საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია

2026-2030

სარჩევი

აბრევიატურათა ნუსხა 2
1. შესავალი 4
2. არსებული სიტუაცია 9
2.1. SWOT ანალიზი 9
2.2. საკანონმდებლო ჩარჩო და სახელმწიფო პოლიტიკა 12
2.3. ძირითადი პრობლემის ანალიზი 14
2.4. არსებული გამოწვევები 21
3. ხედვა 50
3.1. მიზანი 50
ამოცანა 1.1 საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა 50
ამოცანა 1.2 საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება 55
ამოცანა 1.3 უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა 59
ამოცანა 1.4 ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება 62
ამოცანა 1.5 სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა 64
4. სტრატეგიის განხორციელება, მონიტორინგი, შეფასება და დაფინანსება 66
5. საერთაშორისო თანამშრომლობა 68
ბიბლიოგრაფია 70

დანართი №1 - საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის ლოგიკური ჩარჩო (2026-2030)

დანართი №2 - საქართველოს 2026-2030 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია - ინდიკატორების პასპორტი

დანართი №3 - საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების ჩართულობით შემუშავებული საქართველოს 2026-2030 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2026-2027 წლების სამოქმედო გეგმის პროექტების საჯარო კონსულტაციების შემაჯამებელი ანგარიში

აბრევიატურათა ნუსხა

ABS - ბლოკირებადი სამუხრუჭე სისტემა.
CADAS - მონაცემთა ბაზებზე წვდომის გაზიარების ცენტრალიზებული სისტემა.
CPC - პროფესიული კომპეტენციის სერტიფიკატი.
EaP - აღმოსავლეთ პარტნიორობა.
ECHR - ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის ევროპული კონვენცია.
ECMT - ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენცია.
ECtHR - ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლო.
EU - ევროკავშირი.
ESC - სტაბილური ელექტრონული სისტემა.
ERSO - საგზაო უსაფრთხოების ევროპული ობსერვატორია.
ETSC - ტრანსპორტის უსაფრთხოების ევროპული საბჭო.
GRSF - გლობალური საგზაო უსაფრთხოების დაწესებულება.
IRAP - გზების შეფასების საერთაშორისო პროგრამა.
ITF - ტრანსპორტის საერთაშორისო ფორუმი.
ITS - ჭკვიანი სატრანსპორტო სისტემა.
KFW - გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი.
MAIS - დაზიანების მაქსიმალურად შემოკლებული შკალა.
MDCI - საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა მრავალდარგობრივი შესწავლა.
NGO - არასამთავრობო ორგანიზაცია.
NHTSA - ამერიკის შეერთებული შტატების ტრანსპორტის უსაფრთხოების ფედერალური სააგენტო.
OECD - ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაცია.
PIARC - გზების კონგრესთა მუდმივი საერთაშორისო ასოციაცია.
SWOT - ძლიერი და სუსტი მხარეების, შესაძლებლობებისა და საფრთხეების ანალიზი.
UN - გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია (გაერო).

UNECE - გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისია.
WHO - მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაცია.

1. შესავალი

ყოველწლიურად, ყველა სახის სატრანსპორტო საშუალებით მგზავრთა გადაყვანის პროცესში, ადამიანთა გარდაცვალების ფაქტების 99%-ზე მეტი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ხდება (Breen Consulting et al, 2018, p. 8). 2021 წელს მსოფლიოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა რაოდენობა დაახლოებით 1.19 მილიონს შეადგენდა, რაც 100 000 მოსახლეზე 15 გარდაცვალების შემთხვევას წარმოადგენს. 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 (World Health Organisation (WHO), 2024a, p. 14). ამდენად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი გამოწვევაა თანამედროვე მსოფლიოში. ყოველწლიურად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული ტრავმები და სიკვდილიანობა მძიმე ტვირთად აწვება ქვეყნის ჯანდაცვას, სოციალურ სისტემასა და ეკონომიკას. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული ხარჯი ყოველწლიურად ქვეყნების ეკონომიკებს მათი მთლიანი შიდა პროდუქტის (მშპ-ის) 2-6% უჯდებათ (Global Road Safety Facility (GRSF), 2024, p. 4).

2024 წელს საქართველოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობის მაჩვენებელი (11.8 გარდაცვალების შემთხვევა 100,000 მოსახლეზე) დაახლოებით 2.7-ჯერ აღემატებოდა ევროკავშირის წევრი ქვეყნების საშუალო მაჩვენებელს, რომელიც შეადგენდა 4.5 გარდაცვალების შემთხვევას 100,000 მოსახლეზე (European Commission, 2025a). გარდა ამისა, ფატალური საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მაჩვენებლით საქართველო ბოლოდან მე-2 ადგილზეა ევროპისა და აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნებს შორის. უფრო კონკრეტულად, საქართველოს მაჩვენებელი - 11.8, მნიშვნელოვნად აღემატება ევროკავშირის - 4.5 და აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნების საშუალო ნიშნულს - 9.7 (World Bank, 2024a, p. 4; Eastern Partnership Road Safety Observatory (EaP RSO), (2025), p. 5).

ასევე, აღსანიშნავია, რომ საერთაშორისო კვლევების მიხედვით, ეკონომიკური ზრდის შენელების, და განსაკუთრებით უმუშევრობის მატების პერიოდში, საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობა უმჯობესდება, ხოლო ეკონომიკური აღმავლობის ფაზაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა რაოდენობა იზრდება, თუ არ არის მიღებული ახალი და ადეკვატური ზომები (Breen Consulting et al., 2018, p. 20). ამ შემთხვევაში განსაკუთრებული რისკის მატარებლები არიან ახალბედა და კომერციული მიზნით სატვირთო გადაზიდვებში ჩართული მძღოლები (European Commission, 2023a; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2016, pp. 1-2). აქვე, მსოფლიო ბანკის მიერ გამოქვეყნებული

ინფორმაციის თანახმად, 2024 წელს, საქართველო მშპ-ის ზრდის ტემპით მსოფლიოში მე-3 ადგილზეა (World Bank, 2024b). ამდენად, საქართველოში ბოლო წლებში დაფიქსირებული ეკონომიკური ზრდის პირობებში, რომელიც ხასიათდება სტაბილური პოზიტიური დინამიკით, პარალელურად აღინიშნება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა რაოდენობის ზრდა. აღნიშნული გარემოება ცხადყოფს საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით სისტემური და არსებითი ღონისძიებების განხორციელების აუცილებლობას.

მიუხედავად საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გამოწვევების აღმოფხვრის სირთულისა, საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით, გრძელვადიან პერსპექტივაში შესაძლებელია ფატალური და სერიოზული დაზიანების გამომწვევი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების თავიდან აცილება. საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებას გააჩნია პირდაპირი და ირიბი დადებითი გავლენა საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის, მდგრადი განვითარების, გარემოს დაცვისა და ტურიზმის დარგებისთვის (Auert & Khayesi, 2021).

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს საქართველოსთვის მნიშვნელოვან გამოწვევას და ამავე დროს ერთ-ერთ პრიორიტეტს, რასაც ხაზს უსვამს საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 3 ნოემბრის N517 დადგენილება „ხედვა 2030 საქართველოს განვითარების სტრატეგიის დამტკიცების შესახებ“ და 2025-2028 წლების საქართველოს სამთავრობო პროგრამა - „მხოლოდ მშვიდობით, ღირსებით, კეთილდღეობით ევროპისკენ“.

გაეროს (UN) და ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის (WHO) საუკეთესო საერთაშორისო სტანდარტების და რეკომენდაციების, აგრეთვე საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით წარმატებული ქვეყნების გამოცდილების გათვალისწინებით საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორის კომისიაში/სამუშაო ჯგუფში ჩართული უწყებებისა და სხვა ადგილობრივი და საერთაშორისო ექსპერტების აქტიური მონაწილეობით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ მოამზადა საქართველოს 2026-2030 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია (შემდგომში - სტრატეგია) და საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2026-2027 წლების სამოქმედო გეგმა (შემდგომში - სამოქმედო გეგმა).

სტრატეგიის შემუშავების ფარგლებში გაიმართა არაერთი შეხვედრა და კონსულტაცია, როგორც დარგის ექსპერტებთან, ასევე შესაბამისი სახელმწიფო უწყებების წარმომადგენლებთან. სტრატეგიის თაობაზე, მის შინაარსსა და პრიორიტეტებზე პასუხისმგებელ სახელმწიფო უწყებებთან პოზიციათა შეჯერების შემდეგ, არასამთავრობო ორგანიზაციებისა და დარგის ექსპერტების ჩართულობით გაიმართა საჯარო განხილვა, რომლის შედეგების საფუძველზე მომზადდა

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების ჩართულობით შემუშავებული საქართველოს 2026-2030 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2026-2027 წლების სამოქმედო გეგმის პროექტების საჯარო კონსულტაციების შემაჯამებელი ანგარიში (დანართი №3).

სტრატეგიის, მათ შორის, სიტუაციის ანალიზის შემუშავების მეთოდოლოგიას წარმოადგენს:

- არსებული კვლევებისა და ანგარიშების შესახებ ინფორმაციის მოძიება და დამუშავება;
- საქართველოს კანონმდებლობის ანალიზი;
- საერთაშორისო პრაქტიკისა და დოქტრინის ანალიზი;
- სტატისტიკური ანალიზი;
- დარგის ექსპერტების გამოკითხვა;
- გამოწვევების პირველადი იდენტიფიცირება;
- შედარებითი ანალიზი;
- ანალიტიკური მეთოდი.

აღსანიშნავია, რომ სტრატეგია შეესაბამება ევროკავშირთან გაფორმებულ ასოცირების შესახებ შეთანხმებასა და ასოცირების დღის წესრიგს, რომლითაც გათვალისწინებულია უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება ტრანსპორტის ყველა დარგის, მათ შორის, საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულებით. ამასთან, სტრატეგიით გათვალისწინებული მიზნები და ამოცანები თანხვედრაშია აღმოსავლეთ პარტნიორობის დეკლარაციასთან საგზაო უსაფრთხოების შესახებ, რომელსაც 2018 წელს ლუბლიანაში მოეწერა ხელი (The Road Safety Declaration, 2018).

სტრატეგია თანხვედრაშია ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციისა და გაეროს რეგიონალური კომისიების მიერ დამტკიცებულ საგზაო უსაფრთხოების ათწლეულის გლობალური სამოქმედო გეგმით (2021-2030 წლების) გათვალისწინებულ ძირითად ფასეულობებთან, პრინციპებთან და ამოცანებთან (Stockholm Declaration Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030, 2020; Marrakech Declaration Fourth Ministerial Conference on Road Safety: One World, One Road, Commit to Life, 2025). ამდენად, სტრატეგია ეფუძნება საგზაო უსაფრთხოების გლობალური მინისტერიალის ფარგლებში მიღებული დეკლარაციების (2020 წლის სტოქჰოლმისა და 2025 წლის მარაკეშის) ფასეულობებსა და პრინციპებს, როგორიცაა ნულოვანი დანაკარგის ხედვა (Vision Zero), უსაფრთხო სისტემის მიდგომა (Safe System Approach) და საერთო პასუხისმგებლობა.

ნულოვანი დანაკარგის ხედვა

ნულოვანი დანაკარგის ხედვა არის მსოფლიო მასშტაბის საგზაო უსაფრთხოების განვითარების მიზანი, რომელიც 1997 წელს დაინერგა შვედეთის სამეფოში და დღეის მდგომარეობით საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის განსაზღვრის მამოძრავებელი პრინციპია. ის არის სტრატეგიული მიდგომა, რომლის მიზანია საგზაო მოძრაობაში ადამიანის გარდაცვალების და მძიმე ტრავმების რაოდენობის შემცირება ნულამდე.

მისი ძირითადი დებულებებია: ეთიკური ბაზისი: ადამიანის სიცოცხლე და ჯანმრთელობა არის ყველაზე მნიშვნელოვანი პრიორიტეტი. მათი დაცვა უპირატესია მოძრაობის სიჩქარესთან და მობილობის წახალისებასთან შედარებით; ადამიანის ბუნების აღიარება: ადამიანები შეცდომებს უშვებენ. საგზაო უსაფრთხოების სისტემა უნდა იყოს მოწყობილი იმგვარად, რომ ამ შეცდომებმა არ გამოიწვიონ სიკვდილი ან მძიმე ტრავმა; პასუხისმგებლობის გაზიარება: დაღუპვებისა და ტრავმების მთავარი მიზეზი არა მხოლოდ მძღოლის შეცდომაა, არამედ საგზაო უსაფრთხოების სისტემის დიზაინი. ნულოვანი დანაკარგის ხედვა ჩამოყალიბდა, როგორც უსაფრთხო სისტემის მიდგომის შექმნის ქვაკუთხედი (International Transport Forum (ITF), 2016, p. 11).

უსაფრთხო სისტემის მიდგომა

უსაფრთხო სისტემის მიდგომის არსი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად მაქსიმალურად ნაკლებ ფატალურობაზე ორიენტირებული საგზაო მოძრაობის მოდელის ჩამოყალიბებაა. კერძოდ, სისტემის მიზანია, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ადამიანის გარდაცვალება ან მძიმე დაშავება არ იყოს მობილობის გარდაუვალი შედეგი. ხსენებული მიდგომა გულისხმობს საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის განსაზღვრას შემდეგი ხუთი ძირითადი მდგენელის გათვალისწინებით: საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობა; საგზაო მოძრაობის მონაწილეების უსაფრთხო ქცევა; უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა; ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება; სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარება (WHO & United Nations Regional Commissions, 2020, p. 34). ამდენად, უსაფრთხო სისტემის მიდგომა არის მეთოდოლოგია და გზა ნულოვანი დანაკარგის ხედვის მიზნის მისაღწევად. შესაბამისად, უსაფრთხო სისტემის მიდგომა არის „როგორ“, ხოლო ნულოვანი დანაკარგის ხედვა არის „რა“.

საერთო პასუხისმგებლობა

საგზაო უსაფრთხოება წარმოადგენს საზოგადოებრივი ინტერესის ერთ-ერთ მთავარ მიმართულებას და აღიქმება როგორც საერთო პასუხისმგებლობის საგანი. ამდენად, უსაფრთხო სისტემის მიდგომის ეფექტური და შედეგზე ორიენტირებული განხორციელების უზრუნველსაყოფად, აუცილებელია პროცესში ყველა

დაინტერესებული მხარის ჩართულობა და კოორდინირებული მოქმედება (WHO, 2024a, p. 50).

ამასთან, საერთო პასუხისმგებლობა გულისხმობს სისტემური მართვის პრინციპს, რომლის მიხედვითაც, საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა უნდა ხორციელდებოდეს ინტეგრირებულად, სხვადასხვა სექტორის, უწყებისა და საზოგადოების აქტიური თანამონაწილეობით (Permanent International Association of Road Congresses/World Road Association (PIARC), 2019a). შესაბამისად, საგზაო უსაფრთხოების მდგრადი განვითარება და უსაფრთხო სისტემის მიდგომის ეფექტური დანერგვა შესაძლებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ჩამოთვლილი სექტორები იმოქმედებენ შეთანხმებულად.

მდგრადი განვითარების მიზნები

საქართველო, გაეროს წევრ სახელმწიფოებთან ერთად, აქტიურ მონაწილეობას იღებს 2030 წლის მდგრადი განვითარების დღის წესრიგის განხორციელებაში, რომელიც მოიცავს მდგრადი განვითარების 17 მიზანსა და 169 შესაბამის ამოცანას. მდგრადი განვითარების მიზნები და ამოცანები ფარავენ ფართო სპექტრის პრიორიტეტულ საკითხებს, მათ შორის, ჯანმრთელი და ღირსეული ცხოვრების პირობების უზრუნველყოფას, ურბანული და დასახლებული სივრცეების მდგრად განვითარებას.

აღსანიშნავია, რომ 2030 წლის დღის წესრიგის ფუნდამენტური პრინციპი - „არავინ დარჩეს პროცესის მიღმა“ - ასახავს ინკლუზიურ მიდგომას და გულისხმობს თითოეული ქვეყნის ინტერესებისა და საჭიროებების გათვალისწინებას მდგრადი განვითარების მიზნების მიღწევის პროცესში.

მდგრადი განვითარების მიზნებიდან, საგზაო უსაფრთხოების კონტექსტში, განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება მესამე მიზანს - ყველა ასაკის ადამიანისთვის ჯანსაღი ცხოვრების წესისა და კეთილდღეობის უზრუნველყოფას. აღნიშნული მიზნის ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულებაა გლობალურ დონეზე 2030 წლისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გამოწვეული სიკვდილიანობისა და ტრავმების მაჩვენებლის განახევრება. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ასევე მეთერთმეტე მიზანი - ქალაქებისა და დასახლებების ინკლუზიური, უსაფრთხო და მდგრადი განვითარება, რომლის ფარგლებში განსაზღვრულია ისეთი ამოცანების მიღწევა, როგორიცაა 2030 წლისთვის უსაფრთხო, ხელმისაწვდომი და მდგრადი სატრანსპორტო სისტემის უზრუნველყოფა. აღნიშნული მიზანი, ასევე, მოიცავს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებასა და გზების უსაფრთხოების გაუმჯობესებას (ამოცანა 11.2).

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს მთავრობის მიერ საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით განხორციელებული პოლიტიკა და

გატარებული ღონისძიებები წარმოადგენს მიზანმიმართულ ნაბიჯს აღნიშნული გლობალური მიზნისა და ამოცანის შესრულებასთან დაკავშირებით.

2. არსებული სიტუაცია

2.1. SWOT ანალიზი

სტრატეგიის SWOT ანალიზი ეფუძნება „საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის“ საბოლოო შეფასების ანგარიშს. აღნიშნული შეფასების დოკუმენტი შემუშავდა საგზაო უსაფრთხოების სფეროში უფლებამოსილი უწყებების მიერ შევსებული კითხვარების სახით გაზიარებული ინფორმაციის საფუძველზე. წარმოდგენილი SWOT ანალიზი აფასებს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით არსებულ ძლიერ და სუსტ მხარეებს, ისევე როგორც განვითარების პოტენციურ შესაძლებლობებსა და მოსალოდნელ საფრთხეებს (რისკებს). (იხ. ცხრილი №1*).*

(ცხრილი №1. SWOT ანალიზი)

ძლიერი მხარეები (S)	სისუსტეები (W)
• პოლიტიკური ნება (ქვეყნის მკაფიო განაცხადი შეამციროს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა რაოდენობა); • სტრატეგიულ დონეზე უწყებათაშორისი ურთიერთთანამშრომლობის მექანიზმი (საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული უწყებათაშორისი კომისია); • ძლიერი ინსტიტუციური მოწყობა (ბოლო წლებში განხორციელებული მნიშვნელოვანი რეფორმების შედეგად საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროში შეიქმნა საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტი. ასევე,	• არასაკმარისი ფინანსური რესურსი; • ერთიანი ელექტრონული ბაზის არარსებობა; • ძნელადმისადგომ გეოგრაფიულ არეალებში (მაღალმთიანი რეგიონები) სასწრაფო სამედიცინო სერვისების დაგვიანებული მიწოდება; • არსებული საკანონმდებლო რეგულირების არასაკმარისი შესაბამისობა თანამედროვე უსაფრთხოების სტანდარტებთან.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკურ დეპარტამენტში შეიქმნა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ანალიზის განყოფილება); • საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მონაცემების შეგროვებისა და დამუშავების გაუმჯობესებული მეთოდოლოგია, რომლის მოდერნიზაციამ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიით განსაზღვრული ინდიკატორების მაჩვენებლებზე; • შავი წერტილების იდენტიფიცირების მექანიზმის არსებობა.	
შესაძლებლობები (O) • თანამედროვე ტექნოლოგიები და მათი გამოყენება (მაგ.: ჭკვიანი კამერები, ხელოვნური ინტელექტი, მონაცემთა ბაზები და სხვა.); • საერთაშორისო რეგულაციების განვითარება, რაც ხელს უწყობს ეროვნული კანონმდებლობის დახვეწას; • საერთაშორისო ორგანიზაციებთან და კერძო სექტორთან აქტიური თანამშრომლობა და პროცესის ინკლუზიურობა.	**საფრთხეები (T)** • მობილობისა და ავტოპარკის ზრდა; • საგზაო მოძრაობაში ჩართული პირების მხრიდან ქცევის გაუარესება.

ძლიერი მხარეები

წარმოდგენილი ძლიერი მხარეები ქმნიან მყარ საფუძველს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის თანმიმდევრული და შედეგზე ორიენტირებული განხორციელებისთვის. პოლიტიკური მხარდაჭერა, უწყებათაშორისი კოორდინაციის მექანიზმების არსებობა და გაძლიერებული ინსტიტუციური შესაძლებლობები ხელს შეუწყობენ საგზაო უსაფრთხოების სფეროში დაგეგმილი რეფორმების ეფექტურ განხორციელებას. ამასთან, მონაცემებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღებისა და შავი წერტილების იდენტიფიცირების მექანიზმების არსებობა უზრუნველყოფს მაღალი რისკის მქონე ადგილების დროულ გამოვლენასა და მიზნობრივი ინტერვენციების განხორციელებას, რაც გრძელვადიან პერსექტივაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა რაოდენობის შემცირებას შეუწყობს ხელს. ასევე, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ 2025 წელს მონაცემების დამუშავების განვითარება ხელს შეუწყობს სტრატეგიით გათვალისწინებული ინდიკატორებს სწორ ანალიზსა და შემდგომში საგზაო უსაფრთხოების სისტემის მდგრად განვითარებას.

სისუსტეები

აღნიშნული სისუსტეები ზღუდავენ საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის სრულყოფილ და ეფექტურ განხორციელებას. შეზღუდული ფინანსური რესურსები და ერთიანი ელექტრონული ბაზის არარსებობა ართულებს რესურსების ოპტიმალურ განაწილებასა და მონაცემებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღებას, ხოლო ძნელადმისადგომ გეოგრაფიულ არეალებში გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების მიწოდების შეფერხებამ შესაძლოა უარყოფითი გავლენა მოახდინოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგებზე. ამასთან, არსებული საკანონმდებლო რეგულირების არასაკმარისი შესაბამისობა თანამედროვე უსაფრთხოების სტანდარტებთან (სიჩქარის მენეჯმენტი, პასიური უსაფრთხოების სისტემები და სხვა) აფერხებს საგზაო უსაფრთხოების სფეროს განვითარებას და მეტად რისკის ქვეშ აყენებს ისეთ მოწყვლად ჯგუფებს როგორიცაა: არასრულწოვნები, ქვეითები და ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების მოსარგებლეები.

შესაძლებლობები

თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენება, საერთაშორისო რეგულაციებთან დაახლოება, საერთაშორისო ორგანიზაციებთან და კერძო სექტორთან აქტიური თანამშრომლობა - ეს ის შესაძლებლობებია რომლებიც ქმნიან ხელსაყრელ პირობებს საგზაო უსაფრთხოების სისტემის შემდგომი განვითარებისა და მისი ეფექტურობის ზრდისთვის. აღნიშნული შესაძლებლობების იმპლემენტაცია ხელს შეუწყობს მონაცემებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღებას, ინოვაციური მიდგომების დანერგვასა და ეროვნული კანონმდებლობის საერთაშორისო სტანდარტებთან

დაახლოებას. ინოვაციური მიდგომების დანერგვაში განსაკუთრებით საყურადღებოა ჭკვიან კამერების გამოყენების შესაძლებლობა მძღოლთა მართვის მოწმობის ქულათა სისტემის ჩამოკლების ეფექტურად აღსრულების სისტემის შესაქმნელად. აღნიშნული, საშუალოვადიან პერსპექტივაში, უზრუნველყოფს საგზაო უსაფრთხოების მართვის სისტემის მდგრად განვითარებასა და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პრევენციის შესაძლებლობების გაძლიერებას.

საფრთხეები

ავტოპარკის/მობილობის ზრდამ და ქცევის გაუარესებამ შესაძლოა გაზარდოს საგზაო უსაფრთხოების სფეროში არსებული რისკები და გაართულოს დასახული მიზნების მიღწევა. აღნიშნული იწვევს საგზაო ინფრასტრუქტურასა და უსაფრთხოების სისტემაზე დატვირთვას, ხოლო საგზაო მოძრაობაში მონაწილეთა ქცევის გაუარესებამ შესაძლოა ხელი შეუწყოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობისა და მათი სიმძიმის ზრდას. აღნიშნული გარემოებები საჭიროებს პრევენციული, საგანმანათლებლო და მარეგულირებელი ღონისძიებების მუდმივ გაძლიერებას, რათა შესაძლებელი იყოს მზარდი რისკების ეფექტურად მართვა.

2.2. საკანონმდებლო ჩარჩო და სახელმწიფო პოლიტიკა

ეროვნულ დონეზე ტრანსპორტის სფეროს მართვა და რეგულირება ხორციელდება „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონით), ხოლო საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის სამართლებრივი, ეკონომიკური და ორგანიზაციული საფუძვლები რეგულირდება „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მეშვეობით. საგზაო მოძრაობის ორგანიზებისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სამართლებრივ საფუძვლებს, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითად მიმართულებებს, სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოების უფლება-მოვალეობებს, საგზაო მოძრაობის წესებსა და პირობებს, საგზაო ნიშნებსა და საგზაო მონიშვნებს, საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უფლება-მოვალეობებს, სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მინიჭებისა და სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ზოგად მოთხოვნებს განსაზღვრავს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონი). აქვე, მოთხოვნებს საავტომობილო გზების მოწყობილობისადმი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აწესებს „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონი), რომელიც სხვა მნიშვნელოვან საკითხებთან ერთად არეგულირებს საავტომობილო გზებზე შავი წერტილების იდენტიფიცირებისა და მისი აღმოფხვრის საკითხებს.

ზემოაღნიშნული ნორმატიული აქტების გარდა, საქართველოში სატრანსპორტო სფერო რეგულირდება საქართველოს მთავრობის ტექნიკური რეგლამენტებით,

რომლებიც შემუშავებულია საერთაშორისო შეთანხმებების, მათ შორის, ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმების შესაბამისად.

“საქართველოს 2022 - 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და მისი 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის №353 დადგენილებით, საქართველოს მთავრობამ დაამტკიცა საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია 2022-2025 წლებისათვის. სტრატეგიასთან ერთად დამტკიცდა მისი შესაბამისი 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმა (საქართველოს მთავრობის დადგენილება №353, 2022). ამასთან, „საქართველოს 2022 - 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 26 აგვისტოს №281 დადგენილებით დამტკიცდა საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმა (საქართველოს მთავრობის დადგენილება №281, 2024). სტრატეგიითა და სამოქმედო გეგმებით გათვალისწინებული ღონისძიებების შესრულებაზე მაკოორდინებელ უწყებად განისაზღვრა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

„საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის შექმნისა და მისი დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის №352 დადგენილებით 2022 წელს ჩამოყალიბდა საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისია. საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორის კომისიაში (შემდგომში - უწყებათაშორისი კომისია) ფუნქციონირებს სამუშაო ჯგუფი, რომელიც შედგება საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით პასუხისმგებელი უწყებების წარმომადგენლებისაგან. უწყებათაშორისი კომისიისა და სამუშაო ჯგუფის მიზანია საქართველოს ეროვნული საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიითა და შესაბამისი სამოქმედო გეგმით განსაზღვრული მიზნების მიღწევა. აქვე, 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 მიენიჭა საგზაო უსაფრთხოების სფეროში პოლიტიკის შემუშავებისა და მისი განხორციელების ფუნქცია. ამასთან, ამავე ცვლილებით, სამინისტროს დაემატა ახალი სტრუქტურული ერთეული - საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტი რომლის ძირითადი ფუნქციებია: კოორდინაცია სხვადასხვა უწყებას შორის საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაგეგმვის/შესრულების მიზნით;

საგზაო უსაფრთხოების მარეგულირებელი კანონმდებლობის ანალიზი და შესაბამისი ინიციატივების მომზადება; საერთაშორისო და ეროვნული რესურსების მოზიდვა; საგზაო უსაფრთხოებასთან მიმართებით ცნობიერების ამაღლების მიზნით, შესაბამისი კამპანიების დაგეგმვა; ანალიტიკური საქმიანობა საგზაო უსაფრთხოების მონაცემების/სტატისტიკის და შესრულების ინდიკატორების ანალიზის მიმართულებით; საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის განსაზღვრა და რეკომენდაციების გაცემა აუცილებელ ინტერვენციებთან მიმართებით; საგზაო უსაფრთხოების სფეროში პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავება და მათი მონიტორინგი; საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების მონიტორინგი და მათი ეფექტიანობისა და შედეგების შეფასება; კვლევითი საქმიანობა და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი უწყებების თანამშრომლების შესაძლებლობების გაზრდის ხელშეწყობა.

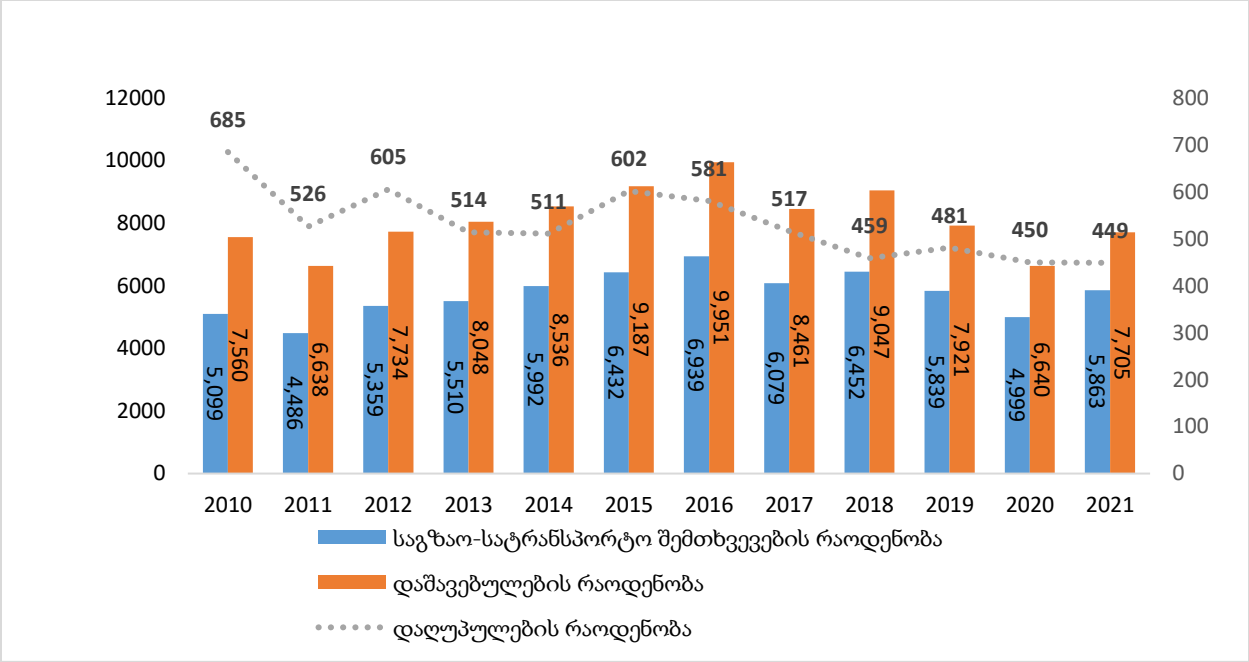
2.3. ძირითადი პრობლემის ანალიზი

ყოველწლიურად მსოფლიოში დაახლოებით 1.2 მილიონი ადამიანი იღუპება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად. ამასთან, დაღუპულთა დიდი ნაწილი საზოგადოების ყველაზე შრომისუნარიანი ასაკის მქონე ადამიანებია. დაღუპულთა დაახლოებით 69% 18-59 წლის ასაკისაა, ხოლო 23% - 60 წლის ან მეტის (WHO, 2024a, p. 5). საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული მძიმე შედეგი ორგვარია: იგი გამოხატულია როგორც პიროვნული დანაკარგი და ტრაგედია, ასევე ქვეყნის ეკონომიკისთვის მიყენებული მნიშვნელოვანი ზიანი. ამდენად, ამ დანაკარგისა და ზიანის შემცირება ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური კეთილდღეობის უზრუნველყოფის ერთ-ერთი მთავარი პირობაა.

მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის მონაცემების მიხედვით, 2010 წელს მსოფლიოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად 1,25 მილიონი ადამიანი დაიღუპა, ხოლო 2021 წელს ამავე მიზეზით მსოფლიოში დაღუპულთა რაოდენობა შეადგენს 1,19 მილიონს რაც 2010 წელთან შედარებით 5%-იანი კლებაა (WHO, 2024a, p. 14).

საქართველოში, 2010 წლიდან 2021 წლის ჩათვლით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ამ შემთხვევების დროს დაშავებულ პირთა რაოდენობის ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი 2016 წელს დაფიქსირდა. ამასთან, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობა აღნიშნულ წლებში შემცირების ტენდენციით ხასიათდება და 2021 წელს 2010 წელთან შედარებით 34.5%-იანი კლებაა სახეზე (იხ. დიაგრამა 1) რაც მნიშვნელოვანი პროგრესია ამავე საანგარიშო პერიოდში მსოფლიოში დაფიქსირებულ საშუალო 5%-თან შედარებით (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026).

დიაგრამა 1. საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა 2010-2021 წწ.



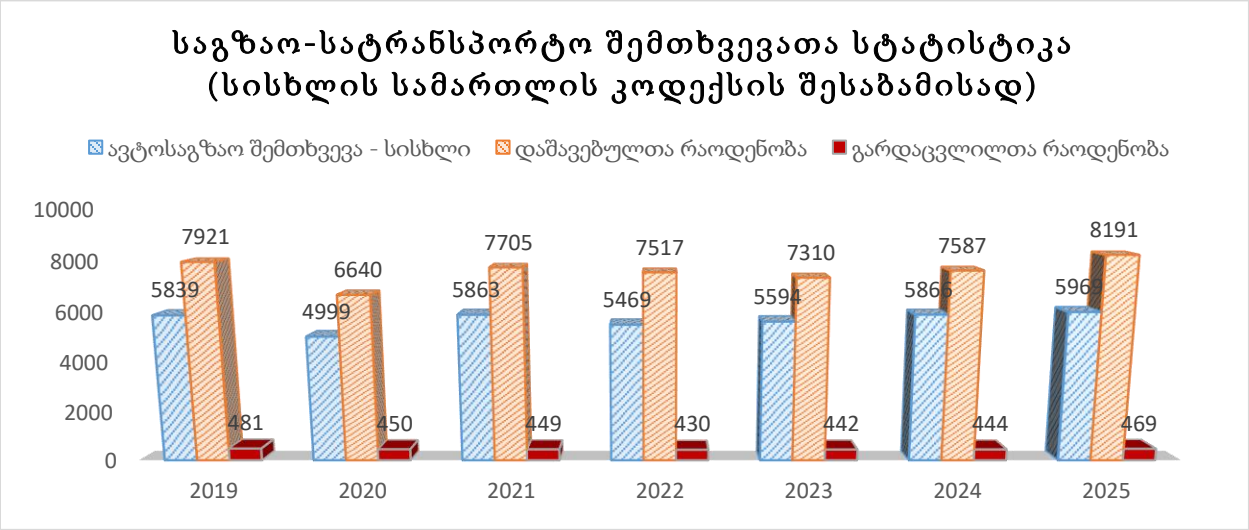
2016-2020 წლებში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები (რომლებზეც აღძრულია სისხლის სამართლებრივი საქმე) 28%-ით შემცირდა, დაღუპულთა რაოდენობა 23%-ით, ხოლო მძიმედ დაშავებულთა - 32%-ით. ეს დადებითი ტენდენცია საგზაო უსაფრთხოების ფარგლებში გატარებული მრავალმხრივი ღონისძიებების შედეგია, როგორიცაა:

- ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის დანერგვა და განვითარება;
- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების კანონმდებლობის დახვეწა და აღსრულება;
- სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა;
- საგზაო ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია, რეკონსტრუქცია, მოდერნიზაცია და მშენებლობა, აგრეთვე, საავტომობილო გზების აუდიტი და ინსპექტირება;
- სასწრაფო სამედიცინო მომსახურების გაუმჯობესება და სხვა.

ამასთან, „საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის“ შეფასების პერიოდი მოიცავს 2019-2025 წლებს. აღნიშნული განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ აღნიშნული სტრატეგიით გათვალისწინებული ინდიკატორებისა და დასახული მიზნების პროგრესის გაზომვა ხორციელდება საბაზისო (2019) წლის მონაცემებთან შედარების საფუძველზე. აქვე, აღსანიშნავია, რომ ხსენებულ საანგარიშო პერიოდში, 2025 წელს დაფიქსირდა როგორც სისხლის სამართლის საქმეებად რეგისტრირებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ისე აღნიშნული შემთხვევების შედეგად დაშავებულ პირთა რაოდენობის ყველაზე მაღალი მაჩვენებლები. კერძოდ, საგზაო-სატრანსპორტო

შემთხვევების რაოდენობამ 8,191, ხოლო დაშავებულთა რაოდენობამ 5,969 შეადგინა. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობა აღნიშნულ წლებში მნიშვნელოვანი შემცირების ტენდენციით არ ხასიათდება, ვინაიდან 2025 წელს 2019 წელთან შედარებით მხოლოდ 2.5%-იანი კლება, ხოლო 2023 წელთან მიმართებით 6.1%-იანი ზრდა დაფიქსირდა. რაც შეეხება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაშავებულ პირთა ოდენობას, 2025 წელს 2019 წელთან შედარებით დაშავებულ პირთა რიცხვი 3.4%-ით, ხოლო, 2023 წელთან შედარებით 12%-ით გაიზარდა (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). (იხ. დიაგრამა 2).

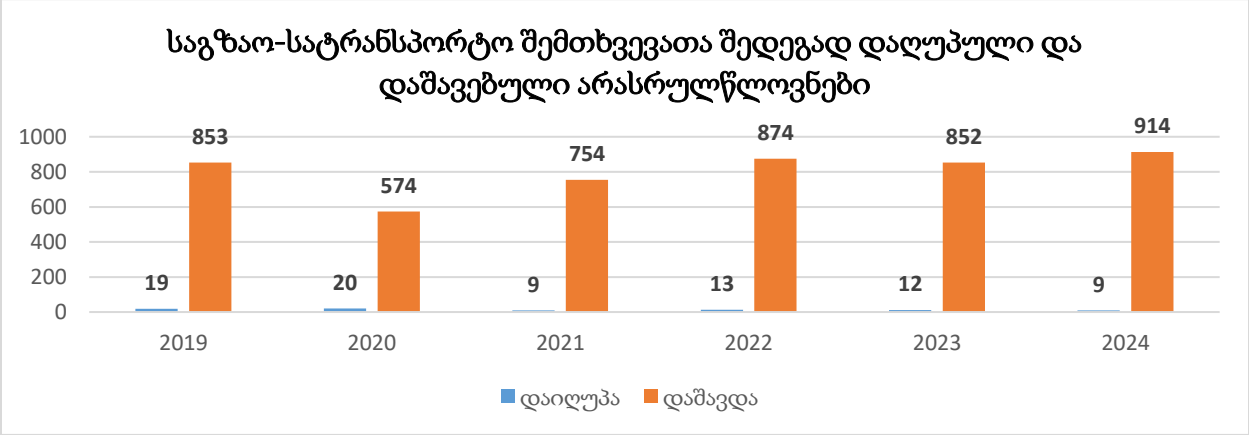
დიაგრამა *2. საქართველოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა სტატისტიკა (სისხლის სამართლის კოდექსის შესაბამისად).*



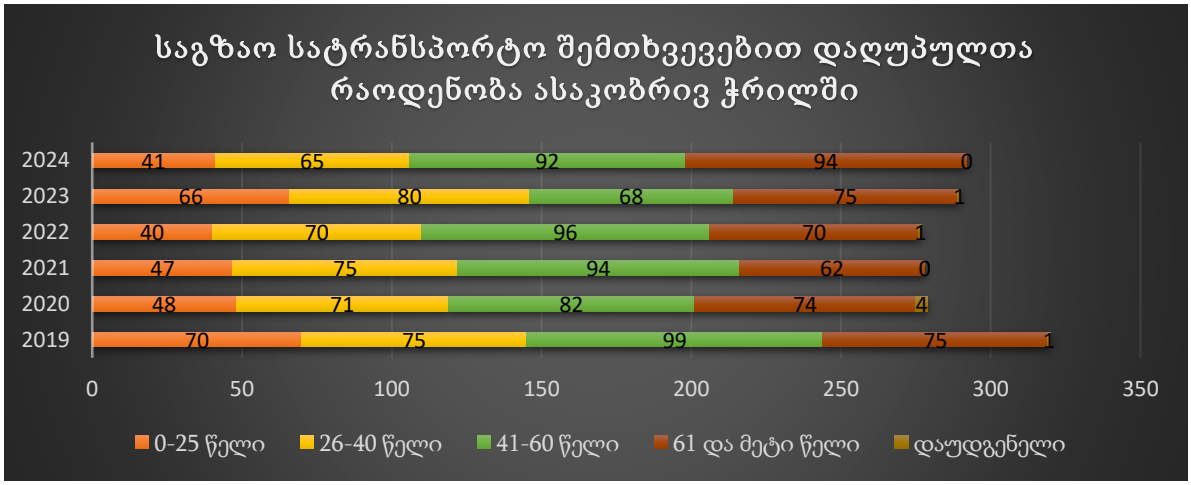
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობის ასაკობრივ ჭრილში შეფასების შედეგად ჩანს, რომ 2019-2024 წლების განმავლობაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით დაღუპულთა ყველაზე დიდი პროცენტული რაოდენობა 41-დან 61 წლამდე ასაკის პირთა კატეგორიას განეკუთვნება (დიაგრამა 4-ის მიხედვით).

ამასთან, 2024 წელს, 2019 წლის მონაცემთან შედარებით, დაფიქსირდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაშავებული არასრულწლოვნების რაოდენობის 7.1%-იანი ზრდა. რაც შეეხება გარდაცვლილი არასრულწლოვნების რაოდენობას, 2024 წელს 2019 წლის მონაცემთან შედარებით დაფიქსირდა 52.6%-იანი, ხოლო 2023 წლის მონაცემთან შედარებით 25%-იანი კლება (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). (იხ. დიაგრამები 3 და 4).

დიაგრამა 3. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაღუპულ და დაშავებულ არასრულწლოვანთა რაოდენობა (შენიშვნა: 2019 წლიდან 2021 წლის ჩათვლით მოცემულია ასაკობრივი ჯგუფები 0 დან 16 წლის ჩათვლით, ხოლო 2022 წლიდან 2024 - ის ჩათვლით 0-დან 17 წლის ჩათვლით).

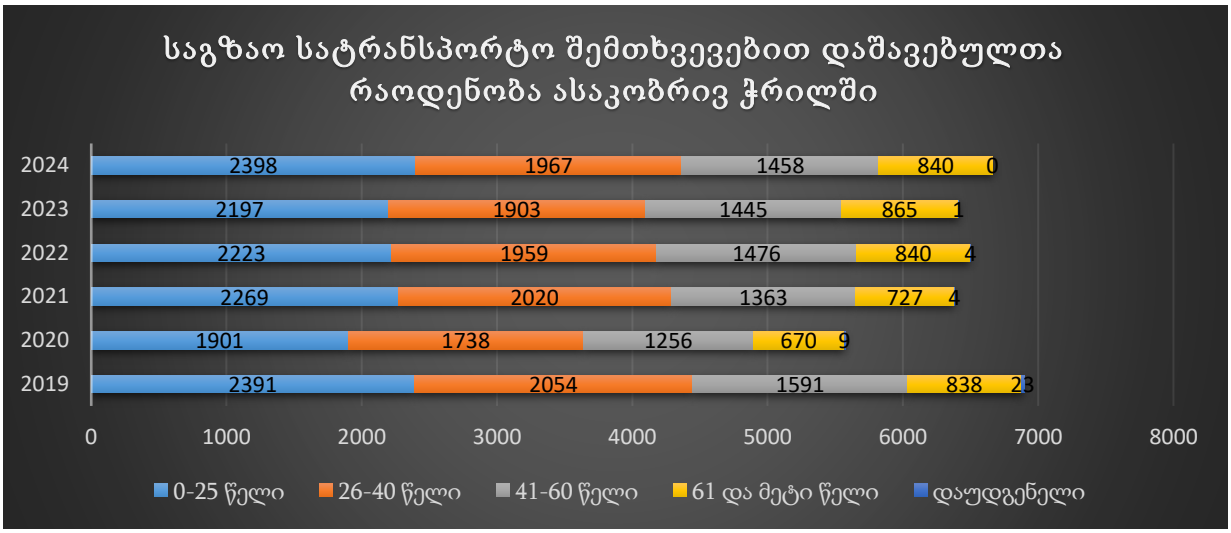


დიაგრამა 4. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით დაღუპულთა რაოდენობა ასაკობრივ ჭრილში.



ამასთან, 2019 წლიდან, 2024 წლის ჩათვლით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა მიზეზით დაშავებულ პირთა ყველაზე დიდი პროცენტული რაოდენობა 0-დან 25 წლამდე ასაკობრივ ჭრილში დაფიქსირდა (იხ. დიაგრამა 5) (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026).

დიაგრამა 5. საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით დაშავებულთა რაოდენობა ასაკობრივ ჭრილში



2024 წელს, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებულ პირთა ყველაზე დიდი პროცენტული წილი (36 %) 0-დან 25 წლამდე ასაკის ადამიანებზე მოდის, ხოლო 2019 წელს ზემოაღნიშნული პროცენტული წილი განისაზღვრა 34.6%-ის სახით, შესაბამისად ფიქსირდება ხსენებული მონაცემის 1.4%-იანი გაუარესება. როგორც დიაგრამებიდან ჩანს, 2019 წელთან შედარებით (29.8%), 2024 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაშავებულ ადამიანთა პროცენტული წილის შემცირება ფიქსირდება 26 -დან 40 წლამდე პირთა კატეგორიაში (29.5%), ხოლო 41-დან 60 წლამდე ასაკის პირთა კატეგორიაში დაფიქსირდა დაღუპულთა პროცენტული წილის 8.7%-იანი ზრდა და დაშავებულთა პროცენტული წილის 1.2% -იანი შემცირება.

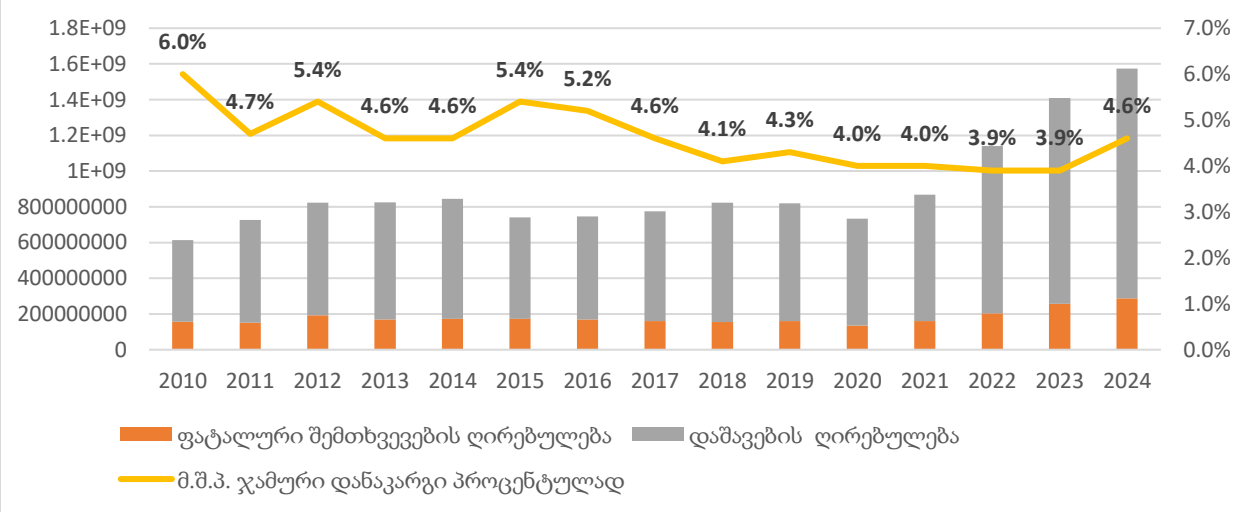
საქართველოში ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევას ასევე წარმოადგენს ქვეითად მოსიარულეთა მაღალი ჩართულობა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში. კერძოდ, 2024 წელს შსს-ის საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის შესაბამისად მომხდარი 5148 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევიდან, 1766 შემთხვევაში მონაწილეობდა ქვეითად მოსიარულე, რაც წარმოადგენს სრული რაოდენობის 34.3%-ს. (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2025)

ამასთან, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად გარდაცვლილ ქვეითად მოსიარულეთა რაოდენობა 2025 წელს შეადგენდა 164-ს რაც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად გარდაცვლილ პირთა სრული რაოდენობის 35%-ია (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026) და ეს მაჩვენებელი თითქმის ორჯერ აღემატება ევროკავშირის 18% ნიშნულს (Eurostat, 2025). აქვე, აღსანიშნავია, რომ 2025 წელს მეტად დაიხვეწა საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული

მონაცემების შეგროვების და დამუშავების მეთოდოლოგია, რაც მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს სამომავლოდ ზემოაღნიშნული მაჩვენებლების ეფექტურ მონიტორინგზე.

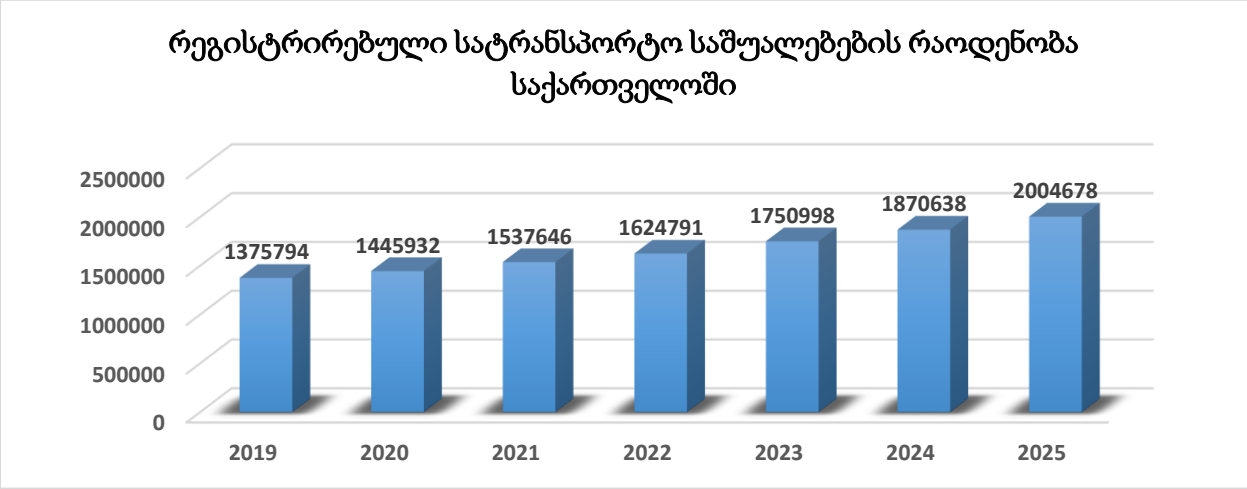
აღსანიშნავია, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები ადამიანურ მსხვერპლთან ერთად, სერიოზულ ზიანს აყენებს ქვეყნის ეკონომიკას. მსოფლიო ბანკის ანგარიშის თანახმად, 2019 წელს ისეთი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა ხარჯი, რომლებსაც სერიოზული დაზიანება მოჰყვა, აისახა დაახლოებით 760,000,000$-ის ფარგლებში, ხოლო ფატალური საგზაო-სატრასნპორტო შემთხვევების ხარჯმა დაახლოებით 160,000,000$ შეადგინა. 2023 წელს იგივე მაჩვენებლები აისახა შემდეგნაირად - სერიოზული დაზიანებით დასრულებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ხარჯმა შეადგინა 952,576,853$, ხოლო ფატალური შედეგით დასრულებულმა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ხარჯმა - 254,020,494$. ჯამურად 2023 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამო დაიხარჯა 1,206,597,347$, რაც საქართველოს 2023 წლის GDP-ის 3.9%-ს წარმოადგენდა (World Bank, 2024a, p. 4). (იხ. დიაგრამა 6)

დიაგრამა 6. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა ხარჯები და გავლენა ქვეყნის GDP-ზე წლების მიხედვით (EaP-ის სტატისტიკა).



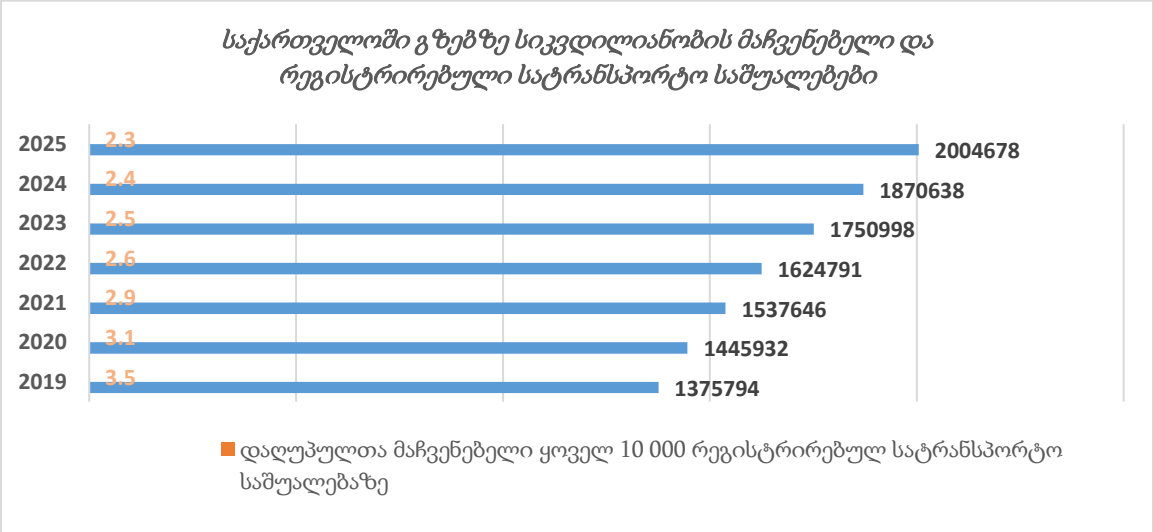
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მონაცემების მიხედვით, საქართველოში ავტოპარკის მოცულობა ბოლო წლებში სტაბილურად ზრდის ტენდენციით ხასიათდება. კერძოდ, 2019 წელს ქვეყანაში რეგისტრირებული იყო 1,375,794 სატრანსპორტო საშუალება, 2020 წელს - 1,445,932, 2021 წელს - 1,537,646, 2022 წელს - 1,624,791, 2023 წელს - 1,750,998, 2024 წელს - 1,870,638, ხოლო 2025 წლის მდგომარეობით აღნიშნულმა მაჩვენებელმა 2,004,678 ერთეული შეადგინა. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ 2019-2025 წლებში ყოველწლიურად ავტოპარკის მოცულობა დაახლოებით 104,814 სატრანსპორტო საშუალებით იზრდებოდა, ხოლო, 2025 წელს 2019 წლის მაჩვენებელთან დაკავშირებით დაფიქსირდა ავტოპარკის 45.7%-იანი ზრდა (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). (იხ. დიაგრამა 7)

დიაგრამა *7. რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა*



ავტოპარკის გაზრდილი რაოდენობის პარალელურად, სიკვდილიანობის მაჩვენებელი ყოველ 10,000 რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებაზე 2019 წლიდან მცირდება და 2025 წელს გაუთანაბრდა 2.3 ნიშნულს, რაც 2019 წელთან შედარებით 34,29%-იანი კლების მაჩვენებელია (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). თუმცა, ხაზგასასმელია, რომ ზემოაღნიშნული სტატისტიკა სრულად ვერ ასახავს საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად გარდაცვლილთა რაოდენობის მხრივ არსებულ ვითარებას, ვინაიდან ვერ ხერხდება აქტიურ ექსპლუატაციაში მყოფი სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობის დათვლა. (იხ. დიაგრამა 8)

დიაგრამა 8. საქართველოში გზებზე სიკვდილიანობის მაჩვენებელი და რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებები – 2019-2025 წლები (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026).



ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობა ქვეყანაში კვლავ მძიმეა, 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 არამდგრადობაზე.

ამასთან, საყურადღებოა საქართველოს შესახებ ევროკავშირის გაფართოების 2025 წლის ანგარიში, რომელშიც საგზაო უსაფრთხოება ქვეყანაში ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევად არის იდენტიფიცირებული და ხაზგასმულია აღნიშნულ სფეროში შემდგომი რეფორმებისა და ეფექტური პოლიტიკის განხორციელების საჭიროება (European Commission, 2025b, p. 13).

2.4. არსებული გამოწვევები

2.4.1. საგზაო უსაფრთხოების მენეჯმენტი

2.4.1.1. საგზაო უსაფრთხოების ინსტიტუციური მართვის მიმართულებით არსებული გამოწვევები

აღსანიშნავია, რომ სახელმწიფოში საგზაო უსაფრთხოების დარგში განსაზღვრულ წამყვან უწყებას განსაკუთრებული პასუხისმგებლობა აკისრია, თუმცა, მისი ეფექტური ფუნქციონირებისთვის, გადამწყვეტია სახელმწიფო უწყებათა კოორდინირებული მოქმედება, მკაფიოდ განსაზღვრული პასუხისმგებლობები და ანგარიშვალდებულების მაღალი ხარისხი. სწორედ ასეთი სისტემური მიდგომა აყალიბებს საგზაო უსაფრთხოების მაღალ სტანდარტს (WHO, 2022, p. 38; WHO, 2020, p. 4). აქვე, საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების პროცესი მიმდინარეობს სამი ერთმანეთთან მჭიდროდ დაკავშირებული ელემენტის ურთიერთკოორდინირებული მოქმედებით: ინსტიტუციური მართვის ეფექტური ფუნქციონირება; ინტერვენციების, ღონისძიებებისა და აქტივობების განხორციელება; მიღებული შედეგების შეფასება და ანალიზი. ხსენებული ფუნქციების ეფექტური რეალიზაციისთვის საუკეთესო და ყველაზე წარმატებულ საერთაშორისო პრაქტიკას წარმოადგენს სპეციალური დამოუკიდებელი სახელმწიფო უწყების/სააგენტოს არსებობა, რომელიც ორიენტირებულია მხოლოდ საგზაო უსაფრთხოებაზე.

საქართველოში, დღესდღეობით, წამყვანი უწყების როლი დაკისრებული აქვს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს. ამასთან, როგორც უკვე აღინიშნა, საქართველოს მთავრობის 2024 წლის გადაწყვეტილებით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დაემატა ახალი სტრუქტურული ერთეული - „საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტი“, რომლის ძირითადი ფუნქციებია, როგორც საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაგეგმვის/შესრულების კოორდინაცია, ასევე, მასთან დაკავშირებული

კანონმდებლობის ანალიზი და შესაბამისი ინიციატივების მომზადება. ამასთან, დეპარტამენტის კომპეტენციას მიეკუთვნება საგზაო უსაფრთხოებასთან მიმართებით ცნობიერების ამაღლების მიზნით, შესაბამისი კამპანიების დაგეგმვა, საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის დოკუმენტის შემუშავება, მათი მონიტორინგი და სხვა. ამასთანავე, შესაბამისი დეპარტამენტი არსებული მანდატისა და რესურსების ფარგლებში უკვე ახორციელებს ზემოაღნიშნულ ფუნქციებს. თუმცა, პოლიტიკის ეფექტური დაგეგმვის და სათანადო კოორდინაციის უზრუნველსაყოფად, აუცილებელია აღნიშნული ფუნქციების სისტემური და ინსტიტუციურ საფუძველზე განხორციელება, რაც საჭიროებს შესაბამისი საკანონმდებლო მანდატის და ადმინისტრაციული შესაძლებლობების უზრუნველყოფას.

2.4.1.2. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ დეტალური ინფორმაციის არარსებობა

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ დეტალური ინფორმაციის და შესაბამისი ანალიტიკური შესაძლებლობებით აღჭურვილი ერთიანი ელექტრონული მონაცემთა ბაზის არსებობა, მნიშვნელოვან წინაპირობას წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით მტკიცებულებებზე დაფუძნებული მიდგომის უზრუნველსაყოფად და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი სავარაუდო მიზეზების დასადგენად. ერთიანი, სტანდარტიზებული მონაცემთა ბაზის შექმნა საშუალებას იძლევა განხორციელდეს საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით ყველა რელევანტური სტატისტიკური მონაცემის სათანადო თავმოყრა და ანალიზი (Maciejewski et al., 2023c, pp. 6-7).

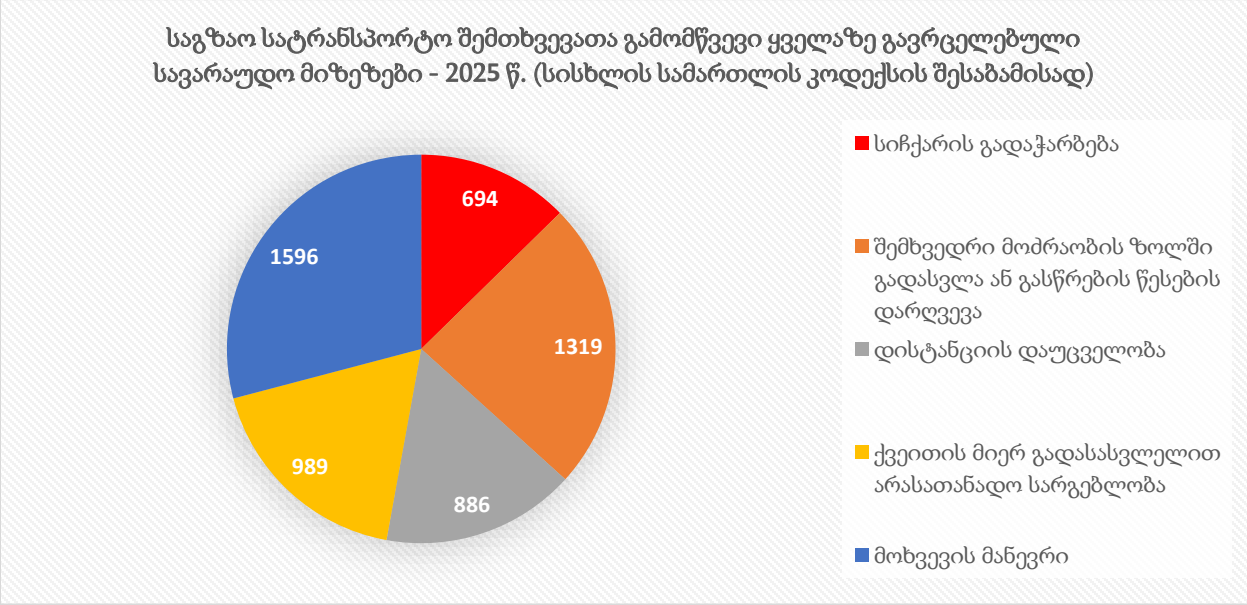
აღსანიშნავია, რომ ამ ეტაპზე საქართველოში არ არსებობს ერთიანი მონაცემთა ბაზა, სადაც თავს მოიყრიდა საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია და რომელიც იქნებოდა ხელმისაწვდომი საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის შემუშავების პროცესში ჩართული სახელმწიფო უწყებებისთვის.

რაც შეეხება საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკურ მონაცემთა კონკრეტულობასა და სიზუსტეს, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 2019-დან 2024 წლის ჩათვლით, ყოველწლიურად ფიქსირდებოდა საშუალოდ 2789 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, რომელიც გამოწვეული იყო „სხვა სახის“ საგზაო მოძრაობის წესის დარღვევებით. ამასთან, ამგვარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების წილი ყოველწლიურად საშუალოდ წარმოადგენდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა სრული რაოდენობის 49.8%-ს. საგულისხმოა, რომ 2025 წლის მონაცემებით, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სტატისტიკაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა გამომწვევ მიზეზებს შორის აღარ არის დაფიქსირებული „სხვა სახის“ დარღვევების

კატეგორია, რაც მონაცემთა აღრიცხვისა და სისტემატიზაციის ეფექტურობის ზრდაზე მიუთითებს.

2025 წელს დაფიქსირდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა გამომწვევი 5 ძირითადი სახე: მოხვევის მანევრი - 1596; შემხვედრი მოძრაობის ზოლში გადასვლა ან გასწრების წესების დარღვევა - 1319; ქვეითის მიერ გადასასვლელით არასათანადო სარგებლობა - 989; დისტანციის დაუცველობა - 886; სიჩქარის გადაჭარბება - 694 (შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). (იხ. დიაგრამა 9)

დიაგრამა 9. საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევათა გამომწვევი ყველაზე გავრცელებული სავარაუდო მიზეზები



საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა მონაცემების შეგროვების (შემთხვევის ადგილმდებარეობისა და გამომწვევი მიზეზების მითითებით) პროცესისა და მათი ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფის გასაუმჯობესებლად რელევანტურია ევროკავშირის ქვეყნებში დამკვიდრებული მონაცემთა ბაზებზე წვდომის გაზიარების ცენტრალიზებული სისტემა (CADaS), რომელშიც ასახულია საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით საპოლიციო, სამედიცინო, საექსპერტო და სხვა სახის მონაცემები. მოცემული ინფორმაცია ხელმისაწვდომია საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკაში ჩართული ყველა სახელმწიფო აქტორისთვის. ევროკავშირის ქვეყნებში მონაცემთა შეგროვებისა და გაზიარების ამგვარი მეთოდი მნიშვნელოვნად ამარტივებს საგზაო უსაფრთხოების შესაბამისი პოლიტიკის დაგეგმვასა და საგზაო უსაფრთხოებაში ჩართულ ორგანოთა უწყებათაშორისი კოორდინაციის დონეს (EaP RSO, 2024; European Commission, 2023b, pp. 16-18). აღსანიშნავია, რომ ამგვარი სისტემისგან განსხვავებით, საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებთან დაკავშირებული მონაცემები ძირითადად საქართველოს შინაგან საქმეთა

სამინისტროს სტატისტიკების სახით თავსდება კვარტლების მიხედვით ღია წყაროებში, ხოლო, განთავსებული ინფორმაცია არ მოიცავს სრულად CADAS სისტემით გათვალისწინებულ ყველა მონაცემს.

2.4.1.3. საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაფინანსების სტაბილური სისტემის ჩამოყალიბება

საგზაო უსაფრთხოების მაღალი სტანდარტის უზრუნველყოფა, სათანადო სამართლებრივ ჩარჩოსა და ინსტიტუციურად კოორდინირებულ მართვის სისტემასთან ერთად, მოითხოვს დაფინანსების სტაბილური და მდგრადი მოდელის არსებობას. აღნიშნული აუცილებელია, ვინაიდან საგზაო უსაფრთხოების სფეროსთვის დამახასიათებელი მრავალმხრივი აქტივობები საჭიროებს მუდმივ განახლებასა და არსებულ სოციალურ-ეკონომიკურ და სატრანსპორტო კონტექსტზე მორგებულ გადაწყვეტილებებს (WHO, 2024a, p. 44; World Bank, 2019, pp. 14; 21).

ხაზგასასმელია, რომ საქართველოში არ არსებობს საგზაო უსაფრთხოების სფეროს დაფინანსების სტაბილური და მდგრადი დაფინანსების განცალკევებული წყარო, რაც წარმოადგენს მნიშვნელოვან დამაბრკოლებელ გარემოებას საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით შესაბამისი აქტივობების შესრულებისათვის.

2.4.2. უსაფრთხო ქცევა

2.4.2.1 სიჩქარის გადაჭარბება

საგზაო მოძრაობის მონაწილეთათვის მოძრაობის სიჩქარის გადაჭარბება ერთ-ერთი მთავარი საფრთხის წყაროა. იგი არა მხოლოდ ზრდის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ალბათობას, არამედ ამწვავებს მათ შედეგებს. სწორედ ამიტომ, მოძრაობის სიჩქარის კონტროლი მსოფლიოს მასშტაბით ძირითად როლს ასრულებს საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის რეგულირების საკითხებში.

ევროკავშირის საგზაო უსაფრთხოების ობსერვატორიის კვლევის მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთ-ერთ ძირითად გამომწვევ მიზეზსა და ფატალური შედეგით დასრულებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების 30%-ის წინაპირობას სიჩქარის გადაჭარბება წარმოადგენს (European Commission, 2021, p. 2). ამასთან, კვლევების მიხედვით, საშუალო სიჩქარის 1%-ით შემცირება იწვევს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაზიანების 2%-იან, სერიოზული დაზიანებების 3%-იან და სიკვდილიანობის 4%-იან კლებას და პირიქით. გარდა ამისა, ევროპული ტრანსპორტის კვლევის საბჭოს (The European Transport Research Council) მიერ დადგენილია, რომ ევროკავშირის ტერიტორიის ყველა ტიპის გზაზე საშუალო სიჩქარის 1 კმ/სთ-ით შემცირება წელიწადში 2000 სიცოცხლეს მაინც გადაარჩენდა (European Commission, 2021, p. 4; ITF, 2018, p. 5). სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად

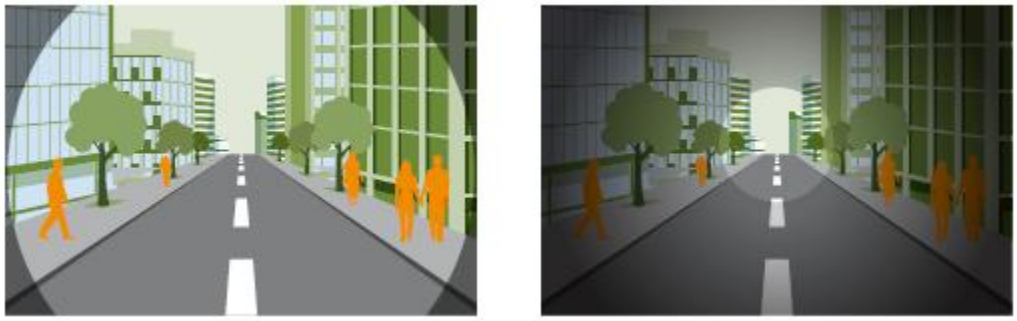
მიღებულ ზემოაღნიშნულ უპირატესობებზე დამატებით აღსანიშნავია, რომ სიჩქარის შემცირების შედეგად უმჯობესდება ურბანულ ზონებში ჰაერის ხარისხი და საგრძნობლად იკლებს საწვავის წვისა და ხმაურის დონეები (ITF, 2018, p. 5).

მოძრაობის სიჩქარის გადაჭარბების გავლენა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა რაოდენობასა და ამ შემთხვევების შედეგად დამდგარ ზიანთან მიმართებით არაერთი ფაქტორითაა განპირობებული. მაგალითად, დადგენილია, რომ ქვეითად მოსიარულეს, რომელსაც ავტოსატრანსპორტო საშუალება ეჯახება 50 კმ/სთ სიჩქარით, გადარჩენის ოთხჯერ უფრო ნაკლები შანსი აქვს, ვიდრე 30 კმ/სთ-ით მიმავალ ავტოსატრანსპორტო საშუალებასთან შეჯახების შემთხვევაში. ამასთან, მოძრაობის სიჩქარის ზრდასთან ერთად იკლებს მძღოლის რეაქციის დრო და იზრდება სატრანსპორტო საშუალების სრულად გასაჩერებლად აუცილებელი დროის ინტერვალი. საპირისპიროდ, სიჩქარის შემცირებასთან ერთად, ორივე ზემოთხსენებული მაჩვენებელი მნიშვნელოვნად უმჯობესდება (ITF, 2018, pp. 13-15).

ასევე, გადაჭარბებული სიჩქარით მართვისას მცირდება მძღოლის პერიფერიული ხედვის არეალი. ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის კვლევის მიხედვით, სატრანსპორტო საშუალების 30 კმ/სთ სიჩქარით მართვისას მძღოლის ხედვის არეალი 50%-ით მეტია, ვიდრე 50 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობის შემთხვევაში (Global Road Safety Partnership & International Federation of Red Cross and Red Crescent Societes, 2023, pp. 13-14). (იხ. ილუსტრაცია 1)

ილუსტრაცია 1. მოძრაობის სიჩქარის ზრდის ეფექტი პერიფერიული ხედვის არეალზე

30 კმ/სთ *50კმ/სთ*



საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად სხვადასხვა ქვეყანაში მოქმედებს სიჩქარის განსხვავებული ლიმიტები, რომლებიც განისაზღვრება საგზაო პირობების, ინფრასტრუქტურის, საცხოვრებელი ზონების სპეციფიკისა და სატრანსპორტო პოლიტიკის შესაბამისად. მოძრაობის სიჩქარის ლიმიტებთან ერთად, საქართველოსა და არაერთ სხვა სახელმწიფოში მოქმედებს სიჩქარის გადაჭარბების ტოლერანტობის ზღვარი - ე.წ. სიჩქარის დაშვებული გადაჭარბება, რომელიც ხშირად

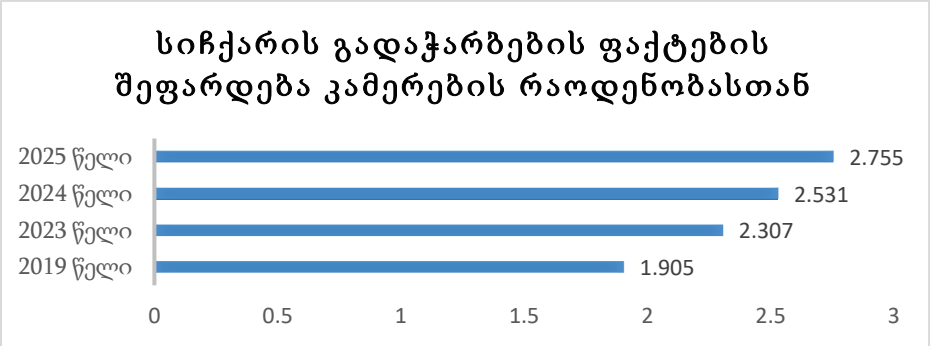
რამდენიმე კილომეტრ-საათით ან პროცენტით აღემატება გზაზე დადგენილ მაქსიმალურ დასაშვებ სიჩქარეს. ამასთან, „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად, მძღოლს ეკრძალება საგზაო ნიშნით დადგენილი მაქსიმალური სიჩქარის გადაჭარბება. ხოლო, საავტომობილო გზის კონკრეტულ მონაკვეთზე დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარე არის „მაქსიმალური სიჩქარის შეზღუდვის“ საგზაო ნიშანზე გამოსახული რიცხვი და კანონით დადგენილი პირობები, რითიც უნდა გადაადგილდებოდეს მძღოლი. აქვე, აღსანიშნავია, რომ ტოლერანტობის ზღვარი ტექნიკური მოტივით, სიჩქარის საზომი მოწყობილობების მცირე ცდომილების გათვალისწინებით დაინერგა, თუმცა დროთა განმავლობაში მან, გარკვეულწილად, გავლენა იქონია მძღოლების მართვის ქცევის წესის ფორმირებაზე. დღევანდელ რეალობაში მძღოლების ნაწილმა სიჩქარის გადაჭარბების ტოლერანტობის ზღვრის სრულად გამოყენება და ტოლერანტობის ზღვრის მიღმა სიჩქარის გადაჭარბება ყოველდღიურ ჩვევად აქცია (Van Lamoen, 2014, p. 9). მძღოლები ტოლერანტობის ზღვარს იყენებენ როგორც ე.წ. „დამატებით ნებადართულ სიჩქარეს“ და ყოველდღიურად აჭარბებენ სიჩქარის ლიმიტს ტოლერანტობის ზღვრის მაქსიმუმის ფარგლებში. ამგვარი მიდგომა იწვევს ტოლერანტობის მექანიზმის ბოროტად გამოყენებას, მისი ფუნქციის დაკარგვას და საფრთხეს უქმნის როგორც მოძრაობის უსაფრთხოებას, ისე მთლიანად საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის ეფექტურობას.

აღსანიშნავია, რომ საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგიით გათვალისწინებულია ამოცანა 1.2 - საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება, რომელიც მოიაზრებდა საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა ქცევის გაუმჯობესებას, მათ შორის, სიჩქარის გადაჭარბების მიმართულებით. ამოცანა 1.2, სიჩქარის გადაჭარბების კონტექსტში, აერთიანებს ამოცანის შედეგის შემდეგ ინდიკატორებს: 1.2.1. - 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); 1.2.2. - მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავებულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი; 1.2.3. - მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი.

1.2.1 ინდიკატორის (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)) მაჩვენებლად განსაზღვრულია 2023 წელს 10%-იანი, ხოლო 2025 წელს - 15%-იანი კლება. არსებული სტატისტიკის მიხედვით, კლების ნაცვლად, 2023 წელს მაჩვენებელი გაიზარდა 21.1%-ით, ხოლო 2025 წელს - 45%-ით (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, 2026). (იხ. დიაგრამა 10)

დიაგრამა 10. სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების შეფარდება კამერების რაოდენობასთან.



1.2.2. ინდიკატორის მაჩვენებლად (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაშავებულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი) 2023 წელს განსაზღვრულია 10%-იანი და 2025 წელს - 15%-იანი კლება. არსებული მონაცემების მიხედვით, კლების ნაცვლად, 2023 წლის მაჩვენებელი გაიზარდა 11.1%-ით, ხოლო 2025 წელს სიჩქარის გადაჭარბების მიზეზით მომხდარ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაშავებულთა რიცხვმა მაქსიმალურ ნიშნულს მიაღწია და დაფიქსირდა - 75%-იანი ზრდა (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). რაც შეეხება 1.2.3. ინდიკატორის (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობის კლების პროცენტული მაჩვენებელი) მაჩვენებელს, სტრატეგიის მიხედვით 2023 წელს განსაზღვრულია 10%-იანი და 2025 წელს - 15%-იანი კლება. არსებული მონაცემების თანახმად, 2023 წელს დაფიქსირდა მაჩვენებლის 48.8%-იანი, ხოლო 2025 წელს - 48.8%-იანი ზრდა (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). აქვე, როგორც უკვე აღინიშნა, 2025 წელს მეტად დაიხვეწა საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მონაცემების შეგროვების და დამუშავების მეთოდოლოგია, რამაც მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიით გათვალისწინებული ინდიკატორების მაჩვენებლებზე.

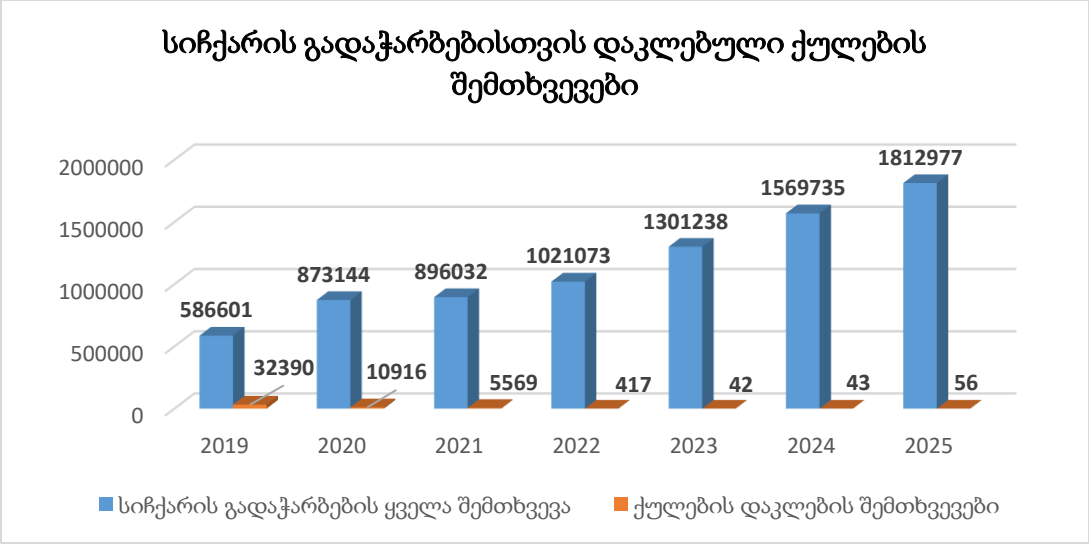
ამასთან, როგორც უკვე აღინიშნა, საქართველოს ტერიტორიაზე მოქმედებს სიჩქარის გადაჭარბების ე.წ. ტოლერანტობის ზღვარი, რომლის თანახმადაც, 15 კმ/სთ-

მდე სიჩქარის გადაჭარბება არ იწვევს მძღოლის დაჯარიმებას (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის, 125-ე მუხლი). აღნიშნული საკითხი რეგულირდება საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის პირველი ნაწილით, რომლის მიხედვით, მძღოლის მიერ მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება 15 კმ/სთ-ზე მეტით, მაგრამ არაუმეტეს 30 კმ/სთ-ისა ითვალისწინებს მძღოლის დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით და მართვის მოწმობის ქულათა რაოდენობის 10 ქულით შემცირებას (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, 2026, 125-ე მუხლი; საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“, 2026), ხოლო მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება 30 კმ/სთ-ზე მეტი სიჩქარით, მაგრამ არაუმეტეს 50 კმ/სთ-ისა გამოიწვევს დაჯარიმებას 100 ლარით. (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, 2026, 125-ე მუხლი; საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ, 2026). ხაზგასასმელია, რომ საქართველოში სიჩქარის გადაჭარბებისთვის დაჯარიმებას ძირითადად ახორციელებს გზებზე დამონტაჟებული ავტომატური კამერების სისტემა, რომელიც დაჯარიმების შემთხვევაში მძღოლს არ აკლებს მართვის მოწმობის ქულათა რაოდენობას. ამასთან, სიჩქარის გადაჭარბების სანქციები განსხვავდება სატრანსპორტო ოპერაციის სხვადასხვა ტიპების მიხედვით და ზემოაღნიშნული წესები მოცემულია საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლში (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, 2026, 125-ე მუხლი).

გარდა ამისა, 2021-2025 წლებში გამოკვეთილი ტენდენციის შესაბამისად, ყოველწლიურად სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტები იზრდებოდა დაახლოებით 21.4%-ით, რაც ხაზს უსვამს სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებით საქართველოში მოქმედი რეგულირების გაუმჯობესების აუცილებლობას.

აქვე, აღსანიშნავია, რომ განსაკუთრებულად დაბალია სიჩქარის გადაჭარბების გამო მძღოლისთვის მართვის მოწმობით მინიჭებულ ქულათა ჩამოკლების შემთხვევათა რაოდენობა, ხოლო, ქულათა სისტემის ეფექტური გამოყენება მნიშვნელოვანია სიჩქარის გადაჭარბების ქმედების პრევენციისათვის, რათა არ მოხდეს მძღოლებში სიჩქარის გადაჭარბებით მოძრაობის ტენდენციის წახალისება (იხ. დიაგრამა 11).

დიაგრამა *№11. სიჩქარის გადაჭარბებისთვის დაკლებული ქულების შემთხვევები (ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისად)*



გარდა ამისა, დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების ტოლერანტობის 15 კმ/სთ-იანი ზღვარი განსაკუთრებით საფრთხის შემცველია საცხოვრებელი ზონების და სკოლის/საბავშვო ბაღის მიმდებარე ტერიტორიებზე.

2.4.2.2. ავტომობილის მართვა ალკოჰოლური ან/და ნარკოტიკული თრობის ქვეშ

არაერთი საერთაშორისო კვლევა გვიჩვენებს, რომ ალკოჰოლის მოხმარება მნიშვნელოვნად ზრდის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის რისკს და მის სიმძიმეს. მაღალშემოსავლიან ქვეყნებში ჩატარებული კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპული მძღოლების დაახლოებით 20%-ს სისხლში სამართლებრივ დასაშვებ ნორმაზე მაღალი ალკოჰოლური თრობის მაჩვენებელი აღენიშნებოდა. რაც შეეხება დაბალ და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში ჩატარებულ კვლევებს, დასტურდება, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულ მძღოლებს შორის ალკოჰოლის მიღების შემთხვევები 33%-დან 69%-მდე მერყეობს (WHO, 2024a, p. 31).

ამასთან, ევროკავშირის შესაბამისი უწყებების მიერ ჩატარებული სხვადასხვა კვლევის საფუძველზე დგინდება, რომ მძღოლთა დაახლოებით 11% ავტომობილის მართვისას ერთხელ მაინც ყოფილა ნარკოტიკული ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ. აღნიშნული პრაქტიკა პირდაპირ კავშირშია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სიხშირესა და სიმძიმესთან. კვლევები ასევე ადასტურებენ, რომ ნარკოტიკული საშუალებების, განსაკუთრებით ამფეტამინებისა და სხვა არალეგალური ნარკოტიკების, გამოყენება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის რისკს მნიშვნელოვნად ზრდის (Goldenbeld et al., 2020, pp. 188-196; European Transport Safety Council (ETSC), 2017.).

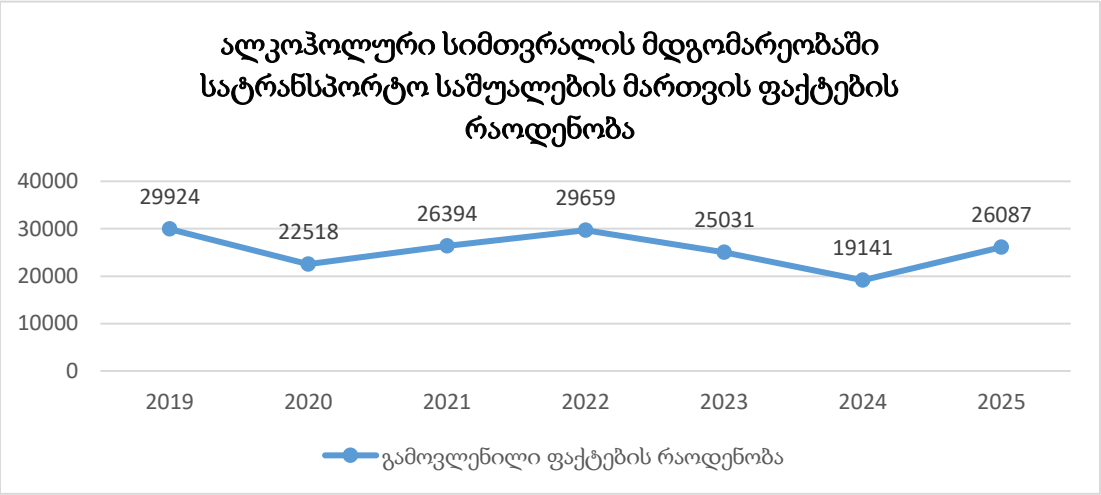
საქართველოში ალკოჰოლური თრობა კვლავ წარმოადგენს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამომწვევ ფაქტორს.

მიუხედავად იმისა, რომ მოქმედი კანონმდებლობის მიხედვით, ადამიანის ორგანიზმში ალკოჰოლის დასაშვები კონცენტრაცია მკაცრია (BAC ≤ 0.03 g/dl) და სრულ შესაბამისობაშია საერთაშორისო რეკომენდაციებთან.

ხსენებულ საკითხებთან დაკავშირებით აღსანიშნავია, რომ საქართველოს პარლამენტმა 2025 წლის 17 დეკემბერს მესამე მოსმენით მხარი დაუჭირა „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს კანონს (№1343-IVმს-XIმპ) და მისგან გამომდინარე „ნარკოტიკული დანაშაულის წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონს (№1344-IVმს-XIმპ). აღნიშნული საკანონმდებლო ცვლილებით საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 115-ე, 116-ე და 123-ე მუხლებით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისთვის, კერძოდ სატრანსპორტო საშუალების მართვისას მძღოლის ნარკოტიკული საშუალების, ფსიქოტროპული ან ახალი ფსიქოაქტიური ნივთიერების ზემოქმედების ქვეშ ყოფნის ფაქტის დასადგენად შემოწმებისთვის თავის არიდებისთვის, აგრეთვე სატრანსპორტო საშუალების ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში მართვისთვის და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მონაწილე მძღოლის მიერ შემთხვევის ადგილის მიტოვებისთვის, სახდელის სახით დაკისრებული სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების ჩამორთმევის შემთხვევაში, მისი ვადამდე აღდგენა აღარ არის შესაძლებელი.

რაც შეეხება სტატისტიკურ მონაცემებს, 2019 წლის მონაცემებთან შედარებით 2025 წელს ფიქსირდება ალკოჰოლური თრობისას სატრანსპორტო საშუალების მართვის შემთხვევათა 12.9%-იანი კლება, თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ არ არსებობს ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ რამდენი მძღოლი მოწმდება ყოველწლიურად. ასევე, 2025 წელს საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის შესაბამისად დაფიქსირდა სატრანსპორტო საშუალების ნარკოტიკული ზემოქმედების ქვეშ მართვის 175 დანაშაული, რაც ხაზს უსვამს სამართალდარღვევის გამოვლენასა და აღსრულებასთან დაკავშირებით არსებულ გამოწვევებს (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026).

დიაგრამა 12. ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის გამოვლენილი ფაქტების რაოდენობა



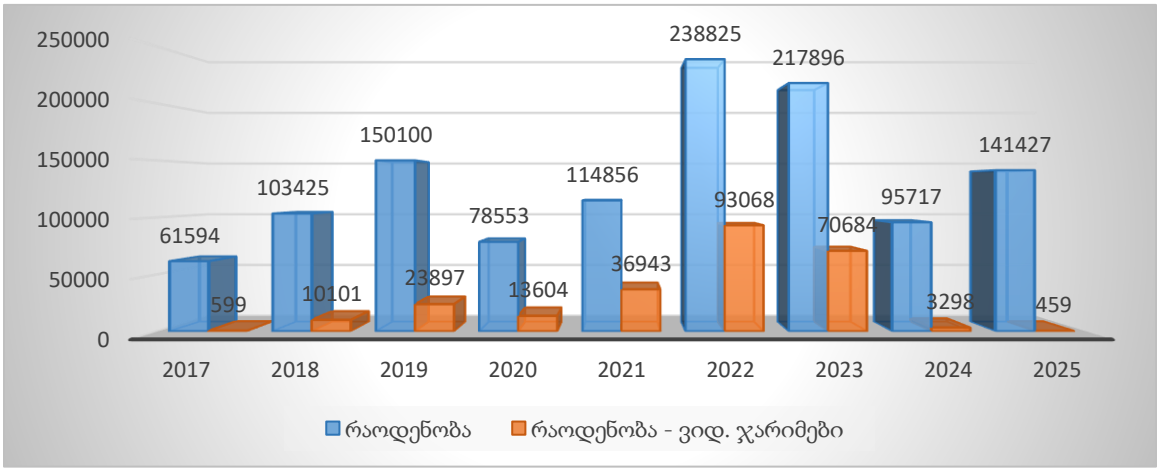
2.4.2.3. უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების მხრივ არსებული გამოწვევები

უსაფრთხოების ღვედის გამოყენება წარმოადგენს ერთ-ერთ ყველაზე ეფექტურ დამცავ მექანიზმს, რომელიც მნიშვნელოვნად ამცირებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დროს სიკვდილისა და მძიმე დაზიანების რისკებს. უსაფრთხოების ღვედების გამოყენება მძღოლებისათვის და წინა სავარძელზე მსხდომი მგზავრებისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად გარდაცვალების რისკს ამცირებს 40-50%-ით (Ogundele et al., 2013, pp. 17-21).

აღსანიშნავია, რომ საქართველოში უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების მიმართულებით არასტაბილური ტენდენცია იკვეთება. კერძოდ, 2022 წელს წინა სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედის გამოყენებასთან დაკავშირებული სამართალდარღვევების რაოდენობამ 238,825 შემთხვევა შეადგინა, მაშინ როდესაც 2025 წელს აღნიშნული მაჩვენებელი 141,427-მდე შემცირდა (იხ. დიაგრამა 13). ზემოაღნიშნული მონაცემები, იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ქვეყნის ავტოპარკის მოცულობა წლიდან წლამდე იზრდება, ხოლო 2022-2025 წლებში უსაფრთხოების ღვედების გამოყენებასთან დაკავშირებით არც სოციალური კამპანია განხორციელებული და არც საკანონმდებლო ჩარჩო გამკაცრებულა, მიუთითებს არა ქცევითი ცვლილების, არამედ აღსრულების ინტენსივობის შესაძლო შემცირებას. ამასთან, „საქართველოს ადმინისტრაციულ- სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“, საქართველოს კანონის (საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე, 24/03/2026. 020000000.05.001.103017) საფუძველზე 2026 წლის 1 მაისიდან გამკაცრდა პასუხისმგებლობა ცალკეულ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევებზე. კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისას მძღოლის ან მის გვერდით მჯდომი მგზავრის მიერ უსაფრთხოების ღვედის გამოუყენებლობა, გამოიწვევს

ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით, ნაცვლად 40 ლარისა, ხოლო დასახელებული ქმედების ჩადენისთვის დამრღვევს სატრანსპორტო საშუალების მართვის მოწმობისთვის მინიჭებული ქულათა რაოდენობა 5 ქულის ნაცვლად შეუმცირდება 10 ქულით. აქვე, ხსენებული სანქციის გამკაცრებასთან ერთად, უსაფრთხოების ღვედის გამოუყენებლობასთან დაკავშირებული სამართალდარღვევების პრევენციის მიზნით, განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს აღსრულების მექანიზმების სტაბილური და ეფექტური ფუნქციონირება, მათ შორის - ტექნოლოგიური საშუალებების გამოყენებითაც.

დიაგრამა 13. უსაფრთხოების ღვედების გარეშე მართვა – სამართალდარღვევების რაოდენობა



კვლევების მიხედვით დადასტურებულია, რომ ღვედების გამოყენება უკანა სავარძელზე მსხდომი მგზავრებისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად სიკვდილიანობის მაჩვენებელს ამცირებს 25-დან 75%-მდე. ასევე, დადასტურებულია, რომ უკანა სავარძელზე მჯდომი მგზავრი, რომელიც არ სარგებლობს უსაფრთხოების ღვედით, 137%-ით ზრდის პირდაპირი (ფრონტალური) საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად წინა სავარძელზე მჯდომი მძღოლის გარდაცვალების შანსებს (Bose et al., 2013). დამატებით, უკანა სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედის გარეშე მჯდომი მგზავრი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისას 40%-ით ზრდის დაშავების ან გარდაცვალების შანსებს ავტომობილში მსხდომი ყველა მგზავრებისთვის (MacLennan et al., 2004). ამგვარად, უკანა სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედის სავალდებულო გამოყენების წესის არარსებობა ქმნის მნიშვნელოვან რისკებს როგორც უშუალოდ მგზავრთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის, ასევე ქვეყნის საგზაო უსაფრთხოების სისტემის ეფექტურობისთვის (WHO, 2013, p. 9).

2.4.2.4. გამოუცდელი მძღოლების რისკი და მართვის მოწმობის აღების მიზნით სასწავლო პროცესში არსებული გამოწვევები

ახალბედა მძღოლები საგზაო მოძრაობის მომეტებულ რისკის წყაროს წარმოადგენენ. ზემოაღნიშნული ფაქტორი რამდენიმე მიზეზითაა განპირობებული. პირველ რიგში, მათ აკლიათ პრაქტიკული გამოცდილება, რის გამოც უჭირთ საფრთხის წინასწარ განსაზღვრა და რთულ საგზაო სიტუაციებში გადაწყვეტილების სწრაფად მიღება. ამასთან, არასაკმარისი გამოცდილება მოიაზრებს მართვის ტექნიკასთან დაკავშირებულ სირთულეებს, რაც ზრდის სატრანსპორტო საშუალების მართვისას შეცდომების დაშვების ალბათობას. დამატებით, ახალგაზრდულ ასაკთან დაკავშირებული ფსიქოლოგიური ფაქტორები - რისკისადმი მეტი ტოლერანტობა, სიჩქარისადმი მიდრეკილება და თანატოლების ზეგავლენა - აძლიერებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ალბათობას. შედეგად, გამოცდილების ნაკლებობისა და ქცევითი თავისებურებების ერთობლიობა ახალბედა მძღოლებს მაღალრისკიან კატეგორიად აქცევს (European Commisssionb, 2023a). ამასთან, ევროკავშირში 2025 წელს მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება, რომელიც მიზნად ისახავს ახალბედა მძღოლებისთვის მინიმუმ ორწლიანი გამოსაცდელი პერიოდის დაწესებას, რომლის განმავლობაშიც მძღოლის მიერ ჩადენილი სამართალდარღვევები გამოიწვევს მეტად მკაცრ სანქცირებას (European Commisssion, 2025c).

საქართველოში 2024 წელს განხორციელებული კვლევის თანახმად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების 18% მეტი 4 წლამდე გამოცდილების მქონე მძღოლების ბრალეულობით ხდება (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2025). აქვე, მიუხედავად ახალბედა მძღოლების მიერ წარმოქმნილი რისკებისა, საქართველოს კანონმდებლობით სრულყოფილად არ არის დარეგულირებული ხსენებული საკითხი. კერძოდ, საკანონმდებლო რეგულირების ერთადერთ შემთხვევას წარმოადგენს საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 121^1 მუხლი, რომლის თანახმადაც, სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მქონე 18 წლამდე პირის მიერ ამ მუხლით ან ამ კოდექსის 118-ე, 118^1, 118^2, 119-ე, 120-ე, 121-ე და 123-ე მუხლებით, 125-ე მუხლით (გარდა ამ კოდექსის 125-ე მუხლის მე-16 ნაწილისა) და 127^1 მუხლით გათვალისწინებული რომელიმე ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის მესამედ ჩადენა - გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების 1 წლით შეჩერებას.

აღსანიშნავია, რომ მართვის მოწმობის გაცემისა და შესაბამისი გამოცდების ორგანიზების სისტემა წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან კომპონენტს. აღნიშნული პროცესის ეფექტურობა მნიშვნელოვანწილად არის დამოკიდებული წინასაგამოცდო საგანმანათლებლო სისტემის ხარისხზე. ამ კონტექსტში, საქართველოში, მართვის მოწმობის მიღების

მიზნით წინასაგამოცდო მოსამზადებელი ეტაპი არასისტემატიზებულად ხორციელდება, მაშინ როდესაც ევროკავშირის რიგ ქვეყნებში, მათ შორის პოლონეთსა და ლიეტუვაში, ავტოსკოლების საქმიანობა ექვემდებარება სახელმწიფო ორგანოების მიერ ლიცენზირებასა და ზედამხედველობას (Ministry of Infrastructure of the Republic of Poland, 2026; Lithuanian Transport Safety Administratoin, 2023).

საქართველოს მოქმედი საკანონმდებლო ნორმების ანალიზი ცხადყოფს, რომ მართვის მოწმობის აღების მიზნით წინასაგამოცდო პროცესთან დაკავშირებით „სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები გამოცდის ჩატარების, მართვის უფლების მინიჭების, გაუქმების, შეჩერებული, ჩამორთმეული ან შეწყვეტილი (გაუქმებული) მართვის უფლების აღდგენის, მართვის მოწმობის, ტრამვაის მართვის მოწმობისა და საერთაშორისო მართვის მოწმობის გაცემის (მათ შორის, შეცვლისა და აღდგენის) და გაუქმების, მართვის მოწმობათა გაცემის რეესტრის წარმოების, აგრეთვე უცხო ქვეყნის მიერ გაცემული სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების დამადასტურებელი დოკუმენტის შეცვლისა და აღიარების წესი და პირობების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2012 წლის პირველი აგვისტოს №598 ბრძანებით განსაზღვრული პირობებისა და წესების მიუხედავად, მძღოლთა მოსამზადებელი დაწესებულებების სისტემაში იკვეთება არაერთი გამოწვევა. კერძოდ, მოსამზადებელი დაწესებულებები არ ექვემდებარება ინფრასტრუქტურული შესაბამისობის სავალდებულო შეფასებას, ასევე არ არის რეგულირებული მათი საქმიანობის მონიტორინგი და ინსპექტირება. გარდა ამისა, საკანონმდებლო ჩარჩო არ განსაზღვრავს მძღოლთა მომზადების დაწესებულებების სამართლებრივ სტატუსს ერთიანი და მკაფიო ფორმით, აგრეთვე არ არის დადგენილი ინსტრუქტორთა სერტიფიცირების ვალდებულება და მათი პროფესიული კომპეტენციის მინიმალური სტანდარტები. ამასთანავე, კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს სატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიების მიხედვით სტრუქტურირებული სასწავლო პროგრამების არსებობას, მათი შინაარსობრივი კომპონენტებისა და სწავლების მინიმალური ხანგრძლივობის გათვალისწინებით. ამის გარდა, საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად, „B“ კატეგორიის, აგრეთვე „A1“, „A2“ და „B1“ ქვეკატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებების მართვის უფლების მისაღებ გამოცდაზე დაიშვება 18 წელს მიღწეული პირი, იმის მიუხედავად, გაიარა თუ არა მან სწავლება მძღოლთა მოსამზადებელ დაწესებულებაში (საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ, 2026, 55-ე მუხლის მე-3 პუნქტი). აღნიშნული წესი, განსაკუთრებით იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ჩამოთვლილი კატეგორიები წარმოადგენენ საქართველოში სატრანსპორტო საშუალებების ყველაზე ფართოდ გავრცელებულ ჯგუფს, მიუთითებს, რომ პოტენციური მძღოლების მნიშვნელოვანი ნაწილი გათავისუფლებულია ფორმალური სასწავლო პროცესის გავლის

ვალდებულებისგან. ამგვარი მიდგომა ზრდის არასრულყოფილი თეორიული ცოდნისა და პრაქტიკული უნარების მქონე მძღოლების საგზაო მოძრაობაში ჩართვის რისკებს.

2.4.2.5. მოწყვლადი ჯგუფის პრობლემა

საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით, მოწყვლად ჯგუფში მოიაზრებიან ქვეითად მოსიარულენი, ბავშვები და ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებით მოსარგებლეები, რომელთა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში ჩართულობა ხასიათდება ტრავმიანობისა და ფატალური შედეგების მომატებული რისკით. მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის მონაცემებით, მსოფლიოში გზებზე დაღუპულთა თითქმის ნახევარს სწორედ მოწყვლადი ჯგუფის წარმომადგენელი პირები შეადგენენ (WHO, 2024a, p. 50). მაღალი რისკიანობის დონე განპირობებულია გადაადგილებისას როგორც ფიზიკური დაუცველობით, ისე ინფრასტრუქტურული და სოციალური ფაქტორებით, მათ შორის არასაკმარისი ველობილიკების, არასათანადო სიჩქარის მენეჯმენტით და საჭირო ინფრასტრუქტურის ნაკლებობით.

2.4.2.5.1. ქვეითად მოსიარულე პირების მიმართ არსებული გამოწვევები

როგორც უკვე აღინიშნა, 2025 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაღუპული ქვეითების რაოდენობამ შეადგინა 164, რაც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად გარდაცვლილ პირთა სრული რაოდენობის 35%-ია (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპული ქვეითთა რაოდენობის მაღალი ნიშნული მნიშვნელოვანწილად განპირობებულია სიჩქარის ტოლერანტობისა და დასახლებულ პუნქტებში დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარის მაღალი ლიმიტებით, სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევების მატებით, აგრეთვე ქვეითთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის საჭირო ინფრასტრუქტურის არასაკმარისი განვითარებით.

ამასთან, რაც შეეხება ქვეითის მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დაცვას, აღნიშნულთან დაკავშირებით საგულისხმოა, რომ 2025 წლის 2 ივლისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს კანონი (№932-IIIრს-XIმპ) რომლის მიხედვითაც გამკაცრდა ქვეითის მხრიდან საგზაო წესების დარღვევისათვის გათვალისწინებული სანქცია. კერძოდ, დასახელებული ქმედება 10 ლარის ნაცვლად იწვევს 50 ლარის ოდენობით პირის დაჯარიმებას, ხოლო ქმედების განმეორებით ჩადენისთვის გათვალისწინებულ იქნა ჯარიმა 100 ლარის ოდენობით, ნაცვლად 20 ლარისა. აქვე, აღსანიშნავია, რომ სანქციის გამკაცრებასთან ერთად, ხსენებული სამართალდარღვევის პრევენციის მიზნით, განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს აღსრულების მექანიზმების სტაბილური და ეფექტური ფუნქციონირება.

2.4.2.5.2. არასრულწოვნების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გამოწვევები

არასრულწლოვნები საგზაო მოძრაობის ყველაზე მოწყვლად ჯგუფს წარმოადგენენ, რაც განპირობებულია მათი ფიზიოლოგიური (თავის შედარებით დიდი ზომა პროპორციულად ტანთან შეადარებით, კისრის კუნთების სისუსტე და სხეულის სიმძიმის ცენტრის სტანდარტულზე უფრო მაღალი განლაგება) და ფსიქოლოგიური განვითარების თავისებურებებით. ამრიგად, საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკაში საგზაო მოძრაობაში საბავშვო სავარძლების გამოყენებისა და სასკოლო ზონების სათანადო რეგულირებას განსაკუთრებული როლი აქვს (Huelke, 1998, pp. 93-113).

ამასთან, ევროპის ტრანსპორტის უსაფრთხოების საბჭოს სტატისტიკის თანახმად, 2011-2020 წლების პერიოდში ევროკავშირის ტერიტორიაზე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაახლოებით 6 000-მდე 15 წლამდე ასაკის ბავშვი დაიღუპა (ETSC, 2022a). დამატებით, UNICEF-ის კვლევები მიუთითებს, რომ მსოფლიო მასშტაბით ყოველ ორ წუთში ერთხელ, საშუალოდ, ერთი 0-19 წლის ახალგაზრდა იღუპება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად, რაც აღნიშნული პრობლემის გლობალურ მასშტაბსა და სიმწვავეს უსვამს ხაზს (United Nations Children's Fund (UNICEF), 2023).

უსაფრთხოების სავარძლების გამოყენება საგზაო უსაფრთხოების კუთხით წარმოადგენს ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს მექანიზმს ბავშვთა სიკვდილიანობისა და სერიოზულ დაზიანებათა რიცხვის შემცირების თვალსაზრისით. მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის (WHO) მონაცემების თანახმად, ბავშვის სავარძლების გამოყენება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად ბავშვთა სიკვდილიანობის რისკს დაახლოებით 60%-ით, ხოლო ჩვილ ბავშვთა სიკვდილიანობის რისკს 71%-ით ამცირებს (WHO, 2024a, p. 29; WHO, 2023). ამასთან, „კომისიის 2014 წლის 27 თებერვლის დირექტივა 2014/37/EU, რომლითაც ცვლილება შედის საბჭოს 91/671/EEC დირექტივაში, რომელიც შეეხება სატრანსპორტო საშუალებებში უსაფრთხოების ღვედებისა და ბავშვთა შემაკავებელი სისტემების სავალდებულო გამოყენებას" ევროკავშირის 2014/37/EU დირექტივის თანახმად, მძღოლი ვალდებულია, 12 წლამდე ასაკის ბავშვი, თუ ის 150 სანტიმეტრზე ნაკლებია სიმაღლეში (წევრ ქვეყნებს უფლება აქვთ გამონაკლისის სახით დაადგინონ 135 სანტიმეტრამდე შეზღუდვა), ტრანსპორტირებისას განათავსოს საბავშვო სავარძელში (Commission Implementing Directive 2014/37/EU, 2014).

საქართველოს საკანონმდებლო რეგულაციის თანახმად, სავალდებულო არ არის სატრანსპორტო საშუალებით 3 წლამდე ბავშვის გადაადგილებისას საბავშვო სავარძლის გამოყენება თუ ბავშვი კალთაში უზის უკანა სავარძელზე მჯდომ 16 წელს მიღწეულ პირს, რომელიც ვალდებულია ისარგებლოს უსაფრთხოების ღვედით

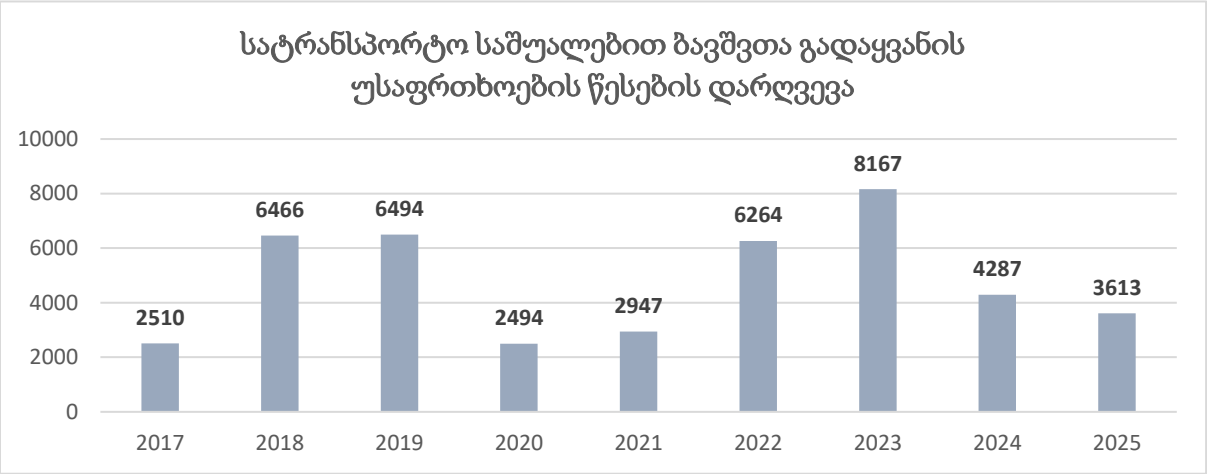
(საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ, 2026, 26-ე მუხლის მე-7 და მე-8 პუნქტები). ზემოაღნიშნული წესის დარღვევა იწვევს მძღოლის დაჯარიმებას 40 ლარის ოდენობით (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, 127^1 მუხლის 1^1 ნაწილი). ამასთან, აკრძალულია 12 წლამდე ბავშვის გადაყვანა ავტომობილის წინა სავარძლით, მოპედით, მოტოციკლით, 25 კმ/სთ-ზე მეტი კონსტრუქციული სიჩქარის მქონე კვადროციკლით და მოტორიზებული ტრიციკლით (საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ, 2026, 26-ე მუხლის მე-6 პუნქტი). აქვე, საქართველოს კანონმდებლობით არ არის დარეგულირებული 3-დან 12 წლამდე არასრულწოვნების გადაყვანასთან დაკავშირებით საბავშვო სავარძლების გამოყენების საკითხები.

ასევე, ხაზგასასმელია, რომ ბავშვის სატრანსპორტო საშუალებით გადაყვანა სხვა, 16 წლის ასაკს მიღწეული პირის კალთაში მოთავსების პირობებში, კვლევების მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს მნიშვნელოვნად ზრდის დაზიანების რისკს. კერძოდ, დაახლოებით 40 კმ/სთ სიჩქარით პირდაპირი შეჯახებისას ინერციული ძალების მოქმედების შედეგად ბავშვის წონა დაახლოებით 20-ჯერ იზრდება, რაც პრაქტიკულად შეუძლებელს ხდის ზრდასრული პირის მიერ ბავშვის უსაფრთხოდ შეკავებასა და მისი დაზიანებისგან დაცვას (Dr. Mathew et al., 2024).

ამასთანავე, აღსანიშნავია, რომ სტატისტიკის თანახმად, 2025 წელს, 2019 წელთან შედარებით, 44%-ით, ხოლო 2023 წელთან შედარებით 55.8%-ით იკლო სატრანსპორტო საშუალებით ბავშვთა გადაყვანის უსაფრთხოების წესების დარღვევათა შემთხვევებმა, რაც მიანიშნებს ზემოაღნიშნულ სამართალდარღვევაზე აღსრულებასთან დაკავშირებით გამოწვევებზე (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026) (იხ. დიაგრამა 14).

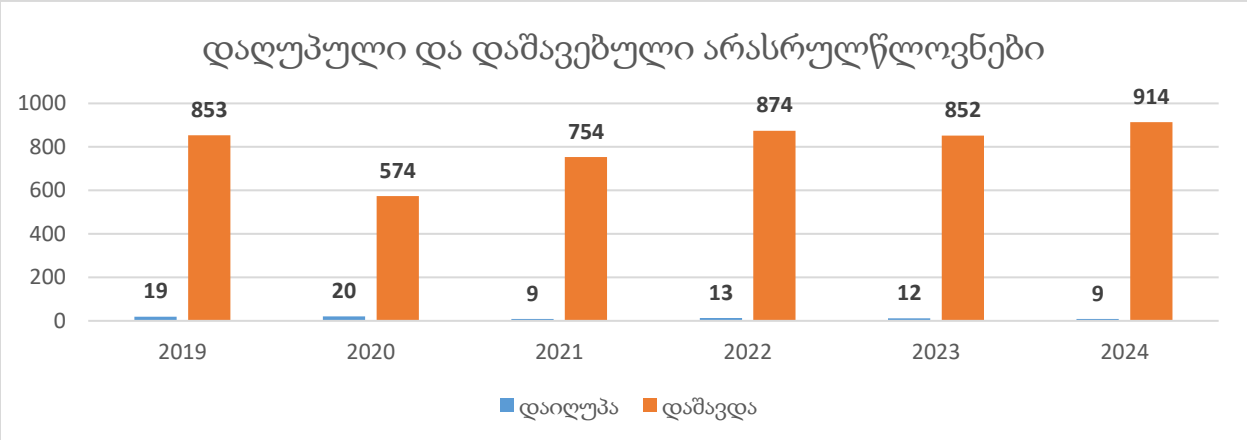
(დიაგრამა 14. საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 127^1 მუხლის 1^1 ნაწილის (სატრანსპორტო საშუალებით ბავშვთა გადაყვანის უსაფრთხოების

წესების დარღვევა) მიხედვით გამოვლენილი ფაქტების რაოდენობა.)



საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მოქმედების ტერიტორიაზე დაფიქსირებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემების გათვალისწინებით, 2019 წლის მონაცემთან შედარებით, 2024 წელს 7.1%-ით გაიზარდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაშავებულ ბავშვთა რაოდენობა. ამასთან, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად გარდაცვლილ ბავშვთა რაოდენობის 2021 წელს დაფიქსირებული მაჩვენებელი არ შემცირებულა ბოლო წლების განმავლობაში. შესაბამისად, იკვეთება ზემოაღნიშნული საკითხის პრობლემურობა და ახლებურად დარეგულირების საჭიროება. (იხ. დიაგრამა 15)

დიაგრამა 15. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაშავებულ/დაღუპულ არასრულწოვანთა რაოდენობა (შენიშვნა: 2019 წლიდან 2021 წლის ჩათვლით მოცემულია ასაკობრივი ჯგუფები 0 დან 16 წლის ჩათვლით, ხოლო 2022 წლიდან 2024 - ის ჩათვლით 0-დან 17 წლის ჩათვლით).



2.4.2.5.3. ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებები

არსებული კვლევითი მონაცემების მიხედვით, 2023 წელს ევროკავშირის ტერიტორიაზე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაიღუპა მოტოციკლისა და მოპედის 4028 მძღოლი, რაც აღნიშნულ პერიოდში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული გარდაცვალებების საერთო რაოდენობის 19%-ს შეადგენს (European Commission, 2025d, p. 4). აქვე, ევროკავშირის არაერთ წევრ სახელმწიფოში (ჩეხეთის რესპუბლიკა, დანიის სამეფო, საფრანგეთის რესპუბლიკა, პორტუგალიის რესპუბლიკა, შვედეთის სამეფო) ბოლო წლებში დაფიქსირდა ელექტროსკუტერების მძღოლების საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში მონაწილეობის მზარდი ტენდენცია, რაც საშუალოდ 48,2%-იან ზრდაში გამოიხატა (European Commission, 2024a, p. 12). ასევე, აღსანიშნავია, რომ 2012-2022 წლების პერიოდში ევროკავშირის ტერიტორიაზე ველოსიპედისტების მონაწილეობით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა რაოდენობა შემცირდა მხოლოდ 2%-ით, მაშინ როდესაც ტრანსპორტის სხვა კატეგორიებში აღნიშნული მაჩვენებელი საშუალოდ 24%-ით დაეცა. აღნიშნული მონაცემები ცხადყოფს, რომ ორთვლიან სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული საგზაო უსაფრთხოების საკითხები მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება საერთაშორისო დონეზე.

რაც შეეხება საქართველოში არსებულ ვითარებას, მოტოციკლის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა რაოდენობა 2024 წელს, 2019 წელთან შედარებით, გაზრდილია 355.3%-ით, ამასთან, იმავე წლების გათვალისწინებით, მოტოციკლის მონაწილეობით მომხდარ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაშავებულთა რიცხვი გაზრდილია 350%-ით, ხოლო გარდაცვლილთა რიცხვი - 100%-ით. აქვე, აღსანიშნავია, რომ 2019 წელს რეგისტრირებული L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების რაოდენობა იყო 9398, 2023 წელს - 25 876, ხოლო 2025 წელს რეგისტრირებულია 49 048, რაც 2019 წლის მონაცემთან შედარებით 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, 2019 წლის სტატისტიკაში არ არის შეტანილი მოპედის და მსუბუქი კვადროციკლის მონაწილეობით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები. გარდა ამისა, 2025 წლიდან საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ დაიწყო მოპედებისა და ელექტრო სქროლების მონაწილეობით მომხდარ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა აღრიცხვა, რაც სამომავლოდ, ხელს შეუწყობს ზემოაღნიშნული მიმართულებით პოლიტიკის დაგეგმვის პროცესს. (იხ. ცხრილი *1)*

(ცხრილი 1. მოტოციკლთა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში მონაწილეობის შედეგად დაშავებულ/დაღუპულ პირთა რაოდენობა)

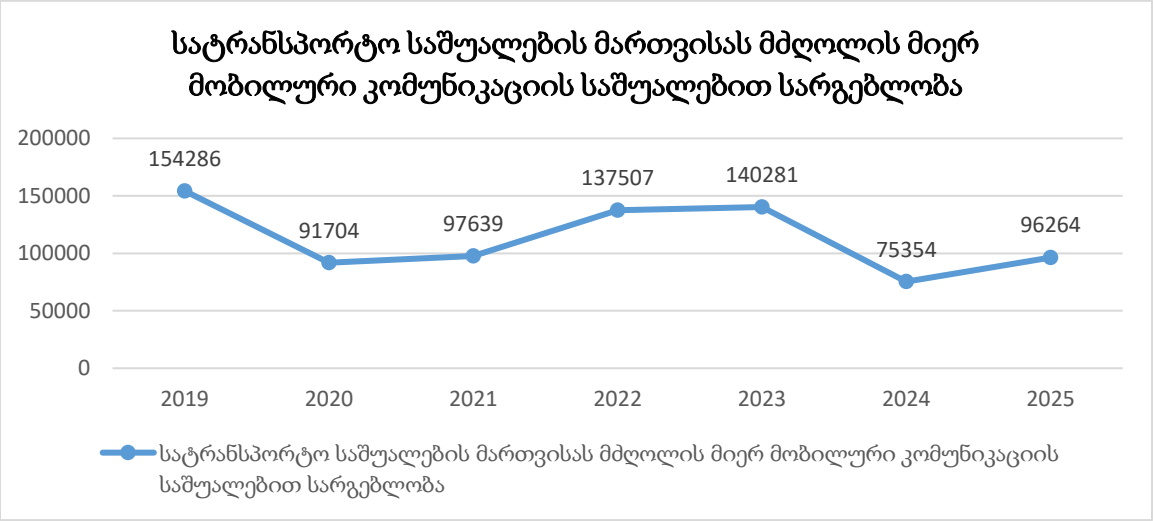
წელი	მოტოციკლი		
	დაიღუპა	დაშავდა	შემთხვევების რაოდენობა
2019	8	212	197
2020	8	204	194
2021	13	313	289
2022	9	512	473
2023	16	808	752
2024	16	954	897

2.4.2.6. ყურადღების გაფანტვა ავტომობილით მოძრაობისას (Distracted Driving)

სატრანსპორტო საშუალების მართვისას მობილური კომუნიკაციის საშუალებების გამოყენება წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევას. აღნიშნული ქცევა იწვევს მძღოლის ყურადღების კონცენტრაციის შემცირებასა და რეაქციის დროის შენელებას, რაც, თავის მხრივ, ზრდის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ალბათობას. კვლევითი მონაცემებით, ევროკავშირის ქვეყნებსა და ამერიკის შეერთებულ შტატებში სატრანსპორტო საშუალების მართვისას მძღოლების დაახლოებით 11%-მდე აქტიურად იყენებს მობილურ ტელეფონს. განსაკუთრებით მაღალია ტელეფონის გამოყენების შემთხვევები ახალგზრდა მძღოლებში, რომელთა გამოცდილების სიმცირე, ზემოაღნიშნულ ქცევასთან ერთად, დამატებით ზრდის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რისკებს (ERSO, 2018, pp. 3-4).

საქართველოში ავტომობილით გადაადგილებისას მობილური ტელეფონით სარგებლობა აკრძალულია საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისად. აქვე, აღსანიშნავია, რომ 2023 წლიდან 2024 წლამდე 46%-ით შემცირდა სატრანსპორტო საშუალებათა მართვისას მძღოლის მიერ მობილური კომუნიკაციის საშუალებით სარგებლობის გამოვლენილი ფაქტების რაოდენობა, ხოლო 2025 წელს, 2024 წლის მონაცემთან შედარებით, 28%-ით გაიზარდა ზემოაღნიშნული მაჩვენებელი, რაც მიუთითებს აღნიშნული მიმართულებით აღსრულების თანმიმდევრულობასა და ეფექტურობასთან დაკავშირებულ გამოწვევებზე (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). (იხ. დიაგრამა 16)

დიაგრამა 16. მობილური ტელეფონით სარგებლობა – სამართალდარღვევების რაოდენობა.



ამასთან, როგორც უკვე აღინიშნა, „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს კანონის (საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე, 24/03/2026, 020000000.05.001.103017) საფუძველზე 2026 წლის 1 მაისიდან გამკაცრდა პასუხისმგებლობა ცალკეულ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევებზე. კერძოდ, ფულადი სანქცია გაიზარდა მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების მართვის დროს მძღოლის მიერ მობილური კომუნიკაციის საშუალებით სარგებლობისთვისაც, რაც გამოიწვევს დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით, ნაცვლად 30 ლარისა. ამდენად, სანქციის გამკაცრებასთან ერთად, ხსენებული სამართალდარღვევის პრევენციის მიზნით, განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს აღსრულების მექანიზმების სტაბილური და ეფექტიანი ფუნქციონირება, მათ შორის - ტექნოლოგიური საშუალებების გამოყენებითაც.

2.4.3. უსაფრთხო ინფრასტრუქტურა

2.4.3.1. საგზაო ქსელის უსაფრთხოების ხარისხი

საერთაშორისო კვლევების შედეგად დადგენილია, რომ არასათანადოდ მოწყობილი საგზაო ინფრასტრუქტურა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობის, სულ მცირე, 30%-ის გამომწვევი მიზეზია (Danish Road traffic Accident Investigation Board, 2014). ამასთან, iRAP-ის კვლევის შედეგად დადგენილია, რომ 2016 წლიდან 2024 წლამდე პერიოდში, 74 ქვეყანაში iRAP-ის პროტოკოლების განხორციელების ფარგლებში, საგზაო უსაფრთხოების ინფრასტრუქტურული გაუმჯობესებებისა და სიჩქარის შეზღუდვათა მოდიფიკაციების მეშვეობით, თავიდან იქნა არიდებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად გარდაცვალებისა და ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანების 700,000-მდე ფაქტი. აღსანიშნავია, რომ საგზაო ინფრასტრუქტურის iRAP-ის ვარსკვლავების მეთოდით შეფასების მიდგომა ზემოაღნიშნული შედეგის ერთ-ერთი მთავარი განმაპირობებელი ფაქტორია (ETSC,

2024). ხაზგასასმელია, რომ 2021 წელს ჩატარებული კვლევის თანახმად, საქართველოში გზების ქსელის 12% ქვეითად მოსიარულეთათვის, 12% ველოსიპედისტებისთვის, 12% მოტოციკლეტისტებისთვის, ხოლო 19% - ავტომობილის მძღოლებისთვის წარმოადგენს სამვარსკვლავიან ან უფრო მაღალი შეფასების მქონე გზას, რაც მნიშვნელოვანი გამოწვევაა ქვეყნის საგზაო ინფრასტრუქტურისთვის (World Bank, 2024a, p. 20).

ამასთან, გზების სისტემური აუდიტი და ინსპექტირება წარმოადგენს საგზაო ინფრასტრუქტურის კონტროლის ერთ-ერთ საკვანძო ინსტრუმენტს, რომელიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ქვეყანაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობისა და მისი სიმძიმის შემცირებაზე. გზების მდგომარეობის, დიზაინისა და ექსპლუატაციის პირობების რეგულარული შეფასება შესაძლებელს ხდის განხორციელდეს უსაფრთხოების რისკების დროული იდენტიფიცირება და პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვა, რაც საბოლოოდ ხელს უწყობს საგზაო უსაფრთხოების საერთო მდგომარეობის გაუმჯობესებას. შესაბამისად, მიზანშეწონილია გზების სისტემური აუდიტისა და ინსპექტირების განხორციელება როგორც საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებულ, ისე სხვა კატეგორიის საავტომობილო გზებზე.

აქვე, აღსანიშნავია, რომ 2019 წელს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მსოფლიო ბანკის ფინანსური მხარდაჭერით წარმატებით დანერგა iRAP-ის პროექტი, რომელსაც ახორციელებს მის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზების ქსელზე. 2019-2025 წლების განმავლობაში iRAP-ის პროექტებმა მოიცვა საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელი 1438 კმ-ის სიგრძის მონაკვეთები. iRAP-ის პროექტი ყოველწლიურად ხორციელდება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელის შერჩეულ მონაკვეთებზე, რომლის ფარგლებშიც მიმდინარეობს შესაბამისი გასამჯობესებელი ღონისძიებების დაგეგმვა და განხორციელება. აღნიშნული პროექტების ფარგლებში ხდება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თანამშრომლების iRAP აკრედიტაციების (კვლევა, კოდირება, ანალიზი) განახლება. ქვეყნის მასშტაბით iRAP-ის მეტად განვითარების მიზნით საჭიროა დამატებითი ღონისძიებების გატარება.

ბავშვის სუსტი ფიზიოლოგიური აღნაგობის, კონცენტრაციის შეზღუდული უნარის, მოძრაობის სიჩქარისა და მანძილის ადეკვატურად შეფასების სირთულე მნიშვნელოვნად ზრდის ბავშვების საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში მონაწილეობის, ასევე მათი მძიმე დაზიანების ან გარდაცვალების რისკს (Huelke, 1998, pp. 93-113). ევროპის ქვეყნებში ბოლო ათწლეულების განმავლობაში მნიშვნელოვნად გააქტიურდა მუშაობა სასკოლო ზონებში უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის

განვითარების, სიჩქარის შეზღუდვისა და კონტროლის მექანიზმების დანერგვის მიმართულებით. მიუხედავად ამისა, საერთაშორისო მასშტაბით, სკოლის მიმდებარე გზების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა კვლავ მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება, განსაკუთრებით იმ სახელმწიფოებში, სადაც სასკოლო ზონების მართვისთვის არ არის ჩამოყალიბებული მკაფიო სტანდარტი შესაბამისი სამართლებრივი რეგულირების სახით (Katoch et al., 2025, pp. 554-569).

აღსანიშნავია, რომ საქართველოში ამ ეტაპზე არ მოქმედებს საკანონმდებლო რეგულირების ჩარჩო, რომელიც მოაწესრიგებდა ისეთ საკითხებს, როგორიცაა სასკოლო ზონების ცნება, სასკოლო ზონებში არსებულ გზებზე სიჩქარეების ლიმიტები და სათანადო ინფრასტრუქტურული ღონისძიებების მოწყობა. შესაბამისად, რამდენადაც ეროვნულ კანონმდებლობაში არ არსებობს სასკოლო ზონის ცნება და სპეციალური რეგულირება, მუნიციპალიტეტები თავად ადგენენ სკოლებთან სიჩქარის მაქსიმალურ შეზღუდვას (ძირითადად 30 ან 40 კმ/სთ-ის სახით) (საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ, მე-7 მუხლის მე-3 პუნქტი). ამდენად, იმ შემთხვევაში, თუ საქართველოში მდებარე რომელიმე სკოლასთან არ მოქმედებს მსგავსი შეზღუდვა, ამგვარ დაურეგულირებელ ზონებში სიჩქარის შეზღუდვა ფუნქციონირებს 60 კმ/სთ-ის სახით (საქართველოს კანონი საგზაო მორაობის შესახებ, 33-ე მუხლის მე-7 პუნქტი).

2.4.3.2. „შავი წერტილების“ იდენტიფიცირება

გზებზე ე.წ. „შავი წერტილების“ იდენტიფიცირება წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების მართვის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან კომპონენტს, რომელიც მიმართულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებთან არსებული მომეტებული რისკების შემცირებისკენ.

აღსანიშნავია, „საავტომობილო გზების შესახებ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონით (საკანონდმებლო მაცნე, 01/07/2020, სარეგისტრაციო კოდი:310090000.05.001.019912) საკანონმდებლო დონეზე განისაზღვრა შავი წერტილის ცნება. ამასთან, დამტკიცდა „საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე შავი წერტილების აღმოფხვრისა და ამ გზებზე უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფის მიზნით შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელების წესი“ (საქართველოს კანონი საავტომობილო გზების შესახებ, 2025, 26^1 მუხლი). აქვე, შავი წერტილების იდენტიფიცირების მიზნით საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკურ დეპარტამენტში შეიქმნა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ანალიზის განყოფილება.

აღსანიშნავია, რომ 2024-2025 წლებში საქართველოში 8 შავი წერტილი და 22 პრობლემური მონაკვეთია გამოვლენილი (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, 2026). თუმცა, ამ მხრივ მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს შეზღუდული ფინანსური შესაძლებლობები.

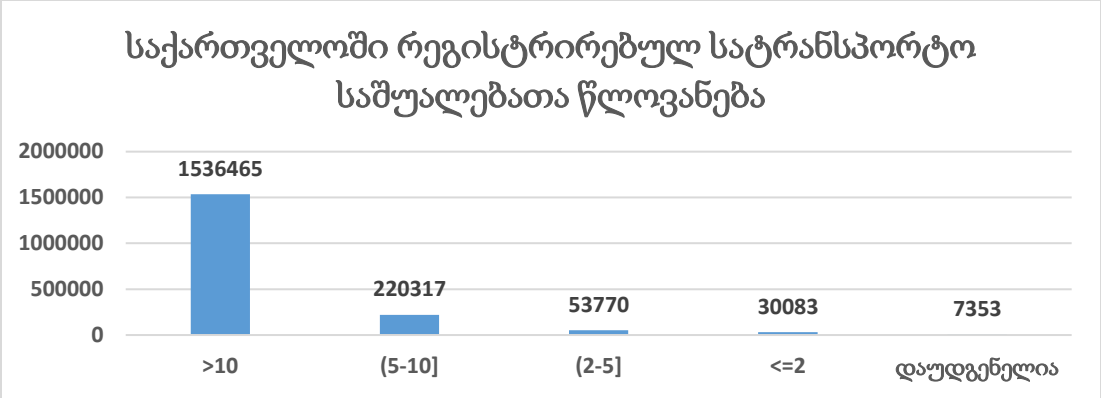
2.4.4 უსაფრთხო ტრანსპორტი

2.4.4.1. მოძველებული ავტოპარკი

დადგენილია, რომ სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც 10 წელზე ნაკლები წლოვანებისაა, გაცილებით უფრო ეფექტური უსაფრთხოების სისტემებით არიან აღჭურვილნი, ვიდრე 10 წლის და უფრო მეტი წლოვანების სატრანსპორტო საშუალებები. ამერიკის შეერთებული შტატების ტრანსპორტის დეპარტამენტის კვლევის შედეგად დადგენილია, რომ 1960 წლიდან 2012 წლამდე უსაფრთხოების სისტემების დახვეწის შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მონაწილე 600,000-მდე ადამიანს შეუნარჩუნდა სიცოცხლე (National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), n. d.; NHTSA, 2013).

საქართველოში, ბოლო წლებში, არაერთი მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადაიდგა ავტოპარკის განახილების კუთხით. ამასთან, აღსანიშნავია, 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 სამოქმედოდ შემოღების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 28 ივნისის №238 დადგენილებით ქვეყანაში დაინერგა ავტომობილის ემისიის EURO V-ის სტანდარტი, რამაც საქართველოში ავტოპარკის განახლების პროცესს მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი. მიუხედავად პროგრესისა, საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაახლოებით 90% 10 წელზე მეტი წლოვანებისაა, რაც თავის მხრივ, მნიშვნელოვანი გამოწვევაა საგზაო უსაფრთხოებისათვის. (იხ. დიაგრამა 17).

დიაგრამა 17. საქართველოში რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებათა წლოვანება.



2.4.4.2. სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება

საქართველოში არსებული ავტოპარკის განახლებისა და უსაფრთხოების სტანდარტის განვითარებასთან დაკავშირებით აღნიშვნას საჭიროებს სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა, რომელიც 2019 წლიდან სრულად გავრცელდა საქართველოში რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე. მიუხედავად რეფორმის ფარგლებში არსებული გამოწვევებისა, შესაბამისი ინტერვენციების გზებით პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა შესაძლოა ჩაითვალოს წარმატებულად ავტოპარკის ტექნიკურ გამართვის კუთხით. ამასთან, 2025 წლის მონაცემებით, სულ განხორციელდა 1,337,777 სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური ინსპექტირება, საიდანაც გამართული სატრანსპორტო საშუალება აღმოჩნდა 997,161, გაუმართავი - 334,658, ხოლო 5,958 სატრანსპორტო საშუალებას აეკრძალა გადაადგილება. დახარვეზების მაჩვენებელი 2019 წლისათვის შეადგენდა 56%-ს, ხოლო 2025 წლისთვის ზემოაღნიშნული მაჩვენებელი შეადგენს 25.46%-ს, შესაბამისად, მაჩვენებელი გაუმჯობესებულია 30.54%-ით. ამასთან, 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის საანგარიშო პერიოდში დაიხვეწა განმეორებითი ინსპექტირებასთან დაკავშრებული საკითხები, ინსპექტირებას დაექვემდებარა სატრანსპორტო საშუალების ხმაურის კომპონენტი, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში შევიდა ცვლილებები და გამკაცრდა სანქციები იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის (ან სხვა პირისთვის სამართავად გადაცემისთვის/საექსპლუატაციოდ დაშვებისთვის), რომელსაც არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება მონიტორინგს დაექვემდებარა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრები და სხვა.

ამასთან, როგორც უკვე აღინიშნა, ბოლო წლებში მნიშვნელოვნად გაიზარდა მოტოციკლის მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პროცენტული მაჩვენებელი, რაც მიუთითებს მოტოტრანსპორტის უსაფრთხო ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული გამოწვევების აქტუალობას.

უსაფრთხო ტრანსპორტი პირველ რიგში მოიაზრებს უსაფრთხო საბურავს, რომელიც ავტომობილსა და გზის ზედაპირს შორის კონტაქტის უზრუნველმყოფ ერთადერთ ელემენტს წარმოადგენს (Neamtu, 2024, pp. 1088-1101). აღსანიშნავია, რომ „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №510 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის №627 დადგენილებით, პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებარა სატრანსპორტო საშუალებაზე განთავსებული საბურავების ვადა, შედეგად, მნიშვნელოვან ხარვეზად მიიჩნევა თუ საბურავის გამოშვების თარიღიდან გასულია 10 წელი ან შეუძლებელია საბურავის გამოშვების თარიღის წაკითხვა. ზემოაღნიშნულ რეგულაციას დადებითი ეფექტი ჰქონდა ტრანსპორტის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, თუმცა, საქართველოში კვლავ გამოწვევაა მეორადი და უხარისხო საბურავების ექსპლუატაციის საკითხი.

2.4.4.3. ავტოსადგურებისა და სატრანსპორტო ოპერატორებთან დაკავშირებული გამოწვევები

საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანის და ტვირთის გადაზიდვის სფეროს მოწესრიგების მიზნით, 2023 წელს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო მნიშვნელოვანი საკანონმდებლო პაკეტი (საქართველოს კანონი, „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე, 2023), რომელიც ითვალისწინებს საავტომობილო გზით ქვეყნის შიდა რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის (გარდა, ნებისმიერი სამგზავრო გადაყვანისა, რომელიც სრულდება მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში) და საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის სანებართვო სისტემაში მოქცევას, საერთაშორისო გადაყვანა/გადაზიდვის პროცესის მარეგულირებელი ნორმების დახვეწას და ავტოსადგურების სერტიფიცირებას. ამასთან, სხვა მნიშვნელოვან პირობებთან ერთად, საგზაო უსაფრთხოების მეტად განვითარების მიზნით, განახლებული სანებართვო და სასერტიფიკაციო მოთხოვნები შეეხო, როგორც უშუალოდ სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებას, ასევე მძღოლების ჯანმრთელობის და ნარკოლოგიური თრობის პრევენციასთან დაკავშირებულ საკითხებს.

აქვე, 2024 წელს, საქართველოს მთავრობის შესაბამისი ნორმატიული აქტებით დადგინდა გარდამავალი ეტაპები, როგორც სატრანსპორტო ოპერატორებისთვის, ასევე ავტოსადგურებისათვის. თუმცა, აღსანიშნავია, რომ მიუხედავად კერძო სექტორისთვის განსაზღვრულ გარდამავალი პერიოდისა (რომელიც დასრულდა 2025 წლის 1 ივნისს), 2026 წლის 3 ივლისის მდგომარეობით მხოლოდ 20 ავტოსადგურს გააჩნია სერტიფიკატი და კვლავ გამოწვევაა ავტოსადგურების სასერტიფიკაციო

რეჟიმში მოქცევის საკითხი. აქვე, რეგულირების მიღმაა დარჩენილი საქართველოში ქვეყნის შიდა სატვირთო გადაზიდვების განმახორციელები პირები.

კომერციული მიზნით ტვირთის გადაზიდვაში და მგზავრთა გადაყვანაში ჩართული პირების კვალიფიკაციასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანი საკანონმდებლო პაკეტი იქნა დამტკიცებული 2022 წელს (საქართველოს კანონი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე, 2022). შედეგად, სამართლებრივ ჩარჩოში მოექცა სატრანსპორტო საშუალებით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვაში ან/და საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვაში ჩართულ პირთა საწყისი კვალიფიკაციის მინიჭებასთან და პერიოდულ გადამზადებასთან დაკავშირებული საკითხები. ასევე, დარეგულირდა ხსენებულ საკითხთებთან დაკავშირებით სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭებისა და მისი ფუნქციონირებისა და გაუქმების წესები (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანება №1-1/426, 2022). მიუხედავად საკანონმდებლო ცვლილებებისა, მძღოლის პროფესიული კომპეტენტურობის დამადასტურებელი სერტიფიკატის (CPC მძღოლი) მოთხოვნა სავალდებულოა მხოლოდ ECMT სანებართვო დოკუმენტის აღების შემთხვევაში (საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება №51/ნ, 2025) და რეგულირების მიღმაა დარჩენილი მძღოლის ამავე კვალიფიკაციის მოთხოვნა სხვა სახის საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებში ან საერთაშორისო სამგზავრო გადაყვანებში ან ქვეყნის შიდა რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანებში.

2.4.4.4. ტაქოგრაფი და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობა

საქართველო 2011 წელს შეუერთდა 1970 წლის 1 ივლისს ჟენევაში ხელმოწერილ ევროპის შეთანხმებას (AETR) ,,საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ (United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), 2011). ამასთან, ხსენებული შეთანხმების იმპლემენტაციის მიზნით 2013 წელს საქართველოს მთავრობის დადგენილებით დამტკიცდა „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების” ტექნიკური რეგლამენტი (საქართველოს მთავრობის დადგენილება №407, 2013). აქვე, 2013 წელს განხორციელებული ცვლილების საფუძველზე (საკანონმდებლო მაცნე, 13/12/2013, სარეგისტრაციო კოდი: 020000000.05.001.017225), საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 127^1 მუხლს დაემატა მე-7 ნაწილი რომლის თანახმადაც ხსენებული რეგულაციის დარღვევისათვის გათვალისწინებულ იქნა 500 ლარიანი ჯარიმა. თუმცა, მიუხედავად საკანონმდებლო ჩარჩოს შექმნისა, 2017-2024 წლებში მხოლოდ 9-ჯერ მოხდა სანქციის გამოყენება (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2026). აღსრულების მექანიზმის მეტად

დახვეწის მიზნით, საქართველოს პარლამენტმა, 2024 წელს მიიღო მნიშვნელოვანი საკანონმდებლო პაკეტი, რომელიც, სხვა მნიშვნელოვან საკითხებთან ერთად, უზრუნველყოფს AETR-ის მონიტორინგის სისტემის გაძლიერებას. თუმცა, მიუხედავად გზებზე მონიტორინგის მიზნით განხორციელებული საკანონმდებლო ცვლილებებისა, კვლავ გამოწვევას წარმოადგენს ტაქოგრაფისა და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილების ქვეყნის შიგნით სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვაზე გავრცელების საკითხი. ამასთან, წარმოდგენილ გამოწვევის საპასუხოდ, „ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №4 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 31 დეკემბრის №651 დადგენილების საფუძველზე, მნიშვნელოვანი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული ქვეყნის შიდა რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაში ჩართულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის 2027 წლიდან, ეტაპობრივად, ტაქოგრაფისა და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობის გამოყენების ვალდებულების გაჩენასთან დაკავშირებით. აქვე, ხსენებული რეგულაციის იმპლემენტაზიიც მიზნით, გამოწვევას წარმოადგენს ის ფაქტი, რომ დღეის მდგომარეობით, საქართველოში არ არსებობს სიჩქარის შემზღუდველ მოწყობილობასთან დაკავშირებული სერვისების განმახორციელებელი უფლებამოსილი სახელოსნო.

2.4.4.5. ავტომობილებისა და ავტონაწილების სტანდარტი

„თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის და იმ მოწყობილობების და ნაწილების საგნებისათვის, რომლებიც შესაძლებელია, დაყენდეს ან/და გამოყენებულ იქნეს თვლიან სატრანსპორტო საშუალებებზე, ერთგვაროვანი ტექნიკური მიწერილობების მიღების და ამ მიწერილობების საფუძველზე გაცემული ოფიციალური დამტკიცების ურთიერთაღიარების პირობების შესახებ“ გაეროს 1958 წლის შეთანხმების იმპლემენტაციის მიზნით, მნიშვნელოვანი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული 2023 წელს, კერძოდ „ტექნიკური რეგლამენტის – სატრანსპორტო საშუალებისა და ავტონაწილების ტიპის დამტკიცების წესის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 16 იანვრის №15 დადგნილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით, ავტომწარმოებლებს გაუჩნდათ შესაძლებლობა გაეროს რეგულაციების დაცვით საქართველოში განახორციელონ ავტომობილებისა და ავტონაწილების წარმოება. თუმცა, აღსანიშნავია, რომ ხსენებული ტექნიკური რეგლამენტით, რეგულირების მიღმაა დარჩენილი საქართველოს ბაზარზე განთავსების მიზნით ავტომობილებისთვის და ავტონაწილებისთვის შესაბამისი სტანდარტის დაწესების საკითხები. აქვე, გასათვალისწინებელია, რომ ავტომობილში სტაბილური ელექტრონული სისტემის (ESC) ინტეგრაცია იწვევს ფატალური საგზაო-

სატრანსპორტო შემთხვევების დაახლოებით 32-38%-ით პრევენციას (Hynd et al., 2019, pp. 28-29), აირბაგი ამცირებს მძღოლისა და წინა სავარძელზე მჯდომი მგზავრის სიკვდილის რისკს 30%-ით (Mueller, 2025) ხოლო, ბლოკირებადი სამუხრუჭე სისტემა (ABS) 20-25%-ით ამცირებს ფატალურ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებს (NHTSA, 1994, p. 3). ამდენად, სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ შესაბამისი სტანდარტის არ არსებობა ქმნის საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ დამატებით რისკებს.

ფალსიფიცირებული ან უხარისხო ავტონაწილები არ მზადდება ორიგინალი მწარმოებლის სპეციფიკაციების შესაბამისად, ისინი არ ექვემდებარებიან 1958 წლის შეთანხმებით გათვალისწინებული ტიპის დამტკიცების პროცედურებს და ვერ ასრულებენ შესაბამისი ავტომობილის უსაფრთხოების დიზაინით გათვალისწინებულ ფუნქციას, რაც ზრდის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანის დაღუპვისა და მძიმედ დაზიანების რისკებს. აღსანიშნავია, რომ ამერიკის შეერთებული შტატების ტრანსპორტის უსაფრთხოების ფედერალური სააგენტოს (NHTSA) მიერ დადგინდა, რომ ავტომობილში განთავსებული ფალსიფიცირებული „აირბეგის“ მიზეზით დაიღუპა რამდენიმე ადამიანი (Moss, 2025). საქართველოში შესაბამისი ტექნიკური სტანდარტების არარსებობის პირობებში იზრდება ბაზარზე ფალსიფიცირებული, არასერტიფიცირებული და უსაფრთხოების მოთხოვნებთან შეუსაბამო ავტონაწილების განთავსების რისკი, რაც პოტენციურად საფრთხეს უქმნის საგზაო მოძრაობაში ჩართულ პირთა სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას.

2.4.5. სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სისტემა

გამართული სასწრაფო სამედიცინო დახმარება უსაფრთხო სისტემის მიდგომის ერთ-ერთი ძირითადი კომპონენტია. საერთაშორისო კვლევის მიხედვით დადასტურებულია, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა 50% იღუპება შემთხვევიდან რამდენიმე წუთში (European Road Safety Charter, n. d.). აქედან გამომდინარე, ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების სისტემის გამართული ფუნქციონირებისთვის აუცილებელია სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სისტემის ეფექტურობა.

საქართველოში ბოლო წლებში ჯანდაცვის სექტორი მნიშვნელოვნად განვითარდა და გადაუდებელი სასწრაფო სამედიცინო დახმარების მიწოდების პროცესი მეტად თანმიმდევრული გახდა. ამასთან, წინგადადგული ნაბიჯია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ჰოსპიტალიზებული პაციენტებისთვის დაზიანების ხარისხის შემფასებელი MAIS3+ შკალის დანერგვაც. კერძოდ, 2025 წელს დაინერგა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ჰოსპიტალიზებული პაციენტებისთვის ევროკომისიის მიერ მოწოდებული დაზიანების ხარისხის შემაფასებელი MAIS3+-ს შკალა. შედეგად, სტაციონარიდან გასული ავადმყოფის აღრიცხვის ფორმა 066-ის ელექტრონულ ვერსიაში დაემატა საჭირო ცვლადები და MAIS3+ შკალის

მაკონვერტირებელი პროგრამა. ამასთან, განხორციელდა მონაცემთა ხარისხის მონიტორინგი, მონაცემთა ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით კლინიკის სტატისტიკოსებსა და მენეჯერებს ჩაუტარდათ წერილობითი, სატელეფონო და ონლაინ ინსტრუქტაჟი.

თუმცა, მიუხედავად ზემოაღნიშნული პროგრესისა, კვლავაც, გამოწვევად რჩება სამედიცინო დახმარების ხარისხის დონის სხვაობა ქვეყნის სხვადასხვა რეგიონებისთვის და ქვეყანაში ტრავმების ერთიანი რეესტრის არარსებობა.

სტრატეგიული ხედვა და სექტორული პრიორიტეტები

3. ხედვა

ხედვა - საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად ადამიანის დაღუპვისა და ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანებისგან თავისუფალი გზები.

3.1. მიზანი

სტრატეგიის მიზანს წარმოადგენს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება.

ზემოაღნიშნული მიზნის მისაღწევად აუცილებელი ფაქტორია საგზაო უსაფრთხოების დარგში ჩართული სახელმწიფო ორგანოების, სამოქალაქო საზოგადოებისა და საქართველოს მოქალაქეების მხარდაჭერა. შერჩეული სექტორული პრიორიტეტების შეთანხმება განხორციელდა საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის მიერ მისი სამუშაო ჯგუფის წარდგინებით, რომელშიც ჩართულნი არიან საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებები (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, 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, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია).

ამოცანა 1.1 საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა

1.1.1. წამყვანი უწყების განსაზღვრა

როგორც უკვე აღინიშნა, საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი უწყების ფუნქციების ეფექტური რეალიზაციისთვის საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკას წარმოადგენს სპეციალური დამოუკიდებელი სახელმწიფო სააგენტოს არსებობა, რომელიც პასუხისმგებელია მხოლოდ საგზაო უსაფრთხოებაზე (Maciejewski et al., 2023a, pp. 21-24). აღნიშნულის გათვალისწინებით, გაგრძელდება მუშაობა საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი უწყების განვითარების მიმართულებით, რომელიც აღჭურვილი იქნება შესაბამისი მანდატით, ასევე სათანადო ფინანსური, ადამიანური

და მატერიალურ-ტექნიკური რესურსებით, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ზემოაღნიშნული ფუნქციების ეფექტური განხორციელება და, შედეგად, ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობის გაუმჯობესება.

1.1.2. საგზაო უსაფრთხოების დაფინანსების სტაბილური სისტემის ჩამოყალიბება

საგზაო უსაფრთხოების სფეროში არსებული არასაკმარისი და არასტაბილური დაფინანსების გამოწვევის საპასუხოდ, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ განხორციელებული ანალიზის შედეგების გათვალისწინებით, გაგრძელდება მუშაობა საგზაო უსაფრთხოებისათვის განკუთვნილი დამოუკიდებელი საბიუჯეტო მექანიზმის ჩამოყალიბების მიმართულებით, რომელიც უზრუნველყოფს რესურსების მიზნობრივ მიმართვას მხოლოდ საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაფინანსებაზე. აღნიშნული პროცესის ფარგლებში ასევე განხორციელდება საგზაო უსაფრთხოების ბიუჯეტის დაფინანსების მდგრადი და სათანადო წყაროების იდენტიფიცირება.

1.1.3. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მრავალდარგობრივი შესწავლა

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა მრავალდარგობრივი შესწავლა (Multidisciplinary Crash Investigation – MDCI) წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების მართვის ერთ-ერთ ყველაზე განვითარებულ, თანამედროვე და მტკიცებულებებზე დაფუძნებულ მიდგომას. მისი ძირითადი მიზანია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა გამომწვევი მიზეზების სიღრმისეულ, სისტემურ და ემპირიულ მონაცემებზე დაფუძნებული ანალიზი, რომლის საფუძველზეც, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა პრევენციული მიზნებისთვის, სახელმწიფო ორგანოებისთვის ყალიბდება შესაბამისი რეკომენდაციები და წინადადებები. აღნიშნული მიდგომა ეფუძნება სხვადასხვა დარგის სპეციალისტთა მრავალდარგობრივ თანამშრომლობას. კვლევის პროცესში ერთიან ანალიტიკურ ჩარჩოში ინტეგრირდება სამართალდამცავი ორგანოების, სამედიცინო სფეროს წარმომადგენლების, სატრანსპორტო და საგზაო ინფრასტრუქტურის ინჟინრების, მონაცემთა ანალიტიკოსებისა და საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის განმსაზღვრელი სუბიექტების პროფესიული ცოდნა და პრაქტიკული გამოცდილება. შედეგად, ამგვარი მიდგომა ქმნის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მაქსიმალურად სრულყოფილი და ობიექტური ანალიზის შესაძლებლობას. MDCI-ის ეფექტური დანერგვა და გამოყენება უზრუნველყოფს საგზაო უსაფრთხოების სისტემის მართვის უფრო ზუსტ, მიზნობრივ და ეფექტურ დაგეგმვას, რაც ხელს უწყობს პრევენციული პოლიტიკის განვითარებას და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სიმძიმისა და სიხშირის შემცირებას (UNECE, 2022, pp. 2-3).

აღნიშნული მიდგომის ფარგლებში, საერთაშორისო პრაქტიკის შესაბამისად, საგზაო უსაფრთხოების ცენტრალურ ორგანოს აკისრია მაკოორდინირებელი როლი.

კერძოდ, მისი ფუნქცია მოიცავს შესაბამის სახელმწიფო უწყებებს შორის ინსტიტუციური თანამშრომლობის ორგანიზებას/ხელშეწყობას, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა მრავალდარგობრივი კვლევის ჯგუფების ფორმირებას, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი ფაქტორების კომპლექსურ და სისტემურ ანალიზსა და პრევენციული ხასიათის რეკომენდაციების შემუშავებას. ამასთან, ცენტრალური ორგანო უზრუნველყოფს უწყვეტ და სტრუქტურირებულ კომუნიკაციას პროცესში ჩართულ სახელმწიფო ორგანოებთან, რაც მიზნად ისახავს მრავალდარგობრივი შესწავლის შედეგად შემუშავებული წინადადებების ეტაპობრივ, კოორდინირებულ და ეფექტურ იმპლემენტაციას პრაქტიკაში (UNECE, 2022, p. 9).

აღსანიშნავია, რომ ამ ეტაპზე საქართველოში არ ფუნქციონირებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შესწავლის მსგავსი მეთოდი, რაც მნიშვნელოვნად ართულებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა გამომწვევი ფაქტორების იდენტიფიცირებისა და სამომავლოდ შედეგებზე ორიენტირებული და ეფექტური ინტერვენციების განხორციელების პროცესს. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, დაიწყება მუშაობა MDCI-ის საქართველოში იმპლემენტაციასთან დაკავშირებით.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საგზაო უსაფრთხოების ცენტრალური ორგანოს დამოუკიდებელ სააგენტოდ ჩამოყალიბების შემდგომ, იგეგმება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა მრავალდარგობრივი შესწავლის მოდელის დანერგვა. ამასთან, ხსენებული სააგენტოს ბაზაზე შეიქმნება სპეციალური სამუშაო ჯგუფი, რომელიც დაკომპლექტებული იქნება პოლიციის, ჯანდაცვის, საავტომობილო ტრანსპორტის, გადაუდებელი დახმარებისა და საგზაო ინფრასტრუქტურის სფეროების პროფესიონალებით. საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით, ადამიანის გარდაცვალებით დასრულებული თითოეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შემდგომ, სამუშაო ჯგუფი ადგილზე განახორციელებს შემთხვევის გამომწვევ ფაქტორებთან დაკავშირებით დეტალურ კვლევას, მოამზადებს ანალიტიკურ დასკვნას და საგზაო უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად პრევენციული მიზნებისთვის წარუდგენს რეკომენდაციებს შესაბამის სახელმწიფო უწყებებს. გარდა ამისა, სააგენტოს მიეცემა შესაძლებლობა, ხელმისაწვდომი ემპირიული მონაცემების საფუძველზე, საგზაო უსაფრთხოების ბიუჯეტის ფარგლებში, უზრუნველყოს შესაბამისი ინტერვენციების დაგეგმვა და განხორციელება შესაბამის უწყებებთან თანამშრომლობის გზით.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა მრავალდარგობრივი შესწავლის (MDCI) მექანიზმის დანერგვა, შავი წერტილების იდენტიფიცირებისა და ანალიზის სისტემასთან ინტეგრირებულად, შექმნის საგზაო უსაფრთხოების სფეროში მონაცემებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღების მყარ საფუძველს რაც შესაძლებელს გახდის ეფექტური, მიზნობრივი და პროაქტიული პრევენციული

ღონისძიებების დაგეგმვასა და განხორციელებას, საგზაო უსაფრთხოების სფეროში არსებული რესურსების რაციონალურ გამოყენებასა და ინტერვენციების შედეგიანობის გაზრდას.

1.1.4. საგზაო უსაფრთხოების ერთიანი ელექტრონული მონაცემთა ბაზა

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ არსებული მონაცემები საშუალებას იძლევა მოხდეს საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით არსებული პრობლემების იდენტიფიცირება და მათი გათვალისწინებით დაისახოს ამოცანები ან/და დაიგეგმოს კონკრეტული ღონისძიებები/აქტივობები.

საერთაშორისო კვლევის მიხედვით, ზემოაღნიშნული ტიპის მონაცემთა ბაზის ფუნქციონირების ერთ-ერთ საუკეთესო მოდელად მიჩნეულია შვედეთის მონაცემთა ბაზებზე წვდომის გაზიარების ცენტრალიზებული სისტემა, რომელშიც ასახულია საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით საპოლიციო, სამედიცინო, საექსპერტო და სხვა სახის მონაცემები. ზემოაღნიშნული ინფორმაცია ხელმისაწვდომია საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკაში ჩართული ყველა სახელმწიფო აქტორისთვის. შვედეთში მონაცემთა შეგროვებისა და გაზიარების ამგვარი მეთოდი მნიშვნელოვნად ამარტივებს საგზაო უსაფრთხოების შესაბამისი პოლიტიკის დაგეგმვასა და საგზაო უსაფრთხოებაში ჩართულ ორგანოთა უწყებათაშორისი კოორდინაციის დონეს (Maciejewski et. al., 2024 pp. 30-31).

აღსანიშნავია, რომ გაგრძელდება მუშაობა რათა საქართველოშიც შეიქმნას მსგავსი სახის მონაცემთა ბაზა, რომელშიც თავს მოიყრის მთელი ქვეყნის მასშტაბით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ არსებული დეტალური მონაცემები და საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის შემუშავებაში ჩართული უწყებებისთვის უზრუნველყოფილი იქნება ზემოაღნიშნულ მონაცემთა ხელმისაწვდომობა. ამ მხრივ, ასევე იგეგმება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ მონაცემთა შეგროვების სისტემის შემდგომი განვითარება და CADaS სისტემის საქართველოში სრულად იმპლემენტაცია.

1.1.5. ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემები (ITS)

ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემები თანამედროვე საგზაო უსაფრთხოების მართვის პროცესში ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტია. ზემოაღნიშნული სისტემების მეშვეობით საგზაო მოძრაობის ეფექტიან ორგანიზებასთან ერთად, შესაძლებელი ხდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა თავიდან არიდება. გარდა ამისა, ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემის დანერგვა, როგორიცაა მაგალითად, ადაპტირებადი შუქნიშნის სისტემები, შესაძლებლობას იძლევა რეალურ დროში დარეგულირდეს მოძრაობის ნაკადი და პრიორიტეტი მიენიჭოს გზის მოწყვლადი ჯგუფებს - ქვეითებისა და

ველოსიპედისტების უსაფრთხო გადაადგილებას (U. S. Department of Transportation, 2025b). საქართველოში ITS სისტემების იმპლემენტაცია აქტიურად მიმდინარეობს ქალაქ თბილისის მასშტაბით. აღსანიშნავია, რომ 2022-2025 წლებში გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (KFW) მხარდაჭერით მიმდინარეობდა მოძრაობის მართვის კონტროლის ცენტრის დეტალური დიზაინის შემუშავება. 2026 წლის ბოლომდე დაგეგმილია ცენტრის აპარატურული განახლება და სასერვერე ინფრასტრუქტურის მოწყობა. აქვე, 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 ადაპტირებული სისტემით. მთლიანი პროექტის დასრულების დროის სავარაუდო პერიოდად განიხილება 2028 წლის III-IV კვარტალი.

ასევე, ამჟამად აქტიურად ხორციელდება ძირითადი სატრანსპორტო დერეფნების - E60 და E70 აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალების - მშენებლობისა და მოდერნიზაციის სამუშაოები, რომელიც დასკვნით ფაზაშია, სადაც მრავალი გვირაბი და ხიდია აშენებული და დაგეგმილი. E60 ავტომაგისტრალის შემადგენელ ნაწილს წარმოადგენს საერთაშორისო მნიშვნელობის (ს-1) თბილისი-სენაკი-ლესელიძის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ88-კმ183 (გორი-არგვეთა) მონაკვეთი. აღნიშნულ მონაკვეთზე არსებული გვირაბები აღჭურვილია ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემებით (ITS) და განგრძობად რეჟიმში მიმდინარეობს აღნიშნული სისტემების სრულყოფა. ამ მიმართულებით ITS ტექნოლოგიები უზრუნველყოფს კრიტიკული ინფორმაციის მიღებას - კერძოდ, ამინდის პირობები, სატრანსპორტო ნაკადები, გვირაბებში შესაძლო საფრთხეები - რაც საშუალებას აძლევს მართვის პუნქტს მიიღოს სწრაფი, მართებული და მიზანმიმართული გადაწყვეტილებები. გარდა ამისა, ისინი ხელს უწყობენ ინციდენტების მართვასა და რეაგირებას, რაც ზრდის სატრანსპორტო ნაკადების გამტარუნარიანობას და მართვის ეფექტურობას.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებულ სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულებაში - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტში იგეგმება ეროვნული საავტომობილო გზების კონტროლის ცენტრის შექმნა და მისი ზემოაღნიშნული ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემებით აღჭურვა, რომლის შენობისთვისაც კონცეპტუალური დიზაინი უკვე მომზადებულია. შესაბამისად, აღნიშნული პროცესის დასრულება შექმნის ITS-ის გამოყენების მყარ ინფრასტრუქტურულ საფუძველს.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით გაგრძელდება მუშაობა საინფორმაციო ტექნოლოგიებისა და ინტელექტუალური სატრანსპორტო სისტემების (ITS) დანერგვისა და განვითარების მიმართულებით, საერთო სარგებლობის გზებსა და სხვა მუნიციპალიტეტებშიც.

1.1.6. საქართველოს კანონმდებლობის დაახლოება ევროკავშირის შესაბამის სამართლებრივ აქტებთან

კვლავ აქტიურად წარიმართება „ ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის“ ასოცირების შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული, საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებასთან დაკავშირებული სამართლებრივ აქტებთან ეროვნული კანონმდებლობის დაახლოების პროცესი. ასევე, განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმობა საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით ტრანსპორტის გაერთიანებასთან (Transport Community) აქტიურ თანამშრომლობას და ტრანსპორტის გაერთიანების დამფუძნებელი ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ევროკავშირის სამართლებრივი აქტების შემდგომში იმპლემენტაციას.

ამოცანა 1.2 საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება

1.2.1. სიჩქარის გადაჭარბება

გაგრძელდება საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრ „112“-თან ერთობლივი კოორდინაციით ეროვნული ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის გაუმჯობესება და ახალი მოწყობილობების დამონტაჟება მთელი ქვეყნის მასშტაბით და განსაკუთრებით იმ მონაკვეთებზე, სადაც არსებობს სიჩქარის გადაჭარბების მაღალი რისკი. ამასთან, პრევენციული და საგანმანათლებლო სოციალური კამპანიების საშუალებით, იგეგმება საზოგადოების ცნობიერების ამაღლება სიჩქარის გადაჭარბების რისკებთან დაკავშირებით. ასევე, რამდენადაც სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებით პრაქტიკაში ეფექტურად არ ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალების მართვის მოწმობისთვის მინიჭებულ ქულათა რაოდენობის შემცირება, სიჩქარის გადაჭარბების პრევენციისა და მდგრადი აღსრულების მექანიზმის შექმნის მიზნით, გაგრძელდება მუშაობა ვიდეოკამერების მიერ დაფიქსირებული სიჩქარის გადაჭარბების საპასუხოდ მძღოლებისთვის მართვის მოწმობით მინიჭებული ქულების შემცირების სისტემის დანერგვასთან დაკავშირებით.

ამასთან, როგორც უკვე აღინიშნა, სატრანსპორტო საშუალებათა სიჩქარის ეფექტური მენეჯმენტის შედეგად შესაძლოა შემდეგი სახის სარგებლის მიღება:

- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა და მათ შედეგად გარდაცვლილ/დაშავებულ პირთა რაოდენობისა და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებთან დაკავშირებული სოციალურ-ეკონომიკური ზიანის შემცირება;
- ჰაერის დაბინძურების, საწვავის გადაჭარბებული მოხმარებისა და ხმაურის შემცირება;
- ქალაქის გზებზე სტაბილური და უწყვეტი მოძრაობის შედეგად, სატრანსპორტო საშუალებათა მობილობის ხარისხის მნიშვნელოვანი გაუმჯობესება;
- ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებით მოსარგებლეებისა და ქვეითად მოსიარულეთა მობილობის გაუმჯობესება.

გარდა ამისა, საქართველოს გზებზე მოძრაობის სიჩქარის შემცირების მიზნით, გაგრძელდება მუშაობა დასახლებულ პუნქტებში მაქსიმალური დასაშვები სიჩქარის ლიმიტების და სიჩქარის დასაშვები გადაჭარბების (ტოლერანტობის) ზღვარის შემცირებასთან დაკავშირებით. თუმცა, მხოლოდ სიჩქარის ზღვარის შემცირება არ არის საკმარისი სიჩქარის გადაჭარბების პრობლემის აღმოსაფხვრელად. ამდენად, გაგრძელდება შესაბამისი სისტემური მიდგომის ეტაპობრივად დანერგვა, რომელიც მოიცავს: საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას; მკაცრი, პროპორციული და თანმიმდევრული სანქციების შემოღებას სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებით, მათ შორის ქულათა სისტემის მექანიზმის მეტად ეფექტურად გამოყენების სახით; საზოგადოებრივი ცნობიერების ამაღლებას; გზებზე, ე.წ. შავი წერტილების იდენტიფიცირებას და სხვა.

1.2.2. ავტომობილის მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის ან/და არაფხიზელ მდგომარეობაში

არაფხიზელ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვის პრევენციისათვის საერთაშორისო გამოცდილება აჩვენებს, რომ ეფექტურია ინტეგრირებული, მრავალმხრივი მიდგომა, რომელიც აერთიანებს როგორც მკაფიო სამართლებრივ რეგულაციებს, ისე მათ პრაქტიკულ აღსრულებას.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, გაგრძელდება იმ პრევენციული და სამართალდამრღვევზე ორიენტირებული ღონისძიებების განხორციელება, რომლებიც უზრუნველყოფს არაფხიზელ მდგომარეობაში მყოფი მძღოლების ეფექტურ გამოვლენას, შესაბამისი სამართლებრივი რეაგირების განხორციელებას და მძღოლთა ცნობიერების ამაღლებას. ამასთანავე, განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმობა ნარკოტიკული თრობის მდგომარეობაში ავტომობილის მართვასთან დაკავშირებული სამართალდარღვევების გამოვლენის შესაძლებლობების გაძლიერებას, მათ შორის, ქვეყნის მასშტაბით ნარკოტიკული საშუალებების გამოვლენის სპეციალური ტექნიკური საშუალებების ეტაპობრივ დანერგვასა და

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს თანამშრომელთა გადამზადებას მსგავსი მდგომარეობის მქონე მძღოლების იდენტიფიცირების გაუმჯობესების მიზნით.

ასევე, გაგრძელდება მუშაობა ტექნოლოგიური ინოვაციების დანერგვასთან დაკავშირებით, როგორიცაა ავტომობილში ე.წ. „ალკოჰოლური ბლოკირების მოწყობილობების“ (Alcohol Interlocks) იმპლემენტაცია, რომლებიც მძღოლს არ აძლევს სატრანსპორტო საშუალების ძრავის ამოქმედების საშუალებას, იმ შემთხვევაში, თუ მის ორგანიზმში ალკოჰოლის შემცველობა აღემატება კანონმდებლობით დასაშვებ ნორმას. ამდენად, საქართველოს ბაზარზე ავტომობილის განთავსებისათვის შესაბამისი სტანდარტის დადგენისას იგეგმება ზემოაღნიშნული კომპონენტის გათვალისწინება.

1.2.3. უსაფრთხოების ღვედების გამოყენება

თანამედროვე საგზაო უსაფრთხოების კონტექსტში, უსაფრთხოების ღვედების გამოყენება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად სიკვდილიანობისა და მძიმე ტრავმების თავიდან აცილების ერთ-ერთ ძირითად ინსტრუმენტად მიიჩნევა.

ამასთან, კვლევების მიხედვით, უკანა სავარძელზე მყოფი მგზავრების მიერ უსაფრთხოების ღვედის გამოყენება მნიშვნელოვან როლს ასრულებს როგორც თავად აღნიშნული მგზავრების, ისე წინა სავარძელზე მყოფი პირების სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვაში (Bose et al., 2013). ამდენად, განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ავტომობილის უკანა სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების სავალდებულო წესის დამკვიდრება და მისი შესაბამისი რეგულირება. აქვე, საზოგადოებაში უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების მაღალი დონის კულტურისა და გამოყენების მდგრადი მაჩვენებლის მისაღწევად აუცილებელია სახელმწიფოს მიერ კომპლექსური ნაბიჯების გადადგმა. ამდენად, იგეგმება ზემოაღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით სათანადო ნორმატიული ბაზის ჩამოყალიბება და ეფექტური აღსრულების მექანიზმის უზრუნველყოფა, ხოლო, მეორე მხრივ, მიზანმიმართული სოციალური კამპანიებისა და საგანმანათლებლო ინიციატივების პროაქტიულად განხორციელება, რაც განაპირობებს მოსახლეობის ცნობიერების დონის ამაღლებას.

1.2.4. მძღოლთა მოსამზადებელი დაწესებულების რეგულირება

აღსანიშნავია, რომ ამ ეტაპზე, მძღოლთა მოსამზადებელი დაწესებულებებთან დაკავშირებული საკანონმდებლო რეგულირება არ ითვალისწინებს ამავე დაწესებულებებისთვის სავალდებულო სტატუსის მინიჭების, ასევე ინსტრუქტორების საკვალიფიკაციო მოთხოვნებსა და სხვა მნიშვნელოვან პირობებს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, სატრანსპორტო საშუალებით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვაში ან/და საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვაში ჩართულ პირთათვის საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული გადამზადების სასწავლო ცენტრების რეგულირების მსგავსად, განისაზღვრება მძღოლთა მოსამზადებელ დაწესებულებათა

სავალდებულო სტატუსის მინიჭების და ინსტრუქტორთა სერტიფიცირების მოთხოვნები, მათ შორის ინფრასტრუქტურული, საკვალიფიკაციო და ორგანიზაციული კრიტერიუმები. ამასთან, მძღოლთა მოსამზადებელ დაწესებულებაში სწავლების დამადასტურებელი დოკუმენტის წარდგენა სავალდებულო გახდება არა მხოლოდ არასრულწლოვანი კანდიდატებისთვის, არამედ ასევე „B“ კატეგორიის, „B1“ და „A1“ ქვეკატეგორიების მართვის უფლების მისაღებად 18 წელს მიღწეული პირებისთვისაც.

1.2.5. საგზაო მოძრაობის მონაწილეების მოწყვლადი ჯგუფები

საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ყველაზე მოწყვლად ჯგუფებს განეკუთვნებიან ქვეითები, ბავშვები, პირები რომლებიც მართავენ ორთვლიან სატრანსპორტო საშუალებას (მოტოციკლი, მოპედი, ელექტროსკუტერი სხვა) და შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირები (PIARC, n. d.; European Commission, n. d.-b). მნიშვნელოვანია განსაკუთრებით ყურადღება გამახვილდეს სწორედ აღნიშნული მოწყვლადი ჯგუფის წარმომადგენელთა უსაფრთხოებაზე.

ცნობიერების ამაღლების მიმართულებით, განხორციელდება შესაბამისი საგანმანათლებლო ინიციატივები მათ შორის საგზაო უსაფრთხოების საგანმანათლებლო რესურსების ერთიანი ონლაინ პლატფორმის შექმნა, რომელიც უზრუნველყოფს როგორც მშობლებზე, ისე ბავშვებზე ადაპტირებული და ეფექტური სწავლების შესაძლებლობას. ამავე კონტექსტში, განხორციელდება საგზაო უსაფრთხოების თემატიკის ინტეგრირება სკოლამდელი განათლების პროგრამებში, რაც ხელს შეუწყობს უსაფრთხო ქცევის ჩვევების ჩამოყალიბებას ადრეული ასაკიდანვე.

ამასთან, იგეგმება საბავშვო სავარძლების გამოყენების მიმართულებით საკანონმდებლო ცვლილების განხორციელება, რომლის მიხედვით, საწყის ეტაპზე, სავალდებულო გახდება სკოლამდელი ასაკის ბავშვებისთვის საბავშვო სავარძლების გამოყენება.

გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია არსებული საგზაო ინფრასტრუქტურა და მომავალში განსახორციელებელი ინფრასტრუქტურული სამუშაოები ორიენტირებული და ადაპტირებული იყოს მოწყვლადი ჯგუფების უფრო მეტად დაცვაზე. დამატებით, განხორციელდება სოციალური კამპანიება ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დაცვის მნიშვნელობასთან დაკავშირებით.

ასევე, ელექტროსკუტერის მომხმარებელთა შორის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ფატალური შედეგების გლობალური ზრდის დინამიკის გათვალისწინებით, განხორციელდება მოქმედი საკანონმდებლო ჩარჩოს სიღრმისეული ანალიზი და შემუშავდება შესაბამისი რეკომენდაციები მათი უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად.

1.2.6. ახალბედა მძღოლების რისკფაქტორი

გამომდინარე იქიდან, რომ საქართველოში ახალბედა მძღოლები საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით მაღალი რისკის მქონე ჯგუფს წარმოადგენენ, იგეგმება მათთვის სპეციალური გამოსაცდელი პერიოდის დანერგვა. აღნიშნული პერიოდის ფარგლებში იგეგმება ახალბედა მძღოლების მიერ ჩადენილი საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების მიმართ დიფერენცირებული და უფრო მკაცრი სამართლებრივი რეაგირების მექანიზმების გამოყენება, მათ შორის ფინანსური სანქციების გამკაცრებისა და მართვის მოწმობის ქულების გაზრდილი რაოდენობით ჩამოკლების გზით. ასეთი მიდგომა ხელს შეუწყობს დამწყები მძღოლების ქცევის კორექტირებას, პასუხისმგებლობის მაღალი სტანდარტის ჩამოყალიბებას და, საბოლოო ჯამში, მათი მონაწილეობით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პრევენციას.

1.2.7. ყურადღების გაფანტვა ავტომობილის მართვისას (Distracted Driving)

ავტომობილის მართვისას ყურადღების გაფანტვის ერთ-ერთ ყველაზე გავრცელებულ ფორმას მობილური ტელეფონის გამოყენება წარმოადგენს. ამერიკის შეერთებული შტატების ტრანსპორტის დეპარტამენტის ანგარიშის მიხედვით, მობილური ტელეფონით სარგებლობა 23-ჯერ ზრდის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის რისკს (U.S. Department of Transportation, 2009, p. 44). შესაბამისად, საერთაშორისო მეთოდოლოგიის საფუძველზე წინასწარ შერჩეულ მონაკვეთებზე საქართველოში ჩატარდება სპეციალური კვლევა ავტომობილის მართვისას მობილური ტელეფონით მოსარგებლე მძღოლების პროცენტული მაჩვენებლის გაზომვის მიზნით. აღნიშნული კვლევის შედეგების გათვალისწინებით, განხორციელდება სოციალური კამპანიებისა და შესაბამისი მიზნობრივი აღსრულების აქტივობების დაგეგმვა.

ამოცანა 1.3 უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა

1.3.1. უსაფრთხო გზები

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 მძიმე დაშავება. აღნიშნული მიდგომის მაგალითებს წარმოადგენენ გზების ე.წ. მრუდხაზოვანი ძელებით და სხვა ტექნიკური საშუალებებით გამიჯვნა და შემოფარგვლა, დადგენილი მაქსიმალური სიჩქარის დასაშვები ლიმიტების ადაპტირება, გზების გადაკვეთის მონაკვეთების ეფექტური მართვა და ე.წ. მოძრაობის

დამამშვიდებელი ღონისძიებების განხორციელება (Traffic calming measures), როგორიცაა წრიული მოძრაობების, კუნძულების, სიჩქარის შემზღუდავი ბარიერების მოწყობა და სხვა. აღსანიშნავია, რომ საგზაო ინფრასტრუქტურის კომპონენტი უმნიშვნელოვანესია უსაფრთხო სისტემის მიდგომის ეფექტურად ფუნქციონირებისთვის (WHO & United Nations Regional Commissions, 2020, pp. 9; 32). ამდენად, გაგრძელდება საქართველოში საერთაშორისო და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზების პროექტირება და შემდგო მოწყობა ხსენებული პრინციპების დაცვით.

საავტომობილო გზების უსაფრთხოების ხარისხის და არსებული რისკების განსაზღვრის (Risk Mapping and Safety Rating) სისტემატური წარმოება, როგორც პროაქტიული შეფასება, ისე უფრო ტრადიციული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მაღალი კონცენტრაციის ადგილების (შავი წერტილები) რეაქტიული ანალიზი, წარმოადგენს ეფექტურ მექანიზმს საგზაო ქსელის უსაფრთხოების ხარისხის შეფასების და შესაბამისი ინვესტირების განხორციელების კუთხით. ინფრასტრუქტურის რეაქტიულ ღონისძიებებთან მიმართებით, მნიშვნელოვანია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ადგილების ზუსტი განსაზღვრა, გამომწვევი მიზეზების დადგენა და მათი არსებობის შემთხვევაში ამ ადგილებზე საფრთხის შემცველი ელემენტების აღმოფხვრისათვის შესაბამისი გასაუმჯობესებელი ღონისძიებების შემუშავება. საერთაშორისო გამოცდილების საფუძველზე, ქვეყანაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მაღალი სტატისტიკის არსებობისას, განსაკუთრებით როდესაც გაზრდილია სიკვდილიანობისა და დაშავებულობის რაოდენობა, აუცილებელია შავი წერტილების იდენტიფიცირება და შესაბამისი გასაუმჯობესებელი ზომების ეფექტური გატარება, ასევე მნიშვნელოვანია შესაბამისი პრევენციული აქტივობების განხორციელება, რამაც მნიშვნელოვნად უნდა შეუწყოს ხელი სტრატეგიით განსაზღვრული მიზნების მიღწევას და გზებზე არსებული მდგომარეობის გაუმჯობესებას. ამდენად, შავი წერტილების მართვის პროცესში გაგრძელდება ის ღონისძიებები, რომლებიც მიმართულია საგზაო ინფრასტრუქტურის უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესებისკენ, განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმობა შავი წერტილების იდენტიფიცირებას, რაც შემდგომ შესაბამის სახელმწიფო ორგანოებს მისცემს შესაძლებლობას მოახდინონ რეაგირება მაღალი რისკის შემცველ საგზაო მონაკვეთებზე. ასევე, გაგრძელდება მუშაობა გზების სისტემური აუდიტისა და ინსპექტირების განხორციელებასთან დაკავშირებით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებულ გზებზე. ასევე, შემუშავდება შესაბამისი წინადადებები რათა გზების სისტემური აუდიტი და ინსპექტირება გავრცელდეს სხვა კატეგორიის სავტომობილო გზებზეც რომლის მართვას წარმოადგენს მუნიციპალიტეტების კომპეტენციას.

ასევე, მნიშვნელოვანია საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის ფარგლებში შემუშავდებეს რეკომენდაციები მუნიციპალიტეტებისთვის, რათა მათ საქართველოს ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსის მე-16 მუხლის მე-2 პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული საკუთარი უფლებამოსილების განხორციელების პროცესში სათანადოდ გაითვალისწინონ საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკითხები და უზრუნველყონ მათი ინტეგრირება შესაბამის ღონისძიებებში (მათ შორის სასკოლო ზონებში შესაბამისი უსაფრთხო ინფრასტრუქტურის მოწყობის გზით).

1.3.2. სასკოლო ზონები

არასრულწლოვნების უსაფრთხოებასთან არსებული გამოწვევების საპასუხოდ, დაიწყება მუშაობა საქართველოში სკოლის მიმდებარე ზონების შესაბამისი რეგულირებასთან დაკავშირებით. კერძოდ, საქართველოს კანონმდებლობაში სასკოლო ზონის ცნების განსაზღვრა, აღნიშნულ ზონებში სატრანსპორტო საშუალებათა მოძრაობის სიჩქარის მაქსიმალური ზღვრის 30 კმ/სთ-ის სახით დადგენა და სიჩქარის გადაჭარბების მოქმედი 15 კმ/სთ-იანი ტოლერანტობის სასკოლო ზონებში გავრცელების გადახედვა. აღნიშნული საკანონმდებლო ინტერვენციები ხელს შეუწყობს სასკოლო ზონებში გადაადგილების საშუალო სიჩქარის შემცირებას და საგრძნობლად გაზრდის არასრულწლოვანთა უსაფრთხოების დონეს. ასევე, სასკოლო ზონის ცნების განსაზღვრამდე საქართველოში შეფასდება ყველა მოქმედი საჯარო სკოლის მიმდებარედ არსებული ინფრასტრუქტურის შესაბამისობა საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის მიერ შემუშავებულ რეკომენდაციებთან დაკავშირებით.

საგზაო ინფრასტრუქტურის მიმართულებით გაგრძელდება მუშაობა სასკოლო ზონებსა და მათ მიმდებარე არეალებში ქვეითთა უსაფრთხოების გაძლიერებაზე ორიენტირებული კომპლექსური ინფრასტრუქტურული ღონისძიებების განხორციელებისათვის.

1.3.3. მულტიმოდალური ტრანსპორტი და სივრცითი დაგეგმვა

მულტიმოდალური ტრანსპორტი და სივრცითი დაგეგმვა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ საგზაო უსაფრთხოებაზე. მულტიმოდალური ტრანსპორტი მოიცავს სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებებისა და ინფრასტრუქტურის ინტეგრირებულ გამოყენებას (მაგალითად, სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტი, აგრეთვე ქვეითთა და ველოსიპედის ინფრასტრუქტურა) და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ინსტრუმენტს საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებისთვის. მისი დანერგვა და განვითარება უზრუნველყოფს სატრანსპორტო ნაკადების უფრო ეფექტურ გადანაწილებას, რაც ამცირებს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე დამოკიდებულებას და, შედეგად, იწვევს გზების გადატვირთულობის მაჩვენებლის კლებას. აღსანიშნავია, რომ მოძრაობის

მოცულობის შემცირება პირდაპირ კავშირშია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რისკის კლებასთან. დამატებით, მულტიმოდალური მიდგომა ხელს უწყობს ეკოლოგიურად უსაფრთხო ტრანსპორტის ფორმების - როგორიცაა საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, ველოსიპედი და ქვეითთა გადაადგილება - წახალისებას, რაც უზრუნველყოფს დაბალი სიჩქარის, ნაკლები მანევრირების და უკეთესი კონტროლის მქონე სატრანსპორტო გარემოს (National Association of City Transportation Officials (NACTO), 2021, pp. 1-2). ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, იგეგმება საქართველოში სარკინიგზო, საზღვაო და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება, ვინაიდან მრავალფეროვანი, შედარებით ნაკლებად რისკისშემცველი, ტრანსპორტის გამოყენება ხელს შეუწყობს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებისა და მათი სიმძიმის დონის შემცირებას.

ამოცანა 1.4 ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება

1.4.1. ავტოპარკის განახლება

ავტოპარკის განახლებასთან დაკავშირებით განხორციელდება კვლევა, რომელიც შეისწავლის ბოლო წლებში ამ კუთხით განხორციელებული რეფორმების შედეგებს და შემდგომში ინტერვენციის საჭიროებას.

1.4.2. სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება

საავტომობილო ტრანსპორტის უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიით განსაზღვრული მიზნების მიღწევის ერთ-ერთ ფუნდამენტურ წინაპირობას. ამ მიმართულებით მნიშვნელოვანი პროგრესი იქნა მიღწეული სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის დანერგვით. ამასთანავე, შემდგომშიც გაგრძელდება აღნიშნული რეფორმის განვითარების მიზნით შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელება. ყურადღება დაეთმობა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესში გამოვლენილი ხარვეზების სისტემური იდენტიფიცირებას და აღმოფხვრას. პარალელურად, იგეგმება ცნობიერების ამაღლების ღონისძიებების განხორციელება გამართული და ტექნიკურად უსაფრთხო ავტომობილების ექსპლუატაციის მნიშვნელობის შესახებ, რაც ხელს შეუწყობს საგზაო უსაფრთხოების საერთო დონის ზრდას.

აქვე, იგეგმება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის მეტად განვითარების მიზნით დამატებითი ღონისძიებების გატარება - ავტომობილში E-Call სისტემის ინსპექტირების, ტექნიკური დათვალიერებისას OBD სისტემის დანერგვისა და „2014 წლის 3 აპრილის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014/45/EU დირექტივით „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე

პერიოდული ტესტირებისა და 2009/40/EC დირექტივის გამოთხოვის შესახებ“ დირექტივის სრულად იმპლემენტაციის გზით.

ასევე, სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისას უსაფრთხო საბურავის როლის გათვალისწინებით, განხორციელდება კვლევა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირებისას შესამოწმებელი საბურავების ასაკის კომპონენტის გადახედვის და მეორეული საბურავების ბაზარზე განთავსების რისკების იდენტიფიცირების მიზნით.

ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების მონაწილეობით ბოლო წლებში მზარდი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკის გათვალისწინებით, იგეგმება L კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის დაწყებისთვის შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელება.

1.4.3. საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაყვანა და სატრანსპორტო ოპერატორები

ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების განვითარების მიზნით, მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იქნა გადადგმული საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაყვანის რეფორმის დაწყებით, რომლის საწყისი ეტაპი გულისხმობს ავტოსადგურების სერტიფიცირებასა და გადამზიდველების (სატრანსპორტო ოპერატორების) განებართვიანებას. იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ სერტიფიცირებული ავტოსადგურების რაოდენობა კვლავ წარმოადგენს გამოწვევას და ქვეყნის მასშტაბით ყველა ავტოსადგური ჯერ არ არის მოცული შესაბამისი სტატუსით, გაგრძელდება და გაძლიერდება აქტიური მუშაობა მოქმედი ავტოსადგურების სერტიფიცირების პროცესში ჩართვისა და მათი რეგულირების ფარგლებში მოქცევის მიზნით. აქვე, გაგრძელდება ეფექტური აღსრულება საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანის ნებართვის არ მქონე პირების იდენტიფიცირებისა და შესაბამისი ღონისძიებების განსახორციელებლად. აქვე, იგეგმება შესაბამისი კვლევის განხორციელება, რათა დაიწყოს ქვეყნის შიგნით სატვირთო გადაზიდვაში ჩართული გადამზიდველების განებართვიანების პროცესიც. ასევე, იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილ იქნეს ბაზარზე პროფესიული კომპეტენციის მქონე გადამზიდველების რაოდენობის ზრდა, ეტაპობრივად დაიწყება ყველა სახის საერთაშორისო სამგზავრო-სატვირთო გადაზიდვებში და ქვეყნის შიგნით საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაყვანაში ჩართული მძღოლების მიმართ პროფესიული მომზადების იმპლემენტაცია და გადამზიდველებისთვის ტრანსპორტის მენეჯერის ვალდებულების შემოღება.

1.4.4. ტაქოგრაფი და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობა

ტაქოგრაფისა და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობის მონიტორინგის მიზნით, მნიშვნელოვანი საკანონმდებლო პაკეტი იქნა მიღებული 2024 წელს, რითიც საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ –

„სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს“ მიენიჭა უფლებამოსილება განახორციელოს გზისპირა ზონაში საგზაო ინსპექტირება (მათ შორის ტაქოგრაფისა და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობის ნაწილში). ასევე, როგორც უკვე აღინიშნა, საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილებით, ქვეყნის შიდა რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანებში ეტაპობრივად ინერგება ტაქოგრაფისა და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილების გამოყენებაც. შესაბამისად, ტრანსპორტის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კუთხით არსებით მნიშვნელობას იძენს, როგორც საქართველოს მთავრობის ზემოაღნიშნული გადაწყვეტილების ეფექტური იმპლემენტაცია, ისე საავტომობილო გადაყვანა-გადაზიდვაში ჩართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კონტროლის უზრუნველყოფა ტაქოგრაფებისა და სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების სწორი და მიზნობრივი გამოყენების კუთხით საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკის გამოყენებით. ასევე, სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განმახორციელებელი სახელოსნოს საქართველოს ბაზარზე გაჩენის მიზნით განხორციელდება ყველა საჭირო პროცედურა.

1.4.5. ავტომობილებისა და ავტონაწილების სტანდარტი

გაგრძელდება მუშაობა „თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის და იმ მოწყობილობების და ნაწილების საგნებისათვის, რომლებიც შესაძლებელია, დაყენდეს ან/და გამოყენებულ იქნეს თვლიან სატრანსპორტო საშუალებებზე, ერთგვაროვანი ტექნიკური მიწერილობების მიღების და ამ მიწერილობების საფუძველზე გაცემული ოფიციალური დამტკიცების ურთიერთაღიარების პირობების შესახებ“ გაეროს 1958 წლის შეთანხმების იმპლემენტაციის გზით ავტომობილებისა და ავტონაწილების მიმართ საერთაშორისო სტანდარტების დანერგვასთან დაკავშირებით. ამასთან, განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმობა ხსენებული შეთანხმების შემდეგ დანართებს (რეგულაციებს): რეგულაცია №14 - უსაფრთხოების ღვედების დამაგრების წერტილი; რეგულაცია №16 - უსაფრთხოების ღვედები; რეგულაცია №94 - წინა დაჯახების დაცვა; რეგულაცია №95 - გვერდითი დაჯახების დაცვა; რეგულაცია №140 - სტაბილური ელექტრონული სისტემა (ESC) და სხვა.

ამოცანა 1.5 სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველყოფა

დადასტურებულია, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა 50% იღუპება შემთხვევიდან რამდენიმე წუთში (European Road Safety Charter, n. d.). ამასთან, ესპანეთში ჩატარებულმა კვლევამ აჩვენა, რომ შემთხვევის ადგილას სასწრაფო სამედიცინო დახმარების 10 წუთით ადრე მისვლამ გამოიწვია სიკვდილიანობის 1/3-ით შემცირება (Cuthbertson et al., 2025). აქედან გამომდინარე,

ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების სისტემის გამართული ფუნქციონირებისთვის აუცილებელია სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სისტემის ეფექტურობა.

სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სისტემის საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით დახვეწის მიზნებისთვის ერთ-ერთ უმთავრეს გზას წარმოადგენს ერთიანი ტრავმის რეესტრის შექმნა. გამომდინარე იქიდან, რომ გზის სხვადასხვა მონაკვეთზე, სხვადასხვა რეგიონში მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები ქმნიან მრავალგანზომილებიან პრობლემას, სანდო, სრულყოფილი და ერთიან სტანდარტებზე დაფუძნებული მონაცემთა ბაზა აუცილებელია როგორც პრევენციული, ისე სამკურნალო-რეაბილიტაციური ინტერვენციების ეფექტურად დაგეგმვისა და შეფასებისთვის (European Commission, n. d.-c).

ერთიანი რეესტრის არსებობა უზრუნველყოფს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა პროცესებში მონაწილე სხვადასხვა წყაროდან - სასწრაფო სამედიცინო დახმარება, საავადმყოფოები და საპოლიციო დანაყოფები - მიღებული ინფორმაციის კონსოლიდაციას, რის საშუალებითაც, შესაძლებელი ხდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად მიღებული ტრავმების სიხშირის, სიმძიმისა და შედეგების შესახებ სრული სურათის ჩამოყალიბება. ზემოაღნიშნული მიდგომა წარმოადგენს უტყუარ მონაცემებზე დაფუძნებული პოლიტიკის შემუშავების საფუძველს, რაც უმნიშვნელოვანესია პრევენციული ზომების დანერგვისა და რესურსების ოპტიმალური განაწილების თვალსაზრისით (Ebrahimzadeh, 2012).

ეფექტური სამედიცინო დახმარების უზრუნველსაყოფად და მის შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგების სიმძიმის შესამცირებლად მნიშვნელოვანია, დაზარალებულთა მაქსიმალურად სწრაფი ტრანსპორტირება სამედიცინო ცენტრში კვალიფიცირებული სამედიცინო პერსონალის მიერ. ამდენად, ზემოაღნიშნული ამოცანების განხორციელების მიზნით, ყურადღება დაეთმობა შემდეგ პრიორიტეტულ მიმართულებებს:

- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ადგილზე პირველადი რეაგირების განხორციელებაში ჩართულ იმ პირთა კვალიფიკაციის სისტემურ ამაღლებას, რომლებიც პირველები ხვდებიან შემთხვევის ადგილას, მათ შორის, სამედიცინო პერსონალის, საპატრულო პოლიციის, სახანძრო-სამაშველო სამსახურისა და სხვა შესაბამისი სტრუქტურების წარმომადგენელთა პროფესიული გადამზადების გზით;
- საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა ცნობიერებისა და ცოდნის გაძლიერებას როგორც პირველადი სამედიცინო დახმარების გაწევის, ისე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შემდგომ აუცილებელი რეაგირების ღონისძიებების შესახებ;

- სწრაფი და ეფექტური სამედიცინო მომსახურების უზრუნველსაყოფად, ავტომაგისტრალების და დაუსახლებელი გზების მონაკვეთებში შესაბამისი სამედიცინო ცენტრების მოწყობა საერთაშორისო წარმატებული პრაქტიკის გათვალისწინებით;
- სპეციალიზებული სამედიცინო ჯგუფების საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ადგილზე მისვლის დროის ოპტიმიზაცია, მათ შორის, მათი ტექნიკური და ოპერაციული შესაძლებლობების განვითარებისა და გაუმჯობესების გზით;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაშავებულ პირთათვის სამედიცინო პუნქტებსა და საავადმყოფოებში გაწეული სამედიცინო მომსახურებისა და მკურნალობის ხარისხის ამაღლება, მათ შორის, შესაბამისი სტანდარტებისა და პრაქტიკის გაუმჯობესების გზით;
- ტრავმის რეესტრის (Trauma registry) შექმნა და გამოყენება საგზაო უსაფრთხოების მიზნებისთვის, რათა შეფასდეს საავადმყოფოებში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებული პაციენტების მკურნალობის ეფექტურობა და მოხდეს მსგავსი ტრავმის პრევენციის ღონისძიებების სათანადო დაგეგმვა.

4. სტრატეგიის განხორციელება, მონიტორინგი, შეფასება და დაფინანსება

საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიით დასახული მიზნების მიღწევისთვის მნიშვნელოვანია სტრატეგიით და შესაბამისი სამოქმედო გეგმით განსაზღვრული ღონისძიებების განხორციელების კოორდინაცია და შესრულების მონიტორინგი.

სტრატეგიის და სამოქმედო გეგმის ეფექტიანი იმპლემენტაციისთვის დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ამ პროცესში კერძო სექტორის ჩართულობასაც. განსაკუთრებით აღსანიშნავია საერთაშორისო ორგანიზაციების ჩართულობა როგორც ტექნიკური, ასევე ფინანსური მხარდაჭერის თვალსაზრისით.

სტრატეგიის განხორციელებას კოორდინაციას გაუწევს საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისია და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

საქართველოში საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებებია:

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

უწყებათაშორისი კომისიის შეხვედრები იმართება 6 თვეში ერთხელ. დამატებითი შეხვედრა შესაძლებელია გაიმართოს კომისიის ან სამუშაო ჯგუფის წევრების მოთხოვნის საფუძველზე, საჭიროების შემთხვევაში.

გარდა ამისა, სტრატეგიის განხორციელების, მონიტორინგისა და შეფასების მიზნებისთვის, საკონსულტაციო ფორმატის ფარგლებში გაიმართება უწყებათაშორისი კომისიის და სამუშაო ჯგუფის შეხვედრები არასამთავრობო სექტორის, საერთაშორისო ფინანსური ორგანიზაციების წარმომადგენლებთან, ექსპერტებთან და სხვა დაინტერესებულ პირებთან. ფართო საზოგადოებასთან კომუნიკაციისთვის გამოყენებული იქნება ციფრული, სატელევიზიო, რადიო და სხვა საშუალებები.

პროგრესანგარიშების შემუშავება მოხდება 6 თვეში ერთხელ (არაუგვიანეს კალენდარული წლის აგვისტოს თვისა). მონიტორინგის პროცესში მონაწილეობას მიიღებენ უწყებათაშორის კომისიაში შემავალი უწყებები, რომლებიც ინფორმაციას მიაწვდიან საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო ამზადებს მონიტორინგის წლიურ ანგარიშს, სადაც ძირითადად წარმოდგენილი იქნება ინფორმაცია სამოქმედო გეგმის აქტივობების შედეგების და ამოცანების შესრულების პროგრესზე. სამოქმედო გეგმის მონიტორინგის წლიური ანგარიში მზადდება გეგმის განხორციელების დაწყებიდან ყოველი მომდევნო წლის გასვლის შემდეგ 60 კალენდარული დღის ვადაში (არაუგვიანეს კალენდარული წლის თებერვლის თვისა). მონიტორინგის წლიური ანგარიშები და მასში წარმოდგენილი რეკომენდაციები განსახილველად წარედგინება უწყებათაშორის კომისიას და ასევე ეგზავნება საქართველოს მთავრობას. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო უზრუნველყოფს მონიტორინგის წლიურ ანგარიშის გამოქვეყნებას თავის ვებ-გვერდზე.

საქართველოს 2026-2030 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელების შუალედური და საბოლოო შეფასება განხორციელდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს კოორდინაციით, რომელიც უზრუნველყოფს საჭირო მონაცემთა შეგროვებასა და ანალიზს. შეფასების შუალედური ანგარიში მომზადდება 2029 წელს (არაუგვიანეს კალენდარული წლის ივნისის თვისა), ხოლო საბოლოო ანგარიში - 2031 წელს

(არაუგვიანეს კალენდარული წლის ივნისის თვისა). საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო უზრუნველყოფს შეფასების შუალედური და საბოლოო ანგარიშების გამოქვეყნებას თავის ვებ-გვერდზე.

სტრატეგიაში ცვლილებების განხორციელება შესაძლებელია მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი წესის შესაბამისად. სტრატეგიასა და/ან სამოქმედო გეგმაში ცვლილებების შეტანის საკითხის განხილვა და მოწონება წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის უფლებამოსილებას. კომისიის მიერ შესაბამისი ცვლილებების მოწონების შემდეგ, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო განახლებულ დოკუმენტს დასამტკიცებლად წარუდგენს საქართველოს მთავრობას.

სტრატეგია და სამოქმედო გეგმა განხორციელდება საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტით, ასევე, ქვეყნის ძირითადი მონაცემების და მიმართულებების დოკუმენტით გათვალისწინებული პასუხისმგებელი უწყებების ასიგნებების ფარგლებში. ამასთან სტრატეგიის და სამოქმედო გეგმის დაფინანსება მოხდება საერთაშორისო დონორი ორგანიზაციებიდან მოზიდული ფინანსური სახსრებითაც.

საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2026-2027 წლების სამოქმედო გეგმის განხორციელების სავარაუდო ღირებულება შეადგენს 98,923,578 ლარს.

5. საერთაშორისო თანამშრომლობა

საერთაშორისო თანამშრომლობა წარმოადგენს მნიშვნელოვან ფაქტორს საგზაო უსაფრთხოების სისტემების განვითარების პროცესში, რადგან იგი უზრუნველყოფს ცოდნის, გამოცდილების და რესურსების ეფექტურ გაცვლას ქვეყნებს შორის. საერთაშორისო კოორდინაცია ასევე უზრუნველყოფს უსაფრთხოების სტანდარტების ერთიან დაცვას, რაც შესაბამისობაშია საერთაშორისო რეკომენდაციებთან, მათ შორის UNECE-სა და WHO-ს დადგენილებებთან. გარდა ამისა, თანამშრომლობა უწყობს ხელს ინოვაციური ტექნოლოგიებისა და თანამედროვე მიდგომების სწრაფ დანერგვას, ზრდის სტრატეგიული დაგეგმარების შესაძლებლობას და სისტემის მოქნილობას კრიზისულ სიტუაციებში, რაც მნიშვნელოვანია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების და სხვა საგზაო საფრთხეების ეფექტური მართვისთვის. საერთაშორისო მონაცემთა გაცვლა და მონიტორინგი კი აუმჯობესებს მონაცემთა ხარისხსა და ანალიზს, რაც საფუძველს ქმნის სამიზნე და ეფექტური პოლიტიკის შემუშავებისთვის. ამგვარად, საერთაშორისო თანამშრომლობა არა მხოლოდ უწყობს ხელს საგზაო უსაფრთხოების სისტემურ განვითარებას, არამედ პირდაპირ აისახება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირების, უსაფრთხო გარემოს შექმნისა და მოსახლეობის ჯანმრთელობის დაცვის საკითხებში.

სტრატეგიის და სამოქმედო გეგმის ეფექტიანი განხორციელებისათვის საქართველოს მთავრობა და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო

უწყებები მომავალშიც მჭიდროდ ითანამშრომლებენ ევროკავშირის ტრანსპორტის გაერთიანებასთან (Transport Community). ამასთან, გაგრძელდება თანამშრომლობა საერთაშორისო დონორ და საფინანსო ინსტიტუტებთან როგორც სტრატეგიის სამოქმედო გეგმის განხორციელებისთვის საჭირო ბიუჯეტის დეფიციტის შევსების მიზნით, ასევე ტექნიკური მხარდაჭერის მიღების მიმართულებით.

ბიბლიოგრაფია

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრი. (2022, 5 ოქტომბერი). ბრძანება „პირისთვის სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭების, მისი ფუნქციონირებისა და გაუქმების წესის დამტკიცების შესახებ“. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2023, 7 თებერვალი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/5584235?publication=1

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. (2025). კვლევა „ცენტრალური ორგანოს ფუნქციური დანიშნულებისა და საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების სტაბილური დაფინანსების სისტემის ფორმირების შესახებ“.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. (2023). საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის განხორციელების მონიტორინგის სტატუსანგარიშები.

https://www.economy.ge/?page=ecopolitic&s=20

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. (2026). საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის განხორციელების მონიტორინგის კონსოლიდირებული სტატუსანგარიშები.

https://www.economy.ge/?page=ecopolitic&s=20

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. (2025). საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის 2024 წლის წლიური ანგარიში.

https://www.economy.ge/?page=ecopolitic&s=20

საქართველოს მთავრობა. (2019, 12 ნოემბერი). განკარგულება „მდგრადი განვითარების მიზნების ეროვნული დოკუმენტის თაობაზე“ (№2328). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2019, 13 დეკემბერი).

https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4732470?publication=0

საქართველოს მთავრობა. (2019, 20 დეკემბერი). 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 (№627). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2019, 27 დეკემბერი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4745626?publication=0

საქართველოს მთავრობა. (2022, 4 ივლისი). დადგენილება „საქართველოს 2022 – 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და მისი 2022-2023 წლების

სამოქმედო გეგმის დამტკიცების თაობაზე“ (№353). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2022, 7 ივლისი).

https://matsne.gov.ge/document/view/5515567?publication=0

საქართველოს მთავრობა. (2024, 26 აგვისტო). დადგენილება „საქართველოს 2022 – 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2024-2025 წლების სამოქმედო გეგმის დამტკიცების თაობაზე“ (№281). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2024, 29 აგვისტო).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/6259550?publication=0

საქართველოს მთავრობა. (2022, 4 ივლისი). დადგენილება „საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიის შექმნისა და მისი დებულების დამტკიცების თაობაზე“ (№352). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2022, 6 ივლისი).

https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/5515136?publication=2

საქართველოს მთავრობა. (2024, 21 მაისი). დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №4 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ (№169). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2024, 22 მაისი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/6177077?publication=0

საქართველოს მთავრობა. (2024, 21 მაისი). დადგენილება ქ. თბილისი „ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსადგურის და ავტოსადგომის ფუნქციონირების წესისა და პირობების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №442 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ (№170). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2024, 22 მაისი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/6177088?publication=0

საქართველოს მთავრობა. (2024, 21 მაისი). დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით ტვირთის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №32 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ (№171). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2024, 22 მაისი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/6177099?publication=0

საქართველოს მთავრობა. (2013, 31 დეკემბერი). დადგენილება ტექნიკური რეგლამენტის „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების” დამტკიცების შესახებ (№407). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2025, 31 დეკემბერი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2188732?publication=0

საქართველოს პარლამენტი. (2024, 5 თებერვალი). ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2025, 5 თებერვალი).

https://matsne.gov.ge/document/view/2244429?publication=80

საქართველოს პარლამენტი. (2023, 30 ნოემბერი). საქართველოს კანონი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2023, 12 დეკემბერი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/5981260?publication=0

საქართველოს პარლამენტი. (2022, 7 ივნისი). საქართველოს კანონი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2022, 21 ივნისი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/5482129?publication=0

საქართველოს პარლამენტი. (2013, 24 დეკემბერი). საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2026, 17 მარტი).

https://matsne.gov.ge/document/view/2169396?publication=35

საქართველოს პარლამენტი. (2024, 27 ივნისი). საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2024, 12 ივლისი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/6205040?publication=0#DOCUMENT:1;

საქართველოს პარლამენტი. (2023, 22 მარტი). საქართველოს კანონი „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2023, 5 აპრილი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/5740606?publication=0

საქართველოს პარლამენტი. (2007, 30 მარტი). საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2007, 10 აპრილი).

https://matsne.gov.ge/document/view/23692?publication=13

საქართველოს რესპუბლიკის პარლამენტი. (1995, 4 აპრილი). საქართველოს კანონი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2023, 30 ნოემბერი).

https://matsne.gov.ge/document/view/28510?publication=40

საქართველოს რესპუბლიკის პარლამენტი. (1994, 11 ნოემბერი). საქართველოს კანონი „საავტომობილო გზების შესახებ“. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2025, 17 დეკემბერი).

https://matsne.gov.ge/document/view/28420?publication=23

საქართველოს რესპუბლიკის პარლემენტი. (1995, 24 აგვისტო). საქართველოს კონსტიტუცია. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2020, 29 ივნისი).

https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/30346?publication=36

საქართველოს სსრ უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმი. (1984, 15 დეკემბერი). საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2026, 17 მარტი).

https://matsne.gov.ge/document/view/28216?publication=615

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. (2026). სტატისტიკური ინფორმაცია.

https://automobile.geostat.ge/ka/automobiles/rating

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო. (2026). სტატისტიკური ინფორმაცია.

https://police.ge/public-information/sagzao-satransporto-shemtkhvevebi?id=119&menu=120&year=266

საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორი. (2025, 25 სექტემბერი). ბრძანება „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენციის (ECMT) მრავალმხრივი სანებართვო დოკუმენტის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ (№51/ნ). საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. (2026, 28 იანვარი).

https://matsne.gov.ge/ka/document/view/6634337?publication=2

Auert J. & Khayesi M. (2021). The Role of the United Nations System in Improving Road Safety to Save lives and Advance Sustainable Development, 2021. *UN chronicle.*

https://www.un.org/en/un-chronicle/role-united-nations-system-improving-road-safety-save-lives-and-advance-sustainable

Belaud M. (2026, January 30). More deaths on roads and electric scooters by 2025: an "unacceptable reality".

https://www.ouest-france.fr/faits-divers/accidents/plus-de-morts-sur-les-routes-et-a-trottinette-electrique-en-2025-une-realite-inadmissible-316f9724-fdbd-11f0-8cae-30ca3642bcdf

Bose D, Arregui-Dalmases C, Sanchez-Molina D, Velazquez-Ameijide J, Crandall J. (2013). Increased risk of driver fatality due to unrestrained rear-seat passengers in severe frontal crashes. *Accid. Annual Prev*. 53:100-4.

http://doi.org/10.1016/j.aap.2012.11.031

Council of Europe. (1950). European Convention on Human Rights. (Amended by Protocols Nos. 11, 14 and 15, supplemented by Protocols Nos. 1, 4, 6, 7, 12, 13 and 16).

https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/convention_ENG

Cuthbertson J., Drummond G. (2025). Prehospital Care Post-Road-Crash: A Systematic Review of the Literature. *Prehospital and Disaster Medicine*. 40(2), 94-100.

doi.org/10.1017/S1049023X25000202

Danish Road Traffic Accident Investigation Board. (2014). "Why do road traffic accidents happen?". Commission Staff Working Document Impact Assessment. (2018, May 17). SWD(2018) 175 final.
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018SC0175

Dr. Matthew J. DeGaetano and Dr. Adam Shafran. (2024, February 24). Children In Motor Vehicle Collisions.

https://ihurtdoc.com/children-in-motor-vehicle-collisions/

Eastern Partnership Road Safety Observatory (EaP RSO). (2025, April). Eastern Partnership Road Safety in Data 2025: Human and Economic Costs.

https://iset-pi.ge/storage/media/other/2025-09-15/7f4eb1e0-9242-11f0-9ed4-63ed0be9ba87.pdf

Eastern Partnership Road Safety Observatory (EaP RSO). (2024, October 22). Road safety data: CADaS, Mini-CADaS and the EaP RSO database.

https://www.eaprso.org/news-and-events/editorial-road-safety-data-cadas-mini-cadas-and-the-eap-rso-database/

Eurostat. (2025, March 25). Road safety statistics in the EU.

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU#:~:text=In%202023%2C%20the%20number%20of,in%20Malta%20(2022%20data).

Ebrahimzadeh M. H. (2012). National trauma registry center, as a backbone of trauma management and research. *Arch. Trauma Res.* 1(3), 87-8.

https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3876534/

European Commission. (n. d.-a). Achieving results.

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/road-safety-management/achieving-results_en

European Commission. (2023b, September 26). CaDaS Common Accident Data Set. Version 3.8.1.

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/7f8e38c2-87cf-4426-afc4-277ae4c24591_en?filename=CADaS%20Glossary_v%203_8_1.pdf

European Commission. (2024, February 7). Commission Implementing Directive 2014/37/EU of 27 February 2014 amending Council Directive 91/671/EEC relating to the compulsory use of safety belts and child restraint systems in vehicles. *Official Journal of European union.*

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0037

European Commission. (2025b, November 4). Commission Staff Working Document – Georgia 2025 Report – Accompanying the document Communication from the commission to the European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee of the Regions, 2025 Communication on EU enlargement policy. SWD (2025) 757 final.

https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/b3089ad4-26be-4c6a-84cc-b9d680fe0a48_en?filename=georgia-report-2025.pdf

European Commission. (2023a). Commission Staff Working Document – Impact Assessment Report, Accompanying the documents – Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on driving licences, amending Directive (EU) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation (EU) No 383/2012. EUR-lex. SWD(2023) 128 final.

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD%3A2023%3A128%3AFIN&

European Commission. (2025a, March 15). EU road fatalities drop by 3% in 2024, but progress remains slow.

https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-fatalities-drop-3-2024-progress-remains-slow-2025-03-18_en

European Commission. (2025d). Facts and Figures Powered twowheelers. European Road Safety Observatory. Directorate General for Transport.

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/850fe990-dc2f-40fa-8c74-ca095b3368f8_en?filename=ff_powered_two_wheelers_20251216.pdf

European Commission. (2024b). Cyclists. Directorate General for Transport.

https://obserwatoriumbrd.pl/wp-content/uploads/2025/07/ERSO-TR-Cyclists-20240305.pdf

European Commission. (n. d.-b). ITS & Vulnerable Road Users.

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/implementation-its-action-plan/its-vulnerable-road-users_en

European Commission. (n. d.-c). Monitoring Hospital Trauma Care.

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/post-impact-care/monitoring-hospital-trauma-care_en

European Commission. (2020) Road Safety Declaration endorsed by Transport Ministers / representatives of the South East European Parties meeting in Ljubljana, on 25 April 2018.

https://enlargement.ec.europa.eu/road-safety-declaration-endorsed-transport-ministers-representatives-south-east-european-parties_en

European Commission. (2021). Road safety thematic report – *Speeding. Directorate General for Transport.*

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/5a6206ab-2624-41f4-8de9-180e7335911d_en?filename=road_safety_thematic_report_speeding.pdf

European Commission. (2024a). Road safety thematic report – *Personal Mobility Devices. Directorate General for Transport.*

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2024-12/ERSO-TR-PersonalMobilityDevices-20241217.pdf

European Commission. (2025c, March 25). The Commission welcomes provisional agreement on modernised driving licences rules.

https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-welcomes-provisional-agreement-modernised-driving-licences-rules-2025-03-25_en

European Road Safety Charter. (n. d.). Saving lives with post-crash care.

https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/saving-lives-post-crash-care-0

European Road Safety Observatory (ERSO). (2018). Cell phone use while driving.

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2018-cellphone.pdf

European Transport Safety Council (ETSC). (2022a). 6000 children died on EU roads in ten years.

https://etsc.eu/6000-children-died-on-eu-roads-in-ten-years/

European Transport Safety Council (ETSC). (2024, May 10). 700 000 deaths and serious injuries prevented thanks to infrastructure and speed modifications.

https://etsc.eu/700000-deaths-and-serious-injuries-prevented-across-74-countries-thanks-to-infrastructure-and-speed-modifications-according-to-new-study/

European Transport Safety Council (ETSC). (2017). Drug Driving - Promoting best practice in preventing drug driving.

https://etsc.eu/projects/drug-driving/

European Transport Safety Council (ETSC). (2022b, September). *Reducing Child Deaths on European Roads*. PIN Flash Report 43.

https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH43_version271022.pdf

Ghidoni E. (2025, April 1) Electric scooter accidents are on the rise in Geneva.

https://www.tdg.ch/geneve-les-accidents-de-trottinettes-electriques-en-forte-hausse-984677012361

Global Alliance of NGOs for Road Safety. (2022). *Annual Report 2022*.

https://www.roadsafetyngos.org/wp-content/uploads/2023/07/ANNUAL-REPORT-2022-7.pdf

Global Road Safety Facility (GRSF). (2024). *Global Road Safety Facility annual report 2024.* World Bank.

https://www.globalroadsafetyfacility.org/sites/default/files/2024-11/GRSF%20Annual%20Report%202024_1.pdf

Global Road Safety Partnership (GRSP). (2017). Insuring Safer Roads: A global guide to strengthen the insurance industry's contribution to road safety.

https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/2023/05/Insuring_Safer_Roads_May_2017.pdf

Global Road Safety Partnership (GRSP) & International Federation of Red Cross and Red Crescent Societes, (2023). Speed Management A road safety manual for decision-makers and practitioners. (2nd ed.).

https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/3146-wbk-speed-mgmt-2nd-edition-131023-electronic.pdf?sfvrsn=696ed45e_3&download=true

Goldenbeld C., Torfs K., Vlakveld W., Houwing S. (2020). Impaired driving due to alcohol or drugs: International differences and determinants based on E-Survey of Road Users' Attitudes first-wave results in 32 countries. *IATSS Research*, Volume 44, Issue 3.

https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.07.005

Hartz F., Zehnder P., Resch T., Römmermann G., Schwarz M., Kirchhoff C., Biberthaler P., Lefering R., Zyskowski M. (2025). Severe Injuries in E-Scooter Accidents.

https://di.aerzteblatt.de/int/archive/article/244018#:~:text=More%20than%20half%20of%20the,serial%20rib%20fractures%20(16.5%25)

Huelke D. (1998). An Overview of Anatomical Considerations of Infants and Children in the Adult World of Automobile Safety Design.

https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3400202/

Hynd D., Wallbank C., Kent J., Ellis C., Kalaiyarasan A., Hunt R. and Seidl M. (2019, February 22). Costs and Benefits of Electronic Stability Control in Selected G20 Countries.

https://assets.bbhub.io/dotorg/sites/2/2020/01/G20-ESC-Report.pdf

Intelligent Transportation Systems (ITS) Use Cases for SS4A, 2025. https://www.transportation.gov/grants/ss4a/ITS-use-cases

International Transport Forum (ITF). (2018). *Speed and Crash Risk.*

https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf

International Transport Forum (ITF). (2022). *The Safe System Approach in Action. OECD Publishing.*

https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-system-in-action.pdf

International Transport Forum (ITF). (2016). *Zero Road Deaths and Serious Injuries Leading a Paradigm Shift to a Safe System. OECD Publishing.*

http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en

Jeanne Breen Consulting, SWOV, Loughborough University. (2018). Preparatory work for an EU road safety strategy 2020–2030. Publications Office of the European Union.

https://doi.org/10.2832/15318

Karamanlis, I., Nikiforiadis, A., Botzoris, G., Kokkalis, A., & Basbas, S. (2023). Towards Sustainable Transportation: The Role of Black Spot Analysis in Improving Road Safety. Sustainability, 15(19), 14478.

https://doi.org/10.3390/su151914478

Katoch B., Ghosh I., Chandra S. (2025). Safety of children in school zones – A systematic review, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Volume 113.

https://doi.org/10.1016/j.trf.2025.05.020

Lithuanian Transport Safety Administration. (2023). List of the most important legal acts related to driver training.

https://ltsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/mokymas-ir-egzaminavimas/vairuotoju-mokymas/svarbiausiu-teises-aktu-susijusiu-su-vairuotoju-mokymu-sarasas-1/

MacLennan P., McGwin G. Jr., Metzger J., Moran S., Rue L. 3rd. (2004). Risk of injury for occupants of motor vehicle collisions from unbelted occupants. *Inj. Prev.* 10(6):363-7.

http://doi.org/10.1136/ip.2003.005025

Maciejewski A., Dabek P., Lubbe-Kwasniak K., Rzezniewski P., TWINNING, Vilnius Tech, NCDC. (2023b). Support in Establishment of Comprehensive Road Safety Database and Further Improvement of Road Safety Management in Georgia, Road Safety Governance Framework.

Maciejewski A., Dabek P., Lubbe-Kwasniak K., Rzezniewski P., TWINNING, Vilnius Tech, NCDC. (2023a). Support in Establishment of Comprehensive Road Safety Database and Further Improvement of Road Safety Management in Georgia, Road Safety Leading Agency.

Maciejewski A., Dabek P., Lubbe-Kwasniak K., Rzezniewski P., TWINNING, Vilnius Tech, NCDC. (2024). Support in Establishment of Comprehensive Road Safety Database and Further Improvement of Road Safety Management in Georgia, Guidelines and recommendations for data management including sofware and analytical platform.

Maciejewski A., Dabek P., Lubbe-Kwasniak K., Rzezniewski P., TWINNING, Vilnius Tech, NCDC. (2023c). Reccommendations for the improvement of quality and processing of road traffic injury data.

Maciejewski A., Dabek P., Lubbe-Kwasniak K., Rzezniewski P., TWINNING, Vilnius Tech, NCDC. (2022). Road safety Funding and Financing..

Ministry of Infrastructure of the Republic of Poland. (2026). Official Website.

https://www.gov.pl/web/infrastruktura/instruktorzy

Moss T. (2025). Division of DOT issues safety notice on increased circulation of conterfeit parts.

https://www.repairerdrivennews.com/2025/03/11/division-of-dot-issues-safety-notice-on-increased-circulation-of-conterfeit-parts/

Mueller B. (2025). Airbags.

https://www.iihs.org/research-areas/airbags

National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2016). Commercial Motor Vehicle Driver Fatigue, Long-Term Health, and Highway Safety: Research Needs. The National Academies Press.

https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK384966/pdf/Bookshelf_NBK384966.pdf

Neamtu G. (2024). The Importance and Role of Tyres on Road Vehicles: Their influence on Breaking Distance. *International Journal of Advanced Multidisciplinary Research and Studies.* Volume 4, Issue 4.

https://www.multiresearchjournal.com/arclist/list-2024.4.4/id-3156

National Highway Traffic Administration (NHTSA). (2013, August). How Vehicle Age and Model Year Relate to Driver Injury Severity in Fatal Crashes.

https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811825

National Highway Traffic Administration (NHTSA). (n. d). How Vehicle Safety Has Improved Over the Decades.

https://www.nhtsa.gov/how-vehicle-safety-has-improved-over-decades

National Highway Traffic Administration (NHTSA). (1994, December). NHTSA Technical Report - *Preliminary Evaluation of the Effectiveness of Antilock Brake Systems for Passenger Cars.*

https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/808206

National Technical University of Athens. (2021). Provision of research data to public authorities to inform road safety policies.

https://road-safety-charter.ec.europa.eu/road-safety-in-action/good-practice/provision-research-data-public-authorities-inform-road-safety

Ogundele O., Ifesanya A., Adeyanju S., Ogunlade S. (2013). The impact of seat-belts in limiting the severity of injuries in patients presenting to a university hospital in the developing world. Niger Med J. 54(1):17-21.

http://doi.org/10.4103/0300-1652.108888

Permanent International Association of Road Congresses (PIARC). (2019a). Safe System – Recognising Shared Responsibility.

https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safe-system-approach/safe-system-responsibility

Permanent International Association of Road Congresses (PIARC). (n. d.). Safety of Vulnerable Road Users.

https://rno-its.piarc.org/en/network-operations-its-road-safety/vulnerable-road-users

Permanent International Association of Road Congresses (PIARC). (2019b). The Road Safety Management System.

https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/3-safety-management-system

Prague Daily News. (2024, August 17). Increase in Scooter Accidents in the Czech Republic.

https://www.praguedaily.news/2024/08/17/increase-in-scooter-accidents-in-the-czech-republic/

Sweden Herald. (2024, April 3). Electric Scooter Accidents Surge by 30 Percent in 2024, Young Riders Most Affected.

https://swedenherald.com/article/electric-scooter-accidents-surge-by-30-percent-in-2024-young-riders-most-affected

The European Court of Human Rights (ECtHR), 2025. Guide on Article 2 of the European Convention on Human Rights.

https://ks.echr.coe.int/documents/d/echr-ks/guide_art_2_eng

The National Association of City Transportation Officials (NACTO). (2021). Creating Safe, Multimodal, Urban Transportation. *NACTO 2021 Policy Platform.*

https://nacto.org/wp-content/uploads/2021_policy_platform_LAYOUT_w-cities.pdf

United Nations Children's Fund (UNICEF). (2023, December 26). Technical Guidance for Child and Adolescent Road Safety.

https://knowledge.unicef.org/health/resource/technical-guidance-child-and-adolescent-road-safety

United Nations. (2011). Depositary notification: 2011/286 (amendments to international agreements). United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).

https://unece.org/DAM/trans/conventn/depnots/2011-286e.pdf

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (2022). *Report of Sweden. Multi-Disciplinary Crash Investigation (MDCI).*

https://unece.org/sites/default/files/2022-03/ECE-TRANS-WP1-Informal-7e.pdf

U. S. Department of Transportation. (2009). Driver Distraction in Commercial Vehicle Operations.
https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/DriverDistractionStudy.pdf

U. S. Department of Transportation. (2025b). Intelligent Transportation Systems (ITS) Use Cases for SS4A.

https://www.transportation.gov/grants/ss4a/ITS-use-cases

U. S. Department of Transportation. (2025a, January 14). What Is a Safe System Approach?

https://www.transportation.gov/safe-system-approach

Van Lamoen N. (2014). The impacts of a reduced speed enforcement tolerance threshold on road safety outcomes. ResearchGate.

https://www.researchgate.net/publication/281848494_The_impacts_of_a_reduced_speed_enforcement_tolerance_threshold_on_road_safety_outcomes

Wang Z., Lu Y., Zou Z., Ma Y., Wang T. (2022, December 17). Applying OHSA to Detect Road Accident Blackspots. Int J Environ Res Public Health. Int. Journal Environ Res Public Health. 19(24):16970.

http://doi.org/10.3390/ijerph192416970

World Bank. (2024b). GDP Growth (annual%).

https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG

World Health Organization (WHO). (2022). Documenting Road Safety – A Guide for Governments and Lead Agencies.

https://www.emro.who.int/images/stories/about-who/Documenting-road-safety_prepress_DRAFT_oct-2022.pdf

World Health Organization (WHO) & United Nations Regional Commissions. (2020). Global Plan – Decade of Action For Road Safety 2021-2030.

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

World Health Organization (WHO). (2013). *Global status report on road safety 2013.*

https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/83789/WHO_NMH_VIP_13.01_eng.pdf

World Health Organization (WHO). (2024a). *Global status report on road safety 2023.*

https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023

World Bank. (2019). Guide for Road Safety Opportunities and Challenges: Low- and Middle-Income Countries Country Profiles.

https://documents1.worldbank.org/curated/en/447031581489115544/pdf/Guide-for-Road-Safety-Opportunities-and-Challenges-Low-and-Middle-Income-Country-Profiles.pdf

World Bank. (2024a). *Road Safety Country Profile – Georgia, 2024.*

https://www.eaprso.org/media/5pnpiwrx/georgia-eap-rs-profile-2024.pdf

World Health Organization (WHO). (2016). Road Safety Mass Media Campaigns: A Toolkit.

https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/4d14bf88-8c66-4749-bb63-e55514720bf1/content

World Health Organization (WHO). (2023, December 13). Road Traffic Injuries. https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

World Health Organization (WHO). (2025). Marrakech Declaration, Fourth Global Ministerial Conference on Road Safety.

https://www.who.int/news-room/events/detail/2025/02/18/default-calendar/fourth-global-ministerial-conference-on-road-safety#:~:text=Hosted%20by%20the%20Government%20of,global%20road%20deaths%20by%202030

World Health Organization (WHO). (2020). Stockholm Declaration, Third Global Ministerial Conference on Road Safety.

https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf