

Ա Ր Զ Ա Ն Ա Գ Ր ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն ՈՅ

ՀՀ ՆԵՐՔԻՆ ԳՈՐԾԵՐԻ ՆԱԽԱՐԱՐԻՆ ԿԻՑ

ՀԱՍԱՐԱԿԱԿԱՆ ԽՈՐՀՐԴԻ (ԱՅՍՈՒՀԵՏ՝ ԽՈՐՀՈՒՐԴ) ՆԻՍՏԻ

Նիստն անցկացվել է ՆԳ նախարարությունում (հասցե՝ ք. Երևան, Նալբանդյան 130)

2026 թ. սեպտեմբերի 30-ին, ժամը՝ 11. 00 – 12. 36

Նախագահել է Ներքին գործերի նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանը

Մասնակցել են Խորհրդի անդամներ՝

Հայկ Պետրոսյան
Ստյոպա Սաֆարյան

«Իրազեկ քաղաքացիների միավորում» ՀԿ
Միջազգային և անվտանգության հարցերի
հայկական ինստիտուտ

Ալլա Հարությունյան
Արփի Հարությունյան
Շուշանիկ Սահակյան

«Առաքելություն Հայաստան» բարեգործական ՀԿ
Ժողովրդավարության զարգացման հիմնադրամ
«Երիտասարդական գաղափարներ»
Երիտասարդական ՀԿ

Մարատ Ատովմյան

«Իրավաբանների հայկական ասոցիացիա» ՀԿ

Բաբկեն Սեդրակյան

«Պատվավոր հյուպատոսների միություն» ՀԿ

Արման Անտոնյան

«Այլընտրանքային փոխադրամիջոցների
զարգացման» և «Հեծանվորդների, սիրողական
հեծանվասպորտի և սպորտային տուրիզմի
միջազգային ֆեդերացիա» ՀԿ-ներ

Վահրամ Հովեյան

«Բայազետ» կենտրոն ՀԿ

Ժորա Աբգարյան

«Տիգրան Աբգարյան» մարտական
պատրաստության հայրենասիրական
բարեգործական ՀԿ

Արա Ղարազյոզյան
Մարիա Հարությունյան

«Փինք» իրավապաշտպան ՀԿ
Տեխնիկական համագործակցության և
զարգացման գործակալության Հայաստանյան
մասնաճյուղի առանձնացված ստորաբաժանում ոչ
առևտրային կազմակերպություն

Անի Տերտերյան

R5 արտակարգ իրավիճակների և անվտանգության նախագծերի կառավարման կենտրոն

Բացակայել են՝

Արսեն Իգիթյան

Հայաստանի պետհիմնարկների, տեղական ինքնակառավարման մարմինների աշխատողների արհմիության կազմակերպական աշխատանքների և արտաքին կապերի մասնագետ, ԵՄ-ՀՀ քաղհասարակության պլատֆորմի անդամ

Վլադիմիր Դաշյան

«Կյանքի աստղի միջազգային կոմիտե» միջազգային մարդասիրական ՀԿ

Մամիկոն Խուրշուդյան

«Եռամիասնություն հանուն զարգացման» ՀԿ

Լուսինե Հակոբյան

«Իրավունքի Եվրոպա միավորում» ՀԿ

Սպարտակ Սարգսյան

«ՍՕՍ-մանկական գյուղեր» հայկական բարեգործական հիմնադրամ

Մկրտիչ Ավետիսյան

«Ռազմավարությունների ազգային կենտրոն» հիմնադրամ

Անի Չատինյան

Հելսինկյան քաղաքացիական ասամբլեայի Վանաձորի գրասենյակ

Կարինե Դավթյան

«Կանանց իրավունքների տուն» ՀԿ

Ներքին գործերի նախարարությունից (այսուհետ՝ Նախարարություն) մասնակցել են՝

Արմեն Մկրտչյան

ՆԳ նախարարի տեղակալ

Արման Չիլինգարյան

ՆԳՆ Պարեկային ծառայության պետի տեղակալ

Նորիկ Սարգսյան

ՆԳՆ ՀՈԳՎ պետի տեղակալ, ինքը և վարչական գործունեության և բողոքների քննության վարչության պետ

Նարեկ Սարգսյան

ՆԳ նախարարի մամուլի քարտուղար, ՆԳՆ հանրային հաղորդակցության և իրազեկման վարչության պետ (հասարակական խորհրդի համակարգող պաշտոնատար անձ)

Լիդա Վարդանյան

Հանրային հաղորդակցության և իրազեկման վարչության հանրային հաղորդակցության և մոնիթորինգի բաժնի գլխավոր մասնագետ (հասարակական խորհրդի պատասխանատու պաշտոնատար անձ)

Օրակարգում ընդգրկված էր հետևյալ հարցը.

1. Երևան քաղաքի խցանումների նվազեցման և երթևեկության բեռնաթափման ուղղությամբ համատեղ գործողությունների շուրջ քննարկում («Այլընտրանքային փոխադրամիջոցների զարգացման» և «Հեծանվորդների, սիրողական հեծանվասպորտի և սպորտային տուրիզմի միջազգային ֆեդերացիա» հասարակական կազմակերպությունների հիմնադիր-նախագահ Արման Անտոնյանի առաջարկի հիման վրա):

ՆԳ նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ ապահովված է ՆԳ նախարարին կից հասարակական խորհրդի անդամների կեսից ավելիի ներկայությունը և նիստն իրավագոր է: Նաև հավելել է, որ նիստի ուղիղ հեռարձակումն իրականացվում է անխափան և, օրակարգի վերաբերյալ հարցեր չլինելու պայմաններում, առաջարկել է անցնել հարցի քննարկմանը:

Փոխնախարար Արմեն Մկրտչյանն ընդգծել է, որ խցանումները մտահոգող խնդիր են թե՛ հասարակության, թե՛ պետական մարմինների համար, քանի որ դժվարացնում են տեղաշարժը և կարող են նպաստել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների առաջացմանը: Նա նշել է, որ ՆԳ նախարարությունը համագործակցում է Երևանի քաղաքապետարանի հետ. համատեղ իրականացվում են աշխատանքներ ինչպես ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման, այնպես էլ երթևեկությանը խոչընդոտող հանգամանքների վերացման ուղղությամբ: Հարցի կարևորությամբ

պայմանավորված՝ փոխվարչապետ Տիգրան Խաչատրյանի գլխավորությամբ ձևավորվել է միջգերատեսչական աշխատանքային խումբ. ՆԳ նախարարությունից և Երևանի քաղաքապետարանից բացի՝ ընդգրկված են նաև տարածքային կառավարման և այլ ոլորտների, ինչպես նաև հասարակական կազմակերպությունների ներկայացուցիչներ:

Նա տեղեկացրել է, որ կարճաժամկետ, միջնաժամկետ և երկարաժամկետ ծրագրերի իրականացման ուղղությամբ առկա է համապատասխան պլանավորում:

Անդրադառնալով երթևեկությանը խոչընդոտող հանգամանքներին՝ Արմեն Մկրտչյանը առանձնացրել է նաև կանգառներում, ինչպես նաև երկրորդ գծում տրանսպորտային միջոցների ոչ պատշաճ կայանումը: Նրա խոսքով՝ առաջին հայացքից ոչ էական թվացող խնդիրները ևս կարող են ազդել խցանումների առաջացման վրա:

Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ երկարաժամկետ ծրագրերում նախատեսվում են քաղաքաշինական փոփոխություններ, այդ թվում՝ վերգետնյա և ստորգետնյա էստակադաների, ինչպես նաև Երևանի մուտքերի մոտ ավտոկայանատեղերի կառուցում:

Փոխնախարարը նշել է, որ մշակման փուլում է երկրորդ գծում կամ չթույլատրված վայրերում տրանսպորտային միջոցների կայանմանը, ինչպես նաև փակ փողոցներում հանդիպակաց ուղղությամբ երթևեկելու դեպքերին վերաբերող նախագիծը. քննարկվում է նաև պատասխանատվության խստացման հարցը:

Արմեն Մկրտչյանն ընդգծել է, որ առաջարկվող փոփոխությունների նպատակը պարզապես տուգանքի չափի բարձրացումը չէ, այլ այնպիսի պատասխանատվության սահմանումը, ինչը վարորդների համար կունենա իրական զսպող ազդեցություն: Նրա խոսքով՝ նախագծում նախատեսված է 10 հազար դրամ տուգանք, սակայն քննարկումների ընթացքը հուշում է, որ կարող է սահմանվել ավելի բարձր չափ: Նա նշել է, որ փոփոխությունը կանդրադառնա նաև վարորդների տուգանային միավորների վրա: Ընդգծվել է, որ ավելի բարձր տուգանքներն ու տուգանային միավորները հիմնականում նախատեսվում են այն իրավախախտումների համար, որոնք կարող են հանգեցնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի:

Արմեն Մկրտչյանը «Այլընտրանքային փոխադրամիջոցների զարգացման» և «Հեծանվորդների, սիրողական հեծանվասպորտի և սպորտային տուրիզմի միջազգային ֆեդերացիա» ՀԿ հիմնադիր-նախագահ Արման Անտոնյանին առաջարկել է շարունակել քննարկումը՝ ըստ սահմանված օրակարգի:

Արման Անտոնյանը շնորհակալություն հայտնելով հարցը նիստի օրակարգ ներառելու համար՝ հույս է հայտնել, որ քննարկման արդյունքում ձևավորված եզրահանգումները կներկայացվեն նաև միջգերատեսչական հանձնաժողովում:

Անդրադառնալով միջգերատեսչական հանձնաժողովում հասարակական կազմակերպությունների ներկայացուցիչների մասնակցությանը՝ Արման Անտոնյանը առաջարկել է դիտարկել նաև իր ներգրավման հնարավորությունը: Նա նշել է, որ թեմայի վերաբերյալ ՆԳ նախարար Արփիինե Սարգսյանին ներկայացվել է զեկույց:

Կարևորելով երկարաժամկետ ծրագրերի, մասնավորապես՝ ավտոկայանատեղերի ստեղծման ուղղությամբ աշխատանքների հնարավորինս վաղ մեկնարկը՝ Արման Անտոնյանն ընդգծել է, որ նման լուծումները պետք է նախատեսվեն ոչ միայն ծրագրային մակարդակում, այլև օր առաջ սկսվեն գործնականում:

Անդրադառնալով միջազգային փորձին՝ Արման Անտոնյանը նշել է, որ եվրոպական բազմաթիվ քաղաքներում ավտոկայանատեղիները կառուցվում են ինչպես վերգետնյա, այնպես էլ ստորգետնյա ձևաչափերով, այդ թվում՝ թեթև մետաղական կոնստրուկցիաներով բազմահարկ լուծումներով, ինչի շնորհիվ ճանապարհներին կայանված ավտոմեքենաների քանակը նվազում է:

ՆԳ նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանն ընդգծել է, որ քաղաքային խցանումների խնդիրը բնորոշ է տարբեր երկրների, որոնք ևս անցնում են համապատասխան կարգավորման փուլերով: Նա նշել է, որ դեպի քաղաքներ մարդկանց հոսքը ևս նպաստում է խցանումների առաջացմանը, իսկ Երևանի դեպքում պետք է հաշվի առնել նաև մայրաքաղաքի առանձնահատկությունները, մասնավորապես՝ Երևանի կենտրոնում են գտնվում բազմաթիվ կենսական նշանակություն ունեցող ենթակառուցվածքներ, պետական մարմիններ և կրթական հաստատություններ, ինչի հետևանքով օրվա որոշակի ժամերին մարդկանց մեծ հոսք է ձևավորվում: Նրա խոսքով՝ նման պայմաններում խցանումների առաջացումը որոշակիորեն բնական գործընթաց է, որը, սակայն, պետք է կառավարվի համապատասխան պլանավորմամբ ու տարբեր սցենարների կիրառմամբ:

Արմեն Մկրտչյանը նաև ընդգծել է, որ Երևանի քաղաքապետարանի հետ առկա է սերտ և ամենօրյա աշխատանքային գործընթաց, և ՆԳ նախարարին կից հասարակական խորհրդի անդամների բարձրացրած մտահոգություններն ու առաջարկությունները կհասցեագրվեն ինչպես Երևանի քաղաքապետարանի գործընկերներին, այնպես էլ կներկայացվեն միջգերատեսչական հանձնաժողովի քննարկմանը:

Միջազգային և անվտանգության հարցերի հայկական ինստիտուտի հիմնադիր և տնօրեն Ստյոպա Սաֆարյանն անդրադարձել է մայրաքաղաքում առավոտյան և երեկոյան ժամերին ծանրաբեռնված երթևեկությանը: Նա հարցը կարևորել է նաև ռիսկերի կառավարման տեսանկյունից՝ ընդգծելով, որ բնական կամ տեխնաժին աղետների, ինչպես նաև տարհանման անհրաժեշտության դեպքում խցանումները կարող են լուրջ խոչընդոտներ առաջացնել քաղաքի ենթակառուցվածքների և համապատասխան ծառայությունների աշխատանքի համար:

Ստյոպա Սաֆարյանը կարևորել է, որ երթևեկության կարգավորման ուղղությամբ իրականացվող քաղաքականությունը հիմնված լինի համապատասխան հետազոտությունների և պատճառահետևանքային գնահատումների վրա:

Նշելով, որ պատասխանատվության խստացումը կարող է էականորեն լուծել խցանումների խնդիրը, նա անդրադարձել է նաև Երևանի կենտրոնում վճարովի կայանատեղիների հասանելիության հարցին:

Ստյոպա Սաֆարյանն անդրադարձել է նաև նոր կառուցապատումների և դրանց հարակից ճանապարհային ու կոմունալ ենթակառուցվածքների ծանրաբեռնվածության համաչափության խնդրին:

Նա քննադատաբար է անդրադարձել բուհերի, պետական մարմինների կամ այլ հաստատությունների՝ քաղաքի կենտրոնում տեղակայված լինելու հանգամանքը խցանումների պատճառ դիտարկելու մոտեցմանը՝ նշելով, որ խնդիրը պետք է լուծվի համակարգային և մասնագիտական գնահատումների հիման վրա:

ՆԳ նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանը շնորհակալություն է հայտնել Ստյոպա Սաֆարյանին բարձրացված հարցերի և դիտարկումների համար՝ նշելով, որ դրանց մի մասը վերաբերում է Երևանի քաղաքապետարանի լիազորություններին, և դրանք ևս կհասցեագրվեն:

Անդրադառնալով պատասխանատվության խստացմանը՝ Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ այն չի դիտարկվում որպես խցանումների խնդրի վերջնական լուծում, սակայն կարող է կարճաժամկետ հատվածում մեղմել իրավիճակը: Նրա խոսքով՝ մինչև երկարաժամկետ լուծումների իրականացումը անհրաժեշտ է կիրառել նաև այնպիսի միջոցներ, որոնք թեկուզ մասնակիորեն կնվազեցնեն երթևեկության ծանրաբեռնվածությունը:

Փոխնախարարը նշել է, որ կառուցապատման և շինթույլտվությունների հետ կապված հարցերը ևս քննարկվել են միջգերատեսչական աշխատանքային խմբում: Նրա խոսքով՝ ենթակառուցվածքների աշխարհագրորեն ճիշտ բաշխումը ևս կարող է նպաստել երթևեկության ծանրաբեռնվածության և խցանումների նվազեցմանը:

Արմեն Մկրտչյանը միաժամանակ նշել է, որ միայն ճանապարհների թողունակության մեծացումը կամ երթևեկությանը խոչընդոտող գործոնների վերացումը կարող են նաև հակառակ ազդեցությունն ունենալ՝ անձնական օգտագործման տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը դարձնելով ավելի հարմարավետ և այդպիսով խթանելով դրանց հետագա աճը: Նրա խոսքով՝ հնարավոր է կարճ ժամանակահատվածում արձանագրել որոշակի թեթևացում, սակայն հետագայում կրկին բախվել երթևեկության ծանրաբեռնվածության աճին:

Նա նշել է, որ ներկայումս հանրապետությունում տրանսպորտային միջոցների թիվը մոտենում է մեկ միլիոնի, ուստի քննարկվում են նաև միջազգային տարբեր փորձից հայտնի սահմանափակող մեխանիզմներ:

Արմեն Մկրտչյանն ընդգծել է, որ աշխատանքներն ակտիվորեն շարունակվում են. խնդիրը, սակայն, բազմաշերտ է և ներառում է տարբեր ոլորտներ՝ սկսած կրթական հաստատությունների և այլ ենթակառուցվածքների տեղաբաշխումից մինչև քաղաքացիների վարքագիծն ու անձնական օգտագործման տրանսպորտային միջոցից օգտվելու նախընտրությունը:

Փոխնախարար Մկրտչյանն ընդգծել է, որ հանրային տրանսպորտի համակարգն անհրաժեշտ է շարունակաբար բարելավել: Նաև հավելել է, որ պետությունը պետք է առավել արագ և արդյունավետ արձագանքի առկա խնդիրներին, և այդ նպատակով ներգրավված են անհրաժեշտ մասնագիտական և տեխնիկական ռեսուրսներ:

Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ երկարաժամկետ նպատակը քաղաքային պլանավորման ամբողջական համակարգի ձևավորումն է:

Նա հավելել է, որ միջազգային փորձը ցույց է տալիս, որ մի շարք երկրներում տրանսպորտային միջոց ունենալն բարձր հարկերի և այլ վճարների պատճառով ավելի ծախսատար է, մինչդեռ Հայաստանում անձնական օգտագործման տրանսպորտային միջոց ունենալու հասանելիությունը համեմատաբար ավելի բարձր է:

ՆԳ նախարարին կից հասարակական խորհրդի անդամ Ստյոպա Սաֆարյանի խոսքով՝ նպատակահարմար է ունենալ մի քանի հնարավոր զարգացման սցենար, իսկ միջգերատեսչական մարմնի կամ այլ համապատասխան ձևաչափի միջոցով իրականացվող մշտադիտարկումը պետք է հնարավորություն տա գնահատել, թե զարգացումները որ սցենարի շրջանակում են ընթանում, և ինչ փոփոխություններ են անհրաժեշտ կատարել:

Նա ընդգծել է, որ անձնական օգտագործման տրանսպորտային միջոցից հանրային և այլընտրանքային փոխադրամիջոցների անցումը նաև հասարակական վարքագծի փոփոխության հարց է. իրազեկման, օրինակելի վարքագծի և այլընտրանքային փոխադրամիջոցների խթանման միջոցով պետությունը պետք է դրանում ունենա իր դերակատարումը:

Ստյոպա Սաֆարյանը նշել է, որ ժամանակի խնայողության տեսանկյունից առավել արդյունավետ լուծումներից մեկը ստորգետնյա տրանսպորտի՝ մետրոյի զարգացումն է: Նրա խոսքով՝ եթե հանրային տրանսպորտը պետք է քաղաքացու համար դառնա անձնական օգտագործման ավտոմեքենային իրական այլընտրանք, ապա այն պետք է նաև ապահովի ժամանակային առավելություն: Այդ համատեքստում նա կարևորել է

մետրոյի նոր կայարանների և այլ արագընթաց փոխադրամիջոցների զարգացման ուղղությամբ քայլերը:

Անդրադառնալով մետրոյի զարգացման վերաբերյալ բարձրացված հարցերին՝ «Պատվավոր հյուպատոսների միություն» հասարակական կազմակերպության հիմնադիր-նախագահ Բաբկեն Սեդրակյանը նշել է, որ Երևանի քաղաքապետի որոշմամբ ներկայումս մետրոյի կայարաններին հարակից տարածքներում դիտարկվում է ավտոկայանատեղերի ստեղծման հնարավորությունը: Նրա խոսքով՝ մետրոյի նոր կայարանների կառուցումը բարդ և ծավալուն գործընթաց է: Բաբկեն Սեդրակյանը նշել է, որ առաջիկայում ձեռք կբերվի 48 նոր վագոն, ինչը կնպաստի հատկապես պիկ ժամերին մետրոյի ծանրաբեռնվածության նվազմանը:

Նա նաև նշել է, որ նախատեսվում է ձևավորել չորս վագոնից բաղկացած շարժակազմեր՝ ժամանակակից օդափոխության համակարգերով և համապատասխան տեխնոլոգիական լուծումներով՝ քաղաքացիների առավել հարմարավետ երթևեկությունն ապահովելու համար:

«Իրավաբանների հայկական ասոցիացիա» հասարակական կազմակերպության փոխնախագահ Մարատ Ատովմյանը նշել է, որ «Իրավաբանների հայկական ասոցիացիան» ևս իրականացնում է համապատասխան հետազոտություն և այն ավարտելուց հետո նախատեսում է տրամադրել այն ՆԳ նախարարությանը և Երևանի քաղաքապետարանին:

Նա անդրադարձել է մի շարք խնդիրների, որոնք, իր գնահատմամբ, փոխկապակցված են խցանումների հետ: Խոսելով վճարովի կայանատեղիների մասին՝ Մարատ Ատովմյանը նշել է, որ Երևանի ավագանու կողմից սահմանված 160 հազար դրամ վճարը ինքնին չի ապահովում խնդրի էական լուծում, քանի որ մեքենան կարող է առավոտյան կայանվել և մնալ նույն տեղում մինչև երեկո՝ չապահովելով կայանատեղիի անհրաժեշտ շրջանառություն:

Մարատ Ատովմյանը բարձրացրել է նաև բակային տարածքներում տեղադրված արգելափակոցների հարցը՝ հետաքրքրվելով, թե ինչպես է կարգավորվում դրանց տեղադրման թույլատրելիությունը: Նրա խոսքով՝ նման արգելափակոցները սահմանափակում են քաղաքացիների՝ բակային տարածքներում կայանելու հնարավորությունը:

Նա որպես խցանումների պատճառ նշել է նաև քաղաքում իրականացվող լայնածավալ շինարարական և ճանապարհաշինարարական աշխատանքները, առաքում իրականացնող և շինանյութ տեղափոխող մեքենաների, ինչպես նաև նեղ փողոցներում աղբահանության մեքենաների կանգառների վերաբերյալ խնդիրը:

ՆԳ նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ բարձրացված հարցերը ՆԳ նախարարության ուշադրության կենտրոնում են, իսկ որոշ խնդիրներ հասցեագրված են համապատասխան մարմիններին:

Անդրադառնալով բակային տարածքներում տեղադրված արգելափակոցների հարցին՝ R5 արտակարգ իրավիճակների և անվտանգության նախագծերի կառավարման կենտրոնի հիմնադիր-տնօրեն Անի Տերտերյանը նշել է, որ դրանք մի կողմից հնարավորություն են տալիս բնակիչներին որոշակիորեն կարգավորել մուտքն ու կայանումը, սակայն կարող են նաև որոշ խնդիրներ առաջացնել: Նա հատկապես ընդգծել է արտակարգ իրավիճակներում նման խոչընդոտների վտանգավորությունը. մասնավորապես՝ հրշեջ մեքենայի անխոչընդոտ տեղաշարժի համար անհրաժեշտ է առնվազն 2,5-3 մետր լայնությամբ անցուղի, մինչդեռ շատ բակերում նման հնարավորություն չկա:

Փոխնախարար Մկրտչյանը նշել է, որ բարձրացված հարցը արդիական է, և այն պետք է հասցեագրվի համակողմանի՝ չտարանջատելով միայն ՆԳ նախարարության կամ այլ գերատեսչությունների լիազորությունների շրջանակով:

Արմեն Մկրտչյանի խոսքով՝ նոր քաղաքաշինական ծրագրերի դեպքում համապատասխան պահանջները պետք է ամրագրվեն ստանդարտների մակարդակում, իսկ նախագծերի վերաբերյալ ՆԳ նախարարության կողմից պետք է տրվի մասնագիտական խորհրդատվություն կամ, անհրաժեշտության դեպքում, դրանք պետք է մերժվեն՝ անվտանգության պահանջներին չհամապատասխանելու դեպքում:

«Իրազեկ քաղաքացիների միավորում» հասարակական կազմակերպության իրավապահ համակարգի բարեփոխումների խորհրդատու Հայկ Պետրոսյանը նշելով, որ թեև հարցն առավելապես Երևանի քաղաքապետարանի իրավասության շրջանակում է, հետաքրքրվել է՝ ինչ ծրագրեր կան ավտոբուսների և տրոլեյբուսների քանակի ավելացման ուղղությամբ և ինչ ծավալի ընդլայնման մասին է խոսքը: Նա նշել է, որ իր կողմից ուսումնասիրված տվյալների համաձայն՝ Երևանի տրանսպորտային ցանցի սպասարկման հնարավորությունները մեկ բնակչի հաշվով մի շարք խոշոր քաղաքների համեմատ ավելի սահմանափակ են:

ՆԳ նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ հանրային տրանսպորտի երթուղիների ավելացման ու զարգացման, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների քանակի ավելացման ուղղությամբ աշխատանքների մի մասն արդեն իսկ կատարվել է. գործընթացը երկարաժամկետ է և ունի շարունակական բնույթ:

«Պատվավոր հյուպատոսների միություն» հասարակական կազմակերպության հիմնադիր-նախագահ Բաբկեն Սեդրակյանը հավելել է, որ դեռևս 2018 թվականին մշակվել են Երևանի տրանսպորտային համակարգի զարգացման համապատասխան ծրագրեր, որոնք հանրայնացված են:

«Առաքելություն Հայաստան» բարեգործական հասարակական կազմակերպության փոխնախագահ Ալլա Հարությունյանը նշել է, որ խնդիրը ոչ միայն տրանսպորտային միջոցների քանակի ավելացմանը, այլև ամբողջ տրանսպորտային ցանցի նոր համակարգի ներդրմանն է վերաբերում:

Ալլա Հարությունյանը բարձր է գնահատել ՆԳՆ Ոստիկանության Պարեկային ծառայության աշխատանքը՝ նշելով, որ ճանապարհային երթևեկության ծանրաբեռնվածության մեղմման հիմնական գործիքներից մեկը հենց պարեկների՝ տեղում իրականացվող կարգավորման աշխատանքներն են:

Արմեն Մկրտչյանը շնորհակալություն հայտնելով Պարեկային ծառայության աշխատանքի դրական գնահատականի համար՝ ընդգծել է, որ հաճախ հնչում են քննադատություններ, մինչդեռ պարեկների աշխատանքի իրական նշանակությունը նկատելի է հատկապես բարդ իրավիճակներում:

Միջազգային և անվտանգության հարցերի հայկական ինստիտուտի հիմնադիր և տնօրեն Ստյոպա Սաֆարյանն առաջարկել է որոշակի ժամերին կիրառել նաև «խելացի» լուսացույցներ՝ երթևեկության ինտենսիվությունը համապատասխանաբար ավտոմատ կառավարելու համար:

ՆԳ նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ «խելացի» լուսացույցների ներդրման հարցը ևս քննարկվել է գործընկերների հետ: Նրա խոսքով՝ նախատեսվող համակարգերը հնարավորություն կտան հաշվարկել երթևեկության ինտենսիվությունը և դրա հիման վրա կառավարել հոսքերը՝ պարեկային ծառայողի աշխատանքն իրականացնելով արհեստական բանականությամբ:

«Առաքելություն Հայաստան» բարեգործական հասարակական կազմակերպության փոխնախագահ Ալլա Հարությունյանը ճանապարհային երթևեկության կարգավորման հարցում կարևորել է մարդկային գործոնը՝ նշելով, որ թվային լուծումները կարևոր են, սակայն չպետք է ամբողջությամբ անցնել դրան:

Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ թեև Պարեկային ծառայության ներգրավվածությունը երթևեկության կարգավորման գործում շարունակվում է, նպատակ կա առկա ռեսուրսն առավել արդյունավետ ուղղել նաև ավելի առաջնահերթ խնդիրների լուծմանը, մասնավորապես՝ հանցագործության դեպքի վայր հնարավորինս արագ հասնելուն և անհրաժեշտ աջակցություն ցուցաբերելուն:

«Երիտասարդական գաղափարներ» երիտասարդական հասարակական կազմակերպության նախագահ Շուշանիկ Սահակյանը բարձրացրել է մայրաքաղաք մուտք գործող ուսանողական ավտոբուսների և բեռնատարների երթևեկության հարցը: Նա առաջարկել է մարզերից, մասնավորապես՝ Տավուշի, Գեղարքունիքի և հարակից ուղղություններից եկող ավտոբուսների համար ավելի ակտիվ օգտագործել Հյուսիսային

ավտոկայանը՝ նվազեցնելով դրանց մուտքը քաղաքի կենտրոնական հատվածներ: Նա առաջարկել է նաև սահմանել բեռնատարների՝ քաղաք մուտք գործելու որոշակի ժամեր, ինչպես նաև դիտարկել այլ լուծումներ:

Անդրադառնալով մարզերից Երևան եկող ավտոբուսների երթևեկությանը՝ Պարեկային ծառայության պետի տեղակալ Արման Չիլինգարյանը նշել է, որ առկա է որոշում, ըստ որի՝ մարզային երթուղիներով քաղաք մուտք գործող ավտոբուսները պետք է երթևեկությունն ավարտեն Երևանի մուտքերին մոտ հատվածներում:

Նա տեղեկացրել է, որ շուրջ մեկ տարի Երևանի փոքր կենտրոնում գործում են առավելագույն թույլատրելի բեռնվածությունը սահմանափակող նշաններ՝ 2,5 տոննա սահմանաչափով: Միաժամանակ արձանագրվել է խնդիր, որ գործող տուգանքի չափը բավարար զսպող ազդեցություն չի ունենում. գեղչված տուգանքը որոշ դեպքերում պարզապես ներառվում է առաքման ինքնարժեքի մեջ, ինչի հետևանքով սահմանափակումը փաստացի չի կանխում բեռնատարների մուտքը:

Նա նշել է, որ խնդրի կարգավորման նպատակով արդեն մշակվել է համապատասխան նախագիծ, որը տեղադրված է e-draft հարթակում: Նախագծով առաջարկվում է վերանայել տուգանքի չափը և կիրառել նաև տուգանային միավորներ:

Արման Չիլինգարյանը հավելել է, որ քննարկվում են նաև այլ միջոցառումներ՝ Երևանի ծանրաբեռնված փողոցներով բեռնատարների հոսքը նվազեցնելու համար:

Արման Չիլինգարյանը նշել է, որ ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման հարցում անհրաժեշտ է հաշվի առնել ոչ միայն յուրաքանչյուր քաղաքացու անհատական հարմարավետությունը, այլև ընդհանուր համակարգի արդյունավետությունը: Ուստի եթե նպատակը, ընդհանուր առմամբ, երթևեկությունը բարելավելն է, ապա բոլոր քաղաքացիները պետք է պատրաստ լինեն որոշակի զիջումների:

Արման Չիլինգարյանի խոսքով՝ հանրային տրանսպորտի արդյունավետ համակարգերը կառուցվում են հենց այդ սկզբունքի վրա, իսկ դրա գործիքներից մեկը առանձնացված ավտոբուսային գոտիների ստեղծումն է: Նա նշել է, որ ճանապարհային ժամանակի կանխատեսելիությունը հնարավոր է ապահովել ոչ միայն մետրոյի, այլև վերգետնյա հանրային տրանսպորտի միջոցով, եթե վերջինիս համար նախատեսվեն առանձին երթևեկության գոտիներ:

Նույն տրամաբանությամբ Արման Չիլինգարյանն անդրադարձել է նաև այլընտրանքային փոխադրամիջոցների զարգացմանը՝ նշելով, որ անհրաժեշտ երթուղիների կամ գոտիների ստեղծման համար ևս պետք է տարածք տրամադրվի:

Նա ընդգծել է, որ հանրային և այլընտրանքային տրանսպորտի զարգացման պայմաններում անձնական օգտագործման տրանսպորտային միջոցով երթևեկողները

նույնպես պետք է պատրաստ լինեն որոշակի զիջումների՝ հոգուտ ընդհանուր շարժունակության և առավել արդյունավետ տրանսպորտային համակարգի ձևավորման:

Արման Անտոնյանը կարևորել է այլընտրանքային փոխադրամիջոցների զարգացումը՝ ընդգծելով, որ դրանք չպետք է դիտարկվեն միայն որպես լրացուցիչ միջոց: Նրա խոսքով՝ միջազգային փորձը ցույց է տալիս, որ այլընտրանքային փոխադրամիջոցների զարգացումը նաև քաղաքային մշակույթի փոփոխության և շարժունակության նոր համակարգի ձևավորման բաղադրիչ է: Այդ համատեքստում նա կարևորել է քաղաքային ճիշտ պլանավորումն ու քայլերի հաջորդականությունը՝ նշելով, որ առանձին և միմյանցից կտրված նախագծերը չեն կարող ամբողջական արդյունք ապահովել:

Այնուհետև Արման Անտոնյանը ներկայացնել է Երևանի Կենտրոն վարչական շրջանի բեռնաթափմանը և այլընտրանքային փոխադրամիջոցների զարգացմանն ուղղված իր զեկույցը: Նրա խոսքով՝ Երևանի կենտրոնում փորձարկված արդյունավետ լուծումները հետագայում հնարավոր կլինի կիրառել ինչպես այլ վարչական շրջաններում, այնպես էլ Հայաստանի այլ քաղաքներում:

Արման Անտոնյանն ընդգծել է, որ այլընտրանքային փոխադրամիջոցների համար նախատեսվող երթուղիները պետք է ձևավորեն ամբողջական և շարունակական ցանց: Նրա խոսքով՝ եթե երթուղին սահմանափակվում է միայն առանձին հատվածով և չունի շարունակություն, այն չի կարող լիարժեք ծառայել որպես իրական այլընտրանք:

Արման Անտոնյանն առաջարկել է հնարավորության դեպքում հարցին անդրադառնալ նաև առանձին կամ արտահերթ նիստում՝ Երևանի քաղաքապետարանի ներկայացուցիչների մասնակցությամբ, քանի որ բարձրացված հարցերից շատերը քաղաքապետարանի իրավասության շրջանակում են:

Արմեն Մկրտչյանը նշել է, որ քննարկման արդյունքներն ու ներկայացված զեկույցը կփոխանցի Երևանի քաղաքապետարանի գործընկերներին՝ ընդգծելով, որ նրանց հետ առկա է ամենօրյա աշխատանքային հաղորդակցություն:

Արման Անտոնյանը նշել է նաև, որ հանրային տրանսպորտի և այլընտրանքային փոխադրամիջոցների զարգացումը պետք է իրականացվեն զուգահեռ: Նա ներկայացրել է առաջարկվող համակարգային մոտեցման հիմնական ուղղությունները: Առաջին քայլով առաջարկվել է իրականացնել Կենտրոն վարչական շրջանի գոտիավորում՝ սահմանելով շարժունակության կառավարման հստակ կանոններ: Երկրորդ ուղղությամբ առաջարկվել է Կենտրոնի սահմանամերձ հատվածներում և մետրոյի հիմնական հանգույցների մոտ կառուցել ստորգետնյա և վերգետնյա ավտոկայանատեղեր: Երրորդ ուղղությամբ առաջարկվել է փողոցների երթևեկելի հատվածներից փուլային կերպով դուրս բերել կայանված ավտոմեքենաները և դրանք ուղղորդել համապատասխան ավտոկայանատեղիներ:

Արման Անտոնյանը քննադատաբար է անդրադարձել «կարմիր գծերի» համակարգին՝ նշելով, որ դրանց վերացումը հնարավոր է միայն համապատասխան կայանատեղիների ստեղծումից հետո: Նրա առաջարկած հերթականությամբ՝ նախ պետք է ստեղծվեն ավտոկայանատեղիներ, ապա վերանայվեն «կարմիր գծերը», իսկ ազատված երթևեկելի գոտիները տրամադրվեն հանրային տրանսպորտին՝ որպես առանձնացված գոտիներ:

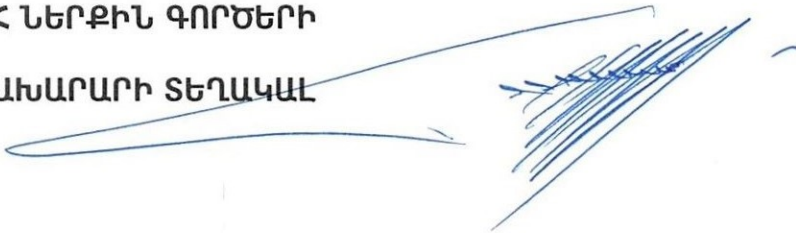
Նա ընդգծել է, որ քայլերի հաջորդականությունը սկզբունքային նշանակություն ունի. առանձնացված գոտիները պետք է ձևավորվեն որպես շարունակական համակարգ, որպեսզի հանրային տրանսպորտը կարողանա քաղաքի մի հատվածից մյուսը հասնել կանխատեսելի ժամանակում: Նրա խոսքով՝ միայն այդ դեպքում քաղաքացիները կկարողանան վստահորեն հրաժարվել անձնական օգտագործման ավտոմեքենայից և ընտրել հանրային տրանսպորտը:

Արման Անտոնյանն առաջարկել է այլընտրանքային փոխադրամիջոցների ենթակառուցվածքի ձևավորումը սկսել Կենտրոն վարչական շրջանի առանցքային փողոցներից: Որպես այդպիսի հիմնական առանցք՝ նա առանձնացրել է Աբովյան փողոցը՝ առաջարկելով վերացնել այդ հատվածի «կարմիր գծերը» և դրանց տեղում ձևավորել երկկողմանի երթուղի այլընտրանքային փոխադրամիջոցների համար, իսկ այնտեղ կայանող մեքենաները ուղղորդել հարակից ավտոկայանատեղիներ: Նրա խոսքով՝ Աբովյան փողոցը կարող է դառնալ այն հիմնական «ողնաշարը», որից հետագայում հնարավոր կլինի այլընտրանքային երթուղիները տարածել հարակից փողոցներով:

ՆԳ նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանը շնորհակալություն հայտնելով ներկայացված զեկույցի, առաջարկների և դիտարկումների համար՝ նշել է, որ ՆԳ նախարարին կից հասարակական խորհրդի անդամների կարծիքներն ու առաջարկությունները կամփոփվեն և կներկայացվեն միջգերատեսչական հանձնաժողովի քննարկմանը:

ՀՀ ՆԵՐՔԻՆ ԳՈՐԾԵՐԻ

ՆԱԽԱՐԱՐԻ ՏԵՂԱԿԱԼ



ԱՐՄԵՆ ՄԿՐՏՉՅԱՆ