

შემაჯამებელი მიმოხილვა

გამოთქმა „სიკვდილი ბორბლებზე“ დამთრგუნველია, მაგრამ ზუსტად ასახავს მსოფლიო ბანკის „აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის“ ქვეყნებში (ECA) არსებულ სინამდვილეს.¹ მრავალ გარემოებათა ერთობლიობა – გზების უსაფრთხოების სუსტი მართვა, ცუდი გზები, ტექნიკურად სასაფრთხოდ გაუმართავი მანქანები, მძღოლების უდისციპლინობა და გზების უსაფრთხოების კანონების მოქმედების არასრულყოფილება, მანქანების რაოდენობის ექსპონენციალურ ზრდასთან ერთად, იწვევს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად სხეულის დაზიანების და სიკვდილიანობის რაოდენობის უდიდესი სისწრაფით ზრდას.

ამ ანგარიშში განხილულია უსაფრთხოების პრობლემები და შესაძლებლობები აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის გზებზე. მასში მოცემულია ინფორმაცია პრობლემის მოცულობის, თავისებურებების და მიზეზების შესახებ; წარმოდგენილია სხვადასხვა ქვეყნების მიერ გზების უსაფრთხოების ასამაღლებლად გატარებული ღონისძიებების ეფექტიანობის დამადასტურებელი მტკიცებულებები მთელი მსოფლიოს მასშტაბით; მოკლედია აღწერილი გზების უსაფრთხოების საერთაშორისო პოლიტიკა და განხილულია საშუალებები და სტრატეგიები, რომლებიც შეიძლება განხორციელდეს მსოფლიო ბანკის მიერ „ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციასთან“, განვითარების საკითხებზე მომუშავე ბანკებთან და დონორებთან, აგრეთვე, კერძო სექტორთან და საზოგადოებრივ ორგანიზაციებთან თანამშრომლობისა და კოორდინაციის გზით.

ანგარიში, უპირველეს ყოვლისა, განკუთვნილია შიგა აუდიტორიისათვის – კერძოდ, მსოფლიო ბანკის მენეჯერებისა და თანამშრომლებისათვის, რომლებიც ტრანსპორტის, ჯანდაცვის, განათლების და მართვის სფეროებში მუშაობენ და ევალებათ ინფორმაციის გავრცელება გზების უსაფრთხოების საკითხების მრავალდარგობრივი ხასიათის და არსებული პრობლემების დაძლევის ქმედითი გზების შესახებ. ანგარიში აგრეთვე მიუთითებს აღმოსავლეთ ევროპისა და ცენტრალური აზიის (ECA) ქვეყნებში ამ პრობლემის მსოფლიო ბანკის (სხვა საერთაშორისო ორგანიზაციებთან და დონორებთან თანამშრომლობით) დახმარებით გადაჭრის შესაძლებლობებზე. გარდა ამისა, ეს ანგარიში განკუთვნილია გარე აუდიტორიისთვისაც, რომელშიც შედიან ECA ქვეყნების მთავრობების პოლიტიკის განმსაზღვრელი პირები, მთავარი ანალიტიკოსები, პროგრამების მენეჯერები და მათი მრჩეველები, კერძო სექტორის წარმომადგენლები, სამოქალაქო საზოგადოება და ამ სფეროში მომუშავე საერთაშორისო ორგანიზაციები. ანგარიშის მიზანია, ხელი შეუწყოს დისკუსიას საგზაო უსაფრთხოების სფეროში არსებული პრობლემების დაძლევის

¹ ყოფილი საბჭოთა კავშირის ქვეყნები, ბალტიისპირეთი, ბალკანეთი, აღმოსავლეთი და ცენტრალური ევროპა და თურქეთი.

შესაძლებლობებისა და ინსტრუმენტების შესახებ, რაც უმაღლეს პრიორიტეტად უნდა იყოს მიჩნეული უახლოეს და საშუალოვადიან პერიოდში.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული ფიზიკური დაზიანებების და სიკვდილიანობის პრობლემის დაძლევის დასაწყებად საჭიროა, რომ ქვეყნის ხელისუფლებამ, მსოფლიო ბანკმა და საერთაშორისო პარტნიორებმა (Saghir 2009):

- აღიარონ, რომ დაბალი და საშუალო შემოსავლების მქონე ქვეყნებში (LMIC) მიუღებელია საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის კრიზისის ის მასშტაბი, რომელსაც ავტოსატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობა განაპირობებს;
- მიზნად დაისახონ საგზაო უსაფრთხოების შემდეგი ზომების განხორციელება: (ა) მდგრადი შედეგის მქონე (რაც სწორ თანმიმდევრულობას და გრძელვადიან მიზანდასახულობას მოითხოვს); (ბ) ინტეგრირებული (რაც მრავალდარგობრივ მიდგომას გულისხმობს) და (გ) ინკლუზიური (რომლებშიც გათვალისწინებულია ქვეყნის განვითარების ამოცანები და ღარიბი მოსახლეობის და ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად სიღარიბეში ჩავარდნილი პირების უფლებების დაცვის აუცილებლობა);
- განსაზღვრონ უსაფრთხო, სუფთა და ხელმისაწვდომი ტრანსპორტის პრიორიტეტულობა ქვეყნის განვითარებისათვის;
- დააჩქარონ ცოდნის გავრცელება, გაზარდონ გზების უსაფრთხოების ღონისძიებების და ინვესტიციების მასშტაბი;
- გააცნობიერონ, რომ მსოფლიო ბანკს, სხვა ორგანიზაციებთან თანამშრომლობის გზით, შეუძლია მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს და დახმარება გაუწიოს ხელისუფლებას გზების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პოლიტიკური მნიშვნელობისა და პრიორიტეტულობის ამაღლებაში; ასევე, საშუალო ხანგრძლივობის პერიოდში გზების უსაფრთხოების მისაღწევად საჭირო პროგრამებისა და პროექტების შემუშავება-განხორციელებაში.

პრობლემის ხასიათი

სამგზაო და სატვირთო გადაზიდვების უმეტესობა საავტომობილო გზებით ხორციელდება (მაგ.: ევროკავშირში მისი წილი შესაბამისად 80%-ი და 50%-ია). ბევრ განვითარებად ქვეყანაში შემოსავლების ზრდამ ავტომანქანების რაოდენობის ზრდა გამოიწვია, მაშინ, როდესაც გზების უსაფრთხოების მართვის, საგზაო ინფრასტრუქტურის ხარისხის და მოძრაობის უსაფრთხოების მარეგულირებელი კანონმდებლობის აღსრულების დონე კვლავ დაბალია. ყოველივე ამის შედეგად, დაბალი და საშუალო შემოსავლების მქონე ქვეყნებში, აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის ქვეყნების ჩათვლით, ავტოსაგზაო ავარიებში სხეულის დაზიანების შემთხვევების ზრდა საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ერთ-ერთ ყველაზე მტკივნეულ პრობლემად იქცა. მთელი მსოფლიოს მასშტაბით, ყოველწლიურად,

სიკვდილით დასრულებული 1.3 მილიონი და სხეულის დაზიანებით დასრულებული 50 მილიონი ავტოსაგზაო შემთხვევის 90%-ი სწორედ დაბალი და საშუალო შემოსავლების მქონე ქვეყნებზე (LMIC) მოდის, მაშინ, როდესაც ამ ქვეყნებში მსოფლიოში არსებული რეგისტრირებული მანქანების მხოლოდ 48%-ია თავმოყრილი („ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის“ მონაცემები – WHO, 2009a). დაბალი და საშუალო შემოსავლების მქონე ქვეყნებში ურბანიზაციისა და მოტორიზაციის ზრდამ 2030 წლისათვის შეიძლება არსებული მაჩვენებლები გააორმაგოს. როდესაც საქმე ეხება ლეტალური შედეგების მქონე ავტოსაგზაო შემთხვევებს, სხვაობა დაბალ ან საშუალო შემოსავლიან ქვეყნებსა და მაღალ შემოსავლიან ქვეყნებს შორის (სადაც ჯერ კიდევ ბევრი ავტოსაგზაო შემთხვევა სრულდება სიკვდილით) გამაოგნებელია.

ბოლო ორი ათწლეულის მანძილზე აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა ძალიან სწრაფად გაიზარდა. დსთ-ის ქვეყნებში (დამოუკიდებელი სახელმწიფოების თანამეგობრობა) მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა 120%-ით გაიზარდა: თუ 1990 წელს ყოველ 1000 კაცზე 64 ავტომანქანა მოდიოდა, 2003 წელს ეს რიცხვი 141-მდე გაიზარდა (UNECE და WHO EURO, 2009). იგივე ტენდენცია შეინიშნება სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში: ალბანეთში 1994 წელს ყოველ 1000 კაცზე 18 მსუბუქი ავტომანქანა მოდიოდა, 2002 წელს კი – 48; ხორვატიაში ავტომანქანების რიცხვი ყოველ 1000 კაცზე 143-დან 276-მდე გაიზარდა. მიუხედავად ამისა, აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში მანქანების რაოდენობა მაინც უფრო ნაკლებია, ვიდრე დასავლეთ ევროპაში, სადაც ეს მაჩვენებელი ყოველ 1000 კაცზე 400-დან 600-მდე მერყეობს (UNECE და WHO EURO, 2009). აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის (ECA) ქვეყნებში კერძო ავტომობილებით სარგებლობის ზრდის პარალელურად ავტობუსების რაოდენობის ზრდა შედარებით მცირეა (Eurostat, 2007). ბევრ ECA ქვეყანაში, განსაკუთრებით დსთ-ის ქვეყნებში, ავტომანქანები მოძველებულია და უსაფრთხოების სტანდარტებს ვერ აკმაყოფილებს. ამ პრობლემას კიდევ უფრო ამძაფრებს დასავლეთ ევროპიდან იმგვარი მანქანების იმპორტი, რემლებიც უსაფრთხოების მოთხოვნებს არ აკმაყოფილებს და გარემოს აბინძურებს. გარდა ამისა, 1990 წლიდან გზების (1,000 კმ.) და გზატკეცილების (კილომეტრებში) სიგრძეც გაიზარდა, შესაბამისად: 18%-ით და 157%-ით დსთ-ს ქვეყნებში, 21%-ით და 75%-ით - ევროკავშირის 10 ქვეყანაში² და 46%-ით და 144%-ით – სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპაში. 1990 წლის შემდეგ საგზაო ინფრასტრუქტურაში ჩადებული მნიშვნელოვანი ინვესტიციების მიუხედავად, დსთ-ის ზოგიერთი ქვეყნის საგზაო ინფრასტრუქტურა ცუდ ტექნომსახურებას და ინვესტიციების ნაკლებობას განიცდის. დსთ-ის ქვეყნებში მოსახლეობა ავტომობილით ერთ სულ მოსახლეზე დაახლოებით 800კმ-ს გადის, დასავლეთ ევროპის მოსახლეობა კი – 12 000 კმ-ს.

მაშინ, როდესაც დასავლეთ ევროპაში – ნიდერლანდებში, შვედეთში, შვეიცარიაში, ნორვეგიაში და დიდ ბრიტანეთში (2006წ) ფატალური შედეგის მქონე ავტოავარიების

² 2004 წელს ევროკავშირის შეუერთდა 10 ქვეყანა: კვიპროსი, ჩეხეთის რესპუბლიკა, ესტონეთი, უნგრეთი, ლატვია, ლიტვა, მალტა, პოლონეთი, სლოვაკეთი და სლოვენია.

რიცხვი ყოველ 100 000 ავტოსატრანსპორტო შემთხვევაზე 6 ფატალურ შემთხვევამდე შემცირდა, აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნების უმეტესობაში ეს მაჩვენებელი გაიზარდა, მიუხედავად იმისა, რომ აქ ერთ სულ მოსახლეზე მანქანების რაოდენობა და გავლილი კილომეტრაჟი ნაკლებია. 2007 წელს აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში ფატალური შედეგის მქონე ავტოავარიების რიცხვის ზრდა 8%-დან 39%-მდე მერყეობს. 2007 წელს აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში სიკვდილით დასრულდა 80 000 ავტოსაგზაო შემთხვევა (ოფიციალური მონაცემებით) და ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად მიღებული დაზიანებები სიკვდილის გამომწვევი მიზეზების პირველ ათეულში შევიდა. გარდა ამისა, 2007 წელს ECA ქვეყნებში ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად მიღებული არაფატალური დაზიანებების რიცხმა 800 000-ს გადააჭარბა.

ავტოსატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული ფიზიკური დაზიანებები უარყოფითად მოქმედებს მოსახლეობის ეკონომიკურად პროდუქტიულ ჯგუფებზე. აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში ავტოავარიებში დაღუპულთა 55%-ი 15-დან 44 წლამდე ასაკისაა, უმეტესად 15-დან 29 წლამდე; დაღუპულთა 80%-ზე მეტი კაცია. ალკოჰოლის მოხმარება უშუალოდ უკავშირდება ფატალურ ავტოავარიებს და მათ შედეგად დაღუპული კაცებისა და ქალების თანაფარდობას. ავარიების შედეგად გზებზე ზარალდებიან ბავშვები და ხანდაზმული ადამიანებიც, ძირითადად ფეხით მოსიარულენი, რომელთა დაღუპვის ალბათობა 7-9-ჯერ უფრო მაღალია მანქანაში მსხდომ პირებთან შედარებით.

ავტოსაგზაო შემთხვევების დროს გზებით სხვადასხვა კატეგორიის მოსარგებლეთა შორის სიკვდილიანობის მაჩვენებლების თანაფარდობა სხვადასხვა ქვეყნებში სხვადასხვაა, რაც დაუცველობის და უსაფრთხოების თავისებურებებს ასახავს. აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში ავტოსაგზაო შემთხვევების დროს დაღუპულთა უმეტესობა ავტომობილის მგზავრია. მიუხედავად ამისა, ზოგიერთ ECA ქვეყანაში ფეხით მოსიარულეთა შორის ფატალური მაჩვენებლები ძალიან მაღალია. მაგ.: ალბანეთში, ბელორუსიაში, ყირგიზეთში, ტაჯიკეთში და უკრაინაში ეს მაჩვენებელი ფატალური შემთხვევების მთლიანი რაოდენობის 40%-ი ან უფრო მაღალია.

რისკ-ფაქტორები

ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების გამო სხეულის დაზიანების მთავარი რისკ-ფაქტორებია:

- გზების საპროექტო მახასიათებლები, მათ შორის ისეთები, რომლებიც იწვევს გზით მოსარგებლე პირების დაუცველობას (მაგ.: გადასასვლელების ან ტროტუარების ნაკლებობა);
- ქმედითი მარეგულირებელი წესების ნაკლებობა; მანქანის მდგომარეობასთან, მძღოლების განათლებასთან, ტრენინგთან და სარისკო ქცევების აღკვეთასთან დაკავშირებული მოთხოვნების არასათანადო აღსრულება;

- მძღოლების ქცევა: სიჩქარის გადაჭარბება, გაუფრთხილებლობა, ნასვამ მდგომარეობაში მანქანის მართვა, უსაფრთხოების ღვედების, ჩაფხუტების და სხვა დამცავი მოწყობილობის უგულვებელყოფა და მობილური ტელეფონით სარგებლობა, განსაკუთრებით შეტყობინებების მიღება/გაგზავნა.

ავტოავარიებით გამოწვეული ეკონომიკური ზარალი

უბედური ავტოსაგზაო შემთხვევების ეპიდემია უარყოფითად მოქმედებს ადამიანებზე, საზოგადოებაზე და ჯანდაცვის ბიუჯეტებზე. მთელი მსოფლიოს მასშტაბით საგზაო ავარიებით გამოწვეული ფატალური შემთხვევების და სხეულის დაზიანების ხარჯები დაბალშემოსავლიანი ქვეყნების მთლიანი შიგა პროდუქტის 1%-ს, საშუალოშემოსავლიანი ქვეყნების მთლიანი შიგა პროდუქტის 1.5%-ს და მაღალშემოსავლიანი ქვეყნების მთლიანი შიგა პროდუქტის 2%-ს შეადგენს. მთელი მსოფლიოს მასშტაბით ავტოსაგზაო შემთხვევები მთავრობებს ყოველწლიურად 500 მილიარდ აშშ დოლარზე მეტი უჯდება. ECA ქვეყნებში ყველაზე დიდი ხარჯები მსხვილი ეკონომიკის და დიდი მოსახლეობის მქონე ქვეყნებშია: რუსეთში (34 მილიარდი აშშ დოლარი წელიწადში), თურქეთში (14 მილიარდი აშშ დოლარი), პოლონეთში (10 მილიარდი აშშ დოლარი) და უკრაინაში (5 მილიარდი აშშ დოლარი). გარდა ავტოავარიებით გამოწვეული სიკვდილიანობისა და ინვალიდობისა, სახიფათო გზები ზღუდავს მოქალაქეების გადაადგილებას და ჯანსაღი, აქტიური ცხოვრების შესაძლებლობებს; ზრდის კომუნიკაციის უნარის დაკარგვის რისკებს (როგორცაა გულსისხლძარღვთა დაავადებები და დიაბეტი) და ჭარბი წონის პრობლემას.

როგორ დაგძლიოთ ეს პრობლემა?

გზების უსაფრთხოების სტრატეგიის ქმედითობის ასამაღლებლად საჭიროა „უსაფრთხო სისტემის“ მრავალდარგობრივი მიდგომით სარგებლობა. აუცილებელია გეგმავდეს ერთი ხელმძღვანელი უწყება, რომელიც კოორდინაციას გაუწევს სხვადასხვა სამთავრობო დეპარტამენტების მუშაობას და მათ შორის გადაანაწილებს გზების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ სხვადასხვა პასუხისმგებლობებს. ასეთებია: ტრანსპორტის, შინაგან საქმეთა, ჯანდაცვის და განათლების დეპარტამენტები, პოლიცია და ა.შ. ამოცანა იმაში მდგომარეობს, რომ თავიდან ავიცილოთ ავტოსაგზაო შემთხვევებით გამოწვეული ფიზიკური დაზიანებები, მინიმუმამდე დავიყვანოთ უკვე მომხდარი და მომავალი დაზიანების ხარისხი.

გზების უსაფრთხოება ტრანსპორტის დარგში არსებული გეგმებისა და პროგრამების განუყოფელი ნაწილი უნდა იყოს. იგი გათვალისწინებულ უნდა იქნეს იმ პოლიტიკის საზოგადოებრივი განხილვის დროს, რომელიც გავლენას ახდენს მოსახლეობის ხელთ არსებულ შესაძლებლობებზე და გადაწყვეტილებებზე. როდესაც გზების უსაფრთხოება ტრანსპორტის პოლიტიკის განუყოფელი ნაწილი ხდება, მცირდება ხმაური და ატმოსფეროს დაბინძურების დონე, მყარდება კონტროლი საჭესთან ალკოჰოლის მოხმარებაზე და იქმნება სტიმული ფეხით და ველოსიპედით გადაადგილებისათვის.

მაგ.: უფრო დაბალი სიჩქარის შედეგად მცირდება ფიზიკურ დაზიანებებთან და ატმოსფეროს დაბინძურებასთან დაკავშირებული ხარჯები, „სათბურის ეფექტის“ აირების გამოყოფა და ხმაური, აგრეთვე პოტენციური ველოსიპედისტებისა და ფეხით მოსიარულეების შიშის ბარიერი.

ECA ქვეყნების მიერ ავტოსაგზაო შემთხვევებით გამოწვეული დაზიანებების პრევენციის მცდელობა

აღმოსავლეთ ევროპისა და ცენტრალური აზიის ბევრ ქვეყანაში ჩამოყალიბებულია სტრუქტურები და პროცესები, რომლებიც ავტოსაგზაო შემთხვევებით გამოწვეული დაზიანებებისაგან დასაცავადაა გამიზნული. მათ შორისაა ინსტიტუციური ჩარჩოსისტემები, რომელთა ფარგლებშიც ხელმძღვანელი ორგანიზაცია კოორდინაციას უწევს ეროვნულ დონეზე რეაგირების დონისძიებებს, ცენტრალური ბიუჯეტით გათვალისწინებულ დაფინანსებას, გზების უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიას წინასწარ დასახული გაზომვადი მიზნების შესაბამისად. ქვეყნის კანონები განსაზღვრავს სიჩქარის ლიმიტებს, არეგულირებს ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვას და მოითხოვს დამცავი მოწყობილობით სარგებლობას. გარდა ამისა, აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ბევრ ქვეყანაში არსებობს მოთხოვნა გზის მშენებლობის მნიშვნელოვანი პროექტების განხორციელებისას ოფიციალური აუდიტის და არსებული გზების რეგულარული შემოწმების ჩატარების შესახებ (ბევრი ასეთი დებულება შეესაბამება ევროკავშირის დირექტივას, რომლის მიხედვითაც აუდიტი ყოველთვის სავალდებულოა ძირითადი გზების ქსელში ინვესტიციების ჩადების დროს); აგრეთვე, ამ ქვეყნებში შემუშავებულია პოლიტიკა, რომელიც ხელს უწყობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, ველოსიპედებით და ფეხით გადაადგილებას; ფუნქციონირებს ავტოავარიის შემდგომი, პოსპიტალიზაციამდელი ოფიციალური ხელმისაწვდომი სამედიცინო დახმარების სისტემები, თუმცა მათი ხარისხი სხვადასხვაგვარია.

მიუხედავად იმისა, რომ ECA ქვეყნებში პროგრესი შეიმჩნევა, დასავლეთ ევროპასთან შედარებით მნიშვნელოვნად უარეს მდგომარეობაში მყოფი საგზაო უსაფრთხოების გამოსასწორებლად საჭიროა მეტი ძალისხმევა და რესურსები (იმ ქვეყნებშიც, რომლებიც ამჟამად ევროკავშირის წევრები არიან).

მაღალი და საშუალოშემოსავლიანი ქვეყნების გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ გზების უსაფრთხოების გამოსასწორებლად საჭიროა თანმიმდევრული, 20-30 წლიანი მუშაობა ყოველმხრივი, ერთიანი, უსაფრთხო სისტემის პროგრამების შემუშავებისა და განხორციელებისათვის, რაც კარგად ორგანიზებული და დაფინანსებული, ტექნიკური და ოპერატიული თვალსაზრისით კომპეტენტური ხელმძღვანელი სააგენტოს მიერ კოორდინაციის გზით უნდა გაკეთდეს. მუშაობის დაგეგმვის პროცესი და მონიტორინგის სისტემები უნდა ჩამოყალიბდეს და გაძლიერდეს გრძელვადიანი სტრატეგიის მხარდასაჭერად. სტრატეგიის პირველ ეტაპზე ყველა დაინტერესებულ

მხარეს და სახელმწიფო უწყებებს შორის მიღწეულ უნდა იქნეს კონსენსუსი გრძელვადიანი სამოქმედო გეგმის შესახებ, რომელიც დაეყრდნობა თვალსაჩინოდ წარმატებულ ღონისძიებებს. სტრატეგიის განსაზოვრებლად საჭირო დაფინანსების გეგმა წინასწარ უნდა იყოს განსაზოვრული, ამასთანავე, გაწეულ უნდა იქნეს დახმარება გზებით მოსარგებლების განათლების, გზების უსაფრთხოების კანონების აღსრულების და განსაკუთრებულ მდგომარეობაში მზადყოფნის უზრუნველსაყოფად, აგრეთვე, პირველი სადემონსტრაციო კორიდორების მოსაწყობად. თავისთავად ცხადია, რომ გარკვეული ღონისძიებებია ჩასატარებელი საგზაო პოლიციაში კორუფციის შემცირების, გამჭვირვალობის გაუმჯობესების, საზოგადოების მხრიდან ნდობის აღდგენის მიზნით.

ECA ქვეყნებში ავტოსაგზაო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობის და სხეულის დაზიანების უკიდურესად მაღალი რიცხვი მოწმობს, რომ მოკლე და საშუალოვადიან პერიოდში გზების უსაფრთხოების სისტემების და მიდგომების დასაწერგად აუცილებელია საერთაშორისო დახმარება.

2004 წლის „მსოფლიო ანგარიშში“ გზების უსაფრთხოების შესახებ ჩამოყალიბებული რეკომენდაციების გავრცობა: რა უნდა გაკეთდეს აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში?

ამ საეტაპო ანგარიშში (პედენი და სხვები, 2004) გამოვლენილი გარემოებების შედეგად ექვსი ძირითადი რეკომენდაცია შემუშავდა, რომელთა საფუძველზე გზების უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად საჭირო სტრატეგიული ინიციატივები განისაზოვრა:

- ხელმძღვანელი სამთავრობო ორგანიზაციის იდენტიფიკაცია, რომელიც სათავეში ჩაუდგება ქვეყანაში გზების უსაფრთხოების ღონისძიებებს;
- ავტოავარიებით გამოწვეულ უბედურ შემთხვევებთან დაკავშირებული პრობლემების, პოლიტიკისა და ინსტიტუციური მოწყობის, აგრეთვე, მათი პრევენციის შესაძლებლობების შეფასება თითოეულ ქვეყანაში;
- გზების უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და სამოქმედო გეგმის შემუშავება;
- პრობლემის გადასაწყვეტად ფინანსური და ადამიანური რესურსების გამოყოფა;
- კონკრეტული ღონისძიებების გატარება ავტოავარიების, ფიზიკური დაზიანებების და მათი შედეგების მინიმიზაციის მიზნით და ამ ღონისძიებების შედეგების შეფასება;
- ადგილობრივი შესაძლებლობების განვითარება და საერთაშორისო თანამშრომლობა.

თითოეული ქვეყნის დონეზე ამ რეკომენდაციების შესასრულებლად საჭიროა ადგილობრივი შესაძლებლობების განვითარება და აუცილებელი რესურსებისა და ინსტრუმენტების უზრუნველყოფა, იმისათვის, რომ მიზნობრივი ღონისძიებები იმ მოცულობით განხორციელდეს, რომელიც ავტოავარიებით გამოწვეული სიკვდილიანობის და ფიზიკური დაზიანებების მნიშვნელოვანი და სტაბილური შემცირების საშუალებას იძლევა. გარდა ამისა, საჭიროა ერთიანი ჩარჩო, რომელიც მთლიანად განიხილავს მსოფლიო ბანკის რეკომენდაციებს, უზრუნველყოფს ინსტიტუციური გაძლიერებისათვის განხორციელებული ინიციატივების სწორ თანმიმდევრობას და შეიტანს შესწორებებს იმისდა მიხედვით, თუ მასალების ათვისებისა და სწავლის როგორი უნარი შესწევს კონკრეტულ ქვეყანას (ბლისი და ბრინი, 2009).

რეაგირებას სისტემატური ხასიათი უნდა ჰქონდეს. ქვეყანაში გზების უსაფრთხოების მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად ამ მიმართულების მმართველობითმა ორგანოებმა სისტემის სამივე ურთიერთდაკავშირებული ელემენტი უნდა მოიცვას. ესენია: ინსტიტუციური მართვის ფუნქციები, ინტერვენციები და შედეგები. ამთგან უპირველესი მნიშვნელობა ენიჭება ინსტიტუციური მართვის ფუნქციებს, უფრო კონკრეტულად კი – ხელმძღვანელი ორგანიზაციის როლს. *მხოლოდ ცალკეული ღონისძიებების გატარება საკმარისი არ იქნება.*

ინსტიტუციური მართვის ფუნქციების ჩამოყალიბებისათვის საჭიროა:

- *ინსტიტუტებისა და მართვის უნარიანობის გაძლიერება უბედური ავტოსაგზაო შემთხვევების პრევენციის მიზნით, მათ შორის ხელმძღვანელ ორგანიზაციაში, რაც მოიცავს პოლიტიკის განმსაზღვრელი ხელმძღვანელი პირების, სხვადასხვა სფეროებში მომუშავე აღმასრულებელი მენეჯერების და ძირითადი სამინისტროების (განსაკუთრებით ტრანსპორტის, იუსტიციის, ჯანდაცვის სამინისტროების და საგზაო პოლიციის) პრაქტიკოსი თანამშრომლების დასაბუთებულ ტრენინგს. საზოგადოებისა და კერძო სექტორის ჩართულობა და მკაფიოდ ჩამოყალიბებული სოციალური მოთხოვნები ხელს შეუწყობს პოლიტიკურ მხარდაჭერას მოსახლეობისაგან, რომელიც ავტოსაგზაო შემთხვევებისაგან ზარალდება;*
- *მთელი ქვეყნის მასშტაბით უბედურ ავტოსაგზაო შემთხვევებზე დაკვირვების სისტემების გაუმჯობესება, მათი მიზეზების, რისკების მასშტაბების და შედეგების უკეთესი სურათის მისაღებად; რისკების უფრო ზუსტი იდენტიფიკაცია (რაც უფრო ეფექტიანი ღონისძიებების გატარების საშუალებას იძლევა) და გატარებული ღონისძიებების შედეგიანობის შეფასება;*
- *ქვეყანაში გზების უსაფრთხოების მდგომარეობის კვლევები სათანადო პოლიტიკისა და გეგმების შემუშავების საღ საფუძველს განაპირობებს. ამგვარი კვლევები ძირითადი რისკ-ჯგუფებისა და საფრთხეების იდენტიფიკაციის, ბიუჯეტების და პასუხისმგებელი შემსრულებლების განსაზღვრის და ობიექტური შეფასებების საშუალებას იძლევა.*

შედეგებზე ფოკუსირების მიზნით საჭიროა:

- *გზების უსაფრთხოების ფაქტორების გათვალისწინება ყველა ეტაპზე: დაგეგმვის, პროექტირების და საგზაო ინფრასტრუქტურის ექსპლუატაციის დროს.* დაგეგმვის ეტაპზე, პროექტის დამტკიცებამდე, აუცილებელია მნიშვნელოვანი ცვლილებებისა და ახალი მშენებლობის შედარებითი სტრატეგიული ძიება გზების ქსელის უსაფრთხოების პარამეტრების შესწავლის მიზნით. ამ კვლევას ავსებს გზების უსაფრთხოების აუდიტი და საგზაო ინფრასტრუქტურის საპროექტო მახასიათებლებზე ფოკუსირებული ანალიზი. გარდა ამისა, შესწავლილ უნდა იქნეს გზის უბნები, სადაც ავტოკატორების კონცენტრაცია დიდია; სასურველია, რომ ინვესტიციები სწორედ ამგვარი მონაკვეთების უსაფრთხოების პარამეტრების გასაუმჯობესებლად განხორციელდეს;
- *სიჩქარეების ლიმიტების შემცირება (განსაკუთრებით ქალაქის ტიპის დასახლებულ ადგილებში) და ამ შედეგების გაძლიერება გზების საინჟინრო გადაწყვეტის, მარეგულირებელი წესების იძულებითი აღსრულების, საზოგადოების ინფორმირების, სიჩქარის დამაფიქსირებელი კამერების და სათანადო ჯარიმების მეშვეობით სწრაფი შედეგების მისაღებად;*
- *ნასვამ მდგომარეობაში მანქანის მართვის შემთხვევების შემცირება.* იმის გათვალისწინებით, რომ აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში მძღოლების მიერ ალკოჰოლის მოხმარების პრობლემა აქტუალურია, გზების უსაფრთხოების გრძელვადიანი და სტაბილური შედეგების მისაღწევად საჭიროა ალკოჰოლის მოხმარებასთან დაკავშირებული პოლიტიკა, ფისკალური ზომები და ინტერვენციები. სისხლში ალკოჰოლის შემცველობის ლიმიტები უნდა შეესაბამებოდეს საერთაშორისო პრაქტიკას და პრიორიტეტი უნდა მიენიჭოს პოლიციის მიერ მკაცრი სამაგალითო სანქციების სისტემატურ გატარებას;
- *დამცავი ღვედების უფრო ხშირი გამოყენება იძულებითი აღსრულების ღონისძიებების და ინფორმაციის გავრცელების გზით; სპეციფიკაციების გადასინჯვა (ახალი მანქანებისთვის მაინც); მანქანებში ღვედის დამაგრების შეხსენების სისტემის უზრუნველყოფა; სავალდებულო პერიოდული გამოკითხვა მანქანების როგორც წინა, ისე უკანა სავარძლებზე დამცავი ღვედების გამოყენების მდგომარეობის შესაფასებლად;*
- *ახალგაზრდა მძღოლების რისკის შემცირება* მართვის მოწმობების გაცემის სქემებისა და ტრენინგის გახანგრძლივებული პროგრამების მეშვეობით;
- *სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სისტემების გაუმჯობესება* ჯანდაცვის სისტემის მოდერნიზაციის უფრო ფართო პროგრამის ფარგლებში, სიკვდილიანობის მაჩვენებლების და სხეულის დაზიანების სიმძიმის შემცირების მიზნით;
- *გზების უსაფრთხოების და სატრანსპორტო პოლიტიკის ინტეგრაცია.* ბოლო დროს ჩატარებული კვლევები გვიჩვენებს, რომ მგზავრობის საშუალებების მრავალფეროვანმა არჩევანმა (მაგ.: ფეხით მოსიარულებებისა და ველოსიპედისტებისათვის უკეთესი პირობების შექმნამ, საზოგადოებრივი

ტრანსპორტის გაუმჯობესებამ, რამდენიმე პირის მიერ ერთი მანქანით მგზავრობამ) შეიძლება ავტოავარიების სიხშირე შეამციროს.

- *სადემონსტრაციო პროექტების შემუშავება.* კარგად შემუშავებულ სადემონსტრაციო პროექტს შეუძლია ხელი შეუწყოს გზებზე უსაფრთხოების დაცვის საუკეთესო პრაქტიკის გავრცელებას; ამგვარი პროექტები ადგილობრივი შესაძლებლობების განვითარების უმნიშვნელოვანესი ნაწილია და განაპირობებს სასარგებლო ნიშნულებს გზების უსაფრთხოების თანამედროვე პროგრამების განსახორციელებლად ქვეყნის სხვა რეგიონებში, დონორების და საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების დახმარებით.

მსოფლიო ბანკის როლი

2006 წელს, გზების უსაფრთხოების სფეროში დასახული ამოცანების შესრულების დაჩქარების მიზნით, მსოფლიო ბანკის თანადაფინანსებით (სხვა პარტნიორებთან ერთად) განხორციელდა „გზების გლობალური უსაფრთხოების პროექტი“. პროექტი თანამშრომლობს საერთაშორისო პარტნიორებთან. თანამშრომლობის მიზანია დაფინანსებისა და ტექნიკური დახმარების უზრუნველყოფა გზების უსაფრთხოების სფეროში რენტაბელური და ეფექტიანი პროგრამების განხორციელებისათვის საჭირო LMIC შესაძლებლობების განსავითარებლად.

როგორც წესი, გზების უსაფრთხოება მსოფლიო ბანკის საგზაო ინფრასტრუქტურის პროექტების საკვანძო კომპონენტია. მაგალითად, ახლახან დამტკიცებული პროექტები ბოსნია-ჰერცეგოვინაში, ბულგარეთში, საქართველოში, პოლონეთში და უკრაინაში შეიცავს იმგვარ საპილოტო ღონისძიებებს (და მონიტორინგს), როგორებიცაა: გზების უსაფრთხოების შესწავლა, გზების უსაფრთხოების საკითხებზე პასუხისმგებელი ადგილობრივი ორგანოების შესაძლებლობების განვითარება, გზების ინფრასტრუქტურის უსაფრთხოების მახასიათებლების გაუმჯობესება, არსებული წესების შესრულების გამკაცრება და საზოგადოებრივი კამპანიები ავტომობილების უსაფრთხო მართვის საკითხებზე. ვიეტნამში მსოფლიო ბანკის მხარდაჭერით გზების უსაფრთხოების საკითხებისადმი მიძღვნილი პროექტი (რომლის შემავსებელი პროექტები სხვა საერთაშორისო სააგენტოებმა განხორციელეს) მთავრობას კარგი შედეგების მიღწევის საშუალებას აძლევს (მაგ.: ახალი კანონი მოტოციკლეტების მძღოლებს ჩაფხუტების ტარებას ავალდებულებს და ამ მოთხოვნის უპრეცედენტო აღსრულება ხელს უწყობს ფატალური შედეგის მქონე ავტოავარიების რაოდენობის შემცირებას). მრავალდარგობრივი მიდგომის ეს მაგალითი მოიცავს ინსტიტუციური მოწყობის და უნარიანობის გაუმჯობესებას, გზების ტექნიკური მდგომარეობის დახვეწას, გზებით მოსარგებლე პირების ცოდნის გაფართოებას, მონიტორინგს და შეფასებას. საქართველოში მიმდინარე ახალ საგზაო პროექტებში (კონკრეტულ საგზაო კორიდორებთან მიმართებაში) განხორციელდა ამგვარივე მიდგომის გამოყენების მცდელობა. რუსეთში და სხვა ქვეყნებში მსოფლიო ბანკის მიერ კოორდინირებულ პროექტებში ჩართულია ჯანდაცვის სექტორიც – გათვალისწინებულია სასწრაფო სამედიცინო დახმარების რეორგანიზაცია და გაუმჯობესება ავტოავარიების მსხვერპლთა მკურნალობის გასაუმჯობესებლად.

2010-2016 წლებში, საერთაშორისო პარტნიორებთან თანამშრომლობით, მსოფლიო ბანკს შეუძლია დაეხმაროს ECA ქვეყნებს ავტოავარიებით გამოწვეული უბედური შემთხვევების რაოდენობის შემცირებაში, იმ ღონისძიებების იდენტიფიკაციის, შერჩევის, შემუშავების და განხორციელების გზით, რომლებიც სავარაუდოდ ყველაზე უკეთ შეამცირებს ავტოავარიების რიცხვს და გააუმჯობესებს ავტოავარიების მსხვერპლთა სასწრაფო დახმარებას და რეაბილიტაციას. ევროკავშირის წევრ ECA ქვეყნებს ავტოავარიებით გამოწვეული უბედური შემთხვევების პრობლემის დაძლევაში სწორედ ევროკავშირის წევრობა დაეხმარება. და ვინაიდან ECA დანარჩენ ქვეყნებს შეიძლება იგივე შესაძლებლობები არ ჰქონდეთ, სავარაუდოდ, მსოფლიო ბანკი დაეხმარება მათ შემუშავებული სქემის გამოყენებაში.

„2009 წლის აღდგენისა და რეინვესტიციის აქტის“ ფარგლებში ამერიკის შეერთებული შტატების მხარდაჭერით მიმდინარე სამუშაოებმა აჩვენა, რომ ეკონომიკური განვითარებისა და დასაქმების ზრდის აღსადგენად სხვადასხვა ქვეყნების მთავრობების დაფინანსებით მიმდინარე პროგრამები ECA ქვეყნებში გზების უსაფრთხოების გაუმჯობესების შესაძლებლობას იძლევა. ეს ნიშნავს, რომ გზებისა და ავტომანქანების მშენებლობაში ინვესტირების დროს საჭიროა გზების უსაფრთხოების საკითხების გათვალისწინება და, ამასთან ერთად, არსებული გზების უსაფრთხოების გეგმების განხორციელება.

აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნების მიერ დასახული პრიორიტეტების საფუძველზე და თითოეული ქვეყნის სპეციფიკური თავისებურებების გათვალისწინებით, მსოფლიო ბანკს შეუძლია განახორციელოს დახმარების პროგრამა, რომელიც გზების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის გარკვეულ ღონისძიებებში უფრო მეტ ინვესტირებას გულისხმობს და რომლის დროსაც გამოყენებულ იქნება ფაქტობრივ მტკიცებულებებზე დაფუძნებული და ეკონომიკურად გამართლებული მიდგომები, საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკა, მოდელირების შედეგები, გზების უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად გატარებული სხვადასხვა ღონისძიებების შედეგების ექტრაპოლაცია და არსებული ეკონომიკური მტკიცებულებები.

2004 წლის „მსოფლიო ანგარიშში“ მოცემული რეკომენდაციების განხორციელების მიზნით, მსოფლიო ბანკის მიერ ახლახან გამოქვეყნებული სახელმძღვანელო ინსტრუქციების შესაბამისად, პროგრამები შეიძლება ფოკუსირებული იყოს შემდეგ სფეროებზე:

უნარების შესწავლა. ქვეყნის სპეციფიკურ თავისებურებებთან მსოფლიო ბანკის რეკომენდაციების მორგების პროცესში გზების უსაფრთხოების მართვაში ადგილობრივი კადრების მიერ უნარების შესწავლას სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვს. ამგვარი კვლევა შეიძლება დაეხმაროს ქვეყანას, შეაფასოს, თუ რამდენად მზადაა ის განახორციელოს პროდუქტიული და მდგრადი ღონისძიებები გზების უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად. გარდა ამისა, კვლევის შედეგად განისაზღვრება უწყებრივი პასუხისმგებლობები და ანგარიშვალდებულებები, შეიქმნება პლატფორმა გზების უსაფრთხოების მართვის სფეროში ქვეყანაში არსებულ სისუსტეებსა და მათი დაძლევის საუკეთესო გზებს შორის ოფიციალური კონსენსუსის მისაღწევად.

ხელმძღვანელი უწყების როლი. „მსოფლიო ანგარიშში“ ხაზგასმულია ხელმძღვანელი უწყების ფუნდამენტური როლი – გზების უსაფრთხოების მართვის სისტემის ქმედითი და რაციონალური ფუნქციონირების უზრუნველყოფა. ქვეყნის, შტატის, რაიონის, პროვინციის და ქალაქის დონეებზე გზების უსაფრთხოების საკითხებზე პასუხისმგებელი და ანგარიშვალდებული ხელმძღვანელი უწყებების არსებობას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს წარმატების მისაღწევად. შედეგებზე ორიენტირებული ამგვარი ლიდერის არარსებობის შემთხვევაში მიღწეული დადებითი შედეგები (მაგ.: პროგრამის კოორდინაციის, დეცენტრალიზაციის ან სტიმულირების საქმეში მიღწეული გაუმჯობესება) ხშირად ილუზორული ან არამდგრადია. ზუსტად ამგვარადვე, თუ შემუშავებული სამოქმედო გეგმები არ ითვალისწინებს იმ უწყების არსებობას, რომელმაც მათ განხორციელებას უნდა უხელმძღვანელოს და არ აქვს რეალისტური და სტაბილური დაფინანსება, დიდი ალბათობაა, რომ ისინი გეგმებად დარჩება და დადებით შედეგებს არ გამოიღებს.

ეტაპობრივი ინვესტიციები. ის ქვეყნები, რომლებსაც სურთ გზების უსაფრთხოების გაუმჯობესება, კარგად უნდა იყვნენ ორგანიზებულნი, რომ შეძლონ შედეგების სისტემატური გაუმჯობესება. უმაღლესი პრიორიტეტი უნდა ენიჭებოდეს ინსტიტუციური მართვის ფუნქციებს, როგორც ფუნდამენტს, რომელზეც გზების უსაფრთხოების მართვის სისტემები დგას: მათი მეშვეობით ხორციელდება სასურველი შედეგის მომტანი ღონისძიებები. ინსტიტუციური გაძლიერება პრაქტიკაში ეტაპობრივად უნდა განხორციელდეს. ფორმირების სტადიებზე ძირითადი აქცენტი უნდა გაკეთდეს შედეგებზე ორიენტირების გაუმჯობესებაზე და უწყებათაშორის კოორდინაციაზე. მას შემდეგ, რაც ინსტიტუციური მართვის ფუნქციები გაუმჯობესდება, მენეჯმენტის სხვა ფუნქციების გაძლიერების ჯერი დგება.

მუშაობის გზით მიღებული ცოდნა. მდგრადი გრძელვადიანი ინვესტიცია გადამწყვეტ როლს თამაშობს ქვეყანაში გზების უსაფრთხოების გაუმჯობესებაში. ამისათვის საჭიროა ეტაპობრივი ინვესტირების პროცესი, რომელიც მიზანმიმართული იქნება იდენტიფიცირებული სისუსტეების დასაძლევად: თავდაპირველად შეიქმნება ძირითადი უნარების ბაზა დასახული საწყისი ამოცანების მისაღწევად; შემდეგ ინვესტიციების მასშტაბურობა უნდა გაიზარდოს, რათა ხელი შეუწყოს უნარიანობის გაძლიერებას და მაჩვენებლების გაუმჯობესებას ქვეყნის ძირითად გზებზე. გარდა იმისა, რომ ინვესტირება უნდა მოხდეს ქვეყანაში არსებული შესაძლებლობების კვლევის შედეგად გამოვლენილი ინფორმაციის საფუძველზე, ის აგრეთვე უნდა ეფუძნებოდეს მუშაობის მსვლელობაში მიღებულ ცოდნასაც და საკმარისი უნდა იყოს სუსტი ინსტიტუციური შესაძლებლობებით გამოწვეული ბარიერების დასაძლევად.

ამ მიდგომის ოპერატიული განხორციელების ერთ-ერთი გზაა *უსაფრთხო სისტემის სადემონსტრაციო პროექტების* შემუშავებისა და განხორციელების ხელშეწყობა, რისი მიზანიც იქნება ქვეყნის შესაძლებლობების გაძლიერებისაკენ მიმართული ძალისხმევის შედეგების გამყარება სისტემატური, გაზომვადი და ანგარიშგებას დაქვემდებარებული საინვესტიციო პროგრამების მეშვეობით. ეს ღონისძიებები ერთდროულად უზრუნველყოფს როგორც მენეჯმენტის შესაძლებლობების განვითარებას, ისე

უსაფრთხოების სწრაფ გაუმჯობესებას მაღალი რისკის კორიდორებსა და მონაკვეთებზე.

სადემონსტრაციო პროექტები შეიძლება განხორციელდეს სხვადასხვა გეოგრაფიულ ადგილებში, სადაც გზების უსაფრთხოების საკითხები თვისობრივად განსხვავებულია: (ა) დიდი ქალაქების (მაგ.: ბაქო, კიევი, პეტერბურგი, თბილისი) მჭიდროდ დასახლებულ უბნებში; (ბ) ჩქაროსნულ, დატვირთულ ავტომაგისტრალზე (მაგ.: მოსკოვი – პეტერბურგი) ან სხვა რომელიმე ავტომაგისტრალზე, სადაც ავტოავარიების რიცხვი მაღალია; განსაკუთრებული ყურადღება შეიძლება დაეთმოს კავშირების კვლევას გზების უსაფრთხოების საკითხებსა და სატრანსპორტო პოლიტიკის იმგვარ შესაძლო ვარიანტებს შორის, რომლებიც იმავედროულად კლიმატის ცვლილებისა და „სათბურის ეფექტის“ მქონე აირების შემცირებას უწყობს ხელს – ეს საშუალებას მოგვცემს მეტი მხარდაჭერა მოვაპოვოთ სიჩქარის გადაჭარბების აღმკვეთი პოლიტიკის გასატარებლად და მივიღოთ უფრო უსაფრთხო და ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტირების რეჟიმები. გარდა ამისა, ეს არის მნიშვნელოვანი სფერო, რომელიც ერთობლივი მუშაობის შესაძლებლობებს იძლევა ჯანმრთელობის დაცვის სხვა სფეროებთან და პროგრამებთან კავშირში ამა თუ იმ საერთაშორისო სააგენტოსთან თუ დონორთან თანამშრომლობით.

სადემონსტრაციო პროექტების მიზნები შეიძლება იყოს: (ა) გზების უსაფრთხოების გაუმჯობესების სტრატეგიის ადგილზე გამოცდა, რაც რამდენიმე ტიპის ღონისძიების კომბინაციას წარმოადგენს და მოიცავს: უბედური შემთხვევების პრევენციას გზის საინჟინრო დაპროექტების გზით და სიჩქარის რეგულირებას, რომლითაც ქალაქის ტიპის დასახლებულ ადგილებში სიჩქარის ლიმიტი არ უნდა აღემატებოდეს 50 კმ/სთ და (ბ) სტიმულის მიცემა ადგილობრივი ხელისუფლებისათვის, რათა: მჭიდროდ დასახლებულ უბნებში მათ მიერ დაწესებული სიჩქარის მაქსიმალური ლიმიტი იყოს 30 კმ/სთ; მკაცრად ხორციელდებოდეს მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების იძულებითი აღსრულება (სიჩქარე, ღვედები, ალკოჰოლის მოხმარება); ჩატარდეს უადრესად ინტენსიური საგანმანათლებლო კამპანია საზოგადოების შეგნების ასამაღლებლად და გაუმჯობესდეს სასწრაფო სამედიცინო დახმარება.

ერთი მხრივ, იმგვარი ხელმძღვანელი უწყების ჩამოყალიბება, რომელიც უწყვეტი, დეტალური მონიტორინგისა და შეფასების სისტემას უხელმძღვანელებს, მეორე მხრივ კი სადემონსტრაციო პროექტების განხორციელება ერთობლივი კომბინაციით მოგვცემს ღირებულ ინფორმაციას საჭირო ღონისძიებებისა და მათი სავარაუდო შედეგების შესახებ. ამის შედეგად მთელი ქვეყნის მასშტაბით შესაძლებელი გახდება წარმატებული ღონისძიებების გავრცობა გონივრულ ვადებში, მაგალითად, 5 წლიან პერიოდში. ზოგიერთი ქვეყნის შემთხვევაში ამ ამოცანების მისაღწევად საჭიროა უფრო მკაფიოდ განისაზღვროს ადგილობრივ, რეგიონულ და ეროვნულ დონეებზე არსებული შესაძლებლობები, შესაბამისი პასუხისმგებლობები, პოლიტიკისა და ღონისძიებების გატარების სხვადასხვა შესაძლო ვარიანტები, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც მსოფლიო ბანკი ლოკალურ დონეზე იწყებს მუშაობას.

რატომ ახლა?

დრო მოვიდა მხარი დავუჭიროთ მიზანმიმართულ ძალისხმევას აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნების გზების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. მზარდი ურბანიზაცია, ავტომანქანების რაოდენობის სულ უფრო სწრაფი ზრდა, მოძრაობის უსაფრთხოების დაკანონების და იძულებითი აღსრულების არათანმიმდევრული მცდელობები და გზებზე სიკვდილიანობისა და ფიზიკური დაზიანების შემთხვევების მუდმივი მატება რეალურ საფრთხეს წარმოადგენს. ამ ანგარიშში რეკომენდებული უსაფრთხოების დაცვის სისტემების გამოყენებითა და ქმედითი ღონისძიებების დაფინანსებით შემცირდება ნაადრევი სიკვდილიანობა და ინვალიდობა, რომლებიც მნიშვნელოვნად აუარესებენ დემოგრაფიულ მდგომარეობას იმგვარ ქვეყნებში, როგორებიცაა რუსეთის ფედერაცია და უკრაინა. გარდა ამისა, ეს ხელს შეუწყობს ადამიანური კაპიტალის დაგროვებას, რაც გადამწყვეტი ფაქტორია მდგრადი ეკონომიკური ზრდისათვის როგორც აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში, ისე მსოფლიოს ნებისმიერ სხვა ადგილას.

მოწოდება მოქმედებისაკენ

წინამდებარე ანგარიშში მოყვანილი ფაქტები ამტკიცებს, რომ გზების უსაფრთხოება უკიდურესად დიდ ზეგავლენას ახდენს მოსახლეობის ჯანმრთელობაზე, სოციალურ კეთილდღეობაზე და ეკონომიკურ მდგომარეობაზე აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში. ავტოსაგზაო შემთხვევებით გამოწვეული დაზიანებები სიკვდილიანობის და ინვალიდობის ერთ-ერთი ძირითადი მიზეზია განსაკუთრებით ბავშვებს, მოზარდებს, შრომისუნარიან მამაკაცებს და ხანდაზმულ პირებს შორის. ამ ანგარიშში მოყვანილი არგუმენტების მიხედვით მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ შესაძლებელია იმგვარი ზომების მიღება, რომლებიც გამოიწვევს ინსტიტუტების, კანონების, რეგულირების, პოლიტიკის, აღსრულების მექანიზმების და ჯანდაცვის სისტემების გაძლიერებას და ამით გააუმჯობესებს გზების უსაფრთხოებას, გადაარჩენს მრავალ სიცოცხლეს და შეამცირებს ავტოავარიების შედეგად სხეულის დაზიანების შემთხვევებს აღმოსავლეთ ევროპის და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებში.

გზების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად შემოთავაზებული ძალისხმევა სრულიად შეესაბამება მსოფლიო ბანკის სატრანსპორტო სტრატეგიას – „*უსაფრთხო, ეკოლოგიურად სუფთა და ხელმისაწვდომი ტრანსპორტის უზრუნველყოფა განვითარების მიზნით*“ (მსოფლიო ბანკი, 2008ა) და 2004 წლის „*მსოფლიო ანგარიშში*“ (ბლისი და ბრინი, 2009ც) მოცემული რეკომენდაციების განსახორციელებლად მსოფლიო ბანკის მიერ შემუშავებულ სახელმძღვანელო მითითებებს. იგი აგრეთვე ხელს უწყობს ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუმჯობესებისა და სიღარიბის დაძლევის ამოცანების გადაწყვეტას, რომლებიც ჩამოყალიბებულია ჯანმრთელობის, კვების და დემოგრაფიული განვითარების სფეროებში მიზნების მისაღწევად შემუშავებულ სტრატეგიაში „*ჯანმრთელი განვითარების შესახებ*“ (მსოფლიო ბანკი, 2007ა). შემოთავაზებული ძალისხმევა აგრეთვე სრულიად შეესაბამება ზოგადად მსოფლიო ბანკის მუშაობის ახალ სტრატეგიულ მიმართულებებს, განსაკუთრებით იმათ, რომლებიც ეხება რეგიონული და გლობალური საზოგადოებრივი კეთილდღეობის (სხვადასხვა სიკეთით სარგებლობის

შესაძლებლობების) გავრცელების ხელშეწყობას ნაციონალური საზღვრების მიღმა და თანამშრომლობას სხვა ორგანიზაციებთან, რომლებმაც კონკრეტულ სფეროში განსაკუთრებული ცოდნა დააგროვეს (ზოელიკი 2008).