



## საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების რისკების აღქმა და ქცევები

თინათინ გზირიშვილი, ანა გიგუაშვილი, ნინო ჩიხლაძე

მედიცინის ფაკულტეტი, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

### აბსტრაქტი

**შესავალი.** საგზაო უსაფრთხოება გლობალური ჯანდაცვის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი პრობლემაა. კვლევის ძირითად მიზანს წარმოადგენს მოსახლეობის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების რისკების აღქმის და ქცევის შეფასება. **მეთოდოლოგია.** გამოკითხვა ჩატარდა სპეციალურად შედგენილი სტრუქტურირებული კითხვარის გამოყენებით. შემთხვევითი შერჩევით გამოკითხა 250 რესპონდენტი თბილისში. **შედეგები და დისკუსია.** კვლევის შედეგად გამოვლინდა, რომ მოსახლეობის უმეტესობას აწუხებს ქვეყანაში არსებული ავტოსაგზაო შემთხვევების მაღალი რაოდენობა, მაგრამ გამოკითხულთაგან უმრავლესობამ აღიარა რომ არღვევს მოძრაობის წესებს, აჭარბებს სიჩქარის ლიმიტს, განსაკუთრებით ავტომაგისტრალებზე და ქალაქებს შორის გზებზე. **დასკვნა.** მნიშვნელოვანია, რომ ავტოსაგზაო უსაფრთხოება განისაზღვროს ქვეყნის პრიორიტეტად. ავტოსაგზაო უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად უნდა განხორციელდეს რიგი ღონისძიებები, მათ შორის საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება, მოსახლეობის განათლება და სხვა.

**საკვანძო სიტყვები:** ტრავმული დაზიანება, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების რისკები, აღქმა, მოსახლეობა.

**ციტირება:** თინათინ გზირიშვილი, ანა გიგუაშვილი, ნინო ჩიხლაძე. საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების რისკების აღქმა და ქცევები. ჯანდაცვის პოლიტიკა, ეკონომიკა და სოციოლოგია, 2020; 4.

## Perception of road traffic safety among road users and their behavior

Tinatin Gzirishvili, Ana Giguashvili, Nino Chikhladze

Faculty of Medicine, Ivane Javakhishvili Tbilisi State University.

### Abstract

**Introduction.** Disease caused by injuries is one of the main problems in public health all over the world. According to the European status report on road safety (2009) the general tendency of mortality caused by road accident trauma in Georgia corresponds to the general European tendency. In Georgia there is a lack of research in Road traffic Safety. **Objectives.** The aim of the study is to explore the attitudes of the population regarding road traffic safety issues in Georgia. **Methodology.** Special questionnaire was designed for the survey. 250 randomly selected respondents were interviewed in Tbilisi (capital of Georgia). **Results.** Population across Georgia are informed about the road traffic safety issues; however, respondents declare risky behavior. **Conclusion.** It is important to prioritize road traffic safety, raise the awareness of the population toward road traffic safety issues, improve the infrastructure etc.

**Key words:** injury, road traffic safety risks, perception, population.

### შესავალი

2010 წელს მსოფლიო მასშტაბით საგზაო-სატრანსპორტო სიკვდილიანობის მაჩვენებელი დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებში 100 000 სულ მოსახლეზე იყო 18, საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში 20.1, ხოლო მაღალი შემოსავლების მქონე ქვეყნებში 8.7 (1, 2).

საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობის 80% აღირიცხება საშუალო შემოსავლების მქონე იმ ქვეყნების ჯგუფში, სადაც არის მსოფლიო მოსახლეობის 72% და მსოფლიოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების 52% და რომლებსაც ახასიათებთ სწრაფი მოტორიზაციის პროცესი.

ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაციის მიერ ათწლეულის მიზნის (რომელიც 2011 წელს დაიწყო) პერიოდული მონიტორინგის განხორციელებისათვის შეგროვილ საბაზისო მონაცემებთან შედარებით (2007, 2010) ანგარიშები გვიჩვენებს, რომ მაღალი შემოსავლების ქვეყნების უმეტესობაში აღინიშნება საგზაო-სატრანსპორტო ავარიებში სიკვდილიანობის შემცირების ტენდენცია, ხოლო

საშუალო შემოსავლის ქვეყნების უმრავლესობაში ადგილი აქვს სიკვდილიანობის მაჩვენებლების ზრდის ტენდენცია.

მაღალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებისაგან განსხვავებით საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში გზით მოსარგებლეთა გაცილებით დიდ წილს შეადგენენ ფეხით მოსიარულეები, ველოსიპედისტები და მოტორიზებული ორ ან სამბორბლიანი სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლები. გლობალური საგზაო მოძრაობის სიკვდილიანობის ნახევარზე მეტი მოდის მოწყვლად გზით მოსარგებლებზე - მოტოციკლეტისტები (23%), ფეხით მოსიარულეები (22%) და ველოსიპედისტები (5%), ხოლო დანარჩენი - ავტომობილების მგზავრებზე 31% და დაუზუსტებელი ტიპის გზით მოსარგებლებზე 19%.

დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებს აქვთ ფატალური ტრამვატიზმის ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი მოწყვლად გზით მოსარგებლეთა ჯგუფშია, სადაც მაჩვენებელი უტოლდება 57%-ს, იგივე მაჩვენებელი საშუალო შემოსავლების ქვეყნებში უტოლდება 51%-ს, ხოლო მაღალი შემოსავლების მქონე ქვეყნებში 39%-ს (1, 2).

სიკვდილიანობისა და სხეულის სერიოზული დაზიანებების მონაცემების შედარებისას, მაღალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებშიც კი მეტწილად სწორედ მოწყვლადი გზით მოსარგებლენი არიან ყველაზე ხშირად დაზარალებულები. მაგალითად, დიდი ბრიტანეთის გზებზე, შორ დისტანციებზე სხვადასხვა რეჟიმის გზებით სარგებლობის შედარებისას (მილიარდი მილის), ათჯერ მეტი ფეხით მოსიარულე და ველოსიპედისტი დაიღუპა, ვიდრე მანქანაში მყოფი მგზავრი. (მოტოციკლისტების შემთხვევაში ეს განაკვეთი დაახლოებით 40-ჯერ მაღალი იყო). ეს განსხვავება კიდევ უფრო იზრდება, როდესაც განვიხილავთ სიკვდილიანობის ან სერიოზული ტრავმების რისკს მილიარდი მილის მასშტაბით. დიდ ბრიტანეთში ყოველ ავტომობილის მძღოლზე მოდის 20-ჯერ მეტი ფეხით მოსიარულისა და დაახლოებით 40-ჯერ მეტი ველოსიპედისტის გარდაცვალება ან სერიოზული ტრავმირება საგზაო მოძრაობის ავარიებში. მოტოციკლეტისტები უფრო მეტად ექვემდებარებიან რისკს, რამდენადაც არსებობს მათი დაღუპვის ან სერიოზული დაზიანების 75-ჯერ დიდი რისკი, ვიდრე მანქანის მძღოლებისა (4, 5)

15-დან და 44 წლამდე ასაკის პირები გლობალური საგზაო მოძრაობის სიკვდილიანობის 59%-ს შეადგენს.

ყველა საგზაო შემთხვევის დაზარებულთა სამი მეოთხედი (77%) მამაკაცები არიან. მაღალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებში, 70 წელზე მეტი ასაკის ადამიანთა სიკვდილიანობის მაჩვენებელი მნიშვნელოვნად აღემატება საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნების ანალოგიურ მაჩვენებელს. ძირითადი გავლენის მქონე ფაქტორად შეიძლება განვიხილოთ ამ ქვეყნებში დღეგრძელობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი და მასთან შერწყმული უნარების შეზღუდვა, რაც იწვევს ამ შედეგების მიღებას (1, 2).

საგზაო-სატრანსპორტო სიკვდილიანობის მაჩვენებლებში სხვადასხვა რეგიონებსა და რეგიონების ფარგლებში არსებობს მნიშვნელოვანი განსხვავებები.

ფატალური ტრავმის უდიდესი რისკი დაფიქსირებულია აფრიკაში 24.1 შემთხვევით 100,000 სულ მოსახლეზე, ხოლო აღნიშნული რისკი ყველაზე დაბალია ევროპაში - 100,000 სულ მოსახლეზე 10.3 შემთხვევა. დადგენილია, რომ დაახლოებით აფრიკული ქვეყნების ნახევარზე მეტში შეიძლება ფატალური ტრავმის მაჩვენებელი იყოს 30 შემთხვევა 100 000 სულ მოსახლეზე ან მეტი (3).

2010 წლის მონაცემებით ყველაზე დაბალი გლობალური სიკვდილიანობის მაჩვენებლები აღინიშნებოდა, ისლანდიაში (100 000 მოსახლეზე 2.5 შემთხვევა) და შვედეთში (100 000 მოსახლეზე 2.8 შემთხვევა).

ისტორიული გლობალური ტენდენციების მოდელირება მიუთითებს, რომ თუ საშუალო და დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნები გადაწყვეტენ სიკვდილიანობისა და ტრავმატიზმის შემცირებისათვის გამოიყენონ მაღალი შემოსავლის მქონე ქვეყნების ძვირადღირებული ევოლუციური გზა, მაშინ ქვედა საშუალო და დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნები, საგზაო-სატრანსპორტო სიკვდილიანობის მაჩვენებელი საგრძნობლად შემცირდება (კოპიტსი და კროპერი, 2003; ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაცია 2013b). მიმდინარე ტენდენციებზე დაყრდნობით, პროგნოზირებულია, რომ 2030 წლისთვის მთლიანი გლობალური საგზაო სიკვდილიანობის 96% სავარაუდოდ საშუალო და დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებში დაფიქსირდება (1).

ყველაზე მასშტაბური რეგიონალური სიკვდილიანობის მაჩვენებლები (100,000 ადამიანზე) 2030 წლისათვის ნავარაუდებია საჰარის სამხრეთ აფრიკაში (38), სამხრეთ აზიაში (29), ახლო აღმოსავლეთში და ჩრდილოეთ აფრიკის რეგიონში (28), ხოლო აღნიშნული მაჩვენებლების ცვლილება ნავარაუდებია აღმოსავლეთ აზიისა და წყნარი ოკეანის, ლათინური ამერიკისა და კარიბის რეგიონებში, განსაკუთრებით, კი ევროპისა და ცენტრალური აზიის რეგიონებში 2015 და 2030 წლებში (იხ. ცხრილი №1). საგულისხმო რეგიონალური სხვაობა 100000 მოსახლეზე სიკვდილიანობის რაოდენობის მონაცემებში შეიმჩნევა საშუალო შემოსავლის ქვეყნებში, სადაც ყველაზე მაღალი მონაცემები ოთხჯერ აღემატება ყველაზე დაბალს.

2015 წლისათვის საგზაო მოძრაობის ავარიით გამოწვეული 100 000 პირზე სიკვდილის დაახლოებით 8 შემთხვევაა ნავარაუდები მაღალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებში, 2030 წლისათვის ეს რიცხვი 6-მდე შემცირდება, ხოლო საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში 100000 მოსახლეზე პროგნოზის თანახმად 20 გარდაცვალების შემთხვევაა მოსალოდნელი 2030 წლისათვის (1,2) ცხრილი №1 სიკვდილიანობის მაჩვენებელი 100 000 სულ მოსახლეზე

მსოფლიო(მსოფლიო ბანკის რეგიონები)	2015 წელი	2030 წელი
სამხრეთ აზია	21	29
აღმოსავლეთ აზია	22	18
საჰარა, სამხრეთ აფრიკა	25	38
ახლო აღმოსავლეთი და ჩრდილოეთ აფრიკა	26	28
ლათინური ამერიკა და კარიბები	20	19
ევროპული და ცენტრალური აზია	14	9
მაღალი შემოსავლის მქონე ქვეყნები	8	6
მსოფლიო	20	22

წყარო: ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაცია (2013ა)

ნავარაუდებია, რომ საგზაო მოძრაობის ტრავმების ფარდობითი მნიშვნელობა სხვა დაავადებების ტვირთთან მიმართებაში, ასევე მკვეთრად გაიზრდება. 2030 წლის გლობალური სიკვდილიანობის ტენდენციების პროგნოზები მიუთითებს, რომ სიკვდილიანობის მიზეზებში საგზაო მოძრაობის ტრავმატიზმით გამოწვეული სიკვდილიანობა მე-9 პოზიციიდან მე-7 პოზიციაზე გადაინაცვლებს (1,2).

ქვეყნის საგზაო უსაფრთხოების მართვის დონის მიმოხილვა და სხვა კვლევები ცხადყოფს, რომ საგზაო შემთხვევების უმეტესობა ხდება გზების გარკვეულ მცირე

მონაკვეთში. ასეთი გზები, როგორც წესი, არის როგორც ურბანული, ასევე სოფლის ტიპის დასახლებებში. ინდოეთში, სიკვდილიანობის დაახლოებით ორ მესამედს ადგილი აქვს ეროვნულ და სახელმწიფო გზატკეცილებზე, რაც მთლიანი ქსელის მხოლოდ 6% -ს შეადგენს (6). ბანგლადეშში არტერიული გზების მხოლოდ 3%-ზე ადგილი აქვს საგზაო სიკვდილიანობის შემთხვევების 40%-ს (6). მთელი რიგი ქვეყნების სტატისტიკა გვიჩვენებს, რომ როგორც წესი, საგზაო სიკვდილიანობის შემთხვევების 50%-ს ადგილი აქვს გზათა ქსელი მხოლოდ 10%-ზე (6). ამ გზებს აქვს მაღალი სტრატეგიული პრიორიტეტი, იზიდავს მსხვილ ინვესტიციებს და განსაკუთრებით გამოდგება საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიზანმიმართული მეთოდების უზრუნველსაყოფად.

როგორც წესი, მთავარ საავტომობილო ქსელში, ტრანსპორტის მოცულობა და ავტომობილის სიჩქარეები მაღალია, შერეულია ძრავიანი და ძრავის არ მქონე ტრანსპორტი და ასევე შერეულია სიჩქარის რეჟიმები. მთავარი პრობლემა ისაა, რომ გზის სტანდარტები, რომლებიც გამოიყენება საშუალო შემოსავლის ქვეყნებში გზების დაპროექტებისას არ ითვალისწინებს გზის ქსელის გამოყენების პროცესში ჩართულ ადამიანთა მოწყვლადობის ხარისხს.

გარდა ამისა, ამ ჯგუფის ქვეყნებში არ არის შემუშავებული უსაფრთხო ქცევის შედეგიანი და ეფექტური პოლიტიკა, რომელიც ხელს შეუწყობდა მაღალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებში დამკვიდრებული საგზაო უსაფრთხოების საინჟინრო სტანდარტების დანერგვის უზრუნველყოფას. შემაერთებელი ხაზების საპროექტო სტანდარტები და საგზაო მართვა იყენებს, როგორც დაბალი, ასევე მაღალი ზღვრული სიჩქარეების რეჟიმებს. იმის მოლოდინს რომ გზით მოწყვლადი მოსარგებლენი შეძლებენ კონკურენცია გაუწიონ უფრო სწრაფ და დიდ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს მთავრდება ტრაგიკული შედეგებით. მიუხედავად იმისა, რომ ახალი გზები ქმნის განვითარების ახალ შესაძლებლობებს, ასევე ზრდის სიკვდილისა და სერიოზული დაზიანებების რისკს, განსაკუთრებით როდესაც მოძრაობის ხაზები განცალკევებულია და დაშვებულია უფრო მაღალი სიჩქარით გადაადგილება. ასევე მაშინ, როდესაც არ არის თავიდან აცილებული ხაზოვანი დასახლებები და არ არის მაღალი კლასის ბილიკები ფეხით მოსიარულეთათვის, ველოსიპედისტებისა და მოტოციკლეტებისათვის.

სკანდინავიაში საგზაო უსაფრთხოებაში არსებული პრობლემების დიდი მოცულობის ანალიზზე დაყრდნობით (7, 8) საგზაო უსაფრთხოების მთავარი პრობლემები დაჯგუფდა რამდენიმე კატეგორიებად. განისაზღვრა ავტოსაგზაო შემთხვევების ხელისშემწყობი სულ 20 მიზეზი, რომელიც საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ პროგრამის შემუშავების პროცესში გათვალისწინებული უნდა იყოს ნებისმიერ ქვეყანაში.

საგზაო საფრთხეებს მიეკუთვნება მაგალითად, გზის სავალ ნაწილზე ჩამოწოლილი მთის ქანები ან ხეები, ცუდად დაპროექტებული საავტომობილო გზების ელემენტები, მაგალითად გზის სტანდარტის მოულოდნელ ცვლილება ან მკვეთრი მოსახვევები, რომლებიც მძღოლზე გარკვეულ ზეგავლენას იწვევენ.

საგზაო ნიშნების გამოყენება უმეტეს ქვეყნებში დეტალური სახელმძღვანელო მითითებების დაცვით ხორციელდება. თუმცა ცნობილია, რომ ყველა საგზაო ნიშანი არ შეესაბამება ამ სახელმძღვანელო მითითებებს და ბევრი ძველი ნიშნის სიბნელეში აღმქა ძნელი ან შეუძლებელია. ასევე სერიოზული პრობლემაა პირისპირ შეჯახებები, რეგიონთაშორის დამაკავშირებელ გზებზე, რომლებზეც ინტენსიური მოძრაობაა. ეს პრობლემა შეიძლება მოგვარდეს გზებზე დამცავი მოწყობილობების გამოყენებით, ან ავტომაგისტრალების აგებით.

ავტოსაგზაო შემთხვევებისას შეჯახების სიჩქარისა და დაზიანებათა სიმძიმეს შორის კავშირი გვიჩვენებს, რომ ქვეითები და ველოსიპედისტები არ აღმოჩნდებიან საგზაო შემთხვევებში 30 კმ/სთ სიჩქარის გადაადგილების დროს. შესაბამისად, ფეხით მოსიარულების, ველოსიპედისტების და ავტომანქანების ერთდროული მოძრაობა არ არის უსაფრთხო ისეთ გზებზე, სადაც დაშვებულია 30 კმ/სთ-ზე მაღალი სიჩქარე. ფართოდ არის აღიარებული, რომ კომპლექსური სატრანსპორტო გარემო ავარიული შემთხვევების ხელშემწყობი ფაქტორია. ავტომობილები განსხვავდება შეჯახებისადმი მდგრადობის თვალსაზრისით; იმის გამო, რომ ყველა ავტომობილი ვერ უზრუნველყოფს შეჯახებისგან საუკეთესო დაცვას, ეს საგზაო უსაფრთხოების პრობლემად უნდა იქნას მიჩნეული. საგზაო შემთხვევების ხელშემწყობი გარემო ფაქტორებია სიბნელე, ნალექი, თოვლი ან ყინვა და გარეული ცხოველები.

გზის მომხმარებლები ძალიან დაუცველნი არიან, ვინაიდან მათ არ შეუძლიათ პასუხისმგებლობა აიღონ როგორც საკუთარ, ასევე შვილების უსაფრთხოებაზე. ავარიის მაღალი რისკის წინაშე დგანან ასევე ახალგაზრდა მძღოლებიც, რადგან ისინი უფრო ნაკლებად არიან დაცული ტრავმებისგან, ვიდრე გზის სხვა მომხმარებლები (ხანდაზმული მძღოლები, დაუცველი გზის მომხმარებლები). საბოლოოდ მაინც, ავტოსაგზაო შემთხვევების გამომწვევი მთავარი მიზეზი, ყველა ქვეყანაში, არის გზის მომხმარებელთა მხრიდან მოძრაობის წესების დარღვევა. გზის მომხმარებელთა ქცევის სამი უმნიშვნელოვანესი ასპექტი, რომლებიც უბედურ შემთხვევების წარმოქმნას უწყობს ხელს, არის სიჩქარის გადამეტება, ნასვამ მდგომარეობაში მართვა და დამცავი მოწყობილობების გამოუყენებლობა, როგორცაა ღვედი ან ჩაფხუტი. კიდევ ერთი პრობლემა, ეს არის ავტოავარიების დაგვიანებული შეტყობინება, განსაკუთრებით ცენტრიდან მოშორებულ რეგიონებში. შედეგად გვიან გაწეული სამედიცინო დახმარება ამძიმებს ადამიანების ჯანმრთელობის მდგომარეობას და აბრკოლებს მათი სიცოცხლის გადარჩენის შესაძლებლობის შანსს. ასევე მნიშვნელოვანია, ჩატარებული მკურნალობის ხარისხი, რომელიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს დაზარალებულთა სრული განკურნების შესაძლებლობაზე.

გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის მიერ შემუშავებული საგზაო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმის ამბიციური მიზანია "მთელს მსოფლიოში საგზაო მოძრაობის დროს სიკვდილიანობის საპროგნოზო მაჩვენებლის სტაბილიზაცია და შემდგომი შემცირება" (9,10). ამ მიზნის მიღწევის შემთხვევაში, შესაძლებელი გახდება 5 მილიონი სიცოცხლის გადარჩენა და 50 მილიონი სერიოზული ტრავმის თავიდან აცილება, რისი დადგენილი სოციალურ-ეკონომიკური სარგებელიც შეადგენს 3 ტრილიონ აშშ დოლარს 2020 წლისთვის (1,2).

საყოველთაოდ აღიარებულია, რომ ჯანმრთელობის სერიოზული დაზიანებები საგზაო ტრანსპორტის შეჯახებისას უმეტესწილად პრევენციული და პროგნოზირებადია. ადამიანის მიერ შექმნილი პრობლემა ღიაა რაციონალური ანალიზისა და ეფექტური საგზაო უსაფრთხოების მართვისთვის.

კვლევა ჩატარდა 2018 წლის იანვარ-აპრილში. კვლევა მიზნად ისახავდა მოსახლეობის ცოდნა-დამოკიდებულებების შეფასებას საგზაო უსაფრთხოების



საკითხების მიმართ თბილისის მოსახლეობის მაგალითზე. კვლევის პირველ ეტაპზე განხორციელდა კითხვარის შემუშავება და ეთიკის კომისიის თანხმობის მოპოვება, მეორე ეტაპზე განხორციელდა მოსახლეობის გამოკითხვა ქალაქ თბილისში, ხოლო მესამე ეტაპზე - კითხვარების დამუშავება და ანალიზი, შედეგების საფუძველზე დასკვნებისა და რეკომენდაციების შემუშავება.

კვლევის ინსტრუმენტი: კვლევის ჩასატარებლად შემუშავდა კითხვარი, რომელიც მოიცავდა როგორც კითხვებს რესპონდენტთა დემოგრაფიული მახასიათებლების შესახებ, ისე კითხვებს მოსახლეობის საგზაო უსაფრთხოების საკითხების მიმართ დამოკიდებულებების შესახებ.

### **კვლევის შედეგები**

სულ გამოკითხული იქნა გამოკითხული 250 შემთხვევითი პრინციპით შერჩეული რესპონდენტი, რომელთა შორის ყველაზე მეტი იყო 25-34 ასაკობრივი ჯგუფების წარმომადგენლები (55,2%). 65 და მეტი ასაკის პირებმა შეადგინეს რესპონდენტთა 0.8 %. გამოკითხულთა უმეტესობა (54.4 %) იყო არის მდედრობითი სქესის რესპონდენტი.

გამოკითხულმა რესპონდენტების უმეტესობა იყო სპეციალისტ/პროფესიონალი 66.8%, არაკვალიფიციური მუშა-2%, დაუსაქმებელი 9.6%. ხელოსანი/მონათესავე პროფესიების მუშა 4.8%. რესპოდენტების გამოკითხვის შედეგად გამოკითხულთა 16% არის სტუდენტი, 1.6 % პენსიონერი , ხოლო უმუშევარია 10.4 % შეკითხვაზე რამდენი წელია რაც მძღოლი ხართ, გამოკითხულთა 44.4 % უპასუხა რომ 5 წელზე მეტია, 28.80 % არ ჰქონდა მართვის მოწმობა, გამოკითხულთა 14.4% უპასუხა რომ 3-4 წელია, 4.4% 1-2 წელია რაც მძღოლია, ასევე 4.4 % ფლობს მათვის მოწმობას 1-2 წელზე ნაკლები პერიოდის განმავლობაში. შეკითხვაზე ავტომობილის მართვისას თუ თავს დადლილად გრძნობთ, რა ხერხს მიმართავთ ამ მდგომარეობისაგან თავის დასაღწევად, რესპონდენტთა პასუხები შემდეგნაირად გადანაწილდა: არასოდეს იძინებს 57.3%, არასოდეს ჩერდება და ისვენებს გამოკითხულთა 37.4%, არასოდეს იღებს კოფეინს ან ენერგეტიკულ სასმელს 33 %.

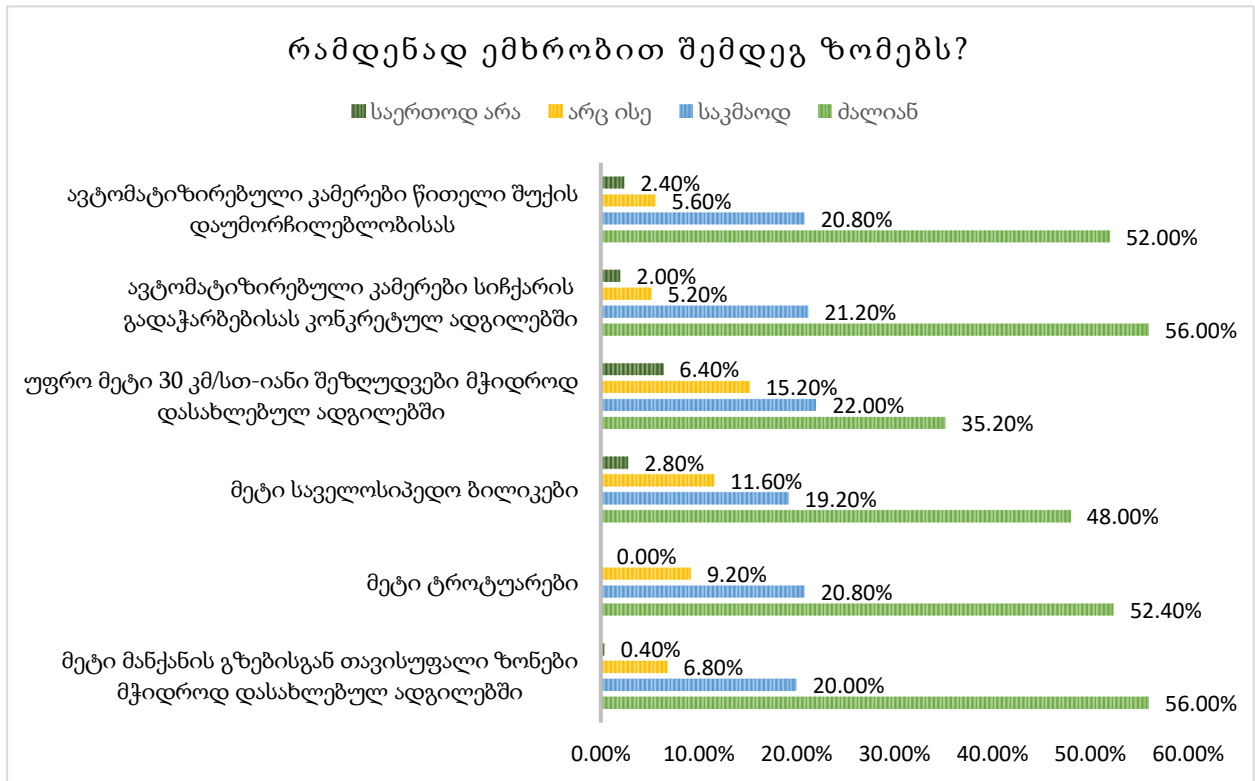
რესპონდენტთა 26,2% აღნიშნა რომ არასოდეს ესაუბრება მგზავრებს, 28.10% არასოდეს ალებს ფანჯარას/რთავს კონდიციონერს, მხოლოდ გამოკითხულთა 12.2% აღნიშნა რომ ყოველთვის ჩერდება და ისვენებს, ყოველთვის იძინებს 2.9%, ასევე ყოველთვის ილებს კოფეინს ან ენერგეტიკულ სასმელს 2.6%, რესპონდენტების 7% ყოველთვის ალებს ფანჯარას/რთავს კონდიციონერს, 0.9 % მგზავრს სთხოვს მის მაგიერ მართოს ავტომობილი.

შეკითხვაზე ბოლო 3 წლის განმავლობაში რამდენჯერ მოხვედრილხართ ავარიაში როდესაც თავად მართავდით მანქანას. გამოკითხულთა 49.6 % აღნიშნა რომ არ მოხვედრილა ავარიაში ამ პერიოდში, 12.8 % აღნიშნა რომ ერთხელ, 4% აღნიშნა ორჯერ, 2.40% სამჯერ ან მეტჯერ.

შეკითხვაზე საგზაო შემთხვევების რისკების არსებობის გათვალისწინებით რამდენად უსაფრთხოა ქვეყნის გზებზე გადაადგილება, გამოკითხულთა ნახევარზე მეტმა უპასუხა რომ არც ისე 56.4 %, 18.8 % ფიქრობს რომ საკმაოდ, 18 % აღნიშნა რომ საერთოდ არა, მხოლოდ 4% აღნიშნავს რომ ძალიან უსაფრთხოა.

შეკითხვაზე თუ რამდენად ეთანხმებიან იმ აზრს, რომ ბოლოდ 10 წლის განმავლობაში საგზაო უსაფრთხოება გაუმჯობესდა რესპონდენტთა ნახევარზე მეტი თვლის რომ არც ისე - 52.00 %, რესპონდენტთა 28% ფიქრობს რომ საკმაოდ, რესპონდენტთა 13.60 % აღნიშნა რომ საერთოდ არა, მხოლოდ რესპონდენტთა 4.40 % უპასუხა რომ ძალიან.

ავტოსაგზაო უსაფრთხოებისათვის გასაუმჯობესებლად გასატარებელი კონკრეტული ზომების შესახებ, პასუხები ასე გადანაწილდა: გამოკითხულთა 50 %-ზე მეტი თვლის რომ ავტომატიზირებული კამერების არსებობა გზებზე მკვეთრად შეამცირებს შუქნიშნების დაუმორჩილებლობის და სიჩქარის გადაჭარბების სიხშირეს, ასევე უმეტესობისთვის სასურველია მეტი საველოსიპედო ბილიკი, ტროტუარი და ავტომობილებისგან თავისუფალი ზონები მჭიდროდ დასახლებულ უბნებში (იხ. სურათი №1).



სურათი 1 ავტოსაგზაო უსაფრთხოებისათვის გასაუმჯობესებელი ზომები

შეკითხვაზე თუ რამდენად უსაფრთხოდ მიიჩნევენ კონკრეტული გადაადგილების საშუალებებს უბედური შემთხვევების მხრივ, მოსახლეობის უმეტესობამ (22.4 %) დაასახელა ფეხით მოსიარულეები, 12.8 % ავტომობილი, ხოლო მოტოციკლი უმეტესობის მხრიდან ყველაზე სახიფათო ტრანსპორტად იქნა მიჩნეული.

შეკითხვაზე თუ რამდენად ხშირად არღვევენ სხვა მძღოლები სიჩქარის ლიმიტს, კონკრეტული ტიპის გზებზე, მაგალითად ავტომაგისტრალზე, გამოკითხულთა თითქმის 30.8 % ფიქრობს, რომ ნაკლებად ან საერთოდ არ არღვევენ, ხოლო 60 % ფიქრობს რომ საკმაოდ ხშირად ან/და ყოველთვის . ქალაქებს შორის გზებზე 24.8 % ფიქრობს რომ არ არღვევენ, ხოლო 59.6 % ფიქრობს უფრო რომ აღვევენ. მჭიდროდ დასახლებულ ადგილებს რაც შეეხება, 40.4% ფიქრობს რომ არღვევენ, ხოლო 42% ფიქრობს რომ არღვევენ.

ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვასთან დაკავშირებით რესპონდენტების უმრავლესობა (72.4%) თვლის რომ ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვა დაუშვებელია, მიუხედავად ფრთხილად მოძრაობისა,

ვინაიდან საკმაოდ დიდი რისკის ქვეშ აყენება გზის სხვა მომხმარებლებს (78.4% აზრით), იზრდება პოლიციის მხრიდან დაჯარიმების რისკი (52.4%), გამოკითხულთა თითქმის მესამედი ფიქრობს რომ მათი მეგობრების უმრავლესობა არ მიუჯდება საჭეს ნასვამ მდგომარეობაში.

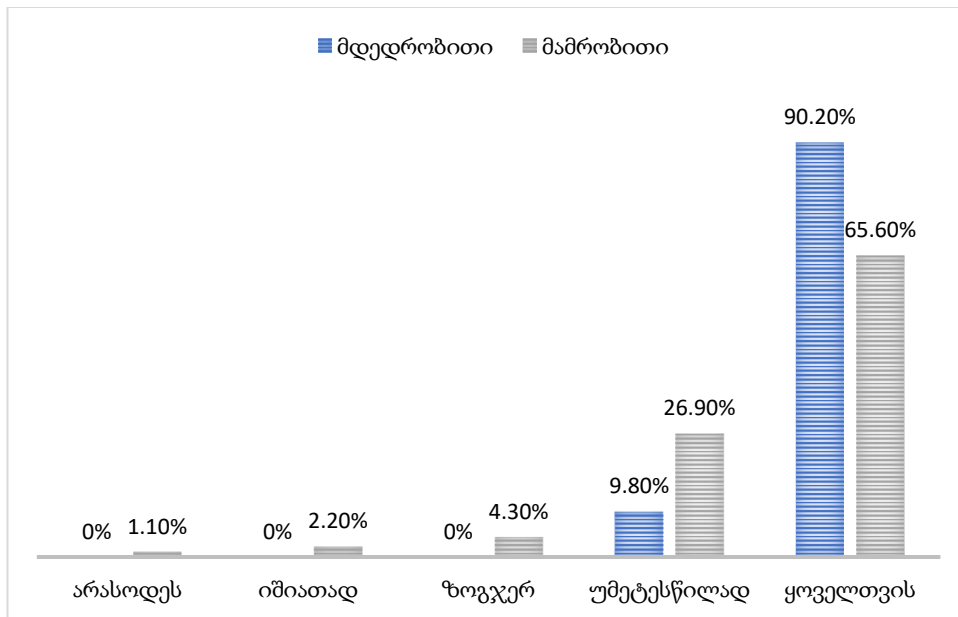
შეკითხვაზე რა ტიპის გზებზე გადაადგილებისას უფრო გაიკეთებდით უსაფრთხოების ღვედს, გამოკითხულთა 50 %-ზე მეტმა აღნიშნა, რომ რომ მძღოლის ამპუაში და ყველა მოცემულ სიტუაციაში (მაგისტრალური გზები, ქალაქებს შორის გზები, რაიონების გზები, საზოგადოებრივი გზები, ქალაქის გზები, ქალაქის გარეთ გზები) გაიკეთებდა უსაფრთხოების ღვედს, წინ მჯდომი მგზავრების თითქმის 39% ანალოგიურად მოიქცეოდა, მხოლოდ უკან მჯდომი მგზავრებიდან ყველაზე მაღალმა 9.9% აღნიშნა რომ მაგისტრალურ გზებზე გამოიყენებდა უსაფრთხოების ღვედს.

შეკითხვაზე თქვენი აზრით შემდეგი ფაქტორებიდან რომელი რამდენად ხშირად ხდება ავტო ავარიაში მოხვედრის მიზეზი, გამოკითხულთა ყველაზე მაღალმა ხვედრითმა წილმა (46.4%) აღნიშნა, რომ ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვა ძალიან ხშირად არის ავტოავარიის გამომწვევი მიზეზი. 36.8 % თვლის რომ ნარკოტიკების ზემოქმედების ქვეშ ყოფნა ასევე ხშირად არის ავტოავარიის გამომწვევი მიზეზი, 32%-ის აზრით - გამოუცდელიობა, ცუდი ამინდი გამოკითხულთა 30% ის აზრით იშვიათად არის ავტოავარიის გამომწვევი მიზეზი.

გამოიკვეთა შემდეგი კორელაციური კავშირები: „შეკითხვაზე ხართ თუ არა შემჩნეული ავტოსაგზაო დარღვევებში „მძღოლები რომელთაც ჰქონდათ ერთ წელზე ნაკლები მართვის გამოცდილება 60% უპასუხა რომ არა, ხოლო 40 % დადებითად. 1-2 წლის გამოცდილების მქონე მძღოლების 72.7% უპასუხა რომ არ არის შემჩნეული ავტოსაგზაო დარღვევებში, ხოლო 27.3% უპასუხა რომ დადებითად. 3-4 წლიანი გამოცდილება მქონე პირებში პროცენტული მაჩვენებელი შემდეგნაირად გადანაწილდა: რესპონდენტების 61%-ის პასუხი იყო უარი, ხოლო 39 % დადებითი პასუხი გასცა. შედარებით სტაჟიანი მძღოლების შემთხვევაში კი პროცენტული მაჩვენებელი თითქმის თანაბრად გადანაწილდა (დიახ 50.9%, არა 49.1%). როგორც შედეგების ანალიზი გვიჩვენებს გამოცდილების მატებასთან ერთად გაიზარდა ავტოსაგზაო დარღვევებში გამოკითხულთა მონაწილეობა, რაც

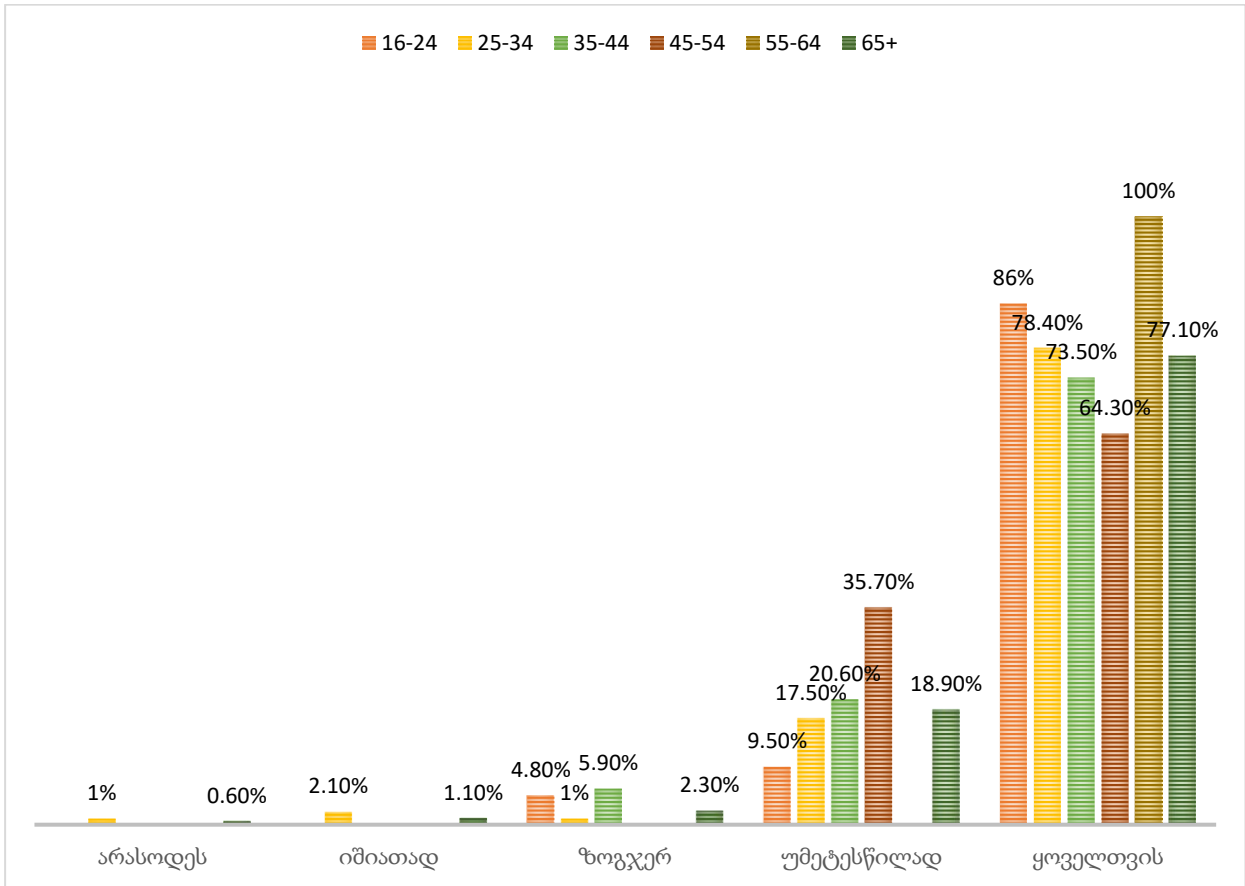
სავარაუდოდ რესპონდენტთა მხრიდან დაუსჯელი შემთხვევებით და ამის შედეგად მეტი გამბედაობით აიხსნება.

გამოიკვეთა შემდეგი სახის კორელაცია უსაფრთხოების ღვედის ტარებასა და სქესთან კავშირში: მდედრობითი სქესის წარმომადგენლების 90.2% ყოველთვის იკეთებს უსაფრთხოების ღვედს, ხოლო მამაკაცების 65.6 % ყოველთვის, 26.9 % უმეტესწილად, ხოლო 4.3% ზოგჯერ (იხ. სურათი №2).



სურათი №2 უსაფრთხოების ღვედის ტარებასა და სქესთან კავშირი

კორელაცია უსაფრთხოების ღვედის ტარებასა და ასაკობრივ კატეგორიასთან კავშირში: გამოიკვეთა რომ 55-64 წლამდე რესპონდენტების 100 % ყოველთვის იკეთებს უსაფრთხოების ღვედს, ასევე ყოველთვის იკეთებს უსაფრთხოების ღვედს 16-24 წლამდე გამოკითხულთა 86 %, არასოდეს იკეთებს მხოლოდ 25-34 წლამდე გამოკითხულთა 1%. უსაფრთხოების ღვედის ასეთი მაღალი პროცენტულობით გამოყენების მაჩვენებელი, სავარაუდოდ განპირობებულია ქვეყანაში არსებული კანონმდებლობით, ავტოსატრანსპორტო საშუალებით მოძრაობისას მძღოლის ან მგზავრის მიერ უსაფრთხოების ღვედის გამოუყენებლობის შემთხვევაში არსებული ჯარიმებით (იხ. სურათი №3).



სურათი №3 კავშირი უსაფრთხოების ღვედის ტარებასა და ასაკობრივ კატეგორიას შორის

**დასკვნა**

როგორც კვლევის შედეგებიდან იკვეთება, მოსახლეობის უმეტესობას აწუხებს ქვეყანაში არსებული ავტოსაგზაო შემთხვევების მაღალი რაოდენობა, მაგრამ გამოკითხულთაგან უმრავლესობამ აღიარა რომ არღვევს მოძრაობის წესებს, აჭარბებს სიჩქარის ლიმიტს, განსაკუთრებით ავტომაგისტრალზე და ქალაქებს შორის გზებზე. ავტოსაგზაო უსაფრთხოება უნდა განისაზღვროს ქვეყნის პრიორიტეტად, რომლის გასაუმჯობესებლად უნდა განხორციელდეს რიგი ღონისძიებები, მათ შორის საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება, მოსახლეობის განათლება და სხვა. ავტომაგისტრალზე, ქალაქებს შორის გზებზე, მეტად უნდა გამკაცრდეს სიჩქარის ლიმიტის გადაჭარბების კონტროლი, ვინაიდან აღნიშნულით საფრთხე ექმნებათ როგორც უშუალოდ კონკრეტული ავტომობილის მგზავრებს, ასევე გზის სხვა მომხმარებლებს.

### გამოყენებული ლიტერატურა:

1. World Health Organization WHO (2013a), Global Status Report on Road Safety, World Health Organization, Geneva.
2. World Health Organization WHO (2013b), Global Health Estimates Summary Tables: Projection of Deaths by Cause, Age and Sex by various regional grouping. Geneva, World Health Organization.
3. AfDB (2012), Road Safety in Africa: an overview, African Development Bank, MDBs Training Initiative Global Road Safety Facility, Washington DC.
4. Commission for Global Road Safety (2011), Make Roads Safe: Time for Action, London.
5. Commission for Global Road Safety (2013), Safe Roads for All, London.
6. Bliss T & Breen J (2011), Improving Road Safety Performance: Lessons from International Experience a resource paper prepared for the World Bank, Washington DC for the National Transport Development Policy Committee (NTDPC), Government of India, Delhi.
7. Elvik, R., Christensen, P., & Helene Amundsen, A. (2004). Speed and road accidents: an evaluation of the power model. TØI, Transportøkonomisk Institutt, Oslo - Norge: Transportøkonomisk Institutt.
8. Nilsson, G. (2004) Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety, Doctoral thesis Lund Institute of Technology, Lund.
9. United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC) (2011a), Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020, World Health Organization, Geneva.
10. United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC) (2011b), Safe Roads for Development: A policy framework for safe infrastructure on major road transport networks, World Health Organization, Geneva.

კვლევა დაფინანსდა ჯანმრთელობის ეროვნული ინსტიტუტის დაფინანსებით მიმდინარე აიოვას უნივერსიტეტის „iCREATE – კვლევის მოცულობის გაზრდა აღმოსავლეთ ევროპაში” პროექტის ფარგლებში.