



სტუდენტთა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიმართ დამოკიდებულებების შეფასება

ნია ხაჩიძე, ანა გიგუაშვილი, ნინო ჩიხლაძე

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის მედიცინის ფაკულტეტი

აბსტრაქტი

შესავალი. ახალგაზრდა ასაკი თავისთავად დიდ რისკს წარმოადგენს ავარიებისთვის, ამიტომ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხებში დაბალი ინფორმირების დონე და წესების ხშირი დარღვევა უფრო დიდი რისკის ქვეშ აქცევს სტუდენტებს. კვლევის ძირითად მიზანს წარმოადგენს სტუდენტების დამოკიდებულებების შესწავლა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხებთან მიმართებაში. **მეთოდოლოგია.** გამოკითხვა ჩატარდა სპეციალურად შედგენილი სტრუქტურირებული კითხვარის გამოყენებით. კვლევის სამიზნე ჯგუფად შეირჩა შვიდი უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულების სტუდენტები საქართველოს ექვსი ქალაქიდან. **შედეგები და დისკუსია.** კვლევის შედეგად გამოვლინდა, რომ საქართველოში სტუდენტები არ არიან სათანადოდ ინფორმირებულები საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხებზე და შესაბამისად სათანადოდ ვერ აფასებენ ავტოავარიებთან დაკავშირებულ რისკებს და საკმარისი სიმძაფრით ვერ აღიქვამენ სხვადასხვა რისკის ქცევას. **დასკვნა.** კვლევის შედეგებიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ახალგაზრდების საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხებზე ინფორმირებულობის დონის ამაღლება სოციალური მედიის, ინტერნეტის და საგანმანათლებლო პროგრამების გამოყენებით.

საკვანძო სიტყვები: ტრავმული დაზიანება, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება, დამოკიდებულებები, სტუდენტები.

ციტირება: ნია ხაჩიძე, ანა გიგუაშვილი, ნინო ჩიხლაძე. სტუდენტთა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიმართ დამოკიდებულებების შეფასება. ჯანდაცვის პოლიტიკა, ეკონომიკა და სოციოლოგია, 2019; 3

Abstract

Evaluation of Students' attitude toward road traffic safety

Nia Kachidze, Ana Giguashvili, Nino Chikhladze

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, Faculty of Medicine

Introduction. Young age is a risk factors for road traffic accidents, respectively the level of awareness toward road traffic safety issues and the frequent violation of rules make the students even more vulnerable group. **Objectives.** The aim of the study is to explore the attitudes of the students regarding road traffic safety issues in Georgia. **Methodology.** Special questionnaire was designed for the survey. Students from seven Georgian Higher Institution in six cities were interviewed. **Results.** Students across Georgia are not well informed about the road traffic safety issues. Students cannot truly evaluate how severe results of various risk behavior can be. Students cannot assess the risks associated with car crash and cannot identify various risk behaviors. **Conclusion.** It is important to raise the awareness of the students toward road traffic safety issues via different campaign in social media, internet and educational programs.

Key words: injury, road traffic safety, attitude, students.

Quote: Nia Kachidze, Ana Giguashvili, Nino Chikhladze. Evaluation of Students' attitude toward road traffic safety. Health Policy, Economics and Sociology 2019; 3

შესავალი

საგზაო შემთხვევებით გამოწვეული ტრავმატიზმი წარმოადგენს საზოგადოებრივი ჯანდაცვის გლობალურ პრობლემას. ყოველწლიურად მსოფლიოში ავტოავარიების შედეგად ტრავმულ დაზიანებებს დებულობს დაახლოებით 50 მილიონზე მეტი ადამიანი, ხოლო ევროპის რეგიონში დაახლოებით 2.4 მილიონი ადამიანი. ამის შედეგად, საზოგადოება დიდი ეკონომიკური ზარალის წინაშე დგება, რომელიც, ზოგიერთ ქვეყანაში, მთლიანი შიდა პროდუქტის 2%-ს შეადგენს. ავტოსაგზაო ავარიების შედეგად გამოწვეული ტრავმატიზმი წარმოადგენს 15-დან 29 წლამდე ასაკის ახალგაზრდების სიკვდილიანობის წამყვან მიზეზს (1). ახალგაზრდა ადამიანების დაღუპვის ალბათობა საგზაო ავარიის გამო ორჯერ უფრო მაღალია ზოგადი მიზეზით

დალუპვის ალბათობასთან შედარებით. 2015 წლის მონაცემებით ევროკავშირში დალუპული ახალგაზრდების ორი მესამედი არიან მძღოლები, ხოლო 8%-ს შეადგენენ ფეხით მოსიარულე პირები (2).

სხადასხვა ქვეყნებში ჩატარებული კვლევის შედეგები ადასტურებენ, რომ იმ ავტოსაგზაო შემთხვევებში, რომლებიც ფეხით მოსიარულეთა მსხვერპლით დასრულდა, უდიდესი როლი აკისრიათ ახალგაზრდა (15-20 წლის) და ახალბედა მძღოლებს (3,4). ფლორიდაში (აშშ-ში) ჩატარებულმა კვლევამ გამოავლინა, რომ იმ ახალგაზრდა მამაკაცი მძღოლების შემთხვევაში, რომლებიც უფრო აგრესიულები არიან, არსებობს მეტი ალბათობა, რომ ისინი მოხვდებიან მძიმე ავარიებში ფეხითმოსიარულეთა ჩართულობით, უმეტესად გზის გადაკვეთისთვის განკუთვნილ ადგილებში, ვიდრე სხვა ასაკობრივი ჯგუფის წარმომადგენლები (4,5).

შვედმა მკვლევარებმა, ასევე, დაადგინეს, რომ ახალგაზრდა მამაკაცების საკმაოდ დიდი წილია იმ ავარიებში, რომელთა მსხვერპლი არიან ფეხითმოსიარულე პირები (4,6).

სხვადასხვა ქვეყნებში შესწავლილია ახალგაზრდების ცოდნა-დამოკიდებულება საგზაო რისკებისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით, რადგან დადასტურებულია, რომ საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკა მნიშვნელოვან წილად არის დამოკიდებული მძღოლების და ფეხით მოსიარულეების ქცევებზე (7,8)

საკითხის აქტუალობიდან გამომდინარე, მიზნად დავისახეთ საქართველოში ახალგაზრდების ცოდნა-დამოკიდებულების შესწავლა საგზაო რისკებისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხებთან მიმართებაში.

მეთოდოლოგია

გამოკითხვა ჩატარდა სპეციალურად შედგენილი სტრუქტურირებული კითხვარის გამოყენებით. კვლევის სამიზნე ჯგუფად შეირჩა შვიდი სახელმწიფო უნივერსიტეტების სტუდენტები. მონაცემების მოპოვება მიმდინარეობდა 4 თვის განმავლობაში (2018 წლის იანვარი-აპრილი). კვლევაში მონაწილეობა იყო ნებაყოფლობითი.

კვლევის შედეგები

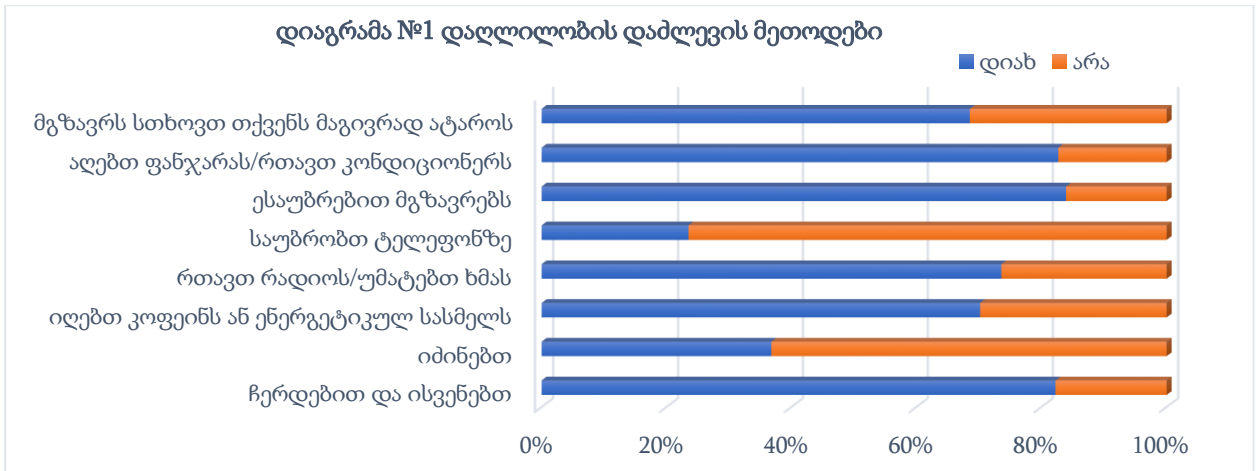
გამოკითხა 445 სტუდენტი შემდეგი უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულებებიდან: ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი (რესპონდენტთა 46%), თბილისის სახელმწიფო სამედიცინო უნივერსიტეტი (რესპონდენტთა 14%), აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი (რესპონდენტთა 8%), ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი (რესპონდენტთა 7%), იაკობ გოგებაშვილის სახელობის თელავის სახელმწიფო უნივერსიტეტი (რესპონდენტთა 9%), გორის სახელმწიფო სასწავლო უნივერსიტეტი (რესპონდენტთა 9%) და სამცხე-ჯავახეთის სახელმწიფო უნივერსიტეტი (რესპონდენტთა 7%).

რესპონდენტთა უმრავლესობა (76%) იყო ბაკალავრიატის პროგრამის სტუდენტი. რესპონდენტებს შორის თითქმის თანაბრად აღმოჩნდნენ ქალები (55.6%) და მამაკაცები (44.4%). რესპონდენტების ასაკობრივი ინტერვალია 18 წლიდან 39 წლამდე, 20 წლის ასაკის რესპონდენტებმა შეადგინეს საერთო რაოდენობის ყველაზე მაღალი წილი (26.1%).

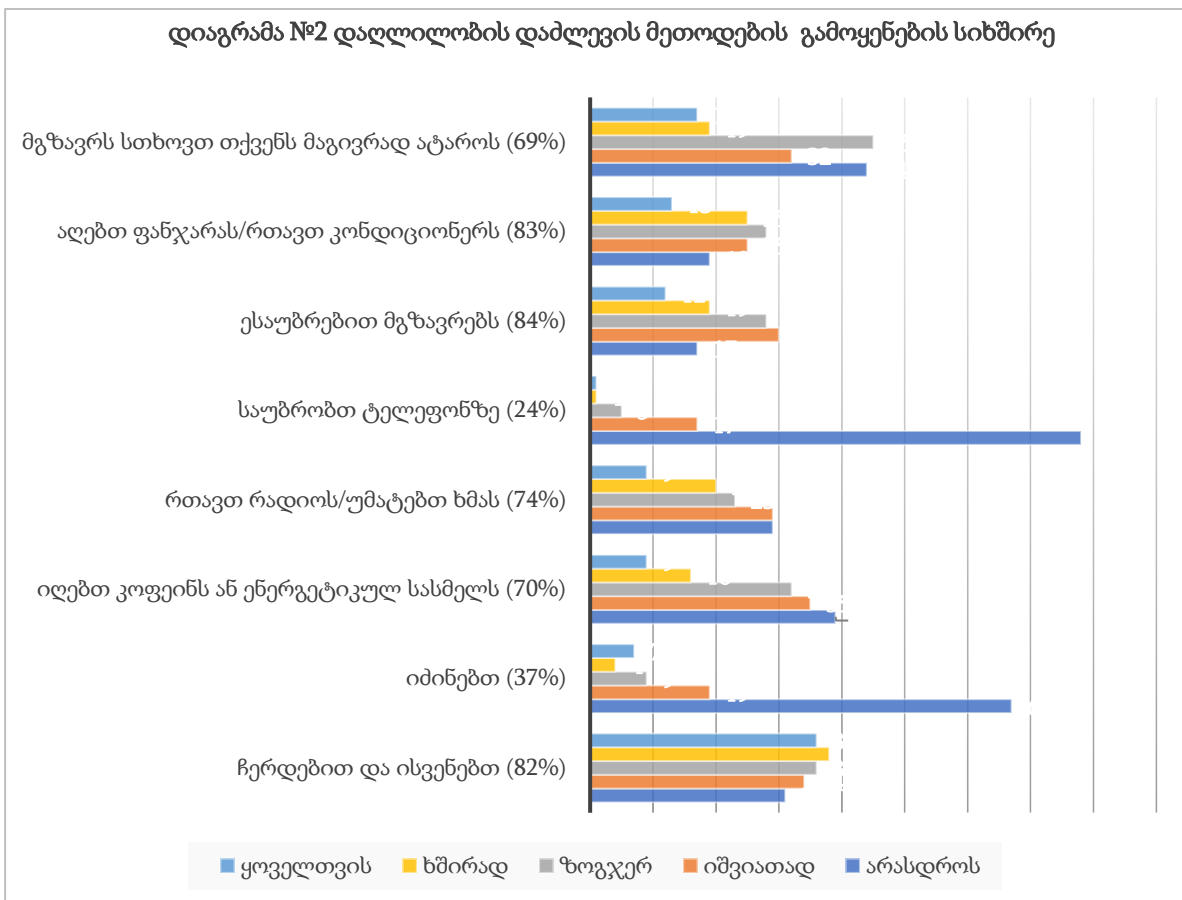
გამოკითხვის შედეგად აღმოჩნდა, რომ რესპონდენტების 44% ფლობს მართვის მოწმობას, მათ შორის არის 39% - ქალი, 61% - მამაკაცი; მათგან 7%-ს ჰქონდა ავტომანქანის მართვის 5 წელზე მეტი გამოცდილება, 10%-ს 3-4 წლის გამოცდილება, 13%-ს 1-2 წლის გამოცდილება, ხოლო 14%-ს 1 წელზე ნაკლები. მართვის მოწმობის მფლობელთა 40% ფლობს საკუთარ ავტომანქანას, ხოლო 34%-ს შეუძლია ოჯახის სხვა წევრების საკუთრებაში მყოფი ავტომანქანის გამოყენება.

გამოკითხვის შედეგად აღმოჩნდა, რომ მძღოლი სტუდენტები ავტომანქანის მართვისას დადლილობის შემთხვევაში ძალიან ხშირად მიმართავენ ისეთ მეთოდებს, რომლებიც ვერ მოახდენენ ამ რისკ-ფაქტორის აღმოფხვრას და წამოადგენენ მხოლოდ დროებითი გამოფხიზლების საშუალებას. დადლილობის შემთხვევაში სტუდენტების უმრავლესობა უბრალოდ ადებს ფანჯარას/რთავს კონდენციონერს (83%), ესაუბრება მგზავრებს (84%), რთავს რადიოს/უმატებს ხმას (74%), იღებს კოფეინს ან ენერგეტიკულ სასმელს (70%), ხოლო ყოველი მეოთხე (24%) მძღოლი საუბრობს ტელეფონზე. აღსანიშნავია, რომ ეს ქმედებები კიდევ უფრო მეტ რისკს ქმნის ავარიისთვის. ყოველი მეორე მძღოლი სტუდენტი (63%) არასდროს მიმართავს დაძინებას, ხოლო ყოველი მესამე (31%) არასდროს მიმართავს

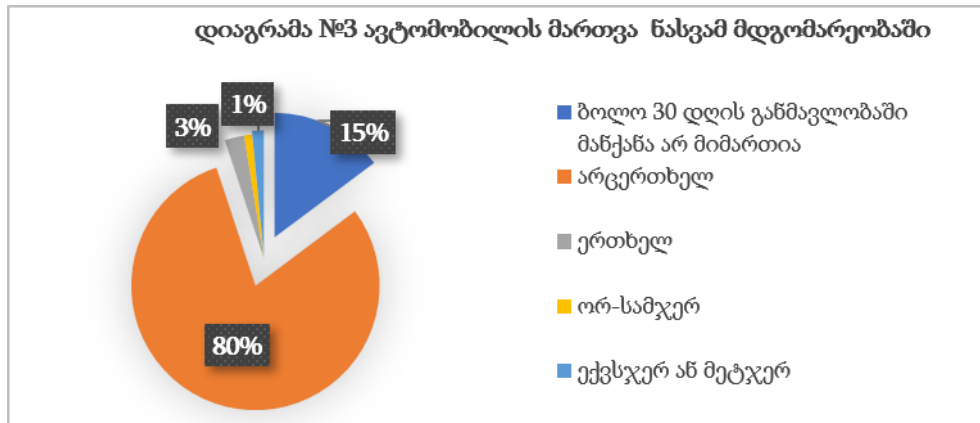
დასვენების პრაქტიკას, რაც ნამდვილად გადაჭრიდა დაღლილობის პრობლემის არსებობას (დიაგრამა №1).



სტუდენტების მიერ ავტომანქანის მართვისას დაღლილობის შემთხვევაში გამოყენებული მეთოდების სიხშირე ასახულია (დიაგრამა №2).



მძლოლი სტუდენტების 16% აღნიშნავს, რომ შემჩნეულია საგზაო დარღვევებში. მართვის მოწმობის მქონე სტუდენტებიდან 5% აღნიშნავს, რომ ერთხელ მაინც უტარებია მანქანა ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ (დიაგრამა №3).



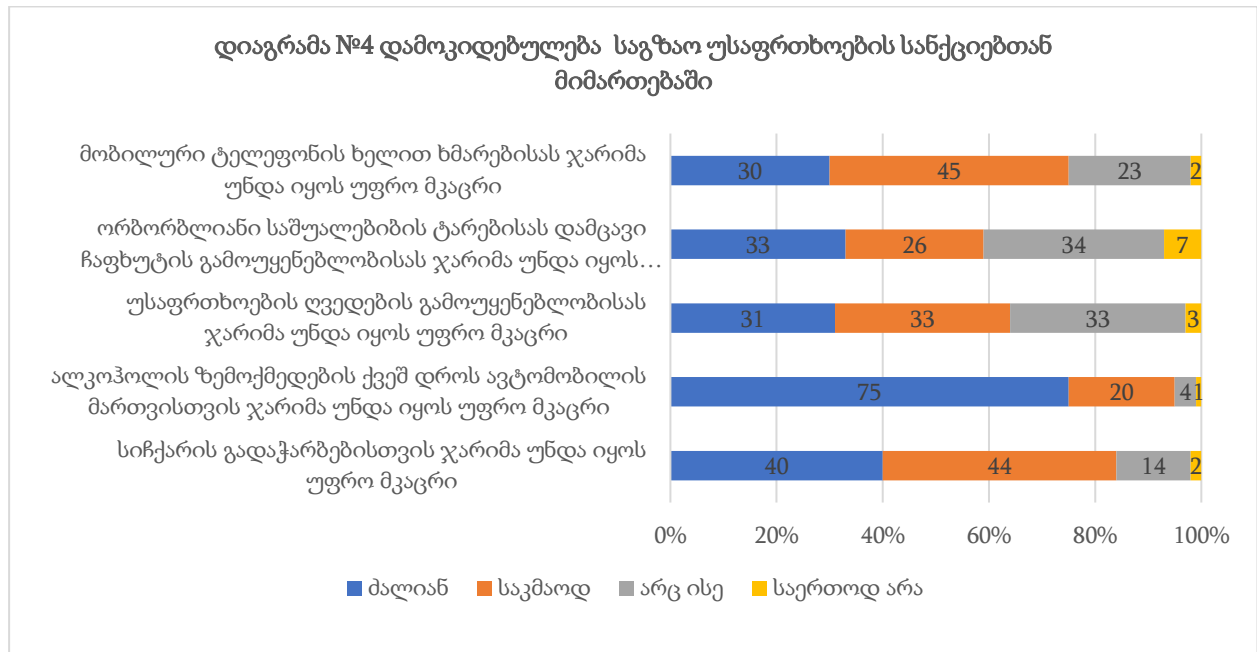
გამოკითხული მძლოლი სტუდენტების 44% აღნიშნავს, რომ ბოლო ერთი თვის განმავლობაში 1 ან 2 დღე მაინც გამოუყენებია მობილური ტელეფონი მართვისას, ხოლო 6% ამბობს, რომ ყოველდღე სარგებლობს მობილური ტელეფონით, რეკავს ან აგზავნის შეტყობინებას მაშინ, როდესაც მართავს ავტომობილს.

გამოკითხული რესპონდენტების 9% არ ემხრობა შემოთავაზებას, რომ დამონტაჟდეს მეტი ავტომატიზირებული კამერა წითელი შუქის დაუმორჩილებლობისას, ხოლო 10% არ ფიქრობს, რომ საჭიროა მეტი ავტომატიზირებული კამერის დაყენება კონკრეტულ ადგილებში სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევების აღმოსაფხვრელად.

გამოკითხული რესპონდენტების 19% არ ემხრობა უფრო მეტი 30 კმ/სთ-იანი შეზღუდვის შემოღებას მჭიდროდ დასახლებული ადგილებისთვის, ხოლო 32% - არ უერთდება მეტი საველოსიპედო ბილიკების შემოღების შემოთავაზებას. გამოკითხული სტუდენტების 15% აღნიშნავს, რომ არ ემხრობა ქალაქში მეტი ტროტუარების შექმნის იდეას, ხოლო 13% არ იწონებს მეტი მანქანის გზებისგან თავისუფალი ზონების გამოყოფას მჭიდროდ დასახლებულ ადგილებში.

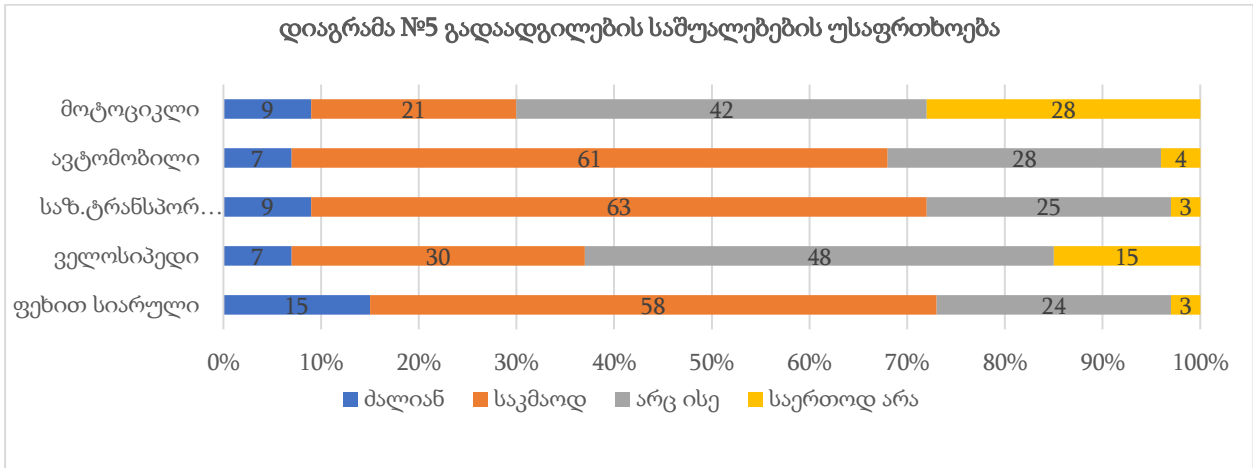
გამოკითხული სტუდენტების 25% ფიქრობს, რომ მობილური ტელეფონის მართვისას გამოყენების დროს ჯარიმა არ უნდა გამკაცრდეს, ხოლო სტუდენტის

42% ფიქრობს, რომ ორბორბლიანი საშუალებების ტარების დროს ჩაფხუტის გამოუყენებლობისას არ არის ჯარიმის გამკაცრება საჭირო (დიაგრამა №4).

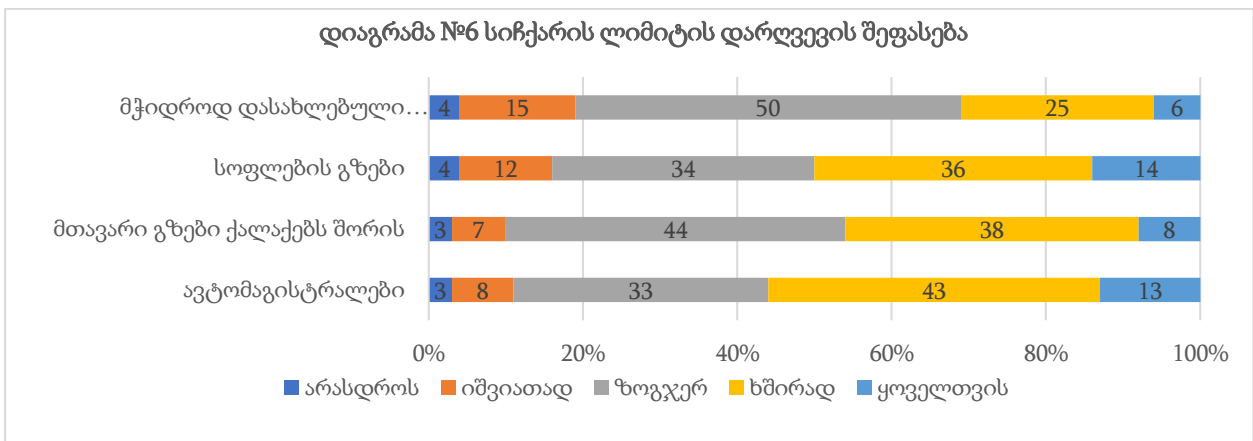


გამოკითხული სტუდენტების 36% არ ემხრობა დებულებას უსაფრთხოების ღვედის გამოუყენებლობის დროს ჯარიმის გამკაცრებასთან დაკავშირებით. სიჩქარის გადაჭარბების დროს ჯარიმის სიმკაცრის მიმართ უარყოფითი დამოკიდებულება აქვს გამოკითხული რესპონდენტების 15%-ს, ხოლო ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ ავტომობილის მართვის დროს ჯარიმის გამკაცრებას ეწინააღმდეგება სტუდენტების 5%.

გამოკითხული სტუდენტების 30%-ის აზრით მოტოციკლეტი წარმოადგენს უსაფრთხო გადასაადგილებელ საშუალებას, მსუბუქ ავტომობილს უსაფრთხოდ მიიჩნევს გამოკითხულთა 68%. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის უსაფრთხოებაში დარწმუნებულია სტუდენტთა დიდი უმრავლესობა (72%). ველოსიპედით გადაადგილებაში რისკს ვერ ხედავს სტუდენტების 37%, ხოლო ფეხით სიარულით ავარიისგან თავს დაზღვეულად გრძნობს გამოკითხულთა 73%, აქედან სტუდენტების 15% ფეხით სიარულს მიიჩნევს, როგორც ძალიან უსაფრთხო გადაადგილების საშუალებას (დიაგრამა №5).

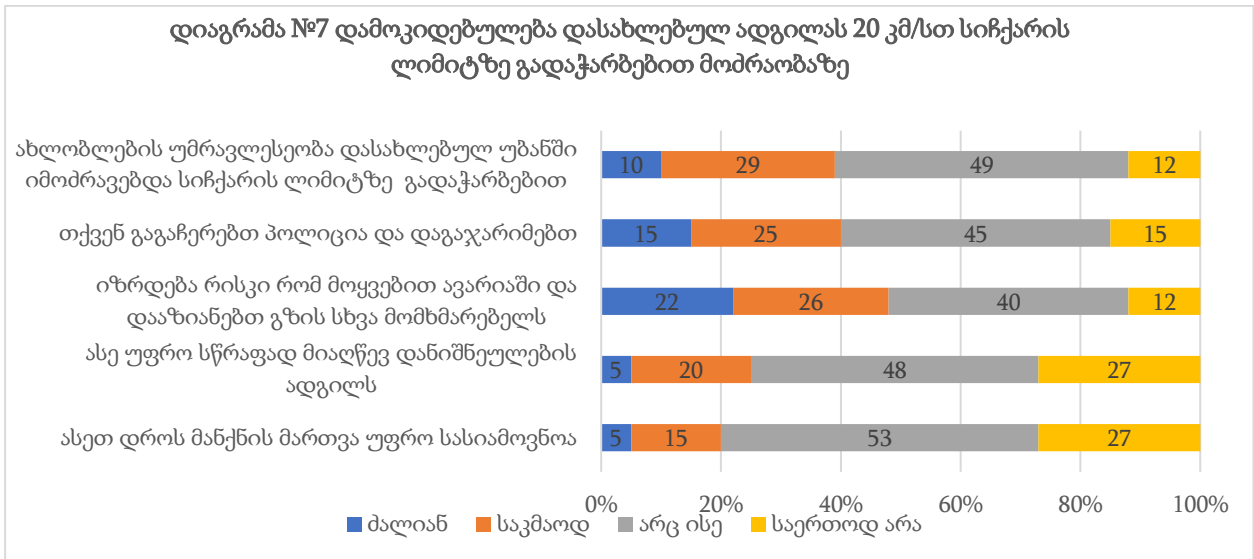


გამოკითხვის შედეგების მიხედვით რესპონდენტთა 65% მიიჩნევს, რომ მჭიდროდ დასახლებულ ადგილებში მძღოლები მხოლოდ ზოგჯერ ან იშვიათად არღვევენ სიჩქარის ლიმიტს. სტუდენტების 15% ფიქრობს, რომ სოფლის გზებზე მძღოლები არასდროს ან იშვიათად არღვევენ წესებს. რაც შეეხება ქალაქებს შორის მთავარ გზებზე სიჩქარის ლიმიტის დარღვევას, სტუდენტების 51% მიიჩნევს, რომ ეს ხდება მხოლოდ ზოგჯერ ან იშვიათად, ხოლო სტუდენტთა დიდი უმრავლესობა (89%) აღნიშნავს, რომ ავტომაგისტრალზე გადაადგილებისას მძღოლები სულ მცირე ზოგჯერ მაინც არღვევენ სიჩქარის ლიმიტს, აქედან 13% მიიჩნევს, რომ ეს ხდება ყოველთვის (დიაგრამა №6).

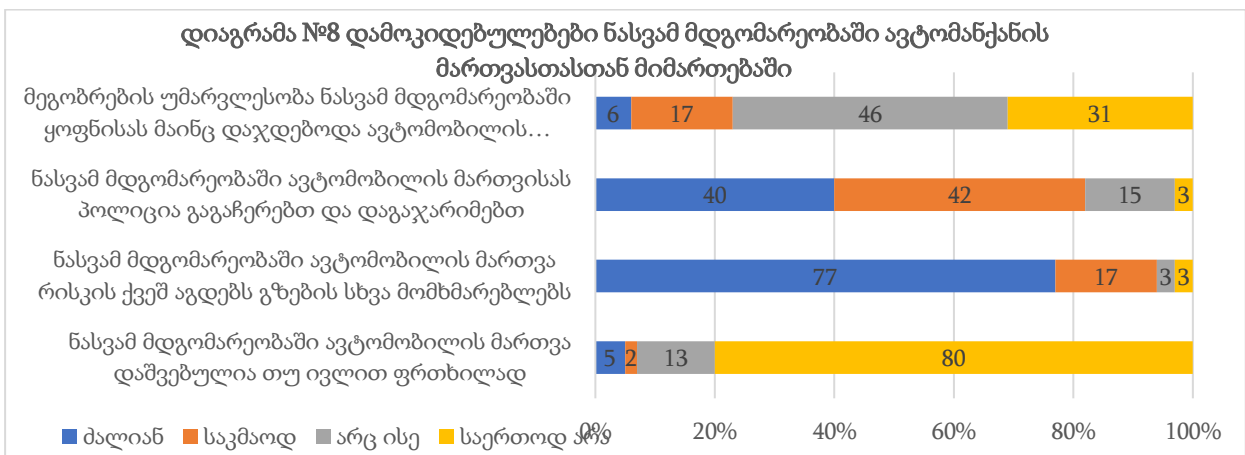


გამოკითხული სტუდენტების 39% აღნიშნავს, რომ მისი ახლობლების უმრავლესობა დაარღვევდა სიჩქარის ლიმიტს დასახლებულ ადგილებში, როდესაც ლიმიტი არის 20 კმ/სთ. გამოკითხულთა ნახევარზე მეტი (61%) არ ემხრობა დებულებას, რომ დასახლებულ ადგილას სიჩქარის ლიმიტის დარღვევისას შესაძლოა პოლიციამ გააჩეროს და დააჯარიმოს. სტუდენტების ნახევარი (51%) თვლის, რომ დასახლებულ ადგილას დაწესებული სიჩქარის ლიმიტის

გადაჭარბებისას არ იზრდება ავარიაში მოყოლისა და სხვა ადამიანების დაზიანების რისკი. გამოკითხული სტუდენტების 25% აღნიშნავს, რომ ასეთი მოძრაობისას დანიშნულების ადგილას მიღწევა გაცილებით უფრო სწრაფად შეიძლება, ხოლო 20% თვლის, რომ ლიმიტზე გადაჭარბებით მოძრაობისას მანქანის მართვა უფრო სასიამოვნოა (დიაგრამა №7).

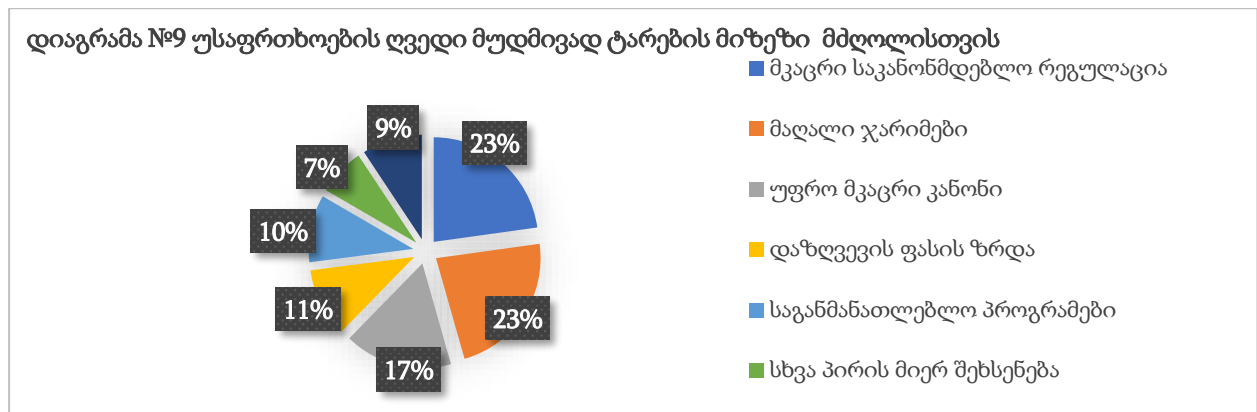


სტუდენტების 23% აღნიშნავს, რომ მათი მეგობრების უმრავლესობა ნასვამ მდგომარეობაში ყოფნის მიუხედავად მაინც დაჯდებოდა ავტომობილის სამართავად. სტუდენტების 18% არ თვლის, რომ ნასვამ მდგომარეობაში მანქანის მართვისას შესაძლებელია, რომ პოლიციამ გააჩეროს და დააჯარიმოს მძღოლი. რესპონდენტთა 6% თვლის, რომ ნასვამი მძღოლი საფრთხეს არ უქმნის გზების სხვა მომხმარებლებს, ხოლო 7% აღნიშნავს რომ ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ ავტომობილის მართვა გამართლებულია, თუ მძღოლი ივლის ფრთხილად (დიაგრამა №8).



გამოკითხვის შედეგად აღმოჩნდა, რომ უსაფრთხოების ღვედი წინა მგზავრის სავარძელში ჯდომისას, სტუდენტების 84%-ს ყოველთვის უკეთია, 12%-ს უმეტესწილად, ხოლო 4% არასდროს უკეთია უსაფრთხოების ღვედი.

გამოკითხვის შედეგებმა გამოავლინა, რომ სტუდენტების 23%-ს ღვედის გაკეთებას აიძულებდა მკაცრი საკანონმდებლო რეგულაცია და ამდენივეზე (23%) იმოქმედებდა მაღალი ჯარიმების არსებობა. სტუდენტების 17%-ზე იმოქმედებდა კანონის გამკაცრება უშუალოდ უსაფრთხოების ღვედის გამოყენებასთან დაკავშირებით, ხოლო 11%-ზე - დაზღვევის ფასის გაზრდა. წინა მგზავრის როლში ყოფნისას მაჩვენებლები ოდნავ მაღალია (26%) საკანონმდებლო რეგულაციების გამკაცრების შემთხვევაში, ხოლო უკანა მგზავრის როლში ყოფნისას არანაკლები ინტერესი ჩნდება საგანმანათლებლო პროგრამების (17%) მნიშვნელობის და სხვა ადამიანების მიერ შეხსენების (14%) თუ ავტომატური შემხსენებლის (11%) მიმართ (დიაგრამა №9).

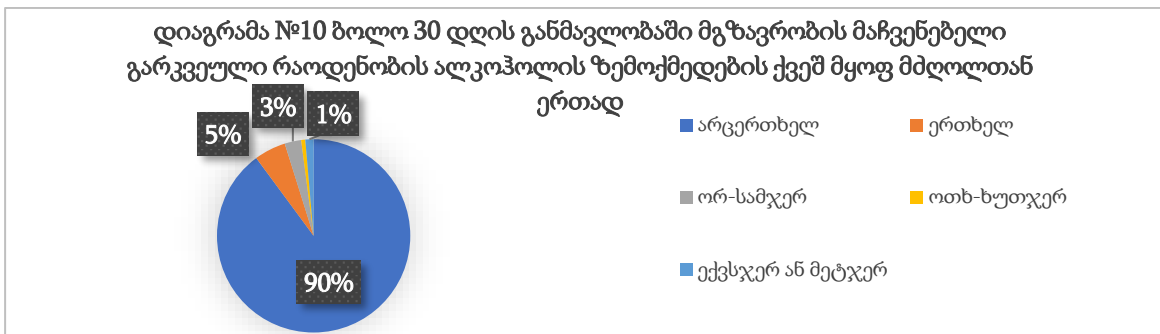


გამოკითხული სტუდენტი მძღოლების 26% აღნიშნავს, რომ მაგისტრალურ გზებზე გადაადგილებისას უფრო გაიკეთებდა უსაფრთხოების ღვედს. გამოკითხული სტუდენტი მძღოლების 21% აღნიშნავს, რომ ღვედს გაიკეთებდა ქალაქებს შორის გზებზე, 18-18% რაიონების და ქალაქის გზებზე, ხოლო ქალაქის გარეთ გზებზე ღვედს მოიხმარდა მხოლოდ 17%.

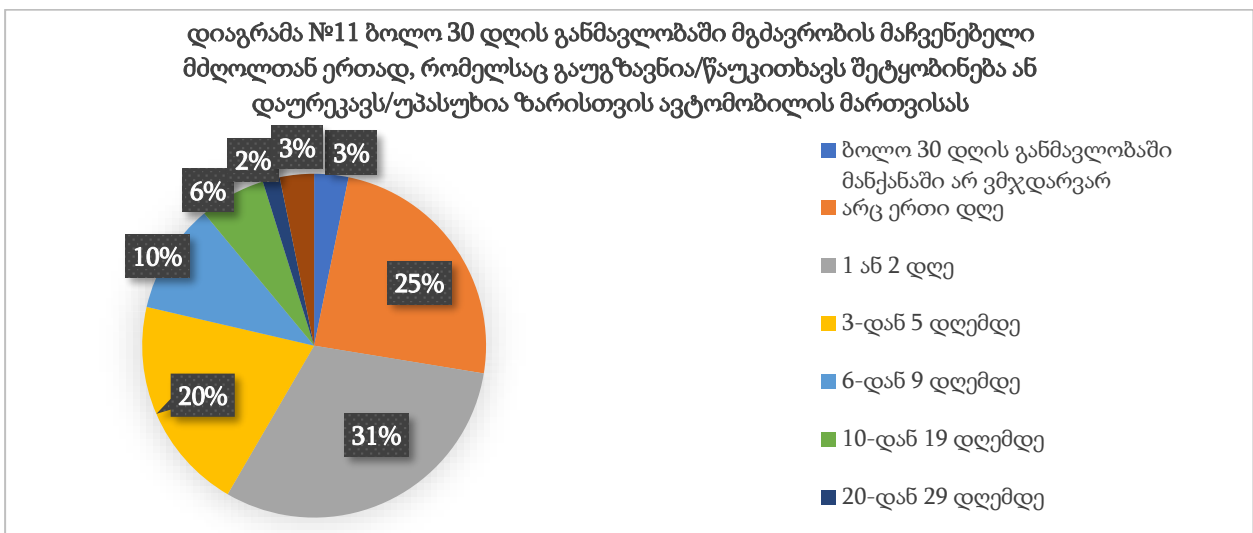
საინტერესო აღმოჩნდა პასუხები შეკითხვაზე „უსაფრთხოების ღვედის გამოყენება არაა საჭირო თუ...“. მძღოლი რესპონდენტების ყოველი 18% ფიქრობს, რომ ღვედის გაკეთება არაა საჭირო, თუ გეგმავს, დაგავიწყდათ ან არ გსიამოვნებთ მისი ტარება. მძღოლი რესპონდენტების 34% სტუდენტი ფიქრობს, რომ ღვედის გამოყენებლობისთვის გასამართლებელი საბუთია თუ ავტომობილს

არ აქვს ღვედი. წინა მგზავრების 15% ფიქრობს, რომ ღვედს არ იკეთებს, თუ გასავლელი მანძილი პატარაა. თითქმის იგივე რაოდენობა (12%) ფიქრობს, რომ ღვედი არაა საჭირო, თუ მგზავრს ემინია რომ ავარიის შემთხვევაში ღვედის გამო ვერ დააღწევს მანქანას თავს. რაც შეეხება უკანა მგზავრებს, მათ შემთხვევაში ყველა მიზეზი თითქმის თანაბრად დომინირებს პასუხებში.

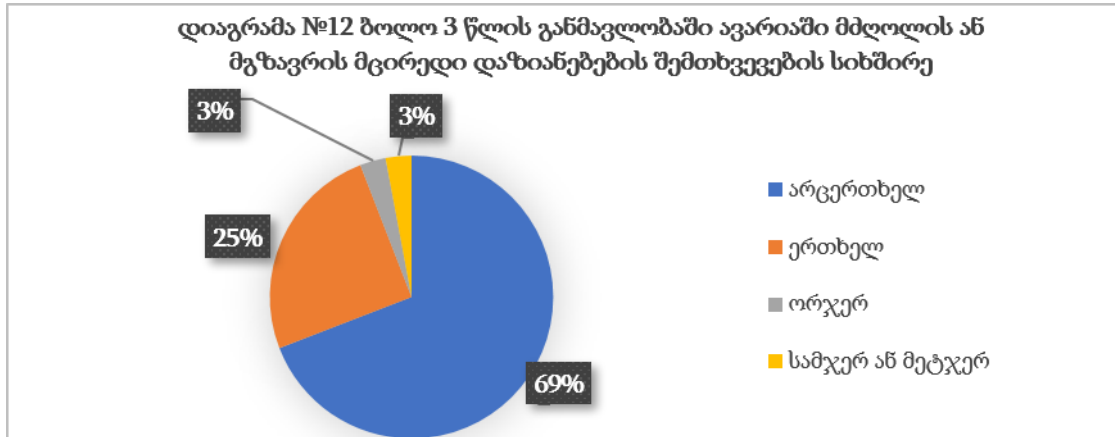
გამოკითხული სტუდენტებიდან ყოველი მე-10 აღნიშნავს, რომ ბოლო ერთი თვის განმავლობაში ერთხელ მაინც უმგზავრია ისეთ მძღოლთან ერთად, რომელიც გარკვეული ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ იყო. აქედან 3% ამბობს, რომ ეს მოხდა ორ-სამჯერ, ხოლო 2% ასეთ მდგომარეობაში აღმოჩნდა 6-ჯერ ან მეტჯერ (დიაგრამა №10).



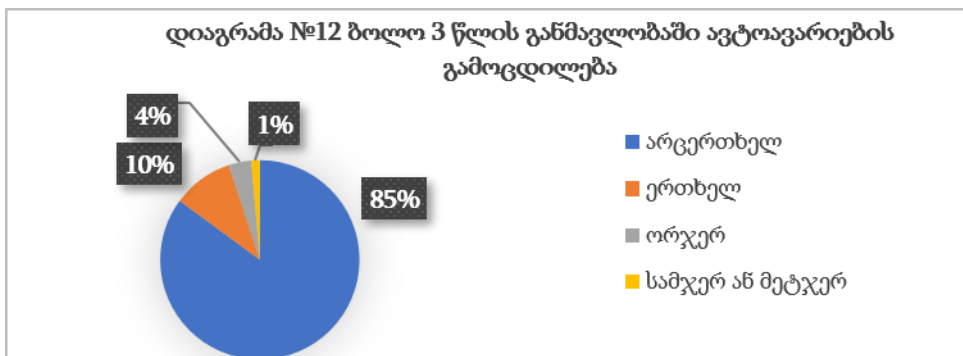
გამოკითხული რესპონდენტების უმრავლესობა (72%) აღნიშნავს, რომ ბოლო ერთი თვის განმავლობაში 1 ან 2 დღე მაინც აღმოჩენილა ისეთ სიტუაციაში, როდესაც ავტომობილის მართვისას მძღოლი იყენებდა მობილურ ტელეფონს ზარისთვის ან შეტყობინებისთვის. აქედან ყოველი მე-10 6-დან 9 დღემდე მოხვდა ასეთ სიტუაციაში, ხოლო 3% - უკლებლივ ყოველ დღე ბოლო 30 დღის განმავლობაში (დიაგრამა №11).



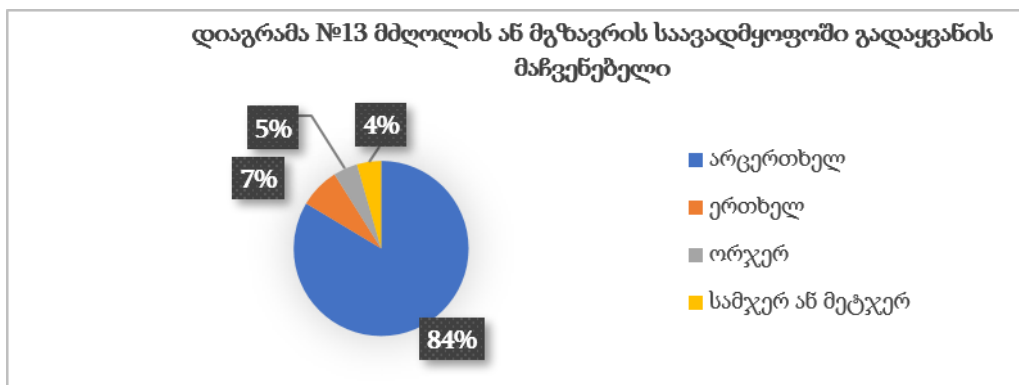
გამოკითხული რესპონდენტების 15% სტუდენტი აღნიშნავს, რომ ბოლო სამი წლის განმავლობაში ერთხელ მაინც მოხვედრილა ავარიაში, აქედან 4% ავარიაში მოხვდა ორჯერ, ხოლო 1% - სამჯერ ან მეტჯერ (დიაგრამა №12). მათგან ყოველ მეათეს არ ეკეთა ავტოავარიის დროს ღვედი.



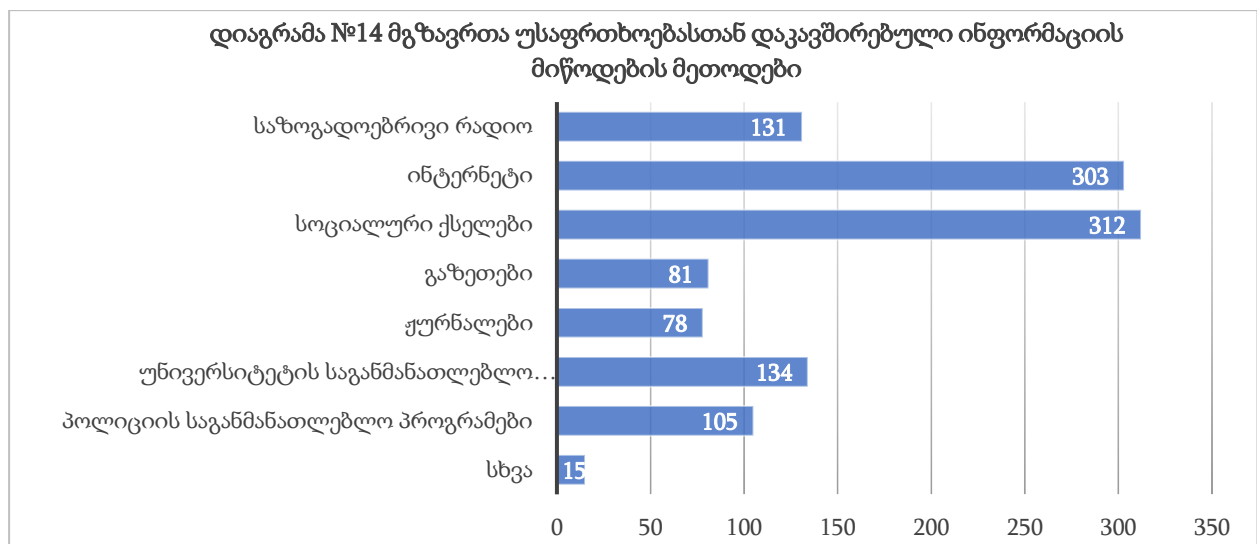
ავტოავარიაში მოხვედრილი სტუდენტების 31% აღნიშნა, რომ ავტოავარიის შემთხვევის დროს მძღოლს ან მგზავრს აღმოაჩნდა მცირედი დაზიანება, აქედან 3% აღნიშნავს, რომ ეს მოხდა სამჯერ ან მეტჯერ (დიაგრამა №12).



გამოკითხული სტუდენტების ყოველი მე-ნ აღნიშნავს, რომ ავტოსაგზაო ავარიის გადატანის შემდეგ მძღოლს ან მგზავრს დასჭირდა საავადმყოფოში გადაყვანა, აქედან 4% შემთხვევაში სამჯერ ან მეტჯერ (დიაგრამა №13).



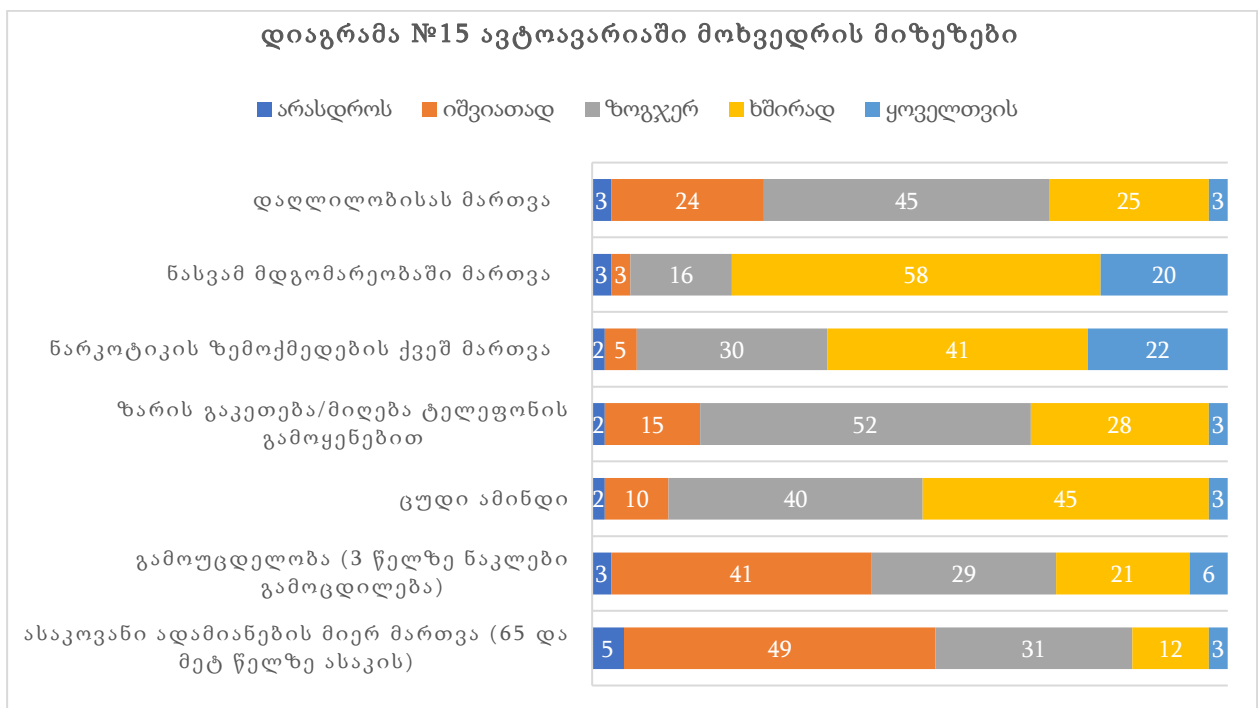
გამოკითხული სტუდენტების უმრავლესობამ საგზაო უსაფრთხოების საკითხებთან დაკავშირებით ინფორმაციის გავრცელებისა და ცოდნის ამაღლების საშუალებად დაასახელა სოციალური ქსელები (72%), ინტერნეტი (70%), საზოგადოებრივი რადიო (30%), უნივერსიტეტის საგანმანათლებლო პროგრამები (30%), ხოლო გამოკითხული სტუდენტების თითქმის მეოთხედმა (18-24%) უპირატესობა მიანიჭა გაზეთებს, ჟურნალებს და პოლიციის დეპარტამენტების მიერ შემოთავაზებულ პროგრამებს. ამავდროულად, პასუხებში დაფიქსირდა დიდი მხარდაჭერა სკოლებში საგზაო უსაფრთხოების საკითხებში განათლებაზე, ბანერების, სატელეფონო შეტყობინებების და ტელევიზიის აქტიურ გამოყენებაზე, ასევე სტუდენტების ნაწილმა გამოთქვა მოსაზრება, რომ გამართლებულია ყველა შესაძლო წყაროს გამოყენება (დიაგრამა №14).



გამოკითხული სტუდენტების 24% აღნიშნავს, რომ დადლილობისას ავტომობილის მართვა იშვიათად შეიძლება გახდეს ავტოავარიის მიზეზი, ხოლო 3% მიიჩნევს, რომ ის არასდროსაა ავტოავარიის მიზეზი. სტუდენტების 22%-ის აზრით ნასვამ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვა ავარიის მიზეზი შეიძლება გახდეს ზოგჯერ, იშვიათად ან არასდროს, აქედან 3% ფიქრობს, რომ არასდროს არის ავტოავარიის მიზეზი. ნარკოტიკის ზემოქმედების ქვეშ ყოფნა სტუდენტების 30%-ის აზრით ავარიის მიზეზი ხდება მხოლოდ ზოგ შემთხვევაში. მობილური ტელეფონის გამოყენებისას ავარია სტუდენტების ნახევარის (52%) აზრით გამოწვეული შეიძლება იყოს მხოლოდ ზოგიერთ შემთხვევაში. ხოლო სტუდენტის

17%-ის აზრით ტელეფონის გამოყენება ავარიის მიზეზი ხდება იშვიათად ან არასდროს.

გამოკითხული სტუდენტების 40%-ის აზრით ცუდი ამინდი ავარიის მიზეზთა შორის შეიძლება აღმოჩნდეს მხოლოდ ზოგჯერ. სტუდენტების 41%-სთვის ავტომობილის მართვის 3 წელზე ნაკლები გამოცდილება ავარიასთან იშვიათად ასოცირდება. ასაკოვანი ადამიანების მიერ ავტომობილის მართვა მიზეზთა სიაში სტუდენტთა ნახევრისთვის (49%) ხვდება იშვიათად, ხოლო 5%-სთვის ის ავარიის მიზეზს არასდროს წარმოადგენს (დიაგრამა №15).



ზოგიერთი ქვეყნის წარმატება, სიკვდილიანობისა და ტრავმების შემცირების თვალსაზრისით, ნათლად ასახავს რომ ძლიერი პოლიტიკური ვალდებულება და საკითხისადმი კომპლექსური მიდგომა ინვესტირებული რესურსების სანაცვლოდ უზრუნველყოფს მნიშვნელოვანი სარგებელის მოტანას ჯანდაცვის სფეროში. ნათელია, რომ არსებული გამოცდილებებისა და ინოვაციური მიდგომების დანერგვა, შესაბამისი ადაპტაციური ცვლილებების გათვალისწინებით, შესაძლებელია სხვადასხვა რეგიონში (10,11).

ავარიებით გამოწვეული ტრავმებისა და სიკვდილიანობის მაჩვენებლების შემცირებისთვის მნიშვნელოვანია საგზაო უსაფრთხოების საკითხებზე ზრუნვა. მაჩვენებლების გაუმჯობესება და თავიდანაცილებადი ავარიების მინიმუმამდე

დაყვანა ყველა ქვეყნის პრიორიტეტული საკითხების სიაში უნდა იყოს. იმ ქვეყნებისთვის კი, რომელთაც არ აქვთ ასეთ საკითხებზე მუშაობის გამოცდილება, ძალიან დიდ დახმარებას წარმოადგენს წარმატებული ქვეყნების პრაქტიკის გაზიარება და საკუთარ ქვეყანაზე ადაპტირება.

დასკვნა

კვლევის შედეგების ანალიზი გვიჩვენებს, რომ სტუდენტები საქართველოში არასათანადოდ აფასებენ ავტოავარიებთან დაკავშირებულ რისკებს და საკმარისი სიმძაფრით ვერ აღიქვამენ სხვადასხვა რისკის ქცევას.

გადაღლილ მდგომარეობაში ავტომობილის მართვა ავტოავარიის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მიზეზს წარმოადგენს, თუმცა გამოკითხული სტუდენტების თითქმის მესამედის აზრით იგი იშვიათად ან არასდროს ხდება ავარიის მიზეზი. მძლოლი სტუდენტების დიდი უმრავლესობა კი დაღლილობის დასაძლევად ხშირად მიმართავს ისეთ ხერხებს, რომლებიც მხოლოდ დროებით და უმეტესად უშედეგოდ შეიძლება იყოს გამოფხიზლების საშუალება. მძლოლი სტუდენტების დაახლოებით მეოთხედი მართვის დროს დაღლილობის დასაძლევად მიმართავს ტელეფონზე საუბარს.

მძლოლი სტუდენტის 16% შემჩნეულია საგზაო დარღვევებში, ხოლო ბოლო სამი წლის განმავლობაში მათგან 12% ერთხელ მაინც დაჯარიმებულა სიჩქარის ლიმიტის გადაჭარბების გამო.

სტუდენტები არ არიან სათანადოდ ინფორმირებულნი და ვერ აღიქვამენ საგზაო უსაფრთხოების წესების მნიშვნელობას. გამოკითხული სტუდენტების მეხუთედი არ ემხრობა უფრო მეტი 30 კმ/სთ-იანი შეზღუდვის შემოღებას, ხოლო 13% არ იწონებს მეტი მანქანის გზებისაგან თავისუფალი ზონების გამოყოფას მჭიდროდ დასახლებული ადგილებისთვის.

კვლევამ აჩვენა, რომ ახალგაზრდები გარკვეულწილად არ ემხრობიან ჯარიმის გამკაცრების იდეას. სტუდენტები ვერ აღიქვამენ თუ რამხელა რისკის მატარებელი შეიძლება იყოს კონკრეტული გადასაადგილებელი საშუალების გამოყენება. სტუდენტები არასწორად აღიქვამენ საგზაო უსაფრთხოების მხრივ ქვეყანაში არსებულ რეალობას. მათგან 65%-ის აზრით მჭიდროდ დასახლებულ ადგილებში

მძლოლები სიჩქარის ლიმიტს არღვევენ მხოლოდ ზოგჯერ ან იშვიათად, ხოლო ქალაქებს შორის მთავარ გზებთან დაკავშირებით იგივეს ფიქრობს გამოკითხული სტუდენტების ნახევარი.

სტუდენტები სათანადო სიმწვავით ვერ აანალიზებენ ამა თუ იმ რისკის ქცევის სავარაუდო შედეგებს. სტუდენტების ნახევარი თვლის, რომ დასახლებულ ადგილას დაწესებული სიჩქარის ლიმიტის გადაჭარბებისას არ იზრდება ავარიაში მოყოლისა და სხვა ადამიანების დაზიანების რისკი. სტუდენტების მეოთხედმა აღნიშნა, რომ მათი მეგობრების უმრავლესობა ნასვამ მდგომარეობაში ყოფნის მიუხედავად მაინც დაჯდებოდა ავტომობილის სამართავად.

კვლევის შედეგების თანახმად სტუდენტები შესაბამისი სიმძაფრით ვერ აფასებენ ავარიის გამომწვევ სხვადასხვა მიზეზს. გამოკითხულთა ნახევარის აზრით 65 წელს გადაცილებული ადამიანის მიერ ავტომობილის მართვა იშვიათად ან არასდროს არის ავარიის მიზეზი. არ აღიქმება ავარიის რისკად არც გამოუცდელიობა.

გამოკითხული სტუდენტებიდან ყოველი მე-5 ერთხელ მაინც მოხვედრილა ავტოავარიაში, მათგან 75% ბოლო სამი წლის განმავლობაში, მაგრამ, მიუხედავად ამისა, ისინი მაინც არ არიან სათანადო მზადყოფნით განწყობილნი უსაფრთხოების ნორმების დაცვის მიმართ.

რეკომენდაციები

კვლევის შედეგებიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ახალგაზრდების ინფორმირებულობის დონის გაზრდა. მიზანშეწონილია ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების წესების შესწავლა დაიწყოს რაც შეიძლება მცირე ასაკიდან, რათა მცირე ასაკიდან იყოს გააზრებული უსაფრთხოების ზომების მნიშვნელობა. ბაღის ასაკის ბავშვებისთვის ასეთი ტიპის გაკვეთილები შესაძლებელია საგანმანათლებლოსთან ერთად გასართობი სახითაც დაიგეგმოს.

აუცილებელია საგზაო უსაფრთხოების წესების შესწავლა დაინერგოს ყველა საშუალო სკოლაში, რადგან მოზარდებს შეეძლება თუკეთ გაიაზრონ მისი მნიშვნელობა და მანქანის მართვისთვის დაშვებულ ასაკში შევიდნენ უკვე არსებული გარკვეული ინფორმაციით.

მნიშვნელოვანია სწორად იქნას დაგეგმილი მართვის მოწმობის მოსაპოვებელი გამოცდები, რადგან გამოუცდელი მძღოლები წარმოადგენენ ერთ-ერთ დიდ რისკს ავარიის თვალსაზრისით. შესაბამისად აუცილებელია, რომ ახალბედა მძღოლები, მართვის მოწმობის მოპოვების შემდეგ, მაქსიმალურად მომზადებულები ჩაებან ქალაქის მოძრაობაში.

საგზაო უსაფრთხოების წესების დაცვაში მნიშვნელოვან ასპექტს წარმოადგენს ქვეყანაში შესაბამისი რეგულაციების არსებობა და კანონის აღსრულების სიმკაცრე. მიზანშეწონილია სამართლებრივი რეგულაციების გადახედვა, დახვეწა და გაუმჯობესება. ასევე, მნიშვნელოვანია სხვადასხვა დარღვევებისთვის ჯარიმების გამკაცრებაც.

საგზაო უსაფრთხოების საკითხებში საზოგადოების ინფორმირებისთვის სასარგებლოა სოციალური მედიის და ინტერნეტის გამოყენება, ასევე საგანმანათლებლო პროგრამების შემუშავება და დანერგვა.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. World Health Organisation. 2017. Save lives: a road safety technical package.
2. European Commission. 2016. ROAD SAFETY IN THE EUROPEAN UNION Trends, statistics and main challenges.
3. Chang, D. 2008. National pedestrian crash report.
4. Kim, J. S. 2014. A review of the traffic safety culture in Europe to improve pedestrian safety in the US: Lessons from France and Sweden.
5. Siddiqui, N., Chu, X., & Guttenplan, M. Crossing locations, light conditions, and pedestrian injury severity. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. 2006,1982:141-149.
6. Öström, M., & Eriksson, A. Pedestrian fatalities and alcohol. Accident Analysis & Prevention, 2001, 33(2):173-180.
7. European Commission. 2010. Europe 2020: a strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Working paper {COM (2010) 2020}.
8. EC–European Commission. 2010. Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020. Communication from the Commission to the

European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM,2010: 389.

9. International Union for Health Promotion and Education (IUHPE). 2010. Youth and Road Safety Action Kit.
10. Racioppi F., L. E. Preventing Road Traffic Injury: A Public Health Perspective for Europe. 2004.
11. Shoukrallah, R. Road safety in five leading countries. Journal of the Australasian College of Road Safety. 2008;19:1.

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