



ფეხით მოსიარულეების კვლევა

რაოდენობრივი კვლევის ანალიტიკური
ანგარიში

ვერსია:1.0

მომზადებულია
”პარტნიორობა საგზაო
უსაფრთხოებისათვის”

ივლისი, 2011
თბილისი, საქართველო

შინაარსი

1.	პროექტის მოკლე ანოტაცია	3
2.	კვლევის დიზაინი	4
2.1	კვლევის მიზანი და ამოცანები	4
2.2	კვლევის მეთოდოლოგია	5
3.	კვლევის რეზიუმე	6
4.	კვლევის შედეგები	7
4.1	მიწისქვეშა გადასასვლელების არსებული მდგომარეობის შეფასება	7
4.2	მიწისქვეშა გადასასვლელების მოხმარება და დამოკიდებულებები	7
4.3	მიწისზედა გადასასვლელი ხიდების მოხმარება და დამოკიდებულებები	8
4.4	ფეხით მოსიარულეთა მარეგულირებელი კანონის მიმართ დამოკიდებულებები	10

1. პროექტის მოკლე ანოტაცია

მოცემული დოკუმენტი წარმოადგენს ფეხით მოსიარულეების კვლევის საბოლოო, ანალიტიკურ ანგარიშს, რომელიც მომზადებულია "ეისითი კვლევის" მიერ "პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისათვის".

არსებობს კანონპროექტი, რომელიც არეგულირებს თბილისის მოსახლეობაში ფეხით მოსიარულეთა ქალაქში მოძრაობას. "პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისათვის" დაინტერესდა აღნიშნული კანონის მიმართ თბილისელი მოსახლეობის განწყობებისა და დამოკიდებულებების შესწავლით. ამ მიზნის მისაღწევად, არასამთავრობო ორგანიზაციამ "პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისათვის" მიმართა კვლევით საკონსულტაციო კომპანიას "ეისითი კვლევა".

ზემოაღნიშნული მიზნის მისაღწევად, "ეისითი"-მ დამკვეთთან შეთანხმებით შეიმუშავა კვლევის დიზაინი, განსაზღვრა კვლევის კონკრეტული ამოცანები და მეთოდოლოგია.

კვლევაში გამოყენებული იქნა რაოდენობრივი კვლევის მეთოდი, რომელიც ჩატარდა სატელეფონო ინტერვიუს ტექნიკის გამოყენებით თბილისში, 2011 წლის ივლისში.

წინამდებარე დოკუმენტში წარმოდგენილია კვლევის ძირითადი შედეგები, ანალიზი და დასკვნები.

2. კვლევის დიზაინი

2.1 კვლევის მიზანი და ამოცანები

კვლევის ძირითად მიზანს წარმოადგენდა თბილისის მოსახლეობის დამოკიდებულებებისა და განწყობების შესწავლა ფეხით მოსიარულეთა ქალაქში მოძრაობის მარეგულირებელი კანონის მიმართ.

აღნიშნული მიზნის მისაღწევად, კვლევის ფარგლებში შესწავლილ იქნა შემდეგი კონკრეტული საკითხები:

- როგორია თბილისის მოსახლეობის დამოკიდებულებები და განწყობები ფეხით მოსიარულეთა მარეგულირებელი კანონმდებლობის მიმართ? როგორია მათი დამოკიდებულებები ჯარიმის თანხასთან მიმართებაში?
- როგორია მიწისზედა და მიწისქვეშა გადასასვლელების გამოყენების პრაქტიკა?
- ჯარიმის გაზრდის შემთხვევაში მოსახლეობის რა პროცენტი ისარგებლებდა მიწისზედა და მიწისქვეშა გადასასვლელებით?
- რა შეიძლება იყოს მიწისზედა და მიწისქვეშა გადასასვლელებით სარგებლობის ბარიერები?

2.2 კვლევის მეთოდოლოგია

თბილისელი მოსახლეობის რაოდენობრივი კვლევა განხორციელდა სატელეფონო ინტრევიუს ტექნიკის გამოყენებით. რესპონდენტთა მოძიება მოხდა მარტივი შემთხვევითი შერჩევის პრინციპის გამოყენებით. სულ გამოიკითხა 413 რესპონდენტი.

3. კვლევის რეზიუმე

კვლევის შედეგებზე დაყრდნობით, თბილისელების დიდი ნაწილი (77%) ყოველთვის სარგებლობს მიწისქვეშა გადასასვლელებით, ხოლო მიწისზედა გადასასვლელებით მუდმივად სარგებლობის მაჩვენებელი მხოლოდ 47%-ია. კვლევის მონაცემებით, მიწისქვეშა გადასასვლელებით სარგებლობის მთავარი ბარიერი გადასასვლელებში არსებული ანტისანიტარიაა და ამ ბარიერის აღმოფხვრის შემთხვევაში, თბილისელების ნახევარზე მეტი მზადაა ყოველთვის ისარგებლოს მიწისქვეშა გადასასვლელებით. მიწისზედა გადასასვლელი ხიდებით სარგებლობის მთავარი ბარიერი ხიდების სიმაღლეა, რაც იწვევს მოსახლეობის დაღლას კიბეებზე ასვლისას. აღნიშნული ბარიერის აღმოფხვრა შესაძლებელია ხიდებზე ესკალატორის, ან ლიფტის დამონტაჟებით, რაც გაზრდის გადასასვლელი ხიდებით მუდმივად სარგებლობის მაჩვენებელს.

როგორც კვლევამ აჩვენა, თბილისელების უმრავლესობისათვის ცნობილია გზით უკანონოდ გადაკვეთისათვის დაწესებული ჯარიმის შესახებ. თუმცა მხოლოდ ერთი მესამედი ფლობს ჯარიმის ოდენობის შესახებ სწორ ინფორმაციას, რაც თავისთავად განპირობებულია იმით, რომ მოსახლეობის 91% არასდროს დაუჯარიმებიათ გზის უკანონოდ გადაკვეთისთვის.

კვლევის მონაცემებით, თბილისელების დიდი ნაწილი მისაღებად მიიჩნევს გზის უკანონოდ გადაკვეთისათვის ჯარიმის არსებობას. ჯარიმის 15 - 20 ლარამდე გაზრდის შემთხვევაში კი მიწისქვეშა და მიწისზედა გადასასვლელებით სარგებლობის მზაობა 80%-ს შეადგენს.

4. კვლევის შედეგები

4.1 მიწისქვეშა გადასასვლელების არსებული მდგომარეობის შეფასება

რაოდენობრივი კვლევის ფარგლებში, შევისწავლეთ თბილისელი მოსახლეობის დამოკიდებულებები მიწისზედა და მიწისქვეშა გადასასვლელების არსებულ მდგომარეობასთან დაკავშირებით. კვლევის მონაცემებით, თბილისელი მოსახლეობის აზრი თანაბრად გაიყო მიწისქვეშა გადასასვლელებში არსებულ მდგომარეობასთან დაკავშირებით. რესპონდენტთა ერთი მესამედი მიიჩნევს, რომ მიწისქვეშა გადასასვლელებში კარგი მდგომარეობაა, ზუსტად ამდენივე მიწისქვეშა გადასასვლელების მდგომარეობას ნეგატიურად აფასებს (31%). ხუთიდან ორი თბილისელი (37%) ნეიტრალურად აფასებს მიწისქვეშა გადასასვლელებში არსებულ მდგომარეობას, რაც შესაძლოა განპირობებული იყოს იმით, რომ დედაქალაქის სხვადასხვა უბნებში მიწისქვეშა გადასასვლელების მდგომარეობა ერთმანეთისგან განსხვავებულია.

რაც შეეხება მიწისზედა გადასასვლელ ხიდებს: მოსახლეობის ნახევარზე მეტი პოზიტიურად აფასებს მიწისზედა გადასასვლელი ხიდების მდგომარეობას (52%). ერთ მეოთხედზე ოდნავ მეტი (27%), ნეიტრალურად აფასებს მას, ხოლო თბილისელი მოსახლეობის 16% ფიქრობს, რომ გადასასვლელ ხიდებზე ცუდი მდგომარეობაა. თბილისელი მოსახლეობის განსხვავებული შეფასებები მიწისზედა და მიწისქვეშა გადასასვლელების მდგომარეობასთან დაკავშირებით, შესაძლოა გამოწვეული იყოს იმით, რომ დედაქალაქში არსებული გადასასვლელი ხიდები მიწისქვეშა გადასასვლელებთან შედარებით ახალი დამონტაჟებულია, შესაბამისად ხიდების მდგომარეობა მეტ-ნაკლებად პოზიტიურად არის შეფასებული.

4.2 მიწისქვეშა გადასასვლელების მოხმარება და დამოკიდებულებები

კვლევის მონაცემებით, თბილისელი მოსახლეობის ერთ მესამედს (31%) ყოველდღიურად უწევს ფეხით სიარული იმ ადგილებში, სადაც არის მიწისქვეშა და მიწისზედა გადასასვლელები და არ არის ფეხით მოსიარულეთა შუქნიშანი. რაც შეეხება აღნიშნულ ადგილებზე რესპონდენტთა ქცევას. კვლევამ გვიჩვენა, რომ რესპონდენტთა დიდი უმრავლესობა (77%) ყოველთვის, თითქმის ერთი მეხუთედი (18%) კი იშვიათად სარგებლობს მიწისქვეშა გადასასვლელებით. მათ შორის, ვინც ყოველთვის სარგებლობს მიწისქვეშა გადასასვლელებით, უმრავლესობისთვის (85%), მიწისქვეშა გადასასვლელების მოხმარების მთავარი მიზეზი საკუთარი უსაფრთხოების დაცვაა. მოსახლეობის

ერთ მეხუთედს ეშინია გზის ზემოდან გადაკვეთა, ხოლო 13%-ისთვის კი გადასასვლელებით ყოველდღიურად სარგებლობის მთავარი მიზეზი ფეხით მოსაირულეთა კანონის დაცვაა. კვლევის მონაცემებით, მიწისქვეშა გადასასვლელებით იშვიათად მოსარგებლეთა დიდი ნაწილი (69%) აღნიშნავს, რომ მხოლოდ მაშინ ჩადის მიწისქვეშა გადასვლელებში, როცა გზაზე ბევრი მანქანა მოძრაობს. რესპონდენტთა მეხუთედი (18%) მაშინ სარგებლობს მიწისქვეშა გადასასვლელით როცა აქვს საკმარისი დრო და არსად ეჩქარება, ხოლო 12% კი ზრუნავს თავიანთი ბავშვების უსაფრთხოებაზე და მხოლოდ მაშინ ჩადის მიწისქვეშა გადასასვლელებში, როცა თან მცირეწლოვანი ბავშვი ახლავს.

რაც შეეხება მიწისქვეშა გადასასვლელების მოხმარების ბარიერებს: თბილისელების დიდი ნაწილი, რომლებიც საერთოდ არ სარგებლობენ, ან მხოლოდ იშვიათად შემთხვევებში სარგებლობენ მიწისქვეშა გადასასვლელებით, არ სარგებლობის როგორც ზოგად, ასევე ძირითად მიზეზებად ასახელებენ მიწისქვეშა გადასასვლელებში არსებულ ანტისანიტარიას (38%), მეხუთედისთვის არ სარგებლობის მთავარი მიზეზი მიწისქვეშა გადასასვლელების შორი მდებარეობაა. თბილისელების 11% არ სარგებლობის მთავარ მიზეზად დროის სიმცირეს ასახელებს, ხოლო 7%-ს კი უბრალოდ ეზარება კიბეებზე ჩასვლა. მიწისქვეშა გადასასვლელების არ სარგებლობის მიზეზებად ასევე დასახელდა შემდეგი ფაქტორები: მიწისქვეშა გადასასვლელების ჩაბნელებული და საშიში მდგომარეობა, მათხოვრებისა და გაჭირვებული ადამიანების სიმრავლე და სხვა.

კვლევის ფარგლებში შევისწავლეთ თბილისელი მოსახლეობის სამომავლო განწყობები მიწისქვეშა და მიწისზედა გადასასვლელების მოხმარებასთან დაკავშირებით. კვლევის მონაცემებით, თბილისელების ნახევარზე მეტი (54%) მზადაა მუდმივად ისარგებლოს მიწისქვეშა გადასასვლელებით, თუ ამ უკანასკნელში დაცული იქნება ჰიგიენის ნორმები და სამუდამოდ აღმოიფხვრება დედაქალაქის ყველა მიწისქვეშა გადასასვლელში არსებული ანტისანიტარია. რესპონდენტთა ერთ მეხუთედზე ოდნავ მეტი (22%), მხოლოდ მაშინ მოიხმარს მუდმივად მიწისქვეშა გადასასვლელებს, თუ დღისა და ღამის განმავლობაში გადასასვლელები იქნება განათებული. აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ მოსახლეობის 10% მიწისქვეშა გადასასვლელების მოხმარების მზაობას გამოთქვამს იმ შემთხვევაში, თუ შესაბამისი ორგანოები გზის უკანონოდ გადაკვეთისათვის ყველა კანონდამრღვევს დააკისრებენ ადმინისტრაციულ ჯარიმას.

4.3 მიწისზედა გადასასვლელი ხიდების მოხმარება და დამოკიდებულებები

კვლევამ გვიჩვენა, რომ თბილისელ მოსახლეობაში მიწისქვეშა და მიწისზედა გადასასვლელებით სარგებლობის გამოცდილება განსხვავებულია. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, მოსახლეობის დიდი უმრავლესობა (77%) მიწისქვეშა

გადასასვლელებს ყოველთვის მოიხმარს, ხოლო მიწისზედა გადასასვლელი ხიდებით მუდმივად თბილისელების მხოლოდ 47% სარგებლობს. მოსახლეობის 21% იშვიათ შემთხვევებში სარგებლობს მიწისზედა გადასასვლელი ხიდებით. აღსანიშნავია, რომ გადასასვლელი ხიდებით არ მოსარგებლეთა წილი მნიშვნელოვნად აჭარბებს მიწისქვეშა გადასასვლელების არ მოსარგებლეთა რაოდენობას (ხიდები-31%; მიწისქვეშა გადასასვლელები-5%).

მიწისზედა გადასასვლელი ხიდებით მუდმივად სარგებლობის მიზეზები იმეორებს მიწისქვეშა გადასასვლელებით სარგებლობის მიზეზებს. ამ შემთხვევაშიც, ხიდებით მუდმივად სარგებლობის მთავარი მიზეზი საკუთარი უსაფრთხოების დაცვა (87%) და გზის ზემოდან გადაკვეთის შიშია (18%). კვლევა ცხდაჭყოფს, რომ თბილისელების 13%-ისთვის როგორც მიწისქვეშა, ასევე მიწისზედა გადასასვლელებით მუდმივად სარგებლობის მთავარი მიზეზი ფეხით მოსიარულეთა კანონის დაცვაა.

რაც შეეხება მიწისზედა გადასასვლელი ხიდებით იშვიათად სარგებლობის სიტუაციებს: კვლევის მონაცემებით, თბილისელების ნახევარზე მეტი (54%) მხოლოდ იმ დროს გადადის ხიდზე, როდესაც გზაზე ბევრი მანქანა მოძრაობს, თითქმის ერთი მესამედი მაშინ სარგებლობს გადასასვლელი ხიდით, როცა აქვს საკმარისი დრო, ხოლო 11% კი მხოლოდ და მხოლოდ უკიდურეს შემთხვევებში სარგებლობს აღნიშნული ხიდებით.

რაც შეეხება მიწისზედა გადასასვლელი ხიდების მოხმარების ბარიერებს: საინტერესოა, რომ ხიდებით არ მოსარგებლეთა და იშვიათად მოსარგებლეთა ყველაზე დიდი ნაწილი ხიდებით არ სარგებლობის როგორც ზოგად, ასევე ძირითად მიზეზად ასახელებენ იმ ფაქტს, რომ მათ უბრალოდ ეზარებათ და ფიზიკურად არ შეუძლიათ კიბეებზე ასვლა. მეხუთედზე ოდნავ მეტისთვის არ სარგებლობის მთავარი მიზეზი ხიდების მოშორებული მდებარეობაა. თბილისელების 7% არ სარგებლობის მთავარ მიზეზად ხიდების მოუხერხებლობასა და არაპრაქტიკულობას ასახელებს, ხოლო მოსახლეობის 6% ხიდებით დროის სიმცირის გამო არ სარგებლობს. გადასასვლელი ხიდებით არ სარგებლობის მიზეზებად ასევე დასახელდა შემდეგი ფაქტორები: სიმაღლის შიში, სარგებლობის მიუჩვევლობა, მზიან ამინდში გადასასვლელ ხიდებზე არსებული სიციხე და სხვა.

რაც შეეხება მიწისზედა გადასასვლელი ხიდებით სარგებლობის სამომავლო განწყობებს: კვლევის მონაცემებით, თბილისელების ერთი მესამედი მუდმივად ისარგებლებს ხიდებით, თუ ხიდებს ასასვლელ კიბეებთან ერთად ექნება ეკალატორი , ან ლიფტი. აღნიშნული მოწყობილობების არსებობა, თავისთავად გაანეიტრალებს ხიდებით არ სარგებლობის მთავარ ბარიერს - სიზარმაცეს. საინტერესოა, ის ფაქტიც, რომ თბილისელების 10% საერთოდ გამორიცხავს ხიდებით მუდმივად სარგებლობას, ხოლო ამდენივე აცხადებს, რომ ხიდებით მხოლოდ და მხოლოდ უკიდურეს შემთხვევებში ისარგებლებს.

4.4 ფეხით მოსიარულეთა მარეგულირებელი კანონის მიმართ დამოკიდებულებები

კვლევის ძირითად მიზანს წარმოადგენდა თბილისის მოსახლეობაში ფეხით მოსიარულეთა ქალაქში მოძრაობის მარეგულირებელი კანონმდებლობის მიმართ დამოკიდებულებებისა და განწყობების შესწავლა.

კვლევის მონაცემებით, მოსახლეობის უმარველესობას (82%) სმენია გზის უკანონოდ გადაკვეთისათვის დაწესებული ადმინისტრაციული ჯარიმის შესახებ. მათ შორის ვინც ფლობს აღნიშნულ ინფომაციას, 61% აღნიშნავს, რომ იცის რამდენია გზის უკანონოდ გადაკვეთისათვის დაწესებული ადმინისტრაციული ჯარიმა. თუმცა, მას შემდეგ რაც რესპონდენტებს ვთხოვეთ დაესახელებინათ აღნიშნული ჯარიმის ოდენობა, აღმოჩნდა, რომ მხოლოდ ერთმა მესამედმა (29%) იცის, რომ ადმინისტრაციული ჯარიმა 3 ლარია. ხუთიდან ორი თბილისელი კი გულწრფელად აღარებს, რომ არ იცის რამდენია გზის უკანონოდ გადაკვეთისათვის დაწესებული ჯარიმა. აღსანიშნავია, რომ ჯარიმის ზუსტი თანხის დაბალი ცნობადობა განპირობებულია იმით, რომ მოსახლეობის უმარველესობა (91%) არასდროს დაუჯარიმებიათ გზის უკანონოდ გადაკვეთისთვის.

კვლევის ფარგლებში შევისწავლეთ თბილისელების დამოკიდებულები ჯარიმის არსებობის მიმართ. კვლევის მონაცემებით, მოსახლეობის 79% მისაღებად მიიჩნევს გზის უკანონოდ გადაკვეთისთვის ადმინისტრაციული ჯარიმის არსებობას.

კვლევის ერთ-ერთ ძირითად ამოცანას წარმოადგენდა თბილისელი მოსახლეობის დამოკიდებულებების შესწავლა გზის უკანონოდ გადაკვეთისათვის ადმინისტრაციული ჯარიმის თანხის ზრდის მიმართ. პირველ ეტაპზე შეფასდა მიწისზედა და მიწისქვეშა გადასასვლელებით მუდმივად სარგებლობის განწყობები, იმ შემთხვევაში, თუ გზის ზემოდან უკანონოდ გადაკვეთის ადმინისტრაციული ჯარიმა იქნებოდა 15 ლარი, ხოლო მეორე ეტაპზე კი შევისწავლეთ 20 ლარიანი ჯარიმის მიმართ დამოკიდებულებები.

საინტერესოა, რომ თბილისელებისთვის არ აქვს არსებითი მნიშვნელობა ჯარიმა იქნება 15 ლარი თუ 20 ლარი. ჯარიმის აღნიშნულ თანხებამდე გაზრდის შემთხვევაში, თბილისელების 80% მზადაა უარი თქვას გზის ზემოდან გადაკვეთაზე და ისარგებლოს დედაქალაქში არსებული მიწისქვეშა და მიწისზედა გადასასვლელებით.