

საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირების პრევენციული ღონისძიებები

რევაზ ველიჯანაშვილი
სტუ-ს ასოცირებული პროფესორი
ლევან ბუბუტეიშვილი
სტუ-ს პროფესორი
ვასილი დარბაიძე
სტუ-ს მაგისტრანტი

რეზიუმე

პრაქტიკული და სტატისტიკური მონაცემების საფუძველზე დადგენილია, რომ საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების (სსშ) წილი გამონეული ავტომობილის ექსპლუატაციის დროს გაცილებით დიდია და ინტენსიობის მიხედვით იცვლება. სატრანსპორტო ნაკადის ფორმირება სხვადასხვა სახეობის სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის დროს განსხვავებული დინამიკური შესაძლებლობების გამო უარყოფით გავლენას ახდენს მოძრაობის რეჟიმის ოპტიმიზაციის ხარისხზე და მოძრაობის უსაფრთხოებაზე, ვინაიდან მოძრაობენ სხვადასხვა სიჩქარით დინამიკური შესაძლებლობის და დატვირთვის გამო. ეს გარემოება იწვევს გზებზე სატრანსპორტო საშუალებების დაჯგუფებას. ავტომობილების მიერ სიჩქარის მომატებას ან შემცირებას, დაუგეგმავ მანევრირებებს. საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გაზრდისათვის სსშ-ის შემცირებისათვის. მნიშვნელოვანია რეალიზებული იქნეს ღონისძიებები, რომლებიც ითვალისწინებენ თანამედროვე სამეცნიერო მიღწევებს, ასევე მოძრაობის ორგანიზაციის წინმსწრებ ინფორმაციას, რაც გამოორიცხავს საცობების წარმოქმნას.

PREVENTIVE MEASURES FOR ROAD TRAFFIC ACCIDENTS

Revaz Velijanashvili
Associate Professor of GTU
Levan Bubuteishvili
Professor of GTU
Vasili Darbaidze
Magistrant of GTU

ABSTRACT

Based on practical and statistical data is determined that share of road traffic accidents is significantly higher during the operation of the vehicles and varies according to its intensity. Formation of transport traffic flow at different modes of transport means operations

due the different dynamical possibilities makes negative impact on the level of optimization of traffic and traffic safety, since are moving with different speed due the dynamic abilities and loading. This circumstance leads to roads transport means grouping. By increasing or decreasing of speed by vehicle, unplanned maneuver. To increase traffic safety and reduction of the road traffic accidents. It is important to be realized the measures taken into consideration by contemporary scientific achievements, as well as the forwarded information of traffic organization of the movement that excludes the formation of traffic jams.

შესავალი

მსოფლიოს ყველა ქვეყანაში ერთერთ სოციალურ პრობლემას წარმოადგენს საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების (სსშ) შემცირება. დაღუპულთა და დაზარალებულთა მუდმივად ზრდადი რაოდენობის შემცირების უზრუნველყოფა. მსოფლიო განვითარებად ქვეყნებში საავტომობილო პარკი შეადგენს მსოფლიო პარკის 32%-ს. ამ ქვეყნების გზებზე ხდება სსშ-ის 75%. სსშ-ში დაღუპულთა რაოდენობა მსოფლიო რეგიონების მიხედვით ნაწილდება შემდეგი თანაფარდობით:

- 1) ამერიკა და კარიბის ზღვის ქვეყნები -12%;
- 2) აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონის ქვეყნები - 42%;
- 3) შუა აღმოსავლეთის ქვეყნები -25%;
- 4) აფრიკა -8%;
- 5) ევროკავშირის ქვეყნები -25%;
- 6) ცენტრალური და აღმოსავლეთის ევროპის ქვეყნები -11%;

მსოფლიო ქვეყნების სტატისტიკით საავტომობილო ტრანსპორტი უზრუნველყოფს ქვეყნის შიდა პროდუქტის 4-5%-ს, ხოლო საავტომობილო ტრანსპორტის შედეგად ზარალი შეადგენს ეროვნული შემოსავლის საშუალოდ 2%-ს. ავტოსატრანსპორტო საშუალების (ას) ექსპლუატაციაში მისი ტექნიკური მდგომარეობის სისტემა არ ითვალისწინებს ინფორმაციის ბაზის შექმნას და მის განზოგადებას.

ქალაქ თბილისის მერიის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის რეკომენდაციით:

სიჩქარის გონივრულ ზღვრამდე შეზღუდვის მიზნით: „ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურმა მაღალი რისკის შემცველი მონაკვეთების მიხედვით და ავტოსაგზაო შემთხვევების სტატისტიკის გათვალისწინებით, შინაგან საქმეთა სამინისტროსთან შეთანხმებით, განიხილოს ქალაქის ქუჩებსა და გზატკეცილებზე სიჩქარის გონივრულ ზღვრამდე შეზღუდვის შესაძლებლობები და ამ მიმართულებით განიხილოს და წარმოადგინოს შესაბამისი წინადადებები. ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურმა მოახდინოს გზის სავალ ნაწილზე სამოძრაო ზოლების ოპტიმალური რაოდენობის და სიგანის განსაზღვრა ისეთ მონაკვეთებზე, სადაც გზის მთლიანი სიგანე და გარემო ინფრასტრუქტურა ამის შესაძლებლობას იძლევა. ახალი გზის მშენებლობის და რეაბილიტაციის პროცესში კი გათვალისწინებულ იქნეს ზოლების დახაზვის ოპტიმალური ნორმები“. ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურმა შეიმუშაოს გზებზე არსებული პრობლემების და საგზაო უსაფრთხოების კუთხით შეუსაბამობების (საგზაო რისკები) გამოვლენის მექანიზმი, რომლის შედეგადაც იდენტიფიცირებული ხარვეზების დროული მოგვარებისათვის, სამსახური რეკომენდაციებით მიმართავს თბილისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში არსებულ გზებზე პასუხისმგებელ უწყებებს (გამგეობები, კეთილმოწყობის სამსახური), მათი კომპეტენციის შესაბამისად.

საგზაო უსაფრთხოება ქვეყნის უმთავრესი პრიორიტეტია. სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრევენციული ღონისძიებები ეფექტიანობის ანგარიში გამოაქვეყნა, სადაც დეტალურადაა განხილული ის პრევენციული ღონისძიებები, რაც ამ მიმართულებით შინაგან საქმეთა, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროებმა და თბილისის მერიამ განახორციელეს. სახელმწიფო აუდიტორებმა დაადგინეს, რომ დედაქალაქის გზებზე ავტომობილების დასაშვები სიჩქარე ბევრად აჭარბებს ევროკავშირის ქვეყნებისთვის დადგენილ ზღვარს. შემზარავია ავტოსაგზაო შემთხვევების ის სტატისტიკაც, რასაც სახელმწიფო აუდიტორები დაეყრდნენ. საქართველოში ავტოსაგზაო შემთხვევების მზარდი ტენდენცია 2011 წლიდან შეინიშნება. 2011-დან 2016 წლამდე ავტომობილების რაოდენობა 33%-ით გაიზარდა, თუმცა ამის პროპორციულად, 35%-ით გაიზარდა საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობაც. 2017 წელს, საქართველოს გზებზე დაფიქსირდა 6 079 საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა, რომლის შედეგად 517 ადამიანი დაიღუპა, 8 461 კი დაშავდა. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ოფიციალური მონაცემებით, 2016 წელს, ავტოსაგზაო შემთხვევით გარდაცვლილთა 58%-დან, 60 წლამდე ასაკისაა, რაც ნიშნავს, რომ საგზაო შემთხვევის მონაწილეები სოციალური

მოქალაქეები არიან! შინაგან საქმეთა სამინისტროს ოფიციალური სტატისტიკით, საქართველოში ოფიციალურად რეგისტრირებულია 1 350 000 ავტოსატრანსპორტო საშუალება, მათ შორის, 980 000 მსუბუქი ავტომანქანა და 1 460 000 – მართვის მოწმობა. მათი რაოდენობა წლიურად, დაახლოებით, 8%-ით იზრდება. თუ გავითვალისწინებთ, რომ ქვეყნის მოსახლეობა 3 700 000 ადამიანია და მოსახლეობის დაახლოებით 20% 17 წლამდე ასაკისაა, გამოდის, რომ საშუალოდ, ქვეყანაში ყოველი მესამე ზრდასრული მოსახლე, ერთზე მეტ ავტომობილსა და მართვის მოწმობას ფლობს. „ოფიციალური მონაცემებით, 2019 წელს საქართველოში 7 439 სისხლის სამართლის საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა დაფიქსირდა, რაც გულისხმობს, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევამ სიცოცხლის მოსპობა ან ჯანმრთელობის საშუალო ან მძიმე დაზიანება გამოიწვია. ამავე წელს, ადმინისტრაციული შეჯახებების რაოდენობა 36 015 იყო, რაც ქონების ან სხეულის მსუბუქ დაზიანებას უკავშირდებოდა. ვინაიდან ერთი წლის მანძილზე, საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა 38 954-ია, დღეში, დაახლოებით, 122-125 ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა აღირიცხება. ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების ყველაზე მაღალი კონცენტრაცია თბილისშია და 49%-ს შეადგენს. იმის მიუხედავად, რომ თბილისში ავტოსატრანსპორტო შემთხვევები საკმაოდ ხშირია, ფატალური შემთხვევების წილი რეგიონებში უფრო მაღალია. ავტოსატრანსპორტო შეჯახებებს შორის ხშირია შეჯახება ავტომობილზე – 45% და ქვეითზე – 40%“- ვკითხულობთ აუდიტის ანგარიშში. აუდიტის შედეგად გამოიკვეთა, რომ საპატრულო და სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტები ავტოსატრანსპორტო შემთხვევებზე ინფორმაციის აღრიცხვის განსხვავებულ პრაქტიკას იყენებენ. საპატრულო პოლიცია ავსებს საგზაოსატრანსპორტო შემთხვევის აღრიცხვის ბარათს, ხოლო სამხარეო პოლიცია ანალოგიურ ინფორმაციას არ არეგისტრირებს. შესაბამისად, სახელმწიფო აუდიტორებმა დაასკვნეს, რომ შს სამინისტროს ორი დეპარტამენტის მიერ აღრიცხული ინფორმაციის ხარისხი, სამოქმედო ტერიტორიის მიხედვით, მკვეთრად განსხვავებულია, რაც გამოწვეულია იმით, რომ საგზაოსატრანსპორტო შემთხვევის აღრიცხვის ბარათის შევსება სამხარეო პოლიციას ნორმატიული აქტის საფუძველზე არ მოეთხოვება: „ეგრეთ წოდებული შავი წერტილი, გზის ისეთი მონაკვეთია, სადაც ავტოსატრანსპორტო შემთხვევები ხშირად ფიქსირდება. ამ მონაკვეთებზე წარმოდგენილი პრობლემები მსგავსია და მათი მოგვარება შესაძლებელია შესაბამისი ჩარევით. „შავი წერტილისთვის“ დამახასიათებელია ორი გარემოება: მომეტებული რისკის შემცველი ადგილი განგრძობითი შეჯახებების ისტორიით და ადგილი, რომელიც ხასიათდება მსგავსი ტიპის შეჯახებების ტენდენციით, რაც გამოწვეულია ერთი,

ან რამდენიმე მიზეზით. საქართველოში „შავი ნერტილის“ განსაზღვრის მეთოდოლოგიაზე მუშაობა ახლაც მიმდინარეობს. პროექტით, „შავ ნერტილად“ განისაზღვრება მსხვერპლით დასრულებული 40 საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა სამი წლის განმავლობაში, ტრავმით დასრულებული 110 საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა სამი წლის განმავლობაში 100-300 მეტრის რადიუსში. „შავი ნერტილისა“ და შავი მონაკვეთის განსაზღვრებაზე საბოლოო შეთანხმება, ამ ეტაპზე მიღწეული არ არის“. შს სამინისტროს ოფიციალური მონაცემებით, 2019 წელს, პრობლემურ მონაკვეთებზე მომხდარ ავტოსაგზაო შემთხვევებზე ფატალური შემთხვევების 48% მოდის. სახელმწიფო აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, ეს ნიშნავს, რომ პრობლემური მონაკვეთების მოგვარებით, შესაძლოა, ავტოსატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული ფატალური შემთხვევები მნიშვნელოვნად შემცირდეს! შსს-მ პრობლემურ მონაკვეთებად მიიჩნია საერთაშორისო გზების კილომეტრები, სადაც ერთი წლის განმავლობაში, სხეულის დაზიანებით, ან გარდაცვალებით დასრულდა სამი, ან მეტი ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა. აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ „შავი ნერტილების“ იდენტიფიცირების თვალსაზრისით, პრობლემა საგზაოსატრანსპორტო შემთხვევის ადგილმდებარეობის დადგენის სიზუსტეშიც იკვეთება.

ეკონომიკის სამინისტრო და თბილისის მერია საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების 2019 წლის სტრატეგიის მიხედვით, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო მაკოორდინირებელ უწყებად განისაზღვრა, რომლის პასუხისმგებლობაში შედის სახმელეთო ტრანსპორტის უსაფრთხოების სტრატეგია, პოლიტიკა და ანალიზი. მეტიც, ესაა ნაყვანი უწყება, რომელიც საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის შემუშავებაში აქტიურად უნდა იყოს ჩართული, თუმცა აუდიტის შედეგად გამოიკვეთა, რომ ეკონომიკის სამინისტროს ნაყვანი უწყების უფლებამოსილების ეფექტიანად განხორციელებისთვის შესაბამისი მანდატი არ გააჩნია! კერძოდ, მთავრობის განკარგულებით, საგზაო უსაფრთხოების საკითხებზე, სამინისტროს მანდატი მხოლოდ უწყებათაშორისი მაკოორდინირებელი უფლებამოსილებით შემოიფარგლება და არ ითვალისწინებს საგზაო უსაფრთხოების გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებების შესრულების მონიტორინგის ფუნქციას. საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით, განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ტრანსპორტის სისტემის მოწყობას. ამ მხრივ, საინტერესოა მეცნიერული დასკვნა, რომელიც სახელმწიფო აუდიტორებმა ანგარიშში გამოიყენეს: „ადამიანის მიერ დაშვებული შეცდომის რეალობაში გამორიცხვა შეუძლებელია. ყველაზე მაღალი პასუხისმგებლობის მქონე და ფრთხილმა მძღოლმაც კი შეიძლება გამოიწვიოს სერიოზული ავტოსაგზაო შემთხვევა. ამიტომ ტრანსპორტის სისტემა ადამიანის გარეცხლების მიმართ ბიოლოგიური ამტანობის გათვალისწინებით

უნდა მოეწყოს. ამასთან დაკავშირებით, მეცნიერულად დადგენილი ზღვრებიც კი არსებობს, რომლის გათვალისწინებისას, შეჯახება ადამიანის სხეულის სერიოზული დაზიანებით, ან გარდაცვალებით არ დასრულდება! თბილისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში, გზებზე პასუხისმგებლობა განაწილებულია ტრანსპორტისა და კეთილმოწყობის სამსახურებს, ასევე გამგეობებს შორის“ აუდიტის შედეგად გაიკვია, რომ ყველა რეგიონთან შედარებით, თბილისში მაღალია, როგორც ადმინისტრაციული, ასევე სისხლის სამართლის შეჯახების შემთხვევები. შემთხვევების სიმძიმე დაკავშირებულია მაღალი სიჩქარით მოძრაობასთან და გაუმართავ ინფრასტრუქტურასთან. აუდიტორებმა თბილისის მერიის ტრანსპორტისა და კეთილმოწყობის საქალაქო სამსახურებში დაფიქსირებული წერილობითი საჩივრები შეისწავლეს. მათი უმეტესობა შუქნიშნისა და სიჩქარის შემზღუდველი ბარიერების დამონტაჟებას ეხება, რაც ამავე წერილების მიხედვით, იმითაა გამოწვეული, რომ გზების გადატვირთვა და ავტომობილების მაღალი სიჩქარით მოძრაობა, მოსახლეობას ქუჩის უსაფრთხოდ გადაკვეთაში ხელს უშლის. ამ წერილებით, თბილისის მოსახლეობა შუქნიშნებისა და სიჩქარის შემზღუდველი ბარიერების მონტაჟს ძირითადად, სკოლებისა და ბაღების სიახლოვეს ითხოვს: „თბილისის ფარგლებში მოძრაობის ორგანიზება, მათ შორის, დასაშვები სიჩქარის ზღვრის დადგენა მერიის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის პრეზენტაციაა. კვლევების მიხედვით დადგენილია, რომ საშუალოდ, ავტოსაგზაო შემთხვევისას, ავტომობილის სიჩქარეს ფატალურ შედეგზე საკმაოდ სერიოზული გავლენა აქვს. ქვეითებს 90%-იანი გადარჩენის შანსი აქვთ, როდესაც მანქანა მოძრაობს 30 კმ-მდე სიჩქარით, მაგრამ ეს შანსი 50%-ზე ნაკლები ხდება, როდესაც მოძრაობის სისწრაფე 45 კმ/სთ-ს აღემატება. სიჩქარის ყოველი 5%-იანი ზრდა იწვევს ავარიების 10%-ით მატებას და ფატალური შედეგების 20%-ით ზრდას! სიჩქარის კლება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სკოლებთან ახლოს. რეკომენდებულია 30 კმ/სთ-ით მოძრაობა იმ ტერიტორიაზე, სადაც მოწყვლადი პირების (მაგალითად, ბავშვები) მიმართ განსაკუთრებული რისკი არსებობს! ქალაქის ტიპის დასახლებებში რეკომენდებული სიჩქარე 50 კმ/სთ-ია. მსოფლიო ქვეყნების 62%-ს, ქალაქის გზებზე დასაშვებ სიჩქარედ 50 კმ/სთ, ან ნაკლები აქვთ დადგენილი. საქართველოს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის თანახმად, დასახლებულ პუნქტში ნებადართულია სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა არა უმეტეს 60 კმ/სთ სიჩქარით. დასაშვებ სიჩქარეზე 15 კმ/სთ-მდე გადაჭარბება საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მიხედვით, მძღოლის დაჯარიმებას არ იწვევს, რაც დასახლებულ პუნქტში მოძრაობას 75 კმ/სთ-მდე სიჩქარით შესაძლებელს ხდის და შესაბამისად, მკვეთრად აღემატება საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით დადგენილ

ზღვარს – 50 კმ/სთ-ს!“ აუდიტის შედეგად გაირკვა, რომ 2019 წელს, ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის წერილობით მიმართა, როგორც შინაგან საქმეთა სამინისტრომ, ასევე სამგორის რაიონის გამგებლის მოადგილემ, რათა მოსკოვის გამზირის #33-ში, #86-ე საბავშვო ბაღის მიმდებარედ, შუქნიშანი დაემონტაჟებულყო. შს-ს თანამშრომლის მოთხოვნაზე შესრულების სტატუსი უარყოფითია, ხოლო სამგორის რაიონის გამგებლის მოადგილის წერილის პასუხი „გაურკვეველია“. აუდიტის ჯგუფმა სსიპ „112-ის“ ავტოსაგზაო შემთხვევების მონაცემები შეისწავლა და დაადგინა, რომ კონკრეტულად ამ ადგილას, ავტოსაგზაო შემთხვევები ხშირია: „2017 წელს, ორი წერილი ფიქსირდება მოსკოვის გამზირის #33-ის სიახლოვესა და მოსკოვის გამზირის #35-ში, სიჩქარის შემზღუდველი ბარიერის მოწყობის მოთხოვნით. 8 თებერვალს მიღებული წერილი ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურმა 2017 წლის 29 მაისს ანუ წერილის მიღებიდან, 110 დღეში დააკმაყოფილა. არადა, სწორედ ამ შუალედში, სიჩქარის შემზღუდველი ბარიერის დამონტაჟებამდე, მოსკოვის გამზირის #33-ში, 6 ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა, ხოლო #35-ში – 2 შეჯახება დაფიქსირდა! ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურში 2017 წლის 5 იანვარს მიღებული წერილით, მოქალაქე წერეთლის გამზირის #8/10-ში, სკოლა-სთან შუქნიშნის დამონტაჟებას ითხოვს. სამსახურმა ეს მოთხოვნა 256 დღეში დააკმაყოფილა. სწორედ ამ შუალედში, 4 ავტოსა-ტრანსპორტო შემთხვევა, მათ შორის, 2 შეჯახება ქვეითზე დაფიქსირდა!“ სახელმწიფო აუდიტორებმა შინაგან საქმეთა და ეკონომიკის სამინისტროების, ასევე თბილისის მერიისთვის საკმაოდ ვრცელი რეკომენდაციები შეიმუშავეს, თუმცა ყველაზე მთავარი, ამ რეკომენდაციებში რომ იკვეთება და სახელმწიფო უწყებებმა აუცილებლად უნდა გაითვალისწინონ, ესაა შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილებები, რაც საგზაო უსაფრთხოებას უზრუნველყოფს და ავტოსატრანსპორტო შემთხვევებს შეამცირებს! ს.ს. შემთხვევის შემცირების მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს მომავალი მძღოლების და პოტენციურად დამრღვევი (ტრანსპორტის მართვისას ჩამოცილებულების) მომზადება-გადამზადება კვალიფიციურ სასწავლო დაწესებულებებში. ავტოსკოლებში, რომელთა მომზადებული სკოლა გავლილი კონტიგენტი (მაქსიმალური რაოდენობა) იღებს მართვის მოწმობას და მაქსიმუმ სამი წლის განმავლობაში არ არიან საგზაო წესების დარღვევაში დაფიქსირებულები. ამდენად ასეთი მიდგომით გაზრდის მძღოლების დამოკიდებულებას საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნების მიმართ, რაც დიდ გავლენას მოახდენს ს.ს. შემთხვევების რაოდენობის შემცირებაზე. მძღოლის ფაქტორის კანონთან მიმართებაში ცვლილება-ამაღლება გაზრდის მათ მიდგომას სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ დამოკიდებულებაში, რაც მათ საკუთრებაში მყოფ სატრანსპორტო საშუალებების მუდმივად ტექნიკურად გამართულ

მდგომარეობაში ყოფნაზე იმოქმედებს. აღნიშნული კი პირდაპირ კავშირშია საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის მოხდენის ერთ-ერთ ძირითად გამომწვევ მიზეზთან. სატრანსპორტო საშუალებების გამართულ, ტექნიკურ მდგომარეობაზე პრევენციულ ღონისძიებად ითვლება ტრანსპორტის პერიოდული ტექნიკური ექსპერტირება, მათი კატეგორიების მიხედვით (არა ნებაყოფლობით არამედ იძულებითი წესით). შეუსრულებლობის შემთხვევაში საჯარიმო ეკონომიური სანქციებია. რაც შეეხება იმფრასტრუქტურის გავლენას ს.ს.შ-ზე, აღნიშნულის მოუწესრიგებლობა მნიშვნელოვნად მოქმედებს სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის ორგანიზაციაზე მოუწესრიგებლობაში იგულისხმება, როგორც გზის საფარის მდგომარეობა, ასევე სავალი გზის მოწყობა მოძრაობის ორგანიზაციის ტექნიკური საშუალებებით (საგზაო მონიშვნებით, საგზაო ნიშნებით, საინფორმაციო ნიშნისრები საშუალებებით). აღნიშნული საკითხის ირგვლივ მნიშვნელოვანია რეგულარულად, გარკვეული პერიოდულობით მოხდეს ქალაქის შიდა ქსელზე და საქალაქთაშორის სავალ გზებზე განხორციელდეს საკონტროლო დათვალიერება-შემოწმება აღნიშნული საშუალებების ნორმატიულ დოკუმენტებთან შესაბამისობით არსებობა, გზის სამოძრაო ნაწილზე და ასევე იმ შავი წერტილების გამოვლენა და აღმოფხვრა, რაც იწვევს საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევებს. აღნიშნული „მძღოლი-ტრანსპორტო-ინფრასტრუქტურა“-ის სისტემის ყველა რგოლი საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნებთან მიმართებაში იქნება მაქსიმალურად სრულყოფილი. მით ნაკლები იქნება საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევები. გაზრდილი პრევენციული ღონისძიებები კიდევ უფრო შეამცირებს ს.ს. შემთხვევის მოხდენის ალბათობას. სტატისტიკური მასალა დღემდე არ არსებობს დამუშავებული თვითოეული აღნიშნული რგოლის შესახებ (განცალკევებული), რაც ხელს შეუწყობდა ს.ს.შ-ის შემცირებაზე მოქმედებას (პრევენციული ღონისძიებების გაზრდის თვითოეული მიმართულებით).

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის დებულების ... სსიპ „საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე“ 2010-2021წ. www.matsne.gov.ge > document > view 16 იან.2018
2. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4163379>. 25.04.2018წ.
3. ეკონომიკის სამინისტრო და თბილისის მერია საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების 2019 წლის სტრატეგია (UN Decade of Action for Road Safety (2011წ.-2020წ.)).