საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია

2016

სარჩევი

		გვერდი
1	შესავალი	3
2	არსებული მდგომარეობა	5
3	ეროვნული პოტენციალის ზრდა და საგზაო უსაფრთხოებაზე საერთო პასუხისმგებლობა	7
4	საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების გრძელვადიანი მიზნები	10
5	გეგმაზომიერი, სისტემური, შედეგზე ორიენტირებული მიდგომის შერჩევა	11
6	საგზაო უსაფრთხოებაში ჩადებული გრძელვადიანი ინვესტიციების უპირატესობა	12
7	საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი პრობლემების განსაზღვრა, მიზნების დასახვა და გადაწყვეტა	14
8	საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის ეფექტიანობის მაჩვენებლები	21
9	საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის ამოქმედება	23
10	გამოყენებული ლიტერატურა	24

1 შესავალი

1.1 მოკლე მიმოხილვა

საგზაო უსაფრთხოება ეროვნულ პრიორიტეტს წარმოადგენს. 2008 წელს, როცა გზებზე სიკვდილიანობამ ათწლეულის მანძილზე უმაღლეს მაჩვენებელს მიაღწია, მთავრობამ მიიღო „საქართველოში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია". სტრატეგიასთან ერთად შემუშავდა „ეროვნული სამოქმედო გეგმა" 2010-2013 წლებისათვის და განხორციელდა მთელი რიგი დაგეგმილი ღონისძიებები. 2008 წლიდან სიკვდილიანობის ტენდენცია და გარდაცვლილთა რიცხვი 100,000 მოსახლეზე და 10,000 რეგისტრირებულ ავტომობილზე კლებადი მაჩვენებლით აღინიშნა.

მიუხედავად ამისა, ყოველდღიური მგზავრობის უსაფრთხოების ხარისხი საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების გამო საფრთხეს უქმნის საქართველოს მოქალაქეების სიცოცხლეს. აღსანიშნავია საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა და დაშავებულთა მიუღებლად მაღალი ადამიანური და ეკონომიკური ხარჯები. ყოველწლიურად, საქართველოს გზებზე ფიქსირდება ასობით ადამიანის გარდაცვალებისა და ათასობით ადამიანის სერიოზული დაშავების ფაქტები. ამ საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების მონაწილეები სოციალურად და ეკონომიკურად ყველაზე აქტიური მოქალაქეები არიან; მათგან ბევრი ახალგაზრდაა, რომლებიც ყველაზე მაღალი რისკის ქვეშ იმყოფებიან, ისევე როგორც ყველაზე დაუცველი გზით მოსარგებლეები - ბავშვები, მოხუცები, არამოტორიზებული გზით მოსარგებლეები. საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევები ხშირად სამუდამო ტრავმებით/დაზიანებებით, აქტიური მუშაობის შეწყვეტითა და მაღალი ხარჯებით სრულდება არამარტო მსხვერპლთათვის, არამედ მათი ოჯახებისათვის, ფართო საზოგადოებისათვის, დამსაქმებლებისათვისა და ჯანდაცვის სისტემისთვის.

საქართველოში გზით მოსარგებლეები სიკვდილიანობისა და დაშავების ბევრად უფრო მაღალი რისკის ქვეშ იმყოფებიან, ვიდრე ევროპისა და ცენტრალური აზიის ბევრ სხვა ქვეყანაში, ხოლო სიკვდილიანობის მაჩვენებელი (რაც მაცხოვრებელთა რაოდენობის მიხედვით იზომება), რომელიც საქართველოში მნიშვნელოვნად მაღალია ევროპაში ყველაზე მაღალ მაჩვენებელზე, თითქმის ორჯერ აღემატება ევროკავშირის ყველა ქვეყნის სიკვდილიანობის საშუალო მაჩვენებელს. მოსალოდნელი სოციალური და ეკონომიკური გავლენა დიდია და მთლიანი შიდა პროდუქტის დაახლოებით 1%-ს შეადგენს. ეკონომიკური ზრდა გლობალური ფინანსური კრიზისის დაძლევის პარალელურად გამოიწვევს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის ზრდას, რაც თავის მხრივ, გაზრდის გზით მოსარგებლეთა დაუცველობას სიკვდილიანობისა და სერიოზული დაზიანების მიმართ.

თუმცა, ათწლეულების კვლევა და გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ საგზაო სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმის პრობლემა პრაქტიკულად თავიდან აცილებადია გრძელვადიან პერსპექტივაში. სიკვდილი და სერიოზული ტრავმა არ წარმოადგენს გარდაუვალ საზღაურს გადაადგილებისთვის. ავტოტრანსპორტით სწრაფი გადაადგილების საგზაო უსაფრთხოების საპირისპირო გავლენა წარმატებით მართვადი შეიძლება იყოს ეფექტური, შედეგებზე ორიენტირებული და რესურსებით უზრუნველყოფილი საგზაო უსაფრთხოების აქტივობით. ეს იმას ნიშნავს, რომ საქართველომ არ უნდა განვლოს ის ძვირი გზა, რაც სხვა ქვეყნებმა განვლეს თავის დროზე, ვინაიდან უკვე არსებობს ცოდნა და გამოცდილება იმის შესახებ, თუ როგორ შეიძლება უკეთ აკონტროლო საგზაო უსაფრთხოების შედეგები. საგზაო უსაფრთხოების

გაუმჯობესება აუცილებელია საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის გაუმჯობესებისთვის, მდგრადი განვითარებისთვის, ბავშვთა უფლებებისთვის, რათა ხელი მიუწვდებოდეთ უსაფრთხო გარემოზე; შრომის უსაფრთხოებასა და ჯანმრთლობის დაცვაზე ისევე როგორც ტურიზმზე. საგზაო მოძრაობის შედეგად მიღებული დაზიანებების შედეგების მრავალფეროვნება ხაზს უსვამს სხვა საზოგადოებრივ მიზნებთან და რეგიონულ პრიორიტეტებთან ურთიერთქმედების შესწავლის მნიშვნელობას, მაგ. საქართველოს დაზიანებების/ტრავმების პრევენციისა და კონტროლის ეროვნული სტრატეგიისა და სამოქმედო გეგმის პროექტები, 2014-2018 წწ, საგზაო უსაფრთხოების რეგიონული უსაფრთხოების სტრატეგია ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნისა (TRACECA) და განვითარებადი ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგიის ფარგლებში.

1.2 მიზანი

წინა პერიოდში გაწეული სამუშაოს გათვალისწინებით, ეს ახალი სტრატეგია წარმოადგენს საერთაშორისო ორგანიზაციებისა და გლობალური ექსპერტების მიერ რეკომენდებულ ახალ მიმართულებებს, საქართველოში წარმატებული და მდგრადი გრძელვადიანი საგზაო უსაფრთხოების მართვისათვის. მიუხედავად იმისა, რომ გარკვეული პროგრესი მიღწეულ იქნა ავტოტრანსპორტის რეგისტრაციის დონის ზრდასთან დაკავშირებით, საჭიროა ახალი ეტაპების განხორციელება იმისთვის, რომ საქართველომ მიაღწიოს მნიშნველოვნად გაუმჯობესებულ შედეგებს და წარმატებას საგზაო უსაფრთხოების საქმიანობებში.

გამოვლენილი ეფექტიანი პრაქტიკის პარალელურად, საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების აქტივობა მომავალში გამყარდება საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი პრობლემების გამოვლენითა და შეფასებით, დაგეგმილი, სისტემური, შედეგებზე ორიენტირებული რეაგირებით და მდგრადი გრძელვადიანი ინვესტიციით. სტრატეგიის განხორციელება მოითხოვს ეფექტურ და საგანგებოდ კოორდინირებულ მონაწილეობას მნიშვნელოვანი სახელმწიფო დაწესებულებებიდან, რომლებიც აღიარებენ საგზაო უსაფრთხოებას, როგორც მათი ძირითადი საქმიანობის ნაწილს. ბიზნეს სექტორსა და სამოქალაქო საზოგადოებაში მიმდინარე აქტივობებთან ერთად საქართველოში საგზაო უსაფრთხოებისთვის იქმნება ახალი ერთობლივი პასუხისმგებლობა.

შესაძლებლობების შესწავლისა და პარტნიორ წამყვან სახელმწიფო დაწესებულებებთან და საგზაო უსაფრთხოებით დაინტერესებულ პირებთან კონსულტაციით შემუშავებული ეს სტრატეგია სახავს ახალ გრძელვადიან ხედვას და მიზნებს საქართველოში საგზაო უსაფრთხოებისთვის. ამასთან, შემუშავდება სამოქმედო გეგმა, რომელიც თანხვედრაში მოვა სტრატეგიის მიზნებთან.

ჩვენ წარმოვადგენთ ამ სტრატეგიას როგორც ძირითადი სახელმწიფო დაწესებულებები, ჩვენი ზიარი პასუხისმგებლობებით, როგორც საგზაო უსაფრთხოებისთვის და საგზაო მოძრაობის შედეგად მიღებული დაზიანებების პრევენციისთვის, ასევე საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საქმიანობის ხელმძღვანელობისა და გაზიარებული პასუხისმგებლობის დასახვისთვის, რათა ჩვენს ბიზნეს სექტორთან და საზოგადოებასთან ერთად წარმატებით განვახორციელოთ იგი.

მიღებულია შემდეგი სახელმწიფო დაწესებულებების მიერ:

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო

საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო

საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო

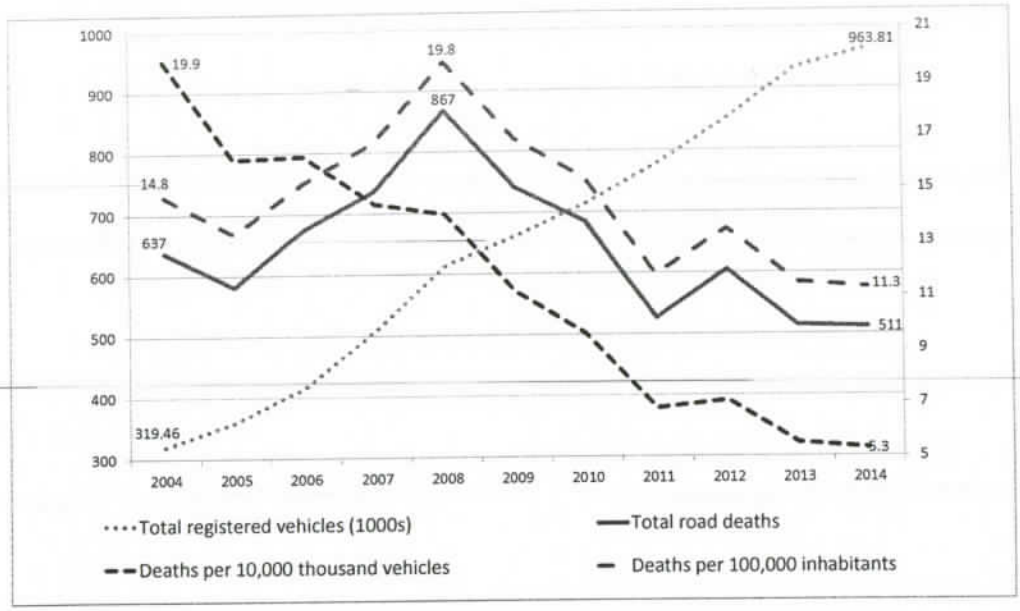
ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია

2 არსებული მდგომარეობა

ამ სტრატეგიაში გამოყენებულია საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად მიღებული სერიოზული და სასიკვდილო ტრავმების შესახებ ყველა ხელმისაწვდომი მონაცემი. გარკვეული ნაბიჯები იდგმება ჯანდაცვის, პოლიციისა და საგზაო სექტორებში საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად მიღებული დაზიანებების შესახებ არსებული მონაცემების სანდოობისა და მოცულობის გასაუმჯობესებლად.

სიკვდილიანობის მაჩვენებელი საქართველოში უკანასკნელი ათწლეულის მანძილზე დაახლოებით 20%-ით შემცირდა, ამავე პერიოდში რეგისტრირებული ავტოტრანსპორტის რიცხვის გასამმაგების პარალელურად. შეუძლებელია დანამდვილებით იმის თქმა, თუ რამ განაპირობა ასეთი განვითარება, მონიტორინგისა და შეფასების არარსებობისა და არსებული მონაცემების ხარისხის გამო. თუმცა, სავარაუდოდ, გარკვეული როლი მიუძღვით ისეთ მნიშვნელოვან ინტერვენციებს, როგორიცაა 2010 წელს უსაფრთხოების ღვედის სავალდებულო გამოყენების წესის შემოღება, მცირე-მასშტაბიანი საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების შესრულება, გზის გაუმჯობესება დონეების განცალკევებით/სხვადასხვა დონეების კვეთით, რათა აღმოიფხვრას შერეული გზის გამოყენება, ძალიან ძველი ეროვნული ავტოპარკის წლოვანების უმნიშვნელოდ შემცირება და უფრო ახალ, უსაფრთხო, იმპორტირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე ხელმისაწვდომობა და ყოველწლიურად გადაუდებელი სასწრაფო დახმარების სერვისის გაუმჯობესება. გლობალურ ფინანსურ კრიზისთან დაკავშირებულმა გარე ფაქტორებმაც შესაძლოა გარკვეულწილად ასევე იმოქმედა ზემოთხსენებულზე.

სურათი 1: გზებზე სიკვდილიანობის ტენდენციები, სიკვდილიანობის მაჩვენებლები და რეგისტრირებული ავტოტრანსპორტი: საქართველო 2004-2014



წყარო: შინაგან საქმეთა სამინისტრო 2015, საქსტატი 2015

2013 წელს, საქართველოს საგზაო სიკვდილიანობის მაჩვენებელი (11.5 გარდაცვალების შემთხვევა 100,000 მოსახლეზე) 4-ჯერ აღემატებოდა საუკეთესო გლობალურ მაჩვენებელს (2.8) და 2-ჯერ ევროკავშირის ყველა ქვეყნებში საშუალო საგზაო სიკვდილიანობის მაჩვენებელს. 2013 წელს 514 ადამიანი დაიღუპა საქართველოს გზებზე (2014 წლის - მონაცემით 511 ადამიანი დაიღუპა). 2013 წლის მონაცემების ანალიზის თანახმად, რომელიც საგზაო სიკვდილიანობის დაახლოებით 70%-ს ეფუძნებოდა, დაახლოებით ნახევარზე მეტი შემთხვევებისა მოხდა დასახლებულ ადგილებში, ძირითადად თბილისში და ნახევარი კი საგზაო ქსელზე დაუსახლებელ ადგილებში. გზის მომხარებელთა სიკვდილიანობის ყველა შემთხვევიდან, 35% იყო ფეხით მოსიარულე და 62% ავტოტრანსპორტის მძღოლები თუ მგზავრები. დაახლოებით 48%-ის გარდაცვლილთა ასაკი 17-დან 40 წლამდე იყო. მთლიანად საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევებში დაღუპულთაგან მამაკაცების წილი 76%-ს შეადგენდა. არსებობს გარკვეული უთანაბრობა საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის მიზეზით სიკვდილიანობისა, როგორც გზით მოსარგებლეთა ტიპის, ასევე მათი სქესის და ასაკისა მიხედვით.

სახელმწიფო დაწესებულებები არსებულ სიტუაციას აფასებენ როგორც სერიოზულს და გამომწვევს. მიუხედავად იმისა, რომ გარკვეული პროგრესი მიღწეულ იქნა, საქართველო ჯერაც ვერ დაიკვეხნის წარმატებით საგზაო უსაფრთხოების პრობლემის გადაჭრის კუთხით. 2010 წლიდან ავტოსაგზაო მოძრაობის ზრდა, 8%-იანი საშუალო წლიური მაჩვენებლით, მიუთითებს იმაზე, რომ საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების არსებული პრობლემის მასშტაბი შეიძლება გაიზარდოს და გამწვავდეს, თუ არ იქნება მიღებული ეფექტიანი, მდგრადი ქმედებები.

3 ეროვნული პოტენციალის ზრდა და საგზაო უსაფრთხოებაზე საერთო პასუხისმგებლობა

საგზაო უსაფრთხოება გაზიარებულ/ერთობლივ მთავარ პასუხისმგებლობას წარმოადგენს სახელმწიფო დაწესებულებებსა და მთელ რიგ დაინტერესებულ პირთა შორის. მათ, ვისაც აკისრია პასუხისმგებლობა საგზაო მოძრაობის სისტემის სხვადასხვა ასპექტებზე (გზები, სატრანსპორტო საშუალებები, აღსრულებისა და განათლების უწყებები, გადაუდებელი სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სისტემა) სამოქალაქო საზოგადოებაზე და ბიზნეს სექტორზე და საქართველოს გზებით მოსარგებლეებზე.

3.1 მთავრობის ხელმძღვანელი როლი

მრავალი ქვეყნის გამოცდილება აჩვენებს, რომ აუცილებელია მთავრობის ხელმძღვანელი როლი, რათა ეროვნული ძალისხმევით უხელმძღვანელოს და მხარი დაუჭიროს ეროვნული საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნებს, სტრატეგიას, პროგრამებსა და პროექტებს. პოლიტიკური ნება აისახება გრძელვადიანი ხედვის ან მიზნის დამტკიცებაში, რაოდენობრივ მაჩვენებლებში პროექტებსა და პროგრამებში.

3.2 უწყებათაშორისი კოორდინაციის მექანიზმები

მთავრობა შექმნის უწყებათაშორისი კოორდინაციის მექანიზმს - **საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიას**, რომელშიც შევლენ საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებლობის მქონე მთავარი სახელმწიფო დაწესებულებების (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო; საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო; საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო; საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო; საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო) ხელმძღვანელები/მათი მოადგილეები ან/და შესაბამისი დარგობრივი დეპარტამენტების ხელმძღვანელები/მათი მოადგილეები, ასევე, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის წარმომადგენლები. აღნიშნული უწყებათაშორისი კომისიის ფარგლებში იმოქმედებს **ეროვნული საგზაო უსაფრთხოების სამუშაო ჯგუფი**, რომელშიც შევლენ შესაბამისი სახელმწიფო დაწესებულებების წარმომადგენლები ან/და ექსპერტები. საჭიროების შემთხვევებში, სხვა სამთავრობო უწყებების, არასამთავრობო და საერთაშორისო ორგანიზაციების და კერძო სექტორის წარმომადგენლები შეიძლება მოწვეულ იყვნენ აღნიშნული უწყებათაშორისი კომისიის ან სამუშაო ჯგუფის შეხვედრებზე.

3.3 არსებული სახელმწიფო დაწესებულებების საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მთავარი პასუხისმგებლობები

შემდეგ სახელმწიფო დაწესებულებეს აკისრიათ საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მთავარი პასუხისმგებლობები:

- <u>საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო</u>

- ✓ სახმელეთო ტრანსპორტის უსაფრთხოების სტრატეგია, პოლიტიკა, ანალიზი;
- ✓ კოორდინაცია საერთაშორისო/რეგიონული საგზაო უსაფრთხოების შეთანხმებების/სტრატეგიების;
- ✓ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების პოლიტიკა, კანონმდებლობა და სერტიფიცირება;
- ✓ სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ოპერაციების უსაფრთხოება;

- <u>საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო</u>
  - ✓ საგზაო მოძრაობისა და უსაფრთხოების წესები და მათი აღსრულება;
  - ✓ ჯარიმების სისტემის ასპექტები;
  - ✓ საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების აღრიცხვა და მონაცემთა სისტემები;
  - ✓ მძღოლების ტესტირება და მართვის მოწმობების გაცემა;
  - ✓ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების და საავტომობილო გზების ინსპექტირება;
  - ✓ საგზაო უსაფრთხოების საინფორმაციო მხარდაჭერის კამპანიები აღსრულების უზრუნველსაყოფად;

- <u>საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო</u>
  - ✓ საგზაო ინფრასტრუქტურის პროექტების მართვა;
  - ✓ საგზაო უსაფრთხოების ტექნიკური ღონისძიებების პოლიტიკა;
  - ✓ სტანდარტების და ინსტრუქციების განხორციელება, უსაფრთხოების აუდიტი, უსაფრთხოების შეფასება და ინსპექტირება;
  - ✓ შესაბამისი საავტომობილო გზებისთვის მიწის გამოყენების დაგეგმვის ასპექტები;
  - ✓ მონაცემთა სისტემები საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაგეგმარების და შემუშავების მხარდასაჭერად;

- <u>საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო</u>
  - ✓ სასწრაფო სამედიცინო დახმარებასთან დაკავშირებული პოლიტიკა და ოპერაციები;
  - ✓ ტრავმების მკურნალობა და რეაბილიტაცია;
  - ✓ სამუშაოსთან დაკავშირებული საგზაო უსაფრთხოება;
  - ✓ საზოგადოებრივი ჯანმრთელობისა და საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად მიღებული ტრავმების პრევენცია და პოლიტიკა;
  - ✓ საგზაო უსაფრთხოების პოპულარიზაციის ხელშეწყობა;
  - ✓ საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად მიღებული ტრავმების მონაცემები და აღრიცხვა;

- <u>საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო</u>
  - ✓ სკოლებში საგზაო უსაფრთხოების სწავლება;
  - ✓ სასკოლო ავტობუსების უსაფრთხოება;
  - ✓ უსაფრთხო სკოლის მართვის სისტემები;
  - ✓ საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების ხელშეწყობა და საზოგადოების ჩართულობა;

- ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია და სხვა მუნიციპალიტეტები

  - ✓ მიწათსარგებლობის/სატრანსპორტო მოძრაობის დაგეგმვა;
  - ✓ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ლიცენზირება;
  - ✓ საგზაო მოძრაობის და საგზაო უსაფრთხოების მართვა;
  - ✓ გადაუდებელი სასწრაფო დახმარება (ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია);
  - ✓ საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების ხელშეწყობა და საზოგადოების ჩართულობა.

3.4 შესაძლებლობების ზრდა ჩართულ სახელმწიფო დაწესებულებებში და დარგებში

საჭიროა შესაძლებლობებისა და კომპეტენციების შემდგომი ზრდა რამდენიმე მთავარ სახელმწიფო დაწესებულებაში. მაგალითად, უნდა შეიქმნას საგზაო უსაფრთხოების ახალი სამმართველო საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებულ სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულებაში - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტში, რომელიც იმუშავებს საგზაო უსაფრთხოების საინჟინრო საკითხებზე. საგზაო უსაფრთხოების საკითხებთან დაკავშირებით საჭიროა ახალი ადამიანური რესურსების მოზიდვა, განსაკუთრებით საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსა და ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიაში. ასევე მიზანშეწონილია სახელმწიფო დაწესებულებებმა მიიღონ საერთაშორისო ტექნიკური დახმარება, როგორც საუკეთესო პრაქტიკის შესაძლებლობის განვითარების, ასევე ახალი ინსტიტუციური მოწყობის მხარდაჭერის მიზნით. გარდა ამისა, საქართველომ უნდა მოიზიდოს საერთაშორისო და ადგილობრივი პროფესიონალი კადრები, რომლებსაც შეეძლებათ გამოიყენონ კვლევაზე დაფუძნებული მიდგომები და ცოდნა საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის, გეგმებისა და საჯარო დებატების პროცესში. უნდა განახლდეს საქართველოს ოდესღაც ძლიერი შესაძლებლობები საგზაო უსაფრთხოების კვლევების წარმოების თვალსაზრისით, სტრატეგიის გრძელვადიანი განხორციელების მხარდასაჭერად.

3.5 ბიზნეს სექტორის ჩართვა სამუშაოსთან დაკავშირებულ/სამსახურებრივ საგზაო უსაფრთხოებაში

სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევები სიკვდილიანობისა და გრძელვადიანი ტრავმის ძირითადი მიზეზია სამსახურში და მასთან დაკავშირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მართვაში. მაგალითად, ევროკავშირის რამდენიმე ქვეყანაში სამუშაოსთან დაკავშირებული ყველა უბედური შემთხვევის 40-60%, რომელიც გარდაცვალებით სრულდება, საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევას უკავშირდება, სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას ან სამსახურში/სამსახურიდან მგზავრობისას. სამუშაოსთან დაკავშირებული საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების საზღაური ძალიან მაღალია როგორც საზოგადოებისთვის, ასევე დამსაქმებლებისთვის და შეუძლია ზიანი მიაყენოს კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობის დემონსტრირებას.

ახალი ინსტრუმენტები ხელმისაწვდომია დამსაქმებლების დასახმარებლად ხელი შეუწყონ ეროვნული საგზაო უსაფრთხოების სამუშაოს. მაგალითად, შემუშავდა ახალი საერთაშორისო სტანდარტი ISO 39001, რათა დაეხმაროს ყველა ტიპისა და ზომის ორგანიზაციას შექმნას და განახორციელოს საგზაო უსაფრთხოების მართვის სისტემა. ეს

დაეხმარება ორგანიზაციებს მოახდინონ როგორც ძირითადი ამოცანის ინტეგრირება მათი ზოგადი მართვის სისტემაში, ასევე ეროვნული საგზაო უსაფრთხოების მიზნებთან და სტრატეგიებთან შესაბამისობაში მოყვანის საკითხში. გლობალური ახალი ავტომობილის შეფასების პროგრამის უსაფრთხო ავტოპარკის პოლიტიკის ხელშეწყობა სახელმწიფო დაწესებულებების და არასამთავრობო ორგანიზაციების მიერ, თავის მხრივ ხელს შეუწყობს ავტოსატრანსპორტო პარკის უსაფრთხოების ხარისხის სწრაფ შემოწმებას.

საქართველოს საჯარო და კერძო სექტორები იმუშავებენ, რათა გამოიკვლიონ სამუშაოსთან დაკავშირებული საგზაო უსაფრთხოების ხელშეწყობის შესაძლებლობები, ეს იქნება მათი საგზაო უსაფრთხოების გაზიარებული პასუხისმგებლობის ნაწილი ახალ სამოქმედო გეგმებსა და დაფინანსებულ პროექტებში.

3.6 სამოქალაქო საზოგადოების ჩართვა

საჭიროა როგორც ფართომასშტაბიანი და პროფესიონალური სოციალური მარკეტინგი, რათა ყურადღება მიექცეს საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების ტრაგიკულ შედეგებს, უსაფრთხო ქცევის მნიშნველობას, ასევე საზოგადოების მხრიდან იმ ზომების მიღების მზარდი მზაობის შექმნას, რაც დაკავშირებულია სიცოცხლის გადარჩენასთან და სერიოზული ტრავმის პრევენციასთან. აუცილებელია მაღალი დონის მხარდაჭერა/ლობირება შესაბამისი სახელმწიფო დაწესებულებების ხელმძღვანელის მხრიდან, რათა მოხდეს სრულიად სახელმწიფო დაწესებულებების ვალდებულებისა და ანგარიშგების დემონსტრირება.

საქართველოში აქტიური არასამთავრობო სექტორია, რომელიც იმსახურებს ხელშეწყობასა და მხარდაჭერას საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევებთან დაკავშირებით საზოგადოებრივი ცნობიერების ამაღლების მცდელობებში, რითაც შექმნის მოთხოვნას უსაფრთხოებაზე და უსაფრთხოების აღჭურვილობაზე და საზოგადოების ჩართვაზე საგზაო უსაფრთხოების ინიციატივებში.

საქართველოს გზებზე თავიდან აცილებადი სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმის ტრაგიკული დანაკარგის პრევენციის მიზნით საქართველო შეუდგება ეროვნული საგზაო უსაფრთხოების უწყვეტ მარკეტინგს და გაზიარებული პასუხისმგებლობის მაღალ დონეზე ხელშეწყობას. ის ხელს შეუწყობს სტრატეგიის მხარდამჭერ საზოგადოებრივ ინიციატივებს.

4 საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების გრძელვადიანი მიზნები

ამ წინაისტორიისა და საერთაშორისო რეკომენდებული პრაქტიკის გათვალისწინებით, დაისახა ახალი გრძელვადიანი მიზანი საქართველოსთვის უსაფრთხო გადაადგილებისა და უსაფრთხო სისტემის ხედვაში. ეს მიზნად ისახავს მუშაობას სისტემურად, ხელმისაწვდომ და მისაღებ ფარგლებში და იმდენი ხნის მანძილზე, რამდენიც საჭიროა სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმებისგან თავისუფალი გზებისა და მოძრაობის მიმართულებით სვლამდე.

" სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმისაგან თავისუფალი გზები და მოძრაობა"

მიუხედავად იმისა, რომ საერთაშორისო ორგანიზაციები აცხადებენ, რომ ყველა საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის ალბათობის თავიდან აცილების მცდელობა არარეალურია,

სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმის ეფექტურ აღმოფხვრაზე ფოკუსირება და მასზე მუშაობა რეკომენდებულია ყველა ქვეყნისთვის როგორც გრძელვადიანი მისწრაფება. ამის 2050 წლისთვის მიღწევის მიზანი დამტკიცებულ იქნა ევროკავშირის მიერ. ბევრი დაბალი, საშუალო და მაღალშემოსავლიანი ქვეყანა და ქალაქი ახორციელებს ამ უსაფრთხო სისტემის ამოცანას, შეფასებად, რაოდენობრივ მიზნებს და მთელი სისტემის მომცველ სტრატეგიებს პროექტებსა და პროგრამებში. გრძელვადიანი ხედვა კარგად მიესადაგება ბევრ სხვა სოციალურ მიზანს და ქმნის მთლიანობას, დროში შეზღუდული მიზნებისა და ამოცანების დახმარებით, სხვადასხვა სექტორის საქმიანობისთვის.

5 გეგმაზომიერი, სისტემური, შედეგებზე ორიენტირებული მიდგომის შერჩევა

საქართველო გარკვეულ წინსვლას ავლენს საგზაო უსაფრთხოების საკითხში, მაგრამ არსებული მცდელობები არასაკმარისია ყველა უწყებისთვის სასურველი პროგრესის მისაღწევად. იმ ქვეყნების საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტები, რომლებიც დიდი ხნის მანძილზე აქტიურად მუშაობდნენ საგზაო უსაფრთხოებაზე, არ მიიღწევა ერთ ღამეში. საჭიროა გრძელვადიანი დაგეგმილი რეაგირება და ინვესტიცია, საგზაო უსაფრთხოების შედეგებში მდგრადი გაუმჯობესების მისაღწევად. უსაფრთხოების მართვის საუკეთესო პრაქტიკის შესაძლებლობები საქართველოში დროთა განმავლობაში უნდა განვითარდეს, თუმცა მას შეუძლია თავისუფლად ისარგებლოს დაგროვილი საერთაშორისო ცოდნითა და ახალი მექანიზმებით.

უნდა მოხდეს საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი პრობლემების გაზომვა, მათი გამჭვირვალე ანგარიშგება და გაუმჯობესების მისაღწევი დონის განსაზღვრა. ზემოთხსენებული მოიცავს საგზაო მოძრაობის სისტემის ყველა კომპონენტის გაუმჯობესებას (გზების დაგეგმვა, დაპროექტება, მშენებლობა და გამოყენება, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდული ტესტირება, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების სტანდარტები და შესაბამისობა, მართვის მოწმობის გაცემის სტანდარტები და გზით მოსარგებლის შესაბამისობა საგზაო უსაფრთხოების მთავარ წესებთან, სასწრაფო დახმარების სამედიცინო სისტემა და ტრავმის მკურნალობა). ძირითადი ინტერვენციის სტრატეგიები წარმოდგენილია ქვემოთ:

5.1 ძირითადი ინტერვენციების სტრატეგიები

სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმის თავიდან აცილების მიზნით უსაფრთხო სისტემის ეფექტიანი ინტერვენციის სტრატეგიები შედგება შემდეგისგან:

- სახიფათო შერეული გზის გამოყენების განცალკევება ან უსაფრთხო ინტეგრირება.
- ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სიჩქარის მართვა გზებსა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებებში საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევისაგან დაცვის დონეებთან მიახლოების მიზნით.
- საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევისაგან დამცავი გზისპირისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უზრუნველყოფა.
- გზით მოსარგებლის სახიფათო ქცევის თავიდან აცილება (მაგ. პოლიციის ჩარევისა და გაშუქების ერთობლიობით და ასევე ავტომობილის შიგნით დამონტაჟებული მძღოლის დამხმარე სისტემების მეშვეობით).

- უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკის მართვა მართვის მოწმობის გაცემისა და ტესტირების სტანდარტების მეშვეობით.
- რისკის მართვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების სტანდარტებისა/დიზაინის და მათი შესაბამისობის მეშვეობით.
- სწრაფი და ეფექტური სასწრაფო სამედიცინო დახმარება, დიაგნოზი და მკურნალობა.

თუ გვჭირდება სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმის პრევენცია და შემსუბუქება, მაშინ საგზაო უსაფრთხოების მართვისას გათვალისწინებულ უნდა იქნეს ადამიანის ჩვეული შეცდომები და ადამიანის ტოლერანტობა ტრავმის მიმართ და როგორც მოტორიზებული, ასევე არამოტორიზებული გზით მოსარგებლეთა საჭიროებები საგზაო მოძრაობის სისტემის პროაქტიულ დაგეგმვაში, პროექტირებაში, მშენებლობასა და გამოყენებაში. მაგალითად, დათვლილია, რომ მართვისას 500 გადაწყვეტილებიდან დაახლოებით 1 შეიძლება არასწორი იყოს, მასში იგულისხმება როგორც შეცდომა, ასევე შეუმჩნეველი სიგნალი. ადამიანის ამტანობა ტრავმის ზღვართან მიმართებაში კარგად არის შესწავლილი და ეს მეტ ყურადღებას მოითხოვს სახიფათო შერეული გზის გამოყენების განცალკევებით, სიჩქარის მართვით და იმ დაცვით, რომელსაც უზრუნველყოფს გზისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დიზაინი და აღჭურვილობა.

სისტემური საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგია ასევე გულისხმობს ინტერვენციებს, რომლის მიზანია სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმისგან დაუცველობის შემცირება; მათი თავიდან აცილება; ტრავმის სიმწვავის შერბილება საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის დროს და ტრავმის შედეგების შემცირება საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის შემდგომ. უსაფრთხოება უმთავრესი საკითხი უნდა იყოს საქართველოს საგზაო ქსელისა და საგზაო მოძრაობის სისტემის განვითარებისას.

ამ ინიციატივების მხარდასაჭერად საჭირო იქნება ეროვნული საგზაო უსაფრთხოების მართვის შესაძლებლობების გაძლიერება და ახალი ინსტიტუციური მექანიზმების შექმნა, ეტაპობრივად, უშუალო საერთაშორისო ტექნიკური დახმარების მეშვეობით.

ასევე შემუშავდება სამოქმედო გეგმა, საგზაო უსაფრთხოების გრძელვადიანი ხედვისა და ამოცანის მხარდასაჭერად.

6 საგზაო უსაფრთხოებაში ჩადებული გრძელვადიანი ინვესტიციების უპირატესობა

საქართველოში, როგორც ყველგან, საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევები შეადგენს საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად სიკვდილიანობისა და საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების ხარჯების 90%-ზე მეტს. მთლიანი შიდა პროდუქტის პროპორციულად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები არის ძვირადღირებული. ეს უდიდესი ტვირთია ჯანდაცვის მომსახურებაზე და წარმოადგენს სიკვდილიანობისა და საავადმყოფოებში მიმართვიანობის ძირითად მიზეზს მთავარი ასაკობრივი ჯგუფებისთვის. მიუხედავად იმისა, რომ დეტალური ხარჯების მონაცემები ჯერ არ არის ხელმისაწვდომი საქართველოში, ევროკავშირის ქვეყნებისთვის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გარე ხარჯების უკანასკნელმა განახლებამ აჩვენა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევების სიკვდილიანობის პრევენციის საშუალო ღირებულება დაახლოებით €1.87 მილიონს წარმოადგენს (2010 წლის ფასებზე დაყრდნობით). საგზაო უსაფრთხოების ინვესტიციიდან შესაძლო დანაზოგი ძალიან დიდია. ევროკავშირის ქვეყნებში გზებზე

სიკვდილიანობის შემცირების მთლიანი ღირებულება 2013 წელს 2010 წელთან შედარებით დაახლოებით 10.7 მილიარდ ევროს შეადგენს.

საგზაო უსაფრთხოების ინვესტიციიდან შესაძლო დანაზოგი ძალიან დიდია. მიუხედავად იმისა, რომ ცნობილია, რომ მოგება-დანახარჯების ანალიზი შესაძლოა ყოველთვის არ იყოს საუკეთესო ინსტრუმენტი საგზაო უსაფრთხოების პრიორიტეტების დასადგენად, ბევრი ინტერვენცია მიუთითებს ძალიან მაღალ მოგებაზე დანახარჯებთან შეფარდებით და ზოგიერთი მათგანის შენარჩუნება შესაძლებელია ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში. მაგალითად, მაღალი ხილვადობის უსაფრთხოების პოლიტიკამ ნასვამ მდგომარეობაში მართვის შესამცირებლად, სიჩქარის შეზღუდვამ და უსაფრთხოების ღვედის გამოყენებამ მნიშვნელოვნად შეამცირა საგზაო ტრავმები, სადაც სარგებელი დანახარჯთან შეფარდება შეადგენდა 8:1 – 13:1 -ს. ინვესტიციების სარგებლისა და დანახარჯების კოეფიციენტი საგზაო უსაფრთხოების საინჟინრო გადაწყვეტებში მაღალია, ჩვეულებრივ დაახლოებით 5 ძირითად სქემაზე და 2-დან 3-მდეც კი „გაუმჯობესებულ" ქსელებზე. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ინიციატივების შემთხვევებშიც კი, სადაც სარგებლის მიღებას ეროვნული ავტოპარკის მასშტაბით მეტი დრო სჭირდება, მაგრამ წარმოადგენს განსაკუთრებით ქმედით და ეფექტურ საშუალებას მსხვერპლის შემცირების უზრუნველსაყოფად, სარგებლები და დანახარჯები განისაზღვრა მთელი რიგი აქტიური და პასიური უსაფრთხოების ზომებისთვის.

საქართველო ახორციელებს თავის ინვესტიციას ეროვნული საგზაო უსაფრთხოების სამუშაოებში რამდენიმე საერთაშორისო დონორი ორგანიზაციის, მათ შორის, მსოფლიო ბანკის (WB), აზიის განვითარების ბანკის (ADB), ევროპის საინვესტიციო ბანკის (EIB), იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტოს (JICA) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) დახმარებით. ქვეყანასთან აქტიურად თანამშრომლობენ ასევე, ევროკავშირი (EU) და გაეროს განვითარების პროგრამა (UNDP).

საგზაო ტრავმები მნიშვნელოვან და მიუღებლად დიდ ტვირთად აწევს ეკონომიკას. ტრავმის პრევენციისთვის განსაზღვრული ღონისძიებების სარგებლისა და დანახარჯების შეფარდება კვლავ მაღალია. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობის ზრდის გამოწვევაზე რეაგირება აშკარად მოითხოვს მზარდ, ეტაპობრივ და ხელმისაწვდომ ინვესტიციებს საგზაო უსაფრთხოებაში, განსაკუთრებით სადაც გადაწყვეტა ხარჯებთან შეფარდებით მაღალ სარგებელზე მიუთითებს. საქართველო განაგრძობს საერთაშორისო პარტნიორებთან მუშაობას საგზაო უსაფრთხოებისთვის შემდგომი ინვესტიციების უზრუნველსაყოფად.

7 საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი პრობლემების განსაზღვრა, მიზნების დასახვა და გადაწყვეტა

საგზაო უსაფრთხოების ყველაზე დიდ პრობლემას საქართველოში, ისევე როგორც სხვა ქვეყნებისთვის, სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების რიცხვი და მაჩვენებელი წარმოადგენს. საქართველოს სახელმწიფო დაწესებულებებს დაგეგმილი აქვთ საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების ჩაწერა და აღრიცხვა ეროვნულ მონაცემთა ბაზაში. ამის მიღწევა უმნიშვნელოვანესია საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირების ეროვნული მიზნებისთვის.

გაზომვას ასევე საჭიროებს ის პრობლემები, რომლებიც, როგორც სამეცნიერო კვლევები აჩვენებს, მიზეზობრივად დაკავშირებულია ამ სერიოზულ და სასიკვდილო საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგებთან. ეს ხელს შეუწყობს საგზაო უსაფრთხოების უკეთეს მართვას.

ბევრი ამ პრობლემის გადაწყვეტა საჭიროებს ფოკუსირებულ მრავალდარგობრივ ქმედებას კონკრეტული მიზნების საპასუხოდ. მაგალითად, ამოცანის „უსაფრთხოების ღვედის გამოყენების x%-ით გაზრდა“ მართვა მოითხოვს გზებზე უსაფრთხოების ღვედის გამოყენების ჩვეულებრივ კვლევას, გამოყენების სასურველი ზრდის ინდიკატორების განსაზღვრასა და გავლენის/შედეგების მონიტორინგსა და შეფასებას. ინტერვენცია შესაძლოა გულისხმობდეს როგორც პოლიციის ჩარევისა და გაშუქების ერთობლიობას, რითაც შესაძლებელია სწრაფი შედეგების მიღწევა, ასევე ავტომობილის შიგნით დამონტაჟებული მძღოლის დამხმარე სისტემებს, როგორიცაა უსაფრთხოების ღვედების შემხსენებლები/ე.წ. „რემაინდერები“, რის განხორციელებასაც შეიძლება მეტი დრო დასჭირდეს. ასევე კარგი იქნება დამსაქმებლის ინიციატივა, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ თანამშრომლებმა სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებისას ავტომობილის მართვისას აუცილებლად გაიკეთონ უსაფრთხოების ღვედები. ამაში ჩართულია რამდენიმე სამთავრობო უწყება და დაინტერესებული პირი/მხარე და საჭიროა მათი ერთად მუშაობა, ამ კონკრეტული მიზნების მისაღწევად.

კვლევა მიუთითებს, რომ სიჩქარის შესაბამისობა საერთაშორისო და სახელმწიფო გზებზე და მუნიციპალურ ქუჩებში, უსაფრთხო სამგზავრო ავტომობილები და უსაფრთხო გზები წარმოადგენს სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმის პრევენციასა და შერბილებასთან დაკავშირებულ ძირითად ინდიკატორებს.

ამოცანების შესახებ ცნობიერების წინასწარ ამაღლების, პროექტებისთვის საგზაო უსაფრთხოების ინდიკატორების დასახვისა და მონიტორინგის და სამოქმედო გეგმების განვითარების შესახებ ინფორმირებულობის მიზნით განხორციელდება საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი პრობლემების გაუმჯობესებული შეფასება და ანგარიშგება.

7.1 საგზაო ქსელის უსაფრთხოების ხარისხი

საქართველოს მთიანი ტოპოგრაფიისა და ძირითადად ძველი სტანდარტების მიხედვით დაპროექტებული გზების ერთობლიობა, უსაფრთხოების არაადეკვატური ზომები, საქართველოში გზებით სარგებლობას ძალიან სახიფათოს ხდის. ახალ გზებსა და მათ გაუმჯობესებას ახალი შესაძლებლობები მოაქვს და ბევრ შემთხვევაში, ხელს უწყობს უსაფრთხოების გაუმჯობესებას. თუმცა, მათ ასევე შეუძლიათ გაზარდონ

სიკვდილიანობისა და სერიოზული დაზიანებების რისკი იმ ადგილებში, სადაც გზის გასწვრივ დასახლებებია და მაღალი სიჩქარე დაშვებულია და სადაც არ არსებობს შესაბამისი პირობები ფეხით მოსიარულეთათვის, ველოსიპედისტებისთვის და გზის სხვა დაუცველი მოსარგებლეებისათვის.

როგორც წესი, საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად სიკვდილიანობის უმეტესი ნაწილი ხდება გზების მცირე მონაკვეთზე, სადაც მოძრაობის ინტენსივობა მაღალია, სიჩქარეც მაღალია და სადაც შეინიშნება მაღალსიჩქარიანი და დაბალსიჩქარიანი მოძრაობის ფართო ვარიაცია. ასეთი გზები, არის როგორც ქალაქად, ასევე სოფლადაც. მათ დიდი სტრატეგიული პრიორიტეტი აქვთ, დიდი მოცულობის ინვესტიციებს იზიდავენ და განსაკუთრებით კარგად ექვემდებარებიან საგზაო უსაფრთხოების მიზნით გასაუმჯობესებელ სამუშაოებს. თუმცა, მათ შესაძლოა გაზარდონ რისკისა და სიკვდილიანობის დონე იქ, სადაც მაღალი სიჩქარე მხოლოდ სატრანზიტო მოძრაობით არ შემოიფარგლება, სადაც მაღალი სიჩქარე დაშვებულია დასახლებულ პუნქტებში და სადაც არ არსებობს საკმარისი უზრუნველყოფა ფეხით მოსიარულეთათვის, ველოსიპედისტებისათვის და სხვა დაუცველი გზით მოსარგებლეთათვის. ასეთ შემთხვევებში საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევები ხშირად ტრაგიკულად სრულდება.

რისკის სისტემატური რეიტინგის მაჩვენებელი რუქების შედგენა, საგზაო აქტივობის ზედამხედველობა და უსაფრთხოების რეიტინგი ხშირად ხორციელდება გზების შეფასების საერთაშორისო და ევროპული პროგრამების (iRAP, EuroRAP) მიერ. გზის უსაფრთხოების ქულები აფასებენ უსაფრთხოების დონეს გზით მოსარგებლეთა ყველა ძირითადი ჯგუფისათვის საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევისას სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების თავიდან ასაცილებლად. თითოეულ გზას ენიჭება 1-დან 4-მდე ვარსკვლავი. ძირითადი გზების ინფრასტრუქტურული უსაფრთხოების მინიმალური რეიტინგი სულ უფრო ხშირად გამოიყენება მიზნობრივ პროგრამებში და განსაკუთრებით რეკომენდებულია ისეთ შემთხვევებში, როცა საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევებისას დაზიანებულების შესახებ მაღალი ხარისხის მონაცემები ხელმისაწვდომი არ არის. ერთ–ერთი კვლევის მიხედვით, განსხვავება 1 ვარსკვლავიანი რეიტინგიდან 2 ან 3 ვარსკვლავზე გადასვლისას, დაკავშირებულია სერიოზული და სასიკვდილო საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების 33%-იან შემცირებასთან. სხვა კვლევის მიხედვით, 1 ვარსკვლავიანიდან 2 ვარსკვლავზე გადასვლისას საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის ხარჯები მცირდება 40%-ით, 2 ვარსკვლავიანიდან 3 ვარსკვლავზე გადასვლა ხარჯებს ამცირებს 61%-ით, ხოლო 3 ვარსკვლავიანიდან 4 ვარსკვლავზე გადასვლა კი 44%-ით. გარკვეული დაცვითი ბარიერების დაყენებას, კარგად დაგეგმილ წრიულ მოედნებსა და მოძრაობის სიჩქარის შეზღუდვებს შეუძლიათ სერიოზული და სასიკვდილო ტრავმების რაოდენობის 80%-ით ან მეტით შემცირება.

საქართველო ჩაატარებს iRAP რეიტინგის შეფასებას და/ან ინსპექტირებას არსებული საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაფუძნებული, შექმნილი სახელმძღვანელოს საფუძველზე თავისი საერთაშორისო, შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებისთვის. ეს უზრუნველყოფს სამომავლოდ უსაფრთხო გზების მშენებლობისათვის საბაზისო საზომს და ხელმისაწვდომი ღონისძიებების რეკომენდაციებს ხარჯთსარგებლიანობის ანალიზთან ერთად.
iRAP რეიტინგზე და/ან ინსპექტირების არსებულ საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაფუძნებული, შექმნილი სახელმძღვანელოს საფუძველზე დაფუძნებული მიზნობრივი გაუმჯობესება შერჩეულ დერეფნებში და შემდგომი სპეციალიზირებული ტექნიკური კონსულტაცია, ისევე როგორც საგზაო საინჟინრო სტანდარტების შესწავლა, აისახება სამოქმედო გეგმაში.

7.2 ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების დონე

1990-იანების შუა წლებიდან მნიშვნელოვანი პროგრესი შეიმჩნევა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მგზავრთა დაცვის ღონისძიებების განხორციელების კუთხით. სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოების ღონისძიებებმა მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების შემცირებაში ევროპაში, შეერთებულ შტატებში, იაპონიასა და ავსტრალიაში. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კონსტრუქციული (დიზაინის) უსაფრთხოების გაუმჯობესებამ ევროპაში ამ პერიოდის განმავლობაში 50%-ზე მეტით შეამცირა სიკდილიანობისა და სერიოზული დაზიანების რისკი ავტოტრანსპორტის მგზავრთათვის. მაშინ როცა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების საკითხები ავტომობილების მგზავრთა უსაფრთხოებისთვის იყო გათვალისწინებული, ფეხით მოსიარულეთა დაცვისა და მოტორიზებული ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოების ინიციატივები ნელ-ნელა იწყებს წვლილის შეტანას გაუმჯობესებული საგზაო უსაფრთხოების შედეგებში. ახალი ავტომობილების შეფასების პროგრამები (NCAP) აფასებენ ავტომობილების ახალი მოდელების უსაფრთხოებას, რათა დახმარება გაუწიონ როგორც ავტოპარკს, ასევე ავტომობილების მყიდველებს. კვლევა გვიჩვენებს, რომ 5 ვარსკვლავიანი ევროპული ახალი ავტომობილების შეფასების პროგრამის (Euro NCAP) რეიტინგის მქონე ავტომობილებს 68% ნაკლები რისკი აქვთ სასიკვდილო დაზიანებებისა და 23% ნაკლები რისკი სერიოზული ტრავმებისა, ვიდრე 2 ვარსკვლავიანი რეიტინგის მქონე ავტომობილებს.

ამასთან, მნიშვნელოვანია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდული ტესტირების სრულად ამოქმედება, რომლის განხორციელების ვალდებულება საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებით ქვეყანას აქვს აღებული.

საქართველოს ავტოპარკი მოძველებულია, საშუალო ასაკით 16-დან 20 წლამდე. თუმცა, საქართველომ ცოტა ხნის წინ ხელი მოაწერა გაეროს 1958 წლის სატრანსპორტო საშუალებების რეგულირების (ტიპის აღიარების შეთანხმება) ხელშეკრულებას და გარკვეულ დროში გეგმავს განახორციელოს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ძირითადი რეგულაციები. ყველაზე მნიშვნელოვანი მოთხოვნები, რომლებიც უნდა დააკმაყოფილოს საქართველომ უახლოეს ვადებში არის:

7.2.1 გაეროს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ძირითადი რეგულაციები

- **REG. 12** საჭის მექანიზმი - ფრონტალური შეჯახება (ნაწილობრივ რეგულირდება რეგ. 94–ით)
- **REG. 14** უსაფრთხოების ღვედის ანკერული სამაგრები
- **REG. 16** უსაფრთხოების ღვედები და დამცავი სისტემები
- **REG. 17** სავარძლების სიმყარე, მათი ანკერული სამაგრები და სავარძლის თავმისადები
- **REG. 21** შიდა მოწყობის არმატურა
- **REG. 26** გარე პროექციები
- **REG. 44** ბავშვების უსაფრთხოების სისტემები
- **REG. 94** მგზავრების დაცვა ფრონტალური შეჯახების დროს

- REG. 95 მგზავრების დაცვა გვერდიდან შეჯახების დროს
- GTR 7 თავმისადები
- GTR 8 უსაფრთხოების ელექტრონული სისტემა
- GTR 9 ფეხით მოსიარულეთა დაცვა

უფრო უსაფრთხო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე მოთხოვნას შეიძლება ხელი შეეწყოს შესყიდვებსა და უსაფრთხო მგზავრობის პოლიტიკაში უსაფრთხოების მოთხოვნების ჩართვით და უსაფრთხო ავტოპარკის პოლიტიკის ხელშეწყობით რაც უფრო ახალია ავტოპარკი, მით მეტია შესაძლებლობა ქვეყნებისთვის მიიღონ სარგებელი სიცოცხლის გადარჩენისთვის შემუშავებული ტექნოლოგიებიდან, რომლითაც აღჭურვილია ახალი ავტომობილები. ახალი ავტომობილების გლობალური შეფასების პროგრამა რეკომენდაციას უწევს „საგზაო რუქას" ქვეყნის მასშტაბით გაეროს რეგულაციების განსახორციელებლად. ამავე პროგრამამ წარმოადგინა უსაფრთხო ავტოპარკის პოლიტიკა. ზემოთაღნიშნული ორივე საშუალება ხელს შეუწყობს საქართველოს დანერგოს გაუმჯობესებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოება.

7.2.2 ახალი ავტომობილების გლობალური შეფასების პროგრამა „საგზაო რუქა უფრო უსაფრთხო ავტომობილებისათვის"

ახალი ავტომობილების გლობალური შეფასების პროგრამა „საგზაო რუქა უფრო უსაფრთხო ავტომობილებისათვის"[32]

ROAD MAP FOR SAFER CARS 2020	ALL NEW CAR MODELS PRODUCED OR IMPORTED	ALL CARS PRODUCED OR IMPORTED	
STAGE 1 - UN REGULATIONS* FOR: Frontal Impact (No.94) Side Impact (No.95) Seat Belt & Seat Belt Anchorages (No.14 & 16)	2016	2018	
STAGE 2 - UN REGULATIONS* FOR: ESC (No.13H or GTR. 8) Pedestrian Protection (No. 127 or GTR.9)	2018	2020	*or equivalent FMVSSs

სამგზავრო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების და კომერციული გადაზიდვების უსაფრთხოება ასევე საჭიროებს გადაუდებელ ყურადღებას; მოხდება უსაფრთხოების ძირითადი პრობლემების მონიტორინგი შერჩეულ მონაკვეთებსა და ადგილებში.

საქართველო შეაფასებს და მიზნად დაისახავს თავისი ავტოპარკის უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესებას. დროთა განმავლობაში მისი იმპორტირებული ავტოპარკის ასაკი მნიშვნელოვნად შემცირდება და შემოღებული იქნება გაეროს ECE (ელექტრონული და კომპიუტერული ინჟინერიის) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების დიზაინისა და აღჭურვის ძირითადი რეგულაციები და მასთან დაკავშირებული სერტიფიცირებისა და ინსპექტირების სისტემები. მოხდება NCAP (ახალი ავტომობილების შეფასების პროგრამა)-ის უსაფრთხო ავტოპარკის გლობალური პოლიტიკის გავრცელება და ხელშეწყობა სახელმწიფო და კერძო სექტორებში. განისაზღვრება ავტოტრანსპორტის უსაფრთხოების კონკრეტული ასპექტები შერჩეულ დერეფნებსა და ადგილებში უსაფრთხოების შეფასებისა და მიზნობრივი გაუმჯობესებისათვის.

7.3 გადაუდებელი სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ეფექტიანობა

საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის შემდგომ დაზარალებულთა სათანადო მართვა გადარჩენის შანსისა და ხარისხის მნიშვნელოვანი განმსაზღვრელია. ევროპული კვლევა მიუთითებს, რომ საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად სიკვდილიანობის დაახლოებით 50%-ზე მეტი ადგილზე, შეჯახებიდან რამდენიმე წუთში, ან გზაში, საავადმყოფოში გადაყვანამდე ფიქსირდება. იმ პაციენტების შემთხვევაში, რომლებიც გადაყვანილი არიან საავადმყოფოში, სიკვდილი დგება საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევიდან პირველ 4 საათში (15%), მაგრამ მეტ წილად 4 საათის შემდეგ (35%). შესაბამისად, ადგილზეა ინტერვენციის შესაძლებლობის მთელი ჯაჭვი. საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შემდგომ, ეფექტიანი მკურნალობა ამცირებს დაზიანების/ტრავმის შედეგებს შემდეგი საშუალებით: საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ ეფექტიანი შეტყობინების სისტემა, კვალიფიციური სამედიცინო პერსონალის სწრაფად ტრანსპორტირება, საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების ადგილზე დიაგნოზის სწორად დასმა, პაციენტის სტაბილიზაცია, სამედიცინო პუნქტამდე სწრაფად გადაყვანა, ხარისხიანი გადაუდებელი დახმარების განყოფილება, ტრავმის მკურნალობა და სარეაბილიტაციო მომსახურება. რაც უფრო სწრაფად მიუწვდება ხელი პაციენტს სასწრაფო სამედიცინო სისტემაზე, მით მეტია მისი გადარჩენისა და სრული განკურნების შანსები. კვლევების თანახმად, საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების მომენტსა და სასწრაფო სამედიცინო მომსახურების მიღებას შორის დროის შემცირებით 25-დან 15 წუთამდე შესაძლებელია სიკვდილიანობის ერთი მესამედით შემცირება.

საქართველომ დაიწყო სასწრაფო სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფის კუთხით გაუმჯობესებისა და შესრულების შეფასების ღონისძიებების გატარება და ეს გაგრძელდება მაღალი რისკის მქონე დერეფნებსა და ძირითად ადგილებში შემდგომი გაუმჯობესების საჭიროებების გამოვლენის შესაძლებლობის უზრუნველსაყოფად.

7.4 საშუალო სიჩქარისა და გადაჭარბებული სიჩქარის დონეები

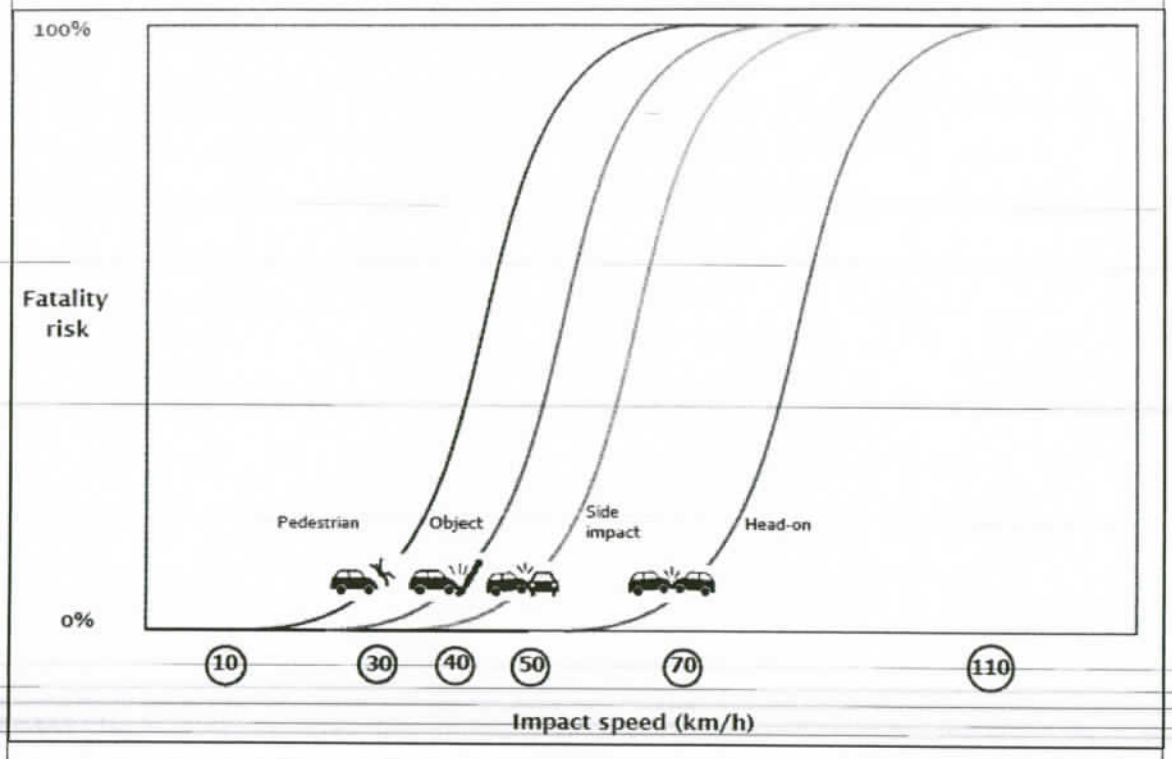
გადაჭარბებული სიჩქარე სასიკვდილო საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების დაახლოებით 30% შეადგენს. როგორც კვლევები გვიჩვენებს, ქალაქის გზებზე, ისევე როგორც სასოფლო გზებზე, სიჩქარის მცირედმა ცვლილებამ შესაძლოა საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევებისა და დაზიანებების სიხშირეზე და სიკვდილიანობაზე დიდი გავლენა იქონიონ. კვლევების მიხედვით საშუალო სიჩქარის 1% შემცირება იწვევს საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევებისას დაზიანების 2%-იან შემცირებას, სერიოზული დაზიანებების 3%-იან და სიკვდილიანობის 4%-იან შემცირებას და პირიქით.

რა გავლენა აქვს სიჩქარეს სასიკვდილო და სერიოზულ დაზიანებებზე სხვადასხვა გზით მოსარგებლეებისა და საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების სახეობისათვის

ველოსიპედით ან ფეხით გზის მეორე მხარეს ან გზის ნაპირზე სეირნობა. მოწყვლადი გზით მოსარგებლის რისკი მკვეთრად იზრდება შერეული სიჩქარით მოძრაობისას, როცა მოძრაობის სიჩქარე 35 კმ/სთ-ზე მეტია, ხოლო 60 კმ/სთ-ზე უმეტესობა მათგანის გადარჩენის შანსი მინიმალურია.

- საუკეთესო მოდელის (დიზაინის) ავტომობილშიც კი, პირდაპირი შეჯახება როგორც წესი, სიკვდილიანობითა და სერიოზული ტრავმებით სრულდება თუ შეჯახებისას ავტომობილის სიჩქარე 70 კმ/სთ-ს აღემატება.
- ასევე გზაჯვარედინებზე, საუკეთესო მოდელის (დიზაინის) ავტომობილშიც კი გვერდული შეჯახება როგორც წესი, სიკვდილიანობითა და სერიოზული ტრავმებით სრულდება, თუ შეჯახებისას ავტომობილის სიჩქარე 50 კმ/სთ-ს აღემატება.
- საუკეთესო მოდელის (დიზაინის) ავტომობილშიც კი სიკვდილიანობითა და სერიოზული შედეგებით სრულდება სავალი გზიდან გადასვლა და მყარ ობიექტებზე

შეჯახება, როცა დარტყმა პირდაპირია და სიჩქარე 70 კმ/სთ-ს აღემატება, ხოლო გვერდული დარტყმის შემთხვევაში - თუ სიჩქარე 50 კმ/სთ-ს აღემატება.



ეს მიგნებები ძალზედ მნიშვნელოვანია საქართველოში სამომავლო საგზაო უსაფრთხოებისთვის. მოხდება საშუალო სიჩქარისა და გადაჭარბებული სიჩქარის არსებული დონეების გაზომვა შერჩეულ დერეფნებსა და ადგილებში და განისაზღვრება ის ასპექტები, რომლებიც საჭიროებს გაუმჯობესებას.

7.5 ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვის დონეები

ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვა სულ უფრო მიუღებული ხდება ბევრ ქვეყანაში, მათ შორის საქართველოშიც, თუმცა, მიუხედავად ამისა, საერთაშორისო კვლევა გვიჩვენებს, რომ სასიკვდილო საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების 25% ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვას უკავშირდება. გზაზე მძღოლების შემოწმების მონაცემები გვიჩვენებს დარღვევათა ფართო სპექტრს 1%-დან 5%-მდე შემთხვევას, როცა მძღოლები აჭარბებდნენ ალკოჰოლის მიღების დასაშვებ იურიდიულ ზღვარს.

საქართველო ჩაატარებს ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვის კვლევას, შესაბამისობის არსებული დონის გაზომვის მიზნით, მოძრაობის, დაშვებულ ზღვარს გადაცილებული მძღოლების და დაშვებულ ზღვარზე მეტი სიჩქარით მოძრაობისას მომხდარი საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების დროს სასიკვდილო დაზიანებების რაოდენობის კუთხით.

7.6 უსაფრთხოების ღვედის გამოყენების დონეები

კვლევები ადასტურებენ, რომ საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევისას სიკვდილის რისკი შესაძლებელია შემცირდეს დაახლოებით 60%-ით, თუ უსაფრთხოების ღვედი იქნება გამოყენებული და შესაძლებელია უფრო მეტი შემცირებაც, თუ უსაფრთხოების ღვედთან ერთად უსაფრთხოების ბალიშებიც იქნება გამოყენებული. 2010 წლის ბოლოს კანონის მიღების შემდეგ საგრძნობლად გაიზარდა უსაფრთხოების ღვედის გამოყენების მაჩვენებლები ავტომობილის წინა სავარძლებზე მჯდომი მოქალაქეების მიერ. არ არსებობს სამართლებრივი დებულება, რომელიც უკანა სავარძლების უსაფრთხოების ღვედებით (რომლითაც ახლა ავტომობილების უმრავლესობა აღჭურვილია) აღჭურვას და მათ გამოყენებას, ასევე ბავშვის დამცავი მოწყობილობით აღჭურვას და გამოყენებას დაარეგულირებს.

საქართველო ჩაატარებს უსაფრთხოების ღვედის გამოყენების კვლევას, მოძრაობის დონის, იმ მძღოლების რაოდენობის გამოვლენით, ვინც უსაფრთხოების ღვედებს არ იყენებს და საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევისას სასიკვდილო ტრავმების რიცხვის გაზომვის მიზნით, რომელიც იმ მძღოლებს შეეხება, რომელთაც არ ეკეთათ უსაფრთხოების ღვედი. უკეთესი შესაბამისობის მიღწევის სამიზნე, სოციალური მარკეტინგისა და პოლიციის მეშვეობით, თავდაპირველად შერჩეული დერეფნები და ადგილები იქნება. ეროვნული სოციალური მარკეტინგის კამპანიის შემდგომ, უკანა სავარძლების უსაფრთხოების ღვედების სავალდებულო გამოყენების შემოღება ასეთის არსებობის შემთხვევაში, იქნებოდა სიკვდილიანობის მაღალი მაჩვენებლისა და სერიოზული დაზიანების პრევენცია.

7.7 დამცავი ჩაფხუტის გამოყენების დონეები

კვლევები ადასტურებენ, რომ დამცავი ჩაფხუტების გამოყენება მოტორიზებული ორთვლიანი ტრანსპორტის მძღოლებისა და მგზავრებისათვის ამცირებს სასიკვდილო დაზიანებებს დაახლოებით 44%-ით, ხოლო სავალდებულო გამოყენების მოთხოვნა ზრდის გამოყენებას და ამცირებს თავის ტრავმებს.
ველოსიპედით მოსიარულეთა ჩაფხუტები ამცირებენ ტვინის დაზიანების ალბათობას 63%-დან 88%-მდე.

მიუხედავად იმისა, რომ ზემოთხსენებული შემთხვევების მასშტაბები შედარებით მცირეა, შერჩეულ დერეფნებსა და ადგილებში მათი გამოყენება შეფასდება და მომზადდება საკანონმდებლო დებულებები
ამ უსაფრთხოების აღჭურვილობის შემუშავებისა და გამოყენებისათვის.

7.8 ავტომობილის მართვისას ტელეფონის გამოყენების დონეები

ავტომობილის მართვისას ტელეფონის გამოყენება (ხელის დახმარებით თუ მის გარეშე) ზრდის სერიოზული საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის ალბათობას 3-4 ჯერ. კვლევები გვიჩვენებს, რომ მძღოლის რეაქცია 50%-ით დაბალია ტელეფონით სარგებლობისას ავტომობილის მართვის დროს. კვლევები ადასტურებს, რომ ავტომობილის მართვისას ტელეფონზე საუბარმა შეიძლება შეაფერხოს მძღოლი უფრო მეტად, ვიდრე რადიოს მოსმენამ ან მგზავრებთან საუბარმა. გზისპირა კვლევებმა ევროპასა და ამერიკაში აჩვენა, რომ მძღოლთა 2-დან 5%-მდე იყენებს ტელეფონს ავტომობილის მართვისას, მათგან ბევრი მძღოლი აცხადებს, რომ ეს ძალიან იშვიათად ხდება. ავტომობილის მართვისას მობილური ტელეფონის გამოყენება ფართოდ გავრცელებულია ახალგაზრდა გამოუცდელ მძღოლებში, რაც კიდევ უფრო ზრდის პრობლემათა რიცხვს ისედაც საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევის მაღალი რისკის მქონე ამ ჯგუფისთვის.

საქართველო ჩაატარებს ავტომობილის მართვისას ტელეფონით სარგებლობის კვლევას, მოძრაობის არსებული დონის შეფასების მიზნით. უკეთესი შესაბამისობის მიღწევის სამიზნე სოციალური მარკეტინგისა და პოლიციის მეშვეობით, თავდაპირველად შერჩეული დერეფნები და ადგილები იქნება.

7.9 ახალგაზრდა, გამოუცდელი მძღოლის რისკები

ავტომობილის მართვის პირველი ორი წელი ძირითად რისკს წარმოადგენს ახალგაზრდა გამოუცდელი მძღოლებისთვის და მართვის მოწმობის გაცემასა და ტესტირების/გამოცდის რეჟიმს მნიშვნელოვანი როლი აკისრია. მაგალითად, თუ ახალბედა მძღოლები გაზრდიან სატესტო/გამოსაცდელი მოედანზე მართვასთან ერთად გზებზე ზედამხედველობის ქვეშ ავტომობილის მართვის საათებს 50-დან 120 საათამდე ან უფრო მეტადაც, საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების რიცხვი მართვის პირველ წელიწადში 30%-მდე შემცირდება. სრული მართვის მოწმობის მიღებას, რომელიც ექვემდებარება რიგ მოთხოვნებს (მაგ. თანხლებით მართვა, სიჩქარის, ალკოჰოლის და მგზავრთა რაოდენობის შეზღუდვები) შეუძლია, მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს რისკების მართვაში.

საქართველომ ხელი მოაწერა მძღოლისთვის მართვის მოწმობის გაცემის ევროკავშირის დირექტივას, რომელიც უზრუნველყოფს ზოგად ჩარჩოს, რომლის ფარგლებშიც შეიძლება შემოღებულ იქნეს საუკეთესო პრაქტიკის ელემენტები.

საქართველო ჩაატარებს ახალგაზრდა გამოუცდელი მძღოლებისთვის რისკების შემცირების ღონისძიებების შესწავლას. შეფასდება მართვის ადრეულ პერიოდში ახალგაზრდა მძღოლის რისკის პრობლემა, ასევე ის ღონისძიებები, რომლებიც მიმართულია ამ კონკრეტულ სახიფათო პერიოდში სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმის შემცირებაზე. ეს მოიცავს მართვის მოწმობის ეფექტურ გაცემასა და ტესტირებას (მართვის უფლების ასაკი და მართვის მოწმობის აღებასთან დაკავშირებული სხვა დებულებები), ახალი კანონმდებლობის და სხვა მნიშვნელოვანი საკითხების (როგორიცაა მართვისას სიჩქარისა და ტელეფონის გამოყენების კონტროლი) განხორციელების ხელშეწყობის მიზნით.

7.10 სხვა ფაქტორები

სხვა გამოვლენილი ფაქტორები, რომლებსაც გავლენა აქვს საგზაო–სატრანსპორტო შემთხვევების მოხდენისას სერიოზულ და ფატალურ შედეგებზე და რომლებიც მეტ ყურადღებას იმსახურებენ საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების სამუშაოების შემუშავებისას, მოიცავს სატვირთო და სამგზავრო ავტოტრანსპორტის ოპერაციებთან, მძღოლის ყურადღების გაფანტვასთან, გადაღლილობასთან და ავტომობილის მართვისას ნარკოტიკული საშუალებების მიღებასთან დაკავშირებულ ასპექტებს.

8 საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის ეფექტიანობის მაჩვენებლები

მეშვიდე თავში ნახსენები ყველა პრობლემის გამოსწორება შეიძლება დავისახოთ და შესაბამისი მონიტორინგიც გავუწიოთ ამ გრძელვადიანი სტრატეგიის განხორციელების პერიოდში. ეს შემუშავდება და აისახება შესაბამის სამოქმედო გეგმებსა და მათ პროექტებში. ახალი პრობლემების გამოვლენასთან ერთად შესაძლებელია მათი განვრცობა. საგზაო უსაფრთხოების შესაბამისი ინდიკატორის რამდენიმე მაგალითი შეგიძლიათ იხილოთ ცხრილში 1.

ცხრილი 1: საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი ინდიკატორების მაგალითები

რისკის ფაქტორის საზომი
ავტოსატრანსპორტო საშუალება /ადამიანი მგზავრობის კილომეტრზე
რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა
მართვის მოწმობის მქონე მძღოლთა რაოდენობა
მცხოვრებთა რაოდენობა
საბოლოო შედეგის საზომი
სიკვდილიანობის რიცხვი
სიკვდილიანობის რიცხვი 100,000 მოსახლეზე
სიკვდილიანობის რიცხვი 100,000 ავტოსატრანსპორტო საშუალების /ადამიანის მგზავრობის კილომეტრზე
სერიოზული დაზიანებების რიცხვი
სერიოზული დაზიანებების რიცხვი 100,000 მოსახლეზე
სერიოზული დაზიანების რიცხვი 100 000 ავტოსატრანსპორტო საშუალების/ადამიანის მგზავრობის კილომეტრზე
შუალედური შედეგების ინდიკატორები
დაშვებული სიჩქარის ფარგლებში მოძრავი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების % გზის ტიპის მიხედვით
ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საშუალო სიჩქარეები გზის ტიპის მიხედვით
იმ მძღოლების %, რომლებმაც გადააჭარბეს სიჩქარეს გზისპირა შემოწმების დროს
სასიკვდილო შედეგით დაზიანებულ მძღოლთა %, რომლებიც ავტომობილს ალკოჰოლის ჭარბი მოხმარებით/ნასვამ მდგომარეობაში მართავდნენ
იმ მძღოლების %, რომლებიც ტელეფონით სარგებლობდნენ
წინა და უკანა სავარძელში მჯდომთათვის უსაფრთხოების ღვედის გამოყენებისა და ბავშვის დამცავი აღჭურვილობის % (როგორც მძღოლისათვის, ასევე მგზავრებისათვის)
დასახლებულ პუნქტებზე გამავალი გზების % რეიტინგები iRAP 4* მიხედვით
NCAP-ის (ახალი ავტომობილების შეფასების პროგრამა) ყველაზე მაღალი რეიტინგის მქონე ავტოპარკის %
10 წელზე ნაკლები წლოვანების ავტოპარკის %
იმ სამგზავრო ავტომობილების %, რომლებიც აღჭურვილია უსაფრთხოების ღვედის შემხსენებლებით. ე.წ. „რემაინდერებით" წინა და უკანა სავარძლებისთვის
იმ სამგზავრო ავტომობილების %, რომლებიც იყენებენ დღის შუქებს
იმ მოტოციკლების %, რომლებიც აღჭურვილია ბლოკირების საწინააღმდეგო სამუხრუჭე სისტემებით
მოტოციკლეტისტებისა და მოპედის მძღოლების მიერ უსაფრთხოების ჩაფხუტის გამოყენების %
სასკოლო ასაკის ველოსიპედისტების მიერ უსაფრთხოების ჩაფხუტის გამოყენების %
მოტოციკლეტისტებისა და მოპედის მძღოლების მიერ უსაფრთხოების ჩაფხუტის სწორად მორგების/გამოყენების %
სასწრაფო სამედიცინო სისტემის საშუალო რეაგირების დრო ავტოსაგზაო შემთხვევის შეტყობინებიდან ადგილზე მისვლამდე
ინსტიტუციური შედეგების ინდიკატორები
საათების რაოდენობა გამიზნული პოლიციის მიერ მაღალი რისკის ქცევების ამოსაცნობად
გზისპირა პოსტებზე ალკოჰოლზე შემოწმების % 1000 მოსახლეზე
სიჩქარის გადაჭარბების ჯარიმების რაოდენობის % 1000 მოსახლეზე
უსაფრთხოების ღვედის შემოწმების რაოდენობის % 1000 მოსახლეზე

9 საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის ამოქმედება

მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ შედეგების მისაღწევად გრძელვადიანი პოლიტიკური ნების არსებობაა საჭირო. ამისათვის კი საგზაო უსაფრთხოებაში უნდა განხორციელდეს გრძელვადიანი ინვესტიციები მთელ რიგ სექტორებში: მართვაში, ინსტიტუციებში, ინფრასტრუქტურაში, საავტომობილო პარკში, ლიცენზირების სტანდარტებში, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ქცევის წესებსა და ჯანდაცვის სისტემაში. საგზაო უსაფრთხოების მართვასთან დაკავშირებული საერთაშორისო პრაქტიკის ნორმები მიუთითებს თანმიმდევრული სტრატეგიის მნიშვნელობაზე *შემუშავების, განვითარების* და *კონსოლიდაციის* ქმედებების ფაზებთან დამოკიდებულებაში. გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ ასეთი თანმიმდევრობის განსაზღვრა უკიდურესად მნიშვნელოვანია, ფართოდ გავრცელებული შეცდომების თავიდან ასაცილებლად.

10. გამოყენებული ლიტერატურა

1 Ministry of Economic Development of Georgia (2008) Georgian National Traffic Safety Strategy, Tbilisi.

2 Ministry of Regional Development and Infrastructure of Georgia (2010) National Road Safety Action Plan, Tbilisi.

3 Ministry of Internal Affairs (2015), Tbilisi.

4 Eds. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C (2004). World Report on Road Traffic Injury Prevention, World Health Organisation and World Bank (Washington), Geneva.

5 OECD (2008) Towards Zero: Achieving Ambitious Road Safety Targets through a Safe System Approach, Paris.

6 Ministry of Health. Labour and Social Affairs (MoHLA),National Centre for Disease Control (2014), Injury Prevention and Control Action Plan 2014-2018, Tbilisi.

7 Land Transport Safety and Security (undated), TRACECA, Regional Road Safety Action Plan, EU, Tbilisi.

8 Ministry of Internal Affairs (2015), Tbilisi.

9 ITF/OECD (2015 in print). Road Safety and Economic Development, Paris.

10 Ministry of Internal Affairs (2015), Tbilisi.

11 Global Road Safety Facility (GRSF) (2009), Bliss T and Breen J. Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects, World Bank, Washington DC.

12 DaCoTA (2012). Work-related road safety, Deliverable 4.8v of the EC FP7 project DaCoTA, Brussels.

13 ISO (2012) ISO 39001: Road Traffic Safety (RTS) Management Systems Standard, Requirements with Guidance for Use, International Standards Organisation, Geneva.

14 Global New Car Assessment Programme (Global NCAP) (2014). Safe Fleet Policy, London.

15 OECD (2008) Towards Zero: Achieving Ambitious Road Safety Targets through a Safe System Approach, Paris.

16 European Commission (2011). White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system COM(2011) 144 final, Brussels, 28.3.2011.

17 Tingvall C (1995), The Zero Vision. In: van Holst, H, Nygren A, Thord R, eds. Transportation, traffic safety and health: the new mobility. 1st International Conference, Gothenburg, Sweden Berlin, Springer-Verlag, 1995:35–57.

18 Australian Road Assessment Programme (2013), Star Rating, Australia's Network of National Highways, Australian Automobile Association, Canberra.

19 European Transport Safety Council (2011) Methodological Note PIN Report 2011, and ETSC(2014), Brussels. Monetary Valuation of EU-wide road safety developments in 2013, RE Allsop, 2014.

20 Ricardo-AEA (2014). Update of the Handbook on External Costs of Transport, Final Report for the European Commission: DG MOVE, ED57769 Issue Number 1.

21 Bliss T and Breen J (2009). Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects, World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC.

22 Hill, J and Starrs, C (2011), Saving lives, saving money. The costs and benefits of achieving safe roads, Road Safety Foundation and RAC Foundation, http://www.roadsafetyfoundation. org/media/1107.

23 Hynd D, McCarthy M, Carroll JA, Seidl S, Edwards M, Visvikis C, Reed R ,A Stevens (2014) General and Pedestrian Safety Technology Regulation: Benefits and Feasibility of Potential Measures, TRL, Crowthorne.

24 Stigson H, Kullgren A and Krafft M (2011). Use of Car Crashes Resulting in Injuries To Identify System Weaknesses, 22nd International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles (ESV). Washington DC. DOT/NHTSA.

25 Breen J (2013) Road safety management capacity review: Georgia, GRSF, World Bank.

26 United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC) (2011). Safe Roads for Development: A policy framework for safe infrastructure on major road transport networks, WHO, Geneva.

27 Global Road Safety Facility (GRSF) (2006-2013), Road safety management capacity reviews, World Bank, Washington DC.

28 EuroRAP (2011) Crash rate -Star Rating comparisons: Review of available evidence, May 2011, iRAP/EuroRAP Working Paper 504.2, Basingstoke.

29 Kullgren A, Lie A, Tingvall C. (2010) Comparison between Euro NCAP test results and real-world crash data. Traffic Injury Prevention. 2010 Dec 11(6):587-93.

30 Global New Car Assessment Programme (2015), Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020, London.

31 Global New Car Assessment Programme (Global NCAP) (2014). Safe Fleet Policy, London.

32 Global New Car Assessment Programme (2015), Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020, London.

33 Buylaert W ed. (1999) Reducing injuries from post-impact care. European Transport Safety Council, Brussels.

34 Sánchez-Mangas R, García-Ferrer A, De Juan A, Arroyo A M (2010). The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response? Accident Analysis and Prevention 42(2010) 1048).

35 Nilsson G. (2004) Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. Bulletin 221, Lund Institute of Technology, Lund.

36 Tingvall C and N Haworth (1999). Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility, Paper presented to the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne.
37 DRUID (2012). Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicine, Integrated Project 1.6. Sustainable Development, Global Change and Ecosystem 1.6.2: Sustainable Surface Transport, 6th Framework Programme, Brussels.
38 Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C eds. (2004). World Report on Road Traffic Injury Prevention, World Health Organisation and World Bank (Washington), Geneva
39 Servadei F Begliomini C, Gardini E, Giustini M, Taggi F, Kraus J. (2003). Effects of Italy's motorcycle helmet law on traumatic brain injuries. Injury Prevention 9:257 –260.
40 DaCoTA (2012). Vehicle Safety, Deliverable 4.8u of the EC FP7 project DaCoTA, Brussels.
41 DaCoTA (2012) Car telephone use while driving, Deliverable 4.8b of the EC FP7 project DaCoTA
42 VICROADS (2003) Enhancing the Safety of Young Drivers A Resource for Local Communities, Melbourne.
43 Kinnear, N., Lloyd, L., Helman, S., Husband, P., Scoons, J., Jones, S., Stradling, S., McKenna, F. and Broughton, J. (2013). Novice drivers: evidence review and evaluation – pre-driver education and training, graduated driver licensing, and the New Drivers Act. Published Project Report (PPR673).Transport Research Laboratory, Crowthorne.
44 Global Road Safety Facility (GRSF) (2009), Bliss T and Breen J. Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects, World Bank, Washington DC.