

საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის
სამოქმედო გეგმის წლიური ანგარიში
2022 წელი



სარჩევი

მოკლე მიმოხილვა.....	3
შესავალი	7
ზოგადი პროგრესი	8
დეტალური პროგრესი თითოეულ ამოცანასთან მიმართებაში.....	17
გამოწვევები და რეკომენდაციები	27

მოკლე მიმოხილვა

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

წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის № 353 დადგენილებით დამტკიცებული საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის 2022 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 (მათ შორის ლიეტუვა, შვედეთი, აშშ, გაერთიანებული სამეფო, ახალი ზელანდია და სხვა), 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 განათლებისა და მეცნიერების 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) და სხვა ადგილობრივი და საერთაშორისო ექსპერტების აქტიური ჩართულობით საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ და განკუთვნილია, როგორც პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების, ისე ნებისმიერი დაინტერესებული პირის/ორგანიზაციისათვის.

წარმოდგენილ ანგარიშში ასახულია ინფორმაცია 2022 წლის მდგომარეობით სამოქმედო გეგმის საფუძველზე შესასრულებელი აქტივობების პროგრესის შესახებ ინდიკატორებისა და სამოქმედო გეგმის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი და პარტნიორი უწყებების მითითებით.

2016 წელს საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული იყო საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია 2016-2020 წლებისათვის. სტრატეგიასთან ერთად შემუშავებული იყო ასევე მისი შესაბამისი სამოქმედო გეგმები (2017, 2018, 2019 და 2020 წლების). სტრატეგიით გათვალისწინებული ღონისძიებების შესრულებაზე მაკოორდინებელ უწყებად განსაზღვრული იყო საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანებით შექმნილი იყო საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისია და სამუშაო ჯგუფი, რომელიც ფუნქციონირებდა ხსენებულ პერიოდში.

2016-2020 წლებში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკა შემცირებულია 28%-ით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობა შემცირდა 23%-ით, ხოლო მძიმედ დაშავებულთა რაოდენობის მხრივ ფიქსირდება 32%-იანი კლება. აღნიშნული დაკავშირებულია მნიშვნელოვან აქტივობებთან და ღონისძიებებთან, რომლებიც განხორციელდა აღნიშნულ პერიოდში საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის ფარგლებში, კერძოდ: საქართველოს აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნულ მაგისტრალზე და დიდ ქალაქებში ანალიტიკური ვიდეო-სამეთვალყურეო სისტემის დანერგვა და შემდგომი განვითარება, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკანონმდებლო ცვლილებების განხორციელება, საგზაო უსაფრთხოების საკითხებზე ცნობიერების ამაღლებისკენ მიმართული ღონისძიებები, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ამოქმედება, საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგების მიზნით რიგი ღონისძიებების ჩატარება, საგზაო უსაფრთხოების აუდიტის/ინსპექტირებების ჩატარება და გამოვლენილი ნაკლოვანებების აღმოფხვრა, სასწრაფო სამედიცინო სერვისების გაუმჯობესება, სკოლებში ბავშვების ცნობიერების ამაღლებისკენ მიმართული აქტივობები და სხვა.

ქვეყნის საავტომობილო პარკის განუზრელი ზრდის ფონზე საგზაო უსაფრთხოების სათანადო დონეზე შენარჩუნება და გაუმჯობესება მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება და მასში ჩართული თითოეული უწყების თუ მონაწილის მხრიდან დიდ ძალისხმევას მოითხოვს.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს ქვეყნისთვის მნიშვნელოვან გამოწვევას, რაც ასევე გათვალისწინებულია 2021-2024 წლების საქართველოს სამთავრობო პროგრამით - „ევროპული სახელმწიფოს მშენებლობისთვის“, რომლის თანახმად საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტს. ამასთან, სამთავრობო პროგრამით პირდაპირ არის გათვალისწინებული საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და მისი სამოქმედო გეგმის შემუშავება და დამტკიცება, რომლის ფარგლებშიც განხორციელდება მნიშვნელოვანი აქტივობები და ღონისძიებები.

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 და სტატისტიკა და საინფორმაციო ტექნოლოგიების და ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემების გამოყენებას (ITS).

2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად სიჩქარის კონტროლი ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა, მიუხედავად გამკაცრებული სანქციებისა, ალკოჰოლური და ნარკოტიკული სიმთვრალის მდგომარეობაში ავტომობილის მართვა 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.

მიზანშეწონილია, დამუშავდეს სპეციალური სამთავრობო პროგრამის ინიციატივა, რომლის თანახმად განხორციელდება საქართველოში რეგისტრირებული ძველი ავტომობილების ახლით ჩანაცვლების ხელშეწყობა.

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.

სტრატეგიის განხორციელებისათვის საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების მონაწილეობით შეიქმნა უწყებათაშორისი კომისია და სამუშაო ჯგუფი.

ამასთან, საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის № 353 დადგენილებით დამტკიცებული სტრატეგიის 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმა მოიცავს დეტალურ აქტივობებსა და ღონისძიებებს ზემოთ ჩამოთვლილი ამოცანების შესასრულებლად. სამოქმედო გეგმის ჯამური საორიენტაციო ბიუჯეტი შეადგენს 85,682,248 ლარს.

წარმოდგენილი ანგარიში მოიცავს ინფორმაციას სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ამოცანებისა და აქტივობების შესრულების შესახებ ზემოხსენებული ხუთივე პრიორიტეტული მიმართულების ფარგლებში. ზემოაღნიშნული 5 ამოცანის განხორციელებისთვის 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებულია 47 აქტივობა.

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

1. განხორციელდა - 14 აქტივობა;
2. მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა - 12 აქტივობა;
3. მიმდინარე - მეტწილად შესრულდა - 11 აქტივობა;
4. არ დაწყებულა - 8 აქტივობა;
5. გაუქმებულია 1 აქტივობა;
6. შეჩერებულია 1 აქტივობა;
7. განხორციელდა დაგვიანებით - 0 აქტივობა;

შესავალი

საქართველოში ყოველწლიურად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ასობით ადამიანი იღუპება, ხოლო 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. გარდა ამისა, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების შემცირება განაპირობებს ჯანმრთელი ცხოვრების წლების გახანგრძლივებასა და შრომისუნარიანობის ზრდას, რაც მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს ადამიანური კაპიტალის განვითარების კუთხით. აღნიშნულს, თავის მხრივ, პოზიტიური გავლენა აქვს ქვეყნის ეკონომიკურ კეთილდღეობაზე.

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 გრძელვადიან პერსპექტივაში. აღნიშნული მძიმე შედეგი არ წარმოადგენს გარდაუვალ საზღაურს ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებისთვის. ავტომობილით სწრაფი გადაადგილების გზით გაზრდილი მობილობა შესაძლებელია უზრუნველყოფილი იქნას ეფექტური, შედეგებზე ორიენტირებული და რესურსებით უზრუნველყოფილი საგზაო უსაფრთხოების აქტივობით. 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 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის 2022 წლის შესრულების ანგარიშს (ივლისი-დეკემბერი). 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), საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის წლის №629 დადგენილებით დამტკიცებული „პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების, მონიტორინგისა და შეფასების წესის“ შესაბამისად.

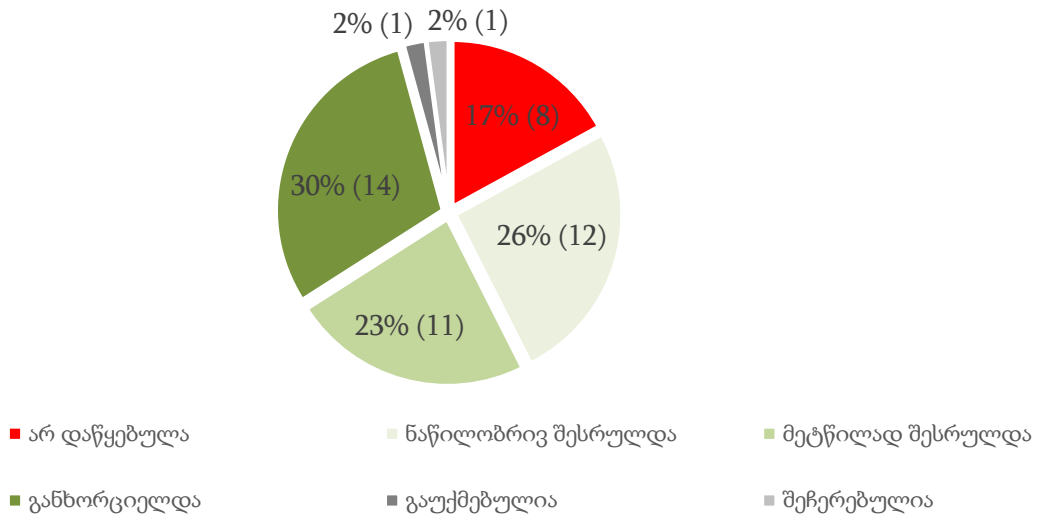
ზოგადი პროგრესი

სამოქმედო გეგმა მოიცავს 1 (ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება) მიზანს 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 2022-2023 წლების განმავლობაში დაგეგმილია 47 აქტივობის განხორციელება.

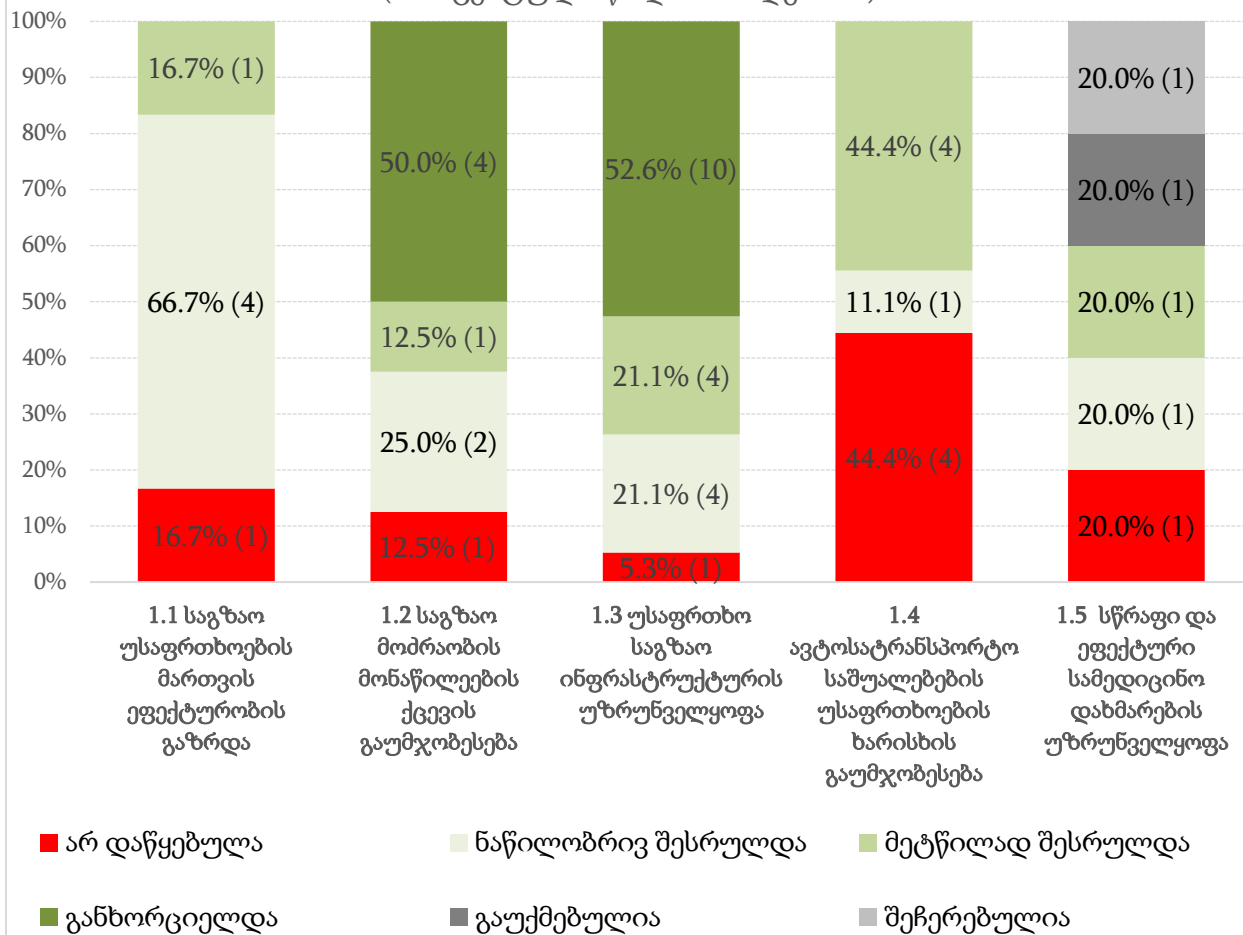
აღნიშნული ორწლიანი სამოქმედო გეგმის ფარგლებში გათვალისწინებული 47 აქტივობიდან 2022 წელს განსაზღვრული იყო 17 აქტივობის შესრულება, ხოლო 2023 წლის ბოლომდე იგეგმება დანარჩენი 30 აქტივობის შესრულება.

საანგარიშო პერიოდში (2022 წლის განმავლობაში) განხორციელდა 14 აქტივობა, რომელთა წილი მთელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების საერთო რაოდენობის 29,79%-ს შეადგენს.

დიაგრამა N1 - აქტივობების რაოდენობა მათი სტატუსების მიხედვით - 5 ამოცანა, 47 აქტივობა

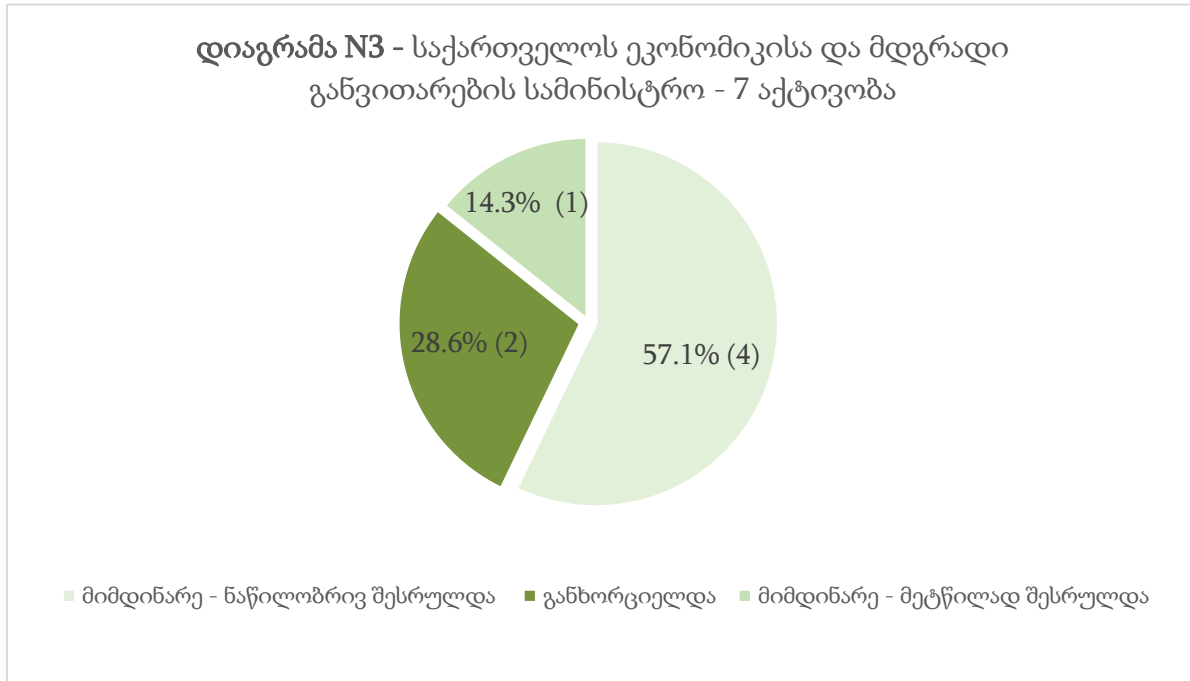


დიაგრამა N2 - ამოცანების შესაბამისად სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების განხორციელების დონე (პროცენტული წილი/რაოდენობა)



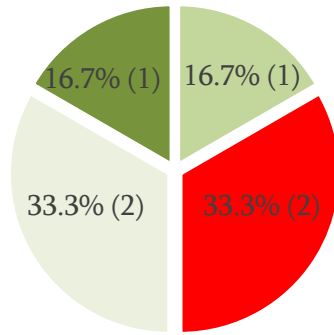
მთლიანად სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული თითოეული განმახორციელებელი უწყების მიერ დაგეგმილი აქტივობების შესრულება 2022 წლის მდგომარეობით კატეგორიების შესაბამისად შემდეგნაირად გადანაწილდა:

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
სულ 7 აქტივობა, აქედან: მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა - 4 აქტივობა;
მიმდინარე - მეტწილად შესრულდა - 1 აქტივობა; განხორციელდა - 2 აქტივობა.



საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო
სულ 6 აქტივობა, აქედან: არ დაწყებულა - 2 აქტივობა; მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა - 2 აქტივობა; მიმდინარე - მეტწილად შესრულდა - 1 აქტივობა; განხორციელდა - 1 აქტივობა.

დიაგრამა N4 - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო - 6 აქტივობა

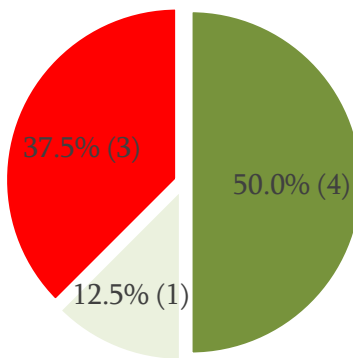


■ მიმდინარე - მეტწილად შესრულდა ■ არ დაწყებულია
■ მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა ■ განხორციელდა

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო

სულ 8 აქტივობა, აქედან: არ დაწყებულია - 3 აქტივობა; მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა - 1 აქტივობა; განხორციელდა - 4 აქტივობა.

დიაგრამა N5- სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო - 8 აქტივობა

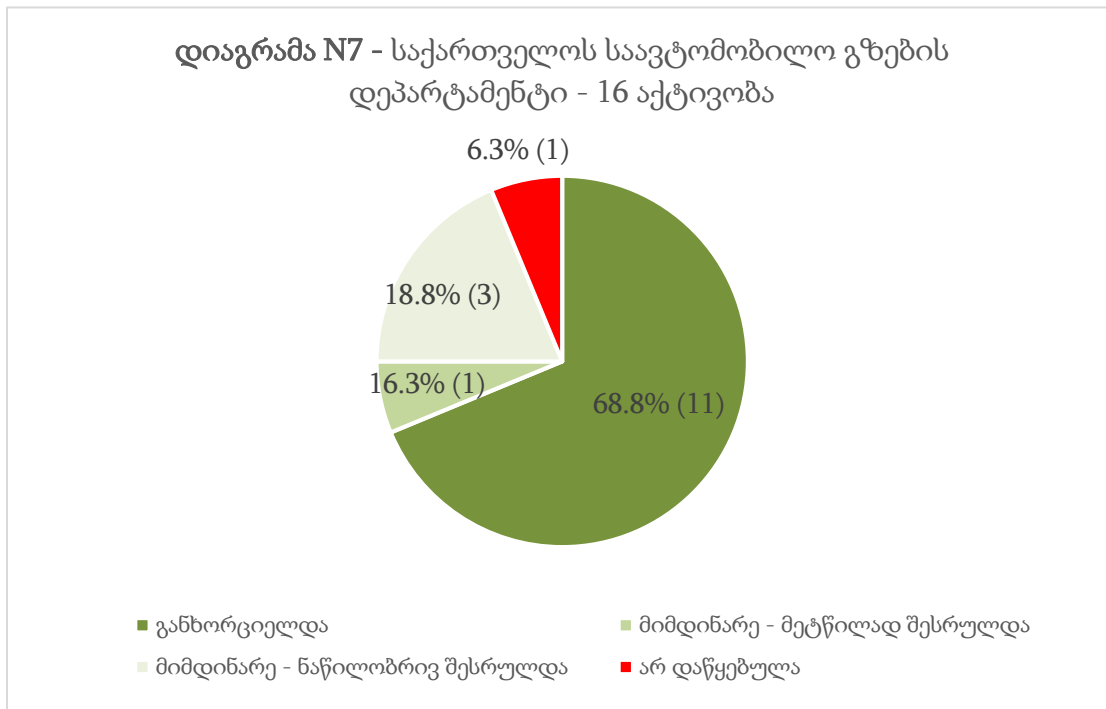


■ განხორციელდა ■ მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა ■ არ დაწყებულია

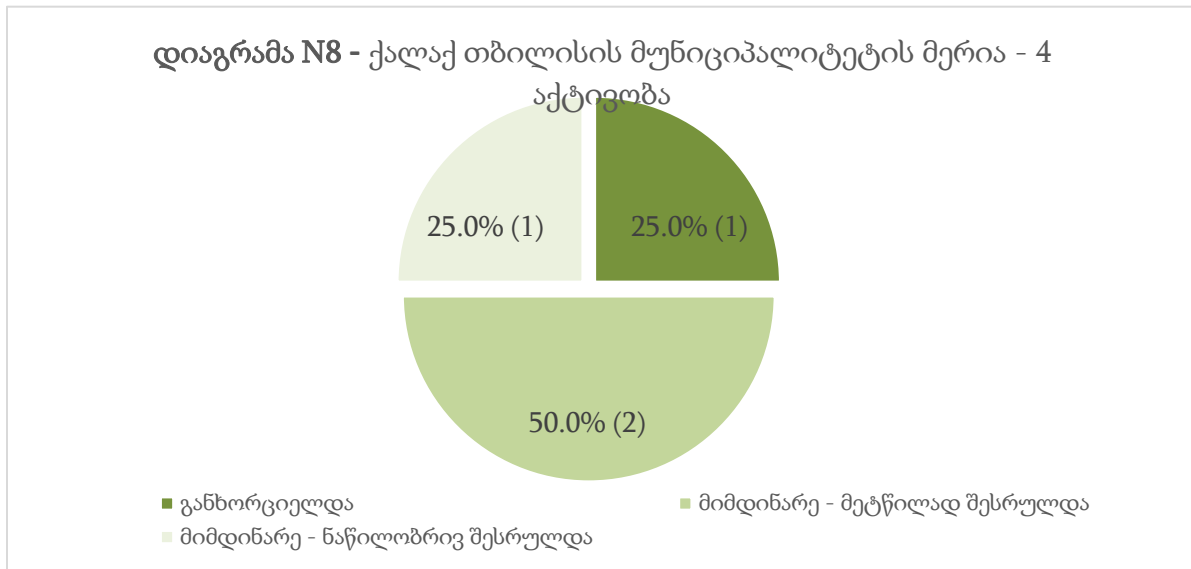
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი
 სულ 1 აქტივობა, აქედან:
 არ დაწყებულა - 1 აქტივობა.



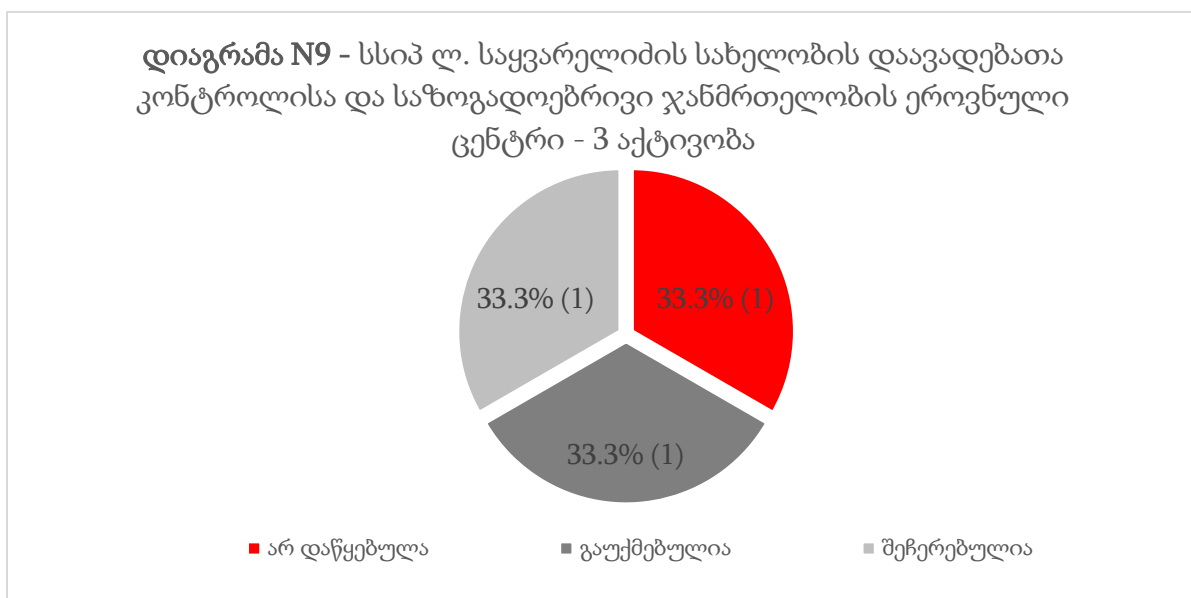
საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
 სულ 16 აქტივობა, აქედან:
 არ დაწყებულა - 1 აქტივობა; მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა -3 აქტივობა;
 მიმდინარე - მეტწილად შესრულდა - 1 აქტივობა; განხორციელდა - 11 აქტივობა.



ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის სსიპ - თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო
 სულ 4 აქტივობა, აქედან:
 მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა - 1 აქტივობა; მიმდინარე - მეტწილად შესრულდა - 2 აქტივობა; განხორციელდა - 1 აქტივობა.

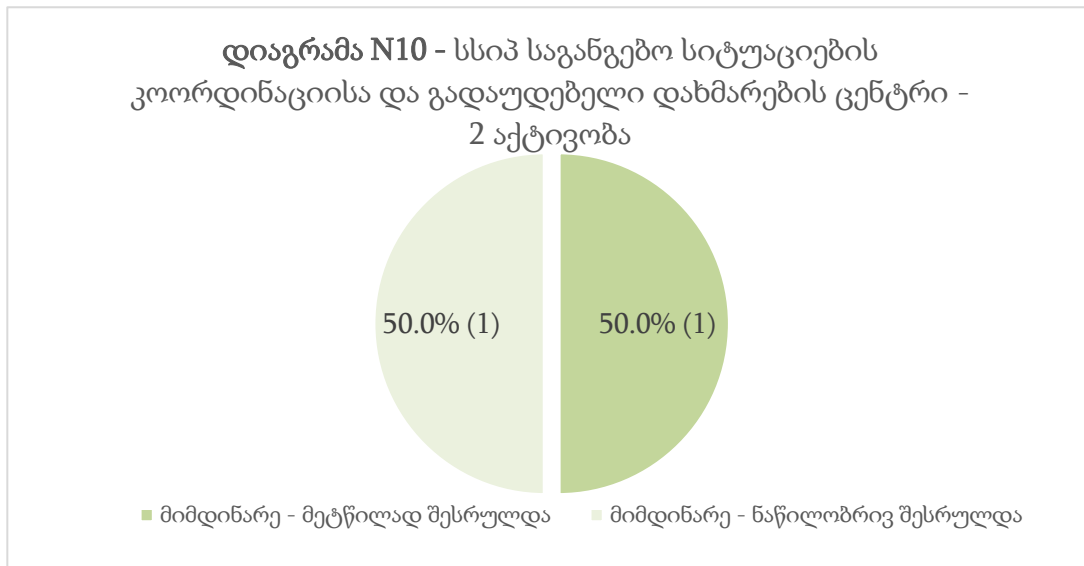


საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს სსიპ ლ. საყვარელიძის სახელობის დაავადებათა კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრი
 სულ 3 აქტივობა, აქედან: არ დაწყებულა - 1 აქტივობა; გაუქმებულია 1 აქტივობა; შეჩერებულია 1 აქტივობა.



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

სულ 2 აქტივობა, აქედან: მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა - 1 აქტივობა; მიმდინარე - მეტწილად შესრულდა - 1 აქტივობა.



თითოეული განმახორციელებელი უწყების მიერ მხოლოდ 2022 წლისთვის დაგეგმილი აქტივობების შესრულება კატეგორიების შესაბამისად შემდეგნაირად გადანაწილდა:

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

სულ 2 აქტივობა, აქედან:

მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა - 1 აქტივობა;

განხორციელდა - 1 აქტივობა.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო

სულ 1 აქტივობა, აქედან:

არ დაწყებულა - 1 აქტივობა.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო

სულ 4 აქტივობა, აქედან:

განხორციელდა - 4 აქტივობა.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი

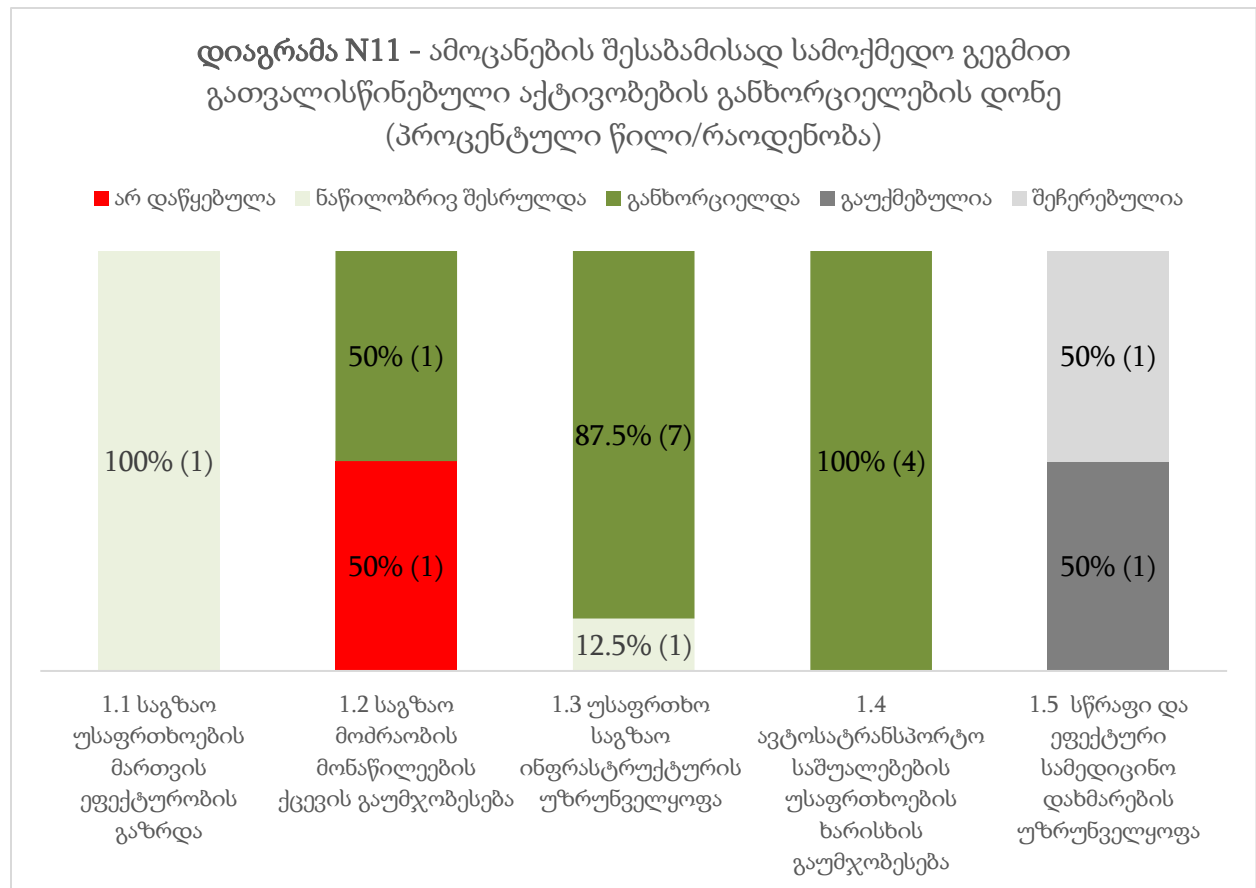
სულ 0 აქტივობა.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
 სულ 8 აქტივობა, აქედან: მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა -1 აქტივობა; განხორციელდა - 7 აქტივობა.

ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის სსიპ - თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო.
 სულ 0 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:
 გაუქმებულია 1 აქტივობა; შეჩერებულია 1 აქტივობა.

საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს სსიპ საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრი
 სულ 0 აქტივობა.

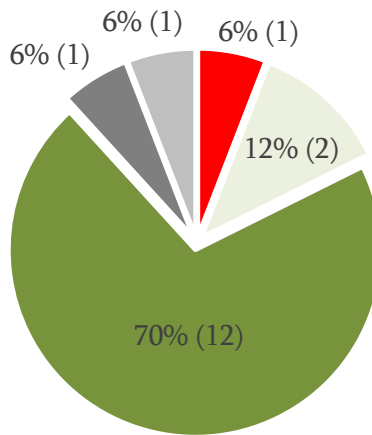


განმახორციელებელი უწყებების 2022 წლისთვის დაგეგმილი აქტივობების შესრულების ანგარიშებით წარმოდგენილი ინფორმაცია სტატუსების მიხედვით შემდეგნაირად გადანაწილდა:

1. არ დაწყებულა - 1 აქტივობა;
2. მიმდინარე - ნაწილობრივ შესრულდა - 2 აქტივობა;
3. მიმდინარე - მეტწილად შესრულდა - 0 აქტივობა;
4. განხორციელდა - 12 აქტივობა;
5. განხორციელდა დაგვიანებით -0 აქტივობა;
6. გაუქმებულია 1 აქტივობა;
7. შეჩერებულია 1 აქტივობა.

საანგარიშო პერიოდში განხორციელდა 2022 წლისთვის დაგეგმილი 17 აქტივობიდან 12 აქტივობა, რომელთა წილი 2022 წლისთვის გათვალისწინებული აქტივობების საერთო რაოდენობის 70,59%-ს შეადგენს.

დიაგრამა N12 - აქტივობების რაოდენობა მათი სტატუსების მიხედვით - 5 ამოცანა, 17 აქტივობა



■ არ დაწყებულა ■ ნაწილობრივ შესრულდა ■ განხორციელდა ■ გაუქმებულია ■ შეჩერებულია

დეტალური პროგრესი თითოეულ ამოცანასთან მიმართებაში

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, 2022-2023 წლისთვის, დაგეგმილია შესაბამისი აქტივობები, მათ შორის - საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი უწყების განსაზღვრის ან საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სააგენტოს შექმნის მიზნით, შესაბამისი სამართლებრივი აქტის პროექტის მომზადება, საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაფინანსების სტაბილური სისტემის შექმნის მიზნით წინადადებების/კონცეფციის და ნორმატიული აქტის პროექტის მომზადება. აღნიშნული აქტივობები ნაწილობრივ განხორციელებულია, რის შედეგადაც შეინიშნება 30%-იანი პროგრესი. უფრო ზუსტად, ევროკავშირის ტვინინგის პროექტის ფარგლებში მიმდინარეობს მუშაობა საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი უწყებისა და საგზაო უსაფრთხოების ფონდის შექმნის კონცეფციასთან დაკავშირებით. 2022 წლის განმავლობაში გაიმართა კონსულტაციები შესაბამის პასუხისმგებელ ორგანიზაციებთან და მომზადდა პირველადი ანგარიში. 2023 წლის განმავლობაში გაგრძელდება მუშაობა წამყვანი უწყების კონცეფციის შემუშავების მიზნით, რის შემდგომაც მოხდება შესაბამისი სამართლებრივი დოკუმენტების მომზადება. ასევე, დამატებით აქტივობებს წარმოადგენს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სრული აღრიცხვა და ანალიზი მონაცემთა ერთიანი ბაზის საშუალებით და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი ყველა შესაბამისი უწყებისთვის არსებულ მონაცემებზე ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა, შს სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების შესაბამისი მოსამსახურეების სრული გადამზადება საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემების შესაგროვებლად. ზემოხსენებული აქტივობების შესრულების ბოლო ვადად განსაზღვრულია 2023 წლის IV კვარტალი. 40% პროგრესია ნაჩვენები აღმოსავლეთ პარტნიორობის საგზაო უსაფრთხოების რეგიონალური ობსერვატორიის შექმნის მიზნით მემორანდუმის გაფორმების კუთხით - მომზადდა შესაბამისი მემორანდუმის პროექტი საგზაო უსაფრთხოების ობსერვატორიის შექმნის თაობაზე, რომელიც უნდა გაფორმდეს აღმოსავლეთ პარტნიორობის წევრ ქვეყნებს შორის. ამ ეტაპზე მიმდინარეობს კონსულტაციები ევროკომისიასა და აღმოსავლეთ პარტნიორობის ერთ-ერთ წევრ ქვეყანას შორის მემორანდუმის პროექტთან დაკავშირებით. ამასთან 2022 წლის განმავლობაში საქართველოს მხარის მიერ შემუშავებული იქნა პროექტის დაფინანსების საჭირო ყველა დოკუმენტაცია, რაც წარედგინა ევროკომისიას შემდგომი რეაგირებისთვის.,

ხოლო საგზაო უსაფრთხოების მონაცემთა ბაზის და საგზაო უსაფრთხოების მენეჯმენტის გაუმჯობესების მიზნით ევროკავშირის დახმარების პროგრამის Twinning-ის პროექტის განხორციელების მიმართულებით 50%-იანი პროგრესი შეინიშნება. კერძოდ, პროექტის ფარგლებში შემუშავებული იქნა რეკომენდაციებისა და ანგარიშების საწყისი პაკეტი. პროექტის ფარგლებში ჩასაბარებელი ერთეულების (რეკომენდაციები, ანგარიშები) დასრულება დაგეგმილია პროექტის დასრულების თარიღისთვის (2024 წლის თებერვალი).

მოცემული ამოცანის ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის სამოქმედო გეგმის შესრულების მაჩვენებელი, რომელიც 2019 წელს საბაზისო მაჩვენებლის სახით შეადგენდა 50%-ს, ხოლო სტრატეგიის თანახმად, შუალედური მაჩვენებელი 2023 წლისთვის განსაზღვრულია 65%-ით, ხოლო სამიზნე მაჩვენებელი 2025 წლისთვის შეადგენს 80%-ს.

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 6 აქტივობიდან, მეტწილად შესრულდა 1 აქტივობა, ნაწილობრივ შესრულდა 4 აქტივობა, ხოლო არ დაწყებულა 1 აქტივობის განხორციელება.

მიუხედავად იმისა, რომ მოცემული ამოცანის ფარგლებში განსაზღვრული ის აქტივობები, რომლებსაც პირდაპირი ეფექტი შეიძლება ჰქონდეთ ამ ინდიკატორის შესრულებაზე, ჯერ სრულად განხორციელებული არ არის (რაც მეტწილად განპირობებულია შესაბამისი აქტივობების შესრულების ვადების გათვალისწინებით),

2022 წლის განმავლობაში განხორციელდა (სრულად) 14 აქტივობა, რომელთა წილი მთელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების საერთო რაოდენობის (47 აქტივობა) 29,79%-ს შეადგენს. შესაბამისად, 2022 წლის მდგომარეობით სამოქმედო გეგმის შესრულების მაჩვენებელი შეადგენს 29,79 %-ს.

შესრულების 29,79 % 2022 წლის მდგომარეობით დადებით პროგრესზე მიუთითებს, რადგან ეროვნული სტრატეგიისა და სამოქმედო გეგმის დამტკიცება მოხდა 2022 წლის ივლისში და ამასთან სამოქმედო გეგმა მოიცავს 2 წლიან პერიოდს, რის გამოც აქტივობების უმრავლესობისთვის შესრულების ვადა განსაზღვრულია 2023 წლის ჩათვლით. ამასთან, სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებულ იმ აქტივობებისთვის, რომლების შესრულების ვადა 2022 წლის ჩათვლით იყო, მოცემული ინდიკატორი შეადგენს 70,59%-ს. შესაბამისად, 2023 წლის ბოლოსთვის მოცემული ამოცანის შუალედური მაჩვენებლის (65%) მიღწევა რეალისტურია.

1.2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება;

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად სიჩქარის კონტროლი ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა, მიუხედავად გამკაცრებული სანქციებისა, ალკოჰოლური და ნარკოტიკული სიმთვრალის მდგომარეობაში ავტომობილის მართვა კვლავ რჩება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთ-ერთ ძირითად გამომწვევ მიზეზად საქართველოში.

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

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 8 აქტივობიდან, განხორციელდა 4 აქტივობა, მეტწილად შესრულდა 1 აქტივობა, ნაწილობრივ შესრულდა 2 აქტივობა, ხოლო არ დაწყებულა 1 აქტივობის განხორციელება.

შესრულებული აქტივობები ითვალისწინებდა დამატებითი კვლევის ჩატარებასა და საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის მოძიებას დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების ე.წ. საპატიო სიჩქარის ლიმიტის (15 კმ/სთ) შემცირების მიმართულებით; ავტომობილის უკანა სავარძლებზე უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების მიმართულებით. ჩატარდა კვლევა და მომზადდა შესაბამისი კვლევის ანგარიში, შესაბამისად, აქტივობა 100%-ით განხორციელდა. სრულად განხორციელდა საკონსულტაციო-საპროექტო მომსახურების ფარგლებში ტრანზიტული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განცალკავებული ზოლების/დერეფნების დაგეგმარება და პროექტირება, გზაჯვარედინების, სატრანსპორტო კვანძების მოდელირება - განხორციელდა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განცალკავებული ზოლების, დერეფნების პროექტების რაოდენობა (არანაკლებ 1 150 000 კვ.მ) და არანაკლებ 150 გზაჯვარედინის, სატრანსპორტო კვანძის მოდელირება.

მეტწილად შესრულებულად შეიძლება მივიჩნიოთ საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით ცნობიერების ამაღლების მიზნით სოციალური კამპანიის განხორციელება. ამ მიმართულებით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ ან მისი ჩართულობით 2022 წლის განმავლობაში საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით ჩატარებული და გავრცელებული ღონისძიებების რაოდენობა იყო 7, ხოლო სამიზნე ღონისძიებების რაოდენობა შეადგენს 10-ს.

საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების მიზნით, 2023 წლის ბოლომდე კიდევ დაგეგმილია რამდენიმე აქტივობა - მართვის მოწმობის გამოცდების რეალურ პირობებში გატანა, რომელიც ეტაპობრივად იწერება; პოლიციის სარგებლობაში არსებული შესაბამისი ამოსაცნობი ნიშნების არმქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის ზრდა, უკონტაქტო პატრულირების განვითარება (საჭირო აღჭურვილობის შესყიდვა), რისთვისაც გაზრდილია უკონტაქტო პატრულირების ეკიპაჟების რაოდენობა 4 ერთეულით; ეროვნული ვიდეო მეთვალყურეობის სისტემის დამატებითი განვითარება, ვიდეო-კამერების შესყიდვა და დამონტაჟება, ამისათვის ყოველწლიურად ქვეყნის მასშტაბით დამატებით დამონტაჟებულია 300 ვიდეოკამერა; საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციების მოწყობა საქართველოს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე - ყოველწლიურად დამატებით არანაკლებ 200 კმ. სიგრძის საავტომობილო გზის მონაკვეთზე ამოქმედებულია საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციები.

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. 2022 წლის მაჩვენებელი (2.574) 2019 წლის საბაზისო

მაჩვენებელთან (1905) მიმართებით გაზრდილია 35.12%-ით. 2023 წლისთვის შუალედური მაჩვენებელი განსაზღვრულია 10%-იანი კლებით, ხოლო საბოლოო მიზანს წარმოადგენს 2025 წლისთვის 15%-იანი კლების მაჩვენებელი. ამავე ამოცანის კიდევ ერთი ინდიკატორია მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავებულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაშავებულთა რაოდენობა 2019 წლისთვის შეადგენდა 463 პირს. 2022 წლის მაჩვენებელი (526) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (463) მიმართებით გაზრდილია 13.61%-ით. სამოქმედო გეგმის თანახმად, 2023 წლამდე აღნიშნული რიცხვი უნდა შემცირდეს 10%, ხოლო 2025 წლისთვის 15%-ით. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების ამოცანის შედეგის შეფასების კიდევ ერთი ინდიკატორია მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაღუპულთა რაოდენობის საბაზისო მაჩვენებელია 45 პირი. 2022 წლის მაჩვენებელი (57) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (45) მიმართებით გაზრდილია 26.67%-ით. შუალედური მაჩვენებელი 2023 წლისთვის, საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, უნდა შემცირდეს 10%, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელი 2025 წლისთვის 15%-ით. 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 29924-ს. 2022 წლის მაჩვენებელი (29519) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (29924) მიმართებით მცირედით შემცირებულია 1,35%-ით. ეროვნული სტრატეგიის მიხედვით, დაგეგმილია ზემოხსენებული რიცხვის 2023 წლისთვის 10%-იანი, ხოლო 2025 წლისთვის 15%-იანი შემცირება. კიდევ ერთი ინდიკატორია მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების კლების პროცენტული მაჩვენებელი, რომლის საბაზისო მაჩვენებელიც 197 შემთხვევას შეადგენს. 2022 წლის მაჩვენებელი (473) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (197) მიმართებით გაზრდილია მნიშვნელოვნად 140,10%-ით. დაგეგმილია 2023 წლისთვის 10% და 2025 წლისთვის 15%-იანი კლება. ასევე, ამოცანის შესრულების ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებულთა ქვეითად მოსიარულეების რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაშავებულთა რიცხვი 2019 წლისთვის შეადგენდა 1773 პირს. 2022 წლის მაჩვენებელი (1504) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (1773) მიმართებით შემცირებულია 15,17%-ით. შუალედური მაჩვენებელი, ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, ამოცანის შესრულების მიზნით, წარმოდგენილი უნდა იყოს 10%-იანი, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელი 15%-იანი კლების სახით.

ამ ეტაპზე, ამოცანით განსაზღვრული 8 აქტივობიდან, 50% (4 აქტივობა) სრულად განხორციელდა. აღნიშნული მიუთითებს ამოცანის შესრულების პროცესის პროგრესზე. 12,5% (1 აქტივობა) მეტწილად შესრულდა, თუმცა აღნიშნული აქტივობის ბოლო ვადად მითითებულია 2023 წლის IV კვარტალი, შესაბამისად, სავარაუდოა ამ კუთხით შესამჩნევი პროგრესი. აქტივობათა 25% (2 აქტივობა) ნაწილობრივ შესრულდა, ხოლო დარჩენილი 12,5% (1 აქტივობა) ჯერ არ დაწყებულია.

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 19 აქტივობიდან: არ დაწყებულა - 1 აქტივობა; ნაწილობრივ შესრულდა - 4 აქტივობა; მეტწილად შესრულდა - 4 აქტივობა; სრულად განხორციელდა - 10 აქტივობა.

ამოცანის შესრულების მიზნით, სრულად განხორციელდა შემდეგი აქტივობები - კახეთის და შიდა ქართლის მხარეში საავტომობილო გზების განსაზღვრულ მონაკვეთებზე წრიული მოძრაობების, უსაფრთხოების კუნძულების, საგზაო ნიშნების და საგზაო მონიშვნების მოწყობა; ცალკე აქტივობაა იმერეთის, რაჭა-ლეჩხუმის და ქვემო სვანეთის მხარეში საავტომობილო გზების განსაზღვრულ მონაკვეთებზე წრიული მოძრაობების, უსაფრთხოების კუნძულების, საგზაო ნიშნების და საგზაო მონიშვნების მოწყობა. ორივე მათგანი წარმატებით განხორციელდა და ქვეყნის მასშტაბით, ამ მიმართულებით, სახელმწიფოს მხრიდან განისაზღვრა ყველა საჭირო უსაფრთხოების წესი. ასევე სრულად განხორციელდა ქვემო ქართლის მხარეში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების უსაფრთხოების ხარისხის და არსებული რისკების განსასაზღვრად iRAP-ის კვლევის ჩატარების აქტივობაც, რისთვისაც ჩატარდა iRAP-ის კვლევა 200 კილომეტრი სიგრძის საავტომობილო გზის მონაკვეთებზე. სამტრედია - გრიგოლეთის საავტომობილო გზის ლოტი 2-ის მონაკვეთზე (სიგრძით 18.5 კმ) გარე განათების ქსელის მოწყობაც შესრულებულად შეიძლება მივიჩნიოთ - მოწყობილია 18.5 კმ გარე განათების ქსელი. საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის (აზერბაიჯანის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის ლოჭინის სატრანსპორტო კვანძის და კვანძიდან ვაზიანის სამხედრო ბაზის წრიული მოძრაობის ჩათვლით გარე განათების ქსელის მოწყობაც წარმატებით შედგა - მოწყობილია 8.1 კმ გარე განათების ქსელი. საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-სენაკი-ლესელიძის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ 46-კმ 71 (სავარაუდო სიგრძით 25 კმ) ციხისძირი-შავშვების მონაკვეთზე (მარცხენა მიმართულება) მოეწყო 25 კმ გარე განათების ქსელი. საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-სენაკი-ლესელიძის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის თბილისი-გორის მონაკვეთზე არსებული სატრანსპორტო კვანძებზე მოეწყო 28.65 კმ გარე განათების ქსელი. (ს-1) საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-სენაკი-ლესელიძის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) შესაბამის მონაკვეთებზე გარე განათების ქსელის მოწყობის სამუშაოების განხორციელება. იმერეთის, სამეგრელო-ზემო სვანეთის, რაჭა-ლეჩხუმისა და ქვემო სვანეთის და აჭარის რეგიონებში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის, (სულ 82 მონაკვეთის, 2121.1 კილომეტრის) უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად ინსპექტირების განხორციელება. ორივე მათგანი სრულად შესრულდა. საქართველოზე გამავალი E60 და E70 მარშრუტზე არსებულ საავტომობილო გზებზე ორ კილომეტრიან რადიუსში პრობლემური მონაკვეთების იდენტიფიცირება და პრიორიტეტიზაცია, გრძელი სიის შედგენა.

პრიორიტეტული სიის შედგენა და ადგილებზე საგზაო უსაფრთხოების ინსპექტირება, შავი წერტილების მოკლე სიის შედგენა და დეტალური ხარჯთაღრიცხვის, საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადება, რისთვისაც საქართველოზე გამავალი E60 და E70 მარშრუტზე არსებულ საავტომობილო გზებზე ორ კილომეტრიან რადიუსში შავი წერტილები იდენტიფიცირება და პრიორიტეტიზაცია ჩატარებულია, გრძელი სია შედგენილია. პრიორიტეტული სიის შედგენა და ადგილებზე საგზაო უსაფრთხოების ინსპექტირება ჩატარებულია, შავი წერტილების მოკლე სია შედგენილია და ხარჯთაღრიცხვა, დეტალური საპროექტო დოკუმენტაცია მომზადებულია.

გარკვეული აქტივობები ჯერ კიდევ არ არის სრულად შესრულებული (მეტწილად შესრულდა - 4 აქტივობა), თუმცა 2022 წელს მეტწილად განხორციელდა. მათ შორის, საგზაო მოძრაობის ორგანიზების ტექნიკური საშუალებები - საგზაო ნიშნების, მონიშვნების და შუქნიშვნების გამოყენების ტექნიკური რეგლამენტის შემუშავება. ამისათვის, მომზადდა დოკუმენტების სამუშაო ვერსია, საკანონმდებლო ცვლილებები წარდგენილია პარლამენტში განსახილველად და დასამტკიცებლად. მცხეთა-მთიანეთის რეგიონში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებელი ღონისძიებების განხორციელება (ლითონის მრუდხაზოვანი ძელების და ფოლადის ბაგირების მოწყობა). აღნიშნული აქტივობა წარიმართა დაგეგმილ ვადებში და ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. მოეწყო 84 108 გრძ/მ ლითონის მრუდხაზოვანი ძელები, ხოლო ფოლადის ბაგირების მოწყობა დაგეგმილია 2023 წელს. ქ. თბილისში შუქნიშვნების, დეტექტორების, კამერების და კონტროლერების თანმდევი მომსახურებით დამონტაჟება და მათი მართვის ცენტრთან მიერთება და უსაფრთხოების კუნძულების მოწყობა, რისთვისაც ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში შუქნიშვნის ძველი ობიექტების ახლებით ჩანაცვლების და ახალი ობიექტების მოსაწყობად განხორციელდა შუქნიშვნების, დეტექტორების, კამერების, და კონტროლერების (თანმდევი მომსახურებით) დამონტაჟება და მათი მართვის ცენტრთან მიერთება. ხელშეკრულების ფარგლებში დამონტაჟდა 21 ცალი შუქნიშვნის ობიექტი. ამასთან, ჩატარდა დედაქალაქის ქუჩებისა და მაგისტრალის მცირე ინფრასტრუქტურული პროექტირება-მშენებლობა-რეაბილიტაცია-რეკონსტრუქციის სამუშაოები, (პანდუსები, ტროტუარები) მოწყობა, რაც გეგმის სრულად შესრულებას მოიცავს. 2023 წლისთვის იგეგმება დამატებითი ინფრასტრუქტურული სამუშაოების შესრულება. ასევე მეტწილად განხორციელდა ქალაქ თბილისის ქუჩებსა და მაგისტრალზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირებისათვის ხელოვნური უსწორმასწორობის (ბორცვები) შექმნა-მონტაჟი - სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირების ხელოვნური უსწორმასწორობები ძირითადად მონტაჟდება სასწავლო დაწესებულებების მიმდებარედ, რათა იძულებით შემცირდეს სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარეები, რაც უზრუნველყოფს მოსწავლე ახალგაზრდობის უსაფრთხოებას. 2023 წლის განმავლობაში იგეგმება დარჩენილი 23% სრულად ათვისება. გეგმით გათვალისწინებული 4000 გრძივი მეტრიდან, საანგარიშო პერიოდში დამონტაჟებულია 3099 გრძივი მეტრი რაც წარმოადგენს სრული გეგმის 77%.

ამ ეტაპზე, ნაწილობრივ განხორციელებულის სტატუსი (ნაწილობრივ შესრულდა - 4 აქტივობა) აქვს შემდეგ აქტივობებს - ქალაქ თბილისში მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესებისა და უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით ავტობუსის გაჩერებებზე მგზავრთა მოსაცდელის მოწყობა. აღნიშნული აქტივობის განხორციელების მიზნით, დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში არსებულ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებზე მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესების და უსაფრთხოების მიზნით მუნიციპალიტეტის მერიამ დაამონტაჟა სხვადასხვა ტიპის 148 ცალი მგზავრთა მოსაცდელი. 2023 წლის განმავლობაში იგეგმება სრულად განხორციელდეს მგზავრთა მოსაცდელის მონტაჟი. გეგმით გათვალისწინებული 300 მოსაცდელიდან, საანგარიშო პერიოდში დამონტაჟებულია 148 ცალი მოსაცდელი რაც წარმოადგენს სრული გეგმის 49%. ნაწილობრივ განხორციელდა გურიის და იმერეთის მხარეში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე ზენორმატიულად დატვირთული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის საკონტროლემბლად შესაბამისი სასწორების შექმნა - აღნიშნულ აქტივობასთან დაკავშირებით ხელშეკრულება გაფორმებულია, მიმდინარეობს სასწორების დამზადება, რის შემდგომაც განხორციელდება მოწოდება. აღნიშნულ აქტივობას საბოლოო სტატუსად განესაზღვრება "განხორციელდა დაგვიანებით". სამტრედია - გრიგოლეთის საავტომობილო გზის: ლოტი 1. (სავარაუდო სიგრძით 11.5 კმ). გარე განათების ქსელის მოწყობაც, ასევე, ნაწილობრივია განხორციელებული. აღნიშნული აქტივობით განსაზღვრული სამუშაოების შესრულება დაწყებულია, დასრულება დაგეგმილია 2023 წლის III კვ.-მდე. ნაწილობრივ განხორციელდა სამტრედია - გრიგოლეთის საავტომობილო გზის: ლოტი 4. (სავარაუდო სიგრძით 9 კმ). გარე განათების ქსელის მოწყობა - აღნიშნული აქტივობით განსაზღვრული სამუშაოების შესრულება დაწყებულია, დასრულება დაგეგმილია 2023 წლის III კვ.-მდე.

ამოცანის ფარგლებში არ დაწყებულა მხოლოდ 1 აქტივობა, კახეთის, ქვემო-ქართლის და მცხეთა-მთიანეთის რეგიონებში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის, (სულ 77 მონაკვეთის, 2162.2 კილომეტრის) უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად ინსპექტირების განხორციელება. აღნიშნული აქტივობა განხორციელდება შიდა რესურსების გამოყენებით, განსაზღვრულ ვადებში 2023 წელს.

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. ამისათვის E60 ავტომაგისტრალზე ზაჰესი-სერამის მონაკვეთზე ერთ დონეზე პირდაპირი მიერთებების აღმოსაფხვრელად მოეწყო ლითონის მრუდხაზოვანი ძელები და გადაადგილება ხორციელდება არსებული ადგილობრივი საავტომობილო ქსელის გამოყენებით. მაჩვენებელი საანგარიშო წლისთვის (2022 წლისთვის) არის 5, შესაბამისად 2023 წლის მაჩვენებელი უკვე მიღწეულია. ამოცანის შესრულების შედეგების კიდევ ერთი ინდიკატორია მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიებების (Traffic Calming Measures) რაოდენობა (მაგალითად: წრიული მოძრაობების, კუნძულების, სამოდრაო სიჩქარეების სამართავად არხირებული სამოდრაო ზოლები (channelization) მოწყობა და სხვა). 2019 წელს ეს მაჩვენებელი იყო 8.

შუალედური მაჩვენებელი განსაზღვრულია 20, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელი 50 ერთეულით. საანგარიშო წლისთვის მაჩვენებელი უკვე 20-ის ტოლია. მოწყობილია მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიებები (Traffic Calming Measures) რაოდენობა - 20 ცალი. 10 წრიული მოძრაობა, 24 კუნძული, 15 სამოდრაო სიჩქარეების სამართავად არხირებული სამოდრაო ზოლები (channelization) და სხვა. ზემოხსენებულ ინდიკატორებზე უდიდესი გავლენა აქვს შესრულებულ აქტივობებს, რომელთაგან სრულად განხორციელდა 52.63%. აქტივობათა 21.05% მეტწილად შესრულდა. ანალოგიური პროცენტული მაჩვენებლითაა წარმოდგენილი ნაწილობრივ შესრულებული აქტივობები, ხოლო აქტივობების 5.26%-ის შესრულება არ დაწყებულა.

1.4. 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.

მიზანშეწონილია, დამუშავდეს სპეციალური სამთავრობო პროგრამის ინიციატივა, რომლის თანახმად განხორციელდება საქართველოში რეგისტრირებული ძველი ავტომობილების ახლით ჩანაცვლების ხელშეწყობა.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით 2022-2023 წლებისთვის დაგეგმილია შესაბამისი აქტივობები - ქვეყნის შიდა საავტომობილო გადაყვანა-გადაზიდვების მოწესრიგების მიზნით, საკანონმდებლო ცვლილებების მომზადება, რომელიც სრულად განხორციელდა. კერძოდ, მომზადებულია საკანონმდებლო პაკეტი:

ა) „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე;

ბ) „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე;

გ) „სალიცენზიო და სანებართვო მოსაკრებლების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე;

დ) „სამეწარმეო საქმიანობის კონტროლის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე;

ე) საქართველოს ორგანულ კანონში „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“ ცვლილების შეტანის შესახებ;

ვ) საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ.

გაეროს "ტიპის აღიარების შესახებ" 1958 წლის შეთანხმების დებულებების საქართველოს კანონმდებლობაში იმპლემენტაციის მიზნით საკანონმდებლო ცვლილებების,

ტექნიკური რეგლამენტისა და სამოქმედო გეგმის პროექტის შემუშავებაც ასევე წარმატებით განხორციელდა. ამისათვის, 2022 წლის 20 ოქტომბერს მიღებულ იქნა „სავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონი (N1948).

აღნიშნული კანონის საფუძველზე შემუშავებული იქნა საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 16 იანვრის N15 დადგენილება ტექნიკური რეგლამენტის „სატრანსპორტო საშუალებისა და ავტონაწილების ტიპის დამტკიცების წესის“ დამტკიცების თაობაზე. სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის მეტად დახვეწა და შესაბამისი ნორმატიულ აქტში ცვლილების განხორციელებაც სრულად შესრულდა. კერძოდ, საქართველოს მთავრობისთვის წარდგენილია ნორმატიული აქტის პროექტი.

სატრანსპორტო საშუალებით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაში ან/და საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვაში ჩართულ პირთა საწყისი კვალიფიკაციის და პერიოდული გადამზადების სასწავლო ცენტრების რეგულირება კიდევ ერთი 100%-ით განხორციელებული აქტივობაა. საქართველოს მთავრობისთვის წარდგენილია ნორმატიული აქტის პროექტი.

ნაწილობრივ განხორციელდა "მძიმეწონიანი" სატვირთო და სამგზავრო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა პროფესიული კომპეტენტურობის ასამაღლებელი რეგიონალური მნიშვნელობის ტრენინგ-ცენტრის მშენებლობა/მოწყობა. დაწყებულია მშენებლობა რეგიონალური მნიშვნელობის მძღოლთა პროფესიული მომზადების ტრენინგ-ცენტრის მოწყობის მიზნით.

ჯერჯერობით არ დაწყებულა შემდეგი აქტივობების განხორციელება - L კატეგორიის ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაქვემდებარებასთან დაკავშირებით შესაბამისი კვლევის განხორციელება და საუკეთესო პრაქტიკის შესწავლა (მომზადებულია შესაბამისი ანგარიში ან ნორმატიული აქტის პროექტი); “ტექნიკური რეგლამენტის – „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს N400 დადგენილებაში შესაბამისი ცვლილებების შეტანა (საქართველოს მთავრობისთვის წარდგენილია ნორმატიული აქტის პროექტი); გზებზე კონტროლის სისტემის შექმნის მიზნით საკანონმდებლო ცვლილებების მომზადება (შესაბამისი საკანონმდებლო პაკეტის შემუშავება იგეგმება პარლამენტის საშემოდგომო მოსმენებისთვის.).

დამატებით, კიდევ ერთ აქტივობას წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე განთავსებული სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების ინსპექტირების განსახორციელებლად შესაბამისი ორგანიზაციების აკრედიტაციისათვის აკრედიტაციის სქემის მომზადება განახლებული “ტექნიკური რეგლამენტის – „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს N400 დადგენილების შესაბამისად.

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

2022 წელს განხორციელდა 1028674 ერთეული ტექნიკური ინსპექტირება შემდეგი შედეგებით: გამართული 733454; გაუმართავი 291372; აეკრძალა გადაადგილება 3848.

გასათვალისწინებელია, რომ საბაზისო მაჩვენებელი (56%) საჭიროებს კორექტირებას, რადგანაც პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შედეგების ერთიან ბაზაში მოქცევის შემდეგ მნიშვნელოვნად შეიცვალა სტატისტიკის აღრიცხვიანობა და შესაბამისი მეთოდოლოგია, რის შედეგადაც 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელი უნდა იყოს 45.08%. შესაბამისად, აღნიშნული სტატისტიკიდან გამომდინარე 2022 წელს დახარვეზების მაჩვენებელი შეადგენს 28.7%-ს, რაც საბაზისო მონაცემთან შედარებით მნიშვნელოვანი გაუმჯობესებაა.

კიდევ ერთი ინდიკატორია არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილის პროცენტული მაჩვენებლის 2023 წლისთვის 67.8%-დან არანაკლებ 70%-მდე, ხოლო 2025 წლისთვის არანაკლებ 73%-მდე გაზრდა საქართველოში პირველად რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საერთო რაოდენობაში. ამ კუთხით საყურადღებოა, რომ 2022 წელს საქართველოში განხორციელდა 104785 ერთეული ავტოსატრანსპორტო საშუალების პირველადი რეგისტრაცია. აქედან 2010 წლის შემდგომ გამოშვებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობამ შეადგინა 76342 ერთეული. შესაბამისად, საანგარიშო წლისთვის აღნიშნული მაჩვენებელი შეადგენს 72.9%-ს.

სამოქმედო გეგმის მიხედვით, ამოცანის ფარგლებში გათვალისწინებული იყო 9 აქტივობის განხორციელება, საიდანაც არ დაწყებულა 4 აქტივობა, ნაწილობრივ შესრულდა 1 აქტივობა, ხოლო მეტწილად შესრულდა 4 აქტივობა.

ამ ეტაპზე, ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილ აქტივობებს შორის სრულად არც ერთი მათგანი არ არის განხორციელებული. მეტწილად განხორციელდა 44.4%, ნაწილობრივ შესრულდა 11.1%. აქტივობათა საკმაოდ დიდი ნაწილის - 44.4%-ის შესრულება ჯერ არ დაწყებულა.

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 შესრულების მიზნით დაგეგმილ აქტივობებს შორის მეტწილად განხორციელდა - ავტო-საგზაო შემთხვევის დროს დაშავებულთათვის მაღალი ხარისხის სასწრაფო გადაუდებელი სამედიცინო სერვისების მიწოდების მიზნით სასწრაფოს მედპერსონალის კვალიფიკაციის ასამაღლებელი სწავლების განხორციელება (სასწრაფოს ბრიგადების ტრენინგები). ქვეყანაში არსებობს კვალიფიციური მედპერსონალის კრიტიკული რაოდენობა. მაღალი ხარისხის სასწრაფო გადაუდებელი სამედიცინო სერვისების მიწოდების

მიზნით 2022 წლის პირველი იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით გადამზადდა: 214 სასწრაფო ექიმი; 22 უმცროსი ექიმი; 450 ექთანი; 475 მძღოლი. ტრენინგები ჩატარდა შემდეგი აკრედიტირებული პროგრამებით: "ტრავმული პაციენტის სტაბილიზაცია და ტრანსპორტირება და გადაუდებელი კარდიოვასკულური დახმარება", "გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების კურსი ექთნებისათვის", "სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ექიმის სპეციალიზაციის კურსი", "პირველადი სამედიცინო დახმარება", "ბაზისური პირველადი სამედიცინო დახმარება", "გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების კურსი სასწრაფო დახმარების ექიმებისთვის".

ასევე მეტწილად განხორციელდა სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სამსახურში პარამედიკოსების მომზადება. 2023 წლის 1 იანვრის მონაცემებით სსიპ საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრში ოპერირებს 125 პარამედიკოსი. 2022 წლის 1 იანვრამდე პარამედიკოსის მოსამზადებელი კურსი გაიარა 105-მა მედიკოსმა. 2022 წლის გამავლობაში პარამედიკოსის სერთიფიკატი გაიცა 37 მედიკოსზე, სწავლება მიმდინარეობს სახელმწიფოს მიერ აკრედიტირებული პროგრამით: "სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სამსახურის ექიმადელი, პრეჰოსპიტალური, გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების სპეციალისტი - პარამედიკოსის სპეციალიზაციის კურსი".

ნაწილობრივ განხორციელებულ აქტივობებს შორის უნდა აღინიშნოს ევროკომისიის მიერ მოწოდებული დაზიანების ხარისხის შემაფასებელი MAIS -ს (დაზიანების მაქსიმალურად შემოკლებული შკალა - Maximum Abbreviated Injury Score - MAIS) შკალის შესაბამისად - სერიოზული და მსუბუქი დაზიანების დეფინიციის მიღება და დანერგვა. ევროკავშირის დამძობილების (Twinning) პროექტის „საგზაო უსაფრთხოების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბების და საგზაო უსაფრთხოების მართვის შემდგომი გაუმჯობესების მხარდაჭერა საქართველოში“ ფარგლებში შემუშავდება ჰოსპიტალური ტრავმა რეგისტრის კონცეფცია , რომელიც ითვალისწინებს დაზიანების ხარისხის შემაფასებელი MAIS -ს (დაზიანების მაქსიმალურად შემოკლებული შკალის ინსტრუმენტს.

არ დაწყებულა საავადმყოფოებში ე.წ. ტრავმის რეესტრის სისტემის დანერგვა და ელექტრონული სისტემის შექმნა. ევროკავშირის დამძობილების (Twinning) პროექტის „საგზაო უსაფრთხოების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბების და საგზაო უსაფრთხოების მართვის შემდგომი გაუმჯობესების მხარდაჭერა საქართველოში“ ფარგლებში ლიეტუველი ექსპერტები მუშაობენ ტრავმა რეგისტრის შემუშავების კონცეფციაზე. კონცეფციის შემუშავების შემდგომ, შესაბამისი დაფინანსების მოძიების შემდგომ შემუშავდება და დაინერგება ჰოსპიტალური ტრავმა რეგისტრი.

გაუქმდა შემდეგი აქტივობა - საგზაო ტრავმატიზმით გამოწვეული სიკვდილის შემთხვევის(შემთხვევიდან სიკვდილის დადგომამდე 30 დღე) სტანდარტული დეფინიციის მიღება და დანერგვა. ევროკავშირის დამძობილების (Twinning) პროექტში „საგზაო უსაფრთხოების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბების და საგზაო უსაფრთხოების მართვის შემდგომი გაუმჯობესების მხარდაჭერა საქართველოში“ ჩართული ლიეტუველი ექსპერტების გამოცდილების გათვალისწინებით ჩავთვალეთ, რომ საგზაო ტრავმატიზმით

გამოწვეული სიკვდილის შემთხვევის სტანდარტული დეფინიციის მიღება არ წარმოადგენს ჯანდაცვის სისტემის კომპეტენციას და შსს-ს კომპეტენციას შეესაბამება.

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.

2022 წლის განმავლობაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად გარდაიცვალა 430 ადამიანი, ხოლო ამავე პერიოდში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაშავდა 7517 პირი. შესაბამისად, **2022 წლის მდგომარეობით მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორი შეადგენს 5.720-ს, რაც მიუთითებს 6%-იან კლებაზე.**

შუალედური შედეგის სახით, დაგეგმილია აქტივობების განხორციელება იმგვარად, რომ 2023 წლისთვის სახეზე იყოს 5%-იანი, ხოლო 2025 წლისთვის 10%-იანი კლების მაჩვენებელი. დაგეგმილი აქტივობებიდან 20% მეტწილად განხორციელდა, ხოლო 20% ნაწილობრივ შესრულდა. ჯერჯერობით არ არის დაწყებული აქტივობათა 20%-ის განხორციელება. დარჩენილი აქტივობები გაუქმებულია/შეჩერებულია.

გამოწვევები და რეკომენდაციები

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

მიუხედავად გარკვეული პროგრესისა, საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობა ქვეყანაში კვლავ კრიტიკულია, 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.

შესაბამისად, კვლავ გამოწვევას წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების ინსტიტუციური მართვის სათანადო სისტემის არარსებობა, ასევე არ არის ხელმისაწვდომი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ დეტალური ინფორმაცია და მონაცემები, რაც

გაუმჯობესებდა ანალიტიკური მეთოდების გამოყენებას ამ მიმართულებით ღონისძიებების დაგეგმვის პროცესში.

საქართველოში, ისევე როგორც გლობალურად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ძირითადი გამომწვევი მიზეზებია სიჩქარის გადაჭარბება და ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში მართვა. 2022 წელს შეინიშნებოდა მცირე კლება ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ფაქტების რაოდენობის კუთხით, თუმცა მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი სიჩქარის გადაჭარბებასთან და მისგან გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები, რაც ხაზს უსვამს ამ მიმართულებით შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელების აუცილებლობას, მათ შორის ფართო-მასშტაბიანი სოციალური კამპანიის ჩატარების საჭიროებას. ასევე გამოწვევად რჩება უსაფრთხოების ღვედებისა და სხვა დამცავი მოწყობილობების გამოყენება (განსაკუთრებით უკანა სავარძელზე ღვედების გამოყენება). ამ მხრივ მნიშვნელოვანია გაგრძელდეს ღონისძიებები, მათ შორის, კანონმდებლობის დახვეწის მიმართულებით.

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.

აგრეთვე, საქართველოში კვლავ მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება მოძველებული ავტოპარკი, რაც ქმნის დამატებით რისკებს საგზაო უსაფრთხოების. 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, 2022 წელს მნიშვნელოვნად გაიზარდა მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პროცენტული მაჩვენებელი, რაც საჭიროებს ამ მიმართულებით მეტი აქცენტის გაკეთებას, მათ შორის L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მოთხოვნის გავრცელების გზით.