

**ქალაქ თბილისის საკრებულოს  
სატრანსპორტო საკითხთა კომისიის  
სხდომის ოქმი №70**

07.09.2021

თბილისი, თავისუფლების მოედანი №2

14:30 საათი

**სხდომას ესწრებოდნენ:**

1. შალვა ოგბაიძე - კომისიის თავმჯდომარე;
2. ილია ჯიშკარიანი - კომისიის წევრი;
3. დავით რურუა - კომისიის წევრი;
4. მიხეილ მესხი - კომისიის წევრი.

**სხდომის დღის წესრიგი:**

- საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საავტომობილო გზებზე (მ.შ. სკოლებთან და საბავშვო ბაღებთან) სიჩქარის ზღვარის შემცირებისა და კონტროლის შესაბამისი მექანიზმების დანერგვის შესახებ ინფორმაციის მოსმენა

**მომხსენებლები:**

- **გელა კვაშილავა** - ფონდი „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“;
- **ირაკლი იზორია** - ფონდი „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“.

**გ.კვაშილავა** - 2020 წლის აგვისტოში, გაეროს გენერალურმა ასამბლეამ მიიღო რეზოლუცია 74/299 - „გლობალური საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესება“, რომელიც აცხადებს, რომ 2030 წლამდე, თავიდან უნდა იქნას აცილებული საგზაო შემთხვევების შედეგად გამოწვეული სიკვდილიანობისა და დაშავებულობის შემთხვევების არანაკლებ 50%. ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაცია და გაეროს რეგიონალური კომისიები, გაეროს საგზაო უსაფრთხოების თანამშრომლობის სხვა პარტნიორებთან თანამშრომლობით შეიმუშავენ ათწლეულის (2021-2030) სამოქმედო გეგმას, რომელსაც განიხილავენ წევრი სახელმწიფოები და სხვა დაინტერესებული მხარეები. გაეროს რეზოლუციის თანახმად, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია მცირეწლოვანთა ინტერესების დაცვა და მათთვის უსაფრთხო გარემოს შექმნა. მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო ათწლეულების განმავლობაში 5 წელზე ნაკლები ასაკის ბავშვებში სიკვდილიანობა შემცირდა, დღევანდელი ბავშვების სიცოცხლის ხანგრძლივობა მაინც მნიშვნელოვანი საფრთხის ქვეშ არიან. სიცოცხლის საშუალო ხანგრძლივობის ბოლო დროინდელი შემცირება მრავალმა ფაქტორმა გამოიწვია, მაგრამ 5-29 წლის ასაკის ახალგაზრდების გარდაცვალების მთავარი მიზეზი საგზაო შემთხვევებია. ბავშვთა უსაფრთხოების შესახებ კანონმდებლობა ხშირ შემთხვევაში ემსახურება საგზაო მოძრაობის წესების ფართოდ დანერგვას და მათმა ამოქმედებამ

გაზარდა მოქალაქეთა და პოლიტიკოსთა მზადყოფნა შემდგომი საკანონმდებლო ნაბიჯების გადასადგმელად. ბავშვთა უსაფრთხოების სპეციფიკური კანონმდებლობის მაგალითებია, ბავშვთა უსაფრთხოების სავარძლების, ღვედების, ველოსიპედის ჩაფხუტის სავალდებულოდ გამოყენება, გაზრდილი ჯარიმები ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ მართვის შემთხვევაში, თუ ბავშვები იმყოფებიან მანქანაში და ა.შ, თუცა საჭიროა დამატებითი ღონისძიებების გატარება.

წარმოდგენილი პროექტის მიზანია, საგზაო შემთხვევების და მათი მძიმე შედეგების შემცირება თბილისში, ქუთაისსა და ზუგდიდში, სასკოლო ზონებში სიჩქარის ზღვრის 30 კმ/სთ-მდე შემცირებით.

**ი.იზორია** - დღეს მოქმედი კანონმდებლობით, საქართველოში მინიმალური ურბანული სიჩქარის ზღვარი 60 კმ/სთ-ია, სასკოლო ზონებთან კი - 40 კმ/სთ, რაც ძალიან მაღალია იმის გათვალისწინებით, რომ დაშვებულია 15 კმ/სთ-ით ზღვარის გადაჭარბება. სიჩქარის მართვა მნიშვნელოვანია სხვადასხვა ასპექტების გათვალისწინებით. სიჩქარის 1 კმ/სთ-ით გაზრდა ფატალური საგზაო შემთხვევის რისკს 4-5%-ით ზრდის. ამასთან, რაც უფრო მეტია სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარე, მით უფრო მეტია სამუხრუჭე მანძილი. მაგალითისთვის, 30 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომობილის ადამიანისთვის შეჯახების შემთხვევაში დაღუპვის რისკი არის 10%, მძიმედ დაშავების რისკი 15 %, მაშინ როდესაც 40 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომობილის შეჯახების შემთხვევაში დაღუპვის რისკი არის 32 %, მძიმედ დაშავების რისკი 26%. გარდა მაღალი სიჩქარით მოძრაობისა, სასკოლო ზონებთან არსებობს სხვა პრობლემებიც, როგორიცაა: არასაკმარისი საგზაო ნიშნები/მონიშვნები, წაშლილი/არარსებული ზებრა გადასასვლელები, სიჩქარის შემამცირებელი ბარიერების არარსებობა, უსაფრთხოების ინფრასტრუქტურული ელემენტების არარსებობა, საფრთხისშემცველი ტროტუარები. გლობალური მიდგომა სიჩქარის გადაჭარბების წინააღმდეგ ითვალისწინებს, ქუჩების მოწყობას სიჩქარის შემამცირებელი ელემენტებით, სიჩქარის ლიმიტების განსაზღვრას გზის ფუნქციის მიხედვით, აღსრულების გაუმჯობესებას, ცნობიერების ამაღლებას. საქართველოში განსაკუთრებით კრიტიკულია მდგომარეობა, აღსრულების მხრივ. ვინაიდან საპატრულო პოლიცია ხშირ შემთხვევაში ვერ აკონტროლებს სამართალდარღვევებს, ამასთანავე არ არის განთავსებული კამერები.

30 კმ/სთ-იანი პოლიტიკა ხელს უწყობს მდგრადი განვითარების მიზნების მიღწევას. 30 კმ/სთ-იანი ქუჩები იცავს გზის ყველა მომხმარებლებს, განსაკუთრებით ისეთ მოწყვლად ჯგუფებს, როგორებიც არიან ქვეითები, ველოსიპედისტები, ბავშვები, შშმ პირები და მოხუცები. 30 კმ/სთ-იანი ქუჩები გარდა იმისა, რომ დაშავების და დაღუპვის რისკს ამცირებს, მხარს უჭერს ფიზიკურ აქტივობასაც, რადგან ამ დროს ქუჩები ხდება უსაფრთხო და მიმზიდველი ქვეითებისა და ველოსიპედისტებისთვის. სიჩქარის შეზღუდვით იზრდება სიცოცხლისუნარიანი ქუჩები, რაც მდგრადი განვითარების დღის წესრიგის ერთ-ერთი საკვანძო რგოლია და მისი უამრავი მიზნის მიღწევას ემსახურება. ქუჩები, რომლებიც წაახალისებს ქვეითად და ველოსიპედით უსაფრთხო გადაადგილებას, შეამცირებს ავტომობილებზე დამოკიდებულებას და მავნე ემისიებს, რომელსაც მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს კლიმატის ცვლილებაში. თუ ყველა ქალაქი შეიმუშავებს

პოლიტიკას, რომელიც გაითვალისწინებს გადაადგილების დაბალ სიჩქარეს და მხარს დაუჭერს ველო ინფრასტრუქტურის განვითარებას, 2050 წლამდე 11%-ით შემცირდება ურბანული ემისიების მოცულობა. ამასთანავე, მცირდება ავტომობილების მოვლა-შენახვის ხარჯები, საგზაო მოძრაობის მიერ გამოწვეული ხმაური. როდესაც სიჩქარის შეზღუდვის საჭიროებაზე ვსაუბრობთ რა თქმა უნდა შეზღუდვა არ ეხება მაგისტრალებს.

შ.ოგბაიძე - კარგი იქნება თუ სიჩქარის შემზღუდავი პოლიტიკა დაინერგება არამარტო სასკოლო ზონების, არამედ სხვა სოციალური ტიპის დაწესებულებების მიმდებარედ. ამასთანავე მნიშვნელოვანია, რომ გადაადგილების დროს პასუხისმგებლობა გათავისებული ჰქონდეთ ქვეითად მოსიარულებსაც.

კომისიის წევრებმა ცნობად მიიღეს წარმოდგენილი ინფორმაცია.

კომისიის თავმჯდომარემ სხდომა დახურულად გამოაცხადა.

სატრანსპორტო საკითხთა კომისიის თავმჯდომარე

შალვა ოგბაიძე

