

საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის
სამოქმედო გეგმის წლიური ანგარიში
2023 წელი



სარჩევი

მოკლე მიმოხილვა	3
შესავალი	5
ზოგადი პროგრესი	7
დეტალური პროგრესი თითოეულ ამოცანასთან მიმართებაში	12
გამოწვევები და რეკომენდაციები	29

მოკლე მიმოხილვა

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

წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის № 353 დადგენილებით დამტკიცებული საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის 2022 წლის შესრულების ანგარიშს. დოკუმენტი შემუშავებულია გაეროს (UN) და ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის (WHO) საუკეთესო საერთაშორისო სტანდარტებსა და რეკომენდაციებზე, აგრეთვე საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით წამყვანი ქვეყნების გამოცდილებაზე დაყრდნობით (მათ შორის ლიეტუვა, შვედეთი, აშშ, გაერთიანებული სამეფო, ახალი ზელანდია და სხვა), საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორის კომისიასა და სამუშაო ჯგუფში ჩართული უწყებების (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო, საქართველოს განათლების, მეცნიერებისა და ახალგაზრდობის სამინისტრო, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, სსიპ ლ. საყვარელიძის სახელობის დაავადებათა კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრი, სსიპ საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრი, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია) და სხვა ადგილობრივი და საერთაშორისო ექსპერტების აქტიური ჩართულობით საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ და განკუთვნილია, როგორც პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების, ისე ნებისმიერი დაინტერესებული პირის/ორგანიზაციისათვის.

წარმოდგენილ ანგარიშში ასახულია ინფორმაცია 2023 წლის მდგომარეობით სამოქმედო გეგმის საფუძველზე შესასრულებელი აქტივობების პროგრესის შესახებ ინდიკატორებისა და სამოქმედო გეგმის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი და პარტნიორი უწყებების მითითებით.

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

აღნიშნულის გათვალისწინებით, საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს ქვეყნისთვის მნიშვნელოვან საკითხს, რაც ასევე გათვალისწინებულია 2021-2024 წლების საქართველოს სამთავრობო პროგრამით - „ევროპული სახელმწიფოს

მშენებლობისთვის“, რომლის თანახმად საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტს.

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

2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის ძირითადი ამოცანებია:

1. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა

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

2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება

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

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

3. უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა

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

4. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება

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

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

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

5. სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა

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

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

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

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

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

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

1. არ დაწყებულა - 0 აქტივობა;
2. ნაწილობრივ განხორციელდა - 2 აქტივობა;
3. მეტწილად განხორციელდა - 8 აქტივობა;
4. განხორციელდა - 35 აქტივობა;
5. განხორციელდა დაგვიანებით - 1 აქტივობა;
6. გაუქმებულია - 0 აქტივობა;
7. შეჩერებულია - 1 აქტივობა.

შესავალი

საქართველოში ყოველწლიურად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ასობით ადამიანი იღუპება, ხოლო ათასობით ადამიანი სერიოზულ ტრავმებს იღებს. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობისა და მიღებული ტრავმების შემცირება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია ქვეყნის ეკონომიკის ზრდისა და

შესაბამისად, დამატებითი შემოსავლების ნაკადის წარმოქმნის კუთხით ქვეყნის მთლიან შიდა პროდუქტში. გარდა ამისა, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების შემცირება განაპირობებს ჯანმრთელი ცხოვრების წლების გახანგრძლივებასა და შრომისუნარიანობის ზრდას, რაც მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს ადამიანური კაპიტალის განვითარების კუთხით. აღნიშნულს, თავის მხრივ, პოზიტიური გავლენა აქვს ქვეყნის ეკონომიკურ კეთილდღეობაზე.

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

მიუხედავად ამისა, საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილების მიხედვით, გზებზე დაღუპვისა და ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანების პრობლემა თავიდან აცილებადია გრძელვადიან პერსპექტივაში. აღნიშნული მძიმე შედეგი არ წარმოადგენს გარდაუვალ საზღაურს ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებისთვის. ავტომობილით სწრაფი გადაადგილების გზით გაზრდილი მობილობა შესაძლებელია უზრუნველყოფილი იქნას ეფექტური, შედეგებზე ორიენტირებული და რესურსებით უზრუნველყოფილი საგზაო უსაფრთხოების აქტივობით. საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებას გააჩნია პირდაპირი და ირიბი დადებითი ეფექტი საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის გაუმჯობესებისთვის, მდგრადი განვითარებისთვის, ბავშვთა უფლებებისთვის, გარემოს, შრომის უსაფრთხოებისთვის, ჯანმრთელობის დაცვისა და ტურიზმისთვის.

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

წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის 2023 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), საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის წლის №629 დადგენილებით დამტკიცებული „პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების, მონიტორინგისა და შეფასების წესის“ შესაბამისად.

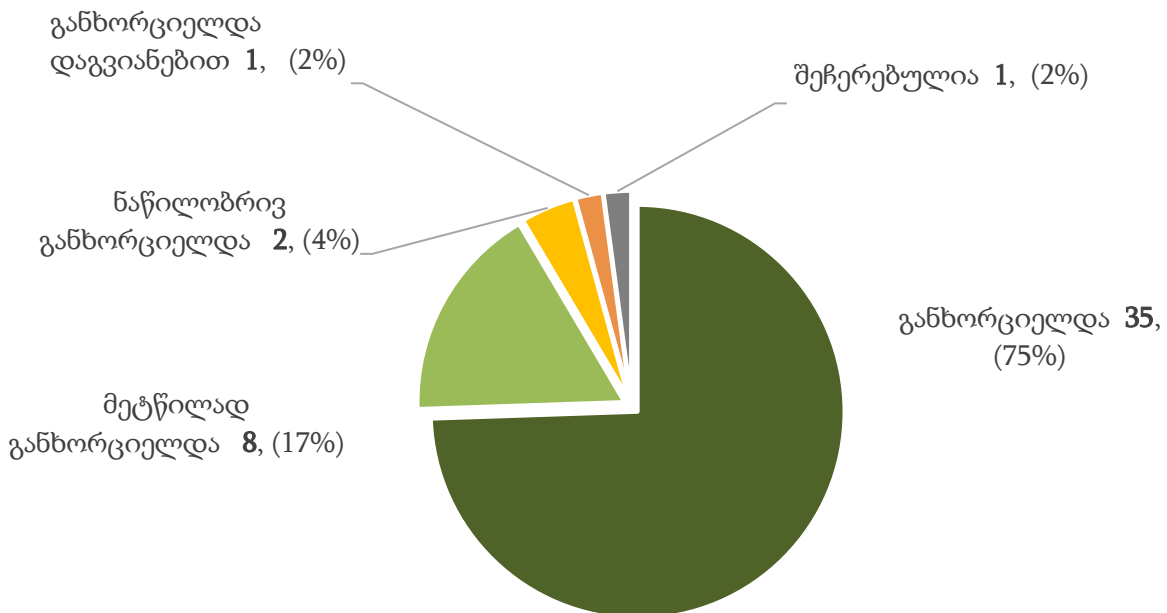
ზოგადი პროგრესი

სამოქმედო გეგმა მოიცავს 1 (ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება) მიზანს და 5 ამოცანას (1.1 საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა, 1.2 საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება, 1.3 უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა, 1.4 ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება, 1.5 სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა), რომელთა ფარგლებშიც 2022-2023 წლების განმავლობაში დაგეგმილია 47 აქტივობის განხორციელება.

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

საანგარიშო პერიოდში (2023 წლის განმავლობაში) განხორციელდა 35 აქტივობა, რომელთა წილი მთელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების საერთო რაოდენობის 74,47 %-ს შეადგენს.

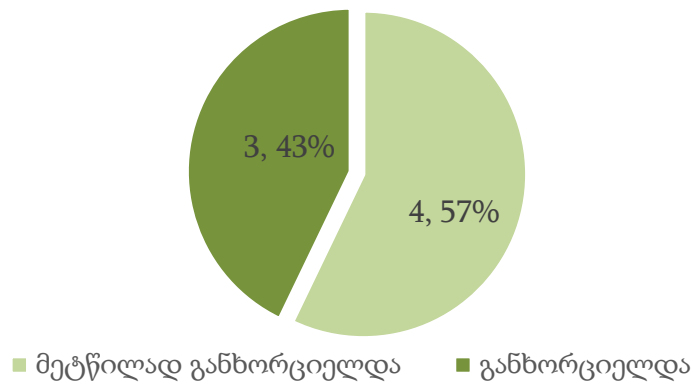
აქტივობების რაოდენობა მათი სტატუსების მიხედვით -
5 ამოცანა, 47 აქტივობა



მთლიანად სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული თითოეული განმახორციელებელი უწყების მიერ დაგეგმილი აქტივობების შესრულება 2023 წლის მდგომარეობით კატეგორიების შესაბამისად შემდეგნაირად გადანაწილდა:

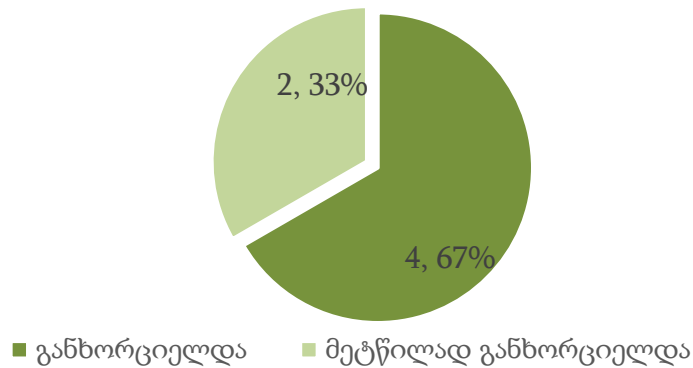
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
 სულ 7 აქტივობა, აქედან:
 განხორციელდა - 3 აქტივობა, ხოლო მეტწილად განხორციელდა - 4 აქტივობა.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების
 სამინისტრო - 7 აქტივობა



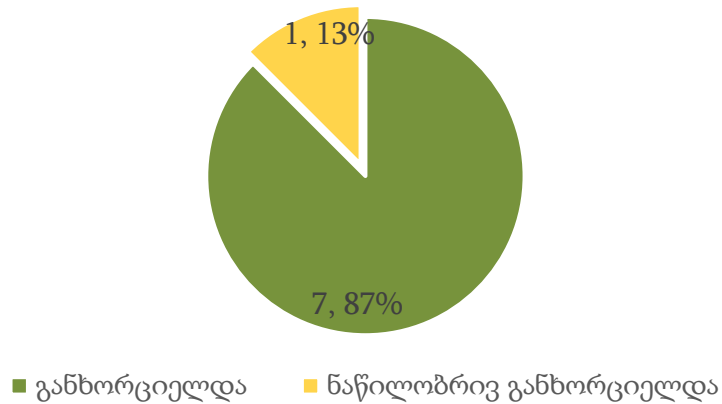
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო
 სულ 6 აქტივობა, აქედან:
 განხორციელდა - 4 აქტივობა;
 მეტწილად განხორციელდა - 2 აქტივობა.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო - 6 აქტივობა



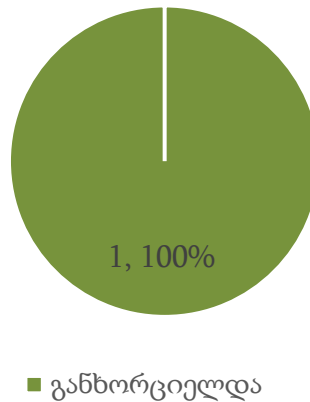
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ -
 სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო
 სულ 8 აქტივობა, აქედან:
 განხორციელდა - 7 აქტივობა;
 მეტწილად განხორციელდა - 1 აქტივობა.

სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო - 8 აქტივობა



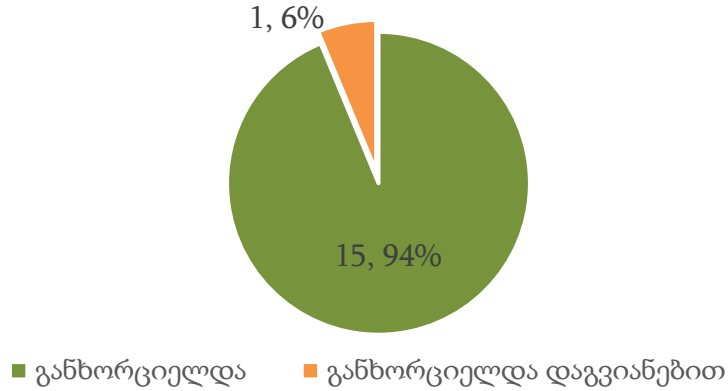
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი
სულ 1 აქტივობა, აქედან:
სრულად განხორციელდა - 1 აქტივობა.

სსიპ - აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი - 1 აქტივობა



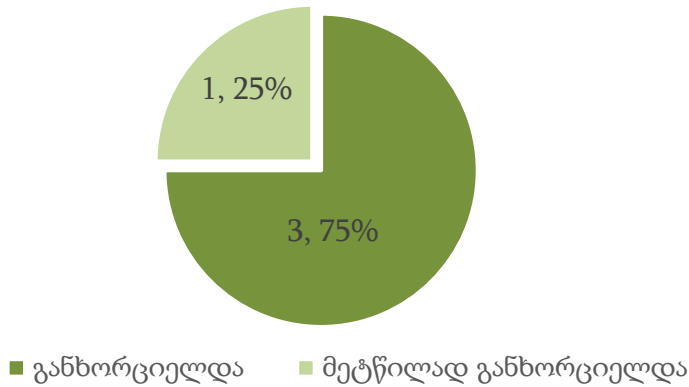
საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
სულ 16 აქტივობა, აქედან:
განხორციელდა - 15 აქტივობა;
დაგვიანებით განხორციელდა - 1 აქტივობა.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი - 16 აქტივობა



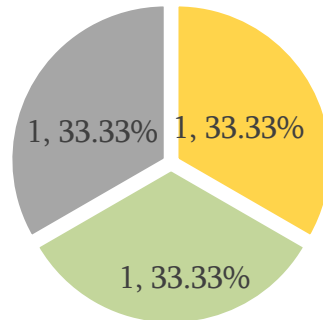
ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის სსიპ - თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო
 სულ 4 აქტივობა, აქედან:
 განხორციელდა - 3 აქტივობა;
 მეტწილად განხორციელდა - 1 აქტივობა.

ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია - 4 აქტივობა



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

სსიპ ლ. საყვარელიძის სახელობის დაავადებათა კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრი - 3 აქტივობა



■ ნაწილობრივ განხორციელდა ■ მეტწილად განხორციელდა ■ შეჩერებულია

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.

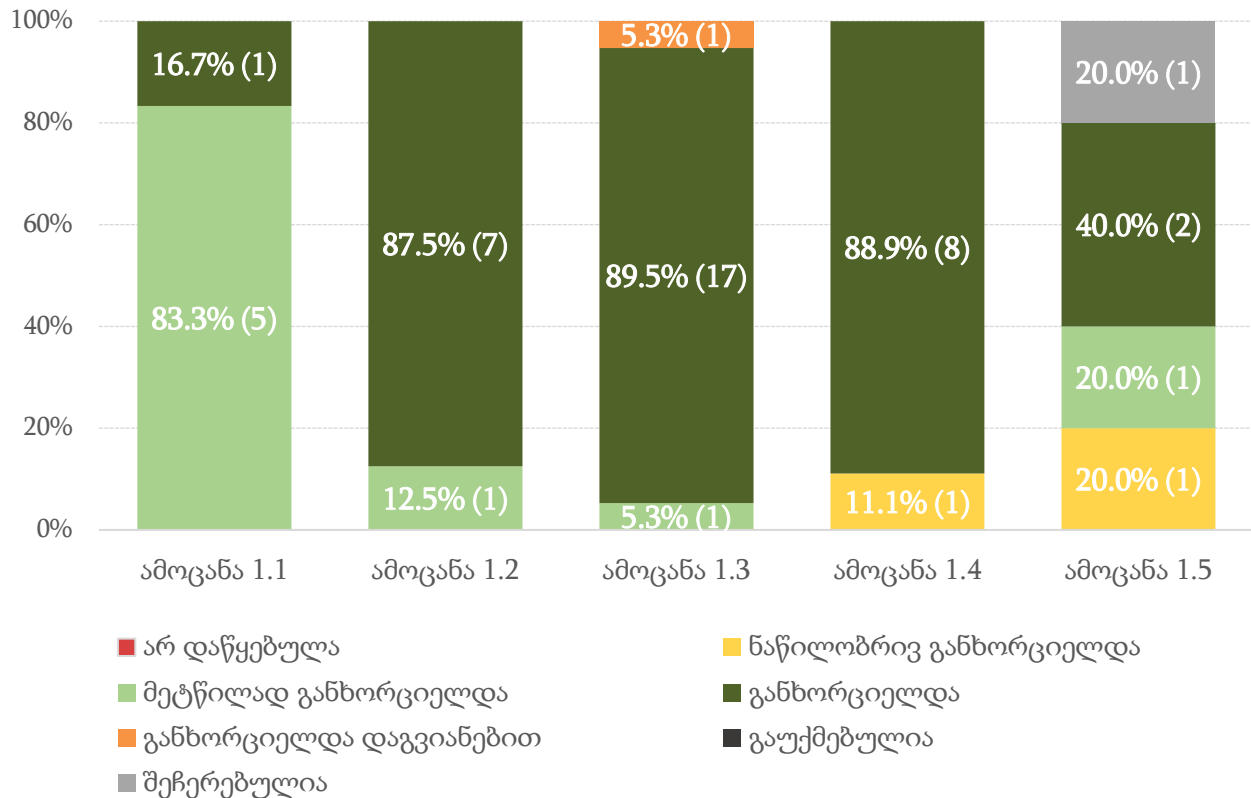
სსიპ საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრი - 2 აქტივობა



■ განხორციელდა

დეტალური პროგრესი თითოეულ ამოცანასთან მიმართებაში

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



1.1. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა

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

ამოცანის განხორციელების მიზნით, 2022-2023 წლისთვის, დაგეგმილი იყო შესაბამისი აქტივობები. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდის ამოცანაში შემავალი 6

აქტივობიდან სრულად განხორციელდა აქტივობების 16,7% (1 აქტივობა), ხოლო 83,3% - მეტწილად იქნა განხორციელებული (5 აქტივობა).

ევროკავშირის ტვინინგის პროექტის ფარგლებში მიმდინარეობდა მუშაობა საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი უწყების შექმნის კონცეფციასთან დაკავშირებით. გაიმართა კონსულტაციები შესაბამის პასუხისმგებელ ორგანიზაციებთან და მომზადდა პირველადი ანგარიში. 2023 წლის წლის განმავლობაში ევროკავშირის ტვინინგის ექსპერტების მიერ მომზადდა დეტალური ანგარიში საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი უწყების განსაზღვრასთან დაკავშირებით, სადაც შემოთავაზებული იყო რამდენიმე სცენარი და ვარიანტი მსგავსი უწყების ჩამოსაყალიბებლად. ამ ეტაპზე მიღებული იქნა გადაწყვეტილება „საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 თებერვლის №70 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე, რომლის მიხედვით ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ცენტრალურ აპარატს დაემატება ახალი სტრუქტურული ერთეული საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტის სახით. პროგრესი შეადგენს 80%-ს.

საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაფინანსების სტაბილური სისტემის შექმნის მიზნით ევროკავშირის ტვინინგის პროექტის ფარგლებში მომზადდა საგზაო უსაფრთხოების ფონდის შექმნის კონცეფციის პროექტი, რომელთან დაკავშირებითაც მიმდინარეობს განხილვები. პროგრესი- 80%.

ასევე, დამატებით აქტივობებს წარმოადგენს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სრული აღრიცხვა და ანალიზი მონაცემთა ერთიანი ბაზის საშუალებით და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი ყველა შესაბამისი უწყებისთვის არსებულ მონაცემებზე ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა, შს სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების შესაბამისი მოსამსახურეების სრული გადამზადება საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემების შესაგროვებლად. აღნიშნული აქტივობის შესრულებაშიც ნაჩვენებია 80%-იანი პროგრესი. კერძოდ, შს სამინისტროში შეიქმნა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების აღრიცხვიანობის სპეციალური ელექტრონული პლატფორმა, რომელიც ითვალისწინებს მონაცემთა შეგროვებას საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების აღრიცხვის ელექტრონული ბარათის საშუალებით. აღნიშნული ბარათის ფორმა შემუშავდა ევროკავშირის CADaS-ის სტანდარტის გათვალისწინებით. ელექტრონული პლატფორმა უზრუნველყოფს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების GPS კოორდინატების ავტომატურ ფიქსაციას, რაც ხელს შეუწყობს საავტომობილო გზებზე „შავი წერტილების“ იდენტიფიცირებას. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ელექტრონული ბარათის საშუალებით შეგროვებული მონაცემების საფუძველზე შესაძლებელი ხდება დეტალური ინფორმაციის მოძიება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ტიპის, მეტეოროლოგიური პირობების, გზის საფარის მდგომარეობის, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ხელშემწყობი ფაქტორების შესახებ და სხვა. აღნიშნული პროცესების სრულად ამოქმედების შემდგომ მონაცემების (პერსონალური მონაცემების გარდა) გაზიარება, სპეციალური წვდომების საფუძველზე, განხორციელდება საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი ყველა შესაბამისი უწყებისთვის საგზაო უსაფრთხოების ონლაინ პლატფორმა rcc.mia.ge-ს საშუალებით.

შს სამინისტროში მიმდინარეობს მუშაობა აღნიშნული პლატფორმის/პროცესების გაუმჯობესებისა და სრულყოფილად დაწერვის მიზნით, მონაცემთა შეგროვების შინაარსობრივი და ხარისხობრივი მონიტორინგის გზით. კერძოდ, საანგარიშო პერიოდში განხორციელდა საპატრულო პოლიციის საკონტროლო ტერიტორიაზე შევსებული ელექტრონული ბარათების თვისებრივი და რაოდენობრივი მონიტორინგი. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ელექტრონული ბარათის შევსება სრულად ხორციელდება საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიაზე, სადაც განხორციელდა შესაბამისი თანამშრომლების გადამზადება. მიმდინარეობს შსს ტერიტორიული ორგანოების შესაბამისი თანამშრომლების გადამზადება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემების შესაგროვებლად. დაიხვეწა შესაბამისი სახელმძღვანელოები. დამტკიცდა "საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის უფლებამოსილ მოსამსახურეთა მიერ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მონაცემთა დამუშავების შესახებ" ბრძანება. ამასთან, 2023 წლის ბოლოს შინაგან საქმეთა სამინისტროში შეიქმნა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ანალიზის განყოფილება, რომელიც სამომავლოდ უზრუნველყოფს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი მიზეზების დეტალურ ანალიზს, კანონმდებლობით განსაზღვრული შავი წერტილების იდენტიფიცირებასა და შემდგომში პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვას, აგრეთვე მონაწილეობას მიიღებს საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავებაში. აღნიშნული დანაყოფის ჩართულობით, გაგრძელდება www.rcc.mia.ge-ს პლატფორმის შემდგომი განვითარება.

ასევე, 80%-იანი პროგრესია ნაჩვენები აღმოსავლეთ პარტნიორობის საგზაო უსაფრთხოების რეგიონალური ობსერვატორიის შექმნის მიზნით მემორანდუმის გაფორმების კუთხით - მომზადდა შესაბამისი მემორანდუმის პროექტი საგზაო უსაფრთხოების ობსერვატორიის შექმნის თაობაზე, რომელიც უნდა გაფორმდეს აღმოსავლეთ პარტნიორობის წევრ ქვეყნებს შორის. ამასთან საქართველოს მხარის მიერ შემუშავებული იქნა პროექტის დაფინანსების საჭირო ყველა დოკუმენტაცია, რაც წარედგინა ევროკომისიას შემდგომი რეაგირებისთვის. ობსერვატორიის დაფუძნების მიზნით მემორანდუმის გაფორმება იგეგმება 2024 წლის პირველ ნახევარში. აღნიშნულთან დაკავშირებით მიმდინარეობს კონსულტაციები ევროკომისიის, მსოფლიო ბანკისა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მონაწილეობით.

საგზაო უსაფრთხოების მონაცემთა ბაზის და საგზაო უსაფრთხოების მენეჯმენტის გაუმჯობესების მიზნით ევროკავშირის დახმარების პროგრამის Twinning-ის პროექტის განხორციელების მიმართულებით 90%-იანი პროგრესი შეინიშნება. კერძოდ, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბებისა და საგზაო უსაფრთხოების მართვის სისტემის გაუმჯობესების მიზნით მომზადდა ანგარიშების პროექტები მონაცემთა შეგროვების მიმართულებით არსებული ვითარების თაობაზე; საგზაო უსაფრთხოების ინსტიტუციური მოწყობის განვითარებისა და წამყვანი უწყების მანდატის გაუმჯობესების რეკომენდაციები/ანგარიში და საგზაო შემთხვევების შედეგად მიღებული ტრავმების აღრიცხვის მიმართულებით არსებული ვითარების თაობაზე ანგარიში;

შემუშავებულია საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით ანალიზზე დაფუძნებული მიდგომის მეთოდოლოგია; ამასთან, საანგარიშო პერიოდში გაიმართა 1 სასწავლო ვიზიტი (ქ. ვარშავაში) და სხვადასხვა ტრენინგები (მათ შორის შავი წერტილების იდენტიფიცირების შესახებ; საგზაო უსაფრთხოების მართვის სისტემის და საგზაო უსაფრთხოების ინდიკატორების თაობაზე).

ამასთან, გადამზადდა ქვეყნის მასშტაბით ჰოსპიტალური სერვისების მიმწოდებელი დაწესებულებების სტატისტიკოსები და მენეჯერები. დარჩენილი ბიუჯეტის გათვალისწინებით, პროექტის განხორციელება განხორციელდა 2024 წლის 16 მარტამდე.

მთლიანობაში პროექტის ფარგლებში გაიმართა: ექსპერტთა 31 მისია; მმართველი კომიტეტის 7 სხდომა; 2 სასწავლო ვიზიტი; 2 ღონისძიება.

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.

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 6 აქტივობიდან სრულად განხორციელდა 1 აქტივობა, ხოლო მეტწილად შესრულდა დანარჩენი 5 აქტივობა.

როგორც ზემოთ (ზოგად პროგრესის ნაწილში) იყო აღნიშნული სრულად განხორციელდა 35 აქტივობა, რომელთა წილი მთელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების საერთო რაოდენობის (47 აქტივობა) 74,47 %-ს შეადგენს.

შესაბამისად, 2023 წლის ბოლოსთვის შუალედური მაჩვენებელი (65%) გადაჭარბებით შესრულდა.

1.2. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება

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

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

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 8 აქტივობიდან, განხორციელდა 87,5% (7 აქტივობა) და მეტწილად განხორციელდა 12,5% (1 აქტივობა).

აქტივობა ითვალისწინებდა დამატებითი კვლევის ჩატარებასა და საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის მოძიებას დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების ე.წ. საპატიო სიჩქარის ლიმიტის (15 კმ/სთ) შემცირების მიმართულებით, ასევე ავტომობილის უკანა სავარძლებზე უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების მიმართულებით. ჩატარდა კვლევა და მომზადდა შესაბამისი კვლევის ანგარიში, შესაბამისად, აქტივობა 100%-ით განხორციელდა.

100%-ით შესრულებულად შეიძლება მივიჩნიოთ საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით ცნობიერების ამაღლების მიზნით სოციალური კამპანიის განხორციელება. ამ მიმართულებით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ ან მისი ჩართულობით საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით ჩატარებული და გავრცელებული ღონისძიებების (საინფორმაციო/სოციალური აქტივობები, სოციალური კამპანიები და სხვა) რაოდენობა იყო 13, ხოლო სამიზნე ღონისძიებების რაოდენობა შეადგენდა 10 ღონისძიებას.

საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების მიზნით, 2023 წლის ბოლომდე განსახორციელებლად დაგეგმილი იყო კიდევ რამდენიმე აქტივობა.

- მართვის მოწმობის გამოცდების რეალურ პირობებში გატანა დაინერგა ეტაპობრივად, კერძოდ "საგზაო მოძრაობის შესახებ" საქართველოს კანონში შესაბამისი საკანონმდებლო პაკეტით შეტანილი იქნა ცვლილებები, რომლის საფუძველზე 2022 წლის 25 აპრილიდან სატრანსპორტო საშუალების „B“ და „BE“ კატეგორიის მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდა გახდა ორ ეტაპიანი, კერძოდ დაემატა პრაქტიკული გამოცდის მე-2 ეტაპი - რეალურ საგზაო მოძრაობაში გამოცდის ჩაბარება. 2023 წლის 01 სექტემბრიდან „C“, „D“ კატეგორიების/„C1“, „D1“ ქვეკატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღებ პრაქტიკულ გამოცდას დაემატა მე-2 ეტაპი. აქტივობა 100%-ით შესრულებულია.

პოლიციის სარგებლობაში არსებული შესაბამისი ამოსაცნობი ნიშნების არმქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის ზრდა, უკონტაქტო პატრულირების განვითარება (საჭირო აღჭურვილობის შესყიდვა). აქტივობა შესრულდა მეტწილად (70%-ით). ეკიპაჟების რაოდენობის გაზრდის მიზნით შეძენილია ავტომობილები, რომლებზეც იგეგმება შესაბამისი აღჭურვილობის შეძენა და დამონტაჟება. იმავდროულად, 2023 წელს, აქტივობით განსაზღვრულ საჭიროებაზე საპასუხოდ, გაიზარდა უკონტაქტო პატრულირების სამოქმედო ზონა. იგეგმება აღნიშნული პროცესების გაგრძელება.

ეროვნული ვიდეო მეთვალყურეობის სისტემის დამატებითი განვითარება, ვიდეო-კამერების შესყიდვა და დამონტაჟება. განხორციელდა სრულად (100%-ით).

2022 წელს ქვეყნის მასშტაბით დამონტაჟდა 1,082 ვიდეოკამერა (300-ის ნაცვლად), ხოლო 2023 წელს 883 ვიდეოკამერა (300-ის ნაცვლად), 2022-2023 წლების განმავლობაში ჯამში დაემატა 1,965 ვიდეოკამერა (600-ის ნაცვლად).

საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციების მოწყობა საქართველოს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე. ასევე განხორციელდა სრულად (100%-ით).

2022 წელს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე, საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციებით დაიფარა 128 კმ სიგრძის საავტომობილო გზა, ხოლო 2023 წელს დაიფარა 447.75 კმ. სიგრძის საავტომობილო გზა. ჯამში 2022-2023 წლების განმავლობაში დაფარულია 575.75 კმ სიგრძის საავტომობილო გზა (400 კმ-ის ნაცვლად).

საკონსულტაციო - საპროექტო მომსახურების ფარგლებში ტრანზიტული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განცალკევებული ზოლების/დერეფნების დაგეგმარება და პროექტირება, გზაჯვარედინების, სატრანსპორტო კვანძების მოდელირება ასევე განხორციელდა სრულად (100%-ით).

პროექტით გათვალისწინებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განცალკევებული ზოლების, დერეფნების საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემები სრულად არის მომზადებული. ასევე, დასრულებულია 150 გზაჯვარედინისა და სატრანსპორტო კვანძების მოდელირება.

აღნიშნული ამოცანის ინდიკატორად განსაზღვრულია მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების რაოდენობა სიჩქარის მზომი საშუალებების (საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციები (ნომრის ამომცნობი. ე.წ. "ჭკვიანი" კამერების გამოყენებით), სიჩქარის მზომი სტაციონარული და არასტაციონარული ხელსაწყოები) წლის ბოლოსთვის არსებულ რაოდენობასთან მიმართებით (კლების პროცენტული მაჩვენებელი). 2019 წლისთვის საბაზისო მაჩვენებელი შეადგენს 1.905-ს. 2022 წლის მაჩვენებელი (2.574) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (1905) მიმართებით გაზრდილია 35.12%-ით. 2023 წლისთვის შუალედური მაჩვენებელი 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. 2022 წლის მაჩვენებელი (526) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (463) მიმართებით გაზრდილი იყო 13.61%-ით. სამოქმედო გეგმის 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.)

მაჩვენებლის ზრდა დიდწილად განპირობებულია იმით, რომ 2023 წელს 2019 წელთან შედარებით საქართველოში არსებული ავტოპარკი გაზრდილია 27%-ით, რაც გულისხმობს 375 204 სატრანსპორტო საშუალებას.

ამასთან, 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 კიდეც ერთ ინდიკატორს წარმოადგენს მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი. დაღუპულთა რაოდენობის საბაზისო მაჩვენებელია 45 პირი. 2022 წლის მაჩვენებელი (57) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (45) მიმართებით გაზრდილი იყო 26.67%-ით. შუალედური მაჩვენებელი 2023 წლისთვის, საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, უნდა შემცირებულიყოს 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 დიდწილად განპირობებულია იმით, რომ 2023 წელს 2019 წელთან შედარებით საქართველოში არსებული ავტოპარკი გაზრდილია 27%-ით, რაც გულისხმობს 375 204 სატრანსპორტო საშუალებას. 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. 2022 წლის მაჩვენებელი (29519) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (29924) მიმართებით მცირედით შემცირდა (1,35%-ით). 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.

კიდეც ერთი ინდიკატორია მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების კლების პროცენტული მაჩვენებელი, რომლის საბაზისო მაჩვენებელიც 197 შემთხვევას შეადგენს. 2022 წლის მაჩვენებელი (473) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (197)

მიმართებით გაზრდილი იყო მნიშვნელოვნად 140,10%-ით. დაგეგმილია 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. 2022 წლის მაჩვენებელი (1504) 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან (1773) მიმართებით შემცირდა 15,17%-ით. 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).

2023 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაშავდა 1627 ქვეითი.

1.3. უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა

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

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 19 აქტივობიდან: სრულად განხორციელდა აქტივობების 89,4% (17 აქტივობა), ხოლო დაგვიანებით განხორციელდა 5,3% (1 აქტივობა) მეტწილად შესრულდა ასევე 5,3% (1 აქტივობა).

ამოცანის შესრულების მიზნით, სრულად განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

კახეთის და შიდა ქართლის მხარეში საავტომობილო გზების განსაზღვრულ მონაკვეთებზე წრიული მოძრაობების, უსაფრთხოების კუნძულების, საგზაო ნიშნების და საგზაო მონიშვნების მოწყობა;

იმერეთის, რაჭა-ლეჩხუმის და ქვემო სვანეთის მხარეში საავტომობილო გზების განსაზღვრულ მონაკვეთებზე წრიული მოძრაობების, უსაფრთხოების კუნძულების, საგზაო ნიშნების და საგზაო მონიშვნების მოწყობა;

ქვემო ქართლის მხარეში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების უსაფრთხოების ხარისხის და არსებული რისკების განსასაზღვრად iRAP-ის კვლევის ჩატარება;

სამტრედია - გრიგოლეთის საავტომობილო გზის: ლოტი 1. (სავარაუდო სიგრძით 11.5 კმ) გარე განათების ქსელის მოწყობა;

სამტრედია - გრიგოლეთის საავტომობილო გზის ლოტი 2-ის მონაკვეთზე (სიგრძით 18.5 კმ) გარე განათების ქსელის მოწყობა;

საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის (აზერბაიჯანის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის ლოჭინის სატრანსპორტო კვანძის და კვანძიდან ვაზიანის სამხედრო ბაზის წრიული მოძრაობის ჩათვლით გარე განათების ქსელის მოწყობა;

საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-სენაკი-ლესელიძის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ46-კმ71 (სავარაუდო სიგრძით 25 კმ) ციხისძირი-შავშვების მონაკვეთზე (მარცხენა მიმართულება) გარე განათების ქსელის მოწყობა;

საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-სენაკი-ლესელიძის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის თბილისი-გორის მონაკვეთზე არსებული სატრანსპორტო კვანძებზე გარე განათების ქსელის მოწყობა;

(ს-1) საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-სენაკი-ლესელიძის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) შესაბამის მონაკვეთებზე გარე განათების ქსელის მოწყობის სამუშაოების განხორციელება;

იმერეთის, სამეგრელო-ზემო სვანეთის, რაჭა-ლეჩხუმისა და ქვემო სვანეთის და აჭარის რეგიონებში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის (სულ 82 მონაკვეთის, 2121.1 კილომეტრის) უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად ინსპექტირების განხორციელება;

კახეთის, ქვემო-ქართლის და მცხეთა-მთიანეთის რეგიონებში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის, (სულ 77 მონაკვეთის, 2162.2 კილომეტრის) უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად ინსპექტირების განხორციელება;

საქართველოზე გამავალი E60 და E70 მარშრუტზე არსებულ საავტომობილო გზებზე ორ კილომეტრიან რადიუსში პრობლემური მონაკვეთების იდენტიფიცირება და პრიორიტეტიზაცია, გრძელი სიის შედგენა. პრიორიტეტული სიის შედგენა და ადგილებზე საგზაო უსაფრთხოების ინსპექტირება, შავი წერტილების მოკლე სიის შედგენა და დეტალური ხარჯთაღრიცხვის, საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადება;

საგზაო მოძრაობის ორგანიზების ტექნიკური საშუალებები - საგზაო ნიშნების, მონიშვნების და შუქნიშვნების გამოყენების ტექნიკური რეგლამენტის შემუშავება;

მცხეთა-მთიანეთის რეგიონში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებელი ღონისძიებების განხორციელება (ლითონის მრუდხაზოვანი ძელების და ფოლადის ბაგირების მოწყობა);

ზემოაღნიშნული აქტივობები განხორციელდა სამოქმედო გეგმით დადგენილ ვადებში.

ასევე სრულად განხორციელდა, მაგრამ დაგვიანებით (შესრულების ვადა იყო 2022 წლის IV კვ.) აქტივობა - გურიის და იმერეთის მხარეში საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე ზენორმატიულად დატვირთული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის საკონტროლებლად შესაბამისი სასწორების შექმნა.

ხელშეკრულების შესაბამისად 2023 წლის II კვ. განხორციელდა სასწორების მოწოდება, რომლებიც დასაწყობდა საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ტერიტორიაზე და განხორციელდა ბალანსზე აყვანის და ბალანსიდან-ბალანსზე გადაცემის პროცედურები.

ასევე სრულად განხორციელდა აქტივობა, რომელიც ითვალისწინებდა ქ. თბილისში შუქნიშვნების, დეტექტორების, კამერების და კონტროლერების თანმდევი მომსახურებით დამონტაჟებასა და მათი მართვის ცენტრთან მიერთებას და უსაფრთხოების კუნძულების მოწყობას.

ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში შუქნიშნის ძველი ობიექტების ახლებით ჩანაცვლების და ახალი ობიექტების მოსაწყობად განხორციელდა შუქნიშვნების, დეტექტორების, კამერების, და კონტროლერების (თანმდევი მომსახურებით) დამონტაჟება და მათი მართვის ცენტრთან მიერთება. ხელშეკრულების ფარგლებში 2023 წელს დამონტაჟდა 40 ცალი შუქნიშნის ობიექტი. 2022-2023 წელს დამონტაჟდა 61 ცალი შუქნიშნის ობიექტი, რაც გეგმის სრულ შესრულებას მოიცავს; ამასთან, ჩატარდა დედაქალაქის ქუჩებისა და მაგისტრალის მცირე ინფრასტრუქტურული პროექტირება-მშენებლობა-რეაბილიტაცია-რეკონსტრუქციის სამუშაოები (პანდუსები, ტროტუარები) მოწყობა, რაც ასევე გეგმის სრულად შესრულებას მოიცავს. 2023 წელს განხორციელდა მცირე ინფრასტრუქტურული პროექტები შემდეგ კვანძებზე - ყაზბეგის გამზირი (მომსახურების სააგენტოს კვანძი, გუდვილის კვანძი, ჟვანიას მოედანი, ბალანჩინი-ბელიაშვილის კვანძი (ამერიკის საელჩოს მიმდებარედ), ლებ კაჩინსკის ქუჩისა და ქეთევან დედოფლის გამზირის კვეთიდან ქეთევან დედოფლის გამზირი, მოსკოვის გამზირის გათვალისწინებით ქინძმარაულის ქუჩის კვეთის ჩათვლით.

ასევე სრულად განხორციელდა ქალაქ თბილისის ქუჩებსა და მაგისტრალზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირებისათვის ხელოვნური უსწორმასწორობის (ბორცვები) შექმნა-მონტაჟის აქტივობა.

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. 2023 წლის განმავლობაში თბილისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მოძრაობის სიჩქარის იძულებითი შემცირების ხელოვნური უსწორმასწორობების მონტაჟი და დემონტაჟი განხორციელდა 2350 გრძივი მეტრის ოდენობით. 2022-2023 წელს მონტაჟი და დემონტაჟი განხორციელდა 5449 გრძივი მეტრის, რაც გეგმის სრულად შესრულებას მოიცავს.

ქალაქ თბილისში მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესებისა და უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით ავტობუსის გაჩერებებზე მგზავრთა მოსაცდელების მოწყობასთან დაკავშირებული აქტივობა მეტწილად განხორციელდა (პროგრესი 79%).

2023 წლის მანძილზე, დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში არსებულ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებზე მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესების და უსაფრთხოების მიზნით, მუნიციპალიტეტის მერიის დაკვეთით დამონტაჟდა 65 ცალი მგზავრთა მოსაცდელი. პერიოდულად ეტაპობრივად განხორციელდება მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ახალი ტიპის მგზავრთა მოსაცდელების მონტაჟი. 2022-2023 წლის განმავლობაში თბილისის მერიის დაკვეთით დამონტაჟებული იქნა 237 ცალი მგზავრთა მოსაცდელი (დაგეგმილი 300 ცალი).

ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია საავტომობილო გზებზე იდენტიფიცირებული და აღმოფხვრილი შავი წერტილების/პრობლემური მონაკვეთების რაოდენობა. აღნიშნულ საკითხზე მუშაობა დაწყებულია განუსაზღვრელი რაოდენობიდან. ეროვნული სტრატეგიის თანახმად, შუალედური მაჩვენებელი 2023 წლისთვის უნდა წარმოადგენდეს 5-ს, ხოლო 2025 წლისთვის საბოლოო მაჩვენებელი 10-ს. ამისათვის E60 ავტომაგისტრალზე ზაჰესი-სერამის მონაკვეთზე ერთ დონეზე პირდაპირი მიერთებების აღმოსაფხვრელად მოეწყო ლითონის მრუდხაზოვანი ძელები და გადაადგილება ხორციელდება არსებული ადგილობრივი საავტომობილო ქსელის გამოყენებით. 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 „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული შავი წერტილების იდენტიფიცირების უზრუნველყოფა.

ამოცანის შესრულების შედეგების კიდევ ერთი ინდიკატორია მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიებების (Traffic Calming Measures) რაოდენობა (მაგალითად: წრიული მოძრაობების, კუნძულების, სამომდრაო სიჩქარეების სამართავად არხირებული სამომდრაო ზოლები (channelization) მოწყობა და სხვა). 2019 წელს ეს მაჩვენებელი იყო 8. შუალედური მაჩვენებელი განსაზღვრულია 20, ხოლო საბოლოო მაჩვენებელი 50 ერთეულით.

2022 წლისთვის მაჩვენებელი უკვე 20-ის ტოლი იყო. 2023 წელსაც იგივე მაჩვენებელი ფიქსირდება. მოწყობილია მოძრაობის დამამშვიდებელი ღონისძიებები (Traffic Calming Measures) რაოდენობა - 20 ცალი. 10 წრიული მოძრაობა, 24 კუნძული, 15 სამოძრაო სიჩქარეების სამართავად არხირებული სამოძრაო ზოლები (channelization) და სხვა.

1.4. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება

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

ამოცანის ფარგლებში დაგეგმილი 9 აქტივობიდან სრულად განხორციელდა აქტივობების 88,9% (8 აქტივობა), ხოლო ნაწილობრივ განხორციელდა 11,1% (1 აქტივობა).

ამოცანის შესრულების მიზნით, სრულად განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

ქვეყნის შიდა საავტომობილო გადაყვანა-გადაზიდვების მოწესრიგების მიზნით, საკანონმდებლო ცვლილებების მომზადება. მომზადებულია საკანონმდებლო პაკეტი:

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

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

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

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

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

ვ) საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ.

შენიშვნა: აღნიშნული საკანონმდებლო ცვლილებათა პაკეტი უკვე დამტკიცებულია საქართველოს პარლამენტის მიერ (2023 წლის 30 ნოემბერი)

გაეროს "ტიპის აღიარების შესახებ" 1958 წლის შეთანხმების დებულებების საქართველოს კანონმდებლობაში იმპლემენტაციის მიზნით საკანონმდებლო ცვლილებების, ტექნიკური რეგლამენტისა და სამოქმედო გეგმის პროექტის შემუშავებაც ასევე წარმატებით განხორციელდა. ამისათვის, 2022 წლის 20 ოქტომბერს მიღებულ იქნა „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონი (N1948).

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

გზებზე კონტროლის სისტემის შექმნის მიზნით საკანონმდებლო ცვლილებების მომზადების შესახებ აქტივობაც სრულად შესრულებულია. საქართველოს მთავრობაში წარდგენილია „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე და საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ კანონპროექტები.

სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის მეტად დახვეწა და შესაბამისი ნორმატიულ აქტში ცვლილების განხორციელების შესახებ აქტივობაც ასევე სრულად განხორციელდა, კერძოდ:

„ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №510 დადგენილებით დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგლამენტში შეტანილი ცვლილებით მოწესრიგდა ისეთი მნიშვნელოვანი საკითხი, როგორცაა ხმაურის შემოწმების კომპონენტის - დეციბალების საშუალო მაჩვენებლის დადგენა ავტომობილების შესაბამისი კატეგორიების მიხედვით. ამას გარდა, ცვლილება შეეხო სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირების წესებსა და ვადებს.

ასევე, სატრანსპორტო საშუალებაზე განმეორებითი პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება გახდა ფასიანი, რაც აისახა „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებით დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგლამენტში.

ხოლო „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №511 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის დადგენილების ცვლილებით ინსპექტირების ცენტრებს განესაზღვრათ ხმაურის საზომი ხელსაწყოთი აღჭურვის ვალდებულება.

შესაბამისად, საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებული იქნა შემდეგი ნორმატიული აქტები:

ა) საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 14 დეკემბრის №569 დადგენილება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №510 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ“.

ბ) საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 დეკემბრის №561 დადგენილება „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №511 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე“.

გ) საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 დეკემბრის №562 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის N37 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ“.

დ) საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 22 მაისის №191 დადგენილება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №510 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ.

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

2022 წლის 7 ივნისს მიღებულ იქნა „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონი (N1616), რის შესაბამისად გამოიცა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2022 წლის 5 ოქტომბრის N1-1/426 ბრძანება „პირისთვის სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭების, მისი ფუნქციონირებისა და გაუქმების წესის დამტკიცების შესახებ“. აღნიშნული ბრძანების საფუძველზე, სააგენტოში შექმნილია „სასწავლო ცენტრისთვის სტატუსის მინიჭების, განახლების, შეჩერებისა და გაუქმების საკითხთა განმხილველი კომისია“, ამ კომისიის გადაწყვეტილების საფუძველზე, დღეის მდგომარეობით, სასწავლო ცენტრის სტატუსი სააგენტოს მიერ მინიჭებული აქვს ორ კერძო კომპანიას ოთხ სხვადასხვა სასწავლო მიმართულებაზე.

აქტივობა „ტექნიკური რეგლამენტის – „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს №400 დადგენილებაში შესაბამისი ცვლილებების შეტანა ასევე სრულად განხორციელდა.

„ტექნიკური რეგლამენტის – „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს №400 დადგენილებაში საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 30 ოქტომბრის №430 დადგენილებით „ტექნიკური რეგლამენტის – „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს №400 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ, შეტანილ იქნა შესაბამისი ცვლილებები.

ზემოაღნიშნული აქტივობის განხორციელებაზე იყო დამოკიდებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე განთავსებული სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების ინსპექტირების განსახორციელებლად შესაბამისი ორგანიზაციების აკრედიტაციისათვის აკრედიტაციის სქემის მომზადება განახლებული „ტექნიკური რეგლამენტის – „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 16 აგვისტოს №400 დადგენილების შესაბამისად აქტივობის განხორციელება.

ეს აქტივობაც განხორციელდა - აკრედიტაციის სქემა დამტკიცებულია. აკრედიტაციის სფეროს, ტიპის და ზღვარის განსაზღვრა მოხდება აკრედიტაციის მამიებელი პირის მიერ აკრედიტაციაზე განაცხადის შეტანისთანავე.

ასევე განხორციელდა აქტივობა L კატეგორიის ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაქვემდებარებასთან დაკავშირებით შესაბამისი კვლევის განხორციელება და საუკეთესო პრაქტიკის შესწავლა.

L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებით მომზადდა შესაბამისი ანგარიში.

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

სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს საკვალიფიკაციო ცენტრის მშენებლობის კონცეფციამ, საქართველოს საინვესტიციო/კაპიტალური პროექტების მართვის კანონმდებლობის შესაბამისად, ეკონომიკური საბჭოსგან მიიღო დადებით გადაწყვეტილება. 2024 წლის განმავლობაში შემუშავდება პროექტი და გამოცხადდება ტენდერი მშენებლობაზე.

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

2022 წელს განხორციელებული პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) სტატისტიკა: 1 028 674 ერთეული ტექნიკური ინსპექტირება, აქედან: გამართული 733454; გაუმართავი 291372; აეკრძალა გადაადგილება 3848.

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

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 დახარვეზების მაჩვენებელი შეადგენს 21.17%-ს, რაც საბაზისო მონაცემთან შედარებით ასევე მნიშვნელოვანი გაუმჯობესებაა.

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

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%). ამასთან, გასათვალისწინებელია ის ფაქტორიც, 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 2024 წელს ხელს შეუწყობს ხსენებული მაჩვენებლის მკვეთრ გაზრდას.

1.5. სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა

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

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

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

მაღალი ხარისხის სასწრაფო გადაუდებელი სამედიცინო სერვისების მიწოდების მიზნით 2023 წლის პირველი იანვრიდან 2023 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით გადამზადდა: 176 სასწრაფოს ექიმი; 170 უმცროსი ექიმი; 389 ექთანი; 403 მძღოლი.

ტრენინგები ჩატარდა შემდეგი აკრედიტირებული პროგრამებით:

"ტრავმული პაციენტის სტაბილიზაცია და ტრანსპორტირება და გადაუდებელი კარდიოვასკულური დახმარება";

"გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების კურსი ექთნებისათვის";

"სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ექიმის სპეციალიზაციის კურსი";

"პირველადი სამედიცინო დახმარება";

"ბაზისური პირველადი სამედიცინო დახმარება";

"გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების კურსი სასწრაფო დახმარების ექიმებისთვის".

ასევე სრულად განხორციელდა აქტივობა სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სამსახურში პარამედიკოსების მომზადება.

2023 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით სსიპ საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრში ოპერირებს 211 პარამედიკოსი. 2023 იანვრიდან პარამედიკოსის კურსი გაიარა 93 პარამედიკოსმა (მათ შორის 16 მოტომედიკოსი); 2023 წლის 1 იანვრამდე პარამედიკოსის მოსამზადებელი კურსი გაიარა 105-მა მედიკოსმა. 2022 წლის გამავლობაში პარამედიკოსის სერტიფიკატი გაიცა 37 მედიკოსზე, სწავლება მიმდინარეობს სახელმწიფოს მიერ აკრედიტირებული პროგრამით: "სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სამსახურის ექიმადელი, პრეჰოსპიტალური, გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების სპეციალისტი - პარამედიკოსის სპეციალიზაციის კურსი".

მეტწილად განხორციელებულ (პროგრესი 70%) აქტივობებს შორის უნდა აღინიშნოს ევროკომისიის მიერ მოწოდებული დაზიანების ხარისხის შემაფასებელი MAIS -ს (დაზიანების მაქსიმალურად შემოკლებული შკალა - Maximum Abbreviated Injury Score - MAIS) შკალის შესაბამისად - სერიოზული და მსუბუქი დაზიანების დეფინიციის მიღება და დანერგვა.

ევროკავშირის დაძმობილების (Twinning) პროექტის „საგზაო უსაფრთხოების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბების და საგზაო უსაფრთხოების მართვის შემდგომი გაუმჯობესების მხარდაჭერა საქართველოში“ ფარგლებში ლიეტუველი ექსპერტების დახმარებით სტაციონარიდან გასული პაციენტების აღრიცხვის ფორმა 066-ის სატესტო ელექტრონულ ვერსიაში დაემატა რამდენიმე ცვლადი და MAIS3+ შკალის მაკონვერტირებელი პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს დაზიანების ხარისხის შეფასებას. ქვეყნის მასშტაბით სამედიცინო ქსელის სტატისტიკოსებსა და მენეჯერებს ჩაუტარდათ ტრენინგები დაგეგმილი ცვლილებების თაობაზე. ამ ეტაპზე მიმდინარეობს მუშაობა სტაციონარიდან გასული ავადმყოფთა აღრიცხვის ფორმა 066-ის ელექტრონულ ვერსიაში შესატანი ცვლილებების ტექნიკურ დეტალებსა და მარეგულირებელი დოკუმენტების ცვლილებაზე.

ნაწილობრივ განხორციელდა (პროგრესი 40%) აქტივობა საავადმყოფოებში ე.წ. ტრავმის რეგისტრის სისტემის დანერგვა და ელექტრონული სისტემის შექმნა.

ევროკავშირის დაძმობილების (Twinning) პროექტის „საგზაო უსაფრთხოების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბების და საგზაო უსაფრთხოების მართვის შემდგომი გაუმჯობესების მხარდაჭერა საქართველოში“ ფარგლებში ლიეტუველმა ექსპერტებმა შეიმუშავეს ტრავმა რეგისტრის კონცეფცია.

შეჩერებულია (0%) აქტივობა - საგზაო ტრავმატიზმით გამოწვეული სიკვდილის შემთხვევის (შემთხვევიდან სიკვდილის დადგომამდე 30 დღე) სტანდარტული დეფინიციის მიღება და დანერგვა.

ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაციის მიერ მოწოდებული საგზაო ტრავმატიზმით გამოწვეული სიკვდილის შემთხვევის დეფინიციის მიღება 2023 წლის განმავლობაში გადავადდა უწყებათაშორისი კონსულტაციის საფუძველზე.

ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაღუპულ პირთა რაოდენობა ამავე მიზეზით დაშავებულ ყოველ 100

ადამიანზე (კლების პროცენტული მაჩვენებელი). 2019 წლისთვის აღნიშნული რიცხვი შეადგენდა 6.072-ს ყოველ 100 ადამიანზე.

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

წინასწარი მონაცემებით, 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.**

გამოწვევები და რეკომენდაციები

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

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

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

საქართველოში, ისევე როგორც გლობალურად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ძირითადი გამომწვევი მიზეზებია სიჩქარის გადაჭარბება და ალკოჰოლური სიმთვრალის

მდგომარეობაში მართვა. 2023 წელსაც შეინიშნებოდა გარკვეული კლება ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ფაქტების რაოდენობის კუთხით, თუმცა მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი სიჩქარის გადაჭარბებასთან და მისგან გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები, რაც ხაზს უსვამს ამ მიმართულებით შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელების აუცილებლობას, მათ შორის ფართო-მასშტაბიანი სოციალური კამპანიის ჩატარების საჭიროებას. საგანგაშოა მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობის ზრდა. ასევე გამოწვევად რჩება უსაფრთხოების ღვედებისა და სხვა დამცავი მოწყობილობების გამოყენება (განსაკუთრებით უკანა სავარძელზე ღვედების გამოყენება). ამ მხრივ მნიშვნელოვანია გაგრძელდეს ღონისძიებები, მათ შორის, კანონმდებლობის დახვეწის მიმართულებით.

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

მართალია, საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესების მიმართულებით სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებების უმეტესობა სრულად შესრულდა, თუმცა გამოწვევას წარმოადგენს დადგენილი სამიზნე მაჩვენებლების მიღწევა, განსაკუთრებით მზარდი ავტოპარკის და მობილობის ფონზე. როგორც აღინიშნა, მნიშვნელოვანია როგორც ცნობიერების ამაღლების კამპანიების გააქტიურება, ისე ეფექტური აღსრულების უზრუნველყოფა. მზარდი ავტოპარკის გათვალისწინებით, ყურადღება ასევე უნდა მიექცეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმზიდველობის გაზრდას. აქვე გასათვალისწინებელია, რომ ზოგიერთი ინდიკატორი უფრო მეტად ზომავს აღსრულების კომპონენტს ვიდრე უშუალოდ მონაწილეთა ქცევას (მაგ. მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების რაოდენობა), რაც არსებული ვითარების არასრულ სურათს იძლევა.

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

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

ადმინისტრირების გაუმჯობესების მიმართულებით. ასევე საყურადღებოა მძიმეწონიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ შრომის და დასვენების რეჟიმების, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მიმართულებით არსებული რეგულაციების ეფექტური იმპლემენტაცია. ამასთან, როგორც ზემოთ აღინიშნა 2023 წელს მნიშვნელოვნად გაიზარდა მოტოციკლეტის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პროცენტული მაჩვენებელი, რაც საჭიროებს ამ მიმართულებით მეტი აქცენტის გაკეთებას, მათ შორის L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მოთხოვნის გავრცელების გზით.