

ՀԱՍՄԱՐԱԿԱԿԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԲԱՐԵՓՈԽՈՒՄՆԵՐԸ

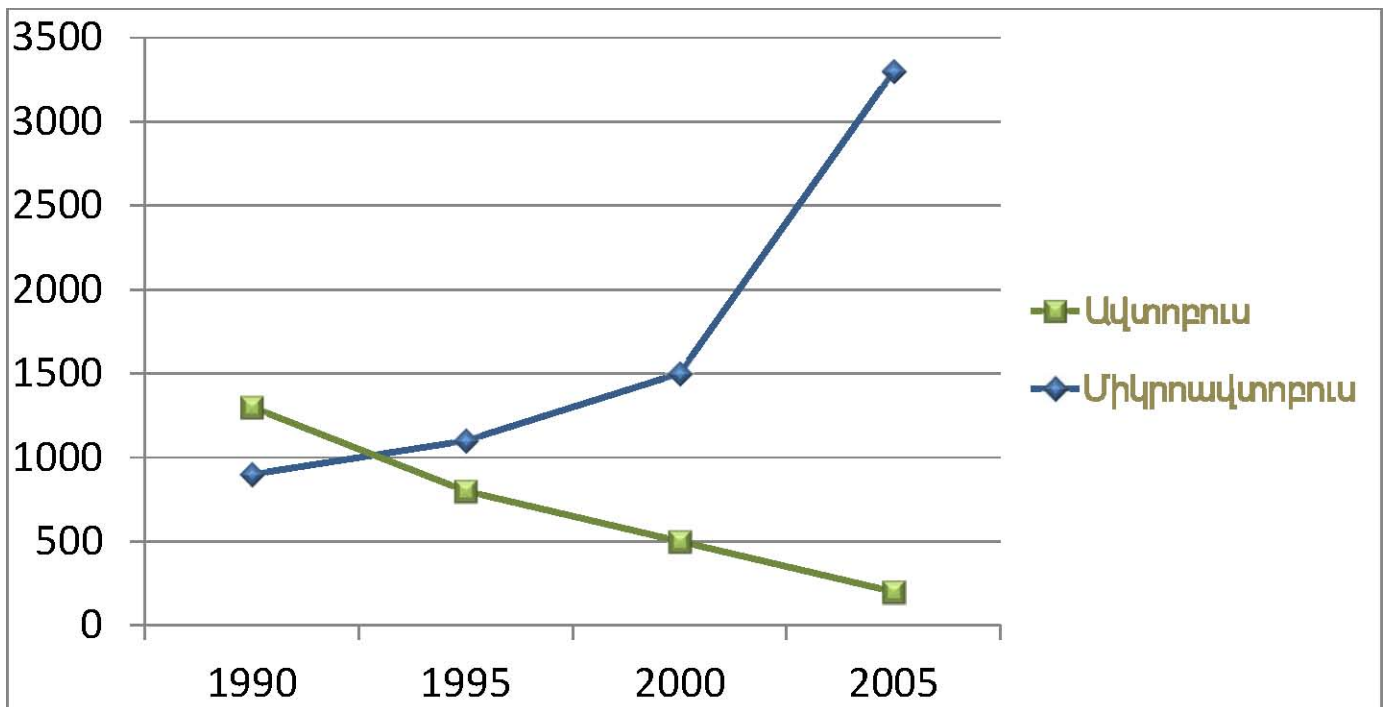
Ջեկուցող՝ Վ.Նիկոյան
Երևանի քաղաքապետի տեղակալ

Վերգետնյա հասարակական տրանսպորտային համակարգը նորանկախ Հայաստանի մայրաքաղաք Երևանին է անցել որպես հետխորհրդային ժառանգություն՝ իր բոլոր օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ գործոններով հանդերձ: Եթե սկզբնական փուլում դեռևս գոյություն ունեին պետական կազմակերպություններ, որոնք օգտագործելով նախկին ռեսուրսները որոշակի ժամանակահատված կարողացան իրականացնել ուղևորափոխադրումներ և սպասարկում, ապա այնուհետ, ներդրումների բացակայությամբ և այդ կազմակերպությունների մասնավորեցման գործընթացով պայմանավորված, իրավիճակը էականորեն փոխվեց:

Ստեղծված պայմաններում սպասարկման անընդհատությունն ապահովելու նպատակով քաղաքային իշխանությունների կողմից տրվեցին իրավիճակային և անցումային լուծումներ, ինչն արդյունքում հանգեցրեց նրան, որ մայրաքաղաքի հասարակական տրանսպորտի սպասարկումը գրեթե ամբողջությամբ սկսվեց իրականացվել միկրոավտոբուսների միջոցով՝ ինքնին ձևավորելով իրավիճակային և ոչ այնքան արդյունավետ երթուղային ցանց:

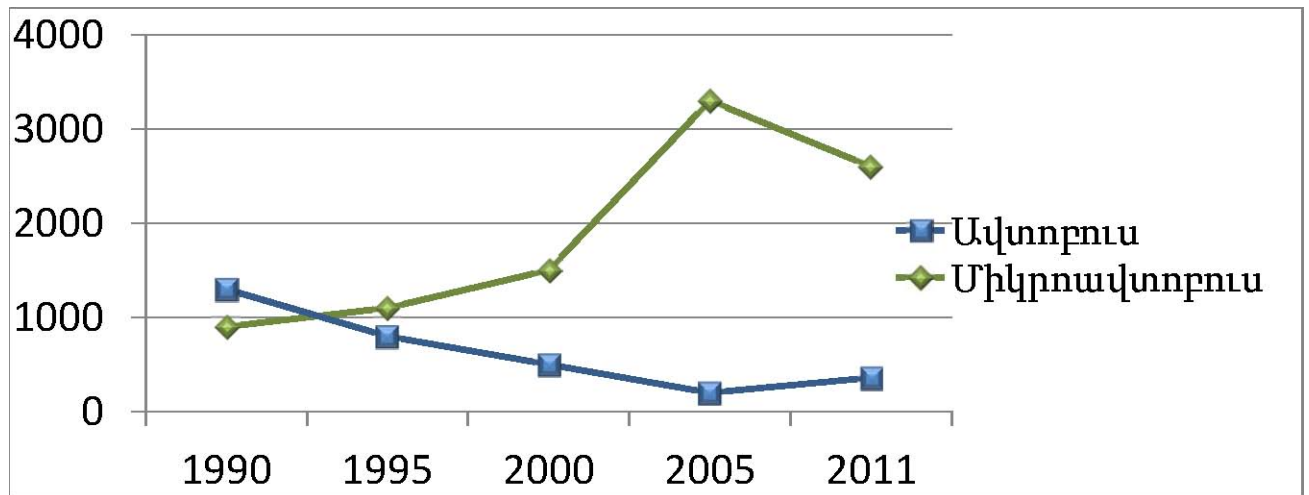
Ընդ որում՝ ի սկզբանե չէին սահմանվել միկրոավտոբուսների տեսականու և որակական չափորոշիչներ, որի արդյունքում սպասարկումը, որպես կանոն, հիմնականում իրականացվում էր արտադրությունից դուրս եկած ՌԱՖ և ԵՐԱԶ տեսակի միկրոավտոբուսներով:

Նմանօրինակ սպասարկումը՝ որոշակի շտկումներով, շարունակվեց մինչև 2004-2005 թվականները: Դա այն ժամանակաշրջանն էր, երբ շահագործվող միկրոավտոբուսների մեծ քանակությունն արդեն իսկ սկսեց անհանգստացնել ոչ միայն սպասարկման որակի, այլ նաև ճանապարհային ցանցի ծանրաբեռնվածության առումով: Այդ տարիներին մայրաքաղաքի հասարակական տրանսպորտի ցանցում շահագործվող միկրոավտոբուսների թիվը հասավ 3300-ի:

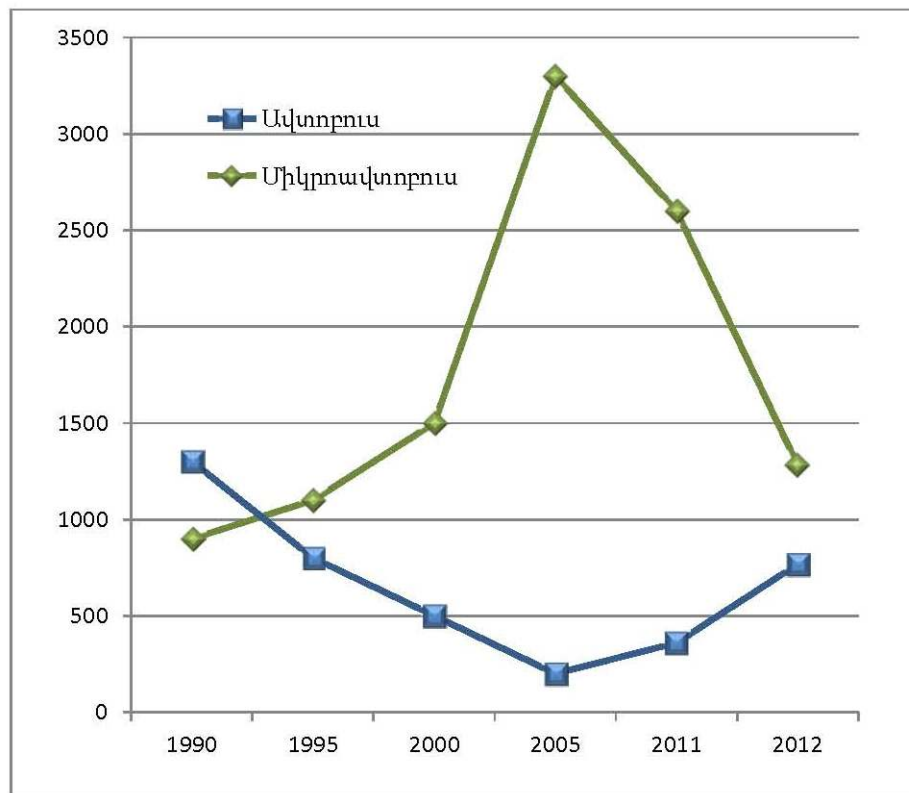


2005-2012 թվականներին գործող երթուղային ցանցում էական փոփոխություններ չիրականացվեցին, սակայն որոշակի փոփոխություններ կատարվեցին միկրոավտոբուսները միջին տարողության ավտոբուսներով փոխարինելու գործընթացում, որի արդյունքում դանդաղ, սակայն արդեն տեսանելի փոփոխվում էր հասարակական տրանսպորտային միջոցների հարաբերակցությունը: Արդեն 2011 թվականին միկրոավտոբուսների քանակը, որոնք շահագործվում էին միայն մասնավոր օպերատորների կողմից, նվազեց՝ հասնելով 2600-ի, որոնք ապահովում էին ուղևորափոխադրման 88 տոկոսը, իսկ ավտոբուսային պարկում առկա ավտոբուսների թիվն ավելանալով հասավ 360-ի: Նշենք, որ այդ ժամանակահատվածում ավտոբուսները ներկրվում և սպասարկվում էին հիմնականում քաղաքային ենթակայության կազմակերպության կողմից:

Ստեղծված իրավիճակն արդեն իսկ պարտադրում էր երթուղային ցանցի օպտիմալացման անհրաժեշտություն և արդյունքում 2012 թվականին ընդունվեց մասնակի օպտիմալացված անցումային երթուղային ցանցը:



Թեև նշված երթուղային ցանցը առ այսօր իրացվել է առավելագույնը 80 տոկոսով, այնուհանդերձ, այն ամբողջությամբ կյանքի կոչելու դեպքում միկրոավտոբուսների թիվը 2011 թվականի համեմատ կհստկ չափ կկրճատվի (դառնալով 1284), իսկ ավտոբուսների թիվը երկու անգամ կավելանա՝ հասնելով 768-ի:



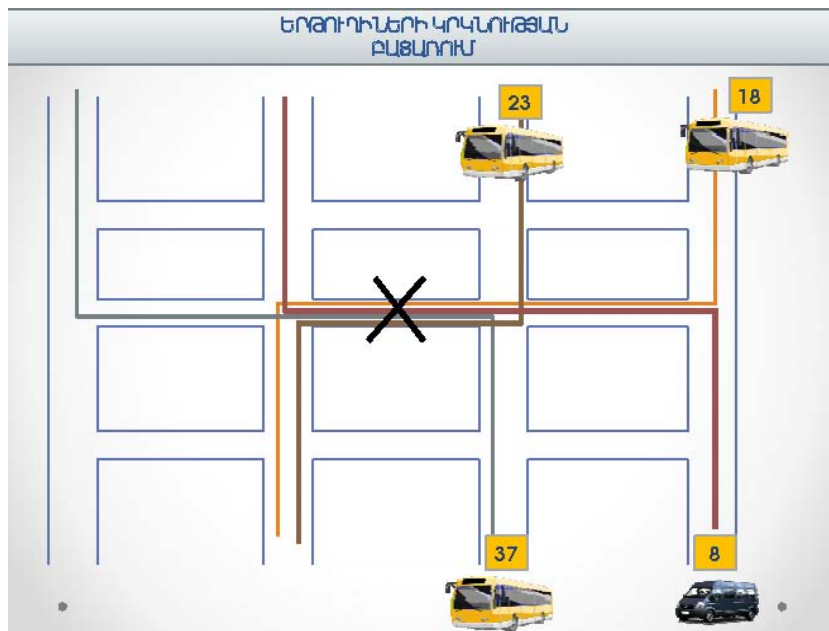
Երթուղային ցանցի ընդունմամբ գրեթե հավասարաչափ բաշխվեցին միկրոավտոբուսների և ավտոբուսների միջև ուղևորափոխադրման ծավալները: Բացի այդ, վերջին տարիներին ձեռնարկված միջոցառումների արդյունքում փոխվեց միկրոավտոբուսների և ավտոբուսների տեսականին, իսպառ բացառելով արտադրությունից դուրս եկած տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը:

Չնայած ոլորտի զարգացմանն ուղղված փոփոխություններին՝ այն, ըստ էության, դեռևս չի բավարարում լիարժեքորեն անվտանգ, առավել հարմարավետ և որակյալ սպասարկում ապահովելու չափորոշիչներին, ինչի անհրաժեշտությունը հիմնավորվում է ինչպես բնակչության այսօրվա պահանջներով, այնպես էլ ոլորտին առնչվող քաղաքային իշխանությունների գերակա ծրագրերով: Թվարկված չափորոշիչներն ապահովելու, ինչպես նաև ժամանակակից մայրաքաղաքին վայել հասարակական տրանսպորտային համակարգ ձևավորելու համար առկա են մի շարք փոխկապակցված հիմնախնդիրներ, որոնք, համոզված ենք, որ մինչև 2025 թվականը կունենան իրենց աստիճանական և թիրախային լուծումները:

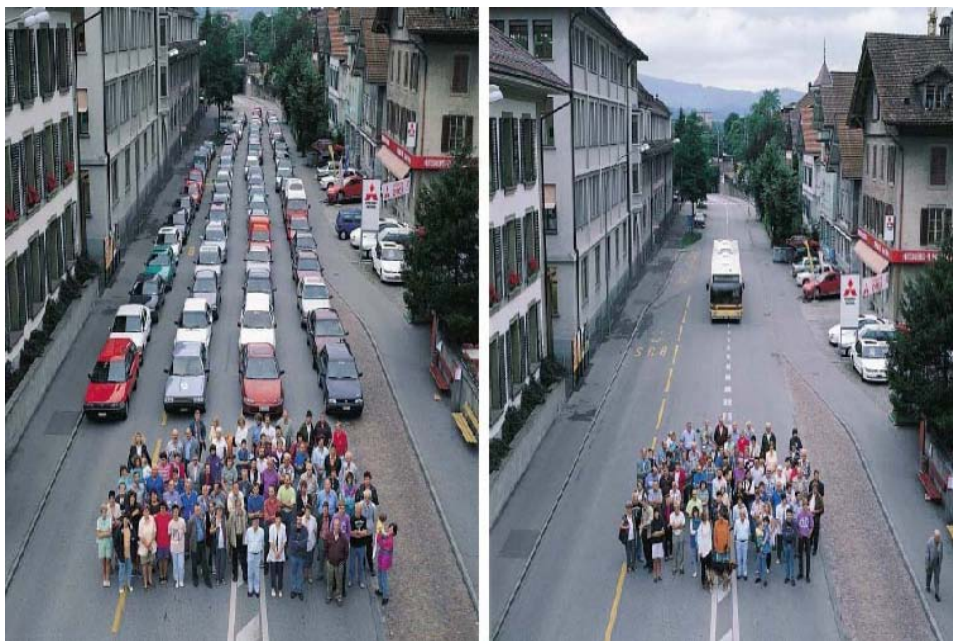
Դրանցից թերևս առաջնայինը առկա անցումային ցանցի փոխարեն նոր, արդյունավետ երթուղային ցանցի մշակումն ու ընդունումն է: Մասնագիտական նախնական ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ նույնիսկ գործող երթուղային ցանցը հնարավորություն ունի շուրջ 30 տոկոսով օպտիմալացվելու, որի իրագործումը, բացի փոխկապակցված խնդիրների կանոնակարգումից, կառաջացնի նաև հասարակական տրանսպորտի ծառայություններից օգտվելու նոր մշակույթ ձևավորելու անհրաժեշտություն:



Նոր երթուղային ցանցի մշակման հիմքում կորվի երթուղիների կրկնությունը բացառելու սկզբունքը, որն իր հերթին կնախատեսի տրամագծային, լարային և շառավղային ֆունկցիոնալ խմբերի օպտիմալ երթուղիներ, փոխհամաձայնեցված ինչպես միմյանց, այնպես էլ հասարակական տրանսպորտի այլ տեսակների՝ մետրոպոլիտենի, էլեկտրոտրանսպորտի հետ: Նման սկզբունքով մշակված երթուղային ցանցը հնարավորություն կտա անգամ նույն ուղևորահոսքի պարագայում էականորեն նվազեցնել տրանսպորտային միջոցների քանակը, բարձրացնելով ծառայության գրավչությունը, ինչպես նաև կրթության ճանապարհատրանսպորտային ծանրաբեռնվածությունը, որը օր օրի ավելի օրախնդիր հարց է դառնում մայրաքաղաք Երևանի համար:



Նոր երթուղային ցանցը հիմնականում կնախատեսի մեծ տեղատարողությամբ ավտոբուսներով ուղևորափոխադրում, իսկ քաղաքի յուրահատկություններից ելնելով՝ մի քանի առանձին երթուղիներում կնախատեսվի միայն միջին տեղատարողությամբ ավտոբուսների և միկրոավտոբուսների շահագործումը:



Մեր նախանշած երթուղային ցանցի ներդրումը կարող է դառնալ իրականություն միայն ոլորտի բարեփոխումների մնացած փուլերի իրականացմանը զուգահեռ: Մասնավորապես, անհարժեշտ պայման է դառնալու

Էլեկտրոնային և միասնական տոմսային համակարգերի ներդրումը, ինչի շրջանակներում, ցանցի փոփոխությամբ պայմանավորված, հնարավորություն կընձեռվի ուղևորին չկատարելու կրկնակի վճարումներ:



Նշված նոր համակարգերի ներդրումը ինքնին ենթադրում է նախապես լայն հանրային քննարկումներ, ինչն իր հերթին կապահովի ներդրվող համակարգի առավելությունների վերաբերյալ ամբողջական տեղեկատվության մատուցումը հանրությանը:

Էլեկտրոնային և միասնական տոմսային համակարգերի ներդրմանը կհաջորդի բարեփոխումների հաջորդ տրամաբանական փուլը, ինչը ենթադրում է ծառայության մատուցումն իրականացնող օպերատորների մրցութային գործընթաց, որի նախապատրաստական փուլում նախատեսվում է երթուղային գծերի մրցույթը կազմակերպել 2 կամ առավելագույնը 3 լոտերով: Այսինքն, եթե ներկայումս սպասարկումն իրականացվում է 59 օպերատորների միջոցով, ապա ենթադրվում է, որ նոր երթուղային ցանցում նրանց առավելագույն թիվը կլինի երկու կամ երեք, իսկ ծառայությունների մատուցման ժամանակահատվածը կսահմանվի շուրջ 20 տարի: Այսպիսի մոտեցումը, որը մեր պատկերացմամբ կբացճարացնի գործարքի գրավչությունը, հնարավորություն կտա մրցութային գործընթաց ներգրավել ոլորտում հայտնի միջազգային կազմակերպությունների, և համարժեք չափորոշիչների սահմանման ճանապարհով հնարավորինս կհավասարակշռի սպասարկման ռիսկերը:

Մրցութային գործընթացը կկազմակերպվի արդյունքի գնահատման չափորոշիչների հիման վրա, որոնք կբավարարեն առնվազն հետևյալ պահանջներին.

1. Ժամանակակից և ճանաչված մակնիշի նոր տրանսպորտային միջոցներով սպասարկում, որը հազեցած կլինի լիարժեք հովացման և ջեռուցման համակարգերով, էլեկտրոնային տոմսային համակարգերի կիրառման և անվտանգության սարքավորումներով, GPRS, GPS համակարգերով, որոնք տրանսպորտային միջոցում և կանգառներում գտնվող ուղևորին հնարավորություն կտան ստանալ ամբողջական տեղեկատվություն ավտոբուսների տեղաշարժի իրական ժամանակահատվածի, չվացուցակի և պարբերականության վերաբերյալ: Այսպիսի տրանսպորտային միջոցները հնարավորություն կտան քաղաքապետարանի վերահսկողության կենտրոնին անընդհատ հսկելու սպասարկման գործընթացի համապատասխանությունը, ապահովելով ուղևորի և վերահսկողության կենտրոնի փոխադարձ կապը: Միաժամանակ, բնակչության սակավաշարժ խմբերի համար մատչելիությունն ապահովելու նպատակով տրանսպորտային միջոցները պետք է հազեցված լինեն համապատասխան սարքավորումներով:

2. Պայմանագրային ողջ ժամանակահատվածի ընթացքում անվտանգ սպասարկման ապահովում, ինչը ենթադրում է՝ բավարար ապացույցներով անվտանգ ուղևորափոխադրում, մեքենաների տեխնիկական բավարար վիճակի և դրանց անվտանգ շահագործումն ապահովող միջոցառումների թափանցիկություն և հաշվետվություն:

3. Որակյալ սպասարկում, ինչը ենթադրում է վարորդների հատուկ մասնագիտական վերապատրաստում, վարորդի վարքագծի կանոնների սահմանում, տրանսպորտային միջոցի սրահի և արտաքին վայելուչ տեսքի ապահովում:

4. Էլեկտրոնային տոմսային համակարգի ներդրում, որն, ըստ էության, ամբողջապես կբացառի վարորդ-ուղևոր դրամային շփումը, ինչպես նաև հնարավորություն կընձեռի սոցիալական խոցելի խմբերի համար արտոնություններ սահմանելու և տոմսերի երկարաժամկետ կամ քանակային զեղչային քաղաքականության կիրառելու համար:

5. Ժամանակակից կանգառասրահների առկայության ապահովում, որոնց անբաժան բաղադրիչները կլինեն էլեկտրոնային չվացուցակները, էլեկտրոնային տոմսերի լիցքավորման կետերը, ինտերնետային ցանցին միանալու հնարավորությունն ու ժամանակակից տեղեկատվական այլ միջոցները:



Ինքնին հասկանալի է, որ մշակվող նոր ցանցը իրենից ներկայացնելու է մայրաքաղաքի հասարակական տրանսպորտային համակարգն ամբողջապես: Այս համատեքստում, իհարկե, կարևորվելու է վերգետնյա տրանսպորտի մյուս տեսակը՝ էլեկտրատրանսպորտը, ավելի կոնկրետ տրոլեյբուսային տնտեսությունը, որի խնդիրներն ու զարգացման հեռանկարները համարվում են տրանսպորտի համակարգի բարեփոխումների կարևոր տարրերից մեկը:

Իր տեսակով լինելով զուտ քաղաքային՝ այն որպես մեծ տեղատարողության և էկոլոգիապես մաքուր տրանսպորտի միջոց, ներկայումս մայրաքաղաքի տրանսպորտային ցանցում, տեղափոխվող ուղևորների տեսակարար կոշով, չունի այն դերն ու նշանակությունը, որը մենք ցանկանում ենք:

Չնայած պլանային տասին՝ այսօր սպասարկվող տրոլեյբուսային փաստացի երթուղիների քանակն ընդամենը հինգն է: Տրոլեյբուսային պարկը ոչ այնքան բարվոք վիճակում է: Այս ոլորտում մենք ունենք կարճաժամկետ և երկարաժամկետ ծրագրեր: Կաճաժամկետ ծրագիրը նախ և առաջ ներառում է իր մեջ փաստացի գործող երթուղիների պարագայում տրոլեյբուսային պարկի թարմացում: Իսկ նոր ցանցի մշակման համատեքստում, որպես երկարաժամկետ ծրագիր, նախատեսվում է 10 երթուղիների շահագործում, ընդ որում՝ այն համահունչ դարձնելով ցանցի օպտիմալացմանը, այսինքն՝ հիմքում ունենալով երթուղիների միմյանց փոխլրացման, այլ ոչ կրկնման սկզբունքը: Այս խնդիրների լուծման և հեռահար նպատակների իրականացման համար քաղաքային իշխանություններն արդեն իսկ սկսել են կատարել նախապատրաստական քայլեր: Համոզված ենք, որ մոտ ապագայում էկոլոգիապես մաքուր և հնարավորինս անվտանգ տրանսպորտի այս տեսակը իր արժանի հարթակը կգրադեցնի մայրաքաղաքի հասարակական տրանսպորտի համակարգում:

Խորապես գիտակցելով այս ամենը՝ օր առաջ մայրաքաղաք Երևանում կյանքի կոչելու հրամայականն ու անհրաժեշտությունը, ինչպես նաև հաշվի առնելով մեր իսկ կողմից դրվող պահանջների բարձր նշաձողը, համոզված ենք, որ արդյունավետ և նպատակային քայլերով մինչև 2025 թվականը մենք կունենանք մայրաքաղաք Երևանին հարիր հասարակական տրանսպորտային համակարգ, որը պատվաբեր կլինի ոչ միայն մայրաքաղաքի բնակչության, այլ նաև հյուրերի համար: