

	կատարվել, սակայն նախարարության կողմից դրանց դիմաց գումարը վճարվել է ամբողջությամբ: Մասնավորապես.	
1.	ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհային ցանցի զարգացման ու դրանց նպատակային օգտագործման, պահպանման և հեռանկարային զարգացման ծրագրերի իրականացման նպատակով պետական քաղաքականության մշակման աշխատանքներին օժանդակության համար 2017 թվականին նախատեսվել և հատկացվել է 120,535.9 հազ. դրամ (առանց ԱԱՀ), 2018 թվականին 105,217.6 հազ. դրամ (այդ թվում ԱԱՀ):	
1.1	Ավտոմոբիլային ճանապարհների առանձին հատվածների ծածկի վիճակի տեխնիկական տվյալների հավաքագրման /շուրջ 1600կմ/, այդ թվում միջպետական ճանապարհների համար դեֆլեկտոմետրով աշխատանքների կատարման նպատակով 2017 թվականին պայմանագրով կազմակերպությանը նախատեսվել և հատկացվել է 20,597.7 հազ. դրամ, 2018 թվականին 23,708.7 հազ. դրամ: 2017-2018 թվականներին կնքված դրամաշնորհի պայմանագրով վերը նշված միջոցառման կատարման համար նախատեսվել է իրականացնել ծածկի թերությունների չափագրում: Ըստ “Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների տնօրինություն” ՊՈԱԿ-ի կողմից ներկայացրած հաշվետվության, 2017 թվականին իրականացվել է 1645.7 կմ /միջպետական նշանակության 1,431 կմ, հանրապետական նշանակության 214.7 կմ/ երկարությամբ ճանապարհահատվածների ասֆալտրետոնե ծածկի ուսումնասիրություն: Ասֆալտրետոնե ծածկի ուսումնասիրությունը իրականացվել է միջազգային անհարթության գործակցի IRI (մմ/մ) որոշման և ակնադիտական հետազոտման միջոցով: Չնայած այն հանգամանքին, որ պայմանագրով պատվիրված էր միջպետական ճանապարհների ծածկի վիճակի տեխնիկական տվյալների հավաքագրում նաև դեֆլեկտոմետրով 2017 թվականին հետազոտված 1,431 կմ միջպետական նշանակության ավտոճանապարհահատվածներում դեֆլեկտոմետր չի կիրառվել, նախատեսված ծառայությունը ամբողջական ծավալով չի մատուցվել: 2018 թվականին ներկայացրած հաշվետվության համաձայն ուսումնասիրվել է միջպետական և հանրապետական նշանակության 1700,3 կմ /միջպետական նշանակության 1,376.1 կմ,	Պայմանագրով նախատեսված շուրջ 1600 կմ ավտոմոբիլային ճանապարհների առանձին հատվածների ծածկի վիճակի տեխնիկական տվյալների հավաքագրումը իրականացվել է ROADMASTER համակարգով՝ համաձայն լիազոր մարմնի կողմից հաստատված մեթոդանության, իսկ դեֆլեկտոմետրով միջպետական ճանապարհահատվածների տվյալների հավաքագրումը իրականացվել է ըստ առաջնահերթ անհրաժեշտության: Ելնելով դեֆլեկտոմետրի տեխնիկական հնարավորություններից և առկա ռեսուրսներից, տարվա ընթացքում դեֆլեկտոմետրով հնարավոր էր իրականացնել 50-60 կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհահատվածների ծածկի վիճակի տեխնիկական տվյալների հավաքագրում, ինչը ներկայացված էր 3-րդ կետում (2017թ.՝ 64.1 կմ, 2018թ.՝ 68.6 կմ): Լիազոր մարմնին ներկայացված տվյալների ծավալները հանդիսացել են անհրաժեշտ և բավարար պայման՝ պայմանագրով նախատեսված գումարները ամբողջովին վճարելու համար:

հանրապետական նշանակության 324.2կմ/ընդհանուր երկարությամբ ավտոմոբիլային ճանապարհահատվածներ: Ասֆալտբետոնե ծածկի ուսումնասիրությունը իրականացվել է միջազգային անհարթության գործակցի IRI (մմ/մ) որոշման և ակնադիտական հետազոտման միջոցով: Միջոցառման կատարման արդյունքում 2018թվականին նույնպես ակնկալվել է ապահովել ավտոմոբիլային ճանապարհների վերականգման ծրագրի մշակման անհրաժեշտ մուտքային տվյալների ստացում: Ծածկի վիճակի տեխնիկական տվյալների հավաքագրման համար 2018թվականի ներկայացրած հաշվետվությունում նշվել է, որ հետազոտված 1376.1կմ միջպետական նշանակության ավտոճանապարհահատվածներում 68.6կմ երկարությամբ ճանապարհների ասֆալտբետոնե ծածկի ամրությունը ուսումնասիրվել է դեֆլեկտոմետրով, սակայն այդ ուսումնասիրությամբ ստացված արդյունքները հաշվետվությունում արտացոլված չեն և այդ տվյալները չեն օգտագործվել վերլուծություններում ու հաշվարկներում, կամ այս դեպքում նույնպես պատվիրված ծառայությունն ամբողջ ծավալով չի մատուցվել: Հետազոտման արդյունքում 2017-2018թվականների համար իրականացված ծածկի թերությունների չափագրման արդյունքում կազմվել են ճանապարհահատվածների թերությունների աղյուսակներ, առանց ծածկի ամրության գործակցի, ինչը հանդիսանում է ավտոմոբիլային ճանապարհի որակի ստուգման տվյալ: Նշված աղյուսակներում և Ծրագրի 2.1.2 կետով նախատեսված միջոցառումների շրջանակում կազմված ճանապարհների վիճակի գնահատման ակտերում արտացոլվաց ցուցանիշների համադրմամբ արձանագրվել են էական անհմապատասանություններ (մանրամասը տես հավելված 1): Մասնավորապես	
Մ-1 Երևան-Գյումրի-Վրաստանի սահման ճանապարհից, որպես հետազոտված հատված ներկայացվել է կմ12+800-կմ29-800 հատվածը 17կմ երկարությամբ այնինչ նշված ճանապարհը Տրանսպորտի և կապի նախարարության տնօրինմանն է հանձնվել կմ 14+400 հատվածից: Մինչև կմ 14+400 հատվածը գտնվում է Երևան քաղաքի տնօրինման ներքո: Բացի այդ նշված ճանապարհահատվածում փոսայնույունը աղյուսակում ցույց է տրվել 0 % այնինչ ըստ վիճակի գնահատման ակտերի այն կազմել է 0.18%:	Հավելված 1-ում տեխնիկական վրիպակի պատճառով Մ-1 Երևան – Գյումրի - Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհը ներառվել է 2017թ. հաշվետվության 1.1 ենթակետում, որը պետք է ներառված լիներ հաշվետվության 3-րդ ենթակետի աղյուսակում, ընդ որում ճանապարհը իրականում չափվել է կմ 14+400 կետից, սակայն սխալմամբ նշվել է կմ 12+800-ը: Ավտոմոբիլային ճանապարհների առանձին հատվածների ծածկի տեխնիկական տվյալների հավաքագրումը իրականացվում է կապալառու կազմակերպությունների կողմից ավտոճանապարհների փոսային նորոգման աշխատանքների ավարտից հետո, իսկ վիճակի

		գնահատականը իրականացվում է վաղ գարնանը՝ փոսայնությանը գնահատելու նպատակով:
	Հ-18, /Մ5/-Վանադ-Մ9 ճանապարհի փոսայնությունը 2017թվականին աղյուսակում հաշվարկվել է 1.82%, իսկ գնահատման ակտերում այն կազմել է 1.11%: Հ-76, /Մ5/-Մեծամորի թանգարան ճանապարհի փոսայնությունը 2017թ աղյուսակում հաշվարկվել է 100%, իսկ գնահատման ակտում այն կազմել է 20.5%:	Հավելված 1-ում բերված աղյուսակի և ծրագրի 2.1.2 կետով նախատեսված միջոցառումների գնահատման ակտերում փոսայնության տարբերության պատճառներ են. ա/ ավտոմոբիլային ճանապարհների առանձին հատվածների ծածկի տեխնիկական տվյալների հավաքագրումը իրականացվում է ավտոճանապարհների փոսային նորոգման աշխատանքների ավարտից հետո: բ/ վերականգնողական ծրագրերում ընդգրկելու նպատակով աշխատանքային ծրագրի 1.1 կետով ակնադիտական եղանակով ուսումնասիրվում են նաև չսպասարկվող հատվածները:
	Էական անհամապատասխանություններ կան նույն ճանապարհահատվածների մակերեսների միջև: Մասնավորապես. Հ-10, /Մ-2/ - /Մ-8/ - Ոսկետափ - Վեդի - Լանջառ - /Մ-2/ 24.4կմ երկարությամբ ճանապարհի մակերեսը 2018թ հաշվետվությունում հաշվարկվել է 388,040քմ, իսկ գնահատման ակտերում այն կազմել է 305,200քմ: Հ-85, /Հ-1/ - Հրազդան - /Հ-55/ 7.6կմ երկարությամբ ճանապարհահատվածի մակերեսը 2018թ հաշվետվությունում հաշվարկվել է 45,600քմ, իսկ գնահատման ակտերում այն կազմել է 108,700քմ:	Հավելված 2-ում ներկայացված ավտոմոբիլային ճանապարհների մակերեսները կազմվել են ակնադիտական գնահատականի հիման վրա, որը բարձր ճշտություն չի պահանջում:
	Անհամապատասխանություններ կան 2017թ և 2018թ հաշվետվություններում հաշվարկված նույն ճանապարհահատվածի մակերեսների միջև: Մասնավորապես՝ Մ-3 Մարգարա-Վանաձոր-Վրաստանի սահման 180.1 կմ երկարությամբ ճանապարհի մակերեսը 2017թ հաշվետվությունում հաշվարկվել է 1,853,229քմ, իսկ 2018-ին 1,873,040քմ: Մ-5 Երևան-Արմավիր-Թուրքիայի սահման 52.7կմ երկարությամբ ճանապարհի մակերեսը 2017թ հաշվետվությունում հաշվարկվել է 832,050քմ իսկ 2018-ին 855,360քմ և այլն:	2017 և 2018 թվականների հետազոտված ճանապարհների մակերեսների տարբերությունը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ 2018 թվականից սկսած իրականացվում է ճանապարհների գույքագրման աշխատանքներ, ինչի արդյունքում ճշտագրվել են ճանապարհների մակերեսները:
	Կազմակերպության կողմից 2017-2018 թվականների հաշվետվություններով ներկայացվել է ծածկի վիճակի տեխնիկական տվյալների հավաքագրման, կատարված հետազոտությունների և վերլուծությունների արդյունքում կազմված հետազոտված ճանապարհահատվածների թերությունների աղյուսակ: Թե 2017թ և թե 2018թ հաշվետվություններում, որպես ծածկի վիճակի տեխնիկական տվյալների հավաքագրման օրինակ ներկայացվել է Մ-15 Բալահովիտ -Մասիս /Երևանի շրջանցում/ տեղամաս կմ0+000-կմ8+500, կմ20+000-կմ29+400 միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհի ակնադիտական ու գործիքային հետազոտության արդյունքները ներկայացվել են որպես ՕՐԻՆԱԿ, հետևաբար նշված աղյուսակները և գրաֆիկները իրենց նշակետերով, լայնական, երկայնական, ցանցաձև ճաքերի երկարություններով, մակերեսներով, ծածկի կառուցվածքի փոփոխության մակերեսներով և անհարթության գործակցի ցուցանիշներով ամբողջովին նույնն են:	

	կմ29+400 միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհի ակնադիտական ու գործիքային հետազոտության արդյունքները աղյուսակի տեսքով, ինչպես նաև անհարթության գործակցի գրաֆիկները: Ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ թե 2017 թ. և թե 2018 թ-ի համար ներկայացված վերը նշված աղյուսակները և գրաֆիկները իրենց նշակետերով, լանյական, երկայնական, ցանցաձև ճաքերի երկարություններով, մակերեսներով, ծածկի կառուցվածքի փոփոխության մակերեսներով և անհարթության գործակցի ցուցանիշներով ամբողջովին նույնն են: Բացի այդ օրինակում բերված վերը նշված տվյալները չեն համապատասխանում ըստ տարիների կազմված թերությունների ամփոփ աղյուսակում այդ ճանապարհահատվածի համար ցույց տրված տվյալներին:	Այնուամենայնիվ, նշված փաստը ընդունվել է ի գիտություն
1.2	Երթևեկության ինտենսիվության չափումների և վերլուծություն /2017 թ քանակ չի սահմանվել, 2018թ. 102 հաշվեկետ, 118 այցելություն/ աշխատանքների կատարման համար 2017 թվականին հատկացվել է պայմանագրով նախատեսված 19,977.5հազ. դրամ, 2018 թվականին 18,050.7հազ. դրամ: 2017-2018 թվականներին կնքված դրամաշնորհի պայմանագրով վերը նշված միջոցառման կատարման համար “Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների տնօրինություն” ՊՈԱԿ-ի տարեկան աշատանքային ծրագրերով նախատեսվել է իրականացնել երթևեկության ինտենսիվության չափման աշխատանքներ, Հայաստանի Հանրապետության 5 միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների 9 կետերում տեղակայված ավտոմոբիլային տրանսպորտի ինտենսիվությունը չափող գերմանական “SMART” տեսակի հաշվիչների տվյալների հավաքագրման միջոցով: Համաձայն հաշվետվության աշխատանքներն իրականացվել են ՀՀ թվով 4 միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների 6 կետերում տեղակայված ավտոմոբիլային տրանսպորտի ինտենսիվությունը չափող ստացիոնար հաշվիչների միջոցով և 2017թ-ին 88 հաշվեկետում և 2018թ.-ին 96 հաշվեկետերում շարժական հաշվիչների միջոցով: Ստացված ինտենսիվությունները պետք է հանդիսանար HDM-4 տնտեսագիտական վերլուծության ծրագրի մուտքային տվյալ /AADT-միջին օրական ինտենսիվությունը տարվա կտրվածքով/:	Նախատեսված 5 միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների 9 կետերում մշտական տեղադրված հաշվիչներով չափումների փոխարեն իրականացվել են 4 միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների 6 կետերում այն պատճառով, որ մշտական տեղակայված ավտոմոբիլային տրանսպորտի ինտենսիվությունը չափող որոշ հաշվիչներ խափանվել են և ենթակա չէին վերանորոգման և հետագա շահագործման: Նախատեսված կետերում ինտենսիվության չափումները իրականացվել են շարժական հաշվիչների միջոցով և ակնադիտական եղանակով, ինչի արդյունքում անհրաժեշտ ինտենսիվության տվյալները ամբողջությամբ հավաքագրվել են:

	Իրականացված չափումների հիման վրա կազմվել է տրանսպորտային միջոցների հոսքի միջին օրական ինտենսիվության համեմատություն՝ ըստ չափման կետերի: 2017 թվականին մշտական տեղադրված հաշվիչներից, ինչպես նաև շարժական հաշվիչներով և ակնադիտական եղանակով տվյալների հավաքագրման նպատակով իրականացվել է 142 այցելություն 94 կետերում /6 մշտական տեղադրված, 88 շարժական/, իսկ 2018թվականին 118 այցելություն 94կետերում /6 մշտական տեղադրված, 88 շարժական/:	
1.3	Տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում առաջարկված 423.6կմ երկարությամբ և փաստացի 2019թ-ին վերանորոգված 328.25 կմ երկարությամբ ճանապարհահատվածների համադրումից պարզվել է, որ վերանորոգվել է տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում առաջարկված 423.6կմ միջպետական և հանրապետական ճանապարհներից ընդամենը 99.66կմ միջպետական նշանակության ճանապարհահատվածներ: Ընդ որում նշվածներից 22.03 կմ ճանապարհներում առաջարկվել է իրականացնել մակերևութային մշակում, իսկ 7.32 կմ հատվածում ծածկի երկշերտ վերանորոգում, սակայն այդ հատվածներում միջին նորոգման ծրագրերով իրականացվել են ծածկի վերին շերտի փոփոխման աշխատանքներ, 39.5կմ հատվածի համար առաջարկվել է ծածկի միաշերտ վերանորոգում, սակայն այդ աշատանքները ներառվել են հիմնանորոգման ծրագրերում: Բացի այդ, 2017թ.-ի տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում, 2019թ-ին նախատեսված վերանորոգման ենթակա ճանապարհահատվածներից, որոշ ճանապարհահատվածներ վերանորոգվել են նաև 2017 և 2018թվականների ընթացքում: Մասնավորապես. 2017թ-ին վերանորոգման ծրագրերում ներառվել է 37.2 կմ ճանապարհահատված, սակայն նշվածից 11.3կմ հատվածում նախատեսվել է մակերեսային մշակում և 1.1 կմ հատվածում նաատեսվել է ծածկի վերին շերտի փոխում, այնինչ այդ 12.4կմ ճանապարհահատվածներում իրականացվել են հիմնանորոգման աշխատանքներ: 4 կմ երկարությամբ ճանապարհահատվածներում առաջարկվել է իրականացնել ծածկի վերին շերտի և 8.1 կմ հատվածում ծածկի երկշերտ վերանորոգման աշխատանքներ, սակայն այդ հատվածներում միջին	Ուսումնասիրության արդյունքում հավաքագրված տվյալների հիման վրա կատարվում է տնտեսագիտական վերլուծություն HDM-4 համակարգչային մոդելով, ինչի արդյունքում ի հայտ են գալիս ծածկի թերություններ ունեցող ճանապարհահատվածները: Տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում առաջարկվում է վերականգնման ենթակա ճանապարհահատվածների ցանկը՝ նախնական վերականգնման եղանակի առաջարկմամբ, որը ներկայացվում է լիազոր մարմնին, իսկ այն իր հերթին որոշում է վերականգնման ենթակա ճանապարհահատվածների առաջնահերթությունը և ներառում հիմնանորոգման ծրագրում: Արդյունքում, լիազոր մարմնինը պատվիրում է նախագծանախահաշվային փաստաթղթեր իր կողմից ընտրված ճանապարհահատվածների համար: Նախագծանախահաշվային փաստաթղթերի կազմման ընթացքում նախագծող կազմակերպության կողմից կատարվում են մանրամասն ուսումնասիրություններ և հետազոտություններ, որի արդյունքում հնարավոր է HDM-4 համակարգչային մոդելով առաջարկված տեղամասի և վերականգնման եղանակի փոփոխություն: Տվյալ մեթոդաբանության կիրառումը հավանության է արժանացել միջազգային կազմակերպությունների (<ամաշխարհային բանկ, Ասիական զարգացման բանկ, Եվրոպական ներդրումային բանկ և այլն) փորձագետների կողմից և հիմք է հանդիսանում աշխարհի շատ երկրներում վարկ տրամադրելու համար: Տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում վերականգնմանն առաջարկվող ճանապարհահատվածների ցանկը նպատակահարմար է վերանորոգել HDM ծրագրով նախատեսված տարում, սակայն մեկ այլ տարում ճանապարհահատվածը վերանորոգելը ևս տնտեսապես հիմնավորված է, օրինակ՝ 2017թ.-ի հետազոտման արդյունքում 2019թ-ին առաջարկվող ճանապարհահատվածը տնտեսապես հիմնավորված է վերականգնել ինչպես 2018 թ-ին այնպես էլ 2020 կամ 2021 թվականներին: Իսկ Հավելված 2-ում

նորոգման ծրագրի շրջանակներում իրականացվել են ծածկի վերակառուցման աշխատանքներ: 2018թ.-ին վերանորոգման ծրագրերում ներառվել են 35.27կմ ճանապարհահատվածներ, սկայն նշվածից 6.8 կմ հատվածում առաջարկվել է իրականացնել մակերեսային մշակում, իսկ 8.5 կմ հատվածում ծածկի վերին շերտի նորոգում, այնինչ այդ 15.3 կմ հատվածում իրականացվել են հիմնանորոգման աշխատանքներ: 13.87 կմ հատվածում առաջարկվել է իրականացնել մակերեսային մշակման աշխատանքներ սակայն իրականացվել է ծածկի վերին շերտի նորոգման աշխատանքներ: Այսպիսով տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում առաջարկված 423.6կմ ճանապարհահատվածներից 2017թ. - 2019թ-ի ծրագրերում ներառվել են ընդամենը 172.13 կմ հատված (99.67կմ+37.2կմ+35.27կմ), որոնցից ընդամենը 49.6 կմ հատվածում (առաջարկվածի ընդամենը 11.7 %-ում) է կատարված աշխատանքները համապատասխանում տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում առաջարկված աշխատանքներին (մանրամասը տես հավելված 2): 2019թվականի հիմնանորոգման և միջին նորոգման ծրագրերով նորոգվել են 114 կմ այնպիսի ճանապարհահատվածներ, որոնք ՊՈԱԿ-ի կողմից ուսումնասիրվել են, սակայն տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում չեն ներառվել վերանորոգման ենթակա ճանապարհահատվածների ցանկում: Չնայած այն հանգամանքին, որ կազմակերպության կողմից 2017թվականին ուսումնասիրվել է Մ-4 միջպետական ավտոճանապարհից կմ10+300-կմ128+00 և կմ134+00-կմ148+200 հատվածները, վերլուծության արդյունքում կազմված վերանորոգման ենթակա ճանապարհահատվածների աղյուսակում ընդգրկվել է այդ ճանապարհի 120+00-134.5 ճանապարհահատվածը /ծածկի միաշերտ վերանորոգում/, որը ընդհանրապես ուսումնասիրության չէր ենթարկվել: Բացի այդ 2017թ-ի տնտեսագիտական վերլուծության արդյունքում կազմված ցանկում ներառված 12 կմ ճանապարհահատվածներ (Մ 2 կմ202+200-կմ204+400, կմ228+000-կմ235+000, կմ283+200-կմ284+200 և կմ289+650-կմ291+450), որոնք ներառվել են 2017թ միջին նորոգման ծրագրում և այդ հատվածներում 2018թ.-ին փաստացի իրականացվել է ճանապարհահատվածների	համեմատությունը կատարվել է միայն 2017-19թ. վերկանգնված և հիմնանորոգված ճանապարհների ցանկի հետ: 2019թ. իրականացված միջին նորոգման ծրագրերում ընդգրկված հատվածների ընտրությունը իրականացվել է ոչ միայն 2017թ.-ին իրականացված տնտեսագիտական վերլուծությունն արդյունքում, այլ նաև 2016թ. և 2018թ. իրականացված վերլուծությունների արդյունքում: 2017թ. ուսումնասիրությունների հիման վրա կատարված տնտեսագիտական վերլուծությամբ 2019 թվականին վերականգնմանն առաջարկված ճանապարհահատվածներում տեխնիկական խոտանի պատճառով Մ-2 Երևան – Երասխ – Գորիս - Մեղրի – Իրանի սահման ճանապարհի կմ 120+000 – կմ 134+500 հատվածի փոխարեն ներկայացվել է Մ-4 Երևան – Սևան – Աղբեջանի սահման կմ 120+000 – կմ 134+500 հատվածը, բայց տնտեսագիտական վերլուծական մոդելում հաշվարկն իրականացվել է Մ-2 Երևան – Երասխ – Գորիս - Մեղրի – Իրանի սահման ճանապարհի կմ 120+000 – կմ 134+500 հատվածի համար: Ուստի անհրաժեշտ է վերանայել Հավելված 2-ը, քանի որ Մ-2 Երևան – Երասխ – Գորիս - Մեղրի – Իրանի սահման ճանապարհի կմ 126+100 – կմ 131+500 5.4 երկարությամբ հատվածը վերանորոգվել է: 2018 թվականի ճանապարհների ուսումնասիրության ցանկում ներառված են Մ-2 Երևան – Երասխ – Գորիս - Մեղրի – Իրանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի միջին նորոգման ենթակա ճանապարհահատվածները, քանի որ սխալ արդյունքների ստացումից խուսափելու նպատակով սարքի աշխատանքը նման փոքր տեղամասերի համարնպատակահարմար չէ դադարեցնել: Նշված տեղամասերում չի իրականացվել ակնադիտական ուսումնասիրություն, չի իրականացվել տնտեսագիտական վերլուծության հաշվարկ և նրանք ներառված չեն 2020թ. վերականգնմանն առաջարկվող հատվածների ցանկում:
--	--

	վերակառուցման աշխատանքներ, ՊՈԱԿ-ի կողմից ներառվել են 2018թ ընթացքում ուսումնասիրությունների և տնտեսագիտական վերլուծության ենթարկված ճանապարհատվածների ցանկում:	
1.4	Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բարելավում միջոցառումների կատարման համար 2017թվականին հատկացվել է 18,767.2 հազ. դրամ, իսկ 2018թվականին 17,071.5 հազ. դրամ: 2017-2018թվականներին կնքված դրամաշնորհի պայմանագրով վերը նշված միջոցառման կատարման համար նախատեսվել է իրականացնել ճանապարհների նախագծերի ուսումնասիրություն, շինարարական աշխատանքների վերահսկում, ՃՏՊ վերլուծում, ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը բարելավելու համար: Ըստ “Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների տնօրինություն” ՊՈԱԿ-ի կողմից ներկայացրած հաշվետվության կատարվել են ՀՀ տրանսպորտի կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարի հանձնարարականները, իրականացրել են ստուգումներ՝ պետական բյուջեից նախարարությանը հատկացված միջոցների հաշվին կատարված միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհների հիմնանորոգման աշխատանքների համապատասխանությունը նախագծերի պահանջների նկատմամբ, ինչպես նաև տեխնիկական հսկողություն է իրականացրել միջպետական նշանակության ավտոճանապարհների վրա միջին նորոգում իրականացվող շինարարության նկատմամբ: Հաշվետվությունում վերը նշված գործառույթների իրականացման լիազորություններ և իրավասություններ ՊՈԱԿ-ը չունի քանի որ այդ գործառույթները համաձայն ՀՀ քաղաքաշինության նախարարի 28.04.1998թ.-ի թիվ 44 հրամանի հանդիսանում են աշխատանքների որակի տեխնիկական հսկողության գործառույթներ, իսկ “Լիցենզավորման մասին” ՀՀ օրենքի 43-րդ հոդվածի 17-րդ կետի 4-րդ ենթակետի համաձայն այն համարվում է լիցենզավորման ենթակա գործունեություն, իսկ “Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների տնօրինություն” ՊՈԱԿ-ը նման լիցենզին չունի կամ “Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների տնօրինություն” ՊՈԱԿ-ը իրականացրել է այնպիսի գործունեություն որի իրականացնելու իրավունք /լիցենզիա/ չի ունեցել: Բացի այդ աշխատանքների	«Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների տնօրինություն» ՊՈԱԿ ստեղծելու մասին ՀՀ կառավարության 2004թ. N 1720-Ն որոշման (և սույն որոշման մեջ լրացումներ կատարելու մասին 2011թ. N 339-Ն որոշման) 4-րդ կետի համաձայն նպատակ է հետապնդվել իրականացնել ճանապարհների ու դրանց ինժեներական կառույցների փորձաքննություն անցած նախագծային փաստաթղթերի ուսումնասիրություն և անհրաժեշտության դեպքում պատվիրատուին մասնագիտական կարծիքի տրամադրում, որի համար համապատասխան լիցենզիայի առկայությունը պարտադիր չէ, իսկ պատվիրատուն պարտավոր է ուսումնասիրելու իր իսկ կողմից պատվիրված ցանկացած աշխատանք, այդ թվում նաև նախագծային փաստաթղթերը և վեր հանելու այն բոլոր բացթողումները, որոնք հետագայում կարող են առաջացնել տարբեր բնույթի բարդություններ: Միաժամանակ, հաշվի առնելով այն, որ ՀՀ պետական նշանակության ավտոճանապարհների, տրանսպորտային օբյեկտների հիմնանորոգման ծրագրերի և միջին նորոգման ենթածրագրի իրականացման (նախագծերի ընդունման, միջին նորոգման աշխատանքների համար թերությունների ակտերի կազմման, շինարարական աշխատանքների արդյունքների ընդունման) աշխատանքներին աջակցելու նպատակով ստեղծվող մասնագիտական խմբերում /կամ պատասխանատու ստորաբաժանումներում/ հիմնականում ներգրավվել են նաև ՊՈԱԿ-ի մասնագետները, ուստի շինարարական աշխատանքների կատարման ընթացքում, այդ թվում միջպետական նշանակության ավտոճանապարհների վրա միջին նորոգում իրականացվող աշխատանքների նկատմամբ չի իրականացվել տեխնիկական հսկողություն, այլ կատարվել է շինարարական աշխատանքների ընթացքի ուսումնասիրություն, հսկողություն և ճանապարհաշինական ծրագրերի իրականացման ընթացքում անհրաժեշտ մասնագիտական գործառույթների իրականացում, որի համար նույնպես լիցենզիա չի պահանջվում: ՀՀ կառավարության 2004թ. N 1720-Ն որոշման 4-րդ կետի ե/ և ը/ ենթակետերի համաձայն՝ ավտոճանապարհների երթևեկության անվտանգության ուղղությամբ իրավիճակների գնահատման, դրանց պահպանման աշխատանքների բարելավման նպատակով տեխնիկապես հաշվարկված ու հիմնավորված վերականգնողական միջոցառումների վերաբերյալ ներկայացվել են