Traffic Industry Time

თბილისში, შანდორ პეტეფის ქუცა #44-ში არსებულ მიწის ნაკვეთზე (საკადასტრო კოდი: 01.17.10.002.246) მრავალფუნქციური შენობის მშენებლობის ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კვლევა.



შემსრულებელი: შპს ,,თი აი თი“

დირექტორი: მარიამ დიხამინჯია

სარჩევი

1.საკვლევი ტერიტორიის სატრანსპორტო შესწავლა 3

1.1. საკვლევი ტერიტორიის საგზაო ინფრასტრუქტურის კვლევა (გამტარუნარიანობა, ნაკადები, რეზერვი) და სქემა 12

1.2. საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია და მისაწვდომობის რუკა 33

1.3. საზ. ტრანსპორტის მისაწვდომობა, სივრცითი დაფარვა და მოცულობის კვლევა 35

2. ინფორმაცია პროექტზე 41

2.1. საპროექტო შენობის საერთო ფართობი/კ2 საანგარიშო ფართობი (ფუნქცია) 41

2.2. საპროექტო ტერიტორიის მაცხოვრებელთა/ვიზიტორთა რაოდენობა 42

3. საპროექტო ტერიტორიის გენერირებული/მიზიდული (პერსპექტიული) მგზავრობები 43

3.1. საპროექტო ტერიტორიის მიზიდული და გენერირებული მზგავრობების რაოდენობა 46

3.2. მგზავრობების მოდალური განაწილება 46

3.3. მგზავრობების სივრცითი განაწილება 54

4. ზეგავლენის შეფასება 62

4.1. ზეგავლენის შეფასება საგზაო ინფრასტრუქტურაზე 62

4.2. ზეგავლენის შეფასება საქვეითე ინფრასტრუქტურაზე 62

4.3. ზეგავლენის შეფასება საზ. ტრანსპორტზე 63

5. რეკომენდაციები 65

6. გამოყენებული ლიტერატურა 66

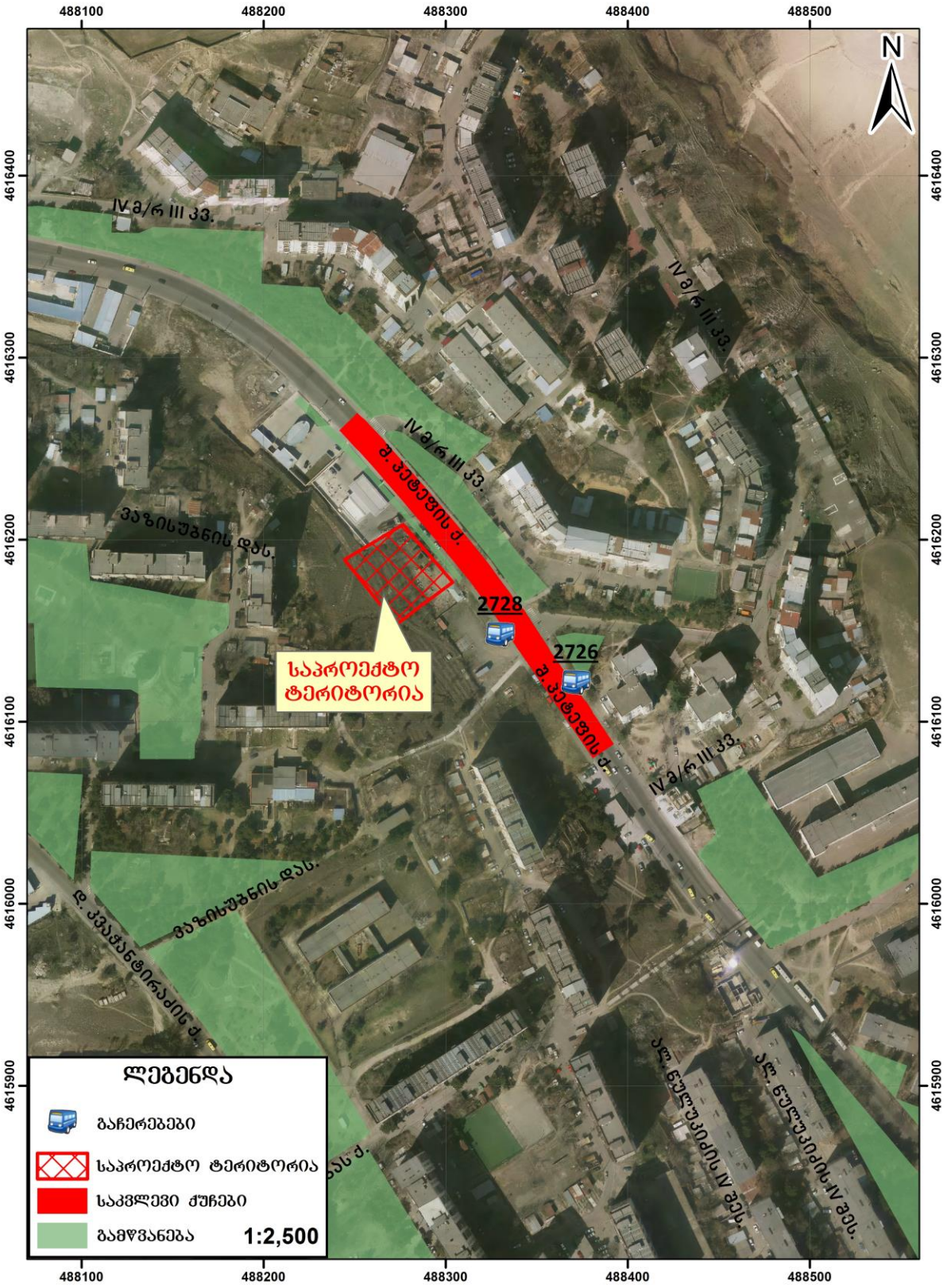
1.საკვლევი ტერიტორიის სატრანსპორტო შესწავლა

კვლევის მიზანი და სტრუქტურა

ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის 2019 წლის 24 დეკემბრის #19/0119358883-16 წერილის შესაბამისად, წარმოადგენს თბილისში, შანდორ პეტეფის ქუცა #44-ში არსებულ მიწის ნაკვეთზე (საკადასტრო კოდი: 01.17.10.002.246) მრავალფუნქციური შენობის მშენებლობის მიზანშეწონილობის დადგენა საგზაო და საქვეითე ინფრასტრუქტურასთან მიმართებაში, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მისაწვდომობის კუთხით და სატრანსპორტო ნაკადების მოძრაობის პირობების შეფასებით.

Traffic Industry Time

ობიექტის მდებარეობა



ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია
ტრანსპორტის საქალაქო სამსახური

წერილის ნომერი: **16-01200174245**
თარიღი: **17/01/2020**
პინი: **8924**

გადაამოწმეთ: **document.municipal.gov.ge**

ადრესატი: ცოტნე სივსივაძე
პირადი ნომერი: 01008012922
მისამართი: თბილისი ად.მიცკევიჩის ქ. N 25 ბ. 14

მოქალაქე ცოტნე სივსივაძეს

ბატონო ცოტნე,

2019 წლის 24 დეკემბრის თქვენი N19/0119358883-16 წერილის პასუხად, რომელიც შეეხება ქალაქ თბილისში, შანდორ პეტეფის ქუჩა N44-ში არსებულ მიწის ნაკვეთზე (ს/კ 01.17.10.002.246) მრავალფუნქციური კომპლექსის არქიტექტურული პროექტის შეთანხმებას, გაცნობებთ:

„მშენებლობის ნებართვის გაცემის წესისა და სანებართვო პირობების შესახებ" საქართველოს მთავრობის 2009 წლის 24 მარტის №57 დადგენილების 47-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ნ²" ქვეპუნქტის თანახმად II, III, IV კლასის შენობა-ნაგებობის არქიტექტურული პროექტის შეთანხმებისას წარმოსადგენია:

1. საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა

2. ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასება.

მოძრაობის ორგანიზების სქემა უნდა შეთანხმდეს ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურსა და საპატრულო პოლიციასთან. სქემის შესათანხმებლად ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურში წარმოდგენილი უნდა იყოს CD დისკზე ჩაწერილი .dwg ფორმატის სქემის ფაილი და A3 ფორმატით ამობეჭდილი ოთხი ფერადი ეგზემპლარი. სქემის განცხადებას თან უნდა ერთვოდეს საპროექტო ტერიტორიაზე დაგეგმილი მშენებლობის არქიტექტურის სამსახურში შეტანილი განცხადების ნომერი და საკადასტრო კოდი. ასევე, იმ შემთხვევაში, თუ საპროექტოდ გათვალისწინებული გზა სვდება მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე, უნდა წარმოადგინოთ ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის სსიპ ქონების მართვის სააგენტოს შუალედური პასუხი. ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურში შეთანხმების შემდეგ, სქემა უნდა შეთანხმდეს საპატრულო პოლიციასთან. ამის შემდეგ, შეთანხმებული სქემა უნდა აიტვირთოს პროექტის სხვა დოკუმენტაციასთან ერთად არქიტექტურის სამსახურის ვებგვერდზე.

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კვლევა უნდა აიტვირთოს არქიტექტურის სამსახურის ვებგვერდზე, რის შემდგომაც გადაეგზავნება განსახილველად ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურს. ასევე, უნდა აიტვირთოს კვლევის ერთიან დოკუმენტში წარმოდგენილი რუკების, სქემებისა და გაანგარიშებების სამუშაო მასალები:

· რუკა (.shp) – (ასევე წარმოდგენილი უნდა იყოს ArcGIS-ის ArcMap დოკუმენტის სახით)

· სქემა (.dwg/.shp)

· ცხრილი და/ან დიაგრამა (.xlsx)

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კომპონენტები და საკვლევი არეალები მოცემულია დანართის სახით.

დანართი 6 ფურცელი

პატივისცემით,

ვიქტორ წილოსანი

პირველადი სტრუქტურული ერთეულის ხელმძღვანელი
(საქალაქო სამსახურის უფროსი)

გამოყენებულია კვალიფიციური
ელექტრონული ხელმოწერა/
ელექტრონული შტამპი

დანართი 1: ვარიანტების კომბინირება

	წინასწარწყვეტილი ვარიანტი	საავტომობილო ტერიტორიის	განმარტება
1	საავტომობილო ტერიტორიის არსებული სატრანსპორტო მდგომარეობის შესწავლა		
1.1.	საავტომობილო ტერიტორიის საერთაშორისო ავტობუსის ტერმინალის რეზერვი	ქალაქები: ბანდარ ბეტეფის ქალაქი ქვანძები: N1. ქ. ბეტეფის ქალაქი - ო. დემეთაის ქალაქი - ალექსეევის ქალაქი N2. ქ. ბეტეფის ქალაქი - ო. მანდელშტამის ქალაქი - ქ. ზედელაიბის ქალაქი	საჭიროა მოსაწესრიგებელი ქალაქისა და ქვანძების ***გამტარუნარიანობის გაუმჯობესების, არსებული წყვდების დათვალი და რეზერვის გაუმართავობის.*** საავტომობილო ტერიტორია ვერდა მიიყვანდეს იმ გზებსა და მიწითად ქვანძებს, რომლებიც ვარგისნებულ საქონელი ტერიტორიის პატიმარს ქალაქთან სხვადასხვა მიმართულებით, მიზიდვის მიერთად წერტილებისაკენ.
1.2.	საქმეთო ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია და საქმეთო მისაწვდომობა	საავტომობილო ტერიტორიიდან ქალაქ ბეტეფის ქალაქის ჩრდილოეთის მიმართულებით გ ზე, საქმეთო გადასვლელების გადაადგილების	საქმეთო ინფრასტრუქტურის შესწავლისას ცნდა გამოვაიდეს საავტომობილო ტერიტორიის ფარგლებში ს/ფ. ტრანსპორტის გაჩერებების ***მისასვლელი გზების,*** საქმეთო ზიდვასხვადასხვა ზიდვალისწინებით. ასევე საჭიროა ***საქმეთო ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია*** (ესაფრთხო და მიხერხებული გადაადგილების ხელისშემშლელი ფაქტორების გამოვლენა): ***ტროტუარის არსებობის, მართვები ტროტუარზე, ესაფრთხო საქმეთო გადასვლელების არსებობა.*** ინვენტარიზაციის საფუძველზე ცნდა მიხდეს საავტომობილო ტერიტორიის საქმეთო მისაწვდომობის ანალიზი.
			საქმეთო ინფრასტრუქტურის შესწავლა საჭიროა საავტომობილო ტერიტორიამდე ესაფრთხო საქმეთო მისაწვდომობისათვის საჭირო მაგარუქტერებელი დოკუმენტების დასადგენად. იმ შემთხვევაში,

დანართი 1: კვლევის კომპონენტები

			როდესაც განაშენიანება არ არის ფეხითმოსიარულეთათვის ადვილად მისაწვდომი, მაცხოვრებელთა/ვიზიტორთა მგზავრობები უმეტესად მანქანით ხორციელდება. ასევე მნიშვნელოვანია საზ. ტრანსპორტამდე უსაფრთხო წვდომის უზრუნველყოფა.
1.3.	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მისაწვდომობა, მოცულობა და რეზერვი		საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მდგომარეობის შესწავლისას საჭიროა საპროექტო ტერიტორიის მომსახურე საზ. ტრანსპორტის ***სივრცითი დაფარვის, მოცულობების და რეზერვის გამოთვლა.*** საზოგადოებრივი ტრანსპორტის არსებული მომსახურების შესწავლა საჭიროა იმისთვის, რომ დადგინდეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების არსებული რეზერვი. რეზერვის გამოთვლისა და ზეგავლენის შეფასების შემდგომ გამოვლინდება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების გაუმჯობესების საჭიროებები.
2	ინფორმაცია პროექტზე		
2.1.	შენობის საერთო ფართობი ფუნქციების მიხედვით		ეს მონაცემი საჭიროა საპროექტო ტერიტორიაზე მომავალი მაცხოვრებლების და ვიზიტორების დაახლოებითი რაოდენობის დასადგენად.
2.2.	საპროექტო ტერიტორიის პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა და თანამშრომელთა/ვიზიტორთა რაოდენობა	**საცხოვრებელი და საოფისე**	ამ მონაცემის საფუძველზე დადგინდება ახალი გენერირებული/მიზიდული მგზავრობების რაოდენობა.
3.	საპროექტო ტერიტორიის გენერირებული/მიზიდული (საპროგნოზო) მგზავრობები		
3.1.	საპროექტო ტერიტორიაზე გენერირებული/მიზიდული		

დანართი 1: კვლევის კომპონენტები

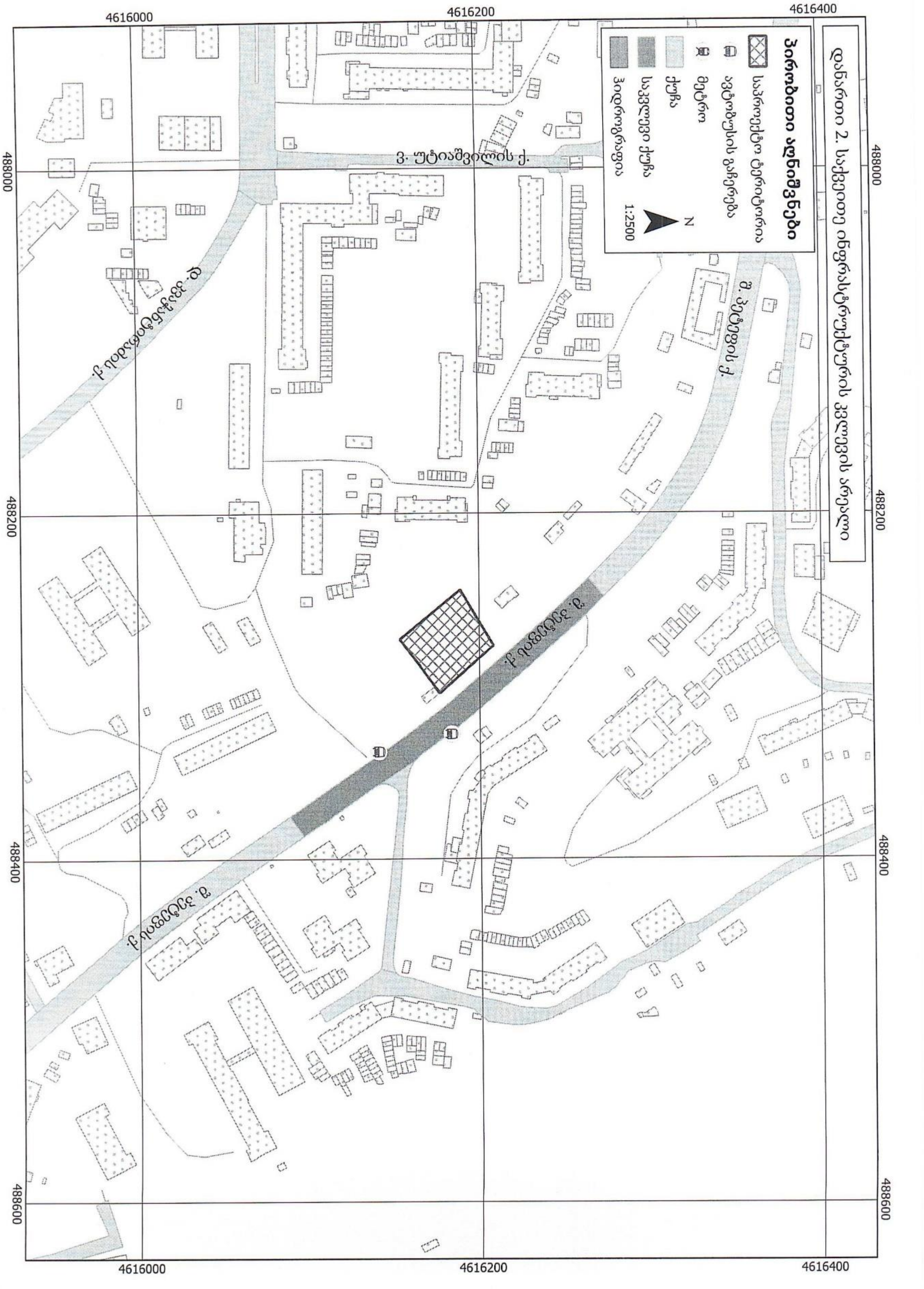
	მგზავრობების საერთო რაოდენობა		
3.2	მგზავრობების მოდალური განაწილება		მოდალური განაწილება - გადაადგილების სხვადასხვა საშუალებების წილი მგზავრობების საერთო რაოდენობაში - მანქანა, საზ. ტრანსპორტი, ქვეითი, ტაქსი. ამ მონაცემის განსაზღვრა საჭიროა, იმის დასადგენად, თუ რა ზემოქმედება ექნება დაგეგმილ პროექტს სამანქანო ნაკადებზე; ასევე საზ. ტრანსპორტის მიწოდების დასაგეგმად და საქვეითე ინფრასტრუქტურის მაკორექტირებელი ღონისძიებების დასადგენად. იმისათვის, რომ დიდი მასშტაბის განაშენიანებას არ ჰქონდეს უარყოფითი სატრანსპორტო შედეგები, საჭიროა ღონისძიებების დაგეგმვა, მოდალურ განაწილებაში სამანქანო გადაადგილების წილის შემცირების მიზნით. საპროგნოზო მგზავრობების მოდალური განაწილების დადგენა უნდა მოხდეს თბილისის ***შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის იმ მაკრო ან მიკრო ზონის მონაცემების საფუძველზე, რომელშიც მდებარეობს საპროექტო ტერიტორია.*** თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე: http://tbilisi.gov.ge/page/3218
3.3.	მგზავრობების სივრცითი განაწილება		ამ მონაცემით განისაზღვრება, რომელ გზებზე და კვანძებზე იქნება ზეგავლენა; საზ. ტრანსპორტის რომელ მიმართულებაზე/ხაზებზე იქნება მომსახურების გაუმჯობესება საჭირო; სად იქნება საჭირო საფეხმავლო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება. საპროგნოზო მგზავრობების სივრცითი განაწილების დადგენა უნდა მოხდეს ***შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის იმ მაკრო ან მიკრო***

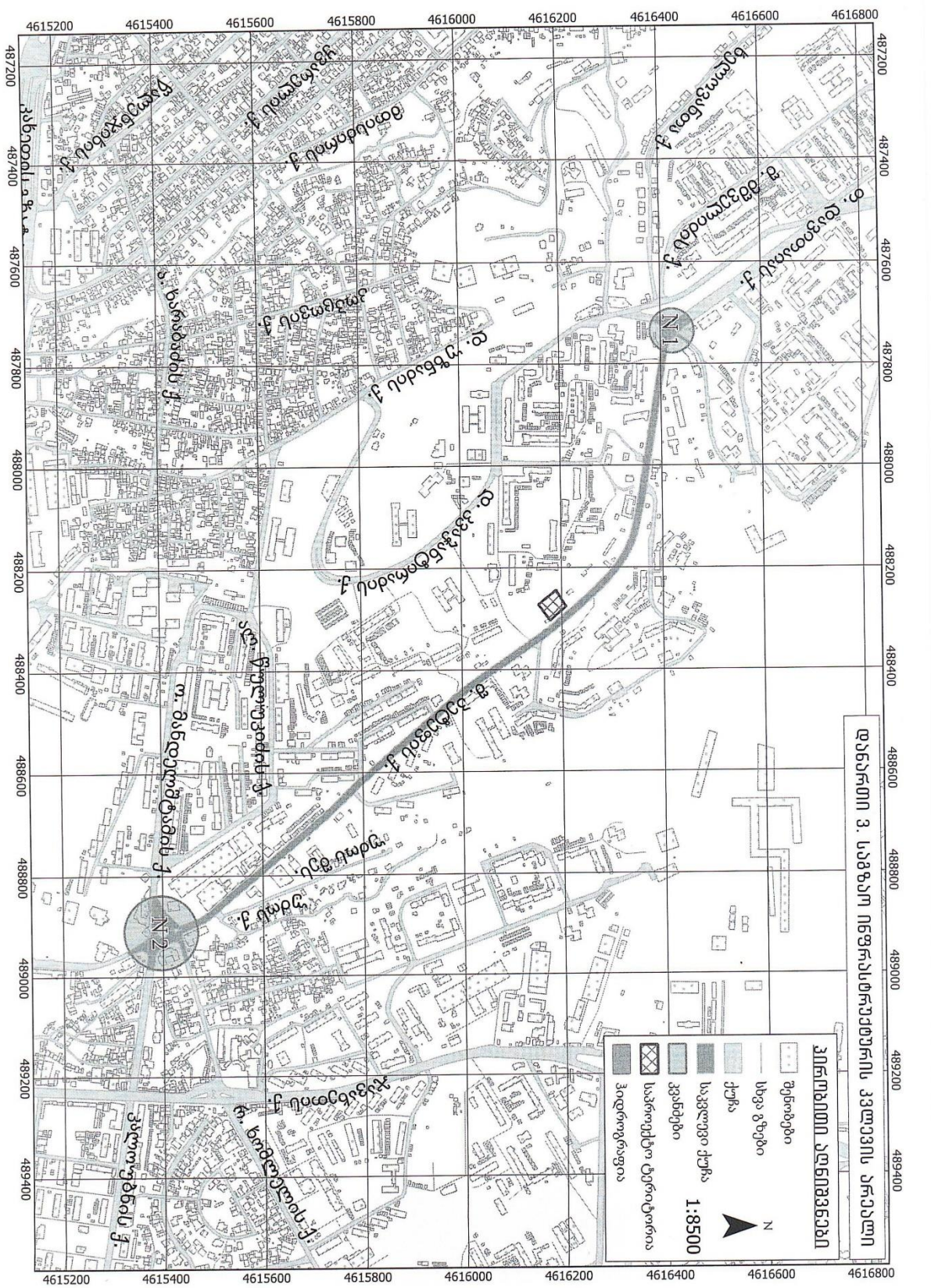
დანართი 1: კვლევის კომპონენტები

			ზონის მონაცემების საფუძველზე, რომელშიც მდებარეობს საპროექტო ტერიტორია. თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე: http://tbilisi.gov.ge/page/3218
4. საპროგნოზო გენერირებული/მიზიდული მგზავრობების ზეგავლენის შეფასება			
	• გზათა ქსელზე (მათ შორის ძირითად კვანძებზე); • საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე; • საქვეითე ინფრასტრუქტურაზე		კვლევის წინა კომპონენტებიდან გამომდინარე საჭიროა დაგეგმილი განაშენიანების ზეგავლენის შეფასება ტრანსპორტზე და ტრანსპორტის ცალკეულ სახეობებზე.
5	**რეკომენდაციები**		ზეგავლენის შეფასების საფუძველზე განისაზღვრება ის ღონისძიებები, რაც საჭიროა დაგეგმილი განაშენიანების მომავალი მაცხოვრებლების და ვიზიტორების ტრანსპორტით უზურუნველყოფისა და მოდალურ განაწილებაში მანქანის როლის შესამცირებლად.
6	**გამოყენებული ლიტერატურა და სტანდარტები**		კვლევის ტექსტურ ნაწილში მითითებული უნდა იყოს კვლევისა და ანალიზისას გამოყენებული სტანდარტები და მეთოდოლოგია და შესაბამისი ლიტერატურა.

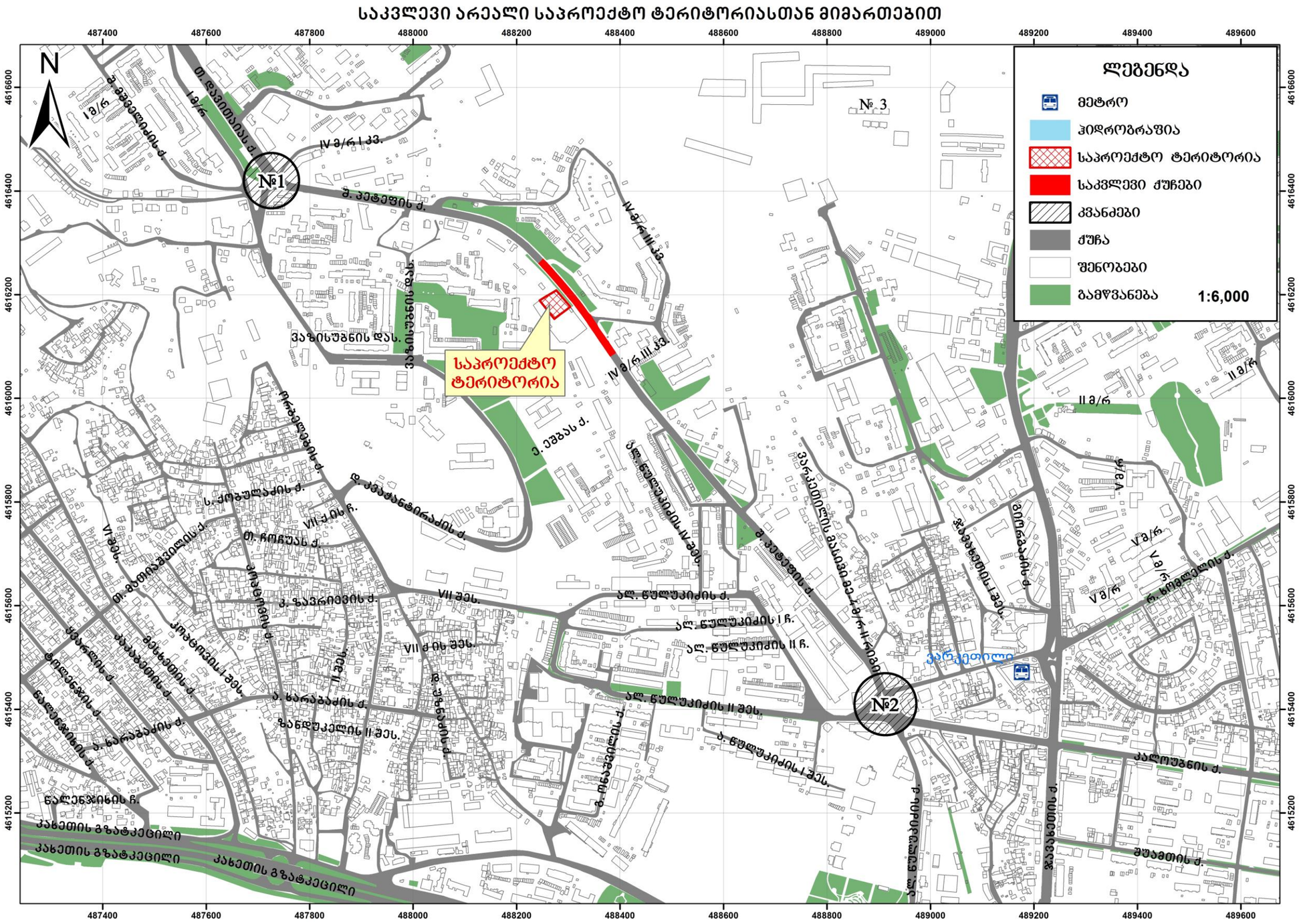
თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე:

http://tbilisi.gov.ge/page/3218


დანართი 2. საქვეითო ინფრასტრუქტურის კვლევის არეალი
პირობითი აღნიშვნები
საპროექტო ტერიტორია
ავტობუსის გაჩერება
მეტრო
ქუჩა
საკვლევი ქუჩა
შენობანაგებობა
N
1:2500
4616000
4616200
4616400
488000
488200
488400
488600


დანართი 3. სავზო ინფრასტრუქტურის კვლევის არეალი
ვილოსანი დანიშნულებით
შენობები
სხვა გზები
ქუჩა
სავალი ქუჩა
ბაღები
საპროექტო ტერიტორია
ბიბლიოგრაფია
N
1:8500
N 1
N 2
4615200
4615400
4615600
4615800
4616000
4616200
4616400
4616600
4616800
487200
487400
487600
487800
488000
488200
488400
488600
488800
489000
489200
489400

1.1. საკვლევი ტერიტორიის საგზაო ინფრასტრუქტურის კვლევა (გამტარუნარიანობა, ნაკადები, რეზერვი) და სქემა



არსებული სიტუაციის აღწერა:
საკვლევი არიალი მოიცავს:
ქუჩა:

შ. პეტეფის ქუჩა

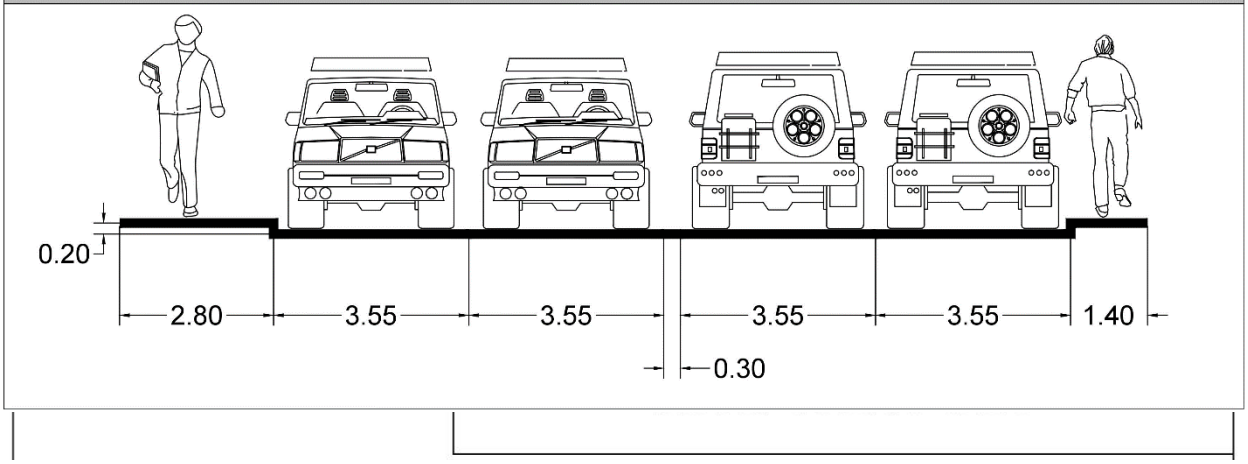
კვანძები:

1. **შ. პეტეფის ქუჩა-თ. დავითაიას ქუჩა- ალუბლების ქუჩა; 2. შ. პეტეფის ქუჩა-ო. მანდელშტამის ქუჩა-პ. ხვედელიძის ქუჩა**

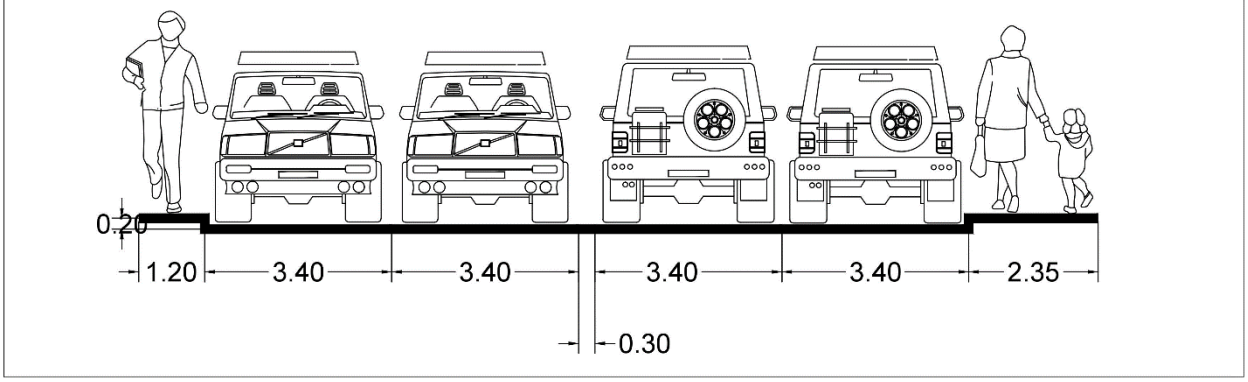
შ. პეტეფის ქუჩა



შ. პეტეფის ქუჩის განივი კვეთის რუკა №1



შ. პეტეფის ქუჩის განივი კვეთის რუკა №2



#	**მითითება**	მახასიათებელი
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი
2	ზოლების რაოდენობა	2-2
3	ქუჩის სიგრძე	1585 მ.
4	ქუჩის სიგანე	15 მმ
5	დაშვებული სიჩქარე კმ/სთ	60

6	გზის სამოსის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი (ხარვეზებით)
7	ტროტუარი	გზის ორივე მხარეს
8	ტროტუარის სიგანე	1.2 მ-3 მ
9	ტრორუარის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი (დაზიანებებით)
10	პარკირება	არა
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	კი
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	არა
13	ვერტიკალური საგზაო მონიშვნა	არა
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა
15	ავტობუსის ზოლი	არა
16	ქვეითთა მიწისქვეშა გადასასვლელი	არა
17	ველო ბილიკი	არა

კვანძები:

1. **შ. პეტეფის ქუჩა-თ. დავითაიას ქუჩა- ალუბლების ქუჩა;**

#	მითითება	შ. პეტეფის ქუჩა	თ. დავითაიას ქუჩა	ალუბლების ქუჩა	მუსხელიშვილის ქუჩა
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი	ორმხრივი	ორმხრივი	ორმხრივი
2	ზოლების რაოდენობა	2-2	2-2	1-1	2-2

3	ქუჩის სიგანე (მეტრი)	14	22	7	14
4	დაშვებული სიჩქარე კმ/სთ	60	60	60	60
5	გზის სამოსის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	დამაკმაყოფილებელი	დამაკმაყოფილებელი	დამაკმაყოფილებელი
6	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	არა	კი	არა	არა
7	შუქნიშნის ობიექტით	არა	არა	არა	არა
8	ქვეითთა გადასვლა დარეგულირებულ	არა	არა	არა	არა
9	შენიშვნა				

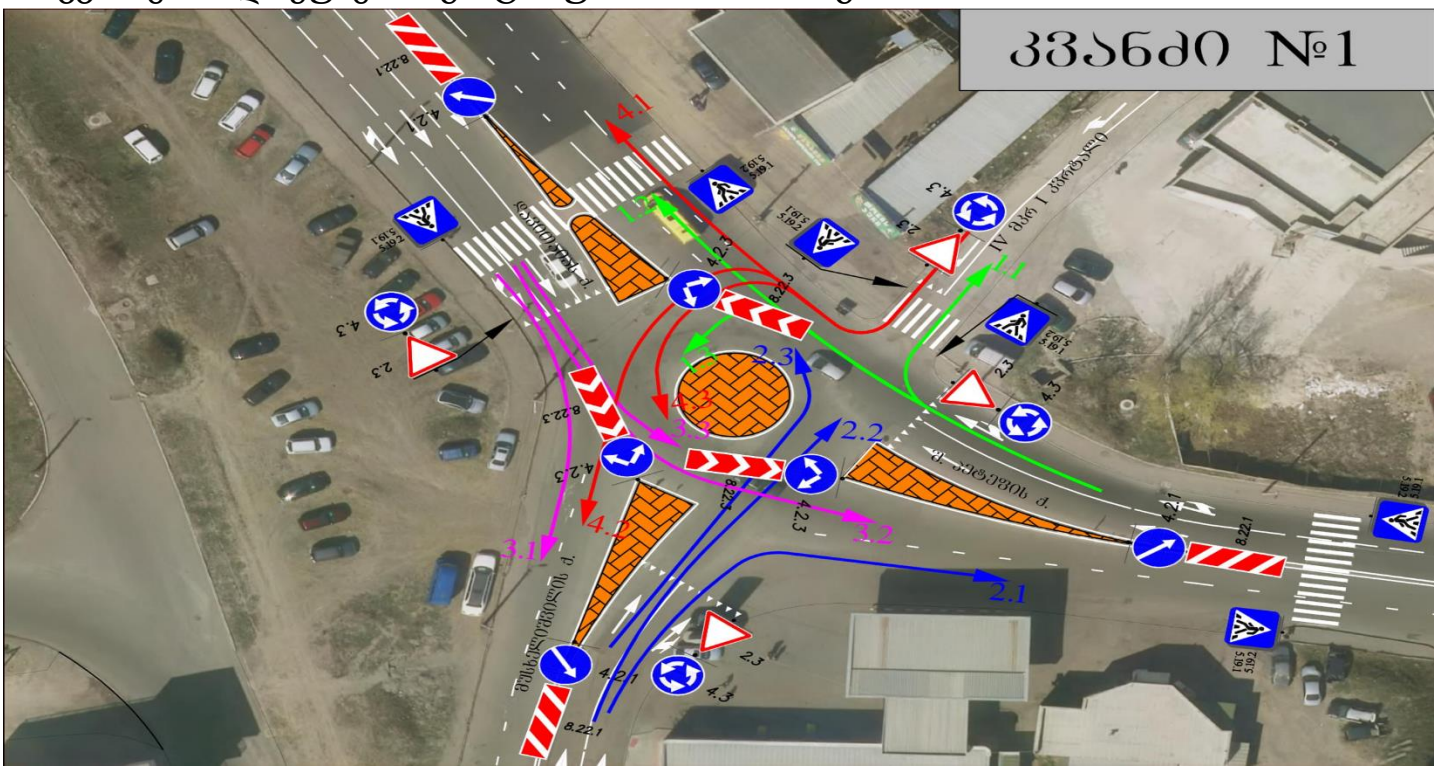
2. შ. პეტეფის ქუჩა-ო. მანდელშტამის ქუჩა-პ. ხვედელიძის ქუჩა

#	**მითითება**	მანდელშტამი	პეტეფი	ნაკაშიძე-ბოლქვაძე	17 შინდისელი	ხვედელიძე
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი	ორმხრივი	ორმხრივი	ორმხრივი	ორმხრივი
2	ზოლების რაოდენობა	1-1	2-2	1-1	2-2	1-1
3	ქუჩის სიგანე (მეტრი)	10	14	8	12	7
4	დაშვებული სიჩქარე კმ/სთ	60	60	60	60	60

5	გზის სამოსის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	დამაკმაყოფილებელი	დამაკმაყოფილებელი	დამაკმაყოფილებელი	დამაკმაყოფილებელი
6	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	არა	არა	არა	არა	არა
7	შუქნიშნის ობიექტით რეგულირებადი	არა	არა	არა	არა	არა
8	ქვეითთა გადასვლა დარეგულირებულია	არა	არა	არა	არა	არა
9	შენიშვნა					

Traffic Industry Time

კვანძების და ქუჩების გამტარუნარიანობის ანგარიში



1				18.02.2020	
ნაკადის მიმართულება	მსუბუქი ავტომობილი	სატვირთო ავტომობილი	ავტობუსი	მიკროავტობუსი	დრო
1.1	19	0	3	0	
1.2	464	9	63	7	
1.3	130	1	4	0	
1.4	16	0	1	0	
2.1	223	0	5	0	
2.2	1	0	0	0	
2.3	237	5	14	0	08:30
2.4	3	0	0	0	
3.1	244	3	18	0	09:30
3.2	551	4	63	9	
3.3	6	0	0	0	
3.4	8	0	0	0	
4.1	22	0	0	0	
4.2	15	0	0	0	
4.3	15	0	0	0	

1.1	22	0	3	0	
1.2	557	13	74	9	
1.3	102	3	4	0	
1.4	25	2	1	0	
2.1	147	3	3	0	
2.2	17	0	0	0	
2.3	364	4	23	0	**18:30**
2.4	1	0	0	0	
3.1	262	2	17	0	**19:30**
3.2	407	5	60	9	
3.3	14	0	0	0	
3.4	26	0	0	0	
4.1	19	0	0	0	
4.2	8	0	0	0	
4.3	16	0	1	0	

მსუბუქი												კვანძი N1		
სატვირთო												18.02.2020		
ავტობუსი												08:30-09:30		
№№ მსუბუქი ავტ/სთ	ინტენსიურობა*	მსუბუქი*	მსუბუქის % ნაკადში	მსუბუქის წილი ნაკადში	სატვირთო	სატვირთოს % ნაკადში*	სატვირთოს წილი ნაკადში*	სატვირთო/მსუბუქი დაყვანილი	ავტობუსი	ავტობუსის % ნაკადში	ავტობუსის წილი ნაკადში	ავტობუსი/მსუბუქი დაყვანილი	Kც	ნაკადის მიმართულება
281	162	146	90.0	0.900	1	0.6	0.006	2	5	3.1	0.031	15	1.00	1.3+1.4
659	254	240	94.7	0.947	5	2.0	0.020	9	14	5.5	0.055	41	1.14	2.3+2.4
153	14	14	100.0	1.000	0	0.0	0.000	0	0	0.0	0.000	0	1.00	3.3+3.4

*** მსუბუქი**: დაყვანის კოეფიციენტია 1;

*** %, წილი მთლიან რაოდენობაში** : გზაზე მოზრავი სატრანსპორტოს საშუალებების წილი ნაკადში, % ;

*** დაყვანილი ინტენსიურობა**: ცალკეულ სატრანსპორტო საშუალებათა ტიპების მსუბუქ ავტომობილამდე დაყვანა შესაბამისი კოეფიციენტებით;

დაყვანის კოეფიციენტები ავტომობილის ტიპი λi	მსუბუქი	**1**
	სატვირთო მცირე ტვირთამწეობის	**1.4**
	საშუალო ტვირთამწეობის	**1.7**
	დიდი ტვირთამწეობის	**2.3**
	ავტობუსი	**2.9**
	საავტომობილო მატარებლები	**3.5**

მიმართულება	ზოლების რაოდენობა	Kც	C	A	B	Nк მსუბუქი ავტ/სთ	Pвავტ/სთ	Nвავტ/სთ	Z
1.3+1.4	2	1.00	0.94	2630	1.04	281	2197	162	0.07
2.3+2.4	1	1.14	0.94	1500	0.67	659	872	254	0.29
3.3+3.4	2	1.00	0.94	2630	1.04	153	2323	14	0.01

მსუბუქი		კვანძი N1
სატვირთო		18.02.2020
ავტობუსი		18:30-19:30

№№ მსუბუქი ავტ/სთ	ინტენსიურობა *	მსუბუქი*	მსუბუქის % ნაკადში	მსუბუქის წილი ნაკადში	სატვირთო	სატვირთოს % ნაკადში*	სატვირთოს წილი ნაკადში*	სატვირთო/მსუბუქი დაყვანილი	ავტობუსი	ავტობუსის % ნაკადში	ავტობუსის წილი ნაკადში	ავტობუსი/მსუბუქი დაყვანილი	Kც	ნაკადის მიმართულება
445	150	127	84.7	0.847	5	3.3	0.033	9	5	3.3	0.033	15	1.00	1.3+1.4
526	376	365	97.1	0.971	4	1.1	0.011	7	23	6.1	0.061	67	1.17	2.3+2.4
118	40	40	100.0	1.000	0	0.0	0.000	0	0	0.0	0.000	0	1.00	3.3+3.4

*** მსუბუქი**: დაყვანის კოეფიციენტია 1;

*** %, წილი მთლიან რაოდენობაში** : გზაზე მოზრავი სატრანსპორტოს საშუალებების წილი ნაკადში, % ;

*** დაყვანილი ინტენსიურობა**: ცალკეულ სატრანსპორტო საშუალებათა ტიპების მსუბუქ ავტომობილამდე დაყვანა შესაბამისი კოეფიციენტებით;

დაყვანის კოეფიციენტები ავტომობილის ტიპი λi	მსუბუქი	**1**
	სატვირთო მცირე ტვირთამწეობის	**1.4**
	საშუალო ტვირთამწეობის	**1.7**
	დიდი ტვირთამწეობის	**2.3**
	ავტობუსი	**2.9**
	საავტომობილო მატარებლები	**3.5**

მიმართულება	ზოლების რაოდენობა	Kც	C	A	B	Nк მსუბუქი ავტ/სთ	Pвავტ/სთ	Nвავტ/სთ	Z
1.3+1.4	2	1.00	0.94	2630	1.04	445	2037	150	0.07
2.3+2.4	1	1.17	0.94	1500	0.67	526	924	376	0.41
3.3+3.4	2	1.00	0.94	2630	1.04	118	2357	40	0.02

საავტომობილო გზების გამტარუნარიანობა ქალაქის პირობებში

კონკრეტულ საგზაო პირობებში ზოლების ჯგუფის გამტარუნარიანობის გაანგარიშებითი მნიშვნელობა განისაზღვრება ფორმულით:

$$P = P_{max} n f_b f_{სატვ} f_i f_{დაბრკ.ა} f_{ავტობ} f_{ტერ} f_{გ.რად} f_{სიჩ.შ}$$

სადაც

P_{max} — მაქსიმალური პრაქტიკული გამტარუნარიანობა, დაყვ.ავტ./სთ;

n — მოძრაობის ზოლების რაოდენობა ერთი მიმართულებით;

f_b — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს მოძრაობის ზოლის სიგანეს;

f_i — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს გრძივ ქანობებს;

$f_{დაბრკ.ა}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს იმ სატრანსპორტო საშუალებების ძიერ შექმნილ დაბრკოლებებს, რომლებიც ახორციელებენ პარკირებას;

$f_{ავტობ}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს ავტობუსების მიერ შექმნილ დაბრკოლებებს;

$f_{ტერ}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს ტერიტორიის ტიპს;

$f_{გ.რად}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს გეგმაში მრუდის რადიუსს;

$f_{სიჩ.შ}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს სიჩქარის შეზღუდვას.

მიმართულება	P_{max}	n	$f_{სიგ}$	$f_{სატვ}$	$f_{ქსნ}$	$f_{ვ}$	$f_{ავტობ.}$	$f_{ტერ.ტ.}$	$f_{რად}$	$f_{სიჩქ.}$	P
1.2	1900	2	0.98	0.97	0.98	1	1	0.9	1	1	3186
2.1	1900	1	0.96	0.97	0.99	1	1	0.9	1	1	1576
3.1	1900	2	0.98	0.97	0.98	1	1	0.9	1	1	3186
4.1	1900	1	0.96	0.97	0.99	1	1	0.9	1	1	1576

ქუჩა	დილა			საღამო			
	N	P	Z=N/P	მიმართულება N	N	P	Z=N/P
1.2	543	3186	0.17	1.2	653	3186	0.20
2.1	228	1576	0.14	2.1	153	1576	0.10
3.1	265	3186	0.08	3.1	281	3186	0.09
4.1	22	1576	0.01	4.1	19	1576	0.01

მიმართულება	მსუბუქი	სატვირთო	კოეფიციენტი	დაყვანილი	ავტობუსი	კოეფიციენტი	დაყვანილი	დაყვანილი ჯამური
1.1	19	0	1.7	0	3	2.9	8.7	28
2.2	1	0	1.7	0	0	2.9	0	1
3.2	551	4	1.7	6.8	72	2.9	208.8	767
4.2	15	0	1.7	0	0	2.9	0	15

დილის პიკური საათი

$$P = N\left(\frac{e^{-N/T(\Delta t_{\text{ზღ.}}-1)}}{1-e^{-N/T\delta t}}\right)$$

$$Z=N/P$$

N	T	$\Delta t_{\text{ზღ.}}$	δt	P	ინტენსიურობა N	Z	მიმართულება	
628	3600	6	2.6	719	28	0.04	1.1	შერწყმა
717	3600	4.1	3.3	802	1	0.001	2.2	გადახლართვა
488	3600	4.1	3.3	888	767	0.86	3.2	გადახლართვა
906	3600	4.1	3.3	735	15	0.02	4.2	გადახლართვა

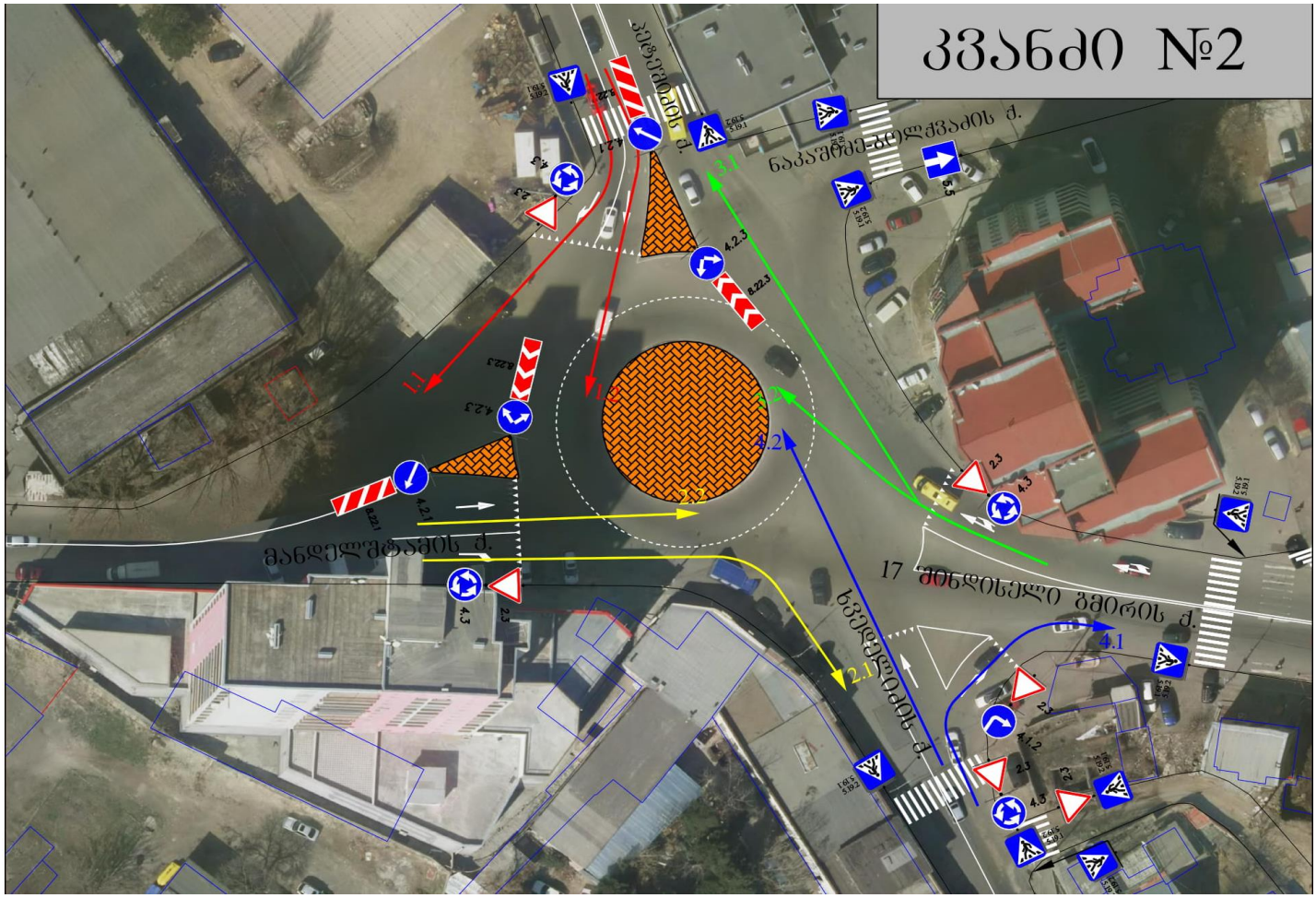
მიმართულება	მსუბუქი	სატვირთო	კოეფიციენტი	დაყვანილი	ავტობუსი	კოეფიციენტი	დაყვანილი	დაყვანილი ჯამური
1.1	22	0	1.7	0.00	3	2.9	8.7	31
2.2	17	0	1.7	0.00	0	2.9	0	17
3.2	407	5	1.7	8.50	17	2.9	49.3	465
4.2	8	0	1.7	0.00	0	2.9	0	8

საღამოს პიკური საათი

$$P = N\left(\frac{e^{-N/T(\Delta t_{\text{ზღ.}}-1)}}{1-e^{-N/T\delta t}}\right)$$

$$Z=N/P$$

N	T	$\Delta t_{\text{ზღ.}}$	δt	P	ინტენსიურობა N	Z	მიმართულება	
498	3600	6	2.6	825	17	0.02	1.1	შერწყმა
802	3600	4.1	3.3	772	465	0.60	2.2	გადახლართვა
562	3600	4.1	3.3	860	465	0.54	3.2	გადახლართვა
815	3600	4.1	3.3	767	8	0.01	4.2	გადახლართვა



2		18.02.2020			
ნაკადის მიმართულება	მსუბუქი ავტომობილი	სატვირთო ავტომობილი	ავტობუსი	მიკროავტობუსი	დრო
1.1	235	25	5	18	08:30 09:30
1.2	356	11	3	17	
2.1	362	16	4	12	
2.2	215	7	7	21	
3.1	102	19	11	14	
3.2	236	12	0	9	

4.1	123	5	12	13	
4.2	215	11	1	17	
1.1	251	12	4	21	**18:30** **19:30**
1.2	342	21	7	16	
2.1	386	17	9	13	
2.2	261	11	0	10	
3.1	132	9	10	17	
3.2	241	7	6	8	
4.1	139	10	4	16	
4.2	243	16	3	9	

მსუბუქი			კვანძი N 2
სატვირთო			18.02.2020
ავტობუსი			08:30-09:30

№ი მსუბუქი ავტ/სთ	ინტენსიურობა *	მსუბუქი*	მსუბუქის % ნაკადში	მსუბუქის წილი ნაკადში	სატვირთო	სატვირთოს % ნაკადში*	სატვირთოს წილი ნაკადში*	სატვირთო/მსუბუქი დაყვანილი	ავტობუსი	ავტობუსის % ნაკადში	ავტობუსის წილი ნაკადში	ავტობუსი/მსუბუქი დაყვანილი	Kც	ნაკადის მიმართულება
751	433	356	82.3	0.823	11	2.5	0.025	19	20	4.6	0.046	58	1.00	1.2
888	308	215	69.8	0.698	7	2.3	0.023	12	28	9.1	0.091	81	1.00	2.2
864	283	236	83.5	0.835	12	4.2	0.042	20	9	3.2	0.032	26	1.00	3.2
894	286	215	75.2	0.752	11	3.8	0.038	19	18	6.3	0.063	52	1.00	4.2

*** მსუბუქი**: დაყვანის კოეფიციენტია 1;

*** %, წილი მთლიან რაოდენობაში** : გზაზე მოზრავი სატრანსპორტოს საშუალებების წილი ნაკადში, % ;

*** დაყვანილი ინტენსიურობა**: ცალკეულ სატრანსპორტო საშუალებათა ტიპების მსუბუქ ავტომობილამდე დაყვანა შესაბამისი კოეფიციენტებით;

დაყვანის კოეფიციენტები ავტომობილის ტიპი λI	მსუბუქი	**1**
	სატვირთო მცირე ტვირთამწეობის	**1.4**
	საშუალო ტვირთამწეობის	**1.7**
	დიდი ტვირთამწეობის	**2.3**
	ავტობუსი	**2.9**

მიმართულება	ზოლების რაოდენობა	Kც	C	A	B	Nк მსუბუქი ავტ/სთ	Pвავტ/სთ	Nвავტ/სთ	Z
1.2	2	1.00	0.94	2630	1.01	751	1759	433	0.25
2.2	2	1.00	0.94	2630	1.01	888	1629	308	0.19
3.2	2	1.00	0.94	2630	1.01	864	1652	283	0.17
4.2	2	1.00	0.94	2630	1.01	894	1623	286	0.18

მსუბუქი												კვანძი N 2		
სატვირთო												18.02.2020		
ავტობუსი												18:30-19:30		
Nк მსუბუქი ავტ/სთ	ინტენსიურობა*	მსუბუქი*	მსუბუქის % ნაკადში	მსუბუქის წილი ნაკადში	სატვირთო	სატვირთოს % ნაკადში	სატვირთოს წილი ნაკადში*	სატვირთო/მსუბუქი დაყვანილი	ავტობუსი	ავტობუსის % ნაკადში	ავტობუსის წილი ნაკადში	ავტობუსი/მსუბუქი დაყვანილი	Kც	ნაკადის მიმართულება
815	444	342	77.0	0.770	21	4.7	0.047	36	23	5.2	0.052	67	1.00	1.2
919	309	261	84.5	0.845	11	3.6	0.036	19	10	3.2	0.032	29	1.00	2.2
939	294	241	82.1	0.821	7	2.4	0.024	12	14	4.8	0.048	41	1.00	3.2
930	296	243	82.0	0.820	16	5.4	0.054	27	9	3.0	0.030	26	1.00	4.2

*** მსუბუქი**: დაყვანის კოეფიციენტია 1;

*** %, წილი მთლიან რაოდენობაში** : გზაზე მოზრავი სატრანსპორტოს საშუალებების წილი ნაკადში, % ;

*** დაყვანილი ინტენსიურობა**: ცალკეულ სატრანსპორტო საშუალებათა ტიპების მსუბუქ ავტომობილამდე დაყვანა შესაბამისი კოეფიციენტებით;

დაყვანის კოეფიციენტები ავტომობილის ტიპი λi	მსუბუქი	**1**
	სატვირთო მცირე ტვირთამწეობის	**1.4**
	საშუალო ტვირთამწეობის	**1.7**
	დიდი ტვირთამწეობის	**2.3**
	ავტობუსი	**2.9**
	საავტომობილო მატარებლები	**3.5**

მიმართულება	ზოლების რაოდენობა	Kც	C	A	B	Nк მსუბუქი ავტ/სთ	Pსავტ/სთ	Nსავტ/სთ	Z
1.2	2	1.00	0.94	2630	1.01	815	1698	444	0.26
2.2	2	1.00	0.94	2630	1.01	919	1600	309	0.19
3.2	2	1.00	0.94	2630	1.01	939	1581	294	0.19
4.2	2	1.00	0.94	2630	1.01	930	1589	296	0.19

საავტომობილო გზების გამტარუნარიანობა ქალაქის პირობებში

კონკრეტულ საგზაო პირობებში ზოლების ჯგუფის გამტარუნარიანობის გაანგარიშებითი მნიშვნელობა განისაზღვრება ფორმულით:

$$P = P_{max} n f_b f_{სატვ} f_i f_{დაბრკ.პ} f_{ავტობ} f_{ტერ} f_{გ.რად} f_{სიჩ.შ}$$

სადაც

P_{max} — მაქსიმალური პრაქტიკული გამტარუნარიანობა, დაყვ.ავტ./სთ;

n — მოძრაობის ზოლების რაოდენობა ერთი მიმართულებით;

f_b — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს მოძრაობის ზოლის სიგანეს;

f_i — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს გრძივ ქანობებს;

$f_{დაბრკ.პ}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს იმ სატრანსპორტო საშუალებების მიერ შექმნილ დაბრკოლებებს, რომლებიც ახორციელებენ პარკირებას;

$f_{ავტობ}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს ავტობუსების მიერ შექმნილ დაბრკოლებებს;

$f_{ტერ}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს ტერიტორიის ტიპს;

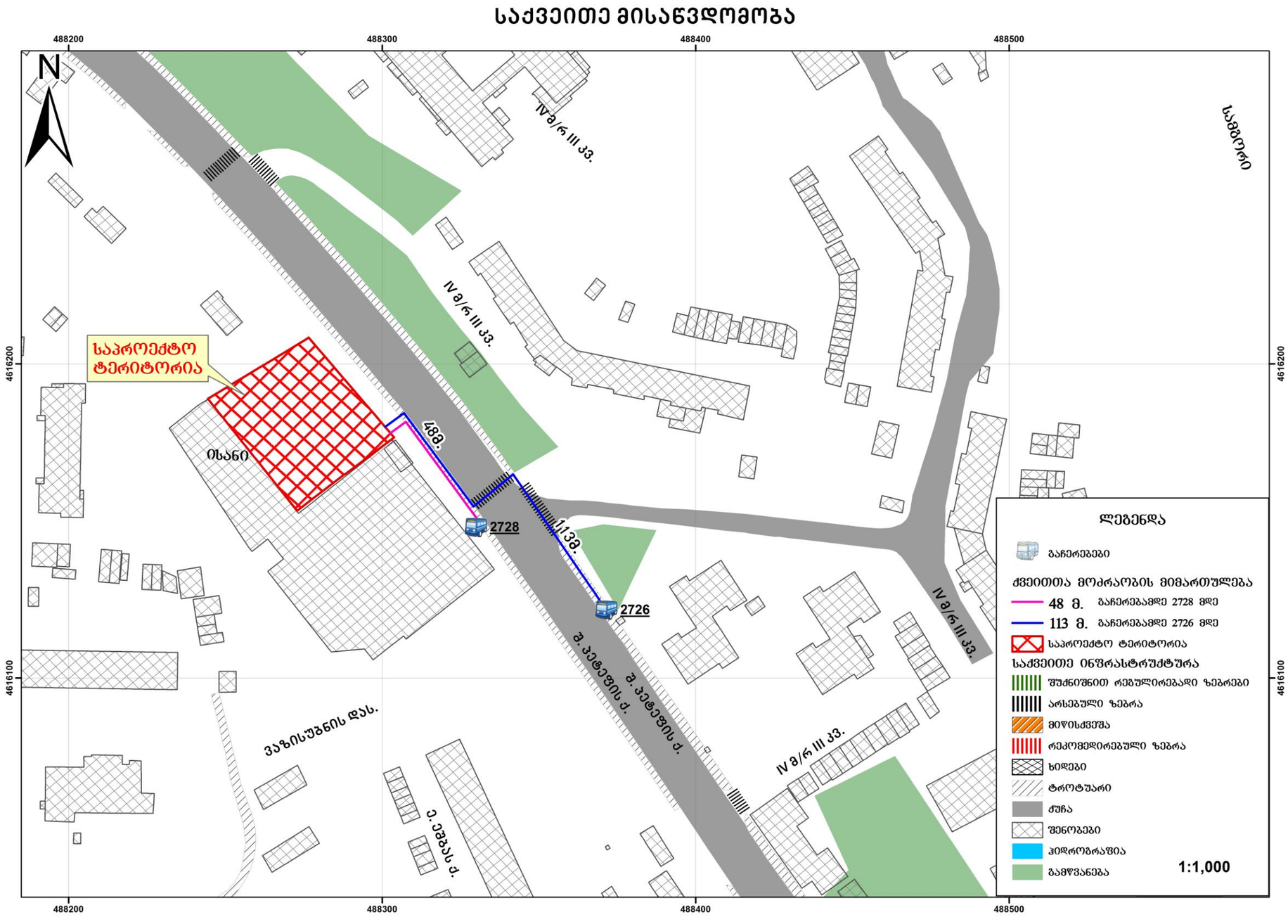
$f_{გ.რად}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს გეგმაში მრუდის რადიუსს;

$f_{სიჩ.შ}$ — კოეფიციენტი, რომელიც ითვალისწინებს სიჩქარის შეზღუდვას.

მიმართულება	P_{max}	n	$f_{სიგ}$	$f_{სატვ}$	$f_{ქსნ}$	$f_{პ}$	$f_{ავტობ.}$	$f_{ტერ.ტ.}$	$f_{რად}$	$f_{სიჩქ.}$	P
1.1	1900	2	0.98	0.97	0.99	1	1	0.9	1	1	3219
2.1	1900	2	0.98	0.98	0.99	1	1	0.9	1	1	3252
3.1	1900	2	0.98	0.99	0.99	1	1	0.9	1	1	3285
4.1	1900	2	0.98	0.97	0.99	1	1	0.9	1	1	3219

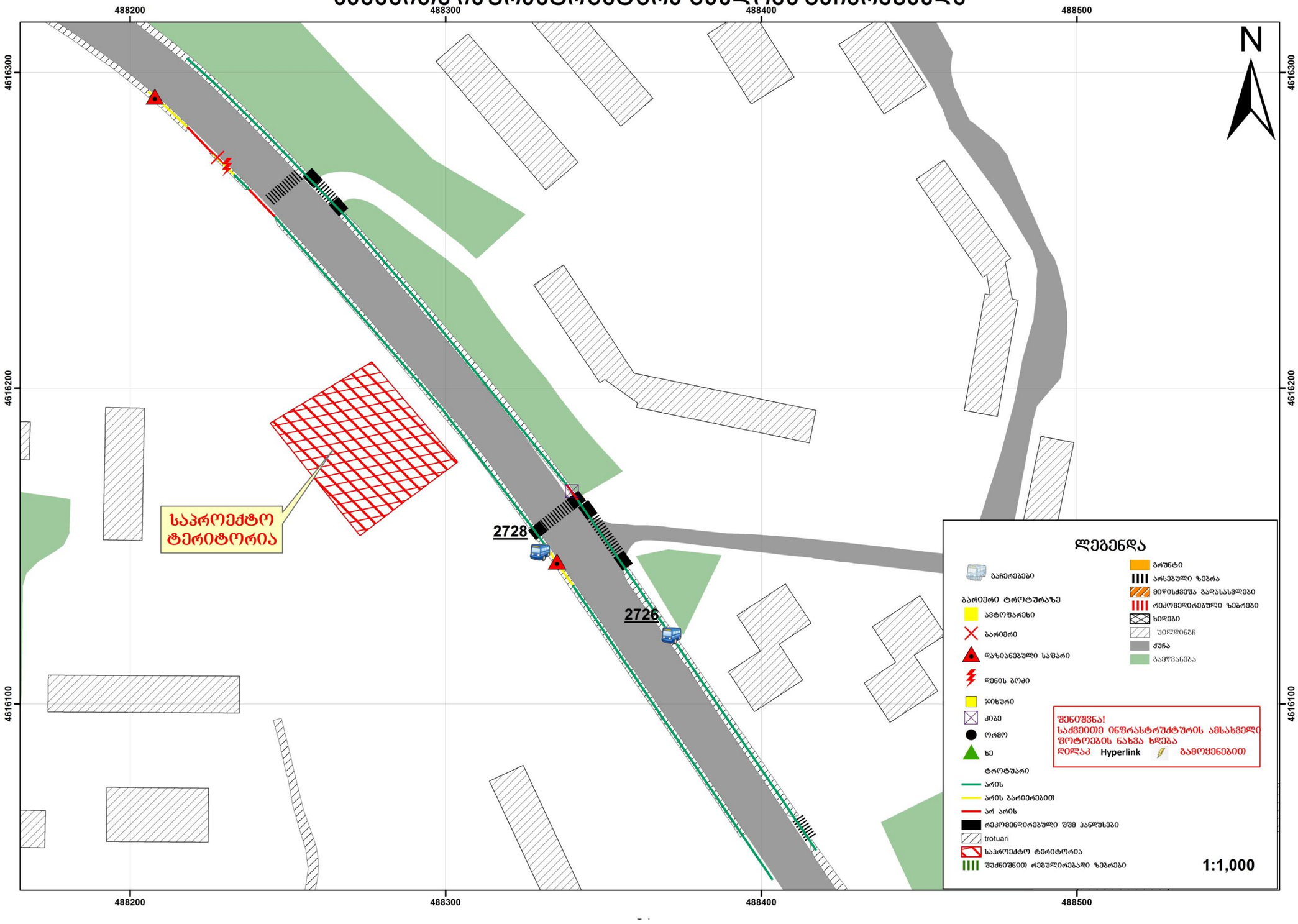
ქუჩა	დილა			საღამო			
	N	P	Z=N/P	მიმართულება N	N	P	Z=N/P
1.1	283	3219	0.09	1.1	288	3219	0.09
2.1	394	3219	0.12	2.1	425	3219	0.13
3.1	146	3285	0.04	3.1	168	3285	0.05
4.1	153	3219	0.05	4.1	169	3219	0.05

1.2. საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია და მისაწვდომობის რუკა

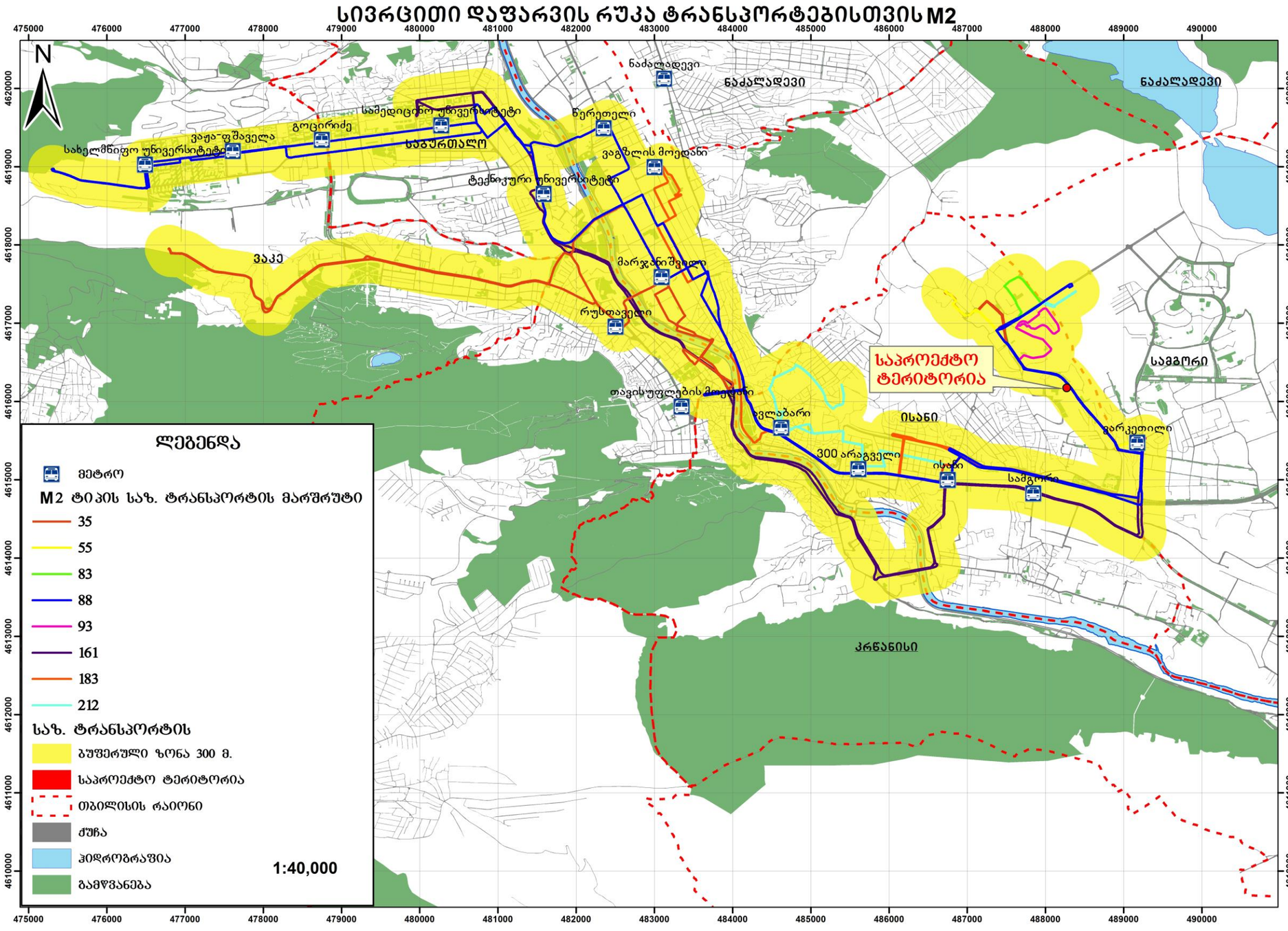


Traffic Industry Time

საქვეითე ინფრასტრუქტურა უახლოეს გაჩერებამდე



1.3. საზ. ტრანსპორტის მისაწვდომობა, სივრცითი დაფარვა და მოცულობის კვლევა



Traffic Industry Time

სივრცითი დაფარვის რუკა ტრანსპორტებისთვის M3

ლეგენდა

M3 ტიპის საზ. ტრანსპორტის მარშრუტი

25

50

საზ. ტრანსპორტის დაფარვის

ბუფერული ზონა 300 მ.

მეტრო

საპროექტო ტერიტორია

თბილისის რაიონი

ქუჩა

ჰიდროგრაფია

გამწვანება

1:20,000

N

საპროექტო ტერიტორია

მთაწმინდა

თავისუფლების მოედანი

ავლაბარი

ისანი

300 არაგველი

ისანი

სამგორი

ვარკეთილი

სამგორი

კრწანისი

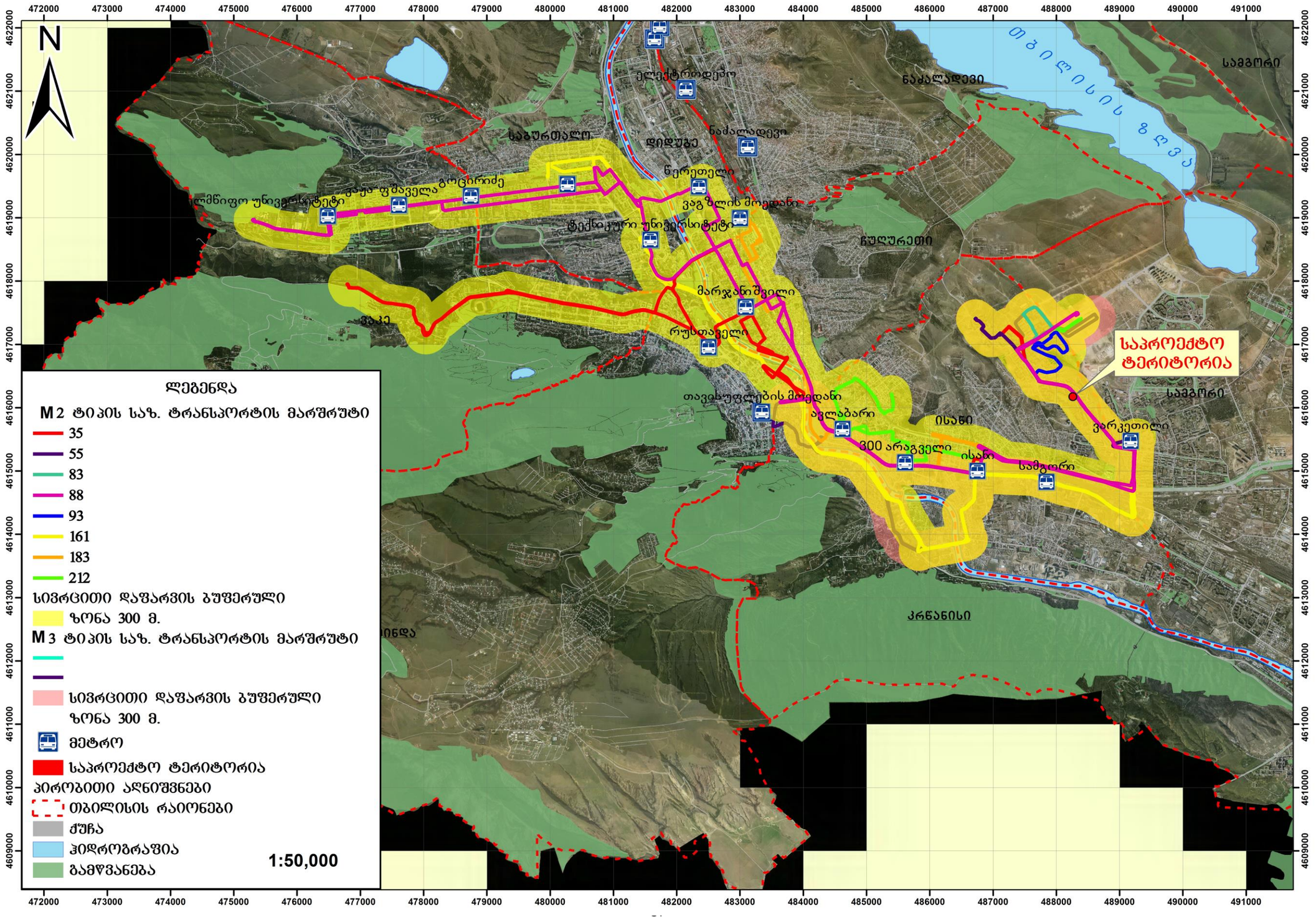
მთაწმინდა

483000 484000 485000 486000 487000 488000 489000 490000

4618000 4617000 4616000 4615000 4614000 4613000

Traffic Industry Time

სივრცითი დაფარვის რუკა ტრანსპორტებისთვის M2 - M3



N	ID	კატეგორია	ცვალდება	ინტერვალი	სიხშირე	მოცულობა (მგზავრი/სთ)	სრული დატვირთულობა	სრული დატვირთულობა%	რეზერვი (მგზავრი)
დილა			A	B	C=60/B	D=A*C	F		G=D-F
25	2708	M3	87	15	4	348	183	52.6	165
	2726	M3	87	15	4	348	17	4.9	331
50	2708	M3	87	20	3	261	30	11.5	231
	2726	M3	87	20	3	261	33	12.6	228
35	2708	M2	21	30	2	42	12	28.6	30
	2726	M2	21	30	2	42	31	73.8	11
55	2708	M2	21	20	3	63	23	36.5	40
	2726	M2	21	20	3	63	42	66.7	21
83	2708	M2	21	60	1	21	11	52.4	10
	2726	M2	21	60	1	21	23	109.5	-2
88	2708	M2	21	20	3	63	16	25.4	47
	2726	M2	21	20	3	63	47	74.6	16
93	2708	M2	21	30	2	42	24	57.1	18
	2726	M2	21	60	1	21	12	57.1	9
119	2708	M2	21	60	1	21	10	47.6	11
	2726	M2	21	60	1	21	16	76.2	5
160	2708	M2	21	30	2	42	16	38.1	26
	2726	M2	21	30	2	42	29	69.0	13

161	2708	M2	21	12	5	105	53	50.5	52
	2726	M2	21	9	7	147	104	70.7	43
183	2708	M2	21	9	7	147	23	15.6	124
	2726	M2	21	12	5	105	63	60.0	42

N	ID	კატეგორია	ტევადობა	ინტერვალი	სიხშირე	მოცულობა (მგზავრი/სთ)	სშუალო დატვირთულობა	სშუალო დატვირთულობა%	რეზერვი (მგზავრი)
საღამო			A	B	C=60/B	D=A*C	F		G=D-F
25	2708	M3	87	15	4	348	150	43.1	198
	2726	M3	87	20	3	261	21	8.0	240
50	2708	M3	87	20	3	261	27	10.3	234
	2726	M3	87	20	3	261	41	15.7	220
35	2708	M2	21	30	2	42	12	28.6	30
	2726	M2	21	30	2	42	36	85.7	6
55	2708	M2	21	20	3	63	21	33.3	42
	2726	M2	21	20	3	63	53	84.1	10

83	**2708**	**M2**	21	20	3	63	19	30.2	44
	2726	**M2**	21	30	2	42	34	81.0	8
88	**2708**	**M2**	21	20	3	63	10	15.9	53
	2726	**M2**	21	15	4	84	45	53.6	39
93	**2708**	**M2**	21	30	2	42	16	38.1	26
	2726	**M2**	21	30	2	42	12	28.6	30
119	**2708**	**M2**	21	30	2	42	15	35.7	27
	2726	**M2**	21	60	1	21	20	95.2	1
160	**2708**	**M2**	21	30	2	42	11	26.2	31
	2726	**M2**	21	30	2	42	29	69.0	13
161	**2708**	**M2**	21	20	3	63	35	55.6	28
	2726	**M2**	21	9	7	147	104	70.7	43
183	**2708**	**M2**	21	12	5	105	23	21.9	82
	2726	**M2**	21	12	5	105	63	60.0	42

საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობების მოცემულ შემთხვევაში, საპროექტო ტერიტორიის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით, როცა საპროექტო ადგილიდან მოსალოდნელი მგზავრობები გენერაციასა და მიზიდვას ახორციელებენ ორივე მიმართულებით, ობიექტურად უნდა ვიგულისხმოთ, რომ მიზიდვის დროს მგზავრი ანთავისუფლებს, ხოლო გენერაციის დროს ავსებს სატრანსპორტო საშუალებას და

შესაბამისად საავტობუსო ქსელზე დატვირთვა დაანგარიშებულ იქნა გენერაციისა და მიზიდვის მგზავროებებდან, მგზავრობების უდიდესი ციფრის გათვალისწინებით.

საავტობუსო ქსელზე დაკვირვება მოხდა სამუშაო და არასამუშაო დღეებში, დათვლილ იქნა თითოეული მარშრუტზე მომუშავე ავტობუსების (M_3 და M_2) ინტერვალისა და რაოდენობის გათვალისწინებით. კერძოდ: დილის და საღამოს პიკურ მონაკვეთში წარმოებულ იქნა დაკვირვება მგზავრებზე, როგორც ამსვლელ-ჩამომსვლელ ნაკადზე, ასევე ავტობუსებში დარჩენილ მგზავრებზე.

2. ინფორმაცია პროექტზე

2.1. საპროექტო შენობის საერთო ფართობი/კ2 საანგარიშო ფართობი (ფუნქცია)

საცხოვრებელი სუფთა ფართობი:

4947,6მ^2

(88 ბინა-44 ერთ საძინებლიანი და 44 ორ საძინებლიანი)

საოფისე ფართობი:

1249,3 მ2

სავაჭრო კომერციული:

633,3 მ^2

2.2. საპროექტო ტერიტორიის მაცხოვრებელთა/ვიზიტორთა რაოდენობა

მაცხოვრებელთა რაოდენობა კვადრატულობის მიხედვით შეადგენს 243** ადამიანს

არქიტექტურული პროექტი		
საცხოვრებელი/ სუფთა ფართობი	B	4947,6
დატვირთულობის კოეფიციენტი	18,6 მ2*	
მაცხოვრებელების რაოდენობა	D	D=4947.6/18.6=266

* 41 დადგენილებით დაკავებულობის კოეფიციენტი საცხოვრებელი ფუნქციისთვის

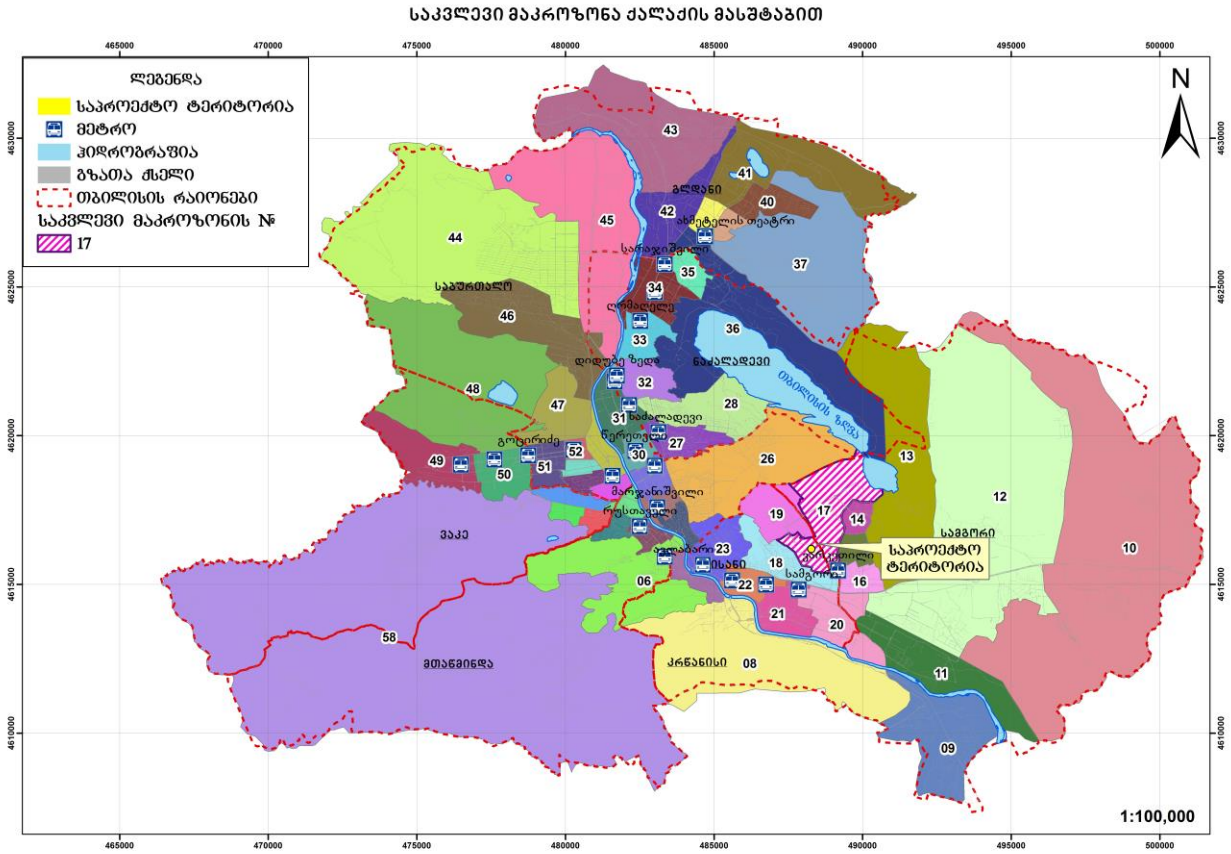
** (საცხოვრებელი ფუნქციისთვის შემდგომი თვლა ნაწარმოებია ამ ციფრით, ვინაიდან ბინების მიხედვით მაცხოვრებელთა რაოდენობა ნაკლებია (44*2+44*3) და შეადგენს 266 ადამიანს.

ვიზიტორთა რაოდენობა შეადგენს 135 ადამიანს:

გრგ/ სპეციალური ზონალური შეთანხმება		*ცხრილი 1*
სუფთა ფართობი (საოფისე)	B	1249.3
დატვირთულობის კოეფიციენტი*	9,3 მ$_2$	
დასაქმებულთა რაოდენობა	D	D=1249.3/9,3=135

* 41 დადგენილებით დაკავებულობის კოეფიციენტი საოფისე ფართობებისთვის

3. საპროექტო ტერიტორიის გენერირებული/მიზიდული (პერსპექტიული) მგზავრობები



ვინაიდან, საპროგნოზო მგზავრობების მოდალური და სივრცითი განაწილების დადგენა უნდა მოხდეს შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის იმ მაკრო ან მიკრო ზონის მონაცემების საფუძველზე, რომელშიც მდებარეობს საპროექტო ტერიტორია, დამუშვებულ იქნა ინფორმაცია, ამჟამად 17–ე მაკროზონიდან მოდალურ და სივრცით გადანაწილებაზე, დილის პიკურ საათებში (8სთ-11 სთ) და საღამოს პიკურ საათში (6სთ-7სთ-მდე), შესაბამისი ფუნქციისა და მოტივის გათვალისწინებით, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაზე (წყარო: SYSTRA-ს 2016 წლის შინამეურნეობების კვლევა).

3.1. საპროექტო ტერიტორიის მიზიდული და გენერირებული მზგავრობების რაოდენობა

გენერირებული/მიზიდული მგზავრობები (შენობის საცხოვრებელი ფუნქციისთვის განკუთვნილი ნაწილის გათვალისწინებით)

არქიტექტურული პროექტი		
საცხოვრებელი/ სუფთა ფართობი	B	4505
დატვირთულობის კოეფიციენტი	18,6 მ2*	
მაცხოვრებელების რაოდენობა	D	D=4505/18.6=243

* 41 დადგენილებით დაკავებულობის კოეფიციენტი საცხოვრებელი ფუნქციისთვის

მგზავრობები:

დილის პიკურ საათში

მაცხოვრებელთა რაოდენობა	A	243
მობილობის მაჩვენებელი	1.56*	
დღიური მგზავრობების რაოდენობა	B=A*1.56*	B=243*1.56=378
პიკის საათის წილი	30%	
პიკის საათის მგზავრობების რაოდენობა	C=B*0.3	C = ?

თბილისის მობილობის საშუალო მაჩვენებელია-1,56 მგზავრობა დღეში*.

საღამოს პიკურ საათში

მაცხოვრებელთა რაოდენობა	A	243
მობილობის მაჩვენებელი	1.56*	
დღიური მგზავრობების რაოდენობა	B=A*1.56*	B=243*1.56=380
პიკის საათის წილი	22%	
პიკის საათის მგზავრობების რაოდენობა	C=B*0.22	C=380*0.22=84

თბილისის მობილობის საშუალო მაჩვენებელია-1,56 მგზავრობა დღეში*.

მიზიდული/გენერირებული მგზავრობები
(შენობის საოფისე ფუნქციისთვის განკუთვნილი ნაწილის გათვალისწინებით)

მგზავრობების რაოდენობა ვიზიტორთა რაოდენობის იდენტურია და შეადგენს 130 მგზავრობას:

გრგ/ სპეციალური ზონალური შეთანხმება		*ცხრილი 1*
სუფთა ფართობი (საოფისე)	B	1202
დატვირთულობის კოეფიციენტი*	9,3 მ$_2$	
დასაქმებულთა რაოდენობა	D	D=1202/9,3=130

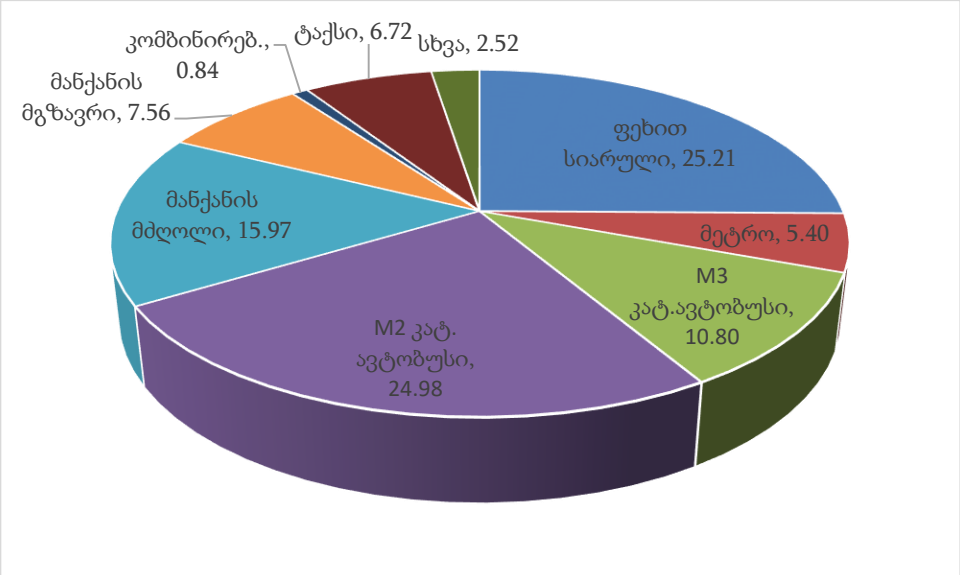
* 41 დადგენილებით დაკავებულობის კოეფიციენტი საოფისე ფართობებისთვის

3.2. მგზავრობების მოდალური განაწილება

ა) შენობის საცხოვრებელი ფუნქციისთვის განკუთვნილი ნაწილის გათვალისწინებით გენერირებული/მიზიდული მგზავრობები

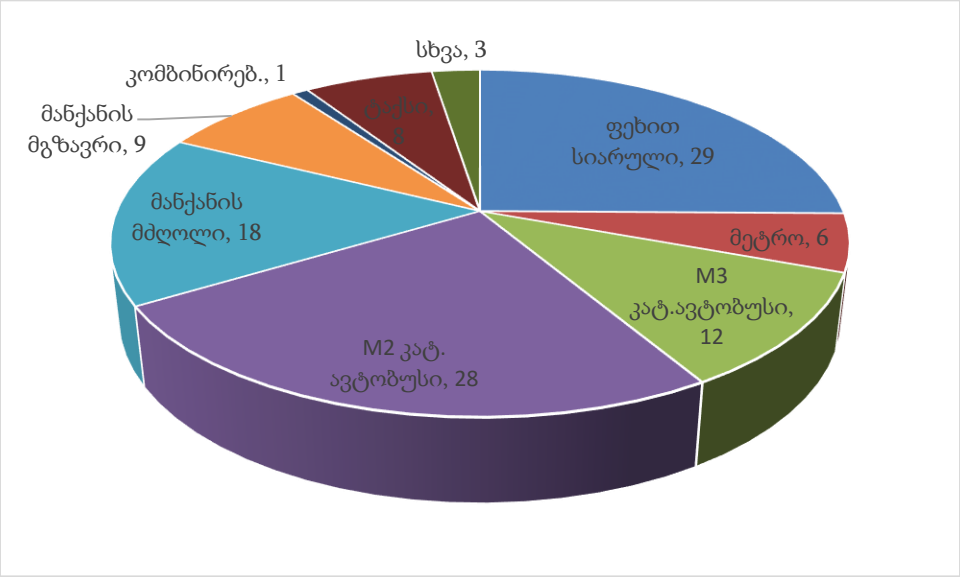
დილის პიკის საათებში (გენერირებული მგზავრობები)

17-ე მაკროზონიდან 58 მაკროზონაში გენერირებული მოდალური გადანაწილების პროცენტული მაჩვენებელი (მათ შორის თავად 17–ე მაკროზონაში გადაადგილება)



მოცემულ მოდალურ გადანაწილებაში ასახულია აგრეთვე 17–ე მაკროზონაში გადაადგილებები, რომლის გათვალისწინების გარეშე მოდალური გადანაწილების სურათი ვერ იქნება სრულყოფილი.

გენერირებული მოდალური გადანაწილება (114 მგზავრობა)

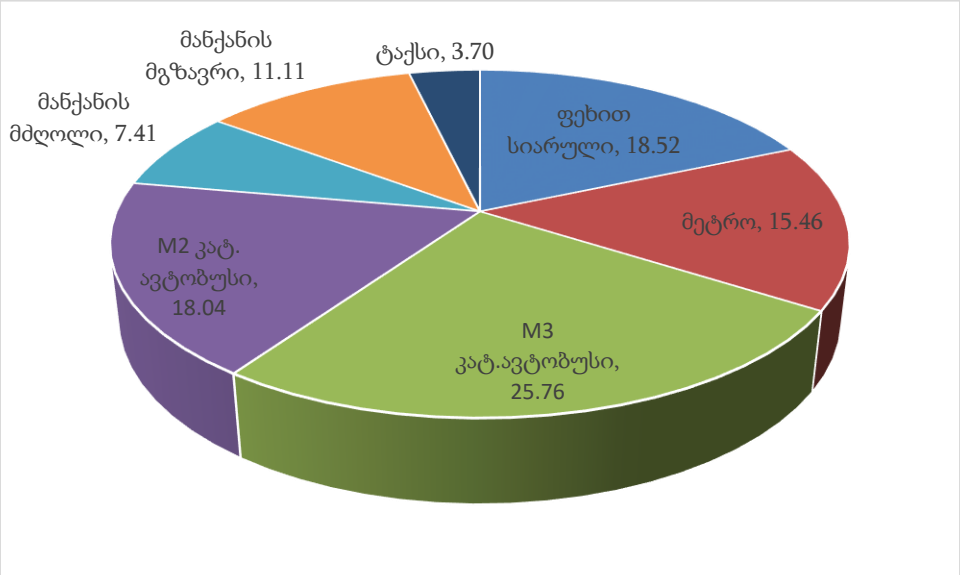


სახეობა		%	114 მგზავრობისთვის
ფეხით სიარული		25.21	29
საზ. ტრანსპორტი	მეტრო	5.40	6
	M3 კატ. ავტობუსი	10.80	12
	M2 კატ. ავტობუსი	24.98	28
მანქანის მძღ.		15.97	18
მანქანის მგზავრ.		7.56	9
კომბინირებული		0.84	1
ტაქსი		6.72	8
სხვა		2.52	3

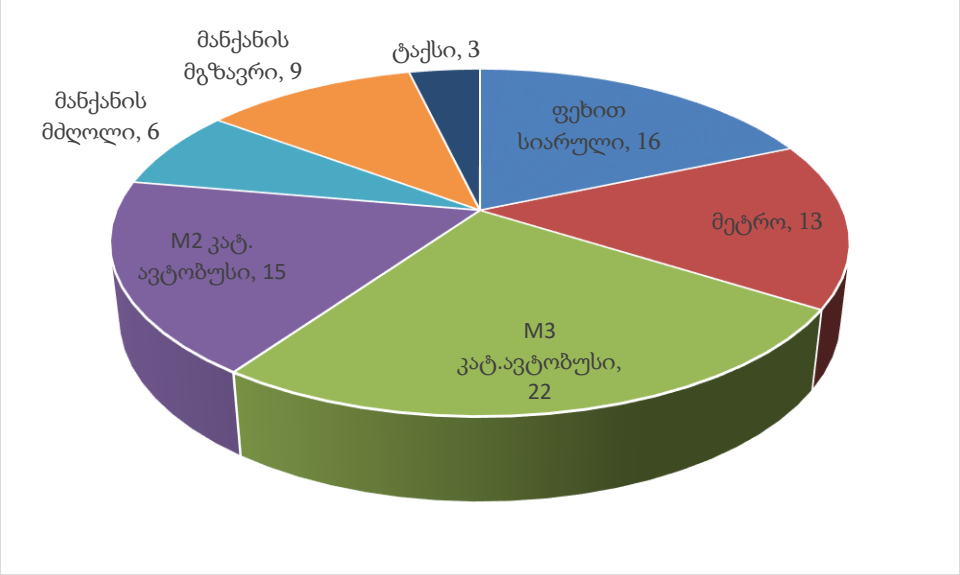
საღამოს პიკის საათი (მიზიდული მგზავრობები)

მიუხედავად დაშვების შესაძლებლობისა, რომ საღამოს პიკის საათში მიზიდული მგზავრობების მოდალური განაწილება იქნება მეტწილად ანალოგიური დილის პიკის საათისა, მეტი სიზუსტისთვის გამოკვლეულ იქნა 17–ე მაკროზონისთვის საღამოს პიკის საათის მოდალური გადანაწილების ბუნება, რამაც მოგვცა შემდეგი სურათი:

58 მაკროზონიდან მიზიდული მოდალური გადანაწილების პროცენტული მაჩვენებელი (მათ შორის თავად 17–ე მაკროზონაში გადაადგილება)



მიზიდული მოდალური გადანაწილება (84 მგზავრობა)

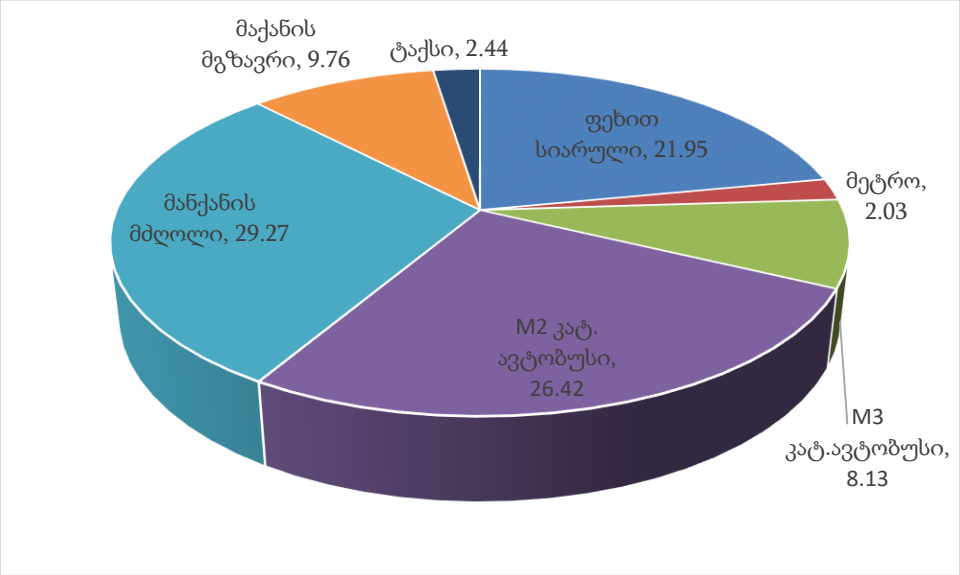


სახეობა		%	84 მგზავრობისთვის
ფეხით სიარული		18.52	16
საზ. ტრანსპორტი	მეტრო	15.46	13
	M3 კატ. ავტობუსი	25.76	22
	M2 კატ. ავტობუსი	18.04	15
მანქანის მძღ.		7.41	6
მანქანის მგზავრ.		11.11	9
ტაქსი		3.70	3

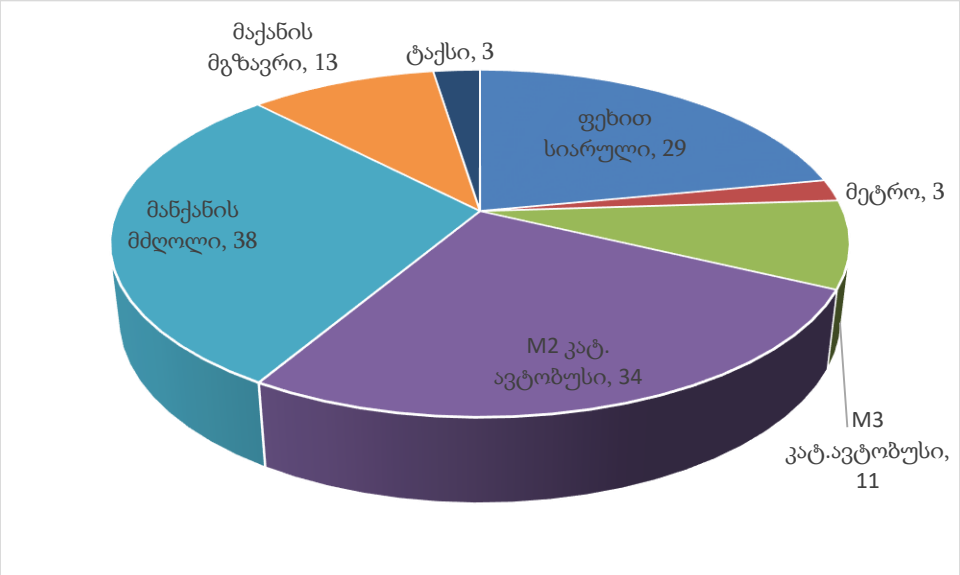
ბ) საოფისე ფუნქციისთვის განკუთვნილი მიზიდული/გენერირებული მგზავრობები

დილის პიკურ საათებში (მიზიდული მგზავრობები)

17-ე მაკროზონისკენ 58 მაკროზონიდან მიზიდული მგზავრობების მოდალური გადანაწილების პროცენტული მაჩვენებელი (მათ შორის თავად 17–ე მაკროზონაში გადაადგილება)



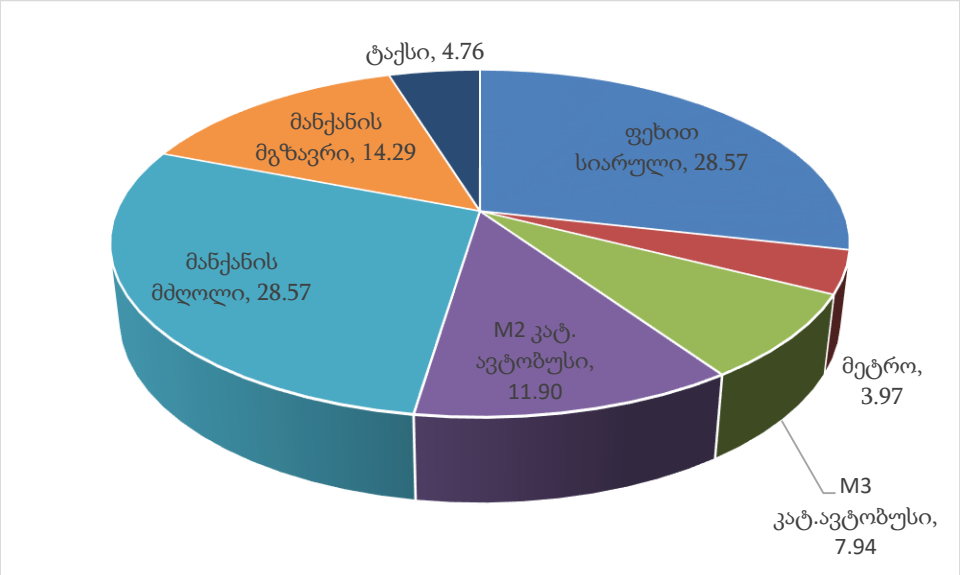
მიზიდული მოდალური გადანაწილება (130 მგზავრობა)



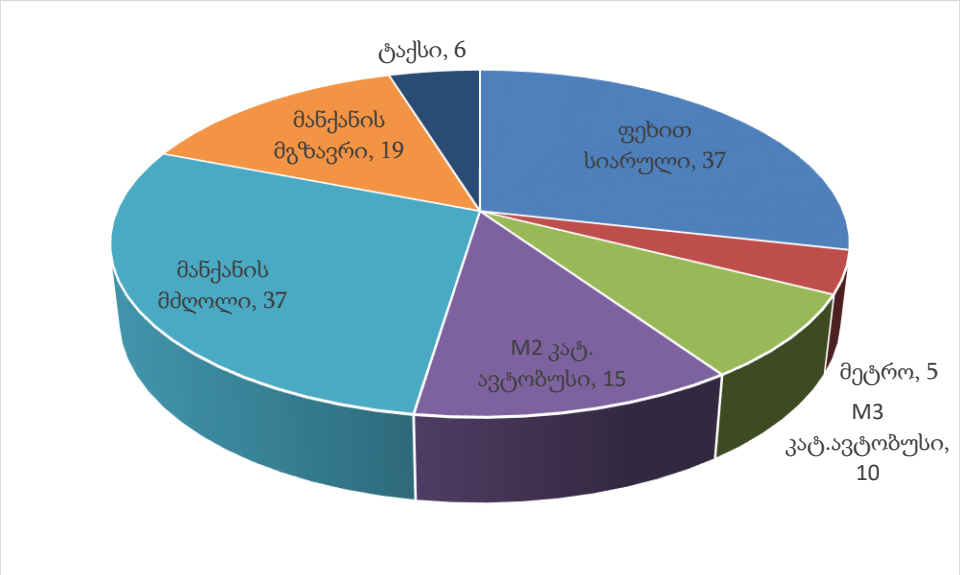
სახეობა		%	130 მგზავრობისთვის
ფეხით სიარული		21.95	29
საზ. ტრანსპორტი	მეტრო	2.03	3
	M3 კატ. ავტობუსი	8.13	11
	M2 კატ. ავტობუსი	26.42	34
მანქანის მძღ.		29.27	38
მანქანის მგზავრი		9.76	13
ტაქსი		2.44	3

საღამოს პიკის საათი (გენერირებული მგზავრობები)

17–ე მაკროზონიდან 58 მაკროზონაში გენერირებული მოდალური გადანაწილების პროცენტული მაჩვენებელი (მათ შორის თავად 17–ე მაკროზონაში გადაადგილება)



გენერირებული მოდალური გადანაწილება საღამოს პიკის საათში (130 მგზავრობა)



სახეობა		%	130 მგზავრობისთვის
ფეხით სიარული		28.57	37
საზ. ტრანსპორტი	მეტრო	3.97	5
	M3 კატ. ავტობუსი	7.94	10
	M2 კატ. ავტობუსი	11.90	15
მანქანის მძღ.		28.57	37
მანქანის მგზავრი		14.29	19
ტაქსი		4.76	6

3.3. მგზავრობების სივრცითი განაწილება

სივრცითი გადანაწილებისთვის ასევე გამოყენებულ იქნა 44–ე მაკროზონის ინფორმაცია (წყარო: SYSTRA-ს 2016 წლის შინამეურნეობების კვლევა).

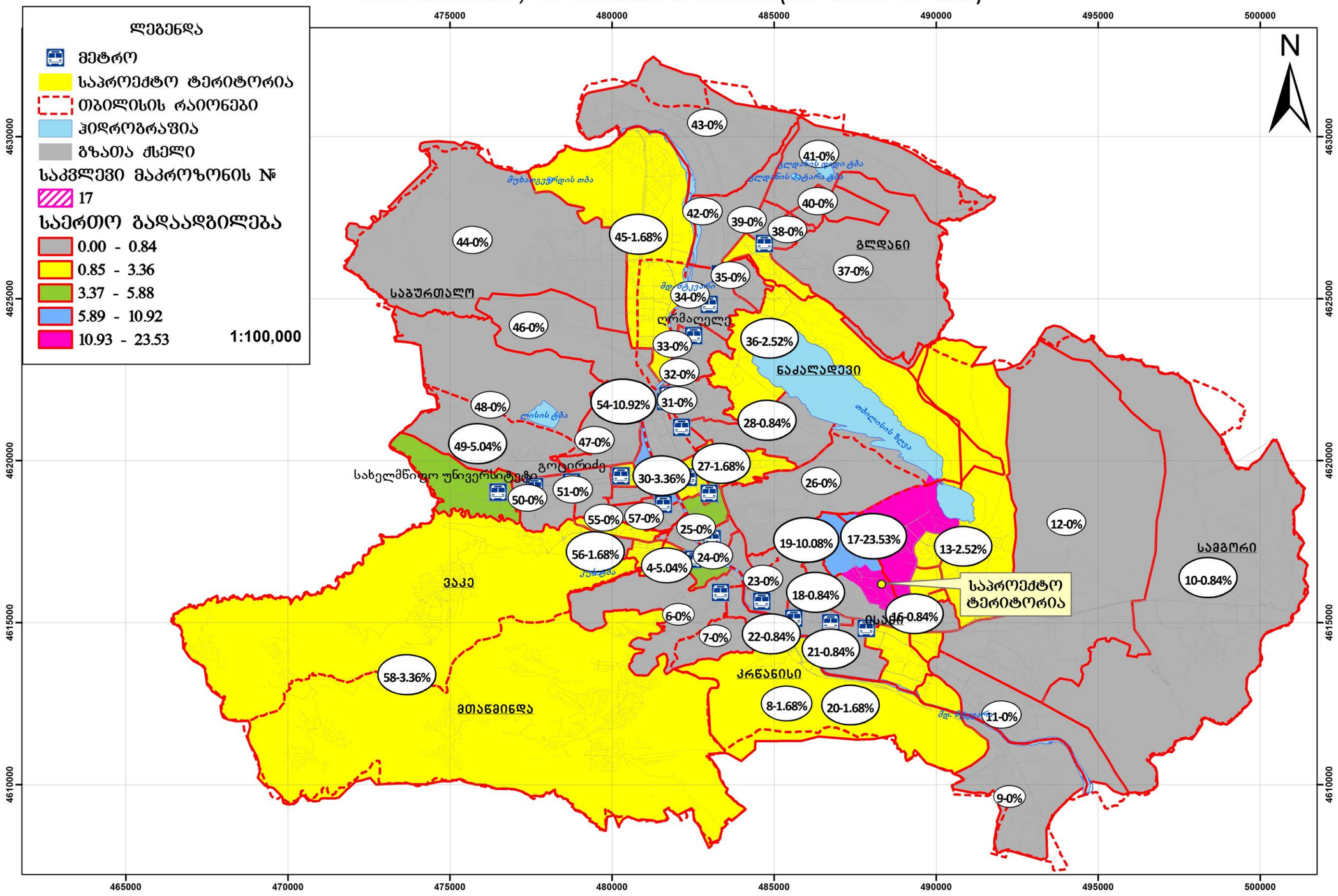
ა) საცხოვრებელი ფუნქციისთვის

დილის პიკის საათები (გენერირებული) (110 მგზავრობა)

მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა	მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა
17	23.53	20	8	1.68	1
54	10.92	9	14	1.68	1
19	10.08	8	20	1.68	1
29	5.88	5	27	1.68	1
4	5.04	4	45	1.68	1
49	5.04	4	56	1.68	1
2	3.36	3	1	0.84	1
30	3.36	3	5	0.84	1
58	3.36	3	10	0.84	1
13	2.52	2	16	0.84	1
15	2.52	2	18	0.84	1
36	2.52	2	21	0.84	1
52	2.52	2	22	0.84	1
3	1.68	1	28	0.84	1
		0	53	0.84	1

Traffic Industry Time

გენერირებული გადაადგილებების რუკა საკვლევ ზონაში, სამხოვრებელი ფუნქციისთვის, დილის პიკის საათებში (ყველა საშუალება)



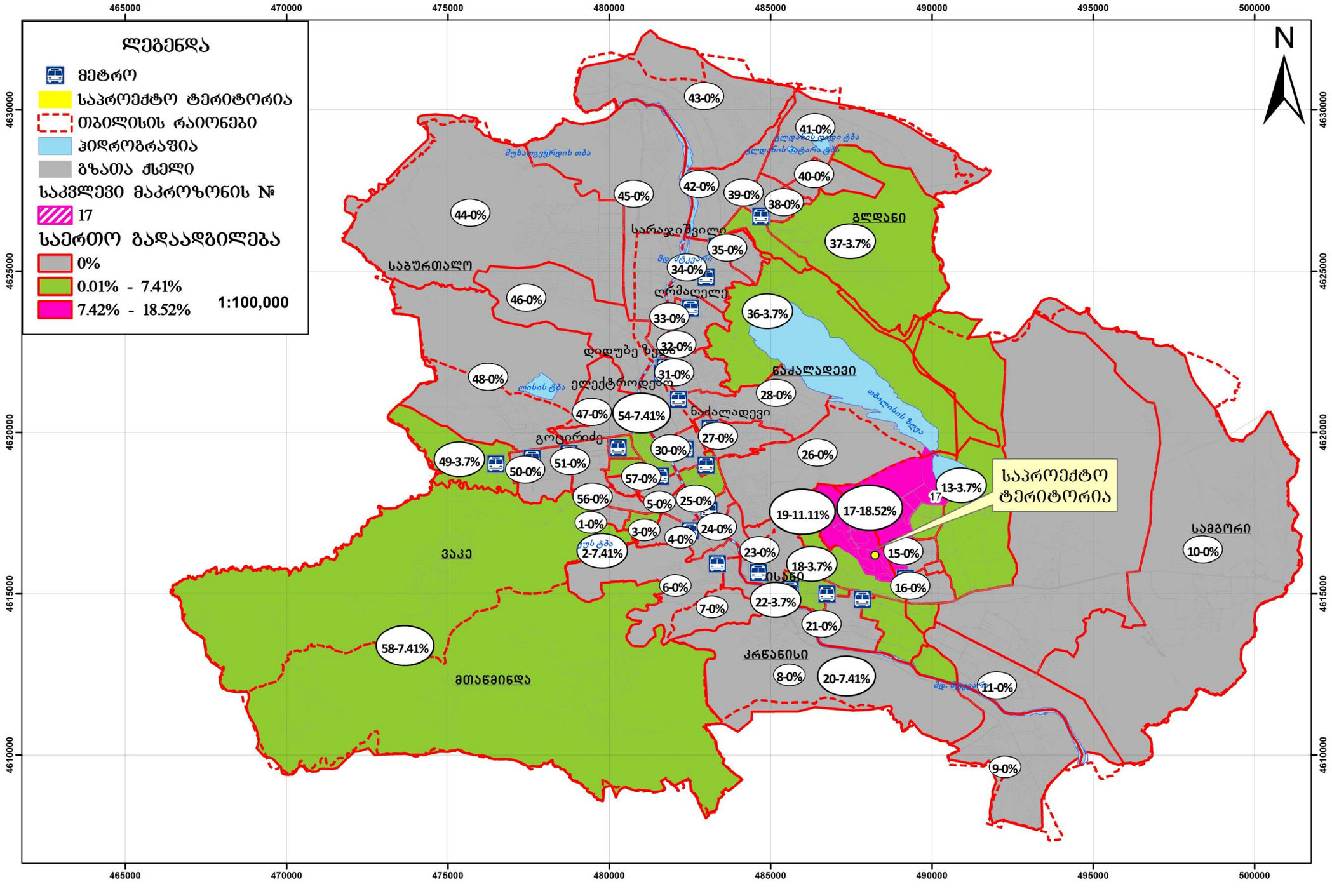


საღამოს პიკის საათი (მიზიდული) (84 მგზავრობა)

მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა
17	18.52	16
19	11.11	9
2	7.41	6
20	7.41	6
29	7.41	6
54	7.41	6
58	7.41	6
13	3.70	3
14	3.70	3
18	3.70	3
22	3.70	3
36	3.70	3
37	3.70	3
49	3.70	3
52	3.70	3
53	3.70	3

Traffic Industry Time

მიზიდული გადაადგილებების რუკა საკვლევ ზონაში, საცხოვრებელი ფუნქციისთვის, საღამოს პიკის საათებში (ყველა საშუალება)



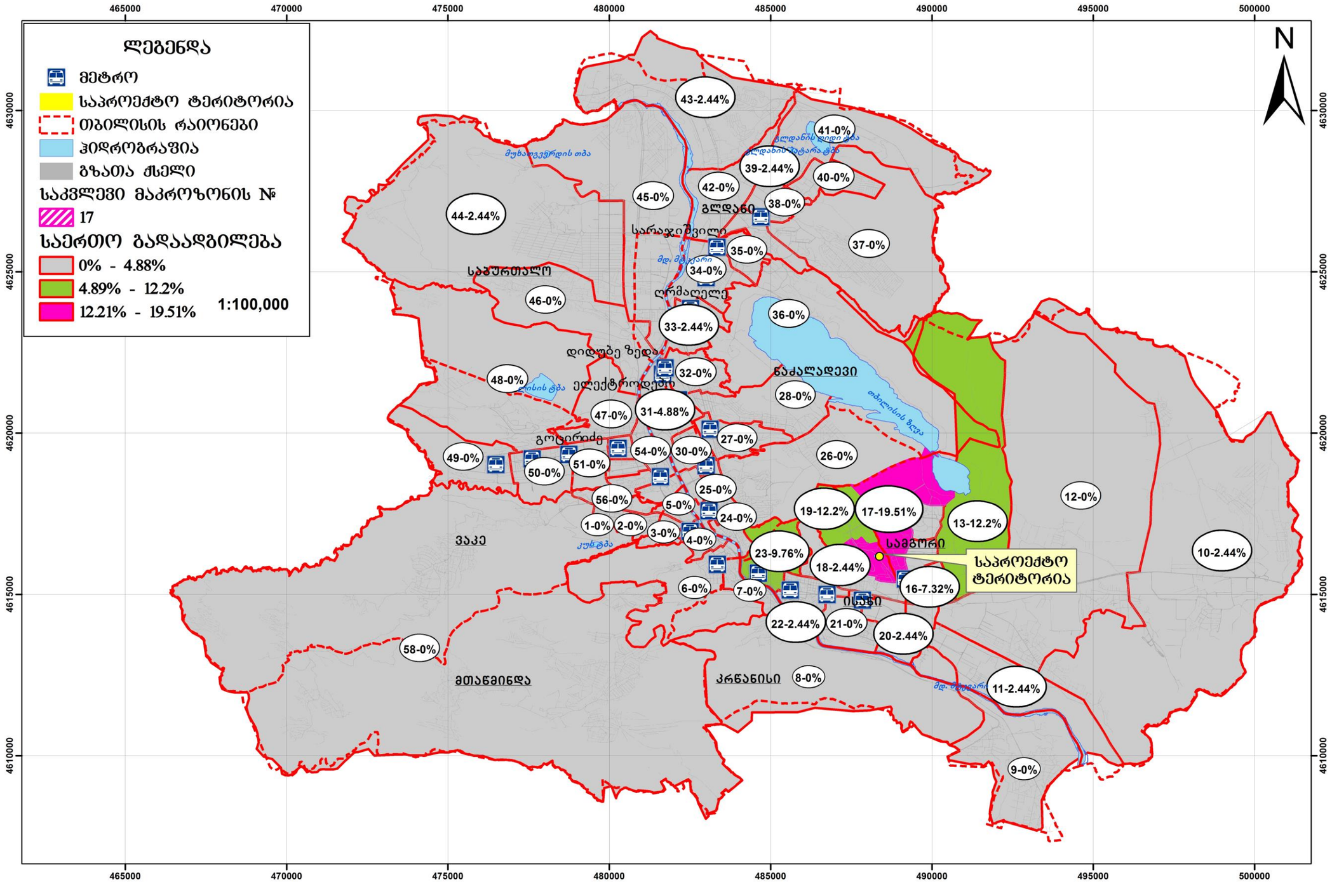
ბ) საოფისე ფართობისთვის (130 მგზავრობისთვის)

დილის პიკის საათები (მიზიდული)

მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა
17	19.51	25
13	12.20	16
19	12.20	16
23	9.76	13
16	7.32	10
14	4.88	6
31	4.88	6
10	2.44	3
11	2.44	3
15	2.44	3
18	2.44	3
20	2.44	3
22	2.44	3
29	2.44	3
33	2.44	3
39	2.44	3
43	2.44	3
44	2.44	3
55	2.44	3

Traffic Industry Time

მიზიდული გადაადგილებების რუკა საკვლევ ზონაში, საოფისე ფუნქციისთვის, დილის პიკის საათებში (ყველა საშუალება)



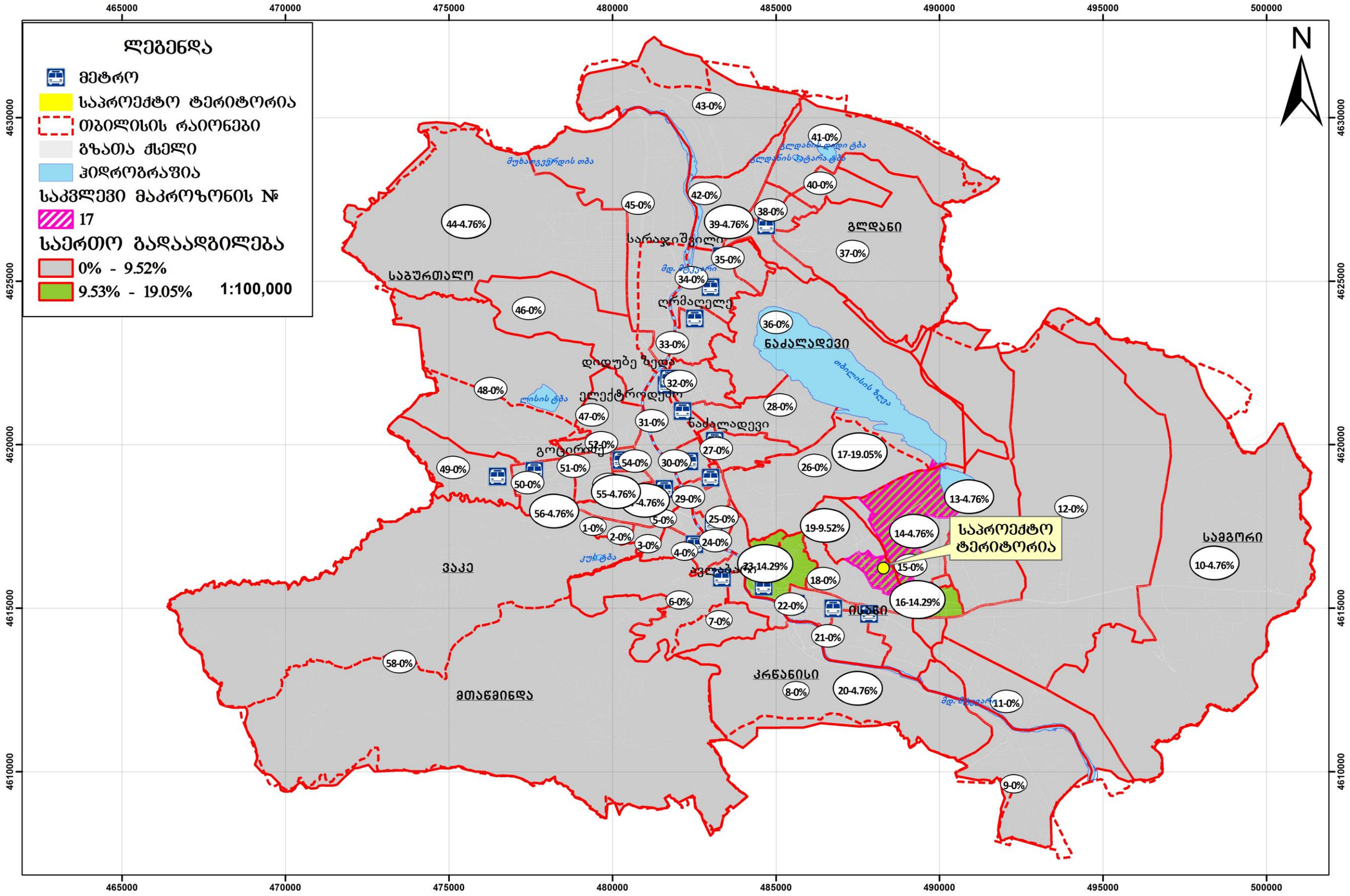


საღამოს პიკის საათი (გენერირებული)

მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა
17	19.05	25
16	14.29	19
23	14.29	19
19	9.52	12
10	4.76	6
13	4.76	6
14	4.76	6
20	4.76	6
39	4.76	6
44	4.76	6
55	4.76	6
56	4.76	6
57	4.76	6

Traffic Industry Time

გენერირებული გადაადგილებების რუკა საკვლევ ზონაში, საოფისე ფუნქციისთვის, საღამოს პიკის საათებში (ყველა საშუალება)



4. ზეგავლენის შეფასება

4.1. ზეგავლენის შეფასება საგზაო ინფრასტრუქტურაზე

აღნიშნული კვლევა ეფუძნება საკვლევ არეალში არსებულ ფიზიკურ, გეომეტრიულ და პერსპექტიულ ანგარიშებს. ის ფიზიკური სიდიდეები რაც გამოიკვეთა კვლევის ფარგლებში (ქუჩის გეომერტიული პარამეტრები,სატრანსპორტო ნაკადების ქცევისა და მოძრაობის რეჟიმების შემადგენლობის) გათვალისწინებულია საგზაო ინფრასტრუქტურის ზეგავლენის შეფასების დროს. ზემოაღნიშნული კვლევიდან ნათლად ჩანს საპროექტო ტერიტორიის გეოგრაფიული მდებარეობა და საკვლევი არეალის ფარგლებში საგზაო ქსელის ოპტიმალური განფენილობა. საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს კახეთის გზატკეცილთან ახლოს, რომელიც წარმოადგენს ქალაქის ცენტრთან დამაკავშირებელ მნიშვნელოვან არტერიას, სადაც საპროექტო ტერიტორიიდან შესაძლებელია ორი ალტერნატივით: 17 შინდისელი გმირისა და კაკაბეთის ქუჩით მოხვედრა. ასევე ვაზისუბნის მეორე მიკრორაიონით შესაძლებელია ხუდადოვის ქუჩაზე მოხვედრა, სადაც თბილისი ზღვით შესაძლებელია ქალაქის ჩრდილო–დასავლეთით არსებულ უბნებში მოხვედრა (უმოკლესი ჩუღურეთის, ნაძლადევისა და გლდანის რაიონებში).

აღნიშნულიდან იკვეთება კარგად განვითარებული საგზაო ინფრასტრუქტურა, რომელიც ალტერნატიული გზების სიმრავლის გამო უზრუნველყოფს მინიმალურ სამეურნეო დანაკარგებს, ავტომობილებისა და ტვირთების შეფერხების მინიმალიზაციის ხარჯზე და რაც იძლევა ეკონომიკურ მიზანშეწონილობას.

4.2. ზეგავლენის შეფასება საქვეითე ინფრასტრუქტურაზე.

პროექტის დასრულების შემდგომ პერსპეტრივაში მოსალოდნელია დილას 104 ქვეითით და საღამოს 128 ქვეითით ზრდა. აღსანიშნავია რომ საკვლევ არეალს გააჩნია მოწესრიგებული გზის ნაწილები ქვეითთათვის. აქვე აღვნიშნავთ, რომ საქვეითე ინფრასტრუქტურის მეგობრული გარემოდ გადაქცევა ნაკლებ ტრანსპორტს ნიშნავს, რაც აპრობირებულია თანამედროვე ქალაქგეგმარებით და ურბანულ დიზაინთან მიმართებაში.

4.3. ზეგავლენის შეფასება საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე

როგორც ცხრილებშიც ჩანს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით დამატებული მგზავრობები თანაბრად გადანაწილდა ამჟამად არსებულ 12 მარშრუტზე.

მშენებლობის დასრულების შემდგომ მისი ფუნქციონალური დატვირთვიდან გამომდინარე, პერპექტივაში ცვლილების გათვალისწინებით, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიწოდება ქუჩის გეომეტრიული პარამეტრებიდან გამომდინარე და არსებული სატრანსპორტო ნაკადის პირობებში შესაძლებელია.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის წილის ზრდა კერძო ტრანსპორტზე მოთხოვნის შემცირების პირდაპირპროპორციულია.

N	ID	დილა			საღამო		
		რეზერვი	მიზიდული საპროგნოზო მგზავრობა საოფისესთვის	საპროგნოზო რეზერვი	რეზერვი	გენერირებული საპროგნოზო მგზავრობა საოფისესთვის	საპროგნოზო რეზერვი
25	2708	165	4	161	198	4	194
	2726	331	4	327	240	4	236
50	2708	231	4	227	234	4	230

	2726	228	4	224	220	4	216
35	**2708**	30	4	26	30	4	26
	2726	11	4	7	6	4	2
55	**2708**	40	4	36	42	4	38
	2726	21	4	17	10	4	6
83	**2708**	10	4	6	44	4	40
	2726	-2	4	-6	8	4	4
88	**2708**	47	4	43	53	4	49
	2726	16	4	12	39	4	35
93	**2708**	18	4	14	26	4	22
	2726	9	4	5	30	4	26
119	**2708**	11	4	7	27	4	23
	2726	5	4	1	1	4	-3
160	**2708**	26	4	22	31	4	27
	2726	13	4	9	13	4	9
161	**2708**	52	4	48	28	4	24
	2726	43	4	39	43	4	39
183	**2708**	124	4	120	82	4	78
	2726	42	4	38	42	4	38

N	ID	დილა			საღამო		
		რეზერვი	მიზიდული საპროგნოზო მგზავრობა მოსახლეობისთვის	საპროგნოზო	რეზერვი	გენერირებული საპროგნოზო მგზავრობა მოსახლეობისთვის	საპროგნოზო
25	**2708**	165	5	160	198	5	193
	2726	331	5	326	240	5	235
50	**2708**	231	5	226	234	5	229
	2726	228	5	223	220	5	215
35	**2708**	30	5	25	30	5	25

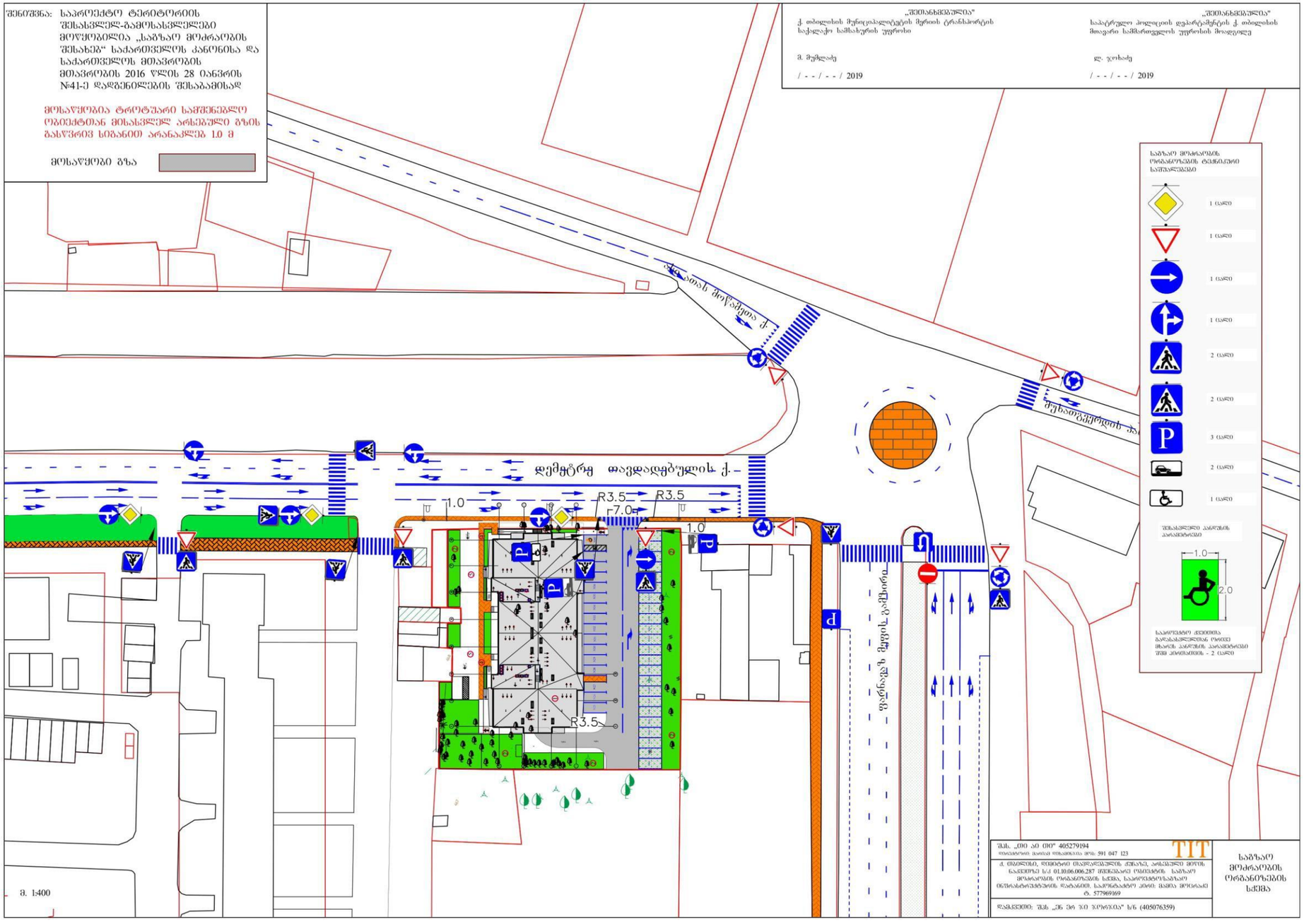
	2726	11	5	6	6	5	1
55	**2708**	40	5	35	42	5	37
	2726	21	5	16	10	5	5
83	**2708**	10	5	5	44	5	39
	2726	-2	5	-7	8	5	3
88	**2708**	47	5	42	53	5	48
	2726	16	5	11	39	5	34
93	**2708**	18	5	13	26	5	21
	2726	9	5	4	30	5	25
119	**2708**	11	5	6	27	5	22
	2726	5	5	0	1	5	-4
160	**2708**	26	5	21	31	5	26
	2726	13	5	8	13	5	8
161	**2708**	52	5	47	28	5	23
	2726	43	5	38	43	5	38
183	**2708**	124	5	119	82	5	77
	2726	42	5	37	42	5	37

5. რეკომენდაცია

ზემოთმოცემული კვლევებისა და მათი ანალიზის საფუძველზე გამოიკვეთა რიგი საკითხები, რომლებიც საჭიროებენ გადაწყვეტას:

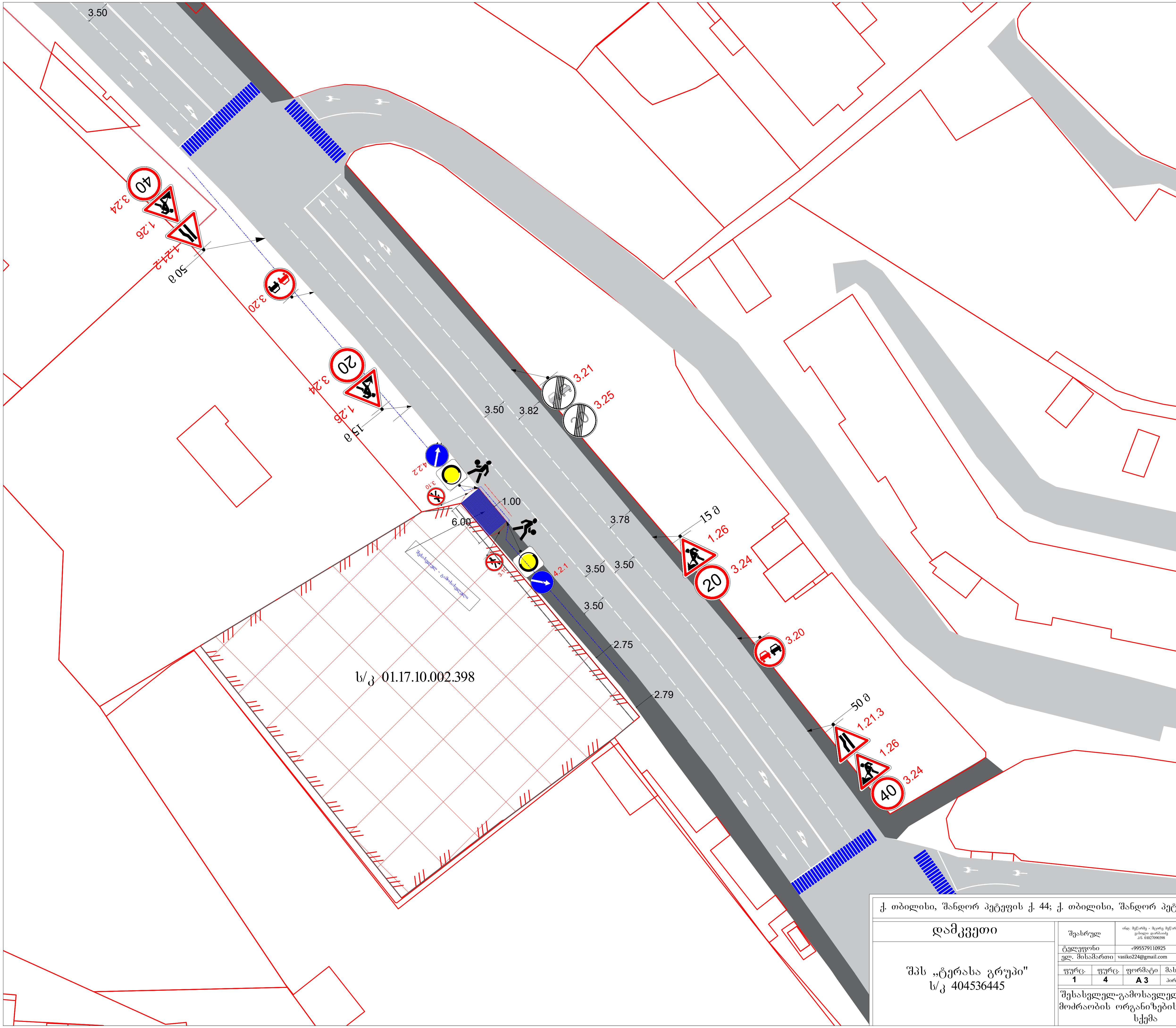
1. საპროექტო ტერიტორიიდან უახლოეს გაჩერებებამდე არსებული უწესივრობების აღმოხვრა.
2. კვლევაში ასახული, მგზავთა გადაყვანის დეფიციტის შესავსებად საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაზრდა.

საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა



6. გამოყენებული ლიტერატურა:

- თბილისის მდგრადი ურბანული ტრანსპორტის სტრატეგია, დეკემბერი 2015 ჟან- მანუელ ჟილი - ინდივიდუალური კონსლულტანტი
- www.ttc.com.ge
- СНиП 2.07.01-89
- შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA)
- საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ
- საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 28 იანვრის დადგენილება, ტექნიკური რეგლამენტის ,,შენობა–ნაგებობების უსაფრთხოების წესების'' დამტკიცების შესახებ
- თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში http://tbilisi.gov.ge/page/3218
- Романов, А. Г. Дорожное движение в городах:закономерности итенденции / А. Г. Романов. – М.: Транс-порт, 2004.
- СНиП 2.07.01-89-ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО
- სატრანსპორტო ნაკადების უწყვეტი მონიტორინგის მონაცემების განახლებადი ბაზა https://www.google.com/maps/@41.7285617,44.7434188,19z/data=!5m1!1e1
- Справочник инженера дорожника (проектирование) М.: Транспорт, 1989
- Rune Elvik, Truls Vaa. The Hand book of roads safety measures. Ed. Institute of Transport Economics, Oslo, Norway, 2009, p. 1080.
- Методические рекомендации по защите от транспортного шума территории прилегающих автомобильним дорогам и улицам. "Росавтодор". М. 2011г
- по градостроительству Госгражданстроя. – М. : Стройиздат, 1980.
- Рекомендации по проектированию улиц и дорог городских и сель-ских поселений / ЦНИИПГрадостроительства. – М. : 1994.
- Городские дороги и улицы: Справочник / Под ред. С.Г. Клячкина. Л. : Изд-во литературы по строительству, 1973.
- Самойлов, Д.С. Организация ибезопасность городского движения: учеб. для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. / Д.С. Самойлов, В.А. Юдин,П.В. Рушевский. – М. : Высшая школа, 1981.

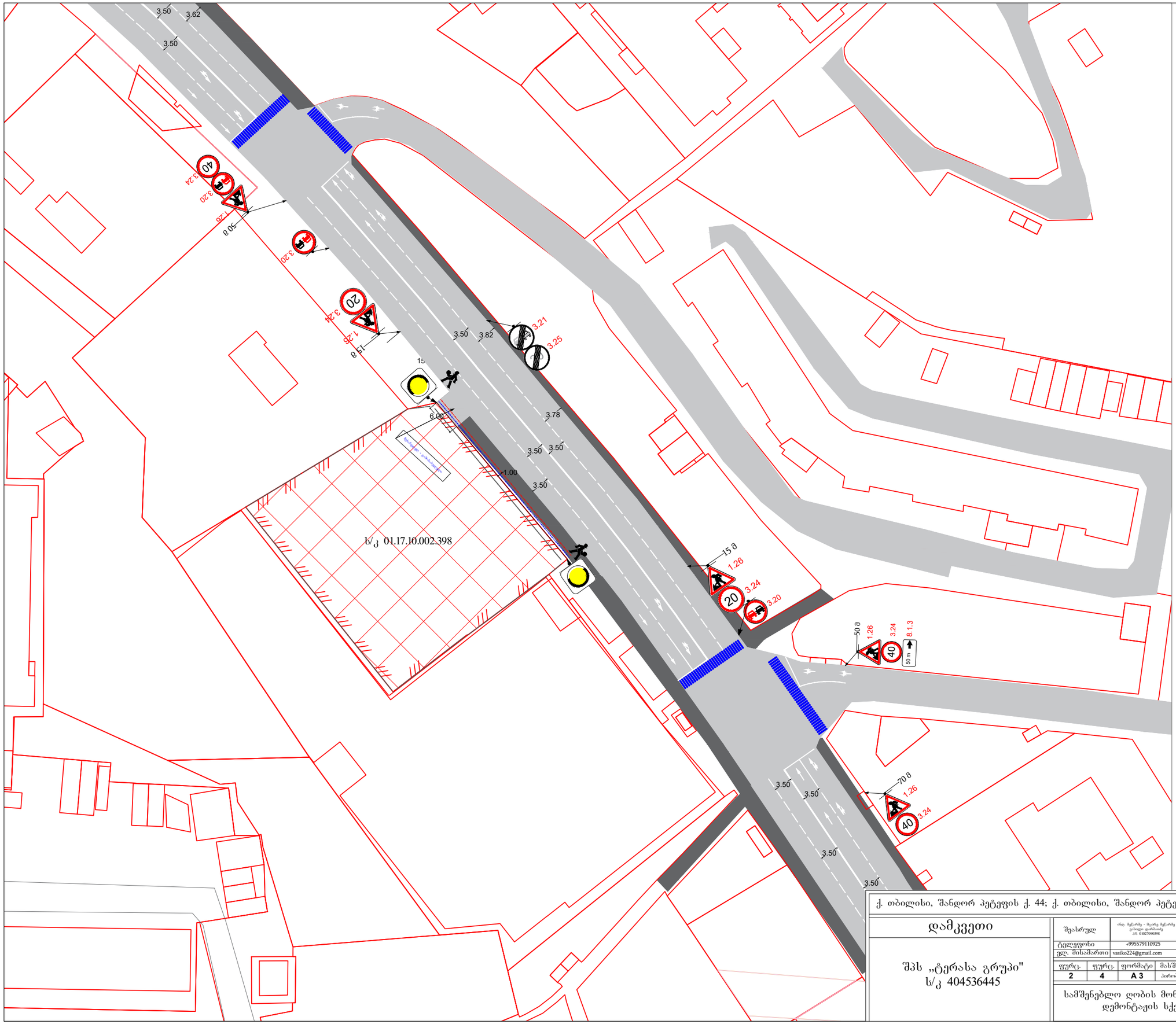


საგზაო მოძრაობის ორგანიზების ტექნიკური საშუალებები

	1.26	4- ცალი
	1.21.2	1 - ცალი
	1.21.3	1 - ცალი
	3.10	2 - ცალი
	3.20	2 - ცალი
	3.21	1 - ცალი
20	3.24	2 - ცალი
40	3.24	2 - ცალი
	3.25	2 - ცალი
	4.2.1	1 - ცალი
	4.2.2	1 - ცალი
	ყვითელი ციმციმა	2 - ცალი
		მოსაწყობი შესასვლელი
		საპროექტო ტერიტორიის წითელი ხაზი
		საავტომობილო გზა
		საქვექვეითე ბილიკი
		საპროექტო ტერიტორია
		ქვეითთა გადაადგილება
		სამშენებლო ლენტი
		მოსაწყობი სამშენებლო ღობე
		2 მედროშე

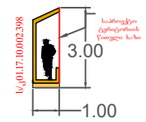
ქ. თბილისი, შანდორ პეტეფის ქ. 44; ქ. თბილისი, შანდორ პეტეფის, ნაკვეტი 02/194 (ს/კ 01.17.10.002.398)

დამკვეთი					
შპს „ტერასა გრუპი" ს/კ 404536445	შეასრულ	ინჟ. მეწარმე - მცირე მეწარმე ვასილი დარბაიძე პ/ნ 01027090398			
	ტელეფონი	+995579110925			
	ელ. მისამართი	vasiko224@gmail.com			
	ფურც.	ფურც.	ფორმატი	მასშტაბი	თარიღი
	1	4	A 3	პირობითი	27.09.2022
	შესასვლელ-გამოსავლელის საგზაო მოძრაობის ორგანიზების დროებითი სქემა				



საგზაო მოძრაობის ორგანიზების ტექნიკური საშუალებები

1.26	5- ცალი
3.20	2 - ცალი
3.21	1 - ცალი
3.24 (20)	2 - ცალი
3.24 (40)	3 - ცალი
3.25	2 - ცალი
8.1.3 (50 m)	1 - ცალი
ქვითელი ციმციმა	2 - ცალი



სამშენებლო ღობის განივი კვეთი

- საპროექტო ტერიტორიის წითელი ხაზი
- საავტომობილო გზა
- საქვექვეითე ბილიკი
- საპროექტო ტერიტორია
- ქვეითთა გადაადგილება
- სამშენებლო ლენტი
- მოსაწყობი სამშენებლო ღობე
- 2 მედროშე

ქ. თბილისი, შანდორ პეტეფის ქ. 44; ქ. თბილისი, შანდორ პეტეფის, ნაკვეთი 02/194 (ს/კ 01.17.10.002.398)

დამკვეთი

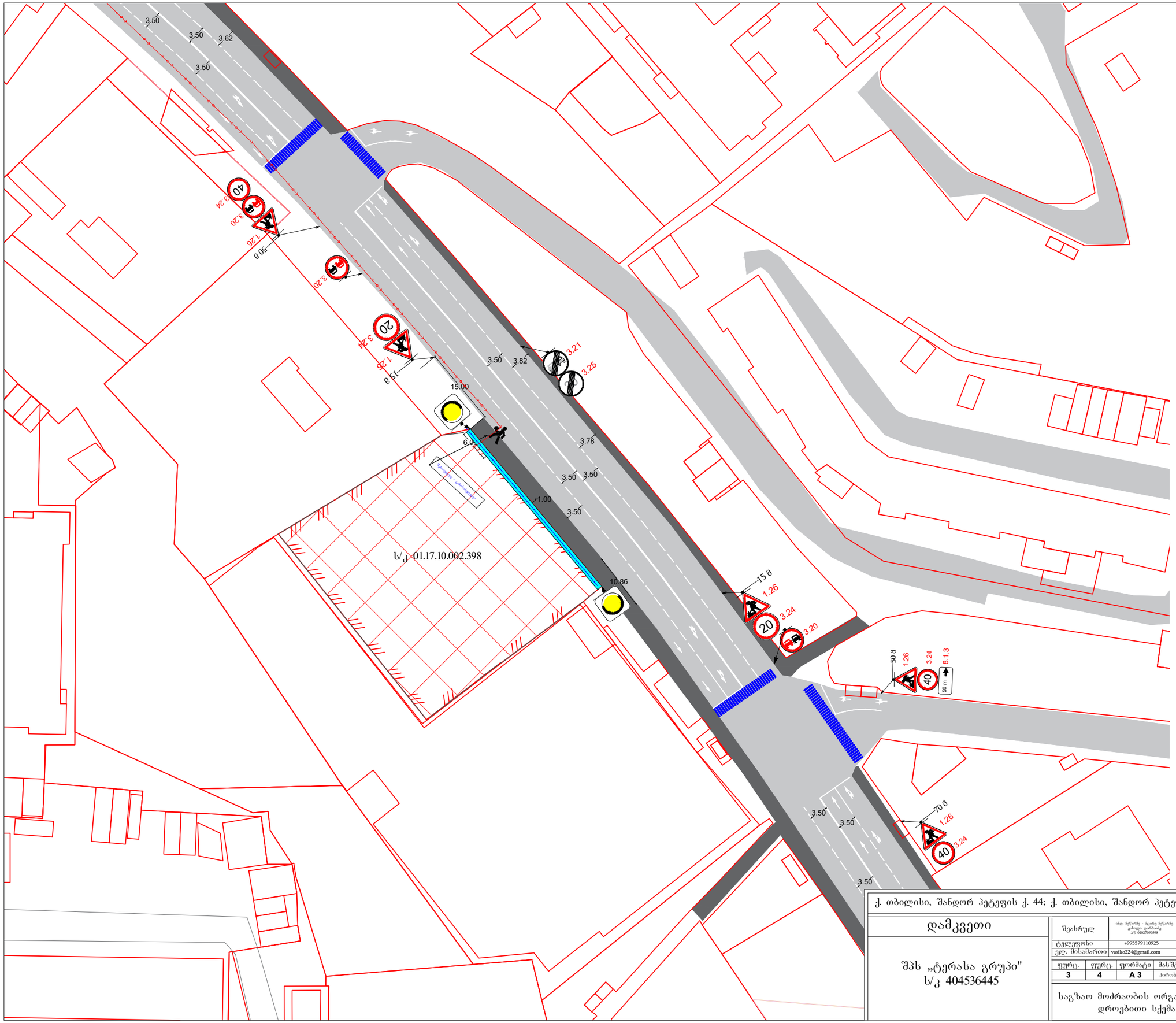
შპს „ტერასა გრუპი"
ს/კ 404536445

შეასრულ

ტელეფონი	+995579110925
ელ. მისამართი	vasiko224@gmail.com

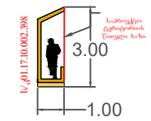
ფურც.	ფურც.	ფორმატი	მასშტაბი	თარიღი
2	4	A 3	პირობითი	27.09.2022

სამშენებლო ღობის მონტაჟისა და დემონტაჟის სქემა



საგზაო მოძრაობის ორგანიზების ტექნიკური საშუალებები

	1.26	5- ცალი
	3.20	2 - ცალი
	3.21	1 - ცალი
20	3.24	2 - ცალი
40	3.24	3 - ცალი
	3.25	2 - ცალი
50 m	8.1.3	1 - ცალი
	ქვეთელი ციმციმა	2 - ცალი



სამშენებლო ღობის განივი კვეთი

- საპროექტო ტერიტორიის წითელი ხაზი
- საავტომობილო გზა
- საქვექვეითე ბილიკი
- საპროექტო ტერიტორია
- ქვეითთა გადაადგილება
- სამშენებლო ლენტი
- სამშენებლო ტექნიკის გადაადგილება
- სამშენებლო ქოლგა
- 1 მედროშე

ქ. თბილისი, შანდორ პეტეფის ქ. 44; ქ. თბილისი, შანდორ პეტეფის, ნაკვეთი 02/194 (ს/კ 01.17.10.002.398)

დამკვეთი

შპს „ტერასა გრუპი"
ს/კ 404536445

შეასრულ	ინდ. მწერალი - შალვა მწერალი გამოცდილი დირექტორი პ/ნ 01027090398			
ტელეფონი	+995579110925			
ელ. მისამართი	vasiko224@gmail.com			
ფურც.	ფურც.	ფორმატი	მასშტაბი	თარიღი
3	4	A 3	პირობითი	27.09.2022

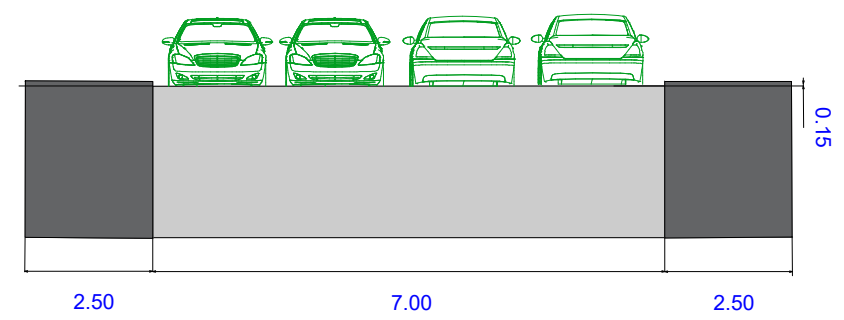
საგზაო მოძრაობის ორგანიზების დროებითი სქემა



საგზაო მოძრაობის ორგანიზების ტექნიკური საშუალებები

2.3	1- ცალი	
4.1.2	1- ცალი	
5.19.1	2- ცალი	
5.19.2	2- ცალი	
	საპროექტო ტერიტორიის წითელი ხაზი	
	საავტომობილო გზა	
	საქვექვეითე ბილიკი	
	სერვიტუტი	
1.00 / 1.70 / 0.20 / 0.20	პანდუსები შშმ პირებისათვის სიგრძე - 1.70მ სიგანე - 1მ დახრა - 5%	

საპროექტო ტერირორიის მიმდებარედ გზის განივი კვეთი



ქ. თბილისი, შანდორ პეტეფის ქ. 44; ქ. თბილისი, შანდორ პეტეფის, ნაკვეტი 02/194 (ს/კ 01.17.10.002.398)

დამკვეთი	შეასრულ	ინდ. მეწარმე - მცირე მეწარმე ვასილი დარბაიძე პ/ნ 01027090398			
შპს „ტერასა გრუპი" ს/კ 404536445	ტელეფონი	+995579110925			
	ელ. მისამართი	vasiko224@gmail.com			
	ფურც.	ფურც.	ფორმატი	მასშტაბი	თარიღი
	4	4	A 3	პირობითი	27.09.2022
	შესასვლელ-გამოსასვლელის მოწყობის საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა				

ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო

წერილის ნომერი: **16-01222782053**
თარიღი: **05/10/2022**

ადრესატი: ვასილი დარბაიძე
პირადი ნომერი: 01027090398
მისამართი: საქართველო, ქალაქი თბილისი, III მასივი, ზემო პლატო, კორპუსი 40, ბინა 26

ბატონო ვასილი,

ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის სსიპ - ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტომ განიხილა თქვენი, 2022 წლის 2 ოქტომბრის №012227566-16 განცხადება, რომელთან დაკავშირებითაც გაცნობებთ შემდეგს:

დაკმაყოფილდეს 2022 წლის 2 ოქტომბრის №012227566-16 განცხადება და შეთანხმდეს ქალაქ თბილისში, შანდორ პეტეფის ქუჩის, N 44-ში არსებულ მიწის ნაკვეთზე (საკადასტრო კოდი: 01.17.10.002.398) საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა თანდართულ ბმულზე არსებული დანართის შესაბამისად.

დანართის სახით გიგზავნით გარემოს დაცვის საქალაქო სამსახურის პოზიციას (იხ. დანართი:1; ფურცელი:2).

ასევე გაცნობებთ, რომ საჭიროების შემთხვევაში, სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო იტოვებს უფლებამოსილებას, მოითხოვოს სამუშაოების პერიოდში არსებული სიტუაციის საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემის ალტერნატიული ვარიანტის წარმოდგენა.

სამუშაოების მიმდინარეობის პერიოდში, საგზაო მოძრაობის ორგანიზების დროებითი სქემის მიხედვით გათვალისწინებული საგზაო ნიშნები უნდა განთავსდეს მოძრავ დგარზე, რათა არ დაზიანდეს მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული ინფრასტრუქტურა.

იმ შემთხვევაში, თუ სამუშაოებისათვის საჭირო დროებითი და არსებული საგზაო ნიშნები ეწინააღმდეგება/ხელს უშლის ერთმანეთს, საჭიროა უკვე არსებული საგზაო ნიშნები შეიფუთოს, ხოლო სამუშაოს დასრულებისთანავე დემონტაჟი უნდა გაუკეთდეს დროებით დამონტაჟებულ საგზაო მოძრაობის ორგანიზების ტექნიკურ საშუალებებს და ქუჩის სავალი ნაწილი (ყველა შეფუთული ნიშნის ჩათვლით) მოყვანილი იქნას პირვანდელ მდგომარეობაში.

საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 63-ე მუხლის შესაბამისად ძალადაკარგულად გამოცხადდეს სსიპ - ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს წერილით : 16-012202564 2022 წლის 25 იანვრის შეთანხმებული საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა.

სამუშაოს დასრულების შემდეგ, 30 კალენდარული დღის ვადაში დემონტაჟი უნდა გაუკეთდეს დროებით დამონტაჟებულ საგზაო მოძრაობის ორგანიზების ტექნიკურ საშუალებებს და ქუჩის სავალი ნაწილი მოყვანილი იქნას პირვანდელ მდგომარეობაში.

საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემის ცვლილება საჭიროებს შეთანხმებას სააგენტოსთან.

გადაწყვეტილების გასაჩივრება, დაინტერესებული მხარის მიერ, შესაძლებელია ამ გადაწყვეტილების გაცნობიდან ერთი თვის ვადაში ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერთან (მისამართი: ჟ. შარტავას ქუჩა N7) კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

დანართი: სსიპ - ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს მიერ შეთანხმებული საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემები იხილეთ თანდართულ ბმულზე :

https://cloud.tbilisi.gov.ge/index.php/s/4pzbj6bNM4Da9I6

პატივისცემით,

ვიქტორ წილოსანი

სააგენტოს უფროსი

გამოყენებულია კვალიფიციური
ელექტრონული ხელმოწერა/
ელექტრონული შტამპი

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს
საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი

MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF GEORGIA
PATROL POLICE DEPARTMENT

MIA 5 22 02796787

06/10/2022

მოქ: დარბაიძე ვასილი
თბილისი, III მასივი, ზ/პლატო, კორ 40, ბინა 26
თქვენს 2022 წლის 05 ოქტომბრის განცხადებაზე

ასლი: შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის
ქ. თბილისის მთავარ სამმართველოს

შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტში განხილულ იქნა თქვენი განცხადება, რომელშიც ითხოვთ, თბილისი, შანდორ პეტეფის ქუჩის, N 44-ში არსებულ მიწის ნაკვეთზე (საკადასტრო კოდი:01.17.10.002.398) შესასვლელ-გამოსასვლელი გზის, სამშენებლო დამცავი ღობის მოწყობის და საგზაო-სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ნაკადების მიმართულების საგზაო მოძრაობის ორგანიზაციის წარმოდგენილი დროებითი და მუდმივი სქემების შეთანხმებას.

ვითვალისწინებთ რა, ს.ს.ი.პ. ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს (05.10.22წ 16-01222782053) თანხმობას შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი ითანხმებს (საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების კუთხით) წარმოდგენილ დროებითი და მუდმივი მოძრაობის ორგანიზაციის სქემებს და არ არის წინააღმდეგი განახორციელოთ აღნიშნული სამუშაოები შემდეგი პირობების დაცვით:

- სამშენებლო დამცავი ღობე შეიღებოს შავ-თეთრი ან წითელ-თეთრი ზოლებით;
- ქვეითად მოსიარულეთა უსაფრთხოების მიზნით დამცავი ღობის ფარგლებში მოეწყოს ქუჩის სავალი ნაწილის მხრიდან ქვეითად მოსიარულეთა ბილიკი, ღობე გზის სავალი ნაწილის მხრიდან გადაიხუროს და ღამის საათებში განათდეს;
- სამშენებლო ობიექტზე მისასვლელი გზა (სამუშაოების განხორციელების პროცესში) აღიჭურვოს მოძრაობის რეგულირების ტექნიკური საშუალებებით შეთანხმებული სქემების შესაბამისად, ხოლო მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებულ მოძრაოის ორგანიზების ტექნიკურ საშუალებებს გაუკეთდეს დროებით დემონტაჟი ან შეიფუთოს;
- საგზაო მოძრაობის რეგულირებისთვის და ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხო გადაადგილების მიზნით სამუშაოების მწარმოებლის მიერ გამოყოფილ იქნეს სპეც. ტანსაცმლით და ალმით აღჭურვილი საჭირო რაოდენობის თანამშრომელი;

0190, თბილისი, ნოე რამიშვილის ქ. №38
№38, Noe Ramishvili St. 0190, Tbilisi, Georgia
ტელ./Tel.: (+995 032) 2 41 42 42
ფაქსი/Fax: (+995 032) 2 41 85 02
E-mail: patrolinfo@mia.gov.ge

- დაცული იქნას გზის სავალი ნაწილის სისაუფთავე, არ დაუშვათ სამშენებლო მასალისა და ტექნიკის გზის სავალ ნაწილზე განთავსება;
- სამუშაოების დასრულებისთანავე ფეხით მოსიარულეთა ბილიკი მოყვანილ იქნას პირვანდელ მდგომარეობაში, დროებითი მოძრაობის რეგულირების ტექნიკურ საშუალებებს გაუკეთდეს დემონტაჟი და გზის მიერთების ადგილები აღიჭურვოს მოძრაობის რეგულირების ტექნიკური საშუალებებით შეთანხმებული საგზაო მოძრაობის ორგანიზაციის სქემების შესაბამისად;
- სამუშაოების დაწყების შესახებ წინასწარ ეცნობოს ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის სსიპ ქონების მართვის სააგენტოს და შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამორიგეო ნაწილს (241–85–04; 241–85–05).

მეორე ადრესატს: გთხოვთ, უზრუნველყოთ კონტროლის დაწესება წერილში მითითებულ პირობების შესრულებაზე და მოძრაობის რეგულირების ტექნიკური საშუალებების განთავსების მდგომარეობაზე. შეუსრულებლობის შემთხვევაში გაატარეთ ზომები საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 134 მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად.

დანართი: სქემა 1 ფაილად

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი /
საორგანიზაციო სამმართველო / საგზაო მოძრაობის
ზედამხედველობის განყოფილება
განყოფილების უფროსი
ბარბაქაძე დავით