ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Հայաստանի Հանրապետության

քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի

2025 թվականի ապրիլի 1-ի

N 08-Ն հրամանի

# ՀՀԿՆ 30-101-2025 «ՔԱՂԱՔՆԵՐԻ ԵՎ ԳՅՈՒՂԱԿԱՆ ԲՆԱԿԱՎԱՅՐԵՐԻ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՆԱԽԱԳԾՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐ»

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԻ ՀԱՎԱՔԱԾՈՒ

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

1. **ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ**
   1. ԿԻՐԱՌՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏԸ
2. Սույն կանոնների հավաքածուն վերաբերում է քաղաքային և գյուղական համայնքների բնակավայրերի նոր փողոցների և ճանապարհների նախագծմանը և վերակառուցմանը, ինչպես նաև գոյություն ունեցող փողոցների և ճանապարհների հիմնանորոգմանը (արդիականացմանը, վերականգմանը): Կանոնների հավաքածուն պարունակում է կամավոր կիրառման սկզբունքով (հանձնարարելի) տեխնիկական կանոններ և նախագծման ընթացակարգեր՝ համապատասխան շինարարական նորմերով դրանց ներկայացվող պարտադիր պահանջներն ապահովելու համար:
3. Սույն կանոնների հավաքածուի կարգավորումները կիրառելի չեն բնակեցված տարածքների սահմաններից դուրս գտնվող ընդհանուր օգտագործման ճանապարհների համար:
   1. **ՆՈՐՄԱՏԻՎ ՀՂՈՒՄՆԵՐ**
4. Սույն կանոնների հավաքածուում օգտագործվել են հղումներ հետևյալ նորմատիվ փաստաթղթերին.

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Oրենք | «Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատման և փորձաքննության մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի N 28-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2023 թվականի մայիսի 22-ի N 04-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 30-01-2023 «Քաղաքաշինություն. Քաղաքային և գյուղական բնակավայրերի հատակագծում և կառուցապատում» շինարարական նորմերըհաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 263-Ն հրամանն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի մարտի 17-ի N 79-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 22-04-2014 «Պաշտպանություն աղմուկից» շինարարական նորմերըհաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի մարտի 17-ի N 78-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 21-01-2014 «Շենքերի և շինությունների հրդեհային անվտանգություն» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2006 թվականի հունվարի 25-ի N 253-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ IV-11.07.01-2006 «Շենքերի և շինությունների մատչելիությունը բնակչության սակավաշարժուն խմբերի համար» շինարարական նորմերը հաստատելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2020 թվականի դեկտեմբերի 15-ի N 95-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 31-03 «Հասարակական շենքեր և շինություններ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի պարտականությունները կատարողի 2024 թվականի փետրվարի 14-ի N 08-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 32-03.01-2024 «Կամուրջներ և խողովակներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հուլիսի 8-ի N 16-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 40-01.03-2022 «Կոյուղի. արտաքին ցանցեր և կառուցվածքներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 21-ի N 12-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 30-02-2022 «Տարածքի բարեկարգում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի ապրիլի 13-ի N56-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 22-03-2017 «Արհեստական և բնական լուսավորում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի հունվարի 16-ի N 04-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 32-04-2024 «Թունելներ երկաթուղային և ավտոճանապարհային» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» |
| 1. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի հունվարի 15-ի N 03-Ն հրաման | «ՀՀՇՆ 22-01-2024 «Շինարարական կլիմայաբանություն» շինարարական նորմերըհաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2011 թվականի սեպտեմբերի 26-ի N 167-Ն հրամանն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» |
| 1. ԳՕՍՏ 9128-2022 | «Ասֆալտբետոնյա, պոլիմերասֆալտբետոնյա խառնուրդներ, ասֆալտբետոն, պոլիմերասֆալտբետոն՝ ավտոմոբիլային ճանապարհների և օդանավակայանների համար. Տեխնիկական պայմաններ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 9238-2013 | «Երկաթուղային շարժակազմի և շինությունների մոտեցման եզրաչափքեր» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 32866-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Ճանապարհային լուսանդրադարձիչներ. Տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 32945-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ։ Ճանապարհային նշաններ։ Տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 32947-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ։ Ստացիոնար էլեկտրական լուսավորման հենարաններ։ Տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 32948-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Ճանապարհային նշանների հենարաններ. Տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 32953-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Ճանապարհային նշագծում. Տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 32964-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Հավաքովի արհեստական անհարթություններ։ Տեխնիկական պահանջներ։ Հսկման մեթոդներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 33078-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ։ Ճանապարհածածկի հետ ավտոմոբիլի անվի կառչման չափման մեթոդներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 33128-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Ճանապարհային արգելափակոցներ. Տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ [33101-2014](https://docs.cntd.ru/document/1200123907) | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Ճանապարհային պատվածքներ։ Հավասարության չափման մեթոդներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 33151-2014 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Կահավորման տարրեր։ Տեխնիկական պահանջներ։ Կիրառության կանոններ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 33385-2015 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Ճանապարհային լուսացույցներ։ Տեխնիկական պայմաններ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ 33391-2015 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Կամրջային կառուցվածքներ։ Կոնստրուկցիաների մոտեցման եզրաչափքեր» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ  34935-2023 | «Երկաթուղային տրանսպորտի օբյեկտների արտաքին լուսավորում։ Նորմեր և հսկման մեթոդներ» ստանդարտ |
| 1. ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 51256-2023 | «Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման տեխնիկական միջոցներ. Ճանապարհային նշագծում։ Դասակարգումներ։ Տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ Ռ 52282-2004 | **«**Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման տեխնիկական միջոցներ. Ճանապարհային լուսացույցներ։ Տիպերը և հիմնական պարամետրերը։ Ընդհանուր տեխնիկական պահանջները։ Փորձարկման մեթոդները» ստանդարտ |
| 1. ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52289-2022 | «Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման տեխնիկական միջոցներ. Ճանապարհային նշանների, նշագծումների, լուսացույցերի, ճանապարհային արգելափակոցների և ուղղորդող միջոցների կիրառման կանոնները» ստանդարտ |
| 1. ԳՕՍՏ Ռ 52290-2004 | «Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման տեխնիկական միջոցներ. Ճանապարհային նշաններ. Ընդհանուր տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ: |
| 1. ԳՕՍՏ Ռ ISO 23600-2014 | **«**Օժանդակ տեխնիկական միջոցներ տեսողության խանգարումներով և տեսողության ու լսողության խանգարումներով անձանց համար: Ճանապարհային լուսացույցների ձայնային և շոշափելի ազդանշաններ» ստանդարտ |
| 1. ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52605-2023 | «Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման տեխնիկական միջոցներ. Արհեստական անհարթություններ։ Ընդհանուր տեխնիկական պահանջներ։ Կիրառության կանոններ» ստանդարտ |
| 1. ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52607-2023 | «Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման տեխնիկական միջոցներ. Ճանապարհային արգելապատնեշներ կողային ավտոմոբիլների համար։ Ընդհանուր տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ: |
| 1. ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52766-2023 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Կահավորման տարրեր։ Ընդհանուր պահանջներ» ստանդարտ: |
| 1. ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52607-2023 | «Ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման տեխնիկական միջոցներ. Ճանապարհային արգելապատնեշներ կողային ավտոմոբիլների համար։ Ընդհանուր տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտ: |
| 1. ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52766-2023 | «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ. Կահավորման տարրեր։ Ընդհանուր պահանջներ» ստանդարտ: |

# ՀԱՍԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Սույն կանոնների հավաքածուում օգտագործվել են հետևյալ հասկացությունները.
   * 1. անցումային կոր՝ փոփոխական կորությամբ երկրաչափական տարր, որը նախատեսված է տեսողական կողմնորոշման և ծրագծի զարգացման միտումների մասին վարորդներին տեղեկացնելու և շարժման ռեժիմների սահուն, անվտանգ և հարմարավետ փոփոխության նպատակով ժամանակին միջոցներ ձեռնարկելու համար,
     2. անցումային արագացման գոտի՝ փողոցների և ճանապարհների երթևեկային մասի վրա լրացուցիչ գոտի, որը նախատեսված է տրանսպորտային հոսքի հիմնական գոտուց դուրս գալուց կամ մտնելիս տրանսպորտային միջոցների արագությունը նվազեցնելու կամ ավելացնելու համար՝ հետագայում տրանսպորտային հանգույցի ելք կամ մեկ այլ ճանապարհ մուտք գործելու նպատակով,
     3. անվտանգության կղզյակ՝ երթևեկության կազմակերպման տեխնիկական միջոցի տեսակ, որը վերգետնյա հետիոտնային անցումներում, երթևեկային մասի վրա կոնստրուկտիվ կերպով կամ ճանապարհային գծանշմամբ առանձնացված, կառուցվածք է՝ նախատեսված ճանապարհը հատող հետիոտների սպասման համար։
     4. ավտոկայանատեղ՝ տրանսպորտային միջոցների կայանման համար նախատեսված վճարովի կամ անվճար տեղեր, որոնք հարակից են մայթերին կամ փողոցային ցանցի երթևեկելի մասին,
     5. բաժանիչ գոտի` ճանապարհի հարակից երթևեկելի մասերը բաժանող, կառուցվածքորեն և (կամ) համապատասխան գծանշումով առանձնացված տարր, որը նախատեսված չէ տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների երթևեկության կամ կանգառի համար,
     6. բնակելի շրջան՝ բնակելի կառուցապատման ճարտարապետահատակագծային կառուցվածքային տարր, որը բաղկացած է մի քանի միկրոշրջաններից (թաղամասերից)՝ միավորված հասարակական կենտրոնով, սահմանափակված համաքաղաքային և գլխավոր փողոցներով,
     7. գյուղական բնակավայր՝ մեկ կամ մի քանի գյուղական բնակավայրեր (քաղաքներ, գյուղեր, գյուղեր և այլ գյուղական բնակավայրեր)՝ միավորված ընդհանուր տարածքով, որտեղ կառավարումն իրականացվում է տեղական ինքնակառավարման մարմինների միջոցով,
     8. եզրային անվտանգության գոտի՝ ճանապարհային պատվածք եզրի ամրության և երթևեկության անվտանգության բարձրացման համար երթևեկային մասի զույգ կողմերից նախատեսվող շերտ,
     9. երթևեկային մաս՝ ճանապարհի մակերևույթի շերտ, որի սահմաններում կատարվում է տրանսպորտային միջոցների երթևեկությունը,
     10. երթևեկության գոտի` երթևեկելի մաuի գծանշված կամ չգծանշված երկայնական գոտի, որի լայնությունը բավարար է տրանսպորտային միջոցների մեկ շարքով երթևեկության համար,
     11. երթևեկության ինտենսիվություն (անցուդարձ)՝ միավոր ժամանակահատվածում (օր, ժամ) ճանապարհի որևէ կտրվածքով հանդիպակաց ուղղություններով անցնող տրանսպորտային միջոցների քանակը,
     12. ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհ՝ բոլոր օգտագործողների համար (առանց սահմանափակման) ազատ հասանելիություն ապահովող ճանապարհ` պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցները և տեղափոխվող բեռները կհամապատասխանեն սահմանված պահանջներին,
     13. թաղամաս՝ տարածքի հատակագծային կառուցվածքի ճանապարհային ցանցով չհատված տարր (տարբեր գործառական նպատակներով կառուցապատման միավոր)՝ ճանապարհային ցանցի կարմիր գծերի, ինժեներական գծային օբյեկտների հատկացման գոտիների, տրանսպորտային ենթակառուցվածքների և հանրային տարածքների սահմաններում,
     14. լայնական պրոֆիլ՝ փողոցի կամ ճանապարհի կտրվածքը առանցքին ուղղահայաց հարթությամբ, որը, կախված դասից, ներառում է երթևեկային մաս, կողային անցումներ, մայթեր, անվտանգության գոտիներ, հեծանիվների շարժման շերտեր և (կամ) ուղիներ, կանաչ տարածքներ, արգելափակոցների տեղադրման շերտեր, եզրային և բաժանիչ գոտիներ, անցումային – արագացման գոտիներ, կողնակներ, ինչպես նաև ինժեներական հաղորդակցուղիների տեղադրման տարածքներ և այլ տարրեր,
     15. խաչմերուկ` միևնույն մակարդակի վրա ճանապարհների հատման, միացման կամ անջատման տարածք, ներառյալ` այնպիսի հատումով, միացումով, անջատումով առաջացած տարածքը, որը պայմանականորեն սահմանազատված է այդ ճանապարհների երթևեկելի մասերի հատման, միացման կամ անջատման տիրույթում առկա կորացումների համապատասխանաբար հակադիր սկզբնակետերը միացնող երևակայական գծերով,
     16. խուղակավորված փոխհատում` միևնույն մակարդակի փոխհատում` երթևեկության տարբեր ուղղությունների համար բաժանարար կղզյակների օգտագործմամբ խուղակավորված (ուղղորդված) գոտիներով,
     17. կանաչապատ տարածքներ՝ բնական համալիրի տարածքի մի մասը, որի վրա տեղակայվում են բնական և արհեստականորեն ստեղծված այգիների և զբոսայգիների համալիրներ և օբյեկտներ՝ այգի, հրապարակ, ճեմուղի, բնակելի, հասարակական-գործարարական և այլ տարածքային գոտիների տարածքներ, որոնց մակերեսի առնվազն 70%-ը զբաղեցնում են կանաչ տարածքները և այլ բուսականությունը,
     18. կանաչ գոտի՝ քաղաքի սահմաններից դուրս գտնվող անտառներով և անտառային զբոսայգիներով զբաղեցված տարածք, որը կատարում է պաշտպանիչ, սանիտարահիգիենիկ գործառույթներ և հանդիսանում է բնակչության հանգստի վայր,
     19. կարգավորվող հետիոտնային անցում՝ լուսացուցային կարգավորմամբ սարքավորված վերգետնյա հետիոտնային անցում,
     20. կարմիր գիծ՝ բնակավայրի փողոցների (ներառյալ երթևեկելի մասերը և մայթերը), մայրուղիների, փողոցների, անցումների և [հրապարակների](https://hy.wikipedia.org/wiki/%D5%80%D6%80%D5%A1%D5%BA%D5%A1%D6%80%D5%A1%D5%AF) տարածքը կառուցապատման համար նախատեսված տարածքից բաժանող սահման։ Շենքերի, շինությունների և կառույցների տեղակայումը կարող է իրականացվել ինչպես կարմիր գծով, այնպես էլ դրանից հետնահանջով,
     21. կառուցապատման գիծ՝ շենքերի, շինությունների, կառույցների և կառուցապատման այլ տարրերի տեղակայման սահմանագիծը, որը համընկնում է երթևեկելի փողոցի կարմիր գծի հետ կամ գտնվում է դրանից հետնահանջ տարածքում,
     22. կողնակ՝ տրանսպորտային միջոցի կանգառի, հեծանվորդի և հետիոտնի երթևեկության, ճանապարհի վերանորոգման ժամանակ շինանյութերի տեղադրման կամ օրենսդրությամբ սահմանված այլ դեպքերի համար նախատեսված, երթևեկելի մասին հարող, դրանից ծածկույթի տեսակով տարբերվող կամ համապատասխան գծանշումով առանձնացված ճանապարհի տարր,
     23. կողային անցում՝ համաքաղաքային կամ շրջանային նշանակության մայրուղային փողոցների լայնական հատվածքի տարր, որը տեղադրվում է զուգահեռ հիմնական երթևեկային մասին,
     24. կուտակման գոտի՝ փողոցների և ճանապարհների փոխհատումից առաջ լրացուցիչ երթևեկության գոտի, որը նախատեսված է վերադասավորման մանևրին սպասող տրանսպորտային միջոցների կուտակման համար.
     25. հեծանվային երթևեկության ինտենսիվություն (անցուդարձ)՝ միավոր ժամանակահատվածում (օր, ժամ) հեծանվային ուղու որևէ կտրվածքով հանդիպակաց ուղղություններով անցնող հեծանվորդների քանակը,
     26. հետիոտն` տրանuպորտային միջոցից դուրu` ճանապարհի վրա գտնվող անձ, բացառությամբ ճանապարհի վրա աշխատանքներ իրականացնելու իրավաuություն ունեցող և օրենսդրությամբ սահմանված կարգով այդ աշխատանքներն իրականացնող անձի: Հետիոտնին հավաuարեցվում է առանց շարժիչի հաշմանդամային uայլակով տեղաշարժվող, հեծանիվ, մոպեդ, մոտոցիկլ տանող կամ բեռնաuայլակ, uահնակ, մանկաuայլակ կամ հաշմանդամային uայլակ քաշող (հրող) անձը, ինչպեu նաև շարժիչով հաշմանդամային uայլակով հետիոտնի արագությամբ տեղաշարժվող հաշմանդամը,
     27. հետիոտնային անցում` ճանապարհային նշաններով և (կամ) գծանշումներով նշված և օրենսդրությամբ սահմանված կարգով հետիոտների տեղաշարժվելու համար նախատեսված երթևեկելի մաuի առանձնացված հատված,
     28. հետիոտնային գոտի` հետիոտնի տեղաշարժի համար նախատեսված տարածք, բնակավայրի տարածքում հասարակական նշանակության օբյեկտներ, ռեկրեացիոն հատվածներ (այդ թվում մայթեր, կողնակներ, արահետներ), որոնք նախատեսված են հետիոտների, հեծանվորդների և հաշմանդամություն ունեցող անձանց տեղաշարժի համար: Հետիոտնային գոտում տրանսպորտի երթևեկությունն արգելվում է՝ բացառությամբ այդ տարածքները սպասարկող հատուկ տրանսպորտային միջոցների,
     29. հետիոտնային կամուրջներ` հաղորդակցություններ բաց կամ փակ կառույցների տեսքով, որոնք նախատեսված են հետիոտների համար ջրային արգելքները, ձորերը և այլ բնական խոչընդոտները հաղթահարելու համար,
     30. հետիոտնային շարժման ինտենսիվություն (անցուդարձ)՝ միավոր ժամանակահատվածում (օր, ժամ) մայթի կամ հետիոտնային ուղու որևէ կտրվածքով հանդիպակաց ուղղություններով անցնող հետիոտների քանակը,
     31. հրապարակ՝ բնակավայրերի ճանապարհային ցանցի վրա կազմակերպված բաց տարածություն՝ նախատեսված տրանսպորտային միջոցների և (կամ) հետիոտների տեղաշարժի համար,
     32. քաղաքային կամ գյուղական բնակավայրի սահման՝ օրենսդրորեն սահմանված գիծ, որը բաժանում է քաղաքային կամ գյուղական բնակավայրի տարածքները այլ կարգի տարածքների,
     33. քաղաքային բնակավայր՝ քաղաք կամ ավան, որտեղ կառավարումն իրականացվում է տեղական ինքնակառավարման մարմինների միջոցով,
     34. ճանապարհային կոնստրուկցիա՝ ավտոմոբիլային ճանապարհի (ավտոմոբիլային ճանապարհի տեղամասի) կոնստրուկցիա, որը ներառում է հողային պաստառի հիմքը, հողային պաստառը, ճանապարհային պատվածքը, ջրահեռացման, պահող և ամրացնող տարաբնույթ կոնստրուկտիվ տարրերը,
     35. ճանապարհային պատվածք՝ քարային ու միաձույլ անհամասեռ նյութերով ամրացված երթևեկային մաս՝ տրանսպորտային միջոցների անիվների ու կլիմայական գործոնների ազդեցությանը լավ դիմադրող նյութերից,
     36. ճանապարհակլիմայական գոտիավորում՝ ճանապարհների նախագծման և կառուցման նպատակով տարածքի բաժանումը քիչ թե շատ միատարր կլիմայական պայմաններով (խոնավության մակարդակ, ստորերկրյա ջրերի խորություն, հողի սառցակալման խորություն, միջին տարեկան տեղումներ) տարածքների (գոտիների),
     37. ճանապարհափողոցային ցանց՝ տրանսպորտային միջոցների և հետիոտնի տեղաշարժի համար նախատեսված շինարարական օբյեկտներ, ներառյալ տարբեր կարգի/դասի փողոցներ, ճանապարհներ, ճանապարհային կամուրջներ (անցուղիներ, թունելներ, վերգետնյա և ստորգետնյա անցումներ, ուղեանցեր և այլ նմանատիպ կառույցներ)։ Փողոցների ճանապարհային ցանցը սահմանագծվում է կարմիր գծով։ Փողոցների ճանապարհային ցանցի զբաղեցրած տարածքը դասվում է բնակավայրերի հողերի ընդհանուր օգտագործման գոտուն,
     38. մայթ՝ փողոցների լայնակի պրոֆիլի մի մասը, որը ձևավորվում է փողոցների և ճանապարհների երկայնքով, անջատվում է եզրաքարերով, բարձրացված է երթևեկելի մասից կամ տեղանշված է գծանշումով (կամ այլ եղանակով) և նախատեսված է հետիոտների տեղաշարժի, լուսավորության սյուների տեղադրման, կահավորման և կանաչապատման տարրերի համար,
     39. մայրուղային ճանապարհ (փողոց)՝ քաղաքային տրանսպորտի հիմնական երթուղիներ,
     40. մատչելիության շառավիղ` հեռավորությունն ու ժամանակը բնորոշող ցուցանիշ, որի սահմաններում բնակչությանը մատչելի է այս կամ այն օբյեկտը՝ արտահայտված համապատասխանաբար մետրերով, կիլոմետրերով կամ րոպեներով և ժամերով,
     41. միացում միևնույն մակարդակով` հատում, որտեղ մի ճանապարհին միևնույն մակարդակով միանում է մեկ այլ ճանապարհ, որն ուղիղ շարունակություն չունի և ընդհատվում է հանգույցում,
     42. միկրոշրջան (թաղամաս)՝ կարմիր գծերի սահմաններում գլխավոր կամ բնակելի կառուցապատման փողոցներով պարփակված բնակելի կառուցապատման միավոր՝ համալրված բազմաֆունկցիոնալ, բազմաբնակարան, անհատական բնակելի տների շենքերով և հասարակական նշանակության (այդ թվում սպասարկման, հանգստի, կրթական, մշակութային, սոցիալական, մարզական) օբյեկտներով,
     43. միջմայրուղային տարածքներ՝ համաքաղաքային նշանակության մայրուղային փողոցների կարմիր գծերով, քաղաքային հանգույցների և մերձմայրուղային տարածքների սահմաններով սահմանափակված տարածքներ,
     44. մուտք դեպի փողոց կամ ճանապարհ՝ տրանսպորտային միջոցների մուտքի և ելքի հնարավորությունը հատվող կամ հարակից փողոցներից կամ ճանապարհներից և հարակից տարածքներից՝ վերահսկվող հատակագծման կամ երթևեկության կարգավորման միջոցներով,
     45. նորմատիվային բեռնվածք՝ պայմանական երկսռնի ավտոմեքենայի առավելագույն ծանրաբեռնված սռնուց առաջացող լիակատար ծանրաբեռնումը, որին բերվում են տարբեր առանցքային ծանրաբեռնվածությամբ բոլոր ավտոմեքենաները, և որը ճանապարհային պատվածքների համար սահմանվում է նորմատիվային փաստաթղթերով համապատասխան կապիտալության մակարդակի և կիրառվում է ճանապարհային պատվածքը ըստ ամրության հաշվարկներում հաշվարկային բեռնվածքը որոշելու համար,
     46. շեպեր՝ հողային պաստառը տեղանքից անջատող թեք հարթություններ,
     47. վերգետնյա ուղևորատար տրանսպորտ՝ վերգետնյա տրանսպորտի համալիր, որը սպասարկում է բնակիչությանը,
     48. վերգետնյա ուղևորատար տրանսպորտի համար հատկացված գոտիներ՝ հիմնական երևեկային մասի վրա երթևեկության գոտի, որն առանձնացված է գծանշումներով կամ կոնստրուկտիվ կերպով և նախատեսված է բացառապես հասարակական վերգետնյա ուղևորատար տրանսպորտի համար,
     49. վիրաժ՝ հորիզոնական կորերի վրա ճանապարհի լայնական միաթեք կտրվածք' ուղղված դեպի կորի կենտրոնը,
     50. տեսանելիության եռանկյուն՝ տարածք, որտեղ տրանսպորտային միջոցների, հետիոտների, հեծանվորդների և ճանապարհային երթևեկության այլ մասնակիցների տեսանելիությունը պետք է ապահովված լինի եռանկյան տեսքով, որի փոքր կողմերը գտնվում են հատվող փողոցների և ճանապարհների, հետիոտնային և հեծանվային ուղիների վրա, իսկ դրանց երկարությունը կախված է տրանսպորտային միջոցների շարժման արագությունից և երթևեկության կարգավորումից,
     51. տրանսպորտային ենթակառուցվածք՝ ուղևորների և բեռնափոխադրումների ոլորտում ֆիզիկական, իրավաբանական անձանց և պետության կարիքները բավարարող օբյեկտների և կառուցվածքների համալիր,
     52. տրանսպորտային հոսքերի անջատման տեղամաս՝ ճանապարհի, փողոցի կամ ուղեթևի հատված, որի սահմաններում տեղաբաշխված է լինում տրանսպորտային հոսքերի անջատման կոնֆլիկտային կետ,
     53. տրանսպորտային հոսքերի միացման տեղամաս՝ ճանապարհի, փողոցի կամ ուղեթևի հատված, որի սահմաններում տեղաբաշխված է լինում տրանսպորտային հոսքերի միացման կոնֆլիկտային կետ,
     54. տրանսպորտային հոսքերի միաձուլման տեղամաս՝ ճանապարհի, փողոցի կամ ուղեթևի հատված, որի սահմաններում տեղաբաշխված է լինում տրանսպորտային հոսքերի միացման միաձուլման կետ,
     55. տրանսպորտային փոխհատում տարբեր մակարդակներում (տրանսպորտային հանգույց)՝ տրանսպորտային կառույց փողոցների/ճանապարհների փոխհատման տեղում, որն ապահովում է երթևեկության հատվող հոսքերի տարածական տարանջատումը տրանսպորտի երթևեկության բոլոր կամ առանձին ուղղություններով,
     56. ուղեթև՝ միևնույն և տարբեր մակարդակներում փողոցների և ճանապարհների փոխհատման տարր, որը նախատեսված է երթևեկության հոսքերն ըստ ուղղությունների բաժանելու համար,
     57. փողոցի կամ քաղաքային ճանապարհի դաս (նախագծային)՝ բնութագիր, որն արտացոլում է փողոցի կամ ճանապարհի քաղաքաշինական նշանակությունը և գործառական նպատակը և որոշում նախագծման ցուցանիշները,
     58. փողոցի կամ քաղաքային ճանապարհի բեռնվածության մակարդակ՝ փողոցի կամ քաղաքային ճանապարհի տեղամասում շարժման ինտենսիվության հարաբերությունը դրա թողունակությանը,
     59. փողոց՝ բնակավայրի ճանապարհափողոցային ցանցի կարմիր գծերով սահմանափակված ընդհանուր օգտագործման տարածք,
     60. օղակաձև փոխհատում՝ հատում միևնույն մակարդակում կենտրոնական կղզյակով (որպես կանոն՝ օղակաձև) և օղակաձև երթևեկելի մասով,
     61. օղակաձև երթևեկամասի լայնություն՝ երթևեկության գոտիների լայնությունների գումարը, որը հավասար է կենտրոնական կղզյակից մինչև օղակաձև երթևեկամասի արտաքին եզր եղած հեռավորությանը,
     62. օղակաձև փոխհատման տրամագիծ՝ օղակաձև երթևեկելի մասի արտաքին եզրի տրամագիծը,
     63. օղակաձև փոխհատման կենտրոնական կղզյակ՝ օղակաձև փոխհատման կենտրոնում տեղակայված տարր, որի շուրջ տեղի է ունենում տրանսպորտային միջոցների շարժման վերաբաշխում տարբեր ուղղություններով:
2. ՔԱՂԱՔՆԵՐԻ ԵՎ ԳՅՈՒՂԱԿԱՆ ԲՆԱԿԱՎԱՅՐԵՐԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՓՈՂՈՑԱՅԻՆ ՑԱՆՑԻ ՆԱԽԱԳԾՄԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ
3. Քաղաքային և գյուղական բնակավայրերի նախագծման ժամանակ, ըստ դրանց հատակագծային կառուցվածքի և բնակավայրերի տարածքին անմիջականորեն հարող տարածքների հատակագծային կառուցվածքի, անհրաժեշտ է նախատեսել տրանսպորտի և ճանապարհափողոցային ցանցի միասնական փոխկապակցված համակարգ, որը կապահովի բնակավայրի գործառական գոտիների, մերձակայքում գտնվող օբյեկտների, տարաբնակեցման համակարգի այլ բնակավայրերի, արտաքին տրանսպորտի օբյեկտների, ինչպես նաև ավտոմոբիլային ճանապարհների հետ հարմար, արագ և անվտանգ կապ:
4. Քաղաքային և գյուղական բնակավայրերի տարածքների զարգացման և ընդհանուր կազմակերպման հիմնական սկզբունքները առաջարկվում է դիտարկել «Կառավարության կառուցվածքի և գործունեության մասին» օրենքով և Կլիմայի փոփոխության մասին ՄԱԿ-ի շրջանակային կոնվենցիայով ընդունված Փարիզյան համաձայնագրով ամրագրված նպատակներից բխող Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից հաստատված Կլիմայի փոփոխության հարմարվողականության (ԿՓՀ) ազգային գործողությունների ծրագրի ցանկով սահմանված միջոցառումների շրջանակներում: Անհրաժեշտ է հաշվի առնել նաև կլիմայի փոփոխության նկատմամբ ներկայիս և կանխատեսվող խոցելիության արձագանքման ողջամիտ պլանավորման, երկարաժամկետ հեռանկարում խնայողությունների հանգեցման, սոցիալական առողջության և անվտանգության բարելավման, աղետների վնասների նվազեցման, նոր գործարար հնարավորությունների առաջացման և ներդրումների ավելի մեծ անվտանգության, տարածքային զարգացման ռազմավարություններում կլիմայի փոփոխության հարմավողականության և կլիմայական ռիսկերի կառավարման ինտեգրման նկատառումները տարածական պլանավորման ռազմավարական փաստաթղթերում: Բնակավայրերի զարգացման գործընթացները պետք է նպաստեն հասարակության իրազեկման միջոցով համայնքներին աջակցելու տարածական պլանավորման տարբեր մակարդակներում հարմարվողականության միջոցառումների իրականացմանը, հարմարվողականության գործողությունների պլանավորման կարողությունների ամրապնդմանը, կլիմայական նկատառումների, հարմարվողականության, ինչպես նաև զարգացման ազգային և տարածքային կառավարման պլանավորման միջև ռազմավարական կապերի ձևավորմանը՝ ըստ հիմնական սկզբունքների.
   * 1. բնակավայրերի տարածական պլանավորման գործընթացում կանաչ նախագծման սկզբունքների լայնորեն կիրառում,
     2. էներգախնայող ժամանակակից տեխնոլոգիաների ներդրում, էներգաարդյունավետ կառուցվածքների իրականացում,
     3. ճանապարհափողոցային ցանցի շահագործումը սպասարկող կազմակերպություններում, մասնավորապես ջրահեռացման ու ջրամատակարարման համակարգերում, շրջանային ցիկլերի կիրառում՝ որպես ռեսուրսախնայող և կանաչ արտադրության կիրառում,
     4. բնակավայրերի ներքին հատակագծային կառուցվածքում հեղուկ վառելիքով աշխատող մեքենաների նվազեցում՝ ի նպաստ էլեկտրական մեքենաների, հեծանվային և հետիոտնային տեղաշարժի խթանման,
     5. մայթերի և հետիոտնային ուղիների պատվածքներում գերազանցապես բետոնային և սալիկապատ ծածկերի կիրառում:
5. 50 հազար և ավելի բնակչությամբ քաղաքների համար առաջարկվում է նախատեսել արտաքին տրանսպորտի հանգույցների ու գլխավոր մայրուղիների կրկնակում` շրջանցիկ ճանապարհների պարտադիր անցկացումով: Փոքր քաղաքների և բնակավայրերի համար հնարավորության սահմաններում անհրաժեշտ է նախատեսել դեպի բնակավայրեր հարմարավետ մուտքերով շրջանցիկ ճանապարհներ:
6. Աշխատողների 90%-ի համար բնակության վայրից մինչև աշխատավայր ժամանակի առավելագույն ծախսը մեկ ուղղությամբ, կախված քաղաքի բնակչության թվից, ներկայացված 1 Աղյուսակ 1-ում.

Աղյուսակ 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Բնակչության թիվը | ժամանակածախը (րոպե) |
| 1. | 1,000,000.0-ից ավելի | 40 |
| 2. | 100,000.0-1,000,000.0 (ներառյալ) | 30 |
| 3. | 100,000.0-ից պակաս | 25 |

1. Այլ բնակավայրերից քաղաքի կենտրոն ամեն օր աշխատանքի եկողների համար ժամանակի նշված ծախսային ցուցանիշները կարող են ավելացվել, բայց ոչ ավելի, քան երկու անգամ։ Քաղաքային բնակչության հաշվարկային թվաքանակի միջանկյալ արժեքների համար ժամանակածախսի ցուցանիշը կարող է միջարկվել:
2. Գյուղական բնակավայրերի բնակիչների աշխատանքային տեղափոխությունների համար ժամանակածախսի առավելագույն չափն առաջարկվում է հաշվարկել ոչ ավելի քան 20 րոպե (հետիոտնի համար կամ տրանսպորտով):
3. Բնակավայրի ճանապարհափողոցային ցանցի և տրանսպորտային հանգույցների թողունակությունը, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների սպասարկման տեղերի թիվը, անհրաժեշտ է որոշել ելնելով հաշվարկային ժամկետում բնակչության ավտոմոբիլացման մակարդակից, որի ցուցանիշը ընդունվում է 1000 բնակչի համար 400 միավոր, այդ թվում 80-85%-ը՝ մարդատարներ և 15-20%-ը՝ բեռնատարներ:
4. Տեղական պայմաններից ելնելով նշված ավտոմոբիլացման մակարդակը թույլատրվում է իջեցնել կամ բարձրացնել, բայց 20%-ից ոչ ավելի:
5. Բնակավայրի փողոցների և ճանապարհների ցանցի նախագծումն իրականացվում է՝
6. բնակավայրի գլխավոր հատակագծի նախապատրաստման ժամանակ,
7. բնակավայրի տրանսպորտային ենթակառուցվածքի համալիր զարգացման ծրագրերի նախապատրաստման ժամանակ,
8. տարածքների հատակագծման նախագծերի, այդ թվում` ճանապարհա-փողոցային ցանցի մեկ կամ մի քանի գծային օբյեկտների տեղադրում նախատեսող նախագծերի նախապատրաստման ժամանակ,
9. տրանսպորտային ենթակառուցվածքի օբյեկտների կառուցման և վերակառուցման նախագծային փաստաթղթերի պատրաստման ժամանակ:
10. Բնակավայրի ճանապարհափողոցային ցանցը նախագծելիս գլխավոր հատակագիծը պետք է պարունակի՝
    * + 1. ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների ծավալների և ըստ տրանսպորտի տեսակների բաշխման կանխատեսումները։ Դրա հիման վրա պետք է որոշվեն տրանսպորտային ենթակառուցվածքի զարգացման կարիքները, մշակվեն առաջարկներ տրանսպորտային ենթակառուցվածքի անհրաժեշտ օբյեկտների տեղաբաշխման առումով,
        2. տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման և բնակչության համար տրանսպորտային ծառայությունների կազմակերպման հայեցակարգը,
        3. բնակավայրի տրանսպորտահատակագծային ուրվագծի ձևավորումը, փողոցների և ճանապարհների դասերի սահմանումը, դրանց հիմնական պարամետրերի սահմանումը,
        4. տարբեր դասերի փողոցներով և ճանապարհներով քաղաքի տարբեր գործառութային գոտիներում երթևեկության արագության սահմանաչափերի որոշման հիմնարար մոտեցումների ձևակերպումները,
        5. հիմնական տրանսպորտային հանգույցների քանակը և տեղաբաշխումը,
        6. ավտոկայանատեղիների տարածքների ձևավորման հիմնական ուղղությունները և ճանապարհափողոցային ցանցում դրանց տեղաբաշխման թույլատրելի մասնաբաժինները,
        7. հետիոտնային և հեծանվային երթևեկության ենթակառուցվածքների ձևավորման հիմնական ուղղությունները:
11. Տարածքների հատակագծման նախագծերի պատրաստման ժամանակ կարմիր գծերի, հատակագծային կառուցվածքի գոյություն ունեցող և նախատեսվող տարրերի տեղաբաշխումը, գծային օբյեկտների տեղաբաշխման նախատեսվող սահմանները, տարածքի կառուցապատման հարաչափերը, տարածքի նախատեսվող զարգացման փուլայնությունը պետք է որոշել հաշվի առնելով տրանսպորտային ենթակառուցվածքի օբյեկտների բնութագրերը։
12. Տարածքների հատակագծման նախագծերի կազմում պետք է որոշվեն փողոցների և ճանապարհների ցանցի հարաչափերը` երթևեկելի մասերի, շարժման գոտիների քանակները և լայնությունները, մայթերի լայնությունը, ուղևորատար տրանսպորտի կանգառների, ավտոկանգառների, ինժեներական ենթակառուցվածքների, ինչպես նաև բարեկարգման և կանաչապատման տարրերի տեղաբաշխումը:
13. Ճանապարհափողոցային ցանցի մեկ կամ մի քանի գծային օբյեկտների տեղաբաշխման նախագծերի կազմում ներառվող բնակչության տրանսպորտային սպասարկման կազմակերպման առաջարկները պետք է մշակվեն 1:10000, 1:5000 մասշտաբներով, գծային օբյեկտների հատակագծային լուծումները՝ 1:2000, 1:500։
14. Բնակավայրերի ճանապարհափողոցային ցանցն անհրաժեշտ է նախագծել միասնական համակարգի տեսքով` հաշվի առնելով ճանապարհների և փողոցների դերն ու նշանակությունը, տրանսպորտային, հետիաոտնային և հեծանվային երթևեկության հեռանկարային ինտենսիվությունները, տարածքի ճարտարապետահատակագծային լուծումներն ու կառուցապատման բնույթը:
15. Բնակավայրերի ճանապարհափողոցային ցանցի քայլը, որը որոշում է միկրոշրջանների և թաղամասերի չափերը, առաջարկվում է սահմանել՝
16. մայրուղային փողոցների համար՝ բնակելի կառուցապատման տարածքներում՝ 300-500 մ,
17. տեղական նշանակության փողոցների համար՝ 80-150 մ։
18. Միջպետական տրանսպորտային ենթակառուցվածքներն անհրաժեշտ է ծրագծել Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանի համաձայն՝ բնակավայրերի շրջանցումով, եթե դիտարկվող բնակավայրի գլխավոր հատակագծով այլ լուծում նախատեսված չէ ։
19. Բնակավայրերի տարածքներով անցնող տարբեր կարգի ավտոմոբիլային ճանապարհներն առաջարկվում է նախագծել որպես տեղական նշանակության՝ քաղաքային ճանապարհներ և փողոցներ՝ սույն կանոնների հավաքածուի պահանջներին համապատասխան։
20. Բնակավայրերի տարածքներով անցնող ավտոմոբիլային ճանապարհների վերակառուցման ժամանակ առաջարկվում է նախատեսել դրանց հարաչափերի համապատասխանեցում սույն հավաքածուով համապատասխան կարգի/դասի ճանապարհներին և փողոցներին ներկայացվող պահանջներին։
21. Տրանսպորտի երթևեկությունը քաղաքների պատմական միջուկով առաջարկվում է սահմանափակել կամ արգելել՝ նախատեսելով շրջանցիկ կամ օղակաձև մայրուղային փողոցներ, հետիոտնային փողոցներ ու գոտիներ:
22. ՔԱՂԱՔՆԵՐԻ ԵՎ ԳՅՈՒՂԱԿԱՆ ԲՆԱԿԱՎԱՅՐԵՐԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱ-ՓՈՂՈՑԱՅԻՆ ՑԱՆՑԻ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ
    1. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱ-ՓՈՂՈՑԱՅԻՆ ՑԱՆՑԻ ԴԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄՆԵՐԸ
23. Բնակավայրերի ճանապարհափողոցային ցանցն անհրաժեշտ է նախագծել միասնական համակարգի տեսքով` հաշվի առնելով ճանապարհների և փողոցների դերն ու նշանակությունը, տրանսպորտի ու հետիոտնի ինտենսիվությունները, տարածքի ճարտարապետահատակագծային լուծումներն ու կառուցապատման բնույթը: Ճանապարհափողոցային ցանցում պետք է առանձնացնել մայրուղային և տեղական նշանակության ճանապարհներ և փողոցներ: Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2023 թվականի մայիսի 22-ի «ՀՀՇՆ 30-01-2023 «Քաղաքաշինություն. Քաղաքային և գյուղական բնակավայրերի հատակագծում և կառուցապատում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 263-Ն հրամանն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» N 04-Ն հրամանով հաստատված աղյուսակ 1-ով սահմանված բնակավայրերի ճանապարհներն ու փողոցները դասակարգվում են ըստ աղյուսակ 2-ի, իսկ գյուղական բնակավայրերի ճանապարհներն ու փողոցները՝ ըստ աղյուսակ 3-ի:

Աղյուսակ 2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Ճանապարհների և փողոցների դասակարգումը | Փողոցների և ճանապարհների հիմնական նշանակությունը |
|  | **Մայրուղային ճանապարհներ** | |
|  | արագընթաց երթևեկության | արագընթաց տրանսպորտային կապ արդյունաբերական և հատակագծային հեռացված գոտիների ու շրջանների միջև, ելքեր դեպի ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ, օդանավակայաններ, բնակավայրեր և բնակչության զանգվածային հանգստի գոտիներ: Երթևեկությունն անընդհատ է։ Թույլատրվում է տրանսպորտի բոլոր տեսակների անցումը։ Փոխհատումները մայրուղային փողոցների և ճանապարհների հետ պետք է նախատեսվեն տարբեր մակարդակներում։ Հետիոտնային անցումները պետք է նախատեսվեն տարբեր մակարդակներում։ |
|  | երթևեկության կարգավորումով | քաղաքի շրջանների միջև տրանսպորտային կապ բնակելի կառուցապատումից դուրս, առավելապես բեռնատարների երթևեկությամբ, ելքեր դեպի ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ։ Երթևեկությունը կարգավորվող է։ Թույլատրվում է տրանսպորտի բոլոր տեսակների անցումը։ Փողոցների և ճանապարհների հետ փոխհատումները թույլատրվում է նախատեսել նաև միևնույն մակարդակում։ Հետիոտնային անցումները նախատեսվում են միևնույն և տարբեր մակարդակներում։ |
|  | Մայրուղային փողոցներ | |
|  | մայրուղային քաղաքային փողոցներ անընդհատ երթևեկությամբ | տրանսպորտային կապ բնակելի, արդյունաբերական շրջանների և հասարակական կենտրոնների, ինչպես նաև այլ մայրուղային փողոցների, քաղաքային ճանապարհների և ընդհանուր օգտագործման ճանապարհների միջև: Հիմնական ուղղություններով ապահովում են տրանսպորտի անընդհատ երթևեկություն՝ փոխհատումների տարբեր մակարդակներում իրականացմամբ։ Հարակից բնակելի թաղամասերի սպասարկումն իրականացվում է կողային կամ տեղական անցումներով։ Թույլատրվում է տրանսպորտի բոլոր տեսակների անցումը։ Հետիոտնային անցումները պետք է նախատեսվեն տարբեր մակարդակներում։ |

աղյուսակի 2-ի շարունակություն

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | մայրուղային քաղաքային փողոցներ երթևեկության կարգավորումով | տրանսպորտային կապ բնակելի, արդյունաբերական շրջանների և համայնքների կենտրոնների միջև, ելքեր դեպի մայրուղային փողոցներ և ճանապարհներ ու ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ: Երթևեկությունը կարգավորվող է։ Թույլատրվում է տրանսպորտի բոլոր տեսակների անցումը։ Համապատասխան հիմնավորման դեպքում վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի երթևեկության համար կազմակերպվում է առանձնացված գոտի: Փոխհատումները մայրուղային փողոցների և ճանապարհների հետ՝ միևնույն մակարդակում: Հետիոտնային անցումները նախատեսվում են տարբեր մակարդակներում կամ միևնույն մակարդակում՝ լուսացուցային կարգավորումով։ |
|  | համայնքային (շրջանային) նշանակության փողոցներ | տրանսպորտային և հետիոտնային կապ բնակելի համայնքների (շրջանների) սահմաններում, ելքեր դեպի այլ մայրուղային փողոցներ: Երթևեկությունը կարգավորվող է և ինքնակարգավորվող։ Թույլատրվում է տրանսպորտի բոլոր տեսակների անցումը։ Փոխհատումները այլ փողոցների և ճանապարհների հետ՝ միևնույն մակարդակում: Հետիոտնային անցումները նախատեսվում են տարբեր կամ միևնույն մակարդակներում։ |
|  | միջին և փոքր քաղաքների մայրուղային փողոցներ | տրանսպորտային կապ քաղաքի շրջանների միջև, ելքեր դեպի ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ։ Անցնում են բնակելի կառուցապատումից դուրս։ Երթևեկությունը կարգավորվող է և ինքնակարգավորվող։ Թույլատրվում է տրանսպորտի բոլոր տեսակների անցումը։ Փողոցների և ճանապարհների հետ փոխհատումները միևնույն մակարդակում։ Հետիոտնային անցումները նախատեսվում են երթևեկային մասի մակարդակում։ |
|  | միջին և փոքր քաղաքների, ավանների գլխավոր փողոցներ | տրանսպորտային կապ բնակելի, արդյունաբերական շրջանների և համայնքների կենտրոնների միջև, ելքեր դեպի ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ: Քաղաքի տրանսպորտա– հատակագծային առանցքներն են։ Երթևեկությունը կարգավորվող է և ինքնակարգավորվող։ Թույլատրվում է տրանսպորտի բոլոր տեսակների անցումը։ Հետիոտնային անցումները նախատեսվում են երթևեկային մասի մակարդակում։ |

աղյուսակի 2-ի շարունակություն

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Տեղական նշանակության ճանապարհներ և փողոցներ | |
|  | փողոցներ բնակելի կառուցապատման գոտիներում | տրանսպորտային և հետիոտային կապ բնակելի համայնքների (միկրոշրջանների) տարածքներում, ելքեր դեպի համաքաղաքային նշանակության շարժման կարգավորումով ու համայնքային (շրջանային) նշանակության մայրուղային փողոցներ: Ապահովում են անմիջական մուտք դեպի շենքեր և հողատարածքներ: |
|  | պուրակային ճանապարհներ, | տրանսպորտային կապ անտառապուրակների և պուրակների տարածքների սահմաններում՝ առավելապես մարդատար ավտոմոբիլների շարժման համար: |
|  | մոտեցումներ և անցուղիներ, | տրանսպորտային միջոցների մոտեցումներ դեպի բնակելի և հասարակական շենքեր, հիմնարկներ, կազմակերպություններ և քաղաքային կառուցապատման այլ օբյեկտներ՝ շրջանների, միկրոշրջանների և թաղամասերի ներսում: |
|  | հետիոտնային փողոցներ և ճանապարհներ, | ճանապարհափողոցային ցանցի կազմում բարեկարգված տարածքներ՝ նախատեսված հետիոտների տեղաշարժի և հանգստի համար: Հետիոտնային կապ աշխատավայրերի, հիմնարկ-կազմակերպությունների, հասարակական կենտրոնների, հանգստավայրերի և հասարակական տրանսպորտի կանգառների հետ: Տրանսպորտի բոլոր տեսակների անցումը արգելվում է։ Ապահովվում է հատուկ տրանսպորտի անցման հնարավորություն։ |
|  | հեծանվային ուղիներ: | բացառապես հեծանվային երթևեկություն դեպի հանգստի գոտիներ և հասարակական կենտրոններ: |
|  | Կախված քաղաքների չափերից, հատակագծային կառուցվածքից, երթևեկության ծավալներից՝ փողոցների և ճանապարհների համար վերը նշված հիմնական դասերը կարող են ավելացվել կամ պակասեցվել։ | |
|  | Վերակառուցման պայմաններում, ինչպես նաև շրջանային նշանակության փողոցներում թույլատրվում է նախատեսել մայրուղիների կամ դրանց հատվածների կառուցում, որոնք նախատեսված են միայն հասարակական տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների անցման համար։ | |

Աղյուսակ 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Ճանապարհների և փողոցների դասակարգումը | Փողոցների և ճանապարհների հիմնական նշանակությունը |
| 1. | Գյուղական բնակավայրի գլխավոր փողոցներ | Անցնում են գյուղական բնակավայրի ողջ տարածքով։ Ապահովում են հիմնական տրանսպորտային և հետիոտնային կապերը, ինչպես նաև բնակելի կառուցապատման տարածքի կապը հասարակական կենտրոնի հետ։ Ապահովում են ելք դեպի ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ։ |
| 2. | Բնակելի կառուցապատման փողոցներ՝ | |
|  | հիմնական | բնակեցման տարածքների ներսում ապահովում են կապը գլխավոր փողոցի հետ |
|  | երկրորդական | ապահովում են կապը հիմնական բնակելի փողոցների միջև |
|  | մոտեցումներ և անցուղիներ | ապահովում են թաղամասի խորքի բնակելի տների կապը փողոցի հետ |
|  | տնտեսական անցատեղեր, անասնաանցատեղեր | ապահովում են անասունների և բեռնատար տրանսպորտի անցումը դեպի մերձտնտեսական հողամասեր |

* 1. ՀԱՇՎԱՐԿԱՅԻՆ ԱՐԱԳՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԵՎ ԼԱՅՆԱԿԱՆ ՀԱՏՎԱԾՔ

1. Քաղաքային փողոցների և ճանապարհների նախագծման հաշվարկային արագությունները (design speeds) և լայնական հատվածքի հարաչափերը պետք է սահմանել ըստ 4-րդ աղյուսակի, իսկ գյուղական բնակավայրերի փողոցների և ճանապարհների համար՝ 5–րդ աղյուսակի: Տեղանքի դժվարին կտրտված և լեռնային տեղամասերը սահմանվում են ըստ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանի պահանջների։
2. Վերակառուցման կամ հիմնանորոգման նախագծերում՝ գոյություն ունեցող կառուցապատման պայմաններում, տեխնիկատնտեսական հիմնավորման հիման վրա, կարող են սահմանվել ըստ 4-5-րդ աղյուսակներում նշված հաշվարկային արագությունների առավել ցածր արժեքները։

Աղյուսակ 4

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Ճանապարհների և փողոցների դասակարգումը | Հաշվարկային արագությունը (design speed), կմ/ժամ | | | Շարժման շերտերի թիվը | Շարժման շերտի լայնու թյուն,  մ | Մայթի հետիոտնային մասի նվազագույ լայնությունը, մ |
| Հիմնա կան | Տեղանքի բարդ տեղամասերում | |
| կտրտված | լեռնային |
| 1. | Մայրուղային ճանապարհներ | | | | | | | |
|  | արագընթաց երթևեկության | 120 | 100 | 80 | 4 և ավելի | 3,75 | - |
|  | երթևեկության կարգավորումով | 80 | 70 | 60 | 4 և ավելի | 3,50-3,75 | - |
| 2. | Մայրուղային փողոցներ | | | | | | | |
|  | անընդհատ երթևեկության | 100 | 90 | 70 | 4 և ավելի | 3,25-3,75 | 4,5 |
|  | երթևեկության կարգավորումով | 80 | 70 | 60 | 4 և ավելի | 3,25-3,75 | 3,0 |
|  | համայնքային (շրջանային) նշանակության | 70 | 60 | 50 | 2 և ավելի | 3,25-3,75 | 2,25 |
|  | միջին և փոքր քաղաքների մայրուղային փողոցներ | 70 | 60 | 50 | 2 և ավելի | 3,25-3,75 | 1,0 |
|  | միջին և փոքր քաղաքների, ավանների գլխավոր փողոցներ | 60 | 50 | 40 | 2 և ավելի | 3,0-3,75 | 1,5 |
| 3. | Տեղական նշանակության ճանապարհներ և փողոցներ | | | | | | | |
| 1) | փողոցներ բնակելի կառուցապատման գոտիներում | 50 | 40 | 30 | 2 և ավելի | 3,0-3,5 | 1,5 |
| 2) | մոտեցումներ և անցուղիներ |  |  |  |  |  |  |
| ա. | հիմնական | 40 | 40 | 30 | 2 | 3,0 | 1,0 |
| բ. | երկրորդական | 30 | 25 | 25 | 1 | 4,5 | 0,75 |
| 3) | պուրակային ճանապարհներ | 40 | 40 | 30 | 2 | 3,0 | - |
| 4) | հեծանվային ուղիներ | 30 | 20 | 20 | Համաձայն 7.2-րդ բաժնի | | - |

Աղյուսակ 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Ճանապարհների և փողոցների դասակարգումը | Հաշվարկային արագությունը, կմ/ժամ | | | Շարժ-ման շեր-տերի թիվը | Շարժ-ման շերտի լայնու- թյունը,  մ | Մայթի հետիոտ նային մասի նվազագույն լայնու-թյունը, մ |
| N | Հիմնա կան | Տեղանքի դժվարին տեղամասերում | |
|  | Կտրտ-ված | Լեռ-նային |
| 1. | Գյուղական բնակավայրի գլխավոր փողոցներ | 60 | 50 | 40 | 2 և ավելի | 3,5 | 1,5-2,25 |
|  | Բնակելի կառուցապատման փողոցներ՝ | | | | | | |
|  | հիմնական | 40 | 40 | 30 | 2 | 3,0 | 1,0 |
|  | երկրորդական | 30 | 25 | 25 | 2 | 2,75 | 1,0 |
| 3. | մոտեցումներ և անցուղիներ | 30 | 20 | 20 | 1 | 4,5 | 0,75 |
| 4. | Տնտեսական անցատեղեր, անասնաանցատեղեր | 30 | 20 | 20 | 1 | 4,5 | - |

1. Քաղաքային մայրուղային փողոցների երթևեկային մասի շերտերի թիվը պետք է նշանակել ըստ տրանսպորտի հեռանկարային ինտենսիվության՝ բեռնվածության 0.65-0.75 մակարդակի հաշվով։ Բնակավայրում ավտոմոբիլների խտության բարձր մակարդակի պայմաններում նպատակահարմար է ավտոմոբիլների կանգառի կամ կայանման համար նախատեսել լրացուցիչ եզրային շերտեր։
2. Համապատասխան տեխնիկատնտեսական հիմնավորման առկայության դեպքում քաղաքների և գյուղական բնակավայրերի ճանապարհների և փողոցների վերակառուցման և հիմնանորոգման նախագծերում թույլատրվում է պահպանել լայնական հատվածքի գոյություն ունեցող հարաչափերը:
3. Փողոցների և ճանապարհների երկրաչափական հարաչափերի նշանակումը պետք է իրականացվի՝ հաշվի առնելով նախագծված փողոցով կամ ճանապարհով շարժվող հաշվարկային տրանսպորտային միջոցները: Հաշվարկային տրանսպորտային միջոցների հիմնական հարաչափերը պետք է ընդունել են ըստ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 66-րդ աղյուսակի:
4. Խոշոր և խոշորագույն քաղաքների մայրուղային փողոցներով և ճանապարհներով ավտոբուսների և տրոլեյբուսների երթևեկության համար անհրաժեշտ է նախատեսել 4,0-ական մ լայնությամբ եզրային շերտեր՝ երբ տրանսպորտի այդ տեսակների առավելագույն ժամային ինտենսիվությունը գերազանցում է 30 միավորը, իսկ վերակառուցման պայմաններում՝ 15 միավորը։
5. Բնակավայրի առանձին տարածքներում հետիոտնային երթևեկության անվտանգության պահանջների բարձրացումն ապահովելու նպատակով թույլատրվում է նախատեսել տրանսպորտի դանդաղեցված շարժման գոտիներ՝ 20-30 կմ/ժ թույլատրելի արագությամբ, որոնք կարող են նախատեսվել՝
   1. բնակելի կառուցապատման տարածքներում,
   2. մանկական և բնակչության պաշտպանության սոցիալական հաստատությունների տարածքներին հարող ճանապարհափողոցային ցանցում,
   3. հասարակական կենտրոնների տարածքներում,
   4. պատմամշակութային ժառանգության հուշարձանների կենտրոնացման վայրերում և այլն։
6. Բնակավայրի պատմական կենտրոնի տարածքում, ինչպես նաև հասարակական և բիզնես կենտրոնները, առևտրային համալիրները և այլն սպասարկող ճանապարհափողոցային ցանցում թույլատրվում է երթևեկության թույլատրելի արագությունները նվազեցնել մինչև 40 կմ/ժ:
7. Փողոցների և ճանապարհների լայնական հատվածքի տարրերի կազմը, փոխադարձ դասավորությունը և տարածական լուծումը սահմանվում են՝ ելնելով պիկ (peak) ժամերին տրանսպորտային միջոցների և հետիոտնի հեռանկարային ինտենսիվությունից, տրանսպորտի տեսակներից, լայնական կտրվածքի սահմաններում նախատեսված տարրերի (երթևեկային մասեր, ստորգետնյա հաղորդակցուղիների անցկացման տեխնիկական գոտիներ, մայթեր, կանաչապատման գոտիներ և այլն) կազմից՝ հաշվի առնելով նաև սանիտարահիգիենիկ ու քաղաքացիական պաշտպանության մասին ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված պահանջները։
8. Երբ փողոցների մայթեզրով նախատեսվում է ավտոմոբիլների կայանում փողոցի առանցքին զուգահեռ երկայնական շարվածքով, ապա եզրային շերտի լայնությունը նորմատիվային պահանջների նկատմամբ պետք է ավելացնել 2,5 մ-ով։
9. Երբ փողոցի՝ հաշվարկով ստացված երթևեկային շերտերի թիվը կազմում է 6 և ավելի, ապա նպատակահարմար է տարանցիկ երթևեկությունը տարանջատել տեղականից սիզամարգերով, որոնցով կարելի է անցկացնել հաղորդակցուղիներ, իսկ ձմռանը կուտակել երթևեկային մասերից մաքրված ձյունը:
10. Նոր շինարարության պայմաններում, եթե երկու կողմերում առկա է կառուցապատում, ապա փողոցի լայնական կտրվածքը պետք է նախատեսել սիմետրիկ։ Այն դեպքում, երբ բնակելի կամ հասարակական շենքերը տեղադրվում են փողոցի մի կողմում, ապա թույլատրվում է մայթեր նախատեսել փողոցի միայն այդ կողմում։
11. Վերելքի ուղղությամբ փողոցի կառուցապատման սահմանը՝ վայրէջքի ուղղությամբ կառուցապատման սահմանի համեմատ, հնարավորության դեպքում, անհրաժեշտ է տեղակայել փողոցի եզրից ավելի մեծ հեռավորության վրա՝ աղմուկի և արտանետումների մակարդակների նույնացման նպատակով։
12. Փողոցների և ճանապարհների լայնական կտրվածքի փոփոխությունները անհրաժեշտ է իրականացնել միևնույն կամ տարբեր մակարդակների փոխհատումներում։
13. Կամուրջների, ուղեանցների, էստակադների լայնական կտրվածքները պետք է նախագծել համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի հունվարի 16-ի «ՀՀՇՆ 32-04-2024 «Թունելներ երկաթուղային և ավտոճանապարհային» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 04-Ն հրամանի պահանջների:
14. Անցումը փողոցների և ճանապարհների լայնական կտրվածքներից կամրջային կառուցվածքների և թունելների լայնական կտրվածքներին պետք է իրականացնել 1:100 հարաբերակցությամբ անցամասերում:
15. Շարժման ինտենսիվության և թողունակության հաշվարկներում թեթև մարդատարի նկատմամբ տարբեր տրանսպորտային միջոցների բերման գործակիցները պետք է ընդունել ըստ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 64-րդ աղյուսակի։
16. Մայրուղային փողոցների և ճանապարհների երթևեկության մեկ շերտի թողունակությունը ուղետեղամասում պետք է ընդունել հաշվարկով՝ կախված երթևեկության կազմից, հաշվարկային արագությունից և երկայնական թեքությունից։ Փողոցներ և ճանապարհներ նախագծելիս նախնական հաշվարկների համար, երթևեկության մեկ շերտի թողունակությունը թույլատրվում է ընդունել՝
17. ուղետեղամասերում անընդհատ երթևեկության ռեժիմի դեպքում - 1500-1800 բերված միավոր/ժամ,
18. լուսացուցային կարգավորմամբ շարժման դեպքում, երբ գործում է կարգավորման

ա. երկփուլ սխեման – 500-600 բերված միավոր/ժամ,

բ. եռափուլ սխեման – 350-400 բերված միավոր/ժամ,

գ. քառափուլ սխեման – 150-200 բերված միավոր/ժամ։

1. Բազմաշերտ երթևեկային մասի թողունակությունը ուղետեղամասում պետք է որոշել՝ հաշվի առնելով շերտայնության գործակիցը, որն ընդունվում է կախված նույն ուղղությամբ շարժման շերտերի քանակից՝ մեկ շերտ - 1,0, - երկու շերտ - 0,95, երեք շերտ - 0,90, չորս շերտ - 0,86, հինգ շերտ - 0,84։
2. Արագընթաց ճանապարհներում, անընդհատ երթևեկության մայրուղային փողոցներում, իսկ անհրաժեշտության դեպքում նաև կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում պետք է նախատեսվեն տեղական կամ կողային անցումներ, որոնց լայնությունն ընդունվում է՝
   1. միակողմանի երթևեկության դեպքում՝ առանց ուղևորատար տրանսպորտի բաց թողնման - 6,0մ,
   2. միակողմանի երթևեկության դեպքում՝ ուղևորատար տրանսպորտի բաց թողնումով - 7,0մ,
   3. երկկողմանի երթևեկության դեպքում՝ առանց ուղևորատար տրանսպորտի բաց թողնման - 7,0մ,
   4. երկկողմանի երթևեկության դեպքում՝ ուղևորատար տրանսպորտի բաց թողնումով - 9,0մ։
3. Համաքաղաքային նշանակության փողոցների և ճանապարհների կողային և տեղական անցումների հաշվարկային արագությունները պետք է սահմանել ինչպես համայնքային (շրջանային) կամ տեղական նշանակության փողոցների և ճանապարհների համար:
4. Համայնքային (շրջանային) նշանակության փողոցների և ճանապարհների կողային և տեղական անցումների հաշվարկային արագությունները պետք է սահմանել ինչպես տեղական նշանակության փողոցների և ճանապարհների համար:
5. Երթևեկության մասնակիցների բոլոր խմբերի մուտքը դեպի արագընթաց երթևեկության մայրուղային ճանապարհների և անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցների երթևեկային մաս սահմանափակված է և պետք իրականացվի միայն տարբեր մակարդակների տրանսպորտային հանգույցներում: Մուտքը դեպի երթևեկության կարգավորումով մայրուղային ճանապարհներ և փողոցներ սահմանափակված է և պետք է իրականացվի ավելի ցածր դասի փողոցների հետ կարգավորվող փոխհատումներում կամ միացումներում, տեղական և կողային անցումներում: Սուղ քաղաքաշինական պայմաններում երթևեկության կարգավորումով մայրուղային փողոցների վերակառուցման և հիմնանորոգման նախագծերում դեպի հարակից տարածքներ գոյություն ունեցող մուտքերը թույլատրվում է պահպանել։
6. Մայրուղային փողոցների հիմնական երթևեկելի մասի եզրից մինչև բնակելի կառուցապատման կարգավորման գիծ եղած հեռավորությունը պետք է լինի առնվազն 50 մ, իսկ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի մարտի 17-ի «ՀՀՇՆ 22-04-2014 «Պաշտպանություն աղմուկից» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 79-Ն հրամանի պահանջներին համապատասխանող աղմկապաշտպան կառուցվածքների կիրառման դեպքում՝ առնվազն 25 մ:
7. Փողոցների հիմնական երթևեկային մասի, տեղական կամ կողային անցումների եզրերից մինչև կառուցապատման գիծ եղած հեռավորությունը պետք է լինի ոչ ավելի, քան 25 մ: Այդ հեռավորության գերազանցման դեպքում կառուցապատման գծից ոչ պակաս 5 մ հեռավորության վրա պետք է նախատեսվի 6 մ լայնությամբ շերտ՝ հրշեջ մեքենաների անցման համար համաձայնՀայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի մարտի 17-ի «ՀՀՇՆ 21-01-2014 «Շենքերի և շինությունների հրդեհային անվտանգություն» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 78-Ն հրամանի:
8. Փակուղային ճանապարհների և փողոցների վերջում անհրաժեշտ է նախատեսել հրապարակներ, որոնց կենտրոնական կղզյակի տրամագիծը ավտոմոբիլների շրջադարձն ապահովելու համար պետք է լինի առնվազն 16 մ, իսկ հասարակական ուղևորատար տրանսպորտի շրջադարձի վերջնական կետ ծառայելու համար՝ առնվազն 30 մ:
9. Մայրուղային փողոցների և ճանապարհների, տրանսպորտային փոխհատումների հաշվարկային հարաչափերին փուլային անցման դեպքում հեռանկարային շինարարության համար անհրաժեշտ է նախատեսել պահեստային վերգետնյա և ստորգետնյա տարածքներ։
10. Լայնական հատվածքի առանձին տարրերի իրարից անջատման համար անհրաժեշտ է նախատեսել բաժանիչ գոտիներ։ Բաժանիչ գոտիների նվազագույն լայնությունները պետք է սահմանել ըստ աղյուսակ 6-ի:
11. Կենտրոնական և կողային բաժանիչ շերտերի սահմաններում պետք է տեղադրել արգելապատնեշներ, կանաչապատման և բարեկարգման տարրեր՝ հաշվի առնելով Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 21-ի «ՀՀՇՆ 30-02-2022 «Տարածքի բարեկարգում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 12-Ն հրամանի պահանջները կամ նախատեսել ճանապարհային պատվածք (road pavement):

Աղյուսակ 6

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Բաժանիչ գոտու տեղաբաշխումը | Բաժանիչ գոտու նվազագույն լայնությունը, մ | | | |
| Ճանապարհի կամ փողոցի դասը | | | |
| Արագընթաց երթևեկությամբ ճանապարհներ | Համաքաղաքային նշանակության մայրուղիներ | | Համայն-քային (շրջանային) նշանա-կության մայրուղի-ներ |
| Անընդհատ երթևեկու-թյամբ | Կարգավորվող երթևեկու-թյամբ |
| 1. | Կենտրոնական | 6,0/2,65 | 4,0/2,65 | 3,5/2,65 | 3,5/- |
| 2. | Հիմնական երթևեկային մասերի և տեղական կամ կողային անցումների միջև | - | 3,0 | 3,0/2,0 | - |
| 3. | Երթեկային մասի և մայթի միջև | - | 3,0 | 3,0 | 2,0/- |
| 4. | 1. համարիչում տրված արժեքներն ընդունվում են նոր շինարարության ժամանակ, հայտարարում՝ վերակառուցման և հիմնանորոգման ժամանակ, 2. սուղ պայմաններում, ինչպես նաև վերակառուցման և հիմնանորոգման ժամանակ, կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում, 70 կմ/ժամ–ից ոչ ավել հաշվարկային արագության դեպքում թույլատրվում է չնախատեսել կենտրոնական բաժանիչ գոտի, կամ նախատեսել ներկա աղյուսակում բերված արժեքներից փոքր լայնությամբ, 3. արգելապատնեշների առկայության դեպքում թույլատրվում է ընդունել հայտարարում բերված արժեքները, 4. համաքաղաքային և համայնքային (շրջանային) նշանակության կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում ձախ շրջադարձային գոտին թույլատրվում է նախատեսել ի հաշիվ կենտրոնական բաժանիչ գոտու նեղացման։ | | | | |

1. Անընհատ և կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային փողոցների կենտրոնական բաժանիչ գոտու սահմաններում շրջադարձերի նախատեսում թույլատրվում է, եթե շրջադարձի տեղում բաժանիչ գոտու լայնությունը առնվազն 6 մ է։ Շրջադարձերը պետք է նախատեսել ոչ ավելի մոտ, քան 500 մ–ը մեկ՝ ձախշրջադարձային հոսքի համար, ի հաշիվ հիմնական տրանսպորտային հոսքի հետագծի տեղական փոփոխման, լրացուցիչ գոտու առանձնացմամբ։ Բաժանիչ գոտու առնվազն 9 մ լայնության դեպքում լրացուցիչ գոտու տեղադրումն ապահովվում է բաժանիչ գոտու նեղացմամբ:
2. Մայրուղային փողոցների և ճանապարհների երթևեկային մասի և եզրաքարի միջև պետք է նախատեսել եզրային անվտանգության գոտիներ, որոնց լայնությունը նշանակվում է՝
3. արագընթաց ճանապարհների և անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցների համար՝ 0,75,
4. կարգավորվող երթևեկությամբ համաքաղաքային և համայնքային (շրջանային) մայրուղիների համար՝ 0.5։
5. Սուղ պայմաններում, ինչպես նաև վերակառուցման և հիմնանորոգման ժամանակ թույլատրվում է եզրային անվտանգության գոտիներ նախատեսել միայն արագընթաց ճանապարհների և անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցների վրա՝ 0,50 մ լայնությամբ։
6. Մայրուղային ճանապարհների կողնակների լայնությունները պետք է ընդունել համապատասխան IА, IБ և IВ կարգի ճանապարհներին ներկայացվող պահանջների՝ ըստ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանի։ Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում թույլատրվում է կողնակների փոխարեն նախատեսել եզրային անվտանգության գոտիներ: Կողնակները եզրային անվտանգության գոտիներով փոխարինման դեպքում պետք է նախատեսել 3,0 մ լայնությամբ և 80,0 մ երկարությամբ (ներառյալ անցամասը) կանգառի հարթակներ։ Հաջորդաբար տեղակայված կանգառի հարթակների միջև հեռավորությունները չպետք է գերազանցեն 1000մ–ը։
7. Ճանապարհների և փողոցների ուղղագծային տեղամասերում, ինչպես նաև աղյուսակ 12-ում նշված արժեքներից մեծ շառավիղներով հորիզոնական կորերի վրա, երթևեկային մասը անհրաժեշտ է նախատեսել երկթեք։ Մայթերի, հեծանվային ուղիների, սիզամարգերի, կայանատեղերի լայնական պրոֆիլը պետք է նախատեսել միաթեք՝ դեպի երթևեկային մասն ուղղված թեքությամբ։ Բարդ քաղաքաշինական պայմաններում, վերակառուցման, հիմնանորոգման դեպքում թույլատրվում է նշված տարրերի լայնական պրոֆիլն իրականացնել երկթեք, կամ միաթեք՝ երթևեկային մասից դուրս ուղղված թեքությամբ։ Երթևեկային մասի ծածկի գումարային թեքությունը մակերևույթի ցանկացած կետում պետք է կազմի ոչ պակաս 9‰։ Լայնական պրոֆիլի տարրերի լայնական թեքությունները (transversal slopes)՝ պետք է սահմանել աղյուսակ 7-ին համապատասխան ։
8. Տրանսպորտի միակողմանի կամ երկկողմանի շարժմամբ ճանապարհների և փողոցների երթևեկային մասը 400 մ և պակաս շառավղով (երթևեկային մասի առանցքով) հորիզոնական կորերի վրա պետք է լայնացվի համաձայն աղյուսակ 8-ի կամ հաշվարկի հիման վրա։

Աղյուսակ 7

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Լայնական թեքություն | Տարրի լայնական թեքություն, ‰ | | | |
|  | երթևեկային մաս | մայթ | սիզամարգ | հեծանվային ուղի |
| 1. | Հանձնարարվող | 20 | 20 | 20 | 20 |
| 2. | Նվազագույն թույլատրելի | 10 | 5 | 5 | 5 |
| 3. | Առավելագույն թույլատրելի | 30 | 20 | 50 | 30 |
| 4. | Բարդ քաղաքաշինական պայմաններում և վերակառուցման, հիմնանորոգման դեպքում թույլատրվում է մայթի լայնական թեքությունն ավելացնել մինչև 30‰։ | | | | |

Աղյուսակ 8

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Հորիզոնական կորի շառավիղը, մ | Լայնացման չափը մեկ շերտի համար,մ |
| 1. | 300–ից ավել, մինչև 400 | 0,3 |
| 2. | 200–ից ավել, մինչև 300 | 0,4 |
| 3. | 150–ից ավել, մինչև 200 | 0,5 |
| 4. | 90–ից ավել, մինչև 150 | 0,6 |
| 5. | 50–ից ավել, մինչև 90 | 0,7 |
| 6. | 25–ից ավել, մինչև 50 | 0,9 |
| 7. | 15–ից ավել, մինչև 25 | 1,2 |
| 8. | 10–ից ավել, մինչև 15 | 1,5 |

1. Երթևեկային մասի լայնացումը պետք է իրականացնել ամբողջ երկարությամբ՝ կորի ներքին կողմից։ Քաղաքային փողոցների և ճանապարհների վերակառուցման և հիմնանորոգման ժամանակ լայնացումն իրականացվում է ի հաշիվ բաժանիչ, պահեստային գոտիների և սիզամարգերի։
2. Երթևեկային մասի լայնացման չափի փոփոխությունը՝ մինչև շրջանային կորի սկիզբ և ավարտ, պետք է կատարվի անցումային կորերի սահմաններում կամ դրանց երկարությանը հավասար ուղղագծային տեղամասում։ Բոլոր դեպքերում անցամասի երկարությունը պետք է լինի ոչ պակաս լայնացման չափի քսանապատիկից։
3. Երկշերտ երթևեկային մասով ճանապարհներում և փողոցներում՝ կախված վերելքի ուղղությամբ երկայնական թեքության մեծությունից և վերելքի տեղամասի երկարությունից, վերելքի ուղղությամբ պետք է նախատեսել լրացուցիչ շերտ հետևյալ դեպքերում՝
4. երբ երկայնական թեքությունը 30–40‰ է, իսկ վերելքի երկարությունը մեծ է 500 մ-ից,
5. երբ երկայնական թեքությունը գերազանցում է 40‰-ից, իսկ վերելքի երկարությունը մեծ է 300 մ-ից:
6. Երկշերտ երթևեկային մասից անցումը եռաշերտին և հակառակը պետք է իրականացնել ոչ պակաս 70 մ-ից ոչ պակաս երկարության վրա։
7. Արտադրական գոտիների ճանապարհների և փողոցների շարժման գոտիների լայնությունը՝ կախված սպասվող տրանսպորտային հոսքի կազմից և տրանսպորտային միջոցների ինտենսիվությունից պետք է ընդունել՝
8. երկու ուղղություններով շարժման երկու շերտերի դեպքում – ամեն շերտը՝ 3,75-4,0 մ,
9. երկու ուղղություններով շարժման չորս շերտերի դեպքում – թույլատրվում է ձախ շերտերը նախատեսել փոքր լայնությամբ՝ 3,25-3,75 մ։
   1. ՀԱՏԱԿԱԳԻԾ
10. Հորիզոնական կորերի նվազագույն շառավիղները պետք է որոշել հաշվարկով ըստ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 31-րդ կետի բանաձևի, ընդ որում՝ լայնական ուժի գործակիցը պետք է ընդունել կախված հաշվարկային արագությունից` համաձայն 9-րդ աղյուսակի:
11. Հորիզոնական կորերի նվազագույն շառավիղները թույլատրվում է ընդունել համաձայն 10-րդ աղյուսակի:
12. Երկթեք լայնական պրոֆիլի դեպքում հաշվարկված շառավիղներից փոքր շառավիղներով հորիզոնական կորերում, իսկ մայրուղային փողոցներում՝ աղյուսակ 11-ում նշված շառավիղներից փոքր շառավիղներով հորիզոնական կորերում վիրաժների (superelavation) նախատեսումը պարտադիր է: Մնացած դեպքերում, ինչպես նաև վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում թույլատրվում է վիրաժներ չնախատեսել:

Աղյուսակ 9

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Հաշվարկային արագություն, կմ/ժ | Լայնական ուժի գործակից |
| 1. | 120 | 0.09 |
| 2. | 100 | 0.12 |
| 3. | 90 | 0.13 |
| 4. | 80 | 0.14 |
| 5. | 70 | 0.15 |
| 6. | 60 | 0.15 |
| 7. | 50 | 0.16 |
| 8. | 40 | 0.17 |
| 9. | 30 և պակաս | 0.18 |

1. Վիրաժներում երթևեկային մասի լայնական թեքություններն առաջարկվում է սահմանել 20-ից 40‰՝ կախված հորիզոնական կորի շառավղից ըստ աղյուսակ 10-ի.

Աղյուսակ 10

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Հաշվարկային արագություն, կմ/ժ | Հորիզոնական կորի նվազագույն շառավիղը ,մ | | |
| Վիրաժի լայնական թեքությունը, ‰ | | |
| 20 | 30 | 40 |
| 1. | 120 | 1000 | 950 | 850 |
| 2. | 100 | 600 | 550 | 500 |
| 3. | 90 | 425 | 400 | 380 |
| 4. | 80 | 310 | 300 | 280 |
| 5. | 70 | 230 | 220 | 200 |
| 6. | 60 | 170 | 160 | 150 |
| 7. | 50 | 110 | 100 | 100 |
| 8. | 40 | 70 | 60 | 60 |
| 9. | 30 | 35 | 30 | 30 |
| 10. | 25 | 25 | 20 | 20 |
| 11. | 20 | 15 | 15 | 15 |

Աղյուսակ 11

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Հաշվարկային արագություն, կմ/ժ | Հորիզոնական կորի շառավիղը, մ, որի դեպքում թույլատրվում է վիրաժ չնախատեսել |
| 1. | 120 | 2000 |
| 2. | 90-100 | 1500 |
| 3. | 80 և պակաս | 1000 |

1. Շրջադարձի փոքր անկյունների դեպքում անընդհատ շարժման մայրուղային փողոցների և արագընթաց ճանապարհների հորիզոնական կորերի շառավիղներն անհրաժեշտ է սահմանել ըստ աղյուսակ 12-ի.

Աղյուսակ 12

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Շրջադարձի անկյունը, աստ | Նվազագույն շառավիղները, մ |
| 1. | 1° | 20000 |
| 2. | 2° | 10000 |
| 3. | 3° | 6000 |
| 4. | 4° | 5000 |
| 5. | 5° | 4000 |
| 6. | 6° | 4000 |
| 7. | 8° | 3000 |
| 8. | 10° | 3000 |

1. Ուղղագծային տեղամասերի և 2000 մ-ից պակաս շառավղով հորիզոնական կորերի լծորդման, հակադիր հորիզոնական կորերի լծորդման, ինչպես նաև այն միակողմանի հորիզոնական կորերի լծորդման դեպքում, որոնց շառավղերի հարաբերությունը 1,3-ից ավել է պետք է կիրառել անցումային կորեր (transition curves):
2. Անցումային կորերի նվազագույն երկարությունը պետք է որոշել հաշվարկով ըստ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հավելվածի 34-րդ կետի բանաձևի, ընդ որում կենտրոնախույս արագացման փոփոխության թույլատրելի արագությունը պետք է ընդունել մայրուղային ճանապարհների և փողոցների համար 0,8 մ/վրկ3, մնացած ճանապարհների և փողոցների համար 1,0 մ/վրկ3: Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում կենտրոնախույս արագացման փոփոխության արագության արժեքները թույլատրվում է ընդունել համապատասխանաբար 1,0 և 1,2 մ/վրկ3:
3. Միաթեք լայնական պրոֆիլից անցումը երկթեքին պետք է իրականացնել վիրաժի անցամասի սահմաններում: Վիրաժի անցամասը պետք է տեղավորել անցումային կորի սահմաններում, իսկ անցումային կորի բացակայության դեպքում՝ ուղղագծային տեղամասում: Բոլոր դեպքերում վիրաժի անցամասի երկարությունը չպետք է լինի փոքր նվազագույն երկարությունից, որը որոշվում է հետևյալ բանաձևով`

(1)

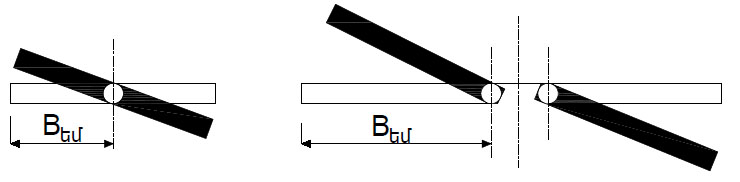
որտեղ՝ – վիրաժի թեքությունն է, ‰,

– երթևեկային մասի թեքությունն է, ‰: Ընդունվում է «-» նշանով, եթե երթևեկային մասի մակերևույթի թեքությունները մինչև վիրաժը և վիրաժից հետո հակադիր են:

– լրացուցիչ երկայնական թեքությունը, որն ընդունվում է 10‰, բարդ պայմաններում՝ 20‰:

- լայնական հատվածքում պտտման կենտրոնից մինչև լրացուցիչ վերելքի կետը եղած հեռավորությունը՝ համաձայն գծանկար 1-ի:

Գծ.1 Վիրաժի անցամասի որոշման ուրվագիծ



1. Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում տեղական նշանակության փողոցների և ճանապարհների վրա թույլատրվում է նվազեցնել վիրաժի անցամասի երկարությունը, բայց ոչ պակաս, քան 30 մ:
2. Անցումային - արագացման և հասարակական տրանսպորտի կանգառի լրացուցիչ գոտիների երթևեկային մասի լայնական թեքությունների ուղղությունները և արժեքները վիրաժների տեղամասերում պետք է ընդունել հիմնական երթևեկային մասին համանման:
3. Տարբեր շառավղերով հորիզոնական կորերի լծորդում չի թույլատրվում:
4. Երկու հարակից հորիզոնական կորերի շառավղերի հարաբերությունը պետք է լինի ոչ ավել 1,5 -ից:
5. Երկու հորիզոնական կորերի միջև 100 մ-ից պակաս երկարությամբ ուղիղ տեղամասի դեպքում կորերը պետք է փոխարինել մեծ շառավղով մեկ կորով: 100-ից 300 մ երկարությամբ ուղիղ տեղամասը պետք է փոխարինել ուղիղ տեղամասին հավասար երկարությամբ անցումային կորով:
6. Երկու միակողմանի կորերի միջև կարճ ուղիղ տեղամասի կիրառում չի թույլատրվում:
7. Մայրուղային փողոցներում և ճանապարհներում հակադիր հորիզոնական կորերի լծորդման ժամանակ՝
8. լծորդվող կորերի 600 -ից 2000մ շառավղերի դեպքում ծայրակետերի միջև պետք է ապահովվի 50 մ-ից ոչ պակաս երկարությամբ ուղիղ տեղամաս,
9. լծորդվող կորերից մեկի 600-ից 2000մ, իսկ մյուսի՝ 600մ-ից պակաս շառավղերի դեպքում ծայրակետերի միջև պետք է ապահովվի ուղիղ տեղամաս, որի երկարությունը պետք է լինի անցումային կորի երկարությանը հավասար:
10. Փողոցների և ճանապարհների երթևեկելի մասի կորացման շառավղերը՝ մայթերի և բաժանիչ գոտիների եզրերով պետք է ընդունել հաշվարկով, բայց ոչ պակաս 6մ։ Երթևեկության բացակայության դեպքում կորացման շառավղերը թույլատրվում է ընդունել 1,0 մ։
11. Հասարակական տրանսպորտի (տրոլեյբուս, ավտոբուս) առկայության դեպքում կորացման շառավղերը սահմանվում են տրանսպորտի այդ տեսակների շահագործման տեխնիկական պահանջներին համապատասխան:
    1. ԵՐԿԱՅՆԱԿԱՆ ՊՐՈՖԻԼ
12. Քաղաքների և գյուղական բնակավայրերի ճանապարհների և փողոցների երթևեկային մասի առավելագույն երկայնական թեքությունները (longitudinal slopes)՝ կախված հաշվարկային արագությունից և տեղանքի բնույթից առաջարկվում է սահմանել ըստ 13-րդ աղյուսակի.

Աղյուսակ 13

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Տեղանքի ռելյեֆը | Հաշվարկային արագությունը, կմ/ժամ | | | | | | | | | |
| 120 | 100 | 90 | 80 | 70 | 60 | 50 | 40 | 30 | 25 և պակաս |
| Առավելագույն երկայնական թեքությունը, ‰ | | | | | | | | | |
| 1. | Հարթավայրային | 40 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 |
| 2. | Կտրտված | - | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 80 | 85 | 90 |
| 3. | Լեռնային | - | - | - | 60 | 65 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 |

1. Երթևեկելի մասի եզրի նվազագույն երկայնական թեքությունները ասֆալտբետոնային և ցեմենտբետոնային ծածկերի դեպքում պետք է ընդունել 4‰-ից ոչ պակաս, իսկ այլ տիպի ծածկերի դեպքում՝ 5‰:
2. Ջրահեռացման բաց համակարգի դեպքում և կառուցապատման սահմաններից դուրս փողոցների երթևեկային մասի առանցքներով նվազագույն թեքությունները չեն նորմավորվում: Ջրահեռացման փակ համակարգի և փողոցի երթևեկային մասի առանցքով 4‰-ից փոքր երկայնական թեքությունների դեպքում պետք է նախատեսել երթևեկային մասի եզրի սղոցաձև պրոֆիլ:
3. Ճանապարհների և փողոցների միևնույն մակարդակում փոխհատումներում պետք է բացառել 40‰-ից ավել երկայնական թեքությունները:
4. Առավելագույն երկայնական թեքություններով տեղամասերի երկարություններն առաջարկվում է սահմանափակել համաձայն աղյուսակ 14-ի.

Աղյուսակ 14

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Երկայնական թեքություն, ‰ | Տեղամասի սահմանային երկարությունը, մ |
| 1. | 30 | 1200 |
| 2. | 40 | 600 |
| 3. | 50 | 400 |
| 4. | 60 և ավել | 300 |

1. Փոքր շառավղերով հորիզոնական կորերի վրա առավելագույն երկայնական թեքություններն առաջարկվում է նվազեցնել համաձայն աղյուսակ 15-ի.

Աղյուսակ 15

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Հորիզոնական կորի շառավիղը,  ոչ ավել, մ | Երկայնական թեքությունների նվազեցումը, ոչ պակաս, ‰ |
| 1. | 50 | 10 |
| 2. | 45 | 15 |
| 3. | 40 | 20 |
| 4. | 35 | 25 |
| 5. | 30 | 30 |
| 6. | 25 | 35 |
| 7. | 20 | 40 |

1. Ճանապարհների և փողոցների փոխհատումների մոտեցումներում առավելագույն երկայնական թեքությունները I և II ճանապարհակլիմայական գոտիներում (համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 418-րդ կետի) պետք է նվազեցնել 10‰-ով, իսկ III և IV ճանապարհակլիմայական գոտիներում՝ 20‰-ով: Մոտեցումների երկարությունները՝ մինչև ստոպ-գիծ (stop line) կամ փոխհատման ուղեթև, պետք է ընդունել ոչ պակաս 50 մ:
2. Երթևեկային մասի 40‰-ից մեծ երկայնական թեքությունների դեպքում մայթերն առաջարկվում է իրականացնել ըստ 187-189-րդ կետերի պահանջների:
3. Ճանապարհների և փողոցների տարբեր երկայնական թեքություններով տեղամասերի լծորդումը պետք է ապահովել ուղղաձիգ կորերով (vertical curves), որոնց շառավղերը պետք է սահմանել ըստ աղյուսակ 16-ի:

Աղյուսակ 16

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Հաշվարկային արագությունը, կմ/ժամ | Ուղղաձիգ կորի տեսքը | |
| Ուռուցիկ | Գոգավոր |
| 1. | 120 | 15000 | 2400 |
| 2. | 100 | 10000 | 1800 |
| 3. | 90 | 6000 | 1300 |
| 4. | 80 | 4000 | 1000 |
| 5. | 70 | 2600 | 800 |
| 6. | 60 | 1700 | 600 |
| 7. | 50 | 1000 | 400 |
| 8. | 40 | 600 | 250 |
| 9. | 30 | 500 | 150 |
| 10. | 25 և պակաս | 400 | 100 |

1. Եթե փողոցների և ճանապարհների վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում գոյություն ունեցող ուռուցիկ և գոգավոր կորերի շառավղերը նվազագույն արժեքներից փոքր են, իսկ առկա քաղաքաշինական պայմանները թույլ չեն տալիս դրանք հասցնել մինչև պահանջվող արժեքներ, ապա թույլատրվում է համապատասխան տեղամասերում նախատեսել թույլատրելի արագության սահմանափակում։
   1. ԲԱՐՁՐՈՒԹՅԱՆ ԵԶՐԱՉԱՓՔԵՐ
2. Փողոցների և ճանապարհների ճանապարհածածկի մակերևույթից բարձրության եզրաչափքը (vertical clearance) պետք է լինի առնվազն 5,0 մ: Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում՝ էլեկտրաֆիկացված տրանսպորտի բացակայության և ըստ բարձրության անհրաժեշտ եզրաչափքը ապահովող այլընտրանքային երթևեկության ուղու առկայության դեպքում, թույլատրվում է բարձրության եզրաչափքը նվազեցնել մինչև 4.5մ:
3. Մայթի կամ հեծանվային ուղու մակերևույթից բարձրության եզրաչափքը պետք է լինի առնվազն 2,5մ: Սուղ պայմաններում, ինչպես նաև վերակառուցման և հիմնանորոգման դեպքում թույլատրվում է բարձրության եզրաչափքը նվազեցնել մինչև 2,25 մ:
   1. ՏԵՍԱՆԵԼԻՈՒԹՅԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐ
4. Փողոցների և ճանապարհների ողջ երկարությամբ պետք է ապահովել տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների անվտանգ տեղաշարժի համար բավարար տեսանելիության հեռավորություններ (sight distance): Բնակավայրերի փողոցների և ճանապարհների նախագծման ժամանակ անհրաժեշտ է ապահովել հետևյալ նվազագույն տեսանելիության հեռավորությունները.
5. տեսանելիության նվազագույն հեռավորություն՝ արգելքից առաջ տրանսպորտային միջոցի կանգառի պայմանից,
6. հորիզոնական կորերի վրա կողային տեսանելիության նվազագույն հեռավորություն,
7. փոխհատումներում տեսանելիության նվազագույն հեռավորություն,
8. տեսանելիության նվազագույն հեռավորություն հետիոտնային անցումներում և հեծանվաուղիներում (դրանց առկայության դեպքում):
9. Արգելքից առաջ տրանսպորտային միջոցի կանգառի պայմանից տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունները պետք է սահմանվեն ըստ աղյուսակ 17-ի:
10. Արգելքից առաջ տրանսպորտային միջոցի կանգառի պայմանից տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունը պետք է ապահովի ճանապարհի մակերևույթից 0.2մ և ավել բարձրություն ունեցող առարկաների տեսանելիությունը երթևեկային շերտի կենտրոնում 1.0մ ենթադրյալ բարձրության վրա գտնվող վարորդի աչքից։
11. Արգելքից առաջ տրանսպորտային միջոցի կանգառի պայմանից տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունը կարող է հաշվարկվել հետևյալ բանաձևով՝

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  |

որտեղ – կանգառի պայմանից տեսանելիության հաշվարկային հեռավորությունը,մ

- հաշվարկային արագությունը, կմ/ժամ,

*а* – արագացումը արգելակման ժամանակ, 3,4 մ/վ2;

*g*– ազատ անկման արագացումը, 9,8 մ/վ2,

- վարորդի հոգեբանական ռեակցիայի հաշվարկային տևողությունը (վրկ), որը պետք է սահմանել ըստ աղյուսակ 18-ի։

Աղյուսակ 17

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Հաշվարկային արագու-թյունը, կմ/ժամ | Արգելքից առաջ տրանսպորտային միջոցի կանգառի պայմանից տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունները,մ | | |
| Ճանապարհի կամ փողոցի դասը | | |
| Մայրու-ղային ճանա-պարհներ | Մայրուղային փողոցներ, տեղական նշանակության փողոցներ և ճանապարհներ, շարժման 100 բերված միավոր/ժամ և ավել ինտեսիվությամբ | Տեղական նշանակության փողոցներ և ճանապարհներ, շարժման 100 բերված միավոր/ժամ -ից պակաս ինտեսիվությամբ |
| 1. | 120 | 250 | - | - |
| 2. | 110 | 230 | - | - |
| 3. | 100 | 200 | - | - |
| 4. | 90 | 170 | 155 | - |
| 5. | 80 | - | 130 | - |
| 6. | 70 | - | 105 | - |
| 7. | 60 | - | 85 | - |
| 8. | 50 | - | 65 | 50 |
| 9. | 40 | - | 50 | 35 |
| 10. | 30 | - | 35 | 25 |
| 11. | 25 և պակաս | - | 30 | 20 |

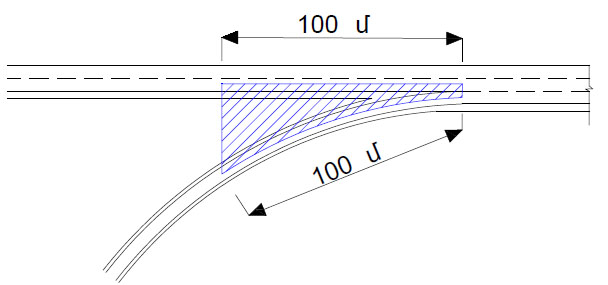
1. Հորիզոնական կորերի վրա՝ ծրագծի առանցքի նկատմամբ ներքին եզրային շերտերում, պետք է ապահովել կողային տեսանելիության նվազագույն հեռավորություն։ Կողային տեսանելիությունը պետք ապահովի ներքին եզրային երթևեկային շերտի կենտրոնում գտնվող 1.0մ և ավել բարձրություն ունեցող առարկաների տեսանելիությունը՝ նույն շերտում տրանսպորտային միջոցի կանգառի պայմանից՝ տեսանելիության նվազագույն հեռավորության վրա և 1.0մ ենթադրյալ բարձրության վրա գտնվող վարորդի աչքից։

Աղյուսակ 18

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Փողոցների և ճանապարհների դասը | Վարորդի հոգեբանական ռեակցիայի հաշվարկային տևողությունը , վրկ |
| 1. | Ավտոմայրուղիներ, արագընթաց ճանապարհներ | 3,0 |
| 2. | Համաքաղաքային նշանակության մայրուղային փողոցներ | 2,5 |
| 3. | Համայնքային (շրջանային) նշանակության մայրուղային փողոցներ |
| 4. | Տեղական նշանակության փողոցներ և ճանապարհներ շարժման 100 բերված միավոր/ժամ և ավել ինտեսիվությամբ |
| 5. | Տեղական նշանակության փողոցներ և ճանապարհներ, շարժման 100 բերված միավոր/ժամ-ից պակաս ինտեսիվությամբ՝ առանց հետիոտնային շարժման | 1,5 |

1. Բարդ քաղաքաշինական պայմաններում, ինչպես նաև վերակառուցման և հիմնանորոգման ժամանակ, հորիզոնական կորերի վրա կողային տեսանելիության հեռավորության ապահովման անհնարինության դեպքում, թույլատրվում է հաշվարկային արագությունները նվազեցնել մինչև կողային տեսանելիության նվազագույն հեռավորությանը համապատասխանող արժեքներ։
2. Միևնույն մակարդակի փոխհատումներում պետք է ապահովվի տեսանելիության եռանկյուն, որի պարամետրերը հաշվարկվում են տրանսպորտային միջոցների հիմնական ուղղությունից դեպի երկրորդական ուղղություն և երկրորդական ուղղությունից դեպի հիմնական ուղղություն շարժման տեսանելիության պայմաններից:
3. Միևնույն մակարդակի փոխհատման մատույցներում տեսանելիության պահանջվող հեռավորության ապահովման անհնարինության դեպքում տրանսպորտային միջոցների շարժման արագությունը պետք է սահմանափակվի: Արագության արժեքը, որի դեպքում տեսանելիության հեռավորությունը ապահովված է, պետք է գերազանցի թույլատրելի արագությունը առնվազն 10 կմ/ժ-ով։
4. Բարդ քաղաքաշինական պայմաններում, ինչպես նաև վերակառուցման և հիմնանորոգման ժամանակ, թույլատրվում է իրականացնել չապահովված կողային տեսանելիությամբ միևնույն մակարդակի փոխհատումներ (միացումներ)՝ անվտանգ երթևեկության անվտանգության պայմանները ապահովող միջոցառումների մշակմամբ։
5. Տարբեր մակարդակների հանգույցների բոլոր տարրերում պետք է ապահովվի հաշվարկային արագությամբ տրանսպորտային միջոցների անվտանգ շարժման համար բավարար տեսանելիության հեռավորություն։
6. Տարբեր մակարդակներում հանգույցների նախագծման ժամանակ տրանսպորտային հոսքերի միավորման տեղամասերում անհրաժեշտ է ապահովել կողային տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունը: Այդ հեռավորությունը պետք է համարվի ապահովված, եթե գծանկար 2-ով որոշվող կողային տեսանելիության սահմաններում 0,9 մ-ից ավելի բարձրություն ունեցող առարկաներ չկան:

Գծ.2 Տրանսպորտային հոսքերի միավորման տեղամասում տեսանելիության ապահովումը



1. ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԵՎ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ՓՈԽՀԱՏՈՒՄՆԵՐԸ
   1. ՓՈԽՀԱՏՈՒՄՆԵՐ ՄԻԵՎՆՈՒՅՆ ՄԱԿԱՐԴԱԿՈՒՄ
      1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ
2. Ճանապարհների և փողոցների միևնույն մակարդակում կարգավորվող և չկարգավորվող փոխհատումները պետք է նախատեսել 70° -ից 110° անկյան տակ:
3. Միևնույն մակարդակում փոխհատումների և միացումները (road intersections) ըստ տրանսպորտի ու հետիոտների շարժման կազմակերպման և ինտենսիվության պետք է դասակարգել համաձայն 19-րդ աղյուսակի:
4. Մայրուղային փողոցների և ճանապարհների կարգավորվող երթևեկությամբ փոխհատումների միջև հեռավորությունները կառուցապատված տարածքում պետք է լինի 500 մ-ից ոչ պակաս և 1500 մ-ից ոչ ավել։ Տեղական նշանակության փողոցների, մոտեցումների, անցումների միացումները կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներին և ճանապարհներին պետք է նախատեսել մոտակա փոխհատման կորացման վերջնակետից ոչ պակաս, քան 50 մ հեռավորության վրա և իրարից՝ ոչ պակաս, քան 150 մ հեռավորության վրա։
5. Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում թույլատրվում է մայրուղային փողոցների և ճանապարհների կարգավորվող երթևեկությամբ փոխհատումների միջև հեռավորությունները պակասեցնել մինչև 300մ։
6. Փոխհատումներում (բացառությամբ չկարգավորվողների) երթևեկության կազմակերպման գոտիների թիվը պետք է ընդունվի համաձայն երթևեկության հեռանկարային ինտենսիվության տվյալների, բայց փոխհատումների մոտեցումներում գոտիների թվից ոչ պակաս:
7. Համաքաղաքային և համայնքային (շրջանային) նշանակության մայրուղային փողոցների և ճանապարհների փոխհատումներում աջ շրջադարձերի համար առանձնացված ուղեթևեր պետք է նախատեսել, երբ աջ շրջադարձի ինտենսիվությունը կազմում է փոխհատմանը մոտեցող ընդհանուր հոսքի ինտենսիվության 20%-ից ավել:
8. Ընդհանուր երթևեկային մասի սահմաններում գտնվող աջ շրջադարձի առանձնացված ուղեթևի (right turn exit) լայնությունը պետք է նշանակել հավասար դրան հարակից շերտի լայնությանը։ Աջ շրջադարձի համար ինքնուրույն երթևեկային շերտի նախատեսման դեպքում ուղեթևի լայնությունը պետք է նշանակել ըստ հետևյալ բանաձևի՝

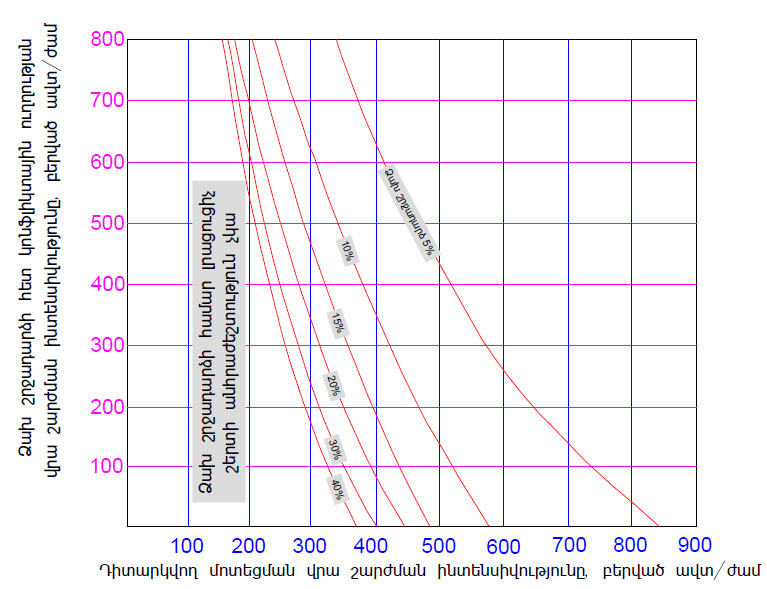
|  |
| --- |
| В = 3,0 + Δ, (3) |

որտեղ Δ – ն լայնացման չափն ընդունվում է ըստ 8-րդ աղյուսակի:

Աղյուսակ 19

| N | **Փոխհատման դասը** | **Փոխհատվող փողոցների և ճանապարհների կարգերը և դասերը** | **Մուտքային հոսքերի գումարային ինտենսիվությունը միավոր/ժամ** | **Հետիոտնային շարժման առավելագույն ինտենսիվությունը առանձին անցումում, մարդ/ժամ** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Կարգավորվող | Քաղաքային և համայնքային (շրջանային) նշանակության մայրուղային փողոցներ և ճանապարհներ | 800 - 4000 | Մինչև 3000 |
| Գյուղական բնակավայրերի գլխավոր փողոցներ և ճանապարհներ | 400 - 1000 | Մինչև 300 |
| 2. | Ինքնակարգա-վորվող | Քաղաքային և համայնքային (շրջանային) նշանակության մայրուղային փողոցներ և ճանապարհներ | 300 - 2500 | Մինչև 500 |
| Գյուղական բնակավայրերի գլխավոր փողոցներ և ճանապարհներ | 100 - 500 | Մինչև 300 |
| 3. | Չկարգավորվող | Տեղական նշանակության ճանապարհներ և փողոցներ | Մինչև 300 | Մինչև 150 |
| Գյուղական բնակավայրերի փողոցներ և ճանապարհներ | Մինչև 100 | Մինչև 50 |

1. Ձախ շրջադարձերի (left turn exit) կազմակերպման համար լրացուցիչ շերտեր անհրաժեշտ է նախատեսել յուրաքանչյուր ուղղությամբ երկու և ավելի շարժման շերտեր ունեցող բոլոր դասերի փողոցների և ճանապարհների կարգավորվող փոխհատումներում և միացումներում՝ ձախ շրջադարձերի կազմակերպման համար լուսացուցային կարգավորման առանձին փուլի առկայության դեպքում։ Երկու ուղղությամբ գումարային երկու երթևեկային շերտեր ունեցող փողոցների փոխհատումներում ձախ շրջադարձերի կազմակերպման համար լրացուցիչ շերտերի անհրաժեշտությունը պետք է որոշել շարժման ինտենսիվությունների տվյալների հիման վրա՝ ըստ գծանկար 3–ում բերված նոմոգրամի։



Գծ.3 Ձախ շրջադարձերի կազմակերպման համար լրացուցիչ շերտերի անհրաժեշտության որոշման նոմոգրամ

1. Չկարգավորվող փոխհատումներում ձախ շրջադարձերի կազմակերպման համար պետք է նախատեսել մեկից ոչ ավել լրացուցիչ շերտ։ Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում, համապատասխան հիմնավորման դեպքում, թույլատրվում է ձախ շրջադարձերի կազմակերպման համար լրացուցիչ շերտ չնախատեսել։
2. Ձախ շրջադարձի լրացուցիչ շերտի հիմնական տեղամասի երկարությունը պետք է որոշել հաշվարկով՝ օգտագործելով շարժման ինտենսիվությունների վերաբերյալ տվյալները, բայց ընդունել ոչ պակաս, քան 14,0 մ, իսկ ընդհանուր հոսքում 10 % և ավել բեռնատար հոսքի առկայության դեպքում՝ ոչ պակաս, քան 25,0 մ։
3. Ձախ շրջադարձի լրացուցիչ շերտի լայնությունը պետք է նշանակել դրան հարակից շերտի լայնությանը հավասար։
4. Ձախ շրջադարձերի կազմակերպման համար լրացուցիչ շերտի համար լայնացման անցամասի թեքությունն առաջարկվում է սահմանել ըստ աղյուսակ 20-ի։

Աղյուսակ 20

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Հիմնական ուղղության հաշվարկային արագությունը, կմ/ժամ | Շարժման շերտի լայնության անցամասի թեքությունը |
| 1. | 50–ից պակաս | 1:8 |
| 2. | 50–ից մինչև 80 | 1:15 |
| 3. | 80–ից ավել | 1:25 |

* + 1. ԽՈՒՂԱԿԱՎՈՐՎԱԾ ՓՈԽՀԱՏՈՒՄՆԵՐ

1. Խուղակավորված (ուղղությունների առանձնացումով) փոխհատումների (channelized intersections) աջ և ձախ շրջադարձերի ուղեթևերը ուղիղ հոսքից առանձնացնելու համար պետք է նախատեսել եռանկյունաձև ուղղորդիչ կղզյակներ:
2. Եռանկյունաձև ուղղորդիչ կղզյակի (triangular guiding island) ձևը պետք է որոշել ըստ աջ շրջադարձ իրականացնող հաշվարկային ավտոմոբիլի հետագծի: Կղզյակի եզրերը պետք է նախատեսել կորացումներով: Կորացման շառավիղը պետք ընդունել 0,30 մ-ից ոչ պակաս, հանձնարարվող արժեքը՝ 0,75 մ:
3. Եռանկյունաձև ուղղորդիչ կղզյակի նվազագույն մակերեսը եզրաքարերի հետ պետք է լինի 6,5մ2 -ից ոչ պակաս, կղզյակի եռանկյան կողմի երկարությունը՝ հաշվի առնելով անկյունների կորացումները պետք է լինի առնվազն 3,0մ:
4. Երկկողմանի շարժմամբ փողոցներում և ճանապարհներում հանդիպակաց ուղղությունների առանձնացման համար պետք է նախատեսել կաթիլաձև ուղղորդիչ կղզյակներ (drop-shaped guiding islands):
5. Հետիոտնային շարժման առկայության դեպքում կաթիլաձև ուղղորդիչ կղզյակի լայնությունը պետք է լինի առնվազն 2,0մ, իսկ բացակայության դեպքում՝ առնվազն 1,0մ:
6. Կաթիլաձև ուղղորդիչ կղզյակի (drop-shaped guiding island) եզրագծերի կորության շառավղերը պետք է ընդունել առնվազն 0,5մ:
   * 1. ԻՆՔՆԱԿԱՐԳԱՎՈՐՎՈՂ ՕՂԱԿԱՁԵՎ ՓՈԽՀԱՏՈՒՄՆԵՐ
7. Օղակաձև փոխհատումների (roundabouts) նախագծման հաշվարկային ավտոմոբիլը պետք է ընդունել համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի աղյուսակ 66-ի՝
8. արտադրական կառուցապատման գոտիներում - ավտոգնացք А16,
9. բնակելի կառուցապատման գոտիներում - օղակաձև երթևեկային մասում մեկ շերտի դեպքում՝ բեռնատար Г կամ կցորդով ավտոբուս А (եթե այդպիսին առկա է տրանսպորտային հոսքում), օղակաձև երթևեկային մասում երկու շերտի դեպքում՝ օղակի արտաքին շերտում - բեռնատար Г կամ կցորդով ավտոբուս А (եթե այդպիսին առկա է տրանսպորտային հոսքում), ներքին շերտում - մարդատար ավտոմոբիլ Л:
10. Կենտրոնական օղակը պետք է ունենա շրջանի տեսք: Սուղ պայմաններում թույլատրվում է նախատեսել էլիպսի տեսքով կենտրոնական օղակ:
11. Օղակաձև փոխհատման կենտրոնական օղակի տրամագիծը պետք է սահմանել՝
12. օղակաձև երթևեկային մասում մեկ շերտի դեպքում՝ առնվազն 10 մ,
13. օղակաձև երթևեկային մասում երկու շերտի դեպքում՝ առնվազն 12մ:
14. Օղակաձև փոխհատման կենտրոնական օղակի տրամագիծը պետք է լինի միացող փողոցների և ճանապարհների երթևեկային մասի լայնությունից ոչ պակաս:
15. Սուղ պայմաններում միևնույն մակարդակի գոյություն ունեցող փոխհատումների վերակառուցման և հիմնանորոգման ժամանակ թույլատրվում է նախատեսել 2-10 մ շառավիղներով մինի-օղակաձև փոխհատումներ:
16. Կենտրոնական օղակը երթևեկային մասի մակարդակից պետք է բարձրացնել եզրաքարի բարձրության չափով՝ 15սմ: Մինի-օղակաձև փոխհատման դեպքում բարձրացման չափը պետք է նախատեսել 4-5սմ՝ ապահովելով դրա վրայով ծանրաքաշ տրանսպորտային միջոցների անցումը:
17. Օղակաձև փոխհատումների հատակագծման հարաչափերը և լայնական կտրվածքի տարրերը պետք է որոշել՝ ելնելով օղակաձև փոխհատման մուտքում ոչ ավել քան 50 կմ/ժամ հաշվարկային արագությունից, իսկ մինի-օղակաձև փոխհատման մուտքում՝ 25 կմ/ժամ:
18. Օղակաձև երթևեկային մասի շարժման շերտերի քանակը պետք է նշանակել կախված շարժման ինտենսիվությունից: Երկուսից ավել շարժման շերտերի դեպքում պետք է գնահատել լուսացուցային կարգավորման կազմակերպման անհրաժեշտությունը:
19. Օղակաձև երթևեկային մասի շարժման շերտի լայնությունը պետք է նշանակվի այն հաշվով, որ ապահովվի հաշվարկային ավտոմոբիլի անցումը: Օղակաձև երթևեկային մասի լայնությունը պետք է ավելի մեծ լինի մուտքի տեղամասի լայնությունից, բայց ոչ ավել, քան 20%-ով:
20. Կենտրոնական օղակի 30 մ-ից փոքր տրամագծի դեպքում միաշերտ օղակաձև փոխհատումներում, ի հաշիվ կենտրոնական օղակի, պետք է նախատեսել մինչև 4,0 մ լայնությամբ լրացուցիչ եզրային շերտեր, որոնցով պետք է հնարավոր լինի խոշորաչափ ավտոգնացքների և ավտոբուսների անցումը: Երկշերտ օղակաձև փոխհատումներում նմանատիպ շերտեր թույլատրվում է նախատեսել ինչպես ի հաշիվ կենտրոնական օղակի, այնպես էլ օղակաձև երթևեկային մասի արտաքին կողմի:
21. Խոշորաչափ բեռնատարների անցումը ապահովելու նպատակով օղակաձև երթևեկային մասի արտաքին եզրի և կողնակի (եզրաքարի) միջև պետք է նախատեսել ոչ պակաս 0,6մ լայնությամբ եզրային շերտ, որի վրա պետք է նախատեսել նույն ճանապարհային պատվածքը, ինչ հիմնական երթևեկային մասի վրա:
22. Օղակաձև փոխհատման մուտքի ուղղորդիչ կղզյակների ընդհանուր երկարությունը պետք է ընդունել 15մ-ից ոչ պակաս:
23. Հետիոտնային անցումը պետք է տեղաբաշխել միաշերտ օղակաձև երթևեկային մասից 6,0մ-ից ոչ պակաս հեռավորության վրա, իսկ երկշերտ երթևեկային մասից՝ 7,5մ-ից ոչ պակաս: Հետիոտնային անցման վրա՝ ուղղորդիչ կղզյակի սահմաններում, հետիոտների համար պետք է նախատեսվի սպասման գոտի:
24. Օղակաձև փոխհատման մուտքերի երթևեկային մասի լայնությունը պետք է նախատեսել՝
25. միաշերտ մուտքերի համար՝ 4,0 - 5,5 մ,
26. երկշերտ մուտքերի համար՝ 7,0 - 9,0 մ,
27. եռաշերտ մուտքերի համար՝ 11,0 - 14,0 մ (կամ 3,7 - 4,6 մ շարժման մեկ շերտի համար):
28. Օղակաձև փոխհատման մուտքերի երթևեկային մասի լայնության մեծ արժեքները պետք է ընդունել մուտքերի փոքր շառավիղների և տրանսպորտային հոսքում բեռնատարների և ավտոբուսների առկայության դեպքում:
29. Թողունակության ապահովման նպատակով անհրաժեշտ է ավելացնել մուտքի շարժման գոտիների քանակը և նախատեսել երթևեկային մասի լայնացում։
30. Օղակաձև փոխհատման ելքերի երթևեկային մասի լայնությունը պետք է նախատեսել օղակաձև փոխհատման մուտքերի երթևեկային մասի լայնությունից ոչ ավելի:
31. Օղակաձև փոխհատման սահմաններում առավելագույն երկայնական թեքություները պետք է սահմանել առավելագույնը 40 ‰։
32. Օղակաձև փոխհատման ցանկացած կետում նվազագույն գումարային թեքությունը պետք է լինի առնվազն 4 ‰։
33. Օղակաձև փոխհատման երթևեկային մասը պետք է ունենա առավելագույնը՝ 20‰ լայնական թեքություն՝ ուղղված կենտրոնական օղակից դեպի եզր: Երկայնական թեքության վրա օղակաձև փոխհատման տեղաբաշխման դեպքում երթևեկային մասի գումարային թեքությունը պետք է լինի առավելագույնը 40 ‰։
    * 1. ԼՈՒՍԱՑՈՒՑԱՅԻՆ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄՈՎ ՕՂԱԿԱՁԵՎ ՓՈԽՀԱՏՈՒՄՆԵՐ
34. Օղակաձև փոխհատումը կարող է կահավորվել լուսացուցային կարգավորում ապահովող սարքերով ինչպես փոխհատման վրա, այնպես էլ դրա մոտեցումներում:
35. Օղակաձև փոխհատումներում թույլատրվում է կիրառել լուսացուցային կարգավորման հետևյալ տեսակները՝
36. օղակաձև երթևեկային մասով երթևեկության լուսացուցային կարգավորում,
37. դեպի օղակաձև երթևեկային մաս մուտքի կարգավորում,
38. օղակաձև փոխհատման սահմաններում հետիոտնային անցումների կարգավորում:
39. Օղակաձև երթևեկային մասում լուսացուցային կարգավորման նախատեսման դեպքում չի թույլատրվում տրանսպորտային հոսքերի այնպիսի հերթերի առաջացումը, որոնց երկարությունը գերազանցում է մինչև մոտական մուտքը կամ ելքը եղած հեռավորությունը:
40. Դեպի օղակաձև երթևեկային մաս մուտքի լուսացուցային կարգավորում պետք է նախատեսել հետևյալ դեպքերում՝
41. առկա է մուտքերում երթևեկության ինտենսիվությունների անհավասարաչափ բաշխում,
42. հետիոտների, հեծանվորդների և այլ օգտվողների համար օղակաձև փոխհատման մուտքում անվտանգ անցման ապահովման անհրաժեշտություն կա:
43. Լուսացուցային կարգավորման նախատեսման դեպքում օղակաձև փոխհատումների երկրաչափական հարաչափերի փոփոխություն թույլատրվում է հետևյալ ձևերով՝
44. օղակաձև փոխհատման մուտքում լրացուցիչ ձախ և աջ շերտերի նախատեսում,
45. ուղղորդող կղզյակների չափերի ավելացում՝ օղակաձև երթևեկային մասում և մոտեցումներում տեղադրված լուսացույցերի առաջ տրանսպորտային հերթերի կուտակման գոտիների նախատեսումով,
46. օղակաձև փոխհատման կենտրոնական օղակի միջով միջանցիկ երթևեկության նախատեսում:
    1. ՓՈԽՀԱՏՈՒՄՆԵՐ ՏԱՐԲԵՐ ՄԱԿԱՐԴԱԿՆԵՐՈՒՄ
       1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ
47. Տարբեր մակարդակներում փոխհատումները կամ տրանսպորտային հանգույցները (traffic junctions) դասակարգվում են հետևյալ դասերի՝
48. **1-ին դաս՝** բոլոր փոխհատվող ուղղություններով երթևեկությունը առանձնացված է և կատարվում է անընդհատ ռեժիմով, հետիոտնային հոսքերը լիովին առանձնացված են տրանսպորտից: Շարժման հիմնական ուղղությունների համար հաշվարկային արագություններն ընդունվում են հավասար փոխհատվող փողոցների/ճանապարհների կարգերի/դասերի համար առավելագույն թույլատրելի արագություններին,
49. **2-րդ դաս՝** բոլոր փոխհատվող ուղղություններով երթևեկությունը առանձնացված է և կատարվում է անընդհատ ռեժիմով, հետիոտնային հոսքերն առանձնացված են ուղիղ և հիմնական շրջադարձային հոսքերից, մյուս հոսքերի հետ հատումները կարգավորվող են: Շարժման հիմնական ուղղությունների համար հաշվարկային արագություններն ընդունվում են փոխհատվող փողոցների/ճանապարհների կարգերի/դասերի համար միջին կամ նվազագույն թույլատրելի արագություններին,
50. **3-րդ դաս՝** ոչ բոլոր փոխհատվող ուղղություններով երթևեկությունը կատարվում է անընդհատ ռեժիմով, հետիոտնային հոսքերն առանձնացված են ուղիղ հոսքերից, մյուս հոսքերի հետ հատումները կարգավորվող են: Երթևեկության հիմնական ուղղությունների համար հաշվարկային արագություններն ընդունվում են հավասար փոխհատվող փողոցների/ճանապարհների կարգերի/դասերի համար թույլատրելի արագություններին,
51. **4-րդ դաս՝** առանց ուղեթևերի իրականացման, հետիոտնային հոսքերն առանձնացված են ուղիղ հոսքերից, մյուս հոսքերի հետ հատումները կարգավորվող են: Երթևեկության հիմնական ուղղությունների համար հաշվարկային արագություններն ընդունվում են հավասար փոխհատվող փողոցների/ճանապարհների կարգերի/դասերի համար թույլատրելի արագություններին:
52. Տրանսպորտային հանգույցների թույլատրելի դասերը սահմանվում են ըստ աղյուսակ 21-ի։
53. Տարբեր մակարդակում տրանսպորտային հանգույցների նախագծման ժամանակ պետք է սահմանել աղյուսակ 21-ում բերված դասերից առավել բարձրերը: Նեղվածքի և բարդ պայմաններում, վերակառուցման և հիմնանորոգման նախագծերում, համապատասխան հիմնավորման դեպքում կարող է սահմանվել ավելի ցածր դաս:
54. Անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցների և ճանապարհների փոխհատումները և միացումները իրար հետ պետք է իրականացնել տարբեր մակարդակներում՝ առանց տրանսպորտային հոսքերի փոխհատումների կոնֆլիկտային կետերի:
55. Անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցների և ճանապարհների փոխհատումները և միացումները կարգավորվող երթևեկությամբ քաղաքային փողոցների և ճանապարհների հետ պետք է իրականացնել տարբեր մակարդակներում՝ երկրորդական ուղղությունների վրա տրանսպորտային հոսքերի փոխհատումների կոնֆլիկտային կետերի թույլատրումով:
56. Անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցների և ճանապարհների փոխհատումներ և միացումներ տեղական նշանակության փողոցների և ճանապարհների ցանցի հետ պետք է նախատեսել միայն վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում և համապատասխան հիմնավորման դեպքում:

Աղյուսակ 21

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ՝N | **Փոխհատվող ճանապարհների և փողոցների կարգերը և դասերը** | | | **Մայրուղային ճանապարհներ** | | | | | **Մայրուղային փողոցներ համաքաղաքային նշանակության** | | | **Մայրուղային փողոցներ շրջանային նշանակության** | |
| **արագընթաց Երթևեկու-թյամբ** | | **երթևեկության կարգավորումով** | | **անընդհատ երթևեկությամբ** | | **երթևեկության կարգավորումով** |  | |
|  | Մայրուղային ճանա-պարհներ | արագընթաց Երթևեկությամբ | ՏՀ-1 և ՏՀ-2 | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | | ՏՀ-1 և ՏՀ-2 | | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | |
|  | Երթևեկության կարգավորումով | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 կամ ՓՄՄ | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 կամ ՓՄՄ | ՓՄՄ | |
|  | Մայրուղային փողոցներ համաքաղաքային նշանակության | անընդհատ երթևեկությամբ | ՏՀ-1 և ՏՀ-2 | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | | ՏՀ-1 և ՏՀ-2 | | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | |
| Երթևեկության կարգավորումով | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 կամ ՓՄՄ | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 կամ ՓՄՄ | ՓՄՄ | |
|  |
|  | Մայրուղային փողոցներ համայնքային (շրջանային) նշանակության | | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | | ՓՄՄ | | ՏՀ-3 և ՏՀ-4 | | ՓՄՄ | ՓՄՄ | |
|  | Ընդունված նշանակումներ՝ ՏՀ-1 – տրանսպորտային հանգույց 1-ին դասի, ՏՀ-2՝ տրանսպորտային հանգույց 2-րդ դասի, ՏՀ-3՝ տրանսպորտային հանգույց 3-րդ դասի, ՏՀ-4՝ տրանսպորտային հանգույց 4-րդ դասի, ՓՄՄ՝ Փոխհատում միևնույն մակարդակում | | | | | | | | | | | | |

1. Տրանսպորտային հանգույցներում ձախակողմյան և աջակողմյան ուղեթևեր պետք է նախատեսել, երբ շրջադարձային հոսքերի ինտենսիվությունները գերազանցում են ուղիղ շարժման հոսքերի ինտենսիվությունների 10 %-ը: Շրջադարձային հոսքերի ինտենսիվությունների ավելի փոքր արժեքների դեպքում, ինչպես նաև վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում թույլատրվում է տրանսպորտային հանգույցում ուղեթևեր չնախատեսել՝ շրջադարձերը ապահովելով մոտակա փոխհատումներում:
2. Եթե շրջադարձային հոսքի ինտենսիվությունը գերազանցում է ուղիղ շարժման հոսքի ինտենսիվության 30 %-ը, այն պետք է համարել հիմնական և նախագծել մյուս ուղղություններից առանձնացված:
3. Տրանսպորտային հանգույցների երկրաչափական ուրվագիծը որոշող ձախակողմյան ուղեթևերի ընտրությունը պետք է կատարել՝ հաշվի առնելով տրանսպորտային հոսքերի ինտենսիվությունները, ըստ ուղղությունների դրանց բաշխումը և տեղական հատակագծային պայմանները: Տրանսպորտային միջոցների շարժման ամենակարճ հետագիծ և երթևեկության համար առավել հարմարություն պետք է ապահովել հիմնական ուղղությունների համար:
4. 1-ին և 2-րդ դասի տրանսպորտային հանգույցներում, երբ ձախակողմյան հոսքի ինտենսիվությունը ուղիղ երթևեկության հոսքի ինտենսիվության 30 %-ից ավել է, ձախ շրջադարձի համար պետք է կիրառել հանգույցի կենտրոնով անցնող ուղիղ ուղեթևեր՝ երեք-չորս մակարդակներով հանգույցների իրականացումով: Երբ ձախակողմյան հոսքի ինտենսիվությունը կազմում է ուղիղ շարժման հոսքի ինտենսիվության 15-30 %-ը և առկա են ազատ տարածքներ պետք է կիրառել կիսաուղիղ ուղեթևեր, որոնք պահանջում են երկու-երեք մակարդակներով օղակաձև և գալարաձև հանգույցների իրականացում: «Երեքնուկի տերև» տիպի ձախակողմյան ուղեթևեր պետք է կիրառել 2-րդ և 3-րդ դասի հանգույցներում, երբ ձախակողմյան հոսքի ինտենսիվությունը ուղիղ շարժման հոսքի ինտենսիվության 15 %-ից պակաս է: Կառուցապատման տեսակետից սուղ պայմաններում թույլատրվում է կիրառել «սեղմված երեքնուկի տերև» տիպի ձախակողմյան ուղեթևեր 12-18 մ շառավիղներով, իսկ առավել բարդ պայմաններում՝ 8-12 մ:
5. Տրանսպորտային հանգույցների աջակողմյան և ձախակողմյան ուղեթևերի մուտքերի հաշվարկային արագությունները պետք է սահմանել ըստ աղյուսակ 22-ի։

Աղյուսակ 22

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | **Տրանսպորտային հանգույցի դասը** | **Հաշվարկային արագություններ, կմ/ժամ** | |
| **Աջակողմյան ուղեթևերի մուտքերում** | **Ձախակողմյան ուղեթևերի մուտքերում** |
|  | 1-ին | 60 | 40 |
|  | 2-րդ | 50 | 40 |
|  | 3-րդ | 50 | 30 |
|  | 4-րդ | 40 | 30 |

1. Տրանսպորտային հանգույցների աջակողմյան և ձախակողմյան ուղեթևերի միջին մասերում հաշվարկային արագությունները պետք է սահմանել մուտքերի հաշվարկային արագությունների հաշվառմամբ՝ ըստ աղյուսակ 23-ի։

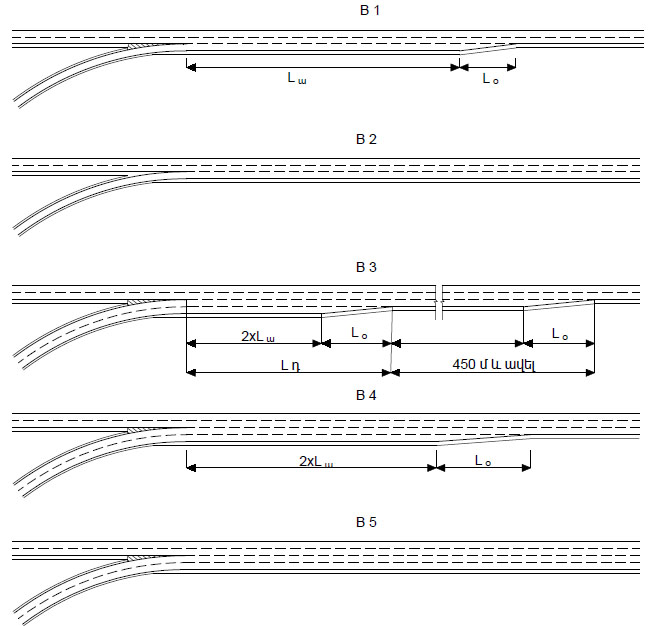
Աղյուսակ 23

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | **Հաշվարկային արագությունը ուղեթևի մուտքում, կմ/ժամ** | **Հաշվարկային արագությունը ուղեթևի միջին մասում, կմ/ժամ** | |
| **Աջակողմյան** | **Ձախակողմյան** |
|  | 60 | 40 | - |
|  | 50 | 30 | - |
|  | 40 | 30 | 25 |
|  | 30 | 25 | 20 |

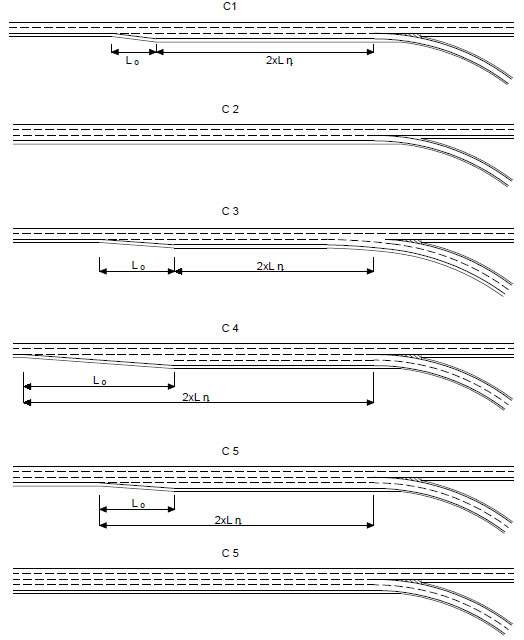
### ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀՈՍՔԵՐԻ ԱՆՋԱՏՄԱՆ ԵՎ ՄԻԱՑՄԱՆ ՏԵՂԱՄԱՍԵՐ:

### ԱՆՑՈՒՄԱՅԻՆԱՐԱԳԱՑՄԱՆ ԳՈՏԻՆԵՐ

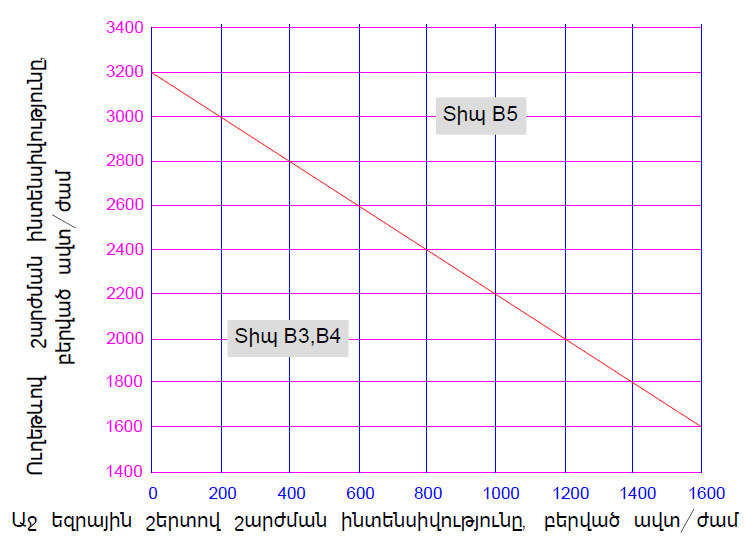
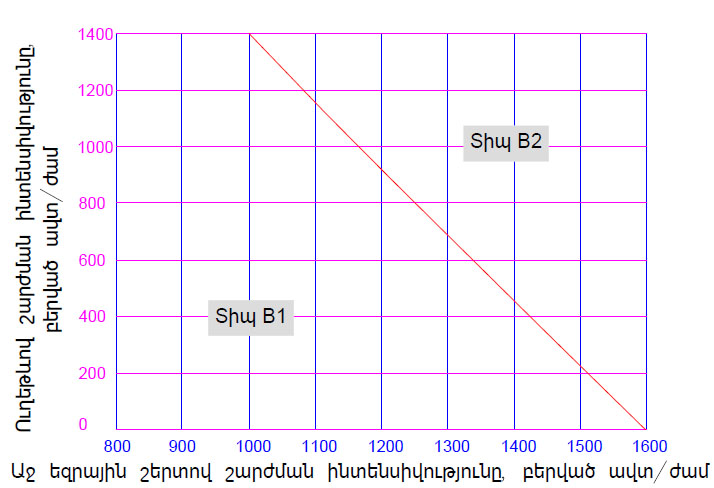
1. Տրանսպորտային հանգույցների ուղեթևերի լծորդումը մայրուղային փողոցների և ճանապարհների հետ պետք է իրականացնել անցումայինարագացման գոտիների միջոցով, համաձայն գծանկար 4-ի և գծանկար 5-ի՝ անհրաժեշտության դեպքում փոխելով հիմնական ուղղության շարժման շերտերի քանակը: Գծանկար 4-ում նշված արագացման B1-ից և B5 գոտիների սխեմաները պետք է որոշել ըստ գծանկար 6-ի նոմոգրամի, իսկ գծանկար 5-ում նշված դանդաղեցման գոտիների С1-ից և С6 սխեմաները՝ ըստ աղյուսակ 24-ի: Արագացման Lա, դանդաղեցման Lդ գոտիների երկարությունները մինչև 20‰ երկայնական թեքությունների դեպքում պետք է սահմանել համաձայն աղյուսակ 25-ի, որտեղ բերված են նաև Lо անցամասի երկարությունները: Եթե անցումային արագացման գոտին ընկած է ճանապարհի կամ փողոցի 20‰ -ից ավելի, ապա երկայնական թեքությամբ տեղամասում աղյուսակ 25–ի տվյալները բազմապատկվում են աղյուսակ 26-ում բերված գործակիցներով:
2. Անցումային արագացման գոտիների (acceleration lanes) լայնությունը պետք է ընդունել հավասար հիմնական ուղղության հարակից շերտի լայնությանը:



Գծ.4 Տրանսպորտային հոսքերի միացման սխեմաներ



Գծ.5 Տրանսպորտային հոսքերի անջատման սխեմաներ



Գծ.6 Թափառի համար անցումայինարագացման գոտու տիպի ընտրության նոմոգրամ

Աղյուսակ 24

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N | **Հիմնական ուղղության վրա շարժման շերտերի թիվը տրանսպորտային հոսքերի անջատումից առաջ/հետո** | **Դանդաղեցման գոտիների սխեմաների կիրառման ոլորտները** | | |
| **Ուղեթևի վրա շարժման ինտենսիվությունը, բերված ավտ/ժամ** | | |
| 1400-ից պակաս | 1400-2300 | 2300-ից ավել |
| 1. | 2/2, 3/3, 4/4, 5/5 | С1 | С3 | С4 |
| 2. | 3/2, 4/3, 5/4՝ | С2 | С5 | |
| 3. | 4/2, 5/3 | - | С6 | |

Աղյուսակ 25

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | **Հիմնական փողոցի կամ ճանապարհի հաշվար կային արագու թյունը, կմ/ժամ** | **Lо անցա մասի երկա րու թյունը, մ** | **Անցումային-արագացման գոտու երկարությունը, մ** | | | | | | |
| **Հաշվարկային արագությունը ուղեթևի վրա, կմ/ժամ** | | | | | | |
| **30** | **35** | **40** | **45** | **50** | **55** | **60** |
| 1. | 60 | 30 | 20/15 | 15/10 | - | - | - | - | - |
| 2. | 70 | 35 | 35/25 | 30/20 | 20/15 | 15/10 | - | - | - |
| 3. | 80 | 40 | 50/35 | 45/30 | 35/25 | 30/20 | 20/15 | 10/5 | - |
| 4. | 90 | 45 | 65/45 | 60/40 | 55/35 | 45/30 | 35/25 | 25/20 | 15/10 |
| 5. | 100 | 60 | 85/60 | 80/55 | 75/50 | 65/45 | 55/40 | 45/35 | 35/25 |
| 6. | 120 | 75 | 130/90 | 125/85 | 120/80 | 110/75 | 100/70 | 90/65 | 80/60 |
| 7. | Համարիչում բերված են արագացման Lա, իսկ հայտարարում` դանդաղեցման Lդ  գոտիների երկարությունները: | | | | | | | | |

Աղյուսակ 26

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | **Անցումային-արագացման գոտու երկարության փոփոխման գործակիցը (K) տարբեր թեքությունների դեպքում** | | |
| Վերելք կամ վայրէջք | **Երկայնական թեքության տիրույթը,‰** | **K** |
| 1. | Արագացման գոտիներ | | |
| 1) | Վերելք | 20-40 | 1.20 |
| 40-60 | 1.35 |
| 2) | Վայրէջք | 20-40 | 0.75 |
| 40-60 | 0.60 |
| 2. | Դանդաղեցման գոտիներ | | |
| 1) | Վերելք | 20-40 | 0.90 |
| 40-60 | 0.80 |
| 2) | Վայրէջք | 20-40 | 1.15 |
| 40-60 | 1.30 |

1. Տրանսպորտային հոսքերի միացման և անջատման տեղամասերի միջև նվազագույն հեռավորությունները պետք է սահմանել ըստ աղյուսակ 27-ի:

Աղյուսակ 27

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | **Տրանսպորտային հոսքերի միացման-անջատման տիպը** | **Տեղամասերի միջև նվազագույն հեռավորությունները,մ** | |
| **Մայրուղային ճանապարհներ, անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներ** | **Լրիվ/ոչ լրիվ տիպի տրանսպորտային հանգույցի ուղեթևեր** |
| 1. | Անջատում-անջատում | 300 | 240/180 |
| 2. | Միացում-միացում |
| 3. | Անջատում-միացում | 150 | 120 |
| 4. | Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում, պահանջվող ցուցանիշների պահմանման անհնարինության դեպքում՝ համապատասխան հիմնավորմամբ, թույլատրվում է նվազեցնել տրանսպորտային հանգույցի ուղեթևերին ներկայացվող պահանջները | | |

### ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀՈՍՔԵՐԻ ՄԻԱՁՈՒԼՄԱՆ ՏԵՂԱՄԱՍԵՐ

1. Տրանսպորտային հոսքերի միաձուլման տեղամասերի (traffic flow confluence sections) երկարությունները պետք է սահմանել հաշվարկով՝ կախված փոխհատվող հոսքերի ինտենսիվություններից և միաձուլման տեղամասում շարժման հաշվարկային արագությունից՝ առնվազն ըստ աղյուսակ 28-ի տվյալների:
2. Հոսքերի միաձուլման տեղամասում շարժման շերտի լայնությունը պետք է ընդունել հավասար հիմնական ուղղության հարակից շերտի լայնությանը:

Աղյուսակ 28

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | **Հաշվարկային արագությունը, կմ/ժամ** | **Հոսքերի միաձուլման տեղամասի երկարությունը, մ** |
| 1. | 120 | 450 |
| 2. | 100 | 300 |
| 3. | 90 | 250 |
| 4. | 80 | 200 |
| 5. | 70 | 150 |
| 6. | 60 | 100 |

### ՈՒՂԵԹԵՎԵՐԻ ԼԱՅՆԱԿԱՆ ԿՏՐՎԱԾՔԸ

1. Տրանսպորտային հանգույցների ուղեթևերի նախագծման ժամանակ միաշերտ ուղեթևեր պետք է նախատեսել մինչև 1400 բերված միավոր/ժամ, իսկ երկշերտ ուղեթևեր՝ 1400-2800 բերված միավոր/ժամ ինտենսիվության դեպքում: 2800 բերված միավոր/ժամ-ից ավել շարժման ինտենսիվություն ունեցող ուղեթևերի նախագծման դեպքում պետք կատարել շարժման շերտերի քանակի հիմնավորում՝ հաշվի առնելով 39-րդ կետի պահանջները:
2. Տրանսպորտային հանգույցների 500 մ և ավել երկարությամբ ուղեթևերը պետք է նախագծել երկու և ավել շերտերով՝ անկախ դրանցով շարժման ինտենսիվությունից:
3. Միաշերտ ուղեթևերի շարժման շերտի լայնությունը պետք է նշանակել 5,0 մ՝ առանց հորիզոնական կորերի վրա լրացուցիչ լայնացումների: Երկշերտ և բազմաշերտ ուղեթևերի շարժման շերտի լայնությունը պետք է նշանակել 3,5 մ: Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում երկշերտ և բազմաշերտ ուղեթևերի շարժման շերտի լայնությունը թույլատրվում է ընդունել 3,25 մ:
4. Երկշերտ և բազմաշերտ ուղեթևերի երթևեկային մասի լայնությունը պետք է սահմանել՝ հաշվի առնելով հորիզոնական կորերի վրա լրացուցիչ լայնացումները, որոնց մեծությունները պետք է ընդունել ըստ 57-րդ կետի:
5. Տրանսպորտային հանգույցների ուղեթևերի երթևեկային մասի լայնական թեքությունները պետք է ընդունել միաթեք 20‰ - 40‰՝ կախված հորիզոնական կորի շառավղից ըստ սույն կանոնների հավաքածուի 10-րդ աղյուսակի։
6. Վիրաժի անցամասում երթևեկային մասի եզրի երկայնական թեքության ավելացումը պետք է կազմի 10 ‰-ից ոչ ավելի։
7. Կողնակների լայնությունը կորացումների ներքին կողմից պետք է կազմի 1,5 մ-ից ոչ պակաս, արտաքին կողմից՝ 3,0 մ-ից։ Կողնակները ամբողջ լայնությամբ պետք է ամրացված լինեն ծածկով։

### ՈՒՂԵԹԵՎԵՐԻ ՀԱՏԱԿԱԳԻԾԸ ԵՎ ԵՐԿԱՅՆԱԿԱՆ ՊՐՈՖԻԼԸ

1. Ուղեթևերի հորիզոնական կորերի նվազագույն շառավիղները պետք է որոշել հաշվարկով ըստ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 31-րդ կետի բանաձևի, ընդ որում՝ լայնական ուժի գործակիցը պետք է ընդունել կախված հաշվարկային արագությունից` համաձայն 9-րդ աղյուսակի:
2. Ուղեթևերի հորիզոնական կորերի նվազագույն շառավիղները կարող են սահմանվել ըստ սույն նորմերի 10-րդ աղյուսակի:
3. Տրանսպորտային հանգույցների հիմնական ուղղությունների և ուղեթևերի երթևեկային մասի երկայնական թեքությունները պետք է նշանակվեն անհատական կարգով՝ կախված տեղանքի ռելյեֆից, քաղաքաշինական և կլիմայական պայմաններից, բայց 15-րդ աղյուսակի տվյալներից և 60‰-ից ոչ ավելի։ Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում թույլատրվում է հիմնական ուղղությունների և ուղեթևերի երթևեկային մասի առավելագույն երկայնական թեքություններն ընդունել 80‰։
4. Տրանսպորտային հանգույցների ուղեթևերի առավելագույն երկայնական թեքություններով տեղամասերի երկարությունները պետք է սահմանափակել ըստ 14-րդ աղյուսակի։
5. Տրանսպորտային հանգույցների ուղեթևերի փոքր շառավղով տեղամասերում առավելագույն երկայնական թեքությունները պետք է նվազեցնել ըստ 15-րդ աղյուսակի։

### ՀԵՏԻՈՏՆԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒՂԻՆԵՐ

### ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ

1. Ճանապարհափողոցային ցանցի մեջ մտնող հետիոտնային հաղորդակցուղիներ նախագծելիս պետք է ապահովել հետիոտնային երթևեկության անվտանգ և անխափան անցումը:
2. Տրանսպորտային հաղորդակցուղիների հետ հետիոտնային փողոցների և հետիոտնային գոտիների փոխհատման դեպքում՝ տրանսպորտի և հետիոտների երթևեկության անվտանգության բարձրացման նպատակով պետք է նախատեսել.
3. մինչև մայթի մակարդակ բարձրացրած երթևեկային մաս՝ հետիոտնային անցման լայնությամբ,
4. կարգավորվող հետիոտնային անցումներ,
5. արհեստական անհարթություններ, աղմկային գոտիներ և երթևեկության կազմակերպման այլ միջոցներ,
6. կարգավորվող հետիոտնային անցումներից առաջ նախազգուշացնող ցուցիչներ:
7. միևնույն մակարդակում հետիոտնային անցումների իրականացման անհնարինության դեպքում թույլատրվում է նախատեսել վերգետնյա կամ ստորգետնյա հետիոտնային անցումներ:
8. Հետիոտնային գոտիների, փողոցների, հրապարակների, մայթերի, տարբեր մակարդակներում հետիոտնային անցումների տարածքներում մանրածախ առևտրի և սպասարկման օբյեկտների տեղաբաշխումը չպետք է խանգարի նշված գոտիների և օբյեկտների շահագործմանը (ջրահեռացում, դրենաժ, մաքրում և այլն) և հետիոտնային հոսքերի անխափան անցմանը:
9. Հետիոտնային հաղորդակցուղիների հարաչափերի հաշվարկի համար հետիոտնային շարժման արագությունը պետք է ընդունել 4,2 կմ/ժամ:

### ՄԱՅԹԵՐ ԵՎ ՀԵՏԻՈՏՆԱՅԻՆ ՈՒՂԻՆԵՐ

1. Մայթերը (sidewalks) նախագծում են՝ առանձնացնելով երթևեկային մասից եզրաքարով և սիզամարգով: Վերակառուցման և հիմնանորոգման նախագծերում, սուղ պայմաններում և տեղական փողոցներում թույլատրվում է սիզամարգ չիրականացնել:
2. Մայթերի լայնությունը պետք է ընդունել՝ հաշվի առնելով փողոցների և ճանապարհների կարգերը/դասերը, հետիոտնային շարժման ծավալները, ինչպես նաև մայթի սահմաններում հենարանների, ծառերի, ցուցանակների և այլն տեղաբաշխումը: Մայթերի հետիոտնային մասի նվազագույն լայնությունը պետք է որոշել հաշվարկով՝ ելնելով հետիոտնային շարժման կանխատեսվող ինտենսիվությունից և հետիոտնային երթևեկության մեկ շերտի թողունակությունից, որը պետք է ընդունել ըստ 29-րդ աղյուսակի, բայց 4-րդ և 5-րդ աղյուսակներում նշված չափերից ոչ պակաս:
3. Կողային առուների, 1-2 մ բարձրությամբ լիցքերի կամ հանույթների շեպերի և մայթերի միջև պետք է նախատեսել 0,5 մ-ից ոչ պակաս լայնությամբ բերմաներ։ Լիցքերի կամ հանույթների շեպերի 2 մ –ից մեծ բարձրության դեպքում բերմայի լայնությունը պետք է ընդունել 1,5 մ-ից ոչ պակաս։ 2 մ–ից մեծ բարձրության շեպերին հարելու և 1,5 մ–ից ոչ պակաս լայնությամբ բերմայի դեպքում մայթերում պետք է նախատեսել ճանապարհային արգելապատնեշներ։

Աղյուսակ 29

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | **Հետիոտնային հաղորդակցուղու տիպը և ճանապարհափողոցային ցանցում տեղաբաշխումը** | **Շարժման 0,75 մ լայնությամբ մեկ շերտի թողունակությունը, մարդ/ժամ** |
| 1. | Մայթեր զարգացած առևտրական ցանցով փողոցներում | 700 |
| 2. | Մայթեր քիչ զարգացած առևտրական ցանցով և առանց առևտրական ցանցի փողոցներում | 800 |
| 3. | Մայթեր փողոցների և ճանապարհների կանաչ տարածքների սահմաններում կամ հարակից կառուցապատման բացակայության դեպքում | 900 |
| 4. | Զբոսուղիներ, բուլվարներ | 600 |

1. Վարչական և առևտրական կենտրոնների, հյուրանոցների, թատրոնների, դպրոցների, ցուցահանդեսների և շուկաների մոտ հետիոտնային ուղիները (մայթեր, հրապարակներ, անցումներ) պետք է նախագծել ըստ ծանրաբեռնված (պիկ) ժամերի հետիոտնային ինտենսիվության՝ 0,3մ2/մարդուց, իսկ գործարանների, մարզահանդեսային համալիրների, կինոթատրոնների, կայարանների մոտ՝ 0,8մ2/մարդուց ոչ ավելի խտության պայմանից՝ ապահովելով Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2020 թվականի դեկտեմբերի 15-ի «ՀՀՇՆ 31-03 «Հասարակական շենքեր և շինություններ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 95-Ն հրամանի պահանջները:
2. Մայթի պահանջվող լայնության հաշվարկի ժամանակ, հետիոտնային երթևեկության համար պետք է նախատեսել 0.75 մ լայնությամբ մեկ լրացուցիչ շերտ, եթե երթևեկության հեռանկարային ինտենսիվությունը պիկ ժամին երկու ուղղություններով գերազանցում է 2400 հետիոտն/ժամը։
3. Հետիոտնային ուղու, փողոցի երթևեկային մասից անկախ ծրագծման դեպքում, նվազագույն լայնությունը պետք է կազմի 1,5 մ։
4. Մայթերի և հետիոտնային ուղիների 40 ‰-ից ավել երկայնական թեքությունների դեպքում պետք է նախատեսել միջանկյալ հորիզոնական հարթակներ, որոնց միջև հեռավորությունները պետք է ընդունել ըստ 30-րդ աղյուսակի։
5. Մայթերի և հետիոտնային ուղիների 50‰-ից ավել երկայնական թեքությունների դեպքում անհրաժեշտ է նախատեսել աստիճանավանդակներ՝ թեքահարթակի, վերելակի կամ ամբարձիչի հետ համատեղ:

Աղյուսակ 30

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N | **Երկայնական թեքություն, ‰** | **Հորիզոնական հարթակների միջև հեռավորությունը, ոչ ավել, մ** | | |
| **Հարթակի երկարությունը ոչ պակաս 1,5մ, մինչև 5,0 մ** | **Հարթակի երկարությունը 5,0 մ-ից ոչ պակաս** |
| 1. | 40-50 | 25 | 80 |
| 2. | 50-80 | 10 | 25 |
| 3. Մայթերի տարբեր երկայնական թեքություններով տեղամասերում հարթակների միջև հեռավորությունը պետք է նշանակել ըստ թեքության մեծ արժեքի | | | | |

1. Մայթերի լայնական թեքությունները պետք է ընդունել ըստ 9-րդ աղյուսակի:
2. Առանձին աստիճանաշարում աստիճանների քանակը պետք է ընդունել 3-12, աստիճանաշարի լայնությունը՝ ոչ պակաս 1.35 մ, աստիճանի բարձրությունը՝ 0,12-0,15 մ, խորությունը՝ ոչ պակաս 0,4մ: Յուրաքանչյուր աստիճանաշարից հետո պետք է նախատեսել 1,5 մ-ից ոչ պակաս երկարությամբ հարթակներ։ Աստիճանաշարի սահմաններում աստիճանների քանակը, որպես կանոն, պետք է լինի նույնը։ Աստիճանների և թեքահարթակների զույգ կողմերից պետք է նախատեսել բազրիքներ՝ 0,9 մ և 0,7 մ բարձրության վրա տեղաբաշխված բռնաձողերով: Եթե մայթերի երկայնական թեքությունը 60 ‰-ից ավելի է, ապա դրանք նույնպես պետք է սարքավորված լինեն բազրիքներով:
3. IV ճանապարհակլիմայական շրջանում (համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հավելվածի 418-րդ կետի) գտնվող շրջաններում մայթերի և հետիոտնային ուղիների երկայնական թեքությունները պետք է ընդունել 40 ‰-ից ոչ ավելի։
4. Մայթերի և հետիոտնային ուղիների թեքահարթակների երկայնական թեքությունը չպետք է գերազանցի 50 ‰-ը: Լեռնային և խիստ կտրտված տեղանքներով շրջաններում, ինչպես նաև վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում թեքահարթակների երկայնական թեքությունը թույլատրվում է ընդունել մինչև 80 ‰:
5. Անվասայլակներով տեղաշարժվող հաշմանդամություն ունեցող անձանց համար նախատեսված մայթերի և հետիոտնային ուղիների թեքահարթակների երկայնական թեքությունները պետք է ընդունել 40 ‰-ից ոչ ավելի, իսկ լայնական թեքությունները՝ 10 ‰-ից: Բացառիկ դեպքերում թույլատրվում է ավելացնել երկայնական թեքությունները մինչև 100 ‰՝ յուրաքանչյուր 12 մ-ը մեկ նախատեսելով 1,8 մ-ից ոչ պակաս երկարությամբ միջանկյալ հորիզոնական հարթակներ:
6. Հետիոտնային շարժման մինչև 2400 մարդ/ժամ (երկու ուղղությամբ) առավելագույն ինտենսիվության դեպքում աստիճանավանդակի հետ համատեղ նախատեսվող թեքահարթակի լայնությունը՝ հաշվի առնելով բնակչության սակավաշարժ խմբերի շարժումը, պետք է նախատեսել 0,9 մ-ից ոչ պակաս, իսկ 2400 մարդ/ժամ-ից ավել ինտենսիվության դեպքում՝ 1,8 մ-ից:
7. Փողոցների երթևեկային մասի հետ մայթերի և հետիոտնային ուղիների փոխհատման տեղերում փողոցի եզրաքարի բարձրությունը պետք է լինի 0,025–0,040 մ-ից ոչ ավելի, ընդ որում երթևեկային մասի նեղացում չի թույլատրվում: Մայթի թեքությունը դեպի երթևեկային մաս վայրէջքի թեքահարթակում պետք է լինի 100 ‰-ից ոչ ավելի։
8. Հետիոտնային ուղիները պետք է կահավորված լինեն՝ հաշվի առնելով հաշմանդամություն ունեցող անձանց բոլոր խմբերի (հենաշարժական համակարգի, տեսողության, լսողության խանգարումներ ունեցողների) համար մատչելիությունը: Հետիոտնային ուղիների ծածկերը պետք է իրականացվեն կոշտ նյութերից, ունենան հավասարություն, շարժման ժամանակ չառաջացնեն վիբրացիա, չողողվեն անձրևների ժամանակ:
9. Հետիոտնային ուղիների ծածկի վրա նախազգուշական ֆունկցիա կատարող շոշափողական (տակտիլ) միջոցները պետք է տեղադրել տեղեկատվության օբյեկտից՝ վտանգավոր հատվածի սկզբից, շարժման ուղղության փոփոխումից, մուտքից և այլն, 0,8 մ-ից ոչ պակաս հեռավորության վրա: Տեսողության խնդիրներ ունեցող մարդկանց բարձր ռիսկայնությամբ գոտիների (խոչընդոտներ, աստիճաններ, հետիոտնային անցումներ և այլն) մասին տեղեկատվությունը պետք է տրամադրվի հետիոտնային ուղիների և մայթերի ծածկի մակերևույթային շերտի տեքստուրայի փոփոխությամբ կամ նախազգուշացնող շոշափողական (տակտիլ) տեսակետից կոնտրաստային ցուցիչներ տեղադրելով:
10. Ռելյեֆի բարդ պայմաններում, բնակչության սակավաշարժուն խմբերի համար հետիոտնային ուղիների ապահովման անհնարինության դեպքում, պետք է նախատեսել նվազագույն հնարավոր երկարությամբ այլընտրանքային ուղիներ:

### ՀԵՏԻՈՏՆԱՅԻՆ ԱՆՑՈՒՄՆԵՐ

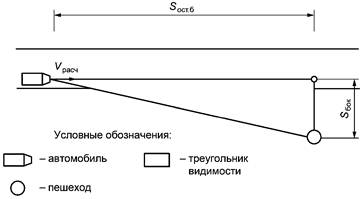
### ԵՐԹԵՎԵԿԱՅԻՆ ՄԱՍԻ ՀԵՏ ՆՈՒՅՆ ՄԱԿԱՐԴԱԿՈՒՄ ԳՏՆՎՈՂ ՀԵՏԻՈՏՆԱՅԻՆ ԱՆՑՈՒՄՆԵՐ

1. Հետիոտնային անցման տիպի ընտրության ժամանակ պետք է հաշվի առնել Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 21-ի «ՀՀՇՆ 30-02-2022 «Տարածքի բարեկարգում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 12-Ն հրամանի պահանջները և ստորև ներկայացված պայմանները՝
2. տրանսպորտի և հետիոտների շարժման կազմակերպման և անվտանգության պայմանները,
3. ճանապարհի կամ փողոցի կարգը/դասը,
4. տրանսպորտի և հետիոտների շարժման ինտենսիվությունները,
5. հարակից կառուցապատման բնույթը, դրա պատմա-մշակութային, ճարտարապետա-քաղաքաշինական նշանակությունը,
6. անցման տեղաբաշխման տեղում ստորգետնյա տարածքի օգտագործման աստիճանը:
7. Երթևեկային մասի հետ նույն մակարդակում գտնվող հետիոտնային անցումները պետք է նախատեսել՝
8. երբ տրանսպորտի երթևեկության ինտենսիվությունը մեկ ուղղությամբ բոլոր գոտիներով գերազանցում է 250 բերված միավոր/ժամ-ը,
9. փողոցների փոխհատումներում,
10. վերգետնյա հասարակական ուղևորատար տրանսպորտի կանգառի կետերում,
11. բնակչության սակավաշարժուն խմբերի կողմից այցելվող սոցիալական նշանակության օբյեկտների տեղաբաշխման տեղերում:
12. Երթևեկային մասի հետ նույն մակարդակում գտնվող հետիոտնային անցումներ թույլատրվում է տեղաբաշխել՝
13. շարժման կարգավորումով մայրուղային փողոցներում՝ 300-400մ-ը մեկ՝ համապատասխան վերգետնյա հասարակական ուղևորատար տրանսպորտի կանգառի կետերի տեղաբաշխման քայլին,
14. տեղական նշանակության փողոցներում՝ բնակելի և հասարակական նշանակության կառուցապատման գոտիներում՝ 150-250մ-ը մեկ՝ ըստ անհրաժեշտության:
15. Անընդհատ շարժմամբ մայրուղային փողոցներում երթևեկային մասի հետ նույն մակարդակում գտնվող հետիոտնային անցումներ չեն թույլատրվում:
16. Երթևեկային մասի հետ նույն մակարդակում գտնվող հետիոտնային անցումները և դրանց մոտեցումները պետք է նախագծել երթևեկային մասի առանցքի նկատմամբ ոչ պակաս 80° անկյան տակ: Գոյություն ունեցող փողոցներում հետիոտնային անցման տեղի ընտրության ժամանակ (վերակառուցման կամ հիմնանորոգման պայմաններում) պետք է ապահովվեն տեսանելիության պահանջները համաձայն 3.6-րդ բաժնի:
17. Երթևեկային մասի հետ նույն մակարդակում գտնվող չկարգավորվող հետիոտնային անցումները պետք է նախատեսել փողոցների 40 ‰-ից ոչ մեծ երկայնական թեքություններով տեղամասերում:
18. Հետիոտնային անցման լայնությունը պետք է նշանակել ըստ հետիոտնային շարժման ինտենսիվության՝ յուրաքանչյուր 500 հետիոտն/ժամ-ին 1 մ, բայց 4,0 մ-ից ոչ պակաս։
19. Հետիոտնային շարժման ուղիների հետ երթևեկային մասի չկարգավորվող փոխհատումների նախագծման ժամանակ պետք է ապահովել հետիոտների և տրանսպորտային միջոցների փոխադարձ տեսանելիությունը: Հետիոտնային անցումների գոտում կողային տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունները պետք է ապահովեն հետիոտների շարժման ուղու մեջտեղում գտնվող, 0,6 մ և ավել բարձրություն ունեցող ցանկացած առարկաների տեսանելիությունը երթևեկային մասի մակերևույթից 1,0 մ բարձրության վրա գտնվող վարորդի աչքից: Հետիոտների կողային տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունները սահմանվում են ըստ գծանկար 7-ի և պետք է նշանակվեն ըստ աղյուսակ 31-ի:

Աղյուսակ 31

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Ավտոմոբիլի հաշվարկային արագությունը, Vհաշվ, կմ/ժամ | Հետիոտնային անցման մոտ ավտոմոբիլի տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունը,  Sավտ,մ | Հետիոտնային անցման կողային տեսանելիության հեռավորությունը, Sկող, մ |
| 1. | 30 | 35 | 4,6 |
| 2. | 40 | 50 | 5,0 |
| 3. | 50 | 65 | 5,1 |
| 4. | 60 | 85 | 5,6 |
| 5. | 70 | 105 | 5,9 |

1. Հետիոտնային անցման տեսանելիության ապահովման անհնարինության դեպքում պետք է նախատեսել լուսացույցեր, իսկ մեկ ուղղությամբ տրանսպորտի 3 և ավել շարժման գոտիների դեպքում նաև անվտանգության կղզյակներ:



**Պայմանական նշանակումներ**

Գծ. 7 Հետիոտնային անցման մոտ կողային տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունը

**Ավտոմոբիլ**

**Տեսանելիության եռանկյուն**

**Հետիոտն**

V հաշվ

S ավտ

S կող

1. Անվտանգության կղզյակի լայնությունը պետք է ընդունել 2,0 մ-ից ոչ պակաս, իսկ 2,0 մ–ից մեծ լայնությամբ բաժանիչ գոտիների առկայության դեպքում՝ հավասար բաժանիչ գոտիների լայնությանը:
2. Բնակչության սակավաշարժուն խմբերի համար մատչելիության և շարժման անվտանգության ապահովման համար անվտանգության կղզյակի սահմաններում պետք է նախատեսել ոչ պակաս 1,5Image1,5 մ չափի հարթակ, իսկ մայթից դեպի հետիոտնային անցումներ մուտքերը պետք է կահավորված լինեն ուղղորդիչ շոշափողական (տակտիլ) վերգետնյա ցուցիչներով:
3. Հետիոտնային անցումների և անվտանգության կղզյակների գոտում պետք է ապահովել ջրահեռացում, որը կբացառի հետիոտնային ուղիների մակերևույթի վրա ջրի կուտակումը:

### ՍՏՈՐԳԵՏՆՅԱ և ՎԵՐԳԵՏՆՅԱ ՀԵՏԻՈՏՆԱՅԻՆ ԱՆՑՈՒՄՆԵՐ

1. Փողոցների և ճանապարհների երթևեկային մասի մակարդակից դուրս ստորգետնյա և վերգետնյա հետիոտնային անցումներ պետք է նախատեսել՝
2. անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում և ճանապարհներում՝ 300 - 400 մ միջակայքերով,
3. երթևեկության կարգավորումով մայրուղային փողոցներում և ճանապարհներում՝ երթևեկային մասի 14,0 մ-ից ավել լայնության, հետիոտնային շարժման 1500 մարդ/ժամ-ից ավել ինտենսիվության դեպքում՝ 300 - 400 մ միջակայքերով,
4. հասարակական և բնակելի տարածքներով անցնող արագընթաց տրամվայի գծերի և երկաթուղիների հատման ժամանակ՝ 400-800 մ միջակայքերով, հնարավորության դեպքում անցումները համատեղելով կանգառի կետերի հետ,
5. ճանապարհների և փողոցների միևնույն մակարդակում փոխհատումներում՝ 300 բերվ.ավտ/ժամ-ից ավել ինտենսիվությամբ չկարգավորվող աջակողմյան հոսքով:
6. Ստորգետնյա և վերգետնյա հետիոտնային անցումներ, անկախ հետիոտնային երթևեկության ինտենսիվությունից, թույլատրվում է նախատեսել հետևյալ դեպքերում՝
7. տարբեր մակարդակներում տրանսպորտային հանգույցներում՝ ապահովելու համար բոլոր ուղղություններով անվտանգ հետիոտնային անցումներ,
8. փողոցների փոխհատումներում և ուղետեղամասերում, որոնք բնորոշվում են հետտիոտների մասնակցությամբ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների բարձր մակարդակով,
9. փողոցների փոխհատումներում և ուղետեղամասերում, որոնցում պետք է բարձրացնել թողունակությունը և որտեղ լուսացուցային կարգավորումը կիրառվում է մայրուղու վրայով հետիոտնային հոսքերի անցման ապահովման համար,
10. հետիոտնային անցումներում, որտեղ հետիոտների կողմից լուսացույցի թույլատրող լուսանշանի սպասումը գերազանցում է 2 րոպեն,
11. տրանսպորտային միջոցների ինքնակարգավորվող երթևեկությամբ հրապարակներում և խաչմերուկներում, որտեղ միևնույն մակարդակում փոխհատվող տրանսպորտային և հետիոտնային հոսքերի ծավալները պահանջում են լուսացուցային կարգավորման ներդրում:
12. Ստորգետնյա և վերգետնյա հետիոտնային անցումների ուրվագիծը և ծավալահատակագծային լուծումը պետք է հաշվի առնեն հետիոտնային հիմնական հոսքերի շարժման ուղղությունները, ըստ ուղղությունների հետիոտնային շարժման առկա (դիտարկումների հիման վրա որոշվող) և հեռանկարային (հետիոտնային և տրանսպորտային հոսքերի ծավալների կանխատեսումների հիման վրա որոշվող) ինտենսիվությունները, տարածքի զարգացման ծրագրերը (տարբեր գործառնական նշանակության կառուցապատման, ճանապարհատրանսպորտային շինարարության, հարակից տարածքի բարեկարգման միջոցառումների ծավալները):
13. Հետիոտնային անցումների լայնությունը պետք է նշանակել կախված պիկ ժամին հետիոտնային երթևեկության ինտենսիվությունից: Շարժման մեկ շերտի լայնությունը պետք է ընդունել 1 մ, թողունակությունը թունելների՝ 2000 մարդ/ժամ, հետիոտնային թեքահարթակների՝ 1750 մարդ/ժամ, աստիճանների՝ 1500 մարդ/ժամ: Անցման նվազագույն լայնությունը պետք է ընդունել 3 մ, երկկողմանի աստիճաններինը՝ յուրաքանչյուրը 2,25 ական մ: Անցման առլույս բարձրությունը պետք է նշանակել 2,3 մ-ից ոչ պակաս (հատակի նիշից մինչև դուրս եկող կոնստրուկցիաների կամ լուսավորման սարքերի ներքին եզրը)։ Վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում մուտքերի տեղամասերում անցման առլույս բարձրությունը աստիճանների մակարդակից մինչև կոնստրուկցիաների ներքին եզրը թույլատրվում է պահպանել հավասար գոյություն ունեցող չափին, բայց 2,1 մ-ից ոչ պակաս:
14. Ստորգետնյա հետիոտնային անցման աստիճանավանդակների աստիճանները պետք է ունենան 12×40 սմ չափեր, սուղ պայմաններում՝ 1:2,3-ից (14×32 սմ) ոչ ավելի թեք: Նույն աստիճանաշարում պետք է նախատեսել ոչ ավել 12 աստիճաններ: Միջանկյալ հարթակի երկարությունը պետք է լինի 1,5 մ-ից ոչ պակաս: Թեքահարթակի թեքությունը պետք է կազմի 60 ‰-ից ոչ ավելի։ Հատուկ բարդ պայմաններում, համապատասխան հիմնավորման դեպքում, թեքահարթակի թեքությունը թույլատրվում է մինչև 80 ‰:
15. Հետիոտնային անցումների թողունակության մեծացման նպատակով թույլատրվում է նախատեսել հետիոտնային շարժումն արագացնող համակարգեր՝ շարժող մայթեր (հորիզոնական գործողության էսկալատորներ):
16. Հետիոտնային անցումների հատակի երկայնական թեքությունները թույլատրվում է նշանակել 40 ‰-ից ոչ ավել: Լայնական թեքությունը պետք է նշանակել 10 ‰՝ ջրընդունիչ հորերի վանդակաճաղերով փակված վաքերի իրականացմամբ, որոնց երկայնական թեքությունը պետք է նշանակել 5 ‰-ից ոչ պակաս։ Համապատասխան հիմնավորման դեպքում թույլատրվում է հատակն իրականացնել առանց երկայնական թեքության՝ պայմանով, որ ջրահեռացումն իրականացվի վաքերով: Ստորգետնյա հետիոտնային անցման հորիզոնական տեղամասերի լծորդման ժամանակ եթե նիշերի տարբերությունը կազմում է մինչև 35 սմ պետք է նախատեսել թեքահարթակներ, իսկ 36 սմ և ավել տարբերության դեպքում՝ աստիճաններ:
17. Աստիճանավանդակների մակերևույթից ջրահեռացումը պետք է իրականացնել թեքությունների համակարգով: Աստիճանավանդակի վերին հարթակի մակերևույթը հարակից մայթի մակարդակից պետք է լինի 0,04 մ-ով բարձր: Աստիճանները և հարթակները պետք է նախատեսել 15 ‰ թեքությամբ:
18. Ստորգետնյա հետիոտնային անցումները պետք է նախագծել փողոցների երթևեկային մասի տակ նվազագույն խորացմամբ: Ընդ որում, հետիոտնային անցման ծածկի վերին մակարդակից մինչև ճանապարհային պատվածքի ներբանի մակարդակ եղած բացակը պետք է կազմի 0,4 մ-ից ոչ պակաս:
19. Ստորգետնյա և վերգետնյա հետիոտնային անցումներում լուսավորության մակարդակը պետք է ընդունել համաձայն
20. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի ապրիլի 13-ի «ՀՀՇՆ 22-03-2017 «Արհեստական և բնական լուսավորում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 56-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 5.2-րդ բաժնի:
21. Ստորգետնյա հետիոտնային անցումների ջրամատակարարումը պետք է իրականացվի քաղաքային ջրամատակարարման ցանցից: Ջրամատակարարման ներքին ցանցը պետք է նախատեսի դատարկման և աստիճանավանդակների ու հետիոտնային թեքահարթակների լվացման համար ճկափողերի միացման հնարավորություն:
22. Ստորգետնյա հետիոտնային անցումներում պետք է նախատեսել շինություններ էլեկտրոտեխնիկական սարքերի, ջրամատակարարման մուտքերի, ջրահեռացման կայանքների, աստիճանավանդակների և թեքահարթակների ջեռուցման սարքերի, սպասարկող անձնակազմի համար տարածքների տեղադրման, ինչպես նաև մաքրման միջոցների պահեստավորման համար: Ստորգետնյա հետիոտնային անցումների ծառայողական շինությունները պետք է կահավորված լինեն ջեռուցման և հարկադիր օդափոխության համակարգերով, որոնք պետք է ապահովեն նախագծային նվազագույն ջերմաստիճան +5 °C:
23. **ԱՎՏՈԿԱՅԱՆԱՏԵՂԵՐ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱ-ՓՈՂՈՑԱՅԻՆ ՑԱՆՑՈՒՄ** 
    1. **ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ**
24. Ճանապարհափողոցային ցանցի երթևեկային մասում ավտոկայանատեղեր (parkings) թույլատրվում է նախատեսել միայն մարդատար ավտոմոբիլների համար և եթե կան ճանապարհային ցանցի թողունակության և երթևեկային մասի լայնության պաշարներ:
25. Ճանապարհափողոցային ցանցում ավտոկայանատեղերի տեղադրման թույլատրելիությունը պետք է հիմնավորել՝ որոշելով ճանապարհափողոցային ցանցի թողունակության և երթևեկային մասի և մայթերի լայնության պաշարների առկայությունը՝ կանխատեսվող ցուցանիշների հաշվառմամբ:
    1. **ԱՎՏՈԿԱՅԱՆԱՏԵՂԵՐԻ ՏԵՂԱԿԱՅՄԱՆ ՀԱՄԱՐ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ԹՈՒՅԼԱՏՐԵԼԻՈՒԹՅԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ**
26. Ավտոկայանատեղերի տեղակայման ժամանակ պետք է որոշել դրանց տեղակայման թույլատրելիությունը` ելնելով հետևյալ պահանջներից.
    1. տրանսպորտի և հետիոտների երթևեկության անվտանգության պայմանների պահպանում,
    2. ավտոկայանատեղիների տեղակայումից հետո մնացած երթևեկային մասում պահանջվող թողունակության ապահովում (ըստ փաստացի և 4--5 տարվա համար կանխատեսվող երթևեկության ինտենսիվության): Ավտոկայանատեղերի տեղադրումից հետո երթևեկային մասի մնացած լայնությունը պետք է ապահովի նորմատիվային պայմաններով տրանսպորտի թողունակությունը՝ համաձայն 42-րդ կետի (բեռնվածության 0,8-ից ոչ ավել գործակցով):
27. Ճանապարհափողոցային ցանցի ընտրված տեղամասում ավտոկայանատեղերի տեղակայման թույլատրելիությունը որոշելիս պետք է՝
    1. հաշվի առնել երթևեկության գնահատված ինտենսիվությունները,
    2. հաշվի առնել առաջիկա 4-5 տարիների համար տրանսպորտի երթևեկության կանխատեսված ինտենսիվությունները,
    3. որոշել երթևեկային մասի թողունակության պաշարները առաջիկա 4-5 տարիների համար,
    4. որոշել երթևեկային մասի լայնության պաշարները,
28. Եթե վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի համար նախատեսված է առանձնացված գոտի փողոցների երթևեկային մասի վրա ավտոկայանատեղերի տեղադրում չի թույլատրվում:
29. Տարբեր կարգի/դասի փողոցների և ճանապարհների վրա ավտոկայանատեղերի տեղակայման պայմաններն առաջարկվում է սահմանել ըստ աղյուսակ 32-ի:

Աղյուսակ 32

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Փողոցների և ճանապարհների կարգը/դասը | Ավտոմոբիլների տեղադրման անկյունը | | | | | |
| 0° | 30° | 45° | 60° | 75° | 90° |
| 1. | Մայրուղային փողոցներ և ճանապարհներ | | | | | | |
|  | մայրուղային ճանապարհներ | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- |
|  | մայրուղային փողոցներ անընդհատ երթևեկությամբ | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- |
|  | քաղաքային նշանակության մայրուղային փողոցներ կարգավորվող երթևեկությամբ | -/+ | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- |
|  | համայնքային (շրջանային) նշանակության փողոցներ | -/+ | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- |
| 2. | Տեղական նշանակության փողոցներ և ճանապարհներ | | | | | | |
|  | փողոցներ բնակելի կառուցապատման գոտիներում | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | (+)/(+) | (+)/(+) |
|  | փողոցներ հասարակագործարարական և առևտրական տարածքներում | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | (+)/(+) | (+)/(+) |
| 3. | Սույն աղյուսակում ընդունված են հետևյալ պայմանական նշանակումները.  «...»/ - համարիչի արժեքները – նոր շինարարության ժամանակ,  /«...» - հայտարարի արժեքները – վերակառուցման և հիմնանորոգման պայմաններում,  «-» - ավտոկայանատեղեր չեն թույլատրվում,  «+» - ավտոկայանատեղեր թույլատրվում են,  «(+)» - ավտոկայանատեղերի տեղադրումը թույլատրվում է կազմակերպել մուտքային գրպաններում և առանձնացված հրապարակներում: | | | | | | |

* 1. **ԱՎՏՈԿԱՅԱՆԱՏԵՂԵՐԻ ՏԵՂԱԿԱՅՄԱՆ ՀԱՐԱՉԱՓԵՐ**

1. Ավտոկայանատեղերի տեղակայման հարաչափերը՝ կախված ավտոմոբիլների տեղադրման եղանակից, ներառյալ ավտոկանգառման մեկ տեղի չափերը և մակերեսը երթևեկային մասի նկատմամբ անկյան տակ կայանելու դեպքում, պետք է ընդունել ըստ աղյուսակ 33-ի: Երկայնական ավտոկայանատեղերը պետք է նախատեսել որպես ոչ պակաս 2,2 մ լայնությամբ առանձնացված կայանման գոտիներ, որոնք ընդհատվում են հասարակական տրանսպորտի կանգառներում, հետիոտնային անցումներում և փոխհատումներում:
2. Երկայնական ավտոկայանատեղերը պետք է նախատեսել որպես 2,2 մ-ից ոչ պակաս լայնությամբ առանձնացված կայանման գոտիներ, որոնք ընդհատվում են հասարակական տրանսպորտի կանգառներում, հետիոտնային անցումներում և փոխհատումներում:
3. Ընդհանուր օգտագործման բոլոր ավտոկայանատեղերում հաշմանդամություն ունեցող անձանց համար պետք է առանձնացնել 10%-ից ոչ պակաս մեքենա - տեղ (բայց մեկ տեղից ոչ պակաս): Անվասայլակներից օգտվող հաշմանդամություն ունեցող անձանց համար մեքենա–տեղի եզրաչափքերը պետք է ընդունել 6,0x3,6 մ (անվտանգության նվազագույն բացակների հաշվառումով):
4. Կողային բաժանիչ գոտիների սահմաններում գտնվող ավտոկայանատեղերի մուտքերում պետք է նախատեսել մինչև 0,05 մ բարձրությամբ եզրաքար, կամ մինչև 0,1 մ բարձրությամբ թեքված եզրաքար:

Աղյուսակ 33

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Ավտոկայանատեղերի հարաչափերը | Ավտոմոբիլների տեղադրման անկյունը | | | | | |
| 0° | 30° | 45° | 60° | 75° | 90° |
| x015 | x016 | | | | x017 |
| 1. | Ավտոկանգառման տեղի երկարությունը, , մ | Ոչ պակաս 6,5 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 |
| 2. | Ավտոկանգառման տեղի լայնությունը , մ | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |
| 3. | Ավտոկանգառման մեկ տեղի մակերեսը (առանց մանևրման գոտու մակերեսի) , մ2 | 16,25 | 23,3 | 18,8 | 16,1 | 14,2 | 12,5 |
| 4. | Ավտոկանգառման տեղի տեղակայման գոտու լայնությունը, մ | 2,5 | 4,7 | 5,3 | 5,6 | 5,5 | 5,0 |
| 5. | Ավտոկանգառման մոդուլների գծանշման բնութագրերը և մ, |  |  |  |  |  |  |
| - ավտոկանգառման մոդուլի գծանշման երկու գծերի միջև հեռավորությունը՝ փողոցի առանցքի ուղղությամբ | 6,5 | 5,0 | 3,54 | 2,89 | 2,59 | 2,5 |
| - ավտոկանգառման մոդուլի գծանշման գծի պրոյեկցիայի երկարությունը | Ոչ պակաս 6,5 | 8,08 | 5,3 | 3,22 | 1,47 | 0 |
| 6. | Ավտոկանգառման տեղերի տեղակայման գծային խտությունը , միավ 100 մ-ին | 15 | 20 | 28 | 34 | 38 | 40 |

# ՀԵԾԱՆՎԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒՂԻՆԵՐ

## ՀԵԾԱՆՎԱՅԻՆ ՇԱՐԺՄԱՆ ՀԱՄԱՐ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔԻ ՁԵՎԱՎՈՐՈՒՄԸ

1. Հեծանվային շարժման համար ենթակառուցվածքը ձևավորվում է տարբեր գործառական նշանակության քաղաքային տարածքների վրա հեծանվային փոխկապակցված ուղիների (հեծանվային արահետներ և/կամ հեծանվային տրանսպորտի շարժման համար գոտիներ) ցանցի տեսքով:
2. Հեծանվային ուղիների կազմակերպման դեպքում հեծանվորդների մուտքը տրանսպորտային այլ հաղորդակցություններ սահմանափակվում է:
3. Հեծանվային ուղիների հաշվարկային արագությունը պետք է ընդունել ըստ 4-րդ և 5-րդ աղյուսակների: Փոխհատումների կամ ստորգետնյա անցումների մոտեցումներում հաշվարկային արագությունը կարող է նվազեցվել մինչև 10 կմ/ժ:
4. Հեծանվային ուղիներում և դրանց փոխհատումներում պետք է ապահովված լինի տեսանելիություն ըստ 3.6-րդ բաժնի պահանջների:
5. Ճանապարհի կամ փողոցի եզրին գտնվող հեծանվային ուղիների և արահետների լուսավորությունը (illumination) պետք է լինի ոչ պակաս 5 լյուքս, իսկ լուսավորության հավասարաչափությունը` ոչ պակաս 0,3:
6. Շարժման գոտիների թիվը նշանակվում է՝ կախված հեծանվային երթևեկության կանխատեսվող ինտենսիվությունից՝ հեծանվային մեկ գոտու համար 1500 հեծանիվ /ժամ հաշվարկով միակողմանի երթևեկության համար և 1000 հեծանիվ /ժամ հաշվարկով՝ երկկողմանի երթևեկության համար:
7. Հեծանվային ուղիներից մինչև կողային խոչընդոտներ նվազագույն հեռավորությունները պետք է ընդունել ըստ 34-րդ աղյուսակի:

Աղյուսակ 34

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Նվազագույն հեռավորություն | Հեծանվային արահետներ, մ | Հեծանվային գոտի, մ |
| 1. | Մինչև երթևեկային մաս, հենարաններ, ծառեր | 0,75 | 0,50 |
| 2. | Մինչև ավտոկայանատեղեր (զուգահեռ/անկյան տակ) | 0,75/0,25 | 0,75/0,25 |
| 3. | Մինչև մայթեր | 0,50 | 0,25 |
| 4. | Մինչև շենքեր, արգելապատնեշներ և այլ շինություններ, կառուցվածքներ | 0,25 | 0,25 |

## ՀԵԾԱՆՎԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒՂԻՆԵՐԻ ՀԱՏԱԿԱԳԾՄԱՆ ՀԱՐԱՉԱՓԵՐԸ

1. Հեծանվային ուղիների տիպի ընտրությունը պետք է իրականացնել՝ ելնելով հեծանվային երթևեկության կանխատեսվող ինտենսիվությունից, այլ տրանսպորտային հաղորդակցուղիների ինտենսիվություններից և նախագծման տարածքի հատակագծային հնարավորություններից:
2. Հեծանվային ուղիներով թույլատրվում է կազմակերպել ինչպես միակողմանի, այնպես էլ երկկողմանի շարժում:
3. Հեծանվային ուղիների լայնությունը պետք է ընդունել հաշվարկով՝ ըստ երթևեկության գոտիների պահանջվող քանակի: Մեկ գոտու լայնությունը պետք է ընդունել ըստ 35-րդ աղյուսակի:

Աղյուսակ 35

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Հեծանվային ուղու տիպը | Գոտու լայնությունը, մ | |
| Միակողմանի շարժմամբ | Երկկողմանի շարժմամբ |
| 1. | Ավտոմոբիլների շարժման գոտու սահմաններում առանձնացված գոտի | 1,0 | - |
| 2. | Երթևեկային մասի հետ համակցված գոտի | 1,5\* | - |
| 3. | Երթևեկային մասից ավտոկայանատեղով առանձնացված գոտի | 1,5 | 1,0 |
| 4. | Հեծանվային արահետ | 1,5 | 1,0 |
| 5. | «\*» նշանով առանձնացված է գոտու այն լայնությունը, որը թույլատրվում է նվազեցնել մինչև 1,2 մ՝ ավտոմոբիլների համընթաց երթևեկության դեպքում: | | |

1. Փոքր շառավղերով հորիզոնական կորերի, կտրուկ վայրէջքների վրա, ինչպես նաև երբ հեծանվային ուղին անցնում է խոշոր տրանսպորտային հաղորդակցուղիների անմիջական հարևանությամբ, հեծանվային ուղիները պետք է կահավորել արգելապատնեշներով՝ երթևեկության մասնակիցների անվտանգությունն ապահովման համար:
2. Հեծանվային ուղիների երկայնական թեքությունը պետք է համապատասխանի երթևեկային մասի երկայնական թեքությանը: Երթևեկային մասի 30 ‰ և ավել երկայնական թեքությունների դեպքում չի թւյլատրվում կիրառել երկկողմանի շարժմամբ հեծանվային ուղիներ:
3. Հեծանվային արահետների հորիզոնական կորերի նվազագույն ներքին շառավիղը պետք է ընդունել՝ փոխհատումներից դուրս 5մ, փոխհատումներում՝ 3 մ: Հեծանվային արահետների հորիզոնական կորերի նվազագույն շառավիղը երկար ուղիղներով հատվածներում պետք է ընդունել 20 մ, գոգավոր ուղղաձիգ կորերի նվազագույն շառավիղը՝ 100 մ, ուռուցիկ ուղղաձիգ կորերինը՝ 400 մ:
4. Հեծանվային արահետների վերելքների երկարությունները՝ կախված երկայնական թեքության արժեքներից առաջարկվում է սահմանել ըստ 36-րդ աղյուսակի:

Աղյուսակ 36

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Ցուցանիշը | Հարաչափերի արժեքները | | | | |
| 1. | Հեծանվային արահետի երկայնական թեքությունը , ‰ | 70 | 60 | 50 | 40 | 30 |
| 2. | Վերելքի հանձնարարվող թեքությունը, մ | Մինչև 30 | 40 - 60 | 70 - 130 | 150 - 250 | 250 - 500 |

1. 50 ‰ -ից ավել երկայնական թեքությունների դեպքում հեծանվային գոտիների և արահետների լայնությունը պետք է ավելացնել 1,5 անգամ:
2. Հեծանվային արահետների երկայնական թեքությունները պետք է նշանակվեն անհատական կարգով, բայց ընդունվեն ոչ ավել 70 ‰:

## ՀԵԾԱՆՎԱՅԻՆ ԿԱՅԱՆԱՏԵՂԵՐ

1. Հեծանվային կայանատեղերի (bicycle parkings) տեղաբաշխումը պետք է նախատեսել զանգվածային հաճախելության օբյեկտների, մետրոպոլիտենի կայարանների, տրանսպորտային հանգույցների մոտ, մայթերում:
2. Հեծանվային կայանատեղերը պետք է կահավորված լինեն համապատասխան կայանման սարքերով, որոնք ծառայում են որպես հեծանվի հենարան և թույլ են տալիս այն ամրացնել:
3. Հեծանվային կայանատեղերի տարողունակությունը որոշվում է՝ ելնելով հեծանվային երթևեկության ինտենսիվությունից և հատակագծման հնարավորություններից:
4. **ԵՐԹՈՒՂԱՅԻՆ ՈՒՂԵՎՈՐԱՏԱՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԿԱՆԳԱՌՄԱՆ ԿԵՏԵՐ**
5. Երթուղային ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների կանգառների (public transport stops) տեղադրման ժամանակ պետք է հաշվի առնել բնակելի կառուցապատման, դպրոցների, առևտրի, սպորտի և բնակչության ձգտման այլ օբյեկտների տեղաբաշխումը, ինչպես նաև ապահովել կապ հետիոտնային անցումների տեղադրման կետերի հետ: Երթուղային ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների կանգառների միջև հեռավորությունը պետք է լինի 350-600 մ:
6. Ավտոբուսների և տրոլեյբուսների կանգառները, որպես կանոն, պետք է տեղադրվեն խաչմերուկներից կամ փողոցների ուղետեղամասերում գտնվող հետիոտնային անցումներից հետո: Վերգետնյա հետիոտնային անցման մոտակա սահմանից կամ ստորգետնյա հետիոտնային անցումների մուտքից հեռավորությունը մինչև կանգառի մոտակա եզրը պետք է լինի 5 մ-ից ոչ պակաս: Կանգառի երկարությունը պետք է ընդունել կախված միաժամանակ կանգառած տրանսպորտային միջոցներից՝ մեկ ավտոբուսի կամ տրոլեյբուսի համար 20 մ հաշվարկով, բայց 60 մ-ից ոչ ավելի։
7. Ավտոբուսների և տրոլեյբուսների կանգառները խաչմերուկներից առաջ թույլատրվում է որպես բացառություն: Այդ դեպքում կանգառի մոտակա եզրից մինչև ստոպ-գիծ եղած հեռավորությունը պետք է ընդունել 40 մ-ից ոչ պակաս՝ կանգառի տեղադրման համար լրացուցիչ գոտու նախատեսմամբ: Լրացուցիչ գոտու լայնությունը պետք է ընդունել 3 մ-ից ոչ պակաս, լայնացման անցամասի երկարությունը՝ 20 մ-ից ոչ պակաս:
8. Կանգառի կետի երկայնական թեքությունը պետք է լինի ոչ ավել 40 ‰, հորիզոնական կորի շառավիղը՝ ոչ պակաս 100 մ: Միևնույն ժամանակ, 200 մ-ից փոքր շառավղով հորիզոնական կորերի ներքին կողմում կանգառի կետերի տեղադրում չի թույլատրվում:
9. Կարգավորվող շարժմամբ փողոցներում երթուղային ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների կանգառները պետք է նախատեսել երթևեկային մասի լայնացումներում՝ բաց գրպանների տեսքով: Գրպանների լայնությունը պետք է ընդունել 3 մ-ից ոչ պակաս, լայնացման անցամասի երկարությունը՝ 20-30 մ: Սուղ պայմաններում գրպանների լայնությունը կարող է նվազեցվել մինչև 2,5 մ, իսկ լայնացման անցամասի երկարությունը՝ մինչև 10-20 մ:
10. Անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում երթուղային ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների կանգառները առավելապես պետք է տեղադրել կողային անցումներում՝ բաց գրպանների նախատեսումով: Թույլատրվում է երթևեկելի մասից առնվազն 1 մ լայնությամբ բաժանիչ շերտով առանձնացված փակ գրպանների տեսքով կանգառների նախատեսում՝ անցումայինարագընթաց գոտիների իրականացմամբ։ Կանգառի հարթակի լայնությունը պետք է ընդունել 5,5 մ-ից ոչ պակաս, անցումայինարագընթաց գոտիների երկարությունը՝ համաձայն 37-րդ աղյուսակի:
11. Տրանսպորտային միջոցների մեջ ուղևորների մուտքի-ելքի հարթակները պետք է տեղադրել կողային բաժանիչ գոտու կամ մայթի սահմաններում: Մուտքի-ելքի հարթակի լայնությունը պետք է ընդունել՝ կախված ուղևորների հաշվարկային քանակից, ելնելով մեկ անձի համար 0,5 մ2 նորմից, բայց 1,5 մ-ից ոչ պակաս: Կանգառի տաղավարի մոտակա եզրը կանգառի երթևեկային մասի եզրաքարից պետք է հեռացվի 3 մ-ից ոչ պակաս, սուղ պայմաններում՝ 2 մ-ից ոչ պակաս:
12. Երթուղային ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների վերջնական կանգառներում երթևեկային մասի եզրով շրջադարձի շառավղերը պետք է լինեն 15 մ-ից ոչ պակաս:

Աղյուսակ 37

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Անցումայինարագընթաց գոտու վրա նախնական արագությունը, կմ/ժամ | Անցումայինարագընթաց գոտու երկարությունը, մ, երբ վերջնական արագությունը կազմում է, կմ/ժամ | | | | | | Լայնացման անցամասի երկարու-թյունը, մ |
| 100 | 80 | 60 | 50 | 40 | 30 |  |
| 1. | Թափառի ժամանակ |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 80 | 40 | - | - | - | - | - | 50 |
|  | 60 | 70 | 30 | - | - | - | - | 50 |
|  | 50 | 120 | 40 | 30 | - | - | - | 50 |
|  | 40 | 160 | 80 | 30 | - | - | - | 40 |
|  | 30 | 200 | 120 | 60 | 30 | - | - | 30 |
| 2. | Արգելակման ժամանակ |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 100 | - | - | 30 | 50 | 70 | 90 | 50 |
|  | 80 | - | - | - | 30 | 30 | 40 | 50 |
|  | 60 | - | - | - | - | - | 30 | 30 |
| 3. | Աղյուսակային արժեքները տրված են հորիզոնական տեղամասերի համար: Անցումայինարագընթաց գոտիները վերելքում տեղադրման դեպքում թափառի տեղամասերի երկարությունները յուրաքանչյուր 20 ‰-ին պետք է ավելացվեն 5 %-ով, վայրէջքի դեպքում՝ պակասեցվեն 5 %-ով: Արգելակման տեղամասերի երկարությունները համապատասխանաբար պետք է ընդունվեն ընդհակառակը: Բոլոր դեպքերում անցումային-արագընթաց գոտու երկարությունը պետք է ընդունել 30 մ-ից ոչ պակաս: | | | | | | | |

1. Երթուղային ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների կանգառներում ուղևորների համար պետք է նախատեսվեն տաղավար սպասասրահներ՝ տեղեկատվական միջոցներով (էլեկտրոնային ցուցատախտակներ, տրանսպորտային միջոցների ժամանակացույցեր, երթևեկության սխեմաներ և այլն) և ուղևորատոմսերի վաճառքի կետերով կամ տերմինալներով:
2. **ԱՐՀԵՍՏԱԿԱՆ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՎՐԱ**
3. Քաղաքային փողոցների և ճանապարհների վրա նախատեսվող հիմնական արհեստական կառուցվածքներն են կամուրջները, ուղեանցները, էստակադները, վիադուկները, հետիոտնային կամուրջները, հենապատերը, ափապաշտպան կառույցներ, խողովակները և այլն:
4. Քաղաքային փողոցների և ճանապարհների վրա արհեստական կառուցվածքներ տեղադրելիս պետք է հաշվի առնել քաղաքաշինական և ճարտարապետական պահանջները, բնակլիմայական և գրունտոհիդրոլոգիական պայմանները, ինչպես նաև տրանսպորտի և հետիոտների երթևեկության ծավալների հետագա փոփոխությունների հնարավորությունը:
5. Քաղաքային փողոցների և ճանապարհների վրա տեղադրվող կամուրջները, ուղեանցները, էստակադները, վիադուկները, հետիոտնային կամուրջները պետք է նախագծել Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի փետրվարի 21-ի N 08-Ն հրամանով հաստատված ՀՀՇՆ 32-03.01 «Կամուրջներ և խողովակներ» շինարարական նորմերի համաձայն։
6. Քաղաքային փողոցների և ճանապարհների վրա տեղադրվող արհեստական կառուցվածների լայնության եզրաչափքերը պետք է բավարարեն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի հունվարի 16-ի «ՀՀՇՆ 32-04-2024 «Թունելներ երկաթուղային և ավտոճանապարհային» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 04-Ն հրամանի պահանջներին։
7. Երկաթուղային գծերի վրա տեղակայված արհեստական կառուցվածքների ստորին մակարդակի բարձրությունը երկաթուղու ռելսի գլխիկի վերին մակարդակից պետք է ընդունել համաձայն ԳՕՍՏ 9238-2013-ի։
8. Կամուրջների, ուղեանցների, էստակադների, վիադուկների սահմաններում հատակագծի տարրերի նկատմամբ պահանջների փոփոխություններ չի թույլատրվում։ Նշված արհեստական կառուցվածքների առավելագույն երկայնական թեքությունը պետք է համապատասխանի Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի փետրվարի 21-ի N 08-Ն հրամանով հաստատված ՀՀՇՆ 32-03.01 «Կամուրջներ և խողովակներ» շինարարական նորմերի 26-րդ և 28-րդ կետերի պահանջներին։ Երկայնական պրոֆիլի մյուս բոլոր տարրերը պետք է կիրառվեն այնպես, ինչպես դրանցով անցնող փողոցների և ճանապարհների համար:
9. Արհեստական կառուցվածքները պետք է ունենան կապի գծերի, էլեկտրահաղորդման մալուխների, իսկ անհրաժեշտության դեպքում նաև այլ ինժեներական ցանցերի անցկացման համար սարքավորումներ, որոնք թույլատրվում են Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի փետրվարի 21-ի N 08-Ն հրամանով հաստատված ՀՀՇՆ 32-03.01 «Կամուրջներ և խողովակներ» շինարարական նորմերով։
10. Տրանսպորտային թունելների լուսավորության մակարդակը պետք է ընդունել համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի ապրիլի 13-ի «ՀՀՇՆ 22-03-2017 «Արհեստական և բնական լուսավորում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 56-Ն հրամանի:
11. 400 մ-ից մեծ երկարությամբ տրանսպորտային թունելներում արհեստական օդափոխության իրականացումը պարտադիր է: 400 մ-ից պակաս երկարությամբ թունելներում օդափոխության անհրաժեշտությունը պետք է ստուգել հաշվարկով: 160-ից 400 մ երկարությամբ թունելներում արհեստական օդափոխություն պետք է նախատեսել անբավարար բնական օդափոխության դեպքում, իսկ 160 մ-ից պակաս երկարությամբ տրանսպորտային թունելներում՝ բացառիկ դեպքերում։ Տրանսպորտային թունելում օդափոխության ժամանակ օդի շարժման արագությունը, համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի հունվարի 16-ի «ՀՀՇՆ 32-04-2024 «Թունելներ երկաթուղային և ավտոճանապարհային» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 04-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 346-348-րդ կետերով սահմանված արժեքներից։
12. Քաղաքային փողոցների և ճանապարհների երթևեկային մասի մակարդակից մինչև վերևում տեղակայված արհեստական կառուցվածքների ստորին մակարդակ բարձրության եզրաչափքը պետք է ընդունել համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի փետրվարի 21-ի N08-Ն հրամանով հաստատված ՀՀՇՆ 32-03.01«Կամուրջներ և խողովակներ» շինարարական նորմերի և ԳՕՍՏ 33391-2015–ի։
13. Եզակի արհեստական կառուցվածքների (կամուրջներ, ուղեանցներ, էստակադներ) եզրաչափքերը կարող են ընդունվել անհատական տեխնիկատնտեսական հիմնավորումների հիման վրա, որոնք պետք է հաշվի առնեն կառուցվածքի տեղաբաշխումը, նրա ճարտարապետակոմպոզիցիոն նշանակությունը և նմանատիպ կառույցների շահագործման փորձը:
14. Սուղ պայմաններում, ինչպես նաև վերակառուցման ժամանակ, համապատասխան հիմնավորմամբ, թույլատրվում է նվազեցնել տրանսպորտային թունելների երթևեկային գոտու բարձրությունը՝ կոնստրուկցիաների և սարքավորումների մոտեցման 4,5 մ բարձունքային եզրաչափք ապահովելու պայմանով։ Հիմնանորոգման ժամանակ գոյություն ունեցող եզրաչափքերը պահպանվում են:
15. Կամուրջների, ուղեանցների, թունելների, էստակադների և այլ արհեստական ​​կառուցվածքների լայնական հատվածքի տարրերը, որպես կանոն, պետք է լինեն նույնը, ինչ դրանցով անցնող փողոցների և ճանապարհների լայնական հատվածքի տարրերը:
16. Արհեստական կառուցվածքների տեղամասերում, բացառության կարգով, թույլատրվում է բաժանիչ գոտու և մայթերի նեղացում: Արհեստական կառուցվածքների սահմաններում արագընթաց ճանապարհների կենտրոնական բաժանիչ գոտին կարող է ընդունվել 4 մ, իսկ անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներինը՝ 2 մ (արգելապատնեշների տեղադրմամբ և արգելապատնեշի երկու կողմից համապատասխան անվտանգության գոտիների նախատեսմամբ):
17. Այն դեպքերում, երբ փողոցը կամ ճանապարհը չունի բաժանիչ գոտի, իսկ արհեստական կառուցվածքի նախագծային լուծմամբ նախատեսված է մոտեցող փողոցի երթևեկային մասերի միջև հենարանի տեղադրում, անհրաժեշտ է նախատեսել լայնացում՝ փողոցի վրա բաժանիչ գոտի տեղավորելու համար:
18. Արհեստական կառուցվածքների վրա երթևեկային մասի լայնացումը կամ նեղացումը պետք է լծորդվի ճանապարհի կամ փողոցի երթևեկային մասի հետ սահուն տեղամասերով՝ մինչև արհեստական կառուցվածք 100 մ-ից ոչ պակաս երկարությամբ հատվածում:
19. Կամուրջների, ուղեանցների, էստակադների, վիադուկների մայթերի լայնությունը պետք է ընդունել համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի փետրվարի 21-ի N08-Ն հրամանով հաստատված ՀՀՇՆ 32-03.01 «Կամուրջներ և խողովակներ» շինարարական նորմերի 2.12-րդ բաժնի պահանջների: Տրանսպորտային թունելներում, որպես կանոն, հետիոտնային երթևեկություն չի նախատեսվում։ Պարտադիր է 0,75 - 1 մ լայնությամբ (հատուկ սուղ պայմաններում 0,5 մ) սպասարկման մայթերի նախատեսումը։
20. Ուղեանցների և էստակադների երթևեկային մասից ջրահեռացման ուղղորդումը դեպի ներքևի մակարդակներում տեղակայված երթևեկային մասեր և մայթեր չի թույլատրվում:
21. Հետիոտնային կամուրջները պետք է նախագծել համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի փետրվարի 21-ի N 08-Ն հրամանով հաստատված ՀՀՇՆ 32-03.01 «Կամուրջներ և խողովակներ» շինարարական նորմերի 2.16-րդ բաժնի պահանջների: Հետիոտնային կամրջով շարժման 0,75 մ լայնությամբ մեկ շերտի թողունակությունը պետք է ընդունել 800 մարդ/ժամ:
22. Հետիոտնային կամրջի առավելագույն երկայնական թեքությունը պետք է նշանակել 30 ‰-ից ոչ ավելի։ Առանձին դեպքերում, տեխնիկատնտեսական հիմնավորման դեպքում, թույլատրվում է 40 ‰: Կամրջի երեսարկի լայնական թեքությունը պետք է ընդունել 10 - 15 ‰:
23. **ՋՐԱՀԵՌԱՑՄԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐ ԵՎ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐ**
24. Փողոցներում ջրահեռացման համակարգի իրականացումը նպատակաուղղված է ճանապարհային կառուցվածքների ամրության, կայունության և քաղաքային փողոցների շահագործման բարենպաստ պայմանների ապահովմանը` ճանապարհային վաքեր ներթափանցող մակերևութային ջրերի արագ և լիակատար հեռացման միջոցով: Փողոցների և ճանապարհների ջրահեռացման ցանցը բնակավայրերի տարածքից մակերևութային հոսքի և ջրահեռացման կազմակերպման ընդհանուր համակարգի անբաժանելի մասն է։ Ջրահեռացման ցանցի նախագծումը պետք է իրականացվի ինժեներական նախապատրաստման, բարեկարգման և ենթակառուցվածքների տեխնիկական լուծումների հետ համատեղ:
25. Քաղաքներում և գյուղական բնակավայրերում փողոցների և ճանապարհների ջրահեռացման համակարգերը և կառուցվածքները նախատեսված են հարակից տարածքներից և անմիջապես ճանապարհափողոցային ցանցից մակերևութային հոսքի հավաքման և տեղափոխման համար, ներառյալ անձրևային և հալոցքային ջրահեռացումը, փողոցների լվացման, արդյունաբերական ջրերի տրանսպորտային միջոցների լվացման ջրերի ընդունումը և հեռացումը: Ըստ կոնստրուկտիվ առանձնահատկությունների՝ ելնելով տեղական բնական, ճարտարապետահատակագծային, սանիտարահիգիենիկ պայմաններից, նախատեսվում են ջրահեռացման փակ, բաց կամ խառը ցանցեր։
26. Քաղաքներում և ավաններում պետք է կիրառել ջրահեռացման փակ ցանց (անձևահոսքերի ջրահեռացման խողովակաշարեր՝ համապատասխան կառուցվածքներով): Գյուղական բնակավայրերում, համապատասխան տեխնիկոտնտեսական և սանիտարահիգիենիկ հիմնավորմամբ, թույլատրվում է բաց ցանցի կիրառումը (առուներ, վաքեր, կյուվետներ)։ Խառը ցանցը (բացի և փակի համակցությունը) կիրառվում է ոռոգման բաց ցանցի առկայության դեպքում՝ ջրահեռացման համակարգերի կառուցման անցումային փուլերում:
27. Ջրահեռացման կառուցվածքները իրականացնում են լրիվ առանձնացված (միայն մակերևութային հոսքի հեռացման համար) և ընդհանուր (միախառն) (բնակավայրերի արտադրական և կեղտաջրերի ջրահեռացման համակարգերի հետ համատեղված) համակարգերով։ Լրիվ առանձնացված համակարգի դեպքում պետք է նախատեսվեն երկու ինքնուրույն ցանցեր՝ մեկը արտադրական և կեղտաջրերի հեռացման համար և մյուսը՝ մակերևութային հոսքի հեռացման համար։ Հեղեղատար կոյուղու միջոցով հեղեղային ջրերի, հալոցքաջրերի և փողոցների լվացումից առաջացած ջրերի հեռացումը դեպի գետեր կամ ջրավազաններ պետք է իրականացվի քաղաքների և գյուղական բնակավայրերի տարածքների ողջ ավազանից՝ դեպի ցանց հեռացված հոսքաջրերը նախնական մաքրման ենթարկելուց հետո: Բնակավայրի տարածքից հավաքվող և տեղափոխվող ձյան և սառույցի զանգվածների օգտահանումը պետք է իրականացնել կոյուղու կոլեկտորների վրա տեղակայված ձնհալ խցերի կիրառմամբ՝ օգտագործելով կոյուղու կենցաղային կեղտաջրեր ջերմությունը: Արգելվում է հեղեղային ջրերի, հալոցքաջրերի և փողոցների լվացումից առաջացած ջրերի բացթողումը դեպի անարտահոս ջրավազաններ, ողողվող հեղեղատներ, փակ ձորակներ և ճահճացած տարածքներ:
28. Ջրահեռացման համակարգի ընտրությունը պետք է կատարվի հնարավոր տարբերակների տեխնիկատնտեսական համեմատության հիման վրա՝ հաշվի առնելով տեղական պայմանները և առկա ջրահոսքերի օգտագործման հնարավորության սանիտարական գնահատումը:
29. Ջրահեռացման ցանցերի հիդրավլիկական հաշվարկները (ներառած խողովակների նվազագույն տրամագծերի պահանջները, հաշվարկային արագությունները, խողովակաշարերի, վաքերի, ջրանցքների թեքությունները) պետք է կատարել համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հուլիսի 8-ի «ՀՀՇՆ 40-01.03-2022 «Կոյուղի. արտաքին ցանցեր և կառուցվածքներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 16-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 6.1-ին բաժնի պահանջների:
30. Ջրահեռացման կառուցվածքների հարաչափերը պետք է որոշել ըստ հաշվարկային հաշվարկային ելքի մեկանգամյա գերազանցման ժամանակահատվածի՝ համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հուլիսի 8-ի «ՀՀՇՆ 40-01.03-2022 «Կոյուղի. արտաքին ցանցեր և կառուցվածքներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 16-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 7.2-րդ, 7.6-րդ և 7.7-րդ բաժինների պահանջների:
31. Ավազանի ջրբաժանից մինչև առաջին ջրընդունիչ ջրի ազատ անցման թույլատրելի երկարությունը որոշվում է կախված ջրհավաք ավազանի մակերեսից, հոսքի գործակցից և մակերևույթի թեքություններից: Տարեկան մեկ անգամ կրկնողականությամբ անձրևաջրերի հոսքից ճանապարհների և փողոցների երթևեկային մասի վաքերի լցվածությունը չպետք է գերազանցի 5 սմ-ը:
32. Ջրի ազատ անցման միջին երկարությունը տարբեր պայմանների համար պետք է ընդունել հետևյալ սահմաներում՝
    1. արագընթաց երթևեկությամբ մայրուղային ճանապարհներում և անընդհատ շարժման մայրուղային փողոցներում՝ 100 - 150 մ,
    2. կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային ճանապարհներում և փողոցներում՝ 100 - 200 մ,
    3. տեղական նշանակության ճանապարհներում և փողոցներում՝ 200 - 250 մ,
    4. մոտեցումներում և անցուղիներում՝ 150 մ։
33. Ցանցի կառուցվածքներին (դիտահորեր և անկման հորեր, ջրընդունիչներ և այլն) ներկայացվող պահանջները պետք է ընդունել համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հուլիսի 8-ի «ՀՀՇՆ 40-01.03-2022 «Կոյուղի. արտաքին ցանցեր և կառուցվածքներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 16-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 8.3-րդ բաժնի պահանջների:
34. Թունելներում պետք է նախատեսել ջրահոսքերի ինքնուրույն ցանց, որը պետք է նախագծվի ըստ 4-5 % գերազանցման հավանականությամբ ելքերի։ Անհրաժեշտության դեպքում պետք է նախատեսել պոմպակայան։
35. **ԱՐՏԱՔԻՆ ԼՈՒՍԱՎՈՐՈՒՄ**
36. Քաղաքների և գյուղական բնակավայրերի փողոցներն ու ճանապարհները, ինչպես նաև դրանցում գտնվող արհեստական կառուցվածքները պետք է կահավորված լինեն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի ապրիլի 13-ի «ՀՀՇՆ 22-03-2017 «Արհեստական և բնական լուսավորում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 56-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 5.1-ին բաժնի պահանջներին համապատասխանող լուսավորման ստացիոնար սարքերով:
37. Փողոցներ լուսավորումը պետք է կատարվի հենարանների կամ ճոպանների վրա տեղադրված լուսավորման սարքերով: Արհեստական լուսավորման հենարանները պետք է համապատասխանեն ԳՕՍՏ 32947-2014 «Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներ։ Ստացիոնար էլեկտրական լուսավորման հենարաններ։ Տեխնիկական պահանջներ» ստանդարտի պահանջներին:
38. Երկաթուղային անցումների և երկաթուղու օտարման շերտի սահմաններում գտնվող հետիոտնային անցումների լուսավորումը պետք է համապատասխանի ԳՕՍՏ 34935-2023 «Երկաթուղային տրանսպորտի օբյեկտների արտաքին լուսավորում: Նորմեր և հսկման մեթոդներ» ստանդարտի պահանջներին:
39. Քաղաքային տրանսպորտային թունելների լուսավորումը պետք է համապատասխանի Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի ապրիլի 13-ի «ՀՀՇՆ 22-03-2017 «Արհեստական և բնական լուսավորում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 56-Ն հրամանով հաստատված 5.3-րդ բաժնի պահանջներին:
40. Կամուրջների և ուղեանցների տակով մինչև 40 մ երկարությամբ անցուղիների միջին հորիզոնական լուսավորվածությունը պետք է լինի 30 լյուքսից ոչ պակաս, իսկ ավելի մեծ երկարության դեպքում պետք է ընդունվի քաղաքային տրանսպորտային թունելների լուսավորման նորմերով:
41. Փողոցների, ճանապարհների և հրապարակների երթևեկային մասին հարող մայթերի միջին լուսավորվածությունը պետք է համապատասխանի Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի ապրիլի 13-ի «ՀՀՇՆ 22-03-2017 «Արհեստական և բնական լուսավորում» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 56-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 5.4-րդ բաժնի պահանջներին:
42. Արտաքին լուսավորման սարքերի հենարանները անհրաժեշտ է տեղաբաշխել՝ եզրաքարի արտաքին նիստից մինչև հենարանի պատվանդանի արտաքին մակերևույթը պահպանելով 0,6 մ-ից ոչ պակաս հեռավորություն: Բնակելի փողոցներում այդ հեռավորությունը թույլատրվում է նվազեցնել մինչև 0,3 մ, պայմանով, որ բացակայում է ավտոբուսների, տրոլեյբուսների և ծանր բեռնատարների երթևեկությունը: Ճանապարհների և փողոցների փոխհատումներում լուսավորման սարքերի հենարանները պետք է տեղադրել մինչև մայթերի կորացումների սկիզբը:
43. Արտաքին լուսավորման սարքերի հենարանները փողոցների փոխհատումներում և միացումներում անհրաժեշտ է տեղադրել հետիոտնային անցումների արտաքին սահմանների մոտ՝ հաշվի առնելով մայթի եզրին գտնվող հետիոտների տեսանելիությունը: Կամուրջների, ուղեանցների և դրանց մոտեցումների վրա լուսավորման սարքերի հենարանները պետք է լինեն պողպատե: Արգելվում է մախալարված երկաթբետոնից հենարանների կիրառությունը։
44. Կամուրջների, ուղեանցների, էստակադների վրա արտաքին լուսավորման սարքերի հենարանները պետք է տեղադրել կառուցվածքի կրող տարրերին ամրակցվող պողպատե հենակների մեջ՝ արգելապատնեշների հարթությունում: Արտաքին լուսավորման սարքերի հենարանները կենտրոնական բաժանիչ գոտու սահմաններում թույլատրվում է տեղադրել բաժանիչ գոտու 5 մ և ավել լայնության դեպքում: Կենտրոնական բաժանիչ գոտու 4 մ լայնության դեպքում արտաքին լուսավորման սարքերի հենարանները թույլատրվում է տեղադրել, եթե առկա են մշտական արգելապատնեշներ և լուսավորման սարքերի հենարանները տեղակայվում են այդ արգելապատնեշների հարթությունում:
45. Կողային առուներ ունեցող փողոցների և ճանապարհների արտաքին լուսատու սարքերի հենարանները թույլատրվում է առուներից հետո գտնվող բերմաների վրա:
46. Արտաքին լուսավորման մալուխները պետք է տեղակայել եզրաքարից կամ երթևեկային մասի եզրից (կողնակի ամրացված եզրից) 0,6 մ հեռավորության վրա:
47. Տրանսպորտային թունելների լուսատու սարքերը պետք է տեղադրվեն պատերին՝ առաստաղի անկյունների մոտ: Մուտքի մոտ թույլատրվում է ավելացնել լուսատու սարքերի քանակը: Լուսատու սարքերի բարձրությունը պետք է լինի 4 մ-ից ոչ պակաս:
48. Հետիոտնային թունելներում կողավոր ծածկի դեպքում լուսատու սարքերը պետք է տեղադրել ծածկի առանցքային գծի երկայնքով, իսկ հարթ ծածկի դեպքում՝ պատերի վրա առաստաղի անկյունների մոտ:
49. **ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԵՎ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԿԱՆԱՉԱՊԱՏՈՒՄԸ**
50. Բնակավայրերի փողոցների, ճանապարհների և հրապարակների կանաչ տարածքները պետք է ապահովեն բնակչության պաշտպանությունը աղմուկից, փոշուց, արտանետվող գազերից, բարելավեն միկրոկլիման (խոնավության ավելացում, ստվերի ստեղծում), բավարարեն ճարտարապետագեղարվեստական պահանջները և երթևեկության անվտանգության պայմանները՝ տրանսպորտային միջոցների, հետիոտների և երթևեկության կարգավորման սարքերի տեսանելիությունը: Ծառերի և թփերի տեսականին ընտրվում է տեղական կլիմայական պայմաններին, քաղաքային փողոցների և ճանապարհների կարգերին/դասերին, ինչպես նաև փողոցների, ճանապարհների և հրապարակների ընդհանուր կոմպոզիցիոն ձևավորմանը համապատասխան:
51. Քաղաքների և գյուղական բնակավայրերի փողոցների և ճանապարհների կանաչ տարածքները պետք է տեղաբաշխել համապատասխան դրանց տրանսպորտային և հատակագծային լուծմանը՝ կախված կարմիր գծերի սահմաններում փողոցների և ճանապարհների լայնությունից, տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների երթևեկության ինտենսիվությունից, ինչպես նաև հաշվի առնելով հարակից կառուցապատումը, երկրակողմերի նկատմամբ կողմնորոշումը և բնա-կլիմայական պայմանները։
52. Քաղաքների և գյուղական բնակավայրերի փողոցների և ճանապարհների կանաչ տարածքների նվազագույն լայնությունները առաջարկվում է սահմանել ըստ 38-րդ աղյուսակի:

Աղյուսակ 38

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Կանաչապատման տարածքի բնույթը | Շերտի նվազագույն լայնությունը, մ |
| 1. | Ծառատնկում շերտերով (շերտային) կամ մեկ շարքում ծառատնկում թփերի հետ |  |
|  | մեկ շարքով | 2 |
|  | երկու շարքով | 5 |
| 2. | Թփերի մեկ շարքով տնկում |  |
|  | բարձր (1,8 մ-ից բարձր) | 1,2 |
|  | միջին ( 1,2-ից մինչև 1,8 մ) | 1,0 |
|  | ցածր (մինչև 1,2 մ) | 0,8 |
| 3. | Խմբային/փնջային տնկումներ |  |
|  | ծառերի | 4,5 |
|  | թփերի | 3,0 |
| 4. | Սիզամարգ | 1.0 |

1. Շերտային տնկման դեպքում ծառերի միջև հեռավորություները պետք լինեն 5 մ-ից ոչ պակաս և կախված լինեն ծառերի սաղարթի չափերից: Տնկիներով տնկման դեպքում ծառերի միջև հեռավորությունները թույլատրվում է նվազեցնել՝ հաշվի առնելով ցածրարժեք նմուշների հետագա հատումները:
2. Շենքերից և շինություններից մինչև ծառերը և թփերը եղած հեռավորությունները պետք է ընդունել ըստ 39-րդ աղյուսակի:
3. Կանաչ տարածքների շերտերի լայնական թեքությունները պետք է լինեն 5 - 50‰ սահմաններում: Ավելի մեծ թեքությունների դեպքում անհրաժեշտ է նախատեսել տերասներ:
4. Փողոցների և ճանապարհների հորիզոնական կորերի վրա կանաչ տարածքները չպետք է դժվարացնեն տրանսպորտային միջոցների վարորդների և հետիոտների համար երթևեկային մասի և մայթերի տեսանելիությունը: Փողոցների և ճանապարհների փոխհատումներում պետք է ապահովել տեսանելիության եռանկյուն՝ ըստ 95-րդ կետի։

Աղյուսակ 39

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Շենքեր և շինություններ/կառուցվածքներ | Մինչև առանցքը եղած հեռավորությունը, մ | |
| ծառի բնի | թփի |
| 1. | Շենքերի և կառուցվածքների արտաքին պատերը | 5,0 | 1,5 |
| 2. | Մայթերի եզրից | 0,7 | 0,5 |
| 3. | Փողոցների երթևեկային մասի, կողնակների ամրացման գոտիների, կամ առուների եզրից | 2,0 | 1,0 |
| 4. | Լուսատու սարքերի, տրամվայի գծերի, գալարեաների, էստակադների հենարաններից | 4,0 | - |
| 5. | Շեպերի, տերասների ներբաններից | 1,0 | 0,5 |
| 6. | Հենապատերի ներբանից կամ ներքին նիստից | 3,0 | 1,0 |
| 7. | Ստորգետնյա հաղորդակցուղիներից |  |  |
|  | գազատարներից, կոյուղուց | 1,5 | - |
|  | ջերմատարներից, ջրագծերից, դրենաժներից | 2,0 | 1,0 |
|  | ուժային մալուխներից, կապի մալուխներից | 2,0 | 0,7 |
| 8. | Բերված նորմատիվները վերաբերվում են մինչև 5 մ տրամագծով սաղարթ ունեցող ծառերին և պետք է համապատասխանորեն ավելացվեն ավելի մեծ տրամագծի սաղարթով ծառերի դեպքում: | | |

1. Անկախ կլիմայական պայմաններից, կանաչապատման բոլոր նախագծերը պետք է նախատեսեն ոռոգման ջրամատակարարում: Ոռոգման եղանակը կարող է լինել մակերևութային, ինքնահոս, ոռոգման մեքենաներից, համակցված և պետք է ընտրվի տեխնիկատնտեսական համեմատության հիման վրա։
2. Փողոցների, ճանապարհների և հրապարակների աղմկա, գազա և փոշեպաշտպան շերտերը պետք է ստեղծել խիտ ծառերի և թփերի 3-6 շարք տնկարկներից: Պետք է ուշադրություն դարձնել առավել ճառագայթահարված հետիոտնային փողոցների, մայթերի և շենքերի ճակատների ստվերմանը, կիրառել լայն ու խիտ սաղարթով ծառերի գծային տնկում: Ծառերի տնկման միջակայքերը պետք է ապահովեն փողոցների օդափոխությունը:
3. Փողոցների և ճանապարհների կենտրոնական բաժանիչ գոտիների կանաչապատման հիմնական տարրը սիզամարգն է: Երբ բաժանիչ գոտու լայնությունը 4 մ-ից ավելի է, թույլատրվում է ծաղիկների, ցածր թփերի և նեղ սաղարթով ծառերի առանձին նմուշների տնկում: Օդի աղտոտվածության դեմ պայքարելու և աղմուկից պաշտպանվելու համար փողոցների, ճանապարհների և հրապարակների կանաչապատման բոլոր տեսակների դեպքում պետք է լայնորեն կիրառել մայթերի և երթևեկային մասի միջև թփերի շարքով տնկումը։
4. Բույսերի տեսականին պետք է ընտրել հաշվի առնելով գրունտային և կլիմայական պայմանները: Բույսերը պետք է լինեն փոշե և գազակայուն:
5. Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների պաշտպանությունը անբարենպաստ բնական գործոններից (կիրճերի, ձորակների, սողանքներ և այլն.) կանաչապատումով պետք է իրականացնել Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 4.5-րդ բաժնի համաձայն:
6. **ԻՆԺԵՆԵՐԱԿԱՆ ՑԱՆՑԵՐԻ ՏԵՂԱԲԱՇԽՈՒՄԸ**
7. Ինժեներական ցանցերը պետք է տեղադրել առավելապես փողոցների լայնական հատվածքների սահմաններում՝ ջեռուցման ցանցերը կամ թունելները՝ մայթերի, բաժանիչ գոտիների, ավտոկայանատեղերի տակ, ջրատարները, գազատարներ, կենցաղային և անձրևաջրերի կոյուղին՝ բաժանիչ գոտիների վրա, ավտոկայանատեղերի տակ։ Կարմիր գծի և կառուցապատման գծի միջև ընկած հատվածում պետք է տեղադրել ցածր ճնշման գազի ցանցերը և մալուխային ցանցերը (ուժային, կապ, ազդանշանային և դիսպետչերական): Մայրուղային փողոցների վրա (բացառությամբ անընդհատ շարժման մայրուղային փողոցներում) սուղ պայմաններում, ինչպես նաև տեղական փողոցներում և անցուղիներում բոլոր դեպքերում, թույլատրվում է անձրևային և կենցաղային կոյուղիների կոլեկտորներն անցկացնել երթևեկային մասի տակ, ընդ որում՝ ինժեներական ցանցերի դիտահորերի կափարիչների վերին նիշերը պետք է համընկեցվեն երթևեկային մասի նիշերի հետ: Եթե երթևեկային մասի լայնությունը 22,5 մ-ից ավելի է, ջրամատակարարման ցանցերի տեղադրումը պետք է նախատեսել փողոցների երկու կողմերում։
8. Ստորգետնյա ինժեներական ցանցերը պետք է անցկացնել ընդհանուր խրամատներում, թունելներում: Չի թույլատրվում գազատարների և դյուրավառ հեղուկներ տեղափոխող խողովակաշարերի համատեղ տեղադրումը մալուխային գծերի հետ:
9. Մոտակա ստորգետնյա ինժեներական ցանցերի հորիզոնական առլույս հեռավորությունները շենքերից և շինություններից պետք է սահմանել ըստ 40-րդ աղյուսակի:
10. Հարևան ստորգետնյա ինժեներական ցանցերի հորիզոնական առլույս հեռավորությունները իրարից դրանց զուգահեռ տեղաբաշխման դեպքում պետք է ընդունել ըստ 41-րդ աղյուսակի: Հարակից խողովակաշարերի հատակների նիշերի 0,4 մ-ից ավելի տարբերության դեպքում 41-րդ աղյուսակում նշված հեռավորությունները պետք է ավելացնել՝ հաշվի առնելով խրամուղու շեպի թեքությունը:
11. Մետրոպոլիտենի ենթակառուցվածքների հետ ինժեներական ցանցերի փոխհատումը պետք է նախատեսել 90° անկյան տակ, վերակառուցման պայմաններում թույլատրվում է փոխհատման անկյունը նվազեցնել մինչև 60°: Ինժեներական ցանցերի փոխհատումը մետրոպոլիտենի ստացիոնար կառուցվածքների հետ չի թույլատրվում։
12. Ստորգետնյա հետիոտնային անցումների հետ ինժեներական ցանցերի փոխհատման ժամանակ խողովակաշարերի անցումը պետք է նախատեսել թունելների տակ կամ բետոնե հատակի հաստության սահմաններում, իսկ հոսանքի և կապի մալուխները` թունելներից վեր:
13. Երթևեկային մասի սահմաններում տեղայայված դիտահորերը պետք է իրականացնել հատուկ սալերի կիրառմամբ, որոնք բեռնաթափում և վերաբաշխում են տրանսպորտային միջոցներից առաջացող բեռնվածքները: Դիտահորերի մտոցները (լյուկերը) անհրաժեշտ է տեղակայել երթևեկային գոտիների մեջտեղում:
14. Հրդեհային հիդրանտները պետք է տեղակայվեն փողոցների երկայնքով ճանապարհի եզրից ոչ ավելի, քան 2,5 մ հեռավորության վրա՝ ապահովելով հրշեջ մեքենաների մոտեցումը: Սուղ պայմաններում հիդրանտները կարող են տեղակայվել ճանապարհի երթևեկելի մասի սահմաններում:

Աղյուսակ 40

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | ՝Ինժեներական ցանցեր | Հորիզոնական առլույս հեռավորություններ, մ, ստորգետնյա ինժեներական ցանցերից | | | | | | | |
| Մինչև շենքերի և կառուց-վածքների հիմքեր | Մինչև երկաթուղու արգելապատ-նեշների, էստակադների, հպակային և կապի ցանցերի հենարանների հիմքեր | Մինչև 1520 մմ ուղեծրով երկաթուղիների եզրային գծի առանցք | Մինչև փողոցի եզրաքար (երթևեկային մասի, կողնակի ամրացված գոտու եզր) | Մինչև կողային առվի արտաքին եզր կամ լիցքի ներբան | Մինչև էլեկտրոհաղորդման օդային գծերի հենարանների հիմքեր | | |
| Լարումը | | |
| Մինչև 1 կՎ | 1-ից ավել, մինչև 35 կՎ | 35-ից ավել, մինչև 110 կՎ |
| 1. | Ջրմուղ և ճնշումային կոյուղի | 5,0 | 3,0 | 4,0 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 3,0 |
| 2. | Ինքնահոս կոյուղի (կենցաղային և անձրևային) | 3,0 | 1,5 | 4,0 | 1,5 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 3,0 |
| 3. | Գազատարներ՝ ճնշման, ՄՊա (կգու/սմ2): |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | մինչև 0,005 (0,05) | 2,0 | 1,0 | 3,8 | 1,5 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 10,0 |
|  | 0,005 (0,05) -ից ավել, մինչև 0,3 (3) | 4,0 | 1,0 | 4,8 | 1,5 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 10,0 |
|  | 0,03 (0,3) -ից ավել, մինչև 0,6 (6) | 7,0 | 1,0 | 7,8 | 2,5 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 10,0 |
|  | 0,06 (0,6) -ից ավել մինչև 1,2 (12) | 10,0 | 1,0 | 10,8 | 2,5 | 2,0 | 1,0 | 5,0 | 10,0 |
| 4. | Բոլոր լարումների ուժային մալուխներ և կապի մալուխներ | 0,6 | 0,5 | 3,2 | 1,5 | 1,0 | 0,5 | 5,0 | 0 |
| 5. | Ընդհանուր կոլեկտորներ | 2,0 | 1,5 | 10,0 | 1,5 | 1,0 | 1,5 | 5,0 | 10,0 |

Աղյուսակ 41

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | ՝Ինժեներական ցանցեր | Հորիզոնական առլույս հեռավորություններ, մ, ստորգետնյա ինժեներական ցանցերի միջև | | | | | | | | | |
| Մինչև ջրմուղ | Մինչև կենցաղային կոյուղի | Մինչև անձրևային կոյուղի | Մինչև գազատարներ՝ ճնշման, ՄՊա (կգու/սմ2): | | | | Մինչև բոլոր լարումների ուժային մալուխներ | Մինչև կապի մալուխներ | Մինչև ընդհանուր կոլեկտորներ |
| մինչև 0,005 (0,05) | 0,005 (0,05) -ից ավել, մինչև 0,3 (3) | 0,03 (0,3) -ից ավել, մինչև 0,6 (6) | 0,06 (0,6) -ից ավել մինչև 1,2 (12) |
| 1. | Ջրմուղ | 0,7-1,5 | 1,5-3,0 | 1,5 | 1,0 | 1,0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 0,5 | 1,5 |
| 2. | Կենցաղային կոյուղի | 1,5-3,0 | 0,4 | 0,4 | 1,0 | 1,5 | 2,0 | 5,0 | 0,5 | 0,5 | 2,0 |
| 3. | Անձրևային կոյուղի | 1,5 | 0,4 | 0,4 | 1,0 | 1,5 | 2,0 | 5,0 | 0,5 | 0,5 | 1,5 |
| 4. | Գազատարներ՝ ճնշման, ՄՊա (կգու/սմ2): |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | մինչև 0,005 (0,05) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
|  | 0,005 (0,05) -ից ավել,մինչև 0,3 (3) | 1,0 | 1,5 | 1,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
|  | 0,03 (0,3) -ից ավել, մինչև 0,6 (6) | 1,5 | 2,0 | 2,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 2,0 | 4,0 |
|  | 0,06 (0,6) -ից ավել մինչև 1,2 (12) | 2,0 | 5,0 | 5,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 2,0 | 1,0 | 4,0 |
| 5. | Բոլոր լարումների ուժային մալուխներ | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 0,1-0,5 | 0,5 | 2,0 |
| 6. | Կապի մալուխներ | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 0,1-0,5 | 0,5 | 1,0 |
| 7. | Ընդհանուր կոլեկտորներ | 1,5 | 2,0 | 1,5 | 2,0 | 2,0 | 4,0 | 4,0 | 2,0 | 1,0 | - |

1. **ՃԱՆԱՊԱՐՀԱ-ՓՈՂՈՑԱՅԻՆ ՑԱՆՑԻ ԷԿՈԼՈԳԻԱԿԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ**
2. Բնակավայրերում փողոցների և ճանապարհների նոր նախագծման և վերակառուցման ժամանակ անհրաժեշտ է պահպանել «Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատման և փորձաքննության մասին» և «ՀՀ բնակչության սանիտարահամաճարակային անվտանգության ապահովման մասին» օրենքների պահանջները, հաշվի առնել այդ օբյեկտների կառուցման և շահագործման հնարավոր բացասական ազդեցությունը շրջակա միջավայրի վրա, ինչպես նաև նախագծվող օբյեկտի տեղակայման շրջանի կլիմայական առանձնահատկությունները՝ համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի հունվարի 15-ի «ՀՀՇՆ 22-01-2024 «Շինարարական կլիմայաբանություն» շինարարական նորմերըհաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2011 թվականի սեպտեմբերի 26-ի N 167-Ն հրամանն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» N 03-Ն հրամանի պահանջների:
3. Փողոցներից և ճանապարհներից ազդեցության գնահատումը պետք է կատարել հետևյալ հիմնական գործոններով՝
4. մթնոլորտային օդի աղտոտվածության աստիճանը հետևյալ բաղադրամասերով – մուր, ածխածնի օքսիդ, ածխաջրածիններ, ազոտի երկօքսիդ, կապարի միացություններ,
5. ձայնի և վիբրացիայի մակարդակները,
6. ծանր մետաղներով և աղերով գրունտի աղտոտվածության մակարդակը,
7. հոսքաջրերի աղտոտվածության մակարդակը:
8. Ազդեցության թույլատրելի մակարդակի գերազանցման դեպքում անհրաժեշտ է նախատեսել մի շարք միջոցառումներ, որոնք կնվազեցնեն աղտոտման մակարդակները մինչև նորմատիվորեն սահմանված բնապահպանական ցուցանիշներ, որոնք ապահովում են շրջակա միջավայրի անվտանգությունը և հանրային առողջության համար անվտանգ պայմանները:
9. Աղմուկի բացասական ազդեցության պակասեցման և փողոցներով ու ճանապարհներով տրանսպորտային միջոցների շարժման ժամանակ առաջացող վնասակար արտանետումները նվազեցման համար տեղանքի տարրերը պետք է օգտագործել որպես աղտոտման տարածման բնական խոչընդոտներ, ինչպես նաև ապահովել ավտոմայրուղիների տեղակայումը էստակադների վրա կամ թունելներում՝ համապատասխան հիմնավորումով:
10. Ավտոմոբիլներից վնասակար արտանետումները նվազեցման նպատակով, քաղաքային նշանակության փողոցներ և ճանապարհներ նախագծելիս, անհրաժեշտ է ապահովել տրանսպորտի գլխավորապես անընդհատ երթևեկություն, սահմանափակել առավելագույն երկայնական թեքություններով և փոքր շառավղով հորիզոնական կորերով տեղամասերի երկարությունները:
11. Բնակավայրերի բնական օդափոխության ապահովման և ձյան կուտակումների նվազեցման համար նոր քաղաքներ և գյուղական բնակավայրերի նախագծման ժամանակ հիմնական փողոցների և ճանապարհների ծրագծերի ընտրությունը, հնարավորության դեպքում, պետք է իրականացնել հաշվի առնելով գերակշռող քամիների ուղղությունները։
12. Տարանցիկ և բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի գերակշռող երթևեկությամբ ճանապարհների և փողոցների ծրագծումը պետք է իրականացնել բնակեցված տարածքներից, հասարակական հանգստի գոտիներից, ինչպես նաև հուշարձանների, պահպանվող բնական լանդշաֆտների և ջրային պահպանության գոտիներից մեկուսացված:
13. Մայրուղային փողոցներին հարակից բնակելի տարածքներում Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի մարտի 17-ի «ՀՀՇՆ 22-04-2014 «Պաշտպանություն աղմուկից» շինարարական նորմերըհաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 79-Ն հրամանով սահմանված ձայնի թույլատրելի մակարդակը գերազանցելու դեպքում ներթաղամասային տարածքներ աղմուկի ներթափանցման աստիճանը նվազեցնելու համար պետք է նախատեսել էկրանավորող կառուցվածքների շինարարություն, ծածկերի, աղմկակլանող պատերի, արգելապատնեշների, շեպերի, կանաչապատ շերտերի տեղադրում, ծանր տրանսպորտային միջոցների տեղաշարժի արգելում կամ սահմանափակում և այլն: Անհրաժեշտ է նաև նախատեսել այնպիսի ճանապարհածածկեր, որոնք, տրանսպորտային միջոցների տեղաշարժման ժամանակ, առաջացնում են աղմուկի և փոշու նվազագույն մակարդակ: Ճանապարհածածկերում օգտագործվող նյութերը չպետք է արտանետեն վնասակար նյութեր:
14. Մերձծրագծային աղմկապաշտպան կառուցվածքների հարաչափերը, դրանց պատրաստման համար նյութերը պետք է ընդունվեն համապատասխան ակուստիկ արդյունավետության և որոշվեն համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի մարտի 17-ի «ՀՀՇՆ 22-04-2014 «Պաշտպանություն աղմուկից» շինարարական նորմերըհաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 79-Ն հրամանի: Էկրանների համար պահանջվող արդյունավետությունը պետք է ապահովվի՝ փոփոխելով դրանց բարձրությունը, երկարությունը, ինչպես նաև երթևեկային մասի ու էկրանի միջև եղած հեռավորությունը:
15. Տրանսպորտային հոսքերից աղմուկի բնութագրերի և հարակից տարածքում աղմուկի մակարդակների հաշվարկը պետք է իրականացնել Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2014 թվականի մարտի 17-ի «ՀՀՇՆ 22-04-2014 «Պաշտպանություն աղմուկից» շինարարական նորմերըհաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2001 թվականի հոկտեմբերի 1-ի N 82 հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 79-Ն հրամանի պահանջների համաձայն: Աղմուկի մակարդակները հաշվարկելիս անհրաժեշտ է հաշվի առնել տրանսպորտային հոսքի պարամետրերը (ինտենսիվությունը, տրանսպորտային հոսքի կազմը ըստ ավտոմոբիլների տիպերի, շարժման միջին արագությունը), ինչպես նաև տրանսպորտային մայրուղու պարամետրերը (շարժման գոտիների քանակը, երկայնական թեքությունները, ճանապարհածածկի տիպը և վիճակը):
16. Եթե կամրջային կառուցվածքները գտնվում են բնակելի, քաղաքացիական կամ գրասենյակային տարածքների մոտ, ապա համապատասխան տեխնիկական հիմնավորումով դրանց վրա պետք է տեղադրել աղմկապաշտպան (ակուստիկ) էկրաններ՝ համաձայն աղմուկի ազդեցության թույլատրելի մակարդակի պահանջների: Էկրանը պետք է ապահովի նախագծային փաստաթղթերով պաշտպանված օբյեկտի համար սահմանված աղմուկի նվազեցման պահանջվող մակարդակը:
17. Էկրանն անհրաժեշտ է իրականացնել լուսահաղորդիչ վահանակներից՝
18. ապահովելու համար աղմուկից պաշտպանվող օբյեկտների տեսանելիությունը,
19. բնակելի կառուցապատման մոտ տեղաբաշխման դեպքում ինսոլյացիայի պահանջների պահպանման համար,
20. ճարտարապետական ձևավորման և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների և բնակիչների կողմից էկրանների բարենպաստ ընկալման համար:
21. Աղմկապաշտպան էկրանների տեղաբաշխման ժամանակ անհրաժեշտ է հաշվի առնել տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների տեսանելիության ապահովման պահանջները` համաձայն 3.6-րդ բաժնի:
22. Բնակելի կառուցապատման դեպքում բազմակի անդրադարձումներով պայմանավորված ձայնի ուժեղացումը նվազագույնի հասցնելու նպատակով կամրջային կառուցվածքի երկու կողմերում տեղադրվող աղմկապաշտպան էկրանը պետք է ունենա արտացոլողկլանող հատկություններ:
23. Աղմկապաշտպան էկրանը և դրա տարրերը պետք է պահպանեն իրենց հատկությունները օդի ջերմաստիճանների ողջ միջակայքում՝ կլիմայական նվազագույնից մինչև առավելագույնը, համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2024 թվականի հունվարի 15-ի «ՀՀՇՆ 22-01-2024 «Շինարարական կլիմայաբանություն» շինարարական նորմերըհաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2011 թվականի սեպտեմբերի 26-ի N 167-Ն հրամանն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» N 03-Ն հրամանի:
24. Աղմկապաշտպան էկրանի կանգնակների ամրակցումը թռիչքային ենթակառուցվածքների կոնստրուկցիաներին պետք է կատարվի նախագծային փաստաթղթերում նախատեսվող ներդիր տարրերի հետ:
25. Ճանապարհների և փողոցների կիրճերի, ձորակների, հեղեղատների և այլ բնական հանույթների տեղաբաշխման գոտիներում նախագծման ժամանակ պետք է նախատեսել միջոցառումների համալիր՝ համաձայն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 4.5-րդ բաժնի:
26. Ջրահեռացման ենթակառուցվածքներ նախագծելիս չի թույլատրվում կողային առուներից և ջրանցքներից մթնոլորտային ջրերի մուտք դեպի՝
    1. բնակեցված տարածքների սահմաններում 5 սմ/վ-ից պակաս արագություն և 1 մ3/օրից պակաս ելք ունեցող ջրահոսքեր,
    2. կանգնած լճակներ,
    3. լողափերի համար նախատեսված ջրամբարներ և ձկնային որսի լճակներ,
    4. գետերի ճահճակալած ողողահուներ:
27. Ճանապարհի կամ փողոցի ուղղաձիգ հատակագծման նախագծի մշակման ժամանակ անհրաժեշտ է նախատեսել լիցքերում փոսորակներից հանվող գրունտների առավելագույն օգտագործում, բարեկարգված տարածքներից ջրահեռացում: Գրունտները պետք է համապատասխանեն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հաստատված հավելվածի 7.4-րդ բաժնի պահանջներին:
28. Ճանապարհածածկերի համար նյութերի ընտրությունը պետք է կատարվի՝ հաշվի առնելով շրջակա միջավայրի վրա դրանց ուղղակի և անուղղակի ազդեցությունը ինչպես շինարարության, այնպես էլ փողոցի կամ ճանապարհի շահագործման ընթացքում: Օգտագործված նյութերի կազմը և հատկությունները պետք է համապատասխանեն նախագծային փաստաթղթերում նշված պետական ստանդարտներին, նորմերին և տեխնիկական բնութագրերին:
29. **ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԵՎ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ՊԱՀՊԱՆՈՒՄՆ ՈՒ ՎԵՐԱՆՈՐՈԳՈՒՄԸ**
    1. **ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ**
30. Քաղաքային ճանապարհների և փողոցների պահպանման և վերանորոգման նպատակն է տարվա ցանկացած ժամանակահատվածում ապահովել տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների անխափան, հարմարավետ և անվտանգ տեղաշարժը, ինչպես նաև պահպանել փողոցները այնպիսի վիճակում, որ ճանապարհային պատվածքի ծառայության ժամկետը հասցվի առավելագույնի՝ նվազագույն ծախսերով:
31. Քաղաքային փողոցներում ճանապարհա–շինական աշխատանքների կատարման առանձնահատկություններն են՝
32. փողոցների և անցումների հատակագծման բազմազանությունը, որը աշխատանքների կատարման համար ստեղծում է սուղ պայմաններ և սահմանափակում է խոշորաչափ մեքենաների և մեխանիզմների կիրառումը,
33. դիտահորերի, անձրևընդունիչների և այլ խոչընդոտների առկայությունը, որոնք պահանջում են բարձր մանևրությամբ հատուկ մեխանիզացման միջոցների կիրառում,
34. երթևեկության բարձր ինտենսիվություն, որն առաջացնում է ճանապարհային օբյեկտի արագացված վերականգնման անհրաժեշտություն,
35. վերանորոգման աշխատանքների ժամանակ աղմուկի առավել նվազեցված բնութագրերով մեքենաների և մեխանիզմների օգտագործման անհրաժեշտություն:
36. Վերանորոգման աշխատանքներ իրականացնելիս պետք է ձեռնարկել անհրաժեշտ միջոցներ երթևեկության անվտանգությունն ապահովելու համար: Դրա համար աշխատանքների կատարման տեղամասում պետք է տեղադրել ժամանակավոր ճանապարհային նշաններ, սահմանափակող և ուղղորդող սարքեր, իսկ անհրաժեշտության դեպքում ճանապարհի կամ փողոցի վերանորոգվող հատվածի համար կազմակերպվում է շրջանցում: Աշխատանքային տեղամասի սահմանափակումը կատարում են արգելապատնեշային վահանների, սյուների, կոների և ազդանշանային լույսերի միջոցով: Աշխատանքային տեղամասի սահմանափակման և երթևեկության կազմակերպման ուրվագծերը, ինչպես նաև աշխատանքների կատարման ժամկետները պետք է համաձայնեցվեն ճանապարհային ոստիկանության հետ:
    1. **ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԵՎ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ՊԱՀՊԱՆՄԱՆ ՈՒ ՎԵՐԱՆՈՐՈԳՄԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐԻ ԿԱԶՄԸ**
37. Քաղաքային ճանապարհների և փողոցների վերանորոգումները լինում են հիմնական և ընթացիկ:
38. Հիմնական վերանորոգումը ներառում է ճանապարհների, փողոցների երթևեկային մասի և մայթերի պատվածքի ամբողջական կամ մասնակի շտկում և վերականգնում, ինչպես նաև քաղաքային ճանապարհների և փողոցների առանձին տարրերի փոխարինում տրանսպորտաշահագործական բարելավված բնութագրերով ավելի դիմացկուն և խնայողատար տարրերով: Քաղաքային ճանապարհների և փողոցների հիմնանորոգման ժամանակ իրականացվում է.
39. հողային պաստառի հատակագծի, երկայնական և լայնական պրոֆիլների ուղղում՝ հաշվի առնելով վերանորոգվող ճանապարհի/փողոցի տեխնիկական կարգը/դասը.
40. ուռչվածքավտանգ, սողանքային տեղամասերի վերականգնում, դրենաժների, մեկուսացնող միջնաշերտերի իրականացում կամ վերականգնում, շեպերի ամրացում և հողային պաստառի կայունությունն ապահովող այլ աշխատանքների իրականացում,
41. գոյություն ունեցող անձրևաջրային կոյուղու, անձրևաջրային և դիտարկման հորերի վերականգնում կամ վերանորոգում` խողովակների փոխարինմամբ, ինչպես նաև ջրահեռացման և չորացման նոր առուների իրականացում,
42. հողային պաստառի լայնացում՝ ջրահեռացման իրականացմամբ,
43. հասարակական տրանսպորտի կանգառների և ավտոկայանատեղերի համար տեղական լայնացումների իրականացում,
44. նոր ճանապարհային պատվածքների իրականացում՝ հիմքի հետ կամ հիմքի մասնակի ուղղմամբ՝ ստորգետնյա հաղորդակցուղիների իրակացնացմամբ կամ վերատեղադրմամբ, երկայնական պրոֆիլի ուղղում։
45. Ընթացիկ վերանորոգումը ներառում է ճանապարհի վնասումը կանխող աշխատանքներ, որոնք կատարվում են ամբողջ տարվա ընթացքում, ինչպես նաև ճանապարհածածկի մաշման շերտի վերականգնման պարբերական աշխատանքներ՝ անհրաժեշտության դեպքում ապահովելով ծածկի բավարար միկրոխորդուբորդությունը: Քաղաքային ճանապարհների և փողոցների ընթացիկ վերանորոգման ընթացքում կատարվում են հետևյալ աշխատանքները.
46. հողային պաստառի առանձին վնասվածքների, երթևեկային մասի և մայթերի սահմաններում ուռչվածքների վերացում,
47. մայթերի, հետիոտնային և հեծանվային ուղիների վրա բոլոր տեսակի ծածկերի փոխարինում կամ վերականգնում՝ անհրաժեշտության դեպքում լայնացումով,
48. ասֆալտբետոնային և ցեմենտբետոնային ծածկերի մաշված վերին շերտերի վերականգնում, այդ թվում ֆրեզավորման, ջերմավերականգնման և ջերմապրոֆիլավորման մեթոդներով, մակերևույթային մշակման շերտերի իրականացում,
49. ճանապարհների, փողոցների, հետիոտնային և հեծանվային ուղիների վրա նոր եզրաքարերի տեղադրում կամ գոյություն ունեցող եզրաքարերի փոխարինում,
50. վնասված ջրատարների վերականգնում, վաքերի ուղղում` երկայնական թեքությունների պահպանման նպատակով, ջրընդունիչ և դիտարկման հորերի տեղափոխում և բարձրացում՝ մտոցների (լյուկերի) և վանդակաճաղերի փոխարինմամբ,
51. նոր մետաղական և այլ տիպի արգելապատնեշների, ուղղորդիչների և ճանապարհային սյուների տեղադրում և գոյություն ունեցողների վերականգնում։
52. Ճանապարհածածկի ընթացիկ վերանորոգման աշխատանքների հիմնական ծավալը պետք է կատարել գարնանը՝ տաք և կայուն եղանակի հաստատումից հետո։ Այդ ժամանակահատվածում պետք է վերացվեն բոլոր այն վնասվածքները, որոնք առաջացել են ճանապարհների/փողոցների աշնանային և ձմեռային շահագործման ընթացքում։
53. Քաղաքային ճանապարհների և փողոցների պահպանումը ներառում է ճանապարհների, փողոցների վաղաժամ մաշումը կանխող և շահագործման նորմալ պայմաններ ապահովող միջոցառումներ։ Ճանապարհների պահպանումը ներառում է ինժեներատեխնիկական միջոցառումների համալիր, որի նպատակն է հոգ տանել ճանապարհի կառուցվածքային տարրերի նկատմամբ՝ ապահովելու համար դրանց պատշաճ վիճակը: Քաղաքային ճանապարհների պահպանման ժամանակ իրականացվում են՝
    * 1. հողային պաստառի, ջրահեռացման, պաշտպանիչ և ամրացնող կառուցվածքների մանր արատների շտկում,
      2. ջրահեռացման ենթակառուցվածքների, կամուրջների և խողովակների մոտեցման և հեռացման հուների մաքրում,
      3. ոչ մեծ ուռչվածքային տեղամասերի վերացում, կողնակների, լիցքերի և հանույթների շեպերի հարթեցում՝ խոտի ցանքով,
      4. վաքերի, ջրահեռացման առուների մաքրում աղբից, ձյունից, ջրի անցկացում առուներով, անձրևային կոյուղու խողովակների, կոլեկտորների, անձրևաջրային հորերի մաքրում և լվացում,
      5. անձրևաջրերի ընդունման և դիտարկման հորերի վանդակաճաղերի և կափարիչների փոխարինում,
      6. երթևեկային մասի, մայթերի, հետիոտնային և հեծանվային ուղիների մաքրում փոշուց և կեղտից.
      7. երթևեկային մասի վրա ճանապարհի մերկասառույցի և սահունության վերացում՝ ավազաաղային խառնուրդի և այլ հակամերկասառուցային նյութերի բաշխմամբ,
      8. բոլոր տեսակի արգելապատնեշների, ուղղորդող միջոցների, ճանապարհների սյունների մաքրում կեղտից ու փոշուց, լվացում և ներկում։
54. Քաղաքային ճանապարհների և փողոցների պահպանման աշխատանքները իրականացվում են անընդհատ՝ ամբողջ տարվա ընթացքում։
    1. **ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԵՎ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՇԱՀԱԳՈՐԾԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ**
55. Քաղաքային ճանապարհների և փողոցների տրանսպորտաշահագործական վիճակը բնորոշող հիմնական բնութագրերն են ճանապարհային պատվածքի ամրությունը, ճանապարհածածկի հավասարությունը և կառչման բնութագրերը։
56. Ճանապարհային պատվածքի ամրությունը գնահատվում է ամրության գործակցով, որը ներկայացնում է պատվածքի փաստացի առաձգականության մոդուլի հարաբերությունը տվյալ կարգի/դասի փողոցի կամ ճանապարհի համար պահանջվող նվազագույն առաձգականության մոդուլին։ Ճանապարհի կառուցումից կամ հիմնանորոգումից հետո այդ գործակիցը պետք է լինի 1-ից մեծ։ Քաղաքային ճանապարհների և փողոցների շահագործման ընթացքում թույլատրվում է գործակցի նվազեցում մինչև նվազագույն թույլատրելի արժեք՝ 0.8։ Ավելի ցածր արժեքների դեպքում պահանջվում է ճանապարհային պատվածքի կոստրուկցիայի ուժեղացում։
57. Երթևեկամասի շարժման գոտիների ճանապարհածածկի երկայնական հավասարության համար արժեքները համաձայն ԳՕՍՏ 33101-2014 – ի չափված Հավասարության Միջազգային Ինդեքսի – IRI (International Roughness Index) պետք է համապատասխանեն 42-րդ աղյուսակի արժեքներին, իսկ 3մետրանոց ձողով չափումների դեպքում՝ 43-րդ աղյուսակի արժեքներին:

Աղյուսակ 42

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Ճանապարհի, փողոցի կարգը/դասը | Հավասարությունը ըստ IRI ինդեքսի, մ/կմ, ոչ ավել | | |
| Ճանապարհային պատվածքի տիպը | | |
| Կապիտալ | Թեթևացված | Անցումային |
| 1. | Արագընթաց մայրուղային ճանապարհներ, համաքաղաքային նշանակության անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներ | 4,0 | - | - |
| 2. | Մայրուղային ճանապարհներ, համաքաղաքային նշանակության մայրուղային փողոցներ կարգավորվող երթևեկությամբ | 4,5 | - | - |
| 3. | Համայնքային (շրջանային) նշանակության մայրուղային փողոցներ | 5,0 | 5,5 | 5,5 |
| 4. | Տեղական նշանակության փողոցներ և ճանապարհներ | 6,0 | 6,5 | 6,5 |
| 5. | Մոտեցումներ և անցուղիներ | - | 7,5 | 8,0 |
| 6. | IRI (International Roughness Index) – Հավասարության Միջազգային Ինդեքս | | | |

Աղյուսակ 43

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Ճանապարհի, փողոցի կարգը/դասը | Ճանապարհային պատվածքի տիպը | Ձողի տակ բացակների քանակը, ոչ ավել | Ձողի տակ առավելագույն բացակը, մմ, ոչ ավել |
| 1. | Արագընթաց մայրուղային ճանապարհներ, համաքաղաքային նշանակության անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներ | Կապիտալ | 7 | 10 |
| 2. | Մայրուղային ճանապարհներ, համաքաղաքային նշանակության մայրուղային փողոցներ կարգավորվող երթևեկությամբ | 9 | 12 |
| 3. | Համայնքային (շրջանային) մայրուղային փողոցներ | 12 | 14 |
| Թեթևացված | 14 | 20 |
| 4. | Տեղական նշանակության փողոցներ և ճանապարհներ | Թեթևաց–ված և անցու–մային | 20 | 25 |
| 5. | Մոտեցումներ և անցուղիներ | 25 | 30 |

1. Ճանապարհածածկի հետ անվադողի կառչման գործակիցը՝ ըստ ԳՕՍՏ 33078-2014–ի ստանդարտ չափիչ անվանաշխ ունեցող անվադողով չափելիս պետք է կազմի 0,3-ից ոչ պակաս։
2. Երթևեկամասի ծածկի վրա առանձին վնասվածքները (փոսերը, նստվածքները, կոտրվածքները), որոնք ունեն 15 սմ և ավելի երկարություն, 5 սմ և ավելի խորություն, 0,06 մ2 և ավելի մակերես պետք է վերացվեն ոչ ուշ, քան՝
3. արագընթաց ճանապարհների, համաքաղաքային նշանակության անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում՝ 1 օրում,
4. համաքաղաքային նշանակության կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում ՝ 3 օրում,
5. համայնքային (շրջանային) նշանակության մայրուղային փողոցներում՝ 5 օրում,
6. տեղական նշանակության փողոցներում և ճանապարհներում՝ 10 օրում,
7. մոտեցումներում և անցուղիներում՝ 12 օրում։
8. Սահքերը, ալիքները՝ կախված խորությունից, պետք է վերացվեն ոչ ուշ, քան՝
9. արագընթաց ճանապարհների, համաքաղաքային նշանակության անընդհատ երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում՝ 3 սմ և ավել խորությամբ՝ 5 օրում,
10. համաքաղաքային և համաjնքային (շրջանային) նշանակության կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում՝ 3 սմ և ավելի խորությամբ՝ 7 օրում,
11. տեղական նշանակության փողոցների և ճանապարհների դեպքում՝ 5 սմ և ավելի խորությամբ՝ 10 օրում,
12. մոտեցումներում և անցուղիներում՝ 5 սմ և ավելի խորությամբ՝ 12 օրում։
13. Անվահետքերը շարժման 100 մ երկարությամբ տեղամասում՝ կախված խորությունից և երկարությունից, պետք է վերացվեն ոչ ուշ, քան՝
14. արագընթաց ճանապարհների, համաքաղաքային նշանակության անընդհատ և կարգավորվող երթևեկությամբ մայրուղային փողոցներում՝ 2 սմ և ավելի խորությամբ, 7 մ և ավելի երկարությամբ՝ 5 օրում,
15. համաjնքային (շրջանային) նշանակության մայրուղային փողոցներում՝ 2,5 սմ և ավել խորությամբ, 7 մ և ավելի երկարությամբ՝ 7 օրում,
16. տեղական նշանակության փողոցներում և ճանապարհներում՝ 3 սմ և ավելի խորությամբ, 9 մ և ավելի երկարությամբ՝ 10 օրում,
17. մոտեցումներում և անցուղիներում՝ 3 սմ և ավելի խորությամբ, 9 մ և ավելի երկարությամբ՝ 14 օրում։
18. Մտոցի (լյուկի) կափարիչի ավելի քան 1 սմ ուղղաձիգ շեղումները երթևեկամասի մակերևույթի նկատմամբ բոլոր կարգի/դասի փողոցների և ճանապարհների համար պետք է վերացվեն ոչ ուշ, քան 1 օրում, իսկ ջրընդունիչներինը՝ ոչ ուշ, քան 2 օրում։ Մտոցի (լյուկի) կափարիչների և ջրընդունիչների քայքայումներ թույլ չի տրվում։ Քայքայված կափարիչները և ջրընդունիչները պետք է փոխարինվեն հայտնաբերման պահից ոչ ուշ, քան 3 ժամում։
19. Ճանապարհները և փողոցները պետք է կահավորված լինեն ճանապարհային նշաններով համաձայն ԳՕՍՏ 32945-2014–ի, փոփոխական տեղեկատվական նշաններով` համաձայն ԳՕՍՏ 32865-2014-ի։ Ճանապարհային նշանների վրայի պատկերները, խորհրդանիշները, մակագրությունները, լուսաչափական բնութագրերը պետք է համապատասխանեն ԳՕՍՏ Ռ 52290-2004 –ի պահանջներին։ Նշանները պետք է տեղադրվեն ըստ ԳՕՍՏ Ռ 52289-2019-ի՝ ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման հաստատված նախագծի (սխեմայի) համաձայն: Ճանապարհային նշանների հենարանները պետք է համապատասխանեն ԳՕՍՏ 32948-2014–ի պահանջներին:
20. Ճանապարհային նշանի ճակատային մակերևույթը չպետք է ունենա խորհրդանիշների և մակագրությունների ընթեռնումը դժվարացնող կեղտոտվածություններ կամ ձյան և սառույցի նստվածքներ։ Նման կեղտոտվածությունները և նստվածքները պետք է հեռացվեն հայտնաբերման պահից հաշված ոչ ուշ, քան մեկ օրվա ընթացքում:
21. Կորած պայմանական նշանների վերատեղադրումը, ինչպես նաև բոլոր կարգի/դասի ճանապարհների և փողոցների համար ճանապարհային նշանների վրա հայտնաբերված թերությունների վերացման ժամկետն առաջարկվում է սահմանել ըստ 44-րդ աղյուսակի։
22. Ճանապարհները և փողոցները պետք է ունենան ճանապարհային նշագծում համաձայն ԳՕՍՏ 32953-2014–ի, որի ձևը, չափերը և գույնը պետք է համապատասխանեն ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 51256-2023 –ին։ Նշագծումը պետք է կատարվի ըստ ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52289-2022-ի՝ ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման հաստատված նախագծի (սխեմայի)։
23. Ճանապարհային նշագծումը պետք է բացառի 45-րդ աղյուսակում նշված շեղումները/թերությունները։ Գծանշման թերությունների վերացումը բոլոր կարգի/դասի փողոցների և ճանապարհների համար պետք է իրականացվի հայտնաբերման պահից հաշված՝ 30-օրյա ժամկետում:

Աղյուսակ 44

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | **Շեղման/թերության անվանումը** | **Շեղման/թերության նկարագրությունը** | **Շեղման վերացման առավելագույն ժամկետը, (օր)** |
| 1. | **Պայմանական նշանի կորուստ** | - | 2 |
| 2. | **Ճակատային մակերևույթի ամբողջականության խախտում** | Նշանի պատկերի ցանկացած տարրի մակերեսի 25%-ից ավելի շերտազատում կամ պատկերի մակերեսի ավելի քան 25%-ի վնասում՝ ցանկացած պատճառներով։ | 3 |
| 3. | **Լուսատեխնիկական բնութագրերի փոփոխություն** | Լուսանդրադարձման գործակցի՝ ըստ միջին պայծառության և լուսավորության, իջեցում ԳՕՍՏ Ռ 52290-2004-ի արժեքների համեմատ ավելի քան 10%-ով: | 3 |
| 4. | **Նշանի դիրքի փոփոխություն** | Նշանի կամ նշանի վահանակի հենարանի (կանգնակի) շեղում ուղղաձիգ դիրքից ավելի քան 15°–ով։  Շարժման ուղղության նկատմամբ նշանի վահանակի շրջում ավելի քան 15°–ով։ | 5 |

Աղյուսակ 45

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | **Շեղման/թերության անվանումը** | **Շեղման/թերության նկարագրությունը** |
| 1. | Մաշվածություն և քայքայում | Նշագծման քայքայում կամ մաշում (շերտազատում) ԳՕՍՏ 32953-2014-ով սահմանված արժեքները գերազանցող մակերեսով։ Ուղղաձիգ նշագծման համար՝ դրա ցանկացած տարրի մակերեսի 25%-ից ավելի մակերեսի շերտազատում կամ պատկերի մակերեսի 25%-ի շեղում ԳՕՍՏ Ռ 51256-2018–ով սահմանված պահանջից՝ ցանկացած պատճառով |
| 2. | Լուսատեխնիկական բնութագրերի փոփոխություն | Պայծառության գործակցի, բնական կամ արհեստական ​​լուսավորությունների դեպքում լուսանդրադարձման տեսակարար գործակցի արժեքների իջեցում ԳՕՍՏ 32953-2014-ով սահմանված արժեքների նկատմամբ |

1. Ճանապարհային լուսացույցները պետք է համապատասխանեն ԳՕՍՏ 33385-2015–ի պահանջներին, նրանց տիպը և կառուցվածքը՝ ԳՕՍՏ Ռ 52282-2004–ին, տեղադրումը և աշխատանքի ռեժիմը՝ ԳՕՍՏ Ռ 52289-2019–ին, հետիոտների համար լուսացույցի թույլատրող ազդանշանը կրկնօրինակող ձայնային սարքի ազդանշանը՝ ԳՕՍՏ Ռ ԻՍՕ 23600- 2014–ին։
2. Ճանապարհային լուսացույցների և ձայնային ազդանշանի թերությունները պետք է վերացվեն 46-րդ աղյուսակում նշված ժամկետներում։

Աղյուսակ 46

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | Թերության անվանումը | Վերացման առավելագույն ժամկետը, (օր) |
| 1. | Լուսացույցի չաշխատող ազդանշան(ներ) | 1 |
| 2. | Լուսացույցի տարրերի ամբողջականության խախտում | 5 |
| 3. | Լուսացույցի դիրքի փոփոխություն | 5 |
| 4. | Լուսացույցի ազդանշանների ընկալման նվազում | 7 |
| 5. | Չաշխատող ձայնային ազդանշան | 7/10 |
| 6. | Հետիոտնային կանչի ազդանշանի աշխատանքի խափանում | 3 |
| 7. | Համարիչում նշված արժեքները համապատասխանում են մայրուղային փողոցներին և ճանապարհներին, հայտարարում՝ տեղական փողոցներին, ճանապարհներին և անցուղիներին | | |

1. Ճանապարհային արգելապատնեշները պետք է համապատասխանեն ԳՕՍՏ 33128-2014–ի և ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52607-2023 –ի պահանջներին, սկզբնական և եզրային տեղամասերի երկարությունները ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52607-2023 –ի պահանջներին։ Ճանապարհային արգելապատնեշները պետք է տեղադրվեն համաձայն ԳՕՍՏ Ռ 52289-2019–ի պահանջներին։
2. Ճանապարհային արգելապատնեշների և եզրաքարերի արատները պետք է վերացվեն 47-րդ աղյուսակում նշված ժամկետներում։
3. Ճանապարհային լուսանդրադարձիչները պետք է համապատասխանեն ԳՕՍՏ 32866-2014-ի պահանջներին և պետք է տեղադրվեն ըստ ԳՕՍՏ 33151-2014-ի:

Աղյուսակ 47

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Արատի անվանումը | Արատի նկարագրությունը | Վերաց–ման ժամկետը, օր, ոչ ավել |
| 1. | Մետաղական արգելապատ-նեշի կոնստրուկցիայի տարրերի բացակայություն | Ճանապարհային արգելապատնեշի հեծանների սեկցիաների, կանգնակների բացակայություն | 3(1)/ 5(3) |
| 2. | Մետաղական կամ երկաթբետոնե արգելապատ-նեշների կոնստրուկցիա-յի տարրերի վնասում | Մետաղական արգելապատնեշների հեծանի, կանգնակի դեֆորմացիա, որի արդյունքում կոնստրուկցիայի ցանկացած կետում տեղի է ունեցել նախագծային դիրքից մետաղական արգելապատնեշի հորիզոնական կամ ուղղաձիգ շեղում՝ կանգնակների միջև հեռավորության ավելի քան 5% -ի չափով։ Մետաղական արգելապատնեշի կոնստրուկցիայի ցանկացած տարրի մակերևույթի կամ հաստության 50%-ից ավել կոռոզիա: Երկաթբետոնե արգելապատնեշի տարրում ճաքերի բացված ցանցի, բետոնում կոտրվածքների առկայություն՝ մինչև ամրան |
| 3. | Մետաղական արգելա–պատնեշի կոնստրուկ–ցիայի ամբողջակա–նության խախտում | Հեծանների միացման հանգույցներում 50% և ավել միացնող տարրերի բացակայություն։ Միացնող տարրերից մեկում թեկուզ մեկ ամրացնող տարրի բացակայություն կամ եռակցման կարանի խզում։ Արգելապատնեշի 20 մ-ից ոչ ավելի երկարությամբ հատվածում միացնող տարրերի 25%-ից ավելի բացակայություն |
| 4. | Եզրաքարի վնասում | Արտաքին մակերևույթն ունի քայքայումներ մակերևույթի 20%-ից ավել չափով, կամ մակերևույթի վրա առկա են 3,0 սմ–ից ավել խորությամբ կոտրվածքներ |
| 5. | Եզրաքարի դիրքի խախտում | Մեկ եզրաքարի ուղղաձիգ շեղում նախագծային դիրքից 10 սմ և ավել չափով | 4(2)/ 5(3) |
| 6. | Հետիոտնային արգելապատ-նեշի տարրի բացակայություն | Կամրջային կառուցվածքի վրա, ինչպես նաև հետիոտնային անցումներում արգելապատնեշի տեղամասի բացակայություն |

աղյուսակ 47-ի շարունակություն

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 7. | Հետիոտնային արգելապատնեշի տարրերի վնասվածքներ | Հետիոտնային արգելապատնեշի տարրերի դեֆորմացիա, որի արդյունքում տեղի է ունեցել նախագծային դիրքից արգելապատնեշի հորիզոնական կամ ուղղաձիգ շեղում՝ կանգնակների միջև հեռավորության ավելի քան 5% -ի չափով։ Հետիոտնային արգելապատնեշի մետաղական կոնստրուկցիայի ցանկացած տարրի մակերևույթի կամ հաստության 50%-ից ավել կոռոզիա: | 4(2)/ 5(3) |
| 8. | Համարիչում նշված արժեքները համապատասխանում են մայրուղային փողոցներին և ճանապարհներին, հայտարարում՝ տեղական փողոցներին, ճանապարհներին և անցուղիներին: Փակագծերում նշված են արատների վերացման ժամկետները կամուրջներում, ուղեանցներում և էստակադներում: | | |

1. Ճանապարհային լուսանդրադարձիչների թերությունները պետք է վերացվեն 48-րդ աղյուսակում նշված ժամկետներում։

Աղյուսակ 48

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N | **Թերությունների անվանումը** | **Թերության վերացման առավելագույն ժամկետ (օր)** |
| 1. | Լուսանդրադարձիչի կամ լուսանդրադարձիչի տարրի կորուստ | 3/5 |
| 2. | Ճակատային մակերևույթի ամբողջականության խախտում, լուսատեխնիկական բնութագրերի փոփոխություն (այդ թվում կեղտոտման արդյունքում) | 2/3 |
| 3. | Համարիչում նշված արժեքները համապատասխանում են մայրուղային փողոցներին և ճանապարհներին, հայտարարում՝ տեղական փողոցներին, ճանապարհներին և անցուղիներին: | |

1. Հավաքովի/հանովի արհեստական անհարթությունները պետք է համապատասխանեն ԳՕՍՏ 32964-2014-ի պահանջներին և պետք է տեղադրվեն ըստ ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52605-2023-ի և ԳՕՍՏ 33151-2014 պահանջների: Միաձույլ արհեստական ​​անհարթությունները պետք է տեղադրվեն ըստ ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52605-2023 -ի պահանջների:
2. Հավաքովիհանովի արհեստական անհարթություններում չպետք է լինեն արատներ, որոնք խախտում են ամբողջականությունը: Մայրուղային ճանապարհների և փողոցների հավաքովիհանովի արհեստական անհարթությունների արատների վերացումը պետք է կատարվի հայտնաբերման պահից 5 օրվա ընթացքում, տեղական ճանապարհների և փողոցների՝ 10 օրվա ընթացքում։
3. Միաձույլ արհեստական անհարթությունները չպետք է ունենան կոտրվածքներ, նստվածքներ, անվահետքեր, որոնք պետք է վերացվեն 344-րդ կետում նշված ժամկետներում։
4. Արտաքին լուսավորման սարքերի միացումն ու անջատումը պետք է կատարվի բնական լուսավորվածություն աստիճանի համար ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52766-2023-ում նշված արժեքների դեպքում:
5. Ստացիոնար էլեկտրական լուսավորության մասնակի գիշերային անջատումը և տրանսպորտային թունելների լուսավորության անցկացումը ցերեկային ռեժիմից գիշերայինին և հակառակը պետք է իրականացվի ՀՍՏ ԳՕՍՏ Ռ 52766-2023-ի համաձայն:
6. Ստացիոնար էլեկտրական լուսավորության արատները պետք է վերացվեն 49-րդ աղյուսակում նշված ժամկետներում։

Աղյուսակ 49

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Արատի անվանումը | Արատի նկարագրությունը | Վերաց–ման ժամկետը, օր, ոչ ավել |
| 1. | Չաշխատող լուսարձակ-ների առկայություն | Չաշխատող լուսարձակների մասնաբաժինը կազմում է դրանց ընդհանուր քանակության 5%-ից ավել: Երկու կամ ավելի չաշխատող լուսարձակներ տեղաբաշխված են մեկը մյուսի հետևից։  Չաշխատող լուսարձակ փոխհատման տեղում, տրանսրորտային հանգույցի ուղեթևում (մուտքում), երթուղային տրանսպորտային միջոցների կանգառի և միևնույն մակարդակում հետիոտնային անցման տեղերում: | 3/5 |
| 2. | Արտաքին լուսավորու-թյան սարքավորում-ների աշխատանքի խափանում | Արտաքին լուսավորության սարքավորումների աշխատանքի խափանում՝ կապված էլեկտրական միացումների կտրման, ամբողջականության խախտման կամ հենարանների վնասման, էլեկտրաբաշխիչ վահանների խափանումների հետ և այլն: | 1/2 |
| 3. | Համարիչում նշված արժեքները համապատասխանում են մայրուղային փողոցներին և ճանապարհներին, հայտարարում՝ տեղական փողոցներին, ճանապարհներին և անցուղիներին: | | |

1. Ճանապարհների և փողոցների երթևեկային մասի ծածկի վրա ձյան և ձմեռային սահունության առկայություն չի թույլատրվում դրանց վերացման աշխատանքների ավարտից հետո, որոնք պետք է իրականացվեն 50-րդ աղյուսակում նշված ժամկետներում։

Աղյուսակ 50

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Արատի անվա-նումը | Արատի նկարագրությունը | Վերացման ժամկետը, ժամ, ոչ ավել | | |
| մայրուղային փողոցների և ճանապարհ-ների համար | տեղական փողոցների և ճանապարհ-ների համար | Անցուղի -ների համար |
| 1. | Փխրուն ձյուն | Ձյան չխտացված շերտ՝ տեղումների և ձնաբքի ժամանակ երթևեկամասի ծածկի և մայթերի վրա կուտակված: | 4 | 6 | 12 |
| 2. | Հալած ձյուն | Ձյուն՝ հակասառեցման նյութերի, տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների կողմից հեղուկ զանգվածի վերածված: |
| 3. | Մերկա-սառույց | Ճանապարհածածկի վրա սառույց՝ հարթ թաղանթի կամ խորդուբորդ կեղևի տեսքով: |
| 4. | Խտաց-ված ձյուն | Ձյան շերտ՝ ձևավորած է ճանապարհածածկի վրա տրանսպորտային միջոցներով, մայթերի վրա հետիոտների կամ մեքենայացված մաքրման արդյունքում: |

1. Ձյան տեղումների ժամանակ և մինչև ձնամաքրման ավարտը մայրուղային փողոցներին և ճանապարհների երթևեկային մասի վրա թույլատրվում է 2 սմ-ից ոչ ավելի հաստությամբ փխրուն (հալած) ձյան առկայություն, մյուս փողոցների և ճանապարհների վրա՝ 5 սմ-ից ոչ ավելի:
2. Կամրջային կառույցների մայթերի և ծառայողական անցումների վրա 5 (3) սմ հաստությամբ փխրուն (խտացված) ձյան առկայությունը թույլատրվում է 1 օրից ոչ ավելի ժամկետով:
3. Բնակելի վայրերում փողոցների և ճանապարհների երթևեկային մասի ծածկի ձմեռային սահունությունը վերացնելու համար հակասահեցման նյութերի և խառնուրդների ծախսը՝ կախված օդի ջերմաստիճանից, պետք է համապատասխանի 51-րդ աղյուսակի ցուցանիշներին:

Աղյուսակ 51

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Օդի ջերմաստիճանը, ° С | Նյութերի քանակությունը, գ/մ2, ոչ պակաս | |
| Բյուրեղային ռեագենտներ | Ավազաաղային խառնուրդ |
| 1. | – 6-ից բարձր | 15 | 200 |
| 2. | – 6-ից մինչև – 18 | 18 | 300 |
| 3. | – 18-ից ցածր | 35 | 400 |

* 1. **ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԸՆԹԱՑԻԿ ՆՈՐՈԳՈՒՄԸ**

1. Փոսերի և նստվածքների լցման համար պետք է օգտագործել տաք ասֆալտբետոնե խառնուրդներ, որոնք համապատասխանում են ԳՕՍՏ 9128-2022-ի պահանջներին: Խորը փոսերի լցման ժամանակ, երբ նորոգվում է ծածկի ոչ միայն վերին, այլ նաև ստորին շերտը, թույլատրվում է փոսի ամբողջ խորությամբ տեղադրել վերին շերտի համար պատրաստված խառնուրդը։ Ավազային խառնուրդը 1 մ2-ից մեծ փոսերի դեպքում պետք է տեղադրել միայն վերին շերտում։
2. Ծածկերի նորոգումը ասֆալտբետոնե խառնուրդներով պետք է իրականացնել չոր եղանակին: Տաք խառնուրդների կիրառմամբ վերանորոգումը պետք է իրականացնել շրջակա միջավայրի առնվազն 5 °C ջերմաստիճանի դեպքում: Թաց եղանակային պայմաններում ծածկերը վերանորոգելու համար (պայմանով, որ վերանորոգվող տեղամասում ջրափոսերը բացակայում են) պետք է կիրառել մակերևույթա- ակտիվ նյութերից հավելանյութերով խառնուրդներ կամ էմուլսիոնհանքային խառնուրդներ:
3. Փոսերի և նստվածքների լցման աշխատանքները պետք է իրականացնել վնասված հատվածում ասֆալտբետոնի կտրմամբ կամ ասֆալտբետոնի տաքացմամբ: Ասֆալտբետոնային ծածկի նյութի կտրմամբ վերանորոգումը ներառում է հետևյալ տեխնոլոգիական գործողությունները՝
4. վերանորոգված տեղամասի մակերևույթի մաքրում փոշուց և կեղտից,
5. փոսերի տեղամասի սահմանների եզրագծում,
6. ուրվագծված եզրագծի սահմաններով ծածկի նյութը կտրում և հեռացում վերանորոգվող տարածքից,
7. կտրված հատվածի պատերի և հատակի մշակում բիտումով,
8. վերանորոգված տեղամասում ասֆալտբետոնային խառնուրդի տեղադրում,
9. ասֆալտբետոնի խտացում:
10. Փոսերի և այլ արատների սահմանները պետք է գծանշել կավճով` ճանապարհի առանցքին զուգահեռ և ուղղահայաց գծերով՝ ներառելով ծածկի չվնասված մասերը 3--5 սմ չափով: Միմյանցից մոտ գտնվող փոսերը պետք է միավորել մեկ ընդհանուր տեղամասի մեջ:
11. Վնասված ասֆալտբետոնե ծածկի կտրումը պետք է իրականացնել պնևմատիկ կամ էլեկտրական մուրճերի միջոցով: Ասֆալտբետոնը պետք է կտրել փոսի ամբողջ խորությամբ, բայց ոչ պակաս, քան ծածկի վերին շերտի հաստությունը: Կտրվածքի եզրերը պետք է լինեն ուղղաձիգ: Կտրված նյութը պետք է հանել աշխատատեղից:
12. Մեխանիկական խոզանակներով ասֆալտբետոնի մանր կտորներից և փոշուց փոսային նորոգման տեղամասը մանրակրկիտ մաքրելուց հետո դրա հատակը և եզրերը պետք է մշակել հեղուկ բիտումով կամ բիտումային էմուլսիայով: Մշակումն իրականացնում են փոշեցիրներով: Մշակման համար կիրառում են հեղուկ (հեղուկացված) բիտում 0,3-0,5 լ/մ2 ծախսով, կամ բիտումային էմուլսիա՝ բիտումի 50-60% կոնցենտրացիայով, 0,5-0,7 լ/մ2 ծախսով։
13. Վերանորոգման նյութը փոսային նորոգման տեղամասում տեղադրվում է ձեռքով կամ ասֆալտտեղադրիչով:
14. Վերանորոգված ծածկի հավասարության ապահովման համար ասֆալտբետոնային խառնուրդը պետք է տեղադրել՝ հաշվի առնելով խտացմամբ պայմանավորված պաշարը, որը տաք ասֆալտբետոնային խառնուրդների համար ընդունվում է 1,25-1,30:
15. Մինչև 5 սմ խորությամբ փոսերի լցման նյութը փռում են մեկ շերտով, ավելի մեծ խորության դեպքում՝ երկու շերտով։
16. Փոսային նորոգման համար նյութերի մոտավոր ծախսը պետք է համապատասխանի 52-րդ աղյուսակում նշված արժեքներին:
17. Տեղադրումից և հարթեցումից հետո խառնուրդը պետք է խտացնել։ Խտացման համար կիրառվում են 5-10 տոննա քաշով հարթ գլանային ինքնագնաց գլդոններ, ինքնագնաց վիբրոգլդոններ, իսկ աշխատանքների փոքր ծավալների դեպքում՝ ձեռքի խտացուցիչներ։ Խտացումը կատարվում է վերանորոգվող տեղամասի եզրից դեպի կենտրոն։ Հարթ գլանային գլդոնի անցումների քանակը մեկ հետքով պետք է կազմի 8-12: Ասֆալտբետոնային խառնուրդների ջերմաստիճանը խտացման սկզբում պետք է կազմի А և Б տիպի տաք խառնուրդների համար ոչ պակաս 120-160° С, В, Г, Д տիպի տաք խառնուրդների համար՝ ոչ պակաս 100-130° С:

Աղյուսակ 52

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Շարտի հաստու-թյունը, մմ | Ասֆալտբետոնային խառնուրդ | | Հատակի և եզրերի մշակման համար | |
| Ավազային կամ մանրահատիկ (վերին շերտ) | Խոշորահատիկ (ստորին շերտ) | բիտում | Բիտումային էմուլսիա |
| 1. | 30 | 71 | - | 0,3-0,4 | 0,5-0,6 |
| 2. | 40 | 94 | - | 0,3-0,4 | 0,5-0,6 |
| 3. | 50 | 118 | - | 0,3-0,4 | 0,5-0,6 |
| 4. | 60 | 71 | 69 | 0,4-0,5 | 0,6-0,7 |
| 5. | 70 | 94 | 69 | 0,4-0,5 | 0,6-0,7 |

1. Խտացումը պետք է ապահովի նյութի բավարար խտություն, ծածկի հավասարություն, ինչպես նաև նոր ու հին ծածկերի մակերևույթի լծորդում միևնույն մակարդակում:
2. Փողոցների և ճանապարհների վերանորոգված հատվածներով երթևեկությունը պետք է վերականգնել, երբ ասֆալտբետոնային խառնուրդի ջերմաստիճանը հասնի 20-30° C, կամ վերանորոգումից 8-16 ժամ հետո: Առաջին 2-3 օրվա ընթացքում երթևեկության արագությունը պետք է սահմանափակել մինչև 30 կմ/ժ։
3. Ասֆալտբետոնային ծածկի վրա առաջացած ալիքները վերացվում են նախնական տաքացումից հետո՝ ֆրեզերավորոմով կամ ավտոգրեյդերի դանակով կտրումով: Դրանից հետո իրականացվում է ծածկի մակերևույթային մշակում: Ալլիքների կտրման եղանակով ասֆալտբետոնային ծածկի հավասարեցումը ներառում է հետևյալ տեխնոլոգիական գործողությունները՝
   * 1. վերանորոգվող տեղամասի մակերևույթի մաքրում փոշուց և կեղտից մեխանիկական խոզանակներով,
     2. ծածկի տաքացում ասֆալտատաքացուցիչներով,
     3. ալիքների կտրում ավտոգրեյդերով:
4. Դեֆորմացված ասֆալտբետոնը փոխարինվում է սահքադիմացկունով: Սահքի դեֆորմացիաների ենթարկված ծածկերի վերանորոգման համար անհրաժեշտ է կիրառել մեծ և միջին քանակությամբ խիճ պարունակող կարկասային խառնուրդներ (A և B տիպերի ըստ ԳՕՍՏ 9128-2022-ի):
5. Ասֆալտբետոնային ծածկերի ճաքերը պետք է փակվեն գարնանը, աշնանը կամ ամռանը առավոտյան զով, չոր եղանակին, երբ դրանք բացված են առավել չափով: Ճաքերի փակման աշխատանքները ներառում են հետևյալ տեխնոլոգիական գործողությունները՝
6. ճաքերի մաքրում փոշուց և կեղտից պողպատե խոզանակների, մետաղական կեռիկների միջոցով, ինչպես նաև սուղ օդով փչումով,
7. մինչև 5 մմ բացվածքով ճաքերի լցում СГ 70/130, СГ 130/200, МГ 70/130, МГ 130/200 մակնիշների հեղուկ բիտումներով, իսկ 5 մմ և ավել բացվածքով ճաքերինը՝ հատուկ մածիկով: Մածիկների կազմերը պետք է սահմանել 53-րդ աղյուսակի համաձայն,
8. բիտումով լցված ճաքերի վրա չոր քարային մանրուքի (0-5 մմ) կամ խոշորահատիկ ավազի ավելացում:

Աղյուսակ 53

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Բաղադրամասեր | Ճաքերի լցման մածիկների կազմը, % ըստ զանգվածի | |
| Բիտումի մակնիշը | |
| БНД 90/130 | БНД 60/90 |
| 1. | Բիտում | 60 | 50 |
| 2. | Հանքային փոշի | 20 | 35 |
| 3. | Ռետինի մանրուք | - | 5 |
| 4. | Ասբեստ կարճ մանրաթելով | 20 | 10 |

1. Կիրառումից առաջ առաջ հեղուկ և հեղուկացված բիտումները տաքացնում են մինչև 80-100 °C, իսկ մածիկները՝ մինչև 150-170 °C՝ ապահովելու համար լցման անցքից ազատ հոսքը:
2. Ճաքերը լցվում են մի փոքր ավելցուկով: Լցումից հետո ճաքերի երկայնքով ծածկի մակերևույթին մնացած մածիկի կամ բիտումի ավելցուկի վրա պետք է շաղ տրվի չոր ավազ կամ քարային մանրուք։
3. Քայքայված եզրերով ճաքերը մշակում են՝ կտրելով ասֆալտբետոնը յուրաքանչյուր կողմից 10-15 սմ լայնությամբ շերտով՝ վերին շերտի հաստությամբ, իսկ խորը ճաքերի դեպքում՝ ասֆալտբետոնի ամբողջ հաստությամբ: Հնարավոր է նաև ասֆալտբետոնի մշակում տաքացնելով ինֆրակարմիր ճառագայթներով: Ասֆալտբետոնը տաքացնում են 3-5 րոպե, որից հետո այն փխրեցնում են տաքացվող շերտի եզրերի մոտ 2-2,5 սմ խորությամբ, իսկ ճաքերի եզրերի մոտ՝ մինչև 5 սմ։ Ճաքերից փոշու, կեղտի և աղտոտված ու տաքացված ասֆալտբետոնի հեռացումից հետո տեղադրվում է նոր ավազային ասֆալտբետոնային խառնուրդ, որի քանակությունն ընդունվում է՝ հաշվի առնելով խտացման ժամանակ նստեցվածքը: Հավասարեցումից հետո խառնուրդը խտացնում են խտացուցիչներով։
   1. **ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՊԱՏՎԱԾՔԻ ՎԵՐԱԿԱՆԳՆՈՒՄԸ ՍՏՈՐԳԵՏՆՅԱ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒՂԻՆԵՐԻ ԱՆՑԿԱՑՈԻՄԻՑ ՀԵՏՈ**
4. Ստորգետնյա հաղորդակցությունների վերանորգման և անցկացման հետ կապված փորվածքներից հետո ճանապարհային պատվածքի վերականգնման աշխատանքները ներառում են խողովակաշարի տակի խոռոչների լցում գրունտով, խողովակաշարի վրա գրունտի պաշտպանիչ շերտի տեղադրում, խրամուղու հետադարձ լիցք՝ շերտ-շերտ խտացումով, փողոցի/ճանապարհի երթևեկային մասի և մայթերի հիմքի և ծածկի իրականացում:
5. Գրունտի խտացումը պետք է կատարել շերտ-շերտ՝ օպտիմալ խոնավության պայմաններում, որը խոշոր և միջին ավազների համար կազմում է մինչև 8%, մանր և փոշենման ավազների համար՝ 8-12%, թեթև կավավազների հանար՝ 9-15%, ծանր և փոշենման ավազակավերի համար՝ 12-17%, թեթև փոշենման ավազակավերի համար՝ 14-20%, ծանր փոշենման ավազակավերի համար՝ 16-23%, փոշենման կավերի համար՝ 23-30%։ Շերտի հաստությունն ընդունվում է կախված կիրառվող խտացնող մեխանիզմից:
6. Գրունտի խտացումը պետք է իրականացնել հատուկ տոխանող մեխանիզմների կիրառմամբ՝ կախված գրունտի տեսակից:
7. Ոչ կապակցված և թույլ կապակցված գրունտների համար կիրառվում են վիբրացիոն գործողության մեքենաներ, կապակցված գրունտների համար (կավեր, ավազակավեր, խճի և կոպճի պարունակությամբ կավային գրունտներ)՝ բռունցքային գլդոններ, ավազակավային, կավավազային և խոնավ կավային գրունտների համար՝ պնևմատիկ անվադողերով գլդոններ։
8. Հակադարձ լիցքի գրունտի խտացման գործակիցը (գրունտի փաստացի խտության հարաբերությունը առավելագույն ստանդարտ խտությանը) չպետք է լինի Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ի «ՀՀՇՆ 32-01-2022 «Ավտոմոբիլային ճանապարհներ» շինարարական նորմերը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի հունիսի 14-ի N 11-Ն հրամանում փոփոխություն կատարելու մասին» N 28-Ն հրամանով հավելվածի աղյուսակ 32-ում բերված արժեքներից ցածր:
9. Խտացված հակադարձ լիցքի վրա պետք է վերականգնել ճանապարհային պատվածքի կոնստրուկցիան՝ բոլոր կառուցվածքային շերտերի մանրակրկիտ խտացմամբ: Փորված ստորգետնյա հաղորդակցուղիների վրա ճանապարհային պատվածքի ամրությունը պետք է համապատասխանի փողոցի/ճանապարհի մնացած մասի ճանապարհային պատվածքի ամրությանը:
10. Ծածկի վերականգնման ընթացքում գոյություն ունեցող ծածկի եզրերը խրամուղու երկու կողմերից պետք է կտրել 10-15-ական սմ լայնությամբ: Հին ծածկի կտրված եզրերը և հիմքի վերին մասը պետք է մշակել բիտումով կամ բիտումի էմուլսիայով:
    1. **ԱՆՁՐԵՎԱՅԻՆ ԿՈՅՈՒՂՈՒ ՆՈՐՈԳՈՒՄԸ**
11. Անձրևային կոյուղու վերանորոգումը ներառում է պիտանելիությունը կորցրած ջրահեռացման խողովակների և վաքերի ուղղման և փոխարինման աշխատանքները, դիտման և անձրևաջրային հորերի վերանորոգումը և բարձրացումը՝ կափարիչների և վանդակաճաղերի փոխարինմամբ, աղյուսե հորերի փոխարինումը երկաթբետոնայիններով, ինչպես նաև մտոցների (լյուկերի) բարձրացում և իջեցում:
12. Ջրահեռացման խողովակների նորոգումը պետք է իրականացնել այն ժամանակաշրջանում, երբ ջրահոսքը առավել քիչ չափով է լցված ջրով: Ջրի մշտական ելքով խողովակների վերանորոգման ժամանակ անհրաժեշտ է ջուրն անցկացնել այդ նպատակով հատուկ տեղադրված ժամանակավոր խողովակով կամ ջուրը արտամղել պոմպով: Վերանորոգման տեղամասից մինչև դիտահոր զգալի հեռավորության դեպքում՝ ժամանակավոր խողովակի երկարությունը նվազեցնելու համար, նպատակահարմար է տեղադրել լրացուցիչ դիտահոր:
13. Խողովակների նստվածքների շտկման կամ խողովակների ամբողջական փոխարինման աշխատանքներն իրականացվում են խողովակաշարի փորմամբ: Ճանապարհային պատվածքի քանդումից հետո կատարվում է խրամատի փորում: Աշխատանքները պետք է իրականացնել պահպանելով նախազգուշական միջոցներ՝ խողովակի վնասումից խուսափելու համար:
14. Խողովակի նստվածքի դեպքում այն պետք է բարձրացնել մինչև նախագծային նիշ, ամրացնել, ուղղել տակի հիմքը ավազով, խճով կամ բետոնով՝ կախված հիմնատակի գրունտների տեսակից: Տեղադրված հիմքի խտացումից հետո խողովակը պահող կախովի հարմարանքները հանվում են:
15. Պիտանելիությունը կորցրած խողովակները պետք է փոխարինել նորերով: Դրա համար խրամուղին փորելուց հետո հին խողովակները պետք է հեռացնել, ուղղել հիմքը և տեղադրել նոր խողովակներ։ Խրամուղում խողովակները պետք է տեղադրել ըստ թեքության վարից վեր:

415. Անձրևաջրային և դիտման հորերի աննշան վնասվածքների՝ շարվածքի առանձին տարրերի վնասվածքներ և ճաքեր, վերանորոգումը կայանում է վնասված տարրերի փոխարինման և ճաքերի լցման մեջ: Ավելի մեծ քայքայումների դեպքում կատարվում է հորի շարվածքի քայքայված մասի փոխարինում։ Այս դեպքում ճանապարհային պատվածքը պետք է քանդել հորի պարագծով, հանել մտոցը (լյուկը) կափարիչի հետ, և շերտ առ շերտ քանդել քայքայված շարվածքը։ Այն վերականգնում են բետոնե տարրերով (սեգմենտներ, օղակներ)՝ 1:2 - 1:3 բաղադրության ցեմենտի շաղախով։ Մտոցի (լյուկի) տեղադրման բարձրությունը պետք է կարգավորել մտոցի հիմքի տակ սեգմենտների տեղադրումով: Հորանը պետք է մաքրել շինարարական աղբից ու կեղտից և տեղադրել կափարիչով կամ վանդակաճաղով մտոց (լյուկ): Բացակները պետք է լցնել ավազով, որից հետո վերականգնել ճանապարհային պատվածքի հիմքը և ծածկը։