



დიდუბის ავტოსადგური, თბილისი, საქართველო. ცისანა ხუნდაძის ფოტო

უსაფრთხო გადაადგილების შესაძლებლობები მზგაპრებისთვის

პოლიტიკის დოკუმენტი



პროექტი ხორციელდება საქართველოში კავკასიის კვლევითი რესურსების ცენტრის (CRRC-საქართველოს) და ფონდ „კარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“ მიერ, აღმოსავლეთ-დასავლეთის მართვის ინსტიტუტის (EWMI) ACCESS-ის პროექტის ფარგლებში.

პოლიტიკის დოკუმენტის მომზადება შესაძლებელი გახდა ამერიკელი ხალხის მხარდაჭერის შედეგად, ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) დაფინანსებით.

პოლიტიკის დოკუმენტის შინაარსზე პასუხისმგებელია CRRC-საქართველო. ის შესაძლოა, არ გამოხატავდეს USAID-ის, ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის ან/და EWMI-ს შეხედულებებს. დოკუმენტში წარმოდგენილი სტატისტიკური ანალიზის ნაწილი მიმოიხილა პროფესორმა ალექსის დაიმონდმა.



სამომავლოდ სამომავლოების განვითარებისა და მოქალაქეების ჩართულობის პროექტი
ADVANCING CSO CAPACITIES AND ENGAGING SOCIETY FOR SUSTAINABILITY (ACCESS)

სარჩევი

რეზიუმე	4
შესავალი	5
კვლევის მეთოდები	6
აქტორები და ბაზრის სტრუქტურა	7
სერვისის მიწოდებლები	8
ავტოსადგურები	9
ავტოტრანსპორტის ტექნიკური შემოწმება	9
მგზავრთა გადაყვანის პირობები	10
გადატვირთული ტრანსპორტი	11
ავტოტრანსპორტის სახიფათო მართვა	11
აგრესიული მართვა და ღერძულა ხაზის გადაკვეთა	13
მანქანის მართვისას მობილური ტელეფონის გამოყენება	13
თამბაქოს მოწევა	14
უსაფრთხოების ღვედები	14
სამარშრუტო ტაქსების მონიტორინგი	14
დასკვნები და რეკომენდაციები	15
მარეგულირებელი ცვლილებები	15
მონიტორინგი და რეგულაციების აღსრულება	17
განათლება	18
ბიბლიოგრაფია	20
დანართი: დაწვრილებითი ინფორმაცია რანდომიზებული სოციალური ექსპერიმენტის დიზაინისა და ანალიზის შესახებ	22

რეზიუმე

2015 წელს, საგზაო შემთხვევების შედეგად საქართველოს 600-ზე მეტი მოქალაქე გარდაიცვალა. ავტომობილებთან დაკავშირებული ფატალური შემთხვევები რეაგირებას საჭიროებს. ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში, საქართველო ხვდნავს თავის კანონმდებლობას, შესაბამისად, საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კანონმდებლობაც უნდა შეიცვალოს. საქართველოს მთავრობას საშუალება ეძლევა, შეიმუშავოს ისეთი პოლიტიკა, რომელიც ხელს შეუწყობს მგზავრების უსაფრთხო გადაადგილებას.

ამ პროცესის უკეთ შესასწავლად, CRRC-საქართველომ საქალაქთაშორისო სამარშრუტო ტაქსების (ე.წ. „მარშუტკების“) უსაფრთხოების შესახებ კვლევა ჩაატარა, რომელიც მოიცავდა რანდომიზებულ სოციალურ ექსპერიმენტს სამარშრუტო ტაქსების მონიტორინგის პროგრამის შესაფასებლად. სამარშრუტო ტაქსები იყო კვლევის მთავარი საგანი, რადგან ის საქართველოში გადაადგილების ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული საშუალებაა.

საქალაქთაშორისო გადაადგილების ბაზრის, საკანონმდებლო გარემოსა და ტრანსპორტის სახიფათო და უყურადღებო მართვის კვლევის შედეგად, გამოვლინდა რამდენიმე კონტექსტუალური და ქცევითი ფაქტორი, რომელიც ზრდის სახიფათო გადაადგილების რისკს. კვლევის მთავარი მიგნებებია:

- სამარშრუტო ტაქსის მძღოლების უმეტესობა გზებზე სახიფათო მანევრებს ახორციელებს;
- გადამყვანებს შორის უსამართლო კონკურენცია გზებზე სახიფათო მანევრებსა და სიჩქარის გადაჭარბებას იწვევს;
- საქალაქთაშორისო მოძრაობის სფეროსთან დაკავშირებული არსებული რეგულაციები ხშირად არ ხორციელდება;
- საკანონმდებლო ბაზაში არსებული ხარვეზების გამოსასწორებლად და საქართველოსა და ევროკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების ხელშეკრულების მოთხოვნების შესასრულებლად აუცილებელია ახალი რეგულაციების შემოღება.

კვლევის შედეგებზე დაყრდნობით შეიქმნა რეკომენდაციები საკანონმდებლო, აღმასრულებელი და საგანმანათლებლო პოლიტიკისათვის, რომელთა მიზანია საქალაქთაშორისო გადაადგილება გახდეს უფრო უსაფრთხო. შესაბამისად, საქართველოს მთავრობას ვთავაზობთ შემდეგ რეკომენდაციებს:

- აკრძალოს კომერციულ სატრანსპორტო ხაზებზე მომუშავე მძღოლებისთვის ტრანსპორტის მართვის დროს სიგარეტის მოწევა;
- განსაზღვროს მძღოლების სამუშაო საათების მაქსიმალური დაშვებული რაოდენობა და კომერციულ სატრანსპორტო ხაზებზე მომუშავე მძღოლებისთვის შემოიღოს ტაქოგრაფები;
- ჩაატაროს უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების, განსაკუთრებით კი უკანა სავარძლებზე მათი გაკეთების შესახებ ცნობიერების ასამაღლებელი კამპანიები;
- გზებზე დაამონტაჟოს ისეთი რადარები, რომლებიც გამოთვლის სატრანსპორტო საშუალებების საშუალო და დაკვირვების დროს განვითარებულ სიჩქარეებს;
- შემოიღოს სავალდებულო წინასარეისო ტექნიკური დათვალიერებისათვის შესაბამისი სტანდარტები და განახორციელოს ტექდათვალიერების

მონიტორინგი;

- შემოიღოს ზონირება ავტოსადგურების განთავსებისთვის, რომლის მიხედვითაც სადგურები განლაგდება დედაქალაქის აღმოსავლეთ და დასავლეთ შესასვლელებთან ახლოს.

რანდომიზებული სოციალური ექსპერიმენტის შედეგები ხაზს უსვამს, რომ სამარშრუტო ტაქსების მძღოლების ანონიმური მონიტორინგი ერთ-ერთი შესაძლო მარტივი გზაა ავტოსაგზაო შემთხვევებისა და სახიფათო მგზავრობის თავიდან ასარიდებლად. შესაბამისად, საქართველოს მთავრობას ვთავაზობთ:

- განახორციელოს სამარშრუტო ტაქსების მონიტორინგის პროგრამა.

ჩვენი აზრით, ამ რეკომენდაციების შესრულება ხელს შეუწყობს მგზავრობის უსაფრთხო გადაადგილებას.

შესავალი

მსოფლიოს ჯანდაცვის ორგანიზაციის (WHO) თანახმად, საქართველო ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად სიკვდილიანობის მაჩვენებლით ევროპის რეგიონში¹ ერთ-ერთ მოწინავე პოზიციაზეა, პრობლემა კი სულ უფრო მწვავედება. შინაგან საქმეთა სამინისტროს ოფიციალური მონაცემებით, საქართველოში ყოველწლიურად გზებზე სულ უფრო მეტი ადამიანი იღუპება. 2013-დან 2015 წლამდე, დაღუპულთა რაოდენობა 17%-ით, ანუ 514-დან 602-მდე გაიზარდა.² ეს ნიშნავს, რომ ყოველი მილიონი მოსახლედან 162 გზებზე უბედური შემთხვევის შედეგად იღუპება³, რაც ევროკავშირის 2015 წლის საშუალო მაჩვენებელს ოთხჯერ აღემატება.

ცხადია, რომ საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების აუცილებლობა დგას და შესაბამისი პოლიტიკის შემუშავება მნიშვნელოვანია. ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების⁴ ფარგლებში, ქვეყანაში უნდა შეიცვალოს სატრანსპორტო რეგულაციები (მუხლები 292, 293, 296). ამისათვის, CRRC-საქართველომ ფონდთან „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“ ერთად აღმოსავლეთ-დასავლეთის მართვის ინსტიტუტის (EWMI) ACCESS-ის პროექტის ფარგლებში, ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) დაფინანსებით განახორციელა პროექტი „უსაფრთხო გადაადგილების შესაძლებლობები მგზავრობისთვის“ (STOP).

კვლევის მიზანი იყო სამარშრუტო ტაქსებით (ე.წ. „მარშუტკებით“) საქალაქთაშორისო გადაადგილებისას უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით, შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება, რაც შედეგად ავტოსაგზაო შემთხვევების რიცხვს შეამცირებდა. კვლევისთვის, საქალაქთაშორისო სამარშრუტო ტაქსები შეირჩა უპირველეს ყოვლისა იმ მიზეზით, რომ ხშირად, მათზე არ ვრცელდება

1 მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაცია. “Road traffic deaths: Data by country.” GHO | By category | Road traffic deaths - Data by country. ნანახია 22 მაისი, 2017. <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A997>.

2 Agenda.ge. “Making Georgia’s roads safer: Experts develop a National Strategy on Road Safety.” Agenda.ge. 7 ივლისი, 2016. <http://agenda.ge/news/61585/eng>.

3 Eurostat. «Slightly over 26 000 victims of road accidents in the EU in 2015: Fewer than half as many as 20 years ago.» ახალი ამბების გამოშვება, 18 ნოემბერი, 2016. Eurostat. <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-press-releases/-/7-18112016-BP>.

4 “EU – Georgia Association Agreement.” საქართველოს პარლამენტი. 30 აგვისტო, 2014. <http://www.parliament.ge/en/gavigot-meti-evrokavshirtan-asocirebis-shetanxmehis-shesaxeb/associationagreement.page>

არსებული რეგულაციები და აგრეთვე, გავრცელებულია მოსაზრებები მძღოლების მიერ სახიფათო მართვის შესახებ.

საქალაქთაშორისო გადაყვანის სფეროში არსებული პრობლემების, მათი გამომწვევი მიზეზებისა და გადაჭრის გზების გამოსავლენად, CRRC-საქართველომ გამოიყენა კვლევის შერეული დიზაინი. ინსტიტუციური ანალიზისთვის ჩატარდა სამაგიდო კვლევა და სიღრმისეული ინტერვიუები. მგზავრებისა და მძღოლების აზრის დასადგენად, ჩატარდა ფოკუსჯგუფები და სიღრმისეული ინტერვიუები, ხოლო სახიფათო და უყურადღებო მართვით გამოწვეული შემთხვევების მასშტაბების დასადგენად და მონიტორინგის პროგრამის ეფექტურობის შესაფასებლად, რანდომიზებული სოციალური ექსპერიმენტი.

დოკუმენტის შემდეგ ნაწილში აღვწერთ კვლევის მეთოდებს, რომელზე დაყრდნობითაც შესაძლებელი გახდა დოკუმენტში წარმოდგენილი რეკომენდაციების შემუშავება. შემდეგ ნაწილებში საუბარია სამარშრუტო ტაქსების ბაზარსა და ინსტიტუციურ მოწყობაზე. დასკვნით თავში კი საქართველოს მთავრობას რეკომენდაციებს ვთავაზობთ.

კვლევის მეთოდები

საქალაქთაშორისო გადაყვანის სფეროში არსებული პრობლემების, მათი გამომწვევი მიზეზებისა და გადაჭრის გზების გამოსავლენად, „უსაფრთხო გადაადგილების შესაძლებლობები მგზავრებისთვის“ (STOP) პროექტის ფარგლებში CRRC-საქართველომ გამოიყენა კვლევის შერეული დიზაინი. 2016 წლის აგვისტოში განხორციელდა სამაგიდო კვლევა, სიღრმისეული ინტერვიუები ავტოსადგურების ადმინისტრაციების წარმომადგენლებთან და რეგისტრირებულ გადამზიდავებთან, ასევე ფოკუსჯგუფები მგზავრებთან. იმავე წლის სექტემბერ-ოქტომბერში ჩატარდა სოციალური ექსპერიმენტი, რომლის კვლევის საგანი ავტომობილის სახიფათო და უყურადღებო მართვა გახლდათ.

სამაგიდო კვლევის ფარგლებში, ჩვენმა ჯგუფმა გააანალიზა საქალაქთაშორისო მოძრაობის სფეროსთან დაკავშირებული საკანონმდებლო და ინსტიტუციური ჩარჩო. ჩატარებულმა ფოკუსჯგუფებმა და ინტერვიუებმა მძღოლების, მგზავრებისა და სადგურების წარმომადგენელთა პრიორიტეტები, მათი მხრიდან დანახული გამოწვევები და პრობლემების მიზეზები გამოავლინა. თბილისის სამ დიდ ავტოსადგურში სულ 8 სიღრმისეული ინტერვიუ ჩატარდა, მათ შორის სადგურებში „დედაქალაქი“, „დიდუბე“ და „ორთაქალა“. ავტოსადგურის წარმომადგენლებთან ერთად, იმავე სადგურებზე, რეგისტრირებულ გადამზიდავებთან 10 სიღრმისეული ინტერვიუ ჩატარდა. ხოლო ტრანსპორტის მომხმარებლებთან ოთხი ფოკუსჯგუფი ჩატარდა⁵.

თვისებრივ კვლევასთან ერთად, CRRC-საქართველომ ჩატარა სოციალური ექსპერიმენტი, რომლითაც იკვლევდა, თუ რამდენად გააუმჯობესებდა მცირეზღვრის მონიტორინგის პროგრამის სამარშრუტო ტაქსების უსაფრთხოებას. ექსპერიმენტი 2016 წლის 20 სექტემბრიდან 20 ოქტომბრამდე მიმდინარეობდა. მისი მეშვეობით შეფასდა, თუ რამდენად უსაფრთხოდ მართავდნენ ავტომობილს მძღოლები, თუკი იცოდნენ, რომ აკვირდებოდნენ, ან ავტომობილის კარგად მართვის შემთხვევაში, ჯილდოს მიიღებდნენ.

⁵ თვისებრივი კვლევა მოიცავდა ფოკუსჯგუფებსა და ინტერვიუებს მძღოლებსა და მგზავრებთან, რომლებიც აღმოსავლეთის და დასავლეთის მიმართულებით გადაადგილდებოდნენ. კვლევაში მონაწილეობა ასევე მიიღეს კომპანია „მეტრო“-ს ავტობუსების მომხმარებლებმა.

სოციალური, უფრო ზუსტად - რანდომიზებული კონტროლირებული ექსპერიმენტები მიზეზშედეგობრივი კავშირების დასადგენად გამოიყენება. ამისათვის მკვლევრები ცდისპირებს შემთხვევითი წესით ექსპერიმენტულ და საკონტროლო ჯგუფებში ანაწილებენ. კვლევისას ექსპერიმენტული ჯგუფის მონაწილეებზე გარკვეული ზემოქმედება ხორციელდება. მკვლევრები ამ ორ ჯგუფს ერთმანეთს ადარებენ და განსხვავებას სტატისტიკური მეთოდებით აფასებენ. მიუხედავად იმისა, რომ ექსპერიმენტები ტრადიციულად მედიცინის სფეროსთანაა დაკავშირებული, გასულ წლებში შეიქმნა ისეთი მეთოდები, რომლებიც პოლიტიკის ან პროგრამის ეფექტურობას გაზომავდა. ამ შემთხვევაში ექსპერიმენტულ და საკონტროლო ჯგუფებს შორის სტატისტიკურად მნიშვნელოვანი განსხვავებები მეტყველებს შესასწავლი პოლიტიკის თუ პროგრამის ეფექტურობაზე.

დაკვირვების წარმოებამდე სამარშრუტო ტაქსებში ექსპერიმენტული და საკონტროლო ჯგუფების შემთხვევით შერჩევის მიზნით, CRRC-საქართველომ სამარშრუტო ტაქსების მგზავრობის მარშრუტებისა და განრიგის შესახებ ინფორმაცია შეაგროვა. ამის შემდეგ მგზავრობის მანძილისა და გასავლელი გზების მიხედვით CRRC-საქართველოს თანამშრომლებმა დააწყვილეს მაქსიმალურად მსგავსი მარშრუტები. მარშრუტის თითოეული წყვილიდან ერთი შემთხვევითი წესით გაანაწილეს ექსპერიმენტულ ჯგუფში და მეორე - საკონტროლო ჯგუფში. CRRC-საქართველოს ინტერვიუერები სამარშრუტო ტაქსების 360 მგზავრობას დააკვირდნენ. დაკვირვება სამ ეტაპად მიმდინარეობდა. პირველ ეტაპზე, შემთხვევითი წესით შერჩეული სამარშრუტო ტაქსების მგზავრობას ინტერვიუერები ისე დააკვირდნენ, რომ მძღოლს ამის შესახებ არაფერი უთხრეს. დაკვირვების ეს ეტაპი კვლევის საკონტროლო ჯგუფს წარმოადგენს. დაკვირვების მეორე ეტაპზე ინტერვიუერები შემთხვევითი წესით ექსპერიმენტულ ჯგუფში განაწილებულ მარშრუტებს დააკვირდნენ. დაკვირვების მესამე ეტაპზე ინტერვიუერები კვლავ დაბრუნდნენ საკონტროლო და ექსპერიმენტულ ჯგუფებში განაწილებულ სამარშრუტო ტაქსებთან და მათ ანონიმურად დააკვირდნენ.

კვლევის მსგავსი დიზაინი რამდენიმე ტიპის შედეგების გაკეთების საშუალებას გვაძლევს. პირველ რიგში, დაკვირვების პირველი ეტაპის საკონტროლო ჯგუფის მეორე ეტაპის ექსპერიმენტულ ჯგუფთან შეპირისპირებით შეგვიძლია, შევამოწმოთ, რამდენად ახდენს გავლენას მძღოლის უსაფრთხო მგზავრობაზე იმის ცოდნა, რომ მას აკვირდებიან. დაკვირვების მეორე ეტაპის ექსპერიმენტული ჯგუფის მესამე ეტაპის ექსპერიმენტულ ჯგუფთან შედარებით ვიგებთ, ექნება თუ არა უსაფრთხო მგზავრობაზე გრძელვადიანი გავლენა იმის ცოდნას, რომ მომავალში მას ისევ დააკვირდებიან. და ბოლოს, დაკვირვების პირველი ეტაპის საკონტროლო ჯგუფის მესამე ეტაპის საკონტროლო ჯგუფთან შედარებით შეგვიძლია, ვნახოთ, იყო თუ არა ექსპერიმენტი „გადამდები“, ანუ ისაუბრეს თუ არა ექსპერიმენტული ჯგუფის მძღოლებმა დაკვირვების შესახებ სხვა მძღოლებთან და შედეგად, რამდენად იცავდნენ ეს უკანასკნელი საგზაო უსაფრთხოების წესებს.

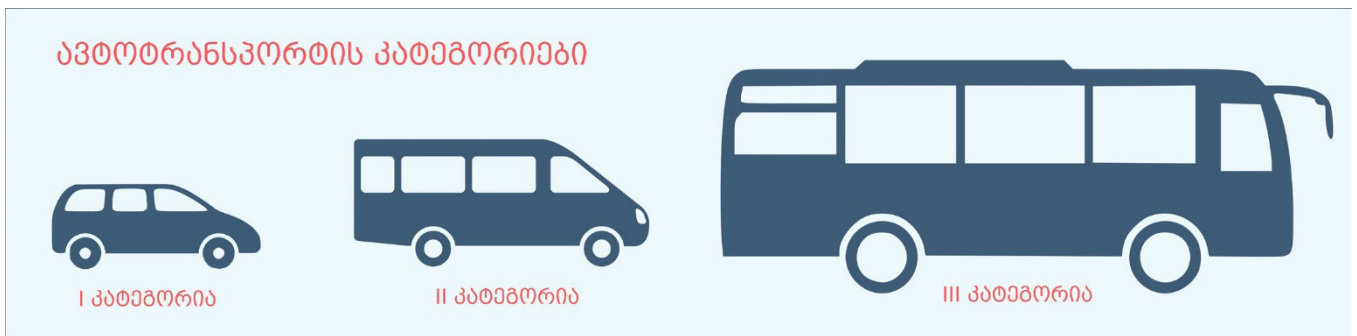
აქტორები და ბაზრის სტრუქტურა

უკანასკნელი ათი წლის მანძილზე, საქართველოში საქალაქთაშორისო სამგზავრო მიმოსვლის სფეროს სრული დერეგულაცია მოხდა. ეს კორუფციასთან ბრძოლის ფართო სტრატეგიის ნაწილი გახლდათ, რაც ბიუროკრატიისა და სახელმწიფო რეგულაციების შემცირებას ითვალისწინებდა. რეგულაციების მნიშვნელოვანი ნაწილი გაუქმდა ან გამარტივდა. ამ ძალისხმევის აზრი იყო იდგება, რომ თავისუფალი

საბაზრო კონკურენცია თავად დაადგენდა მომსახურების საფასურსა და ხარისხს. შედეგად, უამრავი საკანონმდებლო ხარვეზი გაჩნდა, რომელთა აღმოფხვრა საქართველო-ევროკავშირის ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის შესახებ შეთანხმების⁶ (DCFTA) განხორციელების პროცესის ფარგლებში უნდა მოხდეს. მეორეს მხრივ, იმ შემთხვევებში, როდესაც რეგულაციები არსებობს, მათი ჯეროვანი აღსრულება ვერ ხერხდება. პოლიტიკის დოკუმენტის წინამდებარე ნაწილში წარმოდგენილი ინსტიტუციური გარემოსა და ბაზრის არსებული სტრუქტურის მიმოხილვით გვსურს, განვმარტოთ კანონმდებლობაში არსებული ინსტიტუციური ხარვეზები.

სერვისის მიწოდებლები

საქართველოს საქალაქთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე სერვისის ძირითადი მიწოდებლები კერძო პირები არიან, რომლებიც მიკროავტობუსებს, ავტობუსებსა და მინივენებს ფლობენ და საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაყვანებისთვის თავადვე ამუშავებენ. მიწოდებელთა უმეტესობა ინდმენარმეა, რომელიც ერთ ან ორ ავტომობილს ფლობს. ძალიან ცოტა კომპანია სამი ან მეტი ავტოტრანსპორტის მესაკუთრეა. მიუხედავად იმისა, რომ ოფიციალური სტატისტიკა არ არსებობს, კვლევის მიხედვით, რეგისტრირებული გადამზიდავების უმრავლესობა M2⁷ კატეგორიის მიკროავტობუსს იყენებს, ხოლო M3⁸ კატეგორიის ავტობუსები ბაზრიდან ნელ-ნელა ქრება.



დერეგულაციის პოლიტიკის შედეგად, საქალაქთაშორისო მიმოსვლის კომერციულ ოპერატორებს მუშაობისთვის ლიცენზია არ მოეთხოვებათ. გამონაკლისი მხოლოდ თბილისი-რუსთავის⁹ მარშრუტია. შედარებისთვის, ქალაქისშიდადასაერთაშორისო სამგზავრო გადამყვანთა ლიცენზირება სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოსა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს პრეროგატივაა.

M2 და M3 კატეგორიის რეგისტრირებული გადამზიდავების გარდა, საქართველოს საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაზიდვების ბაზარზე არარეგისტრირებული პირებიც მოქმედებენ, რომლებსაც სამარშრუტო ტაქსების მძღოლები „ხიშნიკებად“ მოიხსენიებენ.

6 European Union. European Commission. EU-Georgia Deep and Comprehensive Free-Trade Area Reading Guide. 11 თებერვალი, 2014. http://eeas.europa.eu/archives/delegations/georgia/documents/eap_aa/dcfta_guide_2014_en.pdf

7 ავტომობილი, რომელიც მძღოლის გარდა, რვა მგზავრს იტევს და არ იწონის 5000 კილოგრამზე მეტს. ძირითადად, „ფორდ- ტრანზიტის“ ან „მერსედეს-სპრინტერის“ სამარშრუტო ტაქსები.

8 ავტომობილი, რომელიც მძღოლის გარდა, რვა მგზავრს იტევს და 5000 კილოგრამზე მეტს იწონის. ძირითადად, დიდი ზომის ავტობუსები.

9 თბილისი-რუსთავის მარშრუტის ოპერირებისთვის ნებართვას ქალაქ რუსთავის მუნიციპალიტეტი გასცემს.

ისინი მეტწილად M1 კატეგორიის¹⁰ ავტოტრანსპორტს იყენებენ, რაც შემომწმებისა და გადასახადების გადახდის გარეშე მუშაობის საშუალებას აძლევთ. M1 კატეგორიის ტრანსპორტით ოპერირება ნაკლებხარჯიანია. შესაბამისად, ე.წ. „ბიშნიკებს“ მგზავრთათვის რეგისტრირებულ გადამზიდავებზე დაბალი ტარიფების შეთავაზება შეუძლიათ. ეს კი ბაზარზე უსამართლო კონკურენციას წარმოშობს.

სამართლიანი საბაზრო კონკურენციის პერიპეტეიების განხილვა ამ დოკუმენტის ფარგლებს სცილდება, თუმცა ჩვენ ვვარაუდობთ, რომ უთანასწორო ბაზარი საქართველოს გზებზე უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პრობლემების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიზეზია, რასაც ქვემოთ უფრო დეტალურად მიმოვიხილავთ. საქართველოს კანონმდებლობა საქალაქთაშორისო ტრანსპორტის მძღოლების დღიური სამუშაო საათების რაოდენობას არ არეგულირებს. თუმცა, 2019 წლიდან, საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ასოცირების ხ ე ლ შ ე კ რ უ ლ ე ბ ი თ გათვალისწინებული რეგულაციების თანახმად, მძღოლებისთვის ტაქოგრაფის¹¹ ქონა სავალდებულო გახდება. ეს საშუალებას მისცემს პოლიციას, მყისიერად გააკონტროლოს მძღოლის მუშაობის საათები.¹²

ავტოსადგურები

საქართველოს კანონმდებლობა სამი კლასის ავტოსადგურს გამოყოფს. თითოეული კლასისთვის ხარისხისა და ტექნიკური აღჭურვილობის მიხედვით განსხვავებული მოთხოვნებია. თუკი პირველი კლასის ავტოსადგურებს სათანადოდ აღჭურვა მოეთხოვებათ, მესამე კლასის ავტოსადგურების მიმართ მხოლოდ მინიმალური სტანდარტები მოქმედებს. მფლობელს თავად შეუძლია, აირჩიოს, თუ რომელი ტიპის ავტოსადგურს მოაწყობს. ამასთან, საქალაქთაშორისო რეისების შესრულების უფლება სამივე კლასის ავტოსადგურს აქვს.

ისინი ერთმანეთისგან ძალიან განსხვავდება ზომისა და ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის მიხედვით. ზოგ ავტოსადგურში მგზავრთა მოსაცდელი დარბაზი, საპირფარეშო და სალაროებია განთავსებული, ზოგი სადგური კი მხოლოდ ბილეთების გასაყიდი მცირე ჯიხურისგან შედგება და მგზავრთა მოსაცდელი დარბაზი საერთოდ არ გააჩნია.

ამჟამად, თბილისის სხვადასხვა ნაწილში, სულ მცირე, 25 საქალაქთაშორისო სამარშრუტო ტაქსების ავტოსადგურია¹³. თავად ის ფაქტი, რომ ავტოსადგურები მთელი თბილისის მასშტაბითაა გაბნეული და არ მდებარეობს მის აღმოსავლეთ თუ დასავლეთ შესასვლელებთან, კიდევ უფრო მეტად ტვირთავს ქალაქის ქუჩებს, რადგან მიკროავტობუსებს ქალაქის მასშტაბით გზებზე გადაადგილება უწევთ.

10 ავტომობილი, რომელიც მძღოლის გარდა, რვა მგზავრზე ნაკლებს იტევს და რომელიც იწონის 5,000 კილოგრამზე ნაკლებს.

11 ტაქოგრაფი არის ხელსაწყო, რომელიც დროის რაიმე შუალედში, ძრავის სინქარეს აღრიცხავს 12 ობ. [“EUR-Lex - 32006L0022 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex - 32006R0561 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex - 32014R0165 - EN - EUR-Lex.”](#)

13 საქართველო. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. სახმელეთო ტრანსპორტი. „ქ. თბილისში არსებული დეკლარირებული სამგზავრო ავტოსადგურები 2017 წლის მარტის მდგომარეობით“ <http://lta.gov.ge/doc/samgzavro-gadakvanebi/avtosadgurebi/TBILISI.pdf>

ყველა ავტოსადგური პასუხისმგებელია, მძღოლებს გამგზავრებამდე სამედიცინო შემოწმება ჩაუტაროს¹⁴. შესწავლილი ავტოსადგურებიდან, ორ მსხვილ ავტოსადგურში სამედიცინო ოთახია, სადაც შესაძლებელია მძღოლების გამგზავრებამდე გასინჯვა. თუმცა, მედპუნქტის მოწყობა მეორე და მესამე კლასის ავტოსადგურებისთვის სავალდებულო არ არის და ასეთ ავტოსადგურებში არც გვხვდება. აქ იკვეთება საქართველოს კანონმდებლობის ცალსახა ხარვეზი.

ავტოტრანსპორტის ტექნიკური შემოწმება

ტექნიკური კომისია ამოწმებს M2 და M3 კატეგორიის ავტოტრანსპორტებს. ამ კატეგორიის ტრანსპორტი გადის ტექნიკურ დათვალიერებას ერთხელ პირველი ოთხი წლის განმავლობაში, ხოლო ორჯერ უკვე შემდგომ წლებში.¹⁵ ტექნიკური დათვალიერება 24 ტესტირების ცენტრში¹⁶ ხდება, რომლებიც მთელი ქვეყნის მასშტაბით მდებარეობს. M2 და M3 კატეგორიის ავტოტრანსპორტი, ტესტირების წარმატებით გავლის შემდეგ, იღებს სტიკერს შესაბამისი ინფორმაციით. ავტოსადგურები ასევე ვალდებულნი არიან ავტოტრანსპორტს მგზავრობის წინ ტექნიკური შემოწმება ჩაუტარონ. მიუხედავად იმისა, რომ ამჟამად M1 კატეგორიის ტრანსპორტი არ მოწმდება, 2018 წლიდან¹⁷ შემოწმებას ისინიც დაექვემდებარება.

გაუმართავი ტრანსპორტი მგზავრებს საფრთხეს უქმნის. მიუხედავად იმისა, რომ კანონით ტექნიკური შემოწმება სავალდებულოა, მძღოლების, მგზავრებისა და სადგურების ადმინისტრაციის მიერ დასახელებული ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემა ტრანსპორტის ცუდი მდგომარეობაა. მათ მოსაზრებებს ამყარებს რანდომიზებული სოციალური ექსპერიმენტიც. დაკვირვებამ გამოავლინა, რომ:

- სამარშრუტო ტაქსების 4%-ს მგზავრობისას მძღოლების მიერ შეკეთება დასჭირდა;
- სამარშრუტო ტაქსების 4%-ის სალონში საწვავის სუნი იგრძნობოდა, რაც სავარაუდოდ, გამოწვეული იყო ტექნიკური გაუმართაობით;
- 22%-ს სულ მცირე, ერთი ფანჯარა მაინც ჰქონდა დაზიანებული;
- 10%-ში ისეთი სკამები იყო დამონტაჟებული, რომლებიც ავტომობილის შიდა სალონის იატაკზე მყარად არ იყო მიმაგრებული.

სოციალური ექსპერიმენტის მონაცემები გვიჩვენებს, რომ სამარშრუტო ტაქსების ტექნიკური გაუმართაობის მთავარ მიზეზს შეკეთების მაღალი ფასი წარმოადგენს. მხოლოდ რამდენიმე მძღოლი ფლობდა ახალ სამარშრუტო ტაქსს. მძღოლების უმრავლესობა ისევ ძველ ავტოტრანსპორტს მართავდა, შესაბამისად, ავტომობილების სათანადო მდგომარეობაში შენარჩუნება უჭირდა. მიუხედავად იმისა, რომ მძღოლების უმრავლესობის თქმით, ისინი შეძლებისდაგვარად ინარჩუნებენ სისუფთავეს და ავტომობილის ტექნიკურ გამართულობას, მანქანების

14 “ტექნიკური რეგლამენტი “ავტოსადგურის ფუნქციონირების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ.” 18 აგვისტო, 2011. <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1462431>.

15 “ტექნიკური რეგლამენტი „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობის შესახებ.” 3 იანვარი, 2014. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2189748>.

16 “ტესტირების ცენტრები.” სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო. 25 ნოემბერი, 2013. http://lta.gov.ge/?page_id=71.

17 დიასამიძე გიორგი. “ვიცეპრემიერი: სავალდებულო ტექდათვალიერება 2018 წლის 1 იანვრიდან ამოქმედდება.” ნეტგაზეთი. 8 ნოემბერი, 2016. <http://netgazeti.ge/news/153166/>.

უმეტესობა მაინც არასახარბიელო მდგომარეობაშია.

მძლოლებისთვის ავტოტრანსპორტის სავალდებულო ტექნიკური შემოწმება მისაღებია და მის მნიშვნელობასაც აღიარებენ. რეგულაციების შემოღების აუცილებლობას ავტოსადგურის ადმინისტრაციაც ეთანხმება და მათი ნაწილი მძლოლებთან დადებულ კონტრაქტებში ამ საკითხის გათვალისწინებასაცემხრობა. ვალდებულების მიუხედავად, სამარშრუტო ტაქსები რეისში გამგზავრების წინ მაინც არ მოწმდებიან. მხოლოდ ერთი ავტოსადგურის წარმომადგენელმა აღნიშნა, რომ ისინი გამგზავრებამდე ვიზუალურად ათვალიერებენ ტრანსპორტს.

ტექნიკური დათვალიერების ვალდებულების მიუხედავად¹⁸, კანონში ნათლად არაა მოცემული, რა ფორმით უნდა მოხდეს მონიტორინგის განხორციელება. ცხადია, აუცილებელია მსგავსი რეგულაციების არსებობა, მათი მონიტორინგისა და აღსრულების მექანიზმების გარეშე, ნაკლებ სავარაუდოა, რომ ისინი რეალურ შედეგს გამოიღებოს.

მგზავრობა გადაყვანის პირობები

საქართველოში ხშირია ავტომობილის სახიფათო ტარების შემთხვევები. დიდი ალბათობით, ისინი ხელს უწყობენ ფატალურ ავტოსაგზაო შემთხვევებს. ზოგადად, არსებობს შეხედულება, რომ სამარშრუტო ტაქსები გამოირჩევიან სახიფათო მანევრირებით. CRRC-საქართველოს დაკვირვებით, ეს შეხედულებები გამართლდა.

საერთო ჯამში, დაკვირვების პირველი ტაღლის შედეგად გამოიკვეთა, რომ მძლოლების 96% სახიფათო მართვის რომელიმე ფორმას ეწევა. ყველაზე ხშირი ღერძულა ხაზის გადაკვეთა (79%), ტელეფონზე საუბარი (67%), აგრესიული მანევრირება (63%), სიგარეტის მოწევა (40%) და უსაფრთხოების ღვედის გარეშე მართვაა (36%). მძლოლთა შედარებით მცირე რაოდენობა გზავნის სატელეფონო მოკლე ტექსტურ შეტყობინებებს. დაახლოებით 8%-მა გადაიყვანა ფეხზე მდგომი მგზავრები და შედარებით მცირე ნაწილმა, მობილურით მოკლე ტექსტური შეტყობინებები გააგზავნა.

მიუხედავად იმისა, რომ სახიფათო მართვა ხშირია, პრობლემის მასშტაბები განსხვავდება სხვადასხვა სამარშრუტო ტაქსში. დაკვირვების პირველი ტაღლის დროს, თითო მგზავრობისას, საშუალოდ 13 ინციდენტი დაფიქსირდა.¹⁹ თუ მაგალითად, ზოგ რეისზე ინციდენტი საერთოდ არ დაფიქსირდა, სხვებზე მაქსიმუმ 62 სახიფათო ქცევა აღინიშნა.

ხსენებული საკითხების გარდა, ქვემოთ წარმოდგენილი თავი გთავაზობთ სხვა საკითხების ანალიზს, რომლებიც უკავშირდება სახიფათო და უყურადღებო მართვას.

გადატვირთული ტრანსპორტი

ხშირად მძლოლები სამარშრუტო ტაქსით გადაადგილების საშუალებას უფრო მეტ მგზავრს აძლევენ, ვიდრე ამას სატრანსპორტო საშუალების ექსპლოატაციის

18 “ტექნიკური რეგლამენტი “ავტოსადგურის ფუნქციონირების წესისა და პირობების” დამტკიცების შესახებ.” 18 აგვისტო, 2011. <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1462431>

19 რეისის საშუალო მანძილი 123 კილომეტრი იყო და 116 წუთს გაგრძელდა

ნორმები ითვალისწინებს. საქართველოს კანონმდებლობით, ფეხზე მდგომი მგზავრების გადაყვანა და დამატებითი სავარძლების დამონტაჟება, შესაბამისად, 300 და 100 ლარის ოდენობის ჯარიმით ისჯება. მიუხედავად ამისა, მძღოლები მაინც დგამენ დამატებით სავარძლებს, ან მგზავრებს ფეხზე აყენებენ. ჩვენ მიერ შესწავლილი სამარშრუტო ტაქსების 26%-ში დამატებითი სავარძლები იყო ჩადგმული, ხოლო 9%-ს ფეხზე მდგომი მგზავრები გადაყავდა.

ფეხზე მდგომი მგზავრობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის მნიშვნელოვან რისკებს შეიცავს. სავარძლებზე მსხდომ მგზავრებთან შედარებით, ფეხზე მდგომნი ნაკლებად არიან დაცული და, შესაბამისად, ავტოსაგზაო შემთხვევებისას დაშავების უფრო მაღალი რისკის ქვეშ იმყოფებიან.

მიუხედავად იმისა, რომ ჯარიმების შიშით, ზედმეტი სკამების გამოყენებას და ფეხზე მდგომი მგზავრების ტრანსპორტირებას არც მძღოლები და არც ავტოსადგურების ადმინისტრაცია არ ადასტურებს, მსგავსი დარღვევები რეგულარულად ფიქსირდებოდა. ზოგიერთი მძღოლი აღნიშნავდა, რომ ასეთი ტიპის დარღვევები განსაკუთრებით მოკლე სამარშრუტო ხაზებზე და დღესასწაულების დროს ვლინდება, როდესაც ტრანსპორტს ჩვეულებრივზე უფრო დიდი მგზავრნაკადის მომსახურება უწევს.

ავტომობილის სახიფათო მართვა

სიჩქარის გადაჭარბება მთელი მსოფლიოს საგზაო უსაფრთხოების გავრცელებული პრობლემაა²⁰ და ამ მხრივ არც საქართველოს ავტომობილისტრალეზია გამონაკლისი. მგზავრები აღნიშნავენ, რომ სამარშრუტო ტაქსის მძღოლები ხშირად აჭარბებენ სიჩქარის დასაშვებ ზღვარს²¹, რაც რიგ შემთხვევებში, რეგისტრირებულ და არარეგისტრირებულ მძღოლებს შორის უთანასწორო კონკურენციით აიხსნება. ამასთან, მძღოლებმა თითქმის ყოველთვის იციან, ავტომობილისტრალეზზე სად ხორციელდება სიჩქარის კონტროლი.

საქართველოში საქალაქთაშორისო ტრანსპორტი არ არის მკაცრად რეგულირებული. მაშინაც კი, როდესაც რეგულაციები არსებობს, ხშირად კონტროლის აღსრულება პრობლემაა. ამ პრობლემის მოგვარებისთვის ლიცენზირება გადამწყვეტია, რადგან დღესდღეობით, ნებისმიერ პირს შეუძლია, არარეგისტრირებული ავტოსადგურებიდან მგზავრები გადაიყვანოს. კონკურენციის თვალსაზრისით, ეს რეგისტრირებული მძღოლებისათვის და ავტოსადგურებისთვის არაჯანსაღ გარემოს ქმნის.

ავტოსადგურების გადაჭარბებული რაოდენობის გამო, ტრანსპორტის გასავსებად, მძღოლები დამატებით მგზავრებს ავტომობილისტრალეზზე ეძებენ. რადგან ანალოგიურ სიტუაციაში ბევრი მძღოლია, ისინი ცდილობენ, ერთმანეთს დაასწრონ და ამისთვის მაღალი სიჩქარით მოძრაობენ.

თვისებრივი კვლევის შედეგად გამოვლინდა, რომ სამარშრუტო ტაქსის მძღოლებს ესმით, თუ რა არის საჭირო მგზავრების უსაფრთხო ტრანსპორტირებისთვის, მათ შორის ისიც, თუ რა სიჩქარით უნდა იარონ. ფოკუსჯგუფების დროს მძღოლებმა თქვეს, რომ ისინი, როგორც წესი, იცავენ წესებს და არ აჭარბებენ სიჩქარის

20 «General statistics.» IIHS. ნოემბერი 2015. <http://www.iihs.org/iihs/topics/t/general-statistics/fatalityfacts/overview-of-fatality-facts#Speeding>

21 მაქსიმალური დასაშვები სიჩქარე დასახლებულ პუნქტში არის 60 კმ/სთ, ავტომობილისტრალეზზე 90 კმ/სთ, ხოლო ავტობანზე 110 კმ/სთ.

დანესებულ ლიმიტს. თუმცა, მძღოლები ასევე აღიარებენ, რომ ხანდახან ამ წესს არღვევენ, ძირითად მიზეზად კი არარეგისტრირებულ ავტოსაგზაო ოპერატორებს ასახელებენ, რადგანაც სწორედ ისინი ცდილობენ, გაუსწრონ და დაასწრონ მათ მგზავრების აყვანა.

გარდა არაჯანსაღი კონკურენციისა, მძღოლებს აქვთ ინფორმაცია სინქარის ლიმიტის კონტროლირებადი ტერიტორიების შესახებ, რაც მათ სინქარის გადაჭარბებისკენ უბიძგებს. საყურადღებოა ის ფაქტი, რომ როგორც სატრანსპორტო კომპანია „მეტროს“ თანამშრომლები აღნიშნავენ, მძღოლები მაშინვე ამცირებენ სინქარეს, როგორც კი საქართველოს საზღვრებს გასცდებიან. პირიქით ხდება, როდესაც ისინი სამშობლოში ბრუნდებიან, რადგან მათ იციან სინქარის მაკონტროლებელი რადარების ადგილმდებარეობა და შესაბამისად მართავენ ტრანსპორტს.

აგრესიული მართვა და ღერძულა ხაზის გადაკვეთა

გადაჭარბებული სინქარის მსგავსად, საქართველოში სახიფათო და აგრესიული მანევრები ხშირად ხდება ავტოსაგზაო შემთხვევების მიზეზი. ამ პროექტის ფარგლებში შეგროვებული მონაცემები მიგვითითებს, რომ სამარშრუტო ტაქსების მძღოლები ხშირად ასრულებენ სახიფათო მანევრებს და ავტომობილს აგრესიულად მართავენ. სახიფათო მანევრების გამომწვევი შესაძლო მიზეზი ასევე მძღოლების გადაღლილობაა. როგორც ავტოტრანსპორტის მძღოლები აღნიშნავენ, მათ ხშირად უწევთ გადაჭარბებული რაოდენობით მუშაობა. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მძღოლების სამუშაო საათების რაოდენობა არ რეგულირდება, რაც იწვევს მათი კონცენტრირებულობის შემცირებას და ზრდის ავტოსაგზაო შემთხვევების რისკს.

მანქანის მართვისას მობილური ტელეფონის გამოყენება

როგორც ცნობილია, მანქანის მართვისას მობილურ ტელეფონზე საუბარი ან მოკლე ტექსტური შეტყობინებების გაგზავნა საგზაო შემთხვევების რისკს ზრდის. მართალია, საქართველოში მძღოლთა უყურადღებობით გამოწვეული ავტოავარიების სტატისტიკა არ ინარმოება, როგორც ჩანს, ეს ფაქტი ქვეყნის გზებზე გახშირებული სიკვდილიანობის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიზეზია. მაგალითად, სხვა ქვეყნებში ჩატარებული კვლევებით ირკვევა, რომ ყურადღების მოდუნება ავარიაში მოყოლის ალბათობას ზრდის, ხოლო ტელეფონზე საუბრისას მძღოლებს ავტოავარიაში მოხვედრის ოთხჯერ მეტი შანსი აქვთ.²² ამ მხრივ, კომერციულ სატრანსპორტო ხაზებზე მომუშავე მძღოლები გამონაკლისს არ წარმოადგენენ. უფრო მეტიც, უყურადღებო მართვასთან დაკავშირებული საგზაო შემთხვევების რისკი მათ შორის უფრო მაღალია.²³

საქართველოს კანონმდებლობით, ავტომობილის ტარება, როდესაც მძღოლს

22 Ranney, Thomas A. "Driver Distraction: A Review of the Current State-of-Knowledge." Home - Transport Research International Documentation - TRID. 31 მარტი, 2008. <https://trid.trb.org/view.aspx?id=868221>

23 Olson, Rebecca L., Richard J. Hanowski, Jeffrey S. Hickman, and Joseph Bocanegra. DRIVER DISTRACTION IN COMMERCIAL VEHICLE OPERATIONS. ანგარიში. სექტემბერი 2009. <https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/FMCSA-RRR-09-042.pdf>

ხელში მობილური ტელეფონის აპარატი უჭირავს, დანაშაულს წარმოადგენს. თუმცა, ე.წ. „ბლუთუსით“ საუბარი დაშვებულია. ტარების დროს ტელეფონზე საუბარი ჯარიმდება 30 ლარით²⁴.

მიუხედავად იმისა, რომ ტელეფონზე საუბარი მაშინ, როდესაც მძღოლს ტელეფონის აპარატი ხელში უჭირავს, აკრძალულია, ჩვენი ფარული დაკვირვების პირობებში, შემთხვევების 67%-ში მძღოლმა ტელეფონზე ერთხელ მაინც ისაუბრა, ხოლო 5%-ში - მოკლე ტექსტური შეტყობინება დაწერა. დაკვირვება ფოკუსგუფებმაც დაადასტურეს. დისკუსიისას, მძღოლებიც და მგზავრებიც მანქანის ტარებისას მობილური ტელეფონების ხშირ გამოყენებაზე მიუთითებდნენ.

მძღოლები აცხადებდნენ, რომ ზოგჯერ ისინი იძულებულნი არიან, მობილურზე მგზავრთა ზარებს უპასუხონ. მეორეს მხრივ, მგზავრებთან ჩატარებული ფოკუსგუფებიდან ირკვევა, რომ გაფრთხილების და თხოვნის მიუხედავად, მძღოლები სამარშრუტო ტაქსის მართვისას, ტელეფონზე საუბარს მაინც არ წყვეტენ. ტელეფონზე საუბარი წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან პრობლემას სამარშრუტო ტაქსების მძღოლებისთვის საქართველოში.

თამბაქოს მოწევა

ავტომობილის მართვისას თამბაქოს მოწევა არამარტო ჯანმრთელობისთვისაა საზიანო ან მგზავრებისთვის დისკომფორტის გამომწვევი, არამედ ამ დროს მძღოლებს ყურადღება ეფანტებათ, რაც საგზაო უსაფრთხოებას ამცირებს. ჩვენი კვლევის თანახმად, სამარშრუტო ტაქსის მართვისას მძღოლები ხშირად ეწევიან: დაკვირვების პირველი ეტაპის მსვლელობისას, მძღოლთა სულ მცირე 40%-მა სიგარეტი ერთხელ მაინც მოწია. ქართული კანონმდებლობა მანქანის მართვისას თამბაქოს მოხმარებას არ კრძალავს, თუმცა ბოლო დროს კანონპროექტის სამუშაო ვერსიით კომერციულ ტრანსპორტში მოწევა შეიძლება აიკრძალოს.²⁵

უსაფრთხოების ღვედები

უსაფრთხოების ღვედებს სიცოცხლის გადარჩენა შეუძლიათ. მართალია, ქართული კანონმდებლობით, უსაფრთხოების ღვედების გამოყენება მხოლოდ მძღოლებსა და წინა სავარძლებზე მსხდომ მგზავრებს მოეთხოვებათ, ისინი ამ წესს არადა აგდებენ. ჩვენი დაკვირვების პირველი ეტაპის მსვლელობისას, მძღოლების 36%-ს ან საერთოდ არ ეკეთა უსაფრთხოების ღვედი, ან დროდადრო იხსნიდა და იკეთებდა მას.

მძღოლები, მგზავრები და ავტოსადგურების ადმინისტრაციის წარმომადგენლები ერთხმად აღიარებენ უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების მნიშვნელობას. ამასთან, მძღოლები უკანა სავარძლებისთვის უსაფრთხოების ღვედების საჭიროებასაც გრძნობდნენ, თუმცა, შესაბამისი კანონმდებლობის არარსებების გამო, ისინი ძალიან ცოტა სამარშრუტო ტაქსშია დამონტაჟებული და სადაც არის, იქაც - ექსპლუატაციის წესების დაცვის გარეშე.

მართალია, უკანა სავარძლებზე მსხდომ მგზავრებს უსაფრთხოების ღვედის

24 შინაგან საქმეთა სამინისტრო. "საქართველოს კანონი საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ." 2016. http://police.ge/files/pdf/sakanonmdeblob%20baza/14.Law_on_Road_Traffic%281%29.pdf

25 "საქართველოს კანონი თამბაქოს კონტროლის შესახებ ." 1 იანვარი, 2013. <http://bit.ly/2tQvm0j>

გაკეთება არ მოეთხოვებათ, ავარიის შემთხვევაში, მათ წინა სავარძლებზე მსხდომთა მსგავსი დაზიანებები ემუქრებათ. ზოგადად, საქალაქთაშორისო სამარშრუტო ტაქსებში, მიუხედავად მათი არსებობისა, მგზავრები უსაფრთხოების ღვედებს იშვიათად იყენებენ, რაც საფრთხეების არცოდნით აიხსნება.

სამარშრუტო ტაქსების მონიტორინგი

სამარშრუტო ტაქსების მძღოლების ანონიმური მონიტორინგი ერთ-ერთი შესაძლო მარტივი გზაა ავტოსაგზაო შემთხვევებისა და სახიფათო მგზავრობის თავიდან ასარიდებლად. შესაბამის ორგანოს შეუძლია, იქირაოს კონტროლიორთა გარკვეული რაოდენობა, რომლებიც ქვეყნის მასშტაბით, მძღოლის ინფორმირების გარეშე, შემთხვევით შერჩეული სამარშრუტო ტაქსით იმგზავრებენ.

ისინი მძღოლის მიერ ავტომობილის მართვასა და მის ქცევებს შეაფასებენ, რის შემდეგაც, დარღვევების არსებობის შემთხვევაში, კონტროლიორი ვალდებული იქნება შესაბამის უწყებას მძღოლის მიერ სახიფათო მანევრების, უყურადღებო მართვის, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისა და უსაფრთხოების წესების დაუცველობის შესახებ დეტალური ანგარიში მიაწოდოს. იმ შემთხვევაში, როცა მიწოდებული ანგარიში რომელიმე მნიშვნელოვანი დარღვევის ნიშნებს შეიცავს, მძღოლს შესაძლოა, შესაბამისი ჯარიმა დაეკისროს. დადებითი ეფექტის გაძლიერება შესაძლებელია, თუკი სისტემა მძღოლების დაჯარიმების თითოეული ფაქტის გასაჯაროებას უზრუნველყოფს, რაც თავის მხრივ, უფრო მეტ მძღოლს გაუჩინს მოტივაციას, თავიდან აირიდოს ფულადი ჯარიმა.

რადგან თეორიული დაშვებები ხშირად პრაქტიკაში არ მართლდება, CRRC-საქართველომ გადაწყვიტა, ზემოხსენებული პოლიტიკის შესაძლო შედეგი სოციალური ექსპერიმენტის საშუალებით შეეფასებინა. შედეგებმა აჩვენა, რომ სწრაფი და, სავარაუდოდ, გრძელვადიანი ეფექტი მძღოლებისთვის მათი მონიტორინგისა და პოტენციური დასაჩუქრების შესახებ ინფორმაციის მიწოდებას ჰქონდა.

ჯგუფში, რომელშიც მძღოლებს მონიტორინგის შესახებ ინფორმაცია ჰქონდათ, თითოეული რეისის განმავლობაში საშუალოდ შვიდი ინციდენტით ნაკლები დაფიქსირდა. ტელეფონით სარგებლობისა და სიგარეტის მოწვევის სიხშირე, ღერძულა ხაზის გადაკვეთის რაოდენობა, და ასევე, აგრესიული მანევრირების შემთხვევების რიცხვიც საგრძნობლად შემცირდა.²⁶

რანდომიზებული კონტროლირებული ექსპერიმენტის შედეგები გვიჩვენებს, რომ ავტოტრანსპორტის სახიფათო მართვა შემცირდება მათი ანონიმური კონტროლის პროგრამით. ზემოაღნიშნული შედეგები ცხადყოფს, რომ სამარშრუტო ტაქსების მძღოლების ანონიმური მონიტორინგის პროგრამა შეიძლება იყოს ეფექტური საშუალება სახიფათო და უყურადღებო მართვის შესამცირებლად.

დასკვნები და რეკომენდაციები

საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა რთული საკითხია და მისი გადაჭრა კომპლექსურ და მრავალმხრივ მიდგომებს საჭიროებს. პრობლემების ნაწილი

²⁶ დეტალური ინფორმაციისთვის, იხილეთ დანართი

საკანონმდებლო ხარვეზებიდან გამომდინარეობს, ნაწილი კი არაეფექტური მონიტორინგითა და არსებული რეგულაციების არასათანადო აღსრულებითაა გამოწვეული. ჩვენი კვლევა ცხადყოფს, რომ მარტივ ცვლილებებს პოლიტიკაში საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების მხრივ მდგომარეობის გაუმჯობესება შეუძლია. შესაბამისად, CRRC-საქართველო სახელმწიფოს სთავაზობს ცვლილებებს საკანონმდებლო, აღმასრულებელ, მონიტორინგისა და საგანმანათლებლო პოლიტიკის დონეზე.

მარეგულირებელი ცვლილებები

- კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებებში მონევის კანონგარეშე გამოცხადება;

ავტომობილის მართვისას თამბაქოს მოხმარება მძღოლს გზისგან ყურადღებას უფანტავს და ამასთან, სამარშრუტო ტაქსების მგზავრების ჯანმრთელობას ემუქრება.

- ქალაქში ავტოსადგურების განსათავსებლად ზონირების შემოღება;

თბილისში ავტოსადგურების მდებარეობის გამო მრავალ საქალაქთაშორისო ხაზზე მომუშავე სამარშრუტო ტაქსს ქალაქში საგრძნობი მანძილის გავლა უხდება, რაც საგზაო მოძრაობას ტვირთავს და ავტოსატრანსპორტო შემთხვევათა რისკებს ზრდის. ზონირებით უნდა მოხდეს ავტოსადგურების განთავსება ქალაქის შესასვლელებთან ახლოს იმისთვის, რომ შეიზღუდოს საქალაქთაშორისო ტრანსპორტის ქალაქში გადაადგილება. მძღოლების თქმით, ამან აგრეთვე შესაძლოა, შეამციროს სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევებიც.

- მოხდეს მგზავრთა საქალაქთაშორისო გადაყვანის ოპერატორების, მათ შორის M1 ოპერატორების ლიცენზირების შემოღება;

ლიცენზირების მეშვეობით ყველა ოპერატორი, რომელიც საქალაქთაშორისო მგზავრთა გადაყვანას ახორციელებს, შემოწმებას დაექვემდებარება და გადასახადებსაც გადაიხდის. ეს რეგისტრირებულ და არარეგისტრირებულ გადაყვანთა შორის არსებულ უთანასწორო კონკურენციას აღმოფხვრის, რადგან რეგისტრირებულ გადაყვანებს მგზავრების უშუალოდ გზაზე აყვანის ნაკლები სტიმული ექნებათ.

- თუ მძღოლთა სავალდებულო სამედიცინო შემოწმება მართლაც დაინერგება, ნებისმიერი ტიპის ავტოსადგურში სათანადოდ უზრუნველყოფილი სამედიცინო პუნქტი უნდა განთავსდეს;

ამჟამად მოქმედი კანონმდებლობით, საქალაქთაშორისო ტრანსპორტის მძღოლებს გამგზავრებამდე სამედიცინო შემოწმების ვალდებულება აქვთ. თუკი ამ რეგულაციის აღსრულება მოხდება, ავტოსადგურებმა შესაბამისად აღჭურვილი მედპუნქტების მოწყობაზე უნდა იზრუნონ.

- საქალაქთაშორისო ტრანსპორტის გამგზავრებამდე

შემოწმების სტანდარტების განსაზღვრა;

ავტომობილების არასათანადო ტექნიკური მდგომარეობა საგზაო უსაფრთხოებასთან პირდაპირ კავშირშია. ამჟამად, მგზავრთა საქალაქთაშორისო გადაყვანის სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური დათვალიერება ექვს თვეში ერთხელ ხორციელდება²⁷, თუმცა, როგორც კვლევა აჩვენებს, მსგავსი სიხშირით შემოწმება საკმარისი არ არის. უფრო მეტიც, ყოველ ექვს თვეში თუნდაც სათანადოდ განხორციელებული შემოწმება არ იძლევა იმის გარანტიას, რომ ავტომობილები თითოეული რეისის წინ ექსპლოატაციისთვის უსაფრთხოა.

ამასთან, მართალია, საქართველოს კანონმდებლობა გამგზავრებამდე სატრანსპორტო საშუალებების შემოწმებას მოითხოვს, თავად სტანდარტები სათანადოდ განსაზღვრული არ არის. ავტოსადგურებმა მანქანების ტექნიკური დათვალიერება უნდა უზრუნველყონ, ხოლო საპატრულო პოლიციამ შემოწმების განხორციელება გააკონტროლოს. მონიტორინგისთვის სპეციფიური ტესტები უნდა შემუშავდეს და ავტოსადგურებს თითოეული რეისის წინ ავტოსატრანსპორტო საშუალების შემოწმების ვალდებულება უნდა დაუწესდეს. ეს ავტომობილების გაუმართაობასთან დაკავშირებულ უსაფრთხოების რისკებს შეამცირებს.

- მძღოლებისთვის სამუშაო საათების ზღვრული რაოდენობის განსაზღვრა და კომერციულ სატრანსპორტო ხაზებზე დასაქმებულთათვის საკანონმდებლო დონეზე ტაქოგრაფის ქონის ვალდებულების დაწესება;

მძღოლთა გადაღლილობა საგზაო უსაფრთხოებასთან პირდაპირ კავშირშია. საქართველო-ევროკავშირის ასოცირების ხელშეკრულების თანახმად, 2019 წლისთვის ავტომობილის მართვის საათების რაოდენობის ზღვრული მაჩვენებლები უნდა დაწესდეს. ტაქოგრაფების საშუალებით პოლიცია შეძლებს, მონიტორინგი გაუწიოს და დააჭარიმოს ის მძღოლები, რომლებიც დაშვებულზე მეტი საათის განმავლობაში მუშაობენ, რაც თავის მხრივ, დადებითად აისახება საგზაო უსაფრთხოებაზე.²⁸

- კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებებში უკანა სავარძლებზე უსაფრთხოების ღვედების არსებობის ვალდებულების დაწესება;

თუკი სატრანსპორტო საშუალებების უკანა სავარძლებს უსაფრთხოების ღვედები არ დაუმონტაჟდებათ, მგზავრები მათ ვერ გამოიყენებენ. ავტოსაგზაო შემთხვევებისას კი უკან მყოფ მგზავრებს ზუსტად იგივე საფრთხე ემუქრებათ, რაც მძღოლებსა და წინა სავარძლებზე მსხდომთ.

მონიტორინგი და რეგულაციების აღსრულება

ზემოთ მოყვანილ მტკიცებულებებზე დაყრდნობით, CRRC-საქართველომ შეიმუშავა რიგი რეკომენდაციები. ეფექტური მონიტორინგისათვის და არსებული რეგულაციების განსახორციელებლად. ჩვენ მთავრობას ვთავაზობთ:

27 "ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით ტვირთის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე." 3 იანვარი, 2014. http://gov.ge/files/382_39888_927793_32030114.pdf

28 "Regulation (EC) No 561/2006." Tachospeed. 19 თებერვალი, 2013. <http://tachospeed.com/legal/regulation-ec-no-5612006/>

- შექმნას მიკროავტობუსებზე ანონიმური დაკვირვების პროგრამა;

კვლევის შედეგები ცხადყოფს, რომ მძღოლებისთვის იმის თქმა, რომ უსაფრთხო მოძრაობასთან დაკავშირებით მათი მონიტორინგი ხორციელდება და წესების დარღვევის გამო შეიძლება, დაისაჯონ, მათი მხრიდან უფრო უსაფრთხო და ნაკლებად უყურადღებო მართვას იწვევს. ექსპერიმენტი ასეთი პროგრამის ეფექტურობას ადასტურებს. მსგავსი მიდგომა მთავრობისთვის კარგი საშუალებაა, მცირე პროგრამის განხორციელებით სამარშრუტო ტაქსებით უფრო უსაფრთხო მგზავრობა უზრუნველყოს და საშიში მართვით გამოწვეული საგზაო შემთხვევების რაოდენობა შეამციროს. თუ სახელმწიფო ასეთ პროგრამას მართლაც დანერგავს, ჩვენი რეკომენდაციაა:

- საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევი მძღოლების დაჯარიმება;

მართალია, ექსპერიმენტის ფარგლებში მოსალოდნელი ჯარიმების გავლენა არ შეგვიმოწმებია, მაგრამ ქცევითი ეკონომიკის შესახებ არსებულ ლიტერატურაში აღნიშნულია, რომ ადამიანებისთვის დაახლოებით ორჯერ უფრო მნიშვნელოვანია დანაკარგის თავიდან აცილება, ვიდრე მოსალოდნელი სარგებელი.²⁹ რადგან დანაკარგს ქცევაზე უფრო დიდი გავლენა აქვს, საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებისას მსგავსი მიდგომის გამოყენება უპრიანია, რაც, თავის მხრივ, პროგრამის განხორციელების ხარჯებსაც შეამცირებს.

- პროგრამის განხორციელებამდე, ფართო საინფორმაციო კამპანიის ჩატარება;

სამარშრუტო ტაქსების მძღოლებს აუცილებლად უნდა მიაწოდონ ინფორმაცია პროგრამის შესახებ. თუ მათ არ იციან, რომ მონიტორინგი ხორციელდება, გაცილებით რთული იქნება მათი დარწმუნება საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაში.

- მონიტორინგისთვის სამარშრუტო რეისების ყოველდღიურად, შემთხვევითი წესით შერჩევა

ამგვარად თავიდან ავიცილებთ მძღოლების მხრიდან უსაფრთხოების „ხელოვნურად“ დაცვას იმ მარშრუტებზე, რომლის კონტროლის შესახებ ინფორმაცია უკვე არსებობს.

- მონიტორთა მცირე ჯგუფის გამოყენება და მონაწილეთა მუდმივი როტაცია;

მონიტორინგის მსგავსი პროგრამების წარმატება მეტწილად კონტროლიორთა ანონიმურობის შენარჩუნებაზეა დამოკიდებული. საქართველოს მსგავს ქვეყანაში, რომელსაც მცირე ზომის მოსახლეობა და მჭიდრო სოციალური კავშირები აქვს, შესაძლოა, გართულდეს ანონიმურობის უზრუნველყოფა. შესაბამისად, მთავრობამ მონიტორები რომელიმე მრავალრიცხოვანი საჯარო სამსახურიდან უნდა შეარჩიოს. ჩვენი აზრით, მსგავსი პროგრამის წარმატებით განხორციელება შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციას ყველაზე უკეთ ხელეწიფება, რადგან პოლიციის ოფიცრები უკვე იცნობენ საგზაო

29 “Loss aversion.” Behavioraleconomics.com | The BE Hub. <https://www.behavioraleconomics.com/mini-encyclopedia-of-be/loss-aversion/>

უსაფრთხოების შესახებ არსებულ კანონმდებლობას. ამასთან, პატრულის ადამიანური რესურსები მრავალრიცხოვანია, ხოლო პოლიციელთა პროგრამაში როტაციის პრინციპით ჩართვა - უფრო ადვილი.

ჩვენმა კვლევამ აჩვენა, რომ მცირე ანონიმური მონიტორინგის პროგრამის გარდა, არსებობს მთელი რიგი საშუალებებისა, რომლებიც საქართველოს გზებს უსაფრთხოს გახდის.

რაც შეეხება სიჩქარის გადაჭარბებას, მთავრობამ უკვე დააყენა კამერები, რომლებიც სიჩქარეს აფიქსირებს. თუმცა, იქედან გამომდინარე, რომ მძღოლებმა იციან, თუ სად არის კამერები განთავსებული, მათთან მიახლოებისას ანელებენ მოძრაობას, შესაბამისად, ჩვენი რეკომენდაციაა:

- ისეთი რაღარების დამონტაჟება, რომლებიც გაზომავენ დანიშნულების პუნქტებს შორის ავტომობილის მიერ განვითარებულ საშუალო სიჩქარეს, ასევე, ამ მაჩვენებელს მოძრაობის ნებისმიერი მომენტისთვის შეაფასებენ;

სიჩქარის რაღარების გამოყენებით, რომლებიც დანიშნულების პუნქტებს შორის მოძრაობის სიჩქარეს ზომავს, სახელმწიფოს საშუალებას მისცემს, უკეთესად გააკონტროლოს მძღოლები და შეამციროს სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევები.

განათლება

მიუხედავად იმისა, რომ ქართული კანონმდებლობა უკანა სავარძლებზე მსხდომ მგზავრებს უსაფრთხოების ღვედების მორგების ვალდებულებას არ უწესებს, მათი გამოყენება ავტოსაგზაო შემთხვევებისას მიღებულ დაზიანებებს შეამცირებს. შესაბამისი კანონმდებლობის არარსებობის პირობებში ერთადერთი გამოსავალი მგზავრებისთვის უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების შესახებ საინფორმაციო კამპანიების ჩატარება წარმოადგენს.

- მგზავრობისას უსაფრთხოების ღვედის გამოყენების შესახებ ცნობიერების ამაღლების კამპანიების ჩატარება;

წინამდებარე რეკომენდაციები, განხორციელების შემთხვევაში, საქართველოში სამარშრუტო ტაქსებით გადაადგილებას უფრო უსაფრთხოს გახდის. ანონიმურ კონტროლზე დაფუძნებული სისტემა საავტომობილო ავარიების გამოჭანმრთელობის დაზიანებისა და სიკვდილიანობის შემთხვევების შემცირების საწინდარია, რაც, საერთო ჯამში, საქართველოს საავტომობილო გზებს გაცილებით უსაფრთხოს გახდის.

ბიბლიოგრაფია

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. „ქ. თბილისში არსებული დეკლარირებული სამგზავრო ავტოსადგურები 2017 წლის მარტის მდგომარეობით“ <http://lta.gov.ge/doc/samgzavro-gadakvanebi/avtosad-gurebi/TBILISI.pdf>

Agenda.ge. "Making Georgia's roads safer: Experts develop a National Strategy on Road Safety." Agenda.ge. 7 ივლისი, 2016. <http://agenda.ge/news/61585/eng>.

"Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on minimum conditions for the implementation of Council Regulations (EEC) No 3820/85 and (EEC) No 3821/85 concerning social legislation relating to road transport activities and repealing Council Directive 88/599/EEC (Text with EEA relevance) - Declarations." EUR-Lex - 32006L0022 - EN - EUR-Lex. 15 მარტი, 2006. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32006L0022>.

"EU - Georgia Association Agreement." საქართველოს პარლამენტი. 30 აგვისტო, 2014. <http://www.parliament.ge/en/gavigot-meti-evrokavshirtan-asocirebis-shetanx-mebis-shehexeb/associationagreement.page>.

European Union. European Commission. EU-Georgia Deep and Comprehensive Free-Trade Area Reading Guide. 11 თებერვალი, 2014. http://eeas.europa.eu/archives/delegations/georgia/documents/eap_aa/dcfta_guide_2014_en.pdf.

"General statistics." IIHS. ნოემბერი 2015. <http://www.iihs.org/iihs/topics/t/general-statistics/fatalityfacts/overview-of-fatality-facts#Speeding>.

"Loss aversion." Behavioraleconomics.com | The BE Hub. <https://www.behavioraleconomics.com/mini-encyclopedia-of-be/loss-aversion/>.

Olson, Rebecca L., Richard J. Hanowski, Jeffrey S. Hickman, and Joseph Bocanegra. DRIVER DISTRACTION IN COMMERCIAL VEHICLE OPERATIONS. ანგარიში. სექტემბერი 2009. <https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/FMCSA-RRR-09-042.pdf>.

Ranney, Thomas A. "Driver Distraction: A Review of the Current State-of-Knowledge." Home - Transport Research International Documentation - TRID. 31, მარტი 2008. <https://trid.trb.org/view.aspx?id=868221>.

"Regulation (EC) No 561/2006." Tachospeed. February 19, 2013. <http://tachospeed.com/legal/regulation-ec-no-5612006/>.

"Regulation (EC) No 561/2006, No 3821/85, (EC) No 2135/98, No 3820/85 (Text with EEA relevance)." EUR-Lex - 32006R0561 - EN - EUR-Lex. March 15, 2006. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561>.

"Regulation (EU) No 165/2014, repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85, amending Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council." EUR-Lex - 32014R0165 - EN - EUR-Lex. February 04, 2014. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32014R0165>.

Eurostat. "Slightly over 26 000 victims of road accidents in the EU in 2015: Fewer than half as many as 20 years ago." ახალი ამბების გამოშვება, 18 ნოემბერი, 2016. Eurostat. <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-press-releases/-/7-18112016-BP>.

World Health Organization. "Road traffic deaths: Data by country." GHO | By category | Road traffic deaths - Data by country. ნანახია 22 მაისი, 2017. <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A997>.

დიასამიძე, გიორგი. "ვიცეპრემიერი: სავალდებულო ტექდათვალიერება 2018 წლის 1 იანვრიდან ამოქმედდება" ნეტგაზეთი. 8 ნოემბერი, 2016. <http://netgazeti.ge/news/153166/>.

"საქართველოს კანონი თამბაქოს კონტროლის შესახებ." 1 იანვარი, 2013. <http://bit.ly/2tQvm0j>.

ტესტირების ცენტრები. სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო. 25 ნოემბერი, 2013. http://lta.gov.ge/?page_id=71.

„ავტოსადგურის ფუნქციონირების წესისა და პირობების ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების შესახებ." სსიპ. 18 აგვისტო, 2011. <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1462431>.

„ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით ტვირთის გადაზიდვის შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე." 3 იანვარი, 2014. http://gov.ge/files/382_39888_927793_32030114.pdf.

„სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობის შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე." სსიპ. 3 იანვარი, 2014. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2189748>.

დანართი: დანვრილებითი ინფორმაცია რანდომიზებული სოციალური ექსპერიმენტის დიზაინისა და ანალიზის შესახებ

დაკვირვების წარმოებამდე სამარშრუტო ტაქსებში ექსპერიმენტული და საკონტროლო ჯგუფების შემთხვევით შერჩევის მიზნით, CRRC-საქართველომ სამარშრუტო ტაქსების მგზავრობის მარშრუტებისა და განრიგის შესახებ ინფორმაციამოაგროვა. ამის შემდეგ მგზავრობის მანძილისა და გასავლელი გზების მიხედვით CRRC-საქართველოს თანამშრომლებმა დააწყვილეს მაქსიმალურად მსგავსი მარშრუტები. მარშრუტის თითოეული წყვილიდან ერთი შემთხვევითი წესით გაანაწილეს ექსპერიმენტულ ჯგუფში და მეორე - საკონტროლო ჯგუფში.

2016 წლის 20 სექტემბრიდან 20 ოქტომბრამდე პერიოდში, CRRC-საქართველოს ინტერვიუერები სამარშრუტო ტაქსების 360 მგზავრობას დააკვირდნენ. დაკვირვება სამ ეტაპად მიმდინარეობდა. პირველ ეტაპზე, შემთხვევითი წესით შერჩეული სამარშრუტო ტაქსების მგზავრობას ინტერვიუერები ისე დააკვირდნენ, რომ მძღოლს ამის შესახებ არაფერი უთხრეს. დაკვირვების ეს ეტაპი კვლევის საკონტროლო ჯგუფს წარმოადგენს. დაკვირვების მეორე ეტაპზე ინტერვიუერები შემთხვევითი წესით ექსპერიმენტულ ჯგუფში განაწილებულ მარშრუტებს დააკვირდნენ. დაკვირვების მესამე ეტაპზე ინტერვიუერები კვლავ დაბრუნდნენ საკონტროლო და ექსპერიმენტულ ჯგუფებში განაწილებულ სამარშრუტო ტაქსებთან და მათ ანონიმურად დააკვირდნენ.

ექსპერიმენტულ ჯგუფში განაწილებულ სამარშრუტო ტაქსებს, რომლებიც საკონტროლო ჯგუფის მსგავს მარშრუტებზე მგზავრობდნენ, წინასწარ შეატყობინეს, რომ ისინი:

1. დააკვირდებოდნენ, თუ რამდენად უსაფრთხოა მგზავრობა უსაფრთხოების სხვადასხვა ასპექტის გათვალისწინებით;
2. რამდენიმე კვირის შემდეგ დამკვირვებელი დაბრუნდებოდა და წინასწარი შეტყობინების გარეშე შეამოწმებდა როგორც მათი, ასევე სხვა მძღოლების მგზავრობას;
3. თუკი ისინი ყველაზე უსაფრთხო მძღოლებს შორის აღმოჩნდებოდნენ, საჩუქრად ბენზინის ვაუჩერს მიიღებდნენ.

დაკვირვების სამივე ეტაპზე, მგზავრობის დროს ინტერვიუერები ინიშნავდნენ, თუ რამდენჯერ გააკეთა მძღოლმა შემდეგი:

1. მოწია სიგარეტი;
2. გააგზავნა სატელეფონო მოკლე ტექსტური შეტყობინება;
3. ისაუბრა ტელეფონზე;
4. არ გაიკეთა ღვედი;
5. გადაკვეთა ღერძულა ხაზი;
6. გააკეთა სხვა აგრესიული მანევრი (მკვეთრი აჩქარება, მკვეთრი დამუხრუჭება, მკვეთრი გვერდის ავლა);
7. უხეშად მოექცა მგზავრებს;
8. უხეშად მოექცა საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს.

დამკვირვებლები ასევე ინიშნავდნენ გაჩერებისა და მგზავრობის დროს, სამარშრუტო ტაქსის მდგომარეობისა და ტექნიკურ გამართულობასთან დაკავშირებით სხვა დამატებით ინფორმაციას. მგზავრობის შემდეგ, მოხდა

მგზავრობის საშუალო სიჩქარის დაანგარიშებაც.

კვლევის მსგავსი დიზაინი რამდენიმე ტიპის შედარების გაკეთების საშუალებას გვაძლევს. პირველ რიგში, დაკვირვების პირველი ეტაპის საკონტროლო ჯგუფის, მეორე ეტაპის ექსპერიმენტულ ჯგუფთან შეპირისპირებით შეგვიძლია შევამოწმოთ, რამდენად ახდენს გავლენას მძღოლის უსაფრთხო მგზავრობაზე იმის ცოდნა, რომ მას აკვირდებიან. დაკვირვების მეორე ეტაპის ექსპერიმენტული ჯგუფის მესამე ეტაპის ექსპერიმენტულ ჯგუფთან შედარებით ვიგებთ, ექნება თუ არა უსაფრთხო მგზავრობაზე გრძელვადიანი გავლენა იმის ცოდნას, რომ მომავალში მას ისევ დააკვირდებიან. დაბოლოს, დაკვირვების პირველი ეტაპის საკონტროლო ჯგუფის მესამე ეტაპის საკონტროლო ჯგუფთან შედარებით შეგვიძლია, ვნახოთ, იყო თუ არა ექსპერიმენტი „გადამდები“, ანუ ისაუბრეს თუ არა ექსპერიმენტული ჯგუფის მძღოლებმა დაკვირვების შესახებ სხვა მძღოლებთან და შედეგად, რამდენად იცავდნენ ეს უკანასკნელნი საგზაო უსაფრთხოების წესებს.

ზემოხსენებული გავლენების შესამოწმებლად გენეტიკური წონების მეშვეობით მრავალპარამეტრიანი დაწყვილების მეთოდს და ექსპერიმენტულ ჯგუფზე ექსპერიმენტის საშუალო გავლენის შესაფასებელ გამოთვლებს ვიყენებთ. ამ მეთოდების გამოყენებით ერთმანეთს ვადარებთ ყველაზე მსგავს სამარშრუტო ტაქსებს და მარშრუტებს. მეთოდი აგრეთვე იძლევა გავლენის ზომის გამოანგარიშების შესაძლებლობას და თუ რამდენად შემთხვევითი ან მიზეზშედეგობრივი იყო ის.

ექსპერიმენტის შედეგების თანახმად, მძღოლებზე დიდი და გრძელვადიანი გავლენა ჰქონდა იმის ცოდნას, რომ მათ აკვირდებოდნენ. მოცემულ თავში წარმოდგენილია უყურადღებო და სახიფათო ტარების შემთხვევების სიხშირე და შემდეგ, ექსპერიმენტის შედეგები.

მძღოლების ინფორმირებულობის ეფექტის გამოვლენისთვის ერთმანეთს შევადარეთ ექსპერიმენტული ჯგუფი დაკვირვების მეორე ეტაპიდან და საკონტროლო ჯგუფი დაკვირვების პირველი ეტაპიდან. სტატისტიკური ანალიზის შედეგად გაირკვა, რომ თითო რეისის დროს, მძღოლები საშუალოდ 1.6-ით ნაკლებ სიგარეტს ეწეოდნენ, მობილური ტელეფონით 1.5-ით ნაკლებ ზარს ახორციელებდნენ, 2.1-ით ნაკლებჯერ კვებდნენ ხერძულა ხაზს, და 1.8-ით ნაკლებ აგრესიულ მანევრს ატარებდნენ. ჯგუფში, რომელშიც მძღოლებს მონიტორინგის შესახებ ინფორმაცია ჰქონდათ, თითოეული რეისის განმავლობაში საშუალოდ 7.2 ინციდენტით ნაკლები დაფიქსირდა. სხვა მანევრებისათვის სტატისტიკურად მნიშვნელოვანი კლება არ დაფიქსირებულა. საბოლოო ჯამში, დაკვირვების მესამე ეტაპზე, პირველ ეტაპთან შედარებით, გამოიკვეთა სახიფათო მანევრების სულ მცირე 17%-იანი და მაქსიმუმ 70%-იანი კლება, 95%-იანი ნდობის ინტერვალით.

ექსპერიმენტის შედეგების გათვალისწინებით, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მძღოლები, რომლებმაც იცოდნენ, რომ მათ აკვირდებოდნენ და მომავალშიც დააკვირდებოდნენ, უფრო უსაფრთხოდ მართავდნენ ავტომობილს. მონიტორინგის შესაძლო გრძელვადიანი ეფექტის გამოსავლენად, ერთმანეთს შევადარეთ ერთი და იგივე ჯგუფის ორი ეტაპის შედეგები: პირველი, როდესაც მძღოლებს ჰქონდათ ინფორმაცია მონიტორინგის შესახებ და მეორე, ორი კვირის შემდეგ ჩატარებული ფარული დაკვირვება. ამ შემთხვევაში მონიტორინგის გრძელვადიანი ეფექტი მძღოლების ქცევაზე დაკვირვების მესამე ეტაპზე მხოლოდ იმ შემთხვევებში გამოიკვეთა, სადაც დაკვირვების მეორე ეტაპზე სტატისტიკურად მნიშვნელოვანი კლება აღინიშნებოდა.

როდესაც მათ იცოდნენ რომ აკვირდებოდნენ, ისინი შედარებით ნაკლებ სიგარეტს ეწეოდნენ, ნაკლებად საუბრობდნენ ტელეფონზე, ნაკლებად კვებდნენ ღერძულა ხაზს და ახორციელებდნენ აგრესიულ მანევრებს, დაკვირვების მეორე ეტაპიდან ორი კვირის შემდეგაც ავტომობილებს უსაფრთხოდ მართავდნენ. ამასთან, მძღოლები ნაკლებად უსაფრთხოდ მართავდნენ მანქანას, როდესაც არ იცოდნენ, რომ მათ აკვირდებიან. ექსპერიმენტული ჯგუფის მონაწილე მძღოლები, ორი კვირის შემდეგაც კი 15%-ით ნაკლებად აკეთებდნენ სახიფათო მანევრებს და მართვისას უყურადღებობას იშვიათად ამჟღავნებდნენ, ვიდრე საკონტროლო ჯგუფის წევრები დაკვირვების პირველი ეტაპის მსვლელობისას.

სტატისტიკურმა ტესტებმა მნიშვნელოვანი გადამდები ეფექტი ვერ აღმოაჩინა, გარდა ავტომობილის სიჩქარისა. იმის გათვალისწინებით, რომ სიჩქარეზე გავლენა ათიდან მხოლოდ ერთმა ტესტმა აჩვენა, ჩვენ ვვარაუდობთ, რომ ხსენებული ერთი ტესტის მნიშვნელოვანი ეფექტი შესაძლოა შემთხვევითი, ან სხვა ფაქტორის შედეგი ყოფილიყო.

მომდევნო ცხრილი გვიჩვენებს ყველა აღნიშნული ინციდენტის ექსპერიმენტის საშუალო ეფექტს, ფრჩხილებში მითითებულია აბადი-იმბენსის სტანდარტული გადახრები, ხოლო ქვედა ხაზში მოყვანილია თითოეული მონაცემის 95%-იანი სანდოობით გამოთვლილი ინტერვალები. შესაბამისად, 95%-იანი დარწმუნებით შეგვიძლია, ვთქვათ, რომ მიღებული ეფექტები სწორედ ამ ინტერვალშია კონცენტრირებული. ამავდროულად არსებობს რისკი, რომ აღნიშნული რიცხვების რეალური მნიშვნელობები ინტერვალში არ ხვდებოდეს, სწორედ ამ რისკებზე მიგვანიშნებს ვარსკვლავების რაოდენობა. ერთი ვარსკვლავი გვეუბნება, რომ ოციდან ერთზე ნაკლებია იმის შანსი, რომ შეფასება მოცემულ ინტერვალში არ მოხვდება, ორი ვარსკვლავი ასიდან ერთზე ნაკლებ შანსზე მიგვითითებს, ხოლო სამი ვარსკვლავის შემთხვევაში რისკი ყველაზე მცირეა და ის ათასიდან ერთზე ნაკლებია. ქვემოთ წარმოდგენილი ცხრილში ნაჩვენებია ზემოთ მოყვანილი თითოეული ინდიკატორის საშუალო სიდიდეები.

ეფექტი (სტანდარტული შეცდომა)			
ინდიკატორი	მყისიერი ეფექტი	ხანგრძლივი ეფექტი	გადამდები ეფექტი
ინციდენტების მთლიანი რაოდენობა	-7.23***	2.60	-0.07
	(-10.58, -3.88)	(-1.76, 6.96)	(-4.45, 4.31)
სიჩქარე (კმ/საათი)	-1.41	0.22	-5.77*
	(-8.41, 5.60)	(-6.63, 7.08)	(-11.24, -0.29)
ტელეფონით განხორციელებული ზარების რაოდენობა	-1.50**	0.51	0.35
	(-0.49, -2.52)	(-0.49, 1.51)	(-0.78, 1.48)
მოკლე ტექსტური შეტყობინებები	0.00	0.00	0.07
	(-0.04, 0.04)	(-0.08, 0.08)	(-0.06, 0.19)
თამბაქოს მოწევა	-1.60***	0.48	-0.09
	(-2.44, -0.77)	(-0.19, 1.14)	(-1.04, 0.86)
უსაფრთხოების ღვედი არ გაიკეთა	-0.28	0.36	0.36
	(-0.75, 0.20)	(-0.29, 1.00)	(-0.18, 0.89)

ღერძულა ხაზის გადაკვეთა	-2.06	0.03	0.67
	(-4.14, 0.02)	(-3.27, 3.33)	(-1.80, 3.15)
აგრესიული მანევრი	-1.83**	1.22	-1.43
	(-3.05, -0.61)	(-0.28, 2.71)	(-2.89, 0.03)

ზედა ცხრილის გათვალისწინებით ვასკვნით, რომ მონიტორინგის შესახებ ინფორმაციის ქონის შემდეგ, მძღოლები უფრო უსაფრთხოდ მართავდნენ ავტოტრანსპორტს. ზემოთ მოყვანილი ცხრილიდან გამომდინარე, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მონიტორინგის შესახებ ცოდნამ შეამცირა ტრანსპორტის სახიფათო და უყურადღებო მართვის რიცხვი.

თუმცა, გადამდები ეფექტი, რომელიც სტატისტიკურად მნიშვნელოვანი იქნებოდა, არ გამოვლინდა. ქვემოთ მოყვანილი ცხრილი გვიჩვენებს ზემოთ წარმოდგენილი ინდიკატორების საშუალოს.³⁰

თითო ჯგუფის საშუალო				
	საკონტროლო ჯგუფი 1	ექსპერიმენტული ჯგუფი 1	საკონტროლო ჯგუფი 2	ექსპერიმენტული ჯგუფი 2
სულ	12.78	5.4	10.9	10.97
ტელეფონით	2.63	1.32	2.45	2.37
მესიჯების გაგზავნა	0.35	0.01	0.08	0.03
თამბაქოს მოწევა	1.59	0.34	1.14	0.7
უსაფრთხოების ღვედის გაკეთება	0.62	0.38	0.76	0.78
ღერძულა ხაზის გადაკვეთა	4.76	2.31	4.96	4.88
აგრესიული მანევრი	2.76	0.93	1.42	2.15

დაკვირვების მეორე ეტაპის ექსპერიმენტული და საკონტროლო ჯგუფების მარჯვენებლები მსგავსია. სავარაუდოდ, შეიძლება, არსებობდეს როგორც მცირე გადამდები, ასევე გრძელვადიანი ეფექტი, რომელიც არ არის სტატისტიკურად მნიშვნელოვანი. და დაკვირვების მესამე ეტაპზე, ინდიკატორების საშუალო მარჯვენებელმა გარე ფაქტორების ზეგავლენა განიცადა. პირველ მოსაზრებას ისიც ამყარებს, რომ დაკვირვების ორივე ეტაპის საშუალო მარჯვენებლები ნაკლებია, ვიდრე დაკვირვების პირველ ეტაპზე საკონტროლო ჯგუფისთვის იყო. ამ მოსაზრებას ამყარებს ისიც, რომ დაკვირვების ორივე ეტაპის საშუალო მარჯვენებლები ნაკლებია, ვიდრე დაკვირვების პირველ ეტაპზე საკონტროლო ჯგუფისთვის იყო. ამასთან, ექსპერიმენტის შემდეგ მძღოლებთან საუბრის შემდეგ გაირკვა, რომ სხვა მძღოლებმაც იცოდნენ ექსპერიმენტის შესახებ.

საერთო ჯამში, ექსპერიმენტის საფუძველზე შეგვიძლია, ვამტკიცოთ, რომ

30 თუ დავაკვირდებით, ვნახავთ, რომ არსებობს მცირე განსხვავება ქვემოთ წარმოდგენილ ცხრილში მოცემული ჯგუფების საშუალო არითმეტიკულებსა და ინტერვენციის საშუალო ეფექტს შორის. იმისათვის, რომ ყოფილიყო ადვილად გასაგები, ჩვენი წარმოდგენით ყველა დაკვირვებიდან მიღებული ოთხი საშუალო არითმეტიკული იმ ექვსი საშუალო არითმეტიკულის ნაცვლად, რომლებიც მიიღებოდა დაწყვილების მეთოდის შედეგად. დაწყვილების შესახებ დამატებითი ინფორმაციისა და მონაცემების სანახავად ეწვიეთ: <http://caucasusbarometer.org/ka/downloads/>

დაკვირვების შესახებ პირდაპირ მიწოდებული ინფორმაცია ავტომობილის მართვისას მძღოლებში სახიფათო და უყურადღებო ქცევებს მკვეთრად ამცირებს.

თუ დავაკვირდებით, ვნახავთ, რომ არსებობს მცირე განსხვავება ქვემოთ წარმოდგენილ ცხრილში მოცემული ჯგუფების საშუალო არითმეტიკულებსა და ინტერვენციის საშუალო ეფექტს შორის. რათა ყოფილიყო ადვილად გასაგები, ჩვენი წარმოდგინეთ ყველა დაკვირვებიდან მიღებული ოთხი საშუალო არითმეტიკული იმ ექვსი საშუალო არითმეტიკულის ნაცვლად, რომლებიც მიიღებოდა დაწყვილების მეთოდის შედეგად.