**ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ**

**ՀՀ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ «ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ 2006 ԹՎԱԿԱՆԻ ՀՈԿՏԵՄԲԵՐԻ 26-Ի N 1699-Ն ԵՎ 2007 ԹՎԱԿԱՆԻ ՀՈՒՆԻՍԻ 28-Ի N 955-Ն ՈՐՈՇՈՒՄՆԵՐՈՒՄ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԵՎ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ», «ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ 2008 ԹՎԱԿԱՆԻ ՀՈԿՏԵՄԲԵՐԻ 10-Ի N 113-Ն ՈՐՈՇՄԱՆ ՄԵՋ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԵՎ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ԵՎ «ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ 2006 ԹՎԱԿԱՆԻ ՀՈՒՆԻՍԻ 29-Ի N 1206-Ն ՈՐՈՇՄԱՆ ՄԵՋ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԵՎ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՈՐՈՇՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ**

1. **Իրավական** **ակտի** **ընդունման** **անհրաժեշտությունը**․

Նախագծերը բխում է ՀՀ կառավարության 2021 թվականի նոյեմբերի 18-ի թիվ 1902-Լ որոշմամբ հաստատված ՀՀ կառավարության 2021-2026թթ․ գործունեության միջոցառումների ծրագրի ՏԿԵՆ 53-րդ կետով նախատեսված միջոցառման պահանջներից։

Որոշման նախագծերի ընդունումը պայմանավորված է ՀՀ կառավարության 2006 թվականի հոկտեմբերի 26-ի № 1699-Ն, 2007 թվականի հունիսի 28-ի № 955-Ն, ՀՀ կառավարության 2008 թվականի հունվարի 10-ի № 113-Ն, ինչպես նաև ՀՀ կառավարության 2006թ․ հունիսի 29-ի № 1206-Ն որոշումներում լրացումներ և փոփոխություններ կատարելու անհրաժեշտությամբ, որը նպատակ ունի կանոնակարգել ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման գործընթացը և վերոնշյալ որոշումները համապատասխանեցնել ԵԱՏՄ ՄՄ ՏԿ 014/2011«Ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգություն» տեխնիկական կանոնակարգին:

**2․ Կարգավորման հարաբերությունների ներկա վիճակը և առկա խնդիրները․**

2014թ. հոկտեմբերի 10-ին Հայաստանի Հանրապետությունը ստորագրել է Եվրասիական տնտեսական միության (ԵԱՏՄ) մասին պայմանագրին միանալու պայմանագիր, որն ուժի մեջ մտել 2015թ. հունվարի 2-ին:

ԵԱՏՄ 14.04.2015թ. թիվ 28 որոշման համաձայն ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգությանն առնչվող օրենսդրական ակտերն պետք է համապատասխանեցվեն ԵԱՏՄ հանձնաժողովի 18.10.2011թ. թիվ 827 որոշմամբ հաստատված Մաքսային միության ՄՄ ՏԿ 014/2011 «Ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգություն» տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։

 Հիմք ընդունելով վերոգրյալը՝ ներկայացված նախագծերով առաջարկվում է փոփոխություններ և լրացումներ կատարել ՀՀ կառավարության 2006 թվականի հոկտեմբերի 26-ի № 1699-Ն, 2007 թվականի հունիսի 28-ի № 955-Ն, ՀՀ կառավարության 2008 թվականի հունվարի 10-ի № 113-Ն, ինչպես նաև ՀՀ կառավարության 2006թ․ հունիսի 29-ի № 1206-Ն որոշումներում՝ ճանապարհային նշանների, լուսացույցերի, գծանշումների տեղակայման և կիրառման, երթևեկության կազմակերպման սխեմաների մշակման, ճանապարհային գծանշմանը, ճանապարհային ցանկապատներին, ուղղորդ սարքվածքներին ներկայացվող պահանջները համապատասխանեցնելով «Ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգություն» տեխնիկական կանոնակարգի և դրանով պահանջվող ստանդարտների պահանջներին։

Միաժամանակ հիշյալ նախագծերում կատարվել են ճանապարհային անվտանգության բարելավմանն ուղղված մի շարք փոփոխություններ։ Մասնավորապես, համաձայն 08.11.1968թ․Վիեննայի «Ճանապարհային երթևեկության մասին» Կոնվենցիայի 1-ին գլխի հոդված 4-ի դ) կետի «i» ենթակետի՝ Կոնվենցիայի Պայմանավորվող կողմերը, որոնք Վիեննայում սույն Կոնվենցիայի հետ միասին ստորագրման համար բաց՝ ճանապարհային նշանների և ազդանշանների Կոնվենցիայի Պայմանավորվող կողմեր չեն հանդիսանում, պարտավորվում են միջոցներ ձեռք առնել, որպեսզի արգելվի ազդանշանային նշանի, նրա հենասյան կամ երթևեկության կարգավորման համար նախատեսված ցանկացած այլ հարմարանքի վրա որևէ բան տեղադրելը, որը չի առնչվում այդ ազդանշանային նշանի կամ հարմարանքի օգտագործման նպատակի հետ, սակայն եթե Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները նյութական օգուտ ստանալու նպատակ չունեցող որևէ ասոցիացիայի թույլ են տալիս տեղակայելու նշանացույցներ, նրանք կարող են թույլ տալ, որ այդ ասոցիացիայի խորհրդանիշը պատկերվի նշանի կամ նրա հենասյան վրա` պայմանով, որ դա չի դժվարացնի նշանի ընկալումը։

 Նշվածի համատեքստում, քանի որ հետիոտնի և սլաքի ուրվագծով, լուսնասպիտակ թարթման ռեժիմում աշխատող տեղեկատու-լուսային սարքերը չեն հանդիսանում նյութական օգուտ հետապնդող որևէ ասոցիացիա, և առնչվում է լուսացույցին, քանի որ համարվում է վարորդներին լրացուցիչ տեղեկություն հաղորդող տեխնիկական միջոց, ապա գտնում ենք, որ դրանց կիրառումը լիովին արդարացված է:

Նման ռեժիմով աշխատող տեղեկատու-լուսային սարքեր փորձնական կարգով տեղադրվել են Երևան քաղաքի ճանապարհների մի շարք խաչմերուկներում, որոնց վերաբերյալ վարորդների կողմից արձագանքները հիմնականում դրական են։ Ուստի դրանց կիրառումը՝ տեղակայման անհրաժեշտությունը և վայրերը անհրաժեշտ է ամրագրել ՀՀ օրենսդրությամբ։

Բացի այդ կանոնակարգված չեն հետիոտների երթևեկության համար կանչովի փուլով լուսացուցային կարգավորում մտցնելու անհրաժեշտությունը, հստակեցված չեն տրանսպորտային լուսացույցերի, ճանապարհային նշանների տեղակայման վայրերը և չափորոշիչները:

**3․ Կարգավորման** **նպատակը** **և** **բնույթը**.

«ՀՀ կառավարության 2006 թվականի հոկտեմբերի 26-ի № 1699-Ն և 2007 թվականի հունիսի 28-ի № 955-Ն որոշումներում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման նախագծով

1. առաջարկվում է՝
2. «Ճանապարհային լուսացույց» տերմինի բացատրությունը ներկայացնել ԳՕՍՏ 33385-2015 ստանդարտի 3.1 կետին համապատասխան,
3. ՀՀ ճանապարհներին տեղակայվող և շահագործվող տրանսպորտային լուսացույցերը համապատասխանեցնել ԵԱՏՄ հայեցակարգում ընդգրկված ԳՕՍՏ-երին,
4. հստակեցնել Տ(T).1 տեսակի լուսացույցերի և լրացուցիչ սեկցիաների համատեղ կիրառման դեպքերը,
5. հանել 19 կետի վերջին պարբերությունը, քանի որ 4-րդ խմբի լուսացույցերը նախատեսված են դարձափոխային երթևեկությունը կարգավորելու համար, այլ ոչ թե թունելների,
6. կարգով նախատեսել լուսնասպիտակ թարթման ռեժիմում աշխատող տեղեկատու-լուսային սարքերի տեղակայման պայմանները և վայրերը։
7. Հստակեցված են դեպքերը, երբ՝
8. կիրառվում են Տ(7) տեսակի լուսացույցերը չկարգավորվող խաչմերուկներից և հետիոտնային անցումներից առաջ,
9. կիրառվում են հետիոտնային կանչովի լուսացույցերը,
10. թույլատրվում են աջ կամ ձախ շրջադարձ կատարող տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների միաժամանակյա երթևեկությունը լուսացույցի նույն փուլի ընթացքում,
11. նշվում են՝
12. տրանսպորտային լուսացույցերի տեղակայման տեղերը երթևեկելի մասերում և խաչմերուկներում,
13. տեղեկատու-լուսային սեկցիաների (սարքերի) տեղակայման վայրերի, նրանց թարթման հաճախության համապատասխանեցումը ԵԱՏՄ հայեցակարգում ընդգրկված ԳՕՍՏ-երին,
14. խաչմերուկները, որտեղ առկա լուսացուցային կարգավորումից ելնելով՝ արգելվում է կիրառել լուսացույցի դեղին թարթման ռեժիմ:
15. ավելացնել նաև լուսացույցերի և տեղեկատու-լուսային սեկցիաների համատեղ կիրառաման նկարներ, խաչմերուկների սխեմաներ։ Առաջարկվում է լրացուցիչ սեկցիայի տեսանելիության ապահովման համար կիրառել կարմիր եզրագծով /կոնտուր/ սեկցիաներ ԵԱՏՄ հայեցակարգում ընդգրկված ԳՕՍՏ-երին համապատասխան։
16. համալրվել են որոշման մեջ կիրառվող նոր տերմիններով՝ ՃԵԿ տեխնիկական միջոց, ՃՏՊ կուտակման վայր, փոփոխական տեղեկատվությամբ ճանապարհային նշան և այլն, քանի որ Ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը կանոնակարգող օրենքներում և որոշումներում նշված տերմինները կիրառվում են առանց բացատրության: Ավելացված են նոր տերմիններ, որոնք օգտագործվում ԵԱՏՄ հայեցակարգում ընդգրկված ԳՕՍՏ-երում։
17. նախատեսվել է նաև դրույթ՝ համաձայն որի թույլատրվում է ճանապարհները տնօրինող մարմիններին, փորձարարական նպատակով, կիրառել ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման այլ տեխնիկական միջոցներ երթևեկության անվտանգության բարձրացման նպատակով: Այս կետը հնարավորություն կտա անհրաժեշտության դեպքում կիրառել այլ տեխնիկական միջոցներ, քանի որ տեխնիկական միջոցները ժամանակակից աշխարհում արագ են զարգանում:
18. հստակեցվել են ՀՀ ճանապարհներին կիրառվող հիմնական և ժամանակավոր նշանների համապատասխանումը ԳՕՍՏ 32945 կամ ԳՕՍՏ Ռ52290 ստանդարտների, իսկ շահագործման ընթացքում՝ ԳՕՍՏ Ռ 50597 ստանդարտի պահանջներին:
19. պարտադիր է դառնում 3.20 և 3.22 նշանների կրկնումը յուրաքանչյուր ուղղությամբ մեկ երթևեկելի գոտի ունեցող ճանապարհներին: Նպատակը վտանգավոր հատվածներում նշանների տեսանելիության բարձրացումն է: Հետիոտների անվտանգ անցումն ապահովելու համար առաջարկվում է 5.19.1 նշանի կրկնելը նաև հետիոտնային անցումների վերևում՝ որոշակի պայմանների առկայության դեպքերում:
20. **նշվում են դեղնա-կանաչավուն ֆլորեսցենտային ժապավենով լուսանդրադարձնող վահանակների վրա կիրառվող ճանապարհային նշանները, որոնք կիրառվում են հատկապես ՃՏՊ կուտակման վայրերում՝ երթևեկության անվտանգության բարձրացան նպատակով:**
21. **հստակեցված են «**Մանկական հաստատություններ» տերմինը, 1.23 նշանի տեղակայման անհրաժեշտությունը որոշելու համար:
22. նշված են 1.34.1 և 1.34.2 «Շրջադարձի ուղղություն» նշանների տեղակայման պահանջները կախված կորի շառավղից:
23. **հստակեցվում է, թե որ դեպքերում է տեղակայվում 2.5 նշանը 2.4-ի փոխարեն՝ ԳՕՍՏ Ռ50597-2017- ի համապատասխան:**
24. **առաջարկվում է հատուկ թելադրանքի նշանների 5.19 խմբում ավելացնել ևս 2 նշան անկյունագծային հետիոտնային երթևեկություն ունեցող խաչմերուկներում կիրառելու համար, ինչպես նաև առաջարկվում է անկյունագծային հետիոտնային երթևեկություն կազմակերպելու համար տվյալ հետիոտնային անցումը նշել նոր՝ 1.14.3 գծանշումով:**
25. **համաձայն ԳՕՍՏ Ռ52290-2004 ստանդարտի՝ մանրամասն նկարագրված են այն ձգողականության օբյեկտները**, **որոնց գտնվելու վայրի մասին կարելի է վարորդներին տեղեկացնել տեղեկատու-ցուցիչ նշանների միջոցով:**
26. **սպասարկման նշանների խմբից առաջարկվում է հանել 7.22-7.55 նշանները:**
27. **«**Լրացուցիչ ցուցանակներ» նշանների խմբում ավելացնել 2 նոր նշաններ՝ 8.29 «Ֆոտոտեսանկարահանում» և 8.30 «Էլեկտրոմոբիլների լիցքավորում»:

«ՀՀ կառավարության 2008 թվականի հունվարի 10-ի № 113-Ն որոշման մեջ փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին» նախագծով առաջարկվում է՝

1. ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման սխեմայի մշակմանը, ճանապարհային գծանշմանը, ճանապարհային ցանկապատներին, ուղղորդ սարքվածքներին ներկայացվող ստանդարտները համապատասխանեցնել «Ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգություն» տեխնիկական կանոնակարգով նախատեսված՝ ՀՀ-ում գործող ստանդարտներին․
2. գծանշման գույները, պատկերները համապատասխանեցնել «Ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգություն» տեխնիկական կանոնակարգի և ՀՀ կառավարության 28.05․2007թ․ N955-Ն որոշման պահանաջներին․
3. կարգավորել գծանշման լուսաանդրադարձման գործակիցների չափորոշիչները,
4. հետիոտների անվտանգության բարձրացման համար 1․14․1 և 1․14․2 գծանշումներում նախատեսել նոր գունագրաֆիկ երանգավորում.
5. սահմանել աղմկոտ գոտիներին ներկայացվող պահանջները և դրանց կիրառման կանոնները․
6. ճանապարհատրանսպորտային պատահարների նախականխման և հետիոտների անվտանգությունը բարձրացնելու նպատակով արհեստական անհարթությունների տեղակայման կանոնների մեջ կատարել փոփոխություններ՝ սահմանելով դրանց նախագծման և տեղակայման ստանդարտը․
7. հորիզոնական գծանշումները ներկայացված են նոր տեսքով՝ առաջարկվող փոփոխություններով և լրացումներով համալրված:

«ՀՀ կառավարության 2006թ․ հունիսի 29-ի № 1206-Ն որոշման մեջ լրացումներ և փոփոխություններ կատարելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման նախագծով․

1. հստակեցվել են ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման հիմնական խնդիրներն ու սկզբունքները․
2. խմբագրվել է կարգի 10-րդ կետը՝ ավելացնելով ԵԱՏՄ ՄՄ ՏԿ 014/2011«Ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգություն» տեխնիկական կանոնակարգով պահանջվող ԳՕՍՏ-երը․
3. հստակեցվել են կարգով նախատեսված մի շարք դրույթներ։

**4․ Ակնկալվող** **արդյունքները**․

Նախագծերի ընդունման արդյունքում ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգությանն առնչվող օրենսդրական ակտերը կներդաշնակեցվեն ԵԱՏՄ տեխնիկական կանոնակարգերի պահանջներին՝ ապահովելով ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման միասնական կանոնակարգումը։

Նախագծերում առաջարկվող փոփոխությունների և լրացումների ընդունումը կնպաստեն ՃՏՊ-ների նվազեցմանը, կարգավորվող և չկարգավորվող հետիոտնային անցումների անվտանգության բարձրացմանը, ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման նոր տեխնիկական միջոցների կիրառմանը, որոնք կբարձրացնեն ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման անվտանգությունը՝ հետևաբար նաև կնպաստեն ՃՏՊ-ների թվի նվազեցմանը:

**5․ Նախագծի մշակման գործընթացում ներգրաված ինստիտուտները և անձինք**․

Նախագծերը մշակվել են ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության և «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամի կողմից:

**6․ Կապը ռազմավարական փաստաթղթերի հետ. Հայաստանի վերափոխման ռազմավարություն 2050, Կառավարության 2021-2026թթ. ծրագիր, ոլորտային և/կամ այլ ռազմավարություններ.**

 ՀՀ կառավարության Հայաստանի վերափոխման ռազմավարություն 2050 փաստաթղթի «2.4 Բնածին, տեխնածին և մարդածին աղետներին դիմակայելու բարձր պատրաստվածություն» թիրախային արդյունքների, «2.4.3 Համայնքների, ենթակառուցվածքների և շենք-շինությունների անվտանգության և բնակչության դիմակայունության մակարդակ (ըստ մասնագիտական գնահատականի)» ցուցանիշներից, ինչպես նաև ՀՀ կառավարության 2021-2026թթ. ծրագրի «3.2 Ճանապարհաշինություն» վերնագրի 3-րդ պարբերության և ՀՀ կառավարության 18.11.2021թ․ թիվ 1902-Լ որոշման 1-ին հավելվածի ՏԿԵՆ 53-րդ կետով նախատեսված միջոցառման կատարման պայմաններից։

**7․ Ֆինանսական միջոցների անհրաժեշտության և պետական բյուջեի եկամուտներում և ծախսերում սպասվելիք փոփոխությունների մասին.**

Նախագծերի ընդունման կապակցությամբ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների անհրաժեշտություն և Հայաստանի Հանրապետության պետական բյուջեում ծախսերի և եկամուտների փոփոխություն չի առաջանում:

Սակայն նշենք, որ նախագծի ընդունման արդյունքում պարտադիր են դառնում ՃՏՊ-ների կուտակման վայրերում հիմնական նշանների կրկնումը, որոնց տեղակայումը պահանջում է լրացուցիչ ծախսեր, սակայն հաշվի առնելով, որ այդ նշանների կիրառումը կնպաստի ՃՏՊ-ների նվազեցմանը, հետևաբար այն կհանգեցնի տնտեսական արդյունավետության բարձրացմանը: