



«08» փետրվարի 2024թ.

N 09-01

## Երևանի քաղաքապետ Տիգրան Ավինյանին

Հարգարժան պարոն Ավինյան

Հանրային տրանսպորտի խնդիրը մեր արհմիության համար դեռևս 2013 թվականից առանցքային խնդիրներից է եղել, այն ուղղակիորեն առնչվում է մեր անդամներին և նրանց ընտանիքների անդամներին: Տրանսպորտի թանկացման դեմ շարժումից սկսած ներգրավվել ենք քաղաքապետարանում ստեղծված համապատասխան հանձնաժողովի աշխատանքներին, որտեղ և ներկայացրել էինք առաջարկներ տրանսպորտային համակարգի բարեփոխումների հետ կապված: Մենք համարել ենք և համարում ենք, որ քաղաքային տրանսպորտը հանրային ծառայություն է, չի կարող շահութաբեր լինել, քանի որ դրա նպատակը միմիայն բնակիչներին որակյալ ծառայություն մատուցելն է:

Ուրախ ենք արձանագրել, որ վերջապես քաղաքային տրանսպորտի բարեփոխումների արդյունքները տեսանելի են դառնում, և որ համայնքային օպերատորի կողմից սպասարկվող երթուղիների համար ներդրվելու է միասնական տոմսային համակարգ:

Միևնույն ժամանակ, ծանոթանալով փետրվարի 13-ին կայանալիք ավագանու նիստի որոշման նախագծին, արձանագրել ենք որոշ խնդիրներ, ինչի հետ կապված ներկայացնում ենք մեր առաջարկներն ու դիտարկումները:

1. Նախագծով առաջարկվում են ժամկետային փոխադրվարձի տարբերակներ՝ միաժամանակ սահմանափակելով այդ ժամկետում երթևեկությունների քանակը: Ուսումնասիրելով տարբեր քաղաքներում ներդրված տոմսային համակարգերը՝ արձանագրում ենք, որ բոլոր քաղաքներում առկա են երկու տեսակի տոմսեր՝ որոշակի ժամկետով տոմսեր և որոշակի քանակով ուղևորությունների տոմսեր: Ընդ որում՝ դա չի վերաբերում տուրիստների համար նախատեսված տոմսերին:

Առաջին դեպքում տոմսը նախատեսված է որոշակի ժամանակահատվածում քաղաքային տրանսպորտից առանց քանակական սահմանափակման օգտվելու համար, իսկ երկրորդ դեպքում՝ որոշակի քանակությամբ ուղևորությունների համար:

Մինչդեռ, առաջարկվող նախագծում այդ երկու մոդելները համատեղվել են, ինչը կարծում ենք, նպատակահարմար չէ, քանի որ ավելորդ բարդություններ է ստեղծում օգտագործողների համար:

Օրինակ, «30 օր» անվանման տոմսի վերաբերյալ միաժամանակ նշվում է, որ այն ներառում է 60 ուղևորություն: Սա նշանակում է, որ քաղաքացին, որը գնելու է 30 օրվա տոմսը, 60 ուղևորությունից ավել չի կարողանա օգտագործել: Այն դեպքում, երբ քաղաքացիների զգալի մասը մի քանի տեղ են աշխատում, բացի հիմնական աշխատավայրից օրվա ընթացքում այլ տեղեր են ուղևորվում (հյուր, ժամանցային վայրեր և այլն), աշխատանքի բերումով օրվա ընթացքում քաղաքացին տրանսպորտ են օգտագործում (բացի աշխատավայր մեկնելուց և հետ վերադառնալուց), ստացվելու է, որ 30 օրը չավարտված ուղևորափոխադրումների քանակը սպառվելու է, և քաղաքացին ստիպված է լինելու նոր փաթեթ գնել: Արդյունքում, 30 օրվա ընթացքում քաղաքացիների զգալի մասը ստիպված են լինելու հաջորդ «30 օր» փաթեթը գնելու: Ինչը կարող է հանգեցնել նրան, որ մի ամսվա ընթացքում քաղաքացին ստիպված լինի սպառել 2 կամ նույնիսկ ավելի «30 օր» փաթեթներ: Փաստորեն, չնայած անվանմանը, նշված տոմսը 30 օրվա տոմս չէ, քանի որ այն կարող սպառվել ավելի քիչ օրերի ընթացքում:

Այսպիսով, հաշվի առնելով վերոգրյալը, առաջարկում ենք, որպեսզի որոշակի ժամկետով տոմսերը չպարունակեն ուղևորությունների քանակի սահմանափակում, ինչպես որ դա արվում է ամբողջ աշխարհում: Փոխարենը կարելի է առանձին ներդնել որոշակի քանակի ուղևորությունների տոմսեր՝ օրինակ «4 ուղևորության», «10 ուղևորության», «60 ուղևորության» և այլն: Նման տոմսերը նույնպես կարող են գործողության ժամկետներ ունենալ, բայց ավելի երկար, քան առաջարկվում է նախագծով:

2. Նախագծով առաջարկվող «բազմակի օգտագործման» տոմսի տրամաբանությունն անհասկանալի է և այն վերաշարադրելու կարիք կա: Կարծում ենք, պետք է հստակեցնել, թե որն է այդ տոմսի նպատակահարմարությունը:

3. Ինչ վերաբերում է 70 թույլատրյալ տոմսին, առաջարկում ենք այն դարձնել 2 ժամանակ տոմս, կամ առնվազն 90 թույլատրյալ, քանի որ 70 թույլ բավարար չէ երեք տրանսպորտային միջոցի փոփոխությամբ երկար հեռավորության ուղևորություն կատարելու համար, հաշվի առնելով խցանումները, տարածությունները, ինչպես նաև հաջորդ տրանսպորտային միջոցներին սպասելու ժամանակահատվածները:

4. Փաթեթում ներառված չեն կարճ ուղևորության մեկանգամյա (առանց տրանսպորտային միջոցի փոփոխության իրավունքի) օգտագործման տոմսեր: Ստացվում է, որ այն քաղաքացին, որ երթևեկելու է ոչ ավելի քան, օրինակ, 10 կանգառ (առանց տրանսպորտային միջոցի փոփոխման), և այն քաղաքացին, որը տրանսպորտային միջոցների փոփոխությամբ երթևեկելու է 15-20 կանգառ կամ ավելին, վճարելու են նույն գումարը: Առաջարկում ենք կարճատև ուղևորության տոմսեր ևս ներառել տոմսային համակարգում:

5. Մեր ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ բոլոր քաղաքների տոմսային համակարգերում մեկանգամյա տոմսը և մյուս կարճաժամկետ տոմսերը հիմնական տոմսեր են համարվում: Մնացած բոլոր տոմսերը, որոնք ենթադրում են

երկարաժամկետ բաժանորդագրում, ածանցյալ տոմսեր են: Նույն տրամաբանությամբ առաջարկում ենք, որ Նախագծում նույնպես առաջին կետով սահմանվի կարճաժամկետ տոմսը, այնուհետև սահմանվեն ավելի երկարաժամկետները՝ ըստ դրանց ժամկետի աճման (մեկանգամյա, 1 օր, 7 օր, 30 օր, 90 օր, 365 օր): Նախագծում հերթականության տրամաբանությունը խախտված է: Ճիշտ հերթականություն սահմանելն անհրաժեշտ է նաև գնի գոյացման տեսանկյունից, քանի որ տարբեր կոնֆիգուրացիայի տոմսերի գները պետք է բխեն մեկանգամյա կարճաժամկետ տոմսի գնից:

6. Նախագծում բացակայում է բանկային քարտով անհպում վճարումների տարբերակը (առկա է միայն օդանավակայանի ավտոբուսում): Առաջարկում ենք ավելացնել բանկային քարտով անհպում վճարման տարբերակը տրանսպորտի բոլոր միջոցների համար:

7. Ներկա իրավիճակում ուղևորների կեսից ավելին շարունակում է գումարը կանխիկ առձեռն վճարել վարորդին՝ չնայած տեղադրված telcell wallet տոմսերի վալիդատորներին, թղթային տոմսերի առկայությանը և մետաղադրամ ընդունող տուփերին: Այս իրավիճակում միասնական տոմսային համակարգի ներդրումը չափազանց բարձր է լինելու: Կարծում ենք, որ մինչև միասնական տոմսային համակարգի ներդրումը պետք է միջոցներ ձեռնարկվեն կանխիկ գումարները վարորդին վճարելու մշակույթը վերացնելու և խիստ վերահսկողություն սահմանելու ուղղությամբ:

8. **Անդրադառնալով նախագծով սահմանված գներին՝ գտնում ենք, որ դրանք համաչափ չեն Հայաստանում տրանսպորտից օգտվող բնակիչների եկամուտներին:**

**Գրության վերջում ներկայացված, մեր կողմից ուսումնասիրված զարգացած, սոցիալական պետություններ համարվող երկրների մայրաքաղաքների տոմսային համակարգերը և դրանցում տոմսերի արժեքները ցույց են տալիս, որ բոլոր համակարգերում մեկանգամյա տոմսի գինը կազմում է այդ երկրի մինիմալ ամսական աշխատավարձի մոտ 0.1-0.16 տոկոսը: Այնինչ, նախագծով առաջարկվող մեկանգամյա տոմսի արժեքը կազմում է 300 դրամ (նույնիսկ ինքնարժեքից ավել), որը մինիմալ աշխատավարձի 0.4 տոկոսն է կազմում, այսինքն 4 անգամ ավելի թանկ քան ընդունված է տնտեսապես զարգացած երկրներում, միաժամանակ 3 անգամ ավելին է, քան այսօրվա գործող ավտոբուսի ուղեվարձը և 6 անգամ ավելին է տրոլեյբուսի ուղեվարձից: Նման մոտեցումը սոցիալական պետությունում, ինչպիսին համաձայն Սահմանադրության առաջին հոդվածին Հայաստանն է, անընդունելի է: Միջազգային փորձը կիրառելով՝ առաջարկում ենք մեկանգամյա տոմսի արժեքը սահմանել ոչ ավելին, քան 150 դրամ: Միաժամանակ, մինիմալ աշխատավարձի բարձրացման հետ, կարծում ենք, տոմսերի գները կարող են նույն սկզբունքով վերանայվել:**

Ի դեպ, համաշխարհային փորձը վկայում է, որ ուղեվարձի և ուղևորության ինքնարժեքի հարաբերակցությունը (farebox recovery ratio) միջինում կազմում է շուրջ 40% և քաղաքային տրանսպորտը, որպես համայնքային ծառայություն, հիմնականում աշխատում է հանրային սուբսիդավորման սկզբունքով:

Միաժամանակ, հրավիրում ենք Ձեր ուշադրությանը, որ տրանսպորտի ուղեվարձի արժեքը պետք է սահմանված լինի այնպես, որ նպաստի անձնական տրանսպորտային միջոցներով երթևեկելուց հրաժարվելուն և քաղաքային տրանսպորտով երթևեկելուն, նկատի ունենալով, որ տրանսպորտային բարեփոխումների նպատակներից է նաև քաղաքի բեռնաթափումը:

Ստորև ներկայացվում են եվրոպական մի շարք մայրաքաղաքների տոմսային համակարգերում տոմսերի տեսակների, դրանց արժեքների և մինիմալ վարձատրության հետ հարաբերակցության տվյալները:

## Բեռլին

Տոմսի տեսակը	Նկարագրությունը	Արժեքը	Մինիմալ աշխատավարձը (2024թ դրությամբ)	Տոմսի արժեքի մասնաբաժինը մինիմալ աշխատավարձի համեմատ
Մեկ ուղևորության տոմս	Տոմսը թույլ է տալիս կատարել մեկ ուղղությամբ (Ա-ից Բ կետ առանց վերադառնալու) ուղևորություն 2 ժամվա ընթացքում, օգտագործելով ցանկացած տրանսպորտային միջոց և տրանսպորտային միջոցների փոփոխություն	3.5 եվրո	2184 եվրո	0.16%
Մեկ կարճ ուղևորության տոմս	Տոմսը թույլ է տալիս 20 րոպեի ընթացքում կատարել մեկ ուղևորություն՝ առավելագույնը 6 կանգառ, առանց տրանսպորտային միջոց փոխելու	2.4 եվրո		0.1%
24 ժամյա տոմս	Տոմսը ակտիվացնելուց 24 ժամվա ընթացքում թույլ է տալիս 1 ուղևորի կատարել	9.9 եվրո		0.45%

	անսահմանափակ քանակությամբ ուղևորություններ՝ անկախ տրանսպորտային միջոցներից ու դրանց փոփոխություններից			
7-օրյա տոմս	Տոմսը ակտիվացնելուց 7 օրացույցային օրվա ընթացքում 1 ուղևորը կարող է անսահմանափակ քանակությամբ երթևեկել տրանսպորտով:	41.5 եվրո		2%
Deutschland ticket - ամսական	Համապետական ծածկույթի ամսական տոմս, թույլ է տալիս անսահմանափակ օգտվել հասարակական տրանսպորտի բոլոր միջոցներից ամբողջ Գերմանիայով մեկ՝ բացառությամբ արագընթաց գնացքների: Ստեղծվել է որպես սոցիալական և կլիմայական միջոցառում՝ ՌԴ հարձակման հետևանքով առաջ եկած էներգետիկ ճգնաժամի պայմաններում՝ խրախուսելու հանրությանը հրաժարվել մեքենաներից և մատչելիորեն օգտվել տրանսպորտից	49 եվրո		2.24%
4 ուղևորության տոմս	Հնարավորություն է տալիս կատարել 4 տարբեր ուղևորություններ:	10.8 եվրո		0.5%

	Յուրաքանչյուրը մեկ ուղղությամբ, ոչ ավելի քան 2 ժամ, անհրաժեշտության դեպքում փոխելով փոխադրամիջոցը:			
--	--	--	--	--

Ի լրումն վերոնշվածների, գործում են նաև «տուրիստական» տոմսեր՝ 48, 36 և 72 ժամանոց, 4, 5 և 6 օրական, ինչպես նաև «մինչև 5 հոգանոց ուղևորների խմբի» համար, որոնք ներառում են այդ ժամանակահատվածում անսահմանափակ հանրային տրանսպորտի օգտագործում:

## Վարչակա

Տոմսի տեսակը	Նկարագրությունը	Արժեքը	Մինիմալ աշխատավարձը	Տոմսի արժեքի մասնաբաժինը մինիմալ աշխատավարձի համեմատ
20 րոպեանոց տոմս	Թույլ է տալիս 20 րոպեի ընթացքում անսահմանափակ օգտվել տրանսպորտային միջոցներից	3.4 զլոտի	4242 զլոտի	0.08%
75 րոպեանոց տոմս քաղաքի կենտրոնական մասի համար	Թույլ է տալիս 75 րոպեի ընթացքում անսահմանափակ օգտվել տրանսպորտային միջոցներից, բայց քաղաքի առավել կենտրոնական մասում	4.4		0.1%
90 րոպեանոց քաղաքի ամբողջ տարածքի համար	Թույլ է տալիս 90 րոպեի ընթացքում անսահմանափակ օգտվել տրանսպորտային միջոցներից ամբողջ քաղաքում	7		0.16%

24 ժամանոց տոմս	Տոմսը ակտիվացնելուց 24 ժամվա ընթացքում թույլ է տալիս 1 ուղևորի կատարել անսահմանափակ քանակությամբ երթևեկություններ՝ անկախ տրանսպորտային միջոցներից ու դրանց փոփոխություններից	26		0.6%
72 ժամանոց տոմս	Տոմսը ակտիվացնելուց 72 ժամվա ընթացքում թույլ է տալիս 1 ուղևորի անսահմանափակ օգտվել քաղաքային տրանսպորտից՝ անկախ տրանսպորտային միջոցների փոփոխություններից	57		1.3%
Վիքենդի տոմս	Թույլ է տալիս ուրբաթ երեկոյան ժամը 7ից մինչև երկուշաբթի առավոտվա ժամը 8-ը անսահմանափակ օգտվել քաղաքային տրանսպորտից	24		0.56%
30-օրյա տոմս, անձնական	Թույլ է տալիս մեկ ուղևորի 30 օրվա մեջ անսահմանափակ քանակությամբ օգտվել քաղաքային տրանսպորտից	180		4.2%

Թոշակառուների համար տարեկան	65-անց ուղևորներին տոմսն ակտիվացնելուց հետո 365 օրվա ընթացքում թույլ է տալիս առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային տրանսպորտից	50		1.17%
-----------------------------	---	----	--	-------

## Պրահա

Տոմսի տեսակը	Նկարագրությունը	Արժեքը	Մինիմալ աշխատավարձը	Տոմսի արժեքի մասնաբաժինը մինիմալ աշխատավարձի համեմատ
30 րոպեանոց տոմս	Թույլ է տալիս օգտվել քաղաքային տրանսպորտից 30 րոպեի ընթացքում, նախատեսված է ոչ երկար ուղևորության համար	30 չեխական կոռն	18900 չեխական կոռն	0.15%
90 րոպեանոց տոմս	Թույլ է տալիս օգտվել քաղաքային տրանսպորտից 90 րոպեի ընթացքում, նախատեսված է միջին կամ երկար ուղևորության համար, այդ թվում անհրաժեշտության դեպքում փոփոխելով տրանսպորտային միջոցները	40		0.21%
24 ժամյա տոմս	Տոմսը ակտիվացնելուց 24 ժամվա ընթացքում թույլ է տալիս 1	120		0.63%

	<p>ուղևորի կատարել անսահմանափակ քանակությամբ երթևեկություններ՝ անկախ տրանսպորտային միջոցներից ու դրանց փոփոխություններից:</p> <p>30, 90 րոպեանոց, ինչպես նաև 24-ժամյա տոմսերը կարելի է գնել նաև անմիջապես տրանսպորտային միջոցում՝ անհպում բանկային քարտային վճարմամբ</p>			
30-օրյա տոմս	30 օրվա ընթացքում թույլ է տալիս առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային տրանսպորտի բոլոր միջոցներից	550		13%
365-օրյա տոմս	Տոմսը ակտիվացնելուց հետո 365 օրվա ընթացքում թույլ է տալիս առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային տրանսպորտի բոլոր միջոցներից	3650		86%

## Բրյուսել

Տոմսի տեսակը	Նկարագրությունը	Արժեքը	Մինիմալ աշխատավարձ	Տոմսի արժեքի մասնաբաժինը մինիմալ
--------------	-----------------	--------	--------------------	----------------------------------

				աշխատավարձի համեմատ
1 նուկլորոթյա ն տոմս	Թույլ է տալիս կատարել մեկ նուկլորոթյուն մեկ նուկլորոթյամբ (առանց վերադարձի) անհրաժեշտության դեպքում առանց սահմանափակման փոփոխելով տրանսպորտային միջոցները	2.1 Եվրո	1994 Եվրո	0.1%
1 օրվա տոմս	Թույլ է տալիս 1 նուկլորին 1 օրվա ընթացքում անսահմանափակ քանակությամբ օգտվել քաղաքային տրանսպորտի բոլոր տեսակներից	7.5		0.37%
10 նուկլորոթյա ն տոմս	Թույլ է տալիս կատարել 10 նուկլորոթյուն, յուրաքանչյուրը և կետից Բ կետ (միակողմանի, առանց հետադարձ), անհրաժեշտության դեպքում ամեն նուկլորոթյան ընթացքում կարելի առանց սահմանափակման փոփոխել տրանսպորտային միջոցները/տեսակները	16.8		0.87%
1 ամսվա տոմս	Թույլ է տալիս 1 նուկլորին 1 ամսվա ընթացքում առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային տրանսպորտի բոլոր տեսակներից	60		3%

1 տարվա տոմս	Թույլ է տալիս 1 ուղևորին 1 տարվա ընթացքում առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային տրանսպորտի բոլոր տեսակներից	600		30%
--------------	---	-----	--	-----

## Ջոմ

Տոմսի տեսակը	Նկարագրությունը	Արժեքը	Մինիմալ աշխատավարձը	Տոմսի արժեքի մասնաբաժինը մինիմալ աշխատավարձի համեմատ
1 ուղևորության տոմս – 100 թույլ	Թույլ է տալիս կատարել մինչև 100 թույլ տևողությամբ մեկ ուղևորությամբ (ա կետից բ կետ, անհրաժեշտության դեպքում առանց սահմանափակման փոխելով տրանսպորտային միջոցները) ուղևորություն քաղաքային տրանսպորտային համակարգով	1.5 եվրո	Սահմանված չէ, բայց համաձայն վիճակագրական տվյալներ՝ մոտ 1100 եվրո	0.13%
2, 3, 5 կամ 10 ուղևորության տոմս	Թույլ է տալիս 1 ուղևորին կատարել 2, 3, 5 կամ 10 այնպիսի ուղևորություն, որը սահմանված է 1 ուղևորության տոմսով	Չամապատասխանաբար՝ 3, 4.5, 7.5 և 15 եվրո		0.27% 0.4% 0.68% 1.36%
24 ժամյա տոմս	Թույլ է տալիս 24 ժամվա ընթացքում առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային	7		0.63%

	տրանսպորտի բոլոր միջոցներից			
48 ժամյա տոմս	Թույլ է տալիս 48 ժամվա ընթացքում առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային տրանսպորտի բոլոր միջոցներից	12.5		1.1%
72 ժամյա տոմս	Թույլ է տալիս 72 ժամվա ընթացքում առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային տրանսպորտի բոլոր միջոցներից	18		1.63%
Տուրիստական 48 ժամյա	Թույլ է տալիս 48 ժամվա ընթացքում առանց սահմանափակման օգտվել քաղաքային տրանսպորտի բոլոր միջոցներից, ինչպես նաև ուղևորի ընտրությամբ ցանկացած մեկ թանգարանի մուտք	32		2.9%
Շաբաթական տոմս	Թույլ է տալիս տոմսը ակտիվացնելուց 7 օրացույցային օրվա ընթացքում անսահմանափակորեն օգտվել Հռոմի քաղաքային տրանսպորտի բոլոր տեսակներից	24		2.14%
Ամսական տոմս – մեկ անձի	Թույլ է տալիս տոմսը ակտիվացնելուց 1 օրացույցային ամսվա ընթացքում մեկ ուղևորին անսահմանափակորեն օգտվել Հռոմի քաղաքային տրանսպորտի բոլոր տեսակներից	32		2.9%
Ամսական տոմս –	Թույլ է տալիս տոմսը ակտիվացնելուց 1 օրացույցային ամսվա ընթացքում	53		4.8%

ապանձնավորված	անսահմանափակորեն օգտվել Հռոմի քաղաքային տրանսպորտի բոլոր տեսակներից: Կարող է օգտագործվել տարբեր անձանց կողմից			
Տարեկան տոմս	Թույլ է տալիս տոմսը ակտիվացնելուց 1 օրացույցային տարվա ընթացքում անսահմանափակորեն օգտվել Հռոմի քաղաքային տրանսպորտի բոլոր տեսակներից:	250		22%
Տարեկան, անապահով տարեցների	Տարեկան տոմս, որը նախատեսված է 70-անց և տարեկան 15000 եվրոյից պակաս եկամուտ ունեցող անձանց համար	անվճար		

## Փարիզ

Տոմսի տեսակը	Նկարագրությունը	Արժեքը	Մինիմալ աշխատավարձը	Տոմսի արժեքի մասնաբաժինը մինիմալ աշխատավարձի համեմատ
1 ուղևորության տոմս – թղթային (90 րոպե)	Թույլ է տալիս մեկ անգամ կատարել ուղևորություն և կետից դեպի Բ կետ, առանց հետադարձ, անհրաժեշտության դեպքում փոխելով տրանսպորտային միջոցները, ոչ ավելին քան 90 րոպե	2.15 եվրո	1767 եվրո	0.12%
1 ուղևորության տոմս – հատուկ	Ամեն առանձին ուղևորության ժամանակ հպվում	1.73		0.097%

քարտի միջոցով	Է հատուկ քարտը, որի ժամանակ ուղևորության արժեքը կազմում է 1.73 եվրո			
1 օրական տոմս – հատուկ քարտի միջոցով	Երբ վերը նշված քարտով օրվա ընթացքում կատարվում 5 կամ ավելի ուղևորություն, ընդհանուր արժեքն արդեն կազմում է 8.65 եվրո, որը օրական տոմսի գինն է: Ի վերջո, ամսվա վերջում ուղևորից վերահաշվարկվում և գանձվում է գումարն ըստ այդ ամսվա երթևեկության: Առավելագույնը՝ 260 եվրո ամսվա համար (եթե ամեն օր օգտագործվում է 5 կամ ավելի անգամ)	8.65		0.49%

Հույս ունենք, որ մեր առաջարկություններն ու դիտարկումները բազմակողմանի կուսումնասիրվեն և Երևանի ավագանու կողմից կկայացվի այնպիսի որոշում, որն ընդունելի կլինի Երևանի բոլոր բնակիչների համար:

**Հարգանքով՝**

**Հայաստանի պետիմնարկների, ՏԻՄ-երի  
աշխատողների արհմիության  
Նախագահ**

**Ա. Ասատրյան**