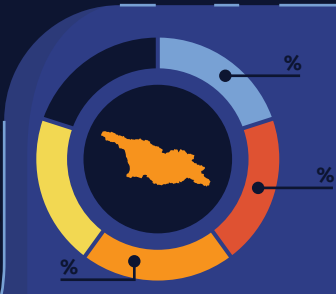


# საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პრევენციის ინსტიტუციური მექანიზმები

საქართველოში გზით მოსარგებლები სიკვდილიანობისა და დაშავების ბევრად უფრო მაღალი რისკის ქვეშ იმყოფებიან, ვიდრე ევროპასა და ჩვენი რეგიონის ბევრ სხვა ქვეყანაში.

საქართველოს გზებზე სიკვდილიანობის მაჩვენებელი დაახლოებით ორნახევარჯერ-სამჯერ აღემატება ევროკავშირის ყველა ქვეყნის სიკვდილიანობის საშუალო მაჩვენებელს.



## ძირითადი მიზნები



საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები (ადმინისტრაციული, დაღუპვის/დაზიანების გარეშე) **ყოველწლიურად იზრდება** (გამონაკლისია 2020 წელი, პანდემიის პერიოდი).



2019-2023 წლებში 27,764 საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა დაფიქსირდა (სისხლის სამართლის დანაშაული), რა დროსაც **დაიღუპა 2,250 და დაშავდა 37,093** ადამიანი.



2019-2023 წლებში **დაღუპულთა 37%, ხოლო დაშავებულთა 47% 26-დან 60 წლამდე ასაკისაა.**



შინაგან საქმეთა სამინისტრო ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკას **არასრულყოფილად აღრიცხავს**, რაც გამომწვევი მიზეზების საპასუხო პოლიტიკის გატარებას აფერხებს.



2023 წელს მომხდარი სისხლის სამართლის დანაშაულის შემთხვევების გამომწვევი **მიზეზების 55% (2,743) გაურკვეველია.**



2023 წელს მომხდარი ადმინისტრაციული შემთხვევების **(49,977)** გამომწვევი მიზეზების **91% (45,764)** შემთხვევაში **მითითებულია ბუნდოვანი მუხლი.**



გაურკვეველია, შინაგან საქმეთა სამინისტრო სწავლობს თუ არა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ხელშემწყობი გარემოება დაკავშირებული იყო თუ არა, სხვა გარე ფაქტორებთან (მაგ.: მძღოლის ჯანმრთელობის შეფასება, სავალი ნაწილის მდგომარეობა და ა.შ.)



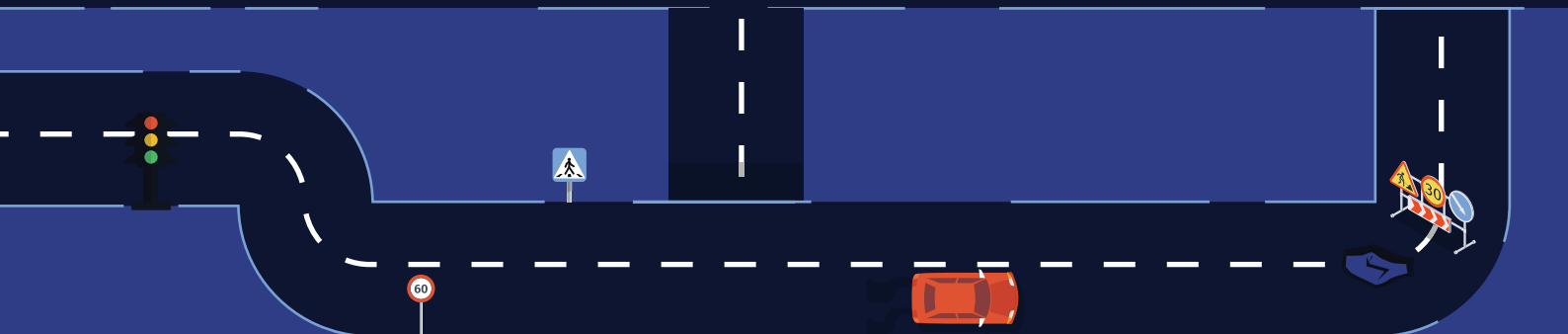
სამინისტრო **არ აწარმოებს შემთხვევის გამომწვევი მიზეზებს შორის ავტომობილების გაუმართაობის** პროცენტული წილი რამდენს შეადგენს.



2023 წლის პირველი ცხრა თვის მონაცემებით, ქვეყანაში **1.6 მლნ-ზე მეტი ავტომობილია რეგისტრირებული**, საიდანაც 1.3 მლნ-მდე ავტომობილი 10 წელზე მეტი წლისაა.



თბილისა და რეგიონებში არსებული საგზაო ინფრასტრუქტურის უმრავლესობა ჯერ კიდევ გასულ საუკუნეში დაიგო. შესაბამისად, **ძველი საგზაო ინფრასტრუქტურა** ავტომობილების მზარდი რაოდენობის **გამტარობას ვერ უზრუნველყოფს.**



## პრობლემის გადაჭრის გზები (ალტერნატივები)

01.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის მიერ სტატისტიკური მონაცემების გაუმჯობესება

02.

საკატრულო პოლიციის დეპარტამენტის უფლებამოსილების შეკვეცა

03.

მოძველებული ავტოპარკის ჩანაცვლება და სხვადასხვა ტიპის რეგულაციები



# ალტერნატივის მულტიფაქტორული ანალიზი



მულტიფაქტორულმა ანალიზმა გვიჩვენა, რომ N1 ალტერნატივა – „შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის მიერ სტატისტიკური მონაცემების გაუმჯობესება“ - **ყველაზე**

**ეფექტიანი ვაია** საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ადამიანების დაღუპვისა და ჯანმრთელობის დაზიანების პრევენციის მიმართულებით.

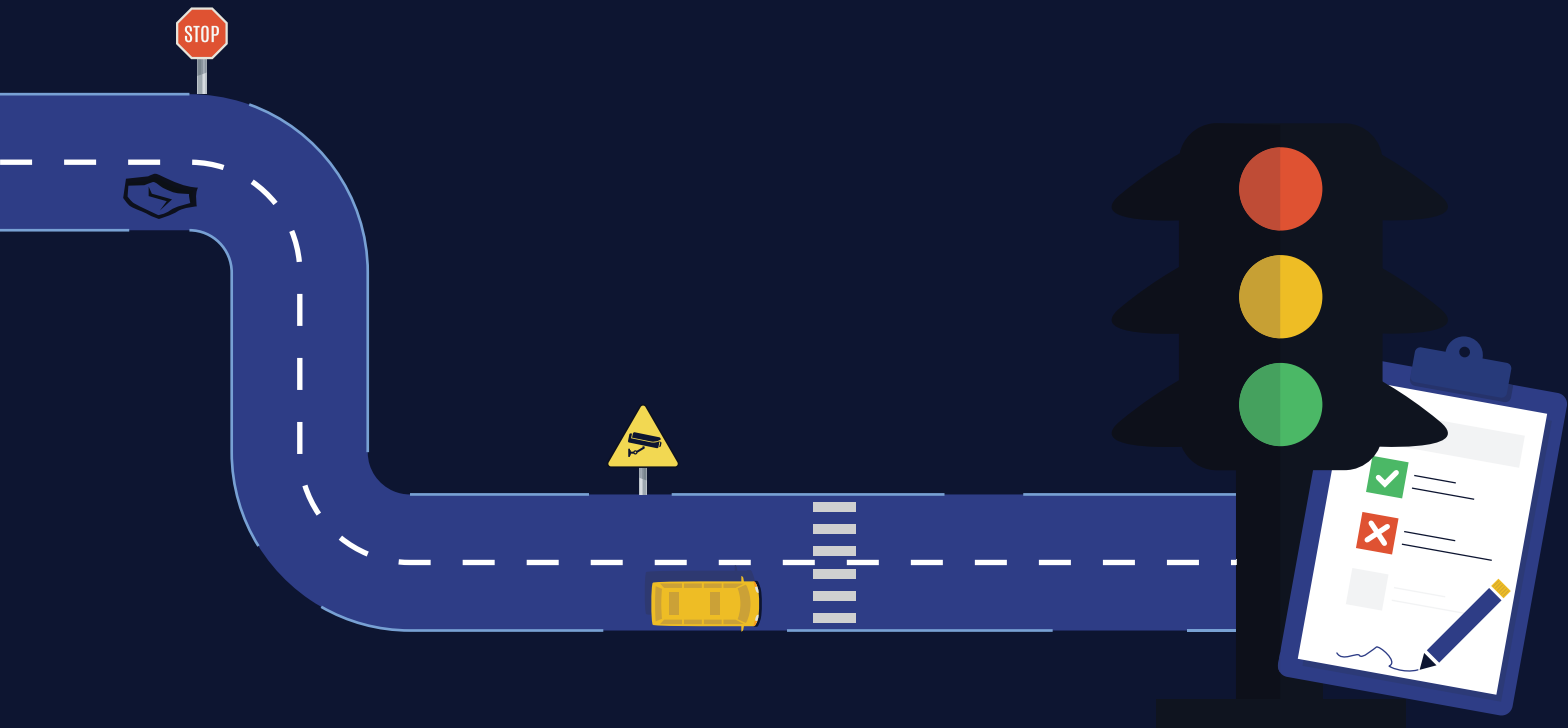
## რეკომენდაციები

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესამცირებლად მნიშვნელოვანია შემდეგი ღონისძიებების გატარება:

- ➔ არსებული ადამიანური და მატერიალური **რესურსების შეფასება**
- ➔ სტატისტიკის მწარმოებელი პირების შესაძლებლობების ზრდა
- ➔ სტატისტიკის კომპონენტის ევროპული გამოცდილება სისტემაში ინტეგრირება
- ➔ სტატისტიკის პროაქტიულად გამოქვეყნება
- ➔ **სისტემატურად რისკების შეფასება და ანალიზი**
- ➔ **ე.წ შავი წერტილების** მუდმივი კონტროლი
- ➔ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ხელშემწყობი **გარე ფაქტორების ანალიზი**
- ➔ საზოგადოების სამიზნე ჯგუფებთან მუშაობა
- ➔ სტატისტიკის წარმოების და მისი ეფექტიანად აღსრულების პასუხისმგებელი პირების დებულებით განსაზღვრა
- ➔ საპატრულო პოლიციის თანამშრომლებისთვის არსებული პრობლემების მუდმივი გაზიარება
- ➔ სავალი გზების შესახებ არსებული მდგომარეობის მუდმივი ანალიზი
- ➔ საპატრულო პოლიციის თანამშრომლების **გადამზადება**



- რელევანტური პირების მიერ სტატისტიკის სამსახურებთან მუდმივი **კომუნიკაცია**
- სსიპ ლევან სამხარაულის სამხარაულის სასამართლო ეროვნული ბიუროს ჩართულობა (კომპეტენციის ფარგლებში)
- არასამთავრობო და დონორი ორგანიზაციების ჩართულობა
- ადგილობრივი მუნიციპალიტეტისთვის სტატისტიკის **სისტემატურად გაზიარება**
- მართვის უფლების მქონე პირების ჯანმრთელობის ცნობის დოკუმენტების ანალიზი
- სტატისტიკის ანალიზის შესაბამისად **საინფორმაციო კამპანიის** ჩატარება



## შენიშვნა:

წინამდებარე პოლიტიკის დოკუმენტი მომზადდა ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) ფინანსური მხარდაჭერით და შესაძლოა არ გამოხატავდეს USAID-ის და ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის შეხედულებებს.

მასალა მომზადდა პროექტის „ახალგაზრდების ჩართულობისა და მენტორინგისთვის საჯარო პოლიტიკის საპილოტე ინიციატივები“ ფარგლებში, რომელსაც ახორციელებს ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი (IDFI) და მისი შინაარსი წარმოადგენს მხოლოდ ავტორის პასუხისმგებლობას.