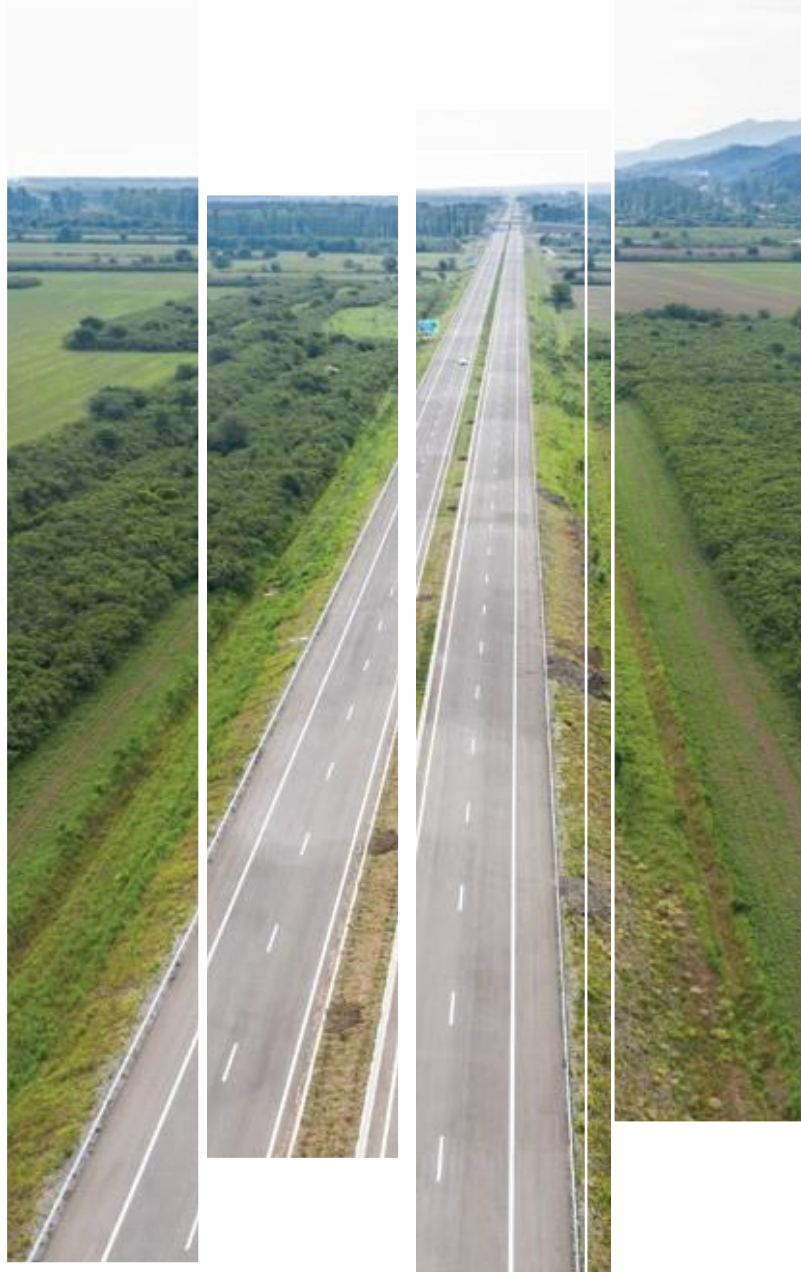


საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის
სამოქმედო გეგმის წლიური ანგარიში
2024 წელი



საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
თბილისი
2025

სარჩევი

მოკლე მიმოხილვა	3
შესავალი.....	6
ზოგადი პროგრესი.....	8
დეტალური პროგრესი თითოეულ ამოცანასთან მიმართებაში	15
გამოწვევები და რეკომენდაციები	31

მოკლე მიმოხილვა

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობა ან შემთხვევების შედეგად მიღებული სერიოზული ტრავმები ქვეყნის ეკონომიკისთვის მნიშვნელოვანი დანაკარგია და მათი შემცირება ერთ-ერთი არსებითი ფაქტორია ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური კეთილდღეობის უზრუნველყოფისთვის.

წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს „საქართველოს 2022 – 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 26 აგვისტოს №281 დადგენილებით დამტკიცებული საქართველოს 2022 – 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის 2024 წლის შესრულების ანგარიშს. დოკუმენტი შემუშავებულია გაეროს (UN) და ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის (WHO) საუკეთესო საერთაშორისო სტანდარტებსა და რეკომენდაციებზე, აგრეთვე საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით წამყვანი ქვეყნების გამოცდილებაზე დაყრდნობით, საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორის კომისიასა და სამუშაო ჯგუფში ჩართული უწყებების (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო, საქართველოს განათლების, მეცნიერებისა და ახალგაზრდობის სამინისტრო, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, სსიპ ლ. საყვარელიძის სახელობის დაავადებათა კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრი, სსიპ საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრი, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია, სსიპ - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს აკადემია, სსიპ საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურის სამსახური, სსიპ შსს მომსახურების სააგენტო, სსიპ - საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი "112") და სხვა ადგილობრივი და საერთაშორისო ექსპერტების აქტიური ჩართულობით საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ და განკუთვნილია, როგორც პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების, ისე ნებისმიერი დაინტერესებული პირისათვის.

წარმოდგენილ ანგარიშში ასახულია ინფორმაცია 2024 წლის მდგომარეობით სამოქმედო გეგმის საფუძველზე შესასრულებელი აქტივობების პროგრესის შესახებ ინდიკატორებისა და სამოქმედო გეგმის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი და პარტნიორი უწყებების მითითებით.

ქვეყნის საავტომობილო პარკის ზრდისა და სატრანსპორტო მობილობის აუცილებლობის ფონზე საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესება მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება და მასში ჩართული თითოეული უწყების თუ მონაწილის მხრიდან დიდ ძალისხმევას მოითხოვს. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს ქვეყნისთვის მნიშვნელოვან საკითხს, რაც ასევე გათვალისწინებულია “ხედვა 2030 საქართველოს განვითარების სტრატეგიის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის

2022 წლის 3 ნოემბრის №517 დადგენილებით, რომლის თანახმად საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტს.

ამასთან, საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის № 353 დადგენილებით დამტკიცებული იქნა საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია. **სტრატეგიის მიზანს წარმოადგენს 2025 წლისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა რაოდენობის შემცირება 25%-ით.**

2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის ძირითადი ამოცანებია:

1. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა

აღნიშნული ამოცანა მოიცავს საგზაო უსაფრთხოების ინსტიტუციური მართვის ერთი წამყვანი უწყების განსაზღვრას, მუდმივმოქმედი და უზრუნველყოფილი შესაბამისი დამოუკიდებელი ადმინისტრაციული და საოპერაციო რესურსებით, საგზაო უსაფრთხოების დაფინანსების სტაბილური სისტემის ჩამოყალიბებას, ელექტრონული სისტემის შექმნას, რომელშიც თავს მოიყრის მთელი ქვეყნის მასშტაბით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დეტალური ინფორმაცია/სტატისტიკა. ასევე, ხსენებული ამოცანა მოიაზრებს საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით საერთაშორისო ურთიერთობისა და კოორდინაციის განვითარებას, რასაც ასევე ემსახურება აღმოსავლეთ პარტნიორობის საგზაო უსაფრთხოების რეგიონალური ობსერვატორიის შექმნა და მის მუშაობაში აქტიური მონაწილეობა.

2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა, მიუხედავად ვიდუო მეთვალყურეობის სისტემის გამოყენებით აღსრულების მექანიზმის გამოყენებისა, დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება კვლავ რჩება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთ-ერთ ძირითად გამომწვევ მიზეზად საქართველოში.

ასევე, მნიშვნელოვანია უსაფრთხოების ღვედების და სხვა უსაფრთხოების მოწყობილობების გამოყენება საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით.

3. უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა

საავტომობილო გზები უნდა იყოს დაპროექტებული და მოწყობილი იმგვარად, რომ პირველ რიგში, მოახდინოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის პრევენცია, ხოლო მეორე მხრივ, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დადგომის შემთხვევაში, თავიდან იქნეს აცილებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად ადამიანის დაღუპვა ან დაშავება.

4. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება

ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად ელემენტს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიით გათვალისწინებული მიზნის მისაღწევად.

ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიმართულებით მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იქნა გადადგმული ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შემოღებით, რაც წლების განმავლობაში არ ხორციელდებოდა.

აქვე, მიზანშეწონილია, საქართველოს ავტოპარკის განახლების მიზნით, შემუშავდეს

შესაბამისი ინიციატივები ახალი ავტომობილების საქართველოს ბაზარზე განთავსებასთან დაკავშირებით.

5. სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა

საერთაშორისო კვლევების თანახმად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად ადამიანის გარდაცვალების საერთო რაოდენობის დაახლოებით 50% ხდება შემთხვევის ადგილზე შემთხვევიდან რამდენიმე წუთში ან საავადმყოფოსკენ მიმავალ გზაზე.

ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველსაყოფად და მის შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგების სიმძიმის შესამცირებლად მნიშვნელოვანია, დაზარალებულთა მაქსიმალურად სწრაფი ტრანსპორტირება სამედიცინო ცენტრში კვალიფიცირებული სამედიცინო პერსონალის მიერ.

აღსანიშნავია, რომ “საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის შექმნისა და მისი დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის №352 დადგენილებით შექმნილია უწყებათაშორისი კომისია და სამუშაო ჯგუფი სადაც ჩართულნი არიან საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების წარმომადგენლები.

ამასთან, 2022 – 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმა მოიცავს დეტალურ აქტივობებსა და ღონისძიებებს ზემოთ ჩამოთვლილი ამოცანების შესასრულებლად. სამოქმედო გეგმის ჯამური საორიენტაციო ბიუჯეტი შეადგენს 179,871,739 ლარს.

წარმოდგენილი ანგარიში მოიცავს ინფორმაციას სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ამოცანებისა და აქტივობების შესრულების შესახებ ზემოხსენებული ხუთივე პრიორიტეტული მიმართულების ფარგლებში. ზემოაღნიშნული 5 ამოცანის განხორციელებისთვის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებულია 46 აქტივობა.

განმახორციელებელი უწყებების დაგეგმილი აქტივობების შესრულების ანგარიშებით წარმოდგენილი ინფორმაცია გადანაწილდა შემდეგი 7 კატეგორიის შესაბამისად:

1. არ დაწყებულა - 14 აქტივობა;
2. ნაწილობრივ განხორციელდა - 11 აქტივობა;
3. მეტწილად განხორციელდა - 4 აქტივობა;
4. განხორციელდა - 16 აქტივობა;
5. განხორციელდა დაგვიანებით - 0 აქტივობა;
6. გაუქმებულია - 0 აქტივობა;
7. შეჩერებულია - 1 აქტივობა.

შესავალი

საქართველოში ყოველწლიურად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ასობით ადამიანი იღუპება, ხოლო რამდენიმე ათასობით ადამიანი სერიოზულ ტრავმებს იღებს. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობისა და მიღებული ტრავმების შემცირება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია ქვეყნის ეკონომიკის ზრდისა და, შესაბამისად, დამატებითი შემოსავლების ნაკადის წარმოქმნის კუთხით ქვეყნის მთლიან შიდა პროდუქტში. ამასთან, მსოფლიო ბანკის ანალიზის საფუძველზე (IRAP-ს მიერ შემუშავებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით), 2023 წელს საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გამოწვეული დაღუპვისა და დაშავების ჯამური რაოდენობის გათვალისწინებით, სოციალურ-ეკონომიკურმა ხარჯმა მთლიანი შიდა პროდუქტის 3.9% შეადგინა.¹

საქართველოში გზით მოსარგებლები სიკვდილიანობისა და დაშავების ბევრად უფრო მაღალი რისკის ქვეშ იმყოფებიან, ვიდრე ევროპისა და ჩვენი რეგიონის ბევრ სხვა ქვეყანაში, ხოლო სიკვდილიანობის მაჩვენებელი 100,000 მოსახლეზე საქართველოში მნიშვნელოვნად მაღალია ევროპის ქვეყნების მაჩვენებლებზე, კერძოდ, აღნიშნული დაახლოებით ორნახევარჯერ-სამჯერ აღემატება ევროკავშირის ყველა ქვეყნის სიკვდილიანობის საშუალო მაჩვენებელს.

მიუხედავად ამისა, საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილების მიხედვით, გზებზე დაღუპვისა და ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანების პრობლემა თავიდან აცილებადია. აღნიშნული მძიმე შედეგი არ წარმოადგენს გარდაუვალ საზღაურს ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებისთვის. საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებას გააჩნია პირდაპირი და ირიბი დადებითი ეფექტი საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის გაუმჯობესებისთვის, მდგრადი განვითარებისთვის, ბავშვთა უფლებებისთვის, გარემოს, შრომის უსაფრთხოებისთვის, ჯანმრთელობის დაცვისა და ტურიზმისთვის.

საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგია ეფუძნება უსაფრთხო სისტემის მიდგომას, რომელიც მომდინარეობს ევროპული საუკეთესო პრაქტიკიდან და დღესდღეობით რეკომენდებულია გლობალურად ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის მიერ.

წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის 2024 წლის შესრულების ანგარიშს. ანგარიშის მიზანია სტრატეგიის სამოქმედო გეგმის შესაბამისად ამოცანების განხორციელების დონის შესახებ უახლესი ინფორმაციის წარმოდგენა. წლიური ანგარიში მომზადდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, სტრატეგიის განმახორციელებელი უწყებებისაგან მოწოდებული სტატუსანგარიშების საფუძველზე (იხ. დანართი 1) „პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების, მონიტორინგისა და შეფასების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის №629

¹ Road Safety Country Profile – Georgia, 2024, გვ. 12.

დადგენილებით დამტკიცებული „პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების, მონიტორინგისა და შეფასების წესის“ შესაბამისად.

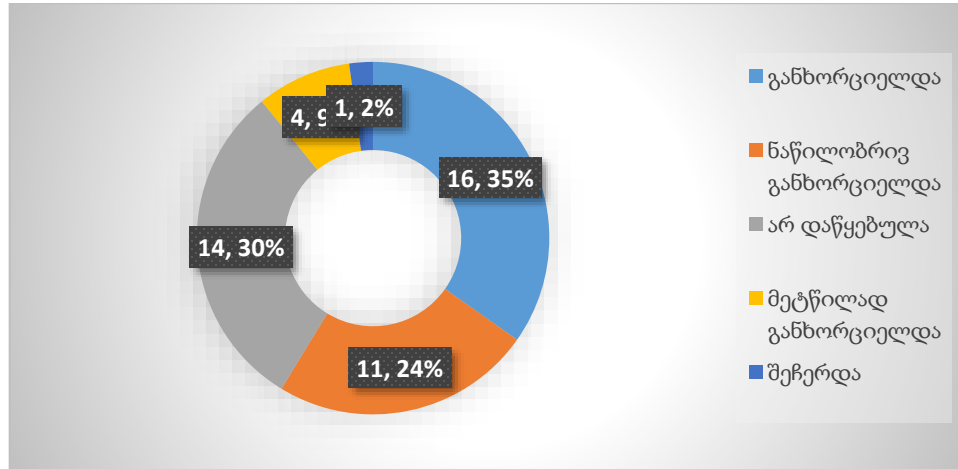
ზოგადი პროგრესი

სამოქმედო გეგმა მოიცავს 1 მიზანს (ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება) და 5 ამოცანას (1.1 საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა, 1.2 საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება, 1.3 უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა, 1.4 ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება, 1.5. სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა), რომელთა ფარგლებშიც 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებულია 46 აქტივობა.

აღნიშნული ორწლიანი სამოქმედო გეგმის ფარგლებში გათვალისწინებული 46 აქტივობიდან 2024 წელს განსაზღვრული იყო 9 აქტივობის შესრულება, ხოლო 2025 წლის განმავლობაში კი - დანარჩენი 37 აქტივობის შესრულება.

საანგარიშო პერიოდში (2024 წლის განმავლობაში) განხორციელდა 16 აქტივობა, რომელთა წილი მთელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების საერთო რაოდენობის 34.78%-ს შეადგენს.

აქტივობების რაოდენობა მათი სტატუსების მიხედვით - 5 ამოცანა, 46 აქტივობა

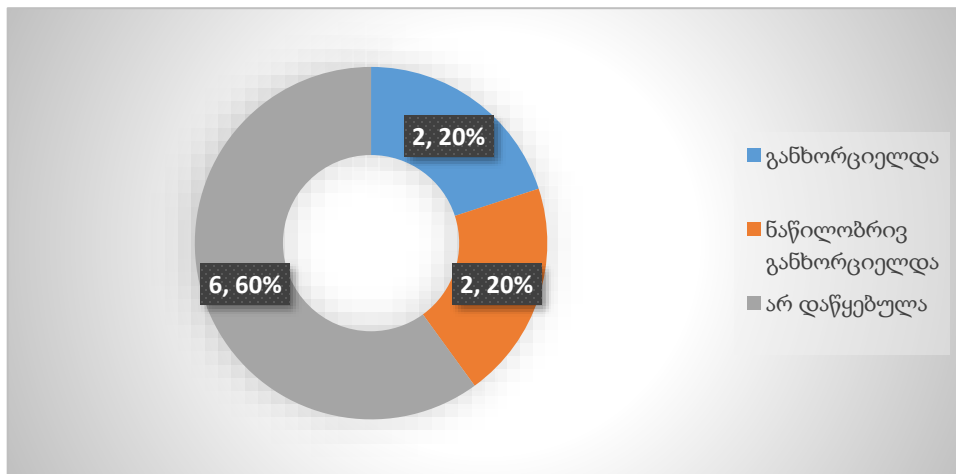


მთლიანად სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული თითოეული განმახორციელებელი უწყების მიერ დაგეგმილი აქტივობების შესრულება 2024 წლის მდგომარეობით კატეგორიების შესაბამისად შემდეგნაირად გადანაწილდა:

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

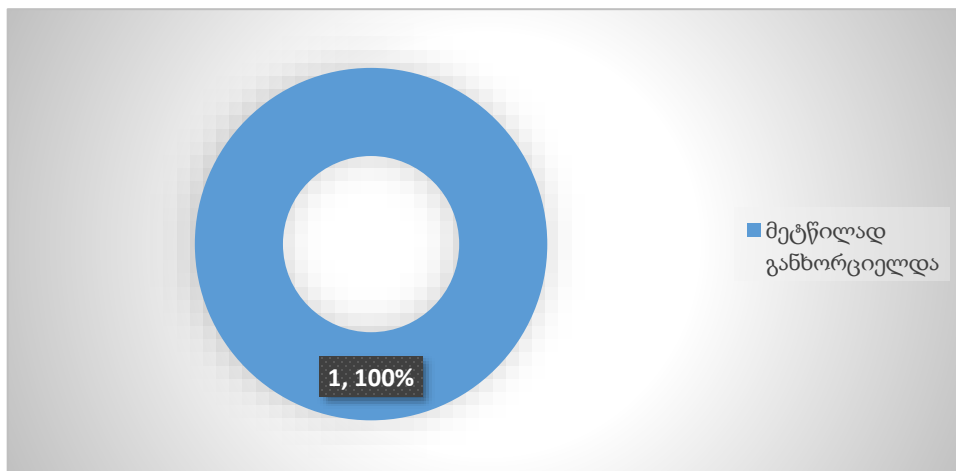
- სულ 10 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 2 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 2 აქტივობა;
- არ დაწყებულა - 8 აქტივობა.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო - 10 აქტივობა



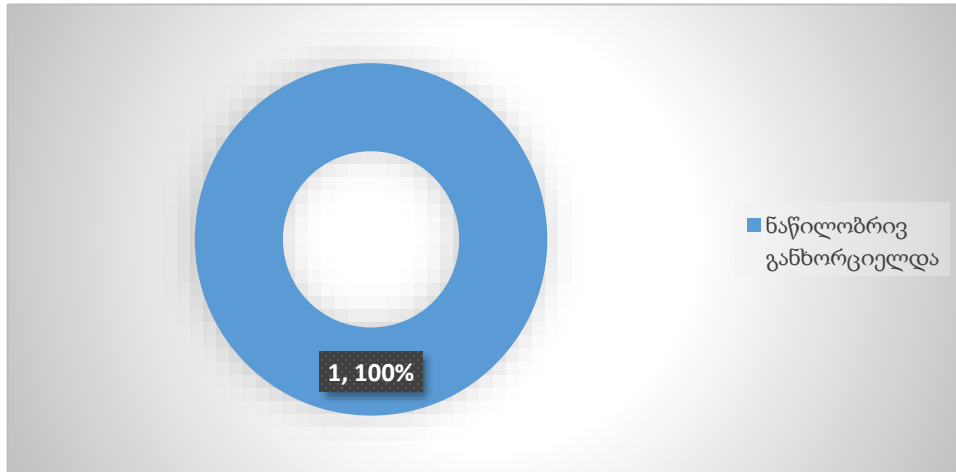
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სსიპ - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს აკადემია

- 1 აქტივობა (მეტწილად განხორციელდა).



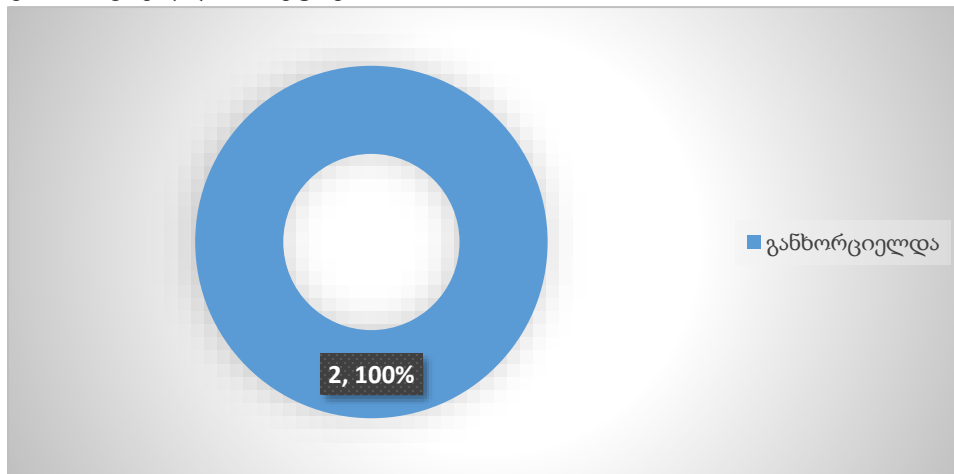
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სსიპ შსს მომსახურების სააგენტო

- 1 აქტივობა (ნაწილობრივ განხორციელდა).



საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო

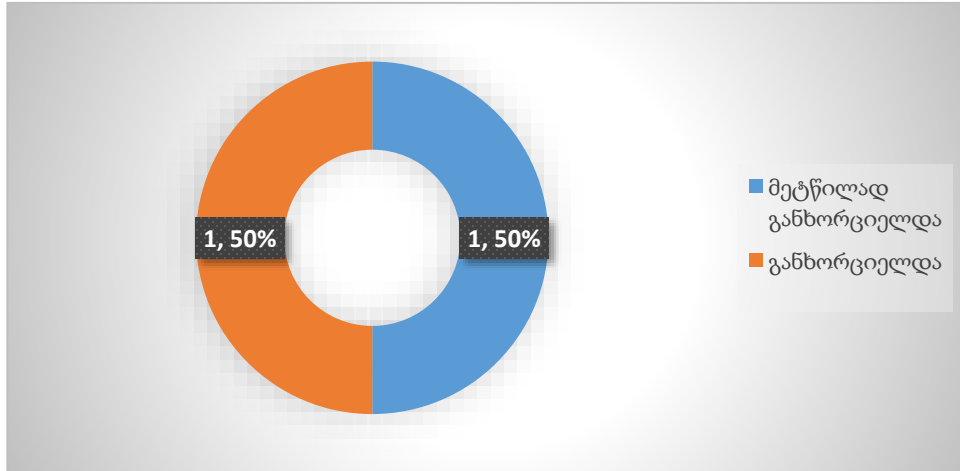
- სულ 2 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 2 აქტივობა.



საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სსიპ - საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი "112"

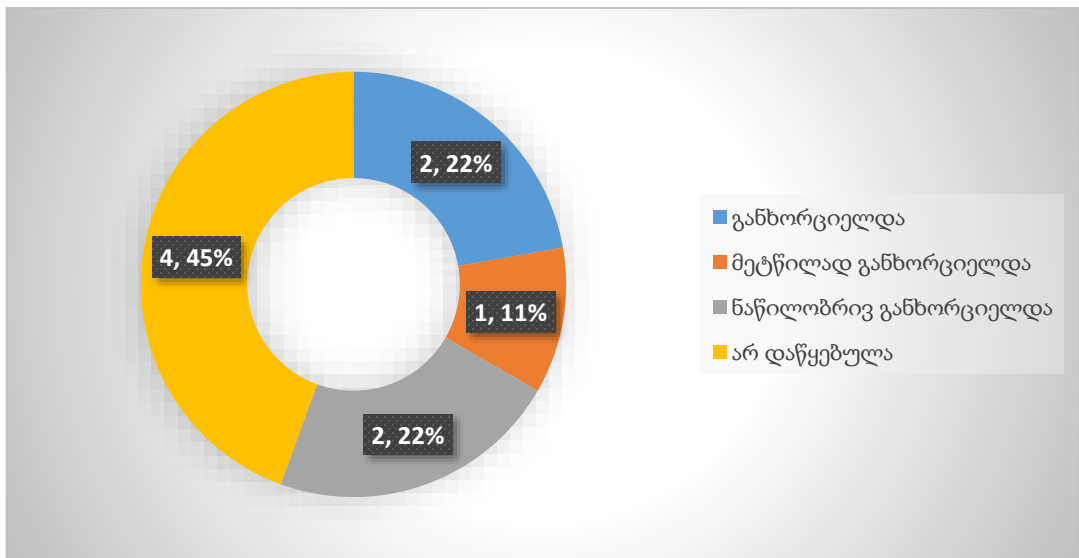
- სულ 2 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 1 აქტივობა;

- მეტწილად განხორციელდა - 1 აქტივობა.



საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო

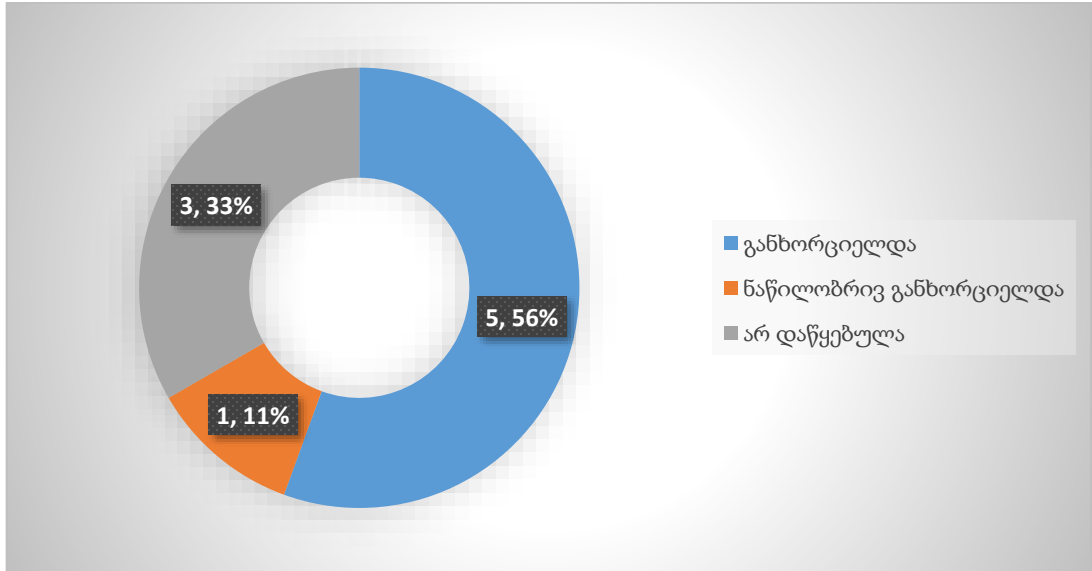
- სულ 9 აქტივობა, აქედან:
 - განხორციელდა - 2 აქტივობა;
 - მეტწილად განხორციელდა - 1 აქტივობა;
 - ნაწილობრივ განხორციელდა - 2 აქტივობა;
 - არ დაწყებულა - 4 აქტივობა.



საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

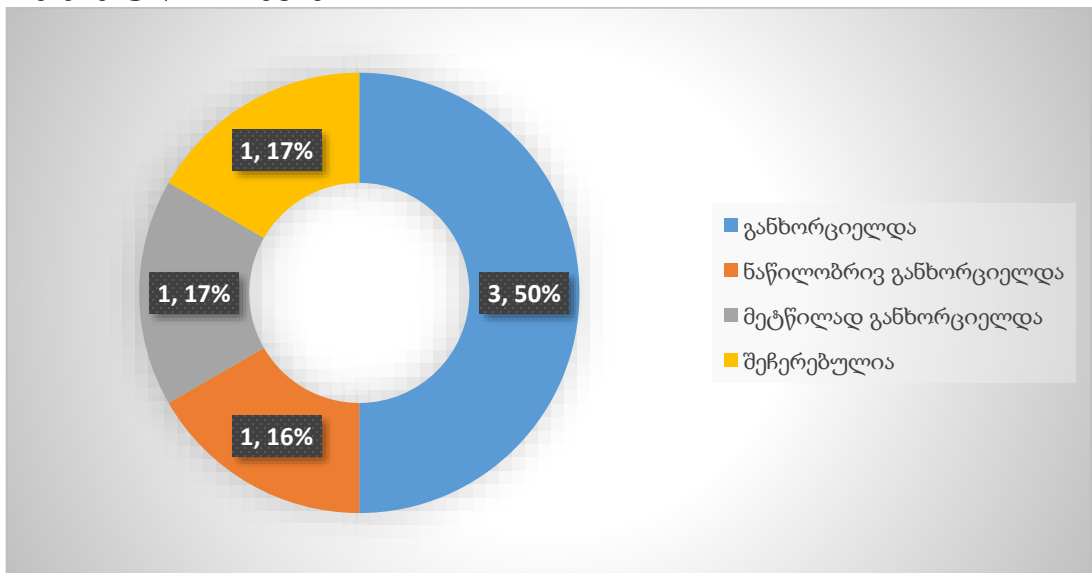
- სულ 9 აქტივობა, აქედან:

- განხორციელდა - 5 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 1 აქტივობა;
- არ დაწყებულა - 3 აქტივობა.



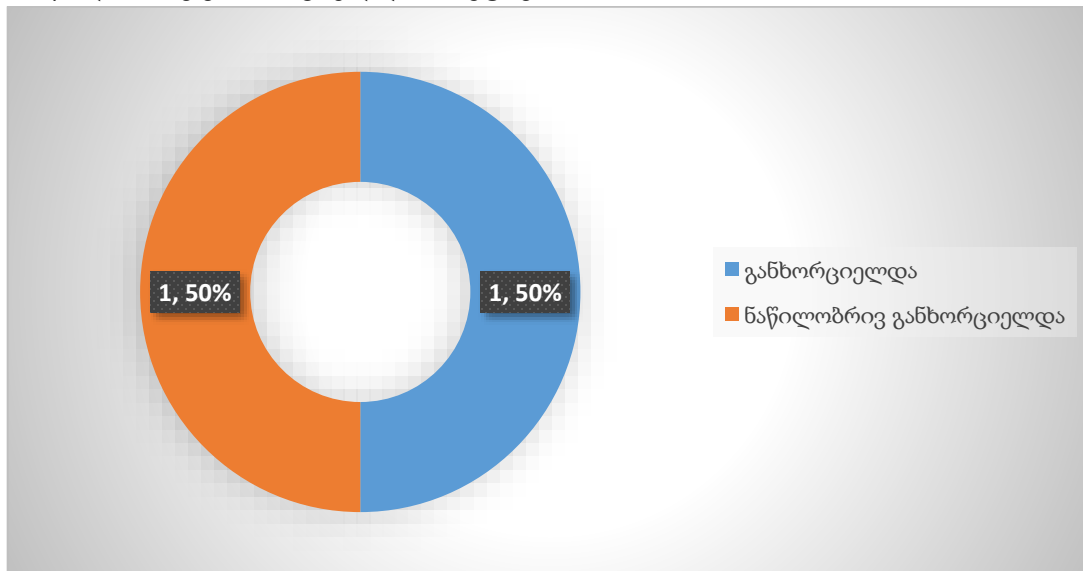
ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის სსიპ - თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო

- სულ 6 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 3 აქტივობა;
- მეტწილად განხორციელდა - 1 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 1 აქტივობა;
- შეჩერებულია - 1 აქტივობა.



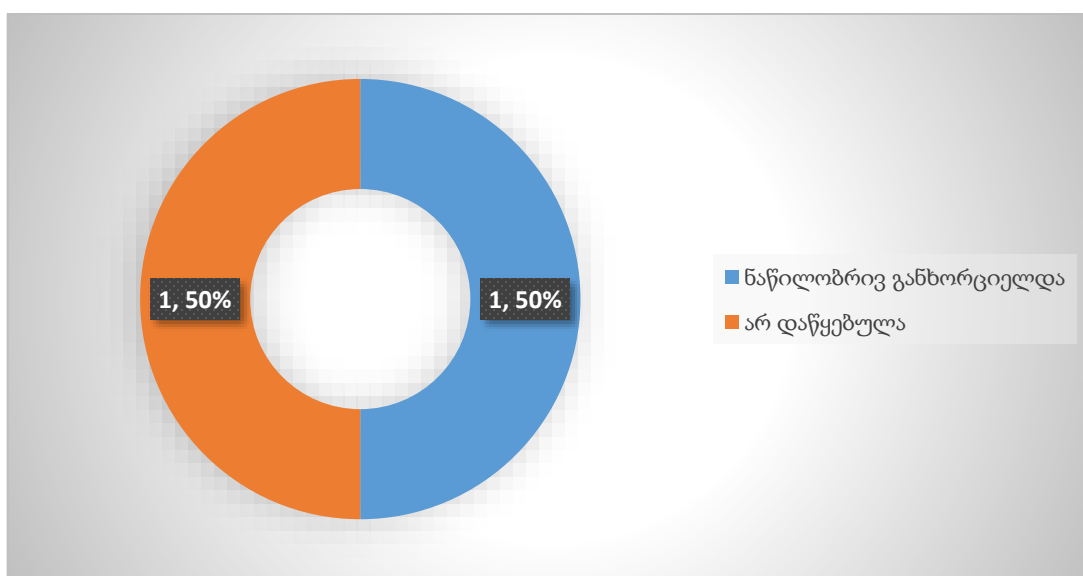
საქართველოს განათლების, მეცნიერებისა და ახალგაზრდობის სამინისტრო, სსიპ
საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურის სამსახური

- სულ 2 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 1 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 1 აქტივობა.



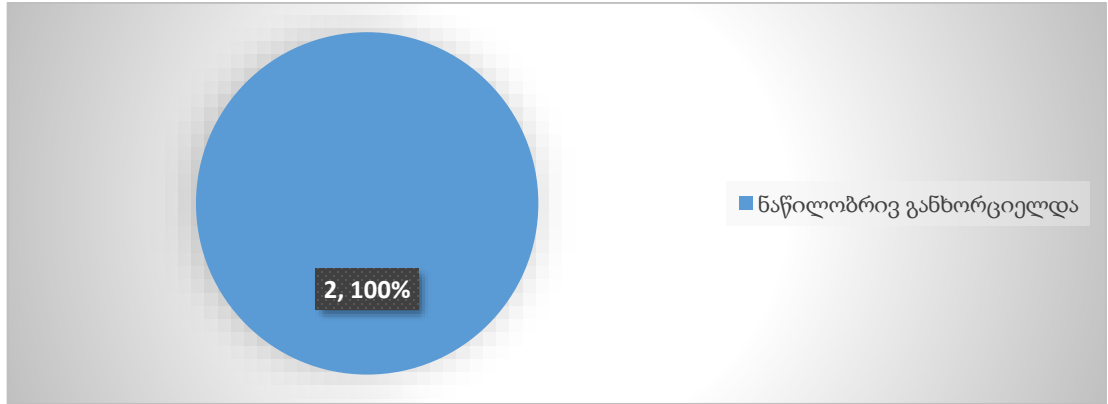
საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა
და სოციალური დაცვის სამინისტროს სსიპ ლ. საყვარელიძის სახელობის დაავადებათა
კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრი

- სულ 2 აქტივობა, აქედან:
- არ დაწყებულა - 1 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 1 აქტივობა.



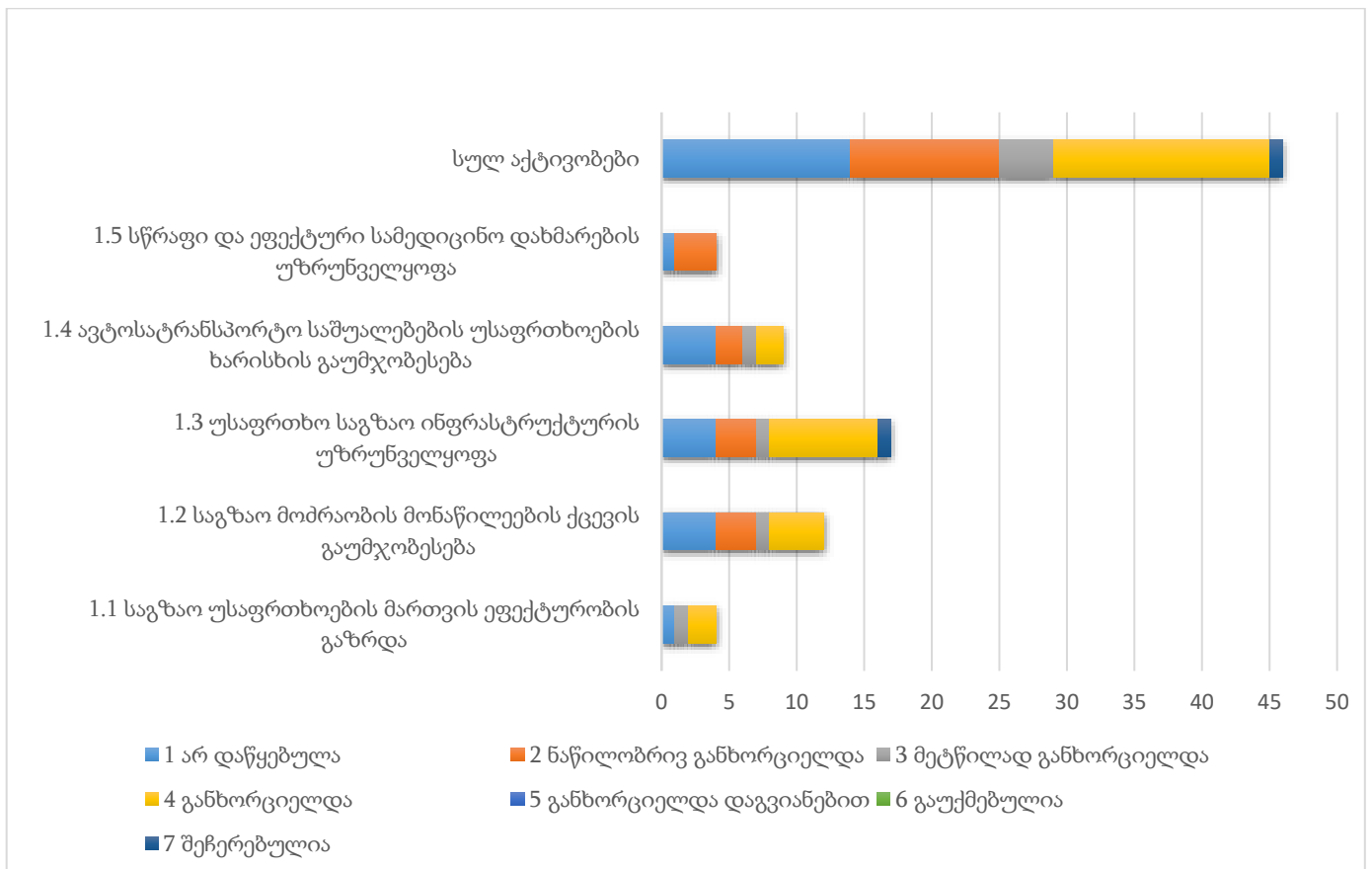
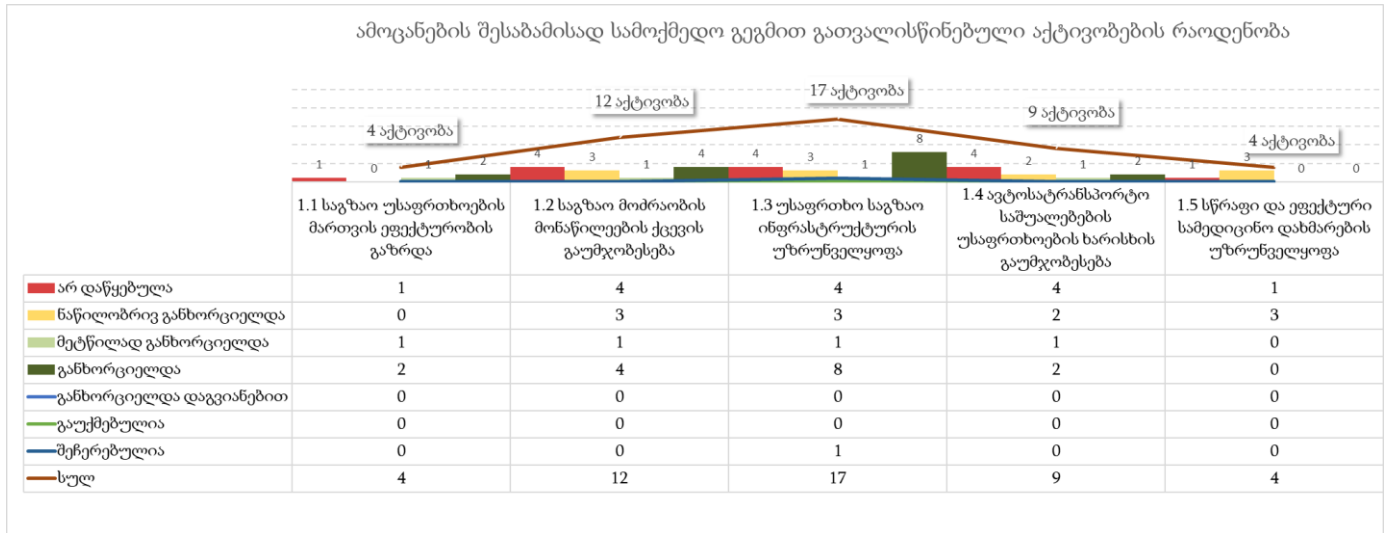
საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს სსიპ საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრი

- სულ 2 აქტივობა, აქედან:
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 2 აქტივობა.



დეტალური პროგრესი თითოეულ ამოცანასთან მიმართებაში

ამოცანების შესაბამისად სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების განხორციელების დონე (წილი/რაოდენობა)



1.1. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა

აღნიშნული ამოცანა მოიცავს საგზაო უსაფრთხოების ინსტიტუციური მართვის ერთი წამყვანი უწყების განსაზღვრას, მუდმივმოქმედი და უზრუნველყოფილი შესაბამისი დამოუკიდებელი ადმინისტრაციული და საოპერაციო რესურსებით, საგზაო უსაფრთხოების დაფინანსების სტაბილური სისტემის ჩამოყალიბებას, ასევე ელექტრონული სისტემის შექმნას (რომელშიც თავს მოიყრის მთელი ქვეყნის მასშტაბით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დეტალური ინფორმაცია) და საინფორმაციო ტექნოლოგიების და ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემების გამოყენებას (ITS).

ამოცანის განხორციელების მიზნით, 2024-2025 წლისთვის, დაგეგმილია შესაბამისი აქტივობები. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდის ამოცანაში შემავალი 4 აქტივობიდან სრულად განხორციელდა აქტივობების 50% (2 აქტივობა), 25% მეტწილად იქნა განხორციელებული (1 აქტივობა), ხოლო 25% (1 აქტივობა) ჯერ არ დაწყებულა.

აღსანიშნავია, რომ „საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 თებერვლის №70 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 19 თებერვლის №33 დადგენილებით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიენიჭა საგზაო უსაფრთხოების სფეროში პოლიტიკის შემუშავებისა და მისი განხორციელების ფუნქცია. ამასთან, ამავე ცვლილებით, სამინისტროს დაემატა ახალი სტრუქტურული ერთეული - საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტი რომლის ძირითადი ფუნქციებია: კოორდინაცია სხვადასხვა უწყებას შორის საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაგეგმვის/შესრულების მიზნით; საგზაო უსაფრთხოების მარეგულირებელი კანონმდებლობის ანალიზი და შესაბამისი ინიციატივების მომზადება, საერთაშორისო და ეროვნული რესურსების მოზიდვა; საგზაო უსაფრთხოებასთან მიმართებით ცნობიერების ამაღლების მიზნით, შესაბამისი კამპანიების დაგეგმვა; ანალიტიკური საქმიანობა საგზაო უსაფრთხოების მონაცემების/სტატისტიკის და შესრულების ინდიკატორების ანალიზის მიმართულებით; საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის განსაზღვრა და რეკომენდაციების გაცემა აუცილებელ ინტერვენციებთან მიმართებით; საგზაო უსაფრთხოების სფეროში პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავება და მათი მონიტორინგი; საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების მონიტორინგი და მათი ეფექტიანობისა და შედეგების შეფასება; კვლევითი საქმიანობა და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი უწყებების თანამშრომლების შესაძლებლობების გაზრდის ხელშეწყობა (პროგრესი - 100%).

აღსანიშნავია, რომ ევროკომისიის, მსოფლიო ბანკისა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს აქტიური მონაწილეობით, სომხეთის რესპუბლიკას, საქართველოს, მოლდოვის რესპუბლიკას და უკრაინას შორის გაფორმდა მემორანდუმი რითიც შეიქმნა აღმოსავლეთ პარტნიორობის საგზაო უსაფრთხოების რეგიონალური ობსერვატორია რომლის სამდივნოც განთავსებულია ქ. თბილისში.

აღმოსავლეთ პარტნიორობის საგზაო უსაფრთხოების რეგიონალური

ობსერვატორიის ძირითადი ფუნქციებია:

ა) მონაცემების შეგროვების მეთოდებისა და ხარისხის გაუმჯობესება, რომელიც უნდა ემსახურებოდეს საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის, პრაქტიკის, კანონებისა და სტანდარტების შემუშავებას;

ბ) საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით მონაცემთა ელემენტებისა და ინდიკატორების იდენტიფიცირება საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით;

გ) ცოდნის გაზიარებისა და საუკეთესო პრაქტიკის გავრცელებისათვის შესაბამისი პლატფორმების შექმნა;

დ) აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნებს შორის საგზაო უსაფრთხოების ერთობლივ პროექტებში თანამშრომლობის ხელშეწყობა.

ამდენად, ხსენებულ საკითხთან დაკავშირებით 100%-იანი პროგრესია.

რაც შეეხება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს შესაბამისი მოსამსახურეების გადამზადებას საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემების შეგროვების მიმართულებით, 2024 წლის განმავლობაში ხსენებულ საკითხთან დაკავშირებით სსიპ - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს აკადემიაში გადამზადდა 183 მსმენელი (პროგრესი - 98%).

1.2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად სიჩქარის კონტროლი ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა და სიჩქარის გადაჭარბება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების უმთავრესი გამომწვევი მიზეზია საქართველოში. ამდენად, მნიშვნელოვანია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ამ შემთხვევების შედეგად გამოწვეული სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების შემცირება სიჩქარის მენეჯმენტისა (Speed Management) და საგზაო მოძრაობაში ჩართული პირების მიმართ უსაფრთხოების სტანდარტის (უსაფრთხოების ღვედებისა და სხვა უსაფრთხოების მოწყობილობის გამოყენების) მეტად განვითარების გზით.

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 12 აქტივობიდან, განხორციელდა 33.33% (4 აქტივობა), მეტწილად იქნა განხორციელებული 8.33% (1 აქტივობა), ნაწილობრივ განხორციელდა 25% (3 აქტივობა) და ჯერ არ დაწყებულა 33.3 % (4 აქტივობა).

ამოცანის ფარგლებში განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

- **ზოგადსაგანმანათლებლო სკოლებში, სადაც წარმოდგენილია მანდატურის სამსახური, დაწყებითი საფეხურის მოსწავლეებისთვის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ საკითხებზე ინფორმაციის მიწოდება.**

აღსანიშნავია, რომ მოსწავლეთა უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, 2024 წლის განმავლობაში, სკოლებში განაწილებულმა საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურებმა I-VIII კლასების მოსწავლეებთან გამართეს 9 707 შეხვედრა, სადაც მათ განიხილეს საგზაო უსაფრთხოებისა და სასკოლო უსაფრთხოების საკითხები (პროგრესი - 100%).

- სკოლის მიმდებარე ტერიტორიაზე საგზაო ინფრასტრუქტურის მონიტორინგი.

საქართველოს მასშტაბით საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურის სამსახური წარმოდგენილია 720 საჯარო სკოლაში. თითოეულ სკოლაში დირექტორების მიერ ინდივიდუალური-სამართლებრივი აქტით შექმნილია მრჩეველთა საბჭო, რომლის შემადგენლობაში სკოლის და შესაბამისი რესურსცენტრის წარმომადგენლებთან ერთად არიან საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურები. აღნიშნულ სხდომაზე ხდება სკოლაში უსაფრთხოებისა და საზოგადოებრივი წესრიგის დაცვით კუთხით საჭირო გასატარებელი ღონისძიებების განხილვა, რეკომენდაციების შემუშავება და რეკომენდაციის შესრულების ვადების განსაზღვრა.

2024 წლის განმავლობაში, 250 საჯარო სკოლაში (სკოლებში, სადაც საგზაო უსაფრთხოებისთვის საჭირო საგზაო ნიშნები თუ შემზღუდავი ბარიერები უკვე დამონტაჟებულია და/ან არ დგას ამის საჭიროება, საკითხები საბჭოს სხდომებზე არ განხილულა. გარდა ამისა, არის სკოლები, რომლებიც რეაბილიტაციისა თუ ახალი სკოლის მშენებლობის გამო, გადასულნი არიან სხვა სკოლის შენობაში, რის გამოც ბუნებრივია ვერ მოხდა საკითხების დაყენება.) გამართულ მრჩეველთა საბჭოს სხდომებზე, საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურების მიერ გატანილ იქნა სკოლასთან მიმდებარე საავტომობილო გზაზე, მოსწავლეთა უსაფრთხო გადაადგილების მიზნით, სკოლასთან საგზაო უსაფრთხოებისთვის საჭირო საგზაო ნიშნების დაყენების საჭიროების განსაზღვრა და შესაბამისი რეკომენდაციების გაცემა. ასევე, საბჭოს სხდომებზე განხილულ იქნა სკოლებთან ხელოვნური უსწორმასწორობის, ქვეითთა გადასასვლელის, სიჩქარის შემზღუდავი ან „ბავშვების“ აღმნიშვნელი საგზაო ნიშნის განთავსებისა და შუქნიშნის დამონტაჟების საკითხები. 57 საჯარო სკოლაში სრულად შესრულდა გაცემული რეკომენდაციები, ყველა აღნიშნულ სკოლასთან განთავსდა საჭირო საგზაო ნიშნები, 14 საჯარო სკოლაში შესრულდა ნაწილობრივ, ხოლო, 179 საჯარო სკოლაში, საჭირო საგზაო ნიშნების განთავსების საკითხებთან დაკავშირებით, ჯერ კიდევ მიმდინარეობს სამუშაო პროცესი (პროგრესი - 50%).

- მართვის მოწმობის გამოცდების რეალურ პირობებში გატანა „CE“, „DE“ კატეგორიების/„C1E“, „D1E“ ქვეკატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.

აღნიშნული აქტივობის შესრულების მიზნით შესაბამისი ნორმატიული ცვლილებები განხორციელებულია. აქვე, რეალურ საგზაო პირობებში „CE“, „DE“ კატეგორიების/„C1E“, „D1E“ ქვეკატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებების მართვის უფლების მისაღები გამოცდები ამოქმედდება 2025 წლის 1 ოქტომბრიდან. ამასთან, 2024 წლის 31 ოქტომბერს გამოცხადდა ელ. ტენდერი (აუქციონის გარეშე), სადაც გამოვლინდა გამარჯვებული კომპანია და 2024 წლის 23 დეკემბერს გაუფორმდა #525 ხელშეკრულება "C" კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოწოდებაზე (პროგრესი - 50%).

- უკონტაქტო პატრულირების სამოქმედო არეალის გაფართოება. გაიზარდა უკონტაქტო პატრულირების საკონტაქტო არეალი, რომელსაც დაემატა შემდეგი მონაკვეთები: ქ. რუსთავეში - ტარას შევჩენკოს ქუჩა (ორმხრივად), დავით გურამიშვილის

ქუჩა (ორმხრივად), მიხეილ ლერმონტოვის ქუჩა (ორმხრივად), ცხრა ძმა ხერხეულიძის ქუჩა (ორმხრივად); ქ. მარნეულში - რუსთაველის ქუჩა (ორმხრივად) და აღმაშენებლის ქუჩა (ორმხრივად); საერთაშორისო მნიშვნელობის ფონიჭალა-მარნეული-გუგუთის საავტომობილო გზის 3.700 კმ. დან 28.800 კმ-მდე (ორმხრივად), საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის საავტომობილო გზის 20 კმ-დან 35 კმ-მდე, საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-წითელი ხიდის საავტომობილო გზის 21 კმ-ზე და ქ. თბილისის შემოსავლელი გზის 35 კმ-დან 49 კმ-ის ჩათვლით (პროგრესი - 100%).

- **ეროვნული ვიდეო მეთვალყურეობის სისტემის დამატებითი განვითარება, ვიდეო-კამერების შესყიდვა და დამონტაჟება.**

2024 წელს, ქვეყნის მასშტაბით დამატებით დამონტაჟდა 955 ვიდეოკამერა (პროგრესი - 100%).

- **საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციების მოწყობა საქართველოს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე.**

2024 წელს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე, საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციებით დაიფარა 169.52 კმ. სიგრძის საავტომობილო გზა. აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული მაჩვენებელი 2023 წლისთვის შეადგენდა 447.75 კმ-ს 200 კმ-ის ნაცვლად (შესრულდა გადაჭარბებით), რაც თავის მხრივ, აისახა 2024 წლის სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობის შესრულების მაჩვენებელზე (პროგრესი - 85%).

- **მომრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების მაქსიმალური დასაშვები ზღვარის შემცირების გავლენის შეფასება და რეკომენდაციების შემუშავება.**

შესაბამისი კვლევის განხორციელებისთვის ექსპერტის მოსაძიებლად შემუშავდა პროექტის პირველადი ვერსია და გაიგზავნა საგზაო უსაფრთხოების ობსერვატორიაში (პროგრესი - 25%).

- **შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო არეალის გაზრდა.**

აღსანიშნავია, რომ საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟებმა დაიწყეს ოპერირება 2024 წლის პერიოდში გახსნილ გზის შემდეგ მონაკვეთებზე:

1. ს1 საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი - სენაკი - ლესელიძე (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზა - კმ 175+600 - კმ 190+200 შორაპანი - არგვეთა - გზის მონაკვეთის სიგრძე 15 კმ; კმ 139 + 500 - კმ 146 ჩუმათელეთი - ხევი - გზის მონაკვეთის სიგრძე 6 კმ;

2. ს5 საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის (აზერბაიჯანის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზა - კმ 23 + 750 - კმ 44 + 600 ვაზიანი - საგარეჯო - გზის მონაკვეთის სიგრძე 23.8 კმ; გზა კმ 44 + 600 - კმ 50 საგარეჯოს შემოვლითი - გზის მონაკვეთის სიგრძე 7.6 კმ; კმ 92 + 400 - კმ 108 ბაკურციხე - წნორი - გზის მონაკვეთის სიგრძე 18 კმ;

3. ს2 საერთაშორისო მნიშვნელობის სენაკი - ფოთი (ასაქცევი) - სარფი (თურქეთის

რესპუბლიკის საზღვარი) - კმ 91 + 300 - კმ 104 + 300 ბათუმის შემოვლითი გზა - გზის მონაკვეთის სიგრძე 14 კმ;

ამასთან, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ახალი ნუსხის დამტკიცების შემდგომ, მოხდება საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2014 წლის 3 ივნისის N 412 ბრძანებაში „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მთავარი სამმართველოების (სამმართველოები) და მათში შემავალი დანაყოფების სამოქმედო ტერიტორიების განსაზღვრის შესახებ“ შესაბამისი ცვლილებების შეტანა (პროგრესი - 100%).

აღნიშნული ამოცანის ინდიკატორად განსაზღვრულია მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების რაოდენობა სიჩქარის მზომი საშუალებების (საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციები (ნომრის ამომცნობი. ე.წ. "ჭკვიანი" კამერების გამოყენებით), სიჩქარის მზომი სტაციონარული და არასტაციონარული ხელსაწყოები) წლის ბოლოსთვის არსებულ რაოდენობასთან მიმართებით (კლების პროცენტული მაჩვენებელი). 2019 წლისთვის საბაზისო მაჩვენებელი შეადგენს 1.905-ს. 2023 წლისთვის შუალედური მაჩვენებელი განსაზღვრული იყო 10%-იანი კლებით, ხოლო საბოლოო მიზანს წარმოადგენს 2025 წლისთვის 15%-იანი კლების მაჩვენებელი. 2024 წელს დაფიქსირებულია 1,569,735 დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევა. ამასთან, 2024 წლის ბოლოს საქართველოს მასშტაბით საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“-ის ბაზაზე საქართველოს მასშტაბით რეგისტრირებულია 620 საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექცია. შესაბამისად, 2024 წლისთვის ხსენებული ინდიკატორის მაჩვენებელი წარმოადგენს 2,531-ს, ამდენად, ამოცანის ინდიკატორთან მიმართებით, კლების ნაცვლად, სახეზეა 32%-იანი ზრდა. აღნიშნული დიდწილად განპირობებულია იმით, რომ 2024 წელს, 2019 წელთან შედარებით, საქართველოში არსებული ავტოპარკი გაზრდილია 36%-ით, რაც გულისხმობს 494 836 სატრანსპორტო საშუალებას.

ამავე ამოცანის კიდევ ერთი ინდიკატორია მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავებულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაშავებულთა რაოდენობა 2019 წლისთვის შეადგენდა 463 პირს. 2024 წლის მაჩვენებელი (533) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (463) მიმართებით, კლების ნაცვლად, გაზრდილია 15%-ით.

მაჩვენებლის ზრდა აღნიშნული დიდწილად განპირობებულია იმით, რომ 2024 წელს, 2019 წელთან შედარებით, საქართველოში არსებული ავტოპარკი გაზრდილია 36%-ით, რაც გულისხმობს 494 836 სატრანსპორტო საშუალებას. აქვე, აღსანიშნავია, რომ საგრძნობლად გაუმჯობესებულია საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მონაცემთა შეგროვებისა და დამუშავების მეთოდოლოგია, რომელიც ითვალისწინებს მონაცემთა შეგროვებას ევროკავშირის CADaS-ის სტანდარტის შესაბამისად შემუშავებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების აღრიცხვის ელექტრონული ბარათის საშუალებით. აღნიშნული იძლევა შესაძლებლობას მეტი სიზუსტით

მოხდეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი მიზეზების, მათ შორის, სიჩქარის გადაჭარბების დადგენა.

საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების ამოცანის შედეგის შეფასების კიდევ ერთ ინდიკატორს წარმოადგენს მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. 2019 წლის მდგომარეობით, დაღუპულთა რაოდენობის საბაზისო მაჩვენებელია 45 პირი. საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, შუალედური მაჩვენებელი 2023 წლისთვის უნდა შემცირებულიყო 10%-ით, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელად 2025 წლისთვის განსაზღვრულია 15%-იანი კლება.

2024 წელს სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე გარდაიცვალა 59 პირი. ამდენად, 2024 წლის მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლების მაგივრად, აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია 31 %-ით.

მაჩვენებლის ზრდა დიდწილად განპირობებულია იმით, რომ 2024 წელს 2019 წელთან შედარებით არსებული ავტოპარკი გაზრდილია 36%-ით, რაც გულისხმობს 494 836 სატრანსპორტო საშუალებას. ამასთან, აქაც აღსანიშნავია, რომ საგრძნობლად გაუმჯობესებულია საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მონაცემთა შეგროვებისა და დამუშავების მეთოდოლოგია.

ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის ფაქტების რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი ასევე ზემოხსენებული ამოცანის განხორციელების ერთ-ერთი ინდიკატორია. 2019 წელს აღნიშნულ მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის ფაქტების რაოდენობა შეადგენდა 29,924-ს. ეროვნული სტრატეგიის მიხედვით, დაგეგმილი იყო 2023 წლისთვის ზემოხსენებული რიცხვის 10%-იანი კლება, ხოლო 2025 წლისთვის 15%-იანი შემცირება.

2024 წელს ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის 19 189 ფაქტი დაფიქსირდა, ამდენად, 2024 წლის მაჩვენებლით სახეზეა კლება მეტობით (36%). ასევე, გადაჭარბებითაა მიღწეული კლების მაჩვენებელი 2025 წლის სამიზნე მაჩვენებელთან მიმართებითაც.

კიდევ ერთი ინდიკატორია მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების კლების პროცენტული მაჩვენებელი, რომლის საბაზისო მაჩვენებელიც 197 შემთხვევა შეადგენს. ამასთან, 2023 წლისთვის დაგეგმილი იყო 10%-იანი და 2025 წლისთვის 15%-იანი კლება.

2024 წლის მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლების მაგივრად, აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია +355%-ით. 2023 წელს მოტოციკლეტის (მოტოციკლეტი, მოპედი, მსუბუქი კვადროციკლი და ა.შ.) მონაწილეობით საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირდა 897 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის შესაბამისად.

აღსანიშნავია, რომ 2019 წელს რეგისტრირებული მოტოტრანსპორტის რაოდენობა იყო

9 398, ხოლო 2024 წელს რეგისტრირებულია 41,319 რაც წარმოადგენს 340% პროცენტთან ზრდას. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ 2022 წლის მარტიდან კანონმდებლობაში შევიდა შესაბამისი ცვლილება მოპედის და მსუბუქი კვადროციკლის სავალდებულო რეგისტრაციასთან დაკავშირებით, შესაბამისად 2019 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს მოპედი და მსუბუქი კვადროციკლი არ რეგისტრირდებოდა როგორც სატრანსპორტო საშუალება.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, 2019 წლის სტატისტიკაში არ არის შეტანილი მოპედის და მსუბუქი კვადროციკლის მონაწილეობით დაფიქსირებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები.

ასევე, ამოცანის შესრულების ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებული ქვეითად მოსიარულეების რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაშავებულთა რიცხვი 2019 წლისთვის შეადგენდა 1,773 პირს. ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, ამოცანის შესრულების მიზნით, წარმოდგენილი 2023 წლისთვის უნდა ყოფილიყო 10%-იანი, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელი 15%-იანი კლების სახით.

2024 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავდა 1,754 ქვეითი რაც 2019 წლის მონაცემებთან შედარებით არის 1%-იანი კლება.

1.3. უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა

საავტომობილო გზები უნდა იყოს დაპროექტებული და მოწყობილი იმგვარად, რომ პირველ რიგში, მოახდინოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის პრევენცია, ხოლო მეორე მხრივ, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დადგომის შემთხვევაში, თავიდან იქნეს აცილებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად ადამიანის დაღუპვა ან დაშავება.

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 17 აქტივობიდან: სრულად განხორციელდა აქტივობების 47% (8 აქტივობა), მეტწილად განხორციელდა 5.88% (1 აქტივობა), ნაწილობრივ განხორციელდა 17.6% (3 აქტივობა), შეჩერდა 5.88% (1 აქტივობა) და არ დაწყებულა 23.5% (4 აქტივობა).

ამოცანის ფარგლებში განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

ა) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-42) ახმეტა-თელავი-ბაკურციხის საავტომობილო გზის კმ25+000-კმ30+00 მონაკვეთზე მოეწყო 2 წრიული მოძრაობა, 2 ამალღებული ქვეითთა გადასასვლელი და რეგულირებადი შუქნიშნები და ტროტუარი დაახლოებითი სიგრძით 6900 გრძ./მ (პროგრესი - 100%);

ბ) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-42) ახმეტა-თელავი-ბაკურციხის საავტომობილო გზის კმ60-კმ63 მონაკვეთზე მოეწყო 1 წრიული მოძრაობა, ტროტუარი დაახლოებითი სიგრძით 1700 გრძ./მ და ქვეითთა ბილიკი დაახლოებითი სიგრძით 4500 გრძ./მ (პროგრესი - 100%);

გ) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-38) ვაზიანი-გომბორი-თელავის საავტომობილო გზის კმ27-კმ60 მონაკვეთზე მოეწყო ტროტუარი დაახლოებითი სიგრძით 4400 გრძ./მ და ლითონის მრუდხაზოვანი ძელები 35000 გრძ./მ (პროგრესი - 100%);

დ) იმერეთის მხარეში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების უსაფრთხოების ხარისხის და არსებული რისკების განსასაზღვრად ჩატარდა iRAP-ის (გზების საერთაშორისო შეფასების პროგრამა) კვლევა (პროგრესი - 100%);

ე) შიდა ქართლის, სამცხე-ჯავახეთის და გურიის მხარეებში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის, (სულ 52 მონაკვეთის, 938.5 კილომეტრის) უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად განხორციელდა ინსპექტირება, შესაბამისად, იდენტიფიცირებულია უსაფრთხოების პრობლემები, დასახული ღონისძიებების შესაბამისად მოწყობილია საგზაო ინფრასტრუქტურა (პროგრესი - 100%);

ვ) ქვეყნის მასშტაბით არსებულ საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის, (სულ 22 მონაკვეთის, 1328.4 კილომეტრის) უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად ინსპექტირების განხორციელება დაიწყო 2024 წელს და დასრულდება 2025 წელს დადგენილ ვადებში (პროგრესი - 15%);

ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია საავტომობილო გზებზე იდენტიფიცირებული და აღმოფხვრილი შავი წერტილების/პრობლემური მონაკვეთების რაოდენობა. აღნიშნულ საკითხზე მუშაობა დაწყებულია განუსაზღვრელი რაოდენობიდან. ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, შუალედური მაჩვენებელი 2023 წლისთვის უნდა წარმოადგენდეს 5-ს, ხოლო 2025 წლისთვის საბოლოო მაჩვენებელი 10-ს.

2024 წელს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ იდენტიფიცირებულია და შესაბამის უწყებებში გადაგზავნილია ინფორმაცია 2 შავი წერტილის და 13 პრობლემური მონაკვეთის შესახებ.

შინაგან საქმეთა სამინისტრო აქტიურ რეჟიმში ახორციელებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ანალიზს, პრობლემური მონაკვეთებისა და შავი წერტილების გამოვლენას. აღნიშნული მიზნით საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკურ დეპარტამენტში შექმნილია საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ანალიზის განყოფილება. 2024 წლის პირველი ნახევრისათვის, საქართველოს მასშტაბით გამოვლინდა 2 შავი წერტილი და 13 პრობლემური მონაკვეთი. აქტიურად მიმდინარეობს მონაცემების დამუშავება, რის საფუძველზეც შესაძლოა დამატებით გამოვლინდეს შავი წერტილები/პრობლემური მონაკვეთები, რომელთა შესახებაც ეცნობებათ შესაბამის უწყებებს. ამჟამად გამოვლენილია 2 შავი წერტილი: 1 - თბილისი (შეშლიძის ქუჩა) 1 - მცხეთა-მთიანეთში (სოფელი მისაქციელი) და 13 პრობლემური მონაკვეთი: 4 -თბილისში, 2 - აჭარაში, 2 - იმერეთში, 2 გურიაში, 1 - სამეგრელოში, 1 - სამცხე-ჯავახეთში, 1 - კახეთში.

ქ. თბილისში დაგეგმილი 6 აქტივობიდან სრულად განხორციელდა 50% (3 აქტივობა), მეტწილად განხორციელდა 16.6% (1 აქტივობა), ნაწილობრივ განხორციელდა 16.6% (1 აქტივობა) და შეჩერებულია 16.6% (1 აქტივობა).

ამოცანის ფარგლებში ქ. თბილისში განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

ა) ქალაქ თბილისის მასშტაბით გონიერი სატრანსპორტო სისტემის (ITS) დანერგვასთან დაკავშირებით, 2024 წლის განმავლობაში მიმდინარეობდა არსებულ მდგომარეობის შესწავლა

და საჭიროებების შეფასება. 2025 წლის მდგომარეობით მიმდინარეობს დეტალური დიზაინის შემუშავება. ამავე წელს იგეგმება სატრანსპორტო ნაკადების მართვის ცენტრის აპარატურული განახლება და სასერვერე ინფრასტრუქტურის მოწყობა მომდევნო ნაბიჯების განსახორციელებლად. 2025 წლის IV კვარტლიდან იგეგმება ტენდერების რამდენიმე ლოტად გამოცხადება ქ. თბილისის გონიერი სატრანსპორტო სისტემების და მათი შემადგენელი კომპონენტების შესასყიდად და დასანერგად. მთლიანი პროექტის დასრულების სავარაუდო თარიღია 2028 წლის I კვარტალი (პროგრესი - 20%);

ბ) 2024 წლის მანძილზე შემუშავდა მულტიმოდალური დაგეგმვის პრინციპების შესაბამისი საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემები და ტოპოგრაფიული გეგმები 560,000 კვ.მ-ზე დიდ ტერიტორიაზე (პროგრესი - 100%);

გ) ქალაქ თბილისის მასშტაბით 11 კრიტიკული მნიშვნელობის კვანძზე საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემებთან დაკავშირებით შემუშავდა მულტიმოდალური დაგეგმვის პრინციპების შესაბამისი საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემები ქუჩებზე და გამზირებზე რომლებიც თბილისის ძირითადი სატრანსპორტო ქსელის (TBT) ნაწილია. მათ შორის არის: ვაჟა ფშაველას გამზირი, თამარაშვილის გამზირი, პეკინის ქუჩა, შარტავას ქუჩა, მარშალ გელოვანის გამზირი, რობაქიძის გამზირი, წერეთლის გამზირი, მირიან მეფის ქუჩა, ხიზანიშვილის ქუჩა, ვეკუას ქუჩა, თამარ მეფის გამზირი, ჭავჭავაძის გამზირი, რუსთაველის გამზირი, ქეთევან წამებულის გამზირი, მოსკოვის გამზირი და პაიჭაძის ქუჩა. ქუჩების გარკვეულ ნაწილზე ინფრასტრუქტურული სამუშაოებიც დასრულებულია (პროგრესი - 100%);

დ) ქ. თბილისში შუქნიშნების და უსაფრთხოების კუნძულების მოწყობასთან დაკავშირებით აღსანიშნავია, რომ დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში, 2024 წლის განმავლობაში, მოწყობილია და მართვის ცენტრთან მიერთებულია 68 შუქნიშნის ობიექტი. ამასთან, მოეწყო 21 უსაფრთხოების კუნძული (პროგრესი - 100%);

ე) ქუჩებსა და მაგისტრალებზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირებისათვის ხელოვნური უსწორმასწორობის (ბორცვები) მოწყობასთან დაკავშირებით, აღსანიშნავია, რომ დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში 2024 წლის განმავლობაში დამონტაჟდა 5,676.75 გრძ. მ. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირების უსწორმასწორობები (ბარიერი). ამასთან, დემონტაჟი ჩატარდა 1937.50 გრძ. მ. ბარიერს (პროგრესი - 100%).

ამასთან, "საგზაო მოძრაობის შესახებ" საქართველოს კანონის გადახედვის მიზნით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ამ შემთხვევების შედეგად გამოწვეული სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების შემცირებისათვის მომზადდა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში და ადმინისტრაციულ-სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების პროექტები რაც ძირითადად გულისხმობს სიჩქარის მენეჯმენტს (Speed Management) და საგზაო მოძრაობაში ჩართული პირების მიმართ უსაფრთხოების სტანდარტის ამაღლებას (პროგრესი - 25%).

ამავე ამოცანის შესრულების შედეგების კიდევ ერთი ინდიკატორია მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიებების (Traffic Calming Measures) რაოდენობა (მაგალითად:

წრიული მოძრაობების, კუნძულების, სამოძრაო სიჩქარეების სამართავად არხირებული სამოძრაო ზოლები (channelization) მოწყობა და სხვა). 2019 წელს ეს მაჩვენებელი იყო 8. შუალედური მაჩვენებელი განსაზღვრულია 20, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელი 50 ერთეულით. აღსანიშნავია, რომ 2024 წლის მონაცემებით, მოწყობილია მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიებები (Traffic Calming Measures) რაოდენობა - 53 ცალი. 17 წრიული მოძრაობა, 47 კუნძული (მათ შორის ქ. თბილისში 21 კუნძული), 16 სამოძრაო სიჩქარეების სამართავად არხირებული სამოძრაო ზოლები (channelization) და სხვა.

1.4. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება
ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად ელემენტს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიით გათვალისწინებულ მიზნის მისაღწევად.

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 9 აქტივობიდან სრულად განხორციელდა აქტივობების 22.22% (2 აქტივობა), მეტწილად განხორციელდა 11.11% (1 აქტივობა), ნაწილობრივ განხორციელდა 22.22% (2 აქტივობა) და არ დაწყებულა 44.44% (4 აქტივობა).

ამოცანის შესრულების მიზნით, სრულად განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

- **"მიმეწონიანი" სატვირთო და სამგზავრო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზებზე კონტროლის სისტემის შექმნა.**

2024 წლის 27 ივნისს, „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში და საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში განხორციელდა ცვლილებები. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონს დამატა მუხლი 11¹ რომლის მიხედვითაც „M2“, „M3“, „N1“, „N2“, „N3“, „O3“, „O4“ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებები ექვემდებარებიან გზისპირა ზონაში საგზაო ინსპექტირებას სსიპ - „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს“ მიერ. ამასთან, საქართველოს მთავრობის ადმინისტრაციაში დასამტკიცებლად წარდგენილია შესაბამისი ნორმატიული აქტი - "გზისპირა ზონაში საგზაო ინსპექტირების წესი". აქვე, "გზისპირა ზონაში საგზაო ინსპექტირების წესით" გათვალისწინებული ღონისძიებების განსახორციელებლად, ინსპექტირებისთვის გათვალისწინებული აღჭურვილობებისა და საჭირო პუნქტების მოწყობისთვის მიმდინარეობს სახელმწიფო შესყიდვებთან დაკავშირებული პროცედურები. ასევე, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2024 წლის 10 სექტემბრის №1-1/338 ბრძანებით ცვლილება განხორციელდა საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულებაში. კერძოდ, ჩამოყალიბდა ინსპექტირების დეპარტამენტი და ახალი სამმართველოები - "დასავლეთ საქართველოს საგზაო ინსპექტირების სამმართველო" და „აღმოსავლეთ საქართველოს საგზაო ინსპექტირების სამმართველო". ამ ეტაპზე, მიმდინარეობს შესაბამისი კადრებით სამმართველოების დაკომპლექტება (პროგრესი: 80%).

- **პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებისას OBD სისტემის გამოყენებასთან**

დაკავშირებით შესაბამისი წინადადებების მომზადება.

2024 წლის 20 დეკემბრის N 04/843 წერილით სსიპ - „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ“ მიმართა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს და წარუდგინა წინადადება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირებისას საბორტო დიაგნოსტიკური სისტემის (OBD) სისტემის გამოყენებასთან დაკავშირებით (პროგრესი: 100%).

- პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების მონიტორინგის სისტემის შექმნა.

2024 წლის 27 ივნისს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში და საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში განხორციელდა ცვლილებები. კერძოდ, შეიცვალა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-9 პუნქტი და ამავე მუხლს დაემატა ახალი - მე-10 პუნქტი. აღნიშნული ცვლილებების საფუძველზე, სსიპ - „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“ უფლებამოსილია საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად განახორციელოს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის მონიტორინგი, მათ შორის, ვიდეომონიტორინგითა და ნებისმიერ დროს ადგილზე მისვლით.

ასევე, საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 12 დეკემბრის №44/ნ ბრძანებით დამტკიცდა „პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის მონიტორინგისა (მათ შორის, ვიდეომონიტორინგისა) და ინსპექტირების ცენტრის საქმიანობის მონიტორინგის განხორციელების წესი“.

აქვე, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2024 წლის 10 სექტემბრის №1-1/338 ბრძანებით ცვლილება განხორციელდა საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულებაში, კერძოდ, ჩამოყალიბდა "ინსპექტირების დეპარტამენტი" და „პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების ინსპექტირების სამმართველო“. ამ ეტაპზე მიმდინარეობს კვალიფიციური კადრებით სამმართველოს დაკომპლექტებისა და საჭირო აღჭურვილობის შესყიდვის პროცედურები (პროგრესი: 100%).

- ქვეყნის შიგნით მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებით ავტომობილზე სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობის მონტაჟისა და კალიბრაციის სისტემის დანერგვასთან დაკავშირებით წინადადებების მომზადება.

„ტექნიკური რეგლამენტის - „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს №400 დადგენილების მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტის საფუძველზე, ქვეყნის შიდა გადაყვანა-გადაზიდვაში ჩართული ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის ტექნიკური რეგლამენტის დებულებები სავალდებულო ხდება 2025 წლის 1-ელი ივნისიდან. ამასთან, 2024 წლის IV კვარტლის მდგომარეობით, ქვეყნის შიგნით მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებით ავტომობილზე

სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობის მონტაჟისა და კალიბრაციის სისტემის დანერგვაზე დამატებითი ინფორმაცია/პოზიცია არ არის წარმოდგენილი. აქვე, ამავე პერიოდის მდგომარეობით, სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოს სტატუსის განსაზღვრის მიზნით, სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოსთვის არცერთ დაინტერესებულ ორგანიზაციას არ მოუმართავს (პროგრესი: 50%).

- საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვასთან და ქვეყნის შიგნით მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებით ტაქოგრაფის მონტაჟისა და კალიბრაციის სისტემის დანერგვასთან დაკავშირებით წინადადებების მომზადება.

საქალაქთაშორისო მგზავრთა გადაყვანის მოწესრიგების მიზნით, 2023 წელს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო შესაბამისი საკანონმდებლო პაკეტი, ხოლო, 2024 წელს საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცდა ცვლილებები შესაბამის ტექნიკურ რეგლამენტებში, რომლებიც ეხება საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანებთან დაკავშირებულ წესებს, ასევე ავტოსადგურების სერტიფიცირების წესსა და პირობებს. კერძოდ, „ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №4 დადგენილებაში 2024 წლის 22 მაისს განხორციელებული ცვლილებით, გადამზიდველი, რომელიც ჩართულია საერთაშორისო რეგულარული სამგზავრო ან/და საერთაშორისო არარეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაში უნდა ფლობდეს ისეთ სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც აღჭურვილია ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობით – ტაქოგრაფით და სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობით.

ამასთან, 2024 წლის 22 მაისს ცვლილებები განხორციელდა „ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით ტვირთის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №32 დადგენილებაში, რომლის მიხედვითაც საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვის მაძიებელი, რომელზეც 2025 წლის 1 ივნისამდე არ ყოფილა გაცემული საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვა, სხვა სახის სანებართვო პირობებთან ერთად ვალდებულია გამოიყენოს მხოლოდ ის სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც აღჭურვილია ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობით – ტაქოგრაფითა და სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობით.

ასევე, როგორც უკვე აღინიშნა, 2024 წლის 27 ივნისს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში განხორციელებული ცვლილებების საფუძველზე, გზისპირა ზონაში საგზაო ინსპექტირებას ექვემდებარება ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე საკონტროლო მოწყობილობის (ტაქოგრაფის) და სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობის მონტაჟისა და კალიბრაციის წესების დაცვა (პროგრესი: 50%).

ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია ავტოსატრანსპორტო

საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების დახარვეზების მაჩვენებლის 56%-დან 2023 წლისთვის 50%-მდე, ხოლო 2025 წლისთვის 45%-მდე შემცირება.

2024 წელს განხორციელებული პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სტატისტიკა კი შემდეგია: სულ 1,146,969 ერთეული ტექნიკური ინსპექტირება, აქედან გამართული - 907,767, გაუმართავი - 235,203, აკრძალა გადაადგილება - 3,999 სატრანსპორტო საშუალებას.

2024 წელს დახარვეზების მაჩვენებელი შეადგენს 20.86%-ს, რაც საბაზისო მონაცემთან შედარებით მნიშვნელოვანი გაუმჯობესებაა.

კიდევ ერთი ინდიკატორია არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილის პროცენტული მაჩვენებლის 2023 წლისთვის არანაკლებ 70%-მდე, ხოლო 2025 წლისთვის არანაკლებ 73%-მდე გაზრდა საქართველოში პირველად რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საერთო რაოდენობაში. ამ კუთხით საყურადღებოა, რომ 2024 წელს საქართველოში განხორციელდა 145,540 ერთეული ავტოსატრანსპორტო საშუალების პირველადი რეგისტრაცია ხოლო, აქედან 2010 წლის შემდგომ გამოშვებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობამ შეადგინა 128,695 ერთეული. შესაბამისად, 2024 წლისთვის აღნიშნული მაჩვენებელი შეადგენდა 88.4%-ს. ამასთან, გასათვალისწინებელია ის ფაქტორიც, რომ „ტექნიკური რეგლამენტის – ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დამაბინძურებელი სხვადასხვა სახეობის სატრანსპორტო და სხვა მოძრავ-მექანიკური საშუალებებიდან გაფრქვევის (გამონაბოლქვის) ევროკავშირის კანონმდებლობით გათვალისწინებული ზღვრულად დასაშვები ნორმების საქართველოს ტერიტორიაზე სამოქმედოდ შემოღების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 28 ივნისის №238 დადგენილებით ქვეყანაში დაინერგა ავტომობილის ემისიის EURO V-ის სტანდარტი და 2024 წლის 1 იანვრიდან აკრძალა სტანდარტთან შეუსაბამო M1 და M2 კატეგორიის ავტომობილების რეგისტრაცია. შესაბამისად, აღნიშნული ღონისძიებამ 2024 წელს ხელს შეუწყო ხსენებული მაჩვენებლის მკვეთრ გაუმჯობესებას.

1.5. სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა

საერთაშორისო კვლევების თანახმად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად ადამიანის გარდაცვალების საერთო რაოდენობის დაახლოებით 50% ხდება შემთხვევის ადგილზე შემთხვევიდან რამდენიმე წუთში ან საავადმყოფოსკენ მიმავალ გზაზე.

ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველსაყოფად და მის შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგების სიმძიმის შესამცირებლად მნიშვნელოვანია, დაზარალებულთა მაქსიმალურად სწრაფი ტრანსპორტირება სამედიცინო ცენტრში კვალიფიცირებული სამედიცინო პერსონალის მიერ.

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 4 აქტივობიდან ნაწილობრივ განხორციელდა 75% (3 აქტივობა) და არ დაწყებულა 25% (1 აქტივობა)

ამოცანის შესრულების მიზნით დაგეგმილ აქტივობებს შორის განხორციელდა:

- ავტო-საგზაო შემთხვევის დროს დაშავებულთათვის მაღალი ხარისხის სასწრაფო გადაუდებელი სამედიცინო სერვისების მიწოდების მიზნით სასწრაფოს მედპერსონალის

კვალიფიკაციის ასამაღლებელი სწავლების განხორციელება (სასწრაფოს ბრიგადების ტრენინგები).

მაღალი ხარისხის სასწრაფო გადაუდებელი სამედიცინო სერვისების მიწოდების მიზნით, 2024 წელს გადამზადდა:

- 74 სასწრაფო ექიმი;
- 12 უმცროსი ექიმი;
- 232 ექთანი;
- 240 მძღოლი;
- 12 მოტომედიკოსი.

ტრენინგები ჩატარდა შემდეგი აკრედიტირებული პროგრამებით:

- "ტრავმული პაციენტის სტაბილიზაცია და ტრანსპორტირება და გადაუდებელი კარდიოვასკულური დახმარება";
- "გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების კურსი ექთნებისათვის";
- "პირველადი სამედიცინო დახმარება";
- "გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების კურსი სასწრაფო დახმარების ექიმებისთვის";
- "მოტო ტრანსპორტით გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების სპეციალიზაციის კურსი";

აქტივობის განხორციელების პროგრესია 50%.

- სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სამსახურში პარამედიკოსების მომზადება.

2024 წელს პარამედიკოსის კურსი წარმატებით გაიარა 99 პარამედიკოსმა, სწავლება მიმდინარეობს სახელმწიფოს მიერ აკრედიტირებული პროგრამით: "სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სამსახურის ექიმადელი, პრეჰოსპიტალური, გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების პარამედიკოსის სპეციალიზაციის კურსი". აქტივობის განხორციელების პროგრესია 50%.

- ევროკომისიის მიერ მოწოდებული დაზიანების ხარისხის შემფასებელი MAIS-ს (დაზიანების მაქსიმალურად შემოკლებული შკალა - Maximum Abbreviated Injury Score - MAIS) შკალის შესაბამისად - სერიოზული და მსუბუქი დაზიანების დეფინიციის მიღება და დანერგვა.

სერიოზული დაზიანების მადიფერენცირებელი MAIS+3-ს შკალის დანერგვა ითვალისწინებს სტაციონარიდან გასული პაციენტების აღრიცხვის ფორმა N066-ის ელექტრონულ ვერსიაში პროგრამული უზრუნველყოფის ინტეგრირებას და შესაბამის ცვლილებებს. ამასთან, მომზადებულია სამართლებრივი აქტის პროექტის პირველადი ვერსია და გადის შემდგომ პროცედურებს. აქტივობის განხორციელების პროგრესია 25%.

ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაღუპულ პირთა რაოდენობა ამავე მიზეზით დაშავებულ ყოველ 100 ადამიანზე (კლების პროცენტული მაჩვენებელი). 2019 წლისთვის აღნიშნული რიცხვი შეადგენდა 6.072-ს

ყოველ 100 ადამიანზე.

2024 წლის განმავლობაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად გარდაიცვალა 444 ადამიანი, ხოლო ამავე პერიოდში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაშავდა 7587 პირი. შესაბამისად, 2024 წლის მდგომარეობით მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორი შეადგენს 5.852-ს, რაც მიუთითებს 6%-იან კლებაზე.

გამოწვევები და რეკომენდაციები

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობა ან შემთხვევების შედეგად მიღებული სერიოზული ტრავმები ქვეყნის ეკონომიკისთვის მნიშვნელოვანი დანაკარგია და მათი შემცირება ერთ-ერთი არსებითი ფაქტორია ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური კეთილდღეობის უზრუნველყოფისთვის. ასევე, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები მნიშვნელოვან ფინანსურ ზიანს აყენებს როგორც დაშავებულებს და დაღუპულთა ოჯახებს, ასევე პოლიციის, სამედიცინო და სხვა უწყებების თუ ორგანიზაციების რესურსებს, რომლებსაც უწევთ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგებთან ბრძოლა.

მიუხედავად გარკვეული პროგრესისა, საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობა ქვეყანაში კვლავ გამოწვევას წარმოადგენს, რაც განპირობებულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულ და დაშავებულ პირთა რაოდენობით. სტატისტიკის მიმოხილვიდან თვალსაჩინოა, რომ საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი მაჩვენებლების კლების დინამიკა არ არის სტაბილური, რაც მიუთითებს ქვეყანაში ამ მიმართულებით არსებული სისტემის არამდგრადობისკენ.

აღსანიშნავია, რომ საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდის მიზნით მნიშვნელოვანი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროში საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტის შექმნასთან დაკავშირებით, რომელმაც ხელი უნდა შეუწყოს და ბიძგი მისცეს საგზაო უსაფრთხოების განვითარებისთვის შესაბამისი ინიციატივებს. ამასთან, ფუნქციების მეტად ეფექტურად განხორციელებისათვის, მნიშვნელოვანია აღნიშნული ინსტიტუტის კვალიფიციური კადრებით, შესაბამისი ინფრასტრუქტურითა და ფინანსური რესურსებით აღჭურვა.

მიუხედავად ბოლო წლებში მიღწეული პროგრესისა, კვლავ გამოწვევას წარმოადგენს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ დეტალური ინფორმაციისა და მონაცემების ხელმისაწვდომობა, რაც გააუმჯობესებდა ანალიტიკური მეთოდების გამოყენებას ამ მიმართულებით ღონისძიებების დაგეგმვის პროცესში. ამდენად, საგზაო უსაფრთხოების მართვის მიმართულებით მნიშვნელოვანია როგორც ადამიანური ისე ფინანსური რესურსების მობილიზება, მათ შორის საგზაო უსაფრთხოების ინდიკატორების დახვეწისა და მონაცემთა ბაზის გაუმჯობესებისთვის.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოში, ისევე როგორც გლობალურად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ძირითადი გამომწვევი მიზეზია სიჩქარის გადაჭარბება. 2024 წელსაც შეინიშნება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების ზრდა რამაც რეკორდულ ნიშნულს მიაღწია - 1,569,735 დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევა. ასევე, მზარდია სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავებულთა (2024 წელს მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავდა 533 პირი - ზრდა 15%) და დაღუპულთა რაოდენობა (2024 წელს სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაიღუპა 59 პირი - ზრდა 31%). ამდენად, საჭიროა ამ მიმართულებით შესაბამისი ქმედითი ღონისძიებების განხორციელება, მათ შორის ფართო-

მასშტაბიანი სოციალური კამპანიის ჩატარება, სიჩქარის გადაჭარბებაზე არსებული სანქციის გამკაცრება, მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების დასაშვები ზღვარის შემცირება, დასახლებულ პუნქტებში დადგენილი მაქსიმალური სიჩქარის შემცირება, აღსრულების მექანიზმის მეტად დახვეწა და სხვა. აღნიშნული ღონისძიებების სწრაფად გატარება ასევე მნიშვნელოვანია განსაკუთრებით მზარდი ავტოპარკის ფონზე. აქვე, მზარდი მობილობის ფონზე ყურადღება უნდა მიექცეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმზიდველობის გაზრდას, მათ შორის საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაყვანასთან დაკავშირებით.

ასევე, გამოწვევად რჩება უსაფრთხოების ღვედებისა და სხვა დამცავი მოწყობილობების გამოყენება (განსაკუთრებით უკანა სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედების გამოყენება). ამ მხრივ მნიშვნელოვანია გაგრძელდეს ღონისძიებები, მათ შორის, კანონმდებლობის დახვეწის მიმართულებით.

ბავშვები წარმოადგენენ საგზაო მოძრაობის ყველაზე დაუცველ მონაწილეებს. აღსანიშნავია, რომ 2024 წელს დაიღუპა 9 და დაშავდა 914 ბავშვი. ამდენად, მნიშვნელოვანია დაიხვეწოს კანონმდებლობა საგზაო მოძრაობაში ჩართული ბავშვების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად (მათ შორის საბავშვო სავარძლების გამოყენების ვალდებულების შემოღების გზით).

საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების მიმართულებით დიდი მნიშვნელობა აქვს ზოგადსაგანმანათლებლო სკოლებში კვლავ აქტიურად გაგრძელდეს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ საკითხებზე ბავშვების ცნობიერების ამაღლება. ასევე, მნიშვნელოვანია ხსენებული აქტივობის განხორციელება ადრეული და სკოლამდელი განათლების სისტემაშიც.

მიუხედავად გარკვეული პროგრესისა, მართვის მოწმობის მისაღები სისტემა კვლავ საჭიროებს გაუმჯობესებას, განსაკუთრებით წინასაგამოცდო მოსამზადებელი და საგანმანათლებლო მხარე, რომელიც დღესდღეობით საქართველოში ფუნქციონირებს არასისტემატიზებული და დაურეგულირებელი ფორმით. შესაბამისად მნიშვნელოვანია, მართვის მოწმობის მიღების მსურველი პირებისთვის სათანადო ხარისხის სატრენინგო და სასწავლო პროგრამების შეთავაზება და კანონმდებლობის დახვეწა.

აუცილებელია გაგრძელდეს ის ღონისძიებები, რომლებიც მიმართულია საგზაო ინფრასტრუქტურის უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესებისკენ, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, ყურადღება გამახვილდეს შავი წერილების იდენტიფიცირებაზე, რაც შემდგომ შესაბამის სახელმწიფო ორგანოებს მისცემს შესაძლებლობას მოახდინონ რეაგირება მაღალი რისკის შემცველ საგზაო მონაკვეთებზე. ამ მხრივ ერთ-ერთ ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს შეზღუდული ფინანსური შესაძლებლობები. შესაბამისად, დამატებითი რესურსების მობილიზებასთან ერთად მნიშვნელოვანია, რომ სწორად მოხდეს ღონისძიებების პრიორიტეტიზაცია და ასევე სწორად დაიგეგმოს ინტერვენციის ტიპები, რათა ოპტიმალურად მოხდეს პრობლემური მონაკვეთების მოწესრიგება.

საქართველოში კვლავ მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება მოძველებული ავტოპარკი, რაც ქმნის დამატებით რისკებს საგზაო უსაფრთხოებისთვის. ამ მხრივ, მნიშვნელოვანია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სისტემის შემდგომი დახვეწა, აღსრულებისა და

ადმინისტრირების გაუმჯობესების მიმართულებით. ასევე საყურადღებოა მძიმეწონიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ შრომის და დასვენების რეჟიმების, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის და სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების მიმართულებით არსებული რეგულაციების ეფექტური იმპლემენტაცია. ამასთან, როგორც ზემოთ აღინიშნა 2024 წელს მნიშვნელოვნად გაიზარდა მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პროცენტული მაჩვენებელი, რაც საჭიროებს ამ მიმართულებით მეტი აქცენტის გაკეთებას, მათ შორის L კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მოთხოვნის გავრცელების გზით. ასევე, მიუხედავად 2023 წელს საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებული გადაწყვეტილებისა ავტოსატრანსპორტო საშუალების EURO V-ის სტანდარტის შემოღებასთან დაკავშირებით, მნიშვნელოვანია ავტოპარკის განახლებაზე დამატებითი ინიციატივებზე მუშაობა (მათ შორის საგადასახადო კანონმდებლობის დახვეწის კუთხით).

გამოწვევას წარმოადგენს ერთიანი ტრავმის რეესტრის არ არსებობა, რომელშიც თავს მოიყრიდა შესაბამისი ინფორმაცია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებული პაციენტების შესახებ. ამდენად, მნიშვნელოვანია მობილიზდეს შესაბამისი ფინანსური რესურსი რათა შესაძლებელი იყოს ტრავმის რეესტრის სისტემის დანერგვაზე მუშაობა.