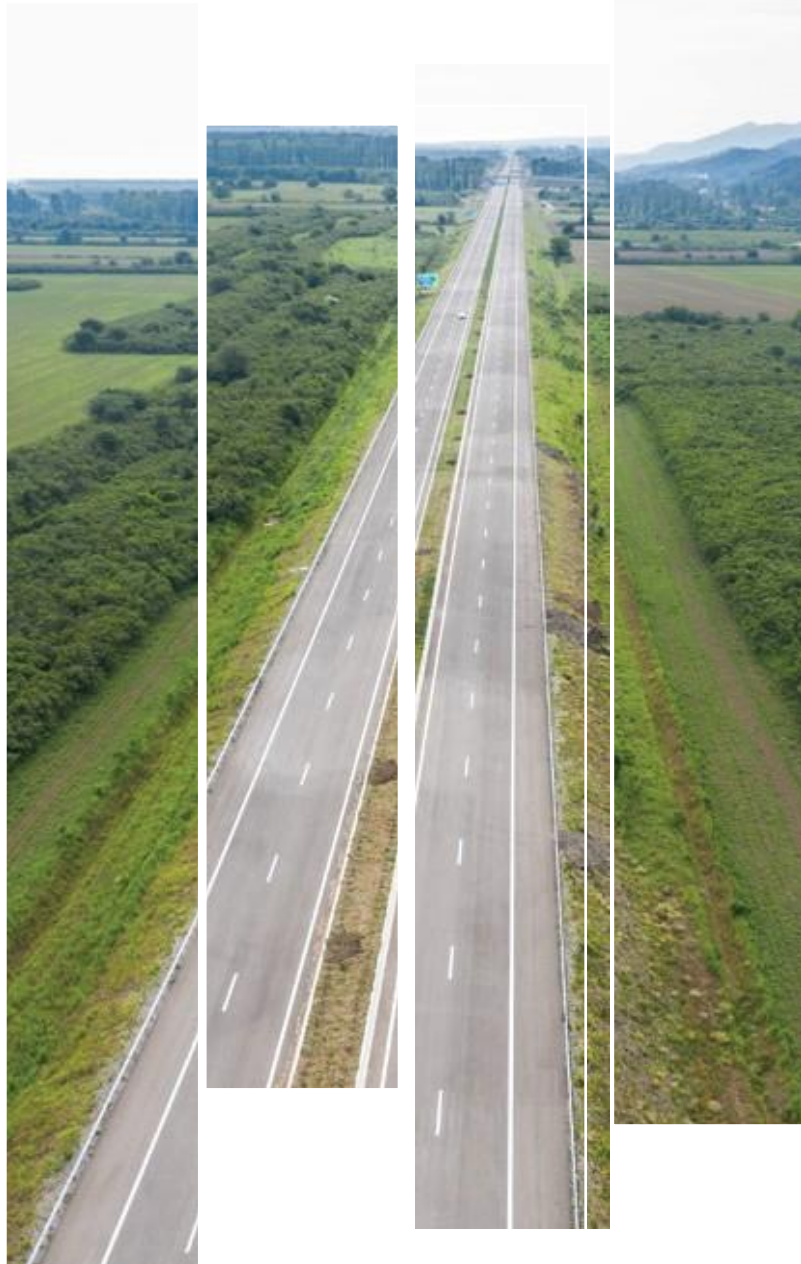


საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის სამოქმედო გეგმის  
წლიური ანგარიში  
2025 წელი



საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო  
თბილისი  
2026

---

## სარჩევი

---

მოკლე მიმოხილვა .....	3
შესავალი.....	8
ზოგადი პროგრესი .....	10
დეტალური პროგრესი თითოეულ ამოცანასთან მიმართებაში.....	18
გამოწვევები და რეკომენდაციები .....	44

---

## მოკლე მიმოხილვა

---

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გამოწვეული სიკვდილიანობა და მძიმე ტრავმები ქვეყნის ეკონომიკაზე ახდენს მნიშვნელოვან ეკონომიკურ ზეგავლენას, ხოლო, აღნიშნული დანაკარგების შემცირება ერთ-ერთი მთავარი წინაპირობაა ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური მდგრადობისათვის და არსებითად განსაზღვრავს მოსახლეობის კეთილდღეობის ხარისხს.<sup>1</sup>

წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს „საქართველოს 2022 – 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 26 აგვისტოს №281 დადგენილებით დამტკიცებული საქართველოს 2022 – 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის 2025 წლის შესრულების ანგარიშს.

ანგარიში შეიქმნა გაეროს (UN) და ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის (WHO) მიერ დადგენილ თანამედროვე საერთაშორისო სტანდარტებზე დაყრდნობით და საგზაო უსაფრთხოების სფეროში მოწინავე ქვეყნების გამოცდილების გათვალისწინებით. მისი შემუშავების პროცესში აქტიურად მონაწილეობდნენ საგზაო უსაფრთხოების უწყებთაშორისი კომისიისა და სამუშაო ჯგუფის წევრი უწყებები, მათ შორის: საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, საქართველოს რეგიონული განვითარების სამინისტრო, საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო, საქართველოს განათლების, მეცნიერებისა და ახალგაზრდობის სამინისტრო, საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, სსიპ ლ. საყვარელიძის სახელობის დაავადებათა კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრი, საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს სახელმწიფო კონტროლს დაქვემდებარებული სსიპ საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი

---

<sup>1</sup> World Bank, Road Safety Country Profile – Georgia, 2024, გვ. 12.  
<https://www.eaprs.org/media/5pnpiwrx/georgia-eap-rs-profile-2024.pdf>

დახმარების ცენტრი, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია, სსიპ – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს აკადემია, სსიპ საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურის სამსახური, სსიპ შსს მომსახურების სააგენტო და სსიპ – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“. დოკუმენტი მომზადდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს კოორდინაციით და განკუთვნილია როგორც შესაბამისი სახელმწიფო სტრუქტურებისათვის, ასევე ნებისმიერი დაინტერესებული პირისთვის.

წარმოდგენილ ანგარიშში ასახულია 2025 წლის მდგომარეობით არსებული ინფორმაცია სამოქმედო გეგმის საფუძველზე შესასრულებელი აქტივობების პროგრესის შესახებ ინდიკატორებისა და სამოქმედო გეგმის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი და პარტნიორი უწყებების მითითებით.

ქვეყანაში ავტოპარკის დინამიკური ზრდისა და სატრანსპორტო მობილობის მოთხოვნის ზრდის პირობებში, საგზაო უსაფრთხოების თანმიმდევრული გაუმჯობესება წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეროვნულ გამოწვევას.<sup>2</sup> აღნიშნული საკითხი მოითხოვს ყველა შესაბამისი სახელმწიფო უწყებისა და საგზაო უსაფრთხოების სფეროში ჩართული სუბიექტის კოორდინირებულ და ინტენსიურ ძალისხმევას. ამრიგად, საგზაო უსაფრთხოების ეფექტური სისტემის უზრუნველყოფა ქვეყნის განვითარების ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებადაა განმტკიცებული „ხედვა 2030 – საქართველოს განვითარების სტრატეგიის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 3 ნოემბრის №517 დადგენილებით.

გარდა ამისა, საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის №353 დადგენილების საფუძველზე დამტკიცდა საქართველოს 2022–2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია, რომელიც წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის გრძელვადიან ჩარჩოს. სტრატეგიის მიზანია 2025 წლისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულ და მძიმედ დაშავებულ პირთა რაოდენობის 25%-ით შემცირება.

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,

<sup>2</sup> საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური.  
<https://automobile.geostat.ge/ka/automobiles/regional-analysis>

ელექტრონული სისტემის შექმნას, რომელშიც თავს მოიყრის მთელი ქვეყნის მასშტაბით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დეტალური ინფორმაცია/სტატისტიკა. ასევე, ხსენებული ამოცანა მოიაზრებს საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით საერთაშორისო ურთიერთობისა და კოორდინაციის განვითარებას, რასაც ასევე ემსახურება აღმოსავლეთ პარტნიორობის საგზაო უსაფრთხოების რეგიონალური ობსერვატორიის შექმნა და მის მუშაობაში აქტიური მონაწილეობა.

## **2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება**

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კონტექსტში ერთ-ერთი ძირითადი გამოწვევაა საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა ქცევითი კულტურის გაუმჯობესება.

ვიდეო-კამერების სისტემათა გამოყენების მიუხედავად, მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის ლიმიტის გადაჭარბება, კვლავ, რჩება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა ერთ-ერთ მთავარ გამოწვევას მიზეზად საქართველოში. ამასთან, ისეთი ფაქტები, როგორც არის, მართვისას უსაფრთხოების ღვედების გამოუყენებლობა, ალკოჰოლური ან ნარკოტიკული ზემოქმედების ქვეშ სატრანსპორტო საშუალების მართვა და მოძრაობისას ყურადღების გაფანტვა დამატებითი მნიშვნელოვანი გამოწვევებია. გარდა ამისა, ამოცანა მოიცავს მართვის მოწმობის მისაღებად მოსამზადებელი სისტემის დახვეწას და საგზაო მოძრაობის მოწყვლად ჯგუფებზე გათვლილ არაერთ ინტერვენციას.

## **3. უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა**

საავტომობილო გზების პროექტირება და მოწყობა უნდა ეფუძნებოდეს პრინციპს, რომლის თანახმადაც, საგზაო ინფრასტრუქტურა მაქსიმალურად უნდა უზრუნველყოფდეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა პრევენციას. ამავე დროს, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის არსებობისას, ინფრასტრუქტურის სტანდარტები უნდა იყოს იმგვარად მოწყობილი, რომ მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი ადამიანთა დაღუპვისა და ჯანმრთელობის დაზიანების რისკები.

## **4. სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება**

სატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური გამართულობისა და მათთან დაკავშირებული უსაფრთხოების ნორმების დაცვა წარმოადგენს ერთ-ერთ ცენტრალურ კომპონენტს, რომელიც განაპირობებს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის მიზნების შესრულებას. ამ მიმართულებით, ქვეყანაში განხორციელდა მნიშვნელოვანი რეფორმა - ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდული

ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის სახით. ზემოაღნიშნული ამოცანით გათვალისწინებული აქტივობები მოიცავს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირებასთან, საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაყვანასთან და ტრანსპორტის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ სხვა მნიშვნელოვანი საკითხებს.

## 5. სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა

საერთაშორისო კვლევები მიუთითებს, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მსხვერპლთა დაახლოებით 50% იღუპება ინციდენტის ადგილას ან სამედიცინო დაწესებულებისკენ ტრანსპორტირების პროცესში, შემთხვევიდან რამდენიმე წუთში.<sup>3</sup> ამ გარემოების გათვალისწინებით, ეფექტურ გადაუდებელ სამედიცინო დახმარებას ენიჭება კრიტიკული მნიშვნელობა. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია დაზარალებულთა ოპერატიული გადაყვანა შესაბამის სამედიცინო დაწესებულებაში კვალიფიციური სამედიცინო პერსონალის მიერ, რაც საგრძნობლად ამცირებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად ტრავმის სიმძიმესა და გარდაცვალების რისკს.

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

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

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

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

1. არ დაწყებულა - 3 აქტივობა;
2. ნაწილობრივ განხორციელდა - 6 აქტივობა;

<sup>3</sup> European Road Safety Charter, Saving lives with post-crash care.  
<https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/saving-lives-post-crash-care-0>

3. მეტწილად განხორციელდა - 1 აქტივობა;
4. განხორციელდა - 34 აქტივობა;
5. განხორციელდა დაგვიანებით - 2 აქტივობა;
6. გაუქმებულია - 0 აქტივობა;
7. შეჩერებულია - 0 აქტივობა.

---

## შესავალი

---

ყველა ტიპის სატრანსპორტო საშუალებით მგზავრთა გადაყვანის პროცესში დაფიქსირებული გარდაცვალების შემთხვევების 99%-ზე მეტი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებს უკავშირდება.<sup>4</sup> 2021 წლის მონაცემებით, მსოფლიო მასშტაბით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაიღუპა დაახლოებით 1.19 მილიონი ადამიანი, რაც 100 000 მოსახლეზე 15 გარდაცვალების ტოლფასია. ამასთან, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გამოწვეული ტრავმა კვლავაც რჩება 5-დან 29 წლამდე ასაკის ბავშვებისა და ახალგაზრდებისთვის სიკვდილის მთავარ და ასაკის ყველა ჯგუფის გათვალისწინებით — სიკვდილიანობის მე-12 მიზეზად.<sup>5</sup> აღნიშნული მონაცემები ნათლად უსვამს ხაზს იმ მოცემულობას, რომ საგზაო უსაფრთხოება თანამედროვე მსოფლიოს ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი გამოწვევაა. ამასთან, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული ტრავმები და სიკვდილიანობა ყოველწლიურად მძიმე სოციალური და ეკონომიკური ტვირთია სახელმწიფოებისთვის. მსოფლიო პრაქტიკის შესაბამისად, ამგვარი შემთხვევებით გამოწვეული ფინანსური ზარალი სახელმწიფოთა ეკონომიკებს მათი მთლიანი შიდა პროდუქტის (მშპ) დაახლოებით 2%-დან 6%-მდე უჯდებათ.<sup>6</sup> IRAP-ის მეთოდოლოგიით ჩატარებული შეფასების მიხედვით, 2023 წელს საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გამოწვეულმა ეკონომიკურმა ზარალმა 1,206,597,347 აშშ დოლარი შეადგინა, რაც ქვეყნის მშპ-ის 3.9%-ს წარმოადგენს.<sup>7</sup>

2020 წლის მონაცემებით, საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობის დონე (100 000 მოსახლეზე 12 გარდაცვალების შემთხვევა) მნიშვნელოვნად - დაახლოებით 2.8-ჯერ აღემატებოდა ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებში დაფიქსირებულ საშუალო მაჩვენებელს, რომელიც შეადგენდა 4.2 გარდაცვალებას 100 000 მოსახლეზე.<sup>8</sup> გარდა ამისა, 2023 წლის შედარებით ანალიზში, გარდაცვალებით დასრულებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების კოეფიციენტით საქართველო ევროპისა და აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნებს შორის იკავებს ბოლოდან მე-2 პოზიციას. კერძოდ, საქართველოს ინდიკატორი - 11.83 მკაფიოდ აღემატება როგორც ევროკავშირის საშუალო მაჩვენებელს (4.55), ასევე აღმოსავლეთ

---

<sup>4</sup> Preparatory work for an EU road safety strategy 2020-2030, 2018, გვ. 8.

<sup>5</sup> World Health Organisation, Global status report on road safety, 2023, გვ. 14.

<sup>6</sup> World Bank, Global Road Safety Facility – World Bank, ANNUAL REPORT, 2024, გვ. 4.

<sup>7</sup> World Bank, Road Safety Country Profile – Georgia, 2024, გვ. 12.

<sup>8</sup> EaP, World Bank Group, Road Safety Country Profile – Georgia, 2021, გვ. 6.

<https://www.scribd.com/document/691315569/66>

პარტნიორობის ქვეყნების საშუალო ნიშნულს (9.71).<sup>9</sup>

მიუხედავად არსებული გამოწვევებისა, საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკა მოწმობს, რომ გზებზე სიკვდილიანობა და მძიმე დაზიანებები თავიდან აცილებადია.<sup>10</sup> ზემოაღნიშნული გამოცდილება ემყარება პრინციპს, რომლის მიხედვითაც საგზაო მოძრაობის გარდაუვალ თანმდევ შედეგს არ უნდა წარმოადგენდეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა და ასეთ შემთხვევათა გამო ადამიანთა გარდაცვალება ან ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება.

საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგია ეფუძნება ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის მიერ აღიარებულ უსაფრთხო სისტემის მიდგომას, რომელიც მომდინარეობს ევროპული საუკეთესო პრაქტიკიდან. ამასთან, სტრატეგია იზიარებს „ნულოვანი დანაკარგის“ ხედვას, რომელიც წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის ფორმირების ერთ-ერთ ფუნდამენტურ და მამოძრავებელ პრინციპს.<sup>11</sup>

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

---

<sup>9</sup> EaP, World Bank Group, Road Safety Country Profile – Georgia, 2024, გვ. 4;

<https://www.eaprs.org/media/5pnpwrx/georgia-eap-rs-profile-2024.pdf>

<sup>10</sup> Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Geneva, 2023. გვ. 2.

<https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>

<sup>11</sup> World Health Organization and the United Nations, Global Plan – Decade of Action For Road Safety 2021-2030, 2020, გვ. 34;

Zero Road Deaths and Serious Injuries Leading a Paradigm Shift to a Safe System, ITF, 2016, გვ. 11.

---

## ზოგადი პროგრესი

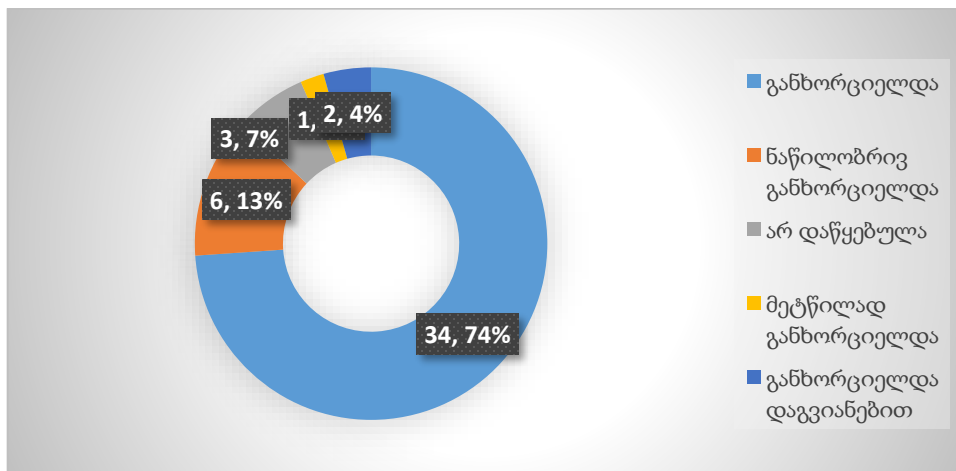
---

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

აღნიშნული ორწლიანი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული 46 აქტივობიდან 2024 წელს განსაზღვრული იყო 10 აქტივობის, ხოლო 2025 წლის განმავლობაში - დანარჩენი 36 აქტივობის შესრულება.

საანგარიშო პერიოდში (2025 წლის განმავლობაში) განხორციელდა 20 აქტივობა, რომელთა წილი მთელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების საერთო რაოდენობის 43,47%-ს შეადგენს.

### აქტივობების რაოდენობა მათი სტატუსების მიხედვით - 5 ამოცანა, 46 აქტივობა

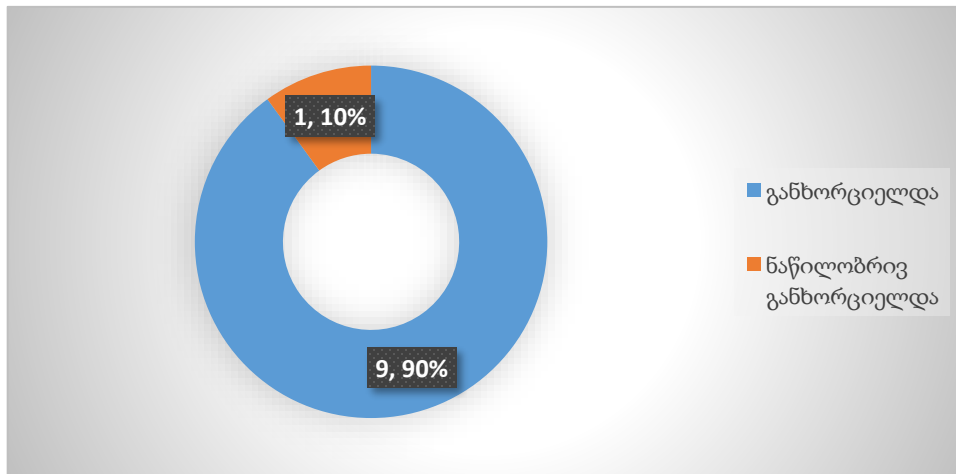


მთლიანად სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული თითოეული განმახორციელებელი უწყების მიერ დაგეგმილი აქტივობების შესრულება 2025 წლის მდგომარეობით კატეგორიების შესაბამისად შემდეგნაირად გადანაწილდა:

**საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო**

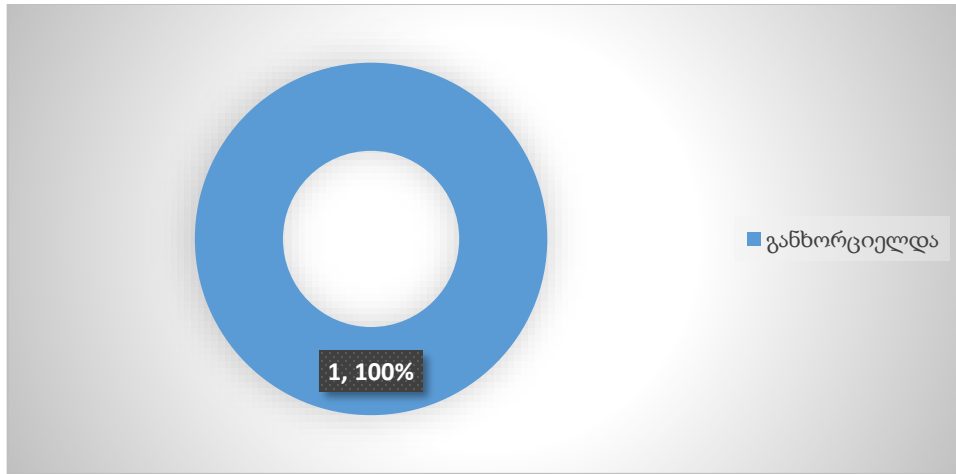
- სულ 10 აქტივობა, აქედან:
  - განხორციელდა - 9 აქტივობა;
  - ნაწილობრივ განხორციელდა - 1 აქტივობა.

**საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო - 10 აქტივობა**



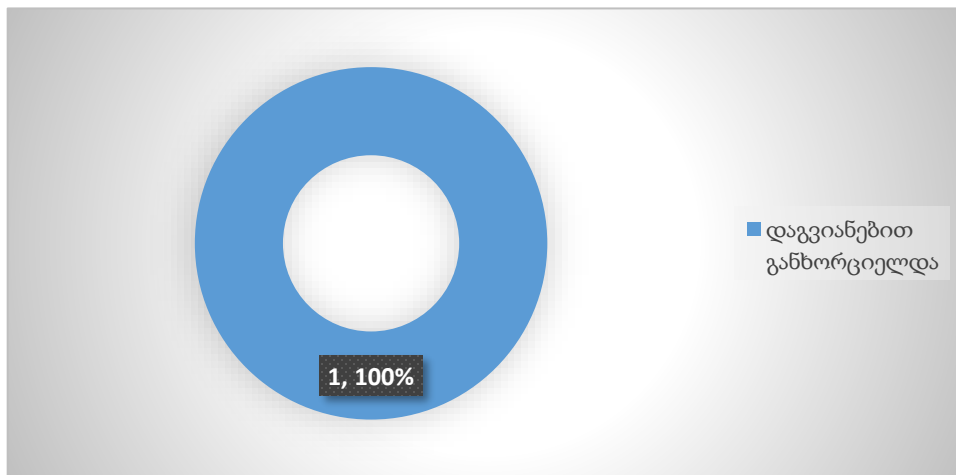
**საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სსიპ - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს აკადემია**

- 1 აქტივობა (განხორციელდა).



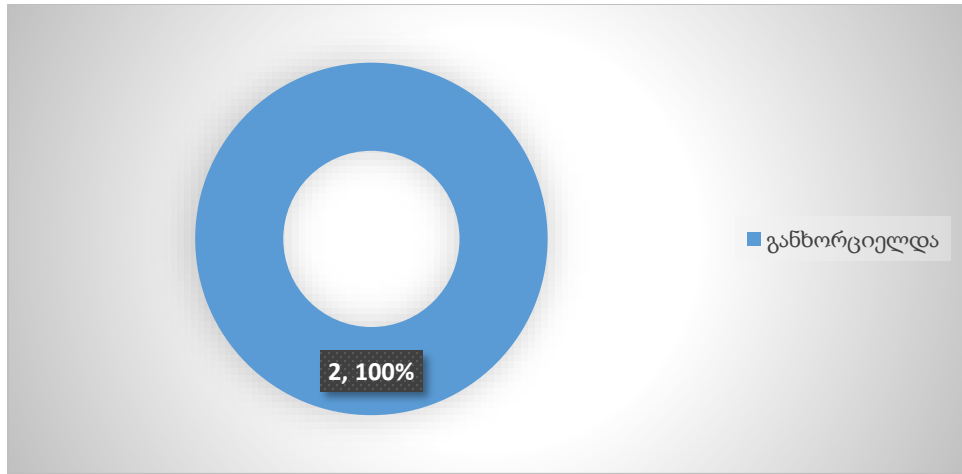
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სსიპ შსს მომსახურების სააგენტო

- 1 აქტივობა (განხორციელდა დაგვიანებით).



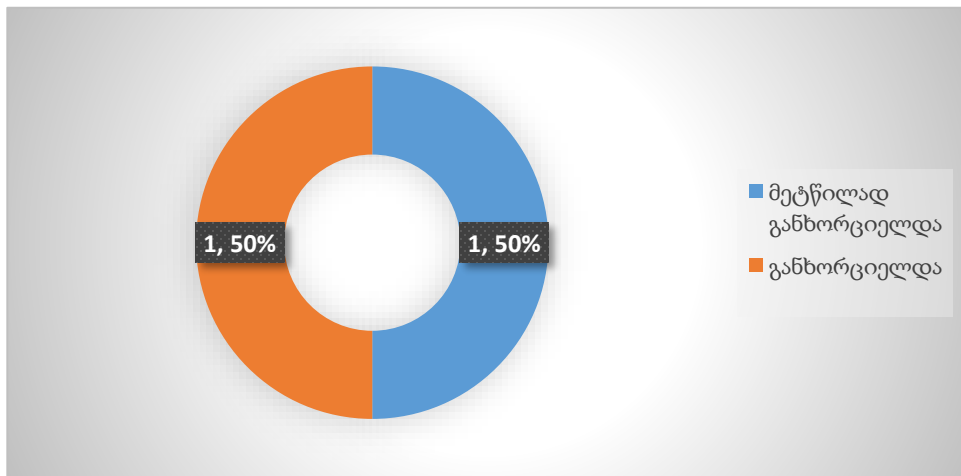
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო

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



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

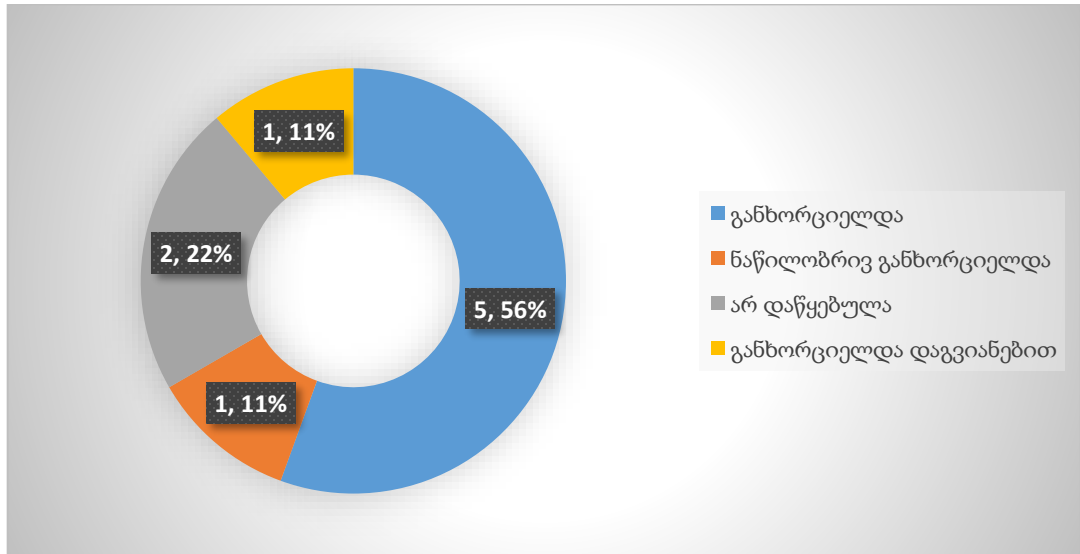
- სულ 2 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 1 აქტივობა;
- მეტწილად განხორციელდა - 1 აქტივობა.



**საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო**

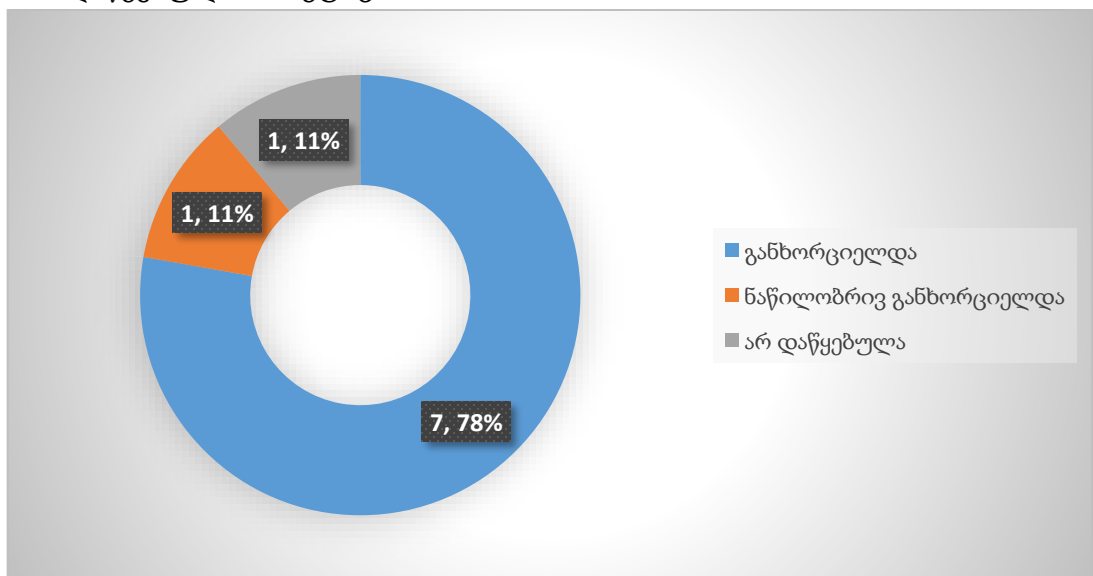
- სულ 9 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 5 აქტივობა;
- დაგვიანებით განხორციელდა - 1 აქტივობა;

- მეტწილად განხორციელდა - 0 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 1 აქტივობა;
- არ დაწყებულა - 2 აქტივობა.



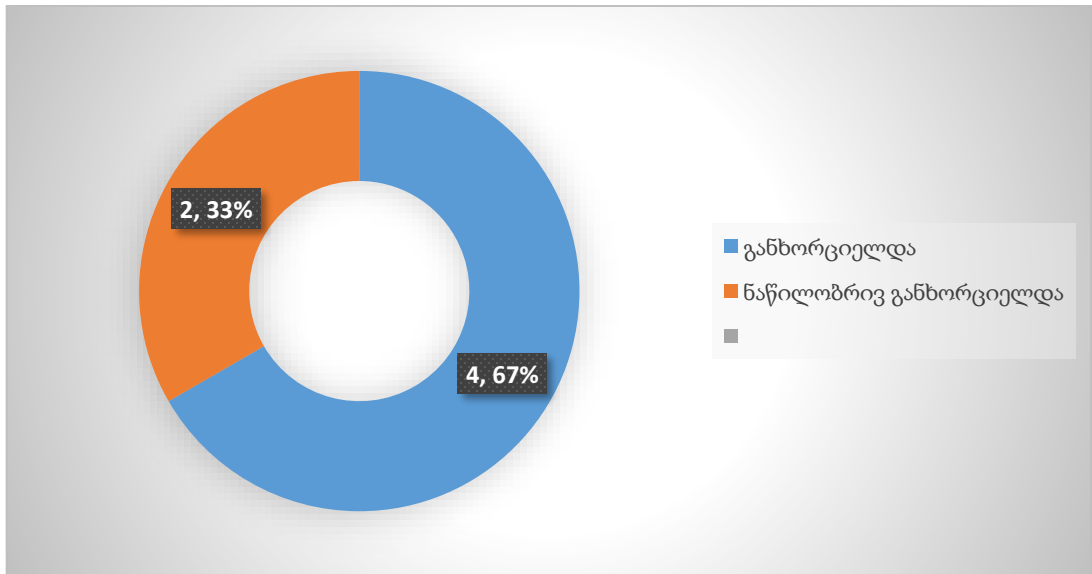
**საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება  
- საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი**

- სულ 9 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 7 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 1 აქტივობა;
- არ დაწყებულა - 1 აქტივობა.



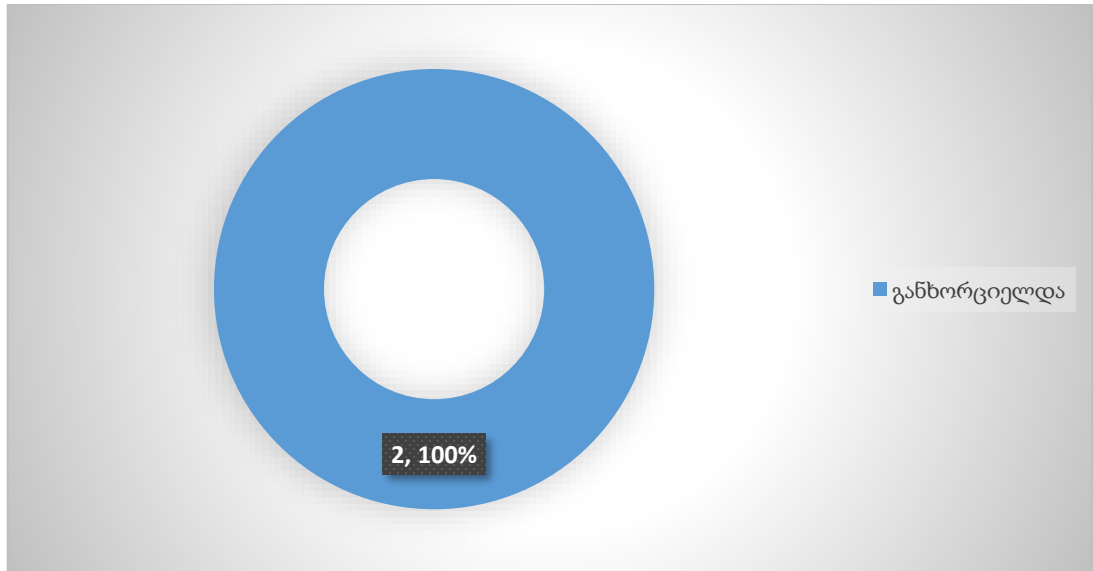
ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის სსიპ - თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო

- სულ 6 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 4 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 2 აქტივობა.



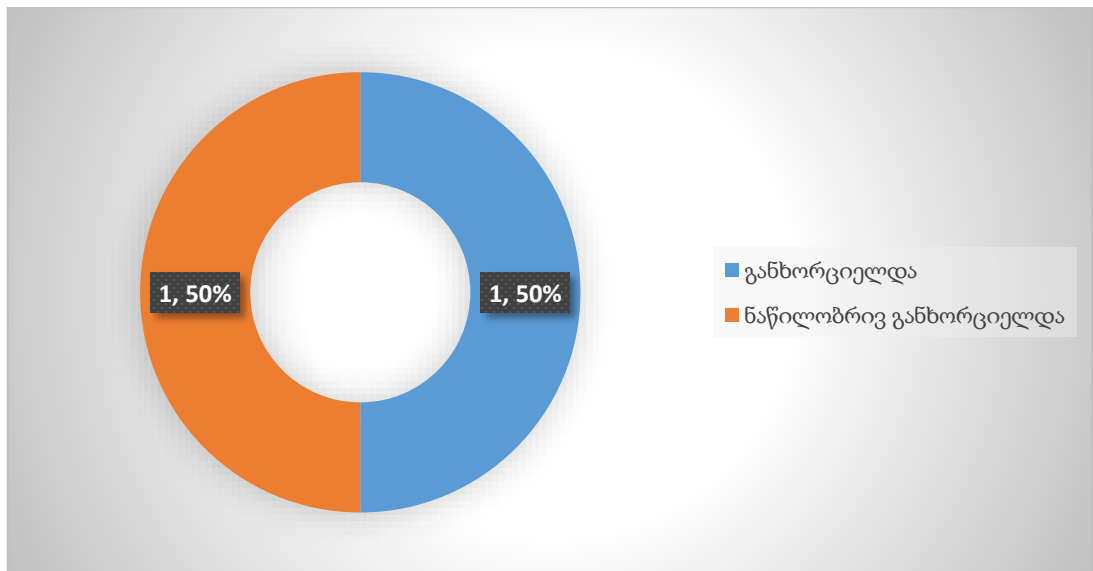
საქართველოს განათლების, მეცნიერებისა და ახალგაზრდობის სამინისტრო, სსიპ საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურის სამსახური

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



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

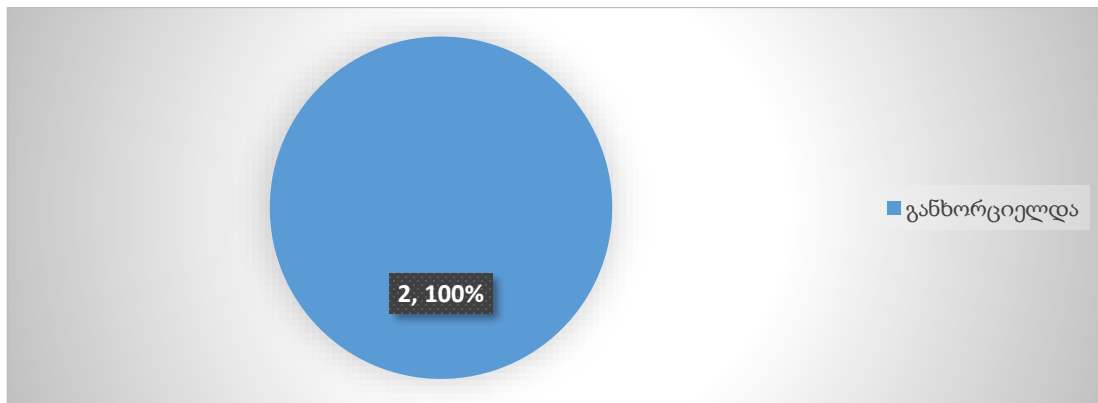
- სულ 2 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 1 აქტივობა;
- ნაწილობრივ განხორციელდა - 1 აქტივობა.



საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს სსიპ საგანგებო

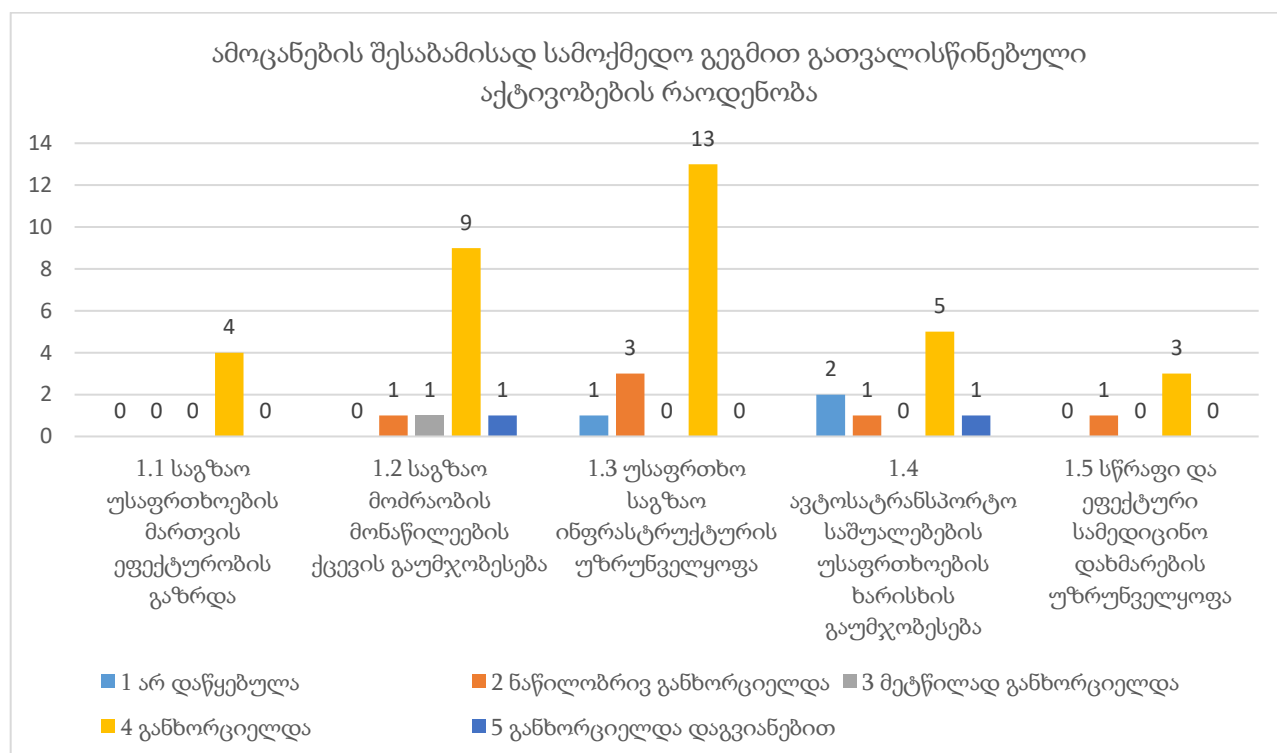
## სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრი

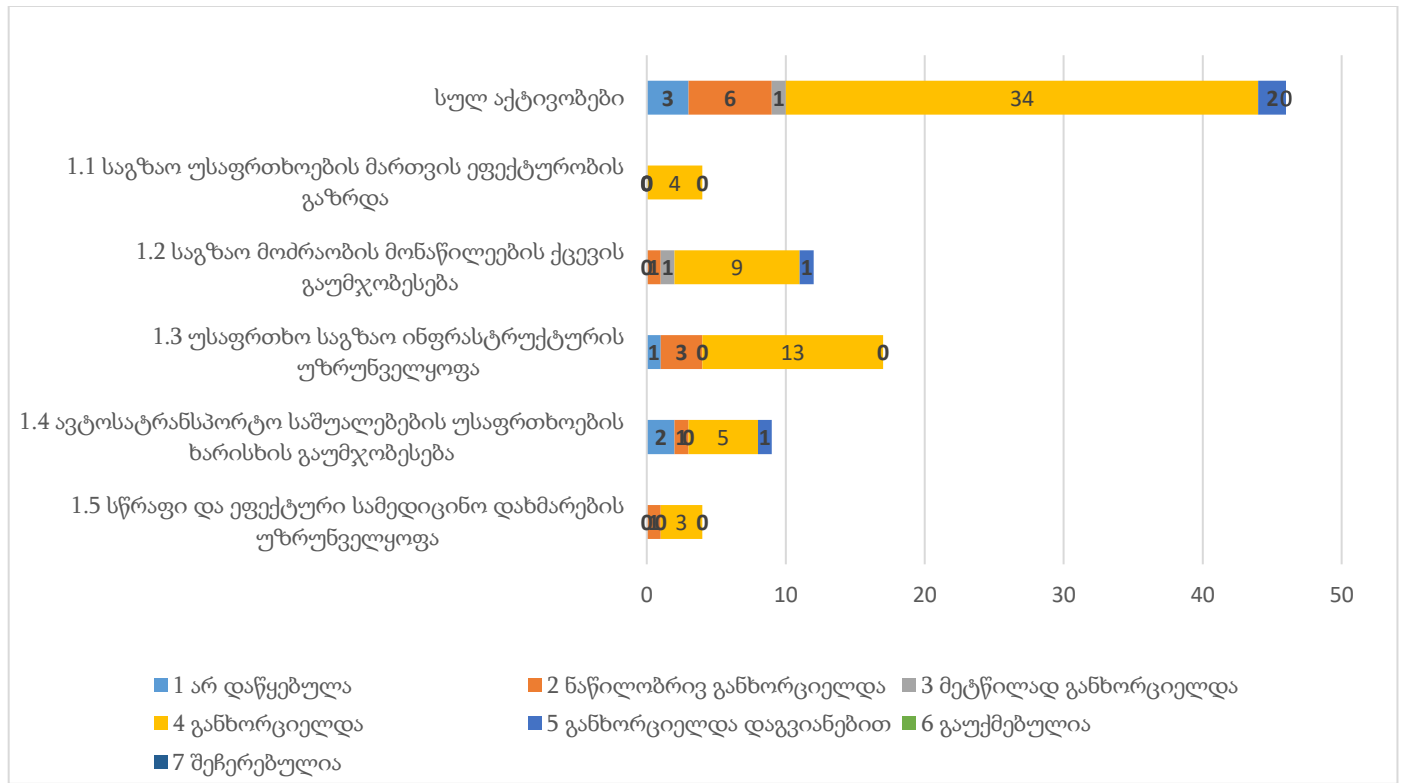
- სულ 2 აქტივობა, აქედან:
- განხორციელდა - 2 აქტივობა.



## დეტალური პროგრესი თითოეულ ამოცანასთან მიმართებაში

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





### **1.1. საგზაო უსაფრთხოების ეფექტურობის გაზრდა**

აღნიშნული ამოცანა მოიცავს საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი ორგანოს განსაზღვრას, რომელიც უზრუნველყოფილი იქნება შესაბამისი მანდატით, მდგრადი ადმინისტრაციული სტრუქტურითა და გამართული ფუნქციონირებისთვის აუცილებელი რესურსებით. ამოცანით, ასევე, გათვალისწინებულია საგზაო უსაფრთხოების დაფინანსების სტაბილური და პროგნოზირებადი მოდელის ჩამოყალიბება. გარდა ამისა, ამოცანა ფარავს ეროვნული მასშტაბის ელექტრონული პლატფორმის შექმნას, სადაც კონცენტრირებული იქნება ქვეყანაში დაფიქსირებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დეტალური მონაცემები. ზემოაღნიშნული პროცესის გაუმჯობესებისთვის გათვალისწინებულია თანამედროვე ინფორმაციული ტექნოლოგიებისა და ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემების (ITS) მონაცემების დამუშავების პროცესში ინტეგრირება, რაც ხელს შეუწყობს მონაცემებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღებასა და საგზაო უსაფრთხოების მენეჯმენტის ეფექტურობის ზრდას.

ამოცანის განხორციელების მიზნით, 2024-2025 წლისთვის დაგეგმილი 4 აქტივობიდან სრულად განხორციელდა აქტივობების 100% (4 აქტივობა).

**- საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ცენტრალურ აპარატში საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტის ჩამოყალიბება.**

აღსანიშნავია, რომ „საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 თებერვლის №70 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 19 თებერვლის №33 დადგენილებით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დაემატა ახალი სტრუქტურული ერთეული - საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტი (პროგრესი - 100%).

**- საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაფინანსების სტაბილური სისტემის შექმნის მიზნით წინადადებების/კონცეფციის და ნორმატიული აქტის მომზადება.**

2025 წელს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ მომზადდა „კვლევა ცენტრალური ორგანოს ფუნქციური დანიშნულებისა და საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების სტაბილური დაფინანსების სისტემის ფორმირების შესახებ“, რომელიც ფარავს ისეთ საკითხებს როგორცაა: ცენტრალური ორგანოს როლი საგზაო უსაფრთხოების პროცესების წარმართვაში; საგზაო უსაფრთხოების ეფექტური პოლიტიკის გატარებისათვის

სტაბილური და მდგრადი დაფინანსების წყაროს მნიშვნელობა, გზები და ზემოაღნიშნულ საკითხში ცენტრალური ორგანოს მონაწილეობა; საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა მრავალდარგობრივი შესწავლის მეთოდის საქართველოში დანერგვის პერსპექტივები (პროგრესი - 100%).

**- საჭიროებისამებრ, შინაგან საქმეთა სამინისტროს შესაბამისი მოსამსახურეების გადამზადება საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემების შეგროვების მიმართულებით.**

2024 წლის 1 იანვრიდან 2024 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემების შეგროვების მიმართულებით გადამზადდა შინაგან საქმეთა სამინისტროს 183 მოსამსახურე. 2025 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემების შეგროვების მიმართულებით შინაგან საქმეთა სამინისტროს შესაბამისი მოსამსახურეების გადამზადების საჭიროება არ ყოფილა (პროგრესი - 100%).

**- აღმოსავლეთ პარტნიორობის საგზაო უსაფრთხოების რეგიონალური ობსერვატორიის შექმნის მიზნით მემორანდუმის გაფორმება.**

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

აღმოსავლეთ პარტნიორობის საგზაო უსაფრთხოების რეგიონალური ობსერვატორიის ძირითადი ფუნქციებია:

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

ბ) საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით, საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, მონაცემებისა და ინდიკატორების იდენტიფიცირება;

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

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

ამდენად, ხსენებულ საკითხთან დაკავშირებით აქტივობა შესრულებულია

100%-ით.

რაც შეეხება ამოცანის შედეგის ინდიკატორს, 2019 წლისთვის განსაზღვრული იყო საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის სამოქმედო გეგმის შესრულების 50%-იანი, 2023 წლისთვის არანაკლებ 65%, ხოლო 2025 წლისთვის არანაკლებ 80%-იანი მაჩვენებელი. 2025 წლის მონაცემების თანახმად, 2025 წელს დაფიქსირდა მთელი სამოქმედო გეგმებით გათვალისწინებული აქტივობების საერთო რაოდენობის (93 აქტივობა) შესრულების 76.30%-იანი მაჩვენებელი.

## 1.2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ხელშეწყობის პროცესში სიჩქარის კონტროლი ერთ-ერთ ცენტრალურ გამოწვევად რჩება, ხოლო სიჩქარის გადაჭარბება საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთ-ერთ ძირითად გამომწვევ მიზეზს წარმოადგენს. შესაბამისად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობის, მათთან დაკავშირებული სიკვდილიანობის და მძიმე ტრავმების შემცირებისათვის აუცილებელია მოძრაობის სიჩქარის ეფექტური მენეჯმენტთან დაკავშირებით შესაბამისი ინტერვენციების განხორციელება. ამავე დროს, ხაზგასასმელია საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უსაფრთხოების სტანდარტების გაუმჯობესება, რაც მოიცავს უსაფრთხოების ღვედების, სხვა დამცავი მოწყობილობების გამოყენების პოპულარიზაციასა და გამოყენების სავალდებულო წესის განსაზღვრას. ამგვარი მიდგომები წარმოადგენს საკვანძო წინაპირობას საგზაო უსაფრთხოების საერთო დონის ამაღლებასა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის დაცვის ხარისხის გაუმჯობესებისთვის.

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 12 აქტივობიდან, განხორციელდა 75% (9 აქტივობა), მეტწილად განხორციელდა 8.33% (1 აქტივობა), ნაწილობრივ განხორციელდა 8.33% (1 აქტივობა) და დაგვიანებით განხორციელდა 8.33% (1 აქტივობა).

ამოცანის ფარგლებში სრულად, ნაწილობრივ და დაგვიანებით განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

- საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით ცნობიერების ამაღლების მიზნით სოციალური კამპანიის განხორციელება.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, აღმოსავლეთ ევროპაში პრობაციის სერვისების განვითარების ასოციაციას - VEBO, ფონდ პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის - PFRS და გლობალური კავშირები საქართველოს - GGC შორის გაფორმდა ურთიერთთანამშრომლობის მემორანდუმი, რომელიც სხვა მნიშვნელოვან საკითხებთან ერთად ითვალისწინებს საგზაო

უსაფრთხოების განვითარების მიზნით შესაბამისი სოციალური კამპანიის განხორციელებას. მემორანდუმის ფარგლებში მომზადდა საინფორმაციო ბუკლეტები და ვიდეო რგოლი, რომელიც განთავსდა შესაბამის მედია საშუალებებში (პროგრესი - 30%).

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

ზოგადსაგანმანათლებლო სკოლებში, სადაც წარმოდგენილია სსიპ საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურის სამსახური, დაწყებითი საფეხურის მოსწავლეებისთვის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ საკითხებზე განხორციელდა საინფორმაციო შეხვედრები. შეხვედრებზე მოსწავლეებს მიეწოდათ ინფორმაცია გზაზე უსაფრთხო გადაადგილებისა და გზის გადაკვეთის წესების შესახებ, სსიპ საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურის სამსახურის ფსიქოლოგების მიერ შემუშავებული მოდულის გამოყენებით. 2024 წლის განმავლობაში, სკოლებში განაწილებულმა საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურებმა I-VIII კლასების მოსწავლეებთან გამართეს 9 707 შეხვედრა, სადაც მათ განიხილეს საგზაო უსაფრთხოებისა და სასკოლო უსაფრთხოების საკითხები. ამასთან, 2025 წლის განმავლობაში I-VIII კლასის მოსწავლეებთან ჯამურად ჩატარდა 8760 შეხვედრა, მათ შორის, 1000-ზე მეტი შეხვედრა გაიმართა დაწყებითი საფეხურის მოსწავლეებთან (პროგრესი - 100%).

- **სკოლის მიმდებარე ტერიტორიაზე საგზაო ინფრასტრუქტურის მონიტორინგი.**

საქართველოს მასშტაბით სსიპ საგანმანათლებლო დაწესებულების მანდატურის სამსახური წარმოდგენილია 720 საჯარო სკოლაში. თითოეულ სკოლაში დირექტორის ინდივიდუალური სამართლებრივი აქტით შექმნილია მრჩეველთა საბჭო, რომლის შემადგენლობაში, სკოლისა და შესაბამისი რესურსცენტრის წარმომადგენლებთან ერთად, შედიან მანდატურებიც. მრჩეველთა საბჭოს სხდომებზე განიხილება სკოლაში უსაფრთხოებისა და საზოგადოებრივი წესრიგის დაცვის მიზნით გასატარებელი ღონისძიებები, მუშავდება რეკომენდაციები და განისაზღვრება მათი შესრულების ვადები. აღნიშნული საკითხები, სხვა პრიორიტეტებთან ერთად, მოიცავს სკოლის მიმდებარე ტერიტორიაზე საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებულ საკითხებსაც.

2024-2025 წლების განმავლობაში 290 საჯარო სკოლის მრჩეველთა საბჭოს სხდომაზე მანდატურებმა წარადგინეს წინადადებები სკოლის მიმდებარე საავტომობილო გზებზე მოსწავლეთა უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველსაყოფად და რეაგირებისთვის გაიცა შესაბამისი რეკომენდაციები, მათ შორის საგზაო ნიშნების განთავსების, ხელოვნური უსწორმასწორობების, ქვეითთა გადასასვლელების, სიჩქარის შემზღვევადი ბარიერებისა და შუქნიშნების მოწყობის საჭიროებებთან დაკავშირებით. საკითხები არ განხილულა იმ სკოლებში, სადაც საგზაო ინფრასტრუქტურა უკვე მოწესრიგებულია ან დამატებითი საჭიროება არ დადგინდა, ასევე იმ სკოლებში, რომლებიც რეაბილიტაციის ან მშენებლობის პროცესშია და დროებით სხვა შენობებში ფუნქციონირებს. წამოჭრილი საკითხების ნაწილზე განხორციელდა მყისიერი რეაგირება და დამონტაჟდა საჭირო საგზაო ნიშნები. საჭიროების შესაბამისად გაგრძელდება სკოლის მიმდებარე ტერიტორიაზე საგზაო ინფრასტრუქტურის მონიტორინგი და რეკომენდაციების გაცემა (პროგრესი - 100%).

**- მართვის მოწმობის მისაღები სწავლების სისტემის გაუმჯობესების მიზნით კვლევის განხორციელება და რეკომენდაციების შემუშავება.**

აქტივობის შესრულების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ 2025 წელს შემუშავდა „კვლევა საქართველოში მართვის მოწმობის მისაღები სწავლების სისტემის რეგულირების შესახებ“. კვლევა ფარავს ისეთ საკითხებს, როგორცაა მძღოლთა მოსამზადებელი დაწესებულებების სამართლებრივი რეგულირება, ინფრასტრუქტურული მოთხოვნები, ტრენერთა კვალიფიკაცია, სასწავლო პროგრამები და სხვა მნიშვნელოვანი საკითხები (პროგრესი - 100%).

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

აღნიშნული აქტივობის შესრულების მიზნით, 2022 წლის 25 აპრილიდან სატრანსპორტო საშუალების „B“ და „BE“ კატეგორიის, 2023 წლის 1 სექტემბრიდან C, D, C1, D1 კატეგორიების/ქვეკატეგორიების, ხოლო 2025 წლის 1 ოქტომბრიდან „CE“, „DE“ კატეგორიების/„C1E“, „D1E“ ქვეკატეგორიების/ქვეკატეგორიების მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდა გახდა ორ ეტაპიანი, კერძოდ დაემატა პრაქტიკული გამოცდის მე-2 ეტაპი - რეალურ საგზაო მოძრაობაში გამოცდის ჩაბარება (პროგრესი - 100%, დაგვიანებით განხორციელდა).

**- უკონტაქტო პატრულირების სამოქმედო არეალის გაფართოება.**

2024 წელს გაიზარდა უკონტაქტო პატრულირების საკონტაქტო არეალი, რომელსაც დაემატა შემდეგი მონაკვეთები: ქ. რუსთავში - ტარას შევჩენკოს ქუჩა (ორმხრივად), დავით გურამიშვილის ქუჩა (ორმხრივად), მიხეილ ლერმონტოვის ქუჩა (ორმხრივად), ცხრა ძმა ხერხეულიძის ქუჩა (ორმხრივად); ქ. მარნეულში - რუსთაველის ქუჩა (ორმხრივად) და აღმაშენებლის ქუჩა (ორმხრივად); საერთაშორისო მნიშვნელობის ფონიჭალა-მარნეული-გუგუთის საავტომობილო გზის 3.700 კმ.დან-დან 28.800 კმ-მდე (ორმხრივად), საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის საავტომობილო გზის 20 კმ-დან 35 კმ-მდე, საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-წითელი ხიდის საავტომობილო გზის 21 კმ-ზე და ქ. თბილისის შემოსავლელი გზის 35 კმ-დან 49 კმ-ის ჩათვლით. "უკონტაქტო პატრულირების განხორციელების სამოქმედო ტერიტორიის განსაზღვრის შესახებ" საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის დირექტორის 2022 წლის 8 აპრილის №929862 ბრძანებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე(<https://info.police.ge/uploads/660e632bcc690.pdf>). ამასთან, 2025 წლის 8 დეკემბერს გამოიცა "უკონტაქტო პატრულირების განხორციელების სამოქმედო ტერიტორიის განსაზღვრის შესახებ" შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის დირექტორის N4087799 ბრძანება, რომლითაც უკონტაქტო პატრულირების სამოქმედო არეალი გაფართოვდა ქ. თბილისსა და იმერეთის რეგიონში. ქ. თბილისში არსებულ ქუჩებს დაემატა: გ. მინდელის ხიდი, მ. თამარაშვილის ქუჩა და ქართულ-ამერიკული მეგობრობის გამზირი. იმერეთის რეგიონში არსებულ ქუჩებს დაემატა: ახალგაზრდობის გამზირი №44-დან №104-მდე (ორმხრივად, არაუმეტეს 1.6 კმ.), ნიკეას ქუჩა №4-დან №72-მდე (ორმხრივად, არაუმეტეს 2.4 კმ.), სულხან-საბას გამზირი №1-დან №71ა-მდე (ორმხრივად, არაუმეტეს 2 კმ.), ზ. გამსახურდიას №1-დან №11-მდე (ორმხრივად, არაუმეტეს 500 მ.), 9 აპრილის ქუჩა №2-დან №10-მდე (ორმხრივად, არაუმეტეს 500 მ.), ავტომშენებლის გამზირი №14-დან №52-მდე (ორმხრივად, არაუმეტეს 2.8 კმ.) (პროგრესი - 100%).

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

2024 წელს, ქვეყნის მასშტაბით დამატებით დამონტაჟდა 955 ვიდეოკამერა, ხოლო, 2025 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით დროის პერიოდში ქვეყნის მასშტაბით დამონტაჟდა 552 ვიდეოკამერა (პროგრესი - 100%).

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

2024 წელს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის

გზებზე, საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციებით დაიფარა 169.52 კმ. სიგრძის საავტომობილო გზა. 2025 წლის 01 იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციებით დაიფარა 170.24 კმ. სიგრძის საავტომობილო გზა. აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული მაჩვენებელი 2023 წლისთვის შეადგენდა 447.75 კმ-ს 200 კმ-ის ნაცვლად (შესრულდა გადაჭარბებით), რაც თავის მხრივ, აისახა 2024 და 2025 წლის სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობის შესრულების მაჩვენებელზე (პროგრესი - 85%).

**- ბავშვთა სავარძლების გამოყენების წამახალისებელი ღონისძიებების თაობაზე რეკომენდაციების შემუშავება.**

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტის მიერ საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული კომისიის თავმჯდომარისთვის გაიგზავნა შესაბამისი რეკომენდაციები ბავშვთა სავარძლების გამოყენების სათანადო რეგულირების შესახებ. ამასთან, მომზადდა შესაბამისი ნორმატიული აქტის პროექტი და რეგულირების ეკონომიკური გაანგარიშება (პროგრესი - 100%).

**- მართვის მოწმობისთვის მინიჭებულ ქულათა სისტემის ალტერნატიული მეთოდოლოგიის თაობაზე წინადადებების შემუშავება.**

აქტივობის განსახორციელებლად საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, აღმოსავლეთ ევროპაში პრობაციის სერვისების განვითარების ასოციაციას - VEBO, ფონდ პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის - PFRS და გლობალური კავშირები საქართველოს - GGC შორის გაფორმებული ურთიერთანამშრომლობის მემორანდუმის ფარგლებში მომზადდა კვლევა, რომელიც ეხება ქულათა სისტემის მეტად ეფექტურად გამოყენების საკითხებს მათ შორის ვიდეო-კამერების მეშვეობით აღსრულების მექანიზმის დანერგვას (პროგრესი - 100%).

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

აქტივობის ფარგლებში საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსთან თანამშრომლობით, საერთაშორისო ექსპერტის მიერ შემუშავდა კვლევა და რეკომენდაციები სახელწოდებით „Sustainable Improvement of Road Safety in Georgia by Adoption of Best-Practice Speed Limit Management“ (საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების მდგრადი განვითარება სიჩქარის ლიმიტის მართვის საუკეთესო პრაქტიკის დანერგვის გზით). ამასთან, საქართველოს

ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ მომზადდა კვლევა საქართველოში მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების მაქსიმალური დასაშვები ზღვარის შემცირების გავლენის შესახებ და შესაბამისი რეკომენდაციები (პროგრესი - 100%).

- შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო არეალის გაზრდა.

2024 წლის პერიოდში გახსნილ გზის მონაკვეთებზე:

1. ს1 საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-სენაკი-ლესელიძე (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზა - კმ175+600 - კმ190+200 შორაპანი-არგვეთა - გზის მონაკვეთის სიგრძე 15 კმ; კმ139+500 - კმ146 ჩუმათელეთი-ხევი - გზის მონაკვეთის სიგრძე 6 კმ;

2. ს5 საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის (აზერბაიჯანის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზა - კმ23+750 - კმ44+600 ვაზიანი-საგარეჯო - გზის მონაკვეთის სიგრძე 23.8 კმ; გზა კმ44+600 - კმ50 საგარეჯოს შემოვლითი - გზის მონაკვეთის სიგრძე 7.6 კმ; კმ92+400 - კმ108 ბაკურციხე-წნორი - გზის მონაკვეთის სიგრძე 18 კმ;

3. ს2 საერთაშორისო მნიშვნელობის სენაკი-ფოთი (ასაქცევი)-სარფი (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) - კმ91+300 - კმ104+300 ბათუმის შემოვლითი გზა - გზის მონაკვეთის სიგრძე 14 კმ;

2025 წლის პერიოდში გახსნილ გზის მონაკვეთებზე:

1. საერთაშორისო მნიშვნელობის (ს-1) თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზის კმ132-კმ148 მონაკვეთზე გაიხსნა საავტომობილო გზის ზემო ოსიური-ჩუმათელეთის 6.4 კილომეტრიანი (F0) და ჩუმათელეთი-ხევის 4 კილომეტრიანი (F1) მონაკვეთები.

- აღნიშნულ გზის მონაკვეთების გახსნის შემდგომ არსებულ ძველ საავტომობილო გზას შეეცვალა სტატუსი და გახდა შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-56) ხაშური-სურამი-რიკოთის გვირაბის შემოსავლელი საავტომობილო გზა, სადაც გაერთიანებულია ძველი თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზის ნაწილი (ხაშურის წრიდან-ჩუმათელეთი) და რიკოთის გვირაბის შემოსავლელი გზა.

2. სამტრედია-გრიგოლეთის ავტომაგისტრალის კმ30+000-კმ42+000 მონაკვეთი (ლოტი 3) ლანჩხუთიდან-ლესამდე საგზაო მონაკვეთი (6კმ), რომელიც დღეის მდგომარეობით წარმოადგენს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-208) ჯაპანა-ლანჩხუთის შემოსავლელი-ლესას საავტომობილო გზას.

- აღნიშნული მონაკვეთის გახსნას არ გამოუწვევია არსებული საერთაშორისო მნიშვნელობის (ს-12) სამტრედია-ლანჩხუთი-გრიგოლეთის საავტომობილო გზის

სტატუსის შეცვლა. ზემოაღნიშნულ გზის მონაკვეთებზე მოძრაობენ საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟები

"საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ნუსხის დამტკიცების შესახებ" საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 18 ივნისის N407 დადგენილებაში 2026 წლის 23 იანვარს ცვლილება იქნა შეტანილი, რომლითაც ჩამოყალიბდა ახალი ნუსხა. შესაბამისად, აღნიშნულის შემდგომ მოხდება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მთავარი სამმართველოების (სამმართველოები) და მათში შემავალი დანაყოფების სამოქმედო ტერიტორიების განსაზღვრის შესახებ“ საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2014 წლის 3 ივნისის N 412 ბრძანებაში ცვლილებების შეტანა (პროგრესი - 100%).

აღნიშნული ამოცანის ინდიკატორად განსაზღვრულია მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების რაოდენობა სიჩქარის მზომი საშუალებების (საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციები (ნომრის ამომცნობი. ე. წ. "ჭკვიანი" კამერების გამოყენებით), სიჩქარის მზომი სტაციონარული და არასტაციონარული ხელსაწყოები) წლის ბოლოსთვის არსებულ რაოდენობასთან მიმართებით (კლების პროცენტული მაჩვენებელი). 2019 წლისთვის საბაზისო მაჩვენებელი შეადგენს 1.905-ს. 2023 წლისთვის შუალედური მაჩვენებელი განსაზღვრული იყო 10%-იანი კლებით, ხოლო საბოლოო მიზანს წარმოადგენს 2025 წლისთვის 15%-იანი კლების მაჩვენებელი. 2025 წელს დაფიქსირებულია 1,812,977 დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევა. ამასთან, 2025 წლის ბოლოს საქართველოს მასშტაბით საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“-ის ბაზაზე საქართველოს მასშტაბით რეგისტრირებულია 658 საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექცია. შესაბამისად, 2025 წლისთვის ხსენებული ინდიკატორის მაჩვენებელი წარმოადგენს 2,755-ს, ამდენად, ამოცანის ინდიკატორთან მიმართებით, კლების ნაცვლად, სახეზეა 45%-იანი ზრდა. აღნიშნული მეტწილად განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ 2025 წელს, 2019 წელთან შედარებით, საქართველოში არსებული ავტოპარკი გაზრდილია 45.71%-ით, რაც გულისხმობს 628 884 სატრანსპორტო საშუალებას. ასევე, შესაძლოა სახეზე იყოს სიჩქარის გადაჭარბების ქცევის გაუარესებაც.

ამავე ამოცანის კიდევ ერთი ინდიკატორია მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავებულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაშავებულთა რაოდენობა 2019 წლისთვის შეადგენდა 463 პირს. 2025 წლის მაჩვენებელი (808) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (463) მიმართებით, კლების ნაცვლად, გაზრდილია 74.51%-ით. მაჩვენებლის ზრდა გამოწვეულია სიჩქარის გადაჭარბების ქცევის შესაძლო გაუარესებით და ავტოპარკის

ზრდით. აქვე, აღსანიშნავია, რომ საგრძნობლად გაუმჯობესებულია საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მონაცემთა შეგროვებისა და დამუშავების მეთოდოლოგია, რომელიც ითვალისწინებს მონაცემთა შეგროვებას ევროკავშირის CADaS-ის სტანდარტის შესაბამისად შემუშავებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების აღრიცხვის ელექტრონული ბარათის საშუალებით. აღნიშნული იძლევა შესაძლებლობას მეტი სიზუსტით მოხდეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი მიზეზების, მათ შორის, სიჩქარის გადაჭარბების დადგენა.

საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების ამოცანის შედეგის შეფასების კიდევ ერთ ინდიკატორს წარმოადგენს მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. 2019 წლის მდგომარეობით, დაღუპულთა რაოდენობის საბაზისო მაჩვენებელია 45 პირი. საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, შუალედური მაჩვენებელი 2023 წლისთვის უნდა შემცირებულიყო 10%-ით, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელად 2025 წლისთვის განსაზღვრულია 15%-იანი კლება. 2025 წელს სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე გარდაიცვალა 67 პირი. ამდენად, 2025 წლის მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლების მაგივრად, აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია 48.8 %-ით. მაჩვენებლის ზრდა ასევე განაპირობა სიჩქარის გადაჭარბების ქცევის შესაძლო გაუარესებამ, საქართველოში ავტოპარკის ზრდამ და საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მონაცემთა შეგროვებისა და დამუშავების მეთოდოლოგიის გაუმჯობესებამ.

ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის ფაქტების რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი ასევე ზემოხსენებული ამოცანის განხორციელების ერთ-ერთი ინდიკატორია. 2019 წელს აღნიშნულ მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის ფაქტების რაოდენობა შეადგენდა 29,924-ს. ეროვნული სტრატეგიის მიხედვით, დაგეგმილი იყო 2023 წლისთვის ზემოხსენებული რიცხვის 10%-იანი კლება, ხოლო 2025 წლისთვის 15%-იანი შემცირება. 2025 წელს დაფიქსირდა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის 26087 ფაქტი. ამდენად, 2025 წლის მაჩვენებლის მიხედვით სახეზეა 13%-იანი კლება.

ამოცანის კიდევ ერთ ინდიკატორს წარმოადგენს მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების კლების პროცენტული

მაჩვენებელი, რომლის საბაზისო მაჩვენებელიც 197 შემთხვევას შეადგენს. ამასთან, 2023 წლისთვის დაგეგმილი იყო 10%-იანი და 2025 წლისთვის 15%-იანი კლება. 2025 წლის მაჩვენებლით გათვალისწინებული კლების მაგივრად, აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია 358%-ით. 2025 წელს მოტოციკლეთის (მოტოციკლეთი, მოპედი, მსუბუქი კვადროციკლი და ა. შ.) მონაწილეობით საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირდა 902 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის შესაბამისად. აღსანიშნავია, რომ 2019 წელს რეგისტრირებული მოტოციკლეტების რაოდენობა იყო 9398, ხოლო 2025 წელს რეგისტრირებულია 49 048 მოტოციკლი, რაც წარმოადგენს 422% - იან ზრდას. ასევე, 2022 წლის მარტიდან ძალაში შევიდა საკანონმდებლო ცვლილება მოპედის და მსუბუქი კვადროციკლის სავალდებულო რეგისტრაციასთან დაკავშირებით. ვინაიდან, 2019 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს მოპედი და მსუბუქი კვადროციკლი არ რეგისტრირდებოდა როგორც სატრანსპორტო საშუალება. ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, 2019 წლის სტატისტიკაში არ არის შეტანილი მოპედის და მსუბუქი კვადროციკლის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები).

ამოცანის შესრულების კიდევ ერთ ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებული ქვეითად მოსიარულეების რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაშავებულთა რიცხვი 2019 წლისთვის შეადგენდა 1,773 პირს. ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, 2023 წლისთვის უნდა ყოფილიყო მაჩვენებლის 10%-იანი კლება, ხოლო 2025 წელს 15%-იანი კლება. 2025 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავდა 1572 ქვეითი, რაც 2019 წლის მონაცემებთან შედარებით წარმოადგენს 11.35%-იან შემცირებას.

### **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 შემთხვევისას თავიდან იქნეს აცილებული ადამიანის დაღუპვა ან მძიმედ დაშავება.

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 17 აქტივობიდან: სრულად განხორციელდა აქტივობების 76.47% (13 აქტივობა), ნაწილობრივ განხორციელდა 17.6% (3 აქტივობა) და არ დაწყებულა 5.88% (1 აქტივობა).

ამოცანის ფარგლებში არ დაწყებულა ან სრულად/ნაწილობრივ განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-42) ახმეტა-თელავი-ბაკურციხის საავტომობილო გზის კმ25+000-კმ30+00 მონაკვეთის სარეზილიტაციო სამუშაოებში შემავალი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გასაუმჯობესებელი ღონისძიებების განხორციელება: 2 წრიული მოძრაობა, 2 ამალეხული ქვეითთა გადასასვლელი და რეგულირებადი შუქნიშნები და ტროტუარი დაახლოებითი სიგრძით 6900 გრძ./მ.

აღნიშნული აქტივობა წარიმართა დაგეგმილ ვადებში და ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად (პროგრესი - 100%).

- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-42) ახმეტა-თელავი-ბაკურციხის საავტომობილო გზის კმ60-კმ63 მონაკვეთის სარეზილიტაციო სამუშაოებში შემავალი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გასაუმჯობესებელი ღონისძიებების განხორციელება: 1 წრიული მოძრაობა, ტროტუარი დაახლოებითი სიგრძით 1700 გრძ./მ და ქვეითთა ბილიკი დაახლოებითი სიგრძით 4500 გრძ./მ.

აღნიშნული აქტივობა წარიმართა ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად (პროგრესი - 100%).

- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-38) ვაზიანი-გომბორი-თელავის საავტომობილო გზის კმ1-კმ26.5 მონაკვეთის სარეზილიტაციო სამუშაოებში შემავალი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გასაუმჯობესებელი ღონისძიებები: 1 წრიული მოძრაობა და ტროტუარი დაახლოებითი სიგრძით 3400 გრძ./მ.

აღნიშნული აქტივობის საპროექტო დოკუმენტაცია მომზადებულია, განხორციელების შესაძლებლობა განხილული იქნება 2026 წლის გეგმების ფორმირებისას (პროგრესი - 0%).

- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-63) იგოეთი-კასპი-ახალქალაქის საავტომობილო გზის კმ9-კმ20 მონაკვეთის სარეზილიტაციო სამუშაოებში შემავალი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გასაუმჯობესებელი ღონისძიებების განხორციელება: 1 წრიული მოძრაობა, ველობილიკი დაახლოებითი სიგრძით 1600 გრძ./მ და ტროტუარი დაახლოებითი სიგრძით 2400 გრძ./მ.

აღნიშნული აქტივობით განსაზღვრული სამუშაოების შესრულება დაწყებულია, ხოლო, დასრულება დაგეგმილია 2026 წლის IV კვ. - მდე (პროგრესი - 15%).

- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-38) ვაზიანი-გომბორი-თელავის საავტომობილო გზის კმ27-კმ60 მონაკვეთის სარეზილიტაციო სამუშაოებში

შემაჯავლი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გასაუმჯობესებელი ღონისძიებების განხორციელება: ტროტუარი დაახლოებითი სიგრძით 4400 გრძ./მ და ცალკეულ მონაკვეთებზე ლითონის მრუდხაზოვანი ძელები დაახლოებითი სიგრძით 35100 გრძ./მ.

აღნიშნული აქტივობა წარიმართა დაგეგმილ ვადებში და ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად (პროგრესი - 100%).

- იმერეთის მხარეში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების უსაფრთხოების ხარისხის და არსებული რისკების განსასაზღვრად iRAP-ის (გზების საერთაშორისო შეფასების პროგრამა) კვლევის ჩატარება.

აღნიშნული აქტივობა განხორცილდა შიდა რესურსების გამოყენებით, განსაზღვრულ ვადებში (პროგრესი - 100%).

- გურიისა და აჭარის მხარეში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების უსაფრთხოების ხარისხის და არსებული რისკების განსასაზღვრად iRAP-ის (გზების საერთაშორისო შეფასების პროგრამა) კვლევის ჩატარება.

აღნიშნული აქტივობა განხორცილდა შიდა რესურსების გამოყენებით, განსაზღვრულ ვადებში (პროგრესი - 100%).

- შიდა ქართლის, სამცხე-ჯავახეთის და გურიის მხარეებში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის, (სულ 52 მონაკვეთის, 938.5 კილომეტრის) უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად ინსპექტირების განხორციელება.

აღნიშნული აქტივობა განხორცილდა შიდა რესურსების გამოყენებით, განსაზღვრულ ვადებში (პროგრესი - 100%).

- ქვეყნის მასშტაბით არსებულ საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის, (სულ 22 მონაკვეთის, 1328.4 კილომეტრის) უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად ინსპექტირების განხორციელება.

აღნიშნული აქტივობა განხორცილდა შიდა რესურსების გამოყენებით, განსაზღვრულ ვადებში (პროგრესი - 100%).

- ქალაქ თბილისის მასშტაბით გონიერი სატრანსპორტო სისტემის (ITS)

## დანერგვა.

საანგარიშო პერიოდში გერმანიის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (KfW) მხარდაჭერით 2024 წლის მანძილზე მიმდინარეობდა არსებული მდგომარეობის შესწავლა და საჭიროებების შეფასება. 2025 წელს შემუშავდა სატრანსპორტო ნაკადების მართვის ცენტრის დეტალური დიზაინი. 2026 წლის ბოლომდე დაგეგმილია ცენტრის აპარატურული განახლება და მომდევნო ნაბიჯების განსახორციელებლად სასერვერე ინფრასტრუქტურის მოწყობა. 2026 წლის ბოლომდე იგეგმება ტენდერების რამდენიმე ლოტად გამოცხადება ქ. თბილისის გონიერი სატრანსპორტო სისტემების და მათი შემადგენელი კომპონენტების შესასყიდად და დასანერგად. ამ მხრივ, უკვე განხორციელდა ცენტრის აღჭურვა განახლებული ვიდეო კედლით. დამატებით დაგეგმილია ახალი მცირე ზომის ვიდეო კედლის დამონტაჟება, ცენტრის ავეჯისა და აკუსტიკური სისტემების განახლება და ქალაქში არსებული შუქნიშნების ნაწილის აღჭურვა სრულად ადაპტიური სისტემით. მთლიანი პროექტის დასრულების სავარაუდო თარიღია 2028 წლის III-IV კვარტალი (პროგრესი - 40%).

- მულტიმოდალური დაგეგმვის პრინციპების შესაბამისად, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის გზების საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემების (არანაკლებ 500, 000 კვ.მ.), სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილი ზოლების, მოდელირებისა (100 გზაჯვარედინი/კვანძის/გზაგამტარი) და ტოპოგრაფიული გეგმის შედგენა (არანაკლებ 500, 000კვ.მ).

საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემები (არანაკლებ 500, 000 კვ. მ.), სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილი ზოლების, მოდელირება (100 გზაჯვარედინი/კვანძის/გზაგამტარი) და ტოპოგრაფიული გეგმა (არანაკლებ 500, 000კვ.მ) შედგენილია (პროგრესი - 100%).

- ქალაქ თბილისის მასშტაბით 11 კრიტიკული მნიშვნელობის კვანძზე საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემების შემუშავება.

ქალაქ თბილისის მასშტაბით 11 კრიტიკული მნიშვნელობის კვანძზე შემუშავებულია საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემები (პროგრესი - 100%).

- ქალაქ თბილისში მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესებისა და უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით ავტობუსის გაჩერებებზე მგზავრთა მოსაცდელის მოწყობა.

2025 წლის მანძილზე, დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში არსებულ

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებზე მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესების და უსაფრთხოების მიზნით, ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს მიერ დამონტაჟდა 32 მგზავრთა მოსაცდელი. პერიოდულად, ეტაპობრივად განხორციელდება მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ახალი ტიპის მგზავრთა მოსაცდელის მონტაჟი. ამასთან, 2024 წელს სააგენტოს არ განუხორციელებია ავტობუსის გაჩერებებზე მგზავრთა მოსაცდელის მონტაჟი (პროგრესი - 43%).

- ქ. თბილისში შუქნიშნების, დეტექტორების, კამერების და კონტროლერების თანმდევი მომსახურებით დამონტაჟება და მათი მართვის ცენტრთან მიერთება და უსაფრთხოების კუნძულების მოწყობა.

საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით, დამონტაჟდა 81 ახალი შუქნიშნის ობიექტი; დამონტაჟების პროცესშია 10 ობიექტი. დამონტაჟებულია 99 ვიდეოსამეთვალყურეო კამერა და 106 სატრანსპორტო დეტექტორი.

2024 წელს დედაქალაქის სხვადასხვა ლოკაციაზე საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით განხორციელდა უსაფრთხოების კუნძულების მოწყობის სამუშაოები, რაც ემსახურება ქვეითთა მოძრაობის უსაფრთხოების ზრდასა და სატრანსპორტო ნაკადების მოწესრიგებას, კერძოდ, იოანე პეტრიწის ქუჩაზე მოეწყო 4 უსაფრთხოების კუნძული, ტრანსპორტის ქუჩაზე 3 უსაფრთხოების კუნძული, ქეთევან დედოფლის გამზირისა და გუთნის ქუჩების კვეთაზე 1 კუნძული, შარტავას ქუჩა - 2 კუნძული, შალიკაშვილის ხიდის მიმდებარედ - 1 კუნძული და ბერი გაბრიელ სალოსის გამზირზე 5 უსაფრთხოების კუნძული.

2025 წელს დედაქალაქის სხვადასხვა ლოკაციაზე განხორციელდა საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით უსაფრთხოების კუნძულების მოწყობის სამუშაოები, რაც ემსახურება ქვეითთა მოძრაობის უსაფრთხოების ზრდასა და სატრანსპორტო ნაკადების მოწესრიგებას. კერძოდ, თამარაშვილისა და უნივერსიტეტის ქუჩების კვეთაზე მოეწყო 4 უსაფრთხოების კუნძული, იალბუზის ქუჩაზე - 5 უსაფრთხოების კუნძული, რამაზ ჩხიკვაძის ქუჩაზე (171-ე საჯარო სკოლის მიმდებარედ) - 2 უსაფრთხოების კუნძული, მიხეილ თამარაშვილის ქუჩაზე - 2 უსაფრთხოების კუნძული, გრიგოლ რობაქიძის გამზირისა და აკაკი ბელიაშვილის ქუჩის კვეთაზე - 4 უსაფრთხოების კუნძული, პეტრე იბერისა და იოანე პეტრიწის ქუჩების კვეთაზე - 5 უსაფრთხოების კუნძული, ავთო ვარაზის ქუჩაზე - 2 უსაფრთხოების კუნძული, ხოლო ნავთლუდის ქუჩაზე - 4 უსაფრთხოების კუნძული (პროგრესი - 100%).

- ქალაქ თბილისის ქუჩებსა და მაგისტრალებზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირებისათვის ხელოვნური უსწორმასწორობის (ბორცვები) 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. ასევე, მონტაჟი მიმდინარეობს ისეთ მონაკვეთებში, სადაც შეზღუდულია მაღალი სიჩქარით გადაადგილება და შეინიშნება ამ შეზღუდვის ხშირი დარღვევა. 2025 წლის განმავლობაში თბილისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირების ხელოვნური უსწორმასწორობების მონტაჟი და დემონტაჟი განხორციელდა 4,538.4 გრძივი მეტრის ოდენობით. ასევე 2024 წლის განმავლობაში მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირების ხელოვნური უსწორმასწორობების მონტაჟი და დემონტაჟი განხორციელდა 7,614.25 გრძივი მეტრის ოდენობით. 2024-2025 წლის განმავლობაში მონტაჟი და დემონტაჟი განხორციელდა სულ 12,152.65 გრძივი მეტრის ფართობზე (პროგრესი - 100%).

- საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის ფარგლებში მუნიციპალიტეტებისთვის რეკომენდაციების შემუშავება სკოლის მიმდებარე და სკოლასთან მისასვლელ გზებზე სიჩქარის შეზღუდვის ღონისძიებების განხორციელების თაობაზე

აქტივობის განსახორციელებლად საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ მომზადდა კვლევა "სკოლის მიმდებარე გზებზე სიჩქარის შეზღუდვის ღონისძიებების განხორციელების თაობაზე" და შესაბამისი რეკომენდაციები (პროგრესი - 100%).

- "საგზაო მოძრაობის შესახებ" კანონის გადახედვა

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ამ შემთხვევების შედეგად გამოწვეული სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების შემცირების მიზნით მომზადდა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში და ადმინისტრაციულ-სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების პროექტები რაც ძირითადად გულისხმობს სიჩქარის მენეჯმენტს (Speed Management) და საგზაო მოძრაობაში ჩართული პირების მიმართ უსაფრთხოების სტანდარტების ამაღლებას (პროგრესი -

100%).

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. 2025 წელს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ იდენტიფიცირებულია და შესაბამის უწყებებში გადაგზავნილია ინფორმაცია 6 შავი წერტილის და 9 პრობლემური მონაკვეთის შესახებ. 2024-2025 წლებში გამოვლენილია 8 შავი წერტილი: 4 - აჭარა, 3 - თბილისი, 1 - მცხეთა-მთიანეთი და 22 პრობლემური მონაკვეთი: 10 - თბილისი, 4 - იმერეთი, 3 - აჭარა, 2 გურია, 1 - სამეგრელო ზემო სვანეთი, 1 - სამცხე-ჯავახეთი, 1 - კახეთი. აღნიშნული ინფორმაცია გადაგზავნილია შესაბამის უწყებებში, კერძოდ - საავტომობილო გზების დეპარტამენტში, ქ. ბათუმის მერიაში და ქ. თბილისის მერიის სსიპ ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოში.

ამავე 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. აღსანიშნავია, რომ 2024 წლის მონაცემებით, მოწყობილი იყო 53 მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიების სახით, ხოლო, 2025 წლის მონაცემებით, მოწყობილია მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიებები (Traffic Calming Measures) რაოდენობა - 79 (მათ შორის თბილისში 29) . 24 წრიული მოძრაობა, 95 კუნძული (მათ შორის ქ. თბილისში 49), 20 სამოდრაო სიჩქარეების სამართავად არხირებული სამოდრაო ზოლები (channelization) და სხვა.

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

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

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 9 აქტივობიდან სრულად განხორციელდა აქტივობების 55.5% (5 აქტივობა), ნაწილობრივ განხორციელდა 11.1% (1 აქტივობა), არ დაწყებულა 22.2% (2 აქტივობა) და დაგვიანებით განხორციელდა 11.1% (1 აქტივობა).

ამოცანის შესრულების მიზნით, არ დაწყებულა ან სრულად, ნაწილობრივ და

დაგვიანებით განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

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

2024 წლის 27 ივნისს, „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში და საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში განხორციელდა ცვლილებები. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონს დაემატა მუხლი 11<sup>1</sup> რომლის მიხედვითაც „M2“, „M3“, „N1“, „N2“, „N3“, „O3“, „O4“ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებები ექვემდებარებიან გზისპირა ზონაში საგზაო ინსპექტირებას სსიპ - „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს“ მიერ. ამასთან, საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 22 იანვრის N18 დადგენილებით დამტკიცდა "გზისპირა ზონაში საგზაო ინსპექტირების წესი". აქვე, "გზისპირა ზონაში საგზაო ინსპექტირების წესით" გათვალისწინებული ღონისძიებების განსახორციელებლად, ინსპექტირებისთვის გათვალისწინებული აღჭურვილობებისა და საჭირო პუნქტების მოწყობისთვის მიმდინარეობს სახელმწიფო შესყიდვებთან დაკავშირებული პროცედურები. ასევე, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2024 წლის 10 სექტემბრის №1-1/338 ბრძანებით ცვლილება განხორციელდა საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულებაში. შესაბამისად, შექმნილია მძიმეწონიანი სატვირთო და სამგზავრო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზებზე კონტროლის სისტემა და მიმდინარეობს კანონით გათვალისწინებული ღონისძიებების განხორციელება (პროგრესი - 100%).

- **პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებისას OBD სისტემის გამოყენებასთან დაკავშირებით შესაბამისი წინადადებების მომზადება.**

მომზადებულია წინადადებები პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირებისას OBD-ის გამოყენებასთან დაკავშირებული გამოწვევებისა და სირთულეების თაობაზე (პროგრესი - 100%).

- **პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების მონიტორინგის სისტემის შექმნა.**

2024 წლის 27 ივნისს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში და საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში განხორციელდა ცვლილებები. კერძოდ, შეიცვალა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-9 პუნქტი და ამავე მუხლს დაემატა ახალი - მე-10 პუნქტი. აღნიშნული ცვლილებების საფუძველზე, სსიპ - „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“ უფლებამოსილია საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად

განხორციელოს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის მონიტორინგი, მათ შორის, ვიდეომონიტორინგითა და ნებისმიერ დროს ადგილზე მისვლით.

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

აქვე, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2024 წლის 10 სექტემბრის №1-1/338 ბრძანებით ცვლილება განხორციელდა საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულებაში, კერძოდ, ჩამოყალიბდა "ინსპექტირების დეპარტამენტი" და „პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების ინსპექტირების სამმართველო“. შესაბამისად, შექმნილია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების მონიტორინგის სისტემა (პროგრესი - 100%).

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

„ტექნიკური რეგლამენტის – „გარკვეული კატეგორიის ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს №400 დადგენილების მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტის საფუძველზე, ქვეყნის შიდა გადაყვანა-გადაზიდვაში ჩართული ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის ტექნიკური რეგლამენტის დებულებები სავალდებულო გახდა 2025 წლის 1-ელი ივნისიდან. ამასთან, ცვლილება შევიდა საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს N400 დადგენილების მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტში, რომლის თანახმადაც, ტექნიკური რეგლამენტით დადგენილი წესები თბილისსა და ბათუმს შორის ქვეყნის შიდა რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაში ჩართული ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის ძალაში შედის 2027 წლის 1-ელი მარტიდან, ხოლო საქართველოში მდებარე ყველა სხვა დასახლებას (ქალაქი, სოფელი, დაბა) შორის ქვეყნის შიდა რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაში ჩართული ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის – 2027 წლის 1-ელი დეკემბრიდან (პროგრესი - 100%, დაგვიანებით განხორციელდა).

- ავტომობილის გადაკეთების წესის დახვეწის მიზნით სატრანსპორტო საშუალების ინდივიდუალური დამტკიცების სისტემის შემოღებასთან დაკავშირებით წინადადებების მომზადება.

აღნიშნული აქტივობის განხორციელება ვერ მოხერხდა მითითებულ ვადაში, ამდენად, მისი ასახვა იგეგმება საგზაო უსაფრთხოების ახალ სტრატეგიაში (პროგრესი - 0%).

- საქართველოს ბაზარზე ახალი ავტომობილის განთავსებასთან დაკავშირებით შესაბამისი სტანდარტის შემოღების თაობაზე წინადადებების მომზადება.

საქართველოს ბაზარზე ახალი ავტომობილის განთავსებასთან დაკავშირებით შესაბამისი სტანდარტების შემოღების თაობაზე წინადადებების მოსამზადებლად, დაგეგმილია სამუშაო შეხვედრები საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს წარმომადგენლებთან და სფეროში მომუშავე კერძო სექტორის წარმომადგენლებთან. შესაბამისად, აქტივობა შესრულებულია ნაწილობრივ (პროგრესი - 30%).

- საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვაში ჩართული მძღოლებისთვის CPC Driver (კოდი 95) ბარათის ვალდებულების შემოღებასთან დაკავშირებით შესაბამისი წინადადებების მომზადება.

მომზადდება საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვაში ჩართული მძღოლებისთვის CPC Driver (კოდი 95) ბარათის ვალდებულების შემოღებასთან დაკავშირებით შესაბამისი წინადადებები, რომლის ფარგლებში ბარათის ქონის ვალდებულება შესაძლოა წარმოეშვათ პირებს, რომლებსაც სურვილი ექნებათ ისარგებლონ ე. წ. თურქეთის სპეც (ცარიელი შესვლის) სანებართვო დოკუმენტით (პროგრესი - 0%).

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

საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №4 დადგენილებით დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგლამენტში „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის წესი“ შემუშავებული ცვლილების შესაბამისად, ერთ-ერთ სანებართვო პირობად განისაზღვრა გადამზიდველის ვალდებულება 50 კილომეტრზე მეტი მანძილით დაშორებულ საქართველოში მდებარე შესაბამის დასახლებებს (ქალაქი, სოფელი, დაბა) შორის ქვეყნის შიდა რეგულარული სამგზავრო გადაყვანისას გამოიყენოს მხოლოდ ის სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც აღჭურვილია ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობით – ტაქოგრაფით. წინამდებარე ცვლილება ამოქმედდება ეტაპობრივად - თბილისსა და ბათუმს შორის ქვეყნის შიდა რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაში ჩართული ავტოსატრანსპორტო

საშუალებებისთვის 2027 წლის პირველი ივნისიდან, ხოლო საქართველოში მდებარე ყველა სხვა დასახლებას (ქალაქი, სოფელი, დაბა) შორის ქვეყნის შიდა რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაში ჩართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის - 2027 წლის პირველი დეკემბრიდან (პროგრესი - 100%).

- L კატეგორიის ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაქვემდებარებასთან დაკავშირებით შესაბამისი ნორმატიული აქტების პროექტების მომზადება.

L კატეგორიის ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაქვემდებარებასთან დაკავშირებით მომზადებულია შესაბამისი ნორმატიული აქტების პროექტები. ამ ეტაპზე, ზემოხსენებული პროექტების განხილვის მიზნით, დაგეგმილია სამუშაო შეხვედრები როგორც საჯარო სტრუქტურების (სსიპ აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო), ასევე პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების წარმომადგენლებთან (პროგრესი - 100%).

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

2025 წელს განხორციელებული პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სტატისტიკა კი შემდეგია: სულ 1,337,777 ერთეული ტექნიკური ინსპექტირება, აქედან გამართული - 997,161, გაუმართავი - 334,658, აეკრძალა გადაადგილება - 5,958 სატრანსპორტო საშუალებას. ამრიგად, 2025 წელს დახარვეზების მაჩვენებელი შეადგენს 25.46%-ს, რაც საბაზისო მონაცემთან შედარებით მნიშვნელოვანი გაუმჯობესებაა.

კიდევ ერთი ინდიკატორია არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილის პროცენტული მაჩვენებლის 2023 წლისთვის არანაკლებ 70%-მდე, ხოლო 2025 წლისთვის არანაკლებ 73%-მდე გაზრდა საქართველოში პირველად რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საერთო რაოდენობაში. ამ კუთხით საყურადღებოა, რომ 2025 წელს საქართველოში განხორციელდა 171,787 ერთეული ავტოსატრანსპორტო საშუალების პირველადი რეგისტრაცია ხოლო, აქედან არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილია 82%.

ამასთან, გასათვალისწინებელია ის ფაქტორიც, რომ „ტექნიკური რეგლამენტის - ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დამაბინძურებელი სხვადასხვა სახეობის სატრანსპორტო და სხვა მოძრავ-მექანიკური საშუალებებიდან გაფრქვევის

(გამონაბოლქვის) ევროკავშირის კანონმდებლობით გათვალისწინებული ზღვრულად დასაშვები ნორმების საქართველოს ტერიტორიაზე სამოქმედო შემოღების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 28 ივნისის №238 დადგენილებით ქვეყანაში დაინერგა ავტომობილის ემისიის EURO V-ის სტანდარტი და 2024 წლის 1 იანვრიდან აიკრძალა სტანდარტთან შეუსაბამო M1 და M2 კატეგორიის ავტომობილების რეგისტრაცია. შესაბამისად, აღნიშნულმა ღონისძიებამ 2024 წელს ხელს შეუწყო ხსენებული მაჩვენებლის მკვეთრ გაუმჯობესებას.

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

საერთაშორისო კვლევების მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაფიქსირებული სიკვდილიანობის დაახლოებით 50% ინციდენტის შემდეგ რამდენიმე წუთში, ან დაზარალებულის სამედიცინო დაწესებულებაში გადაყვანის პროცესში დგება. ეფექტური სამედიცინო ინტერვენციის უზრუნველსაყოფად და ტრავმების სიმძიმის შესამცირებლად გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს დაზარალებულთა ოპერატიულ ტრანსპორტირებას შესაბამის სამედიცინო დაწესებულებებში, რაც უნდა განხორციელდეს კვალიფიცირებული სამედიცინო პერსონალის მიერ.

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

ამოცანის შესრულების მიზნით დაგეგმილ აქტივობებს შორის ნაწილობრივ და სრულად განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

- საავადმყოფოებში ე. წ. ტრავმის რეესტრის სისტემის დანერგვა და ელექტრონული სისტემის შექმნა.

ტრავმის რეესტრის ელექტრონული სისტემის კონცეპცია შემუშავდა Twinning - ის პროექტის „საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბებისა და საგზაო უსაფრთხოების მართვის გაუმჯობესების ხელშეწყობა“ ფარგლებში. ზემოაღნიშნული კონცეპციის ვალიდაცია იგეგმება სამოქმედო გეგმის 1.5.4. აქტივობის შესაბამისად, ევროკომისიის მიერ მოწოდებული დაზიანების ხარისხის შემფასებელი MAIS3+ შკალის დანერგვის ანალიზის საფუძველზე (პროგრესი - 100%).

- ავტო-საგზაო შემთხვევის დროს დაშავებულთათვის მაღალი ხარისხის სასწრაფო გადაუდებელი სამედიცინო სერვისების მიწოდების მიზნით სასწრაფოს მედპერსონალის კვალიფიკაციის ასამაღლებელი სწავლების განხორციელება (სასწრაფოს ბრიგადების ტრენინგები).

მაღალი ხარისხის სასწრაფო გადაუდებელი სამედიცინო სერვისების მიწოდების მიზნით, 2024-2025 წლებში გადამზადდა:

- 785 სასწრაფოს ექიმი;
- 40 უმცროსი ექიმი;
- 938 ექთანი;
- 726 მძღოლი;
- 12 მოტომედიკოსი.

ტრენინგები ჩატარდა შემდეგი აკრედიტირებული პროგრამებით:

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

აქტივობის განხორციელების პროგრესი - 100%.

- **სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სამსახურში პარამედიკოსების მომზადება.**

2024-2025 წლებში პარამედიკოსის კვალიფიკაციის ასამაღლებელი კურსი წარმატებით გაიარა 185 პარამედიკოსმა, სწავლება მიმდინარეობდა სახელმწიფოს მიერ აკრედიტირებული პროგრამით: "სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სამსახურის ექიმადელი, პრეჰოსპიტალური, გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების პარამედიკოსის სპეციალიზაციის კურსი" (აქტივობის პროგრესი - 100%).

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

Twining-ის პროექტით „საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბებისა და საგზაო უსაფრთხოების მართვის გაუმჯობესების ხელშეწყობა“ გათვალისწინებული რეკომენდაციის შესაბამისად 2025 წელს დაინერგა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ჰოსპიტალიზებული პაციენტებისთვის ევროკომისიის მიერ მოწოდებული დაზიანების ხარისხის შემფასებელი MAIS + (დაზიანების მაქსიმალურად შემოკლებული შკალა - Maximum

Abbreviated Injury Score - MAIS) შკალა. MAIS + შკალის ეფექტური ფუნქციონირების მიზნით სტაციონარიდან გასული ავადმყოფის აღრიცხვის ფორმა 066-ს ელექტრონულ ვერსიაში დაემატა საჭირო ცვლადები და MAIS3+ შკალის მაკონვერტირებელი პროგრამა. ამასთან, წლის განმავლობაში განხორციელდა მონაცემთა ხარისხის მონიტორინგი, მონაცემთა ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით კლინიკის სტატისტიკოსებსა და მენეჯერებს ჩაუტარდათ წერილობითი, სატელეფონო, ონლაინ ინსტრუქტაჟი და ტრენინგი. 2025 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული დაზიანებების ხარისხის წლიურ ანგარიშში მოხდება დაზიანებების ხარისხის დიფერენცირება MAIS + -ის შკალის შესაბამისად (აქტივობის პროგრესი: 100%).

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. 2025 წლის მდგომარეობით მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორი შეადგენს 5.72-ს, რაც მიუთითებს 5.80%-იან კლებაზე.

---

## გამოწვევები და რეკომენდაციები

---

ყოველწლიურად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული ტრავმები და სიკვდილიანობა მძიმე ტვირთად აწევა ქვეყნის ჯანდაცვას, სოციალურ სისტემასა და ეკონომიკას. ამასთან, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები სერიოზულ ფინანსურ ზიანს აყენებს როგორც დაშავებულებსა და დაღუპულთა ოჯახებს, ასევე სახელმწიფო და კერძო სექტორს. ამასთან, მიუხედავად განხორციელებული ღონისძიებებისა, საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობა არის მძიმე და კვლავაც წარმოადგენს სერიოზულ გამოწვევას. აღნიშნული გამოწვევა გამოხატულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაღუპული და დაშავებული პირების რაოდენობით. ამასთან, სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი ცხადყოფს, რომ საგზაო უსაფრთხოების ძირითად ინდიკატორებში რიგ შემთხვევებში კლების ტენდენციის ნაცვლად ფიქსირდება ზრდა, რაც მეტყველებს მართვის სისტემის არასაკმარის ეფექტურობასა და მდგრადობის დეფიციტზე.

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

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

აღსანიშნავია, რომ საქართველოში, ისევე როგორც გლობალურად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ძირითადი გამოწვევა მიზეზია სიჩქარის გადაჭარბება. 2025 წელსაც შეინიშნება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების ზრდა, რამაც უმაღლეს

ნიშნულს მიაღწია - 1,812,977 დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევის სახით. ასევე, მზარდია სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავებულთა (2025 წელს მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავდა 808 პირი - ზრდა 75%) და დაღუპულთა რაოდენობა (2025 წელს სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაიღუპა 67 პირი - ზრდა 48.8%). ამდენად, საჭიროა ამ მიმართულებით შესაბამისი ქმედითი ღონისძიებების განხორციელება, მათ შორის ფართომასშტაბიანი სოციალური კამპანიის ჩატარება, სიჩქარის გადაჭარბებაზე არსებული სანქციის გამკაცრება, მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების დასაშვები ზღვარის შემცირება, დასახლებულ პუნქტებსა და სკოლის მიმდებარე გზებზე დადგენილი მაქსიმალური სიჩქარის შემცირება, ქულათა სისტემის მეტად ეფექტურად გამოყენება (მათ შორის ვიდეო-კამერების მეშვეობით) და სხვა. აღნიშნული ღონისძიებების ეფექტურად გატარება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია მზარდი ავტოპარკის ფონზე. ამასთან, მზარდი სატრანსპორტო მობილობის პირობებში ყურადღება უნდა მიექცეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმზიდველობის გაზრდას, მათ შორის საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაყვანასთან დაკავშირებით.

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

ბავშვები წარმოადგენენ საგზაო მოძრაობის ყველაზე დაუცველ მონაწილეებს. აღსანიშნავია, რომ 2025 წელს დაიღუპა 27 და დაშავდა 1151 ბავშვი. ამდენად, მნიშვნელოვანია დაიხვეწოს კანონმდებლობა საგზაო მოძრაობაში ჩართული ბავშვების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, მათ შორის საბავშვო სავარძლების გამოყენების ვალდებულების შემოღების გზით და სკოლის მიმდებარე გზებზე შესაბამისი შეზღუდვების დაწესებით.

საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების მიმართულებით მიზანშეწონილია ზოგადსაგანმანათლებლო სკოლებში აქტიურად გაგრძელდეს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ საკითხებზე მოსწავლეთა ცნობიერების ამაღლება. ასევე, მნიშვნელოვანია ხსენებული აქტივობის განხორციელება ადრეული და სკოლამდელი განათლების სისტემაშიც.

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

პროგრამების შეთავაზება, მძღოლთა მოსამზადებელი დაწესებულებებისა და ინსტრუქტორთა სტანდარტების/კვალიფიკაციის ამაღლება და ზემოაღნიშნული მიმართულებების გათვალისწინებით 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 მონაკვეთებთან დაკავშირებით. ამ მხრივ ერთ-ერთ ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს შეზღუდული ფინანსური შესაძლებლობები. შესაბამისად, დამატებითი რესურსების მობილიზებასთან ერთად მნიშვნელოვანია, სწორად მოხდეს ღონისძიებების პრიორიტეტიზაცია და ასევე, სწორად დაიგეგმოს ინტერვენციის ტიპები, რათა ოპტიმალურად დარეგულირდეს პრობლემური მონაკვეთები.

საქართველოში კვლავ მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება მოძველებული ავტოპარკი, რაც ქმნის დამატებით რისკებს საგზაო უსაფრთხოებისთვის. ამ მხრივ, მნიშვნელოვანია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სისტემის შემდგომი დახვეწა. ასევე, საყურადღებოა მძიმეწონიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ შრომის და დასვენების რეჟიმების, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მიმართულებით არსებული რეგულაციების ეფექტური იმპლემენტაცია. ამასთან, როგორც ზემოთ აღინიშნა 2024-2025 წლებში მნიშვნელოვნად გაიზარდა მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პროცენტული მაჩვენებელი, რაც საჭიროებს ამ მიმართულებით მეტი აქცენტის გაკეთებას, მათ შორის L კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მოთხოვნის გავრცელების გზით. ასევე, მიუხედავად 2023 წელს საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებული გადაწყვეტილებისა ავტოსატრანსპორტო საშუალების EURO V-ის სტანდარტის შემოღებასთან დაკავშირებით, მნიშვნელოვანია ავტოპარკის განახლებაზე დამატებითი ინიციატივებზე მუშაობა (მათ შორის საგადასახადო კანონმდებლობის დახვეწის კუთხით). ამასთან, ტრანსპორტის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად მნიშვნელოვანია დაიწყოს მუშაობა საქართველოს ბაზარზე განთავსების მიზნით ავტომობილისა და ავტონაწილების სტანდარტების დანერგვასთან დაკავშირებით.

გამოწვევას წარმოადგენს ერთიანი ტრავმის რეესტრის არ არსებობა, რომელშიც თავს მოიყრიდა შესაბამისი ინფორმაცია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებული პაციენტების შესახებ. ამდენად, მიზანშეწონილია

მოზილიზდეს შესაბამისი ფინანსური რესურსი, რათა შესაძლებელი იყოს ტრავმის რეესტრის სისტემის სრულად დანერგვაზე მუშაობა.