DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020

მეგობრული გზების სახელმძღვანელო

საქართველოს უსაფრთხოების ასოციაცია

ELVA

east
Eastern Alliance for Safety and Sustainable Transport.

bp

USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE | GEORGIA

EAST•WEST MANAGEMENT INSTITUTE

Policy, Advocacy and Civil Society Development in Georgia (G-PAC)

საჯარო პოლიტიკის, ადვოკატირებისა და სამოქალაქო საზოგადოების განვითარება საქართველოში

შესავალი

ჩვენ ყველანი ვართ ფეხით მოსიარულენი, ნებისმიერი ჩვენი დღე იწყება და მთავრდება ფეხით გადაადგილებით. მიუხედავად ამისა, ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხო გაადგილების მოთხოვნებს და საჭიროებებს, სათანადო პირობების შექმნის კუთხით, შესაბამისი ყურადღება არ ექცევა. ფეხით მოსიარულეები საქართველოში მომხდარი ავტოავარიების მესამედის მონაწილეები არიან. ორი მანქანის შეჯახების შემდეგ, ქვეითთან შეჯახება ავტოავარიების ყველაზე გავრცელებული ტიპია. უფრო მეტიც, ავტოსაგზაო შემთხვევების მსხვერპლნი ხშირად ბავშვები ხდებიან და ეს სეგმენტი ითვლება ყველაზე მაღალ რისკ ჯგუფად ქვეითად მოსიარულეებში.

ყველასთვის ცხადია, რომ გზებზე მოძრაობისას პრიორიტეტულ მდგომარეობაში არის მანქანის მძღოლები და საკმარისი არ კეთდება ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხო გადაადგილების კუთხით. სხვადასხვა ქვეყანაში არსებობს შესაბამისი სავალდებულო ზომები, რომელთა ამოქმედებაც საგრძნობლად შეამცირებს იმ რისკებს, რაც ფეხით გადაადგილებისას გზებზე და გზაჯვარედინებზე შეიძლება წარმოიშვას უსაფრთხოების სტანდარტების დაუცველობის გამო. 2011-2020 წლების ათწლიანი საგზაო უსაფრთხოების მსოფლიო პროგრამა გვთავაზობს კონკრეტულ ღონისძიებებს, რათა გავაძლიეროთ ზრუნვა ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხო გადაადგილების კუთხით, რაც საქართველოში საგრძნობლად გაზრდის ფეხით გადაადგილების მსურველთა რიცხვს, რაც, თავის მხრივ, დადებითად აისახება მათ ჯანმრთელობასა და გარემოზეც. ფეხით სიარულს ბევრი უპირატესობა აქვს: არ იხდი გადასახადს, არ გჭირდება საწვავი ან ნებართვა გადაადგილებისათვის, არ გჭირდება რეგისტრაცია და ა.შ. ამიტომ, ყველა რეგიონში, გზაზე, ქუჩაში გადაადგილება უნდა იყოს მოხერხებული, უსაფრთხო და სასიამოვნო.

სახელმძღვანელოს მიზანია ქართულ საზაგადოებას გააცნოს ამ მიმართულებით არსებული წარმატებული საერთაშორისო გამოცდილება და შესთავაზოს კონკრეტული გზები, რომლებიც საქართველოს გზებს, როგორც ქვეითად მოსიარულეების, ისე საგზაო მოძრაობაში მონაწილე სხვა პირებისთვის მეგობრულსა და უსაფრთხოს გახდის.

რა კატეგორიის ფეხით მოსიარულენი იღუპებიან, ან შავდებიან უფრო მეტად გზებზე?

მსოფლიოში ყოველწლიურად საშუალოდ 1.24 მილიონი ადამიანი იღუპება გზებზე, რაც ადამიანების სიკვდილის გამომწვევ მიზეზებს შორის მერვე ადგილს იკავებს და ასაკი საშუალოდ 15-29 წლით განისაზღვრება. აქედან ფეხით მოსიარულეთა სიკვდილიანობის რიცხვი 270 000-ს უტოლდება. ეს იმას ნიშნავს, რომ საგზაო შემთხვევების მთლიანი მონაცემების 22% ფეხით მოსიარულეთა სიკვდილით მთავრდება და მათ შორის, უმეტესად, მამაკაცები, ბავშვები და მოზარდები არიან.

განვითარებულ ქვეყნებში საგზაო შემთხვევების შედეგად ძირითადად ფეხით მოსიარულე ასაკოვანი ადამიანები ზიანდებიან, ხოლო განვითრებად ქვეყნებში უბედური შემთხვევების მსხვერპლი ახალგაზრდები არიან. დაქვეითებული მხედველობის, სმენის და შენელებული მოძრაობის გამო, ასაკოვან ადამიანებს მანქანების ინტენსიური მოძრაობის პირობებში უჭირთ ადეკვატურად რეაგირება. ხოლო ახალგაზრდები, პირიქით,

გადაჭარბებული სისწრაფის გამო, თავს საფრთხეში იგდებენ. არანაკლებ როლს თამაშობს სხვა ფაქტორებიც, მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალებების რიცხვის სწრაფი ზრდა, რაც იწვევს ქუჩაში და გზებზე უფრო სახიფათო მოძრაობას, ფეხით მოსიარულეები კი ამ ფაქტზე ადეკვატურად არ რეაგირებენ. შესაბამისად, მოსახლეობას მეტი ყურადღება მოეთხოვება. ასევე მაღალი რისკის ჯგუფს მიეკუთვნებიან შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე ადამიანები და, საბოლოო ჯამში, უამრავი ფეხით მოსიარულისა და მგზავრის სოცოცხლე ეწირება საგზაო შემთხვევებს მთელ მსოფლიოში, ზოგიერთი სამუდამოდ ინვალიდდება. თუ ერთ რომელიმე კონკრეტულ ქვეყანაში საგზაო შემთხვევების და სიკვდილიანობის მაჩვენებელი გაიზარდა, ეს ნიშნავს, რომ მნიშვნელოვანია შესაბამისი ზომები იქნეს გატარებული ადგილობრივი და ცენტრალური ინსტიტუტების დონეზე.

საქართველოში საგზაო ინფრასტრუქტურის კუთხით უამრავი პრობლემაა: არ არსებობს ქვეითად მოსიარულეებისათვის მოწესრიგებული და საკმარისი რაოდენობის მიწისქვეშა, მიწისზედა, ზებრა გადასასვლელები თუ ტროტუარები. მოუწესრიგებელია საგზაო განათების სისტემა, სკოლის მოსწავლეებისთვის არ არსებობს უსაფრთხო გადასასვლელები გზებზე. უმეტეს შემთხვევაში ფეხით მოსიარულეების სავალ ნაწილში, ტროტუარზე თავისუფლად მოძრაობენ ავტომობილები. კიდევ უფრო დიდ რისკს ქმნის გზებზე ადამიანებისა და ავტო-ტრანსპორტის ერთმენეთში არეული მოძრაობა. დაუცველი ადამიანების გადასარჩენად აუცილებელია შერეული სამოძრაო გზის დაყოფა და ყველასათვის მისი სავალი ნაწილის გამოყოფა, რაც თავიდან აგვაცილებს მძიმე და ფატალურ საავარიო შემთხვევებს.

სად და როდის არიან ფეხით მოსიარულენი შეჯახების რისკის ქვეშ?

არსებობს ფეხით მოსიარულეებთან დაკავშირებული საგზაო შემთხვევების უამრავი მიზეზი და გარემოება. თუმცა, ცხადია, ეს ფაქტები, უმეტესად გზებზე და ქუჩებში ხდება: უფრო მეტი მაღალი დონის ქვეყნებში და შედარებით ნაკლები დაბალი და საშუალო დონის ქვეყნებში, მეტწილად ქუჩაზე გადასვლის დროს, აგრეთვე გზაჯვარედინებზე ან მაგისტრალური გზიდან მეორეხარისხოვან გზაზე გადასვლის ან გადმოსვლის დროს. ხშირად ფეხით მოსიარულენი გზას კვეთენ სწორედ ასეთ ადგილებში, რაც ხიფათს უქმნის მათ სიცოცხლეს. ზოგჯერ ამ შემთხვევებს ხელს უწყობს ბუნებრივი და ტექნიკური მიზეზები, როგორიცაა ნისლი, ბინდი, გაუმართავი საგზაო სისტემა, შუქნიშნების არ არსებობა, გვიან ღამით მოძრაობა და ა.შ.

რა ხდება შეჯახების დროს?

დადგენილია, რომ უმეტეს შემთხვევაში მანქანა მგზავრს, ფეხით მოსიარულეს ეჯახება წინა მხრიდან, მანქანის კორპუსის წინა ნაწილთან ან საბურავთან შეხებით. ეს შეჯახება ახალგაზრდებში უმეტესად ფიქსირდება მანქანის წინა ნაწილის დარტყმით მუხლის მიდამოებში, ე.წ. კაპოტის შეჯახება მკერდის ან მენჯის ადგილებში. ასეთ დროს ქვეითი თვით ეჯახება საქარე მინას ან მანქანის წინა ნაწილს. ბავშვებში კი, მათი სიდაბლის გამო, ძირითადად შეჯახება ხდება კისრის მიდამოებში. ტრამვების უმეტესობა სწორედ

მანქანასთან პირველი კონტაქტის-შეჯახების დროს ხდება და არა გზაზე ან ტროტუარზე დავარდნის დროს. ტრამვის ხარისხი და სიმძიმე დამოკიდებულია იმაზე, თუ რა სისწრაფით მოძრაობდა მანქანა დარტყმის მომენტში, რა სიდიდის მანქანა იყო და მისი წინა ნაწილი რამდენად უხეში ფორმით გამოირჩეოდა, ანუ რამდენად საშიში იქნებოდა ადამიანთან კონტაქტის დროს სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის, აგრეთვე, დიდი მნიშვნელობა აქვს ასაკს და ტანის სიმაღლეს, როგორ და რა ადგილას იდგა ადამიანი დარტყმის მომენტში. ასევე, დაბალი და საშუალო განვითარების ქვეყნებში გზების 84%-ს არ აქვს საფეხმავლო ბილიკები და დასაშვები საშუალო სიჩქარე ავტომობილებისათვის 40კმ/ს-ს უტოლდება.

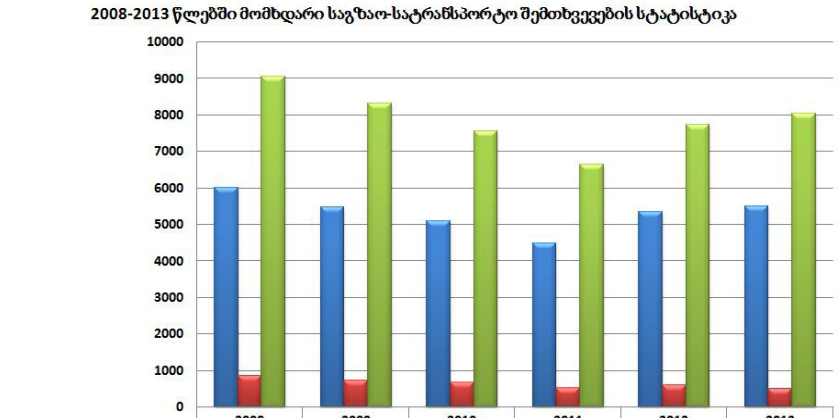
რა დაზიანებებს იღებენ ფეხით მოსიარულენი საგზაო შემთხვევების შედეგად?

საგზაო შეჯახების შედეგად ფეხითმოსიარულენი სერიოზულ ტრამვებს იღებენ და ხშირად ინვალიდდებიან კიდეც. შესაძლო დაზიანებებია: თავის ტვინის შერყევა, ქვედა კიდურების მოტეხილობა, ხერხემლის დაზიანება და ნაკვეთი ჭრილობები. ყოველ ასეთ ავარიას ახასიათებს შემდგომი ფსიქოლოგიური ტრავმები და გართულებები, რაც საბოლოო ჯამში, დიდ ზიანს აყენებს მსოფლიოს ადამიანური რესურსების კუთხით. ეკონომიკური თვალსაზრისით ზიანი ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 1-3%-ს უტოლდება, ზოგიერთ ქვეყანაში ეს მაჩვენებელი დაახლოებით 6%-ს შეადგენს, რადგან ავარიის შედეგად ხშირად იღუპება ოჯახის მარჩენალი და ოჯახი რჩება შემოსავლის გარეშე.

რა არის ფეხით მოსიარულეთათვის მთავარი რისკი?

გზებზე და ქუჩებში მოძრაობა მრავალი სახისაა: ფეხით მოსიარულე, ველოსიპედისტი, დიდი და პატარა მანქანის, კერძო და სამსახურებრივი ტრანსპორტის. საერთო სამოძრაო სივრცეში ყველა სხვადასხვა მიმართულებით, მიზნითა და მოვალეობით გადაადგილდება. როდესაც ერთ სივრცეში გროვდება სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო საშუალება და ადამიანთა ჯგუფი, ბუნებრივია, საგზაო შემთხვევების რისკები იზრდება, თუმცა ეს იმას არ

ნიშნავს, რომ ავარია აუცილებლად მოხდება. თუ სავალი გზა და ქუჩა კეთილმოწყობილია საგზაო ნიშნებით, მოძრაობის მარეგულირებელი საშუალებებით, რისკები მცირდება, მაგრამ თუ უსაფრთხოების სტანდარტები დაცული არ არის, ბუნებრივია, საგზაო შემთხვევების საფრთხე იზრდება.



	2008	2009	2010	2011	2012	2013
შემთხვევების რაოდენობა	6015	5482	5099	4486	5359	5510
დაილუპა	867	741	685	526	605	514
დაშავდა	9063	8324	7560	6638	7734	8045

არსებობს უამრავი რისკ-ფაქტორი, რაც ხელს უწყობს საგზაო შემთხვევების ზრდას.

მძღოლის ქცევა: სიჩქარის გადაჭარბება, ნასვამ მდგომარეობაში მართვა, ცუდი გზის საფარი და ფეხით მოსიარულეთა მიერ გადასასვლელის უგულველყოფა.

ფეხით მოსიარულეთა ქცევა: ნასვამ მდგომარეობაში ყოფნა, ცუდი სავალი გზა, დაბალი ხილვადობა, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს უნებლიე დაცემა ან შეჯახება.

გზის დაგეგმარება: დაშორება საცხოვრებელ სახლსა და სატრანსპორტო გზას შორის, აგრეთვე მანძილი გზებსა და სკოლების, დაწესებულებების, მაღაზიებისა და სხვა სახის შენობებს შორის.

მანქანის დიზაინი: როდესაც მანქანა არ არის აღჭურვილი საავარიო დაცვის სისტემებით, როგორიცაა უსაფრთხოების ბალიშები, საავარიო მუხრუჭები, ან ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელის საგზაო-სასიგნალო ნიშნები.

დაშავებულის მოვლა: როდესაც მძღოლს არ აქვს პირველი დახმარების აღმოჩენისათვის აუცილებელი სამედიცინო ყუთი, მცირდება ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენის ალბათობა.

5%-ით საშუალო სიჩქარის შეზღუდვა 30%-ით ამცირებს უბედური შემთხვევების რიცხვს.

რა ზომები უნდა იქნას მიღებული ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხო გადაადგილებისათვის?

არსებობს მრავალი მეთოდი ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხო და მოხერხებული გადაადგილების უზრუნველსაყოფად. უსაფრთხოების ზომების ყოველი დეტალის ცოდნა და აღსრულება, იმის გათვალისწინება, თუ მოცემულ გზის მონაკვეთზე რა აუცილებელი, ან პრიორიტეტული სამუშაოებია ჩასატარებელი, იძლევა ხანგრძლივი დროის განმავლობაში გზის კონკრეტული მონაკვეთის უსაფრთხოების გარანტიას.

მძღოლის ქცევა

მძღოლის მხრიდან აუცილებელია კანონის დაცვა და სიჩქარის შეზღუდვა. მნიშვნელოვანია სიჩქარის მაქსიმალურ ზღვრად 50კმ/ს-ის განსაზღვრა ქალაქებში, რაც ადგილობრივ ხელისუფლებას აძლევს საშუალებას საჭიროების შემთხვევაში უფრო მეტად შეზღუდონ სიჩქარე, მაგალითად 30კმ/ს-მდე სკოლებთან ახლოს, სახიფათო მოსახვევებთან. აგრეთვე, მათ აქვთ კანონით მინიჭებული უფლება განახორციელონ საკონტროლო ტესტირება ალკოჰოლზე-ჩასუნთქვით (ლიმიტი 0.05 გრ, ან უფრო ნაკლები), მართვის უფლების გადამოწმება, მობილურ ტელეფონზე ლაპარაკის აკრძალვა მანქანის მართვის დროს. ასეთი რეგულაციები ხელს უწყობს მძღოლების პასუხისმგებლობის დონის ამაღლებას, მათ მიერ ფეხით მოსიარულეთა სიცოცხლის უსაფრთხოებისათვის სავალდებულო კანონების და წესების დაცვას.

ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობა მუშაობს ამბიციურ პროგრამაზე, რომელიც მიზნად ისახავს 2030 წლისთვის საგზაო შემთხვევების შედეგად დაღუპულ მოქალაქეთა რიცხვი წელიწადში 1600-მდე შეამციროს, რაც გულისხმობს საგზაო შემთხვევათა მსხვერპლის რაოდენობის განახევრებას. ამისათვის იგეგმება 1500 ციფრული სასიგნალო საშუალების დამონტაჟება გზაჯვარედინებზე. ასევე, გეგმაშია დამატებით 75 სასკოლო ზონაში სიჩქარის შემზღუდავი საშუალებების დამონტაჟება, რათა დაკანონდეს 20მ/ს (32კმ/ს) სიჩქარის ლიმიტი სკოლის მიდამოებში და უბნებში, სადაც ამის საჭიროებაა. ისინი მოუწოდებენ მედიას მხარი დაუჭირონ კამპანიას მოსახლეობის უკეთ ინფორმირებისათვის, რადგანაც ახალი რეგულაციების შემოტანა ითვალისწინებს მათივე უსაფრთხოების დაცვას გზებსა და ქუჩებში. შედეგად ვარაუდობენ 25-51%-მდე შეამციროონ ავარიებისა და სიკვდილიანობის რიცხვი.

ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხოებისათვის საჭიროა

- ნარკოტიკული და ალკოჰოლური ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ მყოფი მძღოლების მიერ მანქანის მართვის წინააღმდეგ კანონის აღსრულება;
- მოუწოდონ მოქალაქეებს ატარონ ღია ფერის ან ისეთი ტანსაცმელი, რომელიც აირეკლავს მანქანის განათებას;
- მოუწოდონ მოქალაქეებს დაემორჩილონ საგზაო ნიშნებსა და სიგნალებს, დაიცვან გზებზე მოძრაობის წესები, რათა ამაღლდეს მოქალაქეობრივი კულტურა მათივე სიცოცხლის უსაფრთხოების მიზნით.

სამხრეთ აფრიკის ერთ-ერთი პროვინციის _ დასავლეთ ქეიფის ხელისუფლებამ შეიმუშავა ახალი ინიციატივა “უსაფრთხო საცხოვრებელი გარემო“, რომელიც მიზნად ისახავს ავარიების რიცხვის 50%-მდე შემცირებას 2014 წლისათვის. პროგრამა ითვალისწინებს ფეხით მოსიარულეთათვის მაქსიმალურად უსაფრთხო გარემოს შექმნას სავალი გზების რთულ მონაკვეთებზე, სხვადასხვა კომპლექსური ზომის მიღებას, როგორიცაა საგზაო და სასიგნალო ნიშნების ფუნქციონირების სრულყოფა, მძღოლების სიფხიზლის კონტროლი, ავარიის მოწმის მოქალაქეობრივი ჩართულობა და სხვა. არანაკლები როლი/პასუხისმგებლობა ეკისრება მედია საშუალებებს დროული ინფორმირების კუთხით.

გზის დიზაინი

- ფეხით მოსიარულეთათვის მოხერხებული სავალი ინფრასტრუქტურა: საფეხმავლო იზოლირება მთავარი სამანქანო გზიდან, ამობურცული გადასასვლელები, მიწისქვეშა გადასასვლელები, უსაფრთხოების კუნძულები მეტისმეტად ფართო ქუჩის შუაში და სავალი გზის შუაში შემაღლებული ზოლი.

- სიჩქარის შემზღუდავი საინჟინრო ინფრასტრუქტურა: განივი რეზინის ამობურცული ზოლები, გზის შეკეთების აღმნიშვნელი სასიგნალო ნიშნები და გზის შევიწროების აღმნიშვნელი საშუალებები და სხვა.

- ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელებზე და გზაჯვარედინებზე განათების და შუქნიშნების მოწესრიგება.

- სავალ გზაზე არსებული წინაღობების აღება, რომელიც ხელს უშლის ველოსიპედისტების, მოტოციკლისტების, ფეხითსავალი ბილიკების და მანქანის პარკირების ადგილების ხილულობას.

- მანქანების მოძრაობის აკრძალვა ზოგიერთ ადგილას, სადაც მხოლოდ ფეხით მოსიარულეთა გადაადგილებაა დაშვებული და ფეხით მოსიარულეთა ზონების შექმნა.

- ავტომანქანების ინტენსიური მოძრაობის ადგილებში გამოყოფილი სატრანზიტო გზის შექმნა.

- ბავშვებისთვის სკოლის მიდამოებში უსაფრთხოების გაუმჯობესება.

ახალ დელიში(ინდოეთი) ავარიების შედეგად გარდაცვლილთა სტატისტიკური მონაცემები 45-51%-ს უტოლდება, ყველა სხვა გზებთან შედარებით ქვეყნის მაშტაბით. 2006 წელს ქალაქის ხელისუფლებამ ცალკე ავტობუსებისთვის სწრაფი სატრანზიტო სისტემა შექმნა, რაც ავტობუსების გადაადგილებას გამოაცალკევებს მთავარი სავალი გზიდან. ახალი საგზაო ინფრასტრუქტურა შეიქმნა მხოლოდ მოსახლეობისათვის უსაფრთხო გარემოს შექმნის მიზნით, რამაც მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა მათი უსაფრთხოება გზებზე.

მიწის გამოყენება და დაგეგმარება

- სავალი გზის კეთილმოწყობა და მისი ინფრასტრუქტურის დახვეწა უნდა მოხდეს სკოლების, დაწესებულებების, სავაჭრო ქსელების და სხვა სამსახურების ინტერესების და მოთხოვნების გათვალისწინებით დადგენილი სტანდარტების ფარგლებში.

- დარწმუნებული უნდა ვიყოთ, რომ ყველაფერი უნდა გაკეთდეს მოსახლეობის სიცოცხლის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად და მათთვის მაღალი ხარისხის მომსახურების შესათავაზებლად.

გერმანიაში ფრაიბურგის მუნიციპალიტეტმა ქუჩების 90%-ზე დაადგინა სიჩქარის შეზღუდვის 30კმ/ს ზღვარი. აგრეთვე შეიქმნა სიჩქარის შესაზღუდი საშუალებების კომპლექსური დამატებითი სისტემა: ხეების ზოლები გზის შუაში, დაცული სავალი ბილიკები მანქანის სავალი გზისგან გამოსაცალკევებლად.

მანქანის დიზაინი

მანქანის გარეგნული გაფორმება უნდა შეესაბამებოდეს სტანდარტულ ნორმებს, რათა დაცული იყოს უსაფრთხოება. ყოველი ახალი მოდელი უსაფრთხოების სტანდარტების შესაბამისად უნდა იქმნებოდეს.

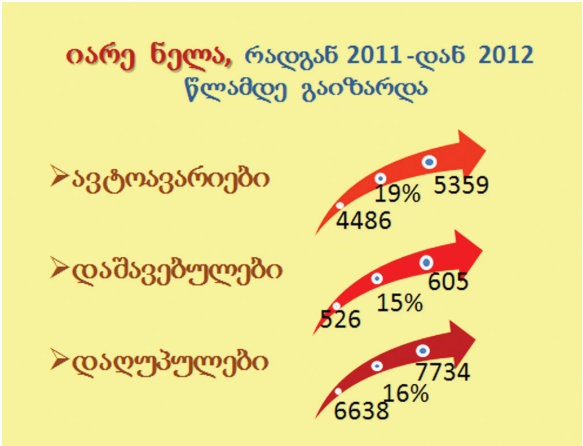
დაზარალებულის დროული დახმარება

დაზარალებულთა მიმართ მაღალი დონის მომსახურების მიზნით მაქსიმალურად უნდა იყოს მოწესრიგებული ეროვნული სასწრაფო დახმარების და სატელეფონო-საკომუნიკაციო სისტემა. უნდა ხდებოდეს ავარიის ადგილებზე სადაზღვევო და სამედიცინო დაწესებულებების დროული ჩართვა .

დასკვნა

ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლობა თანაბრად უნდა ნაწილდებოდეს როგორც მოსახლეობაზე, ისე სახელმწიფოსა და მის შესაბამის სტრუქტურებზე, აგრეთვე, საკანონმდებლო და საადვოკატო დაწესებულებებზე. საკანონმდებლო ორგანო კანონებს ისე აწესებს იმდაგვარად, რომ მაქსიმალურად დაიცვას საკუთარი მოსახლეობის სიცოცხლე და უსაფრთხოება, აღმასრულებელი ხელისუფლება კი ქმნის ინფრასტრუქტურას უსაფრთხო გარემოს შესაქმნელად, რათა მაქსიმალურად იქნეს დაცული მოქალაქეების ინტერესები და, რა თქმა უნდა, მათივე უსაფრთხო მოძრაობა გზებსა და ქუჩებში. ხოლო მოსახლეობამ, თავის მხრივ, უნდა დაიცვას გზებზე მოძრაობის წესები საკუთარი უსაფრთხოების მიზნით.

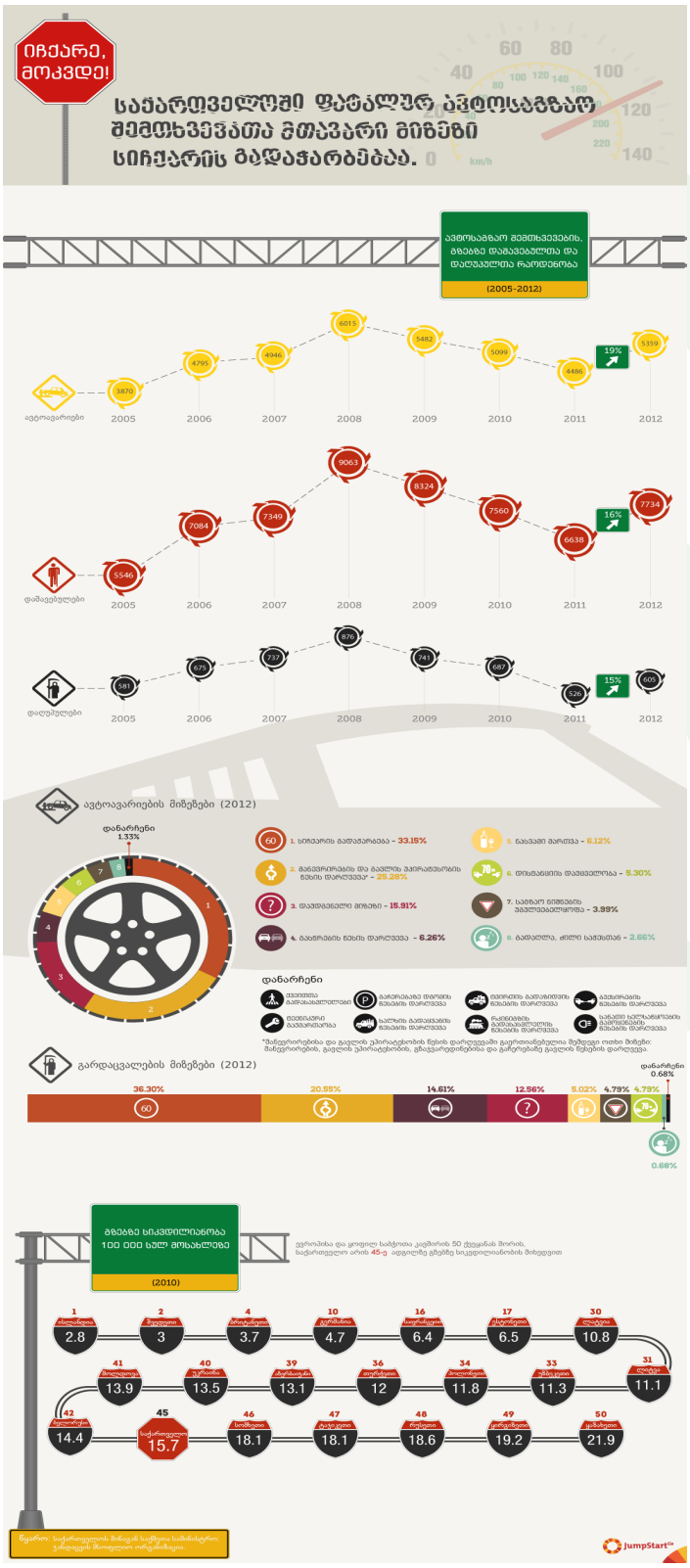
ამ პროცესებში აქტიურად უნდა ჩაერთოს საზოგადოება ადვოკატირების კამპანიების გზით; ადგილობრივ დონეზე სწორედ საზოგადოებამ უნდა აიძულოს შესაბამისი სამსახურები დაინტერესდნენ მოსახლეობის პრობლემებით; მანვე უნდა მოამზადოს მოსწავლეების, ასაკოვანი ხალხის და შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე ადამიანების ინტერესების გათვალისწინებით, სპეციალური სამოქმედო პროგრამები, რომელშიც გათვალისწინებული იქნება მათი მოთხოვნები უსაფრთხო და მოსახერხებელი გადაადგილების მიზნით. საჭიროა დაიგეგმოს და განხორციელდეს კომპლექსური სამუშაოები, რომელშიც ჩართულები იქნებიან საგზაო ინჟინრები, მასწავლებლები და ადგილობრივი სახელისუფლებო სტრუქტურები. ასეთი ერთობლივი მუშაობა იქნება წინაპირობა უკეთესი უსაფრთხო გარემოს შესაქმნელად, რათა დავიცვათ ადამიანების სიცოცხლე.



საგზაო უსაფრთხოების ტერმინები

მოძრაობის შენელება

მოძრაობის შენელების მიზნით გზის სავალი ნაწილი იფარება სპეციალური განივი შემაფერხებელი ზოლით, რაც აიძულებს მძღოლებს შეამცირონ სიჩქარე, რათა საფრთხე არ შეუქმნან ქვეითებსა და ველოსიპედისტებს. ქალაქის განვითარებაზე მომუშავე სპეციალისტები ქმნიან სხვადასხვა სახის მეთოდებს უსაფრთხო მოძრაობის დასანერგად. ეს სისტემა კარგად არის განვითარებული ავსტრალიაში და ევროპაში, განსაკუთრებით ჩრდილოეთ ევროპაში და ნაკლებად ჩრდილოეთ ამერიკაში.



დიდ ბრიტანეთში ჯერ კიდევ 1930-იან წლებში დაიწყეს ზრუნვა სატრანსპორტო საშუალებებისაგან თავის დაცვის სისტემის შექმნაზე, აგრეთვე მანქანების მიერ გამოწვეული ხმაურის შემცირებასა და მანქანის გამონაბოლქვით გამოწვეულ გარემოს დაბინძურებაზე. ეს პრობლემები დღეს საქართველოშიც აქტუალურია და გავლენას ახდენს საზოგადოებრივ ჯანმრთელობაზე.

სკოლის ზონა

სკოლის ზონა გულისხმობს სკოლის მიმდებარე ტერიტორიას. ეს ნიშნავს, რომ სკოლასთან არსებულ გადასასვლელ გზაზე გარკვეულ საათებში მოძრაობენ მოსწავლეები და აუცილებელია ტრანსპორტის მოძრაობის სიჩქარის შეზღუდვა. ჯარიმის ოდენობა სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევაში შეიძლება იყოს უფრო მაღალი, ვიდრე სხვა ადგილას.

ასევე, სკოლის მიმდებარე ტერიტორიაზე შეზღუდული უნდა იყოს მანქანის სადგომების რაოდენობა და უნდა აიკრძალოს ბორდიურზე მანქანის გაჩერება სკოლასთან ახლოს, მით უფრთო, თუ არსებული საგზაო ნიშნები ამაზე მიუთითებენ.

ავსტრალიაში სკოლასთან ახლოს მოძრაობის შეზღუდვა ხდება გარკვეული დროით სწავლის დაწყებამდე და დამთავრების შემდგომ, როდესაც მოსწავლეებს უწევთ გზის გადაკვეთა ან მოძრაობენ მის მიდამოებში. ზოგიერთ ქვეყანაში კანონი ითვალისწინებს

სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარის შეზღუდვას სწავლის მიმდინარეობის მთლიან პერიოდში.

საგზაო მოძრაობის ინჟინრები ყურადღებას ამახვილებენ სამ ძირითად სტრატეგიაზე უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველსაყოფად: საინჟინრო, საგანმანათლებლო და სამართალდამცველთა ერთობლივ შეთანხმებულ აქტივობაზე, ვინაიდან მხოლოდ საინჟინრო ან რომელიმე ცალკეული მიმართულებით მუშაობა ნაკლებად ეფექტიან შედეგს იძლევა. ამიტომ, უსაფრთხო საგზაო მოძრაობის უზრუნველყოფა სამივე კომპონენტს უნდა მოიცავდეს.

ათეული წლების განმავლობაში ნიდერლანდების მთავრობამ დიდი სამუშაო გასწია გზებზე ავარიების და უბედური შემთხვევების შესამცირებლად. გზების კეთილმოწყობის გაუმჯობესებამ და 30კმ/ს სიჩქარის ზღვარის დაწესებამ, აგრეთვე გადასასვლელებისა და გზაჯვარედინებზე მაღალი ხარისხის საგზაო ნიშნების სისტემის შექმნამ დადებითი შედეგი გამოიღო. ამ პროცესში აქტიურად იყვნენ ჩართულები საგანმანათლებლო დაწესებულებები და სამართალდამცავები, რომლებიც აქტიურ მონაწილეობას იღებდნენ ანტი-ალკოჰოლურ და სიჩქარის შესაზღუდ კამპანიაში. განსაკუთრებული ყურადღება ექცეოდა ბავშვებისა და ასაკოვანი ადამიანების ინტერესებს, რომლებიც საგზაო შემთხვევების მაღალი რისკის ჯგუფს განეკუთვნებიან. მოსახლეობის თვითშემეცნების ამაღლებამ დადებითი შედეგები გამოიღო მათივე სიცოცხლის დაცვის და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კუთხით და საზოგადოებაში გააჩინა უსაფრთხოების განცდა.

ფეხით მოსიარულეთა გადასავლელი

ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელზე ხდება ხალხის ჯგუფის კონცენტრაცია იმ მიზნით, რომ მძღოლებმა დაინახონ მკაფიოდ ისინი. ეს არის ადგილი, რომელიც მაქსიმალურად უნდა იქნას აღჭურვილი უსართხოების ნიშნებით, რათა მათ სიცოცხლეს საფრთხე არ შეექმნას. დახაზული გადასასვლელები ძირითადად გზაჯვარედინებზეა, სადაც მოძრაობა ინტენსიურია და საჭიროა ყურადღების მობილიზება, თუმცაღა სხვა ადგილებზეც გხვდება როცა ფეხით მოსიარულეთა დიდი ჯგუფი სისტემატიურად ცდილობს გადაკვეთოს გზა გარკვეულ ადგილას, ან იქ სადაც სკოლებია ან სასწავლებლებია . დადგენილი წესები და ნიშნები ხელს უწყობს ქუჩაში უსაფრთხო გადაადგილებას როგორც მძღოლებისათვის ისე ფეხით მოსიარულეთათვის.

სიჩქარის შეზღუდვის მეთოდები

სავალი ზოლის დავიწროება განსხვავდება სხვა საინჟინრო მეთოდებისაგან ეფექტურობით, რადგან ის აიძულებს მძღოლებს გამოიჩინონ სიფრთხილე გზის გარკვეულ მონაკვეთზე, ვიდრე ვიზუალური გამაფრთხილებელი ნიშნები.

სავალი ზოლის დავიწროებას თან უნდა სდევდეს ფეხით მოსიარულეთა სავალი გზის გაფართოება, ველოსიპედის სავალი ზოლის დამატება, ან მანქანის გასაჩერებელი ზოლის დამატება გზის ამ მონაკვეთზე.

ფეხით მოსიარულეთათვის უსაფრთხო ადგილი ანუ ქუჩის შუა ნაწილში პატარა ე.წ. კუნძულების გაკეთება.

Speed bumps - არის რეზინის განივი ზოლი, რომელიც გამოიყენება ქუჩის გარკვეულ მონაკვეთზე სიჩქარის შესაზღუდად.

Speed humps - არის ნაკლებად აგრესიული სხვადასხვა საინჟინრო საშუალება მოძრაობის სიჩქარის შესაზღუდად მჭიდროდ დასახლებულ უბნებში.

Speed cushions - არის სავალი ზოლის განივად გზაში ჩამჯდარი პატარა ამობურცული ე.წ. ბალიშები, რომლებიც გამოიყენება სისწრაფის შესაზღუდად და, ამავდროულად არ უშლის ხელს სწრაფი რეაგირების დანიშნულების მანქანებს(სასწრაფო და სახანძრო) გაიარონ ამ მონაკვეთზე საჭირო სიჩქარით.

Speed tables - შედარებით გრძელი და დაბალი სიმაღლის შემზღუდავი საინჟინრო საშუალება.

Pedestrian crossings - ფეხით მოსიარულეთათვის გზაჯვარედინებზე სიჩქარის შესაზღუდად შემაღლებული საინჟინრო საშუალება.

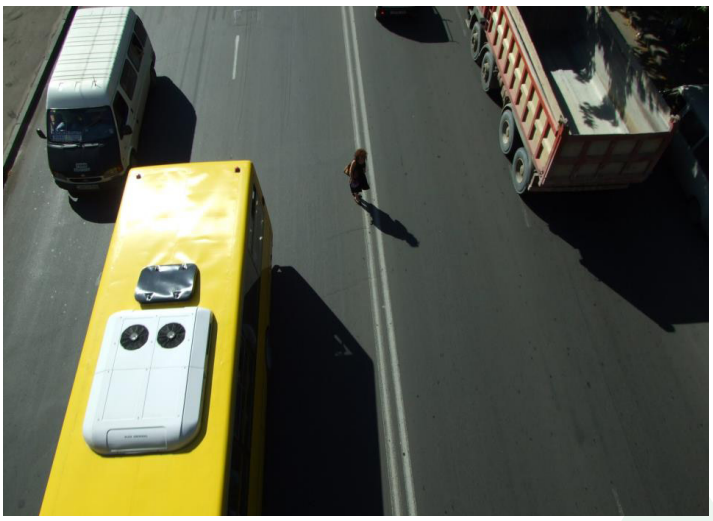
Pedestrian refuges – ისეთივე სიჩქარის შემაფერხებელი საინჟინრო ზღუდეები.

დასახლებულ ზონებში ქვეითად მოსიარულეები გზის სავალი ნაწილის საფარის შეცვლა აგურის ან ქვაფენილის საშუალებით.

სიჩქარის შეზღუდვა დასახლებულ ადგილებში

საგზაო სიჩქარის შეზღუდვაზე ტრადიციულად მიმდინარეობს მუდმივი მუშაობა. მჭიდროდ დასახლებულ ადგილებში და ტრანსპორტით გადატვირთულ ადგილებში სასურველია სიჩქარე არ აღემატებოდეს 20-30კმ/ს-ს. ავსტრიის ქალაქ გრაცში მუდმივად იზრდება ველოსიპედით მოსიარულეთა რიცხვი მანქანით მოსიარულეთათვის სიჩქარის შეზრუდვის ხარჯზე. 1994 წლიდან ამ ქალაქის ქუჩების 75%-ზე დასაშვებია მხოლოდ 20-30კმ/ს-ით მოძრაობა და, შესაბამისად, იკლო საგზაო შემთხვევებმა, ბევრი მძღოლი თვლის რომ ეს სწორი გადაწყვეტილებაა და მოცემულ გზის მონაკვეთზე გამართლებულია სიჩქარის ლიმიტის დაწესება.

სიჩქარის შეზღუდვის საშუალებებია აგრეთვე: საგზაო პოლიციის პირდაპირი აქტიურობა, სიჩქარის გამზომი ტექნიკური ხელსაწყოების დამონტაჟება, ვიდეო კამერები და სხვა ტექნიკური საშუალებების გამოყენება. ნიდერლანდებში ქუჩებში დამონტაჟებულია შუქნიშნები, რომლებიც სიჩქარის გადამეტების შემთხვევაში წითელ შუქს ანთებს და, იმავდროულად, ვიდეო კამერაზეც აფიქსირებს დარღვევას (speed/red-light camera) და რეაგირებს 30კმ/ს სიჩქარის გადამეტების შემთხვევაში. ამ ტექნიკური საშუალებით აღჭურვილია მათი გზების 70%. გაერთიანებულ სამეფოში გზები 6 000 ასეთი ტექნიკური საშუალებითაა აღჭურვილი.



წითელი შუქის კამერა

წითელი შუქის კამერა ავტომატურად აფიქსირებს და ფოტოს უღებს მანქანებს, რომელთაც გადაკვეთეს წითელ შუქზე და ქმნის მტკიცებულებას, რომელიც ეხმარება პოლიციას საგზაო მოძრაობის წესებისაღსრულებასადადაცვაში.კამერა ირთვება მომენტალურად, როდესაც მანქანა გზას წითელ შუქზე გადაკვეთს. როგორც წესი, სამართალდამცავებ იმის დასადგენად, თუ რა სახის დარღვევა მოხდა, ფოტოგრაფიულ მტკიცებულებას განიხილავენ. იმ შემთხვევაში, თუ დადგინდა დარღვევა, ავტომანქანის მფლობელს შეტყობინება ამის შესახებ ფოსტით გაეგზავნება. ეს კამერები მსოფლიოს ბევრ ქვეყანაში სიჩქარის კონტროლისთვის გამოიყენება.

წითელი შუქის კამერები მოთავსებულია დაცული მეტალის ყუთებში და გზაჯვარედინებთან, რკინის ბოძებზეა ჩამონტაჟებული, ანუ ძირითადად იმ ადგილებში, სადაც ხშირია საგზაო შემთხვევები და მძღოლები ხშირად არღვევენ მოძრაობის წესებს. კამერამონტაჟდებაზუსტადგაჩერებისზოლთან,რათაზუსტადდაფიქსირდესავტომანქანის სიჩქარე. თუკი მძღოლმა დროზე ვერ დაამუხრუჭა, კამერა ასწრებს გადაიღოს ორი სურათი. პირველ სურათზე აღიბეჭდება, თუ როგორ შედის ავტომანქანა გზაჯვარედინზე წითელ შუქზე და მეორე სურათს იღებს მოგვიანებით, როდესაც ის უკვე გზაჯვარედინზეა შესული. კამერა აფიქსირებს შემდეგ დეტალებს: თარიღს და დროს, შემთხვევის ადგილის, ავტომანქანის სიჩქარეს მოცემულ მომენტში და დროის კონკრეტულად იმ პერიოდს, როდესაც მანქანა შედის გზაჯვარედინზე. დარღვევა შეიძლება დაფიქსირდეს რამდენიმე სურათის სახით ან ვიდეო კლიპით, ან ორივე სახით, რაც დამოკიდებულია კონკრეტულ ადგილას დამონტაჟებული კამერის ტექნიკურ შესაძლებლობებზე.

მოძრაობის კონტროლის კამერები

წითელი შუქის კამერა, გზებზე უსაფრთხოების კამერა, გზებზე წესრიგის რეგულირების კამერა, ფოტორადარი, ფოტოსათვალთვალო კამერა, სიჩქარის ინდიკატორი, უსაფრთხოების კამერა, ავტობუსის ზოლის კამერა და სხვა ტიპის კამერები. ეს კამერები აფიქსირებენ მომავალ მანქანას შორის მანძილს და ზომავენ მისი მოძრაობის საშუალო სიჩქარეს. კამერები ჩართული არის კომპიუტერულ სისტემაში, რათა მოხდეს ინფორმაციის მოპოვება მანქანის რეგისტრაციის, ნომრის და სხვა მონაცემების შესახებ.

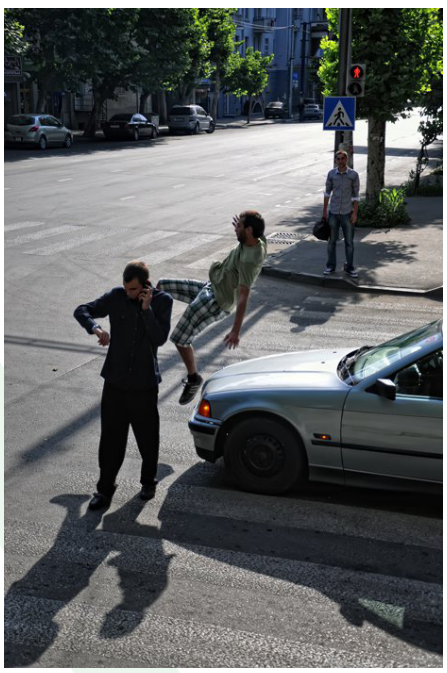
ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხოების კუნძული

უსაფრთხო კუნძული არის ის ადგილი, სადაც ფეხითმოსიარულეთა შეყოვნება ხდება: საფეხმავლო ბილიკები ან ქვაფენილი, სრულიად გარშემორტყმული ასფალტით. ამ ადგილას ფეხით მოსიარულეებს, სანამ გზას გადაკვეთენ, შეყოვნება, შეუძლიათ.

უსაფრთხოების კუნძულები უმეტესად ფართო ქუჩებზე გვხვდება, როცა სადაც გზის გადაკვეთას დიდი დრო სჭირდება და ქვეითი ერთ სასიგნალო შუქზე გადასვლას ვერ ასწრებს. ეს საშუალება მაშინაც მოსახერხებელია, როცა შუქნიშანი არ არის და ფეხით მოსიარულეს სჭირდება უსაფრთხო გზის მონაკვეთი, სანამ მეორე მიმართულების სავალ

ნაწილს გადაკვეთს. უსაფრთხოების კუნძულები ძალიან მნიშვნელოვანია გადატვირთულ გზებზე, როდესაც მოუთმენელი ადამიანი ეძებს გზის შუაგულში პატარა უსაფრთხო ადგილს შესაყოვნებლად. ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელი ეს არის ადგილი, რომელიც მაქსიმალურად უნდა იქნას აღჭურვილი უსაფრთხოების ნიშნებით, რათა ქვეითთა სიცოცხლეს საფრთხე არ შეექმნას. დახაზული გადასასვლელები ძირითადად გზაჯვარედინებზეა, სადაც მოძრაობა ინტენსიურია და საჭიროა ყურადღების მობილიზება, თუმცა ე.წ. ზებრა გადასასვლელები სხვა ადგილებზეც გვხვდება, სადაც ფეხით მოსიარულეთა დიდი ჯგუფი სისტემატურად ცდილობს გადაკვეთოს გზა გარკვეულ ადგილას გადაკვეთოს, ან იმ ადგილებში, სადაც სკოლებია ან სასწავლებლებია. საგზაო მოძრაობის წესები და ნიშნები ხელს უწყობს ქუჩაში უსაფრთხო გადაადგილებას როგორც მძღოლებისათვის, ისე ფეხით მოსიარულეთათვის.

* გზებზე უსაფრთხო სისტემის განხორციელება



უსაფრთხო სისტემის შექმნა მთლიანად ეფუძნება გზებზე ადამიანების უსაფრთხო გადაადგილებას ყველა დეტალის გათვალისწინებით და, რა თქმა უნდა, უპირველესად მათი უფლებების დაცვის მიზნით. საგზაო უსაფრთხოების სპეციალისტები ყურადღებას ამახვილებენ სამ ძირითად კომპონენტზე უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველსაყოფად: **საინჟინრო, საგანმანათლებლო და სამართალდამცველთა ერთობლივ შეთანხმებულ აქტივობაზე**, ვინაიდან მხოლოდ საინჟინრო ან რომელიმე ცალკეული მიმართულებით მუშაობა ნაკლებად ეფექტიან შედეგს იძლევა. ამიტომ, უსაფრთხო საგზაო მოძრაობის უზრუნველყოფა სამივე კომპონენტს უნდა მოიცავდეს.

* ადამიანები უშვებენ შეცდომებს

უნდა ვაღიაროთ, რომ ადამიანები უშვებენ შეცდომებს და ამის გამო ავტოავარიები გარდაუვალია.

* ადამიანები დაუცველნი არიან

ადამიანს აქვს შეზღუდული შესაძლებლობა გაუძლოს ძლიერ დარტყმას ავარიის შემთხვევაში ან რაიმესთან შეჯახებისას, რა დროსაც გარდაუვალია ტრამვმის მიღება ან უარეს შემთხვევაში სიკვდილი. .

* პასუხისმგებლობის გაზიარება

ის, ვინც გზებს აგებს და ისიც, ვინც ამ გზებზე გადადგილდება, ვალდებულია იყოს პასუხისმგებელი იმაზე, რომ გზებზე იმოძრაონ დადგენილი წესებით და დაიცვან თავიანთი და სხვისი უსაფრთხოება და სიცოცხლე.

* საჭიროა სისტემის ყველა რგოლის გაძლიერება

საჭიროა სისტემის ყველა რგოლის გაძლიერება, გზების და მიმდებარე ადგილების მოწესრიგება, სიჩქარის კონტროლი, ავტომანქანების გამართულობა და მძღოლების მიერ საგზაო წესების დაცვა. თუკი ერთი რგოლი არ მუშაობს გამართულად, მისი სხვა ნაწილები მაინც დაიცავენ ადამიანის უსაფრთხოებას. სწორად ფუნქციონირების შემთხვევაში, სისტემის თითოეული რგოლი იღებს თავის წილ პასუხისმგებლობას გზების და მასზე გადაადგილების უსაფრთხოებაზე. ამ სისტემას ემსახურებიან გზის დამგეგმავები, მშენებელი ინჟინრები, მასწავლებლები, დაზღვევის სამსახური, ავტო-გაერთიანებები, იმპორტიორები, მედია და საზღვაო მენეჯერები და სხვ.

* უსაფრთხო სისტემის შინაარსი

თუ სათანადო უსაფრთხოების სისტემა არსებობს, ყველა იმედოვნებს, რომ ნაკლები იქნება გზებზე ავტოავარიები და ადამიანთა მსხვერპლის, ან ტრავმების რიცხვი, შესაბა_

მისად, შემცირდება. ეს ნიშნავს, რომ სისტემის ყველა რგოლი გამართულად მუშაობს.

გზები და საფეხმავლო ბილიკებიც უსაფრთხო იქნება, თუკი გზების დაგეგმარება, მშენებლობა და გაფორმება სათანადოდ იქნება შესრულებული და ნაკლები შეცდომა იქნება დაშვებული; გზის საფარი ხარისხიანი იქნება, გზებზე წარმოშობილი უწესრიგობა აღმოიფხვრება და ბარიერები საჭიროებისამებრ დამონტაჟდება.

მოძრაობის სიჩქარე იქნება საჭირო დონემდე ლიმიტირებული და ყველას გაუჩნდება იმის განცდა, რომ გადადგილების დროს მათ საფრთხე არ ელით. ავტომანქანები უნდა აღიჭურვოს ყველა იმ ტექნიკური სიახლით, რაც მათივე უსაფრთხო გადაადგილებას უზრუნველყოფს, მაგალითად, ელექტრონული კონტროლი, წინა და გვერდითი უსაფრთხოების ბალიშები, შეჯახებისაგან თავის დაზღვევის სისტემა, კარგი ხარისხის საბურავები და მუხრუჭები. მძღოლი მობილიზებული უნდა იყოს გზაზე გადაადგილებისას ყოველგვარი შესაძლო საფრთხისთვის. მანქანა უნდა იყოს აღჭურვილი ყველა ახალი მისათითებელი ტექნოლოგიებით, რომელიც დროულად გააფრთხილებს მძღოლს მოსალოდნელი დაბრკოლებების შესახებ.

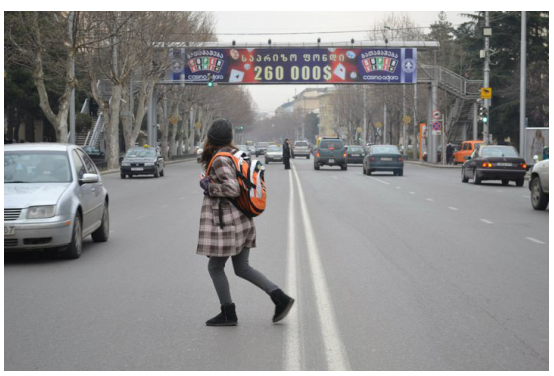
პარკირება

ქალაქის საცხოვრებელ უბნებში ბევრ ქუჩას ერთ მხარეს ან ორივე მხარეს აქვს მანქანის გასაჩერებელი ზოლი, პატარა ქუჩებს კი საერთოდ არ აქვს პარკირების ზოლები. ზოგიერთი ქუჩა მეტისმეტად პატარაა ან გადატვირთულია და პარკირებაც კი არ შეიძლება. ზოგიერთზე კი მხოლოდ გარკვეულ საათებშია ნებადართული პარკირება. გვერდითი საგზაო ნიშნები არეგულირებენ პარკირების პროცესს. ქუჩებზე, სადაც ბიზნეს ცენტრები მდებარეობს, არსებობს სპეციალური საპარკინგო ზონები, სადაც გარკვეული დროით მანქანის გაჩერება მონეტის ჩაგდების შემდეგ ხდება შესაძლებელი.

საფეხმავლო ბილიკები

საფეხმავლო ე.წ. ტროტუარები, ჩვეულებრივ, ქუჩების გასწვრივ, უმეტესად, ქუჩის ორივე მხარეს მიემართება და ბორდიურებით არის გამოყოფილი მანქანის სავალი გზისაგან. იგი მოსახერხებელია და კომფორტულია არა მარტო ფეხით მოსიარულეთათვის. ამასთან, ის კარგი საშუალებაა შეხვდე მეგობრებს და ისეირნო მათთან ერთად, ასე რომ, მას საზოგადოებრივი დატვირთვაც აქვს. იგი ხელს უწყობს ვაჭრობასაც, როცა ფეხით მოსიარულეს უწევს ჩავლა მაღაზიების ვიტრინებთან ან კაფეებთან. კვლევებმა აჩვენა, რომ ტროტუარებზე განლაგებულ სავაჭრო ცენტრებს უფრო მეტი კლიენტი ჰყავთ, ვიდრე იმ ქუჩის მაღაზიებს, სადაც ტროტუარები არ არის.

ძალიან მნიშვნელოვანია საფეხმავლო ბილიკების ისე მოწყობა, რომ შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირებს გაუადვილდეთ გადაადგილება. ზოგიერთი კანონმდებლობით ველოსიპედით მოძრაობა დასაშვებია ჩვეულებრივ ქუჩაზე და სარგებლობენ ისეთივე მოძრაობის წესებით და უფლებებით, როგორც სხვა სატრანსპორტო საშუალებები. თუ ქუჩის სიგანე იძლევა საშუალებას, კეთდება სპეციალური ზოლი ველოსიპედით მოსიარულეთათვის, ბორდიურის გასწვრივ. ასევე, ინტენსიური მოძრაობის ქუჩაზე შეიძლება გამოიყოს ზოლი მათთვის, ძირითადი სავალი გზის გასწვრივ. მათთვის სპეციალური მოედანი გამოყოფილია პარკირების ადგილზეც. ეს აუცილებელია მათივე უსაფრთხოებისათვის.



ბორდიურები

ბორდიურები ძირითადად გამყოფ ფუნქციას ასრულებენ ავტომანქანების სავალ გზასა და საფეხმავლო ბილიკებს შორის. საგზაო ნიშნები, პარკირების მზომები, ველოსიპედების სადგომები, სკამები, სასიგნალო ნიშნები და შუქნიშნები, უმეტესად, განთავსებულია ქუჩის გასწვრივ.

გამოყენებული მასალა:

1. ფონდი პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის მასალები
2. Make Walking Safe: a brief overview of pedestrian safety around the world, 2013. WHO
3. საერთაშორისო საავტომობილო ფედერაციის ფონდის მასალები (FIA Foundation)
4. აღმოსავლეთ ევროპის ალიანსი უსაფრთხო და მდგრადი ტრანსპორტისთვის (The EASST) მასალები

ორგანიზაცია: ფონდი პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის

მისამართი: გრიბოედოვის 5, თბილისი, 0108,

ელ-ფოსტა: info@safedrive.ge

ვებ-გვერდი: www.safedrive.ge

https://www.facebook.com/FriendlyRoads

https://www.facebook.com/SafedriveGeorgia

http://www.myvideo.ge/c/search?srch_str=safedrive

პროექტის ავტორი: გელა კვაშილავა, ბრიტანული ორგანიზაცია
აღმოსავლეთ ევროპის ალიანსი უსაფრთხო და მდგრადი
ტრანსპორტისთვის მრჩეველთა საბჭოს წევრი და კონსულტანტი
http://www.easst.co.uk

პროექტი „მეგობრული გზების“ მხარდამჭერები

ფონდი „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“ მისია

- საქართველოს გზებზე ტრავმებისა და ფატალური შემთხვევების შემცირება;
- სახელმწიფო, კერძო, არასამთავრობო ორგანიზაციებისა და მედიის თანამშრომლობა;
- საგზაო უსაფრთხოების კულტურის ამაღლება და მოზარდთა განათლების ხელშეწყობა;
- უსაფრთხო, სუფთა, სამართლიანი და მწვანე ტრანსპორტის პოპულარიზაცია;
- საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების გლობალურ მოძრაობაში ჩართვა და გამოცდილების გაზიარება.