

საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების  
ეროვნული სტრატეგიის განხორციელების  
შუალედური შეფასება

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო  
ივნისი, 2024

## სარჩევი

1. მოკლე შეჯამება.....	3
2. შესავალი .....	5
3. მეთოდოლოგია.....	7
4. საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელება....	8
4.1 საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი მაჩვენებლების მიმოხილვა....	8
4.2 საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელების სტატუსი.....	11
4.3 საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელების შეფასება.....	12
5. დეტალური პროგრესის შეფასება სტრატეგიის მიზანთან და ამოცანებთან მიმართებაში.....	15
6. გამოწვევები და რეკომენდაციები.....	23
7. გამოყენებული ლიტერატურა.....	28

## 1. მოკლე შეჯამება

წინამდებარე შუალედური ანგარიში წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის № 353 დადგენილებით დამტკიცებული საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელების შუალედურ შეფასებას.

საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგია მომზადებულია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ 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 და სხვა ადგილობრივი და საერთაშორისო ექსპერტების აქტიური ჩართულობით.

სტრატეგიის მიზანს წარმოადგენს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება, კერძოდ, 2025 წლისთვის საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებულთა და გარდაცვლილთა რაოდენობის 25%-ით შემცირება 2019 წლის მაჩვენებლებთან შედარებით.

აღნიშნული მიზნის მისაღწევად, სტრატეგიაში განსაზღვრულია ხუთი ძირითადი ამოცანა: 1. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა 2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება 3. უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა 4. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება 5. სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა.

წინამდებარე შუალედური შეფასება განხორციელდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს კოორდინაციით და მოიცავს სტრატეგიის განხორციელების ორი წლის შედეგებს. ანგარიში ემყარება საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების მიერ მოწოდებულ ინფორმაციას, საგზაო უსაფრთხოების კუთხით საქართველოზე მომზადებულ უახლეს ანგარიშებს და შესაბამის სტატისტიკურ მონაცემებს. ამასთან, სტრატეგიის მიზნისა და ამოცანების განხორციელების შეფასება მოხდა 5 ძირითადი კრიტერიუმის (შესაბამისობა, ეფექტურობა, ეფექტიანობა, გავლენა და მდგრადობა) გათვალისწინებით.

2023 წლის მდგომარეობით, საქართველოს გზებზე სიკვდილიანობის და დაშავების მაჩვენებელი 2019 წელთან შედარებით შემცირდა შესაბამისად 8.1%-ით და 7.7%-ით. მიუხედავად პროგრესისა, აღნიშნული პროცენტული კლება მცირედით ჩამორჩება სამიზნე შუალედურ მაჩვენებელს. მზარდი ავტოპარკის და მობილობის გათვალისწინებით, არსებობს საბოლოო სამიზნე მაჩვენებლის მიუღწევლობის რისკი, რაც მიანიშნებს დამატებითი ძალისხმევის და ღონისძიებების განხორციელების მნიშვნელობაზე.

რაც შეეხება ამოცანების განხორციელების დონეს (5 ამოცანა და 12 ინდიკატორი):

- შუალედური სამიზნე მაჩვენებელი სრულად მიღწეულია ორი ამოცანის შემთხვევაში (საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა და უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა, ჯამში 3 ინდიკატორი);
- საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების ამოცანის ფარგლებში შუალედური მაჩვენებელი მიღწეულია ერთ ინდიკატორთან მიმართებით, გაუმჯობესებულია თუმცა ჩამორჩება სამიზნე მაჩვენებელს კიდევ ერთი ინდიკატორის მონაცემი, ხოლო გაუარესება საბაზისო მონაცემებთან შედარებით ფიქსირდება ოთხ ინდიკატორთან დაკავშირებით;
- ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესების ამოცანის ფარგლებში შუალედური სამიზნე მაჩვენებელი მიღწეულია ერთ ინდიკატორთან მიმართებაში, ხოლო მეორე ინდიკატორი მიღწეულია ნაწილობრივ (შეინიშნება გაუმჯობესება);
- სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფის მიმართულებით მოცემული ინდიკატორი გაუმჯობესებულია უმნიშვნელოდ.

ანგარიშში წარმოდგენილი რეკომენდაციები გამომდინარეობს საგზაო უსაფრთხოების სფეროში გამოკვეთილი ძირითადი გამოწვევებიდან. პირველ რიგში, მნიშვნელოვანია საგზაო უსაფრთხოების მართვის ინსტიტუციური ჩარჩოს გაუმჯობესება, მათ შორის ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სტრუქტურის ქვეშ შექმნილი ახალი საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტის აღჭურვა კვალიფიციური კადრებით და მისი, როგორც წამყვანი უწყების, გავლენის გაზრდა. ამასთან, მნიშვნელოვანია საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სხვა უწყებების თანამშრომლების უნარების გაძლიერებაც.

ასევე, აღსანიშნავია, საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით შესაბამისი ინდიკატორების და დეტალური მონაცემების ხელმისაწვდომობის პრობლემა, რაც განსაკუთრებულ ყურადღებას საჭიროებს მტკიცებულებებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მისაღებად.

საყურადღებოა საგზაო მოძრაობის მონაწილეებთან დაკავშირებული გამოწვევები (მოწყვლადი ჯგუფების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ხშირი ფაქტები და სხვ.). აღნიშნული მიანიშნებს საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით სოციალური კამპანიების განხორციელების საჭიროებაზე. ამასთან, მნიშვნელოვანია კანონმდებლობის შემდგომი დახვეწა, აღსრულების კომპონენტის გაძლიერება და ასევე ინფრასტრუქტურული ღონისძიებების განხორციელება საქართველოს გზებზე უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველსაყოფად. მზარდი ავტოპარკის გათვალისწინებით, ყურადღება ასევე უნდა მიექცეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმზიდველობის გაზრდას.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს მოძველებული ავტოპარკი, შესაბამისად, მნიშვნელოვანია ტექნისპექტირების რეფორმის შემდგომი დახვეწა, ასევე საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანების სფეროში უსაფრთხოების სტანდარტების ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან დაახლოება.

## 2. შესავალი

მზარდი მობილობის ფონზე საგზაო უსაფრთხოება მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება როგორც საქართველოსთვის, ისე გლობალურად. მიუხედავად ბოლო პერიოდში მიღწეული მნიშვნელოვანი პროგრესისა, საქართველოში ყოველწლიურად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ასობით ადამიანი იღუპება, ხოლო ათასობით ადამიანი სერიოზულ ტრავმებს იღებს. 2023 წლის მონაცემებით, გზებზე სიკვდილიანობა ყოველ 100 000 მოსახლეზე საქართველოში საშუალოდ 11.8-ს შეადგენს, რაც ორნახევარჯერ აღემატება ევროკავშირის ყველა ქვეყნის სიკვდილიანობის საშუალო მაჩვენებელს. შესაბამისად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები და მასთან დაკავშირებული სიკვდილიანობა და ტრავმატიზმი დიდ ტვირთად აწევს ქვეყნის ეკონომიკას და ჯანდაცვის სისტემას.

აღნიშნული გამოწვევის საპასუხოდ, საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის № 353 დადგენილებით დამტკიცდა საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია და მისი 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმა. დოკუმენტი შემუშავდა საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკებისა და რეკომენდაციების გათვალისწინებით.

სტრატეგიის განხორციელებას კოორდინაციას უწევს საგზაო უსაფრთხოების უწყებთაშორისი კომისია და მისი სამუშაო ჯგუფი, რომელთა შემადგენლობაში შედიან საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების წარმომადგენლები:

- ✚ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო;
- ✚ 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;
- ✚ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია.

2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია ეფუძნება ნულოვან ხედვას (ე.წ. „Vision Zero“) და მიმართულია საქართველოს გზებზე სიკვდილიანობის და დაზიანებების პრევენციისკენ. ძირითად მიზანს წამოადგენს 2025 წლისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა რაოდენობის 25%-ით შემცირება 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით, რასაც ემსახურება 5 ძირითადი ამოცანა:

### 1. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა

აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს საგზაო უსაფრთხოების ინსტიტუციური მართვის ერთი წამყვანი უწყების განსაზღვრას და მის აღჭურვას სათანადო სამართლებრივი მანდატით და ფინანსური და ადამიანური 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 საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება ერთ-ერთი უმთავრესი საკითხია. ამ მიმართულებით განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა მოძრაობის წესების დარღვევის (სიჩქარის გადაჭარბება, ავტომობილის მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის ან/და არაფხიზელ მდგომარეობაში, მობილური ტელეფონით სარგებლობა ავტომობილის მართვისას და სხვ.) ფაქტების შემცირებას. ამასთან, მნიშვნელოვანია უსაფრთხოების ღვედების და უსაფრთხოების მოწყობილობების გამოყენება საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით. პრიორიტეტს ასევე წარმოადგენს მართვის მოწმობის მიღების მიზნით მძღოლების მომზადებისა და საგამოცდო სისტემის ადაპტირება საუკეთესო ევროპულ გამოცდილებასთან და ევროკავშირის რეგულაციებთან.

## *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. საგზაო ქსელის უსაფრთხოების ხარისხის შეფასების და შესაბამისი ინვესტირების განხორციელების კუთხით სტრატეგიაში ყურადღება ეთმობა როგორც პროაქტიული, ისე რეაქტიული მიდგომის გამოყენებას.

## *4. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება*

ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად ფაქტორს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის ასამაღლებლად. ამ მხრივ გრძელდება საერთაშორისო სტანდარტების დანერგვა, რომლებიც უკავშირდება ავტომობილების და მათი ნაწილების ტექნიკურ გამართულობას და უსაფრთხოებას. სტრატეგიაში განსაკუთრებული აქცენტი კეთდება ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის მეტად დახვეწაზე და არსებული ავტოპარკის განახლებაზე.

## *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. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგების სიმძიმის შესამცირებლად მნიშვნელოვანია შემთხვევის ადგილზე ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა და დაზარალებულთა მაქსიმალურად სწრაფი ტრანსპორტირება სამედიცინო ცენტრში, ამასთან სამედიცინო პუნქტებში და საავადმყოფოებში სამედიცინო დახმარების და მკურნალობის ხარისხის გაუმჯობესება.

წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის განხორციელების შუალედურ შეფასებას, რომელიც საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს კოორდინაციით და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი უწყებების ჩართულობით მომზადდა. შუალედური შეფასება ემყარება სტრატეგიის პირველი ორწლიანი სამოქმედო გეგმის განხორციელების (2022-2023 წლები) შედეგებს.

შუალედური შეფასების მიზანია: (i) საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით არსებული მდგომარეობის შეფასება (ii) ძირითადი მიღწევებისა და გამოწვევების იდენტიფიცირება (iii) სტრატეგიის განხორციელების გაუმჯობესების მიმართულებით რეკომენდაციების შემუშავება.

### 3. მეთოდოლოგია

საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის შუალედური შეფასება მომზადდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს კოორდინაციით საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის №629 დადგენილებით დამტკიცებული პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების, მონიტორინგისა და შეფასების წესის შესაბამისად.

შეფასების არეალი მოიცავს მთლიანად სტრატეგიას (ერთ მიზანი და 5 ამოცანა), ხოლო შეფასების პერიოდი ეხება 2022 და 2023 წლებს. მოცემული ანალიზი ემყარება საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების მიერ მოწოდებულ ინფორმაციას (წლიური სტატუსანგარიშის და სპეციალურად შემუშავებული კითხვარის საფუძველზე), საგზაო უსაფრთხოების კუთხით საქართველოზე მომზადებულ უახლეს ანგარიშებს და შესაბამის სტატისტიკურ მონაცემებს.

სტრატეგიის მიზნისა და ამოცანების განხორციელების შეფასებისას გამოყენებულია საქართველოს პოლიტიკის დაგეგმვისა და კოორდინაციის სისტემაში არსებული შეფასების 5 ძირითადი კრიტერიუმი (იხ. ცხრილი 1).

ცხრილი 1. შეფასების 5 ძირითადი კრიტერიუმი		
კრიტერიუმები	განმარტება	კითხვები
შესაბამისობა	რამდენად შეესაბამება მიზნები და ამოცანები ბენეფიციარებისა თუ ქვეყნის საჭიროებებს, გლობალურ პრიორიტეტებსა და პარტნიორთა და დონორთა პოლიტიკას. შუალედური შეფასება იკვლევს ჩარევის ამოცანების ან ჩანაფიქრის აქტუალობას შეცვლილი გარემოებების გათვალისწინებით	<ul style="list-style-type: none"> <li>• არის პოლიტიკის მიზნები და ამოცანები ჯერ კიდევ აქტუალური?</li> <li>• პასუხობს პოლიტიკა ბენეფიციარების საჭიროებებს?</li> <li>• რამდენად კარგად პასუხობს პოლიტიკის აქტივობები და აქტივობის შედეგები პრობლემას, ამოცანებსა და მიზნებს?</li> <li>• რამდენად კარგად არის მორგებული რეფორმა იმ ცვლილებებზე, რომელიც შეიძლება დადგეს ზოგად კონტექსტში (ცვლილებები საჭიროებებში და ა.შ.</li> </ul>

<b>ეფექტურობა</b>	მიღწეულია თუ არა მიზნები და ამოცანები (და არა აქტივობები) ან რამდენად მოსალოდნელია ეს მათი პრიორიტეტულობის გათვალისწინებით.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• რამდენად იქნა (ან იქნება) მიზნები და ამოცანები მიღწეული?</li> <li>• რამდენად დროულად მოხდა მიზნებისა და ამოცანების მიღწევა?</li> <li>• რამდენად პასუხობს გამოვლენილი ეფექტები მიზნებსა და ამოცანებს?</li> <li>• რა ძირითადმა მიზეზებმა გამოიწვია ამოცანებისა და მიზნების მიუღწევლობა (არსებობის შემთხვევაში)?</li> </ul>
<b>ეფექტიანობა</b>	შედეგების მიღწევა ყველაზე დაბალი ხარჯებით; დგინდება შედეგების შეფარდება აუცილებელ ხარჯებთან (რესურსებთან).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• არის თუ არა აქტივობები ხარჯეფექტური?</li> <li>• რამდენად სამართლიანია იმ შედეგებზე გაწეული ხარჯები, რომელიც პოლიტიკის განხორციელების შედეგად იქნა მიღწეული?</li> <li>• რამდენად იყო შესაძლებელი იგივე შედეგების მიღწევა ნაკლები რესურსებით ან სხვა რესურსებთან კომბინაციით?</li> <li>• რამდენად ეფექტიანი იყო განხორციელების პროცესი?</li> </ul>
<b>გავლენა</b>	როგორია განვითარების სფეროში ჩარევის შედეგები: პირდაპირი/არაპირდაპირი, გამიზნული/დაუგეგმავი, პოზიტიური /ნეგატიური, მთავარი/მეორეული.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• რა შეიცვალა პოლიტიკის განხორციელების შედეგად?</li> <li>• რა შეცვალა პოლიტიკის განხორციელებამ სხვადასხვა ბენეფიციარი ჯგუფებისა და საზოგადოებისთვის?</li> <li>• რა ეფექტი ჰქონდა პოლიტიკას სხვადასხვა სამიზნე ჯგუფებისთვის?</li> </ul>
<b>მდგრადობა</b>	რამდენად განგრძობადია განვითარების სფეროში ჩარევის სარგებლის მოქმედება ჩარევის დასრულების შემდეგ და როგორია ხანგრძლივ პერსპექტივაზე გათვლილი სიკეთეების გაგრძელების ალბათობა.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• გაგრძელდება ის სარგებელი, რომელიც პოლიტიკის განხორციელებას მოჰყვა?</li> <li>• რამდენად შეიძლება დაფიქსირებული გავლენა გრძელვადიანი იყოს?</li> <li>• რა შეიძლება გაკეთდეს მიღწეული შედეგების მდგრადობისთვის?</li> <li>• რა ინსტიტუციური გადაწყვეტილებები შეიძლება არსებობდეს სარგებლის შენარჩუნებისთვის?</li> </ul>

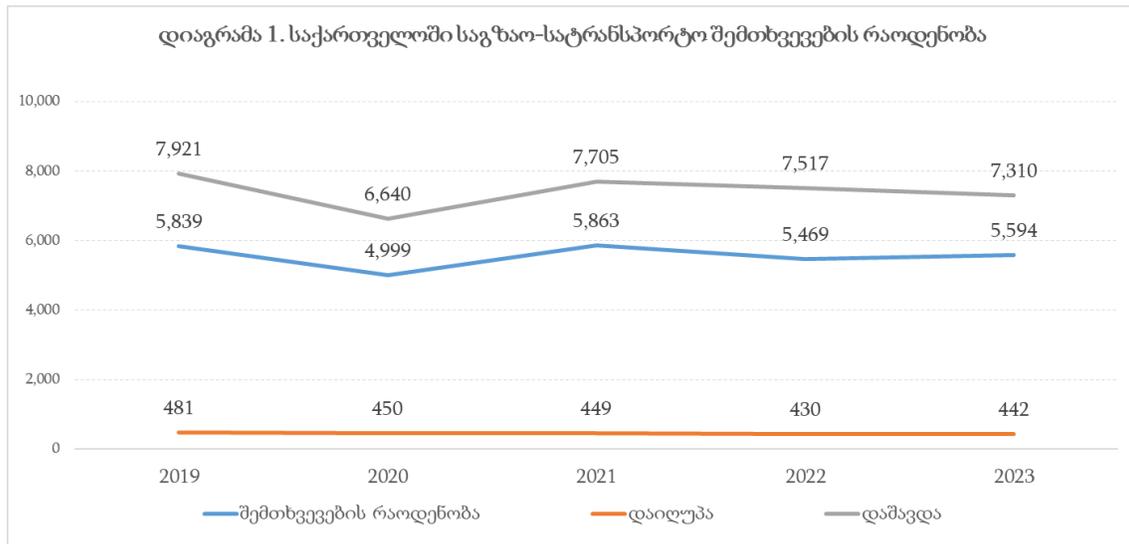
წყარო: პოლიტიკის დაგეგმვის, მონიტორინგისა და შეფასების სახელმძღვანელო

## 4. საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელება

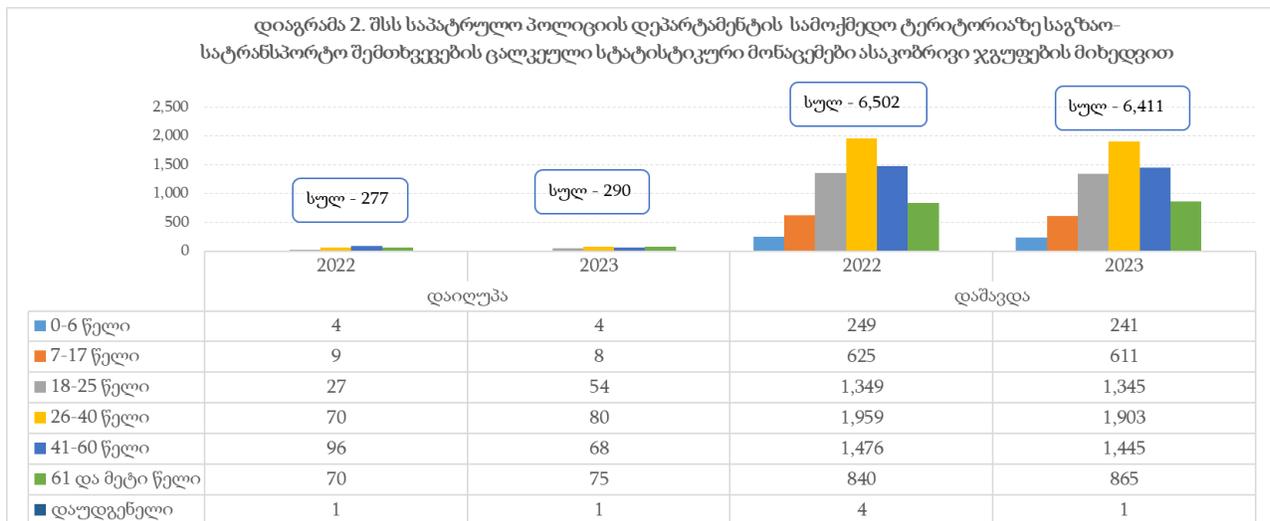
### 4.1. საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ძირითადი მაჩვენებლების მიმოხილვა

2023 წლის მონაცემებით, საქართველოში 5594 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა დაფიქსირდა, რის შედეგადაც გარდაიცვალა 442 და დაშავდა 7310 ადამიანი. 2019 წელთან შედარებით გარდაცვლილთა რაოდენობა შემცირდა 8.1%-ით, ხოლო დაშავებულთა რაოდენობა 7.7%-ით.

როგორც ქვემოთ მოცემული დიაგრამიდანაც ჩანს, მართალია, 2019 წელთან მიმართებით მნიშვნელოვანი პროგრესი შეინიშნება როგორც გარდაცვლილთა, ისე დაშავებულთა მაჩვენებლებში, აღნიშნული კლების დინამიკა სტაბილური არაა. აქვე გასათვალისწინებელია, რომ 2020 წლის მონაცემები კორონავირუსის პანდემიის პერიოდში არსებული შეზღუდვებიდან და შემცირებული მობილობიდან გამომდინარე, ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობის კუთხით არასრულ სურათს იძლევა.



რაც შეეხება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილ და დაშავებულ პირთა რაოდენობას ასაკობრივ ჯგუფში, 2022-2023 წლებში დაღუპულთა და დაშავებულთა ყველაზე დიდი რაოდენობა 26-დან 60 წლამდე ასაკის პირებზე მოდის (26-40 და 41-60 ასაკობრივი ჯგუფები).



ამასთან, 2023 წლის მონაცემებით, შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა 31%-ს (90 ადამიანი) და დაშავებულთა 25%-ს (1627 ადამიანი) ქვეითად მოსიარულეები შეადგენენ.

შედარებისთვის, ევროკავშირის ქვეყნებში ქვეითები საგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა მთლიანი რაოდენობის 18%-ს შეადგენენ.<sup>1</sup>

შესაბამისად, საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკა მეტად უნდა იყოს ორიენტირებული მოწყვლადი ჯგუფებზე (ქვეითად მოსიარულეები, ბავშვები, ორთვიანი სატრანსპორტო საშუალების მძღოლები და სხვ), რომლებიც უფრო მაღალი რისკის ქვეშ იმყოფებიან.

2023 წლის მონაცემების მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევ საგზაოდ მიზეზად ყველაზე ხშირად სახელდება: შემხვედრი მოძრაობის ზოლში გადასვლა ან გასწრების წესების დარღვევა (356 შემთხვევა), მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება (349 შემთხვევა), დისტანციის დაუცველობა (349 შემთხვევა), ქ/მ გადასასვლელის გავლის წესების დარღვევა (269 შემთხვევა) და საგზაო ნიშნის ან მონიშვნის დაუმორჩილებლობა (227 შემთხვევა).

**ცხრილი 2. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი საგზაოდ მიზეზები (2023 წელი)<sup>2</sup>**

	საგზაოდ მიზეზი	შემთხვევები	დაიღუპა	დაშავდა
1	სატრანსპორტო საშუალების მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში	158	13	253
2	სატრანსპორტო საშუალების მართვა ნარკოტიკული ან ფსიქოტროპული საშუალებების ზემოქმედების ქვეშ	3	0	11
3	მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება	349	67	517
4	შემხვედრი მოძრაობის ზოლში გადასვლა ან გასწრების წესების დარღვევა	356	55	747
5	საგზაო ნიშნის ან მონიშვნის დაუმორჩილებლობა	227	5	320
6	მოძრაობის დაწყების მანევრი	94	4	135
7	მოხვევის მანევრი	216	17	305
8	მობრუნების მანევრი	22	0	31
9	უკუსვლით მოძრაობა	53	1	59
10	გზაჯვარედინის გავლის წესების დარღვევა	92	1	136
11	ქ/მ გადასასვლელის გავლის წესების დარღვევა	269	9	273
12	მგზავრთა გადაყვანის წესების დარღვევა	14	1	14
13	ტვირთის გადაზიდვის წესების დარღვევა	5	0	5
14	დისტანციის დაუცველობა	349	15	455
15	სატრანსპორტო საშუალების დგომა-გაჩერების წესების დარღვევა	7	0	10
16	განლაგების წესის დარღვევა	19	1	24
17	რკინიგზის გადასასვლელის გავლის წესის დარღვევა	1	0	2
18	სხვა სახის საგზაო მოძრაობის წესის დარღვევა	2,709	101	3,114
	<b>სულ</b>	<b>4,943</b>	<b>290</b>	<b>6,411</b>

წყარო: შინაგან საქმეთა სამინისტრო, [https://info.police.ge/page?id=783&parent\\_id=782](https://info.police.ge/page?id=783&parent_id=782)

<sup>1</sup> European Commission (2024) Annual statistical report on road safety in the EU, 2024. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

<sup>2</sup> მოიცავს შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირებულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებს

აღნიშნული სატრანსპორტო-შემთხვევები და მასთან დაკავშირებული გარდაცვალების და დაშავების ფაქტები კიდევ ერთხელ მიანიშნებს საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა ქცევის გაუმჯობესების მიმართულებით გასატარებელ აუცილებელ ღონისძიებებზე. ამ მხრივ მნიშვნელოვანია, როგორც სამართალდამრღვევი მძღოლების გამოვლენა და შესაბამისი სანქციების დაკისრება, ისე საზოგადოების ცნობიერების ამაღლება საგზაო უსაფრთხოების საკითხებთან დაკავშირებით. აქვე გასათვალისწინებელია ახალგაზრდა გამოუცდელი მძღოლების ფაქტორი, რაც ასევე საჭიროებს განსაკუთრებულ ყურადღებას საგზაო შემთხვევების რისკების შესამცირებლად.

#### 4.2. საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელების სტატუსი

საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის უმთავრეს მიზანს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება წარმოადგენს, რაც გამოიხატება საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა და დაშავებულთა რაოდენობის შემცირებაში.

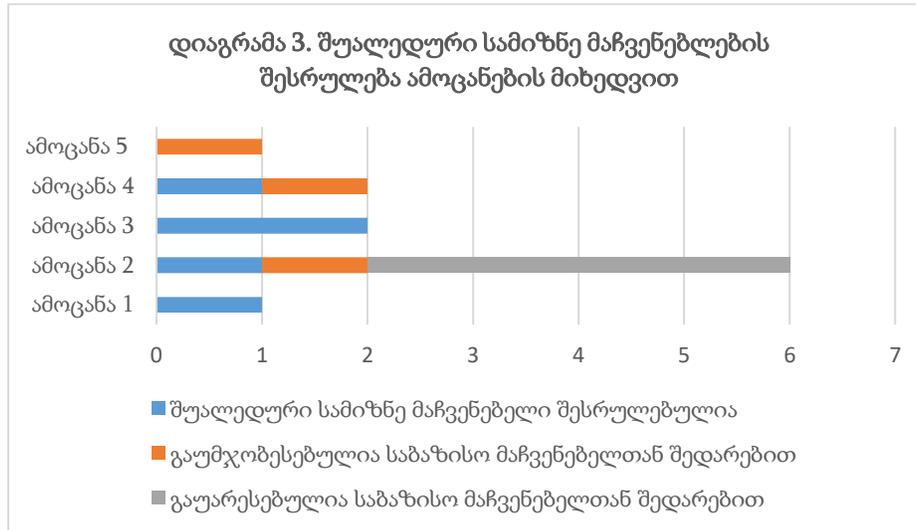
ცხრილი 3. გავლენის ინდიკატორები და სამიზნე მაჩვენებლები			
გავლენის ინდიკატორი 1.1. საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი	საბაზისო მაჩვენებელი - 2019	შუალედური მაჩვენებელი - 2023	სამიზნე მაჩვენებელი - 2025
	7,921 ადამიანი	10%	25%
გავლენის ინდიკატორი 1.2 საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად სიკვდილიანობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი	საბაზისო მაჩვენებელი - 2019	შუალედური მაჩვენებელი - 2023	სამიზნე მაჩვენებელი - 2025
	481 ადამიანი	10%	25%

როგორც აღინიშნა, საქართველოს გზებზე სიკვდილიანობა შემცირებულია 8.1%-ით, ხოლო დაშავებულთა მაჩვენებელი 7.7%-ით, რაც შუალედურ სამიზნე მაჩვენებლებს მცირედით ჩამორჩება. მიუხედავად მნიშვნელოვანი პროგრესისა, საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა და დაშავებულთა რაოდენობა კვლავ მაღალი რჩება. საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით დამატებითი ძალისხმევის საჭიროება ხაზგასმულია ევროკომისიის 2023 წლის გაფართოების პაკეტის ფარგლებში მომზადებულ ანგარიშიც, სადაც განსაკუთრებული აქცენტი კეთდება ადმინისტრაციული შესაძლებლობების გაძლიერებაზე, ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებასა და ცნობიერების ამაღლებაზე.<sup>3</sup>

რაც შეეხება ამოცანების დონეს, ჯამში საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიით გათვალისწინებული 5 ამოცანისთვის განსაზღვრულია 12 ინდიკატორი, საიდანაც სრულად ან გადაჭარბებით შესრულდა 5 ინდიკატორი (41.7%), პროგრესი შეინიშნება, თუმცა დასახული

<sup>3</sup> European Commission. Georgia 2023 Report Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions 2023 Communication on EU Enlargement policy. Brussels, 8.11.2023

შუალედური მაჩვენებლის მიღწევა ვერ მოხერხდა 3 ინდიკატორთან მიმართებაში (25%), ხოლო გაუარესება ფიქსირდება 4 ინდიკატორთან დაკავშირებით (33.3%).



როგორც დიაგრამა N3-დანაც ჩანს, განსაკუთრებულ ყურადღებას საჭიროებს მეორე ამოცანა (საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება), სადაც რიგ შემთხვევებში მაჩვენებლების გაუმჯობესების ნაცვლად შეინიშნება გაუარესება. ასევე, საყურადღებოა ის ინდიკატორები, რომლებზეც პროგრესი მცირეა და შეუსრულებლობის რისკი უფრო მაღალია.

#### 4.3. საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელების შეფასება

##### შესაბამისობა

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია ემყარება „უსაფრთხო სისტემის“ პრინციპებს, რომელიც საგზაო უსაფრთხოებისადმი ერთიან მიდგომას ითვალისწინებს. ამ მიდგომის მიხედვით, უსაფრთხო მობილობა ადამიანის უფლებათა და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული ადამიანის გარდაცვალება და მძიმე დაზიანება გადაადგილების გარდაუვალი შედეგი არაა. ამისათვის სისტემის ყველა ელემენტი (საგზაო მოძრაობის მონაწილეები, ინფრასტრუქტურა, ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, შემთხვევის შემდგომი რეაგირება და სამედიცინო დახმარება) ეფექტურად უნდა მუშაობდეს, რათა რომელიმე კომპონენტის ჩავარდნის შემთხვევაშიც უზრუნველყოფილ იქნეს საგზაო უსაფრთხოების შესაბამისი დონე მძიმე შედეგების თავიდან ასაცილებლად.

ამდენად, საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიით დასახული მიზანი და ამოცანები კვლავ რელევანტურია, ვინაიდან ეფუძნება საუკეთესო საერთაშორისო მიდგომებს და ორიენტირებულია უსაფრთხო სისტემის ყველა ელემენტზე. ამასთან, გზებზე სიკვდილიანობის და დაშავებულთა შემცირება თანხვედრაშია გაეროს და ევროკავშირის დონეზე განსაზღვრულ სამიზნე მაჩვენებლებთან.

### **✚ ეფექტურობა**

2022-2023 წლების საგზაო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმის განხორციელების შედეგად გარკვეული პროგრესი შეინიშნება ყველა მიმართულებით, როგორც მიზანთან ისე ამოცანებთან მიმართებით.

საბოლოო სამიზნე მაჩვენებლების მიღწევის კუთხით გამოწვევას წარმოადგენს მზარდი ავტოპარკი და მობილობა, რის შედეგადაც გარკვეულ ინდიკატორებთან დაკავშირებით პროგრესის მიღწევა საანგარიშო პერიოდში ვერ მოხერხდა. ამდენად, მართალია, კლების 10-10%-იანი მაჩვენებელი ვერ იქნა მიღწეული, თუმცა საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული გარდაცვლილთა და დაშავებულთა რაოდენობის კლების შედეგები დადებითად უნდა შეფასდეს, ვინაიდან სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობის მკვეთრი ზრდა არ იყო პროგნოზირებადი პროცესი.

აქვე აღსანიშნავია, რომ სტრატეგიაში განსაზღვრული ინდიკატორები და სამიზნე მაჩვენებლები ზოგ შემთხვევაში არასაკმარისია სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების შედეგების სრულყოფილად შესაფასებლად და გასაზომად, რაც დაკავშირებულია საჭირო მონაცემების ხელმისაწვდომობის პრობლემასთან.

### **✚ ეფექტიანობა**

2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმა ჯამში მოიცავდა 47 აქტივობას, საიდანაც 2023 წლის ბოლომდე სრულად განხორციელდა 36 აქტივობა, მეტწილად განხორციელდა - 8, ნაწილობრივ განხორციელდა - 2 და შეჩერდა 1 აქტივობა.

აღნიშნული ღონისძიებების დიდი ნაწილი განხორციელდა ადმინისტრაციული რესურსით (თუ არ ჩავთვლით ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილ აქტივობებს და მასთან დაკავშირებულ დანახარჯებს). ამდენად, შეიძლება ითქვას, რომ შედეგების მიღწევა ოპტიმალურად მოხდა. ამასთან, საანგარიშო პერიოდში ევროკავშირის დამმობილების პროექტის „საგზაო უსაფრთხოების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბების და საგზაო უსაფრთხოების მართვის შემდგომი გაუმჯობესების მხარდაჭერა საქართველოში“ ფარგლებში მნიშვნელოვანი აქტივობები განხორციელდა, მათ შორის შესაძლებლობების გაძლიერების და საგზაო უსაფრთხოებაზე ცნობიერების ამაღლების მიმართულებით. ამასთან, მომზადდა ტრავმა-რეგისტრის კონცეფცია და სერიოზული დაზიანების სადიფერენციო, საკონვერტაციო ინსტრუმენტის Excel-ის ვერსია, რომლის მიხედვით უნდა განხორციელდეს ცვლილება სტაციონარიდან გასული პაციენტების აღრიცხვის ფორმა N066-ში.

აქვე აღსანიშნავია, რომ გამოწვევად კვლავ რჩება საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების არასაკმარისი და არასტაბილური დაფინანსება, რაც შემზღუდველი ფაქტორია საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით შესაბამისი ღონისძიებების დაგეგმვა-განხორციელების პროცესში.

## **✚ გავლენა**

საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის ფარგლებში ბოლო პერიოდში გატარებული მნიშვნელოვანი ღონისძიებების (მათ შორის ინფრასტრუქტურული ჩარევები, საკანონმდებლო ცვლილებები და სხვ.) შედეგად საბაზისო პერიოდთან (2019 წელთან) შედარებით საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების დონე გაუმჯობესებულია.

ფართო გავლენის თვალსაზრისით, სიკვდილიანობის და დაშავების მაჩვენებლების კლება დადებითად აისახება ეროვნულ ეკონომიკაზეც. გასათვალისწინებელია, რომ 2019 წლის მონაცემებით, საგზაო შემთხვევებთან დაკავშირებული სოციალურ-ეკონომიკური ხარჯები საქართველოს მთლიანი შიდა პროდუქტის 4.1% -ს შეადგენდა.

ამასთან, სტრატეგიის განხორციელებამ ხელი შეუწყო კომუნიკაციის გაძლიერებას საგზაო უსაფრთხოების საკითხებზე მომუშავე არასამთავრობო ორგანიზაციებთან და სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან, რომლებიც ასევე ჩართულნი არიან სტრატეგიის ფარგლებში განსახორციელებელი ღონისძიებების დაგეგმვის პროცესში.

## **✚ მდგრადობა**

საგზაო უსაფრთხოების კუთხით ქვეყანაში გაუმჯობესებული ინსტიტუციური ჩარჩო ხელს შეუწყობს მიღწეული შედეგების მდგრადობის უზრუნველყოფას.

ამასთან, სტრატეგიის ფარგლებში დაგეგმილი სამომავლო ნაბიჯები უზრუნველყოფს უწყვეტ გაუმჯობესებას და შედეგების განგრძობითობას.

### **ძირითადი მიგნებები:**

1. პროგრესი შეინიშნება საქართველოს გზებზე დაშავების და სიკვდილიანობის მაჩვენებლების შემცირების კუთხით, თუმცა არსებობს რისკი, რომ სამიზნე მაჩვენებლის (25% -იანი კლება) მიღწევა 2025 წლისთვის ვერ მოხერხდეს, შემდეგი ფაქტორების გათვალისწინებით: ა) მოსალოდნელია საქართველოში არსებული ავტოპარკის ზრდა, რაზეც მიუთითებს გასული წლების დინამიკა, რაც, თავის მხრივ, ავტოსაგზაო შემთხვევების მატების რისკ ფაქტორია; ბ) ქვეყანაში საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების განვითარება, ახალი ტრანზიტული სტრატეგიული ობიექტების მშენებლობა და საქართველოს, როგორც სატრანსპორტო დერეფნის როლის ზრდა საერთაშორისო დონეზე, იწვევს საავტომობილო გზების დატვირთულობას; გ) გამოუცდელი მძღოლების პრობლემა.
2. საგზაო უსაფრთხოებისადმი სისტემური მიდგომის შენარჩუნება აუცილებელი წინაპირობაა შემდგომი პროგრესისთვის. აღნიშნული ასევე უწყობს ხელს რესურსების დაზოგვას და ხარჯთა-ეფექტური გადაწყვეტილებების მიღებას.
3. კვლავ მაღალია ქვეითების წილი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებულთა და გარდაცვლილთა საერთო რაოდენობაში, რაც საჭიროებს დამატებით ღონისძიებებს, მათ შორის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების და ცნობიერების ამაღლების მიმართულებით.

4. ხარისხიანი და დეტალური მონაცემების ხელმისაწვდომობის საკითხი კვლავ გამოწვევად რჩება (მაგ. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებთან დაკავშირებით სხვადასხვა ჭრილში ინფორმაცია ამ ეტაპზე ხელმისაწვდომია მხოლოდ შსს საპატრულო დეპარტამენტის სამოქმედო არეალის ფარგლებში). განსაკუთრებით აქტუალურია საგზაო შემთხვევების გამომწვევი მიზეზების ეფექტურად დადგენა და შავი წერტილების იდენტიფიცირება-აღმოფხვრა.
5. სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობის ზრდის ფონზე, საჭიროა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმზიდველობის გაზრდა, რათა მოხდეს კერძო ავტომობილების გამოყენების შემცირება. ასევე მნიშვნელოვანია საფეხმავლო და არამოტორიზებული ტრანსპორტის ხელშეწყობა, მათ შორის მოწესრიგებული და უსაფრთხო ინფრასტრუქტურის შექმნის გზით.

## 5. დეტალური პროგრესის შეფასება სტრატეგიის მიზანთან და ამოცანებთან მიმართებაში

როგორც აღინიშნა, 2023 წელს 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებულთა და გარდაცვლილთა რაოდენობა მნიშვნელოვნად შემცირდა, თუმცა 10%-იანი სამიზნე მაჩვენებლის მიღწევა ვერ მოხერხდა. აღნიშნული მეტწილად აიხსნება გაზრდილი მობილობით, კერძოდ, 2023 წელს 2019 წელთან შედარებით საქართველოში არსებული ავტოპარკი გაიზარდა 27%-ით (375 204 სატრანსპორტო საშუალება).

ამ ვითარების ფონზე, დამატებითი ქმედითი ღონისძიებების გატარების გარეშე რთული იქნება 2025 წლისთვის დასახული სამიზნე მაჩვენებლის მიღწევა.

### ✚ ამოცანა 1.1 საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა

საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის პირველი ამოცანა ორიენტირებულია საგზაო უსაფრთხოების მართვის გაუმჯობესებაზე. აღნიშნული გულისხმობს როგორც ინსტიტუციურ გაძლიერებას, ისე მტკიცებულებებზე და ფაქტებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღების უზრუნველყოფას.

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 განსაზღვრული იყო 65%-ით, ხოლო სამიზნე მაჩვენებელი 2025 წლისთვის შეადგენს 80%-ს.

2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული 47 აქტივობიდან სრულად შესრულდა 36 აქტივობა, რომელთა წილი 76.6%-ს შეადგენს. შესაბამისად, 2023 წლის ბოლოსთვის სამიზნე შუალედური მაჩვენებელი (65%) გადაჭარბებით შესრულდა.

სამოქმედო გეგმის განხორციელების არსებული დონის გათვალისწინებით, 2025 წლისთვის დასახული სამიზნე მაჩვენებელი მიღწევადია. აქვე აღსანიშნავია, რომ ეკონომიკისა და

მდგრადი განვითარების სამინისტროს საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტის ჩამოყალიბება ხელს შეუწყობს შესაბამის უწყებებს შორის ეფექტურ კოორდინაციას და საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით დაგეგმილი აქტივობების შესრულებას.

#### **✚ ამოცანა 1.2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება**

ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის ასამაღლებლად მნიშვნელოვანია როგორც მძღოლების, ისე საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეების (მგზავრები და ქვეითად მოსიარულები) ქცევის გაუმჯობესება.

აღნიშნული ამოცანის ერთ-ერთ 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.

2023 წელს დაფიქსირებულია 1 301 238 დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევა. 2023 წლის ბოლოს საქართველოს მასშტაბით საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“-ის ბაზაზე საქართველოს მასშტაბით რეგისტრირებულია 564 საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექცია. შუალედური მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლების მაგივრად, აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია 21%-ით. მაჩვენებლის ზრდა დიდწილად განპირობებულია იმით, რომ 2023 წელს 2019 წელთან შედარებით საქართველოში არსებული ავტოპარკი გაზრდილია 27%-ით, რაც გულისხმობს 375 204 სატრანსპორტო საშუალებას.

ამავე ამოცანის კიდევ ერთი ინდიკატორია მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავებულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაშავებულთა რაოდენობა 2019 წლისთვის შეადგენდა 463 პირს. სამიზნე მაჩვენებლების თანახმად, 2023 წლამდე აღნიშნული რიცხვი უნდა შემცირებულიყო 10%-ით, ხოლო 2025 წლისთვის 15%-ით.

შუალედური მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლების მაგივრად, აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია 12%-ით. 2023 წელს მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაშავდა 517 პირი. აღნიშნული მაჩვენებლის ზრდაც დიდწილად განპირობებულია საგრძნობლად გაზრდილი ავტოპარკით.

ამასთან, აღსანიშნავია, რომ მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებულია საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მონაცემთა შეგროვებისა და დამუშავების მეთოდოლოგია, რომელიც ითვალისწინებს მონაცემთა შეგროვებას ევროკავშირის CADAს-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. დაღუპულთა რაოდენობის საბაზისო მაჩვენებელია 45 პირი. შუალედური მაჩვენებელი 2023 წლისთვის, საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, უნდა შემცირებულიყო 10%-ით, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელად 2025 წლისთვის განსაზღვრულია 15%-იანი კლება. შუალედური მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლების მაგივრად, აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია 49 %-ით. 2023 წელს სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე გარდაიცვალა 67 პირი.

მაჩვენებლის ზრდა მეტწილად განპირობებულია იმით, რომ 2023 წელს 2019 წელთან შედარებით საქართველოში არსებული ავტოპარკი გაზრდილია 27%-ით. ამასთან, აქაც 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.

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. ეროვნული სტრატეგიის მიხედვით, დაგეგმილი იყო 2023 წლისთვის ზემოხსენებული რიცხვის 10%-იანი კლება, ხოლო 2025 წლისთვის 15%-იანი შემცირება. შუალედური მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლება მეტობით (16,36%) არის მიღწეული (2023 წელს ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის 25 031 ფაქტი დაფიქსირდა), 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 შემთხვევას შეადგენს. 2023 წლისთვის დაგეგმილი იყო 10%-იანი და 2025 წლისთვის 15%-იანი კლება. შუალედური მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლების მაგივრად, აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია 281 %-ით. 2023 წელს მოტოციკლეტის მონაწილეობით საპატრულო

პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირდა 752 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის შესაბამისად.

ამასთან, გასათვალისწინებელია ის ფაქტორი, რომ 2019 წელს რეგისტრირებული მოტოციკლეტების რაოდენობა იყო 9 398, ხოლო 2023 წელს რეგისტრირებულია 25 876, რაც წარმოადგენს 175%-იან ზრდას, ასევე 2022 წლის მარტიდან კანონში შევიდა 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 ის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები, რომლებიც მოხდა მოპედის და მსუბუქი კვადროციკლის მონაწილეობით.

ასევე, ამოცანის შესრულების ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებული ქვეითად მოსიარულეების რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაშავებულთა რიცხვი 2019 წლისთვის შეადგენდა 1773 პირს. შუალედური მაჩვენებელი, ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, ამოცანის შესრულების მიზნით, წარმოდგენილი უნდა იყოს 10%-იანი, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელი 15%-იანი კლების სახით. შუალედური მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლება მეტწილად მიღწეულია და შეადგენს 9%-ს (10%-იანი კლების მაგივრად). კერძოდ, 2023 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაშავდა 1627 ქვეითი.

ამდენად, აღნიშნული ამოცანის ფარგლებში დასახული სამიზნე მაჩვენებლების მიღწევის კუთხით პროგრესი არაერთგვაროვანია. გამკაცრებული სანქციებიდან გამომდინარე, მოსალოდნელია, რომ ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის ფაქტების კლების ტენდენცია მომავალშიც გაგრძელდება. მზარდი ავტოპარკის გათვალისწინებით, გამოწვევას წარმოადგენს 2025 წლისთვის მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებთან და დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებული სამიზნე მაჩვენებლების მიღწევა.

აგრეთვე გასათვალისწინებელია ბოლო პერიოდში აღსრულების (სამართალდარღვევების გამოვლენის ფაქტები) და მონაცემების ადმინისტრირების გაუმჯობესების მიმართულებით მიღწეული პროგრესი, რაც შესაძლოა სათანადოდ ვერ აისახოს განსაზღვრული ინდიკატორებით.

კერძოდ, ეროვნული ვიდეო მეთვალყურეობის სისტემის განსავითარებლად დამატებით შეძენილ და დამონტაჟებულ იქნა ვიდეო-სამეთვალყურეო კამერები. 2019 წლიდან 2023 წლამდე დაემატა 303 ახალი სიჩქარის კონტროლის სექცია, რის შედეგადაც, ქვეყნის

მასშტაბით, კონტროლდება 1987 კმ საგზაო მონაკვეთი<sup>4</sup>, რაც 2019 წლის მონაცემთან შედარებით 1126 კმ-იანი გაუმჯობესებაა.

ამასთან, ჭკვიანი კამერების მეშვეობით, შესაძლებელი გახდა უცხო ქვეყნის სახელმწიფო სანომრე ნიშნის მქონე ავტომობილების მონაწილეობით დარღვევების იდენტიფიცირება და აღრიცხვა; უცხო ქვეყნის სახელმწიფო სანომრე ნიშნის მქონე სატრანსპორტო საშუალების მონაწილეობით საგზაო წესების დარღვევათა აღმოსაფხვრელად გატარდა სასაზღვრო კონტროლის მექანიზმები, რაც საზღვრის კვეთის მომენტში, ჯარიმის სავალდებულო გადახდას გულისხმობს იმ ფიზიკური ან იურიდიული პირის მიერ, ვინც აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებით საქართველოს სახელმწიფო საზღვარი გადმოკვეთა და სატრანსპორტო საშუალება საქართველოს ტერიტორიაზე შემოიყვანა.

რაც შეეხება სამომავლო ნაბიჯებს, გაგრძელდება საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ანალიზი, რაც თვალნათლივს გახდის მიმდინარე გამოწვევებსა და ახალ საჭიროებებს. ამასთან, იგეგმება შემდეგი აქტივობების განხორციელება: მართვის მოწმობის გამოცდების რეალურ პირობებში გატანა („CE“, „DE“ კატეგორიების/„C1E“, „D1E“ ქვეკატეგორიების სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღები გამოცდები); შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო არეალის გაზრდა და უკონტაქტო პატრულირების სამოქმედო არეალის გაფართოება, ეროვნული ვიდეო მეთვალყურეობის სისტემის დამატებითი განვითარება, ვიდეო-კამერების შესყიდვა და დამონტაჟება, საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციების მოწყობა საქართველოს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე და სხვ.

### **✚ ამოცანა 1.3. უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა**

უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს.

მოცემული 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. 2023 წლის განსაზღვრული მაჩვენებელი 5 უკვე 2022 წელს იქნა მიღწეული 2023 წელსაც იგივე მაჩვენებელი ფიქსირდება. ამასთან, 2023 წლის ბოლოს, შინაგან საქმეთა სამინისტროში შეიქმნა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ანალიზის განყოფილება, რომლის ერთ-ერთ ძირითად კომპეტენციად განისაზღვრა „სავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული შავი წერტილების იდენტიფიცირების უზრუნველყოფა.

<sup>4</sup> სსიპ საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“, 2023 წლის ანგარიში <https://112.gov.ge/wp-content/uploads/2024/01/Annual-report-2023-upd2.pdf>

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. შუალედურ მაჩვენებელად განსაზღვრულია 20, ხოლო საბოლოო მაჩვენებლად - 50 ერთეული. 2023 წლისთვის შესრულებულია სამიზნე მაჩვენებელი, კერძოდ, მოწყობილია მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიებები (Traffic Calming Measures) - 10 წრიული მოძრაობა, 24 კუნძული, 15 სამოდრაო სიჩქარეების სამართავად არხირებული სამოდრაო ზოლები და სხვა.

ამდენად, ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების მიმართულებით გეგმისამებრ მიმდინარეობს განსაზღვრული სამიზნე მაჩვენებლების შესრულება. უფრო ხელშესახები შედეგების მისაღწევად მნიშვნელოვანია გაგრძელდეს აქტიური მუშაობა პრობლემური/რისკის შემცველი მონაკვეთების დადგენა-აღმოფხვრის და სხვადასხვა ინფრასტრუქტურული გადაწყვეტების (მოძრაობის დამამშვიდებელი ზომები, პანდუსები და ტროტუარები და სხვ.) უზრუნველყოფის კუთხით.

აქვე აღსანიშნავია, რომ საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებთან დაკავშირებით, საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები გათვალისწინებულია მიმდინარე და დაგეგმილი მსხვილი სარეაბილიტაციო სამუშაოების პროექტებში ინტეგრირებული სახით, რაც საშუალებას იძლევა სრულყოფილად იქნეს მთლიანი მონაკვეთი მოცული.

ამასთან, გრძელდება ქალაქ თბილისის პრობლემატურ ზონებზე მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული ღონისძიებების განხორციელება, რომელზეც პროექტირება და შესწავლა ყოველდღიურად, მოწვეულ საერთაშორისო ექსპერტებთან ერთობლივად, მიმდინარეობს, აღნიშნულის მიზანია თბილისის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გეგმაზომიერი, სტანდარტიზებული და თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისად განვითარება, რაც დედაქალაქის ქუჩებში საცობებისგან განტვირთვას და უსაფრთხო გადაადგილებას შეუწყობს ხელს.

როგორც აღინიშნა, საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებაში განსაკუთრებული როლი აქვს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმზიდველობის გაზრდას და ასევე, საფეხმავლო და არამოტორიზებული ტრანსპორტის წახალისებას. ამ მხრივ, შესაბამისი კვლევების საფუძველზე ქალაქ თბილისის მასშტაბით გამოყოფილია 10 სატრანზიტო დერეფანი, რომლებზეც იგეგმება მაღალი ტევადობის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის უსაფრთხო, კომფორტული და სწრაფი გადაადგილებისათვის მულტიმოდალური ქუჩის დიზაინით გზების დაგეგმარება, რისი მემვეობითაც შემცირდება მოცდის დრო და ერთდროულად მგზავრთა დიდი რაოდენობის მომსახურება იქნება შესაძლებელი. დერეფნების ნაწილზე უკვე განხორციელებულია ავტობუსის განცალკევებული ზოლების ე.წ. "BUSLANE" მოწყობა. ავტობუსის განცალკევებული ზოლები შესაძლებლობას იძლევა, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი კომფორტულად, შეუფერხებლად და სწრაფად გადაადგილდეს, რაც მგზავრებს

საშუალებას აძლევს, რომ უპირატესობა გადაადგილების ამ ფორმას მიანიჭონ და შესაბამისად, სასურველ მონაკვეთზე საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სწრაფად და კომფორტულად გადაადგილდნენ. გარდა ამისა, საგზაო მოძრაობის განახლებული გეგმარებით, ხდება არამოტორიზებული ტრანსპორტით გადაადგილების წახალისება და ხელშეწყობა. რაც მგზავრებს, გადაადგილების სხვადასხვა ფორმებს შორის არჩევანის თავისუფლებას სთავაზობს.

#### **1.4. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება**

რაც შეეხება ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესებას, აღნიშნული ამოცანის ინდიკატორად განსაზღვრულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების დახარჯვების მაჩვენებლის 56%-დან 2023 წლისთვის 50%-მდე, ხოლო 2025 წლისთვის 45%-მდე შემცირება.

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%. 2023 წელს განხორციელებული პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) სტატისტიკა კი შემდეგია: სულ 1 088 604 ერთეული პტი (განმეორებითი ინსპექტირების ჩათვლით), აქედან: გამართული 858 096 ერთეული; გაუმართავი 226 770 ერთეული; აეკრძალა გადაადგილება 3 738 ერთეულს. 2023 წელს დახარჯვების მაჩვენებელი შეადგენს 21.17%-ს, რაც საბაზისო მონაცემთან შედარებით მნიშვნელოვანი გაუმჯობესებაა.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის ფარგლებში, 2023 წლის პირველი თებერვლიდან ავტოსატრანსპორტო საშუალებების განმეორებითი ტექნიკური ინსპექტირება ფასიანი გახდა. შესაბამისად, მომხმარებელს პირველად ინსპექტირებაზე ტექნიკურად გამართული ავტოსატრანსპორტო საშუალების წარდგენის მეტი მოტივაცია უჩნდება, რაც დადებითად აისახა მოცემულ ინდიკატორზეც.

გარდა ამისა, 2023 წლიდან ამოქმედდა ცვლილებები სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირების წესებსა და ვადებთან დაკავშირებით. ავტომობილს ჩაუტარდება მხოლოდ ერთი განმეორებითი ინსპექტირება. განმეორებითი ინსპექტირების განუხორციელებლობის ან/და კვლავ დახარჯვების შემთხვევაში, ავტომობილს განესაზღვრება 10 დღიანი ვადა პირველადი ინსპექტირების თავიდან გასავლელად.

ამასთან, 2023 წელს საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში შევიდა ცვლილებები და გამკაცრდა სანქციები იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის (ან სხვა პირისთვის სამართავად გადაცემისთვის/საექსპლუატაციოდ დაშვებისთვის), რომელსაც არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება.

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. 2023 წელს საქართველოში პირველადი რეგისტრაციის მიხედვით დარეგისტრირებულმა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობამ შეადგინა 163 218 ერთეული, საიდანაც არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილმა შეადგინა 62.9%, რაც ჩამორჩება 2023 წლისთვის დაგეგმილ მაჩვენებელს (70%). თუმცა, გასათვალისწინებელია ის ფაქტორი, რომ 2023 წელს ქვეყანაში დაინერგა ავტომობილის ემისიის ევრო 5 სტანდარტი და 2024 წლის 1 იანვრიდან აიკრძალა სტანდარტთან შეუსაბამო M1 და M2 კატეგორიის ავტომობილების რეგისტრაცია. აღნიშნული ღონისძიება ხელს შეუწყობს საქართველოს ავტოპარკის განახლებასა და ქვეყანაში უსაფრთხოების მაღალი სტანდარტის მქონე ავტომობილების პროცენტულობის ზრდას.

რაც შეეხება სამომავლო გეგმებს, გრძელდება მუშაობა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის დახვეწაზე (მათ შორის ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების მონიტორინგის მიმართულებით), სატრანსპორტო საშუალებების გზისპირა კონტროლის სისტემის დანერგვაზე, გაეროს "ტიპის აღიარების შესახებ" 1958 წლის შეთანხმების იმპლემენტაციაზე და სხვ.

### **1.5. სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა**

როგორც აღინიშნა, სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა მნიშვნელოვანი ფაქტორია საქართველოს გზებზე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მძიმე შედეგების თავიდან ასაცილებლად.

აღნიშნული 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. 2023 წლის განმავლობაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად გარდაიცვალა 442 ადამიანი, ხოლო ამავე პერიოდში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაშავდა 7310 პირი. შესაბამისად, 2023 წლის მდგომარეობით მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორი შეადგენს 6.047-ს. 2019 წლის მონაცემთან შედარებით კლების მაჩვენებელი უმნიშვნელოა.

საანგარიშო პერიოდში აკრედიტებული მოდულებით სასწრაფოს მედპერსონალის სწავლების და პარამედიკოსების მომზადების ღონისძიებებმა ხელი შეუწყო მედიკოსების კვალიფიკაციის ამაღლებას და შესაბამისად უფრო ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფას. სამომავლოდ გაგრძელდება მუშაობა ამ მიმართულებით, რათა ქვეყანაში არსებობდეს პარამედიკოსთა კრიტიკული რაოდენობა, რომელთაც გავლილი ექნებათ აკრედიტებული სასწავლო მოდული საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად, შეეძლებათ სწრაფი და ეფექტიანი რეაგირების მოხდენა ავტო-საგზაო შემთხვევების დროს დაზარალებულთა გადაუდებელი სამედიცინო დახმარებით.

## 6. გამოწვევები და რეკომენდაციები

### ✚ საგზაო უსაფრთხოების მართვის გაუმჯობესება

საგზაო უსაფრთხოების მართვის მიმართულებით, კვლავ გამოწვევას წარმოადგენს ძლიერი წამყვანი უწყების არარსებობა. ამ მხრივ, 2024 წელს მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადაიდგა ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროში ახალი დეპარტამენტის შექმნით, რომლის საქმიანობაც მთლიანად მიმართული იქნება საგზაო უსაფრთხოებაზე.

ასევე, როგორც აღინიშნა, არ არის ხელმისაწვდომი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ დეტალური ინფორმაცია და მონაცემები, რაც საჭიროა ეფექტური და რელევანტური ღონისძიებების განსაზღვრისა და განხორციელებისათვის. აღნიშნული გამოწვევის საპასუხოდ, 2023 წლის მიწურულს, შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკურ დეპარტამენტში შეიქმნა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ანალიზის განყოფილება, რომლის პასუხისმგებლობის სფეროში, სხვა ვალდებულებებთან ერთად, შედის სამინისტროს შესაბამისი დანაყოფების მიერ შევსებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა აღრიცხვის ბარათების რაოდენობრივი და შინაარსობრივ მონიტორინგი, სტატისტიკის წარმოება, ანალიტიკური პროდუქტების, ანგარიშებისა და რეკომენდაციების შემუშავება და „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული შავი წერტილების იდენტიფიცირება. აღნიშნულ პროცესში, გამოწვევას წარმოადგენს შევსებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა აღრიცხვის ბარათების მონაცემთა სიზუსტე, განსაკუთრებით კი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა ლოკაციების სიზუსტის პრობლემა, რაც საჭიროებს დამატებით კვლევას და პრობლემის აღმოფხვრის ეფექტური გზების მოძიებას, რათა მონაცემები მაქსიმალური სიზუსტით დაფიქსირდეს შემთხვევის ადგილზე. ასევე მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს შესაბამისი ანალიტიკური პროგრამის არ არსებობა, რომელიც მოახდენს დაფიქსირებული მონაცემების საფუძველზე შავი წერტილების ავტომატურ იდენტიფიცირებას.

**საგზაო უსაფრთხოების მართვის გაუმჯობესების მიმართულებით ძირითადი რეკომენდაციები:**

- საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტის შესაძლო მოკლე ვადაში სრულად დაკომპლექტება და თანამშრომლების შესაძლებლობების გაძლიერება, მათ შორის მენტორინგის პროგრამის (ინსტიტუციური ცოდნის და გამოცდილების გაზიარება) საშუალებით და დონორების ჩართულობით
- სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების განხორციელების უზრუნველსაყოფად ადრეულ ეტაპზე კომუნიკაცია პოტენციურ დონორებთან და დაინტერესებულ მხარეებთან, ასევე უწყებათაშორისი კომისიის ფარგლებში შესაბამის უწყებებს შორის მუდმივი კოორდინაცია მიმდინარე საკითხების და გამოწვევების ეფექტურად გადასაჭრელად.
- საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის სამუშაო ჯგუფის ფარგლებში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების ინიციატივების შემუშავება.

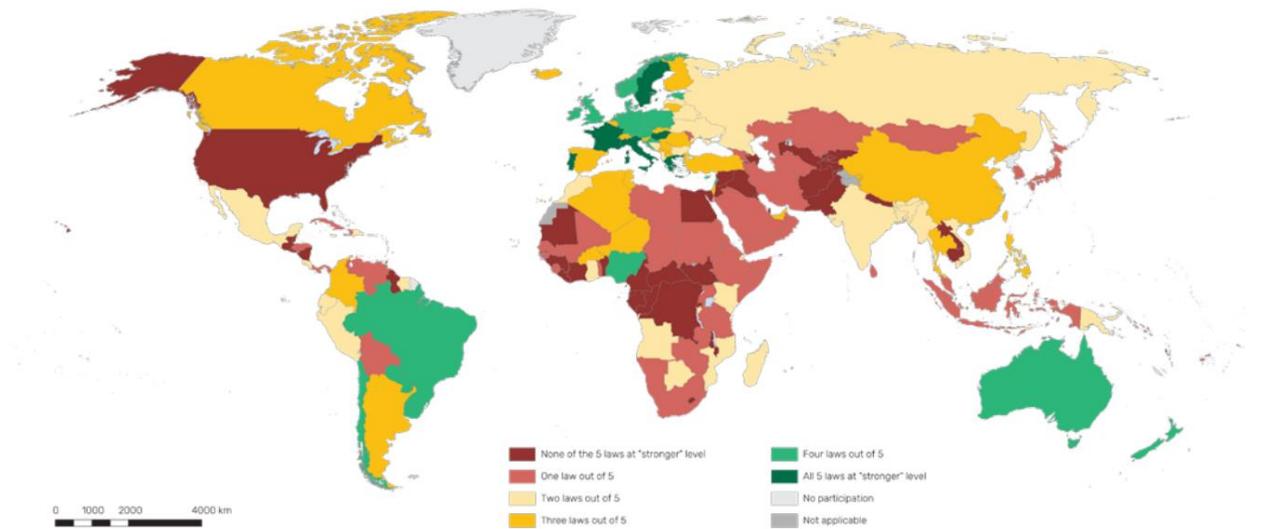
- დამატებითი რესურსების მოზილიზება საგზაო უსაფრთხოების ინდიკატორების დახვეწისა და მონაცემთა ბაზის გაუმჯობესებისთვის. ასევე, მონაცემების შეგროვება-დამუშავებაზე მომუშავე შესაბამისი უწყებების ანალიტიკური შესაძლებლობების გაძლიერება

**✚ საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება**

საერთაშორისო პრაქტიკის შესაბამისად, საგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვალების და დაშავების რისკის შესამცირებლად განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა ხუთ რისკ ფაქტორს - სიჩქარე, ნასვამ-მდგომარეობაში მართვა, მოტოციკლეტის ჩაფხუტის გამოყენება, ღვედები და საბავშვო სავარძლები. აღნიშნული ფაქტორები პირდაპირ არის დაკავშირებული საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევასთან.

მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის (WHO) ანგარიშის მიხედვით, აღნიშნულ რისკ-ფაქტორებთან მიმართებით WHO-ს საუკეთესო საკანონმდებლო პრაქტიკას სრულად მსოფლიოს მხოლოდ 6 ქვეყანა შეესაბამება, საქართველოს კანონმდებლობა კი გაუმჯობესებას საჭიროებს.<sup>5</sup>

ნახატი 1. ქვეყნები, რომლებსაც აქვთ ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის საუკეთესო პრაქტიკის შესაბამისი კანონები ხუთ ძირითად რისკ-ფაქტორთან დაკავშირებით, 2022



წყარო: WHO, Global status report on road safety 2023

საქართველოში, საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა ქცევის თვალსაზრისით, ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება და მასთან დაკავშირებული სიკვდილიანობის და დაშავების მაღალი მაჩვენებლები. ალკოჰოლური სიმთვრალის

<sup>5</sup> WHO, Global status report on road safety 2023 <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>

მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის ფაქტების კუთხით, 2019 წლის მონაცემთან შედარებით, ფიქსირდება დაახლოებით 16%-იანი კლება, რაც გულისხმობს იმას, რომ 2023-2025 წლების სამიზნე მაჩვენებლები 2023 წელსვე გადაჭარბებით იქნა მიღწეული, რაც გატარებული პოლიტიკის ეფექტურობაზე მიუთითებს. მიუხედავად, მიღწეული შედეგისა, ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის შემთხვევათა რაოდენობა მაინც მაღალია და საჭიროა გატარებული ღონისძიებების გაგრძელება კლების დინამიკის შესანარჩუნებლად.

ამასთან, 2020-2023 წლებში საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლით ბრალდებულ პირებზე გაცემული მართვის მოწმობების ანალიზმა აჩვენა, რომ ავტომობილის მართვის უფლების მქონე ბრალდებულთაგან ავტოსაგზაო შემთხვევების ყველაზე დიდი წილი მოდის იმ ბრალდებულებზე, რომელთაც მართვის მოწმობა აღებული აქვთ ავტოსაგზაო შემთხვევამდე 1 წლის პერიოდში და ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობა მცირდება გამოცდილების ზრდის პარალელურად. აღნიშნული მონაცემები მიუთითებს მართვის გამოცდილების მნიშვნელობაზე ავტოსაგზაო შემთხვევების კლების კუთხით. გატარებული პოლიტიკიდან გამომდინარე, მძღოლებისათვის გართულდა მართვის მოწმობის ასაღები პროცედურა - გამოცდის პრაქტიკულ ნაწილს დაემატა რეალურ პირობებში (ქალაქის ტერიტორიაზე) გავლის კომპონენტი და გამოსაცდელი პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური გამართულობის შემოწმების ნაწილი. მიუხედავად პროგრესისა, მართვის მოწმობის მისაღები სისტემა კვლავ საჭიროებს გაუმჯობესებას, განსაკუთრებით წინასაგამოცდო მოსამზადებელი და საგანმანათლებლო მხარე, რომელიც დღესდღეობით საქართველოში ფუნქციონირებს არასისტემატიზებული და დაურეგულირებელი ფორმით.

რაც შეეხება ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების სავარაუდო უგულებელყოფის ფაქტებს, დღეის მდგომარეობით არსებული ინფორმაცია არ იძლევა ამ მიმართულებით არსებული სიტუაციის სრულყოფილად აღქმის შესაძლებლობას. ამ მხრივ აღსანიშნავია, რომ შინაგან საქმეთა სამინისტროში შექმნილი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ანალიზის განყოფილების მიერ, შინაგან საქმეთა სამინისტროს კომპეტენციის ფარგლებში, ხორციელდება კვლევა ქვეითთა ქცევით განპირობებული საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ, რაც საბოლოო ჯამში, თვალნათლივ გახდის სურათს ამ მიმართულებით არსებული მდგომარეობისა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურული სამუშაოების საჭიროების შესახებ.

***საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების მიმართულებით ძირითადი რეკომენდაციები:***

- ზემოაღნიშნული ხუთი რისკ-ფაქტორის (სიჩქარე, ნასვამ-მდგომარეობაში მართვა, მოტოციკლეტის ჩაფხუტის გამოყენება, ღვედები და საბავშვო სავარძლები) გათვალისწინებით, სამართლებრივი ჩარჩოს გაუმჯობესებაზე მუშაობის გაგრძელება და ასევე, აღსრულების გაძლიერება
- საგზაო უსაფრთხოების ფართო-მასშტაბიანი სოციალური კამპანიების ჩატარება
- მართვის მოწმობის მიღების მსურველი პირებისთვის სათანადო ხარისხის სატრენინგო და სასწავლო პროგრამების უზრუნველყოფა და კანონმდებლობის დახვეწა

### **✚ საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება**

მიუხედავად ბოლო პერიოდში განხორციელებული მნიშვნელოვანი ღონისძიებებისა, კვლავ გამოწვევას წარმოადგენს საქართველოში საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება (მათ შორის შავი წერტილების აღმოფხვრა), რაც დაკავშირებულია დიდ ფინანსურ რესურსებთან.

თბილისში უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის დაგეგმვისა და უზრუნველყოფის მიმართულებით გამოწვევას ასევე წარმოადგენს გადატვირთული მოძრაობა, რომელსაც იწვევს დიდი რაოდენობით ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილება.

**საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების მიმართულებით ძირითადი რეკომენდაციები:**

- ფინანსური რესურსების სისტემატიური მობილიზება, რომელიც მიმართული იქნება უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფისათვის.
- ძალისხმევის გაძლიერება შავი წერილების იდენტიფიცირების მიმართულებით, რათა დაიგეგმოს შემდგომი ნაბიჯები მაღალი რისკის შემცველი საგზაო მონაკვეთების გასაუმჯობესებლად
- საგზაო ინფრასტრუქტურის დაგეგმვა-განვითარების პროცესში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საჭიროებების და ქვეითთა ინტერესების გათვალისწინება
- სატრანსპორტო მოძრაობის მართვის გაუმჯობესება, მათ შორის თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებით

### **✚ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება**

საქართველოში კვლავ მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება მოძველებული ავტოპარკი, რაც ქმნის დამატებით რისკებს საგზაო უსაფრთხოების კუთხით. აგრეთვე, მზარდია მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პროცენტული მაჩვენებელი, რაც საჭიროებს ამ მიმართულებით მეტ ყურადღებას.

**ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების მიმართულებით ძირითადი რეკომენდაციები:**

- პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სისტემის შემდგომი დახვეწა, აღსრულებისა და ადმინისტრირების გაუმჯობესების მიმართულებით
- L კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე (მოტოციკლი) პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავრცელება
- მძიმეწონიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ შრომის და დასვენების რეჟიმების, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის და სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების მიმართულებით არსებული რეგულაციების ეფექტური იმპლემენტაცია

### **✚ სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა**

სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფის კუთხით, ერთეულ შემთხვევებში გამოწვევა იქმნება შემთხვევის ადგილზე სასწრაფო სამედიცინო დახმარების

ბრიგადის მისვლის მხრივ რთული მეტეოროლოგიური პირობების და რთული გეოგრაფიული რელიეფის თავისებურების გამო. გამოწვევას ასევე წარმოადგენს ერთიანი ტრავმის რეგისტრის და სერიოზული დაზიანების სადიფერენციო შემაფასებელი MAIS3+ შკალის არარსებობა.

**ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფის მიმართულებით ძირითადი რეკომენდაციები:**

- სამედიცინო პერსონალის, განსაკუთრებით პარამედიკოსების მომზადება და კვალიფიკაციის ამაღლება საგზაო შემთხვევების შედეგად დაშავებულთათვის ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველსაყოფად
- დამატებითი რესურსების მოძიება ტრავმა რეგისტრის შემუშავებისა და დანერგვის მიზნით
- სერიოზული დაზიანების სადიფერენციო შემაფასებელი MAIS3+ შკალის დანერგვა

ამასთან, საგზაო უსაფრთხოების სისტემის თითოეულ ელემენტთან მიმართებით შეიძლება, განისაზღვროს 4 ძირითადი სამოქმედო არეალი - კანონმდებლობა, აღსრულება, განათლება და ტექნოლოგიები (იხ. ცხრილი 4).

ცხრილი 4. საგზაო უსაფრთხოების მართვა - ვერტიკალური და ჰორიზონტალური კოორდინაცია

	კანონმდებლობა	აღსრულება	განათლება	ტექნოლოგია
საგზაო მოძრაობის მონაწილის უსაფრთხოება	საგზაო მოძრაობის წესები - მძღოლები, ქვეითები	კანონიერი ქცევის უზრუნველყოფა სამართალდამცავების მიერ	ცნობიერების ამაღლება, ტრენინგი, გამოცდა	დამხმარე ტექნოლოგია და აღჭურვილობა, წესების შეხსენებები
უსაფრთხო ავტოსატრანსპორტო საშუალება	სატრანსპორტო საშუალებების გზაზე დაშვების წესები და სტანდარტები	სერტიფიცირება და ინსპექტირება კვალიფიციური ინსპექტორების მიერ	მომხმარებლების ცნობიერების ამაღლება, ინსპექტორების ტრენინგი	დამხმარე ტექნოლოგია და აღჭურვილობა, შესაბამისობის დაცვის შეხსენებები
უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა	დიზაინის, მშენებლობის, მოვლა-შენახვის, მონიშვნების სტანდარტები	აუდიტი, შეფასება და შემოწმება კვალიფიციური ჯგუფის მიერ	ცნობიერების ამაღლება საგზაო მენეჯერებისა და ინსპექტორებისთვის	მიმტევებელი და თვით ამხსნელი გზის დიზაინი, ინტელექტუალური საგზაო სისტემები
ეფექტური შემთხვევის შემდგომი რეაგირება	სტანდარტები მონაცემთა შეგროვების, შემთხვევის შემდგომი რეაგირებისა და გამოკვლევისთვის	სამაშველო სამსახურების ზედამხედველობა, გამოძიება	პირველადი დახმარებისა და სამაშველო სამსახურის ტრენინგი, გამომძიებელთა ტრენინგი	დამხმარე ტექნოლოგია და აღჭურვილობა

წყარო: WHO & UN (2021) Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021–2030, 20 October 2021

საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესების ღონისძიებების დაგეგმვის პროცესში მნიშვნელოვანია განხილულ და გათვალისწინებულ იქნეს შესაძლო ინტერვენციის სხვადასხვა ინსტრუმენტი (საკანონმდებლო, საგანმანათლებლო/საინფორმაციო და სხვ.). აღნიშნული მნიშვნელოვანია, როგორც მიღწეული შედეგების მდგრადობისთვის, ისე ოპტიმალური და ეფექტური ღონისძიებების განსახორციელებლად.

## 7. გამოყენებული ლიტერატურა

European Commission (2023) Georgia 2023 Report Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions 2023 Communication on EU Enlargement policy. Brussels. 8.11.2023

European Commission (2024) Annual statistical report on road safety in the EU, 2024. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

WHO (2023) Global status report on road safety 2023

<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>

WHO & UN (2021) Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021–2030, 20 October 2021

[https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true)

სსიპ საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“, (2023) წლიური ანგარიში

<https://112.gov.ge/wp-content/uploads/2024/01/Annual-report-2023-upd2.pdf>

პოლიტიკის დაგეგმვის, მონიტორინგისა და შეფასების სახელმძღვანელო 2020