



ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՍԱՐԱԿԱԿԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԲԵՌՆՎԱԾՈՒԹՅԱՆ ՀԱՎԱՍԱՐԱԿՇՈՒՄ.

ԻՆՉ ԱՆԵԼ

DOI: 10.52174/2579-2989_2024.1-36

Հիմնաբառեր. «կարմիր գծերի» վճար, ավտոկայանատեղերի թանկացում, հանրային տրանսպորտի ծանրաբեռնվածություն, կայուն տրանսպորտային համակարգ, տրանսպորտի կառավարում, հավասարակշռում


Թերեզա ՀԱՀՐԻՄԱՆՅԱՆ

ՀՊՏՀ «Ամբերդ»
հետազոտական կենտրոն

2010 թ. գերազանցությամբ ավարտել է ՀՊՏՀ բակալավրիատը՝ «Պեդագոգիկական և մանկիցիպալ կառավարում» մասնագիտությամբ, իսկ 2012 թ.՝ նույն մասնագիտության մագիստրատուրան և սրբազել կառավարման մագիստրոսի ասպիրանտ: 2012-2015 թթ. եղել է հակաճգնաժամային և զբոսաշրջության կառավարման ամբիոնի հայցորդ:

2013 թ.-ից աշխատում է «Ամբերդ» հետազոտական կենտրոնում:

Հեղինակ է 4 գիտական հրատարակումների, այդ թվում՝ մեկ մենագրության համահեղինակ:

 <https://orcid.org/0000-0001-8888-045X>

Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների կառավարումը լի է բազմաթիվ դժվարություններով՝ պահանջելով ինտեգրված մոտեցումներ: Ոլորտում կատարվող փոփոխությունները, օրինակ՝ ավտոկայանատեղի վճարների ավելացումը, կարող են ազդել այլ բաղադրիչների վրա ևս՝ խթանելով հասարակական տրանսպորտի օգտագործումը:

Ավտոկայանատեղերի կամ «կարմիր գծերի» վճարների բարձրացումը, որը նպատակաուղղված է փողոցների բեռնվածության նվազեցմանը, անկասկած, կարող է անդրադառնալ նաև վարորդների տրանսպորտային վարքագծի վրա՝ նրանց դարձնելով հանրային տրանսպորտի ուղևորներ: Ուստի կարևոր է դիտարկել այս փոփոխությունների հնարավոր ազդեցությունները հասարակական տրանսպորտի վրա՝ ուղևորահոսքի ավելացման և հասարակական տրանսպորտի գերբեռնվածության շեղումներից: Կայուն և արդյունավետ տրանսպորտային ապագա ապահովելու համար փողոցների բեռնվածության և հասարակական տրանսպորտի միջև հավասարակշռության ապահովումը քաղաքային տնտեսության ռազմավարական պլանավորման անբաժանելի մասը պետք է կազմի:

Ժամանակակից քաղաքային միջավայրն օրեցօր բախվում է տրանսպորտի ոլորտի աճող մարտահրավերներին, և ծանրաբեռնված փողոցներն ու խցանումները դառնում են առօրյա կյանքի անբաժանելի մասը: Քաղաքային բնակչության աճի հետ մեկտեղ, մեծանում է տրանսպորտի գործարկման ար-

ԱՂՅՈՒՍԱԿ 1

Ա և Բ գոտիներում գործող դրույքաչափեր¹

Ա գոտի	Բ գոտի ²
Յուրաքանչյուր 1 ժամվա համար՝ 300 դրամ	Յուրաքանչյուր մեկ ժամվա համար՝ 200 դրամ
Յուրաքանչյուր 1 օրվա համար՝ 2000 դրամ	Յուրաքանչյուր մեկ օրվա համար՝ 1000 դրամ
Մեկ շաբաթվա համար՝ 5000 դրամ	Մեկ շաբաթվա համար՝ 2000 դրամ
Մեկ ամսվա համար՝ 18000 դրամ	Մեկ ամսվա համար՝ 4000 դրամ
Մեկ տարվա համար՝ 160 000 դրամ	Մեկ տարվա համար՝ 24000 դրամ

դյունավետ լուծումներ գտնելու անհրաժեշտությունը: Բացանումները և խցանված փողոցները ոչ միայն հոգս են պատճառում բնակիչներին, այլև տնտեսական և բնապահպանական խնդիրների աղբյուր են դառնում: Այս տեսակետից, քաղաքներում մասնավոր ավտոմեքենաների օգտագործման կրճատումը ոչ միայն օգնում է նվազեցնել փողոցների գերբեռնվածությունը, այլև նպաստում արտանետումների կրճատմանը և օդի որակի բարելավմանը: Նշված ուղղությամբ Երևանում ևս տրանսպորտային բարեփոխումների համատեքստում իրականացվում են շարունակական քայլեր: Նախաձեռնության հիմքում, որպես առաջնահերթություն, մայրաքաղաքի փոքր կենտրոնն էականորեն բեռնաթափելն է՝ հասարակական տրանսպորտի համար առանձնացված երթևեկելի գոտիների ավելացմամբ: Երևանի ավագանու 2023 թվականի դեկտեմբերի 26-ի N 43-Ն որոշմամբ մայրաքաղաքում սահմանվել են Ա և Բ գոտիներ: Ա գոտին, մասնավորապես, ներառում է Սուրբ Գրիգոր Լուսավորիչ, Ագաթանգեղոս, Խանջյան, Ալեք Մանուկյան, Չարենց, Կորյուն, Աբովյանի պուրակ, Իսահակյան, Մոսկովյան, Սարյան և Լեո փողոցների շրջանակը, ընդհանուր՝ շուրջ 40 փողոց և պողոտա: Նշված հատվածներում գործող դրույքաչափերը ներկայացված են աղյուսակ 1-ում²:

Առաջարկվող փոփոխությունների ամբողջ տրամաբանությունը հասարակական տրանսպորտի համար առաջնահերթություն սահմանելն է³, սակայն պետք

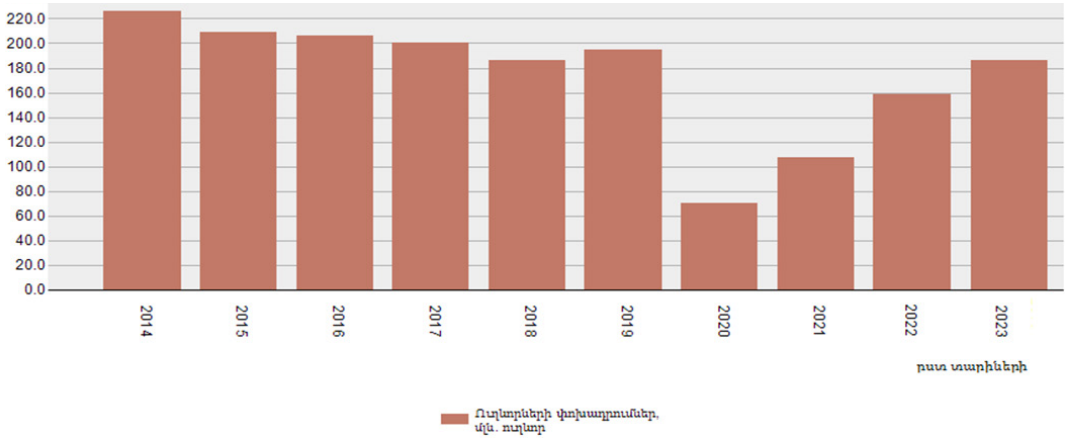
է նշել, որ հատկապես այս փողոցներում տեղակայված են հաստատություններ, որտեղ ամենօրյա գրաֆիկով հաճախում են ցածր և միջին եկամուտ ունեցողներ՝ ուսանողներ և վարձու աշխատողներ:

Ավտոկայանատեղի վճարների ավելացմամբ փողոցների գերբեռնվածությունը թոթափելու ցանկությունը պետք է դիտարկել համալիր կերպով՝ հաշվի առնելով հասարակական տրանսպորտի հետ կապված խնդիրները: Այս փոփոխությունների լույսի ներքո՝ փողոցների բեռնաթափման և հասարակական տրանսպորտի միջև հավասարակշռության հաստատման հարցի հրատապությունը, նախ և առաջ, պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ առանց այն էլ ներկայում ՀՀ հասարակական տրանսպորտը գերբեռնված է (դա հաստատվում է նաև «Երևանտրանս» ՓԲԸ ավտոբուսների, մետրոպոլիտենի, միկրոավտոբուսների և էլեկտրատրանսպորտի վարորդների շրջանում մեր կողմից անցկացված փորձագիտական հարցմամբ): Դրան նպաստել են հասարակական տրանսպորտային շարժակազմի կրճատումը (նորացման նպատակով), համապատասխանաբար՝ երթուղիների կրճատումը, արցախահայության մեծ հոսքը հատկապես դեպի Երևան, Հնդկաստանից ժամանած աշխատանքային միգրանտները: Դեռ չհաղթահարած վերոնշյալ խնդիրները՝ այս ամենին էլ հավելել կայանատեղերի թանկացումը և մասնավոր ավտոմեքենան հանրային տրանսպորտով փոխարինած քաղաքացիների

¹ ՀՀ Երևան քաղաքի ավագանի, 2023 թվականի դեկտեմբերի 26-ի N 43-Ն որոշում՝ Երևան համայնքում տեղական վճարների 2024 թվականի դրույքաչափերը սահմանելու մասին, <https://www.yerevan.am/uploads/media/default/0002/30/d646b9a5fca3ee93ec217096ef9fa6328538e691.pdf>

² Նույն տեղում:

³ Քաղաքապետարանում «կարմիր գծերի» թանկացման դեմ հանրային քննարկում է, 1.12.2024, © 2008 – 2021, «Հրապարակ» օրաթերթ, <https://hraparak.am/post/811a1fc0cbc84ef5394a2fe4dab7fa63>



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 1



Ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի աշխատանքն ըստ ցուցանիշների և տարիների⁴

ստվար բազմությունը, ինչ կարելի է ակնկալել, բացի հանրային տրանսպորտի երթևեկի խաթարումից:

Գերբեռնվածության հիմքում, իհարկե, վերջին տարիներին հանրային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների կըտրուկ աճն է՝ այն պարագայում, երբ շահագործումից հանված հանրային տրանսպորտի շարժակազմի թիվը գերազանցում է օգտագործվող շարժակազմի թիվը (գծապատկեր 1):

Վերջին տարիներին միկրոավտոբուսների քանակի պակասեցմամբ զգալիորեն նվազել է այդ տրանսպորտային միջոցով կատարվող ուղևորափոխադրումների ծավալը: 2023 թ. միկրոավտոբուսներով տեղափոխվել է մոտ 44,2 մլն ուղևոր, ինչը 2021 թ. համեմատ պակաս է մոտ 15.5 մլն-ով: Չնայած դրան՝ մայրաքաղաքի ուղևորափոխադրումներում դեռևս մեծ է միկրոավտոբուսների չափաբաժինը, որը կազմում է ընդհանուր ծավալի մոտ 30.2 %-ը⁵:

Այս ամենը քաղաքային իշխանությունների և պլանավորողների համար առանցքային մարտահրավեր է՝ մշակելու հավասարակշռված լուծումներ, որոնք կբավարարեն և՛ վարորդների, և՛ հասարակական

տրանսպորտից օգտվողների կարիքները:

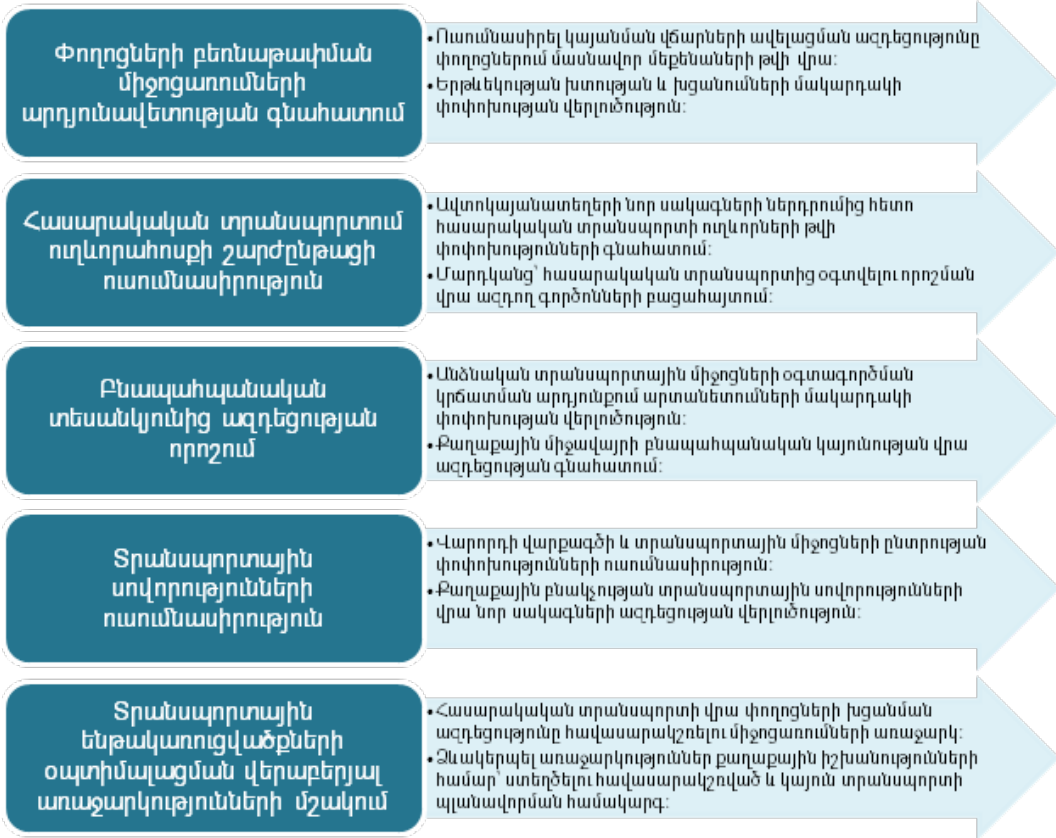
Այս տարվա հունվարի 15-ի դրությամբ կարմիր գծերում կայանման դիմաց տարեկան վճար մուծվել է ընդամենը 5080 ավտոմեքենայի համար, ինչն ավելի քան 5 անգամ քիչ է՝ 2023 թվականի նույն ժամանակահատվածի համեմատությամբ: Այսպես՝ A գոտու ավտոկայանատեղի տարեկան 160 000 դրամ դրույքաչափը վճարվել է 2 380, ամսական 18000 դրամ դրույքաչափը՝ 1100 ավտոմեքենայի համար: B գոտում կայանելու համար 24 000 դրամ տարեկան դրույքաչափը վճարել է մոտ 2 700, իսկ 4000 դրամ ամսական դրույքաչափը՝ մոտ 200 քաղաքացի: 2023 թ. հունվարի 15-ի դրությամբ կայանման համար 12 000 դրամ տարեկան գումար է վճարվել շուրջ 29800 մեքենայի համար, սակայն ավելի ուշ այդ թիվն ավելացել է՝ հասնելով 48 000-ի: Հատկանշական է, որ 2023 թ. հունվարի 15-ի դրությամբ ամսական վճարողների թիվը կազմել է շուրջ 1900, այսինքն՝ 800 մեքենայով ավելի, քան այս տարի⁶:

Իհարկե, ավելի հարմարավետ և արդյունավետ քաղաքային միջավայր ստեղծելու համար միգուցե կարևոր քայլ է ավ-

⁴ Հայաստանի վիճակագրական կոմիտե, ArmstatBank, ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի հիմնական ցուցանիշները, https://statbank.armstat.am/pxweb/hy/ArmStatBank/ArmStatBank__4%20Transport%20and%20tourism__41%20Transport__4101%20Main%20indicators%20of%20general%20purpose%20transport/TT-tr-mgp01.px/table/tableViewLayout2/?rx-id=9ba7b0d1-2ff8-40fa-a309-fae01ea885bb, վերջին մուտքը՝ 5.02.2024:

⁵ Միկրոավտոբուսային փոխադրումներ, <https://www.yerevan.am/hy/minibus/>

⁶ Կարմիր գծերի համար տարեկան վճարող մեքենաների թիվը կտրուկ նվազել է, 17.01.2024, https://www.syunik.tv/archives/50582?doing_wp_cron=1707119309.6326160430908203125000, վերջին մուտքը՝ 5.02.2024:



տոկայանատեղերի սակագների բարձրացումը, որը կարող է փողոցներում նվազեցնել մասնավոր մեքենաների թիվը՝ օգնելով ձեռքբազատվել երթևեկության խցանումներից և բարելավել երթևեկության անվտանգությունը, բայց և այնպես, չի կարելի անտեսել այն փաստը, որ ավտոկայանատեղերի համար բարձրացված վճարների ներդրումը կարող է հանգեցնել հասարակական տրանսպորտի ուղևորների թվի ավելացմանը: Սա, իր հերթին, կարող է խնդիրներ առաջացնել հանրային տրանսպորտի և կանգառների գերբեռնվածության, ուղևորների ճանապարհորդության ժամանակի ավելացման, աշխատանքից ուշացումների առումներով՝ համապատասխան հետևանքներով: Այս ազդեցությունները հաջողությամբ հակակշռելու կարևոր նախապայման է հասարակական տրանսպորտի օպտիմալացումը, որը ենթադրում է երթուղիների և շարժակազմի

քանակի ավելացում, երթուղիների բարելավում և համակարգի արդյունավետությունը բարձրացնելու համար՝ նորարարական տեխնոլոգիաների ներդրում: Հետևաբար՝ նախքան կայանման վճարի բարձրացմամբ բեռնաթափման համակարգի գործարկելը՝ քաղաքային իշխանությունները պետք է ճկուն կառուցակարգեր մշակեին՝ կախված փոփոխությունների շարժընթացից: Դրանք կարող էին ներառել ուղևորների հոսքի մշտադիտարկում և հասարակական տրանսպորտի ժամանակացույցում անհապաղ փոփոխությունների իրականացում⁷: Այսպիսով՝ հավասարակշռված տրանսպորտային պլանը, որտեղ հաշվի կառնվեն ինչպես հասարակական տրանսպորտի ուղևորների, այնպես էլ վարորդների կարիքները, կարող է դառնալ առանցքային գործոն քաղաքային արդյունավետ և կայուն շարժունակության հասնելու համար: Ավտոկայանատեղերի

⁷ Handy, S. (2002). Accessibility-vs. mobility-enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 36(6), 491-505. <https://escholarship.org/uc/item/5kn4s4pb>

վճարների բարձրացումը կարող էր օգտակար քայլ դառնալ նաև քաղաքային տրանսպորտը բարելավելիս, եթե խնդրի փոխկապակցված լուծման համար՝ արդյունավետության տեսանկյունից, նախ՝ իրականացվեին հետևյալ հաջորդական քայլերը⁸:

Ուղևորափոխադրումների ավելացումը կարող է հանգեցնել ավտոբուսների, մետրոյի կամ տրոլեյբուսի գերբեռնվածությամբ պատճառված՝ ուղևորների հարմարավետության նվազմանը և համակարգի ընդհանուր արդյունավետության վատթարացմանը, որոնց հետևանքով տեղի կունենա կանգառներում բեռնվածության և ճանապարհորդության ժամանակի ավելացում՝ հատկապես պիկ ժամերին: Այս հնարավոր մարտահրավերներն ընդգծում են ոչ միայն հասարակական տրանսպորտի օգտագործումը խթանելու, այլև դրա ենթակառուցվածքի օպտիմալացման կարևորությունը՝ բոլոր ուղևորների համար արդյունավետ և հարմարավետ ճանապարհորդություն ապահովելու պահանջարկի աճի պայմաններում⁹: Որպես խնդրի լուծում՝ կարող է ծառայել պիկ ժամերին շարժակազմի քանակի ավելացումը, որը թույլ կտա ուղևորների ավելացված քանակն ավելի արդյունավետ կերպով տեղափոխել՝ կանխելով գերբեռնվածության ու անհարմարությունների առաջացումը: Անհրաժեշտ է նաև վերանայել ծառայությունների աշխարհագրությունը՝ ընդլայնելով երթուղիների ցանցը և հաճախականությունը՝ ուղևորների համար ավելի հարմար և մատչելի պայմաններ ապահովելու համար: Երթուղիների օպտիմալացման տեսանկյունից, անհրաժեշտ է ուսումնասիրել և վերլուծել ուղևորների կարիքները: Որպեսզի երթուղիներն ավելի լավ համապատասխանեն քաղաքային բնակչության կարիքներին, պետք է կատարել ամենաշատ այցելվող վայրերի և ուղղությունների ուսումնասիրություն: Ինչպես

նաև նպատակահարմար է մշակել հիբրիդային երթուղիներ, որոնք համատեղում են փոխադրման տարբեր եղանակներ՝ ապահովելու ավելի արդյունավետ ճանապարհորդություն դեպի նպատակակետ: Համակարգի արդյունավետության համար կարևոր է նաև նորարարական տեխնոլոգիաների¹⁰, օրինակ՝ խելացի կառավարման համակարգերի ներդրումը՝ երթևեկության հոսքը վերահսկելու և կարգավորելու նպատակով: Վերլուծական տվյալների օգտագործումը հնարավորություն կտա օպտիմալացնելու սպասարկման ժամանակացույցը, ինչպես նաև իրական ժամանակում արձագանքելու ուղևորափոխադրումների փոփոխություններին: Կարևոր է նաև էլեկտրոնային տոմսերի վաճառքի և վճարման համակարգերի ներդրումը՝ նստեցման գործընթացների արդյունավետությունը բարելավելու և հասարակական տրանսպորտի տեղաշարժն արագացնելու համար¹¹: Այս միջոցները ոչ միայն կօգնեն հաղթահարել հնարավոր գերբեռնվածությունը հասարակական տրանսպորտում, այլև համակարգը կդարձնեն ավելի ճկուն, հարմար և քաղաքային բնակչության կարիքներին համահունչ:

Նման իրավիճակում շատ կարևոր է իրական ժամանակի մշտադիտարկման համակարգերի մշակումը՝ հիմնական երթուղիներում և կանգառներում ուղևորների հոսքին հետևելու համար: Ոլորտի մշտադիտարկման բավական հաջողված փորձ արդեն իսկ արվել է 2014 թվականին¹², սակայն այժմ վերջինիս արդյունքում ստացված տվյալները հին են, և պայմանների փոփոխություններն ավելի բազմակողմանի ուսումնասիրություն են պահանջում: Բացի այդ, անհրաժեշտ է օպերատիվ կերպով կարգավորել երթուղիները՝ հոսքերը տարբեր հատվածներում և տարբեր ժամանակային ընդմիջումներով հավասարակշռելու համար: Ժամանակակից պայմաններում տրանսպորտային են-

⁸ Litman, T. (2006). Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning. Victoria Transport Policy Institute., https://www.vtpi.org/park_man.pdf

⁹ Litman, T. (2011). Parking management best practices. Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org/PMBP ITE SEPT2008.pdf>

¹⁰ Նույն տեղում:

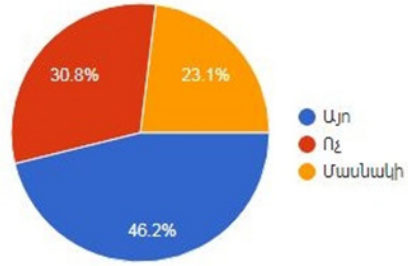
¹¹ Նույն տեղում:

¹² Երևան քաղաքի վերգետնյա տրանսպորտային միջոցների ուղևորահոսքի ուսումնասիրություն, 4.04.2014, <https://www.yerevan.am/edfiles/docs/transport-study.pdf>, վերջին մուտքը՝ 5.02.2024:



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 2

Ավտոկայանատեղերի Ա գոտու հետ առնչման տիրույթը



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 3

«Կարմիր գծերի» թանկացման ազդեցությունը վարորդի վարքագծի վրա

թակառուցվածքների կառավարման մեջ կարևոր դերակատարում ունեն տեխնոլոգիաները¹³: Առաջին քայլերը, իհարկե, կատարվել են՝ ներդնելով էլեկտրոնային ծանուցման և տեղեկատվական համակարգեր, որոնց օգնությամբ ուղևորներին բջջային հավելվածների միջոցով տեղեկություններ են փոխանցվում երթևեկության ժամանակացույցի, ուշացումների և երթուղիների փոփոխությունների մասին, սակայն ճիշտ կլինի նաև, որ նման մի համակարգ էլ գործի կանգառներում՝ էլեկտրոնային չվացուցակի տեսքով, որպեսզի բջջային հավելված չունեցողների համար ևս հասանելի լինի: Նշանակալի քայլ կլինի նաև խելացի տրանսպորտի կառավարման համակարգերի ներդրումը. համակարգեր, որոնք ավտոմատ կերպով կվերլուծեն տվյալները և կտրամադրեն տեղեկություններ հասարակական տրանսպորտի աշխատանքն օպտիմալացնելու համար:

Անհրաժեշտ է նաև վերլուծել, թե քաղաքացիների որ կատեգորիաներն ավելի շատ կօգտվեն հասարակական տրանսպորտից կայանման ծախսերի փոփոխության պատճառով: Այս հարցի պատասխանը գտնելու ակնկալիքով զրուցել ենք 200 քաղաքացու (հանրային տրանսպորտի վարորդներ, ուսանողներ, քաղաքաբնակներ, մարզաբնակներ) հետ: Առաջադրելով որոշակի հարցեր՝ փորձել ենք պարզել նրանց վերաբերմունքը, կարիքները և հետագա քայլերը կայանատեղերի թանկացման առնչությամբ (զծապատկեր 2):

Վարորդների և ուղևորների պատասխանների ընդհանրացմամբ պարզ է դարձել, որ մարդկանց մի խումբը կայանման վճարների բարձրացման պատճառով նախընտրում է օգտվել հասարակական տրանսպորտից՝ սեփական ավտոմեքենա վարելու (ունենալու) փոխարեն: Ինչ վերաբերում է «կարմիր գծերին», ապա այս թանկացումը վարորդների վարքագծի վրա ազդել է հետևյալ կերպ՝ 46,2%-ի համար անցանկալի երևույթ է, 30,8%-ի համար ընդհանրապես նշանակություն չունի և 23,1%-ի վրա ազդել է մասնակի կերպով (զծապատկեր 3):

Հարցման արդյունքներից պարզ է դարձել, որ ավտոկայանատեղերի վճարների ավելացումը կարող է անդրադառնալ տրանսպորտային միջոցների ընտրության վրա՝ կապված եկամտի մակարդակի հետ:

Կայանման վճարի բարձրացումը հատկապես ազդել է ցածր եկամուտ ունեցող երիտասարդների վրա, որոնց աշխատավայրը փոքր կենտրոնում է: Սրանք այն երիտասարդներն են, որոնք նոր-նոր են սկսում իրենց կարիերան, ունեն ոչ այնքան թանկարժեք ավտոմեքենաներ և սահմանափակ բյուջե՝ ավտոմեքենայի օգտագործման ծախսերի համար: Այս պարագայում ավտոկայանատեղերի ծախսերի ավելացումը կարող է լրացուցիչ ֆինանսական բեռ ստեղծել՝ խթանելով մատչելի հասարակական տրանսպորտի օգտագործումը:

Փոքր կենտրոնում գտնվող բանկե-

¹³ Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 2(3), 199-219. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920997000096>



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 4

Եկամտից կախված՝ սեփական մեքենան հանրային տրանսպորտով փոխարինման պատկերը

րում, բիզնես կենտրոններում և գրասենյակներում աշխատողները, ինչպես նաև մարզաբնակները նույնպես բախվում են այս խնդրին: Նրանց համար հասարակական տրանսպորտից օգտվելը կարող է դառնալ ավելի հարմար և տնտեսապես իրագործելի ճանապարհորդության տարբերակ: Ուսանողները և երիտասարդ ծնողները, որոնք, չնայած սահմանափակ բյուջեին, ունեն անձնական ավտոմեքենաներ, կայանման վճարի բարձրացման պատճառով ևս նախընտրում են հասարակական տրանսպորտը՝ գումար խնայելու համար (գծապատկեր 4):

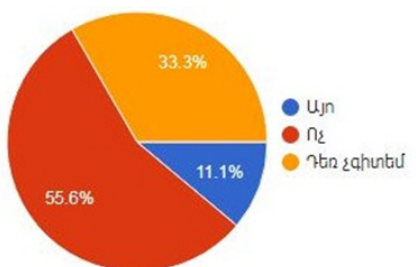
Հարցը, թե արդյոք վճարից խուսափելու համար վարորդները պատրաստ են իրենց ավտոմեքենաները փոխարինելու էլեկտրամոբիլներով, որոնք ազատվում են վճարից, տարակուսանք առաջացրեց հարցվողների շրջանում: Նրանք նշում

էին, որ եթե խնդրո առարկան փողոցների բեռնաթափումն է, ինչի համար է նման խտրականությունը (գծապատկեր 5 և 6):

Հարցվողները, ցավոք, չէին կարևորում հասարակական տրանսպորտի զարգացումը՝ ելնելով իրենց բնապահպանական համոզմունքներից: Նրանք, ովքեր նախընտրում էին երթևեկել հասարակական տրանսպորտով, որպեսզի նվազեցնեն շրջակա միջավայրի վրա ազդեցությունը, ընդամենը 6,2% էին:

Որոշումների հիմքում առավելապես տնտեսական համոզմունքներն էին (75%)՝ զուգակցված հարմարավետության նախապայմանով: Այս առումով, հետիոտների և հեծանվորդների համար ապահով և հարմարավետ միջավայրի խթանումը ևս կարող է նվազեցնել կախվածությունը ավտոմեքենաներից:

Հարցման արդյունքում արձանագրե-



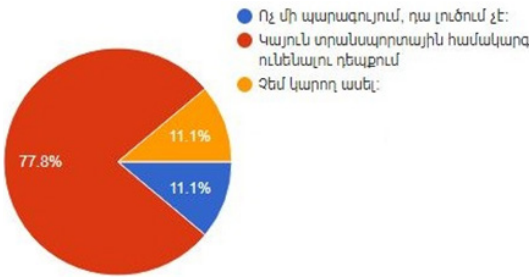
ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 5

Ավտոմեքենան էլեկտրամոբիլով փոխարինում՝ վճարից խուսափելու համար



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 6

Անձնական ավտոմեքենան հասարակական տրանսպորտով փոխարինման դրդապատճառը



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 7

Հանրության՝ «կարմիր գծերի» թանկացմամբ փողոցների բեռնաթափման գաղափարի ընկալումը

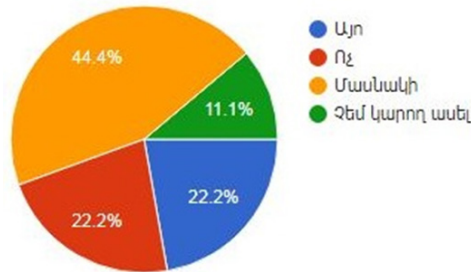
ցինք, որ քաղաքի կենտրոնական հատվածներում, առավելապես փոքր կենտրոնում բնակվող անձինք երթևեկելիս կարող են նախընտրել հասարակական տրանսպորտն այն պարագայում, եթե առկա է զարգացած հասարակական տրանսպորտային համակարգ: Հարցվողների մեծամասնությունը նշում էր, որ «կարմիր գծերի» թանկացմամբ փողոցների բեռնաթափման գաղափարը կողջունվի միայն այն դեպքում, եթե հիմնադրվի տրանսպորտային կայուն համակարգ (գծապատկեր 7):

Հարցման արդյունքում պարզ դարձավ նաև, որ ավտոկայանատեղերի թանկացումն հարցվողների գրեթե 44,4%-ի ֆինանսական դրության վրա ազդել է զգալիորեն, 22,2%-ի վրա՝ մասնակիորեն, իսկ 22,2%-ի կյանքի որակի վրա ընդհանրա-

պես չի ազդել (գծապատկեր 8 և 9):

Այսպիսով՝ ավտոմեքենայի փոխարեն հասարակական տրանսպորտից օգտվելու որոշումը կախված է բազմաթիվ գործոններից, այդ թվում՝ հասարակական տրանսպորտի առկայություն, անձնական նախասիրություններ և հանգամանքներ, ինչպես նաև նրանից, որ ապրելակերպի փոփոխությամբ և նոր տեխնոլոգիաների զարգացմամբ փոխվում են նաև տվյալ տրանսպորտից օգտվելու նախապատվությունները:

Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ այս ոլորտում խնդիրներից խուսափելու համար կարևոր է վերլուծել և հավասարակշռել իրականացվող միջոցառումների ազդեցությունը՝ գտնելով ճկուն և համապարփակ լուծումներ, որոնք արդյունավետություն և հարմարավետություն կապահովեն քաղաքային երթևեկության բոլոր շահառուների համար: Ինչպես վկայում են մեր կատարած հարցման արդյունքները, ավտոկայանատեղերի վճարների բարձրացումը կարող է խթանել վարորդներին վերանայել իրենց տրանսպորտային «սովորությունները»՝ հանգեցնելով մասնավոր ավտոմեքենաների օգտագործման կրճատմանը և տրանսպորտի այլընտրանքային եղանակների որոնմանը, որոնք էլ կարող են ուղիղ համեմատական կապ ունենալ հասարակական տրանսպորտի ուղևորների աճի ցուցանիշի հետ:



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 8

«Կարմիր գծերի» թանկացման ազդեցությունը ֆինանսական դրության վրա



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 9

«Կարմիր գծերի» թանկացման ազդեցությունը կյանքի որակի վրա

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. Երևան քաղաքի վերգետնյա տրանսպորտային միջոցների ուղևորահոսքի ուսումնասիրություն, 4.04.2014, <https://www.yerevan.am/edfiles/docs/transport-study.pdf>, վերջին մուտքը՝ 5.02.2024:
2. ՀՀ Երևան քաղաքի ավագանի, 2023 դեկտեմբերի 26-ի թվական N 43-Ն որոշում՝ Երևան համայնքում տեղական վճարների 2024 թվականի դրույքաչափերը սահմանելու մասին, <https://www.yerevan.am/uploads/media/default/0002/30/d646b9a5fca3ee93ec217096ef9fa6328538e691.pdf>
3. Հայաստանի վիճակագրական կոմիտե, ArmstatBank, ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի հիմնական ցուցանիշները, https://statbank.armstat.am/pxweb/hy/ArmStatBank/ArmStatBank__4%20Transport%20and%20tourism__41%20Transport__4101%20Main%20indicators%20of%20general%20purpose%20transport/TT-tr-mgp01.px/table/tableViewLayout2/?rx-id=9ba7b0d1-2ff8-40fa-a309-fae01ea885bb, վերջին մուտքը՝ 5.02.2024:
4. Քաղաքապետարանում «կարմիր գծերի» թանկացման դեմ հանրային քննարկում է, 1.12.2024, © 2008 – 2021, «Հրապարակ» օրաթերթ, <https://hraparak.am/post/811a1fc0cbc84e-f5394a2fe4dab7fa63>
5. Կարմիր գծերի համար տարեկան վճարող մեքենաների թիվը կտրուկ նվազել է, 17.01.2024 թ., https://www.syunik.tv/archives/50582?doing_wp_cr on=1707119309.6326160430908203125000, վերջին մուտքը՝ 5.02.2024:
6. Litman, T. (2006). Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning. Victoria Transport Policy Institute., https://www.vtpi.org/park_man.pdf
7. Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 2(3), 199-219. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920997000096>
8. Giuliano, G., & Dargay, J. (2006). Car ownership, travel and land use: a comparison of the US and Great Britain. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 40(2), 106-124. https://econpapers.repec.org/article/eettransa/v_3a40_3ay_3a2006_3ai_3a2_3ap_3a106-124.htm
9. Shoup, D. C. (2005). The high cost of free parking. Planners Press. https://www.researchgate.net/publication/235359727_The_High_Cost_of_Free_Parking
10. Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment: a meta-analysis. Journal of the American Planning Association, 76(3), 265-294; https://www.researchgate.net/publication/275035324_Travel_and_the_Built_Environment_A_Meta-Analysis
11. Litman, T. (2011). Parking management best practices. Victoria Transport Policy Institute. https://www.vtpi.org/PMBP_ITE_SEPT2008.pdf
12. Handy, S. (2002). Accessibility-vs. mobility-enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 36(6), 491-505. <https://escholarship.org/uc/item/5kn4s4pb>

Тереза ШАГРИМАНЯН

Администратор исследовательского центра «Амберд», АГЭУ

ГОРОДСКАЯ ЭКОНОМИКА

БАЛАНС МЕЖДУ РАЗГРУЗКОЙ УЛИЦ И ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ: ЧТО ДЕЛАТЬ?

Управление транспортной инфраструктурой сопряжено со многими проблемами, а управление городским транспортом требует комплексного подхода. Изменения в одной части системы, например, повышение платы за парковку, могут повлиять на другие аспекты, например, на использование общественного транспорта. Повышение платы за парковку или «красную линию», призванное уменьшить заторы на улицах, несомненно, может повлиять на поведение водителей. По этой причине важно также учитывать возможное влияние последнего на общественный транспорт, так как может произойти увеличение пассажиропотока и перегруженность общественного транспорта. Поэтому, чтобы обеспечить устойчивое и эффективное транспортное будущее, важность баланса между уличными пробками и общественным транспортом должна быть неотъемлемой частью стратегического планирования городской мобильности.

Ключевые слова: *плата за «красные линии», повышение цен на парковку, перегруженность общественного транспорта, устойчивая транспортная система, управление транспортом, балансировка.*

Tereza SHAHRIMANYAN*Administrator of the «Amberd» Research Center, ASUE*

URBAN ECONOMY

BALANCING STREET DECONGESTION AND PUBLIC TRANSPORT: WHAT TO DO?

Managing transport infrastructure faces numerous challenges and, particularly, urban transport management requires an integrated approach. Changes in one part of the system, such as an increase in parking fees, can affect other aspects, including the use of public transport. Increasing parking fees, often referred to as "red line" fees, that are aimed at reducing congestion on the streets, can undoubtedly influence driver behavior. For this reason, it is also important to consider the possible effects of the latter on public transport, leading to an increase in passenger flow and public transport congestion. Therefore, to ensure a sustainable and efficient transport future, the importance of balancing street congestion and public transport must be an integral part of strategic urban mobility planning.

Keywords: *"red lines" fee, parking price increase, public transport congestion, sustainable transport system, transport management, balancing*