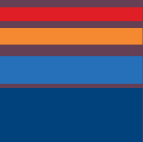




საგზაო გარემოს გაუმჯობესება შემ პირებისთვის, მოხუცებისა და ბავშვებისთვის



**DRIVE
DEMOCRACY**

თბილისის
რეგიონული განვითარების
გზამკვლევი

2021

წინამდებარე დოკუმენტი - რეგიონული განვითარების გზამკვლევი, არის მოქალაქეთა ხედვის დოკუმენტი, რომელიც მომზადებულია პროექტის **“რეგიონების უზრუნველყოფა ინფორმაციით და ამომრჩეველთა გაძლიერება დემოკრატიისთვის”** მონაწილეთა მიერ.

პროექტი ხორციელდება აღმოსავლეთ ევროპის ცენტრი მრავალპარტიული დემოკრატიისთვის (EECMD) მიერ, USAID-ის ფინანსური მხარდაჭერით და ეკონომიკური პოლიტიკის კვლევის ცენტრთან (EPRC) თანამშრომლობით, და მიზნად ისახავს ამომრჩეველების იმდაგვარად გაძლიერებას, რომ წარმატებით მოითხოვონ მათთვის მნიშვნელოვან საკითხებზე ფოკუსირებული პოლიტიკური თუ საარჩევნო პროგრამები და ისეთი პოლიტიკის განხორციელება ქვეყანაში, რომელიც მეტად პასუხობს საქართველოს მოქალაქეების რეალურ საჭიროებებს. პროექტი საქართველოს ხუთ რეგიონში: თბილისში, კახეთში, შიდა ქართლში, იმერეთსა და აჭარაში ხორციელდება.

ავტორთა ჯგუფი:

ლიზი ბუკია, ლიკა მერაბიშვილი, მარიამ ჯაფარიძე, ნინო ლომიძე, სოფო ღლონტი, სოფო საათაშვილი, სოფიო გოგიტაძე.

დოკუმენტის მომზადება შესაძლებელი გახდა ამერიკელი ხალხის გულუხვი დახმარების წყალობით, რომელიც აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) მეშვეობით იქნა გაწეული. დოკუმენტის შინაარსზე პასუხისმგებელია ავტორთა ჯგუფი და არ შეიძლება განხილულ იქნას როგორც აღმოსავლეთ ევროპის ცენტრის მრავალპარტიული დემოკრატიისთვის (EECMD), ეკონომიკური პოლიტიკის კვლევის ცენტრის (EPRC) და ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს ოფიციალური პოზიცია ან თვალსაზრისი.

სარჩევი

შესავალი	4
ტერმინების განმარტება	6
მიზანი და ამოცანები	6
სამიზნე ჯგუფები	7
კვლევის მეთოდოლოგია	7
სამართლებრივი ბაზის მიმოხილვა	8
არსებული ვითარების ანალიზი	11
გამოკვეთილი პრობლემები	11
რაოდენობრივი კვლევა	14
საველე კვლევა	16
გამოკვეთილი საჭიროებები	17
პარტიების პროგრამები	18
მერიის ბიუჯეტი და პროგრამები	19
საერთაშორისო გამოცდილება	19
რეკომენდაციები	21
შეფასების კრიტერიუმები და ინდიკატორები	23
გამოყენებული ლიტერატურა	24

შესავალი

თბილისში ფეხით მოსიარულეთათვის გადაადგილება არც ისე კომფორტულია. ეს განსაკუთრებით ეხებათ შშმ პირებს, ბავშვებსა და მოხუცებს, რადგან მათი ინდივიდუალური საჭიროებები არ არის გათვალისწინებული. მათთვის შესაბამისი ადაპტირებული გარემოს შექმნა დღემდე დიდ პრობლემად რჩება და ასეთი კატეგორიის პირთა გადაადგილებისას საგზაო რისკი საკმაოდ იმატებს. ინფრასტრუქტურით უზრუნველყოფა და ხელმისაწვდომი პირობების შექმნა ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ნაბიჯია შშმ პირთა თანაბარი შესაძლებლობებისა და მათი ღირსეული ცხოვრების უზრუნველსაყოფად. აღნიშნული მიზნის მიღწევა ერთ-ერთი მთავარი წინაპირობაა შშმ პირთა სოციალური ჩართულობისთვის, ეკონომიკური გაძლიერებისა და საზოგადოებრივი ცხოვრებისთვის.

გარემოზე ხელმისაწვდომობა ადამიანის ფუნდამენტური უფლებაა, რომელიც გაეროს შშმ პირთა უფლებების კონვენციითაა აღიარებული.¹ გაეროს მდგრადი განვითარების მიზნების მიხედვით, მთავრობებს აკისრიათ ვალდებულება ისეთი ჯგუფების წინაშე, რომლებსაც ფიზიკურად დამოუკიდებლად გადაადგილება არ შეუძლიათ და/ან დახმარება სჭირდებათ.² ამასთან, საქართველო, ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის მიზნით, ვალდებულია უზრუნველყოს შესაბამისი საგზაო ინფრასტრუქტურა.³

საქართველოს ორგანული კანონის – „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსის“ თანახმად, სწორედ თვითმმართველობების ექსკლუზიური უფლებაა შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირებისთვის, ბავშვებისა და მოხუცებისთვის სათანადო საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარება.⁴ განეული სამუშაოს მიუხედავად, დღემდე გამოწვევაა კანონის სრულფასოვნად აღსრულება ამ კატეგორიის მოქალაქეთათვის ადაპტირებული და კომფორტული გარემოს უზრუნველსაყოფად.

1 „შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა უფლებების კონვენცია“ 2014; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2334289?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

2 EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", Commission Staff Working Document, European Commission 2019; https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

3 EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards "Vision Zero", Commission Staff Working Document, European Commission 2019; https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

4 საქართველოს ორგანული კანონი „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“ 2014, მუხლი 16; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2244429?publication=55>) (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

ქალაქის განვითარების მთავარი დოკუმენტის – დედაქალაქის მიწათ-სარგებლობის გენერალური გეგმის მიხედვით, სატრანსპორტო სისტემის განვითარებისთვის განსაზღვრული პრიორიტეტებია: საქვეითო კავშირების გამართვა-ოპტიმიზაცია, უსაფრთხოებისა და ინკლუზიურობის პრინციპების დაცვა, მოსახერხებელი და უსაფრთხო საფეხმავლო კავშირების მოწყობა.⁵ გენგეგმის იერარქიული სისტემით ქვეითზე მორგებული გარემოს შექმნა უპირატესი საკითხია.⁶ თუმცა, პრობლემა პრობლემად რჩება და საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან დაკავშირებული დღევანდელი მდგომარეობა ძირითადად ვერ პასუხობს გენგეგმით გათვალისწინებულ პრიორიტეტებს. ეს იმას ნიშნავს, რომ ამ მიმართულებით კიდევ ბევრი რამ არის გასაკეთებელი.

ყოველივე ამას ემატება ისიც, რომ პოლიტიკური პარტიების საარჩევნო პროგრამებში საგზაო ადაპტაციასა და მასთან დაკავშირებული პრობლემების გადაჭრას სათანადო ყურადღება არ ექცევა.

საქსტატის 2015 წლის მონაცემებით, თბილისში 28 172 შშმ პირია რეგისტრირებული, რაც დედაქალაქის მოსახლეობის დაახლოებით 2,5%-ია.⁷ 2014 წლის აღწერის მიხედვით კი, ქ. თბილისში ბავშვების წილი მთელ მოსახლეობაში 19,1%-ია, ხოლო მოხუცებისა – 12%.⁸ მწირი სტატისტიკური მონაცემი არსებობს შშმ პირთა კონკრეტული საგზაო რისკების გავლენის შესახებ. კიდევ უფრო ცოტა რამ არის ცნობილი ხანდაზმულებისა და ბავშვებისთვის საგზაო უსაფრთხოების მხრივ არსებული გამოწვევების შესახებ.

⁵ დედაქალაქის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, თავი II, მუხლი 13, მე-3 ქვეპუნქტი; <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4508064?publication=0>, ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.

⁶ იქვე, მე-9 ქვეპუნქტი.

⁷ შშმ პირთა სტატისტიკა საქართველოში (2015), ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი (IDFI) 2015; <https://idfi.ge/ge/statistics-of-persons-with-disabilities> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

⁸ საქართველოს 2014 წლის მოსახლეობის საყოველთაო აღწერის ძირითადი შედეგები, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური 2018, გვ. 12; <https://www.geostat.ge/media/20679/2014-wlis-aRweris-ZiriTadi-Sedegebi.pdf> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

თარმინების განმარტება

შშმ პირები: ფიზიკური, ფსიქიკური, ინტელექტუალური ან სენსორული დარღვევის მქონე პირები, რომლებსაც აქვთ შესაძლებლობათა შეზღუდვა. აღნიშნული გამოიხატება პიროვნული განვითარებისა და თვითრეალიზების სხვებთან თანაბარი შესაძლებლობის არქონაში, რაც განპირობებულია ფიზიკური გარემოს, საზოგადოების დამოკიდებულებისა და სხვა ფაქტორების ერთობლიობით.⁹

ბავშვები: 0-14 წლის ასაკის მოსახლეობა

მოხუცები: 65 წლის და უფროსი ასაკის მოსახლეობა

მისაწვდომი გარემო – ფიზიკური, ინსტიტუციური და სოციალური პირობების ერთობლიობა, რომელიც შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირს, მოხუცსა და ბავშვს აძლევს თანაბარ შესაძლებლობას, ისარგებლოს ყველანაირი საზოგადოებრივი სიკეთით მობილობის კუთხით.

მიზანი და ამოცანები

პოლიტიკის დოკუმენტის მიზანია, ხელი შეუწყოს ქალაქ თბილისში შშმ პირთა, მოხუცთა და ბავშვთა საჭიროებებზე მორგებული ადაპტირებული და ხელმისაწვდომი გარემოს შექმნას მობილობის ხარისხის გასაუმჯობესებლად.

აღნიშნული მიზნის მისაღწევად დოკუმენტის ამოცანებია:

- ხელი შეუწყოს შშმ პირთა, მოხუცთა და ბავშვთა საჭიროებებზე ორიენტირებული საგზაო ინფრასტრუქტურის (ინკლუზიური ინფრასტრუქტურა, სატრანსპორტო ბარიერები, პანდუსები, ტროტუარები, ე.წ. ზებრა-გადასასვლელები, გადასასვლელები და სხვ.) გაუმჯობესებას;
- ხელი შეუწყოს გადანაცვლების მიმღებ მოხელეებს, შეიმუშაონ პოლიტიკის დოკუმენტი, ჩამოაყალიბონ კონკრეტული ხედვა და გეგმა შშმ პირების, მოხუცებისა და ბავშვებისთვის ქალაქის ადაპტირების შესახებ;
- მხარი დაუჭიროს ქალაქის საგზაო გარემოს ადაპტირების კონკრეტული გეგმის ასახვას პოლიტიკური პარტიების დღის წესრიგში.

⁹ საქართველოს კანონი „შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების შესახებ“ 2020; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4923984?publication=1> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

სამიზნე ჯგუფები

შშმ პირები, ბავშვები, მოხუცები

აღნიშნულ სამიზნე ჯგუფებზე ზრუნვა და ქალაქში მათთვის შესაბამისი გარემო პირობების შექმნა თვითმმართველობის ექსკლუზიური უფლებაა. ამ ჯგუფების მოწყვლადობის გათვალისწინებით, მათთვის საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება და მათი შეუფერხებლად გადაადგილება სრულფასოვანი ცხოვრების ერთ-ერთი წინაპირობაა.

კვლევის მეთოდოლოგია

კვლევა მიმდინარეობდა შერეული მეთოდოლოგიით – მოიცავს როგორც რაოდენობრივ, ისე თვისებრივ მონაცემებს. საკვლევი საკითხის შესასწავლად გამოყენებულია შემდეგი მეთოდები:



სამაგიდო კვლევა



რაოდენობრივი კვლევა



თვისებრივი კვლევა



საველე კვლევა

სამაგიდო კვლევა ეფუძნება აღნიშნულ საკითხზე მომუშავე ორგანიზაციების კვლევებსა და ანგარიშებს. გარდა ამისა, ვითარების მიმოხილვისთვის შესწავლილია საკანონმდებლო ბაზა და სამართლებრივი ნორმები.

რაოდენობრივი კვლევა ჩატარდა სოციალურ ქსელში ონლაინგამოკითხვის საშუალებით. კვლევისთვის მომზადდა შესაბამისი კითხვარი, რომლის მიზანი იყო მოსახლეობის განწყობების დადგენა თბილისში საგზაო გარემოს ადაპტაციასთან დაკავშირებით. გამოკითხვაში მონაწილეობდა 66 მოქალაქე.

თვისებრივი კვლევა. შშმ პირებისთვის, მოხუცებისა და ბავშვებისთვის საგზაო ადაპტაციასთან დაკავშირებული საკითხები შესწავლილია სიღრმისეული ინტერვიუს ინსტრუმენტის გამოყენებით. გასაუბრებები ჩატარდა როგორც

სამიზნე ჯგუფებთან, ისე არასამთავრობო და საერთაშორისო ორგანიზაციების წარმომადგენლებთან, დარგის ექსპერტებთან. მერიიდან და საკრებულოდან ინფორმაცია მიღებულია საჯარო ინფორმაციის გამოთხოვის საფუძველზე.

საველე კვლევა. კვლევის ავტორები აკვირდებოდნენ დედაქალაქის ქუჩებში გადაადგილებისას წარმოქმნილ დაბრკოლებებს.

სამართლებრივი ბაზის მიმოხილვა

პოლიტიკის დოკუმენტზე მუშაობისას ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი წყარო იყო არსებული საკანონმდებლო ჩარჩო და მასზე დაფუძნებული პრაქტიკა. პროექტის ფარგლებში გაანალიზებულია როგორც ქვეყნის, ისე საერთაშორისო საკანონმდებლო ბაზა.

შშმ პირთა უფლებები დაცულია საქართველოს კონსტიტუციით, რომლის მე-11 მუხლის მიხედვით „სახელმწიფო ქმნის განსაკუთრებულ პირობებს შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა უფლებებისა და ინტერესების რეალიზებისთვის“.¹⁰

შშმ პირთა უფლებები ასევე დაცულია საქართველოს კანონით „შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების შესახებ“. „ეს კანონი განსაზღვრავს შშმ პირებისთვის დისკრიმინაციის გარეშე და სხვებთან თანაბარ პირობებში დამოუკიდებელი ცხოვრებისა და ცხოვრების ყველა სფეროში მათი სრულყოფილი მონაწილეობის ხელმისაწვდომობის ძირითად პრინციპებსა და მექანიზმებს, რათა მიღწეულ იქნეს: ა) ინდივიდუალური ავტონომიისა და დამოუკიდებლობის, მათ შორის, თავისუფალი არჩევანის გაკეთების, თავისუფალი გადაადგილების, პირადი და ოჯახური ცხოვრების ხელშეუხებლობის, მათ შორის, საცხოვრებელი ადგილის თავისუფლად არჩევის უფლების რეალიზება“.¹¹

¹⁰ „საქართველოს კონსტიტუცია“ 1995; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/30346?publication=36> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

¹¹ საქართველოს კანონი „შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების შესახებ“ 2020, მუხლი 1; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4923984?publication=1> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

კანონის თანახმად, საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო ვალდებულია, უზრუნველყოს შპმ პირების გარემოსთან ადაპტირებული მექანიზმების შემუშავება.¹² ამასთანავე, სამინისტრო მუნიციპალიტეტის ორგანოებთან ურთიერთობისას ხელს უწყობს ამ კანონით განსაზღვრული პრინციპების იმპლემენტაციას.¹³ საქართველოს მთავრობას კანონით აკისრია ვალდებულება, 2021-2035 წლებში უზრუნველყოს ერთიანი სტრატეგიისა და წლიური სამოქმედო გეგმის შემუშავება და დამტკიცება. შესაბამისი სამსახურები ვალდებული არიან აგრეთვე, 2035 წლის 31 დეკემბრამდე ეტაპობრივად განახორციელონ არსებული შენობა-ნაგებობებისა და სხვა სახის ინფრასტრუქტურის ადაპტირება შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთათვის სრული ხელმისაწვდომობის უზრუნველსაყოფად.¹⁴

საქართველოს ორგანული კანონის – „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსის“ მიხედვით, თვითმმართველობის ექსკლუზიური უფლებაა საგზაო გარემოსა და ინფრასტრუქტურის ადაპტირება. კანონის მე-16 მუხლის მიხედვით, მუნიციპალიტეტი უფლებამოსილია განახორციელოს: „უ) ადგილობრივი მნიშვნელობის ობიექტებზე შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირებისთვის, ბავშვებისა და მოხუცებისთვის სათანადო ინფრასტრუქტურის განვითარება, მათ შორის, საჯარო თავშესაფრის ადგილებისა და მუნიციპალური ტრანსპორტის სათანადოდ ადაპტირებისა და აღჭურვის უზრუნველყოფა“.¹⁵

2014 წლიდან საქართველო შეუერთდა გაეროს „შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა უფლებების კონვენციას“, რომლის მიხედვით, სახელმწიფო ვალდებულია, გააუმჯობესოს შპმ პირთა უფლებრივი მდგომარეობა მთელ რიგ სფეროებში. სწორედ გარემოს ადაპტირებას ეხება კონვენციის მე-9 მუხლი, სადაც დეტალურად არის ჩამოყალიბებული სახელმწიფოს ვალდებულებები ფიზიკური გარემოს ადაპტირებისა და შპმ პირებისთვის განსაკუთრებული

¹² საქართველოს კანონი „შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების შესახებ“ 2020, მუხლი 20; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4923984?publication=1> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

¹³ იქვე.

¹⁴ საქართველოს კანონი „შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების შესახებ“ 2020, მუხლი 37; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4923984?publication=1> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

¹⁵ საქართველოს ორგანული კანონი „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“ 2014, მუხლი 13; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2244429?publication=57> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

პირობების შექმნისთვის, რათა მათ შეძლონ საკუთარი ინტერესების რეალიზება.¹⁶ კონვენცია სახელმწიფოს ავალდებულებს არა მხოლოდ დანერგოს, არამედ მონიტორინგი გაუწიოს მისანვდომობის მინიმალური სტანდარტების რეალიზებას.¹⁷

გაეროს მდგრადი მიზნების შესაბამისად, სახელმწიფომ „2030 წლისთვის უნდა უზრუნველყოს უსაფრთხო, ხელმისაწვდომი და მდგრადი სატრანსპორტო სისტემები ყველასთვის, გააუმჯობესოს საგზაო უსაფრთხოება, განსაკუთრებით საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაფართოებით, რომელიც მორგებული იქნება სპეციალურად დაუცველ სიტუაციაში მყოფი პირების, ქალების, ბავშვების, შშმ პირებისა და ხანდაზმულების საჭიროებებზე“.¹⁸

საქართველოში შემუშავებულია რამდენიმე დოკუმენტი, რომლებიც დაბერების საკითხებზე სახელმწიფო პოლიტიკას ეხება. ასეთია „საქართველოში მოსახლეობის დაბერების საკითხზე სახელმწიფო პოლიტიკის კონცეფცია“, რომლის მიზანია ხანდაზმულთა საზოგადოებრივ ცხოვრებაში ინტეგრირება და ჩართულობა, ასაკობრივად შეუზღუდავი გარემოს შექმნა. თუმცა დოკუმენტში არ არის დაკონკრეტებული მათთვის გადაადგილებასთან დაკავშირებული საჭიროებების უზრუნველყოფა.¹⁹ ასევე, არ იძებნება ხანდაზმულთა საჭიროებებზე მორგებული საგზაო ინფრასტრუქტურის შესახებ ინფორმაცია მუნიციპალური დონის დოკუმენტებში.

2020 წლის 28 ივლისს ქალაქ თბილისის მერიასა და გაეროს ბავშვთა ფონდს შორის გაფორმდა თანამშრომლობის მემორანდუმი, რომელიც თბილისის მერიას აკისრებს ვალდებულებას, შეუერთდეს ბავშვზე მორგებული ქალაქების ინიციატივას.²⁰ ინიციატივა მხარს უჭერს მუნიციპალურ მთავრობებს ადგილობრივ დონეზე ბავშვთა უფლებების განხორციელებაში, გაეროს ბავშვის

¹⁶ შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა უფლებების კონვენცია 2014; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2334289?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

¹⁷ შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა უფლებების კონვენცია 2014; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2334289?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

¹⁸ “Road Safety for all”, UNECE 2020; https://unece.org/transport/publications/road-safety-all-0?fbclid=IwAR1nesDPXBr4ivNaY11IOtnGuylp0SbT_D_RT1xdvmq7jtyqf12XKLKUF2o (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

¹⁹ საქართველოს პარლამენტის დადგენილება „საქართველოში მოსახლეობის დაბერების საკითხზე სახელმწიფო პოლიტიკის კონცეფციის“ დამტკიცების შესახებ; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3297267?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

²⁰ „გაეროს ბავშვთა ფონდი მიესალმება თბილისის გადაწყვეტილებას, შეუერთდეს „ბავშვზე მორგებული ქალაქების ინიციატივას“ 2020; <https://uni.cf/3inPOB2> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

უფლებათა კონვენციის გათვალისწინებით. ინიციატივა ერთგვარი გზა-მკვლევაა, თუ როგორ უნდა გაუმჯობესდეს ბავშვზე მორგებული გარემო ქალაქში.

არსებული ვითარების ანალიზი

გამოკვეთილი პრობლემები

კვლევის პროცესში ხელმისაწვდომი გარემოს შექმნის მიმართულებით გამოიკვეთა შემდეგი სახის პრობლემები:

1 პასუხისმგებელ ჩართულ მხარეებს შორის კოორდინაციის ნაკლებობა;

2 ინსტიტუციურ დონეზე გადაწყვეტილებების მიღებისას შშმ პირთა ჩართულობისა და კომუნიკაციის ნაკლებობა მათზე მორგებულ გარემოზე მუშაობისას;

3 მერიასა და საკრებულოში დარგის სპეციალისტების სიმცირე;

4 ქალაქის სიდიდიდან გამომდინარე, საგზაო ინფრასტრუქტურის მიმართულებით წარმოქმნილი გამოწვევების იდენტიფიცირების, მენეჯმენტისა და მონიტორინგის პრობლემა;

5 კანონმდებლობის აღსრულების პრობლემა;

6 არსებული ინფრასტრუქტურის პრაქტიკულ და კომფორტულ გამოყენებასთან დაკავშირებული სირთულეები;

7 ადაპტაციისთვის საჭირო სტანდარტების დასაკმაყოფილებლად სხვადასხვა კომპანიის გამარჯვება ტენდერებში, რაც კონკურენტული გარემოს ხელშეწყობის მხრივ პრობლემას არ წარმოადგენს. თუმცა, იმის გამო, რომ არ არსებობს ერთიანი მიდგომა და სტანდარტები, ქალაქის მოწყობისას არ არის დაცული სათანადო ნორმები;

8 შშმ პირებისთვის, მოხუცებისა და ბავშვებისთვის ერთიანი ინტეგრირებული გარემოს არარსებობა (იგულისხმება ინკლუზიური ინფრასტრუქტურული კომპონენტების ერთმანეთთან დაკავშირების პრობლემა);

9 შშმ პირებისთვის, მოხუცებისა და ბავშვებისთვის ქალაქში უსაფრთხო გადაადგილებასთან დაკავშირებული გამოწვევები, რაც, თავის მხრივ, ქმნის სხვადასხვა საზოგადოებრივ სერვისთან ხელმისაწვდომობის პრობლემას და აქვეითებს ინტეგრაციის დონეს;

10 არ არსებობს ოფიციალური მონაცემები საგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა და დაშავებულთა შორის შშმ პირთა პროცენტული მაჩვენებლის შესახებ, რაც ართულებს უსაფრთხო გადაადგილებისთვის შესაბამისი გარემოს შესაქმნელად აუცილებელი საჭიროებების ანალიზს;

11 თვითმმართველობებს შესწავლილი არ აქვთ ხანდაზმულ პირთა საჭიროებები და შესაბამისად, არც ამგვარ საჭიროებებზე მორგებული მიზნობრივი პროგრამები და მომსახურებები არსებობს.²¹ საგარეოდ, ასევე შეუსწავლელია ქალაქში გადაადგილებისას მათ წინაშე არსებული გამოწვევები.

მიუხედავად გამოწვევებისა, არაერთი მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადაიდგა ამ მიმართულებით:

2018 წლიდან ქალაქ თბილისის მერთან არსებობს სათათბირო ორგანო – შშმ პირთა საკითხებზე მომუშავე საბჭო, რომელიც განიხილავს შშმ პირებთან დაკავშირებულ საკითხებს თბილისის მასშტაბით.²² საბჭოს კომპეტენციაა, განიხილოს, რა აუცილებელი პირობების შექმნაა საჭირო შშმ პირთა საზოგადოებრივი ცხოვრების ყველა სფეროში თანაბარი, სრულყოფილი და ეფექტური მონაწილეობის უზრუნველსაყოფად, იმსჯელოს მათი კომფორტული გადაადგილებისა და საგზაო უსაფრთხოების საკითხებზე.

²¹ საქართველოს სახალხო დამცველის ანგარიში საქართველოში ადამიანის უფლებათა და თავისუფლებათა დაცვის მდგომარეობის შესახებ 2019, გვ. 376; <https://ombudsman.ge/res/docs/2020040215365449134.pdf> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

²² შშმ პირთა საკითხებზე მომუშავე საბჭოს შესახებ დებულება, 2018 წ.; <https://tbilisi.gov.ge/img/original/2018/5/10/pdfdebuleba.pdf> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

2014 წლიდან, საქართველოს მთავრობის გადანაცვლებით, სახალხო დამცველი და მისი აპარატი გაეროს კონვენციის პოპულარიზაციის, დაცვისა და განხორციელების მონიტორინგის ეროვნულ ორგანოს წარმოადგენს. იგი მოიცავს ერთმანეთთან მჭიდროდ დაკავშირებულ რამდენიმე სტრუქტურას – შებლდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების დეპარტამენტს, შშმ პირთა უფლებების კონვენციის პოპულარიზაციის, დაცვისა და იმპლემენტაციის მონიტორინგის საკონსულტაციო საბჭოს და მონიტორინგის ჯგუფს, რომლებიც აკონტროლებენ და მონიტორინგს უწევენ კანონის აღსრულებას.²³

2019 წელს დამტკიცდა თბილისის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, რომელიც ქალაქის განვითარების მთავარი დოკუმენტია. სატრანსპორტო სისტემის განვითარების უპირველესი პრიორიტეტია „ქსელში არსებული საქვეითო კავშირების გამართვა-ოპტიმიზაცია უსაფრთხოებისა და ინკლუზიურობის პრინციპების დაცვით, შემდეგი პრიორიტეტი კი – ქალაქის ტერიტორიებისთვის მოსახერხებელი და უსაფრთხო საფეხმავლო კავშირების მოწყობა.“²⁴ ამავე მუხლის მე-9 ქვეპუნქტი განიხილავს შიდასაქალაქო მობილობაში ჩართული ელემენტების მნიშვნელობას იერარქიული სისტემით: „ა) საფეხმავლო მობილობა და არამოტორიზებული ტრანსპორტი; ბ) საზოგადოებრივი ტრანსპორტი; გ) კერძო საავტომობილო ტრანსპორტი“.²⁵

ქ. თბილისის მერიიდან გამოთხოვილი ოფიციალური ინფორმაციის მიხედვით, თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს უკვე დაგეგმილ სატრანსპორტო/საქვეითე ინფრასტრუქტურულ პროექტებსა და ახალი განაშენიანების პროცესებში გათვალისწინებულია შშმ პირთათვის ადაპტირებული საჭირო ინფრასტრუქტურა. გარდა ამისა, დაინტერესებულ პირებს აქვთ საშუალება, თუ კონკრეტულ ლოკაციაზე აღნიშნული ინფრასტრუქტურის მოწყობის საჭიროებაა, მიმართონ სააგენტოს შესაბამისი განცხადებით. ამის შემდეგ შშმ პირთა საკითხებზე მომუშავე საბჭო, თავისი კომპეტენციის ფარგლებში, ერთვება ინფრასტრუქტურის მოწყობაში.

²³ საქართველოს სახალხო დამცველის ანგარიში საქართველოში ადამიანის უფლებათა და თავისუფლებათა დაცვის მდგომარეობის შესახებ 2019, გვ. 16; <https://ombudsman.ge/res/docs/2020040215365449134.pdf> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

²⁴ დედაქალაქის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, თავი II, მუხლი 13, მე-3 ქვეპუნქტი; <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4508064?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

²⁵ დედაქალაქის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, თავი II, მუხლი 13, მე-9 ქვეპუნქტი; <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4508064?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

გარემოს ადაპტაციის საკითხებში ჩართული მერიის სამსახურების ფუნქცია-მოვალეობები არ იყო სათანადოდ განაწილებული. ურბანული და სატრანსპორტო სამსახურის გაერთიანების შედეგად კოორდინირების საკითხი ერთი სამსახურის კომპეტენციას დაექვემდებარა, რამაც გააუმჯობესა კოორდინირების ხარისხი.²⁶ კერძოდ, ქალაქში მიმდინარე სამშენებლო და ინფრასტრუქტურული დაგეგმარების პროცესში, მერიის სამსახურები ცალკე, დამოუკიდებლად ასრულებდნენ დაკისრებულ მოვალეობებს. ურბანული და სატრანსპორტო სამსახურების გაერთიანების შემდეგ პროცესი შედარებით კოორდინირებულია – კონკრეტული გადანწყვტილების მიღებისას ყველა სამსახურის ერთობლივი დასკვნაა აუცილებელი.²⁷

რაოდენობრივი კვლევა

კვლევის საჭიროებებიდან გამომდინარე ჩატარდა რაოდენობრივი კვლევა, რისთვისაც გამოყენებული იყო ონლაინკითხვარი (თვითადმინისტრირებადი). აუდიტორია მკვეთრად განსაზღვრული არ ყოფილა და მასში მონაწილეობდნენ განსხვავებული ჯგუფისა და ასაკობრივი კატეგორიის სოციალური ქსელის მომხმარებლები. გამოკითხვა მიზნად ისახავდა თბილისში „შშმ პირებისთვის, მოხუცებისა და ბავშვებისთვის საგზაო გარემოს ადაპტაციის“ საკითხებთან დაკავშირებული პრობლემების იდენტიფიცირებასა და მათი პერსონალური გამოცდილების გაცნობას. კითხვარი სულ 66-მა ადამიანმა შეავსო.

მონაცემთა ანალიზის შედეგად გამოიკვეთა, რომ გამოკითხულთა 72,7%-ს თბილისში გარემოს არაადაპტირებულობის გამო პრობლემა შექმნია. მათგან 18,2% საბავშვო ეტლით გადაადგილდება, 4,5% შშმ პირია, 3% – ასაკოვანი, 1,5% – ბავშვი, ხოლო დარჩენილი 72,7% კატეგორია „სხვას“ აკუთვნებს თავს. რესპონდენტები მიუთითებენ, რა დაბრკოლებები ექმნებოდათ თავად მათ, რაც მეტწილად მოუწესრიგებელ ტროტუარებს, პანდუსების არარსებობას, არაადაპტირებულ შუქნიშნებს, ე.წ. ზებრა გადასასვლელების ნაკლებობასა და მათი ფერის სიმკვეთრესთან დაკავშირებულ პრობლემებს მოიცავდა. გარდა ამისა, აღნიშნავდნენ, რომ ავტობუსის გაჩერებებზე არ არსებობს ტაქტილური ნიშნები, რომლებსაც ხელჯოხი აღიქვამს.

²⁶ ინტერვიუ ირაკლი იზორიასთან, ფონდი „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“, დირექტორი.

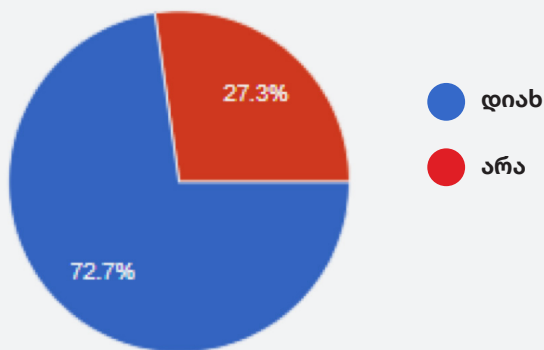
²⁷ იქვე.

გამოკითხულთა 75% შესწრებია ფაქტს, როცა შშმ პირს დაბრკოლება შექმნია, 62,5%-ს უნახავს ასაკოვან ადამიანთან დაკავშირებული მსგავსი შემთხვევა, 65,7%-ს საბავშვო ეტლიანი დაუნახავს ასეთ ვითარებაში, ხოლო 42,2%-ს – ბავშვი. რაც შეეხება ამ ფაქტების აღწერას, უმრავლესობა კვლავ არაადაპტირებულ ტროტუარებს, ხმოვანი შუქნიშნების არარსებობას, არასწორად გაკეთებულ პანდუსს ან საერთოდ მის არარსებობაზე მიუთითებს.

92,4%-ს ამ პრობლემის შესახებ არ მიუმართავს შესაბამისი სამსახურისთვის, თუმცა 90,9% ისურვებდა პლატფორმას, რომლის საშუალებითაც მერიისთვის ან საკრებულოსთვის ინფორმაციის მიწოდებას შეძლებდა.

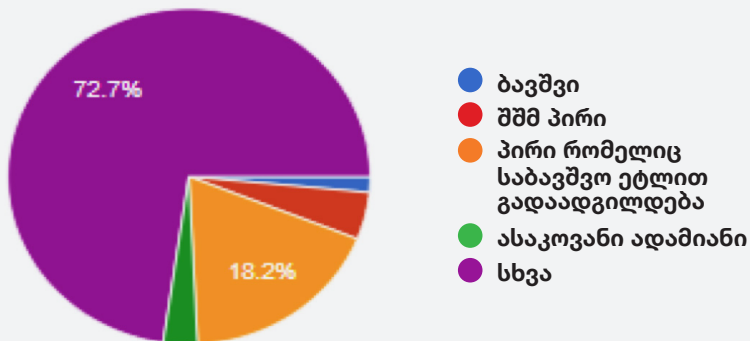
თბილისში გადაადგილებისას შეგქმნიათ თუ არა პრობლემა გარემოს არაადაპტირებულობის გამო?

66 responses



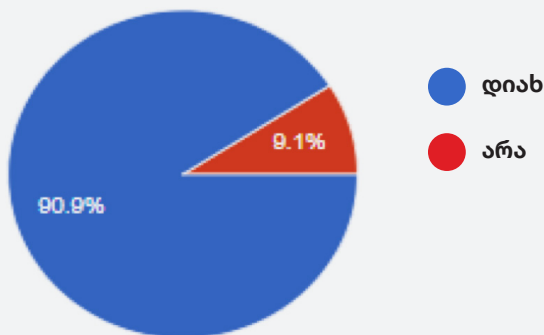
ჩამოთვლილთაგან რომელ ჯგუფში მოიაზრებთ თავს?

66 responses



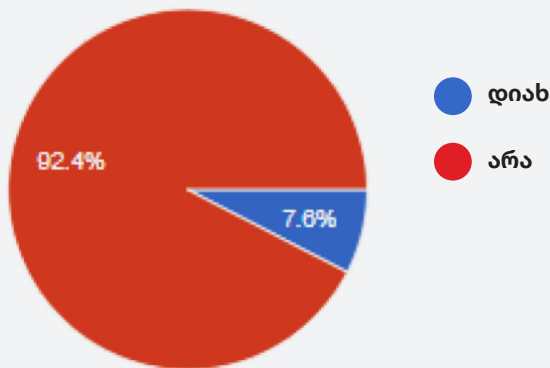
ისურვებდით ონლაინ პლატფორმას აღნიშნული პრობლემების შესახებ მერიისთვის/საკრებულოსთვის ინფორმაციის მისაწოდებლად?

66 responses



მიგიმართავთ თუ არა შესაბამისი სამსახურისთვის პრობლემის შესახებ?

66 responses



საველე კვლევა

კვლევისთვის შევარჩიეთ ორი განსხვავებული ლოკაცია:

1. პეკინის გამზირისა და საბურთალოს ქუჩის კვეთა
2. ქეთევან დედოფლის გამზირისა და წინანდლის ქუჩის კვეთა (მეტრო-სადგურ „300 არაგველის“ მიმდებარე ტერიტორია)

ორივე ადგილი დღის განმავლობაში ძალიან დატვირთულია, როგორც ქვეითებისთვის, ისე ავტომობილით მოსარგებლეებისთვის. პეკინის გამზირზე მდგომარეობა გაცილებით უკეთესია, ვიდრე ქუთევიან დედოფლის გამზირისა და წინანდლის ქუჩის კვეთაზე. გზის ორივე მხარეს არის პანდუსები ეტლით მოსარგებლეთათვის და „ზებრა“ გადასასვლელიც შესამჩნევად დახაზული.

რაც შეეხება მეორე ლოკაციას, აქ გზის მხოლოდ ერთ მხარეს არის მონ-ყობილი პანდუსი, ტროტუარის ნაწილის დადაბლების ხარჯზე, ხოლო მეორე მხარეს ეტლით მოსარგებლეები ვერ შეძლებენ გზის გადაკვეთას. „ზებრა“ გადასასვლელის ზოლები აქაც შესამჩნევია.

გამოკვეთილი საჭიროებები

მუშაობის პროცესში ძნელად მოვიძიეთ გადაადგილებისას შშმ პირთა, მოხუცთა და ბავშვთა საჭიროებებზე მორგებული კომპლექსური კვლევა, რაც ჩვენი სინამდვილისთვის არსებითი გამოწვევაა. ფაქტობრივად, ქალაქში საგზაო ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებისას აღნიშნული სამიზნე ჯგუფების ინტერესები და მათი რეალური გამოწვევები კვლავაც შეუსწავლელია.

ერთ-ერთი კვლევის მიხედვით, მიუხედავად იმისა, რომ პენსიონერები საქართველოში მოსახლეობის 14%-ზე მეტს შეადგენენ (თბილისში – 19%), არ წარმოადგენენ აქტიურ სოციალურ ფენას.²⁸ ისინი იშვიათად ჩნდებიან საზოგადოებრივი თავშეყრის ადგილებში ან სხვა ღონისძიებებზე. საქართველოში ხანდაზმულთა სოციალური კონტაქტები შემოიფარგლება ოჯახთან, ნათესავებთან და მეზობლებთან ურთიერთობით. ამის მიზეზი შეიძლება იყოს არასათანადო გარემო პირობები საზოგადოებრივი თავშეყრის ადგილებში, მაგალითად, სკვერებსა და პარკებში.

დარგის სპეციალისტებთან სიღრმისეული ინტერვიუების დროს გამოიკვეთა საჭიროებები, რომლებიც შშმ პირებს, მოხუცებს ან ბავშვებს შეიძლება აინტერესებდეთ გადაადგილებისას მეტი კომფორტის შესაქმნელად.²⁹

²⁸ კვლევა: „როგორ ცხოვრობენ საქართველოში მოხუცები“, კონსულტაციისა და ტრენინგის ცენტრი (CTC) და თსუ-ის შშმ პირთა საკითხების კვლევის ცენტრი; <https://jam-news.net/ge/kvleva-rogor-ckhovoben-saqartveloshi-mokhucebi/> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

²⁹ ინტერვიუ ირაკლი ჟვანიასთან – არქიტექტორი და ურბანისტი, პროექტ DRIVE Democracy-ის ექსპერტი ურბანული განვითარების, ქალაქების დაგეგმარებისა და კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის საკითხებში.

ასეთი საჭიროება შეიძლება იყოს:

- 1** ქალაქში დაზიანებული პანდუსების დროული აღდგენა;
- 2** ლიფტების დამონტაჟება მეტროსადგურებში;
- 3** საჯარო და საზოგადოებრივი სივრცეების ხელმისაწვდომობის/ ადაპტირების საჭიროება;
- 4** მინისქვეშა გადასასვლელებთან დაკავშირებული გამონწევები (მოხუცებისა და ბავშვებისთვის – კიბეები, ეტლით მოსარგებლეებისთვის – არაკომფორტული პანდუსები) და მათი „ზებრებით“ ჩანაცვლების პრიორიტეტულობა;
- 5** უსინათლოეებისთვის გამყოფი ზოლები და ხმოვანი შექნიშნები, ტრანსპორტში ხმოვანი სიგნალი;
- 6** ბავშვებისა და მოხუცებისთვის კიბის საფეხურების სიმაღლე;
- 7** შექნიშნის ხანგრძლივობა (მაგ., ხელჯოხიან მოხუცს შეიძლება დისკომფორტს უქმნიდეს შექნიშნის მაშუქის მცირე დრო).

პარტიების პროგრამები

კვლევისას შევისწავლეთ პოლიტიკური პარტიების წინასაარჩევნო პროგრამები საგზაო ინფრასტრუქტურის ადაპტირებაზე მათი ხედვების დასაადგენად. 12 პარტიიდან არც ერთის პროგრამა არ მოიცავს ქალაქის საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარების ხედვას. პარტიები არ გვთავაზობენ შუამპირთა, მოხუცთა და ბავშვთა საჭიროებების გადანაცვების გზებს. პოლიტიკური პარტიების უმეტესობა ან საერთოდ არ საუბრობს გარემოს ადაპტირებაზე, ან/და მხოლოდ ზოგად რეკომენდაციებს სჯერდება.

ძირითადი ყურადღება ექცევა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გაუმჯობესებას, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებას, გზების, ესტაკადების მშენებლობას. პარტიების წინასაარჩევნო პროგრამაში აქცენტი გამახვილებულია ავტოსაგზაო შემთხვევების დროს დაღუპულთა მზარდ სტატისტიკაზე, თუმცა კონკრეტული ხედვა ამ პრობლემის მოგვარებაზე არც ერთ პოლიტიკურ პარტიას არ აქვს გამოკვეთილი.

მერიის ბიუჯეტი და პროგრამები

თბილისის მუნიციპალიტეტის 2020 წლის ბიუჯეტის პროგრამებსა და ქვეპროგრამებში თბილისის ყველა რაიონში დაგეგმილია გზების მოვლა-შეკეთების სამუშაოები. თბილისის თითოეული რაიონისთვის არსებობს გზების მოვლა-შეკეთების ქვეპროგრამა, რომელიც ითვალისწინებს გზების ადაპტირებას, პანდუსების მონტაჟს შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა და საბავშვო ეტლით მოსარგებლეთათვის.³⁰ ქვეპროგრამები ასევე ეხება კულტურის ინფრასტრუქტურის ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფას, შშმ პირთა საჭიროებებთან არსებული და მშენებარე კულტურის ობიექტების ადაპტაციას.

თბილისის მერიასა და რაიონულ გამგეობებში, ხშირ შემთხვევაში, ვერ ხერხდება შშმ პირთათვის ინფრასტრუქტურის ადაპტირებაზე განეული ხარჯებისა და მონაცემების პროექტის მთლიანი ხარჯებისგან განცალკევებით აღრიცხვა.³¹ წლების განმავლობაში არათანმიმდევრულად გამოიყოფა ფინანსური სახსრები შშმ პირთათვის ინფრასტრუქტურის ადაპტირებაზე.³² აღნიშნული ართულებს პროექტით გათვალისწინებული მიზნების სრულად მიღწევას და ხელს უშლის ხარჯთეფექტიანობის განსაზღვრას; შესაბამისად, გაუანალიზებელი რჩება, რა ფაქტორებით განისაზღვრება ადაპტირებისთვის საჭირო რესურსების გამოყოფა და საჭიროებების ეფექტიანობა.

საერთაშორისო გამოცდილება

მსოფლიო მასშტაბით, მოსახლეობის 15% (ერთ მილიარდ ადამიანზე მეტი) ამა თუ იმ სახის შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირია. მათ განსაკუთრებული რისკი ექმნებათ გზაზე გადაადგილებისას. მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის მოხსენებაში აღნიშნულია, რომ „შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირები მაღალი რისკის ქვეშ არიან საგზაო შემთხვევებისას მიღებული არაფატალური

³⁰ ქ. თბილისის ბიუჯეტის შემოსულობები და გადასახდელები ათას ლარებში, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია; <https://tbilisi.gov.ge/page/43> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

³¹ შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირების შესახებ სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი, IDFI, 2018, გვ.13; https://idfi.ge/public/upload/IDFI_Photos_2017/idfi_general/statistics_on_pwd_in_georgia_geo_idfi.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

³² იქვე. გვ. 14.

დაზიანების კუთხით“.³³ აგრეთვე, მდგრადი განვითარების მიზანი, რომელიც მდგრადი ტრანსპორტის სისტემის მოწყობას გულისხმობს, უშუალოდ ეხებათ შშმ პირებს. თუმცა ნაკლები ყურადღება ეთმობა ასეთი კატეგორიის ჯგუფების მობილობასა და საგზაო რისკებს შორის კავშირის შესწავლას. გაუმართავი ინფრასტრუქტურა ნეგატიურ გავლენას ახდენს შშმ პირთა ეკონომიკურ, სოციალურ და ფიზიკურ მდგომარეობაზე.

გაერომ ჩამოაყალიბა სპეციალური კრიტერიუმები, რომელთა მიხედვითაც განისაზღვრა შშმ პირებისთვის საუკეთესო პრაქტიკის მაგალითები. ერთ-ერთი კრიტერიუმი ეხებოდა ადაპტირებული და ხელმისაწვდომი გარემოსა და ინფრასტრუქტურის შექმნას, კერძოდ, შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე ნებისმიერი პირისთვის ხელმისაწვდომი გარემოს შექმნას.³⁴

განვითარებული ქვეყნები (შვედეთი, დიდი ბრიტანეთი, აშშ და სხვ.) ქუჩის დიზაინზე მუშაობის პროცესში ითვალისწინებენ ისეთი ჯგუფების მოთხოვნილებებს, რომლებთაც აქვთ სმენის ან ხედვის პრობლემები, ვინც ზის ეტლში და დადის ხელჯოხით ან სპეციალური დამხმარე საშუალებით. კერძოდ: ტროტუარები უნდა იყოს ფართო, რათა ორმა შშმ ეტლიანმა პირმა შეძლოს ერთმანეთის გვერდის ავლა; თავისუფალი ბილიკები ნაკლებად ხალხმრავალ ქუჩებში უნდა იყოს 2 მეტრზე მეტი და არანაკლებ 1,8 მეტრისა. ბილიკი უნდა იყოს თავისუფალი, თანაბარი და გლუვი ზედაპირით; დიზაინის დროს გათვალისწინებულია ადვილად მისადგომი პანდუსები (უკეთესია 8%-იანი დახრილობით) ყველა გადასასვლელთან; ასევე, შეჭრილი ბილიკები მედიანებთან, ფეხით მოსიარულის დასასვენებელი და კუთხის კუნძულები გადასასვლელებზე.³⁵

შშმ პირებისთვის ყველაზე ხელმისაწვდომი და მეგობრული ქალაქებია: ამერიკის შეერთებულ შტატებში – ვაშინგტონი, ევროპაში – რომი, შემდეგ – ბერლინი და ლონდონი, ხოლო აზიასა და შუა აღმოსავლეთში ასეთი ადგილებია დუბაი, სინგაპური.

33 World Report on Disability, WHO 2011; https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

34 BEST PRACTICES FOR INCLUDING PERSONS WITH DISABILITIES IN ALL ASPECTS OF DEVELOPMENT EFFORTS, The United Nations 2011; https://www.un.org/disabilities/documents/best_practices_publication_2011.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

35 ქუჩის დიზაინის გლობალური გზამკვლევი, <https://tbilisi.gov.ge/news/10966> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

რეკომენდაციები

- » საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ, მის უწყებაში წარმოებული სტატისტიკური მონაცემების დამუშავებისას, ყურადღება გაამახვილოს და გააანალიზოს საგზაო შემთხვევების მონაწილეთა შორის შშმ პირთა რაოდენობა, შეისწავლოს შემთხვევათა გამომწვევი მიზეზები პირობების გასაუმჯობესებლად;
- » გაუმჯობესდეს საგზაო გარემოს უსაფრთხოებაზე, ხელმისაწვდომობასა და ადაპტირებულობაზე მომუშავე სამუშაო ჯგუფებისა და პასუხისმგებელი სამსახურების ქმედითობა, ყველა ჩართულ მხარეს შორის კოორდინაცია მათი საქმიანობის ეფექტიანობის ასამაღლებლად;
- » შშმ პირებისთვის, მოხუცებისა და ბავშვებისთვის ადაპტირებული გარემოს შექმნის პროცესში, თითოეული გადაწყვეტილების მიღებისას, მაქსიმალურად უნდა ჩაერთონ დარგის ექსპერტები აღნიშნული ჯგუფის საჭიროებების გასათვალისწინებლად;
- » ინსტიტუციურ დონეზე, უსაფრთხო საგზაო გარემოს დიზაინის შექმნისა და განვითარების პროცესში, აგრეთვე, შემდგომი გადაწყვეტილებების მიღებისას, მაქსიმალურად ხელი შეეწყოს შშმ პირთა, მოხუცთა და ბავშვთა უსაფრთხოებაზე მომუშავე არასამთავრობო ორგანიზაციებისა და საინიციატივო ჯგუფების, აგრეთვე, დაინტერესებულ და აქტიურ მოქალაქეთა ჩართულობას, რომლებსაც სურთ საკუთარ თემში უკეთესი გარემოს შექმნა;
- » არაკომფორტული პანდუსების პრობლემის მოსაგვარებლად, პანდუსების გაკეთებამდე, მისი ხარისხი, დაქანების კოეფიციენტი და სხვა სპეციფიკური პარამეტრები დაიტესტოს შშმ პირთა ან ბავშვის ეტლით მოსარგებლე მოქალაქეთა მონაწილეობით;
- » თბილისის თვითმმართველობის ორგანოებმა შეისწავლონ მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე მცხოვრებ შშმ პირთა, ხანდაზმულთა და ბავშვთა საჭიროებები, გამოკვეთონ მათ გადაადგილებასთან დაკავშირებული პრობლემები, შეიმუშაონ მიზნობრივი გადაწყვეტის გზები და ასახონ ისინი ადგილობრივი თვითმმართველობის ბიუჯეტში;
- » მოქალაქეთა ჩართულობით ე.წ. „შავი წერტილების“ მაქსიმალური გამოვლენა სპეციალური ონლაინპლატფორმის გამოყენებით. ასეთი მიდგომა ხელს შეუწყობს გზის მონაწილეთა უსაფრთხოებას, ე.წ. „შავი წერტილების“ გაუმჯობესებასა და საგზაო რისკების შემცირებას. ონლაინპლატფორმის მიზანი უნდა იყოს როგორც გარემოს გაუმჯობესება და გზის მომხმარებელთა საჭიროებებზე მორგება, ისე განეული სამუშაოს მონიტორინგი;

- » შეიქმნას შშმ პირებზე, მოხუცებსა და ბავშვებზე მორგებული და ადაპტირებული ერთიანი, ქალაქის ყველა ნაწილთან ინტეგრირებული გარემო, რომელიც უზრუნველყოფს გზის მომხმარებელთა უსაფრთხოებასა და ინფრასტრუქტურის ეფექტურობას. მაგალითად, მწვანე საზოგადოებრივი სივრცე და ფეხით მოსიარულეთა ბილიკი ერთმანეთს დაუკავშირდეს ინკლუზიურობის შესაბამისი უწყვეტი ინფრასტრუქტურული კომპონენტებით; ფეხით მოსიარულეებისთვის მოეწყოს უსაფრთხო ტროტუარი, კუნძულები და ა.შ.
- » მერიისა და საკრებულოს შესაბამისმა სამსახურებმა შეიმუშაონ დეტალური სტრატეგია და სამოქმედო გეგმა, თუ რა დროში შეძლებენ მთელი ქალაქის სრულ ადაპტაციას (დანვრილებით უნდა იყოს მითითებული ვადები, საჭიროებები, რაიონები, ხარჯები).
- » გაუმჯობესდეს პარკინგის რეგულაციები და საპარკინგე სივრცეები, რათა ტროტუარები არ გადაიტვირთოს მანქანებით;
- » თბილისის მერიამ აქტიურად განიხილოს მიწისქვეშა გადასასვლელების მოწყობის ნაცვლად მათი „ზებრებით“ ჩანაცვლების საკითხი;
- » შემუშავდეს სტანდარტების ერთიანი ხედვა, რომელიც დაეხმარება ტენდერებში გამარჯვებულ კომპანიებს, შეასრულონ ტექნიკური დავალებები ერთიანი მიდგომითა და ქალაქის დიზაინის გათვალისწინებით;
- » საგზაო ინფრასტრუქტურისა და უსაფრთხო გარემოს შექმნის მიმდინარე და სამომავლო პროექტებში გასათვალისწინებელია შშმ პირთა, მოხუცთა და ბავშვთა საჭიროებები მათთვის ადაპტირებული და ხელმისაწვდომი გარემოს უზრუნველსაყოფად;
- » ბავშვზე მორგებული ინიციატივის ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებების შესასრულებლად, თბილისის მერიის ადმინისტრაციამ გაანალიზოს დედაქალაქში ბავშვთა უფლებების მხრივ არსებული ვითარება, შეისწავლოს ქალაქში ბავშვების გადაადგილების პროცესსა და საზოგადოებრივი თავშეყრის ადგილებში გამოკვეთილი საჭიროებები და დასახოს სამოქმედო გეგმა;
- » მოსახლეობის ცნობიერების ასამაღლებლად, ჩატარდეს საინფორმაციო კამპანიები, რომლებმაც საბოლოოდ უზრუნველყოფს შესაბამისი ორგანოების მიერ კანონმდებლობის აღსრულებას, გზის მონაწილეების საგზაო წესების დაცვასა და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებას.

შეფასების კრიტერიუმები და ინდიკატორები

იმისათვის, რომ სამოქმედო გეგმა გრძელვადიან პერსპექტივაში წარმატებული იყოს, უნდა არსებობდეს გაზომვადი ინდიკატორები, აგრეთვე შეფასებისა და მონიტორინგის გამართული სისტემა, რომლის მიხედვით შეფასდება გეგმის შესრულებისას მიღწეული შედეგები. აუცილებელია, სახელმწიფო სტრუქტურებთან ერთად, ამ პროცესში აქტიურად მონაწილეობდნენ არასამთავრობო ორგანიზაციები და სამოქალაქო სექტორიც.

ინდიკატორები განსაზღვრავს:

1
2
3

რამდენი ქუჩა გახდა შშმ პირისთვის უფრო მეტად ადაპტირებული და მოხუცისა და ბავშვისთვის კომფორტულად გადასადგილებელი;

რამდენი შშმ პირი ჩაერთო მათი საჭიროებების დასადგენად შექმნილ სამუშაო ჯგუფებში;

რამდენი ე.წ. „შავი წერტილი“ გამოვლინდა ონლაინპლატფორმის საშუალებით. შეფასდეს ონლაინპლატფორმის ეფექტიანობა.

პროექტის „რეგიონების უზრუნველყოფა ინფორმაციით და ამომრჩეველთა გაძლიერება დემოკრატიისთვის“ მონაწილეებმა აღნიშნული საკითხების ეფექტიანი ადვოკატირებისათვის შესაბამისი სამოქმედო გეგმა შეიმუშავეს, რომელიც მოიცავს პოლიტიკური პარტიების, ადგილობრივი ხელისუფლებისა და სხვა რელევანტური უწყებების წარმომადგენლებთან შეხვედრებს დიალოგის ფორმატში, პრეზენტაციებს, თემატურ დისკუსიებსა და სხვა აქტივობებს დოკუმენტში წამოჭრილი საკითხების პოლიტიკურ დღის წესრიგში დასაყენებლად და საზოგადოებაში პოპულარიზაციის ხელშესაწყობად.

გამოყენებული ლიტერატურა:

„გაეროს ბავშვთა ფონდი მიესალმება თბილისის გადაწყვეტილებას, შეუერთდეს „ბავშვზე მორგებული ქალაქების ინიციატივას“ 2020; <https://uni.cf/3inPOB2> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

დედაქალაქის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის დამტკიცების შესახებ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს დადგენილება №39-18 2019; <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4508064?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

კვლევა: „როგორ ცხოვრობენ საქართველოში მოხუცები“, კონსულტაციისა და ტრენინგის ცენტრი (CTC) და თსუ-ის შშმ პირთა საკითხების კვლევის ცენტრი; <https://jam-news.net/ge/kvleva-rogor-ckhovroben-saqartveloshi-mokhucebi/> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

საქართველოს კანონი „შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების შესახებ“ 2020; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4923984?publication=1> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

„საქართველოს კონსტიტუცია“ 1995; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/30346?publication=36> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

საქართველოს ორგანული კანონი „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“ 2014; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2244429?publication=57> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

საქართველოს სახალხო დამცველის ანგარიში საქართველოში ადამიანის უფლებათა და თავისუფლებათა დაცვის მდგომარეობის შესახებ 2019; <https://ombudsman.ge/res/docs/2020040215365449134.pdf> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

საქართველოს პარლამენტის დადგენილება „საქართველოში მოსახლეობის დაბერების საკითხზე სახელმწიფო პოლიტიკის კონცეფციის“ დამტკიცების შესახებ; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3297267?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

„სახელმძღვანელო სამოქალაქო საზოგადოების ორგანიზაციებისთვის ინკლუზიური გადაწყვეტილებების მიღებაზე“; https://www.britishcouncil.ge/sites/default/files/sco_print.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

საქართველოს 2014 წლის მოსახლეობის საყოველთაო აღწერის ძირითადი შედეგები, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური 2018; <https://www.geostat.ge/media/20679/2014-wlis-aRweris-ZiriTadi-Sedegebi.pdf> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

ქ. თბილისის ბიუჯეტის შემოსულობები და გადასახდელები ათას ლარებში, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია; <https://tbilisi.gov.ge/page/43> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

ქუჩის დიზაინის გლობალური გზამკვლევი; <https://tbilisi.gov.ge/news/10966> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირების შესახებ სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი, ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი (IDFI) 2018; https://idfi.ge/ge/data_analysis%20on_persons_with_disabilities_living_in_georgia (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

შშმ პირთა სტატისტიკა საქართველოში (2015), ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი (IDFI) 2015; <https://idfi.ge/ge/statistics-of-persons-with-disabilities> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა უფლებების კონვენცია 2014; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2334289?publication=0> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა შესახებ საქართველოში არსებული სტატისტიკური მონაცემები და ამ მხრივ არსებული გამოწვევები, კოალიცია დამოუკიდებელი ცხოვრებისთვის; <https://bit.ly/3isivwt> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირების შესახებ სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი, ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი (IDFI) 2018; https://idfi.ge/ge/data_analysis%20on_persons_with_disabilities_living_in_georgia (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

შშმ პირთა საკითხებზე მომუშავე საბჭოს შესახებ დებულება, 2018 წ.; <https://tbilisi.gov.ge/img/original/2018/5/10/pdfdebuleba.pdf> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

BEST PRACTICES FOR INCLUDING PERSONS WITH DISABILITIES IN ALL ASPECTS OF DEVELOPMENT EFFORTS, The United Nations 2011; https://www.un.org/disabilities/documents/best_practices_publication_2011.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards “Vision Zero”, Commission Staff Working Document, European Commission 2019; https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

“Road Safety for all”, UNECE 2020; https://unece.org/transport/publications/road-safety-all-0?fbclid=IwAR1nesDPXBr4ivNaY11IOtnGuylp0SbT_D_RT1xdvmq-7jtqyfl2XKLUKF2o (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

UN, SDG; <https://sdgs.un.org/goals> (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

World Report on Disability, WHO 2011; https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf (ბოლო ნახვა 04.08.2021 წ.).

გზამკვლევის მიმდინარეობისას ჩაწერილი ინტერვიუების რესპონდენტებად მოვიწვიეთ:

ირაკლი იზორია, ფონდი „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“, დირექტორი;

ირაკლი ჟვანია, არქიტექტორი, ურბანისტი, პროექტ DRIVE Democracy-ის ექსპერტი ურბანული განვითარების, ქალაქების დაგეგმარებისა და კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის საკითხებში;

რუსუდან კოხოძე, გაეროს განვითარების პროგრამის (UNDP) ეროვნული ექსპერტი შებენიანი მემკვიდრეობის მქონე პირთა უფლებებში;

ესმა გუმბერიძე, ევროპის დემოკრატიის ახალგაზრდული ქსელის ლიდერთა საბჭოს წევრი.

მადლობა გზამკვლევის მომზადების პროცესში შეტანილი წვლილისთვის:

ირაკლი ჟვანია – არქიტექტორი, ურბანისტი, პროექტ DRIVE Democracy-ის ექსპერტი ურბანული განვითარების, ქალაქების დაგეგმარებისა და კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის საკითხებში;

ნინო მირზიკაშვილს – ილიას უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი, პროექტ DRIVE Democracy-ის ექსპერტი საზოგადოებრივი ჯანდაცვისა და მენეჯმენტის, ჯანდაცვის პოლიტიკისა და დაგეგმარების საკითხებში;

კოკა კილურაძეს - პროექტ DRIVE Democracy-ის ექსპერტი მმართველობის, თვითმმართველობისა და ადგილობრივ თვითმმართველობაში მოქალაქეთა ჩართულობის საკითხებში;

შორენა კახიძეს – კავკასიის უნივერსიტეტის აფილირებული პროფესორი, პროექტ DRIVE Democracy-ის ექსპერტი საჯარო ფინანსებსა და სახელმწიფო ბიუჯეტირების საკითხებში.

განსაკუთრებული მადლობა EECMD-ს გუნდს გზამკვლევის მომზადების პროცესში შეტანილი წვლილისა და USAID-ს პროექტის მხარდაჭერისთვის.



EECMD

EASTERN EUROPEAN CENTRE
FOR MULTIPARTY DEMOCRACY

**აღმოსავლეთ ევროპის ცენტრი
მრავალპარტიული დემოკრატიისათვის**

შარაშიძის 7, 0179, თბილისი, საქართველო

ტელ: +995 32 291 56 50/51

ელ.ფოსტა: contact@eecmd.org

