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1. Սույն կանոններով սահմանվում են Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղիների հատման սկզբունքային դրույթները: Սույն կանոնների նպատակը Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղիների հատման գործընթացը կանոնակարգելու միջոցով երկաթուղային տրանսպորտային միջոցների երթևեկության անվտանգության ապահովումն է:

II. ԿԱՐԳՈՒՄ ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՀԱՍԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

2. Սույն կարգում օգտագործված հասկացություններն ունեն «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում նշված նշանակությունը:

III. ԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՀԱՏՄԱՆ ՆՈՐՄԵՐԸ

3. Երկաթուղիների հատումն այլ երկաթուղիների հետ պետք է իրականացվի ՀՀՇՆ IV-11.05.01-96 «Երկաթուղիներ 1520 մմ ռելսամեջի» Հայաստանի Հանրապետության շինարարական նորմերի պահանջներին համապատասխան:

4. Նոր կառուցվող գծերի և մերձատար ուղիների մոտեցումը կայարանամեջ գլխավոր ուղիներին կարող է իրականացվել միայն բացառիկ դեպքերում՝ երկաթուղու ենթակառուցվածքների կառավարչի թույլտվությամբ: Նոր գծերի և մերձատար ուղիների հատումն այլ

երկաթուղիների և մարձատար ուղիների հետ կառուցվում են միայն տարբեր հարթություններում:

5. Գործող երկաթուղագծերին ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային ցանցի մոտեցումը իրականացվում է «Երկաթուղու տեխնիկական շահագործման կանոնների» համաձայն:

6. Նոր առանձին կետերի շինարարության, կառույցների և սարքվածքների վերակառուցման և հիմնական նորոգման աշխատանքների կատարման, երկրորդային գծերի շինարարության և այլնի հետ կապված կայարանամեջ հատվածների վրա սլաքային փոխադրիչների ժամանակավորապես տեղադրումն ու հանումն իրականացվում է յուրաքանչյուր առանձին դեպքի համար երկաթուղու ենթակառուցվածքի կառավարչի թույլտվությամբ:

7. Միևնույն հարթության վրա գծերի հատումը, ինչպես նաև գծերի, մերձատար և միացնող ուղիների կիպ մոտեցումը գլխավոր ուղիներին, կայարանամեջ հատվածներում և կայարաններում պետք է ունենան ապահովիչ փակուղիներ կամ պահպանող սլաքներ: Ընդունող-ուղարկող և այլ կայարանային ուղիներին մերձատար և միացնող ուղիների կիպ մոտեցումը կայարան կամ կայարանամեջ հատված շարժակազմի ինքնակամ դուրս գալը կանխելու համար պետք է ունենալ ապահովիչ փակուղիներ, պահպանող սլաքներ, գծից վայր գցող կալուններ կամ սլաքներ:

8. Ապահովիչ փակուղիների օգտակար երկարությունը պետք է լինի առնվազն 50 մ: Կայարանամեջ հատվածների վրա, որոնք ունեն ձգվող վայրէջքներ, ինչպես նաև այդպիսի կայարանամեջ հատվածները սահմանափակող կայարաններում անհրաժեշտության դեպքում՝ հաստատված նախագծերի համաձայն կառուցում են որսացող փակուղիներ: Այն դեպքում, երբ ըստ տեղային պայմանների հնարավոր չէ որսացող կամ ապահովիչ փակուղիների տեղադրումը, կազմակերպությունները համապատասխան նախագծային ընկերությունների հետ համատեղ մշակում են շարժակազմի երթևեկության անվտանգությունն ապահովող կազմակերպչատեխնիկական այլ միջոցառումներ:

9. Երկուդի գծերով կայարանամեջ հաստվածների վրա տեղադրվող սլաքային փոխադրիչները կանոնավոր ուղիով ընթացող գնացքների համար պետք է լինեն խավոտ: Բացառիկ դեպքերում՝ կիպ կպած ուղիների դժվար մոտեցումների դեպքում երկաթուղու ենթակառուցվածքների կառավարչի թույլտվությամբ կարող են տեղադրվել հակախավոտ սլաքային փոխադրիչներ:

10. Երեք կամ չորս գծանի ուղիների գոյացմամբ գլխավոր և ընդունող-ուղարկող ուղիների խաչմերուկների կառուցումը կարող է իրականացվել միայն երկաթուղու ենթակառուցվածքների կառավարչի թույլտվությամբ: Այլ կայարանային ուղիների վրա խաչմերուկները տեղակայվում են երկաթուղու ենթակառուցվածքների կառավարչի թույլտվությամբ:

11. Սլաքային փոխադրիչների մոտ և ուղիների միացման այլ վայրերում տեղակայվում են սահմանային սյունիկներ:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Դ. ՍԱՐԳՍՅԱՆ

Պ Ա Յ Մ Ա Ն Ն Ե Ր

ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԳԾԱՆՑՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1. Սույն պայմաններով սահմանվում են Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղային գծանցների շահագործման հիմնական դրույթները: Սույն պայմանների նպատակը Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղային գծանցների շահագործումը կանոնակարգելու միջոցով երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցների երթևեկության անվտանգության ապահովումն է:

II. ՊԱՅՄԱՆՆԵՐՈՒՄ ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՀԱՄԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

2. Սույն պայմաններում օգտագործված հասկացություններն ունեն «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին», «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին», «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքներում նշված նշանակությունը:

III. ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԳԾԱՆՑՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐԸ

3. Գծանցները պետք է սարքավորված լինեն գնացքների և ավտոտրանսպորտի երթևեկության անվտանգությունն ապահովող միջոցներով:

4. Գծանցների՝ առանց հերթապահի շահագործման անցնելու, ինչպես նաև գծանցների՝ հերթապահով սպասարկման կարգը սահմանում է երկաթուղու ենթակառուցվածքների կառավարիչը:

5. Հերթապահով գծանցները պետք է սարքավորված լինեն ավտոմատ, կիսաավտոմատ և էլեկտրական ուղեփակոցներով, իսկ դրանցում իրականացվող հերթապահությունը սահմանվում է շուրջօրյա: Ոչ շուրջօրյա հերթապահություն կարող է սահմանվել ոչ ընդհանուր օգտագործման, ինչպես նաև տեղական նշանակություն ունեցող գծանցներում:

6. Ավտոմատ և կիսաավտոմատ, ինչպես նաև էլեկտրական ուղեփակոցների չորսունները պետք է ապահովված լինեն կարմիր գույնի լուսապաշտպանիչ սարքերով և ունենան 4, 6 և 8 մ ստանդարտ երկարություն: Ավտոմատ, կիսաավտոմատ և էլեկտրական ուղեփակոցները պետք է փակեն տրանսպորտային միջոցների ընթացքի աջ կողմից ավտոմոբիլային ճանապարհի երթևեկելի մասի կեսից ոչ պակաս մասը:

7. Մեքենայացված ուղեփակոցները, որպես կանոն, պետք է փակեն ճանապարհի ամբողջ երթևեկելի մասը և ունենան օրվա մութ ժամերին, ինչպես նաև ցերեկը վատ տեսանելիության (մառախուղ, բուք և այլ անբարենպաստ պայմաններ) ժամանակ օգտագործվող ազդանշանային լապտերներ: Մեքենայացված ուղեփակոցների արգելափակող չորսունների վրա տեղակայված ազդանշանային լապտերներն ավտոմոբիլային ճանապարհի ուղղությամբ պետք է արձակեն՝

- 1) ուղեփակոցների փակ դիրքի ժամանակ՝ կարմիր ազդանշաններ (լույս).
- 2) ուղեփակոցների բաց դիրքի ժամանակ՝ հատուկ սպիտակ ազդանշաններ (լույս).
- 3) երկաթուղու ուղղությամբ ուղեփակոցների ինչպես բաց, այնպես էլ փակ ժամանակ՝ ստուգիչ հստակ սպիտակ ազդանշաններ (լույս):

8. Ուղեփակոցները տեղակայվում են գծանցի երկու կողմերում, ավտոմոբիլային ճանապարհի աջ կողմի եզրին, որպեսզի դրանց չորսունները փակ դիրքի դեպքում դասավորվեն ճանապարհի երթևեկելի մասի մակերևույթից 1-1.25 մ բարձրության վրա:

Մեքենայացված ուղեփակոցներն այդ դեպքում տեղադրվում են եզրային ռելսից 8.5 մ-ից ոչ պակաս և 14 մ-ից ոչ ավելի հեռավորության վրա, ավտոմատ, կիսաավտոմատ և էլեկտրական ուղեփակոցները՝ կախված արգելափակող չորսուի երկարությունից (4, 6, 8 մ) եզրային ռելսից 6, 8, 10 մ-ից ոչ պակաս հեռավորության վրա:

9. Ուղեփակոցների արգելափակող չորսուները ներկում են կարմիր և սպիտակ հաջորդական շերտերով, ավտոմոբիլային ճանապարհի կողմից նայելիս՝ հորիզոնականի նկատմամբ 45-50° անկյան տակ դեպի աջ թեքված: Շերտերի լայնությունը 500-600 մմ է: Արգելափակող չորսուի վերջնամասը պետք է ունենա 250-300 մմ լայնությամբ կարմիր գույնի շերտ:

10. Անցնող գնացքների դիտման համար գծանցներն անհրաժեշտության դեպքում սարքավորվում են լուսարձակային տեղակայանքներով:

11. Գծանցային ազդանշանիչ սարքերի էլեկտրամատակարարումը պետք է համապատասխանի գործող նորմերին: Դրա հետ մեկտեղ՝ հաստատուն հոսանքի ռելսային շղթաների հետ ավտոմատիկայի սարքերի համար պետք է նախատեսվի նաև 8 ժամից ոչ պակաս անընդհատ աշխատանքի տևողությամբ կուտակչային պահուստ:

12. Հերթապահով գծանցները պետք է ունենան ռադիոկապ գնացքաքարշերի մեքենավարների հետ, ուղիղ հեռախոսակապ՝ մոտակա կայարանի կամ պահակետի հետ, իսկ երթակարգավորական կենտրոնացված տեղամասերում՝ գնացքային երթակարգավարի հետ:

13. Ուղեփակոցների կանգնակները, գծանցային ազդանշանիչների լուսացուցային աշտարակները, պարիսպները, ճաղաշարքերը և ուղղորդող սյունիկները տեղակայվում են ճանապարհի երթևեկելի մասի եզրից 0.75 մ-ից ոչ պակաս հեռավորության վրա: Ուղղորդող սյունիկները տեղադրվում են գծանցի երկու կողմից եզրային ռելսերից 2.5 մ-ից մինչև 16 մ հեռավորության վրա՝ յուրաքանչյուր 1.5 մ մեջ տալով:

14. Էլեկտրաֆիկացված գծերի վրա գծանցների երկու կողմից ուղեփակոցից 5 մ-ից ոչ պակաս հեռավորությամբ տեղադրվում է նշանի վրա 4.5 մ թվով «Բարձրության սահմանափակում» արգելող ճանապարհային նշան, իսկ ուղեփակոցի բացակայության դեպքում՝ եզրային ռելսից 14 մ-ից ոչ պակաս հեռավորության վրա:

15. Սակավագործող մերձատար և կայարանային երկաթուղիների վրա տեղակայված և հորիզոնական դարձովի ուղեփակոցներով սարքավորված գծանցները պետք է սարքավորված լինեն գնացքակազմող և գնացքաքառշային բրիգադների կողմից կառավարվող լուսանշանային ազդանշանիչներով: Մինչև գծանցներն ազդանշանիչներով սարքավորելը հորիզոնական-դարձովի ուղեփակոցները պահպանվում են, և այդպիսի գծանցները հերթապահ աշխատողով չեն սպասարկվում:

16. Գծանցային ազդանշանիչների կառավարման վահանակները տեղադրվում են գծանցի հերթապահի պահակետի դրսից երկաթուղու և ավտոմոբիլային ճանապարհի գծանցին մոտեցման լավ տեսանելի վայրերում:

17. Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային ոստիկանության հետ համաձայնեցված վայրերում, գծանցների մինչև հերթապահության վերացման դեպքում ոչ պակաս, քան 15 օր առաջ, մեկ ամիս ժամկետով պետք է տեղադրվի «Գծանցը (ամսաթվից) առանց հերթապահի» լավ տեսանելի հայտարարությունը:

18. Գծանցներում հարակից ուղիների ռելսերի գլխիկների մակարդակների տարբերություն չի թույլատրվում:

19. Ժամանակավոր ավտոմոբիլային ճանապարհների հետ շահագործվող ուղիների փոխհատման վայրերը պետք է կառուցվեն ըստ նախագծերի, համաձայնեցված շահագործման ծառայության հետ, գծանցների մոտեցումների լցմամբ և փովածքների տեղադրմամբ, սարքավորված նախագուշացնող նշաններով, իսկ գիշերային ժամերին՝ լուսային ազդանշանիչներով:

20. Մինչև գծանցների մոտակա ռելսերի կոճերի եզրն ավտոմոբիլային ճանապարհների նորոգման և պահպանման աշխատանքների կատարումն իրականացնում են ճանապարհը տնօրինող կազմակերպությունները:

21. Գծի ուղեմասը, որի հաշվեկշռում գտնվում են գծանցները, սպահովում է բոլոր կառուցվածքների ու շինվածքների, այդ թվում՝ նաև գծանցների սահմանների ավտոմոբիլային ճանապարհների սարքին պահպանումը:

22. Արտադրության աշխատանքի ընթացքում երկաթուղով մարդկանց մասսայական անցման վայրերում պետք է տեղադրվեն ռելսերի գլխիկների մակարդակով փովածքներ և ազդանշանային պահակետեր:

23. Միայն ենթակառուցվածքի կառավարչի թույլտվությամբ է թույլատրվում գծանցներով ծանրաքաշ, վտանգավոր և խոշորաչափ բեռների ու մեքենամեխանիզմների երթևեկությունը:

24. Յուրաքանչյուր տարի ապրիլի 1-ից մինչև հուլիսի 1-ն ընկած ժամանակահատվածում բոլոր երկաթուղիներում ենթակառուցվածքների գծային, կապի և ազդանշանային, էլեկտրամատակարարման ծառայությունների ղեկավարությունը տարածքային կառավարման տեղական մարմինների, ավտոմոբիլային ճանապարհների կառավարման մարմինների և Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային ոստիկանության ներկայացուցիչների հետ միասին անցկացնում է գծանցների հանձնաժողովային ուսումնասիրություն և կազմում համապատասխան աշխատանքների միջոցառումների պլան:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Դ. ՍԱՐԳՍՅԱՆ

Կ Ա Ր Գ

ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԳԾԱՆՑՆԵՐԻ ԳՈՐԾԱՐԿՄԱՆ ԵՎ ՓԱԿՄԱՆ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1. Սույն կարգով սահմանվում է Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղային գծանցների գործարկման և փակման ընթացակարգը: Սույն կարգի նպատակը Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղային գծանցների գործարկման և փակման ընթացակարգը կանոնակարգելու միջոցով երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցների երթևեկության անվտանգության ապահովումն է:

II. ԿԱՐԳՈՒՄ ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՀԱՄԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

2. Սույն կարգում օգտագործված հասկացություններն ունեն «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին», «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» և «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքներում նշված նշանակությունը:

**III. ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԳԾԱՆՑՆԵՐԻ ԳՈՐԾԱՐԿՄԱՆ ԵՎ ՓԱԿՄԱՆ
ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳԸ**

3. Ընդհանուր օգտագործման և (կամ) ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիներում գծանցների գործարկման և փակման նախաձեռնողներ կարող են լինել՝

- 1) պետական կառավարման մարմինները.

2) տեղական ինքնակառավարման մարմինները.

3) ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների ենթակառուցվածքների սեփականատերը կամ կառավարիչը (այսուհետ՝ ենթակառուցվածքի կառավարիչ).

4) ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատերը.

5) ճանապարհների սեփականատերերը.

6) տեխնոլոգիական երկաթուղային տրանսպորտի սեփականատերերը:

4. Ընդհանուր և (կամ) ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների գծանցների գործարկումը և (կամ) փակումն իրականացվում է ընդհանուր օգտագործման երկաթուղու ենթակառուցվածքների կառավարչի կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղու սեփականատիրոջ որոշմամբ:

5. Սույն կարգի 3-րդ կետի 1-ին, 2-րդ և 5-րդ ենթակետերում նշված պետական կառավարման մարմինները, տեղական ինքնակառավարման մարմիններն ու կազմակերպությունները երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման համար դիմում են ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների ենթակառուցվածքների կառավարչին կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատիրոջը: Դիմումին կցվում են երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման անհրաժեշտության տեխնիկատնտեսական հիմնավորումները, մոտակա գծանցները ներառող տրանսպորտային միջոցների ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմաները:

6. Եթե երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման նախաձեռնողները հանդիսանում են ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների ենթակառուցվածքների կառավարիչը կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատերը, ապա երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման անհրաժեշտության տեխնիկատնտեսական հիմնավորումները պարունակող նյութերը և մոտակա գծանցները ներառող տրանսպորտային միջոցների ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմաները

պատրաստում են ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների կառավարիչը կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատերը:

7. Երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման հարցով սույն կարգի 3-րդ կետի 1-ին, 2-րդ և 5-րդ ենթակետերում նշված՝ պետական իշխանության մարմինների, տեղական ինքնակառավարման մարմինների ու կազմակերպությունների դիմումների քննարկման ժամանակ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների կառավարիչը կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատերը որոշում է երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման հիմնավորվածությունը և տեխնիկական հնարավորությունները՝ հաշվի առնելով Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ նախատեսված ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման պայմանները:

8. Երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման հիմնավորվածության և տեխնիկական հնարավորությունների հաստատման դեպքում համապատասխան որոշում ընդունելու համար ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների կառավարիչը կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատերը դիմումի ստացման պահից տասն օրվա ընթացքում հարցումներ է ուղարկում՝

1) երկաթուղային տրանսպորտի պետական կառավարման մարմին կամ երկաթուղային տրանսպորտը կառավարող կազմակերպություն.

2) ավտոմոբիլային ճանապարհների պետական կառավարման մարմին կամ ավտոմոբիլային ճանապարհների սեփականատիրոջը, ում ավտոմոբիլային ճանապարհի հատվածում նախատեսված է գործարկել և (կամ) փակել երկաթուղային գծանցը.

3) տրանսպորտի բնագավառում հսկողություն իրականացնող մարմին.

4) Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային ոստիկանություն.

5) տեղական ինքնակառավարման մարմիններին, որոնց տարածքում նախատեսվում է գործարկել և (կամ) փակել երկաթուղային գծանցք:

9. Երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման մասին ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների կառավարչի կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատիրոջ որոշումն ընդունվում է միայն սույն կարգի 3-րդ կետում թվարկված պետական կառավարման բոլոր մարմինների, տեղական ինքնակառավարման մարմինների և կազմակերպությունների դրական եզրակացության առկայության դեպքում:

10. Երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման մասին որոշումն ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի կառավարիչը կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատերն ընդունում է սույն կարգի 3-րդ կետում թվարկված պետական կառավարման մարմինների, տեղական ինքնակառավարման մարմինների և կազմակերպությունների եզրակացություններն ստանալու պահից 20 օրվա ընթացքում:

11. Երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման վերաբերյալ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների կառավարիչը կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատերը որոշման մասին տեղեկացնում է դիմողին և սույն կարգի 3-րդ կետում թվարկված պետական կառավարման բոլոր մարմիններին, տեղական ինքնակառավարման մարմիններին և կազմակերպություններին:

12. Ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի կառավարչի կամ ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատիրոջ երկաթուղային գծանցների գործարկման և (կամ) փակման մասին որոշումը կարող է բողոքարկվել Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված կարգով:

13. Երկաթուղային գծանցների փակումը կարող է իրականացվել ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների կառավարչի կամ ոչ

ընդհանուր օգտագործման երկաթուղիների սեփականատիրոջ կողմից, դրանց անբավարար տեխնիկական վիճակի դեպքում՝ տրանսպորտի բնագավառում հսկողություն իրականացնող մարմնի, ավտոմոբիլային ճանապարհների պետական կառավարման մարմնի կամ ավտոմոբիլային ճանապարհների սեփականատիրոջ, որոնց ավտոմոբիլային ճանապարհի հատվածում նախատեսվում է փակել երկաթուղային գծանցը՝ Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային ոստիկանության դիմումների հիման վրա:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Դ. ՍԱՐԳՍՅԱՆ