

} Հայաստանի
Հանրապետության և Երևան
քաղաքի ճանապարհային
երթևեկության անվտանգության
ազգային ռազմավարությունը և
հինգ տարվա գործողությունների
ծրագիր

Օգոստոս 2009թ.

Հայաստանի Հանրապետություն



Բովանդակություն

1. ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՋԱԿՑՈՂ ՇԱՀԱԳՐԳԻՌ ԿՈՂՄԵՐԸ..... 5

2. ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ ԵՎ ՀԱՊԱՎՈՒՄՆԵՐ 6

3. ՀԵՌԱՆԿԱՐԸ..... 7

4. ՆՊԱՏԱԿԸ..... 7

5. ՌԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ ՆՊԱՏԱԿՆԵՐ..... 7

6. ԻՆՍՏԻՏՈՒՑԻՈՆԱԼ ՇՐՋԱՆԱԿ..... 7

7. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ..... 7

8. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ.---
-----9

8.1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ.....9

8.2. ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՈՐԱԿԸ..... 10

8.2.1. ՃՏՊ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ.....10

8.2.2. ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՏՐԱՎՄԱՏԻՉՄԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)..... 13

8.2.3. ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)..... 15

8.2.4. ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐՈՎ ՃՏՊ ՏԵՂԱՆՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)..... 16

8.2.5. ՆՊԱՏՏՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐ ԵՎ ՎՆԱՍՎԱԾՔՈՎ ՃՏՊ ՏԵՂԱԲԱՇԽՈՒՄԸ (ԵՐԵՎԱՆ)..... 17

8.2.6. ՆՊԱՏՏՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐ (ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐ)..... 18

8.2.7. ՏՎՅԱԼՆԵՐ ԸԵՎ ԽԱԽՏՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԸԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐ)..... 19

9. ՌԱԶՄՎԱՐԱԿԱՆ ՀԱՐՑԵՐ..... 20

9.1. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ..... 20

9.2. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ..... 22

9.3. ԸԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆԸ ՀԱՏԿԱՑՎՈՂ ՖԻՆԱՆՍՎՈՐՄԱՆ ԱՊԱՀՈՎՈՒՄ.....20

9.4. ԸԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՆՈՐ ԻՆՍՏԻՏՈՒՑԻՈՆԱԼ ԿԱՌՈՒՅՑԻ ՍՏԵՂԾՈՒՄ..... 20

9.5. ԸԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ԻՆՏԵՐՆԱՑՎԱԾ ԲԱԶՄՅԻ ՄՇԱԿՈՒՄ..... 26

9.6. ԸԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ԸԱՆԱՊԱՐՀԱՇԻՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԲԱՐԵԼԱՎՈՒՄ..... 27

9.7. ԸԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԿՈՒՂՏՈՒՐԱՅԻ ԲԱՐՁՐԱՅՈՒՄ..... 28

9.8. ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՄՐԱԳՈՏԻՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ԽԹԱՆՈՒՄ..... 28

9.9. ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ ՈՒՇԱՐԴՈՒԹՅՈՒՆԸ ՇԵՂՈՂ ՈՒՇԱՐԴՈՒԹՅԱՆ ՎՐԱ ԱԶՂՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԻ ՆՎԱԶԵՅՈՒՄ.....26

9.10. ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՐԱԳՈՒԹՅԱՆ ԳԵՐԱԶԱՆՑՄԱՆ ՎԵՐԱՀՄԿՄԱՆ ՄԱԿԱՐԴԱԿԻ ԲԱՐՁՐԱՅՈՒՄ..... 29

9.11. ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍՆԱԿԻՑՆԵՐԸ ԵՎ ԱԼԿՈՀՈՒԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ..... 30

9.12. ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈԽԱՐԴՈՒՄՆԵՐ ԵՎ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱՐԴՈՒՄՆԵՐ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂ ԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ, ԻՆՉՊԵՍ ՆԱԵՎ ՆՈՒՅՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂ ԱՆՀԱՏ ԶԵՌՆԱՐԿԱՏԵՐ ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ ԱՌՈՂՋԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԻ ԵՎ ԱՇԽԱՏԱԺԱՄԱՆԱԿԻ ՀՄԿՈՂՈՒԹՅԱՆ ՄԵԽԱՆԻԶՄՆԵՐԻ ԲԱՐԵԼԱՎՈՒՄ.....28

9.13. ԸԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱՄՐԱՊԵՐՈՒՄ..... 30

9.14. ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ԽՄԲԻ ՎԵՐԱՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄ ԵՎ ՕԺԱՆԴԱԿՈՒՄ..... 32

10. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԵՐԵՎԱՆ ՔԱՂԱՔԻ ՀԱՄԱՐ ՆԱԽԱՏԵՍՎԱԾ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԾՐԱԳԻՐ..... 32

11. ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՇՐՋԱՆԱԿ ԵՎ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՄՈՆԻՏՈՐԻՆԳ.....

49

1. ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱԶԱԿՑՈՂ ՇԱՀԱԳՐԳԻՌ ԿՈՂՄԵՐԸ

Հայաստանի Հանրապետության և Երևան քաղաքի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարությանն աջակցում են

- ՀՀ Նախագահի աշխատակազմ
- ՀՀ կառավարության աշխատակազմ
- ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն
- ՀՀ ոստիկանության «ճանապարհային ոստիկանություն» ծառայություն
- ՀՀ ազգային անվտանգության խորհրդի քարտուղարի աշխատակազմ
- ՀՀ ֆինանսների նախարարություն
- ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն
- ՀՀ առողջապահության նախարարություն
- ՀՀ արդարադատության նախարարություն
- ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն
- ՀՀ կրթության և գիտության նախարարություն
- ՀՀ արտակարգ իրավիճակների նախարարություն
- ՀՀ քաղաքաշինության նախարարություն
- Երևանի քաղաքապետարան
- «Տրանսպորտի ԾԻԳ» ՊՀ
- «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ
- «Հազարամյակի մարտահրավեր - Հայաստան» ՊՈԱԿ
- «Աքիլլես» վարորդների իրավունքների պաշտպանության կենտրոն ՀԿ
- «Ճանապարհային երթևեկության ազգային անվտանգության խորհուրդ» ՀԿ

2. ՄԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ ԵՎ ՀԱՊԱՎՈՒՄՆԵՐ

1) **Մահվան ելքով ճանապարհատրանսպորտային պատահար (ՃՏՊ)**. ՀՀ-ում մահվան ելքով ՃՏՊ սահմանվում է որպես ՃՏՊ հետևանքով ստացված վնասվածքի արդյունքում վթարից հետո մեկ շաբաթվա ընթացքում գրանցված մահվան դեպքը: Այս սահմանումը տարբերվում է միջազգային սահմանումից նրանով, որ միջազգային սահմանման մեջ մեկ շաբաթվա փոխարեն ընդունված է 30 օրը: 30 օրվա փոխարեն մեկ շաբաթ ընդունելու դեպքում գրանցված մահվան դեպքերի թիվը լինում է 8-10 տոկոսով քիչ («Վթարների ծախսերի գնահատման մեթոդ Հայաստանի համար» հաշվետվություն (2003 թ.), «Ճանապարհային անվտանգության բարելավման խորհրդատվական ծառայություններ», ՄՎԵՔՈ Ինթերնեյշնլ, հունիս 2003 թ.):

2) **Վնասվածք (ծանր/թեթև)**. «Վթարների ծախսերի գնահատման մեթոդ Հայաստանի համար» հաշվետվության (2003թ.) մեջ թեթև և ծանր վնասվածքների տարբերակումը հստակեցված չէ: Ըստ միջազգային չափանիշների հաճախ ծանր է համարվում այն վնասվածքը, որի դեպքում պահանջվում է առնվազն մեկօրյա հիվանդանոցային բուժում:

3) **ՃՏՊ հետևանքով առաջացած վնասվածք**. վնասվածքներ, որոնք առաջացել են ՃՏՊ հետևանքով դասակարգվում են որպես մահվան ելքով, ծանր և թեթև:

4) **Ճանապարհատրանսպորտային պատահար (ՃՏՊ)**. Այս տերմինը սահմանում է ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների միջև տեղի ունեցող փոխներգործությունը (վարորդների, հետիոտների, հեծանվորդների համակցություն), որը կարող է դառնալ մահվան, ծանր կամ թեթև վնասվածքի կամ միայն նյութական վնասի պատճառ:

5) **Երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբեր (ԵՄԽԽ)**. Այս սահմանումը չի ներառում ուղևորներին, սա վերաբերում է երթևեկության այն մասնակիցներին, որոնք ՃՏՊ վնասվածք ստանալու ամենամեծ վտանգի տակ գտնվող երթևեկության մասնակից խմբերն են, մասնավորապես «Խոցելի» են հետիոտները, հաշմանդամները, երեխաները և ծերերը (քանի որ վերջիններիս ոսկրային կառուցվածքները ավելի փխրուն են), հեծանվորդներն ու մոտոցիկլավարները (հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ հեծանիվները և մոտոցիկլները չունեն թափքի դեֆորմացիայի գոտի, անվտանգության բարձիկներ և ամրագոտիներ, որպեսզի պաշտպանեն հեծանվորդներին և մոտոցիկլավարներին պատահարների դեպքում):

Օգտագործված հապավումներ

ՊՈԱԿ – Պետական ոչ առևտրային կազմակերպություն

ՀԿ – Հասարակական կազմակերպություն

ՀԱՃՏ – «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ

ԵՀԽ – ՀԱՃՏ-ի Երթևեկության հետազոտման խումբ

ԱԱՊ – Արյան մեջ ակտիվի պարունակություն

ՏԿՆ – Տրանսպորտի և կապի նախարարություն

ԱՆ– Առողջապահության նախարարություն

ԿԳՆ – Կրթության և գիտության նախարարություն

ԱՎԾ – Ազգային վիճակագրական ծառայություն

ՀԲ – Համաշխարհային Բանկ

ԵՄԽԽ – Երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբեր

ՀՀ ՃԵԱԱԽ – ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհուրդ

ԿՑ – Կատարողական ցուցանիշ

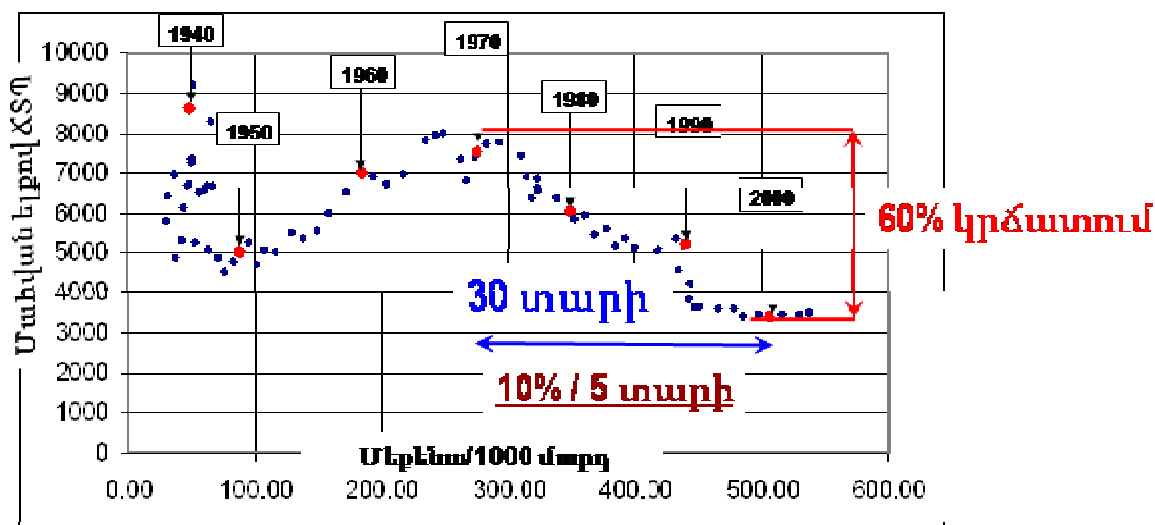
3. ՀԵՌԱՆԿԱՐԸ

Անվտանգ երթևեկող հասարակություն

4. ՆՊԱՏԱԿԸ

Առաջիկա 5 տարիների ընթացքում 10 տոկոսով կրճատել մահվան ելքով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների քանակը

Նպատակները պետք է լինեն իրատեսական և հասանելի: Այս ռազմավարության նպատակը հիմնված է իրատեսական արժեքի վրա՝ յուրաքանչյուր հինգ տարվա ընթացքում ճՏՊ քանակի կրճատումը միջին հաշվարկով 10%-ի չափով: Այս նպատակին հասնելու համար պահանջվող ծախսերը հաշվարկված են ըստ ճՏՊ ծախսերի ներկայիս տնտեսական գնահատման վրա պետությանը հիմնված պատճառվող ծախսերի (1% ՀՆԱ): Հայաստանի համար իրականացված հաշվարկները հիմնված են Միացյալ Թագավորության փորձի վրա (նկար 1): 1970 և 2000թթ. միջև ընկած ժամանակահատվածում մահվան ելքով ճՏՊ քանակը կրճատվել է 60%-ով (նույնիսկ այն դեպքում, երբ մեքենաների թիվը նշված ժամանակահատվածում կրկնապատկվել է):



Նկար 1: Միացյալ Թագավորությունում գրանցված մահվան ելքով ճՏՊ տեղեկները

Սույն ռազմավարության նպատակային թիվը (օրինակ՝ առաջիկա հինգ տարիների ընթացքում 10 տոկոսով կրճատել ճՏՊ մահվան դեպքերի թիվը) կապում ենք ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում կատարվելիք ներդրումների հետ: 70 մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամի գնահատված ճՏՊ ծախսերի դեպքում պատահարների 10 տոկոսով կրճատման

արդյունքում տարեկան ծախսը կնվազի 7 մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամով: Հինգ տարվա ընթացքում այս գումարը կկազմի 35 մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ:

Միջազգային փորձը ցույց է տալիս, որ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում ներդրման ծախսերի ծածկման ընդունելի տոկոսը միջին հաշվարկով կազմում է մոտ 300%:

Հնգամյա ծրագրի գործողությունների համար ներկայիս հաշվարկով կպահանջվի 10 մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ և տարեկան 0.1 մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ՝ քարտուղարության գործունեության համար:

Դա նշանակում է, որ 5 տարվա ընթացքում 10 մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ ներդրման դեպքում կստացվի 35 մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ եկամուտ կամ ծախսերի ծածկման 350 %:

5. ՌԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ ՆՊԱՏԱԿՆԵՐ

ռազմավարական նպատակին պետք է հասնել ռազմավարական հետևյալ գործողությունների միջոցով՝

- ռազմավարության իրականացման համար պատասխանատու ինստիտուցիոնալ նոր կառույցի, այդ թվում՝ ՀՀ ՃԵԱԱԽ և Քարտուղարության ստեղծում, քարտուղարության աշխատակազմի վերապատրաստում
- ՃՏՊ վերաբերյալ տվյալների միասնականացված ազգային բազայի մշակում՝ հետագա գործողությունների տեղեկատվական, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության անվտանգության քաղաքականության ու ծրագրերի բարելավման և մոնիթորինգի ու գնահատման սխեմաների իրականացման ապահովման նպատակով
- Ուղևորների անվտանգության համակարգի տարրերի (ամրագոտիների) և հեծանվային/մոտոցիկլային սաղավարտների օգտագործման խթանում
- Թույլատրելի արագության գերազանցման և ոչ սթափ վիճակում փոխադրամիջոց վարելու նկատմամբ հարկադրման (վարչական ներգործության) միջոցների կիրառման արդյունավետության բարձրացում
- Ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների, մասնավորապես, խոցելի խմբերի վարքագծի բարելավում
- Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճարտարագիտական (ճանապարհաշինության և երթևեկության կառավարման միջոցառումների) իրականացում
- Մոնիթորինգային և գնահատման միջոցառումների իրականացում

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության ռազմավարական նպատակները սահմանելիս՝ օգտագործվել են ներկայումս գոյություն ունեցող տվյալները, դրանք մանրամասն ներկայացված են սույնի բաժին 8-ում՝ «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը Հայաստանի Հանրապետությունում»:

6. ԻՆՍՏԻՏՈՒՑԻՈՆԱԼ ՇՐՋԱՆԱԿ

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նոր ինստիտուցիոնալ կառույցը պետք է կազմված լինի ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհրդից, քարտուղարությունից և աշխատանքային խմբերից:

Այս հարցն առավել մանրամասն ներկայացվում է սույնի 9.4-րդ ենթակետում:

7. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

ՀՀ ՃՏՊ 2003թ. սոցիալ-տնտեսական ծախսը տարեկան հաշվարկով կազմում է ՀՀ ազգային ՀՆԱ մոտ 1% («ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարման ոլորտում անհրաժեշտ կարողությունները և ֆինանսական ներդրումները (սեպտեմբեր, 2006թ.)» ECSSD, Համաշխարհային Բանկ): Այս ծախսերից բացի, ՃՏՊ հետևանքով ընտանիքի գլխավոր գումար վաստակողին կորցնելը հաճախ ընտանիքին հասցնում է աղքատության: Ուսումնասիրությունը ցույց է տվել, որ ամենացածր եկամուտ ունեցող խմբերի երեխաների դեպքում ճանապարհային երթևեկության մեջ ճակատագրական և ծանր վնասվածքներ ստանալու հավանականությունը հինգ անգամ ավելի բարձր է, քան մյուս խմբերի դեպքում: Հայաստանի Հանրապետությունում, որտեղ, համաձայն ՀՀ ԱՎԾ կողմից 2007 թ. իրականացված կենսամակարդակային ամբողջացված արդյունքների, բնակչության մեկ քառորդը (25%) դեռևս չի հատել աղքատության շեմը, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բարելավումը գլխավոր խնդիր է հանդիսանում ինչպես աղքատության ազգային մակարդակի կրճատման, այնպես էլ մանկական մահացության թվի կրճատման ռազմավարությունների համար:

2003 թ. Հայաստանը միացել է Տրանսպորտի Նախարարների Եվրոպական Կոնֆերանսին (ՏՆԵԿ) և հաստատել է ՏՆԵԿ հռչակագիրը՝ հետագայում անդամակցելով այդ կազմակերպությանը, որը ներգրավված է տրանսպորտի ոլորտում ցանկալի նպատակներ իրականացնելու գործընթացում:

ՀՀ Ազգային ժողովի կողմից 2004թ վավերացվել է «ճանապարհային երթևեկության մասին» կոնվենցիան (Վիեննա, 1968թ), իսկ «ճանապարհային նշանների և ազդանշանների մասին» կոնվենցիան (Վիեննա, 1968թ) դեռևս չի վավերացվել: Չնայած դրան, ՀՀ կառավարությունը կայացրել է ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման, ճանապարհների թողունակության բարձրացման, կանգառ և կայանում կատարած տրանսպորտային միջոցներով երթևեկելի մասերի ծանրաբեռնվածության, հասարակական տրանսպորտի կանգառների կանոնակարգման, ճանապարհային լուսացույցների, ճանապարհային նշանների, ճանապարհային գծանշման, ճանապարհային ցանկապատերի ուղղորդ սարքվածքների կիրառման և տեղակայման հետ կապված որոշումներ և այլ իրավական ակտեր, որոնք անմիջականորեն առնչություն ունեն երթևեկության անվտանգության ապահովման հետ և մշակվել են՝ հաշվի առնելով նշված եվրոպական կոնվենցիաների պահանջները:

Հանրային անվտանգությունը Հայաստանի Հանրապետության համար կարևոր հիմնախնդիր է, որն ամրագրված է ՀՀ ազգային անվտանգության ռազմավարության մեջ: Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բարելավման ուղղությամբ ներկայումս Հայաստանում առկա է բարձր մակարդակի քաղաքական հետաքրքրություն, որի նպատակն է հասնել Եվրոպայում գրանցված ճանապարհային երթևեկության անվտանգության փորձի բարձր մակարդակի: Հայաստանը հաստատակամորեն մտադրված է բարելավել անվտանգության առանձնահատկությունները: 2005 թ.-ի դեկտեմբերին ՀՀ Նախագահի հրամանագրով ստեղծվեց բազմաթիվ գործակալություններ ներառող աշխատանքային խումբ՝ ճանապարհային երթևեկության կառավարման և անվտանգության հարցերին առնչվող առաջարկներ, ինչպես նաև

Ճանապարհային ոստիկանության կողմից երթևեկության անվտանգության կառավարման ծառայությունների մատուցման ոլորտը բարելավելու առաջարկներ մշակելու նպատակով աշխատանքային խումբը պատրաստեց հակակոռուպցիոն և կառավարման լավ մեխանիզմներ հաստատող միջոցառումներ ընդգրկող գործողությունների ծրագիր՝ ուղղված երթևեկության կառավարման, քաղաքականության և անվտանգության իրավական և վարչական դաշտի բարեփոխմանը: Միջոցառումների թվին են պատկանում ճանապարհային ցանցի դասակարգումը, ճանապարհային երթևեկության հարցերով զբաղվող տարբեր նախարարությունների դերի ու պարտականությունների սահմանումը, տեխնիկական և վարորդների լիցենզավորման նոր համակարգերի ներդրումը, երկրի ճանապարհային ոստիկանության կառուցվածքի և նրա գործառնությունների հստակեցումը: Այս ամենը կապահովի Հայաստանի Հանրապետությունում տրանսպորտի և երթևեկության համակարգի կազմակերպման համար նոր և կարևոր գործողությունների շրջանակ:

ՀՀ կառավարությունը **2006թ.** դիմել է Համաշխարհային բանկին՝ ճանապարհային երթևեկության կառավարման և անվտանգության ծրագրի նախապատրաստումը ֆինանսավորելու խնդրանքով, որն անդրադառնում է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հարցերին ազգային և մասնավորապես Երևան քաղաքի մակարդակով: Գնահատական էրթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության մշակումը սույն ծրագրի գլխավոր արգասիքներից մեկն է, որը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրների ամբողջական պատկերը ցույց տալու նպատակով մշակվել է բոլոր ոլորտների շահագրգիռ կողմերի հետ խորհրդակցության արդյունքում:

8. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

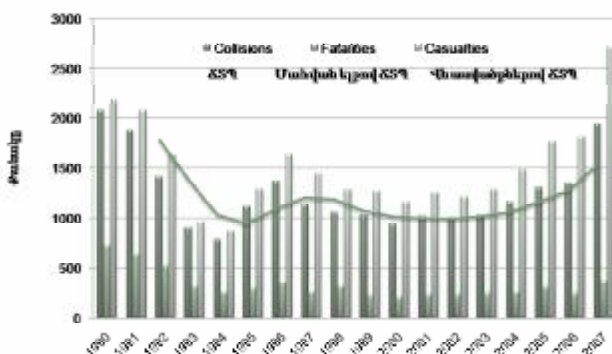
8.1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

Հայաստանում առկա ավտոմեքենաների պարկը հին է (միջինը **12** տարեկան) և անվտանգության տեսանկյունից համեմատաբար ցածր որակի. այնուամենայնիվ տարեկան առնվազն **10.000** նոր մեքենա է ներկրվում Հայաստան: Հայաստանում ավտոմոբիլների ձեռքբերման և օգտագործման զգալի աճ է դիտարկվում: Անցած հինգ տարիների ընթացքում ավտոմոբիլների պարկն աճել է **30%**-ով, իսկ ճանապարհային երթևեկությունը բեռնափոխադրումների ոլորտում՝ **38%**, իսկ ուղևորափոխադրումների ոլորտում՝ **61%**-ով: Ավտոմոբիլիզացիայի աճի նման տեմպերը Երևանում երթևեկության կուտակումների և ամբողջ երկրով մեկ վթարների թվի արագ աճի պատճառ են դառնում (Նկար 2): Գնահատական էրթևեկության անվտանգության մասնակիցների միջև տեղի ունեցող փոխներգործությունը: ՀՏՊ կարող է ներգրավել ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների բազմաթիվ տեսակներ (օր.՝ երկու տրանսպորտային միջոց կամ մեկ հետիոտն և մեկ տրանսպորտային միջոց): Վնասվածքների և մահացության դեպքերի թիվը գերազանցում է ՀՏՊ քանակը, քանի որ մեկ ՀՏՊ ժամանակ կարող է գրանցվել մի քանի վնասվածքի դեպք:

Գնահատական էրթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության գլխավոր միջոցառումների աշխատանքները սկիզբ են առնում ճանապարհափողոցային ցանցից:

ճանապարհային երթևեկության կառավարման կազմակերպումը (ի տարբերություն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նպատակային միջոցառումների) քաղաքային բնակավայրերում, մասնավորապես Երևանում, բարելավվում է, սակայն ընդհանուր առմամբ չի սատարվում իրական վտանգի ըմբռնման ցածր մակարդակ ունեցող վարորդների և հետիոտների վարքագծով:

Հայաստանում 2000-2005 թթ.-ի ընթացքում վթարների թիվն աճել է 40%-ով: 2005 թ.-ին Հայաստանում յուրաքանչյուր 10.000 մեքենայի հաշվարկով տեղի է ունեցել 43 վթար, և գրանցվել է 10 մահվան և 58 վնասվածքի դեպք: Հայաստանում երթևեկության վթարների ավելի քան 25%-ը, որն ընդգրկում է ՀՀ բնակչության 40%-ը, տեղի է ունենում Երևանում, որից 75%-ը՝ հետիոտների մասնակցությամբ:



Նկար 2 ՃՏՊ ազգային տվյալներ (1990-2007թ.)՝ և գծով նշված միտման ուղղության սահող միջինը: Աղբյուրը՝ ՀՀ ոստիկանության ճանապարհային ոստիկանություն

Հայաստանյան ճանապարհների ճանապարհատրանսպորտային վթարների և վնասվածքների ընդհանուր իրավիճակը նկարագրող մեծ քանակությամբ տվյալներ կան, որոնք տրամադրվում են ՀՀ ոստիկանության, ԱՆ, ՀԱՃՏ և ԱՎԾ կողմից:

«Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ն զբաղվում է ՃՏՊ տվյալների վերլուծությամբ՝ ոստիկանության կողմից տրամադրված տվյալների հիման վրա: Կազմակերպության երթևեկության հետազոտման խումբը կանոնավոր կերպով ամփոփում և ներկայացնում է միջպետական և հանրապետական մայրուղիներում տեղի ունեցած ՃՏՊ տվյալները:

8.2. ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՈՐԱԿԸ

8.2.1. ՃՏՊ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ

ՀՀ ոստիկանության, «Հայավտոճան տնօրինության» ՊՈԱԿ-ի և ՀՀ առողջապահության նախարարության կողմից տրամադրված ՃՏՊ տվյալները պարունակում են տեղեկություն հետևյալի մասին՝

- Վարորդներ և երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբեր
- Վտանգավոր հատվածներ (վայրեր, որտեղ հաճախ են տեղի ունենում ՃՏՊ)
- Նպաստող գործոններ
- Տուժածների տարիքային խմբեր
- Վնասվածքների տեսակներ
- Տեղանք

Ոստիկանությունը գրանցում է մահվան ելքով և ծանր վնասվածքներով բոլոր ՃՏՊ տվյալները, սակայն միայն թղթի վրա: Սակայն, անհրաժեշտ է այդ տվյալներն ի մի բերել, վերլուծել և ձեռքով գրաֆիկորեն գրանցել տեղագրական քարտեզի վրա (Նկար 3):



Նկար 3. Քարտեզի վրա գրաֆիկորեն գրանցված ՃՏՊ տվյալներ: Աղբյուրը՝ Հայաստանի Երթևեկության հետազոտման խումբ

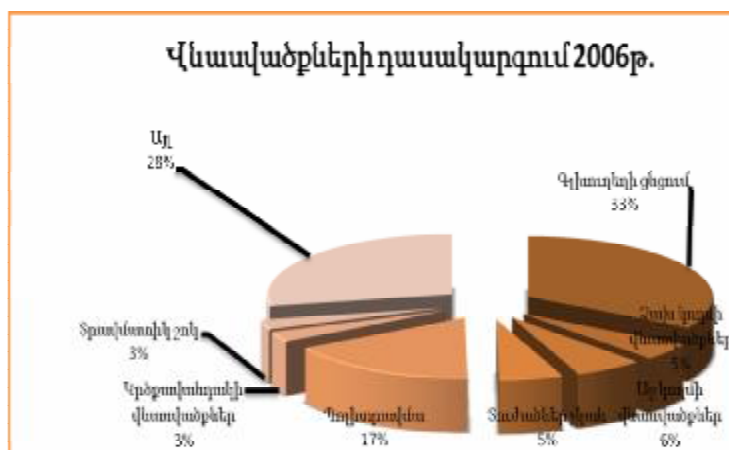
Թեև տվյալների որակը համեմատաբար բարձր է, սակայն անհրաժեշտ է առավել մեծ աշխատանք կատարել տարբեր աղբյուրներից տվյալների հավաքագրումը համակարգելու և դրանք ազգային տվյալների բազա մուտքագրելու համար: Դա կստեղծի նպաստող գործոնների և անհրաժեշտ կանխարգելիչ միջոցների առավել մանրակրկիտ պատկեր:

Անհրաժեշտ է տվյալները հավաքագրող մարմինների համար ստեղծել տվյալների հավաքագրման ստանդարտ ֆորմատ, որը թույլ կտա տվյալների համադրման և համեմատման գործընթացն իրականացնել առավել դյուրին եղանակով: ՃՏՊ տվյալների պատշաճ կուտակման և վերլուծման համար պահանջվում է GIS համակարգչային ժամանակակից համակարգը:

ՀՀ ՃՏՊ սոցիալ-տնտեսական ծախսերի վերաբերյալ կատարված վերլուծության հիման վրա կատարվել է ընդհանուր հաշվարկ: Չարգանում է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի ոչ կառավարական (հասարակական կազմակերպություններ) սեկտորը (աճի և ֆինանսավորման տեսանկյունից): Դա կարող է օգտակար լինել և նպաստել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության արդյունավետ աշխատանքների հետագա իրականացմանը:

8.2.2. ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՏՐԱՎՄԱՏԻԶՄԻ ՎԵՐԱԲԵՐՑԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)

ՀՀ առողջապահության նախարարության կողմից տրավմատիզմի վերաբերյալ հավաքագրված տվյալները (Երևանի մասշտաբով) հետաքրքիր պատկեր են ստեղծում տուժածների կրած վնասվածքների մասին: Նմանատիպ տեղեկատվություն գոյություն ունի նաև ՀՀ մարզերի համար: Վնասվածքների դասակարգումն ըստ վնասվածքի տեսակների և տուժածների խմբի ցույց է տալիս բազմակի վնասվածքների և գլխի վնասվածքի բարձր մակարդակ՝ երթևեկության խոցելի խմբերի դեպքում (Նկար 4): Վարորդների և մեքենայի ուղևորների դեպքում գլխուղեղային վնասվածքների և պոլիտրավմայի բարձր մակարդակը խոսում է առաջիններիս կողմից ուղևորների անվտանգության համակարգի տարրերի (ամրագոտիների) անտեսման մասին: ԵՄԽԽ դեպքում, ինչպես բախման արագությունը և ճանապարհի հետ երկրորդական բախումը, այնպես էլ սաղավարտների անտեսումը նույնպես կարող է նպաստող գործոն հանդիսանալ:



Նկար 4. Վնասվածքների դասակարգում (2006թ.): Աղբյուրը՝ Առողջապահության նախարարության տրամադրած տվյալներ

Նշված տվյալները ենթադրում են հետագա միջոցառումների և ուսումնասիրության իրականացման առնվազն երկու ոլորտ՝

- Ուղևորների անվտանգության համակարգի տարրերի (ամրագոտիների) և անվտանգության սաղավարտների օգտագործմանը նպաստող միջոցառումներ
- Ավտոմեքենաների ստանդարտներ և շահագործում (օրինակ՝ մեքենաների անվտանգության ամրագոտիներով ապահովումը, մեքենաների առաջնային անվտանգությունը)

ՀՏՊ հետևանքով ակնհայտորեն առաջանում են առողջության հետ կապված ծախսեր, և տվյալները ցույց են տալիս, որ դրանք կարող են հանգեցնել առողջապահական ռեսուրսների զգալի կորուստների: Առաջանում են նաև առողջության երկարաժամկետ վերականգնման ծախսեր՝ կապված ստացած վնասվածքի ծանրության աստիճանի հետ: Օրինակ՝ գլխուղեղի վնասվածքի բուժումը կարող է ընթանալ շատ դանդաղ:

Ըստ «Վթարների ծախսերի գնահատման մեթոդ Հայաստանի համար» հաշվետվության («ճանապարհային անվտանգության բարելավման խորհրդատվական ծառայություններ», ՄՎԵՔՈ Ինթերնեյշնլ, հունիս 2003 թ.) ՃՏՊ տնտեսական ծախսերն ունեն հետևյալ պատկերը`

- Մահվան ելքով ՃՏՊ. ընդհանուր ծախսը` **6.0 – 7.5** մլրդ դրամ
- Ծանր վնասվածքով ՃՏՊ. ընդհանուր ծախսը` **14.4 – 21.7** մլրդ դրամ
- Թեթև վնասվածքով ՃՏՊ. ընդհանուր ծախսը` **0.7 – 1.0** մլրդ դրամ

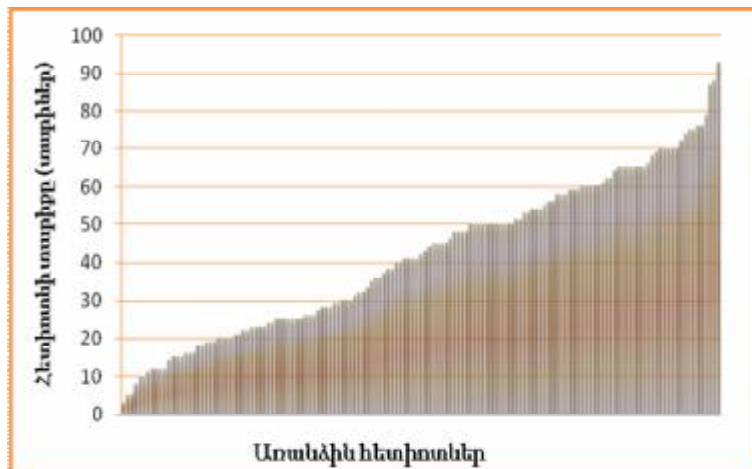
Նշված ծախսերի ընդհանուր գումարը կազմում է **21 - 30** մլրդ դրամ կամ մոտավորապես **70 - 100** մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ (կամ ՀՆԱ 1%-ը), հաշվարկների հիմքում **1** ԱՄՆ-ի դոլարը հաշվարկվել է **300** դրամ փոխարժեքով:

Այս ծախսերում ներառված չեն միայն գույքի վնասվածքով վթարները, որոնք համեմատաբար ցածր են:

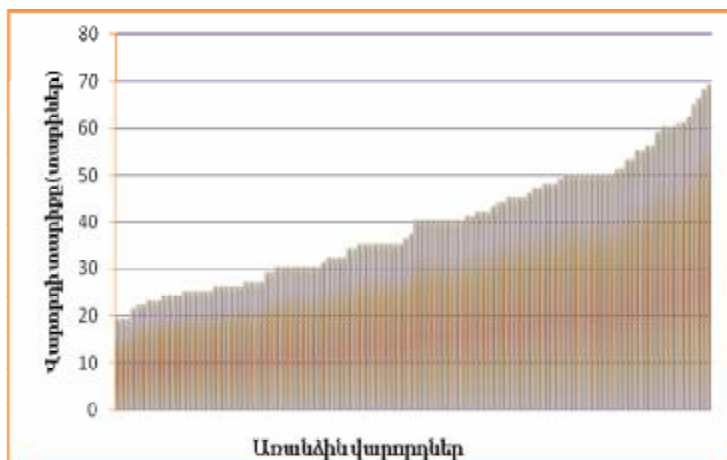
8.2.3. ՏՎՅԱԼՆԵՐ ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՑԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)

Հետիոտների և վարորդների վնասվածքները բավական հավասար կերպով են տեղաբաշխվել ըստ տարիքային խմբերի (նկար 5 և 6), ինչից կարելի է ենթադրել, որ ուսումնական ցանկացած միջոցառում պետք է ներառի ամբողջ բնակչությանը, այլ ոչ թե որևէ առանձին խմբի, ինչպես, օրինակ, երեխաները:

Անհրաժեշտ է ուսումնասիրել ներկա իրավիճակում օգտագործվող համապատասխան ուսումնական նյութերը և գնահատել դրանց արդյունավետությունը:

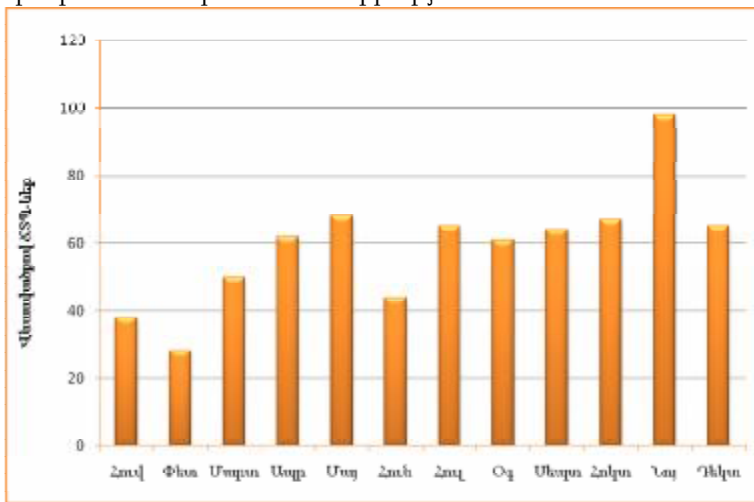


Նկար 5. Հետիոտների մասնակցությամբ ՃՏՊ տեղաբաշխումն ըստ տարիքային խմբերի (2006 թ.): Յուրաքանչյուր ուղղահայաց սյունակ ներկայացնում է առանձին պատահար: Աղբյուրը` ՀՀ առողջապահության նախարարության տրամադրած տվյալներ



Նկար 6. Վարորդների մասնակցությամբ ՃՏՊ տեղաբաշխումն ըստ տարիքային խմբերի (2006թ.): Յուրաքանչյուր ուղղահայաց սյունակ ներկայացնում է առանձին պատահար: Աղբյուրը՝ ՀՀ առողջապահության նախարարության տրամադրած տվյալներ

Նկար 7-ում ցույց է տրվում ՃՏՊ տվյալներն ըստ տարվա ամիսների: Տվյալների տատանումների պատճառները ենթակա են հետագա ուսումնասիրության:

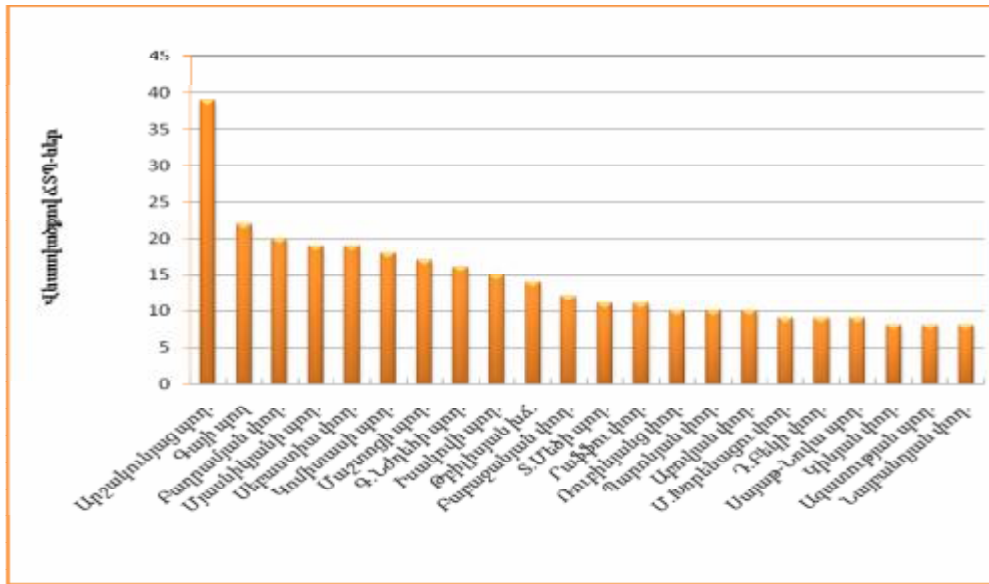


Նկար 7. ՃՏՊ տվյալներն ըստ ամիսների (2006թ.): Աղբյուրը՝ ՀՀ ոստիկանության ճանապարհային ոստիկանություն

8.2.4. ՏՎՅԱԼՆԵՐ ԸՏՊ ՀԵՏԵՎԱՆՔՈՎ ՎՆԱՍՎԱԾՔՆԵՐ ՍՏԱՆԱԼՈՒ ՏԵՍԱՆԿՅՈՒՆԻՑ ՎՏԱՆԳԱՎՈՐ ՏԵՂԱՆՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ԵՐԵՎԱՆ)

Եվ ՀՀ ոստիկանությունը, և ՀՀ առողջապահության նախարարությունը ՃՏՊ վերաբերյալ տվյալներում գրանցում են ՃՏՊ ընդհանուր տեղանքը, որը թույլ է տալիս սահմանել ՃՏՊ հիերարխիա՝ առաջնահերթ ներդրումների (միջոցառումների) համար (նկար 8):

Պետք է հնարավոր լինի նման արդյունքներ ստանալ Հայաստանի մյուս մարզերի համար նույնպես:



Նկար 8. Երևանի ճանապարհների ճՏՊ հետևանքով վնասվածքներ ստանալու համար վտանգավոր տեղանքները (2006թ.): Աղբյուրը՝ ՀՀ ոստիկանության ճանապարհային ոստիկանություն

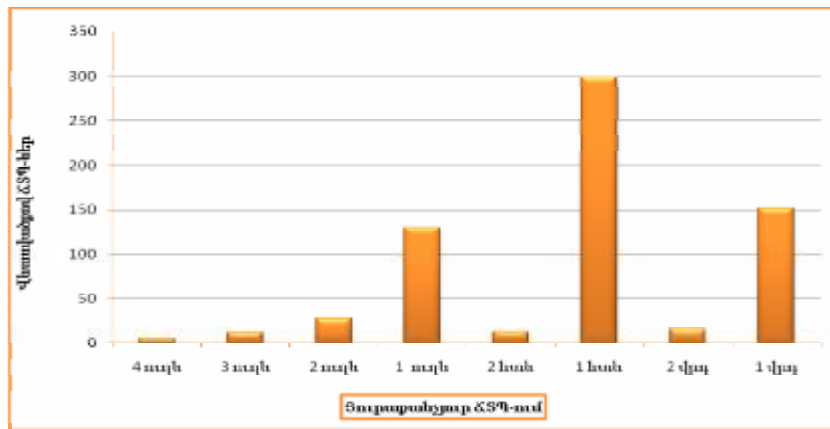
8.2.5. ՆՊԱՍՏՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐ ԵՎ ՎՆԱՍՎԱԾՔՈՎ ՃՏՊ ՏԵՂԱԲԱՇԽՈՒՄԸ (ԵՐԵՎԱՆ)

ՀՀ ճանապարհային ոստիկանությունը ճՏՊ տվյալներում գրանցում է նպաստող գործոնները (աղյուսակ N 1): Այս տվյալների մեծ մասը կարող է հիմնված լինել մասնագիտական ենթադրությունների վրա, սակայն գիտական նպատակների համար տվյալների մեծ մասը պետք է հիմնված լինեն համապատասխան գործիքներով կատարված չափումների վրա (օրինակ՝ երթևեկության արագության գերազանցման մշտական մոնիթորինգի միջոցով կարելի է ստանալ երթևեկության արագության գերազանցման պատկերը):

Աղյուսակ N 1. ՃՏՊ նպաստող գործոններ (Երևան 2005/2006թթ.): Աղբյուրը՝ ՀՀ ճանապարհային ոստիկանություն

	ՃՏՊ		Մահացած		Վիրավոր	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Արտոցու թղթան գնդաբաններով	211	298	46	38	266	379
Յուզմեկուս կենտրոն Ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտում	20	27	1	3	29	41
Ճանապարհային և ցամաշտամեկուս անվտանգում	56	54	9	3	76	73
Վերսորակի անվտանգ կատարված վնասվածքի հեն երթմանին	92	85	11	9	105	105
Մեքենան անվտանգում կատարված վնասվածք	12	17	1	3	26	29
Չևսխտան երթ Ճանապարհային կատարված վնասվածքի խախտում	18	29	2	2	17	30
Ընդամենը	409	511	70	58	519	657

ՃՏՊ նպաստող գործոնների վերաբերյալ տվյալները շատ կարևոր են կանխարգելիչ միջոցառումների ծրագրի մշակման համար և թույլ են տալիս սահմանել ուսումնասիրության ենթակա ոլորտները: Նկար 9-ում ցույց է տրվում Երևանում տեղի ունեցած յուրաքանչյուր ՃՏՊ հետևանքով տուժածների թիվը: Վթարների մեծամասնության դեպքում տուժել են միայն վարորդ, մեկ ուղևոր և հետիոտն:



Նկար 9. Վիրավորների թիվը յուրաքանչյուր վթարի ժամանակ (2006թ.): Աղբյուրը՝ ՀՀ ոստիկանության ճանապարհային ոստիկանություն

8.2.6. ՆՊԱՍՏՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐ (ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐ)

«Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի երթևեկության հետազոտման խումբը կանոնավոր կերպով վերլուծում է ՀՀ ոստիկանության տրամադրած ՃՏՊ տվյալները և ներկայացնում հաշվետվություններ, որոնք տեղեկատվություն են պարունակում միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհներին տեղի ունեցող ՃՏՊ նպաստող գործոնների վերաբերյալ (աղյուսակ N 2):

Աղյուսակ N 2. ՃՏՊ նպաստող գործոններ (միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհներ) (2006թ.): Աղբյուրը՝ Հայավտոճանի երթևեկության հետազոտման խումբ

ՊԼԵՏԻԲԻՐԱ ԱՆՎՄ	ՃՏՊ	Մեռն	Վնասվածք
Արտասովորական ճանապարհների ճանապարհ	19	12	46
Անպատշաճ ճանապարհների ճանապարհ	3	9	13
Վատ պահպանված ճանապարհ	21	6	46
Վատ քաղաքացիական ճանապարհ	14	8	14
Հետադարձ ճանապարհ	6	4	3
Վատ ճանապարհների ճանապարհ	2	0	2
Ճանապարհների վատ կառուցում	7	1	14
Վատ ճանապարհների վատ կառուցում	4	1	8
Վատ ճանապարհների ճանապարհ	2	0	8
Ճանապարհների ճանապարհ	5	1	6
Վատ ճանապարհների ճանապարհ	2	0	2
Երթևեկության գծեր	1	2	1
Օրոշակ/սրբուկ	1	0	3

Այս տվյալները ենթադրում են հետագա միջոցառումների և ուսումնասիրության իրականացման առնվազն երկու ոլորտ՝

- Ճանապարհների ձևերային պահպանություն
- Վատ եղանակային պայմաններում և գիշերային ժամերին մեքենաների վարում

8.2.7. ՏՎՅԱԼՆԵՐ ԸԵՎ ԽԱԽՏՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԸՍՆԱՊԱՐՀՆԵՐ)

Հանրապետական նշանակության ճանապարհներին ճանապարհային երթևեկության կանոնների (ՃԵԿ) խախտման վերաբերյալ տվյալները ներկայացված են աղյուսակ N 3-ում: Այս տվյալների հիման վրա կարելի է սահմանել հետագա ուսումնասիրության և միջոցառումների երեք գլխավոր ոլորտ՝

- Երթևեկության արագության վերահսկողություն
- Ոչ սթափ վիճակում մեքենայի վարում
- Վարորդների վարքագիծը

Աղյուսակ N 3. ՃԵԿ խախտումներ (միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհներ) (2006թ.): Աղբյուրը՝ Հայավտոճանի երթևեկության հետազոտման խումբ

ՃՇՆ խմբում	ՃՏՊ	Մահ	Վնասվածք
Այտուցություն ցուցանիշներ	173	52	782
Երթևեկության ապրանքային հատկությունների խմբում	30	5	68
Այնպիսի բեռներով վաճառ	34	10	60
Մահվան	16	8	19
Բախում օդանավի ներքին	25	8	37
Վնասվածք	11	1	23
Թափանցիկ նստումների կանոնների խմբում	4	1	3
Պիլոտների և օդանավի նկատարողների շտաբի անդամների հետազոտություն արդյունքում	12	1	19
Վնասվածք	17	1	26
Մեքենայի անվտանգություն	11	0	19
Ուղևորատարանցարտ	2	0	5
Կորուսում	1	0	1

9. ՌԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ ՀԱՐՑԵՐ

9.1. ՆԵՐԱՄՈՒԹՅՈՒՆ

ռազմավարական նպատակները մշակվել են՝ ելնելով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ ներուժի նախնական գնահատումից և ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանն առնչվող առկա տվյալներից:

Ավելի վաղ կատարված հետազոտությունների շնորհիվ Համաշխարհային բանկը եզրակացրել է, որ. «Այժմ գոյություն չունի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության արդյունավետ կառավարման համապատասխան կառույց՝ հստակ սահմանված պարտավորություններով: Անհրաժեշտ է ձեռնարկել միջոցառումներ՝ ուղղված այնպիսի ներուժի ձևավորմանը, որը կըմբռնի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդրի էությունը և կմշակի փաստերի և տվյալների վրա հիմնված ռազմավարություն և հակամիջոցներ: Չնայած ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարմանն առնչվող խնդիրները սահմանվել են կառավարության կողմից այնուամենայնիվ՝ կառավարական մարմինների և՛ ուղղահայաց, և՛ հորիզոնական փոխհամագործակցությունը թույլ է, ինչն էլ ներկայումս խոչընդոտում է ոլորտի առաջընթացը»:

«Հաշվի առնելով հասարակության անհարգալից վերաբերմունքը ճանապարհային երթևեկության կանոնների նկատմամբ՝ անհրաժեշտ է անհապաղ հաստատել բազմասեկտորային արդյունավետ աշխատանքային հարաբերություններ կառավարման բարձր մակարդակներում՝ այն է՝ տնօրենների և նախարարների մակարդակում: Հիմնվելով ընթացիկ կարևոր բարեփոխումների վրա՝ անհրաժեշտ է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարության շրջանակներում հստակ սահմանել կառավարական տարբեր մարմինների իրավասությունները՝ ապահովելով արդյունավետ փոխգործակցություն հատուկ քարտուղարության միջոցով: ճանապարհային երթևեկության

անվտանգության ֆինանսավորմանն ուղղված միջոցառումներն անհամապատասխան են և գուրկ են թափանցիկությունից»:

Շահագրգիռ կողմերին միավորելու գործընթացն ուղղորդելու տարրերն ուրվագծելու նպատակով մշակվել է աշխատանքային փաստաթուղթ, ինչի արդյունքում մշակվել է ինչպես Հայաստանի Հանրապետության, այնպես էլ Երևան քաղաքի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարությունը և հինգ տարվա գործողությունների պլանը:

ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարությունը սահմանում է նոր կառույցի՝ ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհրդի, քարտուղարության ստեղծման և աշխատանքային խմբերի ձևավորման անհրաժեշտությունը, որոնք պետք է մշակեն գործողությունների պլաններում սահմանված ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցառումները: ռազմավարության գլխավոր տարրերը հետևյալն են՝

- ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը հատկացվող ֆինանսավորման ապահովում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ նոր կառույցի հիմնում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերաբերյալ տվյալների ազգային ինտեգրված բազայի մշակում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մշակույթի բարձրացում
- Անվտանգության ամրագոտիների օգտագործման խթանում
- Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում
- Երթևեկության մասնակիցների կողմից ալկոհոլի օգտագործում
- Վարորդների ուշադրությունը շեղող, ուշադրության վրա ազդող գործոնների նվազեցում
- ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում
- Աշխատանքային խմբերի վերապատրաստում և օժանդակում
- Ուղևորափոխադրումներ և բեռնափոխադրումներ իրականացնող ընկերությունների վարորդների, ինչպես նաև նույն գործունեություն իրականացնող անհատ ձեռնարկատեր վարորդների առողջական վիճակի և աշխատաժամանակի հսկողության մեխանիզմների բարելավում
- Հասարակայնության տեղեկատվության նպատակներով զանգվածային լրատվական միջոցների դերի բարձրացում

9.2. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

Ռազմավարության առաջին բաղադրիչը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարման ապահովումն է ինստիտուցիոնալ նոր կառույցի ստեղծման միջոցով, որը կապահովի ռազմավարության և գործողությունների ծրագրի իրականացումը:

Այն կսկսի զբաղվել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրներով, որոնք սահմանվել են՝ հիմնվելով առկա տվյալների վրա: Ավելի մեծ քանակությամբ և ավելի որակյալ տվյալների առկայության դեպքում հիմնախնդիրները կհղկվեն:

Ռազմավարության արդյունավետությունն ապահովող միջազգայնորեն սահմանված գործոնները հետևյալն են՝

- Քաղաքական կամքի առկայություն
- Ղեկավար դերի ստանձնում և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության առաջամարտիկների առկայություն
- Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության պլանավորում (նպատակներ, ռազմավարություն, գործողությունների ծրագիր, ֆինանսավորում)
- Տվյալների միասնական ինֆորմացիոն համակարգի առկայություն
- Պատասխանատու շահագրգիռ կողմեր
- Փոխգործակցություն շահագրգիռ կողմերի միջև
- Մոնիթորինգի և գնահատման իրականացում
- Վերապատրաստված և տեխնիկական միջոցներով ապահովված անձնակազմ
- Մարքեթինգ, հասարակության տեղեկացվածություն

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության արդյունավետ կառավարումը բնորոշվում է երեք կարևոր ռազմավարական բաղկացուցիչներով՝

- հստակ սահմանված նպատակներ, որոնք իրատեսական են և հասանելի
- միասնական գործողությունների համապարփակ շրջանակ
- միջոցառումների արդյունավետ իրականացում՝ գլխավոր շահագրգիռ կողմերի մասնակցությամբ

Հայաստանում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կառավարումը պետք է կենտրոնացած լինի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կանոնների խախտման հնարավոր հետևանքների (հատկապես՝ մահացության դեպքեր, վնասվածք ստացած տուժածներ և պատահարներ) և նման պատահարների նվազեցմանն ուղղված համապատասխան միջոցառումների վրա:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների նվազեցման հասանելի և իրատեսական նպատակներ սահմանված չեն, և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտը չի ենթարկվում այնքան արդյունավետ մոնիթորինգի, որքան որ անհրաժեշտ է:

Տվյալների փոխանակումը կարելի է բարելավել **GIS**-ի վրա հիմնված վերլուծական համակարգի ներմուծման միջոցով: Դա կնպաստի ճանապարհային ցանցում առավել ռիսկային տարածքների սահմանման գործընթացին: Առողջապահության բնագավառում տվյալների կոմպյուտերիզացված համակարգի բացակայությունը դժվարեցնում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով ստացված վնասվածքների ծագման որոշումը:

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կանոնների խախտման հնարավոր հետևանքների մոնիթորինգից բացի, իրականացվում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման գործընթացի սահմանափակ քանակությամբ մոնիթորինգներ՝ ներառյալ երթևեկության հիմնական մասնակիցների վարքագիծը: Անհրաժեշտ է խորապես ըմբռնել հիմնախնդիրը՝ ելնելով վթարներին վերաբերող տվյալների հետազոտությունից և վերլուծությունից: Անհրաժեշտ է սահմանել բարդ, բայց հասանելի վերջնական պատակներ և առաջնային ու երկրորդական կատարողական ցուցանիշներ՝ մոնիթորինգն առավել դյուրին դարձնելու համար:

Անհրաժեշտ է նաև կատարել հանրությանը պատճառվող ծախսերի ընթացիկ հաշվարկներ: Համաշխարհային բանկի «Երկրին աջակցող Հայաստանի համար նախատեսված ռազմավարություն» զեկույցում (հունիս 30, 2004թ.) երթևեկության անվտանգությունը սահմանվում է որպես ենթակառուցվածքի մի մաս, որը նպաստում է եկամուտների բացակայության պատճառով առաջացող աղքատության աճին. «Տրանսպորտը ճնշող հիմնախնդիր է... Ավելին, մեքենաների տեխնոլոգիան և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հետ կապված խնդիրները հանգեցնում են ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով զոհվողների անթույլատրելի մեծ քանակի»:

9.3. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵԿԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆԸ ՀԱՏԿԱՑՎՈՂ ՖԻՆԱՆՍԱՎՈՐՄԱՆ ԱՊԱՀՈՎՈՒՄ

Որպեսզի ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանն առնչվող որևէ ծրագիր իրատեսորեն իրականացնելի լինի, այն պետք է համադրվի իրականացման համար տրամադրվող ֆինանսավորման հետ: Կայուն ֆինանսավորումն անհրաժեշտ գործոն է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության անխափան ապահովման համար: Այդ իսկ պատճառով ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհրդի և քարտուղարության մշտական խնդիրներից պետք է լինի երկարաժամկետ ֆինանսավորման աղբյուրների հայթհայթումն ու ապահովումը:

Միջազգային դոնոր կազմակերպությունները մեծապես օժանդակում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման նախաձեռնություններին, և ՀՀ ՃԵԱԱԽ-ը պետք է ակտիվորեն փորձի ապահովել և հետագայում համալրել ՀՀ կառավարության կողմից հատկացվող ֆինանսավորումը: Քարտուղարությունը պետք է սահմանի դոնոր կազմակերպությունների կողմից տրամադրվող ֆինանսավորման տարբերակներ և ՀՀ կառավարությանը ներկայացնի դոնոր կազմակերպությունների կողմից հատկացող ֆինանսավորումն ապահովելու առաջարկներ:

Հաշվարկների համաձայն պահանջվում է հետևյալ ֆինանսավորումը՝

- 1. Քարտուղարություն - տարեկան **0.1** մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ
- 2. **10** մլն ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամի ներդրում **5** տարվա ընթացքում

Անհրաժեշտ է իրականացնել ներքին (պետական) ֆինանսավորման աղբյուրների՝ այնպիսիք, ինչպիսիք են հավելվածարները (օրինակ՝ վառելիքի վճար (ակցիզ), մեքենաների ապահովագրության, մեքենաների տեխնոլոգիաների, վճարովի ճանապարհների վճարներ) և մասնավոր սեկտորի կողմից կատարվող հնարավոր ֆինանսավորումը: Անհրաժեշտ է նաև գնահատել նմանատիպ վճարումների կատարումից խուսափելու մակարդակը և դրանց հավաքագրման հեշտությունը:

9.4. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՆՈՐ ԿԱՌՈՒՅՑԻ ՍՏԵՂԾՈՒՄ

Նոր կառույցը պետք է ընդգրկի ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհուրդը (խորհուրդ), քարտուղարությունը և աշխատանքային խմբեր:

Խորհուրդ

- ՀՀ վարչապետը հանդես կգա որպես խորհրդի նախագահ և դրա կազմում կընդգրկվեն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հետ առնչվող պետական կառավարման մարմինների և հասարակական կազմակերպությունների ղեկավարները, ինչպես նաև Երևանի քաղաքապետը (համաձայնությամբ)
- Խորհրդի գործառույթը կլինի ռազմավարական բնույթի հարցերի վարումը՝ տարեկան բյուջեի հաստատում, ռազմավարական նպատակների և ռազմավարության ընդհանուր ընթացքի և գործողությունների պլանի վերանայում
- Խորհրդի նիստերը նախատեսվում են ոչ հաճախակի՝ 6 ամիսը մեկ անգամ

Քարտուղարություն

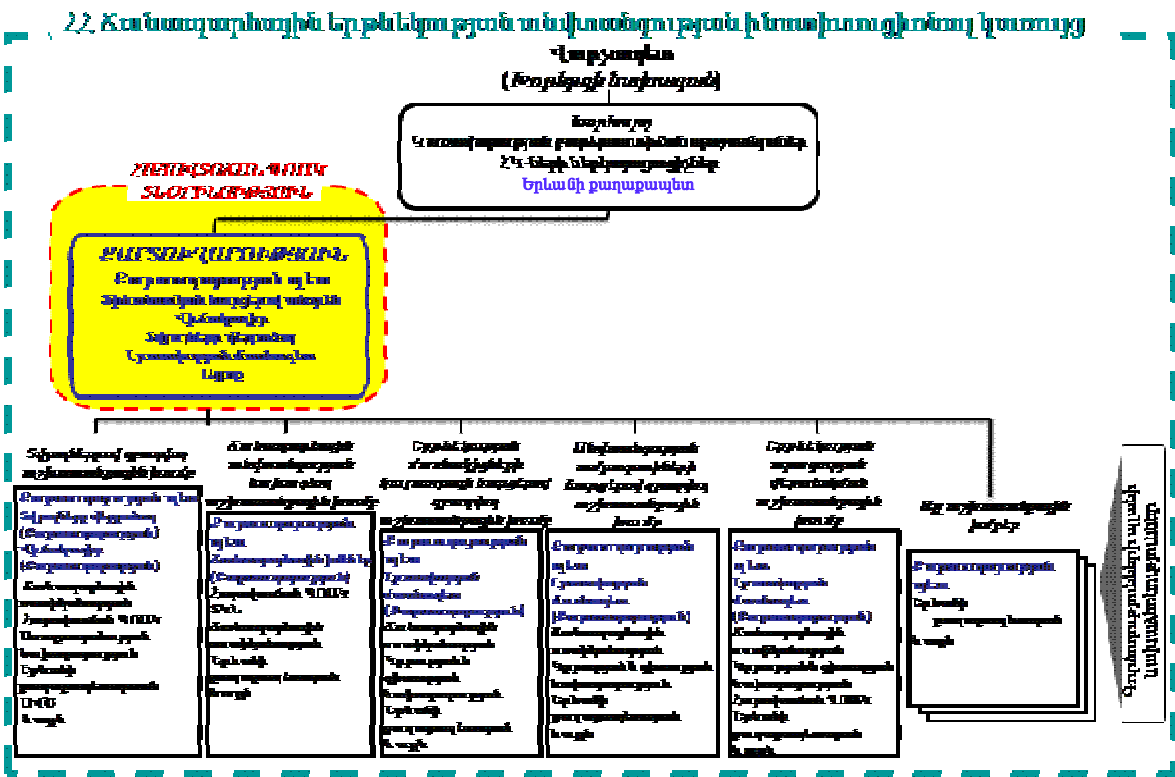
- քարտուղարությունը կիրականացնի հիմնականում գործառնական ֆունկցիաներ և խորհրդի համար կկատարի քարտուղարի դեր՝ կազմելով աշխատանքային պլանը և հանդիպումների արձանագրությունները, կազմակերպելով նիստերի անցկացման վայրը, ինչպես նաև համակարգելով աշխատանքային խմբերի աշխատանքը և ապահովելով նրանց կանոնավոր հանդիպումները:
- Այն կունենա լրիվ դրույքով աշխատող անձնակազմ, որի գործառույթը ռազմավարության իրականացումն է:
- Քարտուղարության անձնակազմի մեծամասնությունը պետք է իրականացնի մասնագիտական գործառույթ՝ խորհրդի և աշխատանքային խմբերի համար կատարելով նաև խորհրդատվական դեր: Անձնակազմը պետք է թարմացնի (վերանայի) Հինգ տարվա գործողությունների ծրագիրը:
- Քարտուղարության պետը պատասխանատու կլինի քարտուղարության առօրյա աշխատանքի համար, ինչպես նաև խորհրդում հանդես գա որպես խորհրդի քարտուղար:
- Ֆինանսական գծով տնօրենը պատասխանատու կլինի ֆինանսական միջոցների կառավարման և կայուն ֆինանսավարման ապահովման համար:
- Տվյալները վերլուծող/վիճակագրությամբ զբաղվող աշխատողը կզբաղվի տարբեր պետական հաստատությունների՝ ճանապարհային ոստիկանության, հիվանդանոցների և այլնի հետ համագործակցության միջոցով տվյալների համակարգմամբ: Նա նաև պատասխանատու կլինի վթարներին վերաբերող տվյալների հավաքագրման և վթարների վերաբերյալ հաշվետվությունների ներկայացման միասնական համակարգի ձևավորման համար:
- Վիճակագրությամբ զբաղվող աշխատողը պատասխանատու կլինի վթարներին վերաբերող տվյալների վերլուծության և ներկայացման համար:
- Մամուլի հետ աշխատող մասնագետը պատասխանատու կլինի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրները մշտապես զանգվածային լրատվամիջոցների ուշադրության կենտրոնում պահելու և հաղորդումների համար անհրաժեշտ նյութերի պատրաստման համար:

- Կրթական հարցերով զբաղվող աշխատողը պատասխանատու կլինի ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների յուրաքանչյուր խմբի հիմնախնդիրների ուսումնասիրման և այդ խմբերի վարքագիծը փոխելուն ուղղված նյութերի պատրաստման համար:

քարտուղարությունը կհիմնվի «Հայավտոճան տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի կազմում ՀՀ օրենսդրության համաձայն: Քարտուղարության ֆինանսավորումը կհատկացվի ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության միջոցով:

Աշխատանքային խմբեր

- Կատեղծվեն քարտուղարության կողմից համակարգվող տարբեր աշխատանքային խմբեր, որոնք կնախապատրաստեն և մանրամասն կներկայացնեն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի տարբեր շահագրգիռ կազմակերպությունների կողմից իրականացվելիք միջոցառումները:
- Յուրաքանչյուր աշխատանքային խմբի բնույթը և գործառույթը կարտացոլի ռազմավարության մեջ սահմանված ռազմավարական հարցերը:
- Աշխատանքային խմբերին կանդամակցեն համապատասխան շահագրգիռ մարմինների ներկայացուցիչներ (պետական հաստատություններ, հասարակական կազմակերպություններ և այլն):
- Կվերանայվի քաղաքացիական ծառայողների աշխատանքային պարտականությունների նկարագիրը («Պաշտոնի անձնագիրը»)՝ աշխատանքային խմբի համապատասխան անդամի գործառույթը ներառելու նպատակով. հետևաբար այս անդամներն ըստ էության կֆինանսավորվեն համապատասխան պետական մարմինների կողմից:
- Աշխատանքային խմբերը կհանդիպեն կանոնավոր կերպով: Քարտուղարության պետը հանդես կգա որպես յուրաքանչյուր աշխատանքային խմբի համակարգող:



Նկար 10. ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նոր կառույցը

9.5. ԸՆԴՆԱՊԱՐԶԱՅԻՆ ԵՐԹԵԿԵԿՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՒՄԻ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ԻՆՏԵԳՐԱՑՎԱԾ ԲԱԶԱՅԻ ՄՇԱԿՈՒՄ

Վթարներին վերաբերող տվյալները կարելի է ստանալ ոստիկանությունից, ՀՀ առողջապահության նախարարությունից և ՀԱՃՏ Երթևեկության հետազոտման խմբից: Առկա տվյալները միասնականացված չեն, իսկ տվյալների ազգային բազայի ստեղծումը թույլ կտա պատահարներին և վնասվածքներին վերաբերող բոլոր տվյալները միավորել մեկ շրջանակում՝ վերլուծության համար: Մա թույլ կտա առավել արդյունավետորեն ուսումնասիրել ՃՏՊ նպաստող գործոնները:

Պատահարներին և վնասվածքներին վերաբերող տվյալների ճշգրիտ և վստահելի բազայի առկայությունը չափազանց կարևոր գործոն է ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը բարելավելու համար, քանի որ այն թույլ է տալիս՝

- Ճշգրիտ սահմանել ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբերը
- Ռեսուրսները բաշխել արդյունավետ կերպով
- Սահմանել վթարների քանակի նվազեցման իրատեսական նպատակներ
- Սահմանել գործողությունների արդյունավետության գնահատման ցուցանիշների համակարգ:

Անհրաժեշտ է ստեղծել տվյալներով զբաղվող աշխատանքային խումբ՝ տվյալների ազգային բազայի համակարգման և ինտեգրացման համար: Տվյալները պետք է ընդգրկեն հետևյալը՝

- Երթևեկության ծավալը և կազմը
- Երթևեկության հոսքը
- Արագությունը
- Վթարներին վերաբերող տվյալները
- Վնասվածքներին վերաբերող տվյալները (տեղում և հիվանդանոցում)
- Զոհերի թիվը
- Երկրորդական ցուցանիշներին առնչվող տվյալները (տուգանքներ, գրանցված մեքենաներ և այլն)

Տվյալների հավաքագրման բարելավումը թույլ կտա՝

1. Պատճառական կապ հաստատել պատահարների և կատարողական պոտենցիալ ցուցանիշների միջև
2. Գնահատել պոտենցիալ կատարողական ցուցանիշի համապատասխանությանը տարվող քաղաքականությանը
3. Գնահատել պոտենցիալ կատարողական ցուցանիշի համապատասխանությանը հիմնախնդիրը սահմանել որպես ցուցանիշ կամ ցուցանիշների համակարգ
4. Չափման արձանագրության մեջ սահմանել քայլ 3-ի արդյունքները՝ ըստ կատարողական ցուցանիշների
5. Սահմանել կատարողական ցուցանիշների չափման ծրագիր

6. Կատարել չափումները
7. Անհրաժեշտության դեպքում քայլ 6-ի արդյունքները համեմատել «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նպատակային ծրագրերի» հետ
8. Հնարավորության դեպքում ճշգրտել (հաստատել) քայլ 1-ում ներկայացված պնդումները (ենթադրությունները)
9. Հիմնվելով քայլ 6-ի վերջնարդյունքի վրա՝ փոփոխության ենթարկել «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նպատակային ծրագիրը», և
10. Ամբողջ գործընթացի վերաբերյալ ներկայացնել հաշվետվություն, օրինակ՝ տարին մեկ անգամ:

9.6. ԸՆՆԱՊԱՐԿՄԱՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՈՒՄԻՆՈՒՄ ԱՊՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԴՆԱՆԱԿԱՐԻՏՈՒՄ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՈՐԱԿԻ ԲԱՐԵԼԱՎՈՒՄ

Հայաստանի տարբեր վայրերում ճանապարհային ենթակառուցվածքի որակը և ստանդարտները տարբեր են, մասնավորապես, այդպես է ոչ գլխավոր ճանապարհներին, որտեղ չափանիշները սովորաբար եվրոպական ընդունված չափանիշներից ավելի ցածր են: Քաղաքային ճանապարհներին, որտեղ տեղի են ունենում ամենամեծ թվով մահվան ելքով վթարները, քիչ են հանդիպում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցներ: Այստեղ ակնհայտ պակասում են ճանապարհային հիմնական կահավորանքը, երթևեկության գոտու կամ ճանապարհային այլ նշագծումները, հետիոտների և հանրային տրանսպորտով երթևեկողների համար նախատեսված հարմարանքները: Ընդունվել են ճանապարհային նախագծման համեմատաբար նոր ստանդարտներ՝ ռուսական և Խորհրդային միության հին ստանդարտների համադրմամբ: Այնուամենայնիվ, ճանապարհային նշանների համար ընդունված որոշ ստանդարտներ տարբերվում են եվրոպական ստանդարտներից:

Ճանապարհային բոլոր սխեմաները պետք է համաձայնեցվեն ճանապարհային ոստիկանության հետ, որի կազմում գործում է բաժին, որը պետք է ուսումնասիրի և համաձայնություն տա ճանապարհային նախագծման բոլոր սխեմաներին: Այնուամենայնիվ, բաժինը միշտ չէ, որ ի վիճակի է դիտորդություններ անել բոլոր սխեմաների վերաբերյալ (աշխատակազմի սահմանափակ կազմի պատճառով), և աշխատողները միայն ստուգում են սխեմաների ճշտությունը:

Թեև նախագծողները ներառում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցները ճանապարհների կառուցման և վերականգնման սխեմաներում, սակայն բյուջեի սղությունը սահմանափակում է օգտագործվող անվտանգության միջոցների քանակը: Հետևաբար, հաշվի են առնվում միայն ամենակարևոր տարրերը, այդ թվում՝ արգելափակոցները, ճանապարհային նշանները և գծանշումները:

Ճանապարհային անվտանգության ճանապարհաշինական խումբը բարեփոխումներ կկատարի ճանապարհային անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինական միջոցների ոլորտում՝ սահմանելով համապատասխան միջոցներ և կազմակերպելով համապատասխան ուսուցում:

Ցուցանիշների օրինակ. անվտանգ ճանապարհների նախագծերի բարելավում՝ ստանդարտների բարեփոխման (մասնավորապես, ճանապարհային նշաններին վերաբերող), ճանապարհային երթևեկության անվտանգության աուդիտի ներդրում և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության միջոցների կիրառմանը հատկացվող ֆինանսավորման ավելացման միջոցով:

9.7. ԲԱՐՁՐԱՑՆԵԼ ԸԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԿՈՒԼՏՈՒՐԱՆ

Ճանապարհային անվտանգության ազգային կուլտուրայի բարձրացումը մեծապես կօգնի բարելավել ճանապարհային անվտանգության ոլորտը: Դա պետք է իրականացվի ազգային վարքագծի բարեփոխմանն ուղղված միջոցառումների միջոցով՝ ընդգրկելով .ճանապարհային երթևեկության մասնակից բոլոր խմբերին՝

- Վարորդներ
- Ուղևորներ
- Հետիոտներ
- Հեծանվորդներ
- Մոտոցիկլավարներ

Այս գործընթացի առաջին փուլում պետք է ճիշտ ըմբռնել առկա իրավիճակը՝ ուսումնասիրելով հասարակական կարծիքը և մոտեցումները: Անհրաժեշտ կլինի նաև գնահատել ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը վերաբերող ուսումնական նյութերը, հատկապես որոնք օգտագործվում են դպրոցական ծրագրերում: Դրանից հետո կարելի է կազմակերպել ուսումնական նպատակային արշավներ:

Անհրաժեշտ է ուսումնասիրել նաև հետիոտնի համար նախատեսված ճանապարհային հարմարանքները և դրանց առնչվող վթարները՝ արդյունավետ կանխարգելիչ միջոցառումներ սահմանելու նպատակով:

Ցուցանիշների օրինակ. անվտանգության հարցերի վերաբերյալ հասարակության տեղեկացվածության բարելավում, վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում առավել ապահով վարքագծի շնորհիվ (մանրամասն ներկայացված է այլ միջոցառումների ծրագրում, առավել անվտանգ պահվածք խաչմերուկներում կամ հետիոտնային անցումների մոտ, հետիոտնային անցումներում հետիոտնի համար նախատեսված հարմարանքներից օգտվելու մակարդակի բարձրացում (հետիոտնի կողմից), հեծանվային/մոտոցիկլային սաղավարտներ կրելու մակարդակի բարձրացում:

9.8. ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՄՐԱԳՈՏԻՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ԽԹԱՆՈՒՄ

Չնայած Հայաստանում ամրագոտիների կրումը պարտադիր է, սակայն օգտագործման մակարդակը շատ ցածր է: Շատ մեքենաներում, հատկապես հին սովետական արտադրության տաքսիներում, դրանք նույնիսկ տեղադրված չեն: Ամրագոտիների անտեսման ապացույցը ՃՏՊ հետևանքով վարորդների ստացած վնասվածքների բնույթն է (կրծքավանդակի և գլխուղեղի վնասվածքներ):

Վարորդների և ուղևորների կողմից ամրագոտիների օգտագործման մակարդակի բարելավման արդյունքում մեծապես կկրճատվի ծանր վնասվածքների թիվը:

Ամրագոտիների կիրառմանն ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կարելի է օգտվել միջազգայնորեն լայն կիրառություն ունեցող ձեռնարկներից:

Ամրագոտիների օգտագործման մակարդակի բարելավման ռազմավարության առաջին փուլը պետք է լինի դրանց օգտագործման ներկայիս մակարդակի գնահատումը, որը հիմք կհանդիսանա անհրաժեշտ բարեփոխումների սահմանման համար:

Ամրագոտիների օգտագործմանն ուղղված ծրագրի արդյունավետությունն ապահովելու համար այն պետք է շարունակական լինի՝ առնվազն սույն ռազմավարության և նրան հաջորդող հնգամյա ռազմավարության իրականացման ընթացքում:

Ամրագոտիների օգտագործմանն ուղղված ծրագրի արդյունավետության գլխավոր գործոններից մեկն առաջիններիս օգտագործման վերահսկողության ուղղությամբ ճանապարհային ոստիկանության ներգրավվածությունն է: ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհուրդը պետք է սերտ աշխատանքային հարաբերություններ հաստատի ոստիկանության հետ:

Ցուցանիշների օրինակ. ամրագոտիների և երեխաների համար նախատեսված մեքենաների հատուկ նստարանների (car seat) օգտագործման ցուցանիշի աճ և ամրագոտիների անտեսմամբ ուղեկցվող հատուկ վնասվածքների քանակի կրճատում:

9.9. ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ՇԵՂՈՂ, ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ՎՐԱ ԱԶԴՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԻ ՆՎԱԶԵՅՈՒՄ

Մեքենայի դեկին հեռախոսով խոսելը, ծխելը համարվում են վարորդների ուշադրության վրա ազդող գործոններ, որոնք շեղում են վարորդների ուշադրությունը ճանապարհից՝ դրանով վտանգելով երթևեկության բոլոր մասնակիցների կյանքը և առողջությունը: Ծրագրի շրջանակներում առաջին հերթին անհրաժեշտ է սահմանել վթարների և վնասվածքների առաջացման վրա դրանց ճշգրիտ ազդեցությունը: Այս գործում անհրաժեշտ է համագործակցել ՀՀ ճանապարհային ոստիկանության և ՀՀ առողջապահության նախարարության հետ:

Այսպիսով, կծավավի վարքագծի բարեփոխման միջոցառում:

Ցուցանիշների օրինակ. մեքենայի դեկին հեռախոսով խոսելու, ծխելու և այլ ուշադրությունը շեղող գործոնների հետևանքով վթարների և վնասվածքների քանակի կրճատում:

9.10. ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՐԱԳՈՒԹՅԱՆ ԳԵՐԱԶԱՆՑՄԱՆ ՎԵՐԱՀՄԿՄԱՆ ՄԱԿԱՐԴԱԿԻ ԲԱՐՁՐԱՑՈՒՄ

ՃՏՊ քանակի կրճատման վրա երթևեկության արագության վերահսկողության և երթևեկության ցածր արագության ազդեցության վերաբերյալ մեծ թվով աշխատություններ կան («Մեքենաների երթևեկության արագության ազդեցությունը ՃՏՊ հաճախականության վրա», M C Taylor, et al TRL REPORT 421): Բացի այդ գոյություն ունեն միջազգայնորեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ,

որոնցով կարելի է առաջնորդվել երթևեկության արագության վերահսկողության ծրագրի իրականացման և վարման ընթացքում:

Արդյունավետ ռազմավարություն մշակելու համար անհրաժեշտ կլինի սահմանել վայրեր, որտեղ կիրականացվի մշտական և ժամանակավոր մոնիթորինգ: Դա թույլ կտա որոշել արագության գերազանցման մակարդակը և ընդհանուր պատկերը: Մոնիթորինգի համար նախատեսված տեղամասերի ուսումնասիրությունը թույլ կտա`

- որոշել արագության գերազանցման երկարաժամկետ միտումները
- սահմանել լրացուցիչ վերահսկողություն պահանջող հատվածները և վերահսկողության իրականացման ժամկետները
- ստեղծել երթևեկության առավել ընդգրկուն պատկեր:

Արագության վերահսկողության հարցում կառաջանա ճանապարհային ոստիկանության հետ սերտ համագործակցության կարիք:

Ցուցանիշների օրինակ. արագության գերազանցման դեպքերի կրճատում` կախված ինչպես (ա) միջին արագությունից, (բ) արագության անհամապատասխանությունից, այնպես էլ (գ) թույլատրելի առավելագույն արագության գերազանցման տոկոսից:

9.11. ԵՐԹԵՎԵՎՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍՆԱԿԻՑՆԵՐԸ ԵՎ ԱԼԿՈՂՈՒԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ

Ալկոհոլը համարվում է ՃՏՊ առաջացման գլխավոր գործոններից մեկը: Ծրագրի շրջանակներում առաջին հերթին անհրաժեշտ է սահմանել վթարների և վնասվածքների առաջացման վրա ալկոհոլի օգտագործման ճշգրիտ ազդեցությունը: Այս գործում անհրաժեշտ է համագործակցել ՀՀ ճանապարհային ոստիկանության և ՀՀ առողջապահության նախարարության հետ (հիվանդանոցներում գրանցված տվյալները ձեռք բերելու նպատակով):

Այսպիսով կծավալվի վարքագծի բարեփոխման միջոցառում: Ինչպես ամրագոտիների օգտագործման և երթևեկության արագության վերահսկողության դեպքում, այնպես էլ այս դեպքում գոյություն ունեն միջազգայնորեն լայն կիրառություն ունեցող ձեռնարկներ, որոնցով կարելի է տեղեկություններ ստանալ և առաջնորդվել ծրագրի իրականացման ընթացքում:

Ցուցանիշների օրինակ. ալկոհոլի օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցող ՃՏՊ թվի կրճատումը կապված է վարքագծի փոփոխման հետ:

9.12. ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈՒՄԱԴՐՈՒՄՆԵՐ ԵՎ ԲԵՌՆԱՓՈՒՄԱԴՐՈՒՄՆԵՐ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂ ԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ, ԻՆՉՊԵՍ ՆԱԵՎ ՆՈՒՅՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂ ԱՆՀԱՏ ՁԵՌՆԱՐԿԱՏԵՐ ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ ԱՌՈՂՋԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԻ ԵՎ ԱՇԽԱՏԱԺԱՄԱՆԱԿԻ ՀՍԿՈՂՈՒԹՅԱՆ ՄԵՌԱՆԻՋՄՆԵՐԻ ԲԱՐԵԼԱՎՈՒՄ

Վարորդների աշխատաժամանակի և առողջական վիճակի վերահսկումը կարևորագույն խնդիր է ներկայումս: Հայտնի են դեպքեր, երբ վարորդներն աշխատում են **12 -24** ժամ աշխատանքային

գրաֆիկով, առանց հանգստյան օրերի: Խնդիր է նաև վարորդների՝ երթուղի դուրս գալիս նրանց առողջական վիճակի քննության ենթարկելու հարցը: Այս հանգամանքները երթևեկության բոլոր մասնակիցների կյանքի և առողջության համար կարող են վտանգ առաջացնել: Ծրագրի շրջանակներում անհրաժեշտ է առաջարկել վարորդների աշխատաժամանակի և առողջական վիճակի նկատմամբ հսկողության մեխանիզմների բարելավման միջոցառումները: Այս գործում անհրաժեշտ է համագործակցել ՀՀ ոստիկանության, ՀՀ առողջապահության նախարարության, ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության և ՀՀ աշխատանքի տեսչության հետ:

Ինչպես ամրագրոտիների օգտագործման և երթևեկության արագության վերահսկողության դեպքում, այնպես էլ այս դեպքում, գոյություն ունեն միջազգայնորեն լայն կիրառություն ունեցող ձեռնարկներ, որոնցով կարելի է տեղեկություններ ստանալ և առաջնորդվել ծրագրի իրականացման ընթացքում:

Ցուցանիշների օրինակ. վարորդների աշխատաժամանակի և առողջական վիճակի նկատմամբ հսկողության մեխանիզմների բարելավման հետևանքով վթարների և վնասվածքների քանակի կրճատում:

9.13. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՈՍՏԻԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱՄՐԱՊՆԴՈՒՄ

Ճանապարհային ոստիկանությունը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության արդյունավետ ապահովման համար պատասխանատու գլխավոր մարմիններից մեկն է: Ճանապարհային ոստիկանությունը սկսել է ոստիկանական մեքենաների շարժմանը հետևող Հայաստանում մշակված **GPS**/ հիմքով համակարգի կիրառումը, և մեծ թվով պարեկային մեքենաներում տեղադրված են տեսախցիկներով և ռադիոտեղորոշիչներով հագեցած վերահսկման համակարգեր:

Ճանապարհային ոստիկանությունը սկսել է նման սարքավորումների կիրառումը, սակայն դրանց թիվը չի բավականացնում ոստիկանության ամբողջ անձնակազմի համար: Ռազմավարության մշակման առաջին փուլում անհրաժեշտ է գնահատել ոստիկանության կարիքները և սահմանել հետևյալը՝

- կատարել անհրաժեշտ սարքավորումների գույքագրում (արագաչափ սարքեր, ակոնիոլառեսայիրատորային խողովակներ, քարտեզների վրա ՃՏՊ տեղանքը գրանցելու համար նախատեսված **GPS** տեղորոշիչներ և այլն)
- սահմանել առկա օրենսդրության լիակատար պարտադրման (երթևեկության արագություն, ակոնիոլի օգտագործում, անվտանգության ամրագրոտիների կրում) համար անհրաժեշտ հավելյալ աշխատակազմը
- սահմանել հատուկ վերապատրաստման կարիքները (օր.՝ անվտանգության աուդիտի և ՃՏՊ հետաքննության ոլորտում):

Ճանապարհային ոստիկանության համար օգտակար կլինեն իրականացնել ճանապարհային ոստիկանության ոլորտի վերապատրաստման լայնածավալ ծրագիրը՝ եվրոպական այլ ուժերի հետ կապեր հաստատելով և

- ծանոթանալով եվրոպական քաղաքային ոստիկանության վերապատրաստման դասընթացների հետ
- կազմակերպելով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտի վերապատրաստման կանոնավոր ծրագիր

Անհրաժեշտ է վերանայել և բարեփոխել օրենսդրությունը՝ օրենքի խախտումների նկատմամբ բավարար կերպով պատժամիջոցներ կիրառելու նպատակով (օր.՝ թարմացնելով վերահսկողությանն ուղղված օրենսդրական ակտերը):

9.14. ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ԽՍՔԻ ՎԵՐԱՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄ ԵՎ ՕԺԱՆԴԱԿՈՒՄ

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ռազմավարությունն սկսելու որպես կարևոր քայլ առաջարկվում է իրականացնել վերապատրաստման ծրագիր՝ աջակցելով աշխատանքային խմբերին և շահագրգիռ կողմերին մանրակրկիտ կերպով ընկալել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրները: Վերապատրաստման ծրագրի պլանում անհրաժեշտ է ընդգրկել հետևյալը՝

- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ընդհանուր սկզբունքներ
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնախնդիրներ (երթևեկության արագություն, երթևեկության մասնակից խոցելի խմբեր, անվտանգության ամրագոտիներ, պկոհոլ)
- Ճանապարհային ոստիկանության մասնակցության և հանրության իրազեկման հարցը
- հիմնական տվյալների հավաքագրում
- միջոցառումների արդյունավետություն
- ՃՏՊ մոնիթորինգ
- մեքենաների երթևեկության արագության մոնիթորինգ և երթևեկության արագության տվյալների գնահատում
- հոսքերի մոնիթորինգ, հետիոտների շարժի մոնիթորինգ
- Մոտեցման ուսումնասիրություններ, երթևեկության մասնակիցների վարքագծի ուսումնասիրություններ, հանրության ընկալման գնահատում
- ՃՏՊ փոփոխությունների գնահատում
- կանխարգելիչ միջոցառումների ընտրություն

ռազմավարությամբ նախատեսվում է օգտվել հրատարակված միջազգայնորեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներից: Անհրաժեշտ է անհապաղ միջոցներ ձեռնարկել այդ փաստաթղթերը հայոց լեզվով թարգմանելու համար:

Անհրաժեշտ է դիտարկել միջազգային փորձագետի/խորհրդատուի աջակցության անհրաժեշտությունը՝ ռազմավարության իրականացման վաղ փուլերում խորհրդատվությամբ օժանդակելու հարցում:

10. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԵՐԵՎԱՆ ՔԱՂԱՔԻ ՀԱՄԱՐ ՆԱԽԱՏԵՍՎԱԾ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԾՐԱԳԻՐԸ

Գործողությունների ծրագրում սահմանվում են այն քայլերը կամ այն միջոցառումները, որոնք ռազմավարության արդյունավետությունն ապահովելու նպատակով անհրաժեշտ է իրականացնել պատշաճ կերպով: Գործողությունների ծրագիրն ունի հետևյալ բաղադրիչ տարրերը`

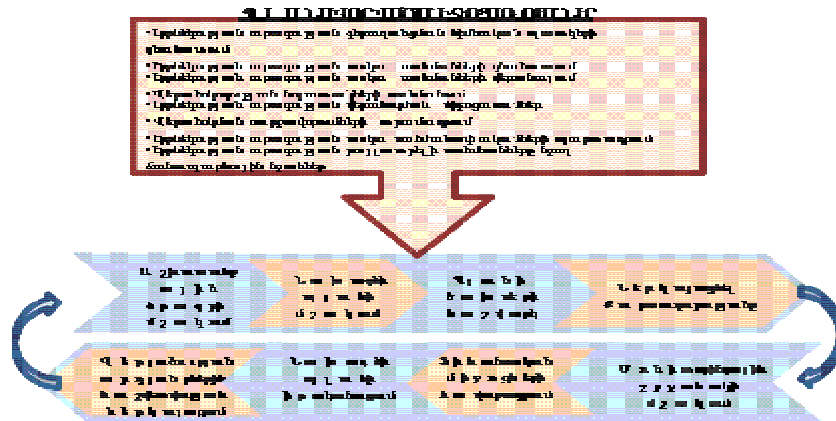
- Առանձին առաջադրանքներ. ինչ պետք է արվի և ում կողմից
- Ժամանակացույց. երբ պետք է իրականացվի
- Ռեսուրսների հատկացում. ինչ կոնկրետ ֆոնդեր են առկա կոնկրետ միջոցառումների համար
- Միջոցառումներն ինչպես պետք է գնահատվեն և զեկուցվեն

Գործողությունների ծրագրի համակարգի տարրերը հետևյալն են`

- ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհրդի և քարտուղարության հիմնում
 - Աշխատանքային խմբեր
 - Աշխատանքային խմբերի օժանդակում
 - Ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը հատկացվող ֆինանսավորման ապահովում
 - Տվյալների կառավարում և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերաբերյալ տվյալների ազգային ինտեգրված բազայի մշակում
 - Ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում
 - Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում
 - Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կուլտուրայի բարձրացում
-
- Անվտանգության ամրագոտիների օգտագործման խթանում
 - Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում
 - Երթևեկության մասնակիցների կողմից ալկոհոլի օգտագործում
 - Երևան

Յուրաքանչյուր «**Ճամակարգի տարր**» կապված է «**Առաջիկա հինգ տարիների համար նախատեսված ռազմավարության առաջնահերթությունների**» հետ` ինչպես դա նշված է ռազմավարական հարցերում: Յուրաքանչյուր ռազմավարական հարցի համար առանձնացված է «**Առաջիկա հինգ տարիների Գործողությունների ծրագիրը**», որտեղ մանրամասնված են ռազմավարության արդյունավետությունն ապահովող կոնկրետ միջոցառումները: «**Կատարողական ցուցանիշները**» թույլ են տալիս գնահատել գործողությունների պլանի յուրաքանչյուր միջոցառման արդյունավետությունը:

Գործողությունների ծրագիրը ցույց է տալիս համակարգի յուրաքանչյուր տարրի մոտավոր ֆինանսավորումը (առաջարկվող ֆինանսավորում): Ֆինանսավորման ճշգրիտ պահանջները կարող են սահմանվել միայն այն ժամանակ, երբ քարտուղարության ներքո գործող աշխատանքային խմբերը կմշակեն մանրամասն ծախսերով ծրագրերի պլանները, որոնք քարտուղարության միջոցով կներկայացվեն համապատասխան մարմին` իրականացման համար: Ամրագոտիներին, արագությանը և ալկոհոլի օգտագործմանը վերաբերող համակարգի տարրերը գնահատվել են մեկ շնչի հաշվով **0.50** և **1.00** ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ: Նկար **11**-ում պատկերված է երթևեկության արագության վերահսկման ծրագրի ցիկլը` որպես տիպիկ ծրագրի օրինակ: Այն ներկայացված է «ցիկլի» տեսքով, քանի որ ցիկլի վերջում ներկայացվող վերջնական զեկույցները կիրառվում են հաջորդ աշխատանքային ծրագրի հետագա միջոցառումների մշակման համար:



Նկար 11 ծրագրի ցիկլի օրինակ, Երթևեկության արագության վերահսկման ծրագրի համար
 Ստորև ներկայացվում է գործողությունների ծրագիրը առաջիկա հինգ տարիների համար:

Ծ Ր Ա Գ Ի Ր

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԵՐԵՎԱՆ ՔԱՂԱՔԻ ՀԱՄԱՐ ՆԱԽԱՏԵՍՎԱԾ
ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ

* Ցածր արժողությամբ միջոցառումներ ** Միջին արժողությամբ միջոցառումներ *** Բարձր արժողությամբ միջոցառումներ

Համակարգի տարրերը	Ուսումնական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
<p>Ինստիտուցիոնալ կառույց</p> <p>ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>	<p>Ստեղծել և արդյունավետ կերպով կառավարել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ինստիտուցիոնալ նոր կառույց, որը բաղկացած կլինի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային խորհրդից (խորհուրդ), քարտուղարությունից և աշխատանքային խմբերից:</p> <p>Խորհուրդ</p> <ul style="list-style-type: none"> Խորհրդի կազմում կընդգրկվեն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հետ առնչվող պետական կառավարման մարմինների և հասարակական կազմակերպությունների 	<p>Խորհուրդը կստեղծվի ՀՀ վարչապետի որոշման համաձայն:</p> <p>ՀՀ օրենսդրության համաձայն քարտուղարությունը կձևավորվի «Հայավտոձանի Տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի կազմում:</p> <p>Նոր քարտուղարությունն ստեղծելու ուղղությամբ կձեռնարկվեն հետևյալ գործողությունները.</p> <ul style="list-style-type: none"> Նոր քարտուղարության համար գրասենյակի ստեղծում և կահավորում (գրասենյակի վերանորոգում), կահավորում 	<p>Կայուն ֆինանսավորման ապահովում</p> <p>Տարեկան բյուջեի տրամադրում</p> <p>Վերապատրաստված աշխատողների քանակը</p> <p>Ծրագրային պլանների քանակը</p> <p>Տարեկան հաշվետվության կազմում</p> <p>Խորհրդի հանդիպումների</p>	<p>ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p>	<p>\$0.5 մլն</p> <p>(տարեկան \$0.1 մլն)</p>

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>ղեկավարները, ինչպես նաև Երևանի քաղաքապետը (համաձայնությամբ)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ՀՀ վարչապետը հանդես կգա որպես խորհրդի նախագահ • Խորհրդի գործառույթները հիմնականում ռազմավարական բնույթ կունենան. տարեկան բյուջեների հաստատում, ռազմավարական թիրախների և ռազմավարության ու գործողությունների պլանի ընդհանուր առաջընթացի վերանայում: Ակնկալվում է, որ խորհուրդը հաճախ չի հանդիպի (6 ամիսը մեկ): <p>Քարտուղարություն</p> <ul style="list-style-type: none"> • քարտուղարությունը հիմնականում կիրականացնի գործառնական գործառույթ և կստանձնի Խորհրդի քարտուղարի դերը՝ ներառյալ օրակարգերի, արձանագրությունների վարում, հանդիպման վայրի ապահովում, ինչպես նաև աշխատանքային խմբերի գործունեության համակարգում: Այն կունենա լրիվ դրույթով աշխատակազմ, որը կիրականացնի ռազմավարությունը: 	<p>(աշխատողների ընդունում</p> <ul style="list-style-type: none"> • Աշխատանքներն արդյունավետորեն իրականացնելու համար աշխատողների <p>վերապատրաստման իրականացում</p> <ul style="list-style-type: none"> • Աշխատանքներին համահունչ կարողությունների ստեղծում (տեխնիկական միջոցների, սարքավորումների, համակարգչային ծրագրերի ձեռքբերում, ուսուցում, գրականության ձեռքբերում, թարգմանություն և այլն) • Ծրագրի նպատակներին հասնելու համար կայուն ֆինանսավորման ապահովում <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Գրասենյակ ** • Աշխատողների ընդունում * • Վերապատրաստում ** • Կարողությունների ստեղծում ** • Ֆինանսավորում ** 	<p>քանակը</p>		

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<ul style="list-style-type: none"> Քարտուղարության աշխատողների մեծ մասը կիրականացնեն հիմնական մասնագիտական գործառույթներ, որպեսզի քարտուղարությունը կարողանա խորհրդատվական դեր ունենալ խորհրդի և աշխատանքային խմբերի համար: Մա կներառի նաև հնգամյա գործողությունների պլանի թարմացումը/ վերանայումը: 				
Աշխատանքային խմբեր	<p>Կատեղծվեն տարբեր աշխատանքային խմբեր, որոնք կզբաղվեն ընթացիկ ռազմավարության իրականացմամբ և քարտուղարությանը կզեկուցեն ընթացքի մասին: Աշխատանքային խմբի անդամների վերապատրաստում և համապատասխան սարքավորումներով և համակարգչային ծրագրերով ապահովում</p> <p>Յուրաքանչյուր աշխատանքային խմբի բնույթը և գործառույթը կարտացոլի ռազմավարության մեջ սահմանված</p>				

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>ռազմավարական հարցերը:</p> <p>Աշխատանքային խմբերին կանդամակցեն համապատասխան շահագրգիռ մարմինների ներկայացուցիչներ (կառավարական հաստատություններ, հասարակական կազմակերպություններ և այլն): Աշխատանքային խմբերի հիմնական գործառույթը կլինի մանրամասնել տարբեր շահագրգիռ մարմինների կողմից իրականացվող ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի միջոցառումները: Քաղձառայողների աշխատանքային պարտականությունների նկարագիրը («Պաշտոնի անձնագիրը») կվերանայվի՝ համապատասխան աշխատանքային խմբի գործառույթը ներառելու նպատակով, հետևաբար այս անդամներն ըստ էության ֆինանսավորվեն համապատասխան մարմինների կողմից:</p>				
Ճանապարհային ոստիկանության	Ճանապարհային ոստիկանությունը ճանապարհային երթևեկության	Նախնական գործողություն. 1. Մշակել աշխատանքային ծրագիր.	Մասնակցել քաղաքային ոստիկանության	ՀՀ ճանապարհային	\$0.5մլն

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
Կարողությունների ամրապնդում	<p>անվտանգության ապահովման արդյունավետության համար պատասխանատու գլխավոր մարմիններից մեկն է: Այդ իսկ պատճառով նրանք պետք է ունենան անհրաժեշտ սարքավորումներ իրենց պարտականությունները պատշաճ կերպով իրականացնելու համար: Դրանք ներկայացված են ստորև.</p> <p>Աշխատանքային խումբը պետք է սերտ աշխատանքային կապ պաշտպանի ճանապարհային ոստիկանության հետ:</p> <ul style="list-style-type: none"> Հարկադրման սարքավորումների (օր.՝ արագության չափման սարք, շնչառության ստուգման սարք) Օրենսդրական ակտեր (օրենսդրության կիրառման ապահովող) Աշխատակազմի մակարդակի (աշխատողների քանակը) բարձրացում Հատուկ վերապատրաստում (օր.՝ պատահարների հետաքննություն) 	<p>Ծրագրի իրականացման պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> Մասնակցել ոստիկանության վերապատրաստման եվրոպական դասընթացներին** Իրականացնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության խնդիրների վերաբերյալ կանոնավոր ներքին վերապատրաստում** Վերանայել օրենքները և փոփոխություններ կատարել նրանցում, որոնք բավարար պատժամիջոցների և հարկադրման հնարավորություն չեն տալիս* Ընդլայնել սարքավորումների բազան (օր.՝ արագության չափման սարք, շնչառության ստուգման սարք, GPS մեքենաներում պատահարների տեղանքները գրանցելու համար և այլն)*** <p>Ավելացնել աշխատողների քանակը (ըստ անհրաժեշտության)***</p>	<p>վերապատրաստման եվրոպական դասընթացներին</p> <p>Իրականացնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության խնդիրների իրականացման համար կանոնավոր ներքին վերապատրաստում</p> <p>Վերանայել օրենքները և փոփոխություններ կատարել նրանցում, որոնք բավարար պատժամիջոցների և հարկադրման հնարավորություն չեն տալիս</p> <p>Ընդլայնել սարքավորումների բազան (օր.՝ արագության չափման սարք, շնչառության ստուգման սարք, GPS մեքենաներում պատահարների տեղանքները</p> <p>Ավելացնել աշխատողների քանակը (ըստ անհրաժեշտության)</p>	<p>ոստիկանություն</p> <p>ՀՀ արդարադատության նախարարություն</p>	
Տվյալների կառավարում	Պատահարներին և վնասվածքներին վերաբերող տվյալների ճշգրիտ և	Նախնական գործողություն. Մշակել աշխատանքային ծրագիր, Ծրակել ծրագրի	GIS համակարգով տվյալների բազայի	ՀՀ ճանապարհային	\$0.3մլն

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դարձի համարժեք դրամ)
	<p>վստահելի բազայի առկայությունը չափազանց կարևոր գործոն է ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը բարելավելու համար, քանի որ այն թույլ է տալիս՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ճշգրիտ սահմանել ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբերը • Ռեսուրսները բաշխել արդյունավետ կերպով • Սահմանել վթարների քանակի նվազեցման իրատեսական նպատակներ • Սահմանել գործողությունների արդյունավետության գնահատման ցուցանիշների համակարգ: <p>Տվյալները համակարգող աշխատակազմը կհամակարգի ազգային տվյալները: Տվյալներ հավաքագրող աշխատակազմը կհավաքագրի և կվերլուծի այնպիսի տվյալներ, ինչպիսիք են՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Երթևեկության ծավալը և կազմը 	<p>պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը</p> <p>Կճնավորվի համապատասխան որակավորում ունեցող աշխատակազմ, որը կվերապատրաստվի: Նրանք պատասխանատու կլինեն բոլոր հնարավոր աղբյուրներից (գործակալություններից, նախարարություններից, ոստիկանության հեռախոսակապի կենտրոններից և այլն) տվյալների հավաքագրման համար:</p> <p>Տվյալների համակարգման թիմը պատասխանատու կլինի նաև վերլուծությունների և քարտուղարությանն ու հիմնական շահագրգիռ կողմերին ներկայացվող կանոնավոր հաշվետվությունների նախապատրաստման համար:</p> <p>Տվյալների համակարգման թիմը պատասխանատու կլինի նաև GIS տվյալների բազայի</p>	<p>մշակում/սպասարկում:</p> <p>ՃՏՊ-ի վերաբերյալ բոլոր տվյալների ամենամսյա հավաքագրում:</p> <p>Համապատասխան շահագրգիռ կողմերին ՃՏՊ-ի և նպաստող գործոնների վերաբերյալ տվյալների հաշվետվության կանոնավոր ներկայացում:</p> <p>Աշխատակազմի վերապատրաստման ծրագրի մշակում և իրականացում:</p> <p>Տվյալների մուտքագրման ստանդարտ ձևի մշակում և տվյալների էլեկտրոնային բազայի ստեղծում :</p>	<p>ոստիկանություն</p> <p>ՀՀ առողջապահության նախարարություն</p> <p>ՀՀ կրթության և գիտության նախարարություն</p> <p>ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>«Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ</p> <p>Քաղաքապետարաններ</p> <p>Հասարակական կազմակերպություններ</p>	<p>0.05 մլն</p>

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<ul style="list-style-type: none"> Ավտոմեքենաների քանակը Երթևեկության հոսքը Արագությունը Վթարների վերաբերող տվյալները Վնասվածքների վերաբերող տվյալները (տեղում և հիվանդանոցում) Զոհերի թիվը Երկրորդական ցուցանիշներին առնչվող տվյալները (տուգանքներ, գրանցված մեքենաներ և այլն) Ավտոմեքենաների օգտագործման պատճառով տեղի ունեցած պատահարները <p>Վթարներին վերաբերող տվյալները կարելի է ստանալ ճանապարհային ոստիկանությունից, ՀՀ առողջապահության նախարարությունից և «Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի երթևեկության հետազոտման խմբից: Առկա տվյալները միասնականացված չեն, իսկ տվյալների ազգային բազայի ստեղծումը թույլ կտա պատահարներին և վնասվածքներին վերաբերող բոլոր տվյալները միավորել մեկ շրջանակում՝ վերլուծության համար: Սա թույլ կտա առավել արդյունավետորեն ուսումնասիրել ՀՏՊ-ի նպաստող գործոնները:</p>	<p>մշակման/ընտրության համար: Վերջինիս նպատակն է վերլուծել պատահարները և այլ տվյալները և այդ ամենը տեղադրել տեղական և ազգային քարտեզների վրա, ինչպես նաև համակարգչային ցանցում՝ այլ շահագրգիռ կողմերի հետ տեղեկատվությունը կառավարելու և կլիսելու համար: GIS տվյալների բազան պետք է հնարավորություն տա կապ հաստատել ճանապարհային ոստիկանության տրանսպորտային միջոցների տեղորոշիչ GIS համակարգի հետ:</p> <p>Ի լրումն ընդհանուր համակարգչային վերապատրաստման, սպասարկման և պահպանման, GIS տվյալների բազան պետք է ներառի նաև վերապատրաստում և աջակցություն առնվազն առաջիկա 5 տարիների համար:</p> <p>Տվյալների համակարգման թիվը պետք է հնարավորություն ստեղծի, որպեսզի ավտոմեքենաների վերաբերյալ տվյալները հասանելի լինեն վերլուծություններում ներառելու համար:</p>			

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>Ներկայումս պատահարների վերաբերող տվյալները ձեռքով տեղակայվում են քարտեզների վրա, սակայն GIS-ի հիմքով աշխատող կոմպյուտերային համակարգը, ինչպես օրինակ՝ MAAP-ը, ներկայացման առավել արդյունավետ եղանակ է և բացի այդ ավտոմատ վերլուծության հնարավորություն է տալիս:</p> <p>ՀՏՊ-ի հետևանքով առաջացած «մահվան» վերաբերյալ ներկայումս օգտագործվող սահմանումները (օրինակ՝ մահ է համարվում, եթե վթարից հետո 7 օրվա ընթացքում մարդը մահանում է) կհամապատասխանեցվեն Առողջապահության համաշխարհային կազմակերպության սահմանումներին (30 օր): Սա կպահանջի սերտ համագործակցություն ճանապարհային ոստիկանության և հիվանդանոցների միջև՝ օրական կտրվածքով թարմացնելով պատահարների վերաբերյալ տվյալները:</p> <p><i>Տվյալները համակարգող թիմը կդեկավարի</i></p>	<p>Ճանապարհային ոստիկանության կողմից օգտագործվող պատահարների վերաբերյալ տվյալների գրանցման ներկայիս ձևը պետք է գնահատվի և ըստ անհրաժեշտության վերանայվի:</p> <p>Տվյալների հավաքագրման թիմը պատասխանատու կլինի տվյալների մուտքագրման ստանդարտ ձևի մշակման համար, որը կօգտագործվի տվյալներ տրամադրող բոլոր գործակալությունների/ նախարարությունների կողմից՝ հնարավորություն տալով հեշտությամբ մուտք գործել GIS տվյալների բազա և տվյալներ ստանալ յուրաքանչյուր սովորական պատահարի վերաբերյալ (օր.՝ ճանապարհային ոստիկանության և հիվանդանոցների տվյալները):</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Աշխատակազմի համալրում/ հմտությունների զարգացում** • Վերապատրաստում ** • GIS համակարգով տվյալների բազայի ներդրում*** • Տվյալների համակարգման աշխատանքային խմբի ձևավորում* • Տվյալների համակարգում ** 			

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>նաև տվյալների աշխատանքային խմբի աշխատանքները, որը բաղկացած կլինի տվյալներ տրամադրող բոլոր շահագրգիռ կողմերի ներկայացուցիչներից (գործակալությունների, նախարարությունների, ոստիկանության հետախուսակապի կենտրոններ և այլն):</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ցուցանիշների մշակում* 			
<p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում</p>	<p>Քանի որ ճանապարհաշինության միջոցառումների վերահսկողությունը «Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ-ի գործառնություններից մեկն է, ապա ճանապարհային երթևեկության անվտանգության քարտուղարության պարտականությունն է մոնիթորինգ իրականացնել կատարողական ցուցանիշների նկատմամբ:</p> <p>Հայաստանի տարբեր վայրերում ճանապարհային ենթակառուցվածքի որակը և ստանդարտները տարբեր են, մասնավորապես, ոչ գլխավոր ճանապարհներին, որտեղ չափանիշները սովորաբար եվրոպական ընդունված չափանիշներից ավելի ցածր են: Քաղաքային ճանապարհներին, որտեղ տեղի են ունենում ամենամեծ թվով</p>	<p>Նախնական գործողություն. Մշակել կարողություններ կանոնավոր մոնիթորինգի գործընթացի համար՝ հաշվի առնելով կատարողական ցուցանիշները:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ստանդարտների ներդրում Նախագծման ստանդարտների բարելավում (ճանապարհային նշաններ, զծանշումներ և այլն) Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների բարելավում՝ սահմանելով համապատասխան միջոցներ և կազմակերպելով համապատասխան վերապատրաստում 	<p>Անվտանգ ճանապարհի նախագծի բարելավում՝ ստանդարտների (մասնավորապես ճանապարհային նշանների առնչվող) բարեփոխման միջոցով</p> <p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության պատշաճ աուդիտի իրականացում</p>	<p>ՀՀ ճանապարհային ոստիկանություն</p> <p>ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>«Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ</p> <p>Երևանի քաղաքապետ (համաձայնությամբ)</p>	<p>\$0.3մլն</p>

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>մահվան ելքով վթարները, քիչ են հանդիպում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցներ: Այստեղ ակնհայտ պակասում են ճանապարհային հիմնական կահավորանքը, երթևեկության գոտու կամ ճանապարհային այլ նշագծումները, հետիոտների և հանրային տրանսպորտով երթևեկողների համար նախատեսված հարմարանքները: Ճանապարհային նախագծման չափանիշները համեմատաբար նոր են՝ ռուսական և նախկին խորհրդային հին չափանիշների համադրմամբ:</p> <p>Այնուամենայնիվ, ճանապարհային նշանների համար ընդունված չափանիշները տարբերվում են եվրոպական ստանդարտներից: Ճանապարհային բոլոր սխեմաները պետք է համաձայնեցվեն ճանապարհային ռոստիկանության համապատասխան բաժնի հետ: Վերջինս պետք է ուսումնասիրի և հավանություն տա ճանապարհային նախագծման բոլոր սխեմաներին: Այնուամենայնիվ, այդ</p>				

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>բաժինը միշտ չէ, որ ի վիճակի է դիտողություններ անել բոլոր սխեմաների վերաբերյալ (աշխատակազմի սահմանափակ կազմի պատճառով), և բաժինը միայն ստուգում է սխեմաների ճշտությունը:</p> <p>Թեև նախագծողները ներառում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման միջոցները ճանապարհների կառուցման և վերականգնման սխեմաներում, սակայն բյուջեի սղությունը սահմանափակում է օգտագործվող անվտանգության միջոցների քանակը: Հետևաբար հաշվի են առնվում միայն ամենակարևոր տարրերը, այդ թվում՝ արգելափակոցները, ճանապարհային նշանները և գծանշումները:</p>				
<p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կոպտորայի բարձրացում</p>	<p>Այստեղ անդրադառնում ենք երթևեկության մասնակից բոլոր խմբերի ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը, մասնավորապես խոցելի խմբերի, որոնց թվին են պատկանում երեխաները, ծերերը,</p>	<p>Նախնական գործողություն. Մշակել աշխատանքային ծրագիր, ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը</p> <p>Հիմնական իրավիճակի գնահատումը թույլ կտա որոշել երթևեկության</p>	<p>Անվտանգության հարցերի վերաբերյալ հասարակության տեղեկացվածության բարեփոխում, վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում առավել ապահով</p>	<p>ՀՀ ճանապարհային ոստիկանություն</p> <p>ՀՀ առողջապահության նախարարություն</p>	<p>\$1.5մլն</p>

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դրարին համարժեք դրամ)
	<p>հաշմանդամները, հեծանվորդները և հետիոտները: Բացի այդ անդրադառնում ենք վարորդների վարքագծին, հանրային տրանսպորտից օգտվող ուղևորներին և մոտոցիկլավարներին:</p> <p>Այստեղ նպատակ ունենք բարձրացնելու ճանապարհային անվտանգության ազգային կուլտուրան: Այս նպատակը կլինի ռազմավարության երկարաժամկետ բաղադրիչ մաս՝ ընդգրկելով երթևեկության մասնակից բոլոր խմբերը:</p> <p>Այս գործընթացի առաջին փուլում պետք է ճիշտ ուսումնասիրել հասարակական կարծիքը և մոտեցումները: Անհրաժեշտ կլինի նաև գնահատել ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը վերաբերող ուսումնական նյութերը, որոնք օգտագործվում են դպրոցական ծրագրերում: Դրանից հետո կարելի է կազմակերպել ուսումնական նպատակային արշավներ:</p> <p>Հայաստանում երթևեկության վթարների ավելի քան 25%-ը տեղի է ունենում</p>	<p>մասնակից խոցելի խմբերի ներգրավմամբ ՃՏՊ-ի գործոնները (օր.՝ ակոնոլի օգտագործում, խաչմերուկից սխալ օգտվելը, հետիոտնի տեսանելիությունը, փողոցի լուսավորությունը, լուսակիրների անսարքությունը, եղանակը և այլն): Երթևեկության խոցելի խմբերից բացի ուսումնասիրությունը կներառի ուղևորների և մոտոցիկլավարների վերաբերյալ տվյալներ:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> Ներկայիս վերաբերմունքի գնահատում** Ուսուցման նյութերի վերանայում, մշակում** Դպրոցական ծրագրերում ընդգրկված ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հիմնահարցերի վերաբերյալ նյութերի որակի բարձրացում** Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մասնագետների պատրաստում՝ դպրոցական ծրագրերը վարելու համար** Արշավներ*** Երթևեկության մասնակից խոցելի խմբերի համար նախատեսված հարմարանքների գնահատում** 	<p>վարքագծի շնորհիվ (մանրամասն ներկայացված է նմանատիպ այլ հարցերի քննարկման ժամանակ)</p> <p>Խաչմերուկներում կամ հետիոտնային անցումների մոտ երթևեկության մասնակիցների վարքագծի բարեփոխում</p> <p>Հետիոտնային անցումներում հետիոտնի համար նախատեսված հարմարանքներից օգտվելու վարքագծի բարեփոխում (հետիոտնի կողմից)</p> <p>Հեծանվային/մոտոցիկլային սաղավարտներ կրելու վարքագծի բարեփոխում</p> <p>Վնասվածքների թվի և դրանց ծանրության աստիճանի փոփոխում</p>	<p>ՀՀ կրթության և գիտության նախարարություն</p> <p>ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>«Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ</p> <p>Քաղաքապետարաններ</p> <p>Հասարակական կազմակերպություններ</p> <p>Զանգվածային լրատվական միջոցներ</p>	

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>Երևանում, որից 75%-ը՝ հետիոտների մասնակցությամբ: Համապատասխան նախագրուշական միջոցներ կիրառելու նպատակով անհրաժեշտ է որոշել ՃՏՊ-ի տեղանքները և նպաստող գործոնները:</p> <p>Անհրաժեշտ է ուսումնասիրել նաև հետիոտնի համար նախատեսված ճանապարհային հարմարանքները և դրանց առնչվող վթարները:</p> <p>Կիրականացվի նաև վնասվածքները խնամելու, առաջին բուժօգնության ծրագրերի, ետվթարային բուժման, երկարաժամկետ հիվանդությունների գնահատում:</p>	<ul style="list-style-type: none"> Նախագրուշական միջոցառումների սահմանում** Հանրության իրազեկման ծրագրի մշակում ** Վնասվածքների խնամքի բարելավում*** Զննանք նախագրուշական միջոցների կիրառում** Վատ եղանակային պայմաններում և գիշերային ժամերին մեքենան վարելու ձևի բարելավում** 			
<p>Անվտանգության ամրագրոտիների օգտագործման խթանում</p>	<p>Ամրագրոտիների անտեսման ապացույցը ՃՏՊ-ի հետևանքով վարորդների ստացած վնասվածքների բնույթն է (կրծքավանդակի և գլխուղեղի վնասվածքներ):</p> <p>Վարորդների և ուղևորների կողմից ամրագրոտիների օգտագործման մակարդակի բարելավման արդյունքում մեծապես կկրճատվի ծանր</p>	<p>Նախնական գործողություն.</p> <ul style="list-style-type: none"> Մշակել աշխատանքային ծրագիր, ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը Մշակել մոնիթորինգի դաշտ <p>Ամրագրոտիների օգտագործման ներկայիս մակարդակը որոշելու համար</p>	<p>Անվտանգության ամրագրոտիների, երեխաների համար նախատեսված նստարանների և նստարանների հավելյալ բարձիկի օգտագործման տոկոսը</p> <p>Ուղևորների մոտ առաջացող վնասվածքների տեսակի</p>	<p>ՀՀ ճանապարհային ոստիկանություն</p> <p>ՀՀ առողջապահության նախարարություն</p> <p>ՀՀ կրթության և գիտության</p>	<p>\$1.5մլն</p>

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>վնասվածքների թիվը:</p> <p>Ամրագոտիների կիրառմանն ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կարելի է օգտվել արդեն իսկ մշակված լայն կիրառություն ունեցող ձեռնարկներից:</p> <p>Ամրագոտիների օգտագործման մակարդակի բարելավման ռազմավարության առաջին փուլը պետք է լինի դրանց օգտագործման ներկայիս մակարդակի գնահատումը, որը հիմք կհանդիսանա անհրաժեշտ բարեփոխումների սահմանման համար: Ամրագոտիների օգտագործմանն ուղղված ծրագրի արդյունավետությունն ապահովելու համար այն պետք է շարունակական լինի առնվազն սույն ռազմավարության և նրան հաջորդող հնգամյա ռազմավարության իրականացման ընթացքում:</p> <p>Ամրագոտիների օգտագործմանն ուղղված ծրագրի արդյունավետության</p>	<p>անհրաժեշտ է հավաքագրել հիմնական տվյալներ: Այս տվյալները կկիրառվեն նաև ամրագոտիների օգտագործմանն ուղղված միջոցառումների արդյունավետությունը սահմանելիս: Ամրագոտիների օգտագործմանն ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կօգտագործվեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ:</p> <p>Շահագրգիռ կողմերը (ՀՀ ճանապարհային ոստիկանություն, ՀՀ առողջապահության նախարարություն և այլն) կհամաձայնեն միջոցառման և դրա հետ կապված հրապարակային ծրագրերի հետ և կցուցաբերեն իրենց մասնակցությունը:</p> <p>Վերահսկողության մակարդակը և վերահսկողության ենթակա տարածքները կդիտանցվեն միջոցառումների ընթացքում:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Հիմնական իրավիճակի գնահատում ** • Ամրագոտիների օգտագործումն ապահովող աշխատանքային խմբի ստեղծում * 	<p>փոփոխություն Առկա գիտելիքների և իրազեկության մակարդակի փոփոխություն (շուկայի ուսումնասիրության արդյունքների համաձայն)</p> <p>Հրապարակված նոր նյութերի հրապարակայնությունը ստուգելու/փորձարկելու համար կազմված հարցման խմբերի կարծիքի փոփոխություն</p> <p>Անվտանգության ամրագոտիներն անտեսելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը</p> <p>Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը</p>	<p>նախարարություն</p> <p>ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>Հասարակական կազմակերպություններ</p>	

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>գլխավոր գործոններից մեկը առաջիններիս օգտագործման վերահսկողության ոլորտում ճանապարհային ռստիկանության կողմից ցուցաբերվող օժանդակությունն է:</p>	<ul style="list-style-type: none"> Արշավների մշակում** Հրապարակայնություն*** Ամրագոտիների տեղակայում այն տրանսպորտային միջոցներում, որտեղ դրանք բացակայում են*** <p>Շարունակել ամրագոտիների համապատասխան ստանդարտների մշակումն ու համապատասխանեցումը (հանված ամրագոտիների ֆիքսում)**</p>			

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
<p>Վարորդների ուշադրությունը շեղող գործոնների նվազեցում, նրանց աշխատաժամանակի և առողջական վիճակի հսկողության մեխանիզմների բարելավում</p>	<p>Վարորդների աշխատաժամանակի և առողջական վիճակի վերահսկումը կարևորագույն խնդիր է ներկայումս: Հայտնի են դեպքեր, երբ վարորդները աշխատում են 12 -24 ժամ աշխատանքային գրաֆիկով, առանց հանգստյան օրերի: Խնդիր է նաև վարորդների երթուղի դուրս գալիս նրանց առողջական վիճակի քննության ենթարկելու հարցը:</p> <p>Ինչպես ամրագրոտիների օգտագործման և երթևեկության արագության վերահսկողության դեպքում, այնպես էլ այս դեպքում գոյություն ունեն միջազգայնորեն լայն կիրառություն ունեցող ձեռնարկներ, որոնցով կարելի է տեղեկություններ ստանալ և առաջնորդվել ծրագրի իրականացման ընթացքում: Ծրագրի շրջանակներում անհրաժեշտ է առաջարկել վարորդների աշխատաժամանակի և առողջական վիճակի նկատմամբ հսկողության մեխանիզմների բարելավման միջոցառումները: որոնց կիրառման արդյունավետությունն ապահովելու համար այն պետք է շարունակական լինի առնվազն սույն ռազմավարության և նրան հաջորդող հնգամյա ռազմավարության իրականացման ընթացքում:</p>	<p>Նախնական գործողություն.</p> <ul style="list-style-type: none"> Մշակել աշխատանքային ծրագիր, ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը Մշակել մոնիթորինգի դաշտ <p>Շահագրգիռ կողմերը (ՀՀ ոստիկանություն, ՀՀ առողջապահության նախարարություն, ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն, ՀՀ աշխատանքի տեսչություն և այլն) կհամաձայնեն միջոցառման և դրա հետ կապված հրապարակային ծրագրերի հետ և կցուցաբերեն իրենց մասնակցությունը:</p> <p>Հսկողության մակարդակը և մեխանիզմները կհստակեցվեն միջոցառումների ընթացքում:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> Հիմնական իրավիճակի գնահատում ** Աշխատանքային խմբի ստեղծում * Ստուգայցերի մշակում** Հրապարակայնություն*** 	<p>Վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում Տրանսպորտում չծխելու, վարելու ընթացքում հեռախոսով չխոսելու պահանջներն անտեսելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը</p>	<p>ՀՀ ճանապարհային ոստիկանություն ՀՀ առողջապահության նախարարություն ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն ՀՀ աշխատանքի տեսչություն</p>	<p>\$0.5մլն</p>

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
<p>Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում</p>	<p>ՃՏՊ-ի քանակի կրճատման վրա երթևեկության արագության վերահսկողության և երթևեկության ցածր արագության ազդեցության վերաբերյալ մեծ թվով աշխատություններ կան: Բացի այդ գոյություն ունեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ, որոնցով կարելի է առաջնորդվել երթևեկության արագության վերահսկողության ծրագրի իրականացման և վարման ընթացքում:</p> <p>Արդյունավետ ռազմավարություն մշակելու համար կպահանջվի ուսումնասիրել հիմնական (մշտական և ժամանակավոր) արագընթաց երթևեկության վայրերը: Դա թույլ կտա որոշել արագության գերազանցման մակարդակը և ընդհանուր պատկերը: Արագընթաց երթևեկության հիմնական տեղամասերի ուսումնասիրությունը թույլ կտա՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • որոշել արագության գերազանցման երկարաժամկետ միտումները • սահմանել լրացուցիչ վերահսկողություն պահանջող հատվածները և վերահսկողության իրականացման ժամկետները 	<p>Նախնական գործողություն.</p> <p>1. Մշակել աշխատանքային ծրագիր. ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը</p> <p>2. Մշակել մոնիթորինգի դաշտ</p> <p>Հայաստանյան ճանապարհների երթևեկության արագության ներկայիս իրավիճակը նկարագրելու համար անհրաժեշտ է հավաքագրել նախնական ինֆորմացիա: Այդ տվյալները թույլ կտան որոշել արագության գերազանցման պատկերը՝ ըստ օրվա ժամերի և տեղանքի (քաղաքային/գյուղական ճանապարհներ):</p> <p>Երթևեկության արագությանն ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կօգտագործվեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ:</p> <p>Արագության կառավարման աշխատանքային խմբի հետ համատեղ միջոցառումներ կմշակվեն, իսկ վերահսկողության աշխատանքների մակարդակը կդիտանցվի երթևեկության արագության հետ միասին՝ միջոցառումների ժամանակ:</p>	<p>Արագության փոփոխություն՝ հաշվի առնելով հիմնական արագությունը և փոփոխվող արագությունը</p> <p>10 կմ/ժ արագությունը գերազանցող վարորդների մասնաբաժինը</p> <p>20 կմ/ժ արագությունը գերազանցող վարորդների մասնաբաժինը</p> <p>Մեկ մեքենայի և մեկ բնակչի հաշվով պատահարների քանակը, որը ներառում 10 կմ/ժ արագությունը գերազանցող արագությունը</p> <p>Լուրջ վնասվածքների չափը մեկ մեքենայի և մեկ բնակչի հաշվով, որը ներառում 10 կմ/ժ արագությունը գերազանցող արագությունը</p> <p>Մահացության քանակը մեկ մեքենայի և մեկ բնակչի</p>	<p>ՀՀ ճանապարհային ոստիկանություն</p> <p>ՀՀ կրթության և գիտության նախարարություն</p> <p>ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>«Հայավտոճանի տնօրինություն» ՊՈԱԿ</p> <p>Հասարակական կազմակերպություններ</p>	<p>\$2.0կն</p>

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>• ստեղծել ճանապարհափողոցային ցանցի անվտանգության առավել ընդգրկուն պատկեր:</p> <p>Արագության վերահսկողության հարցում կառաջանա ոստիկանության հետ սերտ համագործակցության կարիք:</p>	<p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Հիմնական իրավիճակի գնահատում** • Արագության կառավարման աշխատանքային խմբի ստեղծում* • Ներկայիս արագության սահմանափակումների գնահատում** • Արագության ներկայիս սահմանափակումների և դրանց առնչվող ազդանշանների վերանայում** • Իրականացման թիրախների սահմանում ** • Երթևեկության արագության վերահսկողության արշավների կազմակերպում*** • Իրականացման համար անհրաժեշտ սարքավորումների տրամադրում*** • Գործող սահմանափակումների կիրառում* • Արագության փոփոխական նախագուշակական նշանների ներդրում*** 	<p>հաշվով, որը ներառում 10 կմ/ժ արագությունը գերազանցող</p> <p>արագությունը Արագության սահմանափակումների կիրառման վերաբերյալ վարորդների մոտեցումների փոփոխություն</p> <p>Արագության խախտման պատճառով թողարկված ակտերի քանակը</p> <p>Հաջողված պատժամիջոցների քանակը</p>		
Երթևեկության	Ավրոհովը համարվում է ՃՏՊ-ի	Նախնական գործողություն. 1. Մշակել աշխատանքային ծրագիր.	Մոտեցման փոփոխություն՝	ՀՀ	Ճանապարհային

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դարձի համարժեք դրամ)
<p>մասնակիցների կողմից ակտիվի օգտագործում</p>	<p>առաջացման գլխավոր գործոններից մեկը, սակայն նրա ներգործման մակարդակը հայտնի չէ: Հետևաբար, ծրագրի շրջանակներում առաջին հերթին անհրաժեշտ է սահմանել վթարների թվում ակտիվի օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցած ՃՏՊ-ի ճշգրիտ քանակը: Այս գործում անհրաժեշտ է համագործակցել ճանապարհային ոստիկանության,</p> <p>ՀՀ առողջապահության նախարարության հետ՝ գրանցված տվյալները ձեռք բերելու նպատակով:</p> <p>Գործող օրենսդրության համաձայն ճանապարհային ոստիկանությունը չի կարող ստուգել վարորդների կողմից ակտիվի օգտագործումը, սակայն փոխարենը կարող է նրանց տանել հիվանդանոց՝ արյան անալիզի համար: Այս ուշացումը և, հետևաբար, ռեսուրսների քանակը որոշիչ գործոն են հանդիսանում ճանապարհային ոստիկանության կողմից վարորդների ստուգման համար:</p> <p>Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու</p>	<p>Ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը</p> <p>2. Մշակել մոնիթորինգի դաշտ</p> <p>Ծրագրի առաջին փուլում կիրականացվի առկա իրավիճակի գնահատում և կմշակվի տվյալների հավաքագրման ռազմավարություն:</p> <p>Բացի դրանից, ակտիվի օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցած վթարները դիտարկելու նպատակով կուսումնասիրվի ակտիվի օգտագործման պատկերը:</p> <p>Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելուն ուղղված ծրագրի իրականացման ընթացքում կօգտագործվեն լայն կիրառություն ստացած ձեռնարկներ:</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու հարցով զբաղվող աշխատանքային խմբի ստեղծում * • Խնդիրների հայտնաբերում ** • Մոտեցման սահմանում** • Օրենսդրական փոփոխությունների հայտնաբերում՝ տեսակետներն ապահովելու համար* • Շնչառության ընտրանքային ստուգման ներդրում* 	<p>կապված ակտիվի օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցող ՃՏՊ-ներից ստացած վնասվածքների պատկերի փոփոխման հետ</p> <p>Մահվան ելքով պատահարների փոփոխություն, որոնց ընթացքում վարորդների/ ուղևորներից առնվազն մեկի մոտ հայտնաբերվել է արյան մեջ թույլատրելից բարձր ակտիվի պարունակություն</p> <p>Մահվան ելքով պատահարների փոփոխություն, որի ընթացքում վարորդների/ ուղևորներից առնվազն մեկն ունի արյան մեջ թույլատրելից բարձր ակտիվի պարունակություն:</p> <p>Արյան մեջ թույլատրելից բարձր ակտիվի պարունակություն ունեցող մահացած ուղևորների և</p>	<p>ոստիկանություն</p> <p>ՀՀ առողջապահության նախարարություն</p> <p>ՀՀ կրթության և գիտության նախարարություն</p> <p>ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն</p> <p>Հասարակական կազմակերպություններ</p>	

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>հարցը ծայրահեղ նույր հարց է, և անհրաժեշտ կլինի այս հարցերի վերաբերյալ կազմակերպել հանրությանը խնդրի հետ ծանոթացնելու և դրանց լուծման գործում նրանց օժանդակությունն ստանալու միջոցառումներ և ուսուցման դասընթացներ:</p> <p>Ինչպես ամրագրոելի ենթադրման և երթևեկության արագության վերահսկողության դեպքում, այնպես էլ այս դեպքում գոյություն ունեն լայնորեն կիրառվող ձեռնարկներ, որոնցով կարելի է տեղեկություններ ստանալ և առաջնորդվել ծրագրի իրականացման ընթացքում:</p>	<ul style="list-style-type: none"> Շնչառության ստուգման ներդրում՝ բոլոր խախտումների դեպքում * 	<p>վարորդների քանակային փոփոխություն</p> <p>Ծանր վնասվածքով պատահարների քանակային փոփոխություն, որի ընթացքում վարորդներից/ ուղևորներից առնվազն մեկն ունի արյան մեջ թույլատրելից բարձր ալկոհոլի պարունակություն</p> <p>Արյան մեջ թույլատրելից բարձր ալկոհոլի պարունակություն ունեցող վարորդների տոկոսային փոփոխություն</p> <p>Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու պատճառով թողարկված ակտերի քանակը Հաջողված պատժամիջոցների քանակը</p>		
Երևան	Երևանում առկա ճանապարհային երթևեկության անվտանգության	Նախնական գործողություն. Մշակել աշխատանքային ծրագիր.		ՀՀ ճանապարհային ոստիկանություն	\$0.75մլն

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
<p>Երևանի համար մշակվում է գործողությունների առանձին պլան</p>	<p>խնդիրներն առկա են նաև ամբողջ հանրապետությունում.</p> <ul style="list-style-type: none"> Արագության գերազանցում Խաչմերուկներում ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտում Ճանապարհային նշանների և գծանշումների անտեսում Վարորդների անտեղյակ լինելը գծանշումներում կատարած փոփոխությունների մասին Մեքենան անպատասխանատու կերպով վարելը Հետիոտների կողմից ճանապարհի հատման կանոնների խախտում <p>Հետևաբար հանրապետության մասշտաբով իրականացվելիք բոլոր միջոցառումները կիրականացվեն նաև</p> <p>Երևանում: Հետիոտնի մասնակցությամբ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մակարդակը քաղաքում ավելի բարձր է, քան ամբողջ հանրապետության սահմաններում,</p>	<p>Ծրագրի պլանները և աշխատանքների մանրամասն ծախսերը</p> <p>Միջոցառումներ՝</p> <ul style="list-style-type: none"> Հետիոտնի համար նախատեսված անցումների և լուսակիրների բարելավում Նպաստող գործոնների սահմանում և մայրաքաղաքի ճանապարհներում կանխարգելիչ միջոցառումների կիրառում կանխարգելիչ միջոցառումների հիերարխիայի ձևավորում Երթևեկության մասնակիցների խոցելի խմբերի անվտանգության մակարդակի բարձրացում Գետնանցումների օգտագործմանը վերաբերող անվտանգության արշավների իրականացում Երթևեկության կառավարում ավտոմատ կառավարվող <p>լուսակիրների միջոցով</p>		Երևանի քաղաքապետարան	

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄԼ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	քանի որ այստեղ առկա են քաղաքին հատուկ այնպիսի լրացուցիչ գործոններ, ինչպես օրինակ՝ երթևեկության բարձր մակարդակ և հետիոտնի մեծ քանակ: Հետևաբար, Երևանի համար կպահանջվեն հատուկ և լրացուցիչ միջոցառումներ:				
Աջակցություն աշխատանքային խմբերին	<p>Մշակել վերապատրաստման ծրագրի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մեջ ընդգրկված քարտուղարության, աշխատանքային խմբերի և գործընկերների համար՝ հնարավորություն տալով լիովին հասկանալ ռազմավարության մեջ ներկայացված հիմնական խնդիրները:</p> <p>Սա ներառում է ծրագրային պլանների մշակումը, մոնիթորինգի ծրագրի մշակումը և համապատասխան կատարողական ցուցանիշների սահմանման կարևորությունը: Տվյալների հավաքագրումը ծրագրի կարևոր գործոններից է, և անհրաժեշտ է</p>	Առկա չէ	Առկա չէ		\$0.15 մլն

Համակարգի տարրերը	Ռազմավարական առաջնահերթ միջոցառումները՝ նախատեսված առաջիկա 5 տարիների համար	Առաջիկա 5 տարիների համար նախատեսված գործողությունների պլանը	Կատարողական ցուցանիշները	Պատասխանատու մարմինները	Առաջարկվող ֆինանսավորում (ԱՄՆ-ի դոլարին համարժեք դրամ)
	<p>ընդգրկել մոդուլ, որը կներառի տվյալների հավաքագրման և մեկնաբանման ձևը:</p> <p>Առաջարկվում է, որպեսզի օգտագործվեն կազմված լավագույն փորձի ուղեցույցները, որոնք կաջակցեն և կուղղորդեն ծրագրի զարգացմանը: Հարկ կլինի այս ձեռնարկներն անմիջապես թարգմանել հայերեն:</p>				
ԸՆԴԱՄԵՆԸ					\$10.0 մլն

11. ԱՐԴՑՈՒՆՔՆԵՐԻ ՇՐՋԱՆԱԿ ԵՎ ԱՐԴՑՈՒՆՔՆԵՐԻ ՄՈՆԻԹՈՐԻՆԳ

11.1. ԱՐԴՑՈՒՆՔՆԵՐԻ ՇՐՋԱՆԱԿ

Պաշտպանված նախնական նպատակը	Նախագծից ակնկալվող արդյունքի ցուցանիշը	Նախագծի արդյունքի ինֆորմացիայի կիրառումը
ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարություն	ՃՏՊ-ի քանակի կրճատում և ՃՏՊ-ի հետևանքով առաջացող վնասվածքների ծանրության աստիճանի նվազեցում	ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի բարելավում և կոլտուրայի բարձրացում
Միջակա արդյունքները	Միջակա արդյունքի ցուցանիշը	Միջակա արդյունքի մոնիթորինգի իրականացում
ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհրդի և քարտուղարության հիմնում, աշխատանքային խմբերի ձևավորում	<ol style="list-style-type: none"> 1. Կայուն ֆինանսավորման ծրագրի մշակում 2. Տարեկան բյուջեի ապահովում 3. Վերապատրաստման ենթակա աշխատողների թիվը 4. Նախագծի մշակված պլանների թիվը 5. Տարեկան հաշվետվության մշակում 6. Խորհրդի աշխատանքային հանդիպումների թիվը 	Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ
Ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը հատկացվող ֆինանսավորման ապահովում	<ol style="list-style-type: none"> 1. Տարբեր աղբյուրների միջոցով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ծրագիրը մինչև 2014 թ. և դրանից հետո ապահովելու համար անհրաժեշտ ֆինանսական միջոցների ապահովում 	Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ
Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերաբերյալ տվյալների ազգային ինտեգրված բազայի մշակում	<ol style="list-style-type: none"> 2. Աշխատակազմ/կարողությունների 3. Վերապատրաստում 4. GIS համակարգով տվյալների բազա 5. Տվյալների բազայով զբաղվող աշխատանքային խմբի ձևավորում 6. Տվյալների համակարգում 7. Ցուցանիշների մշակում 	Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ
Ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում	<ol style="list-style-type: none"> 1. Մասնակցություն քաղաքային ոստիկանության վերապատրաստման եվրոպական դասընթացներին 2. Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտի երկրում իրականացվող վերապատրաստման կանոնավոր ծրագրի կազմակերպում 3. Օրենսդրության վերանայում և խախտումների նկատմամբ բավարար կերպով պատժամիջոցներ կիրառելը թույլ չտվող օրենքների բարեփոխում 4. Վերահսկողության սարքավորումների քանակի ավելացում ((արագաչափ սարքեր, ակոնոլառեսայիրատորային խողովակներ, ՃՏՊ-ի տեղանքը գրանցելու համար նախատեսված մեքենաներում տեղադրված կամ ձեռքում պահվող GPS սարքեր) 5. Աշխատողների թվի ավելացում (անհրաժեշտության դեպքում) 	Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ
Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում	<ol style="list-style-type: none"> 1. Անվտանգ ճանապարհի նախագծի բարելավում՝ ստանդարտների (մասնավորապես, ճանապարհային նշանների ասնչվող) բարեփոխման միջոցով 2. Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության պատշաճ առաջիկայի իրականացում 	Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ

<p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կուլտուրայի բարձրացում</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Անվտանգության հարցերի վերաբերյալ հասարակության տեղեկացվածության բարելավում, վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում առավել ապահով վարքագծի շնորհիվ (մանրամասն ներկայացված է նմանատիպ այլ հարցերի քննարկման ժամանակ) 2. Խաչմերուկներում կամ հետիոտնային անցումների մոտ երթևեկության մասնակիցների վարքագծի բարելավում 3. Հետիոտնային անցումներում հետիոտնի համար նախատեսված հարմարանքներից օգտվելու վարքագծի բարելավում (հետիոտնի կողմից) 4. Հեծանվային/մոտոցիկլային սաղավարտներ կրելու վարքագծի բարելավում 5. Վնասվածքների թվի և դրանց ծանրության աստիճանի փոփոխում 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ</p>
<p>Անվտանգության ամրագոտիների օգտագործման խթանում</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Անվտանգության ամրագոտիների, երեխաների համար նախատեսված նստարանների և նստարանների հավելյալ բարձիկի օգտագործման տոկոսը 2. Ուղևորների մոտ առաջացող վնասվածքների տեսակի փոփոխություն 3. Առկա գիտելիքների և իրազեկության մակարդակի փոփոխություն (շուկայի ուսումնասիրության արդյունքների համաձայն) 4. Հրապարակված նոր նյութերի հրապարակայնությունն ստուգելու/փորձարկելու համար կազմված հարցման խմբերի կարծիքի փոփոխություն 5. Անվտանգության ամրագոտիներն անտեսելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը 6. Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ</p>
<p>Վարորդների ուշադրությունը շեղող գործոնների նվազեցում, նրանց աշխատաժամանակի և առողջական վիճակի հսկողության մեխանիզմների բարելավում</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում 2. Տրանսպորտում չծխելու, վարելու ընթացքում հեռախոսով չխոսելու պահանջներն անտեսելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը 3. Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ</p>
<p>Երթևեկության արագության գերազանցման վերահսկողության բարելավում</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Արագության գերազանցման պատկերի բարելավում` կախված ինչպես միջին արագությունից, այնպես էլ արագության անհամապատասխանությունից 2. Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցող վարորդների թիվը 3. Թույլատրելի արագությունը 20կմ/ժ արագությամբ գերազանցող վարորդների թիվը 4. Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ՃՏՊ/մեքենա/մարդ տոկոսը 5. Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ծանր վնասվածքներ/մեքենա/մարդ տոկոսը 6. Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ծանր մահվան ելքով ՃՏՊ/մեքենա/մարդ տոկոսը 7. Երթևեկության թույլատրելի արագության գերազանցման նկատմամբ առավել խիստ վերահսկողության վարորդների ընկալման փոփոխություն 8. Թույլատրելի արագության գերազանցման համար կազմված արձանագրությունների քանակը 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ</p>

	<p>9. Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը</p>	
<p>Երթևեկության մասնակիցների կողմից ալկոհոլի օգտագործում</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Մոտեցման փոփոխություն` կապված ալկոհոլի օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցող ՃՏՊ-ներից ստացած վնասվածքների պատկերի փոփոխման հետ 2. Արյան մեջ ալկոհոլի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ մահվան ելքով ՃՏՊ-ի թվի փոփոխություն 3. Արյան մեջ ալկոհոլի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ մահվան ելքով ՃՏՊ/մեքենա թվի փոփոխություն 4. Արյան մեջ ալկոհոլի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ վարորդների/հեծանվորդների/մոտոցիկլավարների մահվան դեպքերի քանակի փոփոխություն 5. Արյան մեջ ալկոհոլի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ ՃՏՊ-ի հետևանքով առաջացած ծանր վնասվածքների թվի փոփոխություն 6. Արյան մեջ ալկոհոլի անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ վարորդների թվի փոփոխություն 7. Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը 8. Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը 	<p>Իրականացման ընթացքի մոնիթորինգ</p>

11.2. ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՄՈՆԻՏՈՐԻՆԳԻ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄ

Միջակա արդյունքները	Միջակա արդյունքների ցուցանիշները	Հիմնական	Տրված նշանակությունը					Տվյալների հավաքագրումը և զեկուցումը		
			2009 թ.	2010 թ.	2011 թ.	2012 թ.	2013 թ.	Հաշվետվությունների հանձնման հաճախականությունը	Տվյալների հավաքագրման եղանակները	Տվյալների հավաքագրման համար պատասխանատու մարմինը
ՀՀ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման խորհրդի և քարտուղարության հիմնում, աշխատանքային խմբերի ձևավորում	Տարեկան բյուջեի ապահովում Վերապատրաստման ենթակա աշխատողների թիվը Նախագծի մշակված պլանների թիվը Տարեկան հաշվետվության մշակում Խորհրդի աշխատանքային հանդիպումների թիվը		Բոլոր միջոցառումներն ավարտված են:							Հայավտոճան/ քարտուղարություն
ճանապարհային երթևեկության անվտանգությանը հատկացվող ֆինանսավորման ապահովում	Տարբեր արդյունքների միջոցով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ծրագիրը մինչև 2014 թ. և դրանից հետո ապահովելու համար անհրաժեշտ ֆինանսական միջոցների ապահովում	Առաջին տարվա ֆինանսավորում ավանդված է:	Կայուն ֆինանսավորման ծրագրի մշակում				Ֆինանսավորման ապահովում` հետագա հինգ տարիների համար			քարտուղարություն
ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վերաբերյալ տվյալների ազգային ինտեգրված բազայի մշակում	Աշխատակազմ/կարողությունների Վերապատրաստում GIS համակարգով տվյալների բազա Տվյալների բազայով զբաղվող աշխատանքային խմբի ձևավորում Տվյալների համակարգում Ցուցանիշների մշակում		Տարբեր մարմիններից տվյալների հավաքագրման սկիզբ	GIS համակարգը ներդրված է:			Ամեն ամիս	Երթևեկության ուսումնասիրություններ և տարբեր մարմիններից տվյալների հավաքագրում		քարտուղարություն

Միջակա արդյունքները	Միջակա արդյունքների ցուցանիշները	Հիմնական	Տրված նշանակությունը					Տվյալների հավաքագրումը և զեկուցումը		
			2009 թ.	2010 թ.	2011 թ.	2012 թ.	2013 թ.	Հաշվետվությունների հանձնման հաճախականությունը	Տվյալների հավաքագրման եղանակները	Տվյալների հավաքագրման համար պատասխանատու մարմինը
Ճանապարհային ոստիկանության կարողությունների ամրապնդում	<p>Մասնակցություն քաղաքային ոստիկանության վերապատրաստման եվրոպական դասընթացներին</p> <p>Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտի երկրում իրականացվող վերապատրաստման կանոնավոր ծրագրի կազմակերպում</p> <p>Օրենսդրության վերանայում և խախտումների նկատմամբ բավարար կերպով պատժամիջոցներ կիրառելը թույլ չտվող օրենքների բարեփոխում</p> <p>Վերահսկողության սարքավորումների քանակի ավելացում (արագաչափ սարքեր, ալկոհոլառեսպիրատորային խողովակներ, ՃՏՊ-ի տեղանքը գրանցելու համար նախատեսված մեքենաներում տեղադրված կամ ձեռքում պահվող GPS սարքեր)</p> <p>Աշխատողների թվի ավելացում (անհրաժեշտության դեպքում)</p>	Ենթակա է սահմանման			Կանոնավոր ծրագրերն իրականացված են:			Տարեկան երկու անգամ	Վերահսկողություն	քարտուղարություն
Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման ճանապարհաշինության միջոցների որակի բարձրացում	<p>Անվտանգ ճանապարհի նախագծի բարելավում՝ ստանդարտների (մասնավորապես, ճանապարհային նշաններին առնչվող) բարեփոխման միջոցով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության պատշաճ աուդիտի իրականացում</p>	Ենթակա է սահմանման					Ստանդարտները համաձայնեցված են եվրոպական լավագույն ստանդարտների հետ	Տարեկան երկու անգամ	Վերահսկողություն	քարտուղարություն

} Գնահատարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարություն

Միջակա արդյունքները	Միջակա արդյունքների ցուցանիշները	Հիմնական	Տրված նշանակությունը					Տվյալների հավաքագրումը և զեկուցումը		
			2009 թ.	2010 թ.	2011 թ.	2012 թ.	2013 թ.	Հաշվետվությունների հանձնման հաճախականությունը	Տվյալների հավաքագրման եղանակները	Տվյալների հավաքագրման համար պատասխանատու մարմինը
ճանապարհային երթևեկության անվտանգության կուլտուրայի բարձրացում	<p>Անվտանգության հարցերի վերաբերյալ հասարակության տեղեկացվածության բարեփոխում, վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում առավել ապահով վարքագծի շնորհիվ (մանրամասն ներկայացված է նմանատիպ այլ հարցերի քննարկման ժամանակ)</p> <p>Խաչմերուկներում կամ հետիոտնային անցումների մոտ երթևեկության մասնակիցների վարքագծի բարեփոխում Հետիոտնային անցումներում հետիոտնի համար նախատեսված հարմարանքներից օգտվելու վարքագծի բարեփոխում (հետիոտնի կողմից)</p> <p>Հեծանվային/մոտոցիկլային սաղավարտներ կրելու վարքագծի բարեփոխում</p> <p>Վնասվածքների թվի և դրանց ծանրության աստիճանի փոփոխում</p>	Ենթակա է սահմանման			Մոտեցման գնահատումն ավարտված է:			Տարեկան երկու անգամ	Հանրության ուսումնասիրություններ	քարտուղարություն
Վարորդների ուշադրությունը շեղող գործոնների նվազեցում, նրանց աշխատաժամանակի և առողջական	<p>Վնասվածքների և վթարների քանակի կրճատում</p> <p>Տրանսպորտում չծխելու, վարելու ընթացքում հեռախոսով չխոսելու պահանջներն անտեսելու համար</p>							Տարեկան երկու անգամ	Վերահսկողություն	քարտուղարություն

} ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ազգային ռազմավարություն

Միջակա արդյունքները	Միջակա արդյունքների ցուցանիշները	Հիմնական	Տրված նշանակությունը					Տվյալների հավաքագրումը և զեկուցումը		
			2009 թ.	2010 թ.	2011 թ.	2012 թ.	2013 թ.	Հաշվետվությունների հանձնման հաճախականությունը	Տվյալների հավաքագրման եղանակները	Տվյալների հավաքագրման համար պատասխանատու մարմինը
վիճակի հսկողության մեխանիզմների բարելավում	կազմված արձանագրությունների քանակը Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը									
Անվտանգության ամրագրողների օգտագործման խթանում	Անվտանգության ամրագրողների, երեխաների համար նախատեսված նստարանների և նստարանների հավելյալ բարձիկի օգտագործման տոկոսը Ուղևորների մոտ առաջացող վնասվածքների տեսակի փոփոխություն Առկա գիտելիքների և իրազեկության մակարդակի փոփոխություն (շուկայի ուսումնասիրության արդյունքների համաձայն) Հրապարակված նոր նյութերի հրապարակայնությունն ստուգելու/փորձարկելու համար կազմված հարցման խմբի կարծիքի փոփոխություն Անվտանգության ամրագրողներն անտեսելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը	Ենթակա է սահմանման					Վարորդների և ուղևորների կողմից անվտանգության ամրագրողների օգտագործումը հասցնել 70%-ի	Տարեկան երկու անգամ	Երթևեկության ուսումնասիրություններ	քարտուղարություն
Երթևեկության արագության գերազանցման	Արագության գերազանցման պատկերի բարեփոխում՝ կախված ինչպես միջին արագությունից, այնպես էլ արագության	Ենթակա է սահմանման					Քաղաքային բնակավայրերում	Տարեկան երկու անգամ	Երթևեկության ուսումնասիրություններ	քարտուղարություն

Միջակա արդյունքները	Միջակա արդյունքների ցուցանիշները	Հիմնական	Տրված նշանակությունը					Տվյալների հավաքագրումը և զեկուցումը		
			2009 թ.	2010 թ.	2011 թ.	2012 թ.	2013 թ.	Հաշվետվությունների հանձնման հաճախականությունը	Տվյալների հավաքագրման եղանակները	Տվյալների հավաքագրման համար պատասխանատու մարմինը
վերահսկողության բարելավում	<p>անհամապատասխանությունից</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցող վարորդների թիվը</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 20կմ/ժ</p> <p>արագությամբ գերազանցող վարորդների թիվը</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ՀՏՊ/մեքենա/մարդ տոկոսը</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ծանր վնասվածքներ/մեքենա/մարդ տոկոսը</p> <p>Թույլատրելի արագությունը 10կմ/ժ արագությամբ գերազանցման հետևանքով առաջացած ծանր մահվան ելքով ՀՏՊ/մեքենա/մարդ տոկոսը</p> <p>Երթևեկության թույլատրելի արագության գերազանցման նկատմամբ առավել խիստ վերահսկողության վարորդների ընկալման փոփոխություն</p> <p>Թույլատրելի արագության գերազանցման համար կազմված արձանագրությունների քանակը</p> <p>Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը</p>						60%-ով երթևեկության արագության թույլատրելի սահմանների պահպանում	Գյուղական բնակավայրերում 80%-ով երթևեկության արագության թույլատրելի սահմանների պահպանում	սիրություններ	

Միջակա արդյունքները	Միջակա արդյունքների ցուցանիշները	Հիմնական	Տրված նշանակությունը					Տվյալների հավաքագրումը և զեկուցումը		
			2009 թ.	2010 թ.	2011 թ.	2012 թ.	2013 թ.	Հաշվետվությունների հանձնման հաճախականությունը	Տվյալների հավաքագրման եղանակները	Տվյալների հավաքագրման համար պատասխանատու մարմինը
Երթևեկության մասնակիցների կողմից ակտիվ օգտագործում	<p>1. Մոտեցման փոփոխություն` կապված ակտիվ օգտագործման հետևանքով տեղի ունեցող ՃՏՊ-ներից ստացած վնասվածքների պատկերի փոփոխման հետ</p> <p>2. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ մահվան ելքով ՃՏՊ-ի թվի փոփոխություն</p> <p>3. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ մահվան ելքով ՃՏՊ/մեքենա թվի փոփոխություն</p> <p>4. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ վարորդների/հեծանվորդների/մոտոցիկլավարների մահվան դեպքերի քանակի փոփոխություն</p> <p>5. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ առնվազն մեկ վարորդի/հեծանվորդի/մոտոցիկլավարի մասնակցությամբ ՃՏՊ-ի հետևանքով առաջացած ծանր վնասվածքներով դեպքերի քանակի փոփոխություն</p> <p>6. Արյան մեջ ակտիվ անթույլատրելի տոկոսով պարունակությամբ վարորդների թվի փոփոխություն</p>	Ենթակա է սահմանման					<p>Ակտիվ օգտագործման հետ կապված խախտումների թվի կրճատում` 40%-ով</p> <p>Վարորդների 100%-ի ստուգում` բոլոր</p> <p>խախտումներից հետո</p> <p>Ակտիվ օգտագործման հետևանքով առաջացող ՃՏՊ-ի քանակի կրճատում</p>	Տարեկան երկու անգամ	Ճանապարհային ոստիկանության կողմից կատարված գրանցումներ	քարտուղարություն

Միջակա արդյունքները	Միջակա արդյունքների ցուցանիշները	Հիմնական	Տրված նշանակությունը					Տվյալների հավաքագրումը և զեկուցումը		
			2009 թ.	2010 թ.	2011 թ.	2012 թ.	2013 թ.	Հաշվետվությունների հանձնման հաճախականությունը	Տվյալների հավաքագրման եղանակները	Տվյալների հավաքագրման համար պատասխանատու մարմինը
	7. Ոչ սթափ վիճակում մեքենա վարելու համար կազմված արձանագրությունների քանակը 8. Պատժամիջոցների արդյունավետ կիրառման դեպքերի քանակը									

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Դ. ՍԱՐԳՍՅԱՆ