

Հանրագիր 6/26

Ներկայացվող պետական կամ տեղական ինքնակառավարման մարմինը
ՀՀ Վարչապետի աշխատակազմ

Պաշտոնատար անձի անունը և ազգանունը
Նիկոլ Փաշինյան

Ոլորտ
Տրանսպորտ և ավիացիա

Հանրագրի վերնագիրը

Աշտարակ խոշորացված համայնքում միասնական ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումների
և ոչ պատշաճ (անորակ) ծառայությունների վերաբերյալ

Հանրագրով ներկայացվող առաջարկը

Առաջնորդվելով ՀՀ Սահմանադրության 53-րդ հոդվածի, «Հանրագրերի մասին» ՀՀ օրենքի 4-րդ, 5-րդ և 14-րդ հոդվածների պահանջներով, առաջարկում ենք՝ 1. Հանձնարարել ՀՀ իրավասու պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմիններին քննարկելու սույն հանրագրով ներկայացվող խնդիրները և համապատասխան վարույթների շրջանակներում քայլեր ձեռնարկելու խնդիր լուծման և ոլորտի նկատմամբ պատշաճ վերահսկողություն իրականացնելու և ապահովելու ուղղությամբ: 2. Հանձնարարել ՀՀ իրավասու պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմիններին քննարկելու նաև «Մուլտի տրանսպորտ» ՍՊԸ-ի գործարար համբավի առկայության հարցը՝ «Գործարար համբավի կորստին հանգեցնող փոխադրումների գործունեությանն առնչվող խախտումների ցանկը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության 10.10.2024թ. N 1604-Ն որոշմամբ սահմանված պահանջներին համապատասխան): 3. Հանձնարարել ՀՀ պետական լիազոր մարմիններին հանդես գալ օրենսդրական նախաձեռնությամբ և մշակել ներքոհիշյալ օրենքներում լրացումներ ու փոփոխություններ կատարելու մասին օրենքների նախագծեր և ներկայացնել ՀՀ օրենսդիր մարմին, մասնավորապես. ա) Լրացումներ և փոփոխություններ կատարել «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 4-րդ հոդվածում և առանձին տողով սահմանել «միկրոավտոբուս» հասկացությունը: բ) Նույն Օրենքում հստակ ամրագրել նաև մերձադաջային կանոնավոր ուղևորափոխադրումները միկրոավտոբուսներով իրականացնելու արգելքը: գ) Նույն Օրենքի 11-րդ հոդվածում հստակ ամրագրել, որ լիազոր մարմինը պարտավոր է միջադաջային և մերձադաջային ուղևորափոխադրումների իրականացման համար հայտարարված մրցույթի պահանջները սահմանել, ինչպես նաև կանոնավոր ուղևորափոխադրումների երթուղիների չվացուցակներն ու սխեմաները հաստատել՝ ըստ մարզերում և համայնքներում մրցույթի անցկացման տարում իրականացված ուղևորների փոխադրման փաստացի պահանջարկի գնահատման արդյունքների: դ) «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի 2-րդ հոդվածում և առանձին տողով «միկրոավտոբուս» հասկացությունը

սահմանելուց բացի՝ «միկրոավտոբուս» բառն ավելացնել նաև նույն հոդվածով «ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտային միջոց» հասկացության սահմանման մեջ: Ե) «Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» ՀՀ Կառավարության 2007 թվականի հունիսի 28-ի թիվ 955-Ն որոշման մեջ և դրա 152-րդ կետում լրացնել նաև «մերձքաղաքային» բառը՝ վերջինիս իրավակարգավորումը համապատասխանեցնելով նույն իրավական ակտի 158-րդ կետով սահմանված կանոնին: Գ) «Տեղական ինքնակառավարման մասին» ՀՀ օրենքի 18-րդ, 44-րդ և 35-րդ հոդվածներում և համայնքի երիտասարդների կարիքների բավարարման նպատակով ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ կազմակերպելու լիազորությանը լրացնել համայնքի ավագանու և համայնքի ղեկավարի լիազորությունները՝ առանձին կետով:

Հանրագրով ներկայացվող հիմնավորումը

2025 թվականի հուլիսի 21-ից Արագածոտն մարզում, մասնավորապես՝ Աշտարակ խոշորացված համայնքում սկսել է միասնական կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ (այսուհետ նաև՝ փոխադրումներ) իրականացնել «Մուլտի տրանսպորտ» ՍՊԸ-ը (այսուհետ նաև՝ Օպերատոր): Նույն օրվանից Աշտարակ խոշորացված համայնքում փոխադրումներն իրականացվում են նոր ժամանակացույցով և ուղեգծերով, որոնց սպասարկումն իրականացվում է «Ջաք» մակնիշի միկրոավտոբուսներով: Սակայն, առաջին հայացքից վստահությունները և պատկան մարմինների կողմից փոխադրումների նոր համակարգը համայնքի բնակչությանը որպես ոլորտի բարեփոխում ներկայացվող այս ծառայությունն իրականում տրամադրվում է այնպիսի որակով և պայմաններով, որոնք ոչ միայն տեղաշարժման նոր դժվարություններ են առաջացրել բնակչության առօրյայում, այլ նաև ամենօրյա սպառնալիք են հանդիսանում նրանց կյանքի ու առողջության համար՝ հրկից սպառնալիքներով սրանց ՀՀ սահմանադրությամբ և օրենքներով երաշխավորված իրավունքները: Դիմումատուների բազմաթիվ բողոքների հիման վրա մեր Կազմակերպության կողմից դեռևս 2025 թվականի ընթացքում գրություններ են ուղարկվել Օպերատորին, ՀՀ ոստիկանությանը և Աշտարակ խոշորացված համայնքի ղեկավարին, մինևույն ժամանակ կատարվել են հարցումներ և ներկայացվել առաջարկներ: Սակայն վերը նշված հասցեատերերի կողմից (բավարար չափով) լուծումներ չեն տրվել ներկայացված խնդիրներին, իսկ նրանց կողմից տրված պատասխանները բազմաթիվ նոր հարցեր են առաջացրել թե՛ Կազմակերպության, թե՛ համայնքի բնակիչների շրջանում: Ելնելով այն հանգամանքից, որ Օպերատորի կողմից իրականացվող սպասարկման որակը Եապես պայմանավորված է որոշ պետական և համայնքային մարմինների աշխատանքի որակով, ուստի Ձեր ուղևորությանն ենք ներկայացնում այս համակարգային խնդրի մի քանի մանրամասներ՝ ակնկալելով ոլորտի նկատմամբ պատշաճ վերահսկողության, օրենսդրական փոփոխությունների և իրավիճակի շտկմանն ուղղված ակտիվ գործողություններ: Այսպիսով, հստի 1: Ուղևորափոխադրման նոր համակարգը ներդրվել է (մրցույթն անցկացվել է) առանց բնակչության կարիքների և ծառայության իրական պահանջարկի գնահատման: ՀՀ Արագածոտնի մարզպետի աշխատակազմի կայքում առկա պաշտոնական տեղեկատվության համաձայն՝ Աշտարակ խոշորացված համայնքը բաղկացած է 30 բնակավայրերից և ունի 78,208 բնակիչ : Արագածոտնի մարզկենտրոն հանդիսացող Աշտարակ քաղաքն ունի 27,668 բնակիչ (2024 թվականի դրությամբ): Վերը նշված թվով բնակչություն ունեցող տարածքում կանոնավոր ուղևորափոխադրումների սպասարկումն իրականացնելու նպատակով 2024թ. հոկտեմբերի 4-ին ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությունը (այսուհետ նաև՝ Լիազոր մարմին կամ ՏԿԵՆ) հայտարարել է մրցույթ: Մրցույթի հայտարարությամբ «Աշտարակ-Երևան» երթուղու սպասարկման համար պահանջվել է ընդամենը 15 միկրոավտոբուս: Եվս 15 միկրոավտոբուս նախատեսվել է Աշտարակ խոշորացված համայնքի բնակավայրերի երթուղիների սպասարկման համար: Մրցույթում հաղթող է ճանաչվել «Մուլտի տրանսպորտ» ՍՊ ընկերությունը և ՏԿԵՆ նախարարի 2024թ. հոկտեմբերի 16-ի թիվ 2457-Ա հրամանով՝ 10 տարի ժամկետով ստացել է Արագածոտնի մարզի միասնական երթուղիների սպասարկման իրավունք և ձեռք է բերել Օպերատորի կարգավիճակ: Ինչպես արդեն նշել ենք, Օպերատորը որը Արագածոտնի մարզում կանոնավոր ուղևորափոխադրումներն իրականացնում է «Ջաք» մակնիշի միկրոավտոբուսներով, որոնք ունեն ուղևորների համար նախատեսված ընդամենը 16 նստատեղ և իրենց տեսակով նախատեսված չեն կանոնավոր ուղևորափոխադրումներում օգտագործվելու, առավել ևս կանգնած ուղևորներ տեղափոխելու համար : Այս ամենը իմանալուց հետո հարց է առաջանում. այդ ի՞նչ տրամաբանությամբ է առաջնորդվել Լիազոր մարմինը, որ 78 հազարը գերազանցող բնակչությանն, ընդամենը 30

հատ 16 հոգու համար նախատեսված միկրոավտոբուս հատկացնելով, փոխադրումների սպասարկումը համարել է հնարավոր: Իսկ այն, որ նախարարության կողմից թույլատրվել է ուղևորափոխադրումներն իրականացնել այդ նպատակի համար չնախատեսված տրանսպորտային միջոցներով, որևէ տրամաբանության մեջ տեղավորվել չի կարող: Օբյեկտիվ դատողությունը հուշում է, որ մրցույթի համար պահանջները սահմանելիս անհրաժեշտ էր հաշվի առնել այն հանգամանքը, որ Աշտարակ խոշորացված համայնքը համեմատաբար մոտ է գտնվում Երևան քաղաքին, և դրանով պայմանավորված՝ այս համայնքի ուսանողները և աշխատողները Երևանում իրենց ամենօրյա գործունեությունը ծավալելու համար չեն տեղափոխվում Երևան՝ ժամանակավոր բնակության (ընդհակառակը, շատ ուսանողներ և աշխատողներ այլ հեռավոր մարզերից ժամանակավոր բնակություն են հաստատում Աշտարակ խոշորացված համայնքում, իրենց բնակավայրի համեմատությամբ Երևան քաղաքին ավելի մոտ գտնվելու համար): Սա նշանակում է, որ Աշտարակ խոշորացված համայնքի և Երևան քաղաքի միջև տրանսպորտային կապը ենթադրում է հսկայական պահանջարկ և կանոնավոր ուղևորափոխադրումների ակտիվ հաճախականությամբ իրականացվող սպասարկում: Մինչդեռ, ինչպես նշել ենք ասարդեն, Լիազոր մարմինը ոչ միայն պատշաճ ուսումնասիրություն չի իրականացրել մրցույթից առաջ մարզի ուղևորահոսքի իրական պահանջարկը հասկանալու համար, այլ նաև որևէ ջանք չի գործադրել իրեն ենթակա մարմիններից համայնքի մշտական ուղևորների (Երևան քաղաքում աշխատող, ծառայող և սովորող անձանց) մոտավոր թիվը պարզելու համար: Իսկ եթե պարզվի, որ Լիազոր մարմինը տիրապետել է Աշտարակ խոշորացված համայնքի բնակչության և մշտական ուղևորահոսքի իրական թվերին և մրցույթը հայտարարելիս գիտակցաբար է նախատեսել 30 հատ 16 նստատեղ ունեցող միկրոավտոբուսներով փոխադրումների իրականացման պահանջը, ապա այս հանգամանքը պարզելուն ուղղված հարցերը, կարծում ենք, պետք է այս խնդրի մասին բարձրաձայնի արդեն ՀՀ վարչապետը՝ ՀՀ կառավարության նիստի ժամանակ: Դիմումատուների կողմից մեզ ներկայացված տվյալներով՝ Աշտարակ խոշորացված համայնքի 20 %-ը մշտապես օգտվում է հասարակական տրանսպորտից: Իսկ սա նշանակում է, որ միայն Աշտարակ քաղաքում այդ անձանց թիվը կազմում է 5,533, իսկ ողջ համայնքում՝ 15,641 հոգի: Մինչդեռ իրականում հասարակական տրանսպորտից օգտվողների թիվը գերազանցում է սույն հաշվարկի համար հինք ընդունված 20%-ը՝ հաշվի առնելով նաև համայնքի այցելուների ակտիվությունը: Այս հաշվարկը ներառվել է նաև մեր Կազմակերպության կողմից Օպերատորին հասցեագրված գրության մեջ, որին ի պատասխան ուղարկված գրությամբ ներկայացվել են Օպերատորի սեփական հաշվարկները: Ըստ Օպերատորի՝ «աշխատանքային օրերին ուղևորների թիվը կազմել է 4500-4800 հոգի, ինչը նաև ոչ աշխատանքային օրերի ուղևորահոսքի հաշվառմամբ՝ այդ թիվը կազմում է մարզի ազգաբնակչության 5 %-ը»: Մեզ համար առնվազն անհասկանալի է, թե ի՞նչ տրամաբանությամբ է Օպերատորը Աշտարակ խոշորացված համայնքի ամենօրյա ուղևորահոսքի վերաբերյալ մեր կատարած հաշվարկին հակադարձել ողջ մարզի ազգաբնակչության վերաբերյալ իր կատարած հաշվարկով, սակայն ակնհայտ է, որ համայնքի ուղևորահոսքի վերաբերյալ տարաբնույթ և այսքան հակասական տեղեկությունների առկայությունը հենց Լիազոր մարմնի աշխատանքների թերացման հետևանքն է: Ի դեպ, պետական և համայնքային իրավասու մարմինների աշխատանքի որակի ցուցանիշներից է նաև այն, որ միասնական տրանսպորտային ցանցի ձևավորմամբ Աշտարակ խոշորացված համայնքի շատ բնակավայրերում և հենց Աշտարակ քաղաքում որոշ թաղամասեր ընդգրկվել են ուղևորափոխադրումների ուղեգծերում, սակայն դրանց սպասարկման համար չեն նախատեսվել համապատասխան թվով կանգառներ: Այս հարցով թերևս, մեր Կազմակերպության կողմից Աշտարակ խոշորացված համայնքի ղեկավարին ուղղված գրավոր առաջարկի հիման վրա, Աշտարակ քաղաքում ավելացվել է ընդամենը 1 կանգառ, այն էլ առանց կահավորման (բաղկացած միայն կանգառի ցուցանակից), այնպես՝ ինչպես քաղաքում գործող կանգառների 99 %-ը: Այսպիսով, Լիազոր մարմինը՝ որպես ավտոմոբիլային տրանսպորտի բնագավառի պետական կառավարումն իրականացնող մարմին, թերացել է «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի (այսուհետ՝ Օրենք) 6-րդ հոդվածի 2-րդ մասի «բ» և «ե» կետերով իր համար սահմանված պարտականությունների կատարման հարցում, որի արդյունքում կոպտորեն խախտվել է Օրենքի 10-րդ հոդվածի 1-ին մասով սահմանված՝ չվացուցակներն ըստ ուղևորների փոխադրման փաստացի պահանջարկի կազմելու պահանջը: Խնդիր 2: Գերբեռնված տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող ուղևորափոխադրումները շուրջ 9 ամիս անմիջական սպառնալիք են հանդիսանում ուղևորների կյանքի և առողջության համար: Ըստ մրցույթի հայտարարության՝ Արագածոտի մարզի միասնական երթուղային ցանցը ձևավորվել է հետևյալ սկզբունքով՝ գյուղական բնակավայրերից դեպի քաղաքային բնակավայրեր, իսկ քաղաքային բնակավայրերից դեպի Երևան: Չվացուցակները և երթուղիների սխեմաները հաստատվել են

ՀՀ ՏԿԵ նախարարի 29.07.2024թ.թիվ 1719-Ա հրամանով : Համեմատության համար նշենք, որ նախքան Օպերատորի կողմից ուղևորափոխադրումների իրականացումը (մինչև 2025թ. հուլիսի 20-ը ներառյալ) Աշտարակ խոշորացված համայնքում ուղևորափոխադրումներն իրականացվել են բոլոր գյուղական բնակավայրերից դեպի Երևան, որն անցել է Աշտարակ քաղաքով և սպասարկել նաև Աշտարակ քաղաքի բնակչությանը: Իսկ Աշտարակ քաղաքում գործել է նաև Աշտարակ-Երևան երթուղի, ինչպես նաև Աշտարակ-Երևան ուսանողական ավտոբուսներ: Ինչպես այժմ, նախկինում ևս, մի քանի հարակից գյուղական բնակավայրեր ընդգրկվել են փոխադրումների մեկ երթուղում, որով միաժամանակ սպասարկում է իրականացվել մի քանի բնակավայրերի բնակչության համար: Կախված տվյալ տեղանքի բնակչության թվից և տեղաշարժի պահանջարկից՝ նախկինում երթերի իրականացումը կազմակերպվել է 25-60 րոպե պարբերականությամբ, իսկ սպասարկումն իրականացվել է ինչպես 16 հոգանոց միկրոավտոբուսներով, այնպես էլ 27-40 ուղևորի համար նախատեղված ավտոբուսներով: Ընդհանուր հաշվով համայնքի ուղևորափոխադրումներում ներգարվված է եղել 10 այդպիսի ավտոբուս (և կրկնակի ավել միկրոավտոբուսներ), որոնք գործել են ինչպես առավոտյան և երեկոյան ժամերին, այնպես էլ համեմատաբար պասիվ ժամ համարվող կեսօրվա ժամերին (ավտոբուսների երթերի միջանկյալ ժամանակահատվածում փոխադրումներն իրականացվել են միկրոավտոբուսներով, և տարբեր բնակավայրերը սպասարկող չվերթների միջև դադարները կազմել են 25 րոպեից մինչև 1 ժամ): Ելնելով այն հանգամանքից, որ բոլոր գյուղական բնակավայրերից դեպի Երևան (և հակառակը) երթուղիներն անցել են Աշտարակ քաղաքով, ուստի նշված ժամանակացույցով Երևան-Աշտարակ երթուղու համար ապահովվել են 5-10 րոպե պարբերականությամբ սպասարկում: Ի դեպ նախկինում փոխադրումների չվացուցակները և երթի դուրս բերված տրանսպորտային միջոցների տեսակները փոփոխության չեն ենթարկվել շաբաթվա աշխատանքային և ոչ աշխատանքային օրերին (ինչն այլևս այդպես չէ Օպերատորի ինքնակամ որոշման արդյունքում): Իսկ համայնքի ուսանողների համար ուսումնական տարվա ողջ ժամանակահատվածում գործել է Աշտարակ-Երևան հատուկ երթուղով «ուսանողական ավտոբուս», որն օրական 3 անգամ երթ է իրականացրել Աշտարակ քաղաքից դեպի Երևանի բուհական հաստատություններ և հակառակ ուղղությամբ: Սակայն, հանուն արդարության շեշտադրում ենք նաև, որ անգամ այդ պայմաններով Աշտարակի բոլոր բնակավայրերից դեպի Երևան փոխադրումների իրականացումը չի բավարարել համայնքի բնակչության իրական պահանջարկին և բազմիցս դժգոհությունների տեղիք է տվել նաև այդ ժամանակահատվածում: Սակայն, ի հակադրություն առկա պահանջարկի, 2024 թվականին Արագածոտնի մարզում միասնական երթուղային ցանցի ձևավորմամբ ի սկզբանե չի նախատեսվել գյուղական բնակավայրերից դեպի Երևան երթերի իրականացում, այլ սահմանվել է բոլոր բնակավայրերից դեպի Աշտարակ երթուղիներ, իսկ Երևանի հետ ամսիջական կապը նախատեսվել է բացառապես Աշտարակ քաղաքի համար, որն իրականացվել է ընդամենը 15 միկրոավտոբուսներով (ի դեպ այս սխեմայով փոխադրումների կազմակերպումը ևս վկայում է այն մասին, որ բավարար չափով չեն իրականացվել ուղևորների փոխադրման փաստացի պահանջարկը և տարածքի առանձնահատկությունները գնահատելուն ուղղված ուսումնասիրություններ, ուստի, մեր գնահատմամբ՝ մրցույթն ի սկզբանե հայտարարվել և անցկացվել է Օրենքի խախտումներով): Այս մոտեցման արդյունքում 2025թ. հուլիսի 21-ից շուրջ 29 գյուղական բնակավայրերի բնակիչները տևական ժամանակ ստիպված են եղել տարբեր (փնջային եղանակով սպասարկվող) գյուղական բնակավայրերից նախ հասնել Աշտարակ քաղաք՝ յուրաքանչյուր համայնքային փնջի համար տրամադրված ընդամենը 1 (հազվադեպ՝ 2) միկրոավտոբուսով, (որն ի դեպ տարբեր բնակավայրերում աշխատել է համապատասխանաբար 1-4 ժամ ընդմիջումներով), և գումարվելով Աշտարակ քաղաքի բնակչության ուղևորների հոսքին՝ Աշտարակ-Երևան երթուղու միկրոավտոբուսներով հասնել Երևան քաղաք: Ինչպես նկատում ենք, նշված մեխանիզմով կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացումը մեծաթիվ բնակիչների փաստացի զրկել է իրենց ազատ տեղաշարժի իրավունքից (չի ապահովել այդ իրավունքի իրականացման հնարավորություն) և զանգվածային դժգոհությունների ալիք բարձարացրել : Միայն վերջինիս արդյունքում Օպերատորի և լիազոր մարմնի փոխհամաձայնեցմամբ ձևավորվել են և ներկայումս գործում են 23 գյուղական բնակավայրերից դեպի Երևան կանոնավոր երթուղիներ : Սակայն դրանով խնդիրը չի լուծվել, քանի որ անգամ այդ փոփոխությունից հետո իրականացվող փոխադրումները ո՛չ երթերի քանակով, ո՛չ ժամանակացույցով և ո՛չ էլ հատկապես՝ տրանսպորտային միջոցների տեղատարողությամբ չի բավարարում համայնքի բնակչության (բնակավայրերից դեպի Երևան և հակառակ ուղղությամբ փոխադրման) իրական կարիքները: Այդուհանդերձ, նախկինի համեմատ Էականորեն կրճատված երթերի իրականացումը (ժամերի կրճատումն ու

դրանց անտրամաբանական դասավորությունը) Աշտարակ խոշորացված համայնքի բնակչության համար մինչ օրս անհանդուրժելի խնդիր է, որի մասին Օպերատորին բարձրաձայնվող ուղևորների ամենօրյա դժգոհությունները որևէ ուշադրության չեն արժանանում: Անշուշտ, նկարագրվածի հիման վրա կարելի է պատկերացնել, թե Օպերատորի կողմից ինչպիսի գերծանրաբեռնված միկրոավտոբուսներով են Աշտարակ խոշորացված համայնքում իրականացվում կանոնավոր ուղևորափոխադրումները: Ինչպես արդեն նշել ենք, համայնքի կանոնավոր ուղևորափոխադրումներն օրվա բոլոր ժամերին իրականացնում է ընդամենը 16 նստատեղ ունեցող միկրոավտոբուսներով, որոնք թեև իրենց տեսակով նախատեսված չեն կանգնած ուղևորներ փոխադրելու համար, սակայն դրանցում կանգնած ուղևորների թիվը մշտապես գերազանցում է նստածների թվին: Իրողությունը ճիշտ պատկերացնելու համար տեղին ենք համարում նշել նաև, որ այդ փոխադրամիջոցներով փաստացի տեղափոխվում են թույլատրելի չափից այնքան ավել ուղևորներ, որ միկրոավտոբուսների սրահների ընդամենը 50 սմ լայնությամբ միջանցիկ հատվածում մարդիկ կանգնում են 2 շարքով, հասնում մինչև դիմապակին, բռնվում վարորդի նստարանի հենակից, կորացած վիճակում հենվում դռանը և դիմապակուն: Այս խտությամբ ուղևորների տեղափոխումը ոչ միայն ծայրահեղ անհարմարություններ է ստեղծում ուղևորների համար, այլ նաև վտանգում է երթերի ողջ ընթացքը, քանի որ վարորդների համար աջակողմյան հայելիների օգտագործումը դառնում է անհնար : Ուստի այս իրավիճակը, ի թիվս անհարմարության, էթիկայի և բարոյական նորմերի կոպիտ խախտումների, անմիջական սպառնալիք է նաև երթերի անվտանգության և (ստիպված դրանցից օգտվող) ուղևորների կյանքի ու առողջության համար: Այս իրողության ֆոնին, ուշագրավ է բարձրացված հարցի վերաբերյալ Օպերատորի կողմից մեր Կազմակերպության գրությանն ի պատասխան ուղարկված հակադարձումը, որը բառացի մեջբերված է ստորև. Մեջբերում. «Այն պնդմանը, որ կանգնած ուղևորների փոխադրումը ազդում է երթևեկության վրա, տեղեկացնում եմ, որ «ՀՀ կառավարության 2007 թվականի հունիսի 28-ի «ՀՀ ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» թիվ 955-Ն որոշմամբ հաստատված հավելվածի 152-րդ կետի պահանջի համաձայն՝ Բեռնատար ավտոմոբիլի թափքում, ինչպես նաև միջքաղաքային, զբոսաշրջության երթուղիներով երթևեկող կամ երեխաների կազմակերպված խմբեր փոխադրող ավտոբուսների սրահում մարդկանց թիվը չպետք է գերազանցի կահավորված նստատեղերի քանակը: Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին ՀՀ օրենքի 4-րդ հոդվածի համաձայն՝ միջքաղաքային փոխադրումը փոխադրումների սկզբնակետից մինչև վերջնակետ՝ 50 կմ-ից ավելի հեռավորության վրա իրականացվող փոխադրումն է: Աշտարակ խոշորացված համայնքի երթուղիները մերձքաղաքային երթուղիներ են և նստատեղերի քանակից ավել ուղևոր փոխադրելու արգելք, որը նաև կհանգեցնի վարչական պատասխանատվության, չկա: Մեր աշխատանքի ընթացքում փոխադրումների կանոնները խախտելու փաստ Քաղաքաշինության, տեխնիկական և հրդեհային անվտանգության տեսչական մարմնի, որպես բնագավառի վերահսկողություն իրականացնողի, կողմից արձանագրված չէ :».- մեջբերման ավարտ: Ինչ խոսք, բնավ զարմանալի չէ, որ ամենօրյա ռեժիմով ուղևորների իրավունքները զանգվածաբար ոտնահարող Օպերատորը հենց օրենսդրական դաշտում առկա բացերին ու թերություններին է հղում կատարում, իր գործունեության որակն արդարացնելու համար: Իսկ թե ինչո՞ւ ոլորտի վերահսկողությունն իրականացնող մարմինը նրա գործունեության որակը մինչ օրս չի նկատել, իր հերթին նոր հարցեր է առաջ բերում: Այնուամենայնիվ, Օպերատորի վկայակոչած երկու իրավական ակտերի համադրության մեջ, մեզ համար անհասկանալի է նաև թե ի՞նչ տրամաբանությամբ է 2007 թվականին ՀՀ կառավարությունը որոշել, որ իր փոխադրման արժեքը վճարող ուղևորի կյանքն ու առողջությունը վտանգելն օրինաչափ է, եթե նրա երթևեկության տարածությունը չի գերազանցում 50 կիլոմետրը (այսինքն՝ մերձքաղաքային փոխադրումները չի ընդգրկել նստատեղերի քանակից ավել թվով ուղևորներ փոխադրելու արգելքի մեջ): Հարկ է նկատել նաև, որ ՀՀ Կառավարության 2007 թվականի հունիսի 28-ի թիվ 955-Ն որոշման ուժի մեջ մտնելուց ի վեր փոփոխությունների է ենթարկվել շուրջ 12 անգամ (վերջինը՝ 08.05.2025թ.), սակայն քննարկվող դրույթը մինչ օրս իրավական հիմք է հանդիսանում տնտեսվարողների (Օպերատորի) կողմից ուղևորների սահմանադրական իրավունքները խախտելու համար: Իսկ Օպերատորի այն պնդումը, որ ՀՀ Կառավարության 28.06.2007թ. թիվ 955-Ն որոշման 152-րդ կետի կարգավորմամբ արգելք սահմանված չէ մինչև 50 կմ. հեռավորությամբ իրականացվող փոխադրումներում կանգնած ուղևորներ տեղափոխելու համար, միանգամայն ընդունելի չէ նաև այն պատճառով, որ նույն իրավական ակտի 158-րդ կետով հստակ սահմանված է, որ Մարդկանց փոխադրումն արգելվում է տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական բնութագրով նախատեսված քանակից ավելի: Ցավոք, բարձրաձայնված խնդիրը միակը չէ ոլորտը

կարգավորող օրենսդրության մեջ, և ստեղծված իրավիճակում իր էական դերն է խաղացել նաև տրանսպորտային միջոցների տեսակին վերաբերող օրենսդրական հակասությունը: Մասնավորապես, էլենելով այն հանգամանքից, որ Օպերատորի կողմից ուղևորափոխադրումներն իրականացվում են միկրոավտոբուսներով, իսկ ՀՀ Կառավարության 28.06.2007թ. թիվ 955-Ն որոշման 152-րդ կետի կարգավորումը վերաբերելի է բացառապես ավտոբուս տեսակի տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող երթևեկությանը, ուստի 28.10.2025թ. Ե-2933 թվակիր գրությամբ հարցում ենք ուղարկել ՀՀ ՆԳՆ ոստիկանության պետին՝ պարզելու համար թե ի՞նչ հանգամանքներում են Օպերատորին պատկանող 16 նստատեղ ունեցող «միկրոավտոբուսները» հաշվառվել որպես «ավտոբուս»: Ի պատասխան մեր գրության՝ ՆԳՆ հաշվառման-քննական ծառայությունների մատուցման, թույլտվությունների և լիցենզավորման վարչությունը պարզաբանել է հետևյալը . Մեջբերում. «Գործող օրենսդրության համաձայն՝ ավտոմոբիլների դասակարգումն ըստ տեսակների ներկայացված է «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի 2-րդ հոդվածում: Վերջինիս համաձայն՝ ավտոբուսը ուղևորների համար նախատեսված 8-ից ավելի նստատեղ ունեցող, իր կառուցվածքով և կահավորվածությամբ ուղևորների և ուղեբեռի անվտանգ և հարմարավետ փոխադրման համար նախատեսված ավտոմոբիլն է: Ինչ վերաբերում է «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքին Ձեր հղմանը, ապա նշված օրենքի 4-րդ հոդվածում ևս ներկայացվում են Սույն օրենքում օգտագործվող հասկացությունները, որի համաձայն՝ «ավտոբուս՝ ավտոմոբիլ, որի նստատեղերի քանակը, բացառությամբ վարորդի նստատեղի, գերազանցում է ութը. 9-17 նստատեղ ունեցող ավտոբուսը, առանց վարորդի նստատեղի, համարվում է միկրոավտոբուս..»: Վերոնշյալ իրավակարգավորումներով միկրոավտոբուս հասկացության սահմանում առկա չէ: Ելնելով վերոգրյալից 16 նստատեղ ունեցող տրանսպորտային միջոցի հաշվառման փաստաթղթերում և ՆԳՆ էլեկտրոնային ռեգիստրի տրանսպորտային միջոցի «տեսակը». դաշտում «ավտոբուս» գրառելն իրավաչափ է».- մեջբերման ավարտ: Ինչպես նկատում ենք, ՀՀ-ում տրանսպորտային միջոցների հաշվառումն իրականացնող պետական մարմինը գտնում է, որ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքում «միկրոավտոբուս» հասկացության սահմանում առկա չէ, անգամ այն դեպքում, երբ տառացի մեջբերում է տրանսպորտային միջոցի այդ տեսակը սահմանող դրույթը: Բացի դրանից, հետաքրքիր է իմանալ, թե այդ ի՞նչ սկզբունքներով է Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառում պետական քաղաքականություն իրականացնող հիշյալ մարմինը, վերը մեջբերված երկու հավասարազոր օրենքներում առկա հակասությունը մեկնաբանել ի շահ տնտեսավարողի (շահուղթ ստանալու նպատակ հետապնդող սուբյեկտի), երբ հենց «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի 5-րդ հոդվածի ուժով պարտավոր էր առաջնորդվել տնտեսավարման գործունեության արդյունքների նկատմամբ երթևեկության մասնակիցների կյանքի և առողջության գերակայության սկզբունքով: Միևնույն ժամանակ այդ մարմինը պարտավոր էր նշված իրավական ակտերի դրույթները մեկնաբանել «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» ՀՀ օրենքի 41-րդ հոդվածի կանոններով, և դրանցում առկա կոլիզիաները լուծել՝ հաշվի առնելով ավելի ուշ ուժի մեջ մտած նորմատիվ իրավական ակտի նորմերը (40-րդ հոդվածի 1-ին մասի 3-րդ կետ), ինչը չի իրականացրել: Թերևս հենց այդ հանգամանքն էլ հիմք է ծառայում նաև «Մուլտի Տրանսպորտ» ՍՊԸ-ի կողմից՝ անհավանական չափերի հասնող գերբեռնված միկրոավտոբուսներով կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու փաստի նկատմամբ, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման պատասխանատուն հանդիսացող՝ ՀՀ ոստիկանության ծառայողների կողմից շարունակաբար թողտվություն դրսևորելու համար (քանի որ «ավտոբուս» համարվող տրանսպորտային միջոցներում կանգնած ուղևորներ տեղափոխելու արգելք օրենսդրությամբ սահմանված չէ): Ինչ վերաբերում է օրենսդրությամբ «միկրոավտոբուս» հասկացության սահմանման բացակայությանը, ապա պարզվում է, որ այդ մասին տեղյակ են միայն ՀՀ ոստիկանությունում, քանի որ Լիազոր մարմինն ինչպես 2024թ. Արագածոտնի մարզում մրցույթն անցկացնելիս , այնպես էլ ներկայումս՝ Հայաստանի Հանրապետությունում և ՀՀ տարածքից միջպետական կանոնավոր փոխադրումների իրականացման համար հայտարարված մրցույթներում հստակ նշում է փոխադրումները հենց միկրոավտոբուսներով իրականացնելու պահանջի մասին : Նշված երկու պետական մարմինների կողմից օրենքի կիրառության տարբեր մոտեցումները տարիներ շարունակ անուշադրության են մատնել հարցի այնպիսի առանցքային նրբություններ, որոնց բացասական հետևանքների գինը մինչ օրս վճարում են շարքային քաղաքացիները: «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 9-րդ հոդվածը սահմանել է ուղևորների և ուղեբեռի փոխադրումների կազմակերպման հիմնադրույթները, որի 1-ին մասի «ա» կետի ձևակերպմամբ՝ կանոնավոր

ուղևորափոխադրումները կարող են իրականացվել բացառապես երկու տեսակի շարժակազմերով՝ երթուղային ավտոբուսներով կամ երթուղային տաքսիներով: Օրենքը սահմանել է նաև «երթուղային ավտոբուս» և «երթուղային տաքսի» հասկացությունները, ըստ որի՝ երթուղային ավտոբուսը տվյալ երթուղու սահմանված կանգառներում ուղևորների նստեցում և իջեցում կատարելով՝ կանոնավոր փոխադրում իրականացնող ավտոբուսն է, իսկ երթուղային տաքսին միկրոավտոբուս է, որով իրականացվում է կանոնավոր փոխադրում սահմանված երթուղով՝ միայն սահմանված կանգառներում նստատեղերի թվով ուղևորների նստեցում և ուղևորների պահանջով երթուղու ցանկացած կետում իջեցում կատարելով (հոդված 4-րդ): Նույն հոդվածում առկա է «միկրոավտոբուս» կոչվող ավտոմոբիլի նկարագիրը, ըստ որի՝ 9-17 նստատեղ ունեցող ավտոբուսը, առանց վարորդի նստատեղի, համարվում է միկրոավտոբուս: Օրենքի 9-րդ հոդվածի 3-րդ մասի համաձայն՝ միկրոավտոբուսային փոխադրումները կազմակերպվում են ավտոբուսային փոխադրումների կազմակերպման ընդհանուր, ինչպես նաև սույն օրենքով միկրոավտոբուսային փոխադրումների համար սահմանված այլ պահանջներին համապատասխան: Օրենքի 10-րդ հոդվածի 4-րդ մասի համաձայն՝ միկրոավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումների երթուղիները կարող են կազմակերպվել նաև երթուղային տաքսու ռեժիմով՝ մշտական ուղևորահոսքի առկայության պայմաններում՝ չվացուցակներով, փոփոխական ուղևորահոսքի դեպքերում՝ ըստ ուղևորակուտակումների առաջացման միջակայքերի: Փաստը է, որ Արագածոտնի մարզում կանոնավոր ուղևորափոխադրումները չեն իրականացվում երթուղային ավտոբուսներով: Ինչպես գրառված է մրցույթի հայտարարությամբ և դրա արդյունքների արձանագրությամբ՝ դրանք իրականացվում են (բացառապես 16 նստատեղ ունեցող) միկրոավտոբուսներով: Առանձնահատկությունն այն է, որ Օրենքը թույլատրելով կանոնավոր ուղևորափոխադրումներում միկրոավտոբուսների ներգրավումը և դրանցով իրականացվող փոխադրումների վրա տարածելով ավտոբուսային փոխադրումների ընդհանուր կանոնները, այնուամենայնիվ սահմանել է նաև որոշակի պահանջներ, որոնց պահպանումը պարտադիր է կանոնավոր ուղևորափոխադրումները միկրոավտոբուսներով իրականացվող Օպերատորների համար (9-րդ հոդվածի 3-րդ մաս): Մասնավորապես. Օրենքի 14-րդ հոդվածի 3-րդ մասի համաձայն՝ ուղևորների նստեցումն ու իջեցումը թույլատրվում է երթուղու համար սահմանված կանգառներում, միկրոավտոբուսներում՝ ազատ նստատեղերի առկայության դեպքում, իսկ երթուղային տաքսու ռեժիմով աշխատող միկրոավտոբուսներում իջեցումը՝ նաև թույլատրելի տեղերում՝ ըստ ուղևորների պահանջի: Լրիվ զբաղեցված նստատեղերով երթուղուց դեպքում ուղևորի նստեցման նպատակով միկրոավտոբուսի կանգառումն արգելվում է: Նստատեղերը լրիվ զբաղված լինելու դեպքում երթուղու սահմանված կանգառներում միկրոավտոբուսի կանգառումն իրականացվում է ըստ ուղեբարահում գտնվող ուղևորների պահանջի: Օրենքի 27-րդ հոդվածի 5-րդ մասի համաձայն՝ Ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների փոխադրումների իրականացումը թույլատրվում է ավտոտրանսպորտային միջոցների՝ արտադրող գործարանի կողմից կամ օրենքով սահմանված կարգով թույլատրված նստատեղերի և բեռնվածության սահմաններում: Ինչպես նկատում ենք Օրենքը միկրոավտոբուսներով կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացումը թույլատրել է բացառապես այն պայմանով, որ դրանցով երթուղուց միայն նստած ուղևորներ (և այս դեպքում որևէ նշանակություն չունի կանոնավոր ուղևորափոխադրումը մերձքաղաքային և թե՞ միջքաղաքային): Այս հանգամանքը պարտավոր էր հաշվի առնել նաև Լիազոր մարմինը՝ Արագածոտնի մարզում փոխադրումների համար մրցույթ հայտարարելիս (և դրա պահանջները սահմանելիս): Մինչդեռ իրականությունն այն է, որ Լիազոր մարմինը մրցույթը հայտարարել է ոչ միայն (մարզում և համայնքում) առանց ուղևորահոսքի իրական պահանջարկը գնահատելու, այլ նաև մրցույթի հայտարարությամբ սահմանել է այնպիսի պահանջներ, որոնց ապահովմամբ ակնհայտ անհնարին է իրականացնել որակյալ ուղևորափոխադրումներ: Իսկ քննարկվող իրողության մեջ «ամենագավեշտալի» փաստն այն է, որ փաստացի միկրոավտոբուս հանդիսացող ավտոմոբիլները ՀՀ ոստիկանության կողմից հաշվառվել են որպես ավտոբուս և դրանով հիմքեր ստեղծել Օպերատորի համար՝ շրջանցելու մարզի կանոնավոր ուղևորափոխադրումներում կանգնած ուղևորներ տեղափոխելու արգելքը: Մենք հույս ունենք իմանալ, որ ներքին պայմանավորվածության արդյունք չէ հիշյալ պետական մարմինների կողմից Օպերատորի համար ստեղծված նպաստավոր պայմանները, որով գործարարական գործունեություն իրականացնող տնտեսավարողն իր շահույթն ապահովում է ուղևորների սահմանադրական իրավունքների համատարած ոտնահարման հաշվին: Հարկ ենք համարում ներկայացնել նաև, որ մեր Կազմակերպության գրությանն ի պատասխան Օպերատորի կողմից ուղարկված գրությամբ տեղեկացել ենք, որ. Մեջբերում. «Ընկերությունը Արագածոտնի մարզում տրանսպորտային համակարգ ձևավորելու նպատակով ձեռք է բերել 90 հատ «Զարք»

մակնիշի և 9 հատ ինքնուրույն տեղաշաջման խնդիրներ ունեցող անձանց տեղափոխման համար «Գագ» մակնիշի տրանսպորտային միջոցներ՝ ընդհանուր 1 մլրդ 200 մլն դրամ արժողությամբ».- մեջբերման ավարտ: Սակայն այս հարցում ևս իրողությունն այն է, որ Աշտարակ խոշորացված համայնքի որևէ ուղևոր չի տեսել և տեղյակ չէ, թե ո՞ր երթուղիներում կամ ո՞ր ժամերին են ուղևորափոխադրումներն Օպերատորի կողմից իրականացվում «Գագ» մակնիշի տրանսպորտային միջոցներով և ի՞նչ տեսք կամ տեղատրուղություն (հարմարավետություն) ունեն այդ տրանսպորտային միջոցները: Ինչպես նկատում ենք, յուրաքանչյուր մարզում մեկ օպերատորի առկայությամբ միասնական երթուղային ցանցի ձևավորմամբ հաղթող ընկերության մենաշնորհի հետևանքներից է նաև այն, որ անթույլատրելի չափերի հասնող ծանրաբեռնված միկրոավտոբուսներով իրականացվող փոխադրումների իրականացումը տվյալ Օպերատորի կողմից ընկալվում է որպես նորմալ երևույթ և նույնիսկ հատուկ միջոցներ են գործադրվում ուղևորափոխադրումները հենց այդպիսի գերբեռնվածությամբ իրականացնելու համար: Մասնավորապես, շաբաթ և կիրակի օրերին, ինչպես նաև այլ ոչ աշխատանքային օրերին, Օպերատորի կողմից երթի են դուրս բերվում ավելի սակավ թվով միկրոավտոբուսներ՝ միաժամանակ մեծացնելով նաև երթերի միջև ընկած ժամային տարածությունը (իսկ որոշ բնակավայրերում անգամ իսպառ դադարեցվում է փոխադրումների իրականացումը): Արդյունքում համայնքի կանգառներում առաջանում են ուղևորների լայնածավալ կուտակումներ, իսկ սակավ շարժակազմերով փոխադրումները կրկին իրականացվում են գերծանրաբեռնված (անգամ այն դեպքում, երբ այդ օրերին հանրային տրանսպորտից օգտվող ուղևորների ուղևոր անհամեմատ քիչ է): Այս փաստը վկայում է այն մասին, որ Օպերատորի իրական նպատակը ոչ թե որակյալ ծառայություններ տրամադրելն է (ինչպես այդ մասին իրենք են հայտարարում), այլ ամեն գնով իր համար գերշահույթ ապահովելը (եթե անգամ դրա համար վտանգվում է ուղևորների կյանքն ու առողջությունը): Այս համատեքստում ակներև է նաև այն փաստը, որ Օպերատորի մոտ բացակայում է բավարար չափով իր գործունեության «առաքելության» մասին գիտակցումը: Մասնավորապես, Օպերատորը չի ընդունում (կամ չի ընկալել) կանոնավոր ուղևորափոխադրումների «կանոնավորության» գաղափարը, որի էությունը ենթադրում է անփոփոխ չվացուցակներով երթերի իրականացում՝ անգամ խիստ սակավ ուղևորահոսքի պայմաններում: Եվ հենց այս հանգամանքով էլ պայմանավորված՝ Օպերատորը որոշ բնակավայրերում կամայականորեն դադարեցնում է փոխադրումները, իսկ մյուս երթուղիներում արհեստականորեն առաջացնում է ուղևորների հսկայական կուտակումներ, որպեսզի հնարավորինս քիչ միջոցներով երթերի իրականացմամբ (կրկին ուղևորների ծայրահեղ անհարմարության հաշվին) իր համար ապահովի իր ակնկալած գերշահույթը: Խնդիր 3: Օպերատորի կողմից կանոնավոր ուղևորափոխադրումներն իրականացվում են մի շարք արատավոր երևույթների ուղեկցությամբ, որով արտահայտվում է նրա իրական ակնկալիքներն ու ներքին մշակույթը: «Մուլտի Տրանսպորտ» ՍՊԸ-ի կողմից կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացմամբ Արագածոտնի մարզ մուտք գործեց Օպերատորի ձևավորած մշակույթը՝ ուղևորներին «ապրանքի պես» հաշվելու երևույթը: Այս գործառնության իրականացման համար Օպերատորն ունի հատուկ աշխատակիցներ, որոնք Աշտարակ-Երևան մայրուղու միջնամասում (Պռոշյան համայնքի մոտ) կանգնեցնում են երթի դուրս եկած յուրաքանչյուր միկրոավտոբուսի, դրա ներսում գտնվող ուղևորների քանակը հաշվելու համար: Թերևս ուղևորների համար պարզ է, որ այս գործողության նպատակը վարորդներից Օպերատորին փոխանցվող փոխադրավարձի (ակնկալվող շահույթի) նկատմամբ հաշվարկ կամ վերահսկողության իրականացնելն է, սակայն փաստ է, որ այն իրականացվում է ոչ միայն ուղևորների (որպես մարդու) և նրանց արժանապատվության նկատմամբ հարգանքի ակնհայտ բացակայությամբ, այլ նաև չի ծառայում դրա ներդրման նպատակին, և ինքնին ծնունդ է տվել նոր՝ կոռուպցիոն և հակաիրավական գործողությունների: Մասնավորապես, բոլոր ուղևորների համար ակնհայտ է, որ մարդկանց հաշվող աշխատակիցները պայմանավորվածություն են ձեռք բերել վարորդների հետ և անկախ ուղևորների փաստացի թվաքանակից՝ այդ մասին նշում են կատարում (գրառում են) ակնհայտ փոքր թվով: Մինչև 2025 թվականի ավարտը, այդ աշխատակիցներն առանց կաշկանդվելու ուղևորների կեղծ թվաքանակը վարորդներին հայտնում էին միկրոավտոբուսի սրահում բոլորին լսելի ձայնով: Սակայն ուղևորների բազմաթիվ հորդորների և դիտողությունների արդյունքում 2026 թվականի սկզբից փոփոխության է ենթարկվել միայն ուղևորների կեղծ թվաքանակը բարձրաձայն հաղորդելու համարձակությունը, և այժմ այդ թվերը հնչեցվում են բացառապես վարորդներին լսելի ձայնով: Իսկ որոշ վարորդներ, այս հանցավոր մշակույթի դեմ ուղևորների կողմից արվող հանդիմանությանն արձագանքում են գռեհիկ պահվածքով և վիրավորական ու սպռնալից արտահայտություններով (հարիր չենք համարում դրանք մեջբերել): Անշուշտ այս հանգամանքը ոչ միայն հակաիրավական է այն իմաստով, որ զարգացում է ապահովել

կոռուպցիայի համար, այլ նաև այն իմաստով, որ Օպերատորին հասնող ուղևորների սակավ թվի մասին տեղեկությունների հիման վրա՝ լրացուցիչ կամ առավել տարողունակ տրանսպորտային միջոցների ներգրավման, ինչպես նաև չվացուցակներում ավելացումներ կատարելու անհրաժեշտությունը բացարձակ չի քննարկվում: Այս փոխադրումներում ձևավորված մշակույթի տարրերից է նաև տրանսպորտային միջոցներում օդափոխության համակարգը չգործածելը, որի ազդեցությունը յուրաքանչյուր ուղևոր զգում է իր առողջական վիճակի փոփոխություններում: Կարևոր ենք համարում կրկնել, որ այդ միկրոավտոբուսները նախատեսված են բացառապես նստատեղերի քանակով ուղևորներ փոխադրելու համար (և հենց այդ քանակին համարժեք էլ նստարանների գլխավերևում տեղադրված են օդամյան խցիկներ), իսկ դրանց լուսամուտներն իրենց տեղադրությամբ և բացվելու դիրքով՝ նախատեսված չեն ընթացքի ժամանակ բացելու համար: Այդ տրանսպորտային միջոցների սրահի վերևում անգամ արտադրողի կողմից օդափոխիչ դռնակի հնարավորություն չի նախատեսվել, ամենայն հավանականությամբ այն հույսով, որ դրանց օգտագործողները կիրառելու են օդափոխության համակարգը՝ որը նախատեսված է ինչպես սրահի ջերմաստիճանը կարգավորելու, այնպես էլ սրահում գտնվող անձանց թթվածին մատակարարելու նպատակով: Մինչդեռ ամռան տապին և հատկապես միջտեղնային ժամանակահատվածում որոշ վարորդներ օդորակիչները միացրել են բացառապես ուղևորների բազմաթիվ պահանջների արդյունքում, իսկ աշնանն ու ձմռանն ընդհանրապես չեն միացրել այդ համակարգը՝ անգամ թթվածնային քաղցին չդիմացող ուղևորների խնդրանքով: Մեր Դիմումատուների պնդումներով՝ սրահում օդի հոսքի ապահովման համար վարորդներն առաջարկում են բացել սրահի պատուհանները՝ առանց հաշվի առնելու, որ ուղղահայց դիրքով բացվող և ցածր տեղադիրքով պատուհաններից անվտանգ օդային հոսք ապահովել պարզապես հնարավոր չէ: Կարևոր ենք համարում նշել, որ հայտարարված միջոցներում Օպերատորի հաղթող ճանաչվելու պատճառներից մեկն էլ հենց օդորակիչներով կահավորված տրանսպորտային միջոցների առկայությունն է եղել: Իսկ թե գործնականում որքանով են դրանք կիրառվում, որևէ անգամ չի ստուգվել ո՛չ Օպերատորի և ո՛չ էլ նրա գործունեությունը վերահսկող մարմինների կողմից: Փաստացի Աշտարակ խոշորացված համայնքի բնակիչները մինչ օրս այլ հնարավորություն չունենալու պայմաններում, (ծանրաբեռնված ժամերին հատկապես, երկարատև սպասումներից հետո) ստիպված են օգտվել Օպերատորի ծառայությունից և նստած ու ապահով ուղևորության արժեքը վճարելու դիմաց՝ 40 րոպեից մինչև 1 ժամ տևողությամբ երթևեկել կանգնած, առանց օդափոխության, առանց տեսադաշտի, գերբեռնված և նվաստացուցիչ մշակույթի ուղեկցությամբ: Այս մշակույթի ձևավորման ակտիվ դերակատարներից են նաև Աշտարակ խոշորացված համայնքի երթուղիների վերջնակետում «Կենտրոնական» ավտոկայանում Օպերատորի երթևեկությունը կարգավորող «պաշտոնյաները»՝ կարգավարները: Այս աշխատակիցների աշխատանքը դիտարկող որևէ ուղևոր մինչ օրս չի կարողացել հասկանալ. արդյո՞ք Օպերատորի երթուղիների (հատկապես Երևան-Աշտարակ) համար պաշտոնապես հաստատված չվացուցակներ գոյություն ունեն, թե՞ ոչ: Փաստացի, այս անձինք իրենց հայեցողությանն են վերագրում Երևանից մեկնող բոլոր երթերի ժամանակացույցը և դառնում այդ երթերի գերծանրաբեռնվածությունն ապահովող գլխավոր դերակատարները: Հենց նրանց քմահաճությամբ են առաջնորդվում դեռևս մեկնման կետում գերբեռնված, սակայն տասնյակ րոպեներ մեկնման հրահանգի սպասող միկրոավտոբուսների վարորդները, որոնց ծառայությունից օգտվելը երթուղու այլ կանգառներում սպասող ուղևորների համար դառնում է անհնարին: Եվ ինչպես որոշ վարորդներ, այս աշխատակիցները ևս զուրկ են (իրենց ծառայության սպառողների) ուղևորների հետ շփման կանոնների իմացությունից և մշտապես (երբեմն անզուսպ) կոնֆլիկտի մեջ են մտնում ուղևորների հետ: Այն, որ որոշ վարորդներ (մասնավորապես 4668L համարանիշով միկրոավտոբուսի վարորդը) բացահայտ անհարգալից վերաբերմունք են ցուցաբերում ուղևորների նկատմամբ՝ Օպերատորին հայտնել ենք դեռևս 2025թ. սեպտեմբերին ուղարկված մեր գրությամբ, որին ի պատասխան տեղեկացել ենք, որ. Մեջբերում.- «Բոլոր վարորդները ամենօրյա ռեժիմով ստուգվում են և պարբերաբար ստանում հրահանգավորումներ՝ այդ թվում ուղևորների նկատմամբ վարվելաձևի կանոնների պահպանման ուղղությամբ: Վարորդները, որոնք խախտում են աշխատանքային պայմանագրով նախատեսված կանոնները, արժանանում են Աշխատանքային օրենսգրքով և պայմանագրով նախատեսված պատասխանատվության՝ ընդհուպ աշխատանքից հեռացման»- Մեջբերման ավարտ: Սակայն իրողությունն այն է, որ Օպերատորի կողմից սպասարկման Էթիկան բացարձակ անուշադրության է մատնված աշխատանքի կազմակերպման բոլոր մակարդակներում, իսկ ուղևորների դժգոհությանն արժանացած կոնկրետ վարորդը մինչ օրս շարունակում է իր աշխատանքը նույն ոգով, ոճով և համարձակությամբ: Իսկ այն, որ այս որակով ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու

դիմաց ուղևորներից գանձվում է նախկինի համեմատությամբ էականորեն թանկացված փոխադրավարձ՝ թերևս ամենաանտրամաբանական փաստն է համայնքի ուղևորափոխադրումների ողջ պատմության մեջ: Դեռևս 2025թ. ամռանը համայնքի բնակիչների գանձվածային դժգոհության արդյունքում Օպերատորը վերանայեց սկզբնապես իր սահմանած ուղեվարձը որոշ երթուղիներում, որի արդյունքում մրցույթի մասնակցության հայտով ներկայացված անհավանական բարձր (մինչ այդ գործող ուղեվարձի համեմատությամբ 50-80%-ով ավել) գինը դարձավ գործող ուղեվարձի համեմատությամբ 30-50 % թանկացում: Մեր կարծիքով իրավասու պետական մարմինների կողմից պետք է ուշադրության արժանանա նաև Օպերատորի կողմից սկզբնապես սահմանված և ներկայումս գործող ուղեվարձի համապատասխանությունը «Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների երթուղիների փոխադրավարձը սահմանելու պահանջները հաստատելու մասին» ՀՀ Կառավարության 08.08.2024 թվականի N 1253-Ն որոշմամբ սահմանված պահանջներին : Հետաքրքրական է նաև այն իրողությունը, որ Օպերատորի գործունեության մեջ ներգրավված ոչ մի տրանսպորտային միջոցի ուղեսրահում՝ ուղևորների համար տեսանելի կենտրոնական մասում, փակցված չէ ուղևորների և ուղևորափոխադրումն իրականացնող վարորդների իրավունքների ու պարտականությունների մասին ցուցանակ, ինչը Օրենքի 13-րդ հոդվածի 3-րդ մասով սահմանված պահանջն է: Փոխարենը այդ միկրոավտոբուսների ապակիներից մեկին փակցված է Օպերատորի կողմից գործարկվող թեժ գծի հեռախոսահամարը, որին ուղևորների կողմից (այդ թվում՝ մեր Կազմակերպության աշխատակիցների անձնական հեռախոսահամարներից) կատարված մեծաթիվ զանգեր մնացել են անպատասխան: Հարկ ենք համարում նշել նաև, որ Օպերատորն իր գրությամբ մեր Կազմակերպությանը տեղեկացրել է, որ ի թիվս տրանսպորտային միջոցների շարժի և երթուղիների ուղեգծերի, YandexGo հավելվածի միջոցով կարելի է հետևել նաև դրանց շարժման ժամերին: Հետևելով այդ հորդորին, հենց ինքներս ենք համոզվել, որ YandexGo հավելվածում մուտքագրված ներհամայնքային երթուղիների ժամերը (մեկնումների հաճախականությունը) չի համապատասխանում իրականում գործող չվացուցակին: Մասնավորապես հավելվածում ներկայացված է, որ թիվ 10,11,12,13,14,15,17 երթուղիները մեկնում են յուրաքանչյուր 15 րեպես մեկ, մինչդեռ իրականությունն այն է, որ այդ երթուղիներն ընդամենը 3-6 երթ են իրականացնում ողջ օրվա ընթացքում: Այս իրողությունը ևս խոսում է վկայություն է Օպերատորի աշխատանքի որակի և որդեգրած արժեքների մասին: Այսպիսով, վերը նկարագրվածը փաստում է, որ Օպերատորի կողմից իրականացվող կանոնավոր ուղևորափոխադրումների որակը կոպտորեն խախտում է ՀՀ Սահամանդրության 3-րդ հոդվածի 1-ին մասով և «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 21-րդ հոդվածի 4-րդ մասի «գ» կետով և 13-րդ հոդվածի 3-րդ մասով սահմանված դրույթները: Օպերատորի գործունեությամբ ունահարվում է մարդկանց արժանապատվությունը և ի թիվս այլ իրավունքների՝ խախտվում է նաև ուղևորների բարեկիրթ և անվտանգ սպասարկվելու իրավունքը: Խնդիր 4: Արագածոտնի մարզում Օպերատորի գործունեության ծավալմամբ վերացվեց մարզում գործող ուսանողական ավտոբուսների գործունեությունը: Ինչպես արդեն ներկայացրել ենք, մինչև 2025 թվականի հուլիսի 20-ը Աշտարակ խոշորացված համայնքում գործել են հատուկ երթուղով և փոխադրավարձով՝ ուսանողների համար նախատեսված ավտոբուսներ, որոնք տարիներ շարունակ ուսումնական տարվա ողջ ժամանակահատվածում իրենց գործունեությամբ օժանդակել են համայնքի մեծաթիվ ուսանողների կրթության իրավունքի իրականացմանը: Այս հանգամանքն էականորեն նվազեցրել է հատկապես առավոտյան ժամերին առկա ուղևորահոսքը և թույլ է տվել, որ մարզում գործող կանոնավոր ուղևորափոխադրումները հիմնականում ծառայեն աշխատողներին և այլ անձանց համար: Սակայն Օպերատորի գործունեության մեկնարկով դադարեցվեցին նաև իրենց տեսակով ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրում հանդիսացող՝ «ուսանողական ավտոբուսների» գործունեությունը և կրճատված չվացուցակով ու սակավ տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող ուղևորափոխադրումների բոլոր կանոնները տարածվեցին նաև համայնքի ուսանողների վրա: Այս խնդրի կարգավորման (ուսանողության համար հատուկ երթուղով, սակագնով և տրանսպորտային միջոցներով փոխադրումներ իրականացնելու անհրաժեշտության) մասին մեր Կազմակերպությունն իր գրությամբ սկզբնապես տեղեկացրել է Օպերատորին, որին ի պատասխան ստացել է հետևյալը. Մեջբերում.- «Ինչ վերաբերում է այսպես կոչված «ուսանողական» երթուղիներին, ապա տեղեկացնում եմ, որ Օրենքը սահմանում է ուղևորափոխադրումների երկու տեսակ՝ կանոնավոր և ոչ կանոնավոր: Մենք պարտավորված ենք իրականացնել կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ՝ սահմանված չվացուցակների և ուղեգծերի համաձայն: Ուսանողական փոխադրում կամ երթուղի հասկացություն ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված չէ և մարզի մնացած բոլոր համայնքներից ուսանողների փոխադրումը կազմակերպվում է

կանոնավոր երթուղիների միջոցով, իսկ առանձին համանքների կողմից իրականացվում է ուսանողների փոխադրումների վճարների մասնակի կամ ամբողջական փոխհատուցում:»- մեջբերման ավարտ: Ելնելով Օպերատորի պատասխանից և միաժամանակ ընդունելով, որ կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունը պարտավոր չէ համայնքային նշանակության խնդրի լուծման համար միջոցներ ձեռնարկել, մեր Կազմակերպությունը 16.09.2025թ.Ե-2923 թվակիր գրությամբ դիմել է Աշտարակ խոշորացված համայնքի ղեկավարին: Այդ գրությամբ հղումներ կատարելով «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքով սահմանված ոչ կանոնավոր փոխադրումների սահմանմանն ու «Տեղական ինքնակառավարման մասին» ՀՀ Օրենքի դրույթներին՝ առաջարկվել է կազմակերպել համայնքի ուսանողների կարիքների բավարարմանն ուղղված ոչ կանոնավոր փոխադրումներ: Մասնավորապես, ներկայացվել է մեր եզրահանգումն այն մասին, որ համայնքային ենթակայությամբ կազմակերպության (օրինակ մշակույթի պալատի) պատվերով, նրա սահմանած նպատակի (տվյալ դեպքում՝ ուսանողների ուղևորափոխադրման) իրագործման համար, փոխադրողի (օրինակ՝ համայնքին պատկանող կամ մասնավոր սեփականություն հանդիսացող տրանսպորտային միջոցի օրինական տիրապետողի) հետ կնքված պայմանագրի պայմաններին (հատուկ երթուղուն, մեկնման և վերադարձի ժամացուցակին, հաճախականությանը և փոխադրավարձին) համապատասխան կարող են իրականացվել ոչ կանոնավոր փոխադրումներ (տվյալ դեպքում՝ «ուսանողական ավտոբուսի» գործարկում), որը որևէ առնչություն չունի Համայնքում կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնողի (տվյալ դեպքում՝ Ընկերության կողմից իրականացվող) գործունեության հետ, և որևէ կերպ չի կարող արգելվել կամ այլ ազդեցության ենթարկվել վերջինիս կողմից: Սակայն, ի պատասխան մեր առաջարկի Աշտարակ խոշորացված համայնքի ղեկավարը 08.10.2025թ. N 5554 գրությամբ հայտել է, որ. Մեջբերում.-«Ձեր կողմից բարձրացված հարցը դուրս է համայնքապետարանի լիազորություններից:».- մեջբերման ավարտ: Հարկ է նկատել, որ «Տեղական ինքնակառավարման մասին» ՀՀ օրենքի 12-րդ հոդվածի 1-ին մասի 10-րդ և 16-րդ կետերի համաձայն՝ համայնքի հասարակական տրանսպորտի աշխատանքի կազմակերպումը, համայնքային ճանապարհային ենթակառուցվածքների պահպանումը և շահագործումը, ինչպես նաև համայնքի երիտասարդության խնդիրների լուծմանն ուղղված ծրագրերի և միջոցառումների կազմակերպումը համայնքի պարտադիր խնդիրներից են: Նույն օրենքի 10-րդ հոդվածի 9-րդ մասի համաձայն՝ տեղական ինքնակառավարման մարմինները օրենքով սահմանված կարգով պարտավոր են առաջնահերթությամբ ապահովել համայնքի պարտադիր խնդիրների լուծման նպատակով սահմանված սեփական լիազորությունների կատարումը: Նույն օրենքի 35-րդ հոդվածի 3-րդ մասի համաձայն՝ համայնքի ղեկավարն իր լիազորություններն իրականացնում է համայնքային վարչական և համայնքային հայեցողական պաշտոններ զբաղեցնող անձանց, աշխատակազմի, համայնքային հիմնարկների և ոչ առևտրային կազմակերպությունների միջոցով: Նույն օրենքի 46-րդ հոդվածի 1-ին մասի 2-րդ ենթակետի համաձայն՝ երիտասարդության հետ տարվող աշխատանքների բնագավառում համայնքի ղեկավարը կազմակերպում և կառավարում է համայնքային ենթակայության (...) ակումբների, մշակույթի տների, երիտասարդական կենտրոնների, գրադարանների, կրթական, մշակութային և երիտասարդական այլ հիմնարկների ու կազմակերպությունների գործունեությունը (...): Նույն օրենքի 46-րդ հոդվածի 1-ին մասի 5-րդ ենթակետի համաձայն՝ համայնքի ղեկավարն աջակցում է համայնքում երիտասարդական խնդիրների լուծմանն ուղղված ծրագրերի, միջոցառումների իրականացմանը: 29.03.2025թ. ուժի մեջ է մտել նաև «Երիտասարդական քաղաքականության մասին» ՀՀ օրենքը, որի ընդհանուր տրամաբանության մեջ համայնքի ղեկավարը՝ ելնելով համայնքի երիտասարդների կարիքներից, երիտասարդների կյանքում առկա և պոտենցիալ մարտահրավերներից պարտավոր է ձեռնարկել համայնքային առանձնահատկություններն արտացոլող պլանավորված միջոցառումներ: Ինչպես նկատում ենք ՀՀ օրենսդրության վերը մեջբերված դրույթների շարադրանքից՝ տեղական ինքնակառավարման մարմինները պարտավոր են առաջնահերթությամբ ապահովել համայնքի երիտասարդության խնդիրների լուծմանն ուղղված ծրագրերի իրականացումը: Ընդ որում դրանց իրականացմանը կարող է ծառայել համայնքային ենթակայության երիտասարդական և մշակութային հիմնարկների ու կազմակերպությունների գործունեությունը: Այլ խոսքով, տեղական ինքնակառավարման մարմիններն իրավասու են համայնքային պատկանելության գույքի (ավտոբուսների) օգտագործմամբ կամ համայնքի և մասնավոր անձանց միջև կնքված պայմանագրով կազմակերպել համայնքի ուսանողների համար հատուկ երթուղով իրականացվող ուսանողական ավտոբուսների գործարկումը, որն իր տեսակով համապատասխանում է ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումների հասկացությանը և որևէ կերպ չի խանգարում համայնքում իրականացվող կանոնավոր

ուղևորափոխադրումներին: Սակայն, եթե անգամ մենք սխալ ենք պատկերացնում վերը նշված դրույթներով սահմանված ՏԻՄ իրավասությունները, ապա մեզ համար առնվազն պարզ չէ, թե «Տեղական ինքնակառավարման մարմինների մասին» ՀՀ օրենքն ի՞նչ սահմանափակումներ է նախատեսել հենց Աշտարակ համայնքի տեղական ինքնակառավարման մարմինների համար, որ Աշտարակ համայնքի ղեկավարը չունի անհրաժեշտ այն լիազորությունները, որոնց գործադրմամբ մի շարք այլ համայնքների ղեկավարներ հաջողությամբ լուծում են իրենց ուսանողների փոխադրման հարցը: Վերջին, ամենաթարմ օրինակներով՝ Արտաշատի և Մեծամորի համայնքային իշխանությունները գործարկել են (իրապես հարմարավետ տրանսպորտային միջոցներով և անվճար) «ուսանողական տրանսպորտ», որով ոչ միայն լուծվում է համայնքի ուսանողների կրթության իրավունքին աջակցելու հարցը, այլ նաև թեթևացնում է նրանց ընտանքիների ֆինանսական բեռը: Միևնույն ժամանակ կարևոր ենք համարում նկատել նաև, որ ՀՀ որևէ տեղական ինքնակառավարման մարմին զրկված չէ համայնքային նշանակության խնդիրների լուծման նպատակով, ի դեմս ՀՀ ՏԿԵ նախարարության, օրենսդրական նախաձեռնությամբ հանդես գալու և անհրաժեշտ բոլոր օրենքներում փոփոխություններ կատարելու իրավունքից: Ասվածի համար վառ օրինակ է այն դեպքը, երբ Երևանի քաղաքապետարանի ջանքերի շնորհիվ ՀՀ ՏԿԵ նախարարության կողմից մշակվեցին «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքում, «Տեղական տուրքերի և վճարների մասին» օրենքում և Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին օրենքների նախագծեր , որոնցով ներդրվեց ներհամայնքային կանոնավոր փոխադրումների համար տեղական վճարի գանձման (վճարման) նկատմամբ համայնքի ղեկավարի կողմից լիազորված անձանց միջոցով հսկողություն իրականացնելու հնարավորությունը: Ուստի, մեր համոզմամբ՝ որևէ դեպքում օրենքով սահմանված լիազորությունն չունենալը (և այդ լիազորությունն ունենալուն ուղղված քայլեր չձեռնարկելը) որևէ համայնքի ՏԻՄ ղեկավարության համար չի կարող հանդիսանալ համանքային նշանակության խնդիրները չլուծելու արդարացված պատճառաբանություն: Այսպիսով, ամփոփելով սույն գրության մեջ բարձրաձայնված խնդիրները համոզվում ենք, որ Արագածոտնի մարզում միասնական երթուղային ցանցի ձևավորմամբ ավելացել են մարզի բնակչության խնդիրները, քանի որ ազատ տեղաշարժի իրավունքի իրականացումը մեծաթիվ անձանց համար դարձել է ամենօրյա պայքարի և մտահոգության առարկա: Ավելին, վերը նկարագրված որակով և մոտեցմամբ Օպերատորի կողմից իրականացվող կանոնավոր ուղևորափոխադրումների շնորհիվ Աշտարակ խոշորացված համայնքի բոլոր ուղևորների օրը սկսվում և ավարտվում է հուզական գերլարվածության և միմյանց նկատմամբ անհանդուրժողականության մթնոլորտում: Իսկ շատ ուղևորներ հատկապես առավոտյան և երեկոյան ժամերին Երևան հասնելու և վերադարձի համար ստիպված են լինում նաև դիմել ավելի ծախսատար միջոցների (օգտվել տաքսի ծառայություններից): Ամփոփելով նաև Հայաստանում (դեռևս միայն Կոտայքի և Արագածոտնի մարզերում) ներդրված միասնական երթուղային ցանցի ձևավորման ուսումնասիրությունը՝ համոզվում ենք, որ ՀՀ տարածքում հասարակական տրանսպորտի միասնական երթուղային ցանցի ներդրման իրական պատկերը չի համապատասխանում ՀՀ Կառավարության 2021-2026թթ. ծրագրով նախատեսված նպատակներին, քանի որ հասարակական տրանսպորտի ոլորտում որակյալ ծառայությունների ապահովումը ենթադրում է այնպիսի նախապատրաստական գործողություններ, ինչպիսիք են. առկա իրավիճակի ուսումնասիրությունը, յուրաքանչյուր համայնքում տեղանքի առանձնահատկությունների և բնակչության թվաքանակի հաշվառումը, բնակչության զբաղվածության, հանրային տրանսպորտից օգտվելու պատճառների ու հաճախականության պարզումը, ուղևորափոխադրման ոլորտում բնակչության կարիքների ու պահանջարկի ուսումնասիրությունը, ինչպես նաև գնահատված արդյունքներից ելնելով՝ մրցույթի մասնակիցների համար ուղևորահոսքերի իրական պահանջարկին համապատասխան պայմաններ առաջադրելը: Մեր դիտարկմամբ՝ միայն այս և ոլորտի այլ առանձնահատկությունները վեր հանող հարցերի պատասխանները հաշվառելով կարելի է նախաձեռնել համակարգային փոփոխություններ՝ վստահ լինելով, որ այդ փոփոխություններն ապահովելու են ուղևորափոխադրման կարիքների բավարարումն ու ոլորտի բարեփոխումը: Մինչդեռ Աշտարակ խոշորացված համայնքի՝ վերը նկարագրված օրինակով, համոզվում ենք, որ այդ գաղափարի իրագործումը ոչ միայն չի լուծում մարզերում կանոնավոր ուղևորափոխադրումների պատշաճ իրականացման խնդիրը, այլ նաև նոր խնդիրներ է առաջացրել մարզաբնակ անձանց և ուսանողների համար: Ավելին, միասնական երթուղային ցանցի ձևավորման ընթացակարգն ու մեթոդաբանությունը նպաստավոր պայմաններ են ստեղծել ոլորտում մեկ օպերատորի կողմից մենաշնորհի ձևավորման համար և նշված մարզերի բնակչությունն ամենօրյա ռեժիմով առնչվում է դրա բոլոր բացասական հետևանքներին: Այդ հետևանքները շղթայական ազդեցություն են ունենում նաև ոլորտի այլ

խնդիրների լուծման վրա: Մասնավորապես ներկայիս որակով իրականացվող ուղևորափոխադրումները յուրաքանչյուր մարզաբնակ ուղևորի մոտ բուռն ցանկություն է առաջացնում միջոցներ ձեռնարկել սեփական փոխադրամիջոցը ձեռք բերելու համար և ժամ առաջ ազատվելու հանրային տրանսպորտից օգտվելու անհրաժեշտությունից: Սակայն այդպիսի մոտեցումն էլ իր բացասական հետևանքներն է թողնում Երևան քաղաքի երթևեկության վրա, քանի որ օրեցօր ավելացող թեթև մարդատար տրանսպորտային միջոցներն անհարկի ծանրաբեռնում են քաղաքի երթևեկությունը: Վերջինս լրջագույն խնդիր է համարվել Երևան քաղաքի համար և քաղաքային իշխանությունը ներկայումս քննարկում է մայրաքաղաքում երթևեկության և ճանապարհների բեռնաթափման տարաբնույթ նախագծեր : Մեր դիտարկմամբ՝ այդ նախագծերն արդյունավետ լինել չեն կարող այնքան ժամանակ, քանի դեռ չի կարգավորվել մարզային հասարակական տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների որակը և մարզային բնակչության համար հասարակական տրանսպորտից օգտվելը չի դարձել ցանկալի, արդյունավետ և մատչելի միջոց: Իսկ այդ նպատակին հասնելու համար առաջին հերթին անհրաժեշտ է միջոցներ ձեռնարկել՝ գործող օրենսդրական կարգավորումները ՀՀ Սահմանադրությանն ու դրանում ամրագրված մարդու հիմնարար իրավունքների եռթյանը համապատասխանեցնելու ուղղությամբ:

Կից նյութեր

Առկա է 1 կից նյութ

Հանրագրի գլխավոր նախաձեռնող՝

Ա.Դ.Սախարովի անվան մարդու իրավունքների պաշտպանության հայկական կենտրոն ՀԿ

Հասցե՝ Երևան, Խահալյան փողոց 8, շենք 3

Էլ. փոստ՝ armsakhfd@gmail.com

Հեռախոսահամար՝ +37410587864