



საგზაო უსაფრთხოების მიმოხილვა

გელა კვაშილავა,
გაერთიანებული ერების ევროპის ეკონომიკური კომისია (UNECE)
მთავარი ეროვნული კონსულტანტი
საქართველო, აპრილი 26-27, 2017

საგზაო უსაფრთხოების გლობალური გეგმის ხუთი საყრდენი

საგზაო
უსაფრთხოების
მენეჯმენტი



უსაფრთხო
გზები და
მობილურობა



უსაფრთხო
ავტომობილები



მონაწილეების
/მომხმარებლების
უსაფრთხო ქცევა



ავტოგარის
შემდგომი
პირველადი
დახმარება



საგზაო უსაფრთხოების მართვა

- საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი ინსტიტუტი მკაფიოდ განსაზღვრული სტრუქტურით და პროგრამით;
- ეროვნული სტრატეგია და სამოქმედო გეგმა;
- დროში გაწერილი კონკრეტული მიზნები;
- მონაცემთა სრულყოფილი ბაზა;
- გაეროს საგზაო უსაფრთხოების შეთანხმებების და კონვენციების იმპლემენტაცია.



საგზაო უსაფრთხოების ხარისხის შეფასება

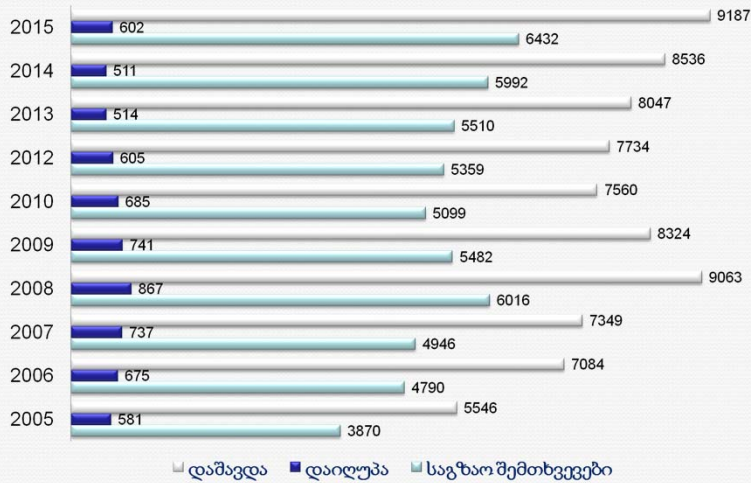
- ბოლო წლების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი;
- ინსტიტუციონალური და საკანონმდებლო ჩარჩოს შეფასება;
- საკმარისი ადამიანური და ფინანსური რესურსების არსებობის დადგენა;
- სფეროში არსებული ყველაზე მწვავე საკითხებისა და პრიორიტეტების გამოვლენა;
- საგზაო უსაფრთხოების სისტემის მართვის შესაძლებლობის გაძლიერება.



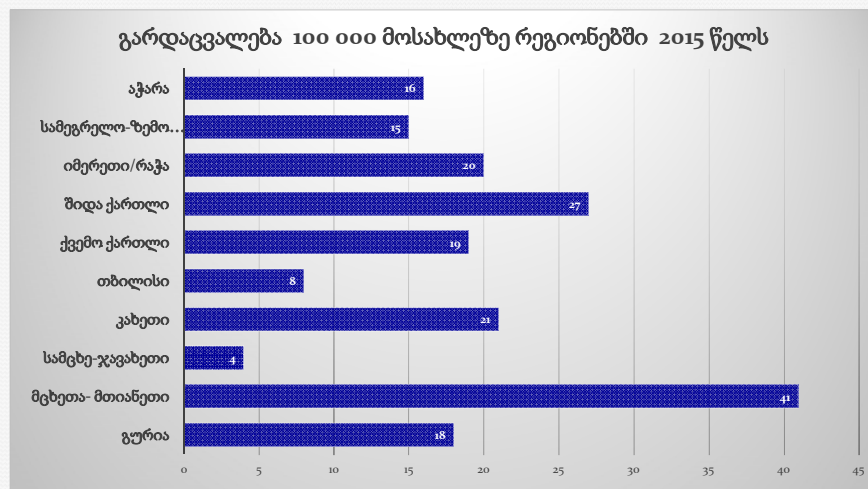
პოლიტიკური ნება

- 2015 წელს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ პარლამენტში განსახილველად "საგზაო მოძრაობის შესახებ" კანონში ცვლილებების პაკეტი წარადგინა. ახალი რეგულაცია ივლისიდან ამოქმედდება;
- 2016 წლის ივლისში საქართველოს მთავრობამ დაამტკიცა საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია და მის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი ინსტიტუტი;
- 2017 წლის საგზაო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმა ითვალისწინებს სისტემურ მიდგომას - აღსრულება, გზები, ტრანსპორტი, განათლება და პირველადი დახმარება (27 აქტივობა);

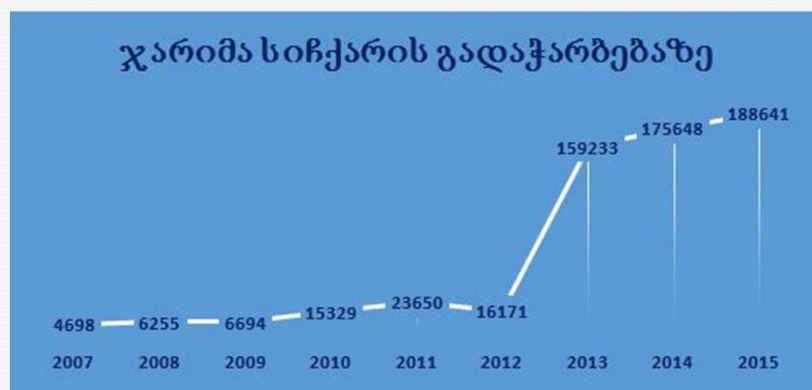
2005-2015 წლების სტატისტიკა



საქართველოს რეგიონები



200 000 სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტი

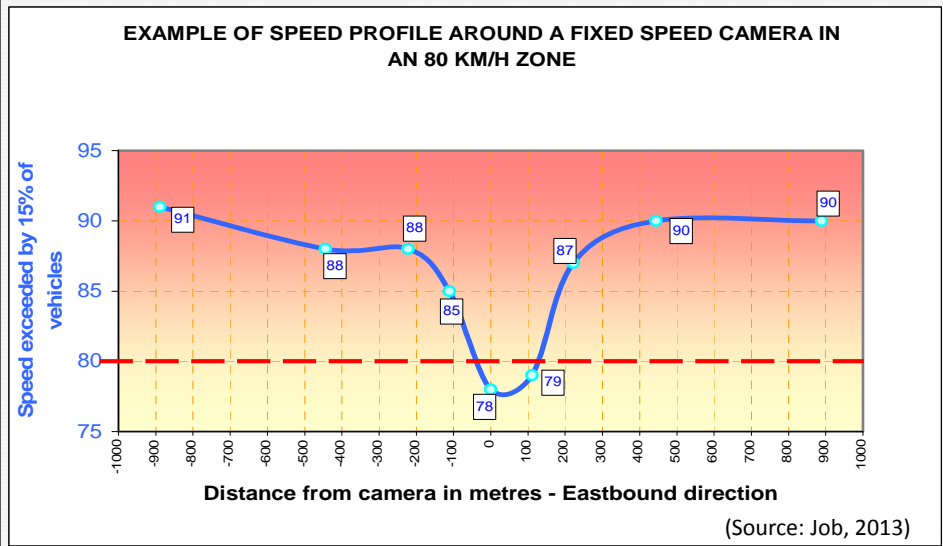


სწრაფი გზა შედეგის მისაღებად

- ფოკუსირება სიჩქარის მენეჯმენტზე
- სტაციონარული, მოძრავი და სექციური კამერების დამონტაჟება
- ქალაქებში დასაშვები სიჩქარის ზღვარი - 50 +15 კმ/სთ
- ურბანულ ზონებში, სკოლების წინ დასაშვები სიჩქარის ზღვარის შემცირება



მძღოლების რეაქცია სტაციონარულ კამერებთან

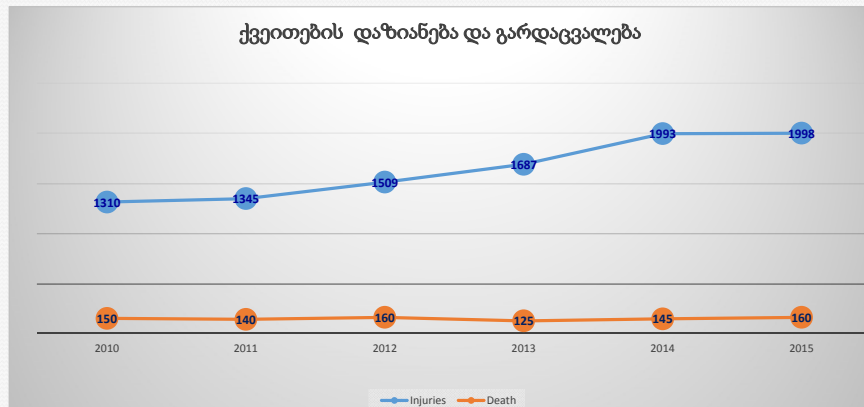


ნასვამ მდგომარეობაში მართვის 36 000 შემთხვევა



საგზაო შემთხვევების 1/3-ის მონაწილეები არიან ქვეითად მოსიარულეები

მძღოლების მხოლოდ 20% ჩერდება მათთვის განკუთვნილ გადასასვლელებთან

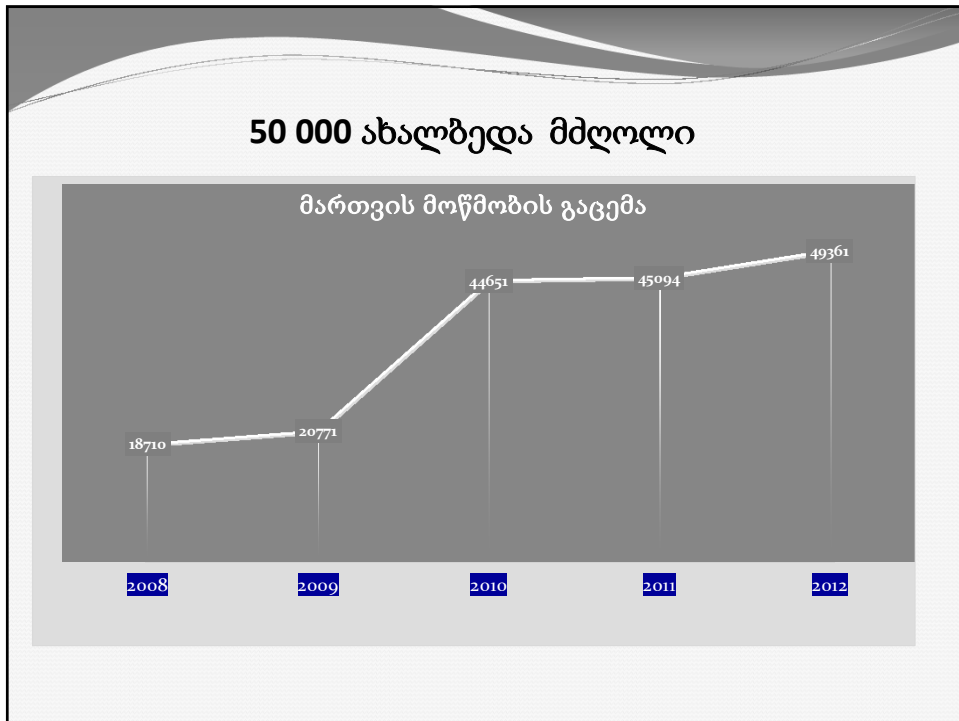


პრობლემა

- გორი
- ზებრა, შუქნიშანი
- უსაფრთხოების კუნძული

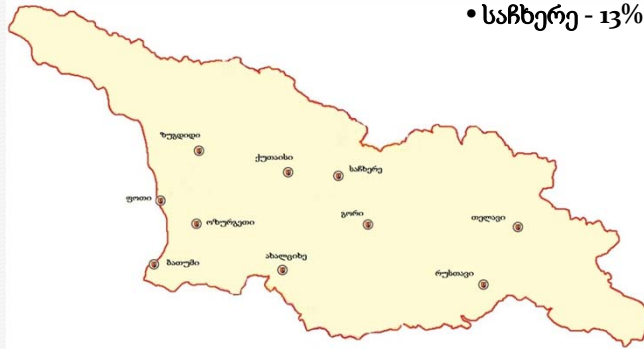
გამოსავალი

- თბილისი



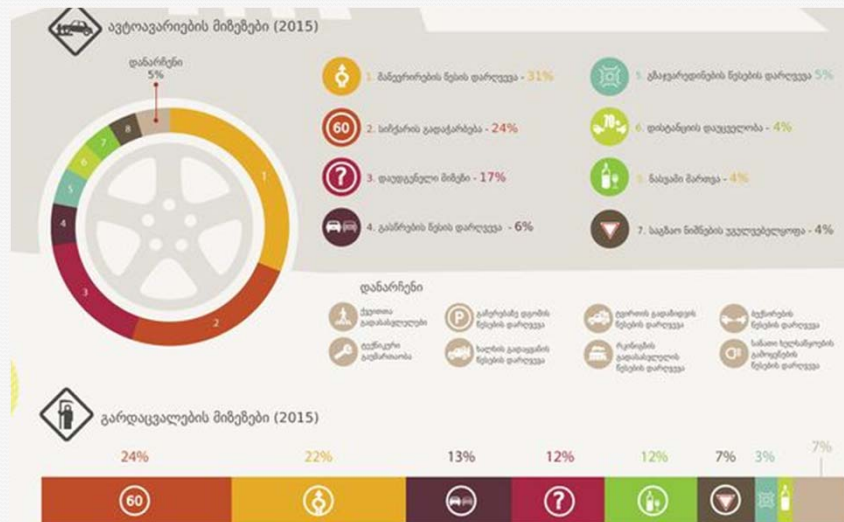
პრაქტიკული გამოცდის ჩაბარების მაჩვენებელი

- რუსთავი - 30-35%
- ბათუმი - 26%
- ფოთი - 22%
- გორი - 25-30%
- ახალციხე - 22%
- ზუგდიდი - 25%
- ქუთაისი - 30-35%
- თელავი - 40%
- ოზურგეთი - 20%
- საჩხერე - 13%



15

ავტოავარიების გამომწვევი მიზეზების 17% დაუდგენელია



მანქანების 45% 20 წელზე მეტი ხნისაა



საქალაქთაშორისო გადაყვანები

- დერეგულაციის პოლიტიკა
- მონიტორინგის და აღსრულების არაეფექტურობა
- არარეგისტრირებული გამომზიდავების ე.წ. „ხიშნიკების“ არსებობა



უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პრობლემები

- ტრანსპორტის ტექნიკური გაუმართაობა
- გადაჭარბებული სიჩქარე
- მძღოლების გადაღლილობა
- სახიფათო/აგრესიული მანევრირება
- მართვისას ტელეფონის გამოყენება
- მგზავრების გადაჭარბებული რაოდენობის გადაყვანა
- უსაფრთხოების ღვედების გამოუყენებლობა
- სადგურების ჭარბი რაოდენობა
- არარეგისტრირებული გადამზიდავები



ცნობიერების ამაღლების კამპანიები



1.2 მილიონი ადმინისტრაციული ჯარიმა

ადმინისტრაციული სანქციები



- 1.5 მილიონი სანქცია 2015 წელს
- 1.2 მილიონი - 2016 წელს
- საშუალოდ 3,300-მდე ჯარიმა დღ
- 20-25% ხშირად დამრღვევი მძღოლები

ეკონომიკური ღირებულების შეფასება (მშპ-ს 5.2 %)

ხარჯები

- სამედიცინო, პირველადი დახმარება და მკურნალობა
- გრძელვადიანი ზრუნვა
- სამართლებრივი დახმარება, გამოძიება
- რეაბილიტაცია
- სამუშაო ადგილის დაკარგვა
- დაკრძალვა
- ტრანსპორტის ღირებულება
- ქონების დაზიანება, შეკეთება
- ტრანსპორტის მიუწვდომლობა
- ზოგადი ხარჯები
- სამგზავრო შეყოვნებები, საცობები
- სადაზღვევო ხარჯები
- პოლიცია
- ქონების დაზიანება
- სახანძრო და სასწრაფო მომსახურება

საგზაო უსაფრთხოება ქალაქებში

მომველებული მუნიციპალური ტრანსპორტი
მიკროავტობუსებისა და ტაქსების რიცხვის ქოტური ზრდა
პარკირების სისტემის არარსებობა
გაუმართავი საგზაო ინფრასტრუქტურა
არსებული ინტერვენციები სა და რესურსების არასაკმარისობა



საგზაო უსაფრთხოების პრობლემა
მგზავრობის გაზრდილი დრო
ტრანსპორტის მაღალი ხარჯები
გარემოს დაზინძურება
შეზღუდული გადაადგილება და ეკონომიკური აქტივობა
ცხოვრების დაბალი ხარისხი

Source: M. Breithaupt

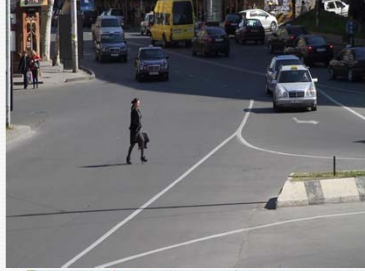
უსაფრთხო გზები და მობილურობა

- მაღალი რისკის შემცველი გზებისა და მონაკვეთების აღმოფხვრა;
- არსებულ და ახალ გზებზე უსაფრთხოების აუდიტისა და უსაფრთხოების შეფასების პროგრამების განხორციელება;
- უსაფრთხო ინფრასტრუქტურის დაფინანსების პროგრამების გაზრდა;
- ქალაქებში მდგრადი მობილუობის პროგრამების განხორციელება.



ეგექტური მართვა, რათა დავძლიოთ:

- სუსტი ინსტიტუციონალური და ტექნიკური შესაძლებლობები;
- სახიფათო/მოუწყობელი გზები და ინფრასტრუქტურა;
- სახიფათო და ცუდად გამართული ავტომანქანები;
- მძღოლების მომზადების არასრულყოფილი სისტემა;
- მთავარი რისკ-ფაქტორების სუსტი აღსრულება: სიჩქარის კონტროლი, უსაფრთხოების ღვედის მოხმარება, მძღოლების ნასვამობის კონტროლი;
- ავარიის შემდგომი პირველადი დახმარების ხარისხი



ევროკავშირის ქვეყნების 2010-2015 წლის სტატისტიკური მაჩვენებლები



- პორტუგალია -37%
- დანია -30%
- რუმინეთი -20%
- საბერძნეთი -36%
- მალტა -15%
- ლატვია -14%
- პოლონეთი -25%

მადლობა ყურადღებისთვის!

