*Հավելված N 1*

*ՀՀ կառավարության 2023 թվականի*

*-ի N -Լ որոշման*

**Հայաստանի ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարություն**

**Հապավումներ**

|  |  |
| --- | --- |
| **ԱԱԾ** | Ազգային անվտանգության ծառայություն |
| **ԱՆ** | ՀՀ առողջապահության նախարարություն |
| **ԲՏԱՆ** | ՀՀ բարձր տեխնոլոգիական արդյունաբերության նախարարություն |
| **ԵՄ** | Եվրոպական միություն |
| **ԵՆԲ** | Եվրոպական ներդրումների բանկ |
| **ԷՆ** | ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն |
| **ԷԿԵՆԳ** | Էլեկտրոնային կառավարման ենթակառուցվածքների ներդրման գրասենյակ |
| **ԿԳՄՍՆ** | Կրթության, գիտության մշակույթի և սպորտի նախարարություն |
| **ԿՆՃՑԲ** | Կենսական նշանակության ճանապարների ցանցի բարելավում |
| **ՀԱԱԱԽ** | «Ճանապարհային անվտանգության ազգային խորհուրդ» ՀԿ |
| **ՀԱՊՀ** | «Հայաստանի ազգային պոլտեխնիկական համալսարան» հիմնադրամ |
| **ՀԲ** | Համաշխարհային բանկ |
| **ՀԿ** | Հասարակական կազմակերպություն |
| **ՀՀ** | Հայաստանի Հանրապետություն |
| **ՀՎԿ** | ՀՀ վիճակագրական կոմիտե |
| **ՃԱ** | Ճանապարհային անվտանգություն |
| **ՃԴ** | «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամ |
| **ՃՇՀԱՀ** | «Ճարտարապետության և շինարարության Հայաստանի ազգային համալսարան» հիմնադրամ |
| **ՆԳՆ** | ՀՀ ներքին գործերի նախարարություն |
| **ՆԳՆԿ** | ՀՀ ներքին գործերի նախարարության կրթահամալիր |
| **ՇՄՆ** | ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարություն |
| **ՊԵԿ** | ՀՀ պետական եկամուտների կոմիտե |
| **ՏԿԵՆ** | ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարություն |
| **ՔՀԿ** | ՀՀ քաղաքական հասարարական կազմակերպություն |
| **ՔՏՀԱՏՄ** | Քաղաքաշինության, տեխնիկական և հրդեհային անվտանգության տեսչական մարմին |
| **ՖՆ** | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն |

**Բովանդակություն**

[Գլուխ 1 Ներածություն 5](#_Toc143767406)

[Գլուխ 2. Հայաստանի ճանապարհային անվտանգության ներկա վիճակը 9](#_Toc143767407)

[2.1 Ընդհանուր առաջընթացը 9](#_Toc143767408)

[2.2 Ճանապարհային անվտանգության նախորդ ռազմավարության արդյունքները 9](#_Toc143767409)

[Գլուխ 3. Ռազմավարության նպատակները, թիրախները և իրականացվելիք անհրաժեշտ միջամտությունը 14](#_Toc143767410)

[3.1 Անվտանգ համակարգի մոտեցումը 14](#_Toc143767411)

[3.2 Ռազմավարության հիմնական նպատակը և թիրախները 16](#_Toc143767412)

[3.4 Ռազմավարության շրջանակը 17](#_Toc143767413)

[Հենասյուն 1․ Ճանապարհային անվտանգության կառավարում 20](#_Toc143767414)

[Հենասյուն 2․ Ավելի անվտանգ ճանապարհներ և անվտանգ երթևեկություն 33](#_Toc143767415)

[Հենասյուն 3. Ավելի անվտանգ տրանսպորտային միջոցներ 43](#_Toc143767416)

[Հենասյուն 4․ Ավելի անվտանգ երթևեկության մասնակիցներ 49](#_Toc143767417)

[Հենասյուն 5․ Հետ-վթարային արձագանք 57](#_Toc143767418)

**Գծապատկերներ**

[Գծապատկեր 1 Անվտանգ համակարգի մոտեցումը 14](#_Toc143767454)

[Գծապատկեր 9 Ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության ուրվագիծ 18](#_Toc143767455)

[Գծապատկեր 11 Համապարփակ ՃՏՊ էլեկտրոնային տվյալների համակարգի կապը ճանապարհային անվտանգության արդյունավետ կառավարման հետ 25](#_Toc143767457)

[Գծապատկեր 12 Հայաստանի ՃՏՊ-ների քարտի տվյալների և CADaS-ի համեմատական 29](#_Toc143767458)

[Գծապատկեր 13 ․ Հենասյուն 2-ի շրջանակներում իրականացվելիք միջոցառումները 41](#_Toc143767459)

**Աղյուսակներ**

[Աղյուսակ 1 Վթարների, մահերի ու վնասվածքների ցուցանիշները ըստ մարզի` 2019-2022թթ․ համար 10](#_Toc135410794)

[Աղյուսակ 2 Ըստ բախման տեսակի վթարների փոփոխությունների էվոլուցիան 11](#_Toc135410795)

[Աղյուսակ 3 . CADaS փոփոխական մեծությունների համառոտ նկարագությունը 27](#_Toc135410796)

[Աղյուսակ 4 Հայաստանի ՃՏՊ-ների համակարգի տվյալների և CADaS-ի համեմատությունը՝ ըստ «+++», «+» և «-» համապատասխանության պայմանանիշների 29](#_Toc135410797)

# Գլուխ 1 Ներածություն

1. Համաշխարհային մասշտաբով ամեն տարի ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով մահանում է շուրջ 1,3 միլիոն և վիրավորվում՝ մոտ 50 միլիոն մարդ: Իրավիճակից կախված դրանք հաջորդ տասնամյակի ընթացքում կարող են հանգեցնել շուրջ 13 միլիոն մահվան և 500 միլիոն վնասվածքների պատճառ դառնալ, և խոչընդոտել կայուն զարգացմանը, հատկապես ցածր և միջին եկամուտ ունեցող երկրներում:
2. 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: 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***։
3. Արևելյան գործընկերություն (ԱլԳ) երկրների տարածաշրջանում 2012-2021 թվականներին մահացությունների թիվն աճել է 18,3%-ով, ինչն էապես ցածր է նույն ժամանակահատվածում գրանցված վթարների և վիրավորումների համապատասխան աճից: Ընդհանուր առմամբ, ՃՏՊ զոհերի թիվը չի համապատասխանում ՃՏՊ և վիրավորումների միտումներին: Հարկ է նշել, որ եթե՝ 2020 թվականին ՃՏՊ-ների և վիրավորումների թիվը 2019-ի համեմատ էապես նվազել է (համապատասխանաբար 16%-ով և 14%-ով), մահացությունների թիվն աճել է։

Գծապատկեր 1. ԱլԳ երկրների տարածաշրջանում ՃՏՊ-ներից մահացության միջին մակարդակը 2021թ. (\*2020թ. տվյալներ)

1. Ամեն տարի Հայաստանում ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից (ՃՏՊ) մահանում է ավելի քան 300 մարդ, որոնք հաճախ ընկալվում են որպես վարորդի սխալների հետևանքով տեղի ունեցած պատահարներ։ Նշվածը ստիպում է քաղաքականություն մշակողներին բացառապես կենտրոնանալ երթևեկության մասնակիցների հիմնախնդիրների վրա: Համաձայն միջազգային լավագույն փորձի բնորոշման՝ «ճանապարհատրանսպորտային պատահար» հասկացություն գոյություն չունի, քանի որ յուրաքանչյուր վթարից հնարավոր է խուսափել։
2. Նշվածով է պայմանավորված Հայաստանում ավտոճանապարհների ամենաբարձր մակարդակի անվտանգությանն հասնելու նպատակով, ՀՀ կառավարության կողմից որդեգրած «Զրո տեսլական» քաղաքականությունը, որը ենթադրում է ՄԱԿ-ի «Անվտանգ համակարգերի մոտեցում» եզրույթի, հինգ հենասյուների և ռազմավարական զարգացման նպատակների սկզբունքների իրականացումը:
3. Ամեն տարի Հայաստանում ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից (ՃՏՊ) մահանում է ավելի քան 300 մարդ, որոնք հաճախ ընկալվում են որպես վարորդի սխալների հետևանքով տեղի ունեցած պատահարներ։ Նշվածը ստիպում է քաղաքականություն մշակողներին բացառապես կենտրոնանալ երթևեկության մասնակիցների հիմնախնդիրների վրա: Համաձայն միջազգային լավագույն փորձի բնորոշման՝ «ճանապարհատրանսպորտային պատահար» հասկացություն գոյություն չունի, քանի որ յուրաքանչյուր վթարից հնարավոր է խուսափել։
4. Նշվածով է պայմանավորված Հայաստանում ավտոճանապարհների ամենաբարձր մակարդակի անվտանգությանն հասնելու նպատակով, ՀՀ կառավարության կողմից որդեգրած «Զրո տեսլական» քաղաքականությունը, որը ենթադրում է ՄԱԿ-ի «Անվտանգ համակարգերի մոտեցում» եզրույթի, հինգ հենասյուների և ռազմավարական զարգացման նպատակների սկզբունքների իրականացումը:
5. Բոլոր երկրների կողմից ստորագրված «Ճանապարհային անվտանգության երրորդ գլոբալ նախարարական համաժողով։ Գլոբալ նպատակների ձեռքբերում 2030» 2020 թվականի փետրվարի 20-ի Ստոկհոլմի հռչակագրով համաժողովի ընթացքում կոչ է արվել ստեղծել համընդհանուր նոր թիրախ, որը ընդունվել է ՄԱԿ-ի Գլխավոր ասամբլեան 2020 թվականի սեպտեմբերին ընդունել է «Գլոբալ ճանապարհային անվտանգության բարելավում» A/RES/74/299 բանաձևով, այն է՝ ***մինչև 2030 թվականը ավտոճանապարհային վթարների և մահերի թիվը նվազեցնել 50%-ով***։ Մասնավորապես՝ թիրախավորելով երթևեկության մասնակիցներին, ինստիտուցիոնալ կարողությունների ուժեղացման նպատակով ճանապարհային անվտանգության օրենսդրական հենքի վրա ապահովել ճանապարհային անվտանգության կառավարման, տրանսպորտային միջոցի անվտանգության, ենթակառուցվածքների, երթևեկության մասնակիցների վարքագծի բարելավման և հետ վթարային արձագանքման ծառայությունների բարեփոխումների իրականացումը:Սույն ռազմավարությունը հիմնված է 2009 թվականի օգոստոսի 13-ի թիվ 995-Ն որոշմամբ ՀՀ կառավարության կողմից հաստատված Հայաստանի Հանրապետության և Երևան քաղաքի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարությամբ սահմանված առաջնահերթությունների, գիտական և բազմաշերտ վերլուծությունների ու միջազգային լավագույնփորձի վրա: Այս ամենի գլխավոր նպատակը միասնական պետական քաղաքականության մշակման և դրա իրագործման ճանապարհով ՃՏՊ-ների հետևանքով մահվան դեպքերի և վնասվածքների թվի նվազեցումն է՝ ապահովելով քաղաքական և սոցիալական հանդուրժողոկանություն, նորարարություն և ծախսարդյունավետություն:
6. ՀՀ կառավարության 2009 թվականի ռազմավարությամբ որպես թիրախ սահմանվել էր ՃՏՊ-ների հետևանքով մահվան ելքով վթարների 5% նվազեցումը, որը ի շնորհիվ ՀՀ կառավարության կողմից որդեգրված չափելի ու համընդհանուր արդյունք ունենալու քաղաքականության՝ ռազմավարության իրականացման առաջին իսկ տարում այդ ցուցանիշը գերազանցել է ռազմավարությամբ նախատեսված թիրախը՝ 15%-ով: Ծրագրի իրականացման հինգ տարիների ընթացքում ռազմավարությամբ նախատեսված առաջնահերթ միջոցառումների իրականացման արդյունքում ճանապարհային անվտանգության ոլորտում իրականացվել են մի շարք բարեփոխումներ, այդ թվում՝ արագաչափերի տեղադրումը, տրանսպորտային միջոցների պարտադիր ապահովագրությունը (ԱՊՊԱ), ճանապարհաշինության և ճանապարհների գծանշման աշխատանքների իրականացման բարելավումները, վարկային միջոցների շրջանակներում ճանապարհային անվտանգության աուդիտի իրականացումը և այլն:
7. Սակայն 2013 թվականից ի վեր ճանապարհային անվտանգության ոլորտի համակարգված կառավարման բացակայությամբ պայմանավորված ՃՏՊ-ների թիվը շեշտակի աճել է և 2019 թվականին՝ ի պատասխան հանրային պահանջի ու քաղաքական կամքի, ճանապարհային անվտանգության հարցը դրվեց ՀՀ կառավարության և Ազգային ժողովի օրակարգում:
8. Տասնամյակի կտրվածքով գործողությունները կիրականացվեն տեղական, ազգային, տարածաշրջանային և գլոբալ մակարդակներում, բայց հիմնական կենտրոնացումը կլինի ազգային և տեղական մակարդակներով գործողությունների իրականացման վրա: Պետական և տեղական ինքնակառավարման մարմինների իրավական շրջանակներում բոլոր երկրերին խրախուսվում է իրականացնել ճանապարհային անվտանգության հինգ հենասյուններով սահմանված գործողությունները, որոնք միտված են ճանապարահային անվտանգության Գլոբալ համընդհանուր թիրախներին։
9. Յուրաքանչյուր հենասյան համար Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման Գլոբալ պլանով սահմանված են թիրախներ, որին Հայսատանը պետք է հասնի մինչև 2030 թվականը։

Աղյուսակ 1. Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման գլոբալ թիրախները

|  |  |
| --- | --- |
| **Հենասյուներ** | **Թիրախներ** |
| **Հենասյուն 1․**Ճանապարհային անվտանգության կառավարում | **Թիրախ 1**․ Մինչև 2020թ. բոլոր երկրները մշակում են ՃԱ բազմաոլորտային գործողությունների պարզ պլան՝ նշելով հստակ ժամկետներ |
| **Թիրախ 2**․ Մինչև 2030թ. բոլոր երկրները հավանություն են տալիս ՃԱ-ին վերաբերվող ՄԱԿ-ի մեկ կամ մի քանի օրինսդրական |
| **Հենասյուն 2․** Ավելի անվտանգ ճանապարհներ և անվտանգ երթևեկություն | **Թիրախ 3․** Մինչև 2030թ. բոլոր նոր ճանապարհները ապահովում են ճանապարհային բոլոր օգտագործողների համար սահմանված ՃԱ |
| **Թիրախ 4․** Մինչև 2030թ․ գոյություն ունեցող ճանապարհներով երթևեկության 75%-ից ավելին բաժին է ընկնում այն ճանապարհներին, որոնք համապատասխանում են երթևեկության բոլոր մասնակիցների համար սահմանված ՃԱ տեխնիկական չափանիշներին |
| **Հենասյուն 3․** Ավելի անվտանգ տրանսպորտային միջոցներ | **Թիրախ 5․** Մինչև 2030թ. նոր (արտադրված, վաճառված կամ ներմուծված) և օգտագործված տրանսպորտային միջոցների 100%-ը համապատասխանում են բարձր որակի անվտանգության չափանիշներին, այդ թվում՝ ՄԱԿ-ի և Համաշխարհային տեխնիկական կանոնակարգերով առաջարկվող առաջնահերթ կանոնակարգերը, կամ համարժեք ճանաչված ազգային կատարողական պահանջները |
| **Հենասյուն 4․** Ավելի անվտանգ երթևեկության մասնակիցներ | **Թիրախ 6․** Մինչև 2030թ. կրկնակի կրճատել սահմանված արագության սահմանաչափը գերազանցող տրանսպորտային միջոցների թիվը և կրճատել արագության գերազանցմամբ պայմանավորված վնասվածքների և մահացությունների թիվը |
| **Թիրախ 7․** Մինչև 2030թ. բարձրացնել ստանդարտ սաղավարտները ճիշտ օգտագործող մոտոցիկլիստների համամասնությունը մինչև 100% |
| **Թիրախ 8․**Մինչև 2030թ. ավելացնել անվտանգության գոտիներ և/կամ ստանդարտ, երեխաների զսպման համակարգեր օգտագործող ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցների ուղևորների համամասնությունը մինչև 100% |
| **Թիրախ 9․**Մինչև 2030թ. կրկնակի կրճատել ալկոհոլային և/կամ այլ հոգեմետ միջոցներ օգտագործած վարորդների պատճառով ճանապարհային երթևեկության վնասվածքներ ստացած և մահացած անձանց թիվը |
| **Թիրախ 10․**Մինչև 2030թ. բոլոր երկրներն ունեն ազգային օրենքներ, որոնցով սահմանափակվում կամ արգելվում է մեքենա վարելիս բջջային հեռախոսների օգտագործումը |
| **Թիրախ 11․**Մինչև 2030թ. բոլոր երկրները պետք է ունենան պրոֆեսիոնալ վարորդների համար մեքենա վարելու և հանգստի ժամերի սահմանման վերաբերյալ հաստատված կանոնակարգ և/կամ միանման տվյալ ոլորտում միջազգային/տարածաշրջանային կանոնակարգին |
| **Հենասյուն 5․** Հետ-վթարային արձագանք | **Թիրախ 12․** Մինչև 2030թ. բոլոր երկրները, որպեսզի ճանապարհային երթևեկության վթարի և առաջին մասնագիտական շտապ օգնության տրամադրման միջև ընկած ժամանակահատվածը նվազագույնի հասցնելու նպատակով ունեն սահմանված և հաստատված ազգային թիրախներ/նպատակներ |

# Գլուխ 2. Հայաստանի ճանապարհային անվտանգության ներկա վիճակը

## **2.1 Ընդհանուր առաջընթացը**

1. Վերջին 15 տարիների ընթացքում Հայաստանում ՃՏՊ-ների ցուցանիշների էական բարելավում չի արձանագրվել: Մասնավորապես, 2008 թվականի համեմատությամբ ՃՏՊ-ների հետևանքով մահացության ցուցանիշը շատ դանդաղ է նվազել՝ կազմելով 28%, մինչդեռ ՃՏՊ-ների թիվը աճել է շուրջ 59%-ով։[[1]](#footnote-1)

## **2.2 Ճանապարհային անվտանգության նախորդ ռազմավարության արդյունքները**

1. Ճանապարհային անվտանգության նախորդ ռազմավարության հիմնական նպատակն էր յուրաքանչյուր հինգ տարվա ընթացքում ՃՏՊ-ների քանակի միջին հաշվարկով կրճատել 10%-ով: Նշված ժամանակահատվածի համար սահմանվել էին իրատեսական թիրախներ, որոնք իրականացվել են: Սահմանված ՃՏՊ-ների 10%-ով նվազեցման թիրախը գերազանցեց 1%-ը՝ կազմելով 11% (տե՛ս գծապատկեր 1-ը)։
2. 2011–2022թթ. ընթացքում Հայաստանում ավտոմեքենաների թիվը աճել է 28%-ով։ Եվ թերևս դրանք ներմուծվել են արտերկրից, սակագն դրանց մեծ մասը նախկինում օգտագործված են և թերի հագեցված անվտանգության անհրաժեշտ համակարգերով։ Վերջին տարիներին ավտոմեքենաների թվի աճով պայմանավորված (հատկապես Երևանում) բարձրացել է երթևեկության ծանրաբեռնվածությունը, իսկ ՃՏՊ-ների թիվը աճել է:

Գծապատկեր 2․ Բախումների թիվը (2009-2022թթ․) միջին փոփոխականի միտման գծով[[2]](#footnote-2)

1. Տեղի ունեցած վթարների ծանրության աստիճանները հիմնականում պայմանավորված են.
2. Հայաստանի որոշ հատվածներում փրկարարական և շտապօգնության ծառայությունների դժվար հասանելիությամբ․
3. տրանսպորտային միջոցների վարորդների և ուղևորների կողմից ամրագոտիներ չկապելը, ինչը ազդեցություն է ունեցել տրանսպորտային միջոցի հետևանքով մահվան դեպքերի թվի վրա:
4. Վթարների հետևանքով տուժածների 25%-ը հետիոտններն են, որոնք որպես ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների խոցելի խումբ (հետիոտներ, հեծանվորդներ, երեխաներ, տարեցներ, հաշմանդամություն ունեցող անձիք, ինչպես նաև շարժիչով աշխատող երկանիվ տրանսպորտային միջոցներից օգտվողներ) վթարների դեպքում ամենաշատն են տուժում։
5. ՃՏՊ-ների ցուցանիշները ցույց են տալիս, որ մահվան ելքով վթարների գերակշռող մասը տեղի են ունեցել քաղաքային փողոցներում շուրջ 67%, իսկ մահվան ելքով ՃՏՊ-ների մեծ մասը տեղի են ունեցել միջպետական նշանակության ճանապարհներին, որը կազմում է ընդհանուր վթարների շուրջ 40%-ը: Գծապատկեր 2-ում քաղաքային փողոցների տվյալներում ներառված են նաև քաղաքների (այդ թվում նաև Երևան քաղաքի) միջով անցնող միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհների տվյալները։

**Գծապատկեր 3**. **2019–2022թթ․ տեղի ունեցած ՃՏՊ-ները՝ ըստ ճանապարհների նշանակության և ըստ դրանց ծանրության աստիճանի (զոհ, վիրավոր)**[[3]](#footnote-3)

1. Հայաստանում ՃՏՊ-ների ցուցանիշների հետևանքով առաջացած մահվան և վնասվածքների ցուցանիշների գերակշռող մասը բաժին է ընկնում մայրաքաղաք Երևանին (35%)։ Ստորև Սղուսյակ 1-ում ներկայացվում է ՃՏՊ-ների վերլուծական ցուցանիշներն՝ ըստ Երևան քաղաքի և ՀՀ մարզերի` 2019-2022թթ․ դրությամբ։

Աղյուսակ 2. Վթարների, մահերի ու վնասվածքների ցուցանիշները ըստ մարզի` 2019-2022թթ․ համար [[4]](#footnote-4)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Մարզ/ մայրաքաղաք** | **2019** | | | | | **2020** | | | | | **2021** | | | | | **2022** | | | | |
| **ՃՏՊ** | **Զոհ** | **Վիրավոր** | **ՃՏՊ/մշտ.բնակչություն**  **(տոկոս)** | **ՃՏՊ** | | **Զոհ** | **Վիրավոր** | **ՃՏՊ/մշտ.բնակչություն**  **(տոկոս)** | **ՃՏՊ** | | **Զոհ** | **Վիրավոր** | **ՃՏՊ/մշտ.բնակչություն**  **(տոկոս)** | **ՃՏՊ** | | **Զոհ** | **Վիրավոր** | **ՃՏՊ/մշտ.բնակչություն**  **(տոկոս)** |
| Երևան | 2172 | 86 | 2801 | 0.20 | 1554 | | 74 | 2005 | 1.43 | 1920 | | 78 | 2434 | 0.18 | 1797 | | 53 | 2183 | 0.16 |
| Արագածոտն | 241 | 26 | 418 | 0.19 | 228 | | 29 | 376 | 0.18 | 261 | | 33 | 465 | 0.21 | 250 | | 40 | 458 | 0.20 |
| Արարատ | 381 | 37 | 564 | 0.15 | 332 | | 33 | 493 | 0.13 | 380 | | 43 | 612 | 0.15 | 365 | | 32 | 578 | 0.14 |
| Արմավիր | 299 | 35 | 450 | 0.11 | 281 | | 25 | 442 | 0.11 | 319 | | 31 | 479 | 1.21 | 282 | | 30 | 449 | 0.11 |
| Գեղարքունիք | 300 | 32 | 488 | 0.13 | 255 | | 32 | 442 | 0.11 | 261 | | 33 | 465 | 0.11 | 248 | | 46 | 407 | 0.11 |
| Լոռի | 290 | 23 | 414 | 0.13 | 269 | | 32 | 439 | 0.13 | 259 | | 26 | 372 | 0.12 | 248 | | 29 | 368 | 0.12 |
| Կոտայք | 438 | 35 | 668 | 0.17 | 414 | | 51 | 637 | 0.17 | 457 | | 53 | 731 | 0.18 | 422 | | 33 | 604 | 0.17 |
| Շիրակ | 209 | 19 | 306 | 0.09 | 199 | | 11 | 287 | 0.09 | 229 | | 20 | 316 | 0.99 | 203 | | 12 | 309 | 0.09 |
| Սյունիք | 220 | 22 | 313 | 0.16 | 272 | | 31 | 400 | 0.20 | 258 | | 27 | 400 | 0.19 | 201 | | 15 | 336 | 0.15 |
| Վայոց Ձոր | 76 | 10 | 111 | 0.16 | 59 | | 10 | 80 | 0.12 | 100 | | 10 | 168 | 0.21 | 117 | | 14 | 191 | 0.25 |
| Տավուշ | 173 | 16 | 268 | 0.14 | 153 | | 20 | 245 | 0.13 | 160 | | 14 | 257 | 0.13 | 175 | | 17 | 270 | 0.15 |
| **Ընդամենը** | **4799** | 341 | 6801 | 0.16 | 4016 | | 348 | 5846 | 0.14 | 4604 | | 368 | 6699 | 0.16 | 4308 | | 321 | 6153 | 0.15 |

1. Դիտարկելով վերջին 4 տարիներին տեղի ունեցած ՃՏՊ-ների տեսակների զարգացումները կարելի է արձանագրել, որ արագության գերազանցման ցուցանիշը նվազել է, մինչդեռ վազանցի ժամանակ վթարների թիվը աճել է, ինչը պայմանվորված է տրանսպորտային միջոցների թվի արագ աճի տեմպերով:

Աղյուսակ 3 Ըստ բախման տեսակի վթարների փոփոխությունների դինամիկան [[5]](#footnote-5)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ՃՏՊ-ների պատճառները** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **Փոփոխությունների դինամիկան** | |
| **ՃՏՊ** | **տոկոս** |
| ՃՏՊ-ների ընդհանուր քանակը | 4799 | 4016 | 4604 | 4308 | -491 | -10**%** |
| ՃՏՊ-ներ՝ հետիոտների կողմից ՃԵԿ խախտմամբ | 713 | 476 | 385 | 230 | -483 | -67.7**%** |
| ՃՏՊ-ներ՝ ուղևորների կողմից ՃԵԿ խախտմամբ |  |  | 53 | 19 | 19 | 35.9**%** |
| Չբացահայտված ՃՏՊ-ներ | 184 | 124 | 193 | 146 | -38 | -20.7**%** |
| Վարորդների կողմից ՃԵԿ խախտմամբ ՃՏՊ-ներ, այդ թվում՝ | 3902 | 3416 | 3974 | 3913 | 11 | 0.3**%** |
| որոնք տեղի են ունեցել վարորդների ոչ սթափ վիճակում գտնվելու հետևանքով | 92 | 97 | 90 | 74 | -25 | -25.3**%** |
| ՃՏՊ-ների հետևանքով զոհերի քանակը (մարդ), այդ թվում՝ | 341 | 348 | 368 | 321 | -20 | -5.9**%** |
| hետիոտների կողմից ՃԵԿ խախտման հետևանքով (մարդ) | 83 | 34 | 36 | 16 | -67 | -80.7**%** |
| ուղևորների կողմից ՃԵԿ խախտման հետևանքով (մարդ) |  |  | 9 | 2 | -7 | -77.8**%** |
| չբացահայտված ՃՏՊ արդյունքում (մարդ) |  | 4 | 3 | 1 | 1 | 25**%** |
| վարորդների կողմից ՃԵԿ խախտման հետևանքով (մարդ), այդ թվում՝ | 258 | 310 | 320 | 302 | 44 | 17**%** |
| վարորդների ոչ սթափ վիճակում գտնվելու հետևանքով (մարդ) | 17 | 11 | 7 | 10 | 2 | 25**%** |
| ՃՏՊ-ներից վիրավորվել են (մարդ), այդ թվում՝ | 6801 | 5846 | 6699 | 6153 | -648 | -9.5**%** |
| հետիոտների կողմից ՃԵԿ խախտման հետևանքով (մարդ) | 695 | 511 | 421 | 273 | -422 | -60.7**%** |
| ուղևորների կողմից ՃԵԿ խախտման հետևանքով (մարդ) | 0 | 0 | 111 | 42 | 42 | 37.8**%** |
| չբացահայտված ՃՏՊ-ների արդյունքում | 190 | 126 | 200 | 155 | -35 | -18.4**%** |
| վարորդների կողմից ՃԵԿ խախտման հետևանքով (մարդ), այդ թվում՝ | 5916 | 5209 | 5967 | 5683 | -233 | -3.9**%** |
| վարորդների ոչ սթափ վիճակում գտնվելու հետևանքով (մարդ) | 141 | 169 | 154 | 116 | -28 | -19.4**%** |

1. Ճանապարհային անվտանգության բարելավման նպատակով 2022 թվականին ՀՀ կառավարության մի շարք որոշումներում կատարելով համապատասխան փոփոխություններ՝ ճանապարհային երթևեկության կանոնների, լուսացույցերի, ճանապարհային նշանների, գծանշումներին վերաբերյալ գործող կանոնները համապատասխանեցնելով Վիեննայի 1968 «Ճանապարհային երթևեկության մասին» կոնվենցիային և ԵԱՏՄ (ՄՄ ՏԿ 014/2011) «Ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգություն» տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։ Սակայն ոչ բավարար ֆինանսական միջոցներով պայմանավորված ճանապարհային կահավորանքի համար օգտագործվող նյութերը հիմնականում ցածր որակի են, ինչը հանգեցնում է դրանց արագ քայքայմանը և ոչնչացմանը:
2. Սույն ռազմավարության շրջանակներում ճանապարհային անվտանգության աուդիտի համակարգի ներդրման արդյունքում ճանապարհը շահագործման չի ընդունվի առանց պատշաճ կահավորվանքի:
3. Չնայած Երևանում տեղակայվում են նոր սերնդի լուսացույցներ, բայց երթևեկության կառավարումը արդի պահանջներին չի բավարարում: Այլ քաղաքներում երթևեկության կարգավորման սարքերի վիճակը բարելավման կարիք ունի: Նախագծերի իրականացմանը զուգահեռ շատ կարևոր է, որպեսզի ճանապարհների վրա երթևեկության կառավարումը համահունչ լինի երկրում իրականացվող ճանապարհների վերակառուցման աշխատանքների հետ:

# Գլուխ 3. Ռազմավարության նպատակները, թիրախները և իրականացվելիք անհրաժեշտ միջամտությունը

## **3.1 Անվտանգ համակարգի մոտեցումը**

1. Ճանապարհային անվտանգության համակարգի բարելավման նպատակով, սույն ռազմավարությամբ որդեգրվել է անվտանգ համակարգի մոտեցումը՝ այն է՝

* մարդիկ անում են սխալներ, որոնք կարող են հանգեցնել ՃՏՊ-ների․
* մարդու մարմինը չունի ֆիզիկական անսահման հնարավորություններ դիմակայելու բախման ուժին և կանխարգելելու այն․
* երբեմն ճանապարհային պայմանները կարող են նպաստել ՃՏՊ-ների առաջացմանը․
* ճանապարհ նախագծողները, կառուցողները, կառավարողներն ու վարորդները, ինչպես նաև հետ-վթարային միջոցառումներ իրականացնողներն պատասխանատու են տեղի ունեցող վթարի համար և պետք է քայլեր ձեռնարկեն մահերի և վնասվածք ստանալու դեպքերը կանխելու նպատակով․
* անվտանգ համակարգի բոլոր տարրերը պետք է համախմբել՝ հնարավորությունները բազմապատկելու նպատակով, որպեսզի՝ եթե այդ տարրերից ինչ-որ մեկը չաշխատի, միևնույն է, երթևեկության մասնակիցները լինեն բավարար պաշտպանված:

1. Սույն ռազմավարությունը ճանապարհային և տրանսպորտային անվտանգ համակարգ ստեղծելու առաջին քայլն է, որը ցուցաբերում է ՃՏՊ-ների հետևանքով ստացած վնասվածքների նկատմամբ անհանդուրժողականության բարձր մակարդակ, կենտրոնանում է ճանապարհային տրանսպորտային համակարգի ընդհանուր անվտանգության և համակարգը կազմող տարրերից յուրաքանչյուրի վրա:
2. Ռազմավարությունը նկարագրում է բոլոր այն քայլերը, որոնք անհրաժեշտ են Ճանապարհային անվտանգության ապահովման թիրախներին հասնելու համար:

Գծապատկեր 4. Անվտանգ համակարգի մոտեցումը

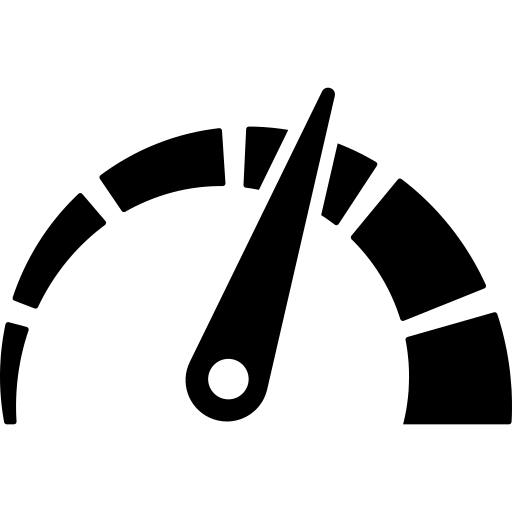
**Խուսափում մահից և ծանր վնասվածքներից**

Անվտանգ արագություն

Պաշտպանված երթևեկության մասնակիցներ

Անվտանգ փոխադրամիջոցներ

Անվտանգ ճանապարհներ



Համակարգում

Ստանդարտներ

Տվյալներ,

ուսումնասիրում և գնահատում

Ճանապարհ, կանոններ և կիրարկում

Կրթություն և

տեղեկատվություն

Լիցենզավորում և գրանցում

Նորարարություն

Նորարարություն

Ճանապարհ,

կանոններ և կիրարկում

Լիցենզավորում և

գրանցում

## **3.2 Ռազմավարության հիմնական նպատակը և թիրախները**

1. Ռազմավարության հիմնական նպատակը ճանապարհային անվտանգության դերի բարձրացումն է՝ ապահովելով Ստոկհոլմի հռչակագրով ընդունված հետևյալ գլխավոր թիրախը՝

***«Մինչև 2030 թվականը 50 տոկոսով կրճատել մահվան ելքով ճանապարհային վթարների թիվը»***

1. Գլխավոր թիրախին հասնելու ելակետային ցուցանիշ է ընդունվում 2021 թվականի ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով առաջացած մահերի թիվը՝ 368 զոհ։
2. Ռազմավարության իրականացման քայլերն են՝
3. ստեղծել նոր ինստիտուցիոնալ շրջանակ՝ սահմանելով ճանապարհային անվտանգության քարտուղարություն՝ ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմին (այսուհետ՝ նաև Կառավարման մարմին), որը պատասխանատու կլինի ռազմավարության իրականացման համար։ Կառավարման մարմնին վերապահված գործառույթների իրականացման պատշաճ մակարդակ ապահովելու նպատակով կիրականացվի աշխատակազմի կարողությունների զարգացում։
4. լավագույն փորձի վրա մշակել տվյալների միասնական համակարգ, որը կնպաստի ճանապարհային անվտանգության քաղաքականության և ծրագրերի իրականացմանը և հնարավորություն կտա մշտադիտարկել և գնահատել ծրագրի առաջընթացը, և դրանց հիման վրա փաստահենք որոշումների կայացմանը․
5. բարձրացնել պաշտպանիչ միջոցների (ակտիվ և պասիվ), ինչպես նաև հեծանվորդների/մոտոցիկլավարների (ներառյալ անհատական ​​շարժունակության (տեղաշարժման) միջոցներ օգտագործողների) սաղավարտների կիրառման մակարդակը․
6. բարձրացնել տրանսպորտային միջոցների անվտանգությունը՝ շեշտը դնելով հատկապես հետիոտների, հեծանվորդների, անհատական շարժունակության (տեղաշարժման) միջոցներ օգտագործողների վրա․

թույլատրելի առավելագույն արագությունը սահմանել մինչև 30 կմ/ ժամ հետիոտների և տրանսպորտային միջոցների կուտակման վայրերում (դպրոցների, բժշկական հիմնարկների և այլն), ինչպես նաև բարձրացնել արագության գերազանցման և ոչ սթափ վիճակում վարելու նկատմամբ հսկողության արդյունավետությունը․

1. խստացնել վարորդական իրավունք տալու պայմանները, ինչպես նաև խիստ հսկողություն սահմանել ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտումներ թույլ տված վարորդների նկատմամբ․
2. բարելավել երթևեկության մասնակիցների վարքագիծը և էթիկան․
3. ճանապարհային անվտանգությանն ուղղված ճարտարագիտական քայլերի իրականացում․
4. մշտադիտարկման և գնահատման գործողությունների իրականացում։
5. Նշված նախաձեռնությունների իրականացումը պետք է անընդհատ վերահսկվի և թարմացվի: Հինգ հենասյուներով սահմանված գործողությունները, որոնց պետք է ձգտի հասնել Հայաստանը, կիրականացվեն ոչ միայն երկրի այլ ճանապարհային անվտանգության գլոբալ հանրության կողմից:

## **3.4** **Ռազմավարության շրջանակը**

1. Ռազմավարությունը հիմնված է անվտանգ համակարգի կիրառկման շրջանակներում ՄԱԿ-ի 5 հենասյունների վրա, որը արտացոլում է առաջիկա 10 և 20 տարիների համար պլանավորած գործողությունները:
2. Ռազմավարության գործողությունների ծրագրում ներկայացվում է ճանապարհային անվտանգության ոլորտում 2023-2027թթ. Կառավարության քաղաքականությունը, որը նպատակ ունի նվազագույնի հասցնել վթարների հետևանքով մահերի քանակն ու ֆինանսական ծախսերը:
3. Թիրախային ոլորտները հետևյալն են՝
4. երթևեկության օրենսդրության խստացում․
5. ճանապարհաշինության աշխատանքների և պահպանման որակի բարելավում․
6. ճանապարհային անվտանգության համար ֆինանսական ռեսուրսների և դրանց ֆինանսավորման աղբյուրների հստակեցում․
7. լուրջ վթարների և ՃՏՊ-ների տվյալների հավաքագրման համակարգի արդիականացում
8. երթևեկության մասնակիցների վարքի բարելավվում․
9. ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտումների նկատմամբ վերահսկողության խստացում․
10. ճանապարհային երթևեկության կանոնների պահպանության արդյունավետության բարձրացում․
11. ՃՏՊ-ներից տուժածների համար հետ-վթարային արձագանքման համակարգի գործունեության մակարդակի բարձրացում։
12. Գործողությունների ծրագրի իրականացումը կնպաստի երթևեկության անվտանգության բարձրացմանը, կնվազեցնի վթարների թիվն ու դրանց հետևանքների ծանրությունը, կբարելավի ճանապարհային ցանցի վիճակը՝ խթանելով ճանապարհներից օգտվողների կողմից ճանապարհային երթևեկության կանոնների պահպանումը: ***Ռազմավարության հիմնական նպատակն է նվազեցնել ավտովթարների հետևանքով մահացության թիվը***, որին պետք է հասնենք՝
13. ճանապարհային անվտանգության հետ առնչվող միջազգային պայմանագրերի և կոնվենցիաների պահպանման և դրանց լիարժեք իրականացման,
14. ճանապարհային անվտանգության վերաբերյալ կայուն քաղաքականությունների և ծրագրերի մշակման և իրականացման,
15. մահվան ելքով վթարների թվի կրճատման նպատակով մշակված ուղեցույցի,
16. պետական և մարզային մակարդակներում ճանապարհային անվտանգության ոլորտում ենթակառուցվածքների կառավարման և կարողությունների զարգացման հզորացման,
17. պետական, մարզային և գլոբալ մակարդակներում տվյալների հավաքագրման բարելավման,
18. պետական, մարզային և գլոբալ մակարդակներում մի շարք նախասահմանված ցուցանիշների առաջընթացի և արդյունքների մշտադիտարկման,
19. ճանապարհային երթևեկության անվտանգության և առկա ռեսուրսները առավել արդյունավետ օգտագործման նպատակով ծրագրի ֆինանսավորման խթանման, և
20. պետական, համայնքային և գլոբալ մակարդակներում կարողությունների զարգացման ճանապարհով։
21. Նպատակներին ու թիրախներին պետք է հասնենք ՄԱԿ-ի ճանապարհային անվտանգության հինգ հենասյուններով սահմանված հանձնարառությունների իրականացմամբ։
22. ՃՏՊ-ների հետևանքով գրանցված մահերը և լուրջ վնասվածքները մտահոգիչ են, անկախ նրանից դրանք գրանցվել են մեծ քաղաքներում, թե հեռավոր բնակավայրերում։ Ստորև ներկայացված գծապատկերում ներկայացված է այն հստակ նպատակներն ու գործողությունները, որոնց պետք է հետևել ռազմավարության թիրախներին հասնելու համար:

Գծապատկեր 5. Ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության ուրվագիծ

**Փուլերը**

**Հենասյուն 2**

Ավելի անվտանգ Ճանապարհներ և երթևեկություն

**Հենասյուն 3**

Ավելի անվտանգ

տրանսպորտային միջոցներ

**Հենասյուն 4**

Ավելի ապահով երթևեկության մասնակիցներ

**Հենասյուն 5**

Հետ-վթարային արձագանք

**Հենասյուն 1**

Ճանապարհային անվտան-

գության կառավարում

**Կրճատել մահերի թիվը 50%-ով։**

**Կիսով չափ կրճատել վթարների թիվը, նվազեցնել վնասվածքներն**

**ու դրանց հետևանքները**

**Կրճատել մահերի**

**թիվը 10%-ով**

2023-2030թթ․

2030-2033թթ.

Ստեղծել Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմին, ապահովել կայուն ֆինանսավորում և կարողություն

Բարելավվել ճանապարհային անվ-

տանգության տվյալների համակարգը

Մշակել ճանապարհային

անվտանգության գիտելիքի

կառավարում

Հստակեցնել և հասցեագրել բարձր

ռիսկային ճանապահային տեղամասերը

Բոլոր ճանապարհների համար և յուրաքանչյուր

փուլում իրականացնել ճանապարհային

անվտանգության աուդիտ

Ներդնել «հանդուրժող» ճանապարհային միջավայր»

Արդիականացնել տեխզնման համակարգը և

տրանսպորտային միջոցների ստանդարտներ

Բոլոր երթևեկության մասնակիցների համար

(տրանսպորտ, հետիոտն և այլն) անվտանգ մեքենաներով ապահովում

Բարելավվել տրանսպորտային

միջոցների անվտանգության

ստանդարտները

Փոխել երթևեկության մասնակիցների

վարքն ու ՏԻՄ-երին ընդգրկել ճանապար-

հային անվտանգության գործընթացում

Խթանել խստացումն ու բարելավել

կրթությունը և հանրային իրազեկումը

Պատրաստել լավ կրթված

Երթևեկության մասնակիցներ

Արագ արձագանքման/վթարային

ծառայությունների միջև

համակարգման ապահովում

Բարելավվել հետ վթարային

ծառայության հնարավորությունը

Բարձրացնել արդյունավետությունը

առաջին իսկ արձագանքման դեպքում

### Հենասյուն 1․ Ճանապարհային անվտանգության կառավարում

**ՄԱԿ-ի գլոբալ թիրախները՝**

**Թիրախ 1․ Մինչև 2023թ. ճանապարհային անվտանգության բազմաոլորտային գործողությունների պարզ պլանի մշակում՝ նշելով հստակ ժամկետներ (սահմանվում է սույն ռազմավարության գործողությունների ծրագրով)**

**Թիրախ 2. Մինչև 2030թ. բոլոր երկրները հավանություն են տալու ճանապարհային անվտանգությանը վերաբերվող ՄԱԿ-ի մեկ կամ մի քանի օրենսդրական գործիքներին**

***Թիրախներին հասնելու ենք՝*** սույն ռազմավարությամբ նախատեսված ճանապարհային անվտանգության գործողությունների ծրագրի պատշաճ իրականացմամբ, ինչպես նաև ՄԱԿ-ի օրենսդրական գործիքների և միջազգային այլ համաձայնագրերով ստանձնած հանձնարառությունների իրականացման ճանապարհով։

**Գործողություն 1․ Ճանապարհային անվտանգության կառավարման ինստիտուցիոնալ համակարգի ստեղծում, կայուն ֆինանսավորում և կարողության ապահովում**

Ներկայում ՀՀ պետական բյուջեում ճանապարհների բարելավման և ճանապարհային երթևեկության ապահովման ոլորտներին առնչվող մասով առկա է «1049. Ճանապարհային ցանցի բարելավում» ծրագիրը շուրջ 24 միջոցառումներով և «1158․ Ոստիկանության ոլորտի քաղաքականության մշակում, կառավարում, կենտրոնացված միջոցառումներ, մոնիտորինգ և վերահսկողություն» ծրագրի «11005․ Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովում և ճանապարհատրանսպորտային պատահարների կանխարգելում, տրանսպորտային միջոցների պետական հաշվառում» միջոցառումը։

Ռազմավարությամբ նախանշված ճանապարհային անվտանգության ոլորտի բարեփոխումները պատշաճ մակարդակով իրականանելու համար անհրաժեշտ է ունենալ համապատասխան ռեսուրսներ և կայուն ֆինանսավորում: Ուստի ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմին ստեղծելու անհրաժեշտությունը օրակարգային է։ Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմինը Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից լիազորված կլինի իրականացնելու սույն ռազմավարությամբ՝ ճանապարհային անվտանգության գործառույթների իրականացման կառավարումն ու համակարգումը։ Այլ կերպ ասած Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմինը կապող օղակ կհանդիսանա պետություն-միջազգային կազմակերպություններ-երթևեկության մասնակիցներ-հասարակություն շղթայում։ Ըստ ԱԶԲ փորձագետների գնահատման՝ Ճանապարհային անվտանգության ազգային գործողությունների ծրագրի իրականացման համար՝ 20 տարվա ընթացքում Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմնի բյուջեն կկազմի շուրջ 20 մլն ԱՄՆ դոլար[[6]](#footnote-6)։

* + 1. **Ճանապարհային անվտանգության համար ֆոնդերի հայթհայթումը**

Այսօր ՀՀ պետական բյուջեի և վարկային միջոցներով ճանապարհային անվտանգության ոլորտի գործառույթների իրականացման համար հատկացվող ֆինանսական միջոցները բավարար չեն միջազգային համաձայնագրերով և հանձնարառություններով ճանապարհային անվտանգության ոլորտում Հայաստանի կողմից ստանձնած պարտավորությունների իրականացման համար։ Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմնի հիմնական գործառույթներից պետք է լինի նաև ճանապարհային անվտանգության միջոցառումների իրականացման համար երկարաժամկետ կտրվածքով ֆինանսավորման այլ աղբյուրների հստակեցումը ու ապահովումը, որոնք կարող են հուսալի ֆինանսական միջոցներ ապահովել ճանապարհային անվտանգության ազգային նախաձեռնությունների իրականացման համար։ Դրանք են՝

1. մասնավոր կազմակերպություններից, հատկապես տրանսպորտային ընկերություններից և խոշոր ձեռնարկություններից ստացված միջոցները, որոնք ունեն մեծ տրանսպորտային ավտոպարկ և երթևեկության (փոխադրումների) մեծ ծավալներ․
2. հանրությունից ուղղակիորեն կամ այլ ծրագրերով հանգանակված միջոցներ․
3. Միջազգային զարգացման գործընկեր կազմակերպություններից և/կամ բանկերից ստացված դրամաշնորհները (ֆինանսական և տեխնիկական աջակցություն):
   * 1. **Ճանապարհային անվտանգության ինստիտուցիոնալ շրջանակը**

Ճանապարհային անվտանգության միջոցառումների իրականացման բազմաոլորտային գործառույթների համակարգումը և ղեկավարումը բարդ գործընթաց է և մեծ ջանքեր է պահանջում։

Ցածր և միջին եկամուտ ունեցող մի շարք երկրներում (Մոլդովա, Վրաստան և այլն) ՄԱԿ-ի ճանապարհային անվտանգության և ԿԶՆ տասնամյակ հայտարարելուց հետո, որպես համակարգող մարմիններ, քաղաքացիական հասարակության և այլ շահագրգիռ կողմերի մասնակցությամբ ստեղծվել են ճանապարհային անվտանգության ազգային կոմիտեներ՝ ղեկավարման գործառույթով, սակայն այդ երկրներում ճանապարհային անվտանգության կառավարմանը աջակցող մարմին չի ստեղծվել: Ակնհայտ է, որ առանց համապատասխան ֆինանսավորման, տեխնիկական ռեսուրսների և աջակցող մարմնի, այս համակարգման մոդելի հաջողակ լինելու հավանականությունը շատ փոքր է:

Ինչպես ցույց է տալիս միջազգային լավագույն փորձը՝ ճանապարհային անվտանգության համակարգի արդյունավետ իրականացմանը հնարավոր է հասնել ոլորտի խնդիրների բացահայտման, գործառույթների իրականացման և նախանշված նպատակներին հասնելուն ուղղված աշխատանքների համակարգման և կառավարման ամենօրյա ջանքերի արդյունքում։ Ճանապարհային անվտանգության ոլորտի կառավարման լավագույն փորձը ճանապարհային անվտանգության համապատասխան կառավարման մարմին ստեղծելն է։

Ճանապարհային անվտանգության ապահովման հիմնահարցը քաղաքական օրակարգ է։ Նշվածի վկայությունն է ՀՀ փոխվարչապետի գլխավորությամբ ՀՀ վարչապետի 2022 թվականի ապրիլի 13-ի N 382-Ա որոշմամբ ստեղծված Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային անվտանգության բարելավման հարցերով միջգերատեսչական հանձնաժողովը (այսուհետ՝ Հանձնաժողով): Այնուամենայնիվ, առանց ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմնի ձևավորման և համակարգման, ճանապարհային անվտանգության ոլորտի նախաձեռնությունների պատշաճ և համակարգված իրականացումը անհնարին է։ Գոյություն ունեն կառավարման մարմնի կառուցվածքի միջազգայնորեն հայտնի չորս տեսակներ, որոնք կարելի է դիտարկել որպես կառավարման մարմնի լավագույն մոդել՝ օրինակներ.[[7]](#footnote-7)

1) առանձին գործող Կառավարման մարմին․

2) ոլորտը համակարգող նախարարություն (տվյալ դեպքում՝ ՏԿԵՆ)՝ որպես նախարարության ստորաբաժանում․

3) Ճանապարհային անվտանգության ոլորտի ղեկավար մարմին․

4) Կառավարության կազմում առանձին գործող մարմին։

Եվրոպական մի շարք առաջատար երկրներում կառավարման մարմնի ամենատարածված տեսակը դա կառավարության կազմում առանձին գործող, կայացած և տրանսպորտի համար պատասխանատու ճանապարհային անվտանգության առանձնացված ստորաբաժանումն է (օրինակ՝ Բրիտանիայի տրանսպորտի բաժինը): Առանձին գործող կառույցների օրինակներ են՝ ԱՄՆ-ի ավտոճանապարհների ազգային մարմինը, Նոր Զելանդիայի ցամաքային տրանսպորտի անվտանգությունն ապահովող մարմինը և Արևմտյան Ավստրալիայի ճանապարհային անվտանգության հանձնաժողովը: Շվեդիան և Ավստրալիան կառավարման մարմնի կառուցվածքային լավագույն օրինակներն են, որտեղ ճանապարհային մարմինը նաև ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմինն է:

Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմինը կձևավորվի հիմնադրամի կարգավիճակով։ Կառավարման մարմինը պետք է ապահովված լինի համապատասխան ֆինանսական և մարդկային ռեսուրսներով՝ ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության թիրախներին հասնելու համար նախանշված բարեփոխումների իրականացման համար:

Կառավարման մարմնի ինստիտուցիոնալ շրջանակը կունենա համապատասխան փորձ, որակավորում, պատասխանատվություն ունեցող անձնակազմ և յուրաքանչյուր թիրախներին հասնելու նպատակով ձևավորված աշխատանքային խմբեր։ Աշխատանքային խմբերը կձևավորվեն շահագրգիռ պետական մարմինների և կազմակերպությունների, ինչպես նաև քաղաքացիական հասարակության ներկայացուցիչներից:

* + 1. **Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմին**

Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմինը կիրականացնի հետևյալ գործառույթները և պարտականությունները՝

1. *Ինստիտուցիոնալ կառավարման մասով՝*
2. Կառավարման մարմինը հիմնականում կունենա գործառնական և մշտադիտարկման գործառույթ՝ Հանձնաժողովի համար ստանձնելով քարտուղարության դերը, որը ներառում է վերջինիս նիստերի օրակարգերի, արձանագրությունների և հանդիպումների կազմակերպումը, շահագրգիռ մարմինների հետ համատեղ, ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության և գործողությունների ծրագրի մշտադիտարկումը, համակարգումը և իրականացումը, ինչպես նաև աշխատանքային խմբերի համակարգումը, ապահովելով նաև դրանց հանդիպումների կանոնավոր կազմակերպումը և այլն․
3. ճանապարհային անվտանգության և սույն ռազմավարությամբ սահմանված նպատակների և միջոցառումների պատշաճ իրականացումը ապահովելու և մարմնի գործառույթների իրականացման համար Կառավարման մարմինը ապահոված կլինի անհրաժեշտ աշխատանքային ռեսուրսներով․
4. Կառավարման մարմնի աշխատակազմի հիմնական մասը կլինեն ոլորտի մասնագետներ, որոնք կաջակցեն և խորհրդակցություն կտրամադրեն Հանձնաժողովին և աշխատանքային խմբերին: Նշվածը ներառում է նաև սույն ռազմավարության գործողությունների ծրագրի թարմացման և վերանայման աշխատանքներին աջակցությունը:
5. իր իրավասության շրջանակներում կիրականացնի ճանապարհային անվտանգության համար նախատեսված ֆինանսական միջոցների բաշխման և կայուն ֆինանսավորման ապահովումը․
6. կիրականացնի ճանապարհային ցանցի անվտանգության կառավարումը՝ ճանապարհային անվտանգության ստանդարտներին և ճանապարհային անվտանգության ոլորտի Հայաստանի Հանրապետության միջազգային պայմանագրերով ստանձնած պարտավորություններին համապատասխան։
7. *Մասնագիտական աջակցության մասով՝*
8. Կառավարման մարմինը հանդես կգա համակարգող այլ պետական հաստատությունների (ՆԳՆ, ՏԿԵՆ, ԱՆ, հիվանդանոցներ և այլն) միջև և պատասխանատու կլինի ՃՏՊ-ների տվյալների ստացման և ՃՏՊ-ների հաշվետվությունների միասնական ձևաչափի մշակման համար: Կառավարման մարմինը կիրականացնի նաև ՃՏՊ-ների տվյալների վերլուծության և հաշվետվության ներկայացման պարտականությունը.
9. Կրթության բնագավառում Կառավարման մարմինը վեր կհանի յուրաքանչյուր երթևեկության մասնակիցների խմբի համար ճանապարհային անվտանգության խնդիրները և յուրաքանչյուր խմբի վարքագիծը ու անվտանգության ընկալումն բարելավելու նպատակով կմշակի նյութեր, ինչպես նաև կկազմակերպի կրթական և իրազեկման արշավներ
10. կիրականացվի ճանապարհային անվտանգության աուդիտորների որակավորումը և վերապատրաստումը
11. կիրականացնի ավտոմոբիլային ճանապարհային ցանցի ճանապարհատրանսպորտային պատահարների և դրանց բնութագրերի, ինչպես նաև երթևեկության ինտենսիվության ուսումնասիրություն,
12. ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ցուցանիշների հավաքագրման, դրանց հետևանքով տուժած (մահացած և տարբեր աստիճանի վնասվածքներ ստացած) անձանց վերաբերյալ տվյալները հաշվառող, ինչպես նաև դրանց հաշվառման վիճակագրական տվյալների վերլուծությունն իրականացնող պետական շահագրգիռ մարմինների կողմից տրամադրված տեղեկատվության հիման վրա՝ կիրականացնի ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով կրած վնասների միջին հանրային ծախսերի հաշվարկ և վերլուծություն․
13. *Հսկողության, գնահատման և մշտադիտարկման մասով՝*
14. կիրականացնի ճանապարհային անվտանգության աուդիտի համակարգի գնահատում և մշտադիտարկում,
15. կիրականացնի ճանապարհային անվտանգության ազդեցության գնահատում և ճանապարհային ցանցի անվտանգության տվյալների կառավարում,
16. կիրականացնի ճանապարհային ցանցի անվտանգության հսկողություն և ընթացիկ մշտադիտարկում և դրանց բարելավմանն ուղղված միջոցառումներ,
17. կկազմի ճանապարհային անվտանգության ապահովման նպատակով ճանապարհային անվտանգության ռիսկերի վրա հիմնված առաջնահերթ գործողությունների տարեկան ծրագիր և կիրականացնի ռիսկերի կրճատման միջոցառումներ,
18. կիրականացնի թունելների անվտանգության նվազագույն պահանջների պահպանման նկատմամբ հսկողություն։
19. **Աշխատանքային խմբերը**

Կստեղծվեն աշխատանքային տարբեր թեմատիկ խմբեր, ճանապարհային անվտանգության աշխատանքների վերաբերյալ շահագրգիռ կազմակերպությունների կողմից իրականացվող քայլերը նախապատրաստելու և մանրամասնելու համար, որոնց աշխատանքները կհամակարգվեն Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմնի կողմից:

Յուրաքանչյուր աշխատանքային խմբի բնույթն ու գործառույթը կարտացոլի ռազմավարության մեջ նշված ռազմավարական խնդիրները և գործողությունների ծրագրում նախատեսված գործողությունների իրականացումը:

Աշխատանքային խմբերը կկազմվեն համապատասխան շահագրգիռ կազմակերպությունների ներկայացուցիչներից (պետական կառավարման մարմիններ և կազմակերպություններ, հասարակական կազմակերպություններ, Ճարտարապետության և շինարարության Հայաստանի ազգային համալսարան, Հայաստանի ազգային պոլիտեխնիկական համալսարան (այսուհետ՝ Համալսարաններ) լրատվամիջոցներ և այլն):

Պարբերաբար կկազմակերպվեն աշխատանքային խմբերի հանդիպումներ: Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմնի ղեկավարը, հանդես կգա նաև որպես յուրաքանչյուր խմբի համակարգող:

Գծապատկեր 10 Ճանապարհային անվտանգության կառավարման ինստիտուցիոնալ շրջանակը

ՀՀ կառավարություն

«Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմին» հիմնադրամ

**ԶԼՄ-ներ**

**Կառավարման 1-ին մակարդակ**

ՈՐՈՇՈՒՄՆԵՐԻ ԿԱՅԱՑՈՒՄ

* Կենտրոնացում արդյունքի վրա
* Իրավական ակտեր
* Ֆինանսավորում
* Համակարգում
* Խթանում

**Կառավարման 2-րդ մակարդակ**

ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄ

* Գործողություն և խթանում
* Կառավարում և գնահատում
* Կարողությունների զարգացում և գիտելիքի փոխանցում

ՏԿԵՆ

ՆԳՆ

ԱՆ

ԿԳՄՍՆ

ԱԻՆ

ՓՐԿԱՐԱՐ

ՖՆ

Առողջապ. Կառույցներ /ազգայ. և տեղի/

ԲՈւՀ-եր

Դպրոցներ և մանկապարտեզներ

**ԱԺ անդամներ, ՀԿ-ներ և մասնագետներ**

Ֆինանսական կարգադիչներ

Օրենսդրություն

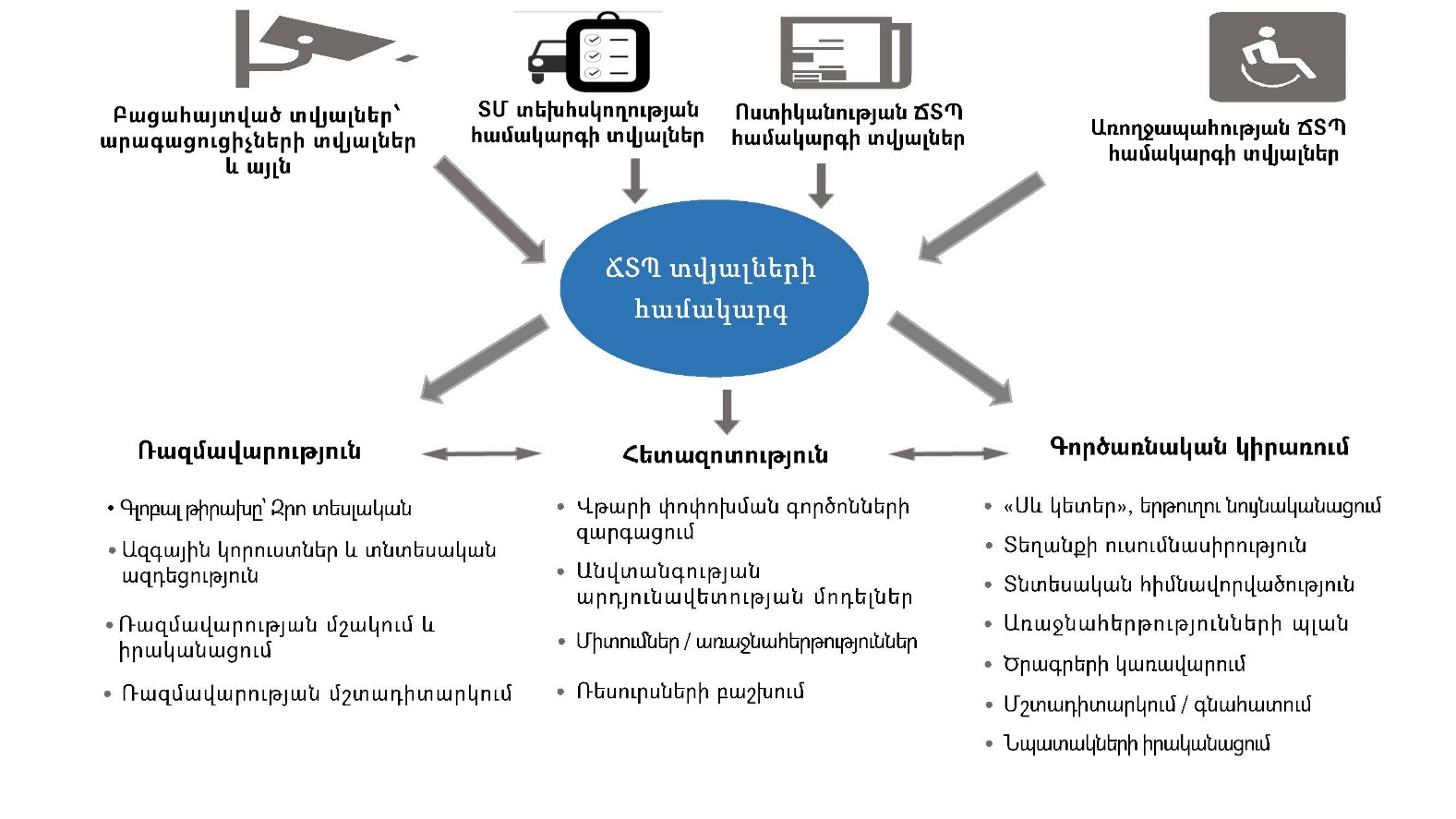
Տարածքային կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմիններ

ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

**Գործողություն 2․ Ճանապարհային անվտանգության տվյալների համակարգի բարելավվում**

Պատշաճ ձևով հավաքագրված ՃՏՊ տվյալները և այդ տվյալների համակարգը ճանապարհային անվտանգության բոլոր գործընթացների հիմնաքարն է, որը կարևոր դեր է խաղում վթարի հետ կապված ուսումնասիրության և ճանապարհային անվտանգության ուղղված աշխատանքների վերլուծության և մշտադիտարկման համար: Տվյալների համակարգի հսկողությունը և կառավարումը կարևոր է ռազմավարության մշակման, ռիսկերի բացահայտման, անհրաժեշտ միջամտություններ ձեռնարկելու և ռազմավարության կատարողականը գնահատելու համար։ Ահա թե ինչու Հենասյուն 1-ը գերակայում է մյուս 4 հենասյուների նկատմամբ։ Առանց լավ կառավարման և համակարգման սույն ռազմավարությամբ նախանշված նպատակները և թիրախները պատշաճ ձևով չեն իրականացվի։ Ճանապարհային անվտանգության արդյունավետ կառավարման համար պետք է ստեղծվի համապարփակ ՃՏՊ էլեկտրոնային տվյալների համակարգ։

Գծապատկեր 7. Համապարփակ ՃՏՊ էլեկտրոնային տվյալների համակարգի կապը ճանապարհային անվտանգության արդյունավետ կառավարման հետ

****

Ճանապարհային անվտանգության խթանման գործընթացում ՃՏՊ-ների և դրանց հետևանքով վնասվածքների վերաբերյալ հուսալի և ճշգրիտ տվյալների շտեմարան ունենալու համար անհրաժեշտ է՝

1. ճշտել ավտովթարի ենթարկված երթևեկության մասնակիցների խմբերը,
2. բարձրացնել առկա ռեսուրսների արդյունավետությունը և օգտակարությունը,
3. ՃՏՊ-ների թվի նվազեցման նպատակով՝ սահմանել իրատեսական թիրախներ,
4. միջոցառումների արդյունավետությունը որոշելու համար չափորոշիչների սահմանում։

Ներկայումս գործող ՃՏՊ-ի հաշվառման էլեկտրոնային քարտի ձևը, տվյալների հավաքագրման գործընթացը և քարտի բովանդակությունը վերանայման և ճիշտ լրացման կարիք ունեն։ Քարտը պետք է պարունակի ՃՏՊ-ում ներգրավված բոլոր երթևեկության մասնակիցների վերաբերյալ ամբողջական տեղեկատվություն և վերանայված քարտում կատարվող ցանկացած փոփոխություն պետք է լինի հիմնավորված, հնարավորինս նվազեցվի դրանց վերանայման դեպքերը և ներդաշնակեցվի առկա արխիվային տվյալների հետ: Քարտում անհրաժեշտ է նշել ավտոմոբիլի տեխնիկական անսարքությունը, որի հետևանքով առաջացել է ՃՏՊ-ն:

Ճանապարհային անվտանգության հետ կապված ի հայտ եկած ցանկացած նոր խնդրի դեպքում ՃՏՊ-ի հաշվառման էլեկտրոնային քարտում պետք է կատարվեն համապատասխան փոփոխություններ (լրացումներ)։ Վերջին մի քանի տարիների ընթացքում ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցների տեսակները ընդլայնվել են։ Օրինակ՝ քարտում անհրաժեշտ է ներառել նաև էլեկտրոմոբիլի, անհատական շարժունակության (տեղաշարժման) միջոցների (էլեկտրական սկուտերներ, սքեյթբորդներ, ինքնակառավարվող սկուտերներ, հիրոսքութերներ, սեգվեյներ և այլն) վերաբերյալ տեղեկությունները։ Ամեն դեպքում, տրանսպորտային միջոցների կամ այլ տվյալների ցանկում հնարավոր բոլոր տարբերակները պետք է ներառված լինեն քարտում: Քարտի բոլոր դաշտերը պետք է լրացված լինեն, իսկ լրացման դաշտերի «այլ» տարբերակը ընտրելու դեպքում պետք է հստակ սահմանել այդ տարբերակը ընտրելու պատճառները, իսկ հնարավորության դեպքում հեռացնել հազվադեպ օգտագործվող դաշտերը: Անհրաժեշտ է նաև ուշադրություն դարձնել և վերանայել հավաքագրվող տվյալների որակին, համոզվել, որ քարտը լրացնող տեսուչը/պարեկը տիրապետում է քարտի լրացման պահանջներին, այսինքն, որ բոլոր տեսուչները (պարեկները) վերապատրաստվել են, և գիտակցում են ՃՏՊ-ի տվյալների պատշաճ ձևով հավաքագրման իրենց պարտականությունները: Բացառությամբ ՃՏՊ մասնակցի անձնական տվյալներից՝ քարտում նշված տեղեկատվությունը ամբողջությամբ պետք է արտացոլվի տվյալների էլեկտրոնային համակարգում։

Հայաստանի ՃՏՊ-ների համակարգի տվյալների և CADaS-ի համեմատությունը

CADaS-ը (Ավտոտրանսպորտային պատահարների ընդհանրացված տվյալների շարք – CADaS, EC – DG MOVE, տարբերակ 3.7, 29/11/2018) փորձել է զետեղել այն հիմնական տվյալները, որոնք պետք է ներառվեն ավտովթարի և դրա հետևանքով զոհերի մասին հաշվետվության ձևաթղթի վրա[[8]](#footnote-8): CADaS ստանդարտը Եվրոպական միության անդամ պետություններում ՃՏՊ-ների վերաբերյալ հավաքման ենթակա միօրինականացված տվյալների նվազագույն շարք է, որը թույլ է տալիս ապահովել առանձին երկրների ՃՏՊ-ների մասին տեղեկատվության համադրելիությունը: Մասնավորապես, Եվրոպական հանձնաժողովի կողմից առաջարկվող CADaS ստանդարտում փոփոխական մեծությունները ներկայացված են չորս խմբերով.

1. ՃՏՊ-ներին վերաբերող տվյալներ․
2. ավտոճանապարհներին վերաբերող տվյալներ,
3. ՃՏՊ-ին մասնակից տրանսպորտային միջոցների տվյալներ,
4. անձին վերաբերվող տվյալներ։

Ճիշտ է CADaS-ը տվյալների կատարյալ և ընդարձակ բազա է սահմանում, սակայն մի շարք երկրներ կրճատում են վթարի վերաբերյալ տվյալների հավաքագրումը և նախընտրում են ունենալ կրճատ և համառոտ ձևաթղթեր, օրինակ՝ Շվեդիայում և Նիդեռլանդներում հավաքագրվող տվյալների մի մասը լրացվում է ոստիկանության ու շահագրգիռ այլ կողմերի կողմից կամ այլ աղբյուրներում, ինչպիսիք են առողջապահական հաստատությունների կողմից կատարվող գրառումները և այլն:

Ստորև ներկայացված է CADaS փոփոխական մեծությունների համառոտ նկարագությունը։

Աղյուսակ 3 . CADaS փոփոխական մեծությունների համառոտ նկարագությունը

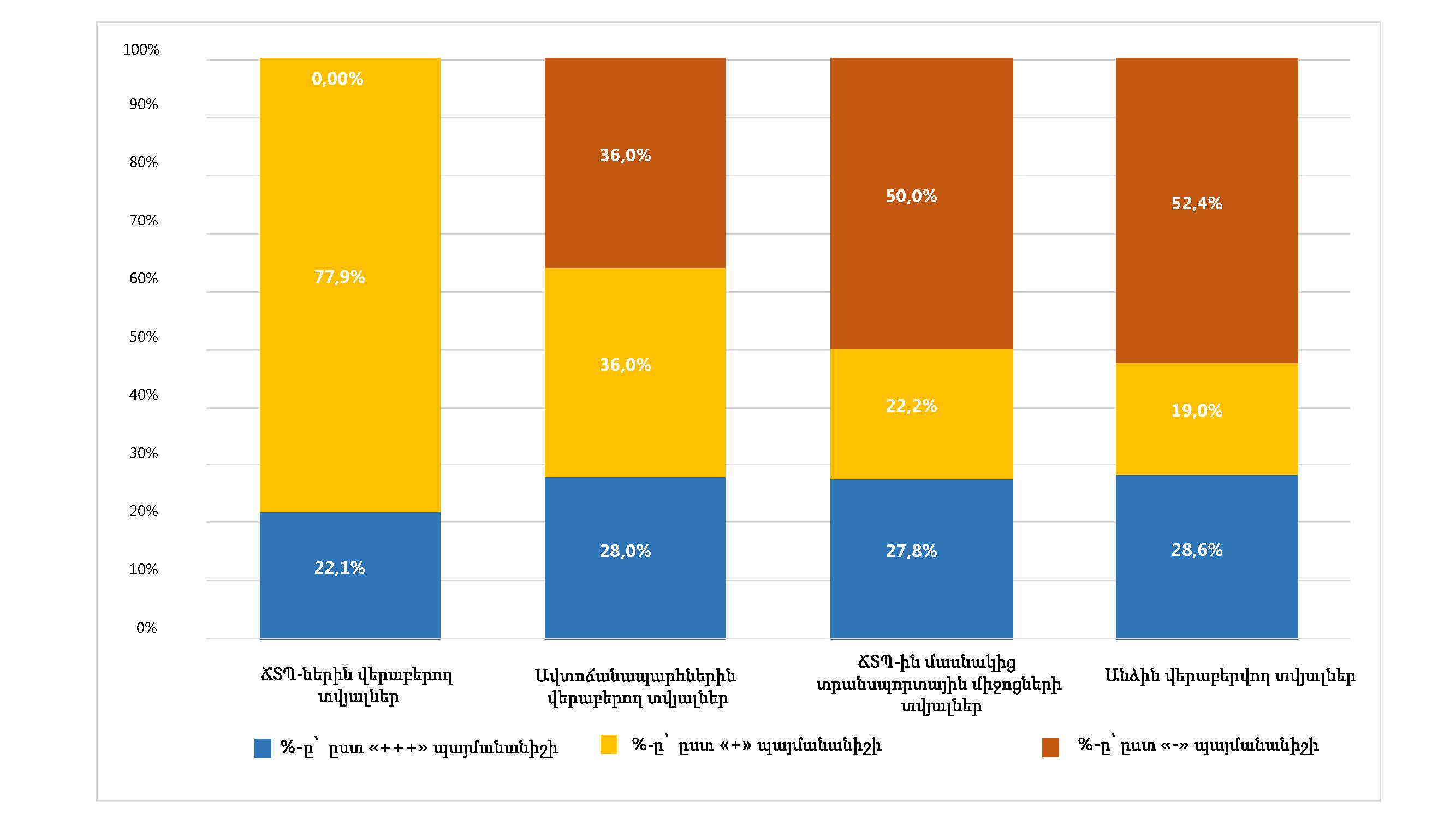
|  |  |
| --- | --- |
| **ՃՏՊ-ներին վերաբերող տվյալներ** | **Ավտոճանապարհներին վերաբերող տվյալներ** |
| Ein Bild, das Himmel, Auto, draußen, Transport enthält.  Automatisch generierte Beschreibung   * *ՃՏՊ-ի հերթական համարը (ID)* * *ՃՏՊ-ի ամսաթիվը* * *ՃՏՊ-ի ժամը* * *ՃՏՊ-ի վայրը* * *ՃՏՊ-ի տեղադիրքը* * *ՃՏՊ-ի տեսակը* * *Հետևանքի տեսակը* * *Եղանակային պայմանները* * *Լուսավորության պայմանները* * *Պատահարի լրջության աստիճանը (հետիոտնի մասնակցությամբ, կապված ավտոտրանսպորտային միջոցների հետ, մեկ կամ մի քանի տրանսպորտային միջոցով պատահարներ, վրաերթ և փախուստ դեպքի վայրից)\** | *Ein Bild, das draußen, Straße, Szene, Weg enthält.  Automatisch generierte Beschreibung*   * *ՃՏՊ-ի հերթական համարը (ID)* * *Ճանապարհի նշանակությունը, այդ թվում՝ բնակավայրի մեջ և բնակավայրից դուրս հատվածներ\*\** * *ՃՏՊ-ի վայրը` լայնություն \** * *ՃՏՊ-ի վայրը` երկայնություն\** * *Е-ճանապարհ և կիլոմետրաժը, ճանապարհի համարը և անվանումը* * *Ճանապարհների ֆունկցիոնալ դասերը* * *Արագության սահմանաչափը տվյալ ճանապարհահատվածներին\** * *Ճանապարհային խոչընդոտներ* * *Ճանապարհածածկի վիճակը\** * *Հանգույց (խաչմերուկ, օղակաձև երթևեկության, T-աձև կամ զիգզագաձև դասավորված, մի քանի հանգույց, բազմամակարդակ լուծում)* * *Կապը հանգույցի/բաժանարար գոտու հետ* * *Հանգույցի կարգաբերում* * *Ճանապարհի մակերևույթի վիճակը* * *Խոչընդոտներ* * *Երթևեկելի ուղու տեսակը և գոտիների թիվը* * *Վթարային երթևեկելի գոտի* * *Ճանապարհների գծանշում* * *Թունելի և/կամ կամուրջի առկայությունը* * *Ճանապարհային ոլորան* * *Ճանապարհային հատվածի կարգը* |
| **ՃՏՊ-ին մասնակից տրանսպորտային միջոցների մասին տվյալներ** | **Անձին վերաբերվող տվյալներ** |
| *Ein Bild, das Boden, legend enthält.  Automatisch generierte Beschreibung*   * *ՃՏՊ-ի հերթական համար (ID)* * *Տրանսպորտային միջոցի նույնականացման համարը (ID)* * *Տրանսպորտային միջոցի տեսակը* * *Մեքենայի մակնիշը* * *Մեքենայի մոդելը* * *Կցասայլ* * *Ակտիվ անվտանգության սարքավորում* * *Տրանսպորտային միջոցի ղեկի ուղղությունը (ձախակողմյա/աջակողմյա)* * *Ավտոտրանսպորտային միջոցի կոնստրուկցիան* * *Մեքենայի արտադրման թիվը* * *Երթևեկության միավորի մանևրը (հետիոտն/տրանսպորտային միջոց)* * *Ազդեցության առաջին կետը* * *Երթևեկելի ճանապարհին հարվածի ենթարկված առաջին օբյեկտը* * *Երթևեկելի ճանապարհից դուրս հարվածի ենթարկված առաջին օբյեկտը ԱՊՊԱ* * *Վրաերթի և դեպքի վայրից փախուստի դեպքերը․ ազդեցությունը N.N. մարդու վրա* * *Գրանցամն երկիրը և տարին* | * *ՃՏՊ-ի հերթական համարը (ID)* * *Երթևեկության միավորի նույնականացման համարը (ID)* * *Անձնագրի համարը* * *Ծննդյան ամսաթիվ* * *Սեռ* * *Քաղաքացիություն* * *Վնասվածքի աստիճանը, ըստ արձանագրվածի* * *ՃՏՊ-ին մասնակից՝ երթևեկության մասնակցի տեսակը* * *Ալկոթեստ* * *Ալկոթեստի նմուշի տեսակը* * *Ալկոթեստի արդյունքը* * *Հարբածության աստիճանը* * *Թմրանյութի թեստ* * *Վարորդական իրավունքի տրման ամսաթիվը* * *Վարորդական իրավունքի գործողության ժամկետը* * *Անվտանգության սարքավորումներ* * *Տրանսպորտային միջոցում/վրա նստեցման դիրքը* * *Ուշադրությունը շեղվել է սարքի կողմից* * *Հոգեբանական/ ֆիզիկական սահմանափակում կամ վիճակ* * *Ուղևորության նպատակը* * *Վնասվածքի MAIS սանդղակը* |

Համաշխարհային բանկի աջակցությամբ Եվրոպական Միություն Արևելյան գործընկերության (EaP) ճանապարհային անվտանգության դիտակետի և Համաշխարհային բանկի թիմի կողմից[[9]](#footnote-9) իրականացվել է EaP վեց երկրներում, այդ թվում նաև Հայաստանում ՃՏՊ-ների 2021 թվականի տվյալների հավաքագրման տվյալների և CADaS-ի տվյալների կառուցվածքի համեմատություն, որի արդյունքները ներկայացված են Գծապատկեր 12-ում: Կատարված գնահատումների համաձայն՝ «մինի-CADaS» թվով 28 փոփոխականներից միայն 17-ն են ներառված Հայաստանի ՃՏՊ-ների էլեկտրոնային համակարգի տվյալների բազայում:

Աղյուսակ 4 Հայաստանի ՃՏՊ-ների համակարգի տվյալների և CADaS-ի համեմատությունը՝ ըստ «+++», «+» և «-» համապատասխանության պայմանանիշների

|  |  |
| --- | --- |
| **+++** | Փոփոխականը **գրանցված է** Հայաստանի ՃՏՊ-ների գրանցման քարտում, համահունչ է CADaS-ի տվյալների հետ, կամ նվազագույն ճշգրտումներ են անհրաժեշտ CADaS-ի տվյալներին բավարարելու համար |
| **+** | Փոփոխականը որպես առանձին փոփոխական **գրանցված չէ** Հայաստանի Հայաստանի ՃՏՊ-ների գրանցման քարտում, ինչպես որ պահանջվում է CADaS-ով, սակայն տվյալները հավաքագրվում են այլ փոփոխականների շրջանակներում: Այս **փոփոխականների փոփոխությունն անհրաժեշտ է**՝ CADaS-ի տվյալներին համապատասխանելու համար |
| **-** | Այս փոփոխական **չի գրանցվում** ՃՏՊ-ի համար Հայաստանի ՃՏՊ-ների գրանցման քարտում |

Գծապատկեր 8. Հայաստանի ՃՏՊ-ների քարտի տվյալների և CADaS-ի համեմատական



ՀԲ-ի կողմից 2017 թվականին իրականացված ՃՏՊ տվյալների համակարգի գնահատումից ի վեր՝ Հայաստանը զգալի առաջընթաց է գրանցել ՃՏՊ տվյալների ազգային կառուցվածքում և փոփոխականներում՝ CADaS-ի առաջարկությունների հետ այն ավելի համադրելի դարձնելու համար: Հայաստանում ՃՏՊ փոփոխականների առաջին՝ «ՃՏՊ-ներին վերաբերող տվյալներ» խումբի փոփոխականները ունեն ամենաբարձր համատեղելիությունը CADaS համակարգի փոփոխականների հետ՝ մյուս երեք փոփոխականների խմբերի համեմատությամբ։ Չնայած Հայաստանի ՃՏՊ-ների քարտի տվյալներում ներառված փոփոխականների մոտ 28%-ը համապատասխանում է CADaS-ի «ՃՏՊ-ին մասնակից տրանսպորտային միջոցների տվյալներ» և «Անձին վերաբերվող տվյալներ» խմբերի ցուցանիշներին (2018 թվականին կազմել է շուրջ 5%), այնուամենայնիվ նշված խմբերում հետագա փոփոխություններ կատարելու անհրաժեշտություն կա, քանի որ CADaS-ի նշված խմբերի փոփոխականների մեծ մասը չի գրանցվում: «Ավտոճանապարհներին վերաբերող տվյալներ» խմբի փոփոխականների մասով՝ Հայաստանի ՃՏՊ-ների քարտի տվյալներում ներառված փոփոխականների մոտ 28%-ը համապատասխանում է CADaS-ին (2018 թվականին գրանցված փոփոխականների 16%-ի համեմատությամբ):

CADaS-ի փոփոխականների երրորդ՝ «ՃՏՊ-ին մասնակից տրանսպորտային միջոցների տվյալներ» խմբում Հայաստանի ՃՏՊ-ների քարտի տվյալներում ներառված փոփոխականների և CADaS փոփոխականների միջև բացերը հիմնականում կապված են շարժիչի հզորության և մեքենայի «ակտիվ» անվտանգության հարմարանքների (օրինակ՝ ավտոմատ վթարային արգելակման համակարգի), սարքավորումների, տրանսպորտային միջոցի մոդելի, դրանց գրանցման ամսաթվի և գրանցման երկրի և այլ փոփոխականները չարձանագրելու հետ: Ինչ վերաբերում է CADaS-ի կողմից առաջարկվող փոփոխականների չորրորդ՝ «Անձին վերաբերվող տվյալներ» խմբում ներառված ալկոհոլի կամ թմրանյութերի թեստի և հարակից արդյունքների վերաբերյալ փոփոխականներին, վարորդի ազգությանը, նստած դիրքին, ուղևորության նպատակին և այլն, ներկայումս դրանք ներառված չեն Հայաստանի ՃՏՊ-ների քարտի տվյալներում: Իսկ վնասվածքի ծանրությանը և վիրավորումների դասակարգման միջազգային ստանդարտներին վերաբերվող փոփոխականը առհասարակ չի կիրառվում (օրինակ՝ վնասվածքների ծանրության սանդղակի (Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS)): Ուստի ՃՏՊ-ների պատճառների բացահայտման և դրանց ՃՏՊ-ի հաշվառման էլեկտրոնային քարտի ձևը, տվյալների հավաքագրման գործընթացը և քարտի բովանդակությունը վերանայման կարիք ունեն:

ՃՏՊ-ների տվյալները հասանելի են ՀՀ ներքին գործերի նախարարության «Ճանապարհային ոստիկանության» ծառայության (այսուհետ՝ նաև ՃՈ) ՃՏՊ-ների հաշվառման էլեկտրոնային ռեգիստրում, ՀՀ առողջապահության նախարարությունան շտապ և անհետաձգելի բժշկական օգնության ու սպասարկման կենտրոնական դիսպետչերական ղեկավարման համակարգչային համակարգում և Հայաստանի ավտոմեքենաների ապահովագրության բյուրոյում: Սակայն այդ տվյալները ինտեգրված չեն ՏԿԵՆ Ճանապարհային ցանցի կառավարման համակարգում (ՃՑԿՀ) և ՏԿԵՆ հասանելիություն չունի ՃՏՊ-ների տվյալների բազաներին։ Մասնավորապես, ներկայում ՃՑԿՀ-ի «Երթևեկության անվտանգություն» բաժինը չի գործարկվում՝ ՃՏՊ-ների տվյալների բացակայությամբ պայմանավորված, իսկ ՃՏՊ տվյալները վերլուծվում են ՃՈ կողմից Excel ձևաչափով տրված տեղեկատվության հիման վրա։ ՃՈ-ի ՃՏՊ-ների էլեկտրոնային համակարգի տվյալներին ինտեգրման և տվյալների հասանելությունը ապահովելու նպատակով ՏԿԵՆ-ի խնդրանքով ՄԱԿ-ի Զարգացման ծրագրի (ՄԱԶԾ) «Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության վերափոխում։ Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության տվյալների, մարդկանց և քաղաքականության միացում» ծրագրի շրջանակներում Հայաստանում ԿԶՆ ազգային նորարարական կենտրոնի (SDG Innovation Lab) միջոցով մշակվում է տվյալների կառավարման նոր համակարգ՝ վերլուծական գործիքներով: Նշվածը հնարավորություն կտա նաև իրականացնել ճանապարհային անվտանգության բարելավմանը նպաստող գործոնների վերլուծություն:

1. Հայաստանում ՃՏՊ-ի հետևանքով մահերի գրանցման միասնական ազգային համակարգ դեռևս գոյություն չունի։ ՆԳՆ Ոստիկանությունը և բժշկական հաստատությունները ՃՏՊ-ի հետևանքով մահվան դեպքերը գրանցում են յուրաքանչյուրը իր ռեգիստրներում։ ՃՏՊ-ներից զոհերի և վիրավորումների մասին ոստիկանության և բժշկական հաստատությունների տվյալները միմյանց հետ կապված չեն:
2. Տրանսպորտային միջոցների և վարորդների տեղեկատվական բազաները կառավարվում են ՆԳՆ Ոստիկանության կողմից, որոնք համաժամանցված են ՃՏՊ-ների հաշվառման էլեկտրոնային ռեգիստրի հետ։

Սակայն ՆԳՆ Ոստիկանության կողմից հավաքագրվող ճանապարհային անվտանգության կատարողական ցուցանիշները ամբողջական չեն։ Մասնավորապես ներկայում չեն հավաքագրվում ճանապարհային անվտանգության մի շարք տվյալներ, որոնց բացակայությամբ պայմանավորված հնարավոր չէ որոշել, օրինակ՝ թե ինչքան են կազմում ամրագոտված վարորդների և ուղևորների տոկոսը, կամ ովքեր վարում են օրենքով սահմանված արագության սահմաններում, կամ օրինակ վթարի պահին վարորդը հեռախոսից օգտվե՞լ է, թե՞ ոչ, մոպեդների և մոտոցիկլետների վարորդների քանի տոկոսն են կրում անվտանգության սաղավարտներ և այլն։ Չի նշվում նաև ՃՏՊ-ի ճանապարհի պիկետը: Քարտում նշվում է միայն կմ-ն, որի պատճառով պարզ չի լինում թե որտեղ է տեղի ունեցել վթարը, որի պատճառով վերլուծության ժամանակ դժվարանում է «Սև կետերի» հայտնաբերումը: Գործողություն 3․ Ճանապարհային անվտանգության ոլորտում գիտելիքի խթանումը և կարողությունների զարգացումը

Ճանապարհային անվտանգության հիմնարար խնդիրների վերաբերյալ ամբողջական պատկերացում կազմելու նպատակով աշխատանքային խմբերի և շահագրգիռ պետական մարմինների և կազմակերպությունների ներկայացուցիչների համար կմշակվի և կիրականացվի կարողությունների զարգացման ծրագիր։ Առաջարկվում է կարողությունների զարգացումն իրականացնել հետևյալ թեմաներով․

1. Ճանապարհային անվտանգության ընդհանուր սկզբունքներ,
2. Ճանապարհային անվտանգության հիմնախնդիրներ (արագություն, ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների խոցելի խումբ, ամրագոտիներ, ալկոհոլ),
3. Ճանապարհային ոստիկանության/պարեկների ներգրավումն ու հանրությունը,
4. Հիմնական տվյալների հավաքագրում,
5. Չափումների արդյունավետություն,
6. Բախումների մշտադիտարկում,
7. Մեքենաների արագության մշտադիտարկում և երթևեկության արագության տվյալների գնահատում,
8. Երթևեկության հոսքի մշտադիտարկում, հետիոտների երթևեկության մշտադիտարկում,
9. Հարցումների անցկացում երթևեկության մասնակիցների շրջանում, հանրային ընկալման գնահատում,
10. Բախումների դինամիկայի փոփոխության գնահատում,
11. Վերականգնողական բուժման մեթոդիկայի ընտրություն։

Կարողությունների զարգացումը կիրականացվի ինչպես Համալսարանների միջոցով, այնպես էլ միջազգային մասնագիտացված կրթական հաստատությունների աջակցությամբ։

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում ներկա և ապագա մարտահրավերներին դիմակայելու, միջազգային ամենաթարմ ու լավագույն փորձը ապահովելու նպատակով՝ ճանապարհային անվտանգության միջազգային կազմակերպությունների աջակցությամբ ՀՀ ՆԳՆ կրթահամալիրը պարբերաբար պետք է իրականացնի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում կարիքների գնահատում և միջազգային փորձի ուսումնասիրություն, ինչպես նաև կազմակերպի և իրականացնի կրթական և վերապատրաստման ծրագրեր: ՆԳՆ ոստիկանության համակարգի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման գործառույթներ իրականացնող բոլոր նոր աշխատակիցները պետք է վերապատրաստվեն կրթահամալիրում։ Վերջինս պետք է նաև ապահովի ճանապարհային ոստիկանության տեսուչների/պարեների մասնագիտական զարգացման շարունակական դասընթացները:

### Հենասյուն 2․ Ավելի անվտանգ ճանապարհներ և անվտանգ երթևեկություն

Քանի որ ՃՏՊ-ների պատճառները և դրան նպաստող գործոնները տարբեր են, ուստի դրանց թվի կրճատման լավագույն լուծումը ճանապարհային անվտանգության արդյունավետ կառավարումն է։

Հայաստանի Հանրապետության կողմից միջազգային պայմանագրերով և կոնվենցիաներով ստանձնած ի թիվս այլ պարտականությունների՝ ՀՀ-ն ստանձնել է նաև ներդնել ճանապարհային անվտանգության հետ առնչվող հետևյալ երկու ԵԽ հրահանգները․

1. 2004 թվականի ապրիլի 29-ի 2004/54/ԵՀ «Անդրեվրոպական ճանապարհային ցանցի թունելներին ներկայացվող նվազագույն անվտանգության պահանջների մասին»․
2. 2008 թվականի նոյեմբերի 19-ի 2008/96/ԵՀ «Ճանապարհային ենթակառուցվածքի անվտանգության կառավարման մասին»:

Նշված հրահանգների շրջանակներում կիրականացվի՝

* միջազգային չափանիշներին համապատասխան ճանապարհային աուդիտի ինստիտուտի ներդրման գործընթաց, որը ենթադրում է ճանապարհային ենթակառուցվածքների ծրագրի իրականացման բոլոր փուլերում ճանապարհի անվտանգության մանրամասն համակարգված և տեխնիկական անվտանգության ստուգման անկախ գործընթացի ներդրում՝ նոր կառուցվող ճանապարհային ենթակառուցվածքի պլանավորումից մինչև ճանապարհը շահագործման վաղ ժամանակահատվածում․
* Անդրեվրոպական ճանապարհային ցանցի մաս հանդիսացող ավտոմոբիլային ճանապարհների, միջպետական և հանրապետական նշանակության 1-ին կարգի ավտոմոբիլային ճանապարհների, ինչպես նաև Եվրոպական միության ֆինանսավորմամբ կառուցված, վերակառուցված, հիմնանորոգված և նորոգված ավտոմոբիլային ճանապարհների անվտանգության կառավարում, այդ թվում` ճանապարհային անվտանգության ազդեցության գնահատում, ճանապարհային անվտանգության աուդիտներ, ճանապարհային ցանցի անվտանգության ամբողջական գնահատում և համապատասխան անվտանգության հսկողության միջոցառումների իրականացում:
* ճանապարհների անվտանգության նկատառումներից ելնելով՝ ճանապարհների սպասարկման համակարգի արդիականացում․
* Անդրեվրոպական ճանապարհային ցանցի թունելներին ներկայացվող նվազագույն անվտանգության պահանջները ՀՀ-ում գործող թունելների նախագծման, կառուցման և պահպանման աշխատանքները ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման և անվտանգության ապահովման ստանդարտներին համապատասխանեցում։

Միաժամանակ ճանապարհների վթարավտանգ հատվածների՝ այսպես կոչված «սև կետերի» հայտնաբերումը, վերլուծությունը ու կարգավորումը ճանապարհային ցանցում լուրջ վթարների թվի կրճատման փորձված մեթոդ է։ Բարձր արդյունավետությամբ և քիչ ծախսատար լուծումները կարող են առաջին իսկ տարում ներդրված գումարները մի քանի հարյուրապատիկ ավել վերադարձնել: Ճանապարհների վթարավտանգ հատվածների կարգավորումը ճանապարհի սպասարկման համար պատասխանատու մարմնի ամենաարդյունավետ ներդրումներից է:

***ՄՍԿ գլոբալ թիրախները՝***

**Թիրախ 3․ Մինչև 2030թ. բոլոր նոր ճանապարհները ապահովում են երթևեկության բոլոր մասնակիցների համար սահմանված ՃԱ տեխնիկական ստանդարտներին կամ ՃԱ վարկանիշի առնվազն երեք աստղի գնահատման չափանիշին**

**Թիրախ 4․ Մինչև 2030թ․ գոյություն ունեցող ճանապարհներով երթևեկության 75%-ից ավելին բաժին է ընկնում այն ճանապարհներին, որոնք համապատասխանում են երթևեկության բոլոր մասնակիցների համար սահմանված ՃԱ տեխնիկական չափանիշներին**

***Թիրախներին հասնելու ենք՝*** ՄԱԿ-ի ճանապարհային հիմնական ենթակառուցվածքների վերաբերյալ համաձայնագրերի շրջանակներում նախատեսված պարտավորությունների կատարման, ճանապարհային ենթակառուցվածքի անվտանգության գնահատման, ճանապարհային անվտանգության աուդիտի իրականացման, անվտանգության տեսանկյունից խելամիտ պլանավորման, նախագծման, կառուցման և ճանապարհների շահագործման, ճանապարհային անվտանգության բարելավման մակարդակի բարելավման նպատակով ՀՀ ճանապարհներին ժամանակակից տեխնոլոգիաների կիրառման եղանակով:

**Գործողություն 1․ ԵՄ հրահանգներին համապատասխան ճանապարհային ենթակառուցվածքի անվտանգության օրենսդրական կարգավորում**

Նախաձեռնվել է «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու գործընթաց, որի նպատակն է կարգավորել հիշյալ հրահանգներով պահանջվող ճանապարհային անվտանգության կառավարման, ազդեցության գնահատման, ճանապարհային անվտանգության աուդիտի և ճանապարհային թունելների անվտանգության նվազագույն պահանջներով նախատեսված հարաբերությունների հետ կապված դրույթներ։ Նշված գործառույթների իրականացումը կվերապահվեն ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմնին, որը կիրականացնի վերոհիշյալ հրահանգներով պահանջվող ճանապարհային ենթակառուցվածքի անվտանգությանն ուղղված գործառույթներ։

Օրենքի նախագծի ընդունման արդյունքում կմշակվեն և կընդունվեն մի շարք ենթաօրենսդրական ակտեր և փաստաթղթեր, կիրականացվեն ճանապարհային անվտանգության բարելավմանն ուղղված մի շարք միջոցառումներ, այդ թվում՝

1. կսահմանվեն ճանապարհային անվտանգության կառավարման, ազդեցության գնահատման, ճանապարհային անվտանգության աուդիտի և ճանապարհային թունելների անվտանգության նվազագույն պահանջներով նախատեսված հարաբերությունների հետ կապված դրույթներ․
2. կներդրվի ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմին, որը կիրականացնի ճանապարհային անվտանգության կառավարման, ազդեցության գնահատման, ճանապարհային անվտանգության աուդիտի վերապատրաստման և որակավորման իրականացման գործառույթներ․
3. ճանապարհային անվտանգության կառավարման արդյունքում ճանապարհաշինարարական ծրագրերի իրականացման բոլոր փուլերում՝ ճանապարհի շինարարության պլանավորումից մինչև ճանապարհը շահագործման հանձնելուց հետո դրա վաղ սպասարկման ժամկետում կիրականացվեն ճանապարհային անվտանգության աուդիտներ, որոնք կհանդիսանան ճանապարհի անվտանգության երաշխիքը դեռևս ճանապարհի շինարարության փուլում․
4. կիրականացվի ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով կրած վնասի միջին հանրային ծախսերի հաշվարկ և վերլուծություն․
5. Թունելների անվտանգության ապահովման մասով ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմնի կողմից կիրականացվեն 500 մետր երկարությունը գերազանցող թունելների հսկողության, գնահատման և փորձարկման գործընթացներ, կուժեղացվի թունելների անվտանգությանն ուղղված միջոցառումները։

Միաժամանակ, ճանապարհային անվտանգության ազդեցության գնահատման գործընթացում հաշվի կառնվեն ճանապարհային երթևեկության խոցելի խմբերի՝ հետիոտների, հեծանվորդների, երեխաների, տարեցների, հաշմանդամություն ունեցող անձանց, ինչպես նաև շարժիչով աշխատող երկանիվ տրանսպորտային միջոցներից օգտվողների ճանապարհից անվտանգ օգտվելու իրավունքները։

Նշվածի շրջանակներում հիշյալ օրենքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու օրենսդրական նախաձեռնությունը ԱԺ-ի կողմից ընդունվելուց հետո կմշակվի և կընդունվի ճանապարհային անվտանգության ազդեցության գնահատման, ճանապարհային ցանցի անվտանգության տվյալների կառավարման և անվտանգության գնահատման չափանիշների սահմանման կարգը։

**Գործողություն 2․ Ճանապարհային անվտանգության աուդիտի համակարգի ներդնում, ճանապարհային անվտանգության աուդիտորների վերապատրաստում և որակավորում**

Վերջին տարիներին Հայաստանում ճանապարհաշինության ոլորտում իրականացվում են մեծածավալ ճանապարհաշինական աշխատանքներ։ Սակայն ճանապարհաշինական ծրագրեր իրականացնելիս անհրաժեշտ է դրանց իրականացման բոլոր փուլերում ապահովել նաև ճանապարհային անվտանգության ազդեցության գնահատումը։ Համաձայն 2004/54/ԵՀ հրահանգի՝ ճանապարհային ցանցի վթարավտանգ հատվածները՝ «սև կետերը», որոշելու և կառավարելու նպատակով Հայաստանը պարտավորված է իրականացնել անվտանգության ազդեցության գնահատում և ճանապարհային անվտանգության աուդիտներ։ Այդ գնահատումները իրականացվում են ճանապարհային անվտանգության աուդիտների միջոցով՝ անկախ նրանից ճանապարհը գտնվում է շինարարության պլանավորման, թե՛ կառուցման փուլում։

Գոյություն ունեցող ճանապարհների վրա անվտանգությունը պետք է բարձրացվի՝ այն է թիրախավորված ներդրումներ կատարել ճանապարհի վթարի առավելագույն ցուցանիշ և/կամ վթարների թվի նվազեցման ամենաբարձր ներուժ ունեցող հատվածների վրա: Որպեսզի վարորդները հնարավորություն ունենան շտկելու իրենց վարքը երթևեկության կանոնների պահպանմանը զուգահեռ, տրանսպորտային միջոցի արագությունը նվազեցնելու նպատակով, վարորդները պետք է տեղեկացված լինեն նաև տվյալ ճանապարհի ամենավթարավտանգ հատվածների մասին:

Որպես կանխարգելիչ միջոց՝ ճանապարհների վթարավտանգ հատվածների վերացումը կամ վերականգնողական միջոցառումները կարևոր դեր են խաղում ճանապարհների անվտանգությունը ապահովելու համար։ Անվտանգության նկատառումներից ելնելով ճանապարհների կամ դրանց հատվածների անվտանգության համապատասխան մակարդակների ապահովման նպատակով պարբերաբար կատարվող հետազոտությունները, երթևեկության բոլոր մասնակիցների, այդ թվում՝ ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբերի համար, հնարավոր վտանգները կանխելու համար կարևոր գործիք են: Նման հետազորտություններ պարբերաբար պետք է իրականացվեն նաև ճանապարհաշինական աշխատանքների գործընթացում։

Ճանապարհային անվտանգության աուդիտները պետք է ճանապարհային ենթակառուցվածքի ծրագրերի իրականացման անբաժանելի մասը կազմեն։ Ներկայում ճանապարհային անվտանգության աուդիտներ իրականացվում են վարկային միջոցներով իրականացղվող ճանապարհաշինական ծրագրերի շրջանակներում։ Ըստ 2008/96/ԵՀ «Ճանապարհային ենթակառուցվածքի անվտանգության կառավարման մասին» հրահանգի պահանջների՝ ճանապարհային անվտանգության աուդիտներ պետք է իրականացվեն ճանապարհի շինարարության պլանավորումից մինչև դրա վաղ շահագործման փուլերում: Ուստի սույն ռազմավարության շրջանակներում կիրականացվի միջազգային չափանիշներին համապատասխան ճանապարհային աուդիտի ինստիտուտի ներդրման գործընթացը, որը կներառի նաև ճանապարհային անվտանգության աուդիտի վերապատրաստման և որակաորման իրականացումը, որը կհանդիսանա Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմնի պարտականություններից մեկը։

**Գործողություն 3․ Ճանապարհային ցանցի անվտանգության ամբողջական գնահատում**

2008/96/ԵՀ հրահանգի պահանջներին համապատասխան Հայաստանը պարտավորված է իրականացնել ճանապարհային ցանցի անվտանգության ամբողջական գնահատում։

Ճանապարհային ցանցի անվտանգության ամբողջական գնահատումը պետք է բացահայտի վթարի և դրա ազդեցության ծանրության ռիսկը։ Գնահատումը պետք է հիմնվի՝

1) հիմնականում ճանապարհի նախագծային բնութագրերի տեսողական հետազոտության վրա կամ էլեկտրոնային միջոցներով (ներկառուցված անվտանգություն), և

2) ճանապարհային ցանցի այն հատվածների վերլուծությունը, որոնք երեք տարուց ավել գտնվում են շահագործման մեջ, և այդ հատվածներում երթևեկության ինտենսիվության համամասնության համապատասխան տեղի են ունեցել մեծ թվով լուրջ ՃՏՊ-ներ։ Երեք տարվա կտրվածքով կատարել ՃՏՊ-ների քանակական, որակական և քարտեզագրական գնահատում ՝ՃՏՊ-ների աճի (կամ նվազման) միտումը գնահատելու համար

Ճանապարհային ցանցի անվտանգության ամբողջական գնահատումը պետք է իրականացվի ԵՀ-ի մեթոդաբանության համապատասխան, առնվազն հինգ տարին մեկ անգամ՝ հաշվի առնելով հրահանգով սահմանված ցուցիչ տարրերը։ Իսկ առաջին գնահատումը կիրականացվի 2024 թվականի ընթացքում։

Գնահատման արդյունքների հիման վրա և հետագա գործողությունների կարիքների առաջնահերթության նպատակով ճանապարհային ցանցի բոլոր հատվածները ըստ դրանց անվտանգության մակարդակի կդասակարգվեն ըստ կարգերի:

Գնահատումը կիրականացվի Միջազգային ճանապարհների գնահատման ծրագրի (iRAP) կամ այլ գնահատման մեթոդով, որը նպատակ ունի մինչև 2030 թվականը ապահովել ՄԱԿ-ի 4-րդ գլոբալ թիրախով նախատեսված ՃԱ վարկանիշի առնվազն երեք աստղի գնահատման չափանիշին։

Գործողություն 4․ Թունելներին ներկայացվող անվտանգության նվազագույն պահանջների կիրառում

2004 թվականի ապրիլի 29-ի 2004/54/ԵՀ «Անդրեվրոպական ճանապարհային ցանցի թունելներին ներկայացվող նվազագույն անվտանգության պահանջների մասին» հրահանգի համաձայն՝ անդրեվրոպական ճանապարհային ցանցի մաս հանդիսացող 500 մետր և ավելի երկարություն ունեցող բոլոր թունելներում՝ անկախ այն բանից դրանք գտնվում են գործարկման, կառուցման, թե նախագծման փուլում, ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների համար պետք է ապահովել անվտանգության նվազագույն մակարդակ (մարդկային կյանքի, շրջակա միջավայր, և կանխարգելման թունելային սարքերի համար հնարավոր վտանգ ներկայացնող կրիտիկական միջադեպերը), ինչպես նաև ՃՏՊ-ների դեպքում ապահովված լինեն պաշտպանության համապատասխան միջոցներով։

Իհարկե անդրեվրոպական ճանապարհային ցանցի մաս հանդիսացող բոլոր թունելները պետք է բավարարեն հրահանգով սահմանված անվտանգության նվազագույն պահանջները։ Սակայն, հրահանգով սահմանված որոշ կառուցվածքային պահանջներ կարող են միայն բավարարվել տեխնիկական լուծումներով, որոնք կամ հնարավոր չէ ապահովել կամ էլ հնարավոր է ապահովել միայն անհամաչափ ծախսերի միջոցով։ Տվյալ դեպքում, որպես այդ պահանջների կիրառման այլընտրանք, պետք է իրականացնել ռիսկերի նվազեցման միջոցառումներ՝ ռիսկերի վերլուծության միջոցով։

Թունելների անվտանգության նվազագույն պահանջների ապահովման նպատակով պետք է՝

1. սահմանվի թունելների պարբերական փորձարկում և ստուգում, ինչպես նաև դրանց վերաբերյալ անվտանգության պահանջները.

2. մշակվի կազմակերպչական և շահագործման ռեժիմներ (այդ թվում՝ վթարների արձագանքման ծրագրերի)՝ վթարային փրկարարական ծառայությունների անձնակազմերի վերապատրաստման և վերազինման համար.

3. վթարի դեպքում սահմանվի թունելի անհապաղ փակման ընթացակարգ.

4. ռիսկերի կրճատման անհրաժեշտ միջոցառումներ։

Անդրեվրոպական ճանապարհային ցանցի թունելներին ներկայացվող նվազագույն անվտանգության պահանջները պետք է պահպանել ՀՀ-ում նոր կառուցվող թունելների նախագծման, կառուցման և պահպանման ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման և անվտանգության ապահովման ստանդարտներին համապատասխան։

Թունելների անվտանգության ապահովման մասով ճանապարհային անվտանգության ապահովման մարմնի կողմից կիրականացվեն 500 մետր երկարությունը գերազանցող թունելների հսկողության, գնահատման և փորձարկման գործընթացներ, կուժեղացվի թունելների անվտանգությանն ուղղված միջոցառումները։

Գործողություն 5․ Բարձր ռիսկայնությամբ ճանապարհային տեղամասների հայտնաբերում և բարելավում

Ճանապարհների վթարավտանգ և վտանգավոր տեղամասերում անհրաժեշտ է կիրառել ճարտարագիտական միջամտություններ։ Նշվածը ընդգրկում են ճանապարհային համապատասխան կահավորանքը և տեխնիկական այլ միջոցները (երթևեկելի մասի լայնացում, անցումային արագացման գոտիների կառուցում, շրջադարձերի շառավիղների մեծացում, գծանշում, նշագրում, կողմնորոշիչ ցուցանակների, ճանապարհային այլ հարմարանքների տեղադրում, երթևեկության կազմակերպում տարբեր մակարդակներում և այլն):

Նման միջամտությունները կարող են զգալիորեն նվազեցնել ճանապարհային անվտանգության հետ կապված խնդիրները այդ տարածքներում: Օրինակ, ճանապարհային նշանների և գծանշումների օգտագործումը, երթևեկությունը բարդ խաչմերուկից փոխելը կամ շրջադարձ կատարող մեքենայի համար սպասման անվտանգ տարածք ապահովելը կարող է հանգեցնել վթարների թվի էական կրճատմանը:

Ճանապարհային ենթակառուցվածքի պատճառով առաջացած ՃՏՊ-ների նվազեցմանը ուղղված գործողությունները առաջարկվում է իրականացնել ճանապարհների անվտանգության բարելավման հետևյալ ծրագրերը՝

1. միատեսակ միջամտություն՝ վթարավտանգ հատվածների ծրագրերի իրականացում («սև կետեր»)՝ ճանապարհների վթարավտանգ հատվածներում կոնկրետ գործողությունների իրականացման միջոցով․
2. համընդհանուր գործողությունների պլան՝ նմանատիպ վթարավտանգ տեղամասերում փորձված միջոցով շտկումների իրականացում․
3. մեկ ամբողջ ճանապարհի համար իրականացվող գործողությունների պլան՝ բարձր վթարավտանգության ցուցանիշ ունեցող ճանապարհի ամբողջ երկայնքով՝ փորձված միջոցներով անվտանգության միջոցների գործողությունների իրականացում․
4. տարածական սխեմաներ՝ ամբողջ բնակավայրի կամ քաղաքի տարածքում անվտանգության տարբեր միջոցառումների իրականացում (օրինակ՝ երթևեկության կառավարման և արագության սահմանափակման միջոցով (կիրառելով արագությունը սահմանափակող սարքավորումներ):

Ինչպես ցույց է տալիս առկա փորձը՝ ներկայում Հայաստանում ճանապարհների անվտանգության բարելավման՝ «սև կետրի» վերացման ծրագրերի իրականացումը ճանապարհների անվտանգության ոլորտում ամենաարդյունավետ միջամտություններից մեկն է։ Մի շարք զարգացած երկրների ճանապարհաշինական ոլորտի կառավարման մարմիններ անվտանգության ապահովման միջոցառումները հենց սկսել են «սև կետրի»՝ վթարավտանգ հատվածների բարելավման միջոցառումների իրականացումից, և այնուհետև՝ համապատասխան փորձ ձեռք բերելու արդյունքում անցում են կատարել համընդհանուր և մեկ ամբողջ ճանապարհի համար իրականացվող գործողությունների պլանների։

Բոլոր դեպքերում նմանատիպ ծրագրեր իրականացնելիս պետք է հիմնվել ՃՏՊ-ների տվյալների և դրանց տեղի ունենալու վայրի վերլուծությունների վրա՝ բացահայտելով դրանց տեղի ունենալու պատճառները և այն ընդհանուր հատկանիշները, որոնք նպաստել են ՃՏՊ-ի իրականացմանը:

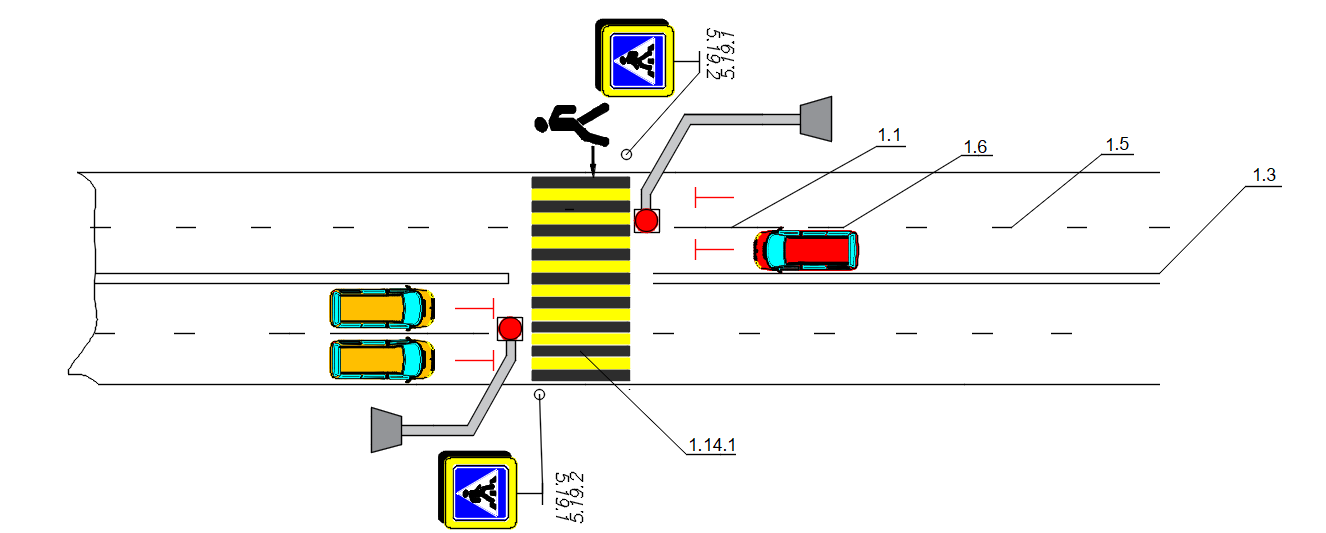
Կարևոր նշանակություն ունի նաև երթևեկության կառավարման ավտոմատացված համակարգերի ներդրումը։ Ամբողջ աշխարհում ավտոմոբիլային ճանապարհենրի կարևորագույն տեղամասերում կիրառվում են նման ավտոմատացված համակարգեր։

Համակարգը իրենից ներկայացնում է միմյանց հետ սինխրոնացված տարատեսակ տարրեր (կառավարման կենտրոն, կառավարվող նշաններ, ցուցատախտակներ, էլեկտրոնային քարտեզներ, իրական ռեժիմում վերահսկման սարքեր և այլն։)

Ծրագրի շրջանակներում նախատեսվում է միջպետական և առավել կարևորագույն հանրապետական նշանակություն ունեցող այն ճանապարհներին, որտեղ առկա են երթևեկության կազմակերպման խնդրներ ներդնել երթևեկության կառավարման ավտոմատացված համակարգ, որը հնարավորություն կտա, օրինակ, ՃՏՊ-ի ժամանակ մյուս վարորդներին տեղեկացնել ճանապարհի երթևեկելի գոտու փակման մասին, էլեկտրոնային տարբերակով առաջարկել փակված հատվածի շրջանցման ուղղություն, անհրաժեշտության դեպքում դեպքի վայր ուղղարկել շտապ բժշկական օգնության, փրկարար ծառայության մասնագետներին, կամ օրինակ՝ ձյան, մերկասառույցի մասին անմիջապես տեղեկացնել ճանապարհը սպասարկող կազմակերպությանը և այլն։



Կան նաև տեխնոլոգիաններ, որոնք ապահովում են հետիոտների անվտանգ երթևեկությունը՝ զգայուն տվիչները հասկանալով հետիոտնի առկայությունը երթևեկելի մասի վրա, որը լուսարձակի միջոցով ստեղծում է հետիոտնային անցման գծանշման իմիտացիա և միացվում է տեղադրված արհեստական լուսավորությունը՝ տեղեկացնելով նաև վարորդին հետիոտնի առկայության մասին։



Գործողություն 6․ «Հանդուրժող» ճանապարհային միջավայրի ներդնում

Հայաստանում մահվան ելքով ՃՏՊ-ների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ՃՏՊ-ների ժամանակ տրանսպորտային միջոցները դուրս են եկել ճանապարհի երթևեկելի մասից և հայտնվել ճանապարհի հարող տարածքում։

«Հանդուրժող» ճանապարհային միջավայր (forgiving roads) գաղափարի կիրառման նպատակն է օգնել պոտենցիալ վթարային վիճակ ստեղծող վարորդին խուսափել սխալներից, կամ տեղի ունեցած ՃՏՊ-ի հետևանքները հասցնել նվազագույնի:

«Հանդուրժող» ճանապարհային միջավայրի ծրագրերի իրականացումը սույն ռազմավարության գործողությունների ծրագրի երկարաժամկետ առաջնահերթություններից է:

«Հանդուրժող» ճանապարհի գաղափարը հարվածային ուժի սահմանափակումն է կամ վթարի մեխանիզմների վերահսկումը, որոնք կարող են հանգեցնել ծանր հետևանքների: Նման ՃՏՊ-ները կարող են ունենալ աղետալի հետևանքներ՝ հատկապես թունելներում: Այս պարագայում արագ արձագանքման և տարհանման համար պլանի առկայությունը ճանապարհային ենթակառուցվածքի անվտանգության ծրագրի իրականացման կարևոր բաղադրիչ է: Միաժամանակ, որոշ ՃՏՊ-ներ կարող են ունենալ երկրորդական հետևանքներ, որոնք սակայն կարող են լինել լուրջ կամ նույնիսկ աղետալի (օրինակ՝ հարվածի հետևանքով կառույցների փլուզումը, բանուկ ճանապարհի վրա ընկնելը կամ երկաթուղային գծերին բախվելը:

«Հանդուրժող» ճանապարհի և երթևեկության ներդրումը ճանապարհային անվտանգության կառավարման ավելի լայն համակարգի անբաժանելի մասն է: Գոյություն ունեն երթևեկության անվտանգության բարձրացման ժամանակակից տեխնոլոգիաներ, որոնք իրենց կառուցվածքով, հնարավորություններով ինչպես նաև գաղափարով գերազանցում են ներկայում Հայաստանում կիրառվող տեխնոլոգիաններին։ Օրինակ՝ Rolling Barriers-ը, որը ի տարբերություն մյուս ճանապարհային ցանկապատերի, ունի մեծ ամրություն, սակայն, բացի այդ, համակարգի կարևորագույն ֆունկցիան հարվածից հետո պտտվող գլանների միջոցով տրանսպորտային միջոցը դեպի ճանապարհը ուղղելն է։





Նշված նորագույն տեխնոլոգիաները և նորարարական այլ միջոցների կիրառման նպատակով կիրականացվեն ծրագրեր՝ երկարաժամկետ կտրվածքով։

Ստորև նարկայացվում է ճանապարհային ենթակառուցվածքի անվտանգության կառավարման նպատակով իրականացվող պրոակտիվ (կանխագերլման) և ռեակտիվ (լուծումների) գործողությունների՝ միջոցառումների իրականացման սխեման։

Գծապատկեր 9 ․ Հենասյուն 2-ի շրջանակներում իրականացվելիք միջոցառումները



**Նոր ծրագիր**

**Պրոակտիվ (կանխարգելում)**

**ՃԱ ազդեցության գնահատում**

**ՃԱ աուդիտ**

**Ճանապարհի գնահատման ծրագիր**

**ՃԱ հսկողություն և ընթացիկ մշտադիտարկում**

**«Սև կետերի» կառավարում**

**Խորը ուսումնասիրություններ**

**Ցանցի անվտանգության էլեկտրոնային կառավարում**

**Ռեակտիվ (լուծում)**

**Առկա ճանապարհներ**

### Հենասյուն 3. Ավելի անվտանգ տրանսպորտային միջոցներ

Ճանապարհային անվտանգ համակարգ ունենալու կարևոր պայմաններից մեկը ավելի անվտանգ տրանսպորտային միջոցներ ունենալու գրավականն է։ Ժամանակակից տրանսպորտային միջոցները հագեցված են «ակտիվ» անվտանգության միջոցներով, որոնք օգնում են կանխել տեղի ունեցող վթարները (օրինակ՝ ավտոմատ վթարային արգելակման համակարգը (Autonomous emergency braking (AEB) Systems):

Ի հակադրություն ազդեցության կանխարգելման, մեքենաների վրա «պասիվ» անվտանգության միջոցները նպատակ ունեն մեղմելու վթարի ազդեցության հետևանքները: Նրանք նախատեսված են պաշտպանելու թե՛ վարորդներին և թե՛ ուղևորներին (օրինակ՝ ամրագոտիները, անվտանգության բարձիկները, գլխի հենակները), կամ հետիոտներին, հեծանվորդներին և երթևեկության մասնակիցների այլ խոցելի խմբերին (օրինակ՝ ավելի փափուկ բամփերները կամ դիմապակիները):

***ՄԱԿ-ի գլոբալ թիրախը***

**Թիրախ 5․ Մինչև 2030թ. նոր (արտադրված, վաճառված կամ ներմուծված) և օգտագործված տրանսպորտային միջոցների 100%-ը համապատասխանում են բարձր որակի անվտանգության չափանիշներին, այդ թվում՝ ՄԱԿ-ի և Համաշխարհային տեխնիկական կանոնակարգերով առաջարկվող առաջնահերթ կանոնակարգերը, կամ համարժեք ճանաչված ազգային կատարողական պահանջները**:

***Թիրախին հասնելու ենք՝*** *տրանսպորտային միջոցների պարկի թարմացման, սպասարկման և շարունակական տեխնիկական զննության համակարգերի համադրման միջոցով։*

**Գործողություն 1․ Տեխնիկական զննության համակարգի կատարելագործում և համապատասխանեցում ԵՄ չափանիշներին**

Տրանսպորտային միջոցների անվտանգության պահանջների (ստանդարտների[[10]](#footnote-10)) համապատասխանությունը ստուգելու նպատակով բոլոր տրանսպորտային միջոցները պետք է պարբերաբար անցնեն ստուգումներ:

Տրանսպորտային միջոցի անվտանգությունը կախված է ինչպես ավտոպահեստամասերի վիճակից, այնպես էլ դրանց մոնտաժումից, մասերից և անվադողերից: Տրանսպորտային միջոցների անսարքության հետևանքով վթարների թվի նվազեցման նպատակով անհրաժեշտ է իրականացնել մի շարք միջոցառումներ, որոնցից ամենագլխավորներն են՝

1. Հայաստանի ավտոպարկի թարմացման ծրագրի մշակում,
2. բոլոր տեսակի տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական բարելավման քաղաքականության ներդնում, տեխնիկական զննության համակարգը կարգավորող օրենսդրական ակտերում փոփոխությունների իրականացում՝ խստացնելով տարածքում շահագործվող տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության անցկացման կարգի, տեխնիկական զննության անցկացման գործունեության լիցենզավորման տրամադրման պահանջները և այլն.
3. տեխնիկական զննության կայանների և ապահովագրական ընկերությունների միջև հնարավոր համագործակցության խթանում՝ տրանսպորտային միջոցների բոլոր տեսակի վնասներն ու վերանորոգումը ապահովագրությամբ վճարելու համար: Այսպիսի համագործակցությունը կհանգեցնի տրանսպորտային միջոցի վերանորոգման համար չնախատեսված ֆինանսական խոչընդոտների բացառմանը։

Տարբեր տեսակի առևտրային նպատակների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների (ավտոբուսներ, բեռնատար մեքենաներ, բեռնատար ֆուրգոններ և այլն) ստուգումները պետք է կրեն ամենօրյա բնույթ՝ ներառելով մեքենաների մինչ աշխատանքային և հետ աշխատանքային ստուգումների միջոցով և համապատասխան փաստաթղթերով ամրագրվեն։ Բոլոր փաստաթղթերը պետք է ենթարկվեն տարեկան և պատահական աուդիտի:

Հայտնի է, որ անվադողերը բոլոր մեքենաների համար անվտանգության հատուկ տարրեր են, ուստի կսահմանվեն նաև մաշված անվադողերով երթևեկող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ տույժերի կիրառման համար սահմանված սանկցիաններ։ Անհրաժեշտ է խրախուսել բարձր տեխնոլոգիական անվադողերի ներմուծումն ու օգտագործումը, որոնք կհանգեցնեն վառելիքի սպառման կրճատմանը:

Նշված քայլերը համապատասխանում են անվադողերի վերաբերյալ եվրոպական կանոնակարգերին: Անձրևոտ եղանակին, մաշված կամ անորակ անվադողերը կարող են սահել: Մինչև 2012 թվականի վերջը ԵՄ-ն մտադիր էր ներդնել մակնանշման համակարգ, որն օգնում է սպառողներին ընտրելու լավագույն անվադողերը շահագործման, շփման և աղմուկի առումով:

Մարդատար ավտոմեքենաների անվադողերը (C1) և թեթև տրանսպորտային միջոցները (C2) նշված են նույն պիտակով: Ծանր տրանսպորտային միջոցների (C3) անվադողերի դեպքում պիտակը կդրվի տեխնիկական փաստաթղթերի և մասնագիտացված ինտերնետային կայքերի վրա:

Կարևոր է հանրային ծառայության քարոզարշավների միջոցով ցույց տալ, որ նոր անվադողերը անհրաժեշտություն են, և ինչպես նոր անվադողերի ավելի բարձր արժեքը կփոխհատուցվի վառելիքի սպառման խնայողությամբ:

Տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության իրականացումը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման հիմնական պահանջներից մեկն է, որը ոչ միայն երաշխավորում է տրանսպորտային միջոցի անխափան աշխատանքը, այլ նաև նպաստում է շրջակա միջավայրի պահպանությանը: Միջազգային պրակտիկայում տեխնիկական զննությունը իրականացվում է երկու տեսակով՝ ըստ անհրաժեշտության (ad-hoc, հատուկ) և պարբերաբար (երբ տրանսպորտային միջոցի սեփականատերը պետք է դիմի մասնագիտացված կենտրոնին): Եվրախորհրդարանը 2014 թվականի մարտին հաստատել է ԵՄ օրենսդրական «Ճանապարհային պիտանիության փաթեթը», որը ներառում է տրանսպորտային միջոցների պարբերական ստուգումների վերաբերյալ ԵԽ 2014/45/ԵՄ հրահանգը, տրանսպորտային միջոցների գրանցման փաստաթղթերի մասին ԵԽ 2014/46/ԵՄ հրահանգը և ԵՄ տարածքում երթևեկող առևտրային տրանսպորտային միջոցների շահագործման համար պիտանելիության՝ ճանապարհներին տեխնիկական զննման մասին ԵԽ 2014/47/ԵՄ հրահանգը: Այս հրահանգների նպատակն է բարելավել ճանապարհային անվտանգությունը և սահմանել նվազագույն ընդհանուր ստանդարտներ Եվրոպական միության երկրների տարածքների համար: Մասնավորապես՝

1. Տեխնիկական պարբերաբար ստուգում (ՏՊՍ)

ԵՄ օրենսդրությունը սահմանում է, որ բոլոր տրանսպորտային միջոցները ու քարշակները պետք է պարբերաբար ստուգվեն, որպեսզի համոզվեն, որ դրանք գտնվում են աշխատանքային լավ վիճակում և համապատասխանում են անվտանգության այն նույն չափանիշներին, ինչը, որ եղել է գրանցման պահին:

1. Մայրուղիների տեխնիկական հսկողություն (ՄՏՀ)

ԵՄ օրենսդրությամբ սահմանվում է սպասարկվող տրանսպորտային միջոցների երթևեկության տեխնիկական հսկողություն ԵՄ ցանկացած երկրում, անկախ այն բանից դրանք գրանցված են ԵՄ անդամ պետությունում, թե երրորդ երկրում:

Նշված զննությունները ներառում են արգելակային համակարգը, արտանետումների մակարդակը և մեքենայի ընդհանուր վիճակը:

«Ճանապարհային երթևեկության մասին» Վիեննայի 1968 թ. Կոնվենցիայի 39-րդ հոդվածով սահմանվում է, որ միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, յուրաքանչյուր կցասայլ և փոխադրամիջոցների յուրաքանչյուր շարժակազմ պետք է բավարարի նույն Կոնվենցիայի դրույթներին: Բացի այդ, նրանք պետք է լինեն սարքին վիճակում։

Հիշյալ Կոնվենվիայի, ԵԽ 2014/47/ԵՄ հրահանգի և ՄԱԿ-ի գլոբալ 5-րդ թիրախին հասնելու նպատակով տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության համակարգում իրականացվել են մի շարք բարեփոխումներ։ Մասնավորապես՝ փոփոխություններ են կատարվել «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում, մշակվել և փոփոխություններ են կատարվել ՀՀ կառավարության մի շարք որոշումներում (ՀՀ կառավարության 15.02.2007թ. թիվ 690-Ն որոշմամբ հաստատված տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության անցկացման գործունեության լիցենզավորման կարգում, մշակվել և ՀՀ կառավարության 24.09.2021թ. թիվ 1565-Ն ՀՀ-ում տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննություն անցկացնելու կարգը և այլն)։

Ներկայում Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գործում են թվով 73 տեխնիկական զննության կայաններ: Ստեղծվել է միասնական էլեկտրոնային շտեմարան, որը հնարավորություն է տալիս վարելու տեխնիկական զննություն անցած և սարքին ճանաչված տրանսպորտային միջոցների ռեգիստրը` պարունակելով տվյալներ տեխնիկական զննության անցկացման ժամի, հայտնաբերված թերությունների վերաբերյալ: Շտեմարանի տվյալները հասանելի են ինչպես ՏԿԵՆ, այնպես էլ ՆԳՆ Ոստիկանության և այլ շահագրգիռ պետական մարմինների համար: Տեխնիկական զննության կայանների նկատմամբ վերահսկողությունը իրականացվում է էլեկտրոնային շտեմարանի և արատորոշման քարտի միջոցով: Սակայն տեխնիկական զննության կայանների մշտադիտարկման արդյունքները ցույց են տալիս, որ վերջիններիս տեխնիկական հագեցվածությունը չի համապատասխանում սահմանված պահանջներին։ Տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության կայանների տեխնիկական ղեկավարները և տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական վիճակի հսկիչները մասնագիտական պատրաստման ու վերապատրաստման կարիք ունեն։ Միաժամանակ, վերանայման կարիք ունի տեխնիկական զննության լիցենզավորման պայմանները և ժամկետները, քանի որ նշված գործունեության համար տրվող լիցենզիան տրվում է անժամկետ, իսկ լիցենզավորման պահանջների պահպանման վերահսկողական փաստացի մեխանիզմները թույլ են։ Ուստի, տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության համակարգի կատարելագործման և դրանք ԵՄ չափանիշներին համապատասխանեցնելու նպատակով կիրականացվի․

1. տեխնիկական զննության կայանների տեխնիկական հագեցվածության պահանջների վերանայում․

2. տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության կայանների տեխնիկական ղեկավարների և տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական վիճակի հսկիչների պարտադիր մասնագիտական կրթության ու վերապատրաստման ծրագրերի կազմում և իրականացում։ Տեխնիկական զննության մասնագետները պետք է պատասխանատու լինեն ավտոմոբիլի տեխնիկական վիճակի վերաբերյալ տրված ցանկացած մասնագիտական եզրակացության համար։

3․ տեխնիկական զննության անցկացման գործունեության լիցենզավորման պայմանների վերանայում․

4․ վերահսկողության մեխանիզմների վերանայում․

5․ շրջակա միջավայրը աղտոտող մեքենաների շահագործման հատուկ պահանջների սահմանում։

Ավելացնել տեսչությանը համապատասխան կահավորված տրանսպորտային միջոցներով ապահովելու անհրաժեշտությունը

**Գործողություն 2․ Բոլոր երթևեկության մասնակիցների համար ավելի անվտանգ տրանսպորտային մ**իջոցներով և հարմարանքներով ապահովում

2006 թվականից Հայաստանը միացել է «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» 1970 թվականի եվրոպական համաձայնագրին (AETR), որով սահմանված են տրանսպորտային միջոցների վարորդների մեքենա վարելու և հանգստի ժամերին ներկայացվող պարտադիր պահանջները: Անհրաժեշտ է ներդնել նշված կանոնների պահպանման հսկողության և մշտադիտարկման ընթացակարգեր: Բեռնափոխադրող օպերատորները և առևտրային տրանսպորտային միջոցների այլ վարորդները (ավտոբուսների, տաքսու վարորդներ և այլն) պարտավորված են լրացնել գործուղումների գրանցամատյան (գրավոր և էլեկտրոնային)` ցույց տալու համար, թե երբ են վերջիններս սկսել և ավարտել իրենց աշխատանքը: Օրվա և շաբաթվա ընթացքում սահմանված ժամից ավել մեքենա վարելու համար խստագույնս պետք է կիրառվեն պատասխանատվության միջոցներ: Սա նաև ենթադրում է թվային տախոգրաֆների կիրառումը: «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 7-րդ հոդվածի 6-րդ մասով և 27-րդ հոդվածի 8-րդ մասով սայմանված է, որ թվային տախոգրաֆով կահավորված ավտոտրանսպորտային միջոցներ շահագործող կազմակերպություններն ու անհատ ձեռնարկատերերը պետք է ապահովեն թվային տախոգրաֆից և տախոգրաֆի քարտերից ներբեռնված բոլոր տվյալների պահպանումը գրառումից հետո առնվազն 12 ամիս, և տրանսպորտի բնագավառում վերահսկողություն իրականացնող տեսչական մարմնի կողմից պահանջի դեպքում տրամադրեն տրանսպորտային միջոցների թվային տախոգրաֆների արձանագրած տվյալների վերաբերյալ անհրաժեշտ տեղեկատվությունը։ Տրանսպորտի բնագավառում վերահսկողություն իրականացնող տեսչական մարմնի (տվյալ դեպքում Քաղաքաշինության տեխնիկական և հրդեհային անվտանգության տեսչական մարմինը) կողմից տրանսպորտային միջոցներում թվային տախոգրաֆի շահագործման պահանջների տեսչական վերահսկողությունն իրականացվում է ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներին, տրանսպորտային միջոցների կայանման համար նախատեսված հատուկ գրպանիկներում և ավտոմոբիլային տրանսպորտով միջպետական փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպություններում:

Ճանապարհներով երթևեկող որակյալ տրանսպորտային միջոցները նվազեցնում են տեխնիկական անսարքությունների պատճառով տեղի ունեցած ՃՏՊ-ների թիվը: Միաժամանակ վարորդներին վերապատրաստելու ճանապարհով կարող են հասնել հարբած կամ արագությունը գերազանցելու պատճառով գրանցված ՃՏՊ-ների թվի նվազեցմանը: Փոխադրումներ իրականացնող յուրաքանչյուր կազմակերպություն խստագույնս պետք է պահպանեն ճանապարհային անվտանգության, տրանսպորտային միջոց վարելու վերաբերյալ կանոնակարգի կանոնները։ ՄԱԿ-ի գլոբալ թիրախների պատշաճ ձևով կիրառման դեպքում Հայաստանում կբարելավեն ճանապարհային անվտանգության մակարդակը, ուստի նաև՝ ճանապարհային անվտանգության վերաբերյալ վիճակագրական տվյալները։ (2007թ․ փետրվարի 1-ի թիվ 201-Ն որոշման 6-րդ հավելված):

Երեխաներ տեղափոխող տրանսպորտային միջոցները պետք է ունենան երեխայի համար նախատեսված պահող՝ զսպող միջոցներ, հարմարանքներ: Մանկական նստատեղերի արդյունավետությունը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման տեսանկյունից վաղուց ապացուցված փաստ է: Այնուամենայնիվ, եթե անգամ մեքենայի մեջ երեխայի նստատեղ ունենալը օրենսդրական պահանջ է, դա ոչ միշտ է բավարարում անվտանգության պահանջներին: Դեռ ավելին, նշված պահանջները հաճախ չեն իրականացվում, քանի որ ծնողները անտեղյակ են իրենց երեխային մեքենայում պաշտպանելու անվտանգության պահանջների մասին:

ՀՀ կառավարության 28.06.2007թ. թիվ 955-Ն որոշման 1-ին հավելվածով սահմանված է, որ մինչև 7 տարեկան երեխաների փոխադրումը թեթև մարդատար ավտոմոբիլում և բեռնատար ավտոմոբիլի խցիկում, որոնց կառուցվածքով նախատեսված են անվտանգության գոտիներ կամ անվտանգության գոտիներ և «ISOFIX» մանկական պահող համակարգ, պետք է իրականացվի երեխայի քաշին և հասակին համապատասխանող մանկական պահող համակարգերի (սարքերի) օգտագործման միջոցով, 7-ից մինչև 12 տարեկան երեխաների փոխադրման դեպքում՝ փոխադրումը կարող է իրականացվել նաև անվտանգության ամրագոտիների օգտագործման միջոցով, իսկ մարդատար ավտոմոբիլի առջևի նստատեղում՝ միայն երեխայի քաշին և հասակին համապատասխանող մանկական պահող համակարգերի (սարքերի) օգտագործման միջոցով:

Իհարկե երեխաների համար կիրառվող անվտանգության ամրագոտիները պետք է տարբերվեն մեծահասակների կողմից օգտագործվող ամրագոտիներից։

Մանկական պահող համակարգերը՝ նստատեղերը հատուկ մշակված են պաշտպանելու մանկահասակ և դպրոցական տարիքի երեխաներին մեքենայի վթարի կամ դրա կտրուկ արգելակման դեպքերում: Մանկական պահող համակարգերը արդյունավետ են նաև այնպիսի վնասվածքները նվազեցնելու դեպքերում, որոնք կարող են առաջանալ ոչ վթարային իրադարձությունների ժամանակ, օրինակ՝ պտտվող խուսափողական մանևրը կամ մեքենայի շարժման ընթացքում դռան բացվելը:

Եվ թերևս անվտանգության գոտիների և մանկական պահող համակարգի կիրառումը ՀՀ օրենսդրությամբ պարտադիր է, սակայն դրանք պրակտիկորեն չեն կիրառվում։

Անհրաժեշտ է բարձրացնել անվտանգության կանոնների պահպանման նկատմամբ հսկողությունն ու վերահսկողությունը, և բարձրացնել դրանց կիրառման սանկցանները։

**Գործողություն 3․ Տրանսպորտային միջոցների անվտանգության պահանջների բարելավում**

2022 թվականի վերջի դրությամբ ՀՀ-ում գրանցվել է շուրջ 800 հազար տրանսպորտային միջոց, որի հետևանքով վերջին տարիներին կտրուկ աճել է երթևեկության ինտեսիվությունը։ Վերջին տարիներին Տրանսպորտային միջոցների պարկի որակը որոշ չափով բարելավել է։

Իհարկե ՀՀ կառավարության 24.09.2021թ. թիվ 1565-Ն որոշմամբ սահմանված կարգով բոլոր տրանսպորտային միջոցները պետք է անցնեն տեխնիկական զննություն: Դրանց տեխնիկական զննության պարբերականությունը կախված է տրանսպորտային միջոցի տեսակից և թողարկման տարեթվից։

Վերջին տարիներին կտրուկ աճել է ՀՀ ներմուծվող վթարի ենթարկված տրանսպորտային միջոցների թիվը, որոնք ապահովված չեն համապատասխան անվտանգության միջոցներով։ Նման տրանսպորտային միջոցների ներկրումը անհրաժեշտ է արգելել, իսկ Հայաստանում ՃՏՊ-ի ենթարկված ավտոմեքենաները, եթե վնասվել են դրանց անվտանգության համակարգերը խոտանել։

Եվրասիական տնտեսական միության երկրներում արտադրված կամ ներկրված բոլոր տեսակի տրանսպորտային միջոցներները, այդ թվում՝ բեռնափոխադրող և ուղևորափոխադրող ավտոտրանսպորտը բնապահպանական հինգերորդ (Եվրո-5) և վեցերորդ (Եվրո-6) դասերին պատկանող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ սահմանված են մաքսատուրքի վճարման արտոնություններ՝ 5%-ի չափով, որը հնարավորություն է տալիս մթնոլորտում վնասակար նյութեր արտանետվող գազերի քանակը նվազեցնել 1.5 անգամ: Նշված չափանիշների համապատասխանությունը ապահովելու նպատակով ՀՀ տարածք ներմուծվող առանձին ապրանքների նպատակային նշանակությունը հաստատող եզրակացություն ստանալու համար տրանսպորտային միջոց ներմուծող անձի (հայտատուի) կողմից լիազոր մարմին (ՏԿԵՆ) ներկայացվող փաստաթղթերի ցանկը կվերանայվի, մասնավորապես՝ պահանջ կսահմանվի տրանսպորտային միջոցի դիլերի հավաստագրի (Vehicle Dealer. Certificate) ներկայացման համար։ Նշվածով պայմանավորված փոփոխություններ կիրականացվեն ՀՀ կառավարության 10.03.2015թ. թիվ 228-Ն որոշմամբ հաստատված Հայաստանի Հանրապետության տարածք ներմուծվող առանձին ապրանքների նպատակային նշանակությունը հաստատող եզրակացության տրամադրման կարգում։

Միաժամանակ ՀՀ Ազգային ժողովը 23․03․2022թ․ թիվ ՀՕ-67-Ն օրենքով վավերացրել է «Վտանգավոր բեռների միջազգային ճանապարհային փոխադրումների մասին» եվրոպական համաձայնագիրը (ԱԴՌ), ինչով պայմանավորված անհրաժեշտություն է առաջացել մի շարք օրենքներում կատարել փոփոխություններ։ Մասնավորապես ՏԿԵՆ-ն մշակել է «Ավտոմոբիլային տրանսպորտով վտանգավոր բեռներ և չվնասազերծված տարաներ փոխադրելու մասին» օրենքում փոփոխություն և լրացումներ կատարելու մասին», «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին», «Պետական տուրքի մասին» օրենքում լրացում կատարելու մասին» և «Լիցենզավորման մասին» օրենքում լրացում կատարելու մասին» ՀՀ օրենքների նախագծերի փաթեթ, որը սահմանված կարգով ներկայացվել է ՀՀ Ազգային ժողով։ Նախագծերով սահմանվել են վտանգավոր բեռներ փոխադրելու համար անհրաժեշտ փաստաթղթերի պահանջները, դրանց ձևերի և տրման կարգավորումները, ինչպես նաև վարորդների և անվտանգության մասնագետների մասնագիտական վերապատրաստումների և որակավորման վկայականի տրման պահանջները։ Օրենսդրական փաթեթը ԱԺ-ի կողմից ընդունումից հետո կմշակվեն օրենքների կիրարկումն ապահովող ենթաօրենսդրական ակտեր։

Ավելացնել վտանգավոր բեռների և բեռնափոխադրումների մասով

### Հենասյուն 4․ Ավելի անվտանգ երթևեկության մասնակիցներ

***ՄԱԿ-ի գլոբալ թիրախները***

**Թիրախ 6․** **Մինչև 2030թ. կրկնակի կրճատել սահմանված արագության սահմանաչափը գերազանցող տրանսպորտային միջոցների թիվը և կրճատել արագության գերազանցմամբ պայմանավորված վնասվածքների և մահացությունների թիվը**

**Թիրախ 7․ Մինչև 2030թ. բարձրացնել ստանդարտ սաղավարտները ճիշտ օգտագործող մոտոցիկլիստների համամասնությունը մինչև 100%**

**Թիրախ 8․ Մինչև 2030թ. ավելացնել անվտանգության գոտիներ և/կամ ստանդարտ, երեխաների զսպման համակարգեր օգտագործող ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցների ուղևորների համամասնությունը մինչև 100%**

**Թիրախ 9․** **Մինչև 2030թ. կրկնակի կրճատել ալկոհոլային և/կամ այլ հոգեմետ միջոցներ օգտագործած վարորդների պատճառով ճանապարհային երթևեկության վնասվածքներ ստացած և մահացած անձանց թիվը**

**Թիրախ 10․** **Մինչև 2030թ. բոլոր երկրներն ունեն ազգային օրենքներ, որոնցով սահմանափակվում կամ արգելվում է մեքենա վարելիս բջջային հեռախոսների օգտագործումը**

**Թիրախ 11․** **Մինչև 2030թ. բոլոր երկրները պետք է ունենան պրոֆեսիոնալ վարորդների համար մեքենա վարելու և հանգստի ժամերի սահմանման վերաբերյալ հաստատված կանոնակարգ և/կամ միանման տվյալ ոլորտում միջազգային/տարածաշրջանային կանոնակարգին**

***Թիրախներին հասնելու ենք՝*** երթևեկության մասնակիցների վարքաբանության փոփոխության, վարորդների զգոնության բարձրացման և ճանապարհներից օգտվողների կարողությունների զարգացման ճանապարհով

**Գործողություն 1․ Երթևեկության մասնակիցների վարքագծի փոփոխություն**

1. **Ճանապարհային անվտանգության վերաբերյալ պարտադիր ուսուցում՝ դպրոցներում, միջին մասնագիտական և նախանական մասնագիտական ուսումնական հաստատություններում**

Քանի որ երեխաները զարգանում են տարբեր տեմպերով, ծրագրերն ու ուսումնական նյութերը պետք է համապատասխանեցվեն՝ ըստ երեխաների զարգացման հնարավորությունների: Ուստի ճանապարհային անվտանգության կրթության վերաբերյալ տեղեկատվությունը պետք է համապատասխանեցվի մանկապարտեզների և դպրոցականների զարգացման փուլերին՝ սկսած դպրոցի տարրական դասարաններից մինչև 16-ից 18 տարեկան աշակերտների:

2019-2022թթ․ ճանապարհաշինական մի շարք ծրագրերի շրջանակներում իրականացվել են կրթական և հանրային իրազեկման արշավներ, որոնք դրական ազդեցություն են ունեցել երթևեկության մասնակիցների վարքաբանության վրա։

1. Եվրոպական ներդրումների բանկի (ԵՆԲ) ֆինանսավորմամբ իրականացվող «Հայաստանի ճանապարհային անվտանգության բարելավում» դրամաշնորհային ծրագրի շրջանակներում 2019-2021թթ․ իրականացվել է «***Անվտանգությունը ձեր գործողություններում է» ազգային արշավը***, որի նպատակն էր նվազեցնել ծանր հետևանքներով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների թիվը Հայաստանի ճանապարհներին։ Ծրագիրը մշակվել էր, հիմք ընդունելով ճանապարհային անվտանգության վերաբերյալ Անվտանգ և կայուն տեղափոխման արևելյան դաշինք (EASST -Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport), միջազգայնորեն ճանաչված կրթական ծրագրի փաթեթով, որը ապացուցեց իր արդյունավետությունը։ ***Արշավին մասնակցել են շուրջ 155,163 աշակերտներ***, այդ թվում՝ 6-10 տարեկան՝ թվով 87,443 և 11-14 տարեկան թվով 67,720 աշակերտներ։

Բացի այդ Ծրագրի շրջանակներում Մ-6 միջպետական ճանապարհին տեղադրվեցին երկու սոցիալական գովազդային վահանակներ, ինչպես նաև նկարահանվեցին և լրատվական միջոցներով տարածվեցին գովազդային հոլովակներ հիմնված իրական սցենարների վրա։ Արշավը հիմնված էր 4 վարքագծային նպատակների վրա՝ արագությունը չգերազանցել, ամրագոտի կապել, ոչ սթափ վիճակում չվարել և վարելու ընթացքում չշեղվել (օրինակ՝ հեռախոսով չխոսել)**։**

Նմանատիպ ուսուցողական արշավները շարունակական են լինելու։ Հայաստանի բոլոր դպրոցների ուսումնական ծրագրերում իրականացվելու են ճանապարհային անվտանգության վերաբերյալ առցանց դասընթացներ՝ անկախ տարիքային խմբից: Արշավները չեն ենթադրում որևէ լրացուցիչ ֆինանսավորում և կարող են իրականացվել դպրոցների համար նպատակահարմար ժամանակահատվածում:

1. Համաշխարհային բանկի «Կենսական նշանակության ճանապարհային ցանցի բարելավման ծրագրի երկրորդ լրացուցիչ ֆինանսավորում» ծրագրի շրջանակներում 2020-2021թթ․ իրականացվել է ***«Ապահով գյուղ» ճանապարհային անվտանգության կրթական և հանրային իրազեկման արշավ***, որի շրջանակներում ծրագրով ընդգրկված 85 համայնքներից 83 գյուղական բնակավայրերում 5706 մարդ մասնակցել են արշավին։ ***4007 երեխա (դպրոցականների ընդհանուր թվի 24%-ը) վերապատրաստվել են*** բոլոր փուլերի համար։ Արշավի ընթացքում տպագրվեցին մի շարք բրոշուրներ և անիմացիոն տեսահոլավակներ, ինչպես նաև ճանապարհային անվտանգության կանոններին վերաբերվող խաղ։
2. ՄԱԿ-ի Զարգացման ծրագրի (ՄԱԶԾ)  «Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության վերափոխում։ Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության տվյալների, մարդկանց և քաղաքականության միացում» ծրագրի շրջանակներում UNICEF-ի կողմից իրականացվում է ***մինչև 6 տարեկան երեխաների ճանապարհային անվտանգության կրթական ծրագիր***: Ծրագրի շրջանակներում կիրականացվեն նաև մանկավարժների և բուժաշխատողների վերապատրաստումներ։

Ծրագրի հիմնական մոտեցումներն են․

* Ճանապարհային անվտանգության կանոնները հասանելի դարձնել նախադպրոցական տարիքի երեխաներին և նրանց ծնողներին․
* Օգնել հասկանալ փողոցում, բակում, ավտոմեքենայի մեջ և հեծանիվ վարելիս սեփական դերի առանձնահատկություններն ու պարտավորությունները․
* Խրախուսել օրինակելի վարքը․
* Կրթել մեծահասակներին, նաև երեխաների օգնությամբ՝ նրանց ներգրավելով կրթական գործընթացներում։

Ծրագիրը կիրականացվի հետևյալ չորս ձևաչափերով՝ երեխա–հետիոտն, երեխա-վարորդ (հեծանիվ, ինքնագլոր և այլն), երեխա-ուղևոր, երեխա–ուսուցիչ։ Ծրագիրը թիրախավորում է վերոհիշյալ դերակատարումներից յուրաքանչյուրը:Հիմքում՝ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կանոններն են:

1. **Անվտանգության գոտիներով կամ կոճկված սաղավարտելով երթևեկության ապահովում**

Անվտանգության գոտիներով և կոճկված սաղավարտով երթևեկության պարտադիր կանոնները սահմանված են «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքով (Հոդված 24 և 26) և ՀՀ կառավարության 28.06.2007թ. թիվ 955-Ն որոշման 2-րդ հավելվածով, որոնցով սահմանված է, որ արգելվում է առանց ամրակապված անվտանգության գոտիներով կամ չկոճկված սաղավարտով տրանսպորտային միջոց վարելը կամ ուղևորների տեղափոխելը։ Օրենքի խախտման դեպքում Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ օրենսգրքով (Հոդված 123.3) անվտանգության գոտիների չամրակապած կամ սաղավարտը չկոճկած վիճակում և այլ դեպքերում սահմանված է նվազագույն աշխատավարձի տասնապատիկի չափով տուգանքի կիրառում։ Սական ոչ բոլոր վարորդների ու ուղևորնռրների կողմից են պահպանվում սահմանված կանոնները։

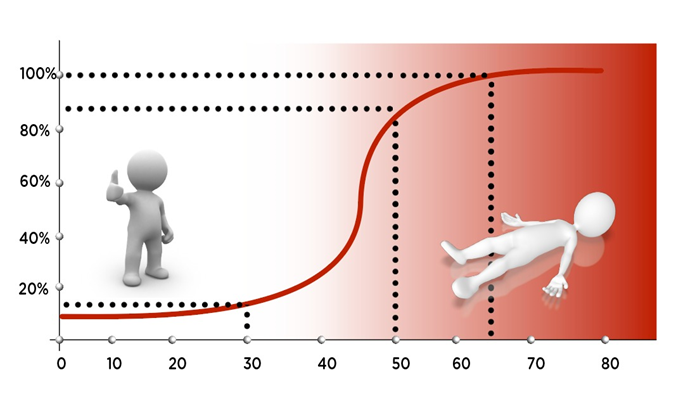
Անվտանգության գոտիներ և կոճկված սաղավարտ կիրառելու ցուցանիշը բարձրացնելու համար, նախ պետք է գնահատել վարորդների և ուղևորների կողմից այդ միջոցների կիրառման մակարդակը, որը հնարավորություն կտա ընդհանուր պատկերացում կազմել առկա վիճակի և անհրաժեշտ բարելավումներ իրականացնելու շրջանակի մասին։ Վարորդների և ուղևորների կողմից անվտանգության գոտիներ և կոճկված սաղավարտ կիրառելու ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված կանոնների պարտադրումը կնպաստի լուրջ վնասվածք ստացողների թվի նվազեցմանը։ Կմշակվի այդ միջոցների կիրառման ծրագիր՝ միջազգային լավագույն փորձին համապատասխան: Անվտանգության գոտիներ և կոճկված սաղավարտ չկիրառելու համար ՆԳՆ Ոստիկանությունը պետք է ձեռնարկի համապատասխան միջոցառումներ։ Մասնավորապես, անվտանգության գոտիների ամրակապման ստուգումը պարեկների կողմից ոչ միայն պետք է իրականացվի ակնադիտական զննության, այլ նաև փաստացի զննության միջոցով՝ համոզվելու, որ դա իրականում կապված է և գտնվում է սարքին վիճակում՝ ամրակապման իմիտացիայից խուսափելու համար։

Այս հարցում մեծ օժանդակություն կարող են ցուցաբերել ճանապարհային անվտանգության ապահովման բնագավառի հասարակական կազմակերպությունները՝ հանրության կրթության և իրազեկման արշավներ կազմակերպելու ճանապարհով:

1. **Երթևեկության արագության կարգավորում և վերանայում**

Անվտանգ համակարգի մոտեցման մեջ շեշտակի դեր է խաղում երթևեկության արագության կառավարումը: Որքան մեծ է երթևեկության արագությունը, այնքան մեծ է վթարի ենթարկվելու ռիսկը, ինչը նպաստում է լուրջ վթարների թվի աճին: Օրինակ՝ երթևեկության արագության 1% գերազանցումը հանգեցնում է դրանց հետևանքով մահվան դեպքերի շուրջ 4% աճին: Այդ իսկ պատճառով, հարկավոր է ձեռնարկել կանխարգելիչ քայլեր:

**Երթեկության սահմանված արագության գերազանցման ազդեցությունը մարդու կյանքի վրա**



Իհարկե ակնկալել, որ բոլոր վթարները կարելի է կանխել, իրատեսական չէ: Սակայն, եթե տրանսպորտային համակարգ և ենթակառուցվածք նախագծելիս ավելի շատ ուշադրություն դարձվի մարդու՝ վթարի հանդեպ ունեցած դիմակայունության գործոնի վրա, դա կարող է կանխարգելել վթարի տեղի ունենալու հավանականությունը և դա չի հանգեցնի լուրջ վնասվածքի կամ մահվան դեպքերի առաջացմանը:

Դպրոցների և ուսումնական այլ հաստատությունների հարակից տարածքներում, որտեղ ճանապարհից օգտվում են մեծ թվով դպրոցականներ և հետիոտններ, տրանսպորտային միջոցների թույլատրելի առավելագույն արագությունը պետք է սահմանել մինչև 30 կմ/ժամ։ Ճանապարհային երթևեկության նշաններն ու ճանապարհային գծանշումները վարորդներին պետք է զգուշացնեն, որ նրանք մտել են դպրոցական գոտի:

1. **Գործուն քայլեր ձեռնարկել երթևեկության մասնակիցների վարքագծի փոփոխության ուղղությամբ**

Գոյություն ունեն արագության վերահսկման տարբեր միջոցներ, ինչպիսիք են՝ պարտադրումը, ընդհանուր զսպումը և ենթակառուցվածքը (դրանք հայտնի են նաև որպես երթևեկության հանգստացնող միջոցներ): Երթևեկությունը դանդաղեցնելու միջոցներ են՝ օղակաձև երթևեկությամբ խաչմերուկները, ուղորդող կղզյակները, արհեստական անհարթությունները՝ «պառկած ոստիկանները», բարձրացված հարթակները, արագության փոփոխությունը, վառ գույնով նշված ճանապարհահատվածները, արագության բարձիկները, մոդիֆիկացված խաչմերուկները և այլն:

Միաժամանակ ՄԱԶԾ «Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության վերափոխում։ Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության տվյալների, մարդկանց և քաղաքականության միացում» ծրագրի շրջանակներում մշակվել են Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության խոչընդոտների ըմբռնման և վարքագծային միջամտությունների նախագծեր, որոնք վերաբերում են ամենահրատապ մարտահրավերներին, ինչպիսին են սահմանված արագությունը գերազանցելու դեպքերը, որը երկրում մահացու վթարների գլխավոր պատճառներից մեկն է: ՄԱԶԾ-ն ՆԳՆ Ոստիկանության համատեղ մշակել է վարքագծային միջամտությունների փաթեթ, որոնք կկցվեն վարորդներին ուղարկվող արագության գերազանցման տուգանքների մասին ծանուցումներին և նամակներին:

**Գործողություն 2․ Վարորդական վկայականների տրամադրման պահանջների խստացում ու հանրության իրազեկվածության բարձրացում**

1. **Վարորդական վկայական տալու գործընթացի վերանայում և բարեփոխումների իրականացում**

Յուրաքանչյուր անձ, ով ցանկանում է սովորել ավտոմեքենա վարել և հանձնել վարորդական վկայական ստանալու համար նախատեսված քննությունը, պետք է անցնի ուսուցման դասընթաց և ստանա վարորդական վկայական: «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի համաձայն՝ 17 տարեկանը լրացած (բացառությամբ՝ «AM» ենթակարգի տրանսպորտային միջոցի վարորդի թեկնածուից, որը կարող է լինել 16 տարին լրացած անձը) և օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերում օրենքով սահմանված վարորդական գործունեության, ներառյալ` առողջական վիճակի հետ կապված հակացուցումներ չունեցող անձինք կարող են ՆԳՆ-ի կողմից հաստատած ուսումնական պլանով և ծրագրով ուսուցումը ստանալուց հետո օրենսդրությամբ սահմանված կարգով մասնակցել տրանսպորտային միջոցը վարելու իրավունքի որակավորման քննություններին (Հոդված 28)։ Քաղաքացիների` ավտոմոբիլային ճանապարհներին անվտանգ վարքագծի կանոնների ուսուցումն ապահովում են օրենսդրությամբ սահմանված կարգով կրթական ծրագրեր իրականացնող ուսումնական հաստատությունները, իսկ իրականացվում է պետական կառավարման տարածքային մարմինների և տրանսպորտի, կրթության, առողջապահության, շրջակա միջավայրի պահպանության ու բնակչության սոցիալական պաշտպանության բնագավառների պետական կառավարման մարմինների համատեղ մշակած օրինակելի ծրագրերով: Սակայն ՀՀ կառավարության 26.03.2020թ. թիվ 385-Ն որոշման համաձայն՝ «A», «B» և «C» կարգերի ու «AM», «A1», «B1» և «C1» ենթակարգերի տրանսպորտային միջոցներ վարելու վարորդական վկայական ստանալու դեպքերում Օրենսդրությամբ սահմանված կարգով ուսուցում իրականացնող կազմակերպության կողմից տրված վարորդական դասընթացների ավարտական քննությունները դրական հանձնելու վերաբերյալ փաստաթուղթ չի պահանջվում։ Հաշվի առնելով, որ տրանսպորտային միջոցների պարկի մեծ մասը թեթև մարդատար ավտոմեքենաներն են, ուստի վարորդական վկայական ստանալու համար պարտադիր ներկայացման ենթակա փաստաթղթերի ցանկում անհրաժեշտ է սահմանել մասնագիտական հավաստագրված ավտոդպրոցի ավարտման վկայական ներկայացնելու պարտադիր պայմանը: Կկանոնակարգվեն նաև ավտոդպրոցների կամ նմանատիպ այլ մասնագիտական կառույցների հավաստագրման պահանջները, վերջիններիս համար սահմանելով հետևյալ պահանջները․

մասնագիտական դասասենյակին ներկայացվող պահանջներ՝ վարժասարքերի, դիտարտիկ նյութերի, համակարգիչների, ավտոմոբիլի մեքենամասերի առկայություն.

տեսական դասընթացների մեջ մինչ բժշկական առաջին օգնության դասաժամերի քանակի ավելացում, որոնց պետք է դասավանդեն բժշկական կրթություն ունեցող համապատասխան մասնագետի կողմից․

համապատասխան մասնագիտական միջին կամ բարձրագույն կրթության դիպլոմի առկայություն և առնվազն 3 տարվա աշխատանքային ստաժ ունեցող դասավանդողների պահանջ.

փակ ավտոդրոմի առկայություն՝ տարբեր ճանապարհային պայմանների իմիտացիայով՝ վարորդներին համապատասխան հմտություններ սովորեցնելու նպատակով․

վարման ուսուցման տարբեր կարգի ավտոմոբիլների առկայություն․

վարել սովորեցնողի համար առնվազն 3 տարվա համապատասխան ստաժի առկայություն:

Միաժամանակ կդիտարկվի ավտոդպրոցներին ներկայացվող պահանջները մասնագիտացնելու հարցը՝ ըստ վարորդական իրավունքի կարգի (A, B , C , D և այլն):

Բացի այդ վարորդական վկայական ստանալու քննություններ անցկացնող ծառայողները, ինչպես նաև ավտոդպրոցների կամ նմանատիպ այլ մասնագիտական կառույցների մասնագետները և գործնական վարել սովորեցնողները պետք է անցնեն մասնագիտացված դասընթացներ և վերապատրաստումներ (պարտադիր և շարունակական) և ստանան որակավորում։ Դասընթացները կընդգրկեն վարորդների կողմից վարչական իրավախախտումների սանկցիաների, ճանապարհային երթևեկության կանոնների և նշանների, առաջին բժշկական օգնության, պրակտիկ վարելու դասընթացներ, իսկ բեռնատարների (այդ թվում նաև վտանգավոր բեռների տեղափոխման) վարորդների համար նաև վարորդների աշխատանքի և հանգստի, ինչպես նաև անհրաժեշտ փաստաթղթերի և ձևակերպումների վերաբերյալ

ՆԳՆ ոստիկանությունը պետք է սահմանի ավտոդպրոցների կամ նմանատիպ այլ մասնագիտական կառույցների գործնական վարել սովորեցնողին ներկայացվող պահանջները, ինչպես նաև հաստատի որկավորում անցած գործնական վարել սովորեցնողի ցանկը։ Նշված պահանջները կմշակվեն ՄԱԿ-ի Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության աշխատանքային խմբի վերանայված համախմբված բանաձևով սահմանված ցուցումներին համապատասխան (Revised Consolidated Resolution on Road Traffic, UNECE)[[11]](#footnote-11)։ Միաժամանակ հաշվի առնելով, որ ՀՀ կառավարության 2021-2026թթ. ծրագրի «5.4 Ոստիկանության բարեփոխումներ» մասի համաձայն Հայաստանի ամբողջ տարածքում պարեկային ծառայությունը պետք է ներդրվի մինչև 2023 թվականի ավարտը, ուստի ՆԳՆ կմշակի և կիրականացնի նաև ճանապարհային երթևեկության ոլորտի մասով պարեկների պարտադիր և շարունակական վերապատրաստման ծրագիր։

Ճանապարհային անվտանգության կառավարման մարմինը կիրականացնի մշտադիտարկում՝

հավաստագրված ավտոդպրոցների շրջանավարտ վարորդների նկատմամբ՝ գնահատելով այդ վարորդների պատճառով առաջացած ՃՏՊ-ները և դրանց տեսակները․

վարորդների նկատմամբ՝ վերջիններիս տեսական կամ գործնական համապատասխան դասընթացների վերապատրաստման ուղարկելու համար․

վարորդական վկայական ստանալու նպատակով քննական ընթացակարգերը վերանայելու անհրաժեշտությունը:

1. **Վարորդի վարքագծի շտկում**

Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից ճանապարհային երթևեկության կանոնները խախտելու համար սահմանված տուգանքների և տուգանային միավորի կիրառման սանկցիաները սահմանված են Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ օրենսգրքի 124-րդ հոդվածով։ Յուրաքանչուր տարվա ընթացքում վարորդի նկատմամբ կիրառված տուգանային միավորների հանրագումարը 9 կամ ավելի միավոր կազմելու դեպքում վարորդի տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքը կասեցվում է վեց ամսով (հոդված 129.3 1-ին մաս)։

Աշխարհի հատ երկրներում (ԱՄՆ, Կանադա, Ավստրալիա, Եվրոպական երկրներ), որտեղ վարորդները տուգանային անբավարար միավորներ են ունենում (Demerit Point System), ոչ վտանգավոր իրավախախտում կատարելիս (օրինակ՝ արագությունը գերազանցելիս), որպես տույժի այլընտրանք, առաջարկվում է կիրառել վարորդին «ուղղման» դասընթացին հաճախելու սանկցիան: Ինքնին պարզ է, որ սխալն ուղղելը բխում է հանրային շահից, այլ ոչ թե պարզապես «հանցագործին» պատժելուց, և բացի այդ նմանատիպ ուսուցում անցնելը կարող է հանգեցնել վարորդի վարքագծի փոփոխությանը՝ ավելի լավ մեքենա վարելուն։

Կմշակվեն վարորդի վարքագծի ուղղիչ դասընթացների իրականացման ծրագիր, որը կհանդիսանա վարորդին տուգանելու այլընտրանք: Դասընթացները կիրականացվեն վարորդների կողմից իրավախախտում կատարած երթևեկության կանոնների շրջանակներում և վերջիններիս ֆինանսական միջոցների հաշվին։

Դասընթացի գինը կվճարվի մինչև դասընթացին հաճախելը և գինը մի փոքր ավելի բարձր կսահմանվի, քան օրենսդրությամբ սահմանված տուգանքի չափն է։ Վարորդի կողմից կամավոր դասընթացին հաճախելուց հրաժարվելու դեպքում կկիրառվի օրենքով սահմանված տուգանքը։ Դասընթացը կներառի վարման հիբրիդային տեսական դասընթացներ: Եթե վարորդը ընդունում է դասընթացին մասնակցելու առաջարկը, բայց չի մասնակցում կամ հաջողությամբ չի ավարտում այն, դասընթացավարը իրավախախտում կատարող անձին հետ է ուղարկում ՆԳՆ Ոստիկանության համապատասխան բաժին՝ օրենքով սահմանված տուգանքը կիրառելու համար: Դասընթացը հաջողությամբ ավարտելուց հետո վարորդի կողմից կատարված իրավախախտումը համարվում է չկատարված և այլևս ոչ մի գործողություն չի ձեռնարկվում: Եթե վարորդը խախտումն անելու օրվանից սկսած երեք տարվա ընթացքում ներգրավվում է երթևեկության նմանատիպ այլ միջադեպի մեջ, ապա հարցը ավտոմատ կերպով դառնում է քրեական հետապնդման առարկա, ու ևս մեկ դասընթացի առաջարկ չի ներկայացվում:

Նշվածի շրջանակներում կստեղծվեն վարորդին դասընթացի ուղարկելու իրավական հիմքեր։ Միջազգային լավագույն փորձի հիման վրա կմշակվի վերապատրաստման, ինչպես նաև դասընթացների իրականացման համապատասխան ծրագիր:

1. **Պարեկային ծառայության և փրկարար ծառայության մարդկային ռեսուրսների բարելավում և տեխնիկական հագեցվածության բարելավում**

Օրենսդրությամբ սահմանված պահանջների կատարման համար, պարեկային և փրկարար ծառայությունները ժամանակակից տեխնիկական հագեցվածությամբ սարքավորումների ու վերապատրաստան կարիք ունեն: Շատ կարևոր է, որ պարեկային և փրկարար ծառայությունները ունենան համապատասխան մարդկային ռեսուրսներ ու սարքավորումներ: Կուսումնասիրվի և առաջարկություններ կներկայացվի պարեկային և փրկարար ծառայությունների մարդկային ռեսուրսների բարելավման անհրաժեշտության վերաբերյալ։ Պարեկային մեքենաների քանակական հարաբերակցությունը պետք է հասցնել մեկ մեքենա յուրաքանչյուր 4 տեսուչի/պարեկի և մեկ մոտոցիկլետ` յուրաքանչյուր 3 տեսուչի/պարեկի համար։ Պարեկային ծառայությունը պետք է հագեցված լինի անհրաժեշտ քանակի արագության չափիչ սարքերով, ալկոթեստերով, ռադիո սարքերով, ալկոմետրերով և այլն, որոնք պետք է չափագիտության ոլորտի չափման միջոցների օրենսդրությանը համապատասխան պարտադիր ստուգաչափված և հաստատված լինեն։ Նշված պահանջների չհամապատասխանելու դեպքում չափման միջոցների շահագործումն արգելված է։

Կուսումնասիրվի նաև փրկարար ծառայության տեխնիկական հագեցվածության առկա վիճակը և անհրաժեշտության դեպքում միջոցներ կձեռնարկվեն վերջիններիս տեխնիկական հագեցվածության բարելավման ուղղությամբ։

**Գործողություն 3․ Լավ կրթված ՆԳՆ մասնագետներ և երթևեկոության մասնակիցներ․ Կարողությունների զարգացում**

Կվերանայվեն ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտումների, վթարների և ճանապարհատրանսպորտային տեխնիկայի կիրառման գծով պարեկների ուսուցման և վերապատրաստման պահանջները։ Վերապատրաստումների ծրագիրը կներառի պարեկային ծառայության սպայի պարտականությունների կատարման համար անհրաժեշտ օրենսդրական և ենթաօրենսդրական իրավական ակտերի, այդ թվում նաև՝ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության օրենսդրության, ոստիկանության պարեկային ծառայության կանոնագիրքի ուսուցման թեմաներ, ոստիկանության էթիկայի կանոնները և այլն: Նշվածով պայմանավորված փոփոխություններ կիրականացվեն ՀՀ կառավարության 23.01.2003թ. թիվ 174-Ն որոշման մեջ։

Կուսումնասիրվեն և կվերանայվեն նաև ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հետ առնչվող փրկարար ծառայության աշխատողների ուսուցման և վերապատրաստման ծրագրերը։

### Հենասյուն 5․ Հետ-վթարային արձագանք

Հետ-վթարային արձագանքի նպատակներն են՝

1. վթարին օպերատիվ արձագանքելը և վթարի վայրը ուշադրության կենտրոնում պահելուն ու կայունացնելը․
2. վթարի ենթարկված անձին համապատասխան բժշկական սարքավորումներով հագեցված տրանսպորտային միջոցներով բժշկական հաստատություններ արագ տեղափոխելը․
3. հիվանդանոցում ստացված վնասվածքների բուժումն ու վերականգնողական ծառայություններ մատուցելը․
4. կազմակերպել վթարի ենթարկված անձի վերականգնումը՝ ապահովելով նրա վերաինտեգրումը դեպի ակտիվ կյանք․
5. հետ վթարային արձագանքի դեպքերի միասնական համակարգի մշակում և ինտեգրում ՃՏՊ-ների էլեկտրոնային տվյալների համակարգ։

***ՄԱԿ-ի գլոբալ թիրախ***

**Թիրախ 12․** **Մինչև 2030թ. բոլոր երկրները ճանապարհային երթևեկության վթարի և առաջին մասնագիտական շտապ օգնության տրամադրման միջև ընկած ժամանակահատվածը նվազագույնի հասցնելու նպատակով ունեն սահմանված և հաստատված ազգային թիրախներ/նպատակներ**

***ՄԱԿ-ի գլոբալ թիրախին հասնելու ենք՝*** բարելավելով հետվթարի արձագանքման ժամանակն ու որակը՝ համագործակցելով վթարային անհետաձգելի օգտություն ցույց տրվող ծառայությունների հետ

**Գործողություն 1․ Վթարային անհետաձգելի օգնության ծառայությունների աշխատանքների համակարգում և համագործակցության բարելավում**

«911» ծառայությունում օպերատիվ հերթափոխի կողմից քաղաքացիների և այլ անձանց ահազանգերի սպասարկման, տեղեկատվության ընդունման, գրանցման, փոխանցման, վերադաս հրամանատարների հրամանների, կարգադրությունների կատարման կարգը հաստատված է ՀՀ արտակարգ իրավիճակների նախարարի 26.04.2018թ. թիվ 68-Ն հրամանով։ Ահազանգերն ու տեղեկատվությունն ընդունվում են «911» հեռախոսահամարներին, ֆիքսված և ուղիղ հեռախոսակապերով, ռադիոկապով, «SMS» հաղորդագրություններով, ավտոմատացված ազդանշանային ու այլ համակարգերով: Սակայն արտակարգ դեպքերի և պատահարների ահազանգերը իրականացվում են նաև շտապ օգնության ծառայության՝ 103 և Ոստիկանության՝ 102 հեռախոսահամարներով։ Հայաստանում 103, 102, և 911 ծառայությունների առանձին հեռախոսահամարների առկայությունը հետ-վթարային արձագանքման գործընթացում առաջացնում է ուշացումներ և հաճախ խուճապի պատճառ է դառնում: Վթարային անհետաձգելի օգնության ծառայությունների հետ կապը ավելի դյուրին դարձնելու համար անհրաժեշտ է ներդնել վթարների անհետաձգելի արձագանքման մեկ միասնական հեռախոսահամար: Նշված ծառայությունների աշխատանքի արդյունավետության բարձրացման նպատակով կստեղծվի զանգերի միասնական կենտրոն, որը վերոնշյալ ծառայություններին թույլ կտա անհրաժեշտ տեղեկատվությունը գործընկերներին փոխանցել կոճակի մեկ հպումով: Մեկ միասնական հեռախոսահամարը կներդրվի 2023-2024 թվականների ընթացքում:

Կուսումնասիրվի և միջազգային լավագույն չափանիշներին և ԱՀԿ-ի Շտապ օգնության համակարգի գնահատման արդյունքներին համապատասխան հետ-վթարային արձագանքման միասնական մեխանիզմի ներդրման նպատակով բոլոր շահագրգիռ կողմերի (Պարեկային և Փրկարար ծառայությունների, ներառյալ վերապատրաստված կամավորական խմբերի, շտապ օգնության ծառայությունների) համար կմշակվի գործառնական նոր ստանդարտ ընթացակարգեր և կանոնակարգեր՝ ՃՏՊ-ի հետ-վթարային արձագանքման ամբողջական տեղեկատվության բազա ստեղծելու համար, որը հնարավորություն կտա ստեղծելու հետ-վթարային վերահսկման արդյունավետ համակարգ։ «911» ահազանգման համակարգում կստեղծվի վթարից հետո տվյալների հավաքագրման և վերլուծության համար անհրաժեշտ թվային մոդուլ։

Հետ վթարային արձագանքման հետ առնչվող բոլոր ծառայողները և մասնագետները կվերապատրաստվեն ՃՏՊ-ների հետևանքով տուժածներին օգնելու և արագ ու արդյունավետ արձագանքելու համար, այդ թվում նաև՝ եվրոպական լավագույն երկրներում կանցնեն գործնական պարապմունքների անցկացման ձևաչափով:

Նշված գործընթացները կիրականացվեն համագործակցելով Ճանապարհային անվտանգության ոլորտի լավագույն միջազգային կառույցների հետ։

Ներկայումս ոստիկանության և փրկարարական ծառայողների շուրջ 50%-ը անցել են առաջին բուժօգնության վերապատրաստման դասընթացներ։ Միջոցներ կձեռնարկվեն մինչև 2030 թվականը վերապատրաստվողների թիվը 100%-ի հասցնելու ուղղությամբ: Վերապատրաստման դասընթացներ կմշակվեն նաև առևտրային տրանսպորտային միջոցների վարորդների (տաքսիներ, ավտոբուսներ, բեռնատարներ և այլն) համար:

Գործողություն 2․ Հետ-վթարային արձագանքման համակարգի արդյունավետության բարձրացում

Վերջին տարիներին շտապ բժշկական օգնության ծառայության ոլորտում իրականացվել են մի շարք բարեփոխումներ, մասնավորապես՝

1) Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության կառավարության կողմից 2010թ. և 2018թ. Հայաստանի Հանրապետությանը նվիրաբերվել են ` շտապ բժշկական օգնության մեքենաներ, վերջին երկու տարիներին ձեռք են բերել և բժշկական հաստատություններին հատկացվել են բազմաթիվ շտապ բժշկական օգնության մեքենաներ: 2023թ. նոյեմբերին Ճապոնիայի կառավարության կողմից նվիրաբերած 39 շտապ օգնության նոր մեքենաները տրամադրվել են Երևանի քաղաքապետարանի «Շտապբուժօգնություն» ՓԲԸ-ին, որի արդյունքում ամբողջությամբ թարմացվել է ընկերության ավտոպարկը,,

2) Առողջապահության նախարարի 2017 թվականի դեկտեմբերի 27-ի թիվ 3733-Ա հրամանով հաստատվել են «Անհետաձգելի բժշկական օգնություն և սպասարկում պահանջող վիճակների կազմակերպման ընթացակարգերը»,

3) լրացուցիչ ֆինանսավորմամբ ավելացվել են շտապ բժշկական օգնության բրիգադների թիվը և վերանայվել են շտապ բժշկական օգնության աշխատողների վարձատրության չափը,

4) Առողջապահության նախարարի 2019 թվականի մարտի 12-ի թիվ 611-Ա հրամանով ներդրվել է սանիտարական ավիացիայի ծառայություն, որի միջոցով Հայաստանի Հանրապետության հեռավոր մարզերից կազմակերպվում է պացիենտի ուղղաթիռով տեղափոխումը Երևանի առաջատար բժշկական կենտրոններ՝ առավել որակյալ մասնագիտացված բժշկական օգնության կազմակերպման նպատակով,

5) ձեռք են բերվել և ՀՀ մարզային բժշկական կազմակերպություններին են տրամադրվել ամենագնաց շտապ օգնության տրանսպորտային միջոցներ,

6) Երևանում ներդրվել է կանչերի ընդունման և փոխանցման միասնական համակարգչային (դիսպետչերական) համակարգ, որի միջոցով հնարավորություն է ընձեռվել բարելավել շտապ բժշկական օգնության կանչերի սպասարկման որակը, վերահսկել կանչի ընթացքը,

7) շտապ օգնության մեքենաներում տեղադրված գլոբալ տեղորոշման (GPS) համակարգերի միջոցով ստեղծվել են կանչի ընթացքի վերաբերյալ լրացուցիչ (հավելյալ) տեղեկատվության ստացման, փոխանցման և առցանց ցուցադրման հնարավորությունները, այդ թվում՝ շտապ բժշկական օգնության բրիգադների հերթապահության ժամանակացույցի վարման և փոփոխման, կանչերի մուտքագրման, շտապ բժշկական օգնության մեքենաների վազքի ցուցադրման և ոչ օպտիմալ վազքի հայտնաբերման համար:

8) Առողջապահության նախարարի 2022 թվականի մայիսի 10-ի թիվ 27-Ն հրամանով հաստատվել է պետության կողմից երաշխավորված անվճար պայմաններով բնակչությանը ցուցաբերվող շտապ բժշկական օգնության կազմակերպման և իրականացման չափորոշիչը, որի համաձայն՝ Երևան քաղաքում և ՀՀ մարզերի քաղաքային վայրերում կանչը ստանալուց հետո բրիգադի կանչի վայր ժամանման տևողությունն` շտապ և անհետաձգելի բժշկական օգնություն պահանջող կանչերի դասակարգման «Առաջնահերթ» կանչերի համար չպետք է գերազանցի 15 րոպեն` բացառությամբ ձմեռային ամիսներին, երբ բրիգադի ժամանման առավելագույն ժամանակը կարող է հասնել 20 րոպեի` ելնելով ճանապարհային երթևեկության չնախատեսված բարդություններից: Իսկ գյուղական բնակավայրերում բրիգադի կանչի վայր ժամանման տևողությունը մինչև 20 կմ հեռավորության վրա գտնվող գյուղական համայնքներից ստացված կանչերի դեպքում բրիգադի ժամանման տևողությունը չպետք է գերազանցի 15 րոպեն, 20 կմ-ից առավել հեռավորության վրա գտնվող գյուղական բնակավայրերի դեպքում՝ 30 րոպեն։ Համաձայն չափորոշիչի՝ ՃՏՊ-ների դեպքում, երբ պացիենտի կյանքին կամ առողջությանը ակնհայտ վտանգ է սպառնում, անհետաձգելի բժշկական օգնության կանչերը իրականացվում է առաջնահերթ` մինչև 15 րոպեի ընթացքում։

Եվրոպական շտապ բժշկական օգնության տվյալների ծրագրի 2018 թվականի հաշվետվության համաձայն՝ Եվրոպայում շտապ օգնության արձագանքման միջին ժամանակը կազմել է 8,5 րոպե: Կատարված ուսումնասիրությունների համաձայն՝ Հայաստանում ՃՏՊ-ների մոտ 70%-ի դեպքում տուժածներին առաջին 30 րոպեների ընթացքում ցուցաբերվում է արդյունավետ առաջին բժշկական օգնություն:

Հայաստանում հիվանդանոցային բժշկական օգնության շրջանակներում վերականգնողական բժշկական օգնությունը և սպասարկումն իրականացվում է երբեմն առողջության առաջնային պահպանման ծառայություններ մատուցող հաստատություններում (պոլիկնինիկաներ, ամբուլատորիաներ, շտապ օգտության ծառայություններ), կամ վերջիններիս ուղեգրմամբ, կամ բժշկական կազմակերպության տեղափոխման էպիկրիզով` այն դեպքերում, երբ պացիենտը նախապես ստացել է հիվանդանոցային բժշկական օգնություն և էպիկրիզում նշված բժշկական եզրակացության մեջ խորհուրդ է տրվել բուժման արդյունավետությունը ապահովելու նպատակով շարունակել հետագա վերականգնողական բուժումը այլ բժշկական կազմակերպությունում` հաշվի առնելով վերականգնողական բուժման ցուցումները և հակացուցումները (Առողջապահության նախարարի 10.06.2022թ. թիվ 38-Ն հրամանի հավելվածի 19-րդ կետ):

Չնայած առողջապահական ոլորտում իրականացված բարեփոխումների շնորհիվ հնարավոր է եղել բարձրացնել բնակչությանը մատուցվող շտապ բժշկական և վերականգնողական օգնության սպասարկման որակը, սակայն հետ-վթարային արձագանքման համակարգի արդյունավետության բարձրացման նպատակով ՃՏՊ-ների հետևանքով տուժածներին բժշկական օգնություն ցուցաբերող ծառայությունները բարելավման և արդիականացման կարիք ունեն։ Մասնավորապես, հետ-վթարային արձագանքման ծառայությունների բարելավման նպատակով պետք է իրականացնեն հետևյալ գործողությունները և միջոցառումները՝

1. անհետաձգելի բժշկական օգնության անձնակազմի ճանապարհային անվտանգության հատուկ ծրագրերի մշակում և իրականացում․
2. ՃՏՊ-ներին արագ արձագանքման կենտրոնների նույնականացում և վերջիններիս համար ՃՏՊ-ների դեպքում տուժածին համապատասխան առաջին բժշկական օգնություն ցուցաբերելու համար անհրաժեշտ տեխնիկական հագեցվածության ապահովում․
3. ՃՏՊ-ների առաջին բժշկական օգնության համարպարփակ վերապատրաստման համակարգի մշակում և իրականացում․
4. վերապատրաստված և սարքավորված կամավոր արձագանքման ներուժի ներդրում՝ հատկապես Հայաստանի հեռավոր և սահմանամերձ բնակավայրերում․
5. առևտրային տրանսպորտային միջոցների վարորդներին առաջին բուժօգնության ոլորտում վերապատրաստումների իրականացում, քանի որ երբեմն վերջիններս են առաջինը հայտնվում վթարի վայրում.
6. վթարներին օպերատիվ արձագանքնելու նպատակով՝ Հայաստանի ամբողջ տարածքում առաջին բժշկական օգնության ծառայությունների, շտապ օգնության մեքենաների թվի ավելացում, ինչպես նաև վերջիններիս ապահովելով առաջին բժշկական օգնության համար անհրաժեշտ տեխնիկական միջոցներով․
7. ՃՏՊ-ների հետևանքով վիրավորում ստացած պացիենտների առողջության վրա երկարաժամկետ ազդեցության հետևանքների ուսումնասիրության իրականացում․
8. ՃՏՊ-ներից տուժածների վերաբերյալ տեղեկատվության տրամադրման համակարգի մշակում․
9. շտապ և անհետաձգելի բժշկական օգնության և սպասարկման լիցենզավորման պայմանների փոփոխություն․
10. կուսումնասիրվի ՃՏՊ-ների հետևանքով տարբեր աստիճանի վնասվածքներ ստացած անձանց համար անհրաժեշտ վնասվածքաբանության համապատասխան ծառայությունների մատուցման առկա համակարգը ԱՀԿ վնասվածքաբանության համակարգերի վերաբերյալ կանոնակարգերին համապատասխանեցնելու նպատակով․
11. հիվանդանոցներում վնասվածքաբանական ծառայության բարելավման նպատակով կիրականացվեն բուժանձնակազմի վերապատրաստման պահանջների գնահատում և ծրագրի իրականացում․
12. բացի այդ, շատ կարևոր է պացիենտների և հարազատ կորցրած մարդկանց վերականգնումը պատշաճ կերպով կազմակերպելը՝ ֆիզիկական և հոգեբանական տրավմաները նվազագույնի հասցնելու նպատակով: Ուստի անհրաժեշտ է աջակցել հիվանդներին և հարազատ կորցրածներին ֆիզիկական և հոգեբանական տրավման նվազագույնի հասցնելու համար, որը կներառի ֆիզիկական և հոգեբանական թերապիաների, ինչպես նաև խորհրդատվությունների իրականացում՝ վիրավորված և հարազատ կորցրած մարդկանց օժանդակելու համար:

**Գլուխ 5․ Ճանապարհային անվտանգության ռազմավարության իրականացման գործում** **հանրային մասնակցությունը և հաղորդակցությունը**

1. Կարևորվում է ռազմավարության գործողությունների և միջոցառումների իրականացման գործընթացում Ճանապարհային անվտանգության ոլորտի հասարակական կազմակերպությունների (այդ թվում նաև ՔՀԿ-ների) ներգրավումը։ Ռազմավարության իրականացման գործընթացում հասարակական կազմակերպությունների ներուժը կօգտագործվի վերջիններիս կողմից խորհրդատվությունների տրամադրման, միջգերատեսչական հանձնաժողովներում և աշխատանքային խմբերում ներգրավելու և ոլորտի մասնագետների ակտիվ մասնակցության միջոցով։
2. Միևնույն ժամանակ, կձևավորվի հետադարձ կապի մեխանիզմներ, որպեսզի հանրությունից ստացվեն առաջարկություններ ճանապարհային անվտանգության համակարգի բարելավման և արդյունավետության բարձրացման համար։ Կմշակվի հանրության կողմից վերահսկողության իրականացման մեխանիզմներ։

1. Աղբյուրը՝ ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի 2008-2022 թվականի Հայաստանում ՃՏՊ-ների ընդհանուր և մահվան ելքով ՃՏՊՆերի տվյալները [↑](#footnote-ref-1)
2. *Աղբյուրը՝ ՀՎԿ 2009-2022 թվականի Հայաստանում ՃՏՊ-ների տվյալները* [↑](#footnote-ref-2)
3. *Աղբյուրը՝ ՆԳՆ ոստիկանության «Ճանապարհային ոստիկանություն» ծառայության ՃՏՊ-ների էլեկտրոնային համակարգի տվյալներ* [↑](#footnote-ref-3)
4. 6 Աղբյուրը՝ ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի 2019-2022 թվականի Հայաստանում ՃՏՊ-ների ընդհանուր և մահվան ելքով ՃՏՊՆերի տվյալները [↑](#footnote-ref-4)
5. Աղբյուրը՝ ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի 2008-2022 թվականի Հայաստանում ՃՏՊ-ների ընդհանուր և մահվան ելքով ՃՏՊՆերի տվյալները [↑](#footnote-ref-5)
6. ԱԶԲ Ծրագիր TA-9793 ARM. Տրանսպորտի և առևտրի խթանման ռազմավարություն 2020-2040 թթ.։ Ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարություն Հայաստանի համար [↑](#footnote-ref-6)
7. Համաշխարհային Բանկ, Ճանապարհների գլոբալ բարելավվում, 2009 [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/cadas_glossary_v_3_8.pdf> [↑](#footnote-ref-8)
9. Եվրոպական Միություն Արևելյան գործընկերության (EaP) ճանապարհային անվտանգության դիտակետի ՃՏՊ-ների տեղեկատվական համակարգ․ Երկրի փաստաթուղթ․ Հայաստանի Հանրապետոթյուն, 2022 թվականի նոյեմբեր [↑](#footnote-ref-9)
10. Միջազգային տերմինաբանությունում «ստանդարտներ» եզրույթը Հայաստանում հավասարեցվում է օրենսդրությամբ սահմանված «պահանջների» և «կանոնների» հետ [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_e.pdf> [↑](#footnote-ref-11)