**ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ**

**ՀՀ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ «ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳԹՈՒԹՅԱՆ ԱԶԳԱՅԻՆ ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳԹՈՒԹՅԱՆ ԱԶԳԱՅԻՆ ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆԻՑ ԲԽՈՂ 2023-2027 ԹՎԱԿԱՆՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԻՋՈՑԱՌՈՒՄՆԵՐԻ ԾՐԱԳԻՐԸ ՀԱՍՏԱՏԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՈՐՈՇՄԱՆ ՆԱԽԱԳԾԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ**

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

Նախագիծը բխում է բոլոր երկրների կողմից ընդունված «Ճանապարհային անվտանգության երրորդ գլոբալ նախարարական համաժողով։ Գլոբալ նպատակների ձեռքբերում 2030» 2020 թվականի փետրվարի 20-ի Ստոկհոլմի հռչակագրի կատարման պահանջից։ Համաժողովի ընթացքում կոչ է արվել ստեղծել համընդհանուր նոր թիրախ, որը ընդունվել այն է՝ մինչև 2030 թվականը ավտոճանապարհային վթարների և մահերի թիվը նվազեցնել 50%-ով։

Նախագիծը մշակվել է հիմք ընդունելով Ասիական զարգացման բանկի (ԱԶԲ) TA 9793-ARM ծրագրի շրջանակներում ԱԶԲ-Ի փորձագիտական խմբի կողմից մշակված «Տրանսպորտի և առևտրի խթանման ռազմավարություն, 2020-2040» (TTFS) և «Հայաստանի ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարություն» փաստաթղթերի հիման վրա։

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

2015 թվականի սեպտեմբերին ՄԱԿ-ի գագաթնաժողովի ժամանակ ՄԱԿ-ի բոլոր անդամ պետությունների կողմից ընդունվեց [Կայուն զարգացման նպատակները (ԿԶՆ)](https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/), որը համընդհանուր կոչ է ամբողջ աշխարհին՝ ուղղված աղքատությանը վերջ տալու, մոլորակին պաշտպանելու և բարելավելու բոլորի կյանքը և հեռանկարները, որպես «[2030 օրակարգ կայուն զարգացման համար](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R)»: Եվ թեև կայուն զարգացման նպատակներն իրավաբանորեն պարտադիր չեն, սակայն ՄԱԿ-ի անդամ երկրների կառավարություններից ակնկալվում է ստանձնել հանձնառություններ և մշակել ազգային ծրագրեր ԿԶՆ 17 նպատակներին հասնելու համար: Հարկ է նշել, որ վերը նշված 17 ԿԶՆ-ները իրենց հերթին բաղկացած են համապատասխան թիրախներից և ցուցիչներից: ՄԱԿ-ի անդամ պետություններն ազգային մակարդակում պետք է մշակեն համապատասխան ծրագրեր և միջոցառումներ այդ ԿԶՆ-ներին հասնելու համար:

ԿԶՆ կարևոր նպատակներից է ճանապարհային անվտանգությունը, որը զետեղված է «11. Կայուն քաղաքներ և համայնքներ» նպատակի 11.2 թիրախում, այն է՝ մինչև 2030 թ. բոլորի համար հասանելի դարձնել ապահով, մատչելի, հասանելի և կայուն տրանսպորտային համակարգերը՝ բարելավելով ճանապարհների անվտանգությունը, հատկապես ընդլայնելով հասարակական տրանսպորտը՝ հատուկ ուշադրություն դարձնելով խոցելի իրավիճակներում գտնվող անձանց, կանանց, երեխաների, հաշմանդամություն ունեցող անձանց և տարեցների կարիքներին։ Իսկ ճանապարհային անվտանգության կառավարման արդյունքների արդյունավետության չափորոշիչը երկրում ՃՏՊ-ների հետևանքով մահերի կամ վնասվածքների կրճատելու գրավականն է, շեշտը դնելով ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբերի (հետիոտներ, հեծանվորդներ, երեխաներ, տարեցներ, հաշմանդամություն ունեցող անձիք և այլն) անվտանգության ապահովման վրա, ինչը արտացոլում է երկրի՝ ճանապարհային անվտանգության խնդիրները հաղթահարելու և ճանապարհային անվտանգության իրավիճակի բարելավելու կարողությունը:

ՄԱԿ-ի Գլխավոր ասամբլեան 2020 թվականի սեպտեմբերին ընդունել է «Գլոբալ ճանապարհային անվտանգության բարելավում» A/RES/74/299 բանաձևը, որը հռչակեց Ճանապարհային անվտանգության 2021-2030 թվականների գործողությունների պլանը, որի նպատակն է մինչև 2030 թվականը կանխել ճանապարհային երթևեկության մահվան դեպքերը և վնասվածքները առնվազն 50%-ով[[1]](#footnote-1): Գործողությունների տասնամյակի գլոբալ պլանը մշակվել է ԱՀԿ-ի և ՄԱԿ-ի տարածաշրջանային հանձնաժողովների կողմից՝ համագործակցելով ՄԱԿ-ի ճանապարհային անվտանգության համագործակցության այլ գործընկերների հետ, որը կենտրոնացած է հաջորդ տասնամյակի ընթացքում ճանապարհային անվտանգության գործողությունների և ձեռքբերումների վրա և բացահայտվում է ճանապարհային անվտանգության ռազմավարության «հինգ հենասյուների» միջոցով:

|  |  |
| --- | --- |
| **ՄԱԿ-ի ճանապարհային անվտանգության հինգ հենասյուները****Հենասյուն 1․**   Ճանապարհային անվտանգություն և կառավարում**Հենասյուն 2․** Ավելի անվտանգ ճանապարհներ և անվտանգ երթևեկություն **Հենասյուն 3․** Անվտանգ տրանսպորտային միջոցներ**Հենասյուն 4․** Անվտանգ ճանապարհներից օգտվողներ **Հենասյուն 5․**  Հետ-վթարային արձագանք | **Կայուն զարգացման նպատակներ****ԿԶՆ 3․** Լավ առողջություն և կենսապայմաններ **ԿԶՆ 9․** **Արդյունաբերություն, նորարարություն և ենթակառուցվածքներ****ԿԶՆ 11․** Կայուն քաղաքներ ու համայնքներ |
| **Զրո տեսլական**«Երբեք չի կարող էթիկայի տեսանկյունից ընդունելի լինել, որ մարդիկ զոհվեն կամ լուրջ վնասվածք ստանան ճանապարհային տրանսպորտային համակարգում տեղաշարժվելիս»: |

2012-2021 թվականների ընթացքում Հայաստանում գրանցվել է մոտ 36000 ՃՏՊ և 52000 վիրավորումներ։ Ե՛վ գրանցված ՃՏՊ-ների, և՛ վիրավորումների թվի աճի միտում ունեն (7.6 տոկոս միջին տարեկան աճով), նշված տարեկան ցուցանիշների նվազեցում գրանցվել է միայն 2016 թվականին (5․8%) և 2020 թվականին (16․3%): 2021 թվականին ՃՏՊ-ներն աճել են մոտ 77%-ով, իսկ վիրավորումները՝ 79%-ով, 2012 թվականի տվյալների համեմատ։ ՃՏՊ-ների և վիրավորումների ամենամեծ թիվը գրանցվել է 2019 թվականին (Գծապատկեր 19)։

Միաժամանակ, ինչպես ցույց են տալիս վիճակագրական տվյալները՝ վերջին 10 տարիներին Հայաստանում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով զոհերի թիվն աճել է. եթե 2010 թվականին այդ թիվը 294 էր‚ ապա 2020 թվականին այն հասել է 348-ի, 2021 թվականին՝ 367, իսկ 2022 թվականին՝ 321։

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

Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության ամենաբարձր մակարդակին հասնելու համար անհրաժեշտ է ձեռնարկել համապատասխան միջոցներ «Տեսլական զրո» (Vision Zero) և «Անվտանգ համակարգային մոտեցում» (Safe System Approach) քաղաքականությանը հասնելու համար:

ՃՏՊ-ները և դրանց հետևանքով առաջացած մահերը և վնասվածքները մտահոգիչ են և կորստի աղբյուր են հանդիսանում։ Սակայն դրանք նաև բացասաբար են ազդում ազգային տնտեսության վրա: Ըստ գնահատումների ՃՏՊ-ները նվազեցնում են Հայաստանի ՀՆԱ-ն առնվազն 1%-ով, և կազմում են ՀՆԱ սոցիալ-տնտեսական ծախսերի մոտ 5%-ը[[2]](#footnote-2):

Ռազմավարության ընդունման նպատակն է՝ բարձրացնել Ճանապարհային անվտանգության դեր՝ ապահովելով Ստոկհոլմի հռչակագրով ընդունված գլխավոր թիրախի իրականացումը։

Ռազմավարության նախագծում ներկայացված են մինչև 2033 թվականը ճանապարհային անվտանգության ոլորտի զարգացման տեսլականը և նպատակները, յուրաքանչյուր թիրախի և բարեփոխման գործողությունները, ակնկալվող արդյունքները։

Ռազմավարության նախագծով սահմանվել են ՄԱԿ-ի Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման գլոբալ թիրախները, որոնց Հայաստանը պետք է հասնի 2023-2030թթ.-ին։

Ռազմավարության նախագծով նշված թիրախների շրջանակներում նախատեսվում է իրականացնել շուրջ 22 գործողություններ։

**4․ Ակնկալվող** **արդյունքները**․

Նախագծի ընդունման արդյունքում կսահմանվի Հայաստանի ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարությունը, ինչպես նաև Հայաստանի ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության գործողությունների միջոցառումների ծրագիրը, որին ՀՀ կառավարությունը պետք է հասնի 2023-2027թթ. ընթացքում։

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

Նախագիծը մշակվել է ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության 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։

**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:

1. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> [↑](#footnote-ref-1)
2. ԱԶԲ «Ավտոճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարություն՝ Հայաստանի համար» փաստաթուղթ՝ «․․iRAP կիրառում է հետևյալ բանաձևը. մահ = GDP/մարդ × 70, լուրջ վնասվածք = GDP/մարդ× 17.5: Հայաստանում ընդունված է, որ Ոստիկանության կողմից գրանցված ցանկացած ավտովթար լուրջ է համարվում» [↑](#footnote-ref-2)