



Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by
the European Union

ՀՈՒՆՎԱՐ 2026

ԱՐԱԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆ. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ - 2025

ՈՐՏԵՂ ԵՆ ՏԵՂԻ ՈՒՆԵՆՈՒՄ ՎԹԱՐՆԵՐԸ:
ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ և ԳՅՈՒՂԱԿԱՆ
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ
ՏԱՐԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԸՄԲՈՒՆՈՒՄԸ
ՀԱՅԱՍՏԱՆՈՒՄ և ՄՈԼԴՈՎԱՅՈՒՄ

Պատրաստված է Արեւելյան Գործընկերության
Ճանապարհային Անվտանգության Դիտարկման
Կենտրոնի (EaP RSO) Տվյալների Թիմի կողմից՝
Մարիամ Լոբջանիձե,
Էլենե Սեթուրիձե,
Տատիա Խիդաշելի

ՀՐԱԺԱՐԱԳԻՐ

Այս փաստաթուղթը պատրաստվել է Եվրոպական Միության ֆինանսական աջակցությամբ: Փաստաթղթի բովանդակության պատասխանատվությունը կրում է բացառապես Արևելյան Գործընկերության Ճանապարհային Անվտանգության Դիտարկման Կենտրոնը (EaP RSO), և այն որևէ պարագայում չի կարող համարվել Եվրոպական Միության պաշտոնական դիրքորոշման արտացոլում:

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Արևելյան գործընկերության ճանապարհային անվտանգության դիտարանը (ԱԳ ՃԱԴ) շարունակում է խթանել ապացույցների վրա հիմնված որոշումների կայացումը՝ տարածաշրջանում վթարների տվյալների համակարգված վերլուծության միջոցով: Այս հաշվետվության մեջ դիտարկվում է Ճանապարհային անվտանգության տարածաչափային ուսումնասիրությունը՝ համեմատելով վթարների հաճախականությունը և ծանրությունը Հայաստանի և Մոլդովայի քաղաքային և այլ (գյուղական և միջքաղաքային) տարածքների միջև 2021-2023 թվականների ընթացքում: Վերլուծության ժամանակ փորձել են պարզել, թե ինչպես է վթարի վայրը ազդում մահացության և վնասվածքների վրա, ընդգծելով քաղաքականության մշակման համար կարևոր տարածքային հիմնական տարբերությունները:



ՄՈԼԴՈՎԱՅԻ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ և ՈՉ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏԱՐԱԾՔՆԵՐՈՒՄ ՏԵՂԻ ՈՒՆԵՑՈՂ ՎԹԱՐՆԵՐԻ ԲՆՈՒՅԹԸ

Մոլդովայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների արդյունքների բաշխումը ցույց է տալիս վթարների հաճախականության և ծանրության միջև կայուն, բայց անհավասար օրինաչափություն: 2021-2023 թվականների ընթացքում ճանապարհատրանսպորտային պատահարները գրեթե հավասարաչափ բաշխվել են քաղաքային և այլ տարածքների միջև: 2021 թվականին՝ 51% - քաղաքային բնակավայրերում և 49% - այլ բնակավայրերում, իսկ 2022 և 2023 թվականներին՝ 50%: Այս կայունությունը ցույց է տալիս, որ վթարի ռիսկը լայնորեն տարածված է և կենտրոնացած չէ մեկ կոնկրետ տարածքում:

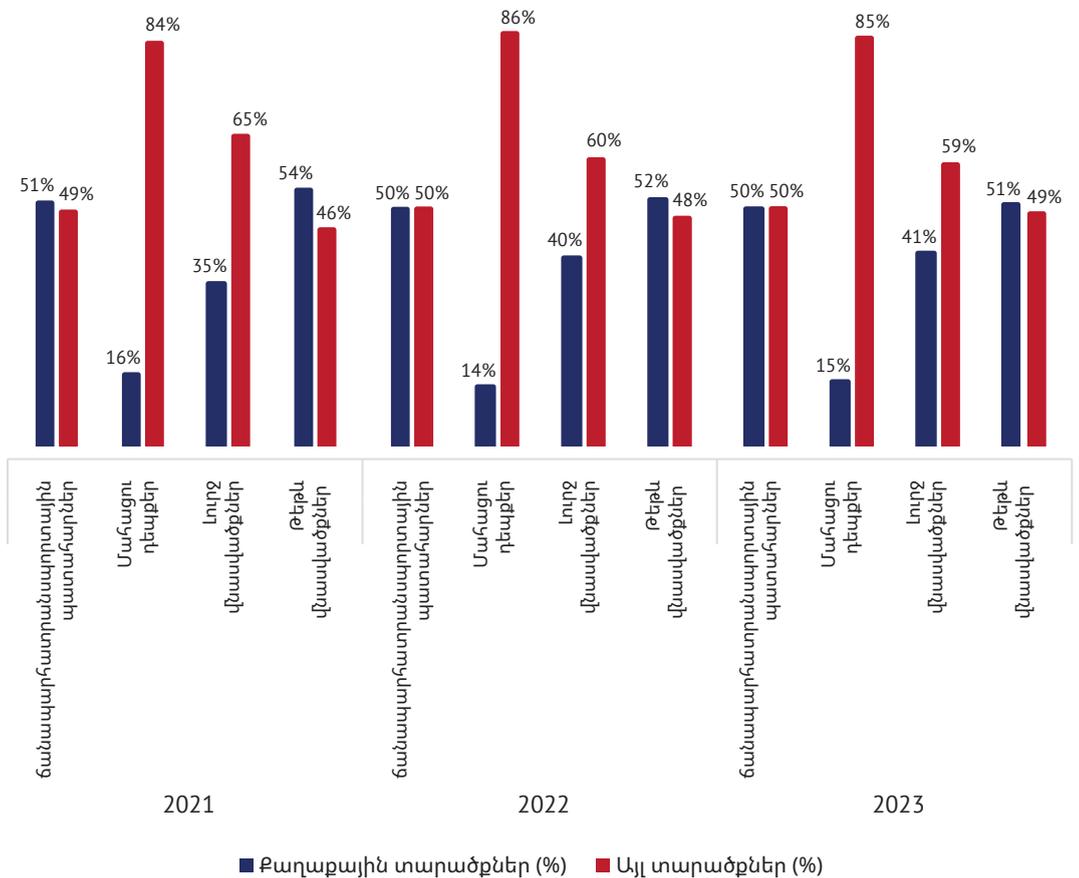
Սակայն, եթե դիտարկենք արդյունքներն ըստ ծանրության աստիճանի, տարբերություններն ակնառու են: Մահացության դեպքերը զգալիորեն ավելի բարձր էին գյուղական և քաղաքամերձ տարածքներում՝ 84% - 2021 թվականին, 86% - 2022 թվականին և 85% - 2023 թվականին, ինչը ցույց է տալիս, որ այս գոտիներում վթարների դեպքերը դեռևս շատ ծանր են: Այս անհավասարակշռությունը մատնանշում է հնարավոր կառուցվածքային գործոններին, այդ թվում՝ չափազանց արագ երթևեկություն, անբավարար խստություն և ոչ քաղաքային տարածքներում արտակարգ իրավիճակներին արձագանքման սահմանափակ կարողություններ: Լուրջ վնասվածքները նույնպես ավելի հաճախ տեղի են ունենում գյուղական և քաղաքամերձ տարածքներում, չնայած այդ տարբերությունը մի փոքր ավելի քիչ է: 2021 թվականին քաղաքից դուրս լուրջ վնասվածքների թիվը գրանցվել է 65%, 2022 թվականին՝ 60%, իսկ 2023 թվականին՝ 59%: Հետևաբար, քաղաքային տարածքներում լուրջ վնասվածքների մասնաբաժինը փոքր-ինչ աճել է՝ 35%-ից հասնելով 41%-ի, ինչը վկայում է գերբեռնված կամ վատ կարգավորվող քաղաքային տարածքներում բարձր ռիսկի իրավիճակներին ենթարկվելու աճի մասին այն վայրերում, որտեղ հետիոտներն ու մեքենաներն իրար են խառնվում: Թեթև վնասվածքներն ավելի հավասարաչափ էին բաշխված, չնայած դեռևս աննշան գերակշռում էին քաղաքային վայրերում (54% - 2021 թվականին, 52% - 2022 թվականին և 51% - 2023 թվականին), ինչը համապատասխանում է քաղաքային երթևեկությանը բնորոշ հաճախակի, բայց ոչ ծանր վթարներին:

¹ Data for the remaining EaP countries are not available.



Ընդհանուր առմամբ, Մոլդովայի տվյալները բացահայտում են մի կարևոր հակադրություն. չնայած վթարները գրեթե հավասարապես են տեղի ունենում երկու վայրերում էլ, գյուղական և քաղաքամերձ տարածքները շարունակում են մնալ մահացու և ծանր հետևանքների հիմնական աղբյուրը:

Գրաֆիկ 1. Մահացության և վնասվածքների բաշխումը ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից քաղաքային և ոչ քաղաքային տարածքներում, Մոլդովա (2021-2023թթ.)



Աղբյուր՝ Երկրի ճանապարհային անվտանգության պրոֆիլը, Համաշխարհային բանկ 2024թ.



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ և ՈՉ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏԱՐԱԾՔՆԵՐՈՒՄ ՏԵՂԻ ՈՒՆԵՑՈՂ ՎԹԱՐՆԵՐԻ ԲՆՈՒՅԹԸ

Հայաստանում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների տարածքային բաշխման հավասարակշռությունը մի փոքր այլ է՝ համեմատած Մոլդովայի հետ: Քաղաքային տարածքները գերակշռում են ընդհանուր վթարների պրոֆիլում՝ կազմելով 2021-2023 թվականների ընթացքում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ընդհանուր թվի 57-63%-ը: 2021 թվականին վթարների տոկոսային հարաբերությունը եղել է՝ 62.5% - քաղաքային տարածքներում, 37.5% - այլ տարածքներում: Այս տարբերությունը ժամանակի ընթացքում նվազել է. քաղաքային մասնաբաժինն իջել է մինչև 58% - 2022 թվականին և 56.8% - 2023 թվականին, մինչդեռ այլ տարածքներում վթարների թիվն աճել է համապատասխանաբար մինչև 42% և 43.2%: Նման կենտրոնացումը վկայում է աճող տրանսպորտային միջոցների, բնակչության խտության, հետիոտների առկայության և շարժունակության աճի մասին Երևանում և այլ մարզկենտրոններում:

Այնուամենայնիվ, մահացու ելքերը դեռևս անհամաչափորեն կենտրոնացած են ոչ քաղաքային տարածքներում, որտեղ տեղի է ունեցել ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից մահացության բոլոր դեպքերի 63-72%-ը: 2021 թվականին ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից մահացությունների 62.8%-ը տեղի է ունեցել քաղաքներից դուրս, 2022 թվականին աճել է մինչև 71.7%, իսկ 2023 թվականին փոքր-ինչ նվազել՝ հասնելով 67.7%-ի: Քաղաքային մասնաբաժինը 37.2%-ից նվազել է մինչև 28.3%, իսկ 2023 թվականին չափավոր վերականգնվել՝ հասնելով 32.3%-ի: Այս օրինաչափությունները վկայում են Հայաստանի միջքաղաքային միջանցքների և երկրորդական ճանապարհային ցանցի խոցելիության մասին: Սա ցույց է տալիս, որ ոչ քաղաքային վթարների մահացու դեպքերը դեռևս բավականին շատ են արագության սահմանափակումների ավելի բարձր ցուցանիշների և նույնիսկ ավելի բարձր շահագործման արագությունների, ինչպես նաև արտակարգ իրավիճակներին արձագանքելու ավելի երկար ժամանակի պատճառով:

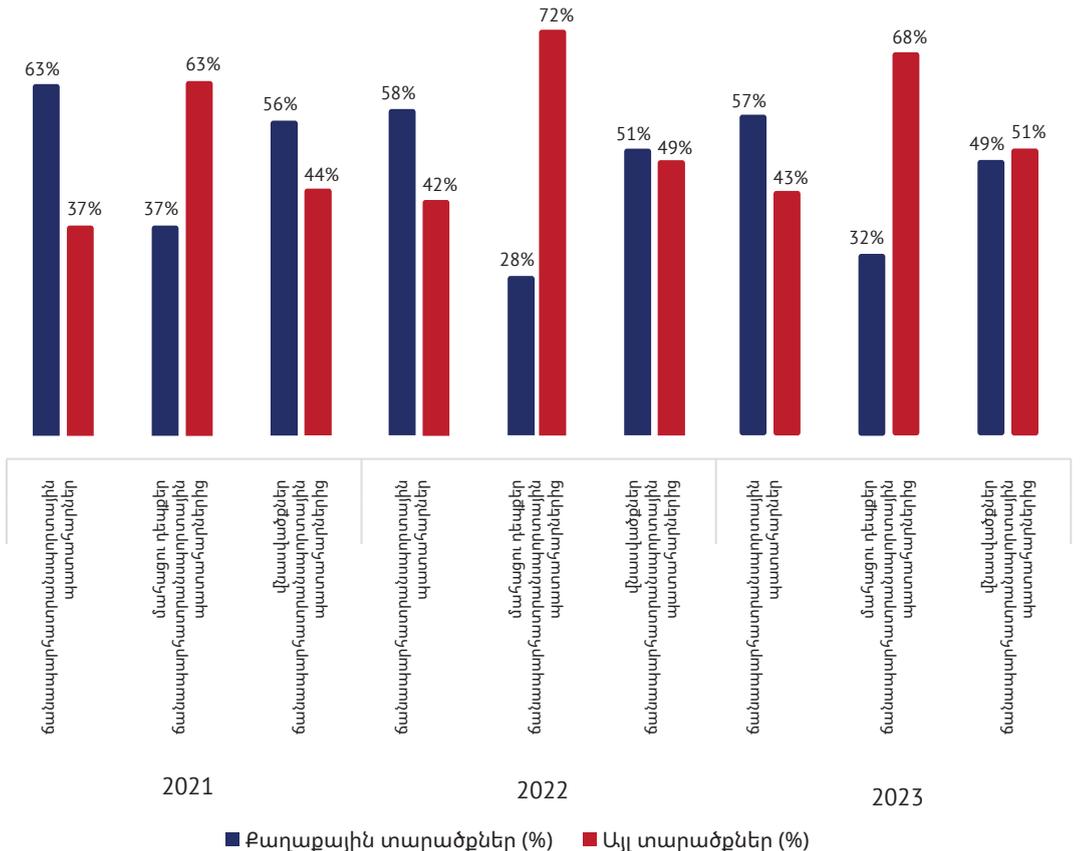
Վնասվածքների բաշխումն իրենից ներկայացնում է ավելի հավասարակշռված պատկեր: Քաղաքային տարածքներում տեղի է ունենում ընդհանուր վնասվածքների 49-58%-ը, ինչը ցույց է տալիս, որ չնայած վթարների մեծ մասն այստեղ է տեղի ունենում, քաղաքներում մահացու կամ ծանր վնասվածքների հավանականությունն ավելի ցածր է,



քան միջքաղաքային երթուղիներում: Քաղաքային վթարները, որպես կանոն, ավելի թեթև բնույթի են, հաճախ կապված են հետիոտների հետ կամ ցածր արագությամբ բախումներ են տեղի ունենում գերբեռնված երթևեկության պայմաններում:

Ընդհանուր առմամբ, Հայաստանի ճանապարհային անվտանգության տվյալները ցույց են տալիս, որ քաղաքային տարածքներում վթարների հաճախականությունն ավելի բարձր է, իսկ մահացության ռիսկն՝ ավելի ցածր, մինչդեռ գյուղական և միջքաղաքային տարածքներում վթարների ծանրության աստիճանն ավելի բարձր է: Գյուղական վայրերում վնասվածքների հետզհետե աճը վկայում է քաղաքներից դուրս երթևեկության վրա շարունակական ազդեցության մասին: Այս միտումները պահանջում են տարբերակված քաղաքական արձագանքներ, գյուղական մայրուղիներում հսկողության և արագության կառավարման ուժեղացում, ինչպես նաև հետիոտների պաշտպանության, խաչմերուկների նախագծման և գերբեռնվածության կառավարման բարելավում աճող քաղաքային կենտրոններում:

Գրաֆիկ 2. Ծանապարհատրանսպորտային պատահարներից մահացության և վնասվածքների բաշխումը քաղաքային և ոչ քաղաքային տարածքներում, Հայաստան (2021-2023թթ.)



Աղբյուր՝ Երկրի ճանապարհային անվտանգության պրոֆիլը, Համաշխարհային բանկ 2024թ.



ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Թե՛ Մոլդովայի և թե՛ Հայաստանի դեպքում պատկերը նմանատիպ է. ճանապարհատրանսպորտային պատահարները հիմնականում կենտրոնացած են քաղաքային տարածքներում, մինչդեռ մահացու դեպքերը տեղի են ունենում մեծ մասամբ քաղաքային տարածքներից դուրս: Սակայն այս անհավասարակշռության աստիճանը տարբեր է երկու երկրների համար: Մոլդովայում քաղաքային և այլ տարածքների միջև հակադրությունը 2021-2023 թվականներին կայուն կերպով արտահայտված է մնում, ինչը ցույց է տալիս քաղաքի սահմաններից դուրս անվտանգությունը բարելավելու շարունակական, կենտրոնացված գործողությունների անհրաժեշտությունը: Հայաստանում քաղաքային վթարների մասնաբաժինը աստիճանաբար նվազել է, մինչդեռ քաղաքային և այլ տարածքների միջև մահացության մակարդակի տարբերությունը պակասել է՝ ընդգծելով ճանապարհային անվտանգության միջոցառումները տարածական դինամիկայի զարգացմանը համապատասխանեցնելու կարևորությունը:

Ընդհանուր առմամբ, արդյունքները կրկին անգամ ցույց են տալիս, որ աշխարհագրական համատեքստն է որոշում ճանապարհային անվտանգության արդյունքները և նաև պահանջում է հարմարեցված, տեղանքին հատուկ քաղաքականություն:



ԱՐԱԵԼՅԱՆ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ԾԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԴԻՏԱՐԱՆԻ (EAP RSO) ՄԱՍԻՆ

Արևելյան գործընկերության ճանապարհային անվտանգության դիտարանը (ԱՃԱԴ) Արևելյան գործընկերության հինգ երկրների՝ Հայաստանի, Ադրբեջանի, Վրաստանի, Մոլդովայի, Ուկրաինայի համատեղ նախաձեռնություն է՝ մինչև 2030 թվականը ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով զոհերի թիվը 50%-ով կրճատելու ընդհանուր նպատակով:

Մեր առաքելությունն է նպաստել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հետևանքով զոհերի թվի կրճատմանը՝ բարելավելով ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից մահացությունների և լուրջ վնասվածքների վերաբերյալ համակարգված և համախմբված տվյալների հավաքագրման, կառավարման և վերլուծության որակը՝ համապատասխան ԵՄ և միջազգային լավագույն փորձին, ինչպես նաև ազգային գործընկերների կարողությունների զարգացման միջոցով՝ տվյալների բարելավման պրակտիկայի և քաղաքականության մշակման գործում կիրառման ոլորտում:

Իր էությամբ, Արևելյան գործընկերության ԾԱԴ-ն գործում է ոչ միայն որպես տվյալների պահոց. այն գործում է որպես համապարփակ հարթակ, որը խթանում է լավագույն փորձի փոխանակումը, նպաստում է ապացույցների վրա հիմնված քաղաքականության մշակմանը և խթանում է ճանապարհային անվտանգության կառավարման տարածաշրջանային համակարգումը:

Դիտարանը կենտրոնանում է հինգ հիմնական բաղադրիչների վրա՝ ճանապարհային անվտանգության տվյալներ, գիտելիքներ, ռեսուրսներ, գործիքներ և ցանցի զարգացում, աշխատելով ստանդարտացնել տվյալների հավաքագրումը CADaS և MiniCADaS արձանագրությունների հիման վրա՝ միաժամանակ զարգացնելով բոլոր գործընկեր երկրներում կարողությունները:

Նպատակային ուսումնական ծրագրերի, տեխնիկական օգնության և շահագրգիռ կողմերի ներգրավման միջոցով, որոնց մեջ ներգրավված են պետական մարմինները, քաղաքացիական հասարակության կազմակերպությունները և խոցելի ճանապարհային երթևեկության օգտագործողների խմբերը, Արևելյան գործընկերության ճանապարհային անվտանգության ծրագիրը (ԱԱԳ) ստեղծում է ամուր հիմք ապացույցների վրա հիմնված ճանապարհային անվտանգության միջամտությունների համար, որոնք, ի վերջո, կփրկեն կյանքեր և կնվազեցնեն ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ավերիչ տնտեսական և սոցիալական ծախսերը Արևելյան գործընկերության տարածաշրջանում:

Դիտարանի տեխնիկական քարտուղարությունը հյուրընկալվում է Վրաստանում և ղեկավարվում է ISET քաղաքականության ինստիտուտի (ISET-PI) և Արևելյան անվտանգ և կայուն տրանսպորտի դաշինքի (EASST) կոնսորցիումի կողմից: Մեր աշխատանքը ֆինանսավորվում է ԵՄ-ի կողմից՝ Հարևանության և ընդլայնման բանակցությունների գլխավոր տնօրինության (DG NEAR) միջոցով և աջակցվում է Համաշխարհային բանկի տեխնիկական օգնության կողմից:

