

ՀԱՆՐԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՈԼՈՐՏՈՒՄ
ՄԱՏՈՒՑՎՈՂ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ
ՄՈՆԻՏՈՐԻՆԳԻ ԶԵԿՈՒՅՑ



Երևան, 2017թ.



Ընդդեմ իրավական կամայականությունների ՅԿ

Հասցե՝ Արշակունյաց 6
Հեռախոս՝ +(374 10)5828 19
Էլ. փոստ՝ info@favl.am
Կայք՝ <http://arm.favl.am>

Մոնիտորինգն իրականացվել է

«Հանրությանը մատուցվող ծառայությունների մասնակցային մոնիտորինգ և սոցիալական հաշվետվողականության խթանում Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում» ծրագրի շրջանակներում

Սույն ուսումնասիրությունը հնարավոր է դարձել Ամերիկայի ժողովրդի աջակցությամբ՝ ԱՄՆ Միջազգային զարգացման գործակալության ֆինանսավորմամբ և «Թրանսպարենսի Ինթերնեշնլ հակակոռուպցիոն կենտրոն» ՅԿ-ի կողմից իրականացվող «Պահանջատեր հասարակություն՝ հանուն պատասխանատու կառավարման» ծրագրի շրջանակներում: Ուսումնասիրության բովանդակության համար պատասխանատու է Ընդդեմ իրավական կամայականությունների ՅԿ-ը, և այն պարտադիր չէ, որ արտացոլի ԱՄՆ ՄԶԳ կամ ԱՄՆ կառավարության կարծիքը:

Համառոտագիր.....	3
Ներածություն.....	6
Մեթոդաբանություն	8
Գլուխ 1. Հանրային տրանսպորտի մեքենաների տեխնիկական վիճակը և կահավորումը.....	11
1.1 Իրավական կարգավորումներ.....	11
1.2 Բացահայտումներ	12
Գլուխ 2. Կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի ուղևորափոխադրման գործընթացի կազմակերպումը.....	18
2.1 Իրավական կարգավորումներ.....	18
2.2 Բացահայտումներ	19
Գլուխ 3. Վարորդների և ուղևորների իրավունքները և պարտականությունները.....	24
3.1 Իրավական կարգավորումներ.....	24
3.2 Բացահայտումներ	25
Գլուխ 4. Հանրային տրանսպորտի ոլորտում կարիքների գնահատում.....	32
4.1 Ներքաղաքային տրանսպորտ	32
4.2 Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտ.....	33
4.3 Կարիքների գնահատում այն համայնքներում, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ	36
Եզրահանգումներ.....	39
Առաջարկություններ	42
Հավելված 1. Ուսումնասիրված իրավական կարգավորումներ	46
Հավելված 2. Մոնիտորինգի գործիքներ	47
Հավելված 3. Ուսումնասիրված երթուղիների չվացուցակներ	76
Հավելված 4. Լուսանկարներ մոնիտորինգի վերաբերյալ	82
Հավելված 5. Ընտրանքի նկարագրություն	85

Համառոտագիր

«Ընդդեմ իրավական կամայականության» հասարակական կազմակերպությունը «Հանրությանը մատուցվող ծառայությունների մասնակցային մոնիտորինգ և սոցիալական հաշվետվողականության խթանում Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում» փոքր դրամաշնորհային ծրագրի շրջանակներում իրականացրել է կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի մոնիտորինգ Վայոց ձոր և Սյունիք մարզերում: Նախաձեռնությունը հնարավոր է դարձել ԱՄՆ Միջազգային զարգացման գործակալության ֆինանսավորմամբ «Թրանսփարենսի Ինթերնեշլ հակակոռուպցիոն կենտրոն» ՀԿ կողմից իրականացվող «Պահանջատեր հասարակություն՝ հանուն պատասխանատու կառավարման» ծրագրի շրջանակներում: Մոնիտորինգի նպատակներն են ուսումնասիրել Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում հանրային տրանսպորտի աշխատանքի կազմակերպման համապատասխանությունը դրա կարգավորման հիմքում ընկած օրենսդրական դաշտին, տրանսպորտի ոլորտում կարիքները թիրախային համայնքների բնակիչների շրջանում, ինչպես նաև ուսումնասիրության հիման վրա ոլորտի բարելավմանն ուղղված առաջարկությունների մշակումը և դրանց հետագա ներդրմանը նպաստելը:

Նշված նպատակների իրագործման համար, կիրառվել են փաստաթղթերի վերլուծության, դիտարկման, զանգվածային հարցման և առանցքային տեղեկատուների հետ հարցման մեթոդները: Ուսումնասիրությունն իրականացվել է Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերի 23 համայնքներում: Բովանդակային վերլուծության են ենթարկվել կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի աշխատանքի կարգավորման հիմքում ընկած իրավական ակտերը: Դիտարկումը և զանգվածային հարցումները իրականացվել են նշված մարզերը ներկայացնող 18 մոնիտորների կողմից. ընդհանուր առմամբ իրականացվել է նշված համայնքներում գործող հանրային տրանսպորտի աշխատանքի 81 դիտարկում: Չանգվածային հարցումներն իրականացվել են ներկայացուցչական ընտրանքով՝ ծրագրում ընդգրկված բոլոր համայնքների 403 բնակիչների հետ: Իրականացվել են 10 փորձագիտական հարցազրույցներ նշված մարզերի մարզպետարանների համապատասխան բաժինների ներկայացուցիչների և ծրագրում ընդգրկված քաղաքային համայնքների ղեկավարների հետ:

Մասնավորապես, մոնիթորինգի ընթացքում դիտարկվել են թիրախային մարզերի հանրային տրանսպորտի աշխատանքների կազմակերպման և իրականացման հետևյալ հարցերը. հանրային տրանսպորտի մեքենաների տեխնիկական վիճակը, սանիտարահիգիենիկ պայմանները և կահավորումը, ուղևորափոխադրման գործընթացի կազմակերպումը, վարորդների և ուղևորների իրավունքները և պարտականությունները, իրականացվել է հանրային տրանսպորտի ոլորտում

կարիքների գնահատում և մատուցվող ծառայությունից բավարարվածության աստիճանի ուսումնասիրություն:

Մոնիտորինգի արդյունքում վեր հանված բացահայտումները կարելի է դասակարգել հետևյալ կերպ. հանրային տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող իրավական ակտերում ձևակերպումների անկատարություն, իրավական ակտերի կիրառման թերացումներ, մատուցվող ծառայությունների որակական և քանակական անհամապատասխանությունը բնակիչների կարիքներին: Մասնավորապես ուսումնասիրության արդյունքները փաստում են, որ՝

- Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացման ժամանակ, առավել հաճախ խախտվում է
 1. *Վճարման կարգը* (ուղևորատոմս ունենալու պահանջը):
 2. *Կանգնած ուղևորներ չտեղափոխելու պահանջը:*
 3. *Կանգառից դուրս կանգառ չկատարելու պահանջը:*
- Տրանսպորտային միջոցների կահավորմանը ներկայացվող պահանջները կատարվում են, բայց ոչ լիարժեք. պահանջվող ցուցատախտակները ոչ միշտ են ամբողջական տեղեկատվություն պարունակում: Սակայն կան կահավորմանը վերաբերող պահանջներ, որոնք ընդհանրապես չեն պահպանվում, օրինակ՝ բարձրախոս ունենալու պահանջը:
- Տեխնիկական վիճակի և սրահի մաքրությանը ներկայացվող նորմերը ամենաշատը խախտվում են ներքաղաքային տրանսպորտի մեքենաներում:
- Հարցված բնակիչները ամենաշատը դժգոհել են տրանսպորտային միջոցի տեսակից, օրվա ընթացքում իրականացվող երթերի քիչ քանակից, կանգառների տեղակայումից և կահավորումից:
- Վարորդների աշխատանքում թերացումները շատ չեն, նաև փոքր է նրանց աշխատանքից բնակիչների դժգոհության տոկոսը, սակայն վարորդների իրավունքների իրացման աստիճանը բավական ցածր է, մասնավորապես չի պահպանվում վարորդների համար օրենքով նախատեսված աշխատաժամանակը:
- Չանգվածային հարցումների արդյունքները փաստում են, որ հատկապես այն գյուղական համայնքներում, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ, հանրային տրանսպորտի բացակայությունը ընկալվում է որպես առաջնահերթ խնդիր, և սահմանափակում է այդ գյուղերի բնակիչների աշխատանքի, կրթության, բժշկական ծառայությունից օգտվելու, ինչպես նաև առևտրի հնարավորությունները:

Վեր հանված թերացումների շտկման նպատակով, ձևակերպվել են առաջարկներ, որոնք վերաբերում են՝ իրավական ակտերում առանձին կետերի վերաձևակերպումներին, տրանսպորտի աշխատանքի բարելավմանը ուղղված կոնցեպտուալ լուծումներին և պրակտիկ առաջարկներ ուղղված ծառայություն մատուցող սուբյեկտներին:

Այսպիսով, իրականացված ծրագրի արդյունքներն են՝

1. Համապարփակ վերլուծություն Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի աշխատանքի վերաբերյալ

2. Հանրային տրանսպորտի աշխատանքի ուսումնասիրության փորձարկված և բարելավված գործիքակազմ

3. Կատարված ուսումնասիրության հիման վրա մշակված առաջարկությունների փաթեթ, որոնք ուղղված են ինչպես ոլորտը կարգավորող օրենսդրական դաշտի բարելավմանը, այնպես էլ մատուցվող ծառայությունների՝ բնակիչների կարիքներին համապատասխանեցմանը:

4. Նշված մարզերը ներկայացնող կրթված և մոտիվացված մոնիտորներ

Ծրագրի բացահայտումները և առաջարկները նախատեսվում է քննարկել և հետագա գործողությունների պլանը ուրվագծել սույն թվականի հոկտեմբերի 6-ին, ծրագրի՝ Սիսիան քաղաքում անցկացվելիք ներկայացման ժամանակ, որին հրավիրված են ծրագրի շահագրգիռ կողմերը, մասնավորապես՝ թիրախ մարզերի մարզպետարանների համապատասխան բաժինների ներկայացուցիչներ, տեղական ինքնակառավարման մարմինների ներկայացուցիչներ, ծառայություն մատուցող ընկերությունների ներկայացուցիչներ, մարզային լրատվամիջոցներ, քաղաքացիական հասարակության շահագրգիռ ներկայացուցիչներ և այլն:

Նշված միջոցառումը նպատակ ունի խթանել շահագրգիռ կողմերի մասնակցությունը հետագայում իրականացվելիք այնպիսի միջոցառումներին, որոնք գործնականում կնպաստեն ոլորտի դրական փոփոխություններին հանգեցնելով և՛ իրավական դաշտի կատարելագործմանը, և՛ մատուցվող ծառայությունների համապատասխանեցմանը բնակիչների կարիքներին:

Ամփոփելով, նշենք, որ իրականացված ուսումնասիրությունը ոչ միայն թույլ տվեց բացահայտել Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում հանրային տրանսպորտի աշխատանքի առանձնահատկությունները, այլ նաև փորձարկել տրանսպորտի աշխատանքի ուսումնասիրության մեթոդաբանությունը, գործիքակազմը և կազմակերպչական առանձնահատկությունները, ստեղծելով առկա գործիքակազմը վերանայելու և կատարելագործելու հնարավորություն հետագա ուսումնասիրությունների համար:

Ներածություն

«Ընդդեմ իրավական կամայականության» հասարակական կազմակերպությունը «Հանրությանը մատուցվող ծառայությունների մասնակցային մոնիտորինգ և սոցիալական հաշվետվողականության խթանում Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում» փոքր դրամաշնորհային ծրագրի շրջանակներում իրականացրել է կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի մոնիտորինգ Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում: Նախաձեռնությունը հնարավոր է դարձել ԱՄՆ Միջազգային զարգացման գործակալության ֆինանսավորմամբ «Թրանսփարենսի հնթերնեշլ հակակոռուպցիոն կենտրոն» ՀԿ կողմից իրականացվող «Պահանջատեր հասարակություն՝ հանուն պատասխանատու կառավարման» ծրագրի շրջանակներում:

Համայնքի կանոնավոր զարգացման և բարեկեցության ապահովման գործում մեծ դեր ունի տրանսպորտի արդյունավետ աշխատանքը, իսկ արդյունավետությունն այս համատեքստում նշանակում է տրանսպորտի աշխատանքի համապատասխանությունը դրա կարգավորման հիմքում ընկած իրավական պահանջներին և համապատասխանությունը համայնքի բնակիչների կարիքներին: Բացառություն չեն նաև Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերը, քանզի 2 մարզում էլ առկա են սահմանամերձ համայնքներ, աշխարհագրական մեկուսացվածություն, ինչպես նաև աշխատատեղերի, ծառայությունների և ենթակառուցվածքների կենտրոնացվածություն մարզկենտրոններում և այլ խոշոր քաղաքներում: Ուստի, անհրաժեշտություն է առաջանում մոնիտորինգի ենթարկել նշված մարզերի հանրային տրանսպորտի հասանելիությունը, ծառայության որակը և համապատասխանությունը սահմանված օրենսդրական չափանիշներին և պարզել բնակիչների բավարարվածության աստիճանը տրանսպորտի ծառայությունից: Բացի այդ, նշված հարցերին պատասխանելու համար կիրառելով մասնակցային մոնիտորինգի հայեցակարգը, մենք կունենանք ակտիվ քաղաքացիներ, ովքեր իրենց համայնքներում կիրականացնեն հանրային վերահսկողություն՝ ներգրավելով և իրազեկելով այլոց:

Չեկույցը բաղկացած է 4 գլուխներից, եզրակացությունից, առաջարկություններից և 4 հավելվածներից: Առաջին գլուխը վերաբերում է դիտարկված տրանսպորտային միջոցների կահավորման, տեխնիկական վիճակի և մաքրության համապատասխանությանը ոլորտին վերաբերող իրավական ակտերի պահանջներին: Երկրորդ գլուխը վերաբերում է կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի ուղևորափոխադրման գործընթացի կազմակերպման համապատասխանությանը իրավական պահանջներին: Երրորդ գլուխը վերաբերում է վարորդների և ուղևորների իրավունքների և պարտականությունների իրագործմանն առնչվող հարցերին: Չորրորդ գլուխը ամփոփում է բնակչության բավարարվածության աստիճանը մատուցվող տրանսպորտային ծառայությունից, ինչպես նաև այն համայնքների բնակիչների կարիքների գնահատումը, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ: Յուրաքանչյուր գլուխ բաղկացած է 2 ենթագլուխներից՝ խնդրի կարգավորման իրավական

կարգավորումներ և խնդրին առնչվող բացահայտումներ: Այդ գլուխներում վեր հանված իրավական ակտերի վերլուծության և մոնիտորինգի արդյունքների հիման վրա արված եզրահանգումներն ու առաջարկությունները ամփոփված են համապատասխան բաժիններում:

Մեթոդաբանություն

Կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի մոնիտորինգի շրջանակներում առաջադրվել են հետևյալ հարցերը.

- արդյո՞ք հանրային տրանսպորտի աշխատանքը համապատասխանում է դրա կարգավորման հիմքում ընկած իրավական պահանջներին,
- արդյո՞ք բնակիչները բավարարված են հանրային տրանսպորտի աշխատանքից և արդյո՞ք այն համապատասխանում է բնակիչների կարիքներին,
- տրանսպորտի ոլորտում ի՞նչ կարիքներ ունեն այն համայնքների բնակիչները, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ:

Նշված հարցերին պատասխանելու նպատակով կիրառվել են առանցքային տեղեկատուների հետ հարցազրույցների, փաստաթղթերի վերլուծության, դիտարկման, վարորդների հետ հարցազրույցների և զանգվածային հարցման մեթոդները:

Չետազոտության նախնական փուլում իրականացվել են հարցազրույցներ մարզպետարանների տրանսպորտի բաժնի ներկայացուցիչների և ծրագրում ընդգրկված համայնքների համայնքապետների և համայնքապետների տեղակալների հետ, ովորտին առնչվող խնդիրները բացահայտելու նպատակով:

Փաստաթղթերի վերլուծություն

Վերլուծության են ենթարկվել կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտի գործունեության կարգավորման հիմքում ընկած օրենքները և ոլորտը կարգավորող ենթաօրենսդրական ակտերը: Վերլուծված փաստաթղթերի ցանկը ներկայացված է հավելված 1-ում: Այդ փաստաթղթերի վերլուծության և առանցքային տեղեկատուների հետ հարցումների հիման վրա դուրս են բերվել մոնիտորինգի չափանիշները:

Դիտարկում

Ընտրված 23 համայնքներում ներհամայնքային և միջհամայնքային տրանսպորտի աշխատանքը ստուգելու նպատակով, իրականացվել է կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտի աշխատանքի դիտարկում: Դիտարկվել են ծրագրում ընդգրկված համայնքներում գործող միջհամայնքային և ներհամայնքային կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի բոլոր երթուղիները: Ընդհանուր առմամբ դիտարկվել է 28 երթուղի:

Դիտարկման համար ընտրվել է 2 չափանիշ՝ դիտարկման օրը (աշխատանքային և ոչ աշխատանքային) և դիտարկման ժամը («պիկ» ժամ և սովորական ժամ): «Պիկ» ժամերը դուրս են բերվել համայնքապետարանների ներկայացուցիչների և համայնքների բնակիչների հետ նախնական հարցազրույցների միջոցով: Ներբաղաբային տրանսպորտի պարագայում «պիկ» ժամեր են դիտարկվել՝ առավոտյան 8:30-9:30, ընդմիջմանը՝ 13:00-14:00 և երեկոյան 18:00-19:00:

Միջհամայնքային երթուղիների դեպքում «պիկ» ժամեր են դիտարկվել երթուղու առաջին, երկրորդ և վերջին երթերը, որոնք տարբեր երթուղիների դեպքում տարբեր են:

Յուրաքանչյուր երթուղի դիտարկվել է 4 անգամ, բացառությամբ այն երթուղիների, որոնք չեն աշխատում հանգստյան օրերին, և օրվա ընթացքում կատարում են մեկ կամ երկու երթ:

Ընդհանուր առմամբ իրականացվել է 86 երթի դիտարկում, որից 41-ը միջհամայնքային, իսկ 45-ը ներհամայնքային տրանսպորտի աշխատանքի վերաբերյալ: Դիտարկվել է 55 ավտոբուսային և 3 միկրոավտոբուսային երթ:

Դիտարկումն իրականացվել է նախապես մշակված դիտարկման քարտի միջոցով: Դիտարկման քարտը ներկայացված է հավելված 2-ում:

Վարորդների հետ հարցումներ

Վարորդների հետ հարցումները իրականացվել են դիտարկումը սկսելուց առաջ, պարզելու համար վարորդների իրավունքների և պարտականությունների իրագործման աստիճանը:

Հարցումներն իրականացվել են նախապես մշակված և ստանդարտացված հարցաթերթի օգնությամբ: Ընդհանուր առմամբ իրականացվել է հարցում 34 վարորդների հետ: Հարցաթերթը ներկայացված է հավելված 2-ում:

Բնակիչների հետ հարցումներ

Հարցումներ իրականացվել են ծրագրում ընդգրկված բոլոր համայնքներում՝ պարզելու բնակիչների բավարարվածությունը հանրային տրանսպորտի աշխատանքից և տրանսպորտի ոլորտի կարիքները այն համայնքներում, որտեղ հանրային տրանսպորտ չի գործում:

Ընդհանուր առմամբ իրականացվել է 390 հարցում ծրագրում ընդգրկված 23 համայնքներում՝ Սիսիան, Գորիս, Կապան, Եղեգնաձոր, Վայք, Զաջարան, Մեղրի, Ագարակ, Ելփին, Վարդահովիտ, Սյունիք, Վերիշեն, Խնձորեսկ, Զարահունջ, Ախլաթյան, Շաքի, Գորայք, Լոր, Ալվանք, Վարդանիձոր, Շինուհայր, Մարտիրոս, Գեղանուշ: Ընտրանքի մանրամասները տես հավելված 5-ում:

Հարցման սկզբնակետերն ընտրվել են խաչմերուկների մեթոդով՝ պահպանելով աշխարհագրական ցրվածքը:

Համայնքները տիպաբանվել են ըստ հանրային տրանսպորտի գործելու/չգործելու սկզբունքի: Այս առումով առանձնացվել են հետևյալ տիպի համայնքներ.

- Համայնքներ, որտեղ գործում է և՛ ներհամայնքային, և՛ միջհամայնքային հանրային տրանսպորտ (Սիսիան, Գորիս, Կապան)
- Համայնքներ, որտեղ գործում է միայն միջհամայնքային հանրային տրանսպորտ (Եղեգնաձոր, Վայք, Զաջարան, Մեղրի, Ագարակ, Ելփին, Վարդահովիտ, Սյունիք, Վերիշեն, Խնձորեսկ, Զարահունջ, Ախլաթյան, Շաքի, Գորայք, Լոր)
- Համայնքներ, որտեղ չի գործում որևէ հանրային տրանսպորտ (Մարտիրոս, Շինուհայր, Գեղանուշ, Վարդանիձոր, Ալվանք)

Համապատասխանաբար մշակվել է 3 տիպի հարցաթերթ համայնքներից յուրաքանչյուրում հարցումներն իրականացվելու համար: Հարցաթերթերը ներկայացված են հավելված 2-ում:

Տվյալները մուտքագրվել և վերլուծվել են SPSS և Excel ծրագրերով:

Մոնիտորներն ընտրվել են ծրագրում ընդգրկված համայնքներից՝ հաշվի առնելով քաղաքացիական ակտիվությունն ու մասնակցային գործընթացներին մասնակցելու պատրաստակամությունը: Ընտրված 18 մոնիտորների նախապատրաստման և ուսուցման նպատակով իրականացվել է երկօրյա դասընթաց Սիսիան քաղաքում:

Գլուխ 1. Հանրային տրանսպորտի մեքենաների տեխնիկական վիճակը և կահավորումը

Այս գլխում ներկայացված են կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական վիճակին և կահավորմանը ներկայացվող պահանջները, դրանց իրագործելիության աստիճանը և բնակչության բավարարվածության:

1.1 Իրավական կարգավորումներ

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 21-րդ հոդվածի 3-րդ մասի ա) կետը սահմանում է, որ Փոխադրողը պարտավոր է ապահովել օրենքով սահմանված կարգով պետական գրանցումով, տեխնիկապես սարքին, սանիտարական նորմերին և տվյալ փոխադրմանը համապատասխան ավտոտրանսպորտային միջոցներով (միջոցով) փոխադրումների իրականացումը¹: Նույն օրենքի 13-րդ հոդվածի համաձայն՝ ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումները սպասարկող ավտոտրանսպորտային միջոցները պետք է ապահովված լինեն երթուղին արտահայտող ցուցատախտակով, երթուղու չվացուցակով և սխեմայով (բացառությամբ ներքաղաքային երթուղիների), սպասարկող կազմակերպության անվանման և գտնվելու վայրի նշման ցուցանակով, ավտոտրանսպորտային միջոցների անվտանգությանը ներկայացվող պահանջների ցանկով: Կահավորման պահանջները սահմանվում են տեխնիկական կանոնակարգերով և ստանդարտներով²:

Հայաստանի հանրապետության տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների կազմակերպման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարության թիվ 1042-Ն որոշման³ համաձայն ներքաղաքային և մերձքաղաքային երթուղիները սպասարկող ավտոբուսները պետք է կահավորված լինեն հետևյալ կերպ՝

- Դիմային ցուցատախտակ՝ երթուղու համարի, սկզբնակետի և վերջնակետի նշմամբ.
- Կողային ցուցատախտակ՝ երթուղու համարի, սկզբնակետի, վերջնակետի և հիմնական միջանկյալ ավտոբուսային կանգառների նշմամբ.
- Վարորդի անվան, ազգանվան ցուցանակ.
- Երթուղով ուղևորության փոխադրավարձի ցուցանակ.
- Բարձրախոս-կայան (միայն ավտոբուսային երթուղիների դեպքում).
- Վթարի կամ անսարքության հետևանքով ավտոբուսի դռների խափանման դեպքում ուղեւորահաճախորդներին ջարդելու մուրճեր.
- Ցուցանակ՝ երթուղին սպասարկող կազմակերպության անվանմամբ, գտնվելու վայրի և հեռախոսահամարի նշմամբ:

¹ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 21, մաս 3, ա) կետ

² Նույն տեղում, հոդված 13, մաս 2

³ ՀՀ կառավարության թիվ 1042-Ն որոշումը ՀՀ տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների կազմակերպման կարգը հաստատելու մասին, կետ 30

Միջբաղաբային երթուղիները սպասարկող ավտոբուսները պետք է ունենան Նույն կահավորումը, բացառությամբ երթուղու համարի նշմամբ ետևամասի ցուցատախտակի: Կահավորման Նույն պահանջները վերաբերում են միկրոավտոբուսային երթուղիները սպասարկող տրանսպորտային միջոցներին, որոնք, ըստ փոխադրումների նշանակության (ներբաղաբային, մերձբաղաբային կամ միջբաղաբային) պետք է ունենան Նույն կահավորումը, բացառությամբ երթուղու համարի նշմամբ ետևամասի ցուցատախտակի և բարձրախոս կայանի, ինչպես նաև թափփի վրա՝ «Երթուղային» տարբերանշան:

ՀՀ կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի 1-ին կետի համաձայն սահմանվում է Հայաստանի Հանրապետությունում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների կանոնավոր փոխադրումներն իրականացնող կազմակերպությունների ընտրության մրցույթի անցկացման կարգը: Սույն կարգի գործողությունը տարածվում է այն կազմակերպությունների (անկախ կազմակերպական-իրավական ձևերից) և անհատ ձեռնարկատերերի (այսուհետ՝ կազմակերպություն) վրա, որոնք ցանկություն են հայտնել մասնակցելու Հայաստանի Հանրապետությունում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների կանոնավոր փոխադրումների մրցույթներին:

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 26-րդ հոդվածի 4-րդ մասը⁴ սահմանում է, որ ավտոտրանսպորտային միջոցների տեխնիկական վիճակը պետք է համապատասխանի ճանապարհային երթևեկության ապահովման համար օրենքով սահմանվող պահանջներին: Ավտոտրանսպորտային միջոցների տեխնիկական վիճակի ապահովման նպատակով ՀՀ կառավարությունը, տրանսպորտային համակարգի պետական կառավարման լիազոր մարմնի ներկայացմամբ, հաստատում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի տեխնիկական շահագործման կարգը:

Նույն հոդվածի 4-րդ մասի համաձայն՝ ընդհանուր օգտագործման ուղևորափոխադրումներում օգտագործվող ավտոտրանսպորտային միջոցների ուղեսրահի նստատեղերի խտացումը, այլ հարմարադասումը, տվյալ ավտոտրանսպորտային միջոցի համար չնախատեսված այլ նստոցների տեղադրումը, ինչպես նաև պատահողոված պաստառներով նստոցների առկայության դեպքում փոխադրումների իրականացումն արգելվում են:

1.2 Բացահայտումներ

Հանրային տրանսպորտի մեքենաների կահավորումը

Դիտարկված երթուղիներում մեքենաների դիմային և կողային ապակիների վրա երթուղու համարի, սկզբնակետի, վերջնակետի նշմամբ ցուցանակի առկայության պահանջը հիմնականում պահպանվում է, բայց ոչ լիարժեք: Մասնավորապես, միջհամայնքային երթուղիների պարագայում դիմային ցուցանակի վրա առկա է վերջնակետի անվանումը, սակայն բացակայում է սկզբնակետի անվանումը և երթուղու համարը: Իսկ ներբաղաբային երթուղիների դեպքում՝ առկա է միայն երթուղու համարը և բացակայում է սկզբնակետի և վերջնակետի անվանումը:

⁴ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 26, մաս 4

Կողային ցուցատախտակը բացակայում է դիտարկված երթուղիների մոտավորապես կեսի դեպքում և բացարձակ առկա չէ քաղաք-գյուղ երթուղիների դեպքում: Ներքաղաքային երթուղիներից առկա է 10 երթուղուց 2-ի դեպքում, իսկ քաղաք-քաղաք երթուղիներից 10 երթուղուց 1-ի դեպքում:

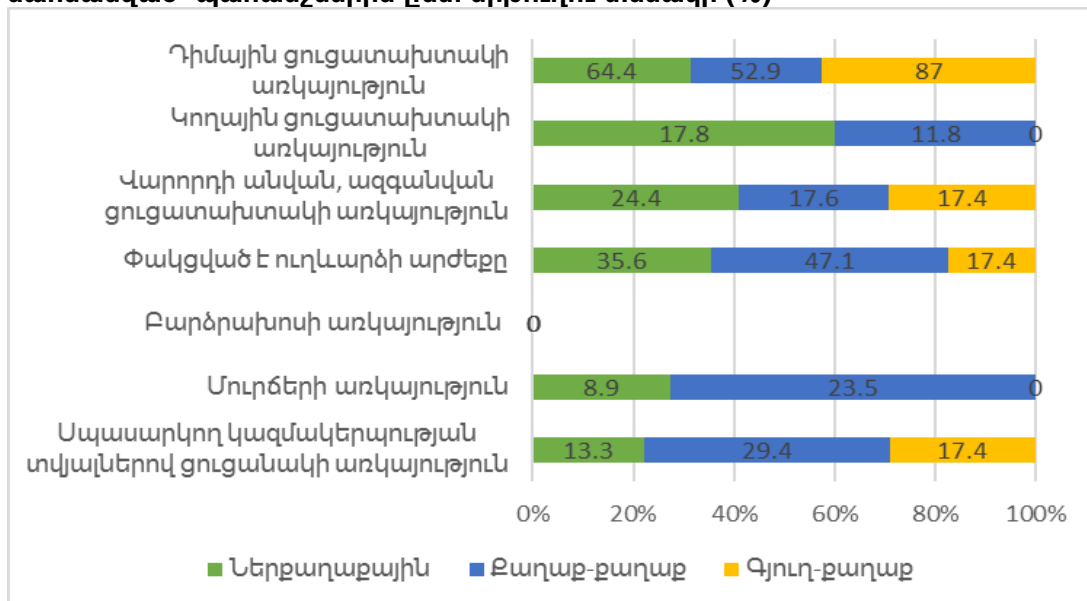
Մեքենայում ուղեվարձի արժեքի փակցված լինելու նորմը գրեթե չի պահպանվում գյուղ-քաղաք երթուղիների դեպքում: Մինչդեռ դիտարկված երթուղիների զգալի մասը սպասարկում է մի քանի գյուղական համայնք, և այդ համայնքներից յուրաքանչյուրի համար ուղեվարձը տարբեր է: Դիտարկված քաղաք-քաղաք երթուղիների կեսի դեպքում ուղեվարձի արժեքի ցուցանակը առկա չէ:

Իսկ դիտարկված 42 ներքաղաքային երթերից 26-ի դեպքում փակցված չէ ուղեվարձի արժեքը: Օրինակ, Կապան քաղաքի դիտարկված երթուղիներից 3-ի դեպքում առկա չի եղել ուղեվարձի ցուցանակ, մինչդեռ Կապանում չի գործում հանրային տրանսպորտի ստանդարտ սակագին բոլոր երթուղիների համար, և ցուցանակի բացակայությունը կարող է անհստակություն ստեղծել կապված ուղեվարձի արժեքի հետ:

Տեսանելի վայրում մուրճեր առկա են եղել դիտարկված 86 երթերից 8-ում: Երթուղին սպասարկող կազմակերպության անվանմամբ, գտնվելու վայրի և հեռախոսահամարի նշմամբ ցուցանակ առկա է եղել դիտարկված երթերից ամեն 5-ի դեպքում: Ընդ որում, առկա ցուցանակների 13%-ի դեպքում առկա չի եղել սպասարկող կազմակերպության անվանումը և հեռախոսահամարը, իսկ 30%-ի դեպքում՝ գտնվելու վայրը:

Տրանսպորտային միջոցների կահավորման ամենից հաճախ չպահպանվող նորմը բարձրախոսի առկայության պահանջն է: Ընդ որում, բարձրախոսի առկայությունը վերաբերում է միայն ավտոբուսային երթուղիներին, սակայն դիտարկված ավտոբուսային երթուղիներից ոչ մեկում բարձրախոս առկա չի եղել:

Գծապատկեր 1. Տրանսպորտային միջոցների կահավորման համապատասխանությունը սահմանված պահանջներին ըստ երթուղու տեսակի (%)



Դիտարկվող մեքենաների սանիտարահիգիենիկ և ընդհանուր տեխնիկական վիճակի վերաբերյալ տեղեկատվություն ստանալու նպատակով, դիտարկման քարտում ներառվել են հարցեր մեքենաների դռների և պատուհանների, նստատեղերի սարքիության, ուղեսրահի մաքրության, օդափոխության հնարավորության վերաբերյալ: Այս առումով առավել քիչ խախտումներ գրանցվել են գյուղ-քաղաք երթուղիների տրանսպորտային միջոցների դեպքում: Տես հոտի առկայության, մեքենաների ուղեսրահի մաքրության, նստատեղերի անսարքության հետ կապված թերություններ ամենից շատ դիտարկվել են ներքաղաքային տրանսպորտի մեքենաներում:

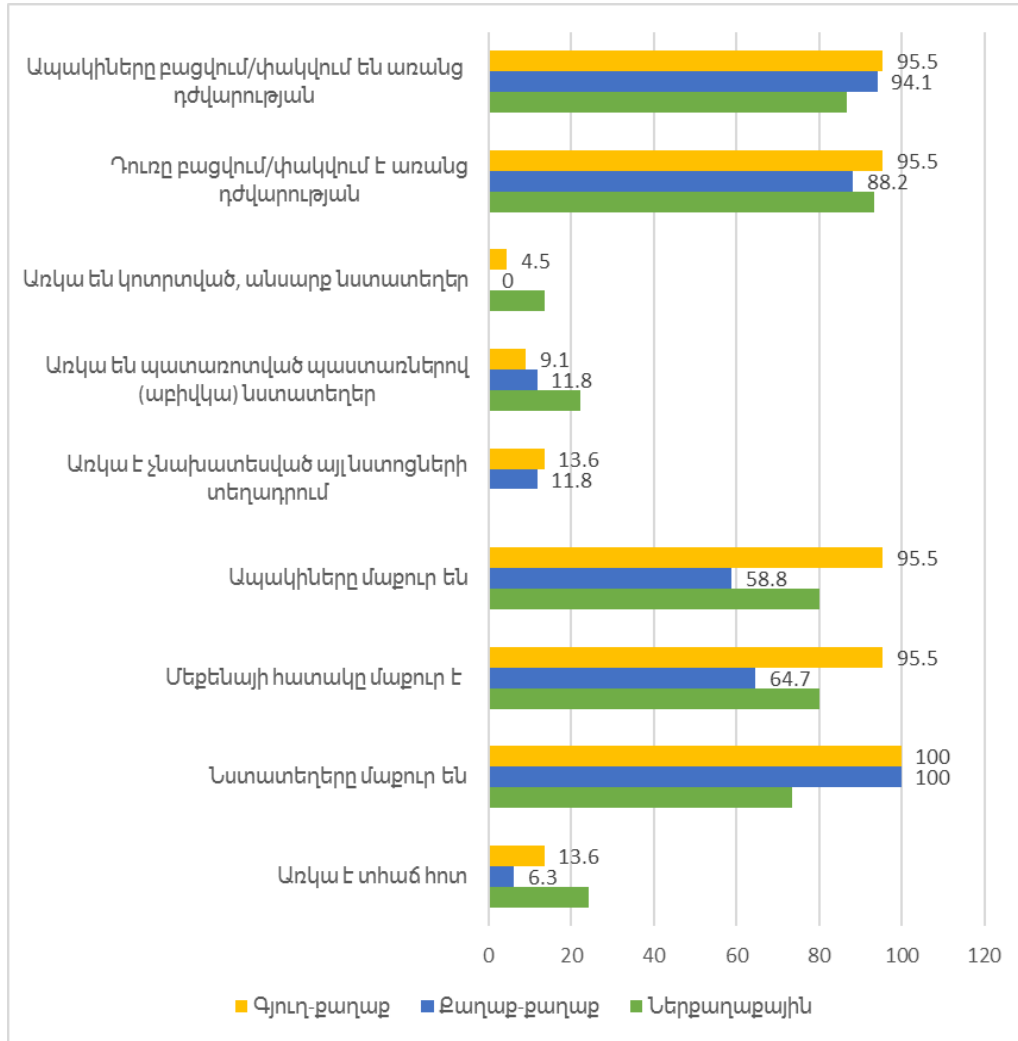
Չնախատեսված այլ նստոցների /աթոռիկ/ տեղադրման դեպքեր դիտարկվել են միջհամայնքային երթերի ժամանակ՝ 12%-ի դեպքում:

Չանրային տրանսպորտի մեքենաների տեխնիկական վիճակը և սրահի մաքրությունը

Դիտարկված տրանսպորտային միջոցների 80%-ից ավել դեպքերում դիտարկված տրանսպորտային միջոցների դռերն ու պատուհանները բացվել/փակվել են առանց դժվարության:

Սրահի մաքրության առումով, ամենաբարձր վիճակում գտնվում են գյուղ-քաղաք երթուղիների տրանսպորտային միջոցները, 90%-ից ավել դեպքերում մեքենայի հատակը, ապակիները և նստոցները գտնվում են մաքուր վիճակում: Այս տեսանկյունից ամենաշատ խախտումները գրանցվել են ներքաղաքային տրանսպորտի մեքենաներում: Դիտարկված ներքաղաքային տրանսպորտային միջոցների 24.4%-ի դեպքում առկա է եղել տհաճ հոտ, 22.2%-ի դեպքում առկա են եղել պատահողոված պաստառներով նստոցներ, և 13.3% դեպքերում կոտրված, անսարք նստարաններ: Ներքաղաքային երթուղիների տրանսպորտային միջոցների դռների և ապակիների առանց դժվարության բացվելու ցուցանիշը ևս ամենացածրն է. 11.8%-ի դեպքում ապակիները բացվել են դժվարությամբ, իսկ 13.3%-ի դեպքում դռները բացվել են դժվարությամբ:

Գծապատկեր 2. Տրանսպորտի տեխնիկական վիճակը և մաքրությունը



Բնակչության բավարարվածությունը տրանսպորտային միջոցներից

Բնակչության շրջանում կատարված հարցումների արդյունքները փաստում են, որ ներքաղաքային տրանսպորտի պարագայում առավել շատ անբավարարվածություն գրանցվել է Սիսիան քաղաքում: Մասնավորապես, հարցված սիսիանցիների 55%-ը նշել է, որ դժգոհ է տրանսպորտային միջոցի տեսակից: Նշենք, որ Սիսիանում գործում է մեկ միկրոավտոբուսային երթուղի 2 մեքենայով: Բնակիչների խոսքով միկրոավտոբուսը չի բավարարում ուղևորների պահանջարկը, գրեթե միշտ աշխատում է գերծանրաբեռնված, ուղևորները կանգնած են երթուղում, և հաճախ 40 րոպե սպասելուց հետո չեն կարողանում նստել միկրոավտոբուս, քանի որ այն գերծանրաբեռնված է լինում:

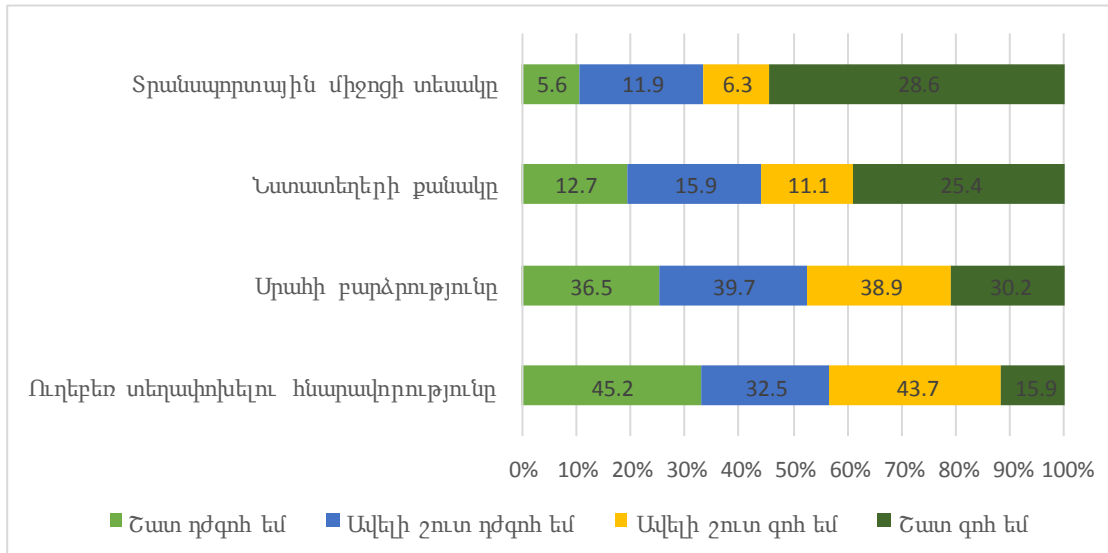
Հարցված գորիսեցիների 34.3%-ը նշել է, որ գոհ է, իսկ 62.9%-ը նշել է, որ շատ գոհ է տրանսպորտային միջոցի տեսակից: Ոչ մի հարցված չի նշել, որ շատ դժգոհ է, և միայն 2.9%-ն է նշել, որ դժգոհ է տրանսպորտային միջոցի տեսակից: Տրանսպորտային միջոցի Նստատեղերի քանակից գոհ են հարցված գորիսեցիների 97%-ը: (Գորիսում կա 4 երթուղի, որից 3-ը՝ ավտոբուսային):

Կապանում հարցվածների 3.1%-ը շատ դժգոհ է տրանսպորտային միջոցի տեսակից, 7.8%-ը դժգոհ է, 35.9%-ը ավելի շուտ գոհ է, իսկ 53.1%-ը շատ գոհ է տրանսպորտային միջոցի տեսակից: Սիսիանում՝ 60%-ը, իսկ Կապանում՝ 28%-ը նշել է, որ դժգոհ է Նստատեղերի քանակից: Հարցված

գորիսեցիների բացարձակ մեծամասնությունը նշել է, որ գոհ է տրանսպորտային միջոցի սրահի բարձրությունից: Կապանում ևս 89.1%-ը գոհ է, սակայն հարցված սիսիանցիների 55%-ը դժգոհ է տրանսպորտային միջոցի բարձրությունից:

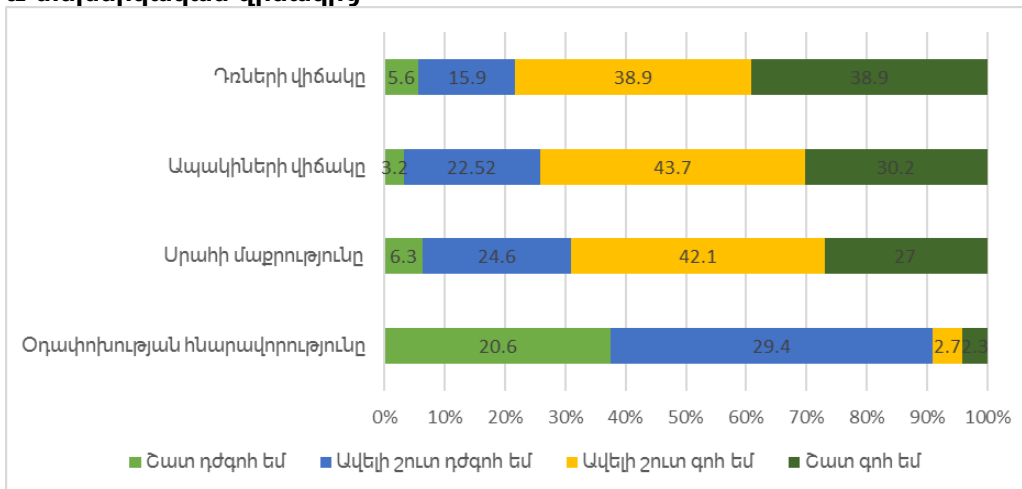
Ներքաղաքային տրանսպորտի դեպքում, հարցվածների կեսը դժգոհ են սրահի օդափոխությունից: Ընդ որում, հարցված սիսիանցիների 90%-ից ավելին դժգոհ է մեքենաներում օդափոխության հնարավորությունից: Կապանում դժգոհ է հարցվածների 45%-ը: Մինչդեռ Գորիսում, 70%-ից ավելին գոհ է սրահի օդափոխությունից:

Գծապատկեր 3. Բավարարվածությունը ներքաղաքային տրանսպորտի սպասարկումից



Միջիամայնքային տրանսպորտի դեպքում ամենաշատ դժգոհությունները վերաբերում են տրանսպորտային միջոցի տեսակին: Հարցվածները հատկապես դժգոհ են ուղեբեռ տեղափոխելու պայմաններից: Բացի դա, «ի՞նչ կառաջարկեիք փոխել միջիամայնքային հանրային տրանսպորտի սպասարկման ոլորտում» հարցին ամենից հաճախ հնչած պատասխանը՝ տրանսպորտային միջոցի տեսակի փոփոխությունն է՝ միկրոավտոբուսները փոխարինել ավտոբուսով:

Գծապատկեր 4. Բավարարվածությունը տրանսպորտային միջոցի մաքրությունից և տեխնիկական վիճակից



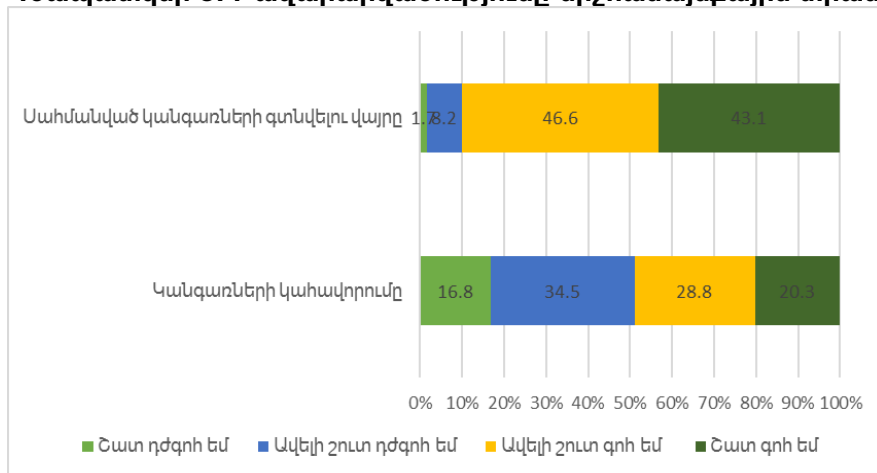
Չարցվածների գրեթե 70%-ը նշել է, որ գոհ է մեքենաների մաքրությունից: Սակայն հարցված սիսիանցիների 77%-ը նշել է, որ մեքենաների մաքրությունից դժգոհ է: Մինչդեռ հարցված գորիսեցիների 94%-ը նշել է, որ բավարարված է մեքենաների սրահի մաքրությունից: Կապանում մաքրությունից դժգոհ է հարցվածների 25%-ը:

Չարցվածների 70%-ից ավելին նշել է, որ գոհ է մեքենաների ապակիների վիճակից: Չարցված գորիսեցիների 85%-ը, իսկ կապանցիների՝ 82%-ը գոհ է ապակիների վիճակից, սակայն սիսիանցիների 60%-ից ավելին նշել է, որ դժգոհ է մեքենաների ապակիների վիճակից:

Դռների վիճակից հարցվածների 88.4%-ը գոհ է: Սակայն սիսիանցիների 60%-ից ավելին դժգոհ է, մինչդեռ կապանցիների՝ 85%-ը, իսկ գորիսեցիների 97%-ը բավարարված է դռների վիճակից: 54%-ը դժգոհ է հանրային տրանսպորտով ուղեբեռ տեղափոխելու հնարավորությունից:

Միջհամայնքային տրանսպորտի դեպքում «շատ դժգոհ եմ» և «դժգոհ եմ» տարբերակը ամենից հաճախ նշվել է կանգառների կահավորման հետ կապված հարցում: Բացի դա, «Ի՞նչ կառաջարկեիք փոխել միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի սպասարկման ոլորտում» հարցին հարցվածների մի զգալի մասը նշել է կանգառների կահավորման բարելավման հարցը: Ուսումնասիրված միջհամայնքային երթուղիների կանգառների լուսանկարները տես հավելված 5-ում:

Գծապատկեր 5. Բավարարվածությունը միջհամայնքային տրանսպորտի կանգառներից



Գլուխ 2. Կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի ուղևորափոխադրման գործընթացի կազմակերպումը

Այս գլխում ամփոփված են հանրային տրանսպորտի աշխատանքի կազմակերպման պահանջները և տրանսպորտի աշխատանքի համապատասխանությունը այդ պահանջներին, մասնավորապես՝ երթի համապատասխանությունը չվացուցակին, երթուղու սխեմային, կանգառների կատարման համապատասխանությունը իրավական պահանջին, ուղևորների նստեցման և իջեցման համապատասխանությունը կարգին: Ինչպես նաև ներկայացված է բնակիչների կարիքների գնահատումը:

2.1 Իրավական կարգավորումներ

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 10-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ կանոնավոր ուղևորափոխադրումների երթուղիների սպասարկումն իրականացվում է չվացուցակի և երթուղու սխեմայի հիման վրա⁵: Առանց չվացուցակի և երթուղու սխեմայի՝ երթուղիների սպասարկումն արգելվում է: Չվացուցակը աղյուսակ է (ժամանակացույց), որը պարունակում է ավտոբուսների շարժման ժամանակի, տեղի և երթուղու իրականացման հաջորդականության մասին տվյալներ: Փոխադրողը պարտավոր է ապահովել հաստատված չվացուցակների պահանջների կատարումը, թույլ չտալ երթերի ձախողումներ, երթուղու ուղեգծից ինքնակամ շեղումներ, ավտոտրանսպորտային միջոցների մատուցման ուշացումներ:

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 14-րդ հոդվածի 3-րդ մասի առաջին պարբերությունով ամրագրված է, որ 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 պահանջի⁶:

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 14-րդ հոդվածի 3-րդ մասի երկրորդ պարբերությունով ամրագրված է, որ լրիվ զբաղեցված նստատեղերով երթուղու դեպքում ուղևորի նստեցման նպատակով միկրոավտոբուսի կանգառումն արգելվում է⁷: Նստատեղերը լրիվ զբաղված լինելու դեպքում երթուղու սահմանված կանգառներում միկրոավտոբուսի կանգառումն իրականացվում է ըստ ուղեբահում գտնվող ուղևորների պահանջի:

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 23-րդ հոդվածի 1-ին մասում ամրագրված է, որ կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտից օգտվելիս ուղևորը պետք է ունենա ուղևորատարս կամ երթուղու իրավունքը հաստատող այլ փաստաթուղթ (մշտական ուղետոմս, անվճար երթուղու իրավունքի վկայական և այլն), ուղեբեռի առկայության դեպքում՝ ուղեբեռային անդորրագիր, տեղ զբաղեցնի ուղետոմսում նշված

⁵ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 10, մաս 1

⁶ Նույն տեղում, հոդված 14, 3-րդ մաս, առաջին պարբերություն

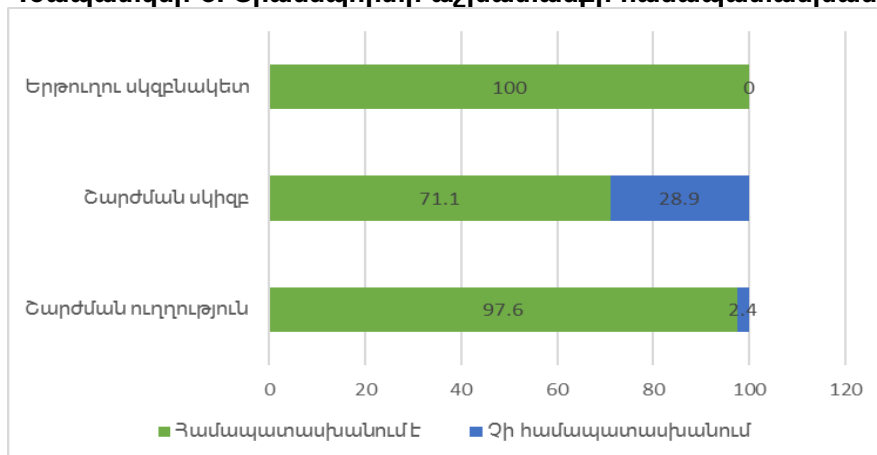
⁷ Նույն տեղում, հոդված 14, 3-րդ մաս, երկրորդ պարբերություն

տեղին համապատասխան, պահպանի ուղեւորման ամբողջ ուղևորության ընթացքում և ներկայացնի ավտովարորդի (տոմսավաճառի) կամ վերահսկողությունն իրականացնող անձանց պահանջով⁸:

2.2 Բացահայտումներ

Դիտարկման արդյունքների համաձայն երթուղու սկզբնակետը և շարժման ուղղությունը դիտարկված երթերի մեծամասնության պարագայում համապատասխանել են չվացուցակին: Երթուղու չվացուցակից առավել շատ շեղումներ գրանցվել են շարժման սկզբի դեպքում՝ մոտ 30%: Շարժման սկիզբ ասելով նկատի ունենք մեկնման ժամը ըստ չվացուցակի: Սկզբնակետը չվացուցակով նախատեսված մեկնման վայրն է: Չվացուցակները նախապես ձեռք են բերվել մարզպետարանների կայքերից և համայնքապետարաններից: Չվացուցակները ներկայացված են հավելված 3-ում:

Գծապատկեր 6. Տրանսպորտի աշխատանքի համապատասխանությունը չվացուցակին



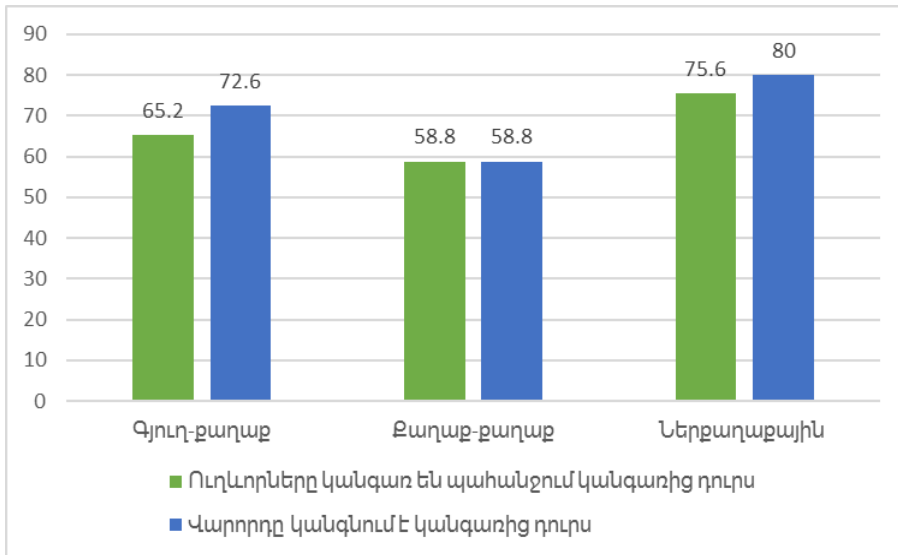
Աղյուսակ 1. Շարժման սկզբից շեղումները ըստ երթուղու տեսակի

	Գյուղ-քաղաք	Քաղաք-քաղաք	Ներքաղաքային
Շեղման դեպքերի քանակը	4	5	11
Նվազագույն շեղումը	2 րոպե	1 րոպե	1 րոպե
Առավելագույն շեղումը	5 րոպե	10 րոպե	5 րոպե
Շեղման միջին տևողությունը	3,5 րոպե	4,4 րոպե	3,55 րոպե

Դիտարկված երթերի 50%-ից ավել դեպքերում ուղևորների նստեցումն ու իջեցումը տեղի է ունեցել կանգառից դուրս: Ընդ որում ուղևորները կանգառից դուրս կանգառ էին պահանջում ավտոբուսային երթերի 83%-ից ավել դեպքերում, իսկ միկրոավտոբուսային երթերի՝ 61%-ի դեպքում: Վարորդը ավտոբուսային երթերի դեպքում կանգառից դուրս կանգնում է 90% դեպքերում, իսկ միկրոավտոբուսային երթերի դեպքում՝ 64.7%:

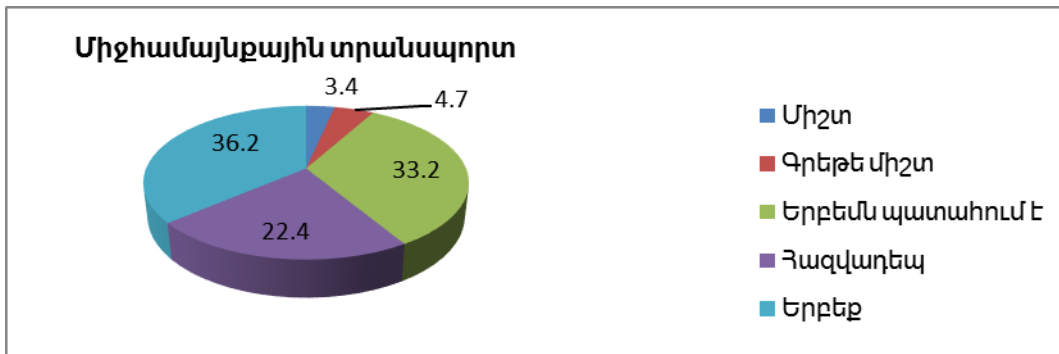
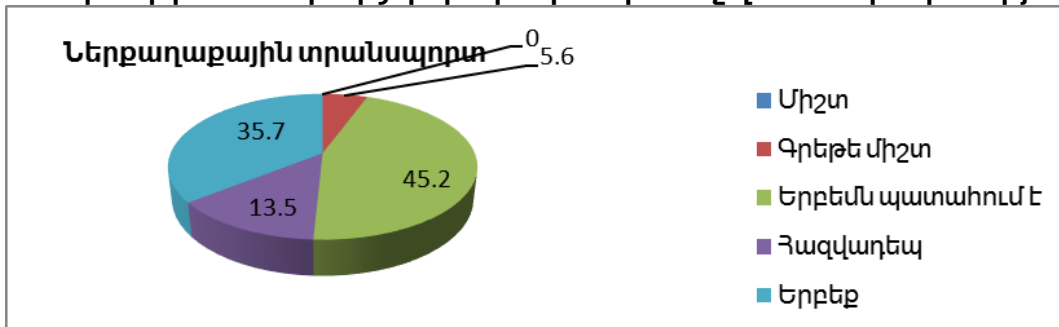
Գծապատկեր 7. Ուղևորների նստեցման և իջեցման համապատասխանությունը չվացուցակով նախատեսված կանգառներին:

⁸ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 23, մաս 1



Ընդ որում, «Կանգառից դուրս կանգառ պահանջում եք» հարցին հարցված բնակիչները նշում են, որ երբեք կանգառից դուրս կանգառ չեն պահանջում 35.7% ներքաղաքային, իսկ 36.2%՝ միջհամայնքային տրանսպորտից օգտվելիս:

Գծապատկեր 8. Կանգառից դուրս կանգառ պահանջելու հաճախականությունը



Պետք է նշել, որ միջքաղաքային երթուղիները, որոնք համարվում են ճեպընթաց և չեն նախատեսում կանգառներ, իրականում ունենում են կանգառներ երթի ընթացքում: Սկզբնակետում, եթե բոլոր նստատեղերը չեն զբաղեցվում, վարորդը երթի ընթացքում կանգնում է երթուղու տարբեր հատվածներում, ուղևոր վերցնելու նպատակով: Սակայն կանգառումը տեղի է ունենում չվացուցակով չնախատեսված վայրերում՝ մայրուղու որևէ հատվածում, որտեղ չկան կանգառների համար պահանջվող հարմարություններ: Ինչպես նաև, այն համայնքների բնակիչները, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ, օգտվում են այլ միջհամայնքային երթուղիներից:

Օրինակ՝ Վայք և Եղեգնաձոր քաղաքի բնակիչները, քաղաքի տարածքում որևէ տեղ գնալու համար օգտվում են Վայք-Եղեգնաձոր կամ որևէ այլ երթուղուց: Մեղրու հարակից գյուղերի բնակիչները Մեղրի գնալու համար օգտվում են Մեղրի-Կապան երթուղուց: Այս ամենը առաջ է բերում ռիսկեր կապված չվացուցակի խախտման, կանգառների բացակայության պատճառով մայրուղում սպասող ուղևորների անվտանգության, ինչպես նաև ուղեվարձի վճարման անհստակությունների հետ:

Դիտարկված 86 երթերից ոչ մեկում ուղևորները ուղևորատոմս չեն ունեցել: Չանգվածային հարցման արդյունքները ցույց են տալիս, որ հարցվածների շուրջ 30%-ը երբեք չի պահանջում ուղևորատոմս, իսկ 60%-ից ավելին նշել է, որ ուղևորատոմս չի վաճառվում:

Աղյուսակ 2. Ուղևորների կողմից ուղևորատոմս պահանջելու հաճախականությունը (%)

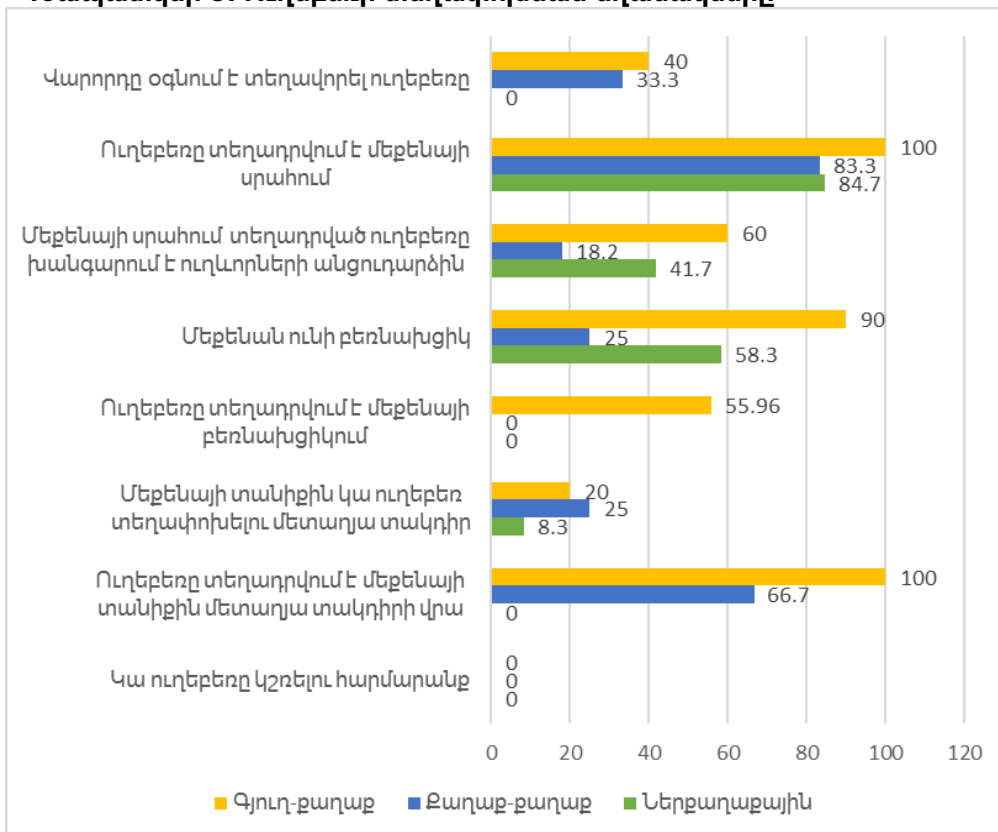
	Միշտ	Գրեթե միշտ	Երբեմն պատահում է	Հազվադեպ	Երբեք	Տոմսեր չեն վաճառվում
Ներքաղաքային տրանսպորտ	0	0	0	3,2	34.9	61.9
Միջհամայնքային տրանսպորտ	0	0	3,4	0,4	28.4	67.2

Ըստ դիտարկման արդյունքների ուղևորատոմս պահանջել են ուղևորների 3.5 %-ը:

Դիտարկված երթուղիներից ոչ մեկը չունի ուղեբեռ կշռելու հարմարանք: Չի տրամադրվում ուղեբեռային անդորրագիր: Իսկ ուղեբեռի համար վճարվող գումարի չափը դիտարկվող երթերի մեծամասնության պարագայում մոնիտորներին դիտարկելի չի եղել:

Գյուղ-քաղաք երթերի 60%-ի դեպքում, մեքենայի սրահում տեղադրված ուղեբեռը խանգարել է ուղևորների անցուղարձին:

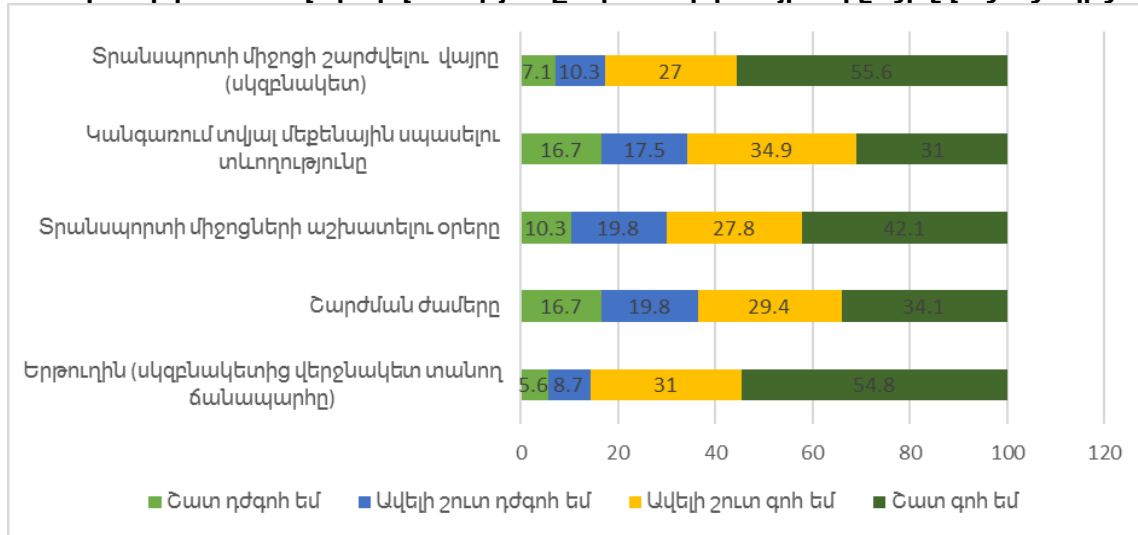
Գծապատկեր 9. Ուղեբեռի տեղափոխման եղանակները



Բնակչության բավարարվածությունը ներքաղաքային հանրային տրանսպորտի երթուղուց

Հարցված քաղաքաբնակների 30-55%-ը նշել է, որ շատ գոհ է ներքաղաքային հանրային տրանսպորտի երթուղուց: Շատ դժգոհ են տարբերակը ամենից շատ նշվել է կանգառներում տվյալ երթուղու մեքենային սպասելու տևողության և մեքենաների չվացուցակով նախատեսված շարժման ժամերի հետ կապված: Այնուհետև շատ դժգոհ են տարբերակը նշվել է՝ տրանսպորտի աշխատելու օրերի գնահատման ժամանակ:

Գծապատկեր 10. Բավարարվածությունը տրանսպորտային միջոցի չվացուցակից



Ընդ որում, առավել դժգոհ են հարցված սիսիանցիները: 50%-ից ավելին դժգոհ է երթուղու սկզբնակետի գտնվելու վայրից: Մոնիտորների խոսքով, մեքենաների հավաքատեղին գտնվում է անհարմար թեթևության վրա, և ուղևորները նախընտրում են հավաքվել հավաքատեղիից փոքր-ինչ հեռու: Անհարմար վայրում կառուցված հավաքատեղին չի օգտագործվում, և բնակիչները ստիպված սպասում են առանց ծածկի և նստարանի վայրում:

Տրանսպորտին սպասելու տևողությունից 34.9%-ը ավելի շուտ գոհ է, իսկ 31%-ը շատ գոհ է, սակայն պատկերը տարբերվում է Սիսիանում: Հարցված սիսիանցիների 60%-ից ավելին դժգոհ է, մինչդեռ Կապանում և Գորիսում դժգոհողների թիվը չի գերազանցում 20%-ը:

Հարցվածների 63.5%-ը նշել է, որ դժգոհ է տրանսպորտի չվացուցակով նախատեսված շարժման ժամերից, իսկ 34%-ը նշել է, որ շատ դժգոհ է: Ընդ որում, հարցված սիսիանաբնակների գրեթե 90%-ը նշել է, որ դժգոհ է, մինչդեռ Գորիսի և Կապանի բնակիչների շրջանում դժգոհությունը չի գերազանցում 20%-ը:

Հարցվածների 30%-ը դժգոհ է հանրային տրանսպորտի աշխատելու օրերից:

Իսկ 14%-ը դժգոհ է տրանսպորտային երթուղուց: Երթուղուց դժգոհության մեծ մասը բաժին է ընկնում Սիսիանի բնակչությանը: Հարցված սիսիանցիների կեսից ավելին դժգոհ է հանրային տրանսպորտի երթուղուց: Երթուղին սպասարկում է քաղաքի միայն մի հատվածին:

Միջհամայնքային տրանսպորտի չվացուցակի բացասական գնահատականները չեն գերազանցում 20%-ը: Չվացուցակի բոլոր կետերի վերաբերյալ հարցվածների «գոհ են» և «շատ գոհ են» պատասխանները զգալիորեն գերակշռում են «դժգոհ են» կամ «շատ դժգոհ են» տարբերակներին:

Կանգնած ուղևորների չտեղափոխման կարգը մեծամասամբ խախտվում է: Օրինակ, դիտարկված գյուղ-քաղաք երթուղիների 42.9%-ի առաջին կանգառում եղել են կանգնած ուղևորներ, քաղաք-քաղաք երթուղիների՝ 50%-ի դեպքում, իսկ ներքաղաքային երթուղիների՝ 63.3%-ի դեպքում:

Աղյուսակ 3. Կանգնած ուղևորներով երթերի տոկոսը յուրաքանչյուր կանգառում

	Գյուղ-քաղաք	Քաղաք-քաղաք	Ներքաղաքային
Կանգառ 1-ին	42.9	50	63.3
Կանգառ 2-րդ	42.9	57.1	55.8
Կանգառ 3-րդ	46.2	69.2	47.5
Կանգառ 4-րդ	70	22.2	59
Կանգառ 5-րդ	0	50	61.9
Կանգառ 6-րդ			36.8
Կանգառ 7-րդ			21.4
Կանգառ 8-րդ			30.8

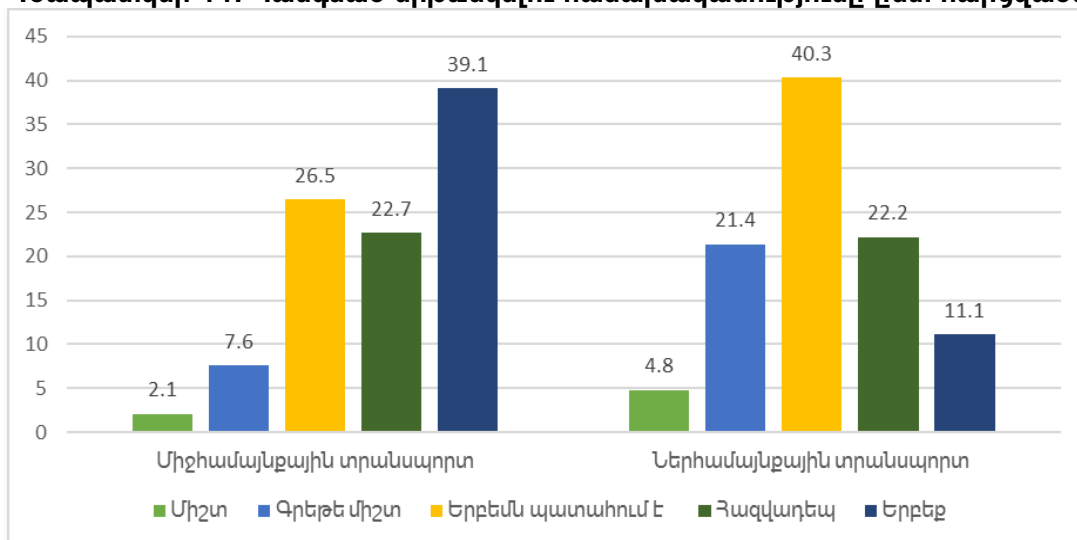
Ընդ որում ներքաղաքային և գյուղ-քաղաք երթուղիներում կանգնած ուղևորներ առկա են արդեն իսկ երթի ամենասկզբում՝ սկզբնակետում, մինչ մեքենայի շարժվելը:

Աղյուսակ 4. Կանգնած ուղևորների քանակը երթուղու սկզբում ըստ երթուղու տեսակի

	Երթուղու սկզբում կանգնած ուղևորների տեղափոխման դեպքերի թիվը	Կանգնած ուղևորների նվազագույն թիվը	Կանգնած ուղևորների առավելագույն թիվը
Գյուղ-քաղաք	10	1	8
Քաղաք-քաղաք	0	0	0
Ներքաղաքային	8	1	8

Միջհամայնքային տրանսպորտից օգտվելիս ուղևորների գրեթե 8%-ը նշել է, որ գրեթե միշտ կանգնած է երթնելում, իսկ ներքաղաքային տրանսպորտից օգտվողների՝ 21,4%-ը:

Գծապատկեր 11. Կանգնած երթնելելու հաճախականությունը ըստ հարցվածների



Գլուխ 3. Վարորդների և ուղևորների իրավունքները և պարտականությունները

3.1 Իրավական կարգավորումներ

Կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող երթուղիների վարորդները ունեն մի շարք իրավունքներ և պարտականություններ, որոնք ամրագրված են ՀՀ օրենսդրությամբ:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին ՀՀ օրենքի 21-րդ հոդվածի 4-րդ մասի գ) կետում նշվում է, որ վարորդները պարտավոր են ունենալ բարյացակամ վերաբերմունք և պատշաճ արտաքին տեսք⁹:

ՀՀ տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների կազմակերպման կարգը հաստատելու մասին Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2007թ. օգոստոսի 30-ի թիվ 1042-Ն որոշման 18-րդ կետի մեջ ամրագրված է, որ վարորդը պետք է ավտոբուսն ընթացքի մեջ դնի ուղևորների նստեցումն ու իջեցումն ավարտելուց և դռները փակելուց հետո, հայտարարի կանգառները, իսկ երթուղու ուղեգծի փոփոխության դեպքում դրա մասին տեղյակ պահի յուրաքանչյուր կանգառում¹⁰:

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին օրենքի 24 հոդվածի 7-րդ մասի ա) կետում ամրագրված է, որ վարորդին արգելվում է տրանսպորտային միջոցը վարել ոչ սթափ վիճակում, գ) կետում՝ ընթացքի ժամանակ օգտվել ռադիոկապից և հեռախոսակապից, եթե դրանք կահավորված չեն առանց ձեռքերի օգտագործման այդ սարքերից օգտվելու սարքավորումներով (բացառությամբ ծառայողական առաջադրանքներ կատարող, օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների վարորդների), կամ ընթացքի ժամանակ ծխելը¹¹:

Ըստ Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին ՀՀ օրենքի 28 հոդվածի 2-րդ մասի գ), դ) և ե) կետերի՝ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնելու դեպքում վարորդները, բացի որակավորման ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին ՀՀ օրենքով սահմանված ընդհանուր պահանջներից, պետք է ունենան¹²՝

- միկրոավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումների համար՝ D կարգի ավտոտրանսպորտային միջոցի վարման վերջին մեկ տարվա կամ մարդատար տաքսի ավտոմոբիլներով փոխադրումների վերջին 2 տարվա աշխատանքային փորձ.
- ավտոբուսային փոխադրումների համար՝ միկրոավտոբուսային փոխադրումների իրականացման վերջին երկու տարվա աշխատանքային փորձ.
- լեռնային ավտոբուսային փոխադրումների համար՝ ավտոբուսային փոխադրումների իրականացման վերջին երկու տարվա աշխատանքային փորձ

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 21-րդ հոդվածի 3-րդ մասի երկրորդ պարբերությունն ամրագրում է, որ ուղևորափոխադրողը պարտավոր է ապահովել վարորդների

⁹ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 21, 4-րդ մաս, գ) կետ

¹⁰ ՀՀ կառավարության 2007թ. օգոստոսի 30-ի թիվ 1042-Ն ՀՀ տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների կազմակերպման կարգը հաստատելու մասին ՀՀ կառավարություն որոշում, 18 կետ

¹¹ ՀՀ օրենքը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին, հոդված 24-րդ հոդված, ա) և գ) կետեր

¹² «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 28, 2-րդ մաս, գ), դ) և ե) կետեր

առողջական վիճակի ամենօրյա զննումը¹³: Սակայն օրենքում չի նշվում, թե կոնկրետ ինչ զննումներ պետք է անցնի վարորդը երթը սկսելուց առաջ:

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքը սահմանում է նաև վարորդի աշխատելաժամանակը: Օրենքի 28-րդ հոդված 3-րդ մասի համաձայն՝ օրվա ընթացքում վարորդի կողմից ավտոմոբիլի վարման առավելագույն տևողությունը, ներառյալ՝ արտաժամ աշխատանքը, չպետք է գերազանցի 9 ժամը, շաբաթվա ընթացքում՝ 48 ժամը: Առանց ընդմիջման՝ 4 ժամից ավելի տևողությամբ, ընդհանուր օգտագործման ավտոտրանսպորտային միջոցի վարելն արգելվում է¹⁴:

Նույն օրենքի 21-րդ հոդվածի 3-րդ մասի գ) կետի համաձայն¹⁵՝ փոխադրողը պարտավոր է ապահովել արտադրողի կողմից և տեխնիկական շահագործման կարգով երաշխավորված ժամկետներում սեփական կամ պայմանագրային հիմունքներով անհրաժեշտ կահավորումով արտադրական բազայում ավտոտրանսպորտային միջոցների (միջոցի) տեխնիկական սպասարկումների և նորոգումների անցկացումը:

Ուղևորների իրավունքները և պարտականությունները

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին իրավական կարգավորումներում, նշվում են իրավիճակներ, որոնք արգելվում են ոչ միայն տրանսպորտային միջոցի վարորդին, այլև ուղևորներին: Մասնավորապես, «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 14-րդ հոդվածն արգելում է ոգելից խմիչքների, թմրամիջոցների կամ հոգեմետ նյութերի օգտագործումը և ծխելը ուղեւորահում¹⁶:

Արգելվում է ուղեւորահում երաժշտություն միացնելը ներքաղաքային և մերձքաղաքային փոխադրումների ժամանակ և առանց ուղևորների համաձայնության՝ երաժշտություն միացնելը միջքաղաքային, միջպետական փոխադրումների ընթացքում¹⁷: Արգելվում է նաև մեքենայի ուղեւորահը և ուղևորների հագուստն աղտոտող կամ վնասող նյութերի և իրերի, տհաճ, սուր հոտ ունեցող իրերի, օրենքով թույլատրելի չափերը գերազանցող իրերի տեղափոխումը¹⁸:

3.2 Բացահայտումներ

Վարորդի աշխատանքը երթի ընթացքում կամ վարքը

Դիտարկված բոլոր երթերի 90%-ից ավելի դեպքերում, վարորդները սափրված են, կրում են կոկիկ հագուստ և հարգալից են խոսում ուղևորների հետ:

Վարորդների կողմից առավել հաճախ խախտվում է կանգառները նախապես հայտարարելու նորմը: Դիտարկված երթերի կեսից ավելի դեպքերում վարորդը նախապես չի հայտարարել կանգառները: Նորմը ամենից շատ պահպանվել է գյուղ-քաղաք երթուղու դեպքում, շուրջ 65%,

¹³ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 21, 3-րդ մաս, 2-րդ պարբերություն

¹⁴ Նույն տեղում, հոդված 28, 3-րդ մաս

¹⁵ Նույն տեղում, հոդված 21, 3-րդ մաս, գ) կետ

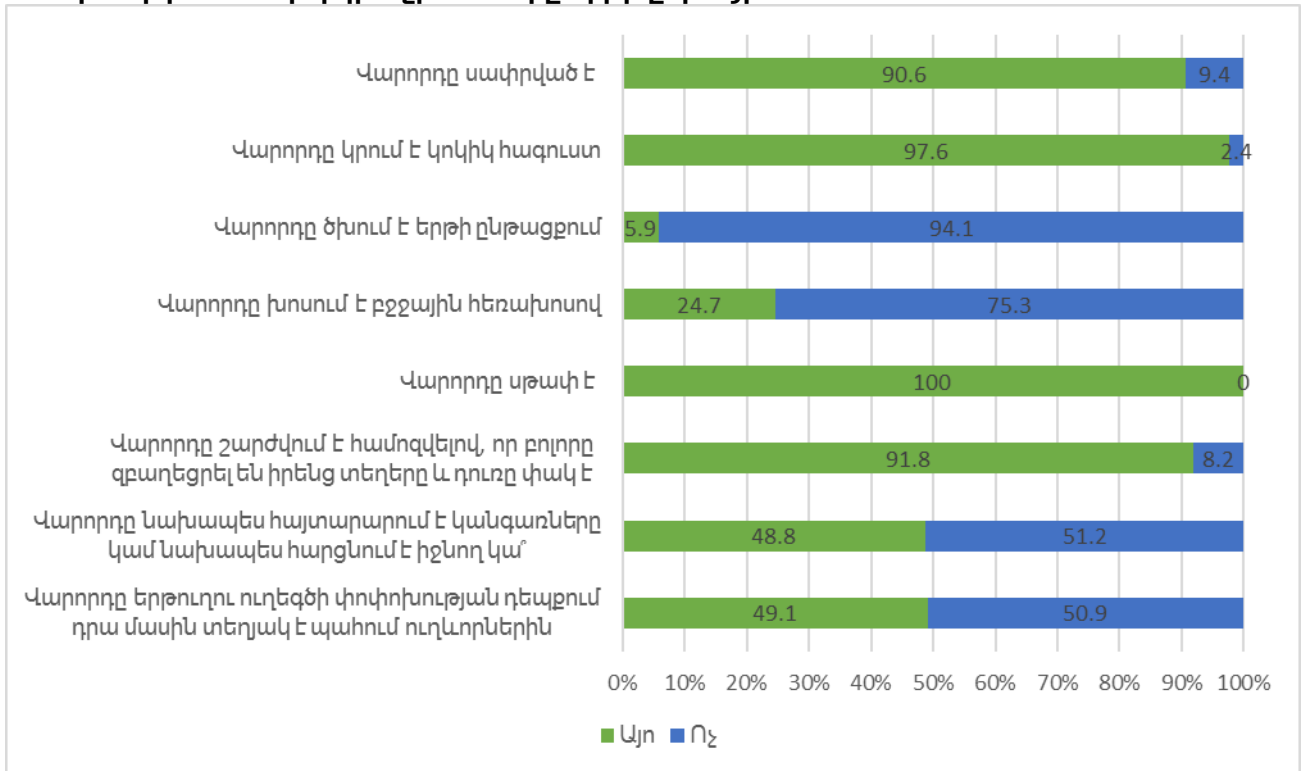
¹⁶ Նույն տեղում, հոդված 14, 12-րդ մաս, ա) կետ

¹⁷ Նույն տեղում, հոդված 14, 12-րդ մաս, գ) կետ

¹⁸ Նույն տեղում, հոդված 14, 12-րդ մաս, դ) կետ

ամենից քիչ քաղաք-քաղաք երթուղիների դեպքում: Քաղաք-քաղաք երթուղիները մեծամասամբ համարվում են ճեպընթաց, և ըստ էության, միջանկյալ կանգառներ չեն նախատեսում, սակայն ինչպես արդեն նշվել է, դրանցից օգտվում են նաև քաղաքի ներսում կամ մերձակայքում որևէ տեղ գնալու համար, ինչն էլ բերում է կանգառների անորոշության:

Գծապատկեր 12. Վարորդի աշխատանքը երթի ընթացքում



Արձանագրվել է վարորդի կողմից երթի ընթացքում բջջային հեռախոսով խոսելու մի քանի դեպք, սակայն մոնիտորների խոսքով, դա տևել է վայրկյաններ: Վարորդի աշխատանքին ներկայացվող մյուս պահանջները խախտվում են 10%-ից ոչ ավելիի դեպքերում:

Քաղաք-քաղաք և գյուղ-քաղաք երթուղիների 25%-ից ավել դեպքերում ուղեսրահում միացված է եղել երաժշտություն, ընդ որում երաժշտություն միացնելուց առաջ ուղևորների համաձայնությունը ստանալու նորմը ընդհանրապես չի պահպանվել դիտարկված քաղաք-քաղաք երթերի դեպքում: Գյուղ-քաղաք երթուղիների դեպքում երաժշտությունը միացված է եղել 26%-ի դեպքում, սակայն վարորդները պահպանել են նախապես ուղևորների համաձայնությունը ստանալու նորմը 80%-ից ավել դեպքերում:

Վարորդների իրավունքների իրագործման աստիճանը

Հարցված 34 վարորդներից բոլորն ունեն աշխատանքային պայմանագիր ծառայություն մատուցող կազմակերպության հետ:

Վարորդների աշխատանքային փորձը

Հարցված վարորդների աշխատանքային փորձը որպես հանրային տրանսպորտի վարորդ միջինում կազմում է 10-15 տարի: Հարցված վարորդներից միայն երեքն են նշել, որ ունեն 1 կամ մինչև 1 տարվա աշխատանքային փորձ, սակայն հարցաթերթում չի եղել հարց՝ արդյոք դրանից առաջ ունեն մարդատար տաքսի ավտոմեքենայով ուղևորափոխադրումների փորձ, ինչը պարտադիր

պահանջ է երթուղային տրանսպորտի վարորդի աշխատանքային փորձ չունեցող վարորդների համար:

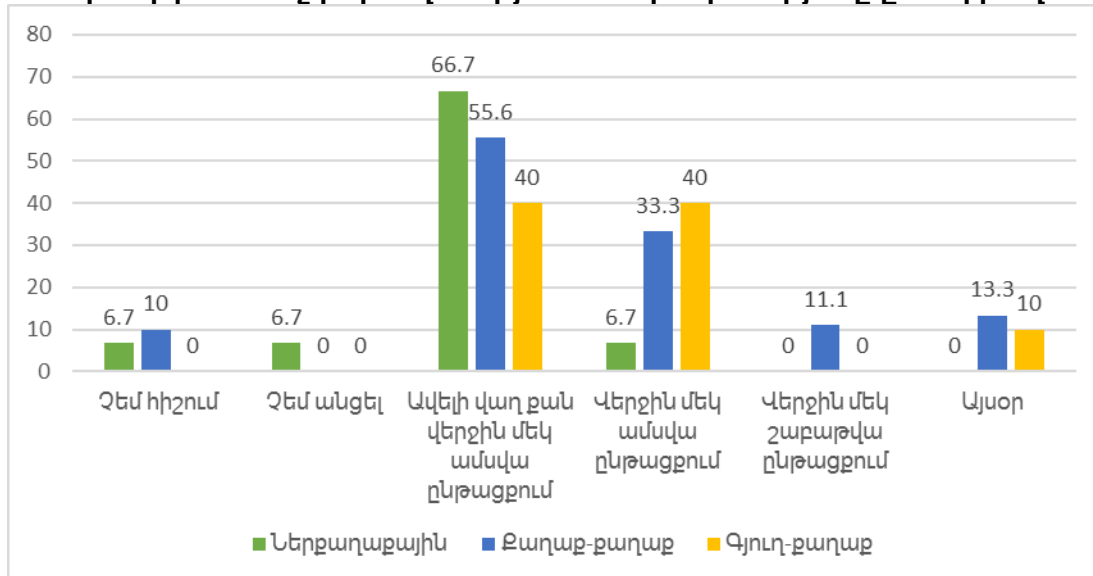
Աղյուսակ 5. Վարորդների աշխատանքային փորձը ըստ երթուղու տեսակի

	Նվազագույն ստաժ տարիներով	Առավելագույն ստաժ տարիներով	Միջին ստաժ տարիներով
Գյուղ-քաղաք	1	35	10.6
Քաղաք-քաղաք	6	35	23.3
Ներքաղաքային	0	46	15.8

Վարորդների բուժզննումը

Հարցված ներքաղաքային տրանսպորտի վարորդների 6.87%-ը նշել է, որ չի անցել բուժզննում: Իսկ 66%-ը նշել է, որ բուժզննում անցել է ավելի վաղ, քան մեկ ամիս առաջ: Նույն կերպ է պատասխանել նաև քաղաք-քաղաք տրանսպորտի վարորդների 55.6 և գյուղ-քաղաք վարորդների 40%-ը: Հարցված ներքաղաքային երթուղիների վարորդների միայն 10%-ը, իսկ գյուղ-քաղաք երթուղիների 13,3%-ն է նշել, որ բուժզննում անցել է «այսօր»:

Գծապատկեր 13. Բժշկական զննության հաճախականությունը ըստ երթուղու տեսակի



Ըստ հարցված վարորդների՝ բուժզննման ընթացքում սրտի աշխատանքի, սթափության աստիճանի, արյան ճնշման և ջերմության ստուգումները առավել շատ կատարվում են քաղաք-քաղաք երթուղիների դեպքում, իսկ ամենից քիչ՝ գյուղ-քաղաք երթուղիների դեպքում: Գյուղ-քաղաք երթուղիների վարորդների 30%-ը, քաղաք-քաղաք երթուղիների 12.1%-ը, իսկ ներքաղաքային երթուղիների վարորդների 13.3%-ը նշել է, որ բուժզննման ընթացքում չի անցնում սթափության ստուգումը:

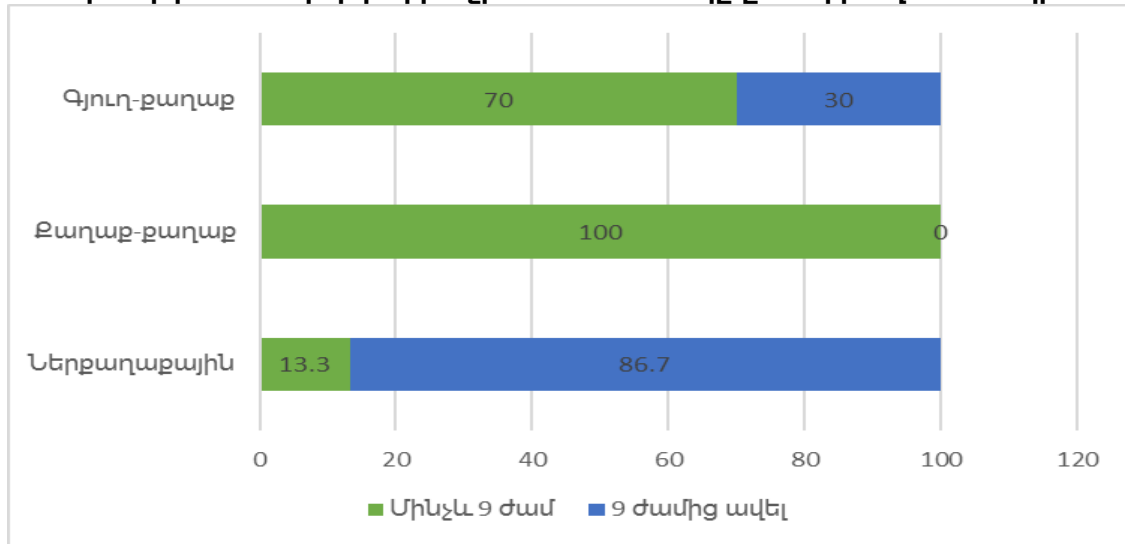
Աղյուսակ 6. Բժշկական ստուգումների անցկացումը ըստ երթուղու տեսակի

	Սրտի աշխատանքի ստուգում	Սթափության աստիճանի չափում	Արյան ճնշման չափում	Ջերմության ստուգում
Գյուղ-քաղաք	80%	70%	80%	80%
Քաղաք-քաղաք	100%	88.9%	100%	100%
Ներքաղաքային	93.3%	86.7%	100%	73.3%

Վարորդների աշխատաժամանակը

Ըստ վարորդների շրջանում իրականացված հարցման արդյունքների՝ Ներքաղաքային տրանսպորտի վարորդների 86.7%-ը, իսկ գյուղ-քաղաք տրանսպորտի 30%-ը նշել է, որ աշխատում է օրական 9 ժամից ավել, մինչդեռ թույլատրելի է օրական մինչ 9 ժամ աշխատանքը: Սակայն չունենք տեղեկություն վարորդների աշխատանքային օրվա ընթացքում ընդմիջման առկայության մասին: Ներքաղաքային հանրային տրանսպորտի վարորդների 13.3%-ը ևս նշել է, որ աշխատում է 9 ժամից ավել:

Գծապատկեր 14. Վարորդների աշխատաժամանակը ըստ երթուղու տեսակի



Մեքենաների վերանորոգումը

Հարցված վարորդների 60%-ից ավելին նշել է, որ մեքենայի տեխնիկական անսարքության ծախսերը հոգում է սպասարկող կազմակերպությունը, 26.5%-ը նշել է, որ ինքն է հոգում, իսկ 11.8%-ը նշում է, որ անսարքության ծախսերը հոգում է մասամբ ինքը մասամբ սպասարկող կազմակերպությունը:

Այն վարորդները, ովքեր իրենք են հոգում մեքենայի տեխնիկական անսարքության ծախսերը, ամսեկան միջինում նշել են 49 000 դրամ:

Աղյուսակ 7. Մեքենաների անսարքության վրա ծախսվող գումարը

Երթուղու տեսակը	Ամսական գումարը
Գյուղ-քաղաք	35 000-50 000 դրամ
Քաղաք-քաղաք	30 000-100 000 դրամ
Ներքաղաքային	15 000-32 000 դրամ

Վարորդների բավարարվածության աստիճանը աշխատանքային պայմաններից

Աշխատանքային պայմաններից շատ գոհ է քաղաք-քաղաք երթուղիների վարորդների 30%-ից ավելին: Իսկ 60%-ից ավելին, նշել է, որ գոհ է: Հատկանշական է, որ քաղաք-քաղաք երթուղու վարորդներից ոչ ոք չի նշել, որ դժգոհ է կամ շատ դժգոհ է աշխատանքային պայմաններից: Մինչդեռ գյուղ-քաղաք երթուղիների վարորդների ուղիղ կեսը նշել է, որ դժգոհ է կամ շատ դժգոհ է և ոչ մի

վարորդ չի նշել, որ շատ գոհ է իր աշխատանքային պայմաններից: Ներքաղաքային երթուղիների վարորդների 90%-ից ավելին նշել են, որ գոհ են աշխատանքային պայմաններից: 6.7%-ը նշել է, որ դժգոհ է, և ոչ ոք չի նշել, որ շատ դժգոհ է աշխատանքային պայմաններից:

Աղյուսակ 8. Վարորդների բավարարվածությունը աշխատանքային պայմաններից (%)

	Շատ գոհ եմ	Գոհ եմ	Դժգոհ եմ	Շատ դժգոհ եմ
Գյուղ-քաղաք		50	40	10
Քաղաք-քաղաք	33.3	66.7		
Ներքաղաքային	6.7	86.7	6.7	

Վարորդների դժգոհություններն աշխատանքային պայմաններից

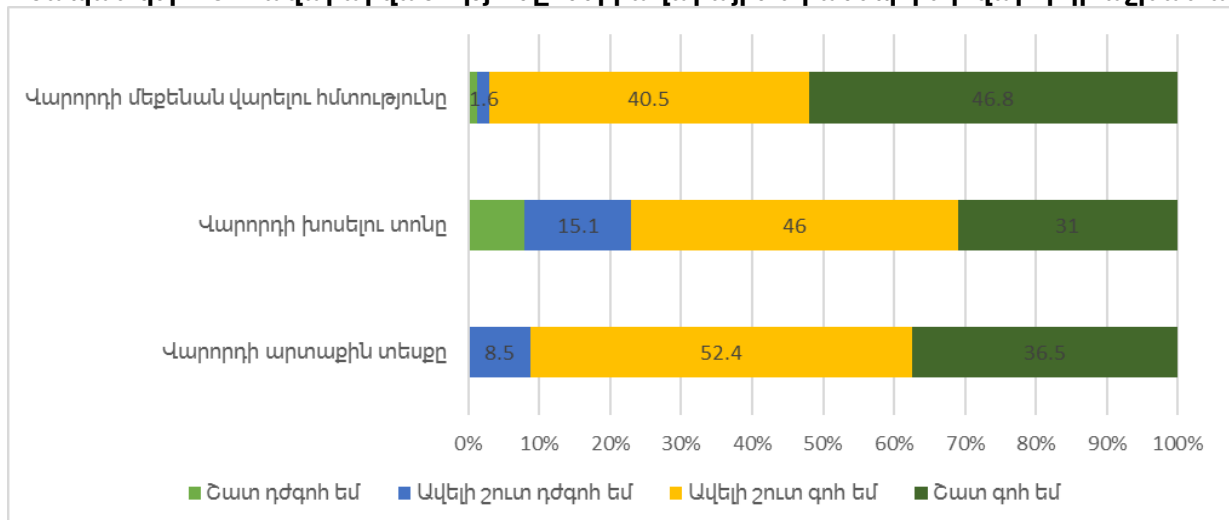
Վարորդների կողմից նշել են հետևյալ հիմնական դժգոհությունները և առաջարկները

- *Եկամտի չափը և դրա վրա ազդող գործոններ* (ուղևորահոսքի պակաս, ցածր աշխատավարձ, բարձր հարկեր)
- *Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացման համար անհրաժեշտ նյութատեխնիկական բազայի բացակայություն կամ պակաս* (կանգառների բացակայություն, հարմարավետ ավտոկայանների բացակայություն, մեքենաների տեխնիկական վատ վիճակ)
- *Չանգստի անբավարարություն*
Ամենից հաճախ վարորդները դժգոհել են «ուղևորահոսքի պակաս»-ից: Այնուհետև ցածր աշխատավարձից, կամ ցածր եկամուտներից և դրա վրա ազդող գործոններից:

Բավարարվածությունը վարորդի աշխատանքից

Թեև հարցվածները հիմնականում գոհ են և ներքաղաքային, և միջհամայնքային տրանսպորտի վարորդների աշխատանքից և դժգոհությունները չեն գերազանցում 16%-ը, այնուամենայնիվ հարցվածների 7.9%-ը շատ դժգոհ է, իսկ 15.1%-ը դժգոհ է ներքաղաքային տրանսպորտի վարորդների խոսելու տոնից:

Գծապատկեր 15. Բավարարվածությունը ներքաղաքային տրանսպորտի վարորդի աշխատանքից

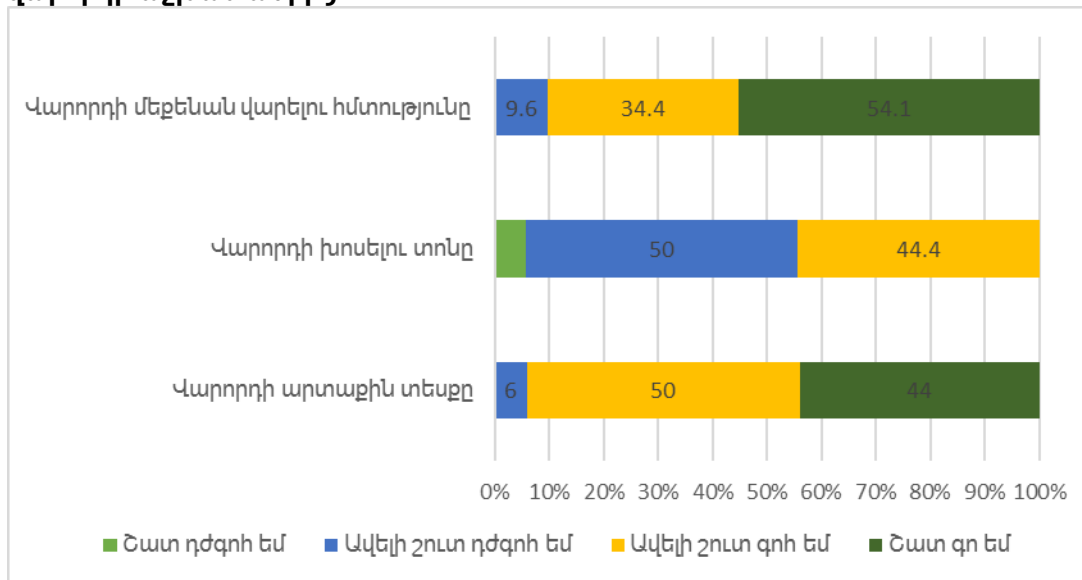


Միջհամայնքային տրանսպորտի աշխատանքից դժգոհությունները ավելի քիչ են: Ամենից շատ դժգոհությունները գրանցվել են վարորդի մեքենան վարելու հմտությունից՝ 9.6%:

Բավարարվածությունը միջհամայնքային տրանսպորտի վարորդի աշխատանքից և ուղեվարձից

Հարցման արդյունքները փաստում են, որ հարցվածների 54.1%-ը շատ գոհ է, իսկ 34.4%-ը գոհ է միջհամայնքային տրանսպորտի վարորդների մեքենան վարելու հմտությունից: Հարցվածների 90%-ից ավելին նշել է, որ գոհ է կամ շատ գոհ է միջհամայնքային տրանսպորտի վարորդի խոսելու տոնից և արտաքին տեսքից: Հարցվածների միայն 5.6%-ն է նշել, որ շատ դժգոհ է վարորդների խոսելու տոնից:

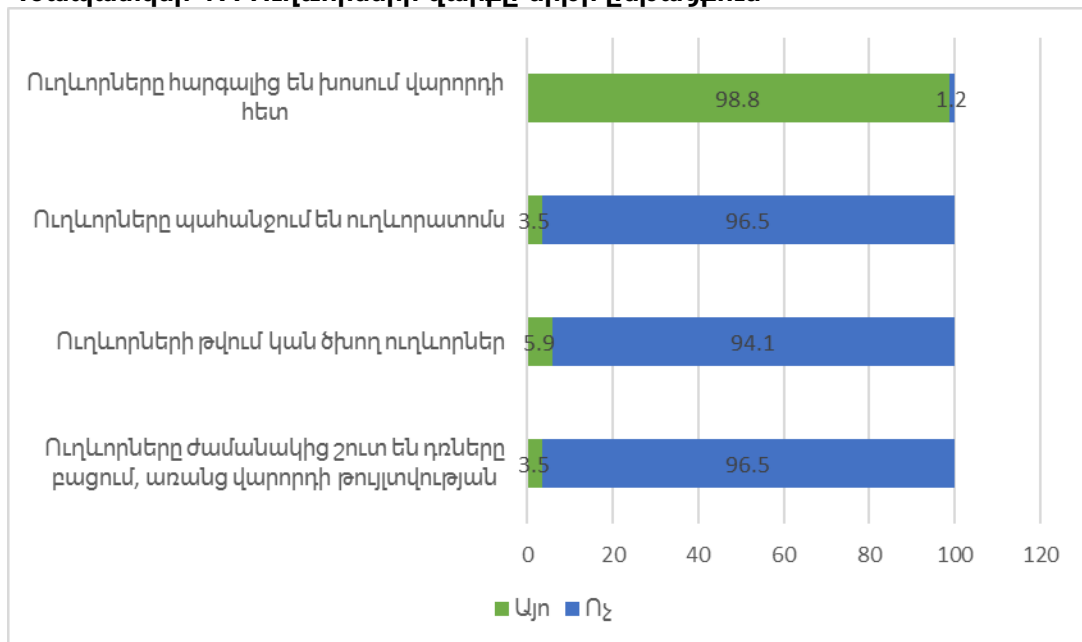
Գծապատկեր 16. Բավարարվածությունը միջհամայնքային տրանսպորտի վարորդի աշխատանքից



Ուղևորների իրավունքները և պարտականությունները երթի ընթացքում

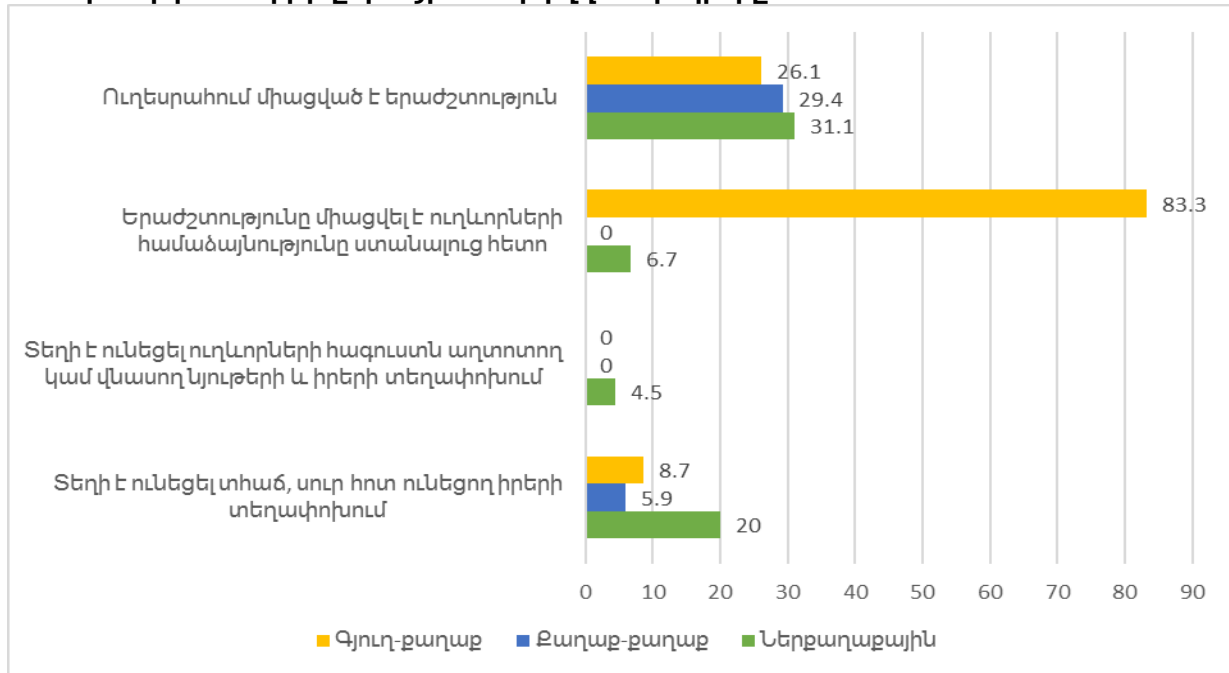
Դիտարկված երթերի ընթացքում, ուղևորների կողմից ընդհանուր օգտագործման հանրային տրանսպորտից օգտվելու նորմերի չպահպանման դեպքերը չեն գերազանցել 6%-ը:

Գծապատկեր 17. Ուղևորների վարքը երթի ընթացքում



Իսկ տհաճ, սուր հոտ ունեցող, ինչպես նաև ուղևորների հագուստն աղտոտող նյութերի տեղափոխումն ամենից հաճախ տեղի է ունեցել ներթափափային տրանսպորտի դիտարկման ժամանակ, սակայն այդ դեպքերը չեն գերազանցում 20%-ը:

Գծապատկեր 18. Երթի ընթացքում արգելված դեպքերը



Այնուամենայնիվ պետք է նշել, որ դիտարկված համայնքներից յուրաքանչյուրն ունի հանրային տրանսպորտից օգտվելու յուրահատուկ մշակույթ, ինչը թեև երբեմն հակասում է օրենսդրական դաշտին, բայց ընդունելի է համայնքի բնակիչների կողմից: Այդպիսի տեղային առանձնահատկության օրինակ է Գորիսի հանրային տրանսպորտի վարորդների և ուղևորների փոխհարաբերությունները: Համաձայն հարցվողների նկարագրության, վարորդները ճանաչում են իրենց գրեթե բոլոր ուղևորներին, և գիտեն, թե ում որտեղ պետք է իջեցնել: Բացի դա, ուղևորներից շատերն ունեն վարորդի հեռախոսահամարը, և զանգով ճշտում են, թե երբ վարորդը կհասնի այս կամ այն կանգառը:

Գլուխ 4. Հանրային տրանսպորտի ոլորտում կարիքների գնահատում

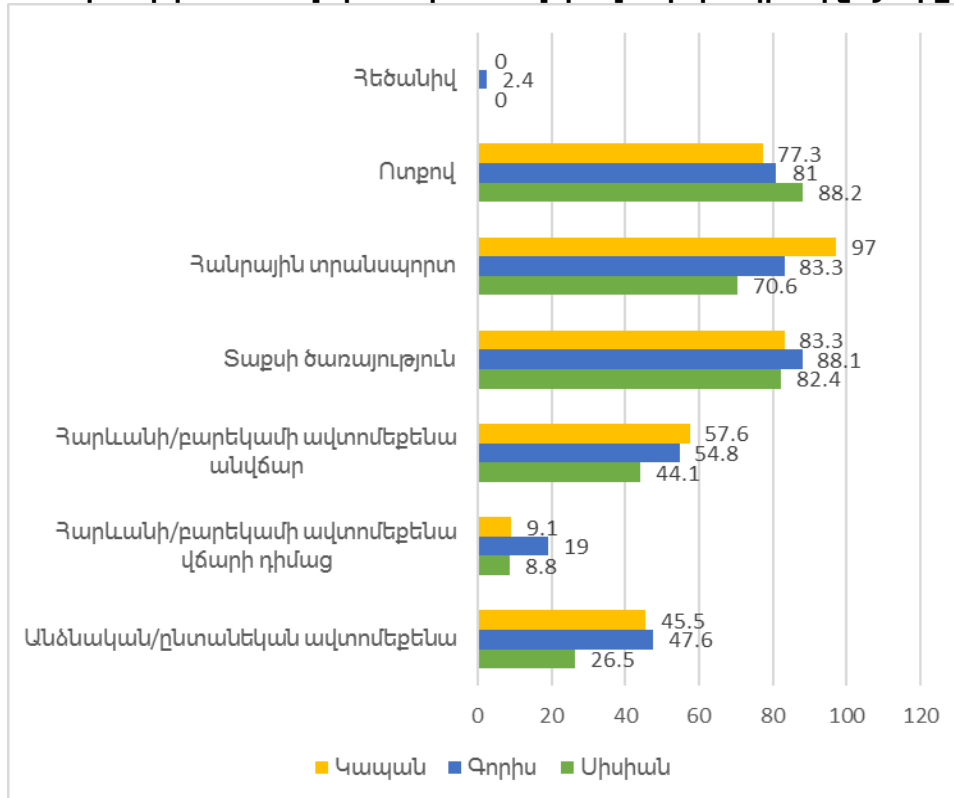
Այս գլխում ամփոփված են ծրագրում ընդգրկված համայնքների բնակիչների բավարարվածությունը ներքաղաքային և միջհամայնքային տրանսպորտի աշխատանքից, ինչպես նաև այն համայնքների բնակիչների կարիքները, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ:

4.1 Ներքաղաքային տրանսպորտ

Ծրագրում ընդգրկված համայնքներում իրականացված հարցման արդյունքները փաստում են, որ հարցված քաղաքային բնակչության գրեթե 90%-ը օգտվում է ներքաղաքային հանրային տրանսպորտից:

Հանրային տրանսպորտը Կապանում ամենատարածված փոխադրամիջոցն է քաղաքի ներսում երթևեկելու համար: Հարցվածների 97%-ը նշել է, որ օգտվում է հանրային տրանսպորտից: Միսիանում 70.6, իսկ Գորիսում հարցվածների 83.3%-ը նշել են, որ օգտվում են հանրային տրանսպորտից:

Գծապատկեր 19. Քաղաքում որևէ տեղ գնալու փոխադրամիջոցները ըստ համայնքի



Միսիանում որպես քաղաքային հանրային տրանսպորտից չօգտվելու պատճառ ամենահաճախը նշվել է ավելի հարմար տարբերակ ունենալը: Կապանում՝ ընտանիքի այլ անդամների՝ երեխաների, ծերերի հետ երթևեկելու անհարմարությունը, իսկ Գորիսում՝ տրանսպորտային միջոցների գերծանրաբեռնված լինելը:

Ներքաղաքային հանրային տրանսպորտի ոլորտում առկա խնդիրները

Միսիանում գործում է մեկ հանրային տրանսպորտի երթուղի, որը հարցվածների խոսքով չի բավարարում ուղևորների պահանջարկը: Ուղևորները ստիպված են երկար սպասել տրանսպորտի:

Սակայն մեքենան հաճախ գերծանրաբեռնված է լինում և ուղևորները չեն կարողանում օգտվել դրանից: Այս առումով հարցված սիսիանցիները որպես տրանսպորտի ոլորտում բարեփոխում ամենահաճախը նշել են «օրվա ընթացքում երթերի թվի ավելացում, երթուղում մեքենաների թվի ավելացում» տարբերակները (44%): Այնուհետև որպես առաջարկ նշվել է տրանսպորտի աշխատանքի կազմակերպումը չվացուցակին համապատասխան տարբերակը (20%), տրանսպորտային միջոցի տեսակի փոփոխության և նորացման անհրաժեշտությունը (12%), նոր տրանսպորտային ուղղության անհրաժեշտությունը (10%), տրանսպորտային միջոցի կահավորման բարելավումը (8%), վճարման կարգի փոփոխությունը (4%):

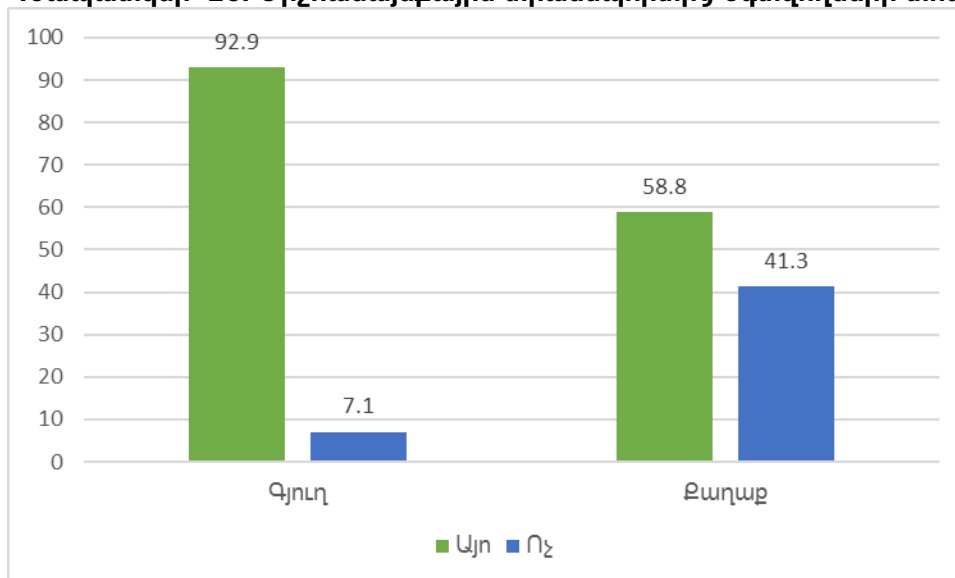
Գործիսում հարցվածների կողմից ամենից հաճախ նշվել է վճարման կարգի փոփոխությունը, ինչը նշանակում է վճարում ուղևորատոմսի միջոցով (25%): Այնուհետև՝ կանգառների կահավորման բարելավումը (13.55%), օրվա ընթացքում երթերի թվի ավելացում (11.6%), որակյալ վարորդների ավելացում (10.6%), նոր տրանսպորտային ուղղության ստեղծում (8.5%) և այլն:

Կապանում ևս ամենից հաճախ նշվել է օրվա ընթացքում երթերի թվի ավելացումը (37.4%): Այնուհետև կանգառների կահավորման բարելավումը (18.9%), նոր տրանսպորտային ուղղության անհրաժեշտությունը, տրանսպորտային միջոցի տեսակի փոփոխությունը, որակյալ վարորդների ավելացումը, երթուղում մեքենաների թվի ավելացումը, երթուղու հարմարեցումը բնակիչների կարիքներին, ուղեվարձի իջեցումը, տրանսպորտային միջոցի նորացումը (26.5%), մեքենաների տեխնիկական վիճակի բարելավումը (18.9%), տրանսպորտի աշխատանքի կազմակերպումը չվացուցակին համապատասխան, վճարման կարգի փոփոխությունը (9.14%):

4.2 Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտ

Հարցվածների 68.7%-ը նշել է, որ երբևէ օգտվել է մարզի ներսում միջհամայնքային տրանսպորտից: Ընդ որում՝ միջհամայնքային տրանսպորտից օգտվող գյուղաբնակների թիվը գրեթե 2 անգամ գերազանցում է քաղաքաբնակների թվին:

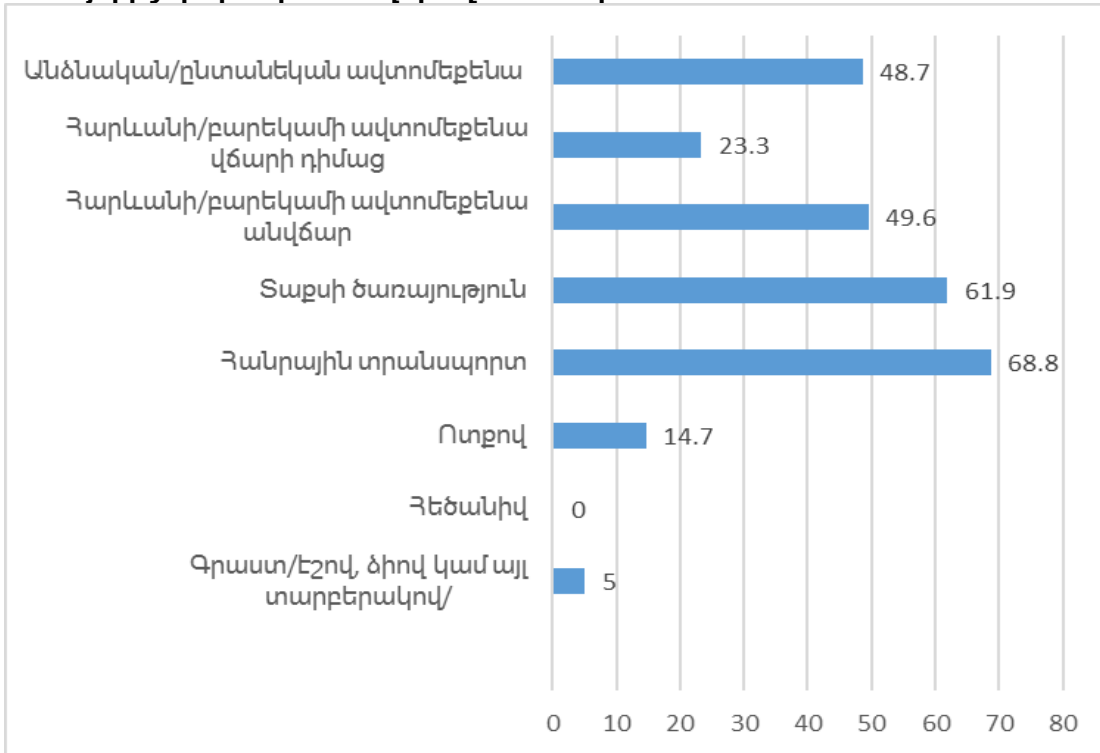
Գծապատկեր 20. Միջհամայնքային տրանսպորտից օգտվողների տոկոսը



Փոխադրամիջոցների տարածվածությունը մարզի ներսում

Հանրային տրանսպորտը ամենատարածված փոխադրամիջոցն է մարզի ներսում իրենց գյուղից կամ քաղաքից դուրս որևէ տեղ գնալու համար, երկրորդ ամենատարածված փոխադրամիջոցը տաքսին է: «Հեծանիվով» տարբերակը ընդհանրապես չի նշվել, իսկ «գրաստը» նշել է 5%-ը:

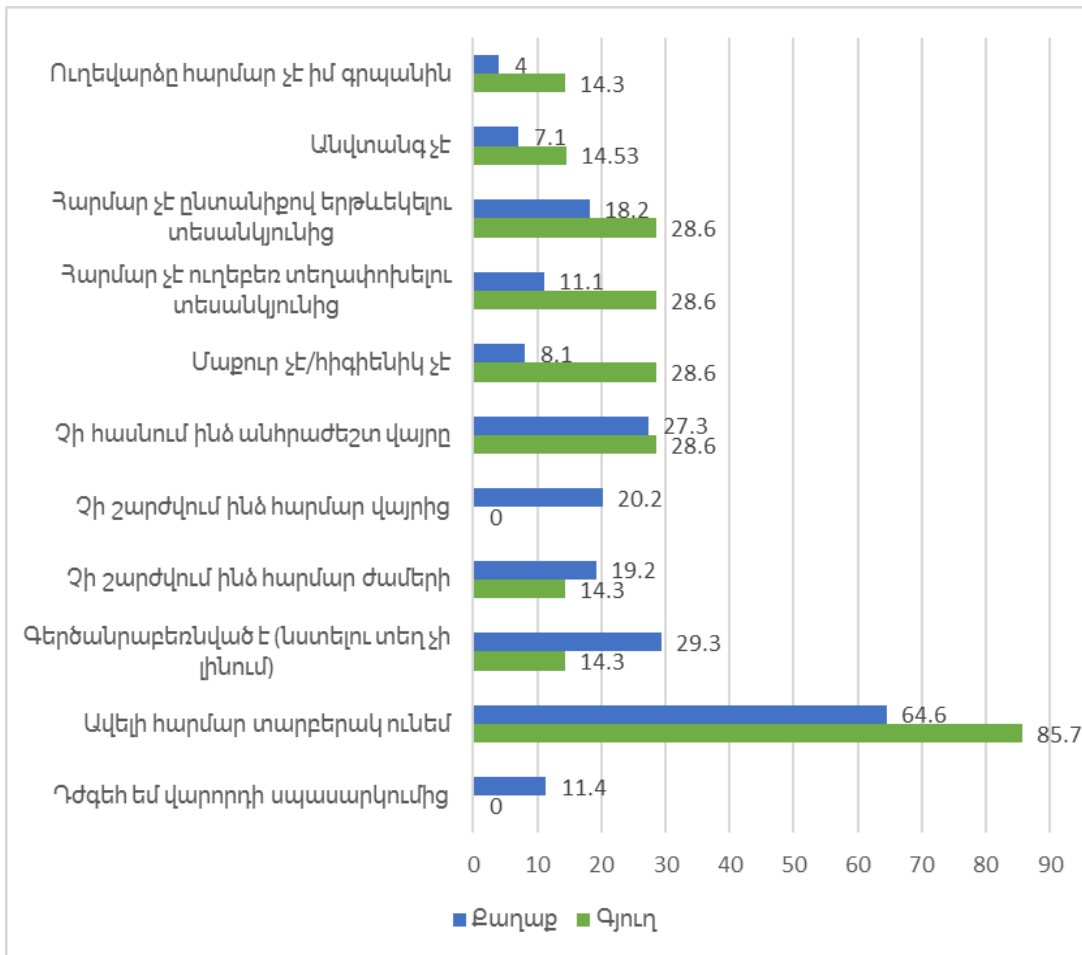
Գծապատկեր 21. Փոխադրամիջոցների տարածվածությունը մարզի ներսում համայնքից դուրս որևէ տեղ գնալու համար



Միջհամայնքային տրանսպորտից չօգտվելու պատճառները

Ե՛վ գյուղաբնակ, և՛ քաղաքաբնակ բնակչության կողմից, որպես հանրային տրանսպորտից չօգտվելու պատճառ ամենից հաճախ նշվել է այլ ավելի հարմար տարբերակ ունենալը: Այնուհետև նշվել են պատճառներ, որոնք վերաբերում են հանրային տրանսպորտի չվացուցակին՝ երթերի հաճախականությանը, երթերի ժամերին, սկզբնակետին և այլն:

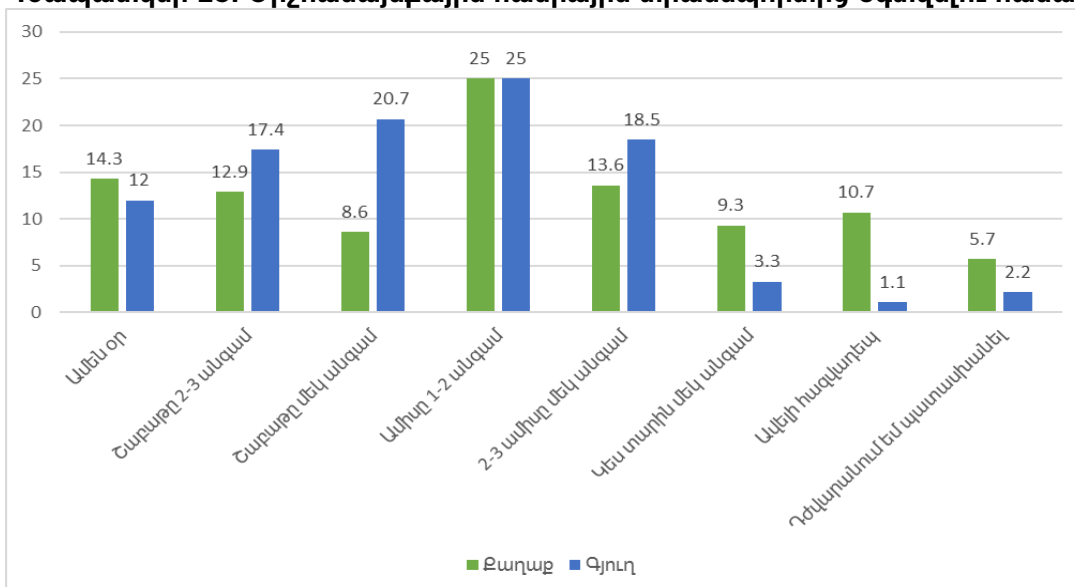
Գծապատկեր 22. Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից չօգտվելու պատճառները



Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից օգտվելու հաճախականությունը

Ե՛վ հարցված քաղաքաբնակների, և՛ գյուղաբնակների 2%-ը նշել է, որ միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից օգտվում է միջինում ամիսը 1-2 անգամ:

Գծապատկեր 23. Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից օգտվելու հաճախականությունը



Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի ոլորտում առկա խնդիրները ըստ հարցվածների

Հիմնվելով հարցվածների կողմից նշված խնդիրների և հնչեցված առաջարկների վրա՝ նշենք անհրաժեշտ փոփոխությունների հետևյալ ուղղությունները.

- *Տրանսպորտի չվացուցակի փոփոխություն*, մասնավորապես երթերի հաճախակիացում և երթուղու համապատասխանեցում բնակիչների կարիքներին
- *Նյութատեխնիկական բազայի բարելավում*՝ կանգառների և ճանապարհների վիճակի բարելավում, մեքենաների տեխնիկական վիճակի բարելավում, միկրոավտոբուսների փոխարինում ավտոբուսով
- *Վճարման կարգի և ուղեվարձի արժեքի փոփոխություն*
- *Վարորդների որակական հատկանիշների բարելավում*

4.3 Կարիքների գնահատում այն համայնքներում, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ

Այս ենթազվիսում ամփոփված է այն համայնքների բնակիչների կարիքները, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ: Ներկայացված է մարզի ներսում որևէ տեղ գնալու համար փոխադրամիջոցների տարածվածությունը, միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի բացակայության ազդեցությունը այդ համայնքների բնակիչների բարեկեցության վրա, և թե արդյո՞ք միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի չգործելը առաջնահերթ խնդիր է այդ համայնքների բնակիչների համար:

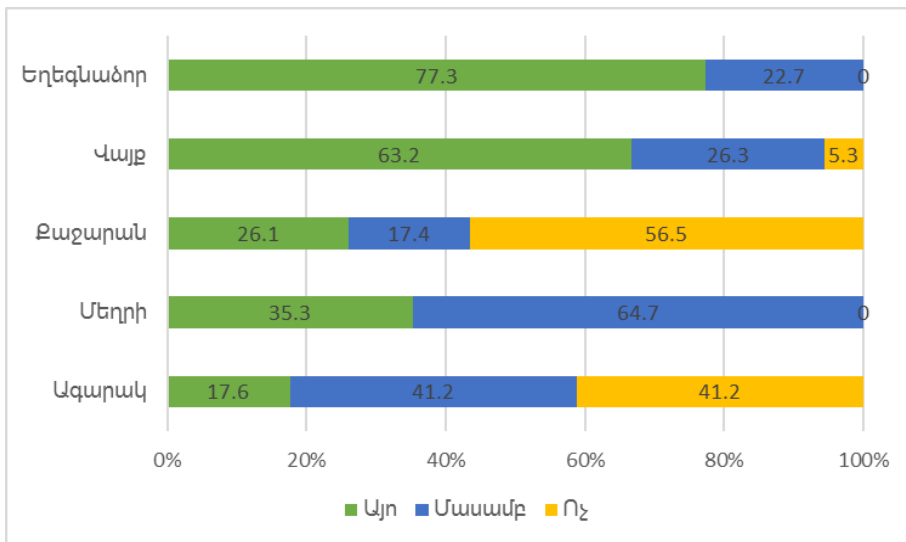
Քաղաքային համայնքներ, որտեղ չի գործում հանրային տրանսպորտ:

Փորձագիտական հարցազրույցներ իրականացվել են քաղաքային տեղական ինքնակառավարման մարմինների ներկայացուցիչների հետ: Համաձայն փորձագետների, Եղեգնաձոր, Քաջարան, Մեղրի և Ագարակ համայնքներում ներքաղաքային հանրային տրանսպորտ չի գործում պահանջարկ չունենալու և քաղաքը լրացուցիչ ծանրաբեռնվածության չենթարկելու նպատակով: Մինչդեռ միջհամայնքային տրանսպորտի անհրաժեշտությունը նշել են բոլոր փորձագետները, մինևույն ժամանակ նշելով ուղևորների սակավությունը, ինչն էլ բերում է երթուղու անշահավետությանը: Վայոց ձորի մարզպետարանի տրանսպորտի վարչության ներկայացուցիչ խոսքով, միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի հայտարարված մրցույթներին չեն դիմում սպասարկող կազմակերպություններ, համարելով դա ոչ եկամտաբեր աշխատանք:

Եղեգնաձոր, Վայք, Քաջարան, Ագարակ և Մեղրի քաղաքներում չի գործում քաղաքային հանրային տրանսպորտ:

«Ձեր համայնքի ներսում հանրային տրանսպորտ չլինելը՝ Ձեզ համար առաջնահերթ խնդիր է» հարցին, հարցվածների 45%-ը պատասխանել է «այո»: Ավելին, հարցված եղեգնաձորցիների 77.3%-ը նշել է, որ առաջնահերթ խնդիր է:

Գծապատկեր 24. Քաղաքային հանրային տրանսպորտ չլինելու խնդրի առաջնահերթությունը յուրաքանչյուր համայնքի համար

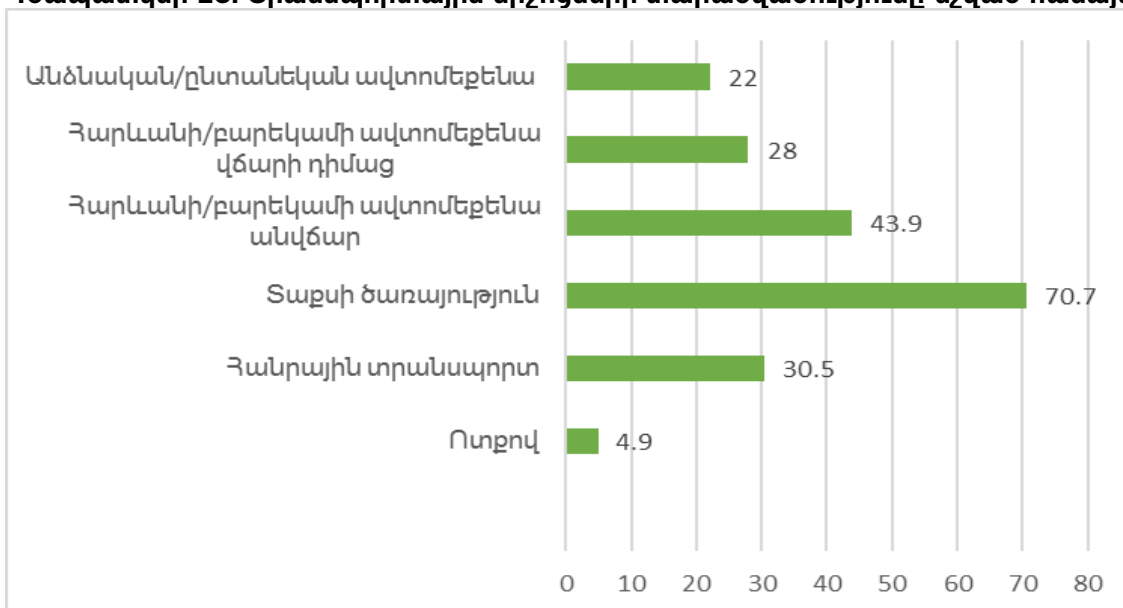


Հարցվածների 47%-ը նշել է, որ քաղաքային հանրային տրանսպորտի բացակայությունը չի խոչընդոտում քաղաքի ներսում որևէ տեղ գնալու իր հնարավորությունը:

Փոխադրամիջոցների տարածվածությունը հանրային տրանսպորտ չունեցող համայնքներում

Թեև նշված համայնքներից ոչ մեկում չի գործում հանրային տրանսպորտ, բայց հարցվածների 30%-ը նշել է, որ օգտվում է հանրային տրանսպորտից: Խոսքը այլ միջհամայնքային երթուղիների մասին է, որոնցից օգտվում են տվյալ համայնքների բնակիչները: Օրինակ՝ Ալվանքի բնակիչները օգտվում են Մեղրի-Երևան, կամ Մեղրի-Կապան երթուղուց: Սա առաջ է բերում ռիսկեր, կապված ուղևորների անվտանգության հետ, քանի որ նշված երթուղիները ճեպընթաց երթուղիներ են և չեն նախատեսում կանգառներ, ուղևորները ստիպված են լինում տրանսպորտին սպասել մայրուղու վրա: Բացի դա, անհատակություններ են առաջ գալիս ուղեվարձի վերաբերյալ:

Գծապատկեր 25. Տրանսպորտային միջոցների տարածվածությունը նշված համայնքներում

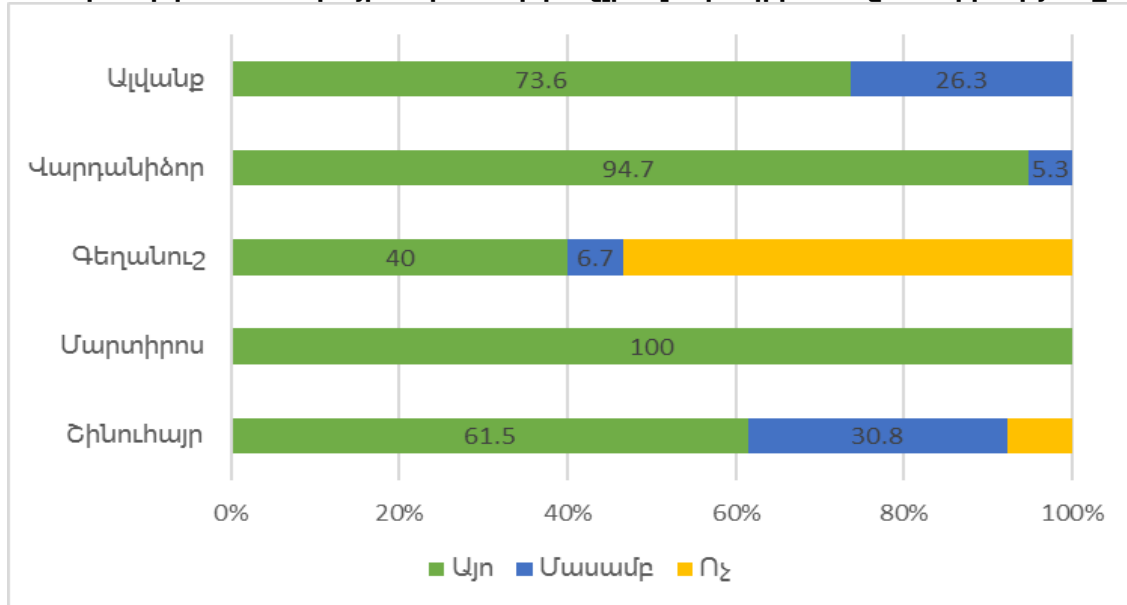


Հանրային տրանսպորտի բացակայության ազդեցությունը բնակիչների բարեկեցության վրա

Հանրային տրանսպորտի բացակայության ազդեցությունը նշված գյուղերի բնակիչների բարեկեցության վրա պարզելու համար, հարցվածները գնահատել են մի շարք դատողություններ:

«Ձեր համայնքից այլ համայնքներ հանրային տրանսպորտ չլինելը՝ Ձեզ համար առաջնահերթ խնդիր է» հարցին, հարցված բոլոր մարտիրոսցիները, հարցված վարդանիծորցիների 94.7%-ը, իսկ ավանքցիների 73.7%-ը պատասխանել են «այո»:

Գծապատկեր 26. Հանրային տրանսպորտ չլինելու խնդիր առաջնահերթությունը



Այսպիսով, դիտարկված գյուղերում հարցվածների 70%-ից ավելին նշել է, որ հանրային տրանսպորտը իր համար առաջնահերթ խնդիր է: Տրանսպորտի չգործելը սահմանափակում է այդ գյուղերի բնակիչների աշխատանքի, կրթության, բժշկական ծառայությունից օգտվելու, ինչպես նաև առևտրի հնարավորությունները: Սա կապված է այն հանգամանքի հետ, որ ծառայությունները և ենթակառուցվածքները կենտրոնացած են մարզկենտրոններում և այլ քաղաքներում, ուստի տրանսպորտի բացակայության պարագայում դրանցից օգտվելը լուրջ խնդիր է դառնում գյուղերի բնակչության համար:

Եզրահանգումներ

Ամփոփելով կատարված մոնիտորինգի արդյունքները, ներկայացնենք առանցքային բացահայտումները: Թերացումներ առկա են ինչպես ուսումնասիրված հանրային տրանսպորտի երթուղիների աշխատանքում իրավական ակտերի խախտումներ և մատուցվող ծառայությունների անհամապատասխանություն բնակիչների կարիքներին, այնպես էլ իրավական ակտերի ձևակերպումներում:

• **Տրանսպորտային միջոցների կահավորումը**

Դիտարկված երթուղիներում տրանսպորտային միջոցների կահավորմանը, տեխնիկական միջոցին և մաքրությանը ներկայացվող պահանջները թեև պահպանվում են, բայց ոչ լիարժեք:

Դիմային և կողային ապակիների վրա երթուղու համարի, սկզբնակետի, վերջնակետի նշմամբ ցուցանակի առկայության պահանջը հիմնականում պահպանվում է, սակայն ցուցատախտակների բովանդակությունը ոչ միշտ է ամբողջական:

Մեքենայում ուղեվարձի արժեքի փակցված լինելու նորմը գրեթե չի պահպանվում գյուղ-քաղաք երթուղիների դեպքում, իսկ քաղաք-քաղաք և ներքաղաքային երթերի դեպքում չի պահպանվում կեսից ավելի դեպքերում:

Ամենահաճախ խախտվող պահանջներից է մեքենայում մուրճերի առկայության նորմը. տեսանելի վայրում մուրճեր առկա են եղել դիտարկված երթերից յուրաքանչյուր 10-րդի դեպքում:

Երթուղին սպասարկող կազմակերպության անվանմամբ, գտնվելու վայրի և հեռախոսահամարի նշմամբ ցուցանակ առկա է եղել դիտարկված երթերից ամեն 5-րդի դեպքում: Ընդ որում, առկա ցուցանակներից յուրաքանչյուր երրորդի դեպքում տեղեկատվությունը եղել է թերի կամ ոչ ամբողջական:

Տրանսպորտային միջոցների կահավորման ամենից հաճախ չպահպանվող նորմը բարձրախոսի առկայության պահանջն է. դիտարկված ավտոբուսային երթուղիներից ոչ մեկում բարձրախոս առկա չի եղել:

• **Տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական վիճակը և սրահի մաքրությունը**

Դիտարկված տրանսպորտային միջոցների ամեն հինգերորդում առկա է դռների ու պատուհանների բացվել/փակվելու հետ դժվարություններ: Ընդ որում տեխնիկական վիճակի և սրահի մաքրության առումով ամենաշատ խախտումները գրանցվել են ներքաղաքային տրանսպորտի մեքենաներում:

• **Բնակչության բավարարվածությունը տրանսպորտային միջոցներից**

Ներքաղաքային տրանսպորտի պարագայում առավել շատ անբավարարվածություն գրանցվել է Սիսիան քաղաքում, որտեղ հարցված սիսիանցիների կեսից ավելին նշել է, որ դժգոհ է տրանսպորտային միջոցի տեսակից: Նշենք, որ Սիսիանում գործում է մեկ միկրոավտոբուսային երթուղի 2 մեքենայով: Բնակիչների խոսքով միկրոավտոբուսը չի բավարարում ուղևորների

պահանջարկին, գրեթե միշտ աշխատում է գերծանրաբեռնված, ուղևորները ստիպված են կանգնած երթևեկել:

Միջհամայնքային տրանսպորտի դեպքում ամենաշատ դժգոհությունները նույնպես վերաբերում են տրանսպորտային միջոցի տեսակին և կանգառների կահավորմանը:

• **Կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի ուղևորափոխադրման գործընթացի կազմակերպումը**

Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացման ժամանակ առավել հաճախ խախտվում է.

- 1.Վճարման կարգը (ուղևորատոմս ունենալու պահանջը), թեև հարցվածների զգալի մասը պնդում է, որ երբևէ չի պահանջել ուղևորատոմս:
- 2.Կանգնած ուղևորներ չտեղափոխելու պահանջը: Կանգնած ուղևորներ առկա են եղել նույնիսկ երթի սկզբնակետում, մինչ մեքենայի շարժվելը:
- 3.Կանգառից դուրս կանգառ չկատարելու պահանջը, որը խախտվում է ինչպես ֆիքսված կանգառներով երթուղիների դեպքում, այնպես էլ ճեպընթաց (չվացուցակով կանգառներ չնախատեսող) երթերի պարագայում: Որոշ ճեպընթաց երթուղիների դեպքում վարորդները իրականացնում են չնախատեսված կանգառներ, որոնք առաջ են քաշում մի շարք ռիսկեր կապված կանգառային հարմարությունների բացակայության հետ:

Այնուամենայնիվ, դիտարկման արդյունքների համաձայն երթուղու սկզբնակետը և շարժման ուղղությունը դիտարկված երթերի մեծամասնության պարագայում համապատասխանել են չվացուցակին:

• **Վարորդների իրավունքների և պարտականությունների իրագործման աստիճանը**

Վարորդների աշխատանքում թերացումները շատ չեն, նաև փոքր է նրանց աշխատանքից բնակիչների դժգոհության տոկոսը: Դիտարկված գրեթե բոլոր երթերի վարորդները սափրված են, կրում են կոկիկ հագուստ և հարգալից են խոսում ուղևորների հետ:

Թեև հարցված 34 վարորդներից բոլորն ունեն աշխատանքային պայմանագիր ծառայություն մատուցող կազմակերպության հետ, այնուամենայնիվ վարորդների իրավունքների իրացման աստիճանը բավական ցածր է, մասնավորապես չի պահպանվում վարորդների համար օրենքով նախատեսված աշխատաժամանակը: Նշենք նաև, որ հարցված վարորդների կեսից ավելին չի անցնում ամենօրյա բժշկական զննում երթից առաջ:

Վարորդների կողմից նշվել են հետևյալ հիմնական դժգոհությունները.

1. Եկամտի չափը և դրա վրա ազդող գործոններ (ուղևորահոսքի պակաս, ցածր աշխատավարձ, բարձր հարկեր):
2. Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացման համար անհրաժեշտ նյութատեխնիկական բազայի բացակայություն կամ պակաս. կանգառների բացակայություն, հարմարավետ ավտոկայանների բացակայություն, մեքենաների տեխնիկական վատ վիճակ:
3. Հանգստի անբավարարություն. ընդմիջման ժամերի և հանգստյան օրերի պակաս:

• **Բավարարվածությունը ներքաղաքային հանրային տրանսպորտի աշխատանքից**

Ճրագրում ընդգրկված համայնքներում իրականացված հարցման արդյունքները փաստում են, որ հարցված քաղաքային բնակիչներից գրեթե բոլորը օգտվում են ներքաղաքային հանրային տրանսպորտից:

Չարցվածների հիմնական առաջարկները քաղաքային հանրային տրանսպորտի աշխատանքի բարելավման վերաբերյալ հետևյալն են.

- օրվա ընթացքում երթերի թվի ավելացում, երթուղում մեքենաների թվի ավելացում (ք.Սիսիան և ք.Կապան)
- վճարման գործող կարգի փոփոխության անհրաժեշտությունը, այսինքն բնակիչները կցանկանային վճարել ուղևորատոմսի միջոցով (ք.Գորիս):

• Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից բավարարվածությունը

Չանրային տրանսպորտը 2 մարզերում էլ ամենատարածված փոխադրամիջոցն է մարզի ներսում իրենց համայնքից դուրս որևէ տեղ գնալու համար: Ընդ որում՝ միջհամայնքային տրանսպորտից օգտվող գյուղաբնակների թիվը գրեթե 2 անգամ գերազանցում է քաղաքաբնակների թվին:

Չարցված բնակիչների կողմից նշվել են հետևյալ հիմնական խնդիրները .

1. Տրանսպորտի չվացուցակի մասնակի անհամապատասխանություն բնակիչների կարիքներին, մասնավորապես՝ երթուղու ուղեգծի անհամապատասխանությունը և օրվա ընթացքում երթերի քիչ քանակը:
2. Նյութատեխնիկական բազայի ոչ պատշաճ վիճակը, մասնավորապես՝ կանգառների և ճանապարհների անսարքությունը, մեքենաների անսարքությունը, տրանսպորտային միջոցների փոքր տեղատարողությունը:
3. Վճարման գործող կարգի անհարմարություն և ուղեվարձի բարձր արժեք. բնակիչները կցանկանային վճարել ուղետոմսի միջոցով:

• Կարիքների գնահատում հանրային տրանսպորտ չունեցող համայնքներում

Թեև փորձագետների հետ անցկացված հարցազրույցներում նշվում է, որ այդ համայնքներում հանրային տրանսպորտ չի գործում, որովհետև չկա պահանջարկ, և հայտարարված մրցույթներին ոչ ոք չի դիմում, այնուամենայնիվ համայնքի բնակիչների շրջանում հարցումների արդյունքները փաստում են, որ հարցվածների կողմից հանրային տրանսպորտի բացակայությունը, հատկապես գյուղական համայնքներում, ընկալվում է որպես առաջնահերթ խնդիր, և սահմանափակում է այդ գյուղերի բնակիչների աշխատանքի, կրթության, բժշկական ծառայությունից օգտվելու, ինչպես նաև առևտրի հնարավորությունները:

Առաջարկություններ

Ամփոփելով Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող հանրային տրանսպորտի աշխատանքի մոնիտորինգի արդյունքները և վեր հանված խնդիրների բնույթը՝ ձևակերպել ենք ոլորտի բարելավմանն ուղղված հետևյալ առաջարկները.

Առաջարկներ ուղղված օրենսդրական ու ենթաօրենսդրական ակտերում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելուն

- «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ» ՀՀ օրենսգրքի 137.2 հոդվածի 1-ին մասում կատարել համապատասխան լրացումներ և այն ձևակերպել հետևյալ կերպ¹⁹.

«ՀՀ տարածքում ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնողների կողմից փոխադրումներին ներկայացվող պահանջները չկատարելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ կանոնավոր ուղևորափոխադրումների դեպքում՝

1. Ավտոբուսային կանոնավոր ուղևորափոխադրումները սպասարկող ավտոտրանսպորտային միջոցներն առանց երթուղին արտահայտող ցուցատախտակի և (կամ) երթուղու չվացուցակի և (կամ) երթուղու սխեմայի (բացառությամբ ներքաղաքային երթուղիների) և (կամ) սպասարկող կազմակերպության անվանման և գտնվելու վայրի նշումով ցուցանակի և (կամ) տեխնիկական կանոնակարգերի և ստանդարտների պահանջներին անհամապատասխան արտաքին և ներքին կահավորմամբ շահագործելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի երեսնապատիկի չափով:

1.1. վարորդների ոչ պատշաճ արտաքին տեսքի, ոչ բարյացակամ պահվածքի կամ վերաբերմունքի, տրանսպորտային միջոցների մաքրության պահանջները չկատարելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի քսանապատիկի չափով:

1.2. եթե սույն հոդվածի 1-ին մասի 1.1. կետում նախատեսված արարքը մեկ տարվա ընթացքում կրկնվում է՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հարյուրապատիկի չափով կամ կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությանը երթուղու սպասարկման իրավունքից զրկելով:

- «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ» ՀՀ օրենսգրքի 137.2 հոդվածը լրացնել 10-րդ կետով և այն ձևակերպել հետևյալ կերպ՝

«10. Կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների կողմից փոխադրումներին ներկայացվող պահանջները չկատարելու համար լիազոր մարմնի կողմից վարչական համապատասխան ներգործության միջոցներ չկիրառելը կամ ոչ պատշաճ

¹⁹ Առաջարկվող փոփոխությունները և լրացումները մզեցված են:

վերահսկողություն իրականացնելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում պաշտոնատար անձի նկատմամբ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հարյուրապատիկի չափով:

Անհրաժեշտ ենք համարում **մարզպետարանների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների** սերտ համագործակցությունը պատկան մարմինների հետ ուղղված հետևյալ միջոցառումների իրագործմանը.

- մշակել և ներդնել երթևեկության կանոնակարգմանը և փողոցային տրանսպորտային հոսքերի բեռնաթափմանն ուղղված երթևեկության կառավարման միասնական ծրագիր և այն հաստատել համապատասխան տեղական ինքնակառավարման մարմինների կողմից:
- տեղեկատվական նորագույն տեխնոլոգիաների ներդրմամբ ապահովել երթուղիների, չվացուցակների, տրանսպորտային միջոցի գտնվելու վայրի և ժամանման իրական ժամանակի վերաբերյալ տեղեկությունների առցանց հասանելիությունը, իսկ դրանց իրականացման համար մշակել և հաստատել հայեցակարգ՝ համապատասխան համայնքների ավագանիների կողմից.:
- Սեփական ավտոմեքենաներ չունեցող երթուղին սպասարկող կազմակերպությունների համար մրցույթներին մասնակցելու */հավասար պայմաններ և հնարավորություններ մրցույթին մասնակցող սուբյեկտների համար/* նպատակով ՀՀ կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի 15-րդ կետի 2) ենթակետում */Մրցույթին կարող են մասնակցել սահմանված ժամկետում անհրաժեշտ փաստաթղթերը ներկայացրած (ըստ սույն կարգի N1 ձևի ցանկի) այն կազմակերպությունները, որոնք ունեն երթուղու սպասարկման համար սույն կարգով պահանջվող թվով սեփականության և (կամ) օգտագործման իրավունքով ձեռք բերված և ճանապարհային ոստիկանությունում համապատասխան հաշվառում ստացած ուղևորատար ավտոբուսներ, որոնցից առնվազն 50 տոկոսը (բացառությամբ 18 և ավելի նստատեղ (առանց վարորդի նստատեղի) ունեցող ավտոբուսներ) ձեռք են բերված լիզինգով կամ սեփականության իրավունքով/* կատարել համապատասխան փոփոխություններ և այն շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ՝

«2) սեփականության և (կամ) ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված կարգով օգտագործման իրավունքով ձեռք բերված ուղևորատար տրանսպորտային միջոցներ»:

- ՀՀ կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի 17-րդ կետի 3) ենթակետում կատարել համապատասխան փոփոխություններ և այն շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ՝

«2) մրցույթին ներկայացված հիմնական ավտոբուսը (ավտոբուսները) ձեռք է (են) բերվել սեփականության կամ օգտագործման իրավունքով»:

- ՀՀ կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի 17-րդ կետի 3) ենթակետը՝ **ապահովվում է սույն կարգի պահանջներով նախատեսված յուրաքանչյուր երթուղու ավտոբուսների սեփականության իրավունքի տոկոսը, ճանաչել ուժը կորցրած:**

- Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի 54-րդ կետի 1) ենթակետում կատարել համապատասխան փոփոխություն և այն շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ՝

«1) 3 տարի ժամկետ՝ մրցույթի արդյունքում ընտրված միկրոավտոբուսների սույն կարգին համապատասխան գնահատական ստանալու դեպքում»:

- ՀՀ կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի 54-րդ կետի 2) ենթակետում կատարել համապատասխան փոփոխություն և այն շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ՝

«2) 4 տարի ժամկետ՝ մրցույթի արդյունքում ընտրված միկրոավտոբուսների 50 և ավելի տոկոս լիզինգով ձեռք բերված կամ սեփականության իրավունքի ցուցանիշի դեպքում»:

- Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի 60-րդ կետի 5) ենթակետը՝ **երթուղու (երթուղիների) սպասարկման համար մրցույթի գնահատման արդյունքներով հնարավոր չէ ընտրել կազմակերպության՝ առնվազն 50 տոկոսը լիզինգով ձեռք բերված կամ սեփականության իրավունքով ներկայացված ավտոբուսներ (բացառությամբ 18 և ավելի նստատեղ (առանց վարորդի նստատեղի) ունեցող ավտոբուսների)**, ճանաչել ուժը կորցրած:

Ուսումնասիրված համայնքներում տրանսպորտային ծառայության որակը կբարձրանա, եթե սպասարկող կազմակերպությունները չվացուցակն ու երթուղու սխեման կազմեն՝ հաշվի առնելով բնակիչների կարիքները: Հաշվի առնելով, որ և՛ չվացուցակից շեղումները, և՛ չնախատեսված վայրերում կանգառները, և՛ ուղևորների թույլատրելի ծանրաբեռնվածության գերազանցումը տեղի են ունենում ուղևորահոսքի և ուղևորների կարիքների ոչ պատշաճ կերպով հաշվի առնելու պատճառով, կարծում ենք, որ կարիք կա վերանայել երթուղու սխեման և կանգառների գտնվելու վայրը:

Միաժամանակ, վարորդների աշխատանքի որակը կբարձրանա, եթե նրանք ավելի իրազեկված լինեն սեփական իրավունքների և պարտականությունների մասին: Վարորդների իրազեկվածությունը կարելի է բարձրացնել ավտոմեքենայի սրահում համապատասխան տեղեկատվական ցուցանակ ամրացնելու, վերապատրաստումների և ակտիվ քաղաքացիական վերահսկողության միջոցով: Խնդիրը պահանջում է նաև իրավական կարգավորում:

Այսպես.

Առաջարկվում է «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 21-րդ հոդվածի 4-րդ մասը լրացնել է) կետով և այն շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ՝

«է) ավտովարորդների առողջական վիճակի նախաուղերթային գնման վերաբերյալ տեղեկանքը փակցնել ավտոմեքենայի ուղեսրահի տեսանելի մասում»:

ՀՀ կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի ձև 1-ի մրցույթի մասնակցության համար անհրաժեշտ ցանկի 5-րդ կետում կատարել փոփոխություններ և այն շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ՝

«5. Ավտոբուսներին ամրակցված վարորդների՝ վարորդական իրավունքի վկայականներ, աշխատանքային փորձը հավաստող փաստաթղթեր՝ աշխատանքային պայմանագիր կամ աշխատանքի ընդունման մասին անհատական իրավական ակտ կամ դրանց քաղվածքներ, սահմանված կարգով բժշկական հանձնաժողովի կողմից տրված՝ առողջական վիճակի մասին տեղեկանքներ»:

Առաջարկներ ուղղված մատուցվող տրանսպորտային ծառայության համապատասխանեցմանը բնակիչների կարիքներին

- Մատուցվող տրանսպորտային ծառայության անվտանգության ու կատարողականի բարելավման նպատակով, առաջարկում ենք ուղևորափոխադրումները կարգավորող լիազոր մարմին, մարզպետարանների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների հետ համատեղ՝ անցկացնել երթուղիների սպասարկման վիճակի մանրամասն ուսումնասիրություն հետևյալ նպատակներով.
 1. երթուղիների սխեմաների վերանայում /երթուղիների չվացուցակները, ավտոբուսների համար նոր կանգառների առանձնացումը և կանգառների առավել նպատակահարմար վայրերը երթուղիների ժամային գրաֆիկների մշակումը և այլն/,
 2. տրանսպորտային ցանցի կանոնակարգում /երթուղում տրանսպորտային միջոցների քանակի համապատասխանեցում ուղևորահոսքերին և տեղատարողության համապատասխանեցում ուղևորահոսքին/,
 3. բանուկ հատվածներում տեսախցիկների տեղադրում,
 4. սեփականատերերի համար սեփական կամ վարձակալած մեքենաների արդիականացման աջակցություն, հին և անսարք մեքենաների փոխարինումը նորերով,
 5. մեքենաների տեխնիկական զննման խստացում:
- Հանրային տրանսպորտից օգտվելու նորմերի վերաբերյալ ուղևորների իրազեկվածության բարձրացման նպատակով պատկան մարմիններին առաջարկում ենք իրենց ռազմավարական ծրագրում ամրագրել տեղեկատվական բուկլետների, սոցիալական հոլովակների, դասընթացների միջոցով վարորդների և ուղևորների իրավունքներն ու պարտականությունների ներկայացումը:
- Սյունիքի և Վայոց Ձորի մարզերում երթուղիները սպասարկող կանոնավոր ուղևորափոխադրում իրականացնող կազմակերպությունների գործունեության նկատմամբ վերահսկողության արդյունքները հրապարակել լիազոր մարմնի կայք էջում, որպեսզի հնարավորություն տրվի առկա խնդիրները լուծելու համար առցանց առաջարկություններ անել:

Հավելված 1. Ուսումնասիրված իրավական կարգավորումներ

1. [«Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքը](#), ընդունված 03.02.1998թ.
2. [«Տեղական հնքնակառավարման մասին» ՀՀ օրենքը](#), ընդունված 07.05.2002թ. , նոր խմբագրությամբ շարադրված 16.12.2016թ.
3. [«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքը](#), ընդունված 05.12.2006թ.
4. [«ՀՀ տրանսպորտային տեսչության մասին» ՀՀ օրենքը](#), ընդունված 05.12.2006թ.
5. [ՀՀ կառավարության 2001թ. օգոստոսի 16-ի թիվ 762 որոշումը](#)
«ՀՀ-ում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների կանոնավոր փոխադրումներն իրականացնող կազմակերպությունների ընտրության մրցույթի անցկացման կարգը հաստատելու մասին»
6. [«Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքը](#), ընդունված 08.07.2005թ.
7. [ՀՀ կառավարության 2007թ. օգոստոսի 30-ի թիվ 1042-Ն որոշումը](#) «ՀՀ տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների կազմակերպման կարգը հաստատելու մասին»

Հավելված 2. Մոնիտորինգի գործիքներ



USAID
ԱՄԵՐԻԿԱՅԻ ԺՈՂՈՎՈՐԻՑ

ԹՐԱՆՍՓԱՐԵՆՍԻ ԻՆԹԵՐՆԵՇՆԼ
ԽՈՂՈՎՈՐՈՒՄԻ ԵՒ ԵՆԴՈՒՄԻ ԿԵՆՏՐՈՆ



ՊԱՐԱԶԱՏԵՐ ՀԱՍԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՑՈՒ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄ



ԸՆԴԻՄ ԻՐԱՎԱԿԱՆ ԿԱՄԱՑԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԳ

ԴԻՏԱՐԿՄԱՆ ԶԱՐՏ

Բարև Ձեզ, իմ անունն է _____: Ես ներկայացնում եմ «Ընդդեմ իրավական կամայականության» հասարակական կազմակերպությունը: Մենք «Թրանսփարենսի ինթերնեշնլ» հակակոռուպցիոն կենտրոնի աջակցությամբ իրականացնում ենք հանրային տրանսպորտի մոնիթորինգ Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում: Մոնիթորինգի շրջանակներում իրականացնում ենք հանրային տրանսպորտի դիտարկում, ինչը հնարավորություն կտա պարզել մարզում հանրային տրանսպորտի առկա պատկերը, այդ թվում նաև Ձեր դժվարություններն ու խնդիրները, և մշակել իրատեսական առաջարկներ ուղղված հանրային տրանսպորտի աշխատանքի բարելավմանը:

Նախապես շնորհակալ ենք:

Դիտարկման արդյունքները կքննարկվեն նաև Ձեզ հետ, ոլորտի բարելավմանն ուղղված իրատեսական առաջարկներ մշակելու նպատակով:

ԲԱԺԻՆ A

ԴԻՏԱՐԿՈՂ: Բաժին A և B-ն վերաբերում է ձեր և դիտարկվող երթուղու մասին ընդհանուր տեղեկություններին: Լրացրեք այն նախապես մինչ դիտարկվող երթուղու սկզբնակետ գալը:

- A1. Դիտարկման քարտի համարը-----
- A2. Դիտարկման սկիզբը ժժ--ՐՐ--
- A3. Դիտարկման ավարտը ժժ--ՐՐ--
- A4. Դիտարկողի անուն ազգանուն -----
- A5. Դիտարկվող երթուղու անվանումը -----
- A6. Դիտարկման ամսաթիվ Օր_____Ամիս_____Տարի_____
- A7. Դիտարկման օրը

Աշխատանքային
Ոչ աշխատանքային

A8. Երթուղու տեսակը

Գյուղ-քաղաք
Քաղաք-գյուղ
Քաղաք-քաղաք
Ներքաղաքային

ԲԱԺԻՆ B ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՄԱՍԻՆ

ԴԻՏԱՐԿՈՐ: Բաժին B վերաբերում է դիտարկվող տրանսպորտային միջոցի մասին ընդհանուր տեղեկություններին: Սկզբնակետ գնացքե չվացուցակով նախատեսված ժամից 30 րոպե առաջ, և լրացրեք հարցերը ուշադիր զննելով տրանսպորտային միջոցը, մինչ վերջինիս շարժվելը:

B1. Տրանսպորտային միջոցի տեսակը:

Միկրոավտոբուս (9-17 նստատեղ)
Ավտոբուս (17+ նստատեղ)

B2. Չվացուցակով սահմանված ժամից որքա՞ն ժամանակ առաջ է վարորդը թույլ տալիս ուղևորներին նստել մեքենան:

_____ նշել րոպեներով

B3. Ստորև թվարկվածները վերաբերում են տրանսպորտային միջոցի կահավորմանը: Դրանց առկայությունը պարտադիր է կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցի համար: Մինչ մեքենայի շարժվելը ուշադիր զննեք այն և լրացրեք դրանց առկայությունը կամ բացակայությունը համապատասխանաբար նշելով Այո կամ Ոչ տարբերակները:

B3_1	Դիմային ապակու վրա առկա է ցուցատախտակ երթուղու համարի, սկզբնակետի և վերջնակետի նշմամբ	Այո	Ոչ
B3_2	Կողային ապակու վրա առկա է ցուցատախտակ երթուղու համարի, սկզբնակետի, վերջնակետի և հիմնական միջանկյալ ավտոբուսային կանգառների նշմամբ	Այո	Ոչ
B3_3	Տեսանելի վայրում առկա է ցուցանակ, վարորդի անվան, ազգանվան նշմամբ	Այո	Ոչ
B3_4	Տեսանելի վայրում փակցված է ուղեվարձի արժեքը	Այո	Ոչ
B3_5	Վարորդի մոտ առկա է բարձրախոս	Այո	Ոչ
B3_6	Տեսանելի վայրում առկա են մուրճեր, վթարի կամ անսարքության հետևանքով ավտոբուսի դռների խափանման դեպքում ուղեսրահի ապակիները շարդելու համար	Այո	Ոչ
B3_7	Ցուցանակ՝ երթուղին սպասարկող կազմակերպության տվյալներով (եթե ոչ, բաց թողնել B3_8, B3_9, B3_10 կետերը)	Այո	Ոչ
B3_8	Ցուցանակի վրա առկա է երթուղին սպասարկող կազմակերպության անունը	Այո	Ոչ
B3_9	Ցուցանակի վրա առկա է երթուղին սպասարկող կազմակերպության հեռախոսահամարը	Այո	Ոչ

B3_10	Ցուցանակի վրա առկա է երթուղին սպասարկող կազմակերպության գտնվելու վայրը	Այո	Ոչ
-------	--	-----	----

B4. Հարցերի այս խումբը վերաբերում է տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական վիճակին և սրահի մաքրությանը: Պատասխանեք ստորև թվարկված հարցերին, ուշադիր զննելով տրանսպորտային միջոցի թվարկված մասերը, նշելով *Այո* կամ *Ոչ*:

ԴԻՏԱՐԿՈՂ: Եթե մինչ տրանսպորտային միջոցի շարժվելը չի հաջողվել պատասխանել հարցերին, պատասխանեք դրանց երթուղու ընթացքում:

B4_1	Ապակիները բացվում/փակվում են առանց դժվարության	Այո	Ոչ
B4_2	Դուռը բացվում/փակվում է առանց դժվարության	Այո	Ոչ
B4_3	Առկա են կոտրված, անսարք նստատեղեր	Այո	Ոչ
B4_4	Առկա են պատառոտված պաստառներով (օմբոկա) նստատեղեր	Այո	Ոչ
B4_5	Առկա է տվյալ տրանսպորտային միջոցի համար չնախատեսված այլ նստոցների (աթոռիկ) տեղադրում	Այո	Ոչ
B4_6	Ապակիները մաքուր են	Այո	Ոչ
B4_7	Մեքենայի հատակը մաքուր է	Այո	Ոչ
B4_8	Նստատեղերը մաքուր են	Այո	Ոչ
B4_9	Առկա է տհաճ հոտ	Այո	Ոչ

B5. Հարցը վերաբերում է ուղեբեռի տեղափոխմանը: Ուշադիր հետևեք ուղեբեռի տեղավորման գործընթացին, նշված հարցերին պատասխանելով համապատասխանաբար *Այո* կամ *Ոչ*:

ԴԻՏԱՐԿՈՂ: Եթե ուղեբեռ ունեցող ուղևոր չկա, **ԱՆՑՈՒՄ ԿԱՏԱՐԵՔ ԲԱԺԻՆ Ծ**

B5_1	Վարորդը օգնում է տեղավորել ուղեբեռը	Այո	Ոչ
B5_2	Ուղեբեռը տեղադրվում է մեքենայի սրահում (եթե ոչ, բաց թողնել B5_3 կետը)	Այո	Ոչ
B5_3	Մեքենայի սրահում տեղադրված ուղեբեռը խանգարում է ուղևորների անց ու դարձին	Այո	Ոչ
B5_4	Մեքենան ունի բեռնախցիկ (եթե ոչ, բաց թողնել B5_5 կետը)	Այո	Ոչ
B5_5	Ուղեբեռը տեղադրվում է մեքենայի բեռնախցիկում	Այո	Ոչ
B5_6	Մեքենայի տանիքին կա ուղեբեռ տեղափոխելու մետաղյա տակդիր (եթե ոչ, բաց թողնել B5_7 կետը)	Այո	Ոչ

B5_7	Ուղեբեռն տեղադրվում է մեքենայի տանիքին մետաղյա հարմարանքի վրա:	Այո	Ոչ
B5_8	Կա ուղեբեռն կշռելու հարմարանք <i>(եթե ոչ, բաց թողնել B5_9 կետը)</i>	Այո	Ոչ
B5_9	Ուղեբեռն կշռվում է և ուղևորին տրամադրվում է ուղեբեռի անդորրագիր	Այո	Ոչ

B6. Մինչ մեքենայի շարժվելը ֆիքսեք, թե ուղևորներից քանիսն ունեն ուղեբեռի կշռված տեսակներից որևէ մեկը:

B7. Եթե ուղեբեռի համար վճարվող գումարը:

ԴԻՏԱՐԿՈՂ: Եթե ոչ ոք ուղեբեռ չունի **B6 վանդակում կշեք 0**
 Եթե ուղեբեռի համար գումար չի վճարվում **B7 վանդակում կշեք 0**, իսկ եթե հնարավոր չէ ֆիքսել **կշեք 99**

	Ուղեբեռի տեսակը	B6. Ուղևորների քանակը	B7. Որքան է վճարում դրա համար
1	60 X 40 X 20 (սմ) չափերը և 20 կգ-ը չգերազանցող քաշով մեկ ձեռքի ծանրոց, այդ թվում՝ փոքր կենդանիներ, թռչուններ, փոքր չափերի կենցաղային այլ իրեր.		
2	100 X 50 X 30 (սմ) չափերը չգերազանցող և մինչև 50 կգ քաշով մեկ ուղեբեռ		

ԲԱԺԻՆ D ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԸ ԵՐԹԻ ԸՆԹԱՑՔՈՒՄ

ԴԻՏԱՐԿՈՂ: Բաժին D-ն վերաբերում է երթուղու սկզբնակետից մինչ վերջնակետ տրանսպորտային միջոցի աշխատանքին: Հարցերը պետք է լրացնել երթուղու ողջ ընթացքում, ուշադիր հետևելով երթի ընթացքին:

D1. Լրացրեք խնդրեմ հետևյալ հարցին տրանսպորտային միջոցի շարժվելուց անմիջապես հետո:

D1_1	Ուղևորների քանակը երթուղու սկզբնակետում	
D1_2	Կանգնած ուղևորների քանակը երթուղու սկզբում	

ԴԻՏԱՐԿՈՂ: D2 և D3 հարցերն ուղղված են պարզելուն, որքանով է դիտարկվող տրանսպորտային միջոցի աշխատանքը համապատասխանում չվացուցակով նախատեսվածին:

D2. Նախապես լրացրեք D 2_1 վանդակը (տվյալները ըստ չվացուցակի), իսկ երթի ընթացքում լրացրեք D2_2 վանդակը (տվյալները իրականում)

		D2_1 Ըստ չվացուցակի	D2_2 Իրականում
1	Երթուղու սկզբնակետ		
2	Շարժման սկիզբ		

D3. Ուշադիր հետևեք երթուղու ողջ ընթացքում նշված հարցերին, և պատասխանեք Այո կամ Ոչ, եթե հարցը հնարավոր չէ ֆիքսել, նշեք ԴԻՏԱՐԿԵԼԻ ՉԷ:

D3_1	Շարժման ուղղությունը համապատասխանում է չվացուցակով նախատեսված ուղեգծին	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D3_2	Ուղևորները կանգառ են պահանջում կանգառից դուրս	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D3_3	Վարորդը կանգնում է կանգառից դուրս	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D3_4	Ուղևորների մոտ առկա է ուղետոմս	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D3_5	Ուղեբեռի առկայության դեպքում՝ ուղեբեռային անդորրագրի առկայություն	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D3_6	Մեքենայի նստատեղերն ունեն տեղանշում՝ համարակալում (եթե ոչ, բաց թողնել D3_6 կետը)	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D3_7	Ուղևորները տեղ են զբաղեցնում ուղետոմսում նշված տեղին համապատասխան	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ

D4. Ստորև թվարկված են տրանսպորտում հանդիպող հավանական իրավիճակներ, որոնք արգելված են օրենքով: Ուշադիր հետևեք երթուղու ողջ ընթացքին, և նշեք հանդիպե՞լ եք արդյոք նման իրավիճակի դիտարկվող երթի ընթացքում:

D4_1	Ուղեբեռահում միացված է երաժշտություն (եթե ոչ, բաց թողնել D4_2 կետը)	Այո	Ոչ
D4_2	Երաժշտությունը միացվել է ուղևորների համաձայնությունը ստանալուց հետո	Այո	Ոչ
D4_3	Տեղի է ունեցել ուղևորների հագուստն արտոտող կամ վնասող նյութերի և իրերի տեղափոխում (սննդամթերք, մեքենայի յուղ կամ որևէ այլ բան)	Այո	Ոչ
D4_4	Տեղի է ունեցել տհաճ, սուր հոտ ունեցող իրերի տեղափոխում (օրինակ պանիր, այլ սննդամթերք կամ որևէ այլ բան)	Այո	Ոչ

D5. Հարցը վերաբերում է դիտարկվող տրանսպորտային միջոցով երեխաների տեղափոխման դեպքերում փոխադրվարձի վճարմանը: Ուշադիր հետևեք թե երթի ողջ ընթացքում առավել հաճախ ինչպես է տեղի ունենում նշված տարիքային խմբերի երեխաների փոխադրվարձի վճարումը, պատասխանելով ստորև թվարկված հարցերին:

D5_1	Ուղևորների թվում եղել է մինչև 7 տարեկան երեխա (Եթե ոչ, բաց թողնել D5_2, D5_3 կետերը)	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D5_2	Մինչև 7 տարեկան մեկ երեխան առանձին նստատեղ չի զբաղեցրել	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D5_3	Այդ երեխան տեղափոխվել է անվճար	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D5_4	Ուղևորը իր հետ տեղափոխել է մինչև 7 տարեկան մի քանի երեխա (Եթե ոչ բաց թողնել D5_5 կետը)	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D5_5	Այդ երեխաներից յուրաքանչյուրի համար վճարել է ուղեվարձի 50 տոկոսը	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D5_6	Ուղևորների շարքում եղել է 7-ից 12 տարեկան երեխա (Եթե ոչ բաց թողնել D5_7 կետը)	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ
D5_7	Այդ երեխայի համար ուղետոմսը ձեռք է բերվել 50 տոկոս արժեքով	Այո	Ոչ	Դիտարկելի չէ

D6. Պատասխանե՞ք դիտարկվող տրանսպորտային միջոցի վարորդի և ուղևորների վարքին վերաբերող հետևյալ կետերին:

D6_1	Վարորդը հարգալից է խոսում ուղևորների հետ	Այո	Ոչ	
D6_2	Վարորդը սափրված է	Այո	Ոչ	
D6_3	Վարորդը կրում է կոկիկ հագուստ	Այո	Ոչ	
D6_4	Վարորդը ծխում է երթուղու ընթացքում	Այո	Ոչ	
D6_5	Վարորդը խոսում է բջջային հեռախոսով	Այո	Ոչ	
D6_6	Վարորդը սթափ է	Այո	Ոչ	
D6_7	Ուղևորների իջեցումն իրականացնում է ուղևորների պահանջով թույլատրելի վայրերում	Այո	Ոչ	
D6_8	Վարորդը շարժվում է համոզվելով, որ բոլորը զբաղեցրել են իրենց տեղերը և դուռը փակ է	Այո	Ոչ	
D6_9	Վարորդը նախապես հայտարարում է կանգառները կամ նախապես հարցնում է իջնող կա՞մ	Այո	Ոչ	
D6_10	Երթուղու ուղեգծի փոփոխության դեպքում դրա մասին տեղյակ է պահում	Այո	Ոչ	
D6_11	Ուղևորները հարգալից են խոսում վարորդի հետ	Այո	Ոչ	
D6_12	Ուղևորները պահանջում են ուղևորատոմս	Այո	Ոչ	
D6_13	Ուղևորների թվում կան ծխող ուղևորներ	Այո	Ոչ	
D6_14	Ուղևորները ժամանակից շուտ են դռները բացում, առանց վարորդի թույլտվության	Այո	Ոչ	

D7. Երթուղու ողջ ընթացքում հետևեք յուրաքանչյուր կանգառում կանգնած ուղևորների քանակին և դատարկ նստատեղերի քանակին, համապատասխանաբար լրացնելով D7_1 և D7_2 վանդակներում:

D	D7_1	D7_2
Ջերթական կանգառ	Կանգնած ուղևորների քանակը	Դատարկ նստատեղերի քանակը

ՈՒ ՀԱՐՑԱԹԵՐԹԻԿ

ԼՐԱՑՆԵԼ ՄԻԱՅՆ ՆՇՎԱԾ ՀԱՄԱՅՆՔՆԵՐՈՒՄ

1.	ԱԼՎԱՆՔ
2.	ՎԱՐԴԱՆԻ ՁՈՐ
3.	ԳԵՂԱՆՈՒՇ
4.	ՄԱՐՏԻՐՈՍ
5.	ՇԻՆՈՒՀԱՅՐ

Բարև Ձեզ, իմ անունն է _____: Ես ներկայացնում եմ «Ընդդեմ իրավական կամայականության» հասարակական կազմակերպությունը: Մենք «Թրանսփարենսի ինթերնեշնլ հակակոռուպցիոն կենտրոնի» աջակցությամբ իրականացնում ենք հարցումներ Վայոց Ձորի և Սյունիքի մարզերում, որի նպատակն է պարզել մարզում հանրային տրանսպորտի առկա պատկերը և մշակել իրատեսական առաջարկներ ուղղված հանրային տրանսպորտի բարելավմանը: Հարցումը կտևի 10-15 րոպե: Հարցումն անանուն է, բոլոր պատասխանները օգտագործվելու են միայն ընդհանրացված տեսքով: Նախապես շնորհակալ ենք Ձեզ անկեղծ պատասխանների և տրամադրած ժամանակի համար:

A1. Հարցաթերթի համար _____

A2. Հարցազրույցի ամսաթիվ Օր _____ Ամիս _____ Տարի _____

A3. Հարցազրուցավարի անուն ազգանուն _____

A4. Հարցազրույցի սկիզբ Ժամ _____ Բոպե _____

A5. Հարցազրույցի ավարտ Ժամ _____ Բոպե _____

A6. Հարցազրույցի տևողությունը _____ Բոպե

A7. Մարզ _____

ԲԼՈԿ Գ ՄԻՋՀԱՄԱՅՆՔԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՈԼՈՐՏՈՒՄ ԿԱՐԻՔՆԵՐԻ ԳՆԱՀԱՏՈՒՄ

Հարցերի այս խումբը վերաբերում է միջհամայնքային տրանսպորտին:

G1. Նշեք, թե նշված փոխադրամիջոցներից որոնցի՞ց եք օգտվում, Ձեր մարզի ներսում, ձեր քաղաքից/գյուղից դուրս որևէ տեղ գնալիս:

G1_1	Անձնական/ընտանեկան ավտոմեքենա	Այո	Ոչ
G1_2	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա վճարի դիմաց	Այո	Ոչ
G1_3	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա անվճար	Այո	Ոչ

G1_4	Տաքսի ծառայություն	Այո	Ոչ
G1_5	Հանրային տրանսպորտ	Այո	Ոչ
G1_6	Ուտքով	Այո	Ոչ
G1_7	Յեժանիվով	Այո	Ոչ
G1_8	Գրաստով /Էշով, ձիով կամ այլ կենդանիով/	Այո	Ոչ

G2. Ես կընթերցեմ դատողություններ, իսկ դուք ասացեք տվյալ դատողությունը Ձեզ համար որոշի՞չ է Ձեր մարզի ներսում ձեր գյուղից/քաղաքից դուրս որևէ տեղ գնալու համար փոխադրամիջոց ընտրելիս:

G2_1	Հարմար է իմ գրպանին	Այո	Ոչ
G2_2	Անվտանգ է	Այո	Ոչ
G2_3	Հարմար է ընտանիքի այլ անդամների հետ երթևեկելու տեսանկյունից (մանկահասակ երեխաներ, ծերեր և այլն)	Այո	Ոչ
G2_4	Հարմար է ուղեքեռ տեղափոխելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
G2_5	Մաքուր է/հիգիենիկ է	Այո	Ոչ
G2_6	Ուրիշ տարբերակ չունեմ	Այո	Ոչ
G2_7	Այլ	Այո	Ոչ

G3. հարցը վերաբերում է նրան, թե Ձեր համայնքում միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի բացակայությունը ինչպես է ազդում Ձեր բարեկեցության վրա: Ես կընթերցեմ դատողություններ, իսկ դուք պատասխանեք ԱՅՈ կամ ՈՉ: Ձեր համայնքի ներսում հանրային տրանսպորտ չլինելը՝

G3_1	Ձեզ համար առաջնահերթ խնդիր է	Այո	Մասամբ	Ոչ
G3_2	Լրջորեն սահմանափակում է որևէ տեղ գնալու Ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
G3_3	Սահմանափակում է աշխատանք ունենալու ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
G3_4	Սահմանափակում է բժշկական ծառայությունից օգտվելու Ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
G3_5	Սահմանափակում է առևտրի Ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
G3_6	Սահմանափակում է ժամանցի Ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
G3_7	Եթե գործի հանրային տրանսպորտ, դա կհեշտացնի Ձեր կյանքը	Այո	Մասամբ	Ոչ
G3_8	Հանրային տրանսպորտը կլիներ Ձեզ հասանելի միակ փոխադրամիջոցը	Այո	Մասամբ	Ոչ

N2 ՀԱՐՑԱԹԵՐԹԻԿ

ԼՐԱՑՆԵԼ ՄԻԱՅՆ ՆՇՎԱԾ ԶԱՂԱՔՆԵՐՈՒՄ

1. ՍԻՍԻԱՆ
2. ԳՈՐԻՍ
3. ԿԱՊԱՆ

Բարև Ձեզ, իմ անունն է _____: Ես ներկայացնում եմ «Ընդդեմ իրավական կամայականության» հասարակական կազմակերպությունը: Մենք «Թրանսփարենսի Ինթերնեշնլ հակակոռուպցիոն կենտրոնի» աջակցությամբ իրականացնում ենք հարցումներ Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում, որի նպատակն է պարզել մարզում հանրային տրանսպորտի առկա պատկերը և մշակել իրատեսական առաջարկներ ուղղված հանրային տրանսպորտի բարելավմանը: Հարցումը կտևի 10-15 րոպե: Հարցումն անանուն է, բոլոր պատասխանները օգտագործվելու են միայն ընդհանրացված տեսքով:

Նախապես շնորհակալ ենք Ձեզ անկեղծ պատասխանների և տրամադրած ժամանակի համար:

A1. Հարցաթերթի համար _____

A2. Հարցազրույցի ամսաթիվ Օր _____ Ամիս _____ Տարի _____

A3. Հարցազրուցավարի անուն ազգանուն _____

A4. Հարցազրույցի սկիզբ Ժամ _____ Բոպե _____

A5. Հարցազրույցի ավարտ Ժամ _____ Բոպե _____

A6. Հարցազրույցի տևողությունը _____ Բոպե

A7. Մարզ _____

ԲԱԺԻՆ B ՆԵՐՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏ

Այժմ խոսելու ենք ներքաղաքային հանրային տրանսպորտի մասին:

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: Ներքաղաքային հանրային տրանսպորտ ասելով նկատի ունենք միայն քաղաքի ներսում կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ կատարող ավտոբուսային և միկրոավտոբուսային երթուղու գծերը:

B1. Երբևէ օգտվել՞ էք քաղաքային հանրային տրանսպորտից:

Այո	ԱՆՑՈՒՄ -> B3
Ոչ	ԱՆՑՈՒՄ -> B2

B2. Ես կընթերցեմ տարբերակներ, իսկ Դուք նշեք, թե դրանցից որո՞նք են պատճառ հանդիսանում, որպեսզի չօգտվեք քաղաքի հանրային տրանսպորտից:

B2_1	Ուղեվարձը հարմար չէ իմ գրպանին	Այո	Ոչ
------	--------------------------------	-----	----

B2_2	Անվտանգ չէ	Այո	Ոչ
B2_3	Հարմար չէ ընտանիքի այլ անդամների հետ երթևեկելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
B2_4	Հարմար չէ ուղեբեռ տեղափոխելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
B2_5	Մաքուր չէ/հիգիենիկ չէ	Այո	Ոչ
B2_6	Չի հասնում ինձ անհրաժեշտ վայրը	Այո	Ոչ
B2_7	Չի շարժվում ինձ հարմար վայրից	Այո	Ոչ
B2_8	Չի շարժվում ինձ հարմար ժամերի	Այո	Ոչ
B2_9	Գերծանրաբեռնված է (ստեղծելու տեղ չի լինում)	Այո	Ոչ
B2_10	Ավելի հարմար տարբերակ ունեմ	Այո	Ոչ
B2_11	Դժգոհ եմ վարորդի սպասարկումից	Այո	Ոչ

B3. Նշեք, թե նշված փոխադրամիջոցներից որոնցից եք օգտվում, ձեր քաղաքում որևէ տեղ գնալիս:

B3_1	Անձնական/ընտանեկան ավտոմեքենա	Այո	Ոչ
B3_2	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա վճարի դիմաց	Այո	Ոչ
B3_3	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա անվճար	Այո	Ոչ
B3_4	Տաքսի ծառայություն	Այո	Ոչ
B3_5	Հանրային տրանսպորտ	Այո	Ոչ
B3_6	Ոտքով	Այո	Ոչ
B3_7	Հեծանիվով	Այո	Ոչ
B3_8	Գրաստով /էշով, ձիով կամ այլ կենդանիով/	Այո	Ոչ

B4. Ես կընթերցեմ դատողություններ, իսկ Դուք ընտրեք, թե Ձեզ համար ինչն է որոշիչ փոխադրամիջոց ընտրելիս:

B4_1	Հարմար է իմ գրպանին	Այո	Ոչ
B4_2	Անվտանգ է	Այո	Ոչ
B4_3	Հարմար է ընտանիքի այլ անդամների հետ երթևեկելու տեսանկյունից (մանկահասակ երեխաներ, ծերեր և այլն)	Այո	Ոչ
B4_4	Հարմար է ուղեբեռ տեղափոխելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
B4_5	Մաքուր է/հիգիենիկ է	Այո	Ոչ
B4_6	Ուրիշ տարբերակ չունեմ	Այո	Ոչ
B4_7	Այլ	Այո	Ոչ

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: B5-B10 ՀԱՐՑԵՐԸ ՏԱԼ ՄԻԱՅՆ ՆՐԱՆՑ, ՈՎԵՐ ՕԳՏՎՈՒՄ ԵՆ ՔԱՂԱՔԻ ՀԱՆՐԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻՑ:

B5. Սովորաբար ի՞նչ հաճախականությամբ եք օգտվում քաղաքային տրանսպորտից:

Ամեն օր
Շաբաթը 2-3 անգամ
Շաբաթը մեկ անգամ
Ամիսը 1-2 անգամ
2-3 ամիսը մեկ անգամ
Կես տարին մեկ անգամ
Ավելի հազվադեպ
Դժվարանում եմ պատասխանել

B6. Ամենից հաճախ ո՞ր համարի տրանսպորտից եք օգտվում:

-----Նշել տրանսպորտի համարը

B7. Այժմ խոսենք այն մասին, թե որքանով եք բավարարված Ձեր քաղաքում գործող հանրային տրանսպորտի աշխատանքից:

Ես կընթերցեմ տրանսպորտի աշխատանքին վերաբերող չափանիշներ, իսկ դուք 1-4 բալանոց սանդղակով, որտեղ 1-ը նշանակում է շատ դժգոհ եմ, 2-ը՝ ավելի շուտ դժգոհ եմ, 3 ավելի շուտ գոհ եմ, 4 գոհ եմ գնահատեք թե որքանով եք բավարարված յուրաքանչյուրից:

Ավելի հեշտ գնահատելու համար, պատկերացրեք այն համարի երթուղին, որից դուք հաճախ օգտվում եք:

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: Տրանսպորտի միջոց ասելով նկատի ունենք տվյալ երթուղին սպասարկող ավտոբուսները կամ միկրոավտոբուսները

B7_1	Տրանսպորտի միջոցի շարժվելու վայրը (սկզբնակետ)	1	2	3	4
B7_2	Կանգառում տվյալ երթուղու մեքենային սպասելու տևողությունը	1	2	3	4
B7_3	Տրանսպորտի միջոցների աշխատելու օրերը	1	2	3	4
B7_4	Շարժման ժամերը	1	2	3	4
B7_5	Սահմանված կանգառների գտնվելու վայրը	1	2	3	4
B7_6	Երթուղին (սկզբնակետից վերջնակետ տանող ճանապարհը)	1	2	3	4
B7_7	Տրանսպորտային միջոցի տեսակը (ավտոբուս, միկրոավտոբուս)	1	2	3	4
B7_8	Նստատեղերի քանակը	1	2	3	4

B7_9	Սրահի բարձրությունը	1	2	3	4
B7_10	Ուղեբեռ տեղափոխելու հնարավորությունը	1	2	3	4
B7_11	Սրահում օդափոխության հնարավորությունը	1	2	3	4
B7_12	Սրահի մաքրությունը	1	2	3	4
B7_13	Ապակիների վիճակը (հեշտությամբ բացել/փակելու հնարավորությունը, մաքրությունը)	1	2	3	4
B7_14	Դռների վիճակը (հեշտությամբ բացել/փակելու հնարավորությունը)	1	2	3	4
B7_15	Հարմարավետությունը ընտանիքի այլ անդամների հետ նստելու տեսանկյունից (երեխաներ, ծերեր)	1	2	3	4
B7_16	Վարորդի արտաքին տեսքը	1	2	3	4
B7_17	Խոսելու տոնը	1	2	3	4
B7_18	Վարորդի մեքենան վարելու հմտությունը	1	2	3	4
B7_19	Ուղեվարձը (գինը)	1	2	3	4
B7_20	Ուղեվարձի համար վճարելու կարգը	1	2	3	4
B7_21	Կանգառների կահավորումը (ծածկի, նստարանի, կանգառի ցուցանակի առկայություն)	1	2	3	4

B8. Քաղաքի հանրային տրանսպորտից օգտվելիս ուղևորատոմս պահանջում եք:

1. Միշտ
2. Գրեթե միշտ
3. Երբեմն պատահում է
4. Հազվադեպ
5. Երբեք
6. Տոմսեր չեն վաճառվում

B9. Կանգառից դուրս կանգառ պահանջում եք:

1. Միշտ
2. Գրեթե միշտ
3. Երբեմն պատահում է
4. Հազվադեպ
5. Երբեք

B10. Որքա՞ն հաճախ եք կանգնած երթևեկում:

1. Միշտ
2. Գրեթե միշտ
3. Երբեմն պատահում է
4. Հազվադեպ
5. Երբեք

B11. Ինչ կառաջարկեիք փոխել քաղաքի հանրային տրանսպորտի սպասարկման ոլորտում:

Այժմ խոսելու ենք միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի մասին:

ՉԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտ ասելով հասկանում ենք միայն մարզի ներսում կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող ավտոբուսային և միկրոավտոբուսային երթուղիները:

C1. Երբևէ օգտվել եք Ձեր մարզի ներսում միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից:

Այո	ԱՆՑՈՒՄ -> C3
Ոչ	ԱՆՑՈՒՄ -> C2

C2. Ես կընթերցեմ տարբերակներ, իսկ դուք նշեք թե դրանցից որոնք են պատճառ հանդիսանում, որպեսզի չօգտվեք միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից:

C2_1	Ուղեվարձը հարմար չէ իմ գրպանին	Այո	Ոչ
C2_2	Անվտանգ չէ	Այո	Ոչ
C2_3	Հարմար չէ ընտանիքի այլ անդամների հետ երթևեկելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
C2_4	Հարմար չէ ուղեբեռ տեղափոխելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
C2_5	Մաքուր չէ/հիգիենիկ չէ	Այո	Ոչ
C2_6	Չի հասնում ինձ անհրաժեշտ վայրը	Այո	Ոչ
C2_7	Չի շարժվում ինձ հարմար վայրից	Այո	Ոչ
C2_8	Չի շարժվում ինձ հարմար ժամերի	Այո	Ոչ
C2_9	Գերծանրաբեռնված է (սատելու տեղ չի լինում)	Այո	Ոչ
C2_10	Ավելի հարմար տարբերակ ունեմ	Այո	Ոչ
C2_11	Դժգոհ եմ վարորդի սպասարկումից	Այո	Ոչ

C3. Նշեք, թե նշված փոխադրամիջոցներից որոնցի՞ց եք օգտվում, Ձեր մարզի ներսում, Ձեր քաղաքից/գյուղից դուրս որևէ տեղ գնալիս:

C3_1	Անձնական/ընտանեկան ավտոմեքենա	Այո	Ոչ
C3_2	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա վճարի դիմաց	Այո	Ոչ
C3_3	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա անվճար	Այո	Ոչ
C3_4	Տաքսի ծառայություն	Այո	Ոչ
C3_5	Հանրային տրանսպորտ	Այո	Ոչ
C3_6	Ոտքով	Այո	Ոչ
C3_7	Հեծանիվով	Այո	Ոչ
C3_8	Գրաստով /Էշով, ձիով կամ այլ կենդանիով/	Այո	Ոչ

C4. Ես կընթերցեմ դատողություններ, իսկ Դուք ընտրեք, թե Ձեզ համար ինչն է որոշիչ փոխադրամիջոց ընտրելիս:

C4_1	Հարմար է իմ գրպանին	Այո	Ոչ
C4_2	Անվտանգ է	Այո	Ոչ
C4_3	Հարմար է ընտանիքի այլ անդամների հետ երթևեկելու տեսանկյունից (մանկահասակ երեխաներ, ծերեր և այլն)	Այո	Ոչ
C4_4	Հարմար է ուղեբեռ տեղափոխելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
C4_5	Մաքուր է/հիգիենիկ է	Այո	Ոչ
C4_6	Ուրիշ տարբերակ չունենալը	Այո	Ոչ
C4_7	Այլ	Այո	Ոչ

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: C5-C10 ՀԱՐՑԵՐԸ ՏԱԼ ՄԻԱՅՆ ՆՐԱՆՑ, ՈՎԲԵՐ ՕԳՏՎՈՒՄ ԵՆ ՄԱՐԶԻ ՆԵՐՍՈՒՄ ՄԻՋՅԱՄԱՅՆՔԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻՑ:

C5. Սովորաբար ի՞նչ հաճախականությամբ եք օգտվում միջհամայնքային տրանսպորտից Ձեր մարզի ներսում Ձեր գյուղից/քաղաքից դուրս որևէ գնալու համար:

Ամեն օր
Շաբաթը 2-3 անգամ
Շաբաթը մեկ անգամ
Ամիսը 1-2 անգամ
2-3 ամիսը մեկ անգամ
Կես տարին մեկ անգամ
Ավելի հազվադեպ
Դժվարանում եմ պատասխանել

C6. Միջհամայնքային ո՞ր տրանսպորտից եք հաճախ օգտվում: Նշել երթուղու անունը
 -----(համայնքից)----- (համայնքից)-----

C7. Այժմ խոսենք այն մասին, թե որքանով եք բավարարված Ձեր մարզի ներսում գործող միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի աշխատանքից:

Ես կընթերցեմ տրանսպորտի աշխատանքին վերաբերող չափանիշներ, իսկ դուք 1-4 բալանոց սանդղակով, որտեղ 1-ը նշանակում է շատ դժգոհ եմ, 2-ը՝ ավելի շուտ դժգոհ եմ, 3 ավելի շուտ գոհ եմ, 4 գոհ եմ գնահատեք թե որքանով եք բավարարված յուրաքանչյուրից:

Ավելի հեշտ գնահատելու համար, պատկերացրեք այն երթուղին, որից դուք ամենից հաճախ օգտվում եք:

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: Տրանսպորտի միջոց ասելով նկատի ունենք տվյալ երթուղին սպասարկող ավտոբուսները կամ միկրոավտոբուսները

C7_1	Տրանսպորտի միջոցի շարժվելու վայրը (սկզբնակետ)	1	2	3	4
C7_2	Կանգառում տվյալ երթուղու մեքենային սպասելու տևողությունը	1	2	3	4
C7_3	Տրանսպորտի միջոցների աշխատելու օրերը	1	2	3	4
C7_4	Շարժման ժամերը	1	2	3	4
C7_5	Սահմանված կանգառների գտնվելու վայրը	1	2	3	4
C7_6	Երթուղին (սկզբնակետից վերջնակետ տանող ճանապարհը)	1	2	3	4
C7_7	Տրանսպորտային միջոցի տեսակը (ավտոբուս, միկրոավտոբուս)	1	2	3	4
C7_8	Նստատեղերի քանակը	1	2	3	4
C7_9	Սրահի բարձրությունը	1	2	3	4
C7_10	Ուղեբեռ տեղափոխելու հնարավորությունը	1	2	3	4
C7_11	Սրահում օդափոխության հնարավորությունը	1	2	3	4
C7_12	Սրահի մաքրությունը	1	2	3	4
C7_13	Ապակիների վիճակը (հեշտությամբ բացվել/փակվելու հնարավորությունը, մաքրությունը)	1	2	3	4
C7_14	Դռների վիճակը (հեշտությամբ բացել/փակելու հնարավորությունը)	1	2	3	4
C7_15	Հարմարավետությունը ընտանիքի այլ անդամների հետ նստելու տեսանկյունից (երեխաներ, ծերեր)	1	2	3	4
C7_16	Վարորդի արտաքին տեսքը	1	2	3	4
C7_17	Խոսելու տոնը	1	2	3	4
C7_18	Վարորդի մեքենան վարելու հմտությունը	1	2	3	4
C7_19	Ուղեվարձը (գինը)	1	2	3	4
C7_20	Ուղեվարձի համար վճարելու կարգը	1	2	3	4
C7_21	Կանգառների կահավորումը (ծածկի, նստարանի, կանգառի ցուցանակի առկայություն)	1	2	3	4

C8. Ձեր գյուղից/քաղաքից հանրային տրանսպորտով այլ տեղ գնալիս ուղևորատունս պահանջում եմ:

1. միշտ
2. գրեթե միշտ

3. երբեմն պատահում է
4. հազվադեպ
5. երբեք
6. Տոմսեր չեն վաճառվում

C9. Կանգառից դուրս կանգառ պահանջում եք:

1. միշտ
2. գրեթե միշտ
3. երբեմն պատահում է
4. հազվադեպ
5. երբեք

C10. Որքա՞ն հաճախ եք կանգնած երթևեկում միջհամայնքային տրանսպորտից օգտվելիս:

1. միշտ
2. գրեթե միշտ
3. երբեմն պատահում է
4. հազվադեպ
5. երբեք

C11. Ինչ կառաջարկեիք փոխել միջհամայնքային երթուղային տրանսպորտի սպասարկման ոլորտում:

ԲԱԺԻՆ Ե ԺՈՂՈՎՐԴԱԳՐԱԿԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ ԵՎ ԿԵՆՍԱԿԵՐՊ

E1. ՀԱՐՑՎՈՐԻ ՍԵՌԸ

Արական
Իգական

E2. Քանի՞ տարեկան եք:

14-18
19-35
36-60
61 և ավել

E3. Դուք անձամբ մեքենա վարում եք:

1. Այո
2. Ոչ

E4. Քանի՞ մեքենա ունի Ձեր ընտանիքը _____

E5. Չբաղվածության հետևյալ տեսակներից ո՞րն է Ձեր համար հիմնականը:

Աշակերտ
Ուսանող
Աշխատող

Չի աշխատում՝ աշխատանք է փնտրում
Չի աշխատում՝ աշխատանք չի փնտրում
Տնային տնտեսություն վարող/տնային տնտեսուհի
Տարիքային թռչակառու

E6. Եթե անհրաժեշտ լինի ճշտել Ձեր պատասխանների հետ կապված որևէ հարց՝ կարելի՞ է Ձեզ գանգահարել:

Չեռախոսահամար _____

ՇՆՈՐՀԱԿԱԼՈՒԹՅՈՒՆ

N3 ՀԱՐՑԱԹԵՐԹԻԿ

ԼՐԱՑՆԵԼ ՄԻԱՅՆ ՆՇՎԱԾ ՀԱՄԱՅՆՔՆԵՐՈՒՄ

1. ԵՂԵԳՆԱԶՈՐ	6. ԵԼՓԻՆ	13. ԶԱՐԱՀՈՒՆՁ
2. ՎԱՅՔ	7. ՎԱՐԴԱՀՈՎԻՏ	14. ԱԽԼԱԹՅԱՆ
3. ԶԱԶԱՐԱՆ	9. ՍՅՈՒՆԻՔ	15. ՇԱՔԻ
4. ՄԵՂՐԻ	11. ՎԵՐԻՇԵՆ	16. ԳՈՐԱՅՔ
5. ԱԳԱՐԱԿ	12. ԽՆՁՈՐԵՍԿ	17. ԼՈՐ

Բարև Ձեզ, իմ անունն է _____: Ես ներկայացնում եմ «Ընդդեմ իրավական կամայականության» հասարակական կազմակերպությունը: Մենք «Թրանսպարենսի Ինթերնեշնլ հակակոռուպցիոն կենտրոնի» աջակցությամբ իրականացնում ենք հարցումներ Վայոց ձորի և Սյունիքի մարզերում, որի նպատակն է պարզել մարզում հանրային տրանսպորտի առկա պատկերը և մշակել իրատեսական առաջարկներ ուղղված հանրային տրանսպորտի ոլորտի բարելավմանը: Հարցումը կտևի մոտ 10-15 րոպե: Հարցումն անանուն է, բոլոր պատասխանները օգտագործվելու են միայն ընդհանրացված տեսքով: Նախապես շնորհակալ ենք Ձեզ անկեղծ պատասխանների և տրամադրած ժամանակի համար:

A1. Հարցաթերթի համար _____

A2. Հարցազրույցի ամսաթիվ օր _____ ամիս _____ տարի _____

A3. Հարցազրուցավարի անուն ազգանուն _____

A4. Հարցազրույցի սկիզբ ժամ _____ րոպե _____

A5. Հարցազրույցի ավարտ ժամ _____ րոպե _____

A6. Հարցազրույցի տևողությունը _____ րոպե

A7. Մարզ _____

Այժմ խոսելու ենք միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի մասին:

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒԹՅԱՎԱՐ: Միջհամայնքային հանրային տրանսպորտ ասելով հասկանում ենք միայն մարզի ներսում կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող ավտոբուսային և միկրոավտոբուսային երթուղիները:

C1. Երբևէ օգտվե՞լ եք Ձեր մարզի ներսում միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից:

Այո	ԱՆՑՈՒՄ -> C3
Ոչ	ԱՆՑՈՒՄ -> C2

C2. Ես կընթերցեմ տարբերակներ, իսկ դուք նշեք թե դրանցից որո՞նք են պատճառ հանդիսանում, որպեսզի չօգտվեք միջհամայնքային հանրային տրանսպորտից:

C2_1	Ուղեվարձը հարմար չէ իմ գրպանին	Այո	Ոչ
C2_2	Անվտանգ չէ	Այո	Ոչ
C2_3	Հարմար չէ ընտանիքի այլ անդամների հետ երթևեկելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
C2_4	Հարմար չէ ուղեբեռ տեղափոխելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
C2_5	Մաքուր չէ/հիգիենիկ չէ	Այո	Ոչ
C2_6	Չի հասնում ինձ անհրաժեշտ վայրը	Այո	Ոչ
C2_7	Չի շարժվում ինձ հարմար վայրից	Այո	Ոչ
C2_8	Չի շարժվում ինձ հարմար ժամերի	Այո	Ոչ
C2_9	Գերծանրաբեռնված է (սատելու տեղ չի լինում)	Այո	Ոչ
C2_10	Ավելի հարմար տարբերակ ունեմ	Այո	Ոչ
C2_11	Դժգոհ եմ վարորդի սպասարկումից	Այո	Ոչ

C3 . Նշեք, թե նշված փոխադրամիջոցներից որոնցի՞ց եք օգտվում, Ձեր մարզի ներսում, Ձեր քաղաքից/գյուղից դուրս որևէ տեղ գնալիս:

C3_1	Անձնական/ընտանեկան ավտոմեքենա	Այո	Ոչ
C3_2	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա վճարի դիմաց	Այո	Ոչ
C3_3	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա անվճար	Այո	Ոչ
C3_4	Տաքսի ծառայություն	Այո	Ոչ
C3_5	Հանրային տրանսպորտ	Այո	Ոչ
C3_6	Ոտքով	Այո	Ոչ
C3_7	Հեծանիվով	Այո	Ոչ
C3_8	Գրաստով /Էշով, ձիով կամ այլ կենդանիով/	Այո	Ոչ

C4 Ես կընթերցեմ դատողություններ, իսկ Դուք ընտրեք, թե Ձեզ համար ինչն է որոշիչ փոխադրամիջոց ընտրելիս:

C4_1	Հարմար է իմ գրպանին	Այո	Ոչ
C4_2	Անվտանգ է	Այո	Ոչ
C4_3	Հարմար է ընտանիքի այլ անդամների հետ երթևեկելու տեսանկյունից (մանկահասակ երեխաներ, ծերեր և այլն)	Այո	Ոչ
C4_4	Հարմար է ուղեբեռ տեղափոխելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
C4_5	Մաքուր է/հիգիենիկ է	Այո	Ոչ
C4_6	Ուրիշ տարբերակ չունենալը	Այո	Ոչ
C4_7	Այլ	Այո	Ոչ

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: C5-C10 ՀԱՐՑԵՐԸ ՏԱԼ ՄԻԱՅՆ ՆՐԱՆՑ, ՈՎԶԵՐ ՕԳՏՎՈՒՄ ԵՆ ՄԱՐԶԻ ՆԵՐՍՈՒՄ ՄԻԶՅԱՄԱՅՆՔԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻՑ:

C5. Սովորաբար ի՞նչ հաճախականությամբ եք օգտվում միջհամայնքային տրանսպորտից Ձեր մարզի ներսում Ձեր գյուղից/քաղաքից դուրս որևէ գնալու համար:

Ամեն օր
1. Շաբաթը 2-3 անգամ
2. Շաբաթը մեկ անգամ
3. Ամիսը 1-2 անգամ
4. 2-3 ամիսը մեկ անգամ
5. Կես տարին մեկ անգամ
6. Ավելի հազվադեպ
7. Դժվարանում եմ պատասխանել

C6. Միջհամայնքային ո՞ր տրանսպորտից եք հաճախ օգտվում: Նշել երթուղու անունը

------(համայնքից)----- (համայնքից)-----

C7. Այժմ խոսենք այն մասին, թե որքանով եք բավարարված Ձեր մարզի ներսում գործող միջհամայնքային հանրային տրանսպորտի աշխատանքից:

Ես կընթերցեմ տրանսպորտի աշխատանքին վերաբերող չափանիշներ, իսկ դուք 1-4 բալանոց սանդղակով, որտեղ 1-ը նշանակում է շատ դժգոհ եմ, 2-ը՝ ավելի շուտ դժգոհ եմ, 3-ը՝ ավելի շուտ գոհ եմ, 4-ը՝ գոհ եմ, գնահատեք թե որքանով եք բավարարված յուրաքանչյուրից:

Ավելի հեշտ գնահատելու համար, պատկերացրեք այն երթուղին, որից դուք ամենից հաճախ օգտվում եք:

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: Տրանսպորտի միջոց ասելով նկատի ունենք տվյալ երթուղին սպասարկող ավտոբուսները կամ միկրոավտոբուսները

C7_1	Տրանսպորտի միջոցի շարժվելու վայրը (սկզբնակետ)	1	2	3	4
C7_2	Կանգառում տվյալ երթուղու մեքենային սպասելու տևողությունը	1	2	3	4
C7_3	Տրանսպորտի միջոցների աշխատելու օրերը	1	2	3	4
C7_4	Շարժման ժամերը	1	2	3	4
C7_5	Սահմանված կանգառների գտնվելու վայրը	1	2	3	4
C7_6	Երթուղին (սկզբնակետից վերջնակետ տանող ճանապարհը)	1	2	3	4
C7_7	Տրանսպորտային միջոցի տեսակը (ավտոբուս, միկրոավտոբուս)	1	2	3	4

C7_8	Նստատեղերի քանակը	1	2	3	4
C7_9	Սրահի բարձրությունը	1	2	3	4
C7_10	Ուղեբեռ տեղափոխելու հնարավորությունը	1	2	3	4
C7_11	Սրահում օդափոխության հնարավորությունը	1	2	3	4
C7_12	Սրահի մաքրությունը	1	2	3	4
C7_13	Ապակիների վիճակը (հեշտությամբ բացվել/փակվելու հնարավորությունը, մաքրությունը)	1	2	3	4
C7_14	Դռների վիճակը (հեշտությամբ բացել/փակելու հնարավորությունը)	1	2	3	4
C7_15	Հարմարավետությունը ընտանիքի այլ անդամների հետ նստելու տեսանկյունից (երեխաներ, ծերեր)	1	2	3	4
C7_16	Վարորդի արտաքին տեսքը	1	2	3	4
C7_17	Խոսելու տոնը	1	2	3	4
C7_18	Վարորդի մեքենան վարելու հմտությունը	1	2	3	4
C7_19	Ուղեվարձը (գինը)	1	2	3	4
C7_20	Ուղեվարձի համար վճարելու կարգը	1	2	3	4
C7_21	Կանգառների կահավորումը (ծածկի, նստարանի, կանգառի ցուցանակի առկայություն)	1	2	3	4

C8. Ձեր գյուղից/քաղաքից հանրային տրանսպորտով այլ տեղ գնալիս ուղևորատունս պահանջում եմ:

1. միշտ
2. գրեթե միշտ
3. երբեմն պատահում է
4. հազվադեպ
5. երբեք
6. Տոմսեր չեն վաճառվում

C9. Կանգառից դուրս կանգառ պահանջում եմ:

1. միշտ
2. գրեթե միշտ
3. երբեմն պատահում է
4. հազվադեպ
5. երբեք

C10. Որքա՞ն հաճախ եմ կանգնած երթևեկում միջհամայնքային տրանսպորտից օգտվելիս:

1. միշտ
2. գրեթե միշտ
3. երբեմն պատահում է
4. հազվադեպ
5. երբեք

C11. Ինչ կառաջարկեիք փոխել միջհամայնքային երթուղային տրանսպորտի սպասարկման ոլորտում:

ԲԼՈԿ Ի ՆԵՐՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՈԼՈՐՏՈՒՄ ԿԱՐԻՔՆԵՐԻ ԳՆԱՅԱՏՈՒՄ

ՀԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱԿԱՐ: ԲԼՈԿ Ի ԼՐԱՑՆԵԼ ՄԻԱՅՆ ՀԵՏԵՎՅԱԼ ՀԱՄԱՅՆՔՆԵՐՈՒՄ

ԵՂԵԳՆԱԶՈՐ
ՎԱՅՔ
ՄԵՂՐԻ
ՔԱԶԱՐԱՆ
ԱԳԱՐԱԿ

H1. Նշեք, թե նշված փոխադրամիջոցներից որոնցից եք օգտվում Ձեր քաղաքում որևէ տեղ գնալիս:

H1_1	Անձնական/ընտանեկան ավտոմեքենա	Այո	Ոչ
H1_2	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա վճարի դիմաց	Այո	Ոչ
H1_3	Հարևանի/բարեկամի ավտոմեքենա անվճար	Այո	Ոչ
H1_4	Տաքսի ծառայություն	Այո	Ոչ
H1_5	Հանրային տրանսպորտ	Այո	Ոչ
H1_6	Ոտքով	Այո	Ոչ
H1_7	Հեծանիվ	Այո	Ոչ
H1_8	Գրաստով /Էշով, ձիով կամ այլ կենդանիով/	Այո	Ոչ

H2. Ես կընթերցեմ դատողություններ, իսկ դուք ասացեք տվյալ դատողությունը Ձեզ համար որոշի՞չ է Ձեր քաղաքի ներսում որևէ տեղ գնալու համար փոխադրամիջոց ընտրելիս:

H2_1	Հարմար է իմ գրպանին	Այո	Ոչ
H2_2	Անվտանգ է	Այո	Ոչ
H2_3	Հարմար է ընտանիքի այլ անդամների հետ երթևեկելու տեսանկյունից (մանկահասակ երեխաներ, ծերեր և այլն)	Այո	Ոչ
H2_4	Հարմար է ուղեբեռ տեղափոխելու տեսանկյունից	Այո	Ոչ
H2_5	Մաքուր է/հիգիենիկ է	Այո	Ոչ
H2_6	Ուրիշ տարբերակ չունեմ	Այո	Ոչ
B2_7	Այլ	Այո	Ոչ

H3. Հարցը վերաբերում է Ձեր քաղաքում հանրային տրանսպորտի բացակայությանը և թե ինչպես է դա ազդում Ձեր բարեկեցության վրա: Ես կընթերցեմ դատողություններ, իսկ դուք պատասխանեք ԱՅՈ կամ ՈՉ:

Ձեր համայնքի ներսում հանրային տրանսպորտ չլինելը՝

H3_1	Ձեզ համար առաջնահերթ խնդիր է	Այո	Մասամբ	Ոչ
H3_2	Լրջորեն սահմանափակում է որևէ տեղ գնալու Ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
H3_3	Սահմանափակում է աշխատանք ունենալու ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
H3_4	Սահմանափակում է բժշկական ծառայությունից օգտվելու Ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
H3_5	Սահմանափակում է առևտրի Ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
H3_6	Սահմանափակում է ժամանցի Ձեր հնարավորությունները	Այո	Մասամբ	Ոչ
H3_7	Եթե գործի հանրային տրանսպորտ, դա կհեշտացնի Ձեր կյանքը	Այո	Մասամբ	Ոչ
H3_8	Հանրային տրանսպորտը կլինի Ձեզ հասանելի միակ փոխադրամիջոցը	Այո	Մասամբ	Ոչ
B3_9	Այլ	Այո	Մասամբ	Ոչ

H4. Նշեք այն թաղամասերը, որտեղ կցանկանայիք, որ գնար հանրային տրանսպորտ:

H5. Նշեք այն ժամերը, որ ժամերին ձեզ անհրաժեշտ կլինի օգտվել հանրային տրանսպորտից:

Ժամ _____-ից ժամ _____-ը

ԲԱԺԻՆ Ե ԺՈՂՈՎՐԴԱԳՐԱԿԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ ԵՎ ԿԵՆՍԱԿԵՐՊ

E1. ՀԱՐՑՎՈՐԻ ՍԵՌԸ

Արական
Իգական

E2. Քանի՞ տարեկան եք:

14-18
19-35
36-60
61 և ավել

E3. Դուք անձամբ մեքենա վարու՞մ եք:

1. Այո 2. Ոչ

E4. Քանի՞ մեքենա ունի Ձեր ընտանիքը _____

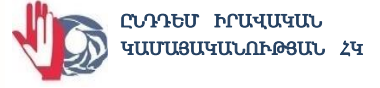
E5. Չբաղվածության հետևյալ տեսակներից ո՞րն է Ձեր համար հիմնականը

Աշակերտ
Ուսանող
Աշխատող
Չի աշխատում՝ աշխատանք է փնտրում
Չի աշխատում՝ աշխատանք չի փնտրում
Տնային տնտեսություն վարող/տնային տնտեսուհի
Տարիքային թոշակառու

E6. Եթե անհրաժեշտ լինի ճշտել Ձեր պատասխանների հետ կապված որևէ հարց՝ կարելի՞ է Ձեզ գանգահարել:

Յեռախոսահամար _____

ՇՆՈՐՀԱԿԱԼՈՒԹՅՈՒՆ



ՀԱՐՑԱԹԵՐԹԻԿ

Հարգելի վարորդ,

«Ընդդեմ իրավական կամայականության» հասարակական կազմակերպությունը «Թրանսփարենսի ինթերնեշնլ» հակակոռուպցիոն կենտրոնի աջակցությամբ իրականացնում է հանրային տրանսպորտի վերաբերյալ հարցում: Հարցումը կտևի մոտ 5-7 րոպե: Հարցումն անանուն է, բոլոր պատասխանները օգտագործվելու են միայն ընդհանրացված տեսքով:

Նախապես շնորհակալ ենք Ձեզ անկեղծ պատասխանների և տրամադրած ժամանակի համար:

1. Ընդհանուր առմամբ քանի՞ տարի եք աշխատում երթուղայինի վարորդ _____

2. Մեքենան, որը հիմա վարում եք պատկանում է Ձե՞զ, թե սպասարկող կազմակերպությանը:

1. իմ սեփականությունն է
2. երթուղին սպասարկող կազմակերպության սեփականությունն է
3. այլ (նշել) _____

3. Սպասարկող կազմակերպության հետ ունե՞ք կնքած աշխատանքային պայմանագիր:

1. այո
2. ոչ

4. Երբ եք վերջին անգամ անցել բուժզննում:

1. այսօր
2. վերջին մեկ շաբաթվա ընթացքում
3. վերջին մեկ ամսվա ընթացքում
4. ավելի վաղ (նշել) _____ ամիս առաջ
5. չեմ անցել **ԱՆՑՈՒՄ → Հարց 6**
6. չեմ հիշում **ԱՆՑՈՒՄ → Հարց 6**

5. Բուժզննման ընթացքում անցնու՞մ եք հետևյալ ստուգումները.

- | | | | |
|------------------------|-----|----|----|
| 1. սրտի աշխատանք | Այո | Ոչ | ԴՊ |
| 2. սթափության աստիճան | Այո | Ոչ | ԴՊ |
| 3. արյան ճնշում | Այո | Ոչ | ԴՊ |
| 4. ջերմության ստուգում | Այո | Ոչ | ԴՊ |

6. Ո՞ւմ կողմից և ի՞նչ հաճախականությամբ է իրականացվում մեքենայի ընթացիկ տեխնիկական զննումը:

	1. ամեն օր	2. շաբաթը մեկ անգամ	3. ամիսը մեկ անգամ	4. ավելի հազվադեպ	5. չի անցնում	6. ո/պ
6_1 Վարորդի կողմից						
6_2 Սպասարկող կազմակերպության						

մասնագետի կողմից						
6_3 Պայմանագրային հիմունքներով հրավիրված մասնագետի կողմից						
6_4 Այլ						

7. Օրական քանի՞ ժամ եք աշխատում (սշել) _____ ժամ

8. Ե՞րբ եք սկսում և երբ ավարտում աշխատանքը: (սշել) Ժ.....-ից Ժ.....-ը

9. Ո՞ւմ կողմից և ի՞նչ հաճախականությամբ է իրականացվում մեքենայի հիմնական տեխնիկական զննումը:

	1. երեք ամիսը մեկ	2. կես տարին մեկ	3. տարին մեկ	4. ավելի հազվադեպ	5. երբեք չի անցնում	Դ/Պ
9_1 Վարորդի կողմից						
9_2 Սպասարկող կազմակերպության մասնագետի կողմից						
9_3 Պայմանագրային հիմունքներով հրավիրված մասնագետի կողմից						
9_4 Այլ						

10. Ո՞վ է հոգում Ձեր մեքենայի տեխնիկական անսարքության ծախսերը:

1. ես
2. մասամբ՝ ես, մասամբ՝ սպասարկող կազմակերպությունը
3. սպասարկող կազմակերպությունը **ԱՆՑՈՒՄ** → **Ֆարց 12**
4. այլ (սշել) _____

11. Ամսեկան միջինում որքա՞ն գումար եք ծախսում մեքենայի տեխնիկական անսարքության ծախսերը հոգալու համար: _____ ՀՀ դրամ

12. Քանի՞ աշխատանքային օրից հետո ունեք հանգստյան օր: (սշել օրերով) _____ օր

13. Գո՞հ եք արդյոք Ձեր աշխատանքի պայմաններից:

1. շատ գոհ եմ **ԱՆՑՈՒՄ** → **Ֆարց 15**
2. գոհ եմ **ԱՆՑՈՒՄ** → **Ֆարց 15**
3. դժգոհ եմ
4. շատ դժգոհ եմ
5. 5. դ/ս

14. Նշե՞ք ձեր դժգոհության հիմնական պատճառը

15. Ասացե՞ք ինդրե՞մ Ձեր տարիքը _____

16. Ի՞նչ վարորդական կարգ ունեք _____

17. Ի՞նչ կառաջարկեիք փոխել երթուղային տրանսպորտի սպասարկման ոլորտում:

ՋԱՐՑԱԶՐՈՒՑԱՎԱՐ: Լրացնել առանց վարորդին հարցնելու

18. Երթուղու անվանում _____

19. Հարցազրուցավարի անուն ազգանուն _____

20. Մարզ _____

ՇՆՈՐՀԱԿԱԼՈՒԹՅՈՒՆ

Հավելված 3. Ուսումնասիրված երթուղիների չվացուցակներ

ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

ՀՀ Սյունիքի մարզի

կազմակերպությունների ու անհատ ձեռնարկատերերի կողմից կանոնավոր ուղևորափոխադրումներում

(ՀՀ մարզի, քաղաքային համայնքի անվանումը)

ընդգրկված տրանսպորտային միջոցների մասին

01 Փետրվարի 2015 թ.

Ե Ր Թ ՈՒ Ղ ՈՒ																						
համարը	անվանումը	ուղեգիծը	տեսակը (ավտոբուսային/միկրոավտոբուսային)	Չվացուցակով նախատեսված ծառայությունների քանակը աշխատանքային օրերին	Չվացուցակով նախատեսված ծառայությունների քանակը ոչ աշխատանքային օրերին	Չվացուցակով նախատեսված շրջապատությունների ընդհանուր քանակը աշխատանքային օրերին	Չվացուցակով նախատեսված շրջապատությունների ընդհանուր քանակը ոչ աշխատանքային օրերին	Շրջապատության երկարությունը (կմ)	սպասարկման համար միջույթին առաջարկված սակագինը (ուղեւորման սակագինը)	հատկացման ժամկետի ամսաթիվը	հատկացման ժամկետի ավարտի ամսաթիվը	մրցույթով արտոնագրված տրանսպորտային միջոցների							սպասարկող կազմակերպության			
												քանակը (ներառյալ պահուստային տ/մ-ները)	նակվիշը	հաշվառման համարանիշը (պետհամարանիշը)	դեղին հիմնագույնի համարանիշը	2ահագործման հիմունքները (սեփականության, վարձակալման)	վարարդների անունը, ազգանունը	թողարկման տարեթիվը	անվանումը	հավաքակալանի հասցեն (եթե պահանջվում է մրցութային կարգով)	իրավաբանական հասցեն	ղեկավարի անունը, ազգանունը
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
N 11	Սիսիան - Շաքե	Սիսիան - Շաքե	միկրոավտոբուսային	2	2	2	2	12	100	3.11.2014	3.11.2017	1	ՖՈՐԴ	2600894	3181L	վարձակալման	Պետրոսյան Վարդան	1999	Ա/Կ Շանթ/Որոտ	Ք.Սիսիան Իսրայելյան փ.	Ք.Սիսիան Սիսիական 46ա/12	Վարուժան Պետրոսյան

N 16	Սիսիան-Սպանդարյան-Շղունկ-Գորայք	Սիսիան-Սպանդարյան-Շղունկ-Գորայք	միկրովտորոսային	5	5	5	5	60	350	29,01,2014	29,01,2017	2	ՖՈՐԴ	28U0650	3202L	սեփականություն	Մ. Ալեքսանյան	2002	Ա/Ձ Մ. Ալեքսանյան	բ. Սիսիան խանջյան փ.	բ. Սիսիան Բարաթեյ Օրի 1թ/10	Մեխակ Ալեքսանյան
				5	5	5	5	60	350	29,01,2014	29,01,2017	2	ՖՈՐԴ	35SD913	-	վարձակալական	Յ. Ալեքսանյան	1998				
N 1	Սիսիան-Բռնակոթ	Սիսիան-Բռնակոթ	միկրովտորոսային	6	6	6	6	14	100	11/6/2013	11/6/2016	2	ԳԱՁ-32213	899UL52	3021L	սեփականություն	Հաղթանակ Ավագյան	2005	<<Աբել>> ՍՊԸ	բ. Սիսիան խանջյան փ.	բ. Սիսիան գ. Դարբաս	Առաքել Առաքելյան
				6	6	6	6	14	100	11/6/2013	11/6/2016	2	ԳԱՁ-32214	35LV489	3024L	վարձակալական	Արեն Վարդանյան	2005				
N 6	Սիսիան-Տոլոր-Բնունի-Ախլաթյան	Սիսիան-Տոլոր-Բնունի-Ախլաթյան	միկրովտորոսային	2	2	2	2	28	250	04,12,2012	04,12,015	1	ՖՈՐԴ	33UP980	3196L	սեփական	Արամ Վարդանյան	1998	Ա/Ձ Ա. Վարդանյան	բ. Սիսիան, Կոմիտասի փ. S.6	բ. Սիսիան, Կոմիտասի փ. S.6	Արամ Վարդանյան
N 6/1	Սիսիան-Գորիս	Սիսիան-Գորիս	միկրովտորոսային	1	1	1	1	76	800	11/6/2013	11/6/2016	2	ԳԱՁ 32213	35TS996	3199L	սեփականություն	Ա. Վարդանյան	2006	Ա/Ձ Ա. Վարդանյան	բ. Սիսիան, Կոմիտասի փ. S.6	բ. Սիսիան, Կոմիտասի փ. S.6	Արամ Վարդանյան
				1	1	1	1	76	800	11/6/2013	11/6/2016	2	ՖՈՐԴ	23US224	-	վարձակալական	Ս. Արդուրյան	2000				

N 13	Սիսիան-Անգեղակոթ-Շաղաթ-Բարձրավան	Սիսիան-Անգեղակոթ-Շաղաթ-Բարձրավան	սիկրավտորուսային	1	1	1	1	28	400	03.05.2013	03.05.2016	1	ԳԱՁ 32213	34DS329	3197L	սեփական	սեփական	Ս.Նիկողոսյան	2005	ԱԶ Մերի մագարոսյան	Սիսիան Նելսոն Ստեփանյան 26
			սիկրավտորուսային	4	4	4	4	8	100	6,11,2013	6,11,2016	2	ԳԱՁ 322132	10US203	3023L	վարձակալման	Արմեն Գալստյան	2001	<<Սամուել Տրյան>>ՍՊԸ	Ք.Գորիս Առաքելյան 30	Ք.Սիսիան Նելսոն Ստեփանյան 27
N 14	Գորիս-Զարահունջ	Գորիս-Զարահունջ	սիկրավտորուսային	3	3	3	3	8	100	6,11,2013	6,11,2016	2	ԳԱՁ 32213	11SS575	3022L	սեփական	Սուրիկ Խուրշուրյան	2000	<<Լաստ>> ՍՊԸ	Ք.Սիսիան Նելսոն Ստեփանյան 26	
			սիկրավտորուսային	3	3	3	3	8	100	6,11,2013	6,11,2016	2	ԳԱՁ 32214	520LO43	-	վարձակալման	Սուրիկ Բախշյան	2002	<<Լաստ>> ՍՊԸ	Ք.Գորիս Գ.Աշոտի	Ք.Գորիս Գ.Աշոտի40
N 16	Գորիս-Խնձորեսկ-Ն.Խնձորեսկ	Գորիս-Խնձորեսկ-Ն.Խնձորեսկ	սիկրավտորուսային	2	2	2	2	42	250	04,06,2012	04,06,2015	1	ԳԱՁ 32213	524SU54	3185L	սեփական	Աշոտ Սահակյան	1998	<<Շահ-Նան>> ՍՊԸ	Ք.Գորիս Առաքելյան 30	Ք.Գորիս Նժդեհի 47
N 21	Մեղրի-Կապան	Մեղրի-Կապան	սիկրավտորուսային	1	1	1	1	146	1500	29,01,2014	29,01,2017	2	ՖՈՐԴ	35VL545	2285L	սեփական	Վիլին Ազարյան	2005	ԱԶ Վիլին Ազարյան	Ք.Մեղրի բաղաբապետարան	Ք.Մեղրի Մ.Օհանջանյան փ., տ.51
			սիկրավտորուսային	1	1	1	1	146	1500	29,01,2014	29,01,2017	2	Hyundai	53SS213	2224L	վարձակալման	Լյուկա մկրտչյան	2000	ԱԶ Վիլին Ազարյան	Ք.Մեղրի բաղաբապետարան	Ք.Մեղրի Մ.Օհանջանյան փ., տ.51

N 27	Կապան-Գորիս	Կապան-Գորիս	միկրավտորուսային	2	2	2	2	126	1500	6/20/2013	6/20/2016	2	ՖՈՐ	888SU51	2525L	սեփականության	Ս. Ղազարյան Ա.Ավետիսյան	2003	<<Կարեն-Գարիկ>>ՍՊԸ	Ք. Կապան Յ. Ավետիսյան 2/2	Ք. Կապան Յ. Ավետիսյան 2/3	Ս. Ղազարյան
												ՖՈՐ	222QQ12	2222L		2004						
N 26	Կապան-Սյունիք	Կապան-Սյունիք	միկրավտորուսային	12	12	12	12	12	70	29.01.2014	29.01.2018	2	ՖՈՐ	1710V61	-	սեփականության	Սամել Քարությունյան	2005	<<Լավ Շնկեր>>ՍՊԸ	Ք. Կապան Ղավիթ Բեկի հրապարակ	Շահումյան 19/20	Վահե Քամբարձումյան
												ՖՈՐ	3560V61	1003L		Ղավիթ Ավետիսյան	2004					
N 24	Կապան-Քաջարան	Կապան-Քաջարան	ավտորուսային	3	3	3	3	50	250	6.11.2013	6.11.2016	3	Yaxing	005LV61	1027L	սեփականության	Ն. Քամբար ձուսյան	2007	<<Կապանի Բուսու>>ՍՊԸ	Ք. Կապան Գործարանային 14	Ք. Կապան Գործարանային 14	Ժ/Պ Ռաֆիկ Քարապետյան
			Adhok Leyland	146LD61	1025L	Գ. Աղայան Բ. Ալեքսանյան	2013															
			ՊԱՉ- 32054	738SU51	1029L	Գ. Աղայան	2009															
			միկրավտորուսային	4	4	4	4	300	20.06.2013	20.06.2016	1	ՖՈՐ	34AT786	2527L	վարձակալման	Ն. Ալիբեկյան	2004	<<Վաչագան-Նավասարդ>>ՍՊԸ	Ք. Կապան Երկաթուղայինների 4-րդ կոր.	Ք. Կապան Մարթի 8/19	Ալիկ Վեգիլյան	

	Գորիս -Խոտ- Շինուհայր- Յալիձոր- Տաթև- Սվարանց	Գորիս -Խոտ- Շինուհայր- Յալիձոր- Տաթև- Սվարանց	Չի գործում
	Մեղրի- Ագարակ	Մեղրի- Ագարակ	Չի գործում
	Սիսիան- Դաստակերտ	Սիսիան- Դաստակերտ	Չի գործում
	Սիսիան- Դարբաս- Գետաթաղ- Լոր-Լեռնաշեն	Սիսիան- Դարբաս- Գետաթաղ- Լոր-Լեռնաշեն	Չի գործում
	Սիսիան- Շամբ-Լծեն	Սիսիան- Շամբ-Լծեն	Չի գործում
	Գորիս- Խնածախ- Վաղատուր- Խոզնավար	Գորիս- Խնածախ- Վաղատուր- Խոզնավար	Չի գործում
	Գորիս- Քարաշեն-Տեղ- Կոռնիձոր	Գորիս- Քարաշեն-Տեղ- Կոռնիձոր	Չի գործում
	Գորիս - Որոտան	Գորիս - Որոտան	Չի գործում
	Կապան- Մեղրի	Կապան- Մեղրի	Չի գործում
	Կապան - Դավիթբեկ	Կապան - Դավիթբեկ	Չի գործում

	Կապան-Վ. Խոտանան -Տանձավեր -Աղվանի -Տաթև	Կապան-Վ. Խոտանան -Տանձավեր -Աղվանի -Տաթև	Չի գործում
	Կապան- Անտառաշատ	Կապան- Անտառաշատ	Չի գործում
	Կապան- Գեղանուշ	Կապան- Գեղանուշ	Չի գործում
	Կապան- Ճակատեն- Շիկահող- Սրաշեն-Ծավ	Կապան- Ճակատեն- Շիկահող- Սրաշեն-Ծավ	Չի գործում

Հավելված 4. Լուսանկարներ մոնիտորինգի վերաբերյալ



Երթուղու սկզբնակետ Գորիս քաղաքում



Կանգառ Սիսիան քաղաքում



Կանգառ Վայոց ձորի մարզում



Կանգառ Գորիս քաղաքում



Կանգառ Կապան քաղաքում

Հավելված 5. Ընտրանքի նկարագրություն

Ծրագրում ընդգրկվել են 2 մարզերից 25 համայնքներ: Ընտրանքը կազմվել է 2 մարզի համար ընդհանուր, որպես գլխավոր համախմբություն հանդես է եկել ծրագրում ընդգրկված բոլոր համայնքների բնակչության գումարը: Նշված համայնքների համար կազմվել է պատահական ներկայացուցչական ընտրանք:

$N = 108940$ $n = 403$

Որտեղ՝

N - գլխավոր համախմբությունն է՝ ծրագրում ընդգրկված համայնքների բնակչության ընդհանուր թվաքանակը

n - ընտրանքային համախմբությունը՝ իրականացվելիք հարցումների թիվը

Վստահելիության մակարդակ = 95%

Վստահելիության միջակայք = 5%

Մարզ	Բնակավայր	N	վերջնական n
Սյունիք	Կապան	34656	66
Սյունիք	Գորիս	20840	44
Սյունիք	Սիսիան	15019	34
Սյունիք	Քաջարան	7976	23
Վայոց Ձոր	Եղեգնաձոր	7724	22
Վայոց Ձոր	Վայք	5458	19
Սյունիք	Ագարակ	4741	18
Սյունիք	Մեղրի	4514	17
Սյունիք	Շինուհայր	2222	13
Վայոց Ձոր	Ելփին	1314	12
Վայոց Ձոր	Վարդահովիտ	809	11
Սյունիք	Սյունիք	796	11
Վայոց Ձոր	Մարտիրոս	719	11
Սյունիք	Վերիշեն	424	11
Սյունիք	Գեղանուշ	329	11
Սյունիք	Ալվանք	291	10
Սյունիք	Խնձորեսկ	280	10
Սյունիք	Գորայք	271	10
Սյունիք	Վարդանի Ձոր	266	10
Սյունիք	Շաքի	157	10
Սյունիք	Քարահունջ	1303	10
Սյունիք	Ախլաթյան	535	10
Սյունիք	Լոր	134	10
Ընդամենը		110778	403