ქ. თბილისში, წყნეთის გზატკეცილის მიმდებარედ არსებული მიწის ნაკვეთისთვის ს.კ.: 01.14.08.001.600 საპროექტო გადაწყვეტის ზეგავლენის შეფასება არსებულ საკვლევ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაზე



2023/2024 კორექტირება

სარჩევი

კვლევის მიზნები და საკვლევი არეალი 7

მისაწვდომობა და იზოქრონული რუკები 8

შესავალი და დაგეგმილი პროექტის დადებითი მხარეები..... 14

საკვლევი ტერიტორიის საგზაო ინფრასტრუქტურის შესწავლა 15

საქვეითე ინვენტარიზაციის რუკა..... 18

ქვეითთა მოძრაობის კვლევა და საქვეითე მისაწვდომობის რუკა 26

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სივრცითი დაფარვა 29

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტები..... 31

ინფორმაცია პროექტზე 38

დაგეგმილი პროექტის ფუნქციური გადანაწილება 38

პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა სავარაუდო რაოდენობა 39

გენერირებული ნაკადების მოდალური განაწილება 40

გადაადგილების სივრცითი განაწილება 46

შედეგები და რეკომენდაციები 59

-

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

წერილის ნომერი: **16-0121341722**
თარიღი: **07/12/2021**
პინი: **7576**

ადრესატი: გურამ თავაძე
პირადი ნომერი: 01026008927
მისამართი: თბილისი მელიტონ და ანდრია ბალანჩივაძეების ქ. კორ. 1 ბ. 77

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

მოქალაქე გურამ თავაძეს

ბატონო გურამ,

2021 წლის 2 დეკემბრის N 19/01213361867-16 განცხადების პასუხად, რომელიც შეეხება ქალაქ თბილისში, წყნეთის გზატკეცილი N40,40ა,36-ის მიმდებარედ არსებულ მიწის ნაკვეთზე (ს/კ: 01.14.08.001.600) მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლის არქიტექტურული პროექტის შეთანხმებისათვის სატრანსპორტო კვლევის არეალის განსაზღვრის მოთხოვნას, გაცნობებთ:
„მშენებლობის ნებართვის გაცემისა და შენობა-ნაგებობის ექსპლუატაციაში მიღების წესისა და პირობების შესახებ" საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 31 მაისის №255 დადგენილების მე-13 მუხლის პირველი პუნქტის „პ" ქვეპუნქტის თანახმად, გარდა II კლასის შენობა-ნაგებობის არქიტექტურული პროექტის შეთანხმებისას წარმოსადგენია:

- საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა
- ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასება.

მოძრაობის ორგანიზების სქემა უნდა შეთანხმდეს სსიპ - ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოსა და საპატრულო პოლიციასთან. ასევე, იმ შემთხვევაში, თუ საპროექტოდ გათვალისწინებული გზა ხვდება მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე, უნდა წარმოადგინოთ ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის სსიპ ქონების მართვის სააგენტოს შუალედური პასუხი. სააგენტოში შეთანხმების შემდეგ სქემა უნდა შეთანხმდეს საპატრულო პოლიციასთან. ამის შემდეგ, შეთანხმებული სქემა უნდა აიტვირთოს სხვა დოკუმენტაციასთან ერთად არქიტექტურის სამსახურის ვებგვერდზე. იმისათვის, რომ სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტომ საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემასთან დაკავშირებით დააფიქსიროს პოზიცია, საჭიროა განაცხადი აიტვირთოს ელექტრონული დოკუმენტბრუნვის სისტემის საშუალებით, პორტალზე Ms.gov.ge - ზე შესაბამის ნომენკლატურაში. **გაცნობებთ, რომ მიმდინარე წლის 1-ლი აგვისტოდან სააგენტო განიხილავს მხოლოდ პორტალის საშუალებით დაფიქსირებულ საგზაო მოძრაობის ორგანიზების განაცხადს.**

განმცხადებლის მიერ შესათანხმებლად წარმოდგენილ საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემის შიდა გეგმარებაში (არსებობის შემთხვევაში) და საკადასტრო საზღვრის მიმდებარედ გათვალისწინებული უნდა იყოს **2.5 მეტრი** სიგანის ტროტუარები.

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კვლევა უნდა აიტვირთოს არქიტექტურის სამსახურის ვებგვერდზე, რის შემდგომაც გადაეგზავნება განსახილველად სსიპ - ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს. ასევე, უნდა აიტვირთოს კვლევის ერთიან დოკუმენტში წარმოდგენილი რუკების, სქემებისა და გაანგარიშებების სამუშაო მასალები:

- რუკა (.shp)
- სქემა (.dwg/.shp)
- ცხრილი და/ან დიაგრამა (.xlsx)

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კომპონენტები და საკვლევი არეალები მოცემულია დანართის სახით.

დანართი 1: 3 (სამი) ფურცელი;

დანართი 2: 1 (ერთი) ფურცელი;

პატივისცემით,

ვიქტორ წილოსანი

სააგენტოს უფროსი

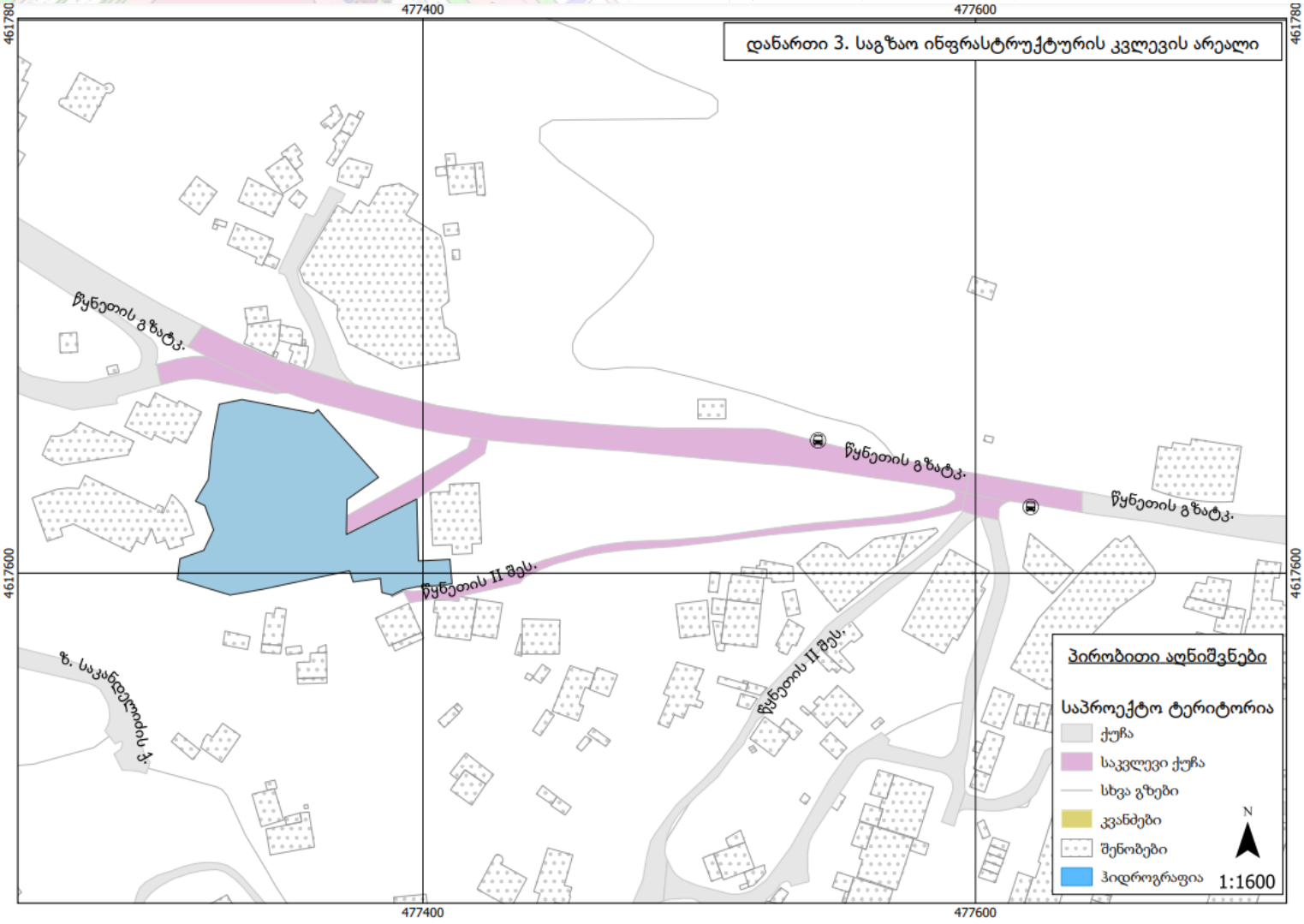
გამოყენებულია კვალიფიციური ელექტრონული ხელმოწერა/ ელექტრონული შტამპი

	წინასაპროექტო კვლევა	საკვლევი ტერიტორია	განმარტება
1	**საკვლევი ტერიტორიის არსებული სატრანსპორტო მდგომარეობის შესწავლა**		
1.1.	საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია და საქვეითე მისაწვდომობა	*საპროექტო ტერიტორიიდან წყნეთის გზატკეცილზე არსებულ ავტობუსის უახლოეს გაჩერებებამდე მისასვლელი გზა, საქვეითე გადასასვლელების გათვალისწინებით.*	საქვეითე ინფრასტრუქტურის შესწავლისას უნდა გამოვლინდეს საკვლევი ტერიტორიის ფარგლებში საზ. ტრანსპორტის გაჩერებამდე ***მისასვლელი მანძილი,*** საქვეითე გადასასვლელების გათვალისწინებით. ასევე საჭიროა ***საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია*** (უსაფრთხო და მოხერხებული გადაადგილების ხელისშემშლელი ფაქტორების გამოვლენა): ***ტროტუარის არსებობა, ბარიერები ტროტუარზე, უსაფრთხო საქვეითე გადასასვლელების არსებობა.*** ინვენტარიზაციის საფუძველზე უნდა მოხდეს საპროექტო ტერიტორიის საქვეითე მისაწვდომობის ანალიზი. საქვეითე ინფრასტრუქტურის შესწავლა საჭიროა საპროექტო ტერიტორიამდე უსაფრთხო საქვეითე მისაწვდომობისათვის საჭირო მაკორექტირებელი ღონისძიებების დასადგენად. იმ შემთხვევაში, როდესაც განაშენიანება არ არის ფეხითმოსიარულეთათვის ადვილად მისაწვდომი, მაცხოვრებელთა/ვიზიტორთა მგზავრობები უმეტესად მანქანით ხორციელდება. ასევე მნიშვნელოვანია საზ. ტრანსპორტამდე უსაფრთხო წვდომის უზრუნველყოფა.
2	**ინფორმაცია პროექტზე**		
2.1.	შენობა-ნაგებობების საერთო ფართობი და სუფთა ფართობი ფუნქციების მიხედვით. ასევე, ბინებისა და საძინებლების სავარაუდო რაოდენობა.	**საცხოვრებელი და საოფისე (არსებობის შემთხვევაში)**	ეს მონაცემი საჭიროა საპროექტო ტერიტორიაზე მომავალი მაცხოვრებლების დაახლოებითი რაოდენობის დასადგენად.
2.2.	საპროექტო ტერიტორიის პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა, თანამშრომელთა და ვიზიტორთა (არსებობის შემთხვევაში) რაოდენობა		ამ მონაცემის საფუძველზე დადგინდება ახალი გენერირებული/მიზიდული მგზავრობების რაოდენობა.
3.	**საპროექტო ტერიტორიის გენერირებული/მიზიდული (საპროგნოზო) მგზავრობები**		
3.1.	საპროექტო ტერიტორიაზე გენერირებული/მიზიდული		

	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 ინფრასქტრუქტურის 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 მიამრთულებაზე/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 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	**რეკომენდაციები**		ზეგავლენის შეფასების საფუძველზე განისაზღვრება ის ღონისძიებები, რაც საჭიროა დაგეგმილი განაშენიანების მომავალი მაცხოვრებლების და ვიზიტორების ტრანსპორტით უზურუნველყოფისა და მოდალურ განაწილებაში მანქანის როლის შესამცირებლად.
5	**გამოყენებული ლიტერატურა და სტანდარტები**		კვლევის ტექსტურ ნაწილში მითითებული უნდა იყოს კვლევისა და ანალიზისას გამოყენებული სტანდარტები და მეთოდოლოგია და შესაბამისი ლიტერატურა.

საპროექტო ტერიტორიის ლოკაცია და საკვლევი არეალი



საკვლევი ტერიტორიის ლოკაცია, ძირითადი მიზნები და ამოცანები

ჩვენ მიერ შესრულებული სატრანსპორტო კვლევის მიზანია დადგინდეს ქ. თბილისში, წყნეთის გზატკეცილის მიმდებარედ არსებულ მიწის ნაკვეთზე ს/კ 01.14.08.001.600 მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლის დაგეგმილი მშენებლობის მიზანშეწონილობა საგზაო ინფრასტრუქტურის, საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და ქვეითთა მისაწვდომობის კუთხით.

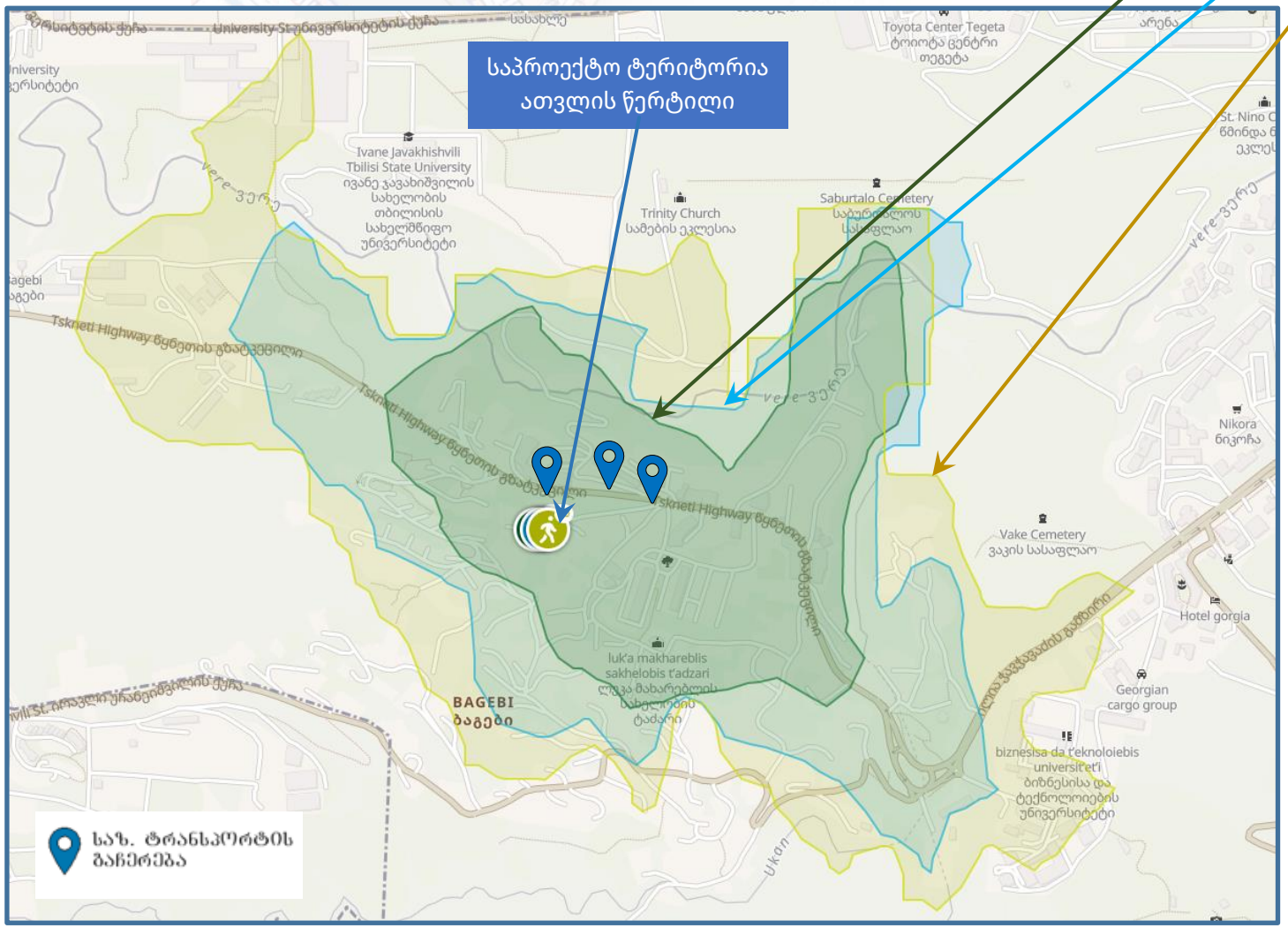
ინტერაქტიული რუკებიდან და ადგილზე მოკვლევის შედეგად ირკვევა, რომ საპროექტო ობიექტს მიმდებარედ საფეხმავლო მისაწვდომ მანძილზე გააჩნია ყველა საჭირო საქალაქო-საყოფაცხოვრებო მომსახურებისა და ფუნქციის ობიექტი: მაღაზიები, სამედიცინო დანიშნულების ობიექტები, ბანკები, სავაჭრო ობიექტები, საგანმანათლებლო დაწესებულებები, სპორტული მოედნები, სარეკრეაციო-დასასვენებელი ობიექტები და მრავალი სხვა მომსახურების ობიექტები _ აღნიშნული ასახულია შემდეგ წარმოდგენილ რუკებზეც.

საპროექტო ტერიტორიიდან სივრცითი დაფარვის რადიალური 300-500 მეტრიანი ბუფერი (საორიენტაციოდ)

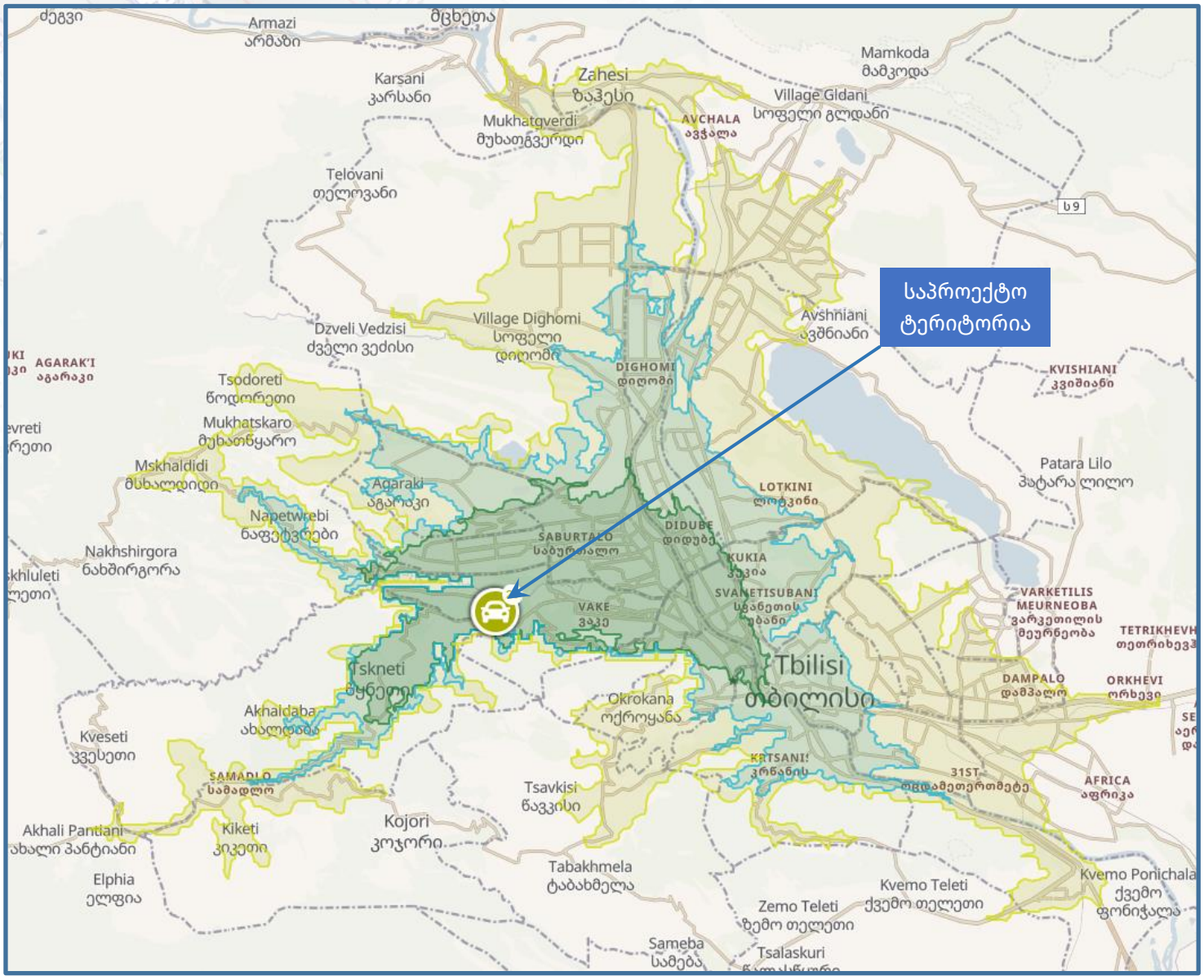


საპროექტო ტერიტორიიდან სივრცითი დაფარვის იზოქრონული რუკები საქვეითე და საავტომობილო გადაადგილებებისთვის დაფარვის დროების მიხედვით

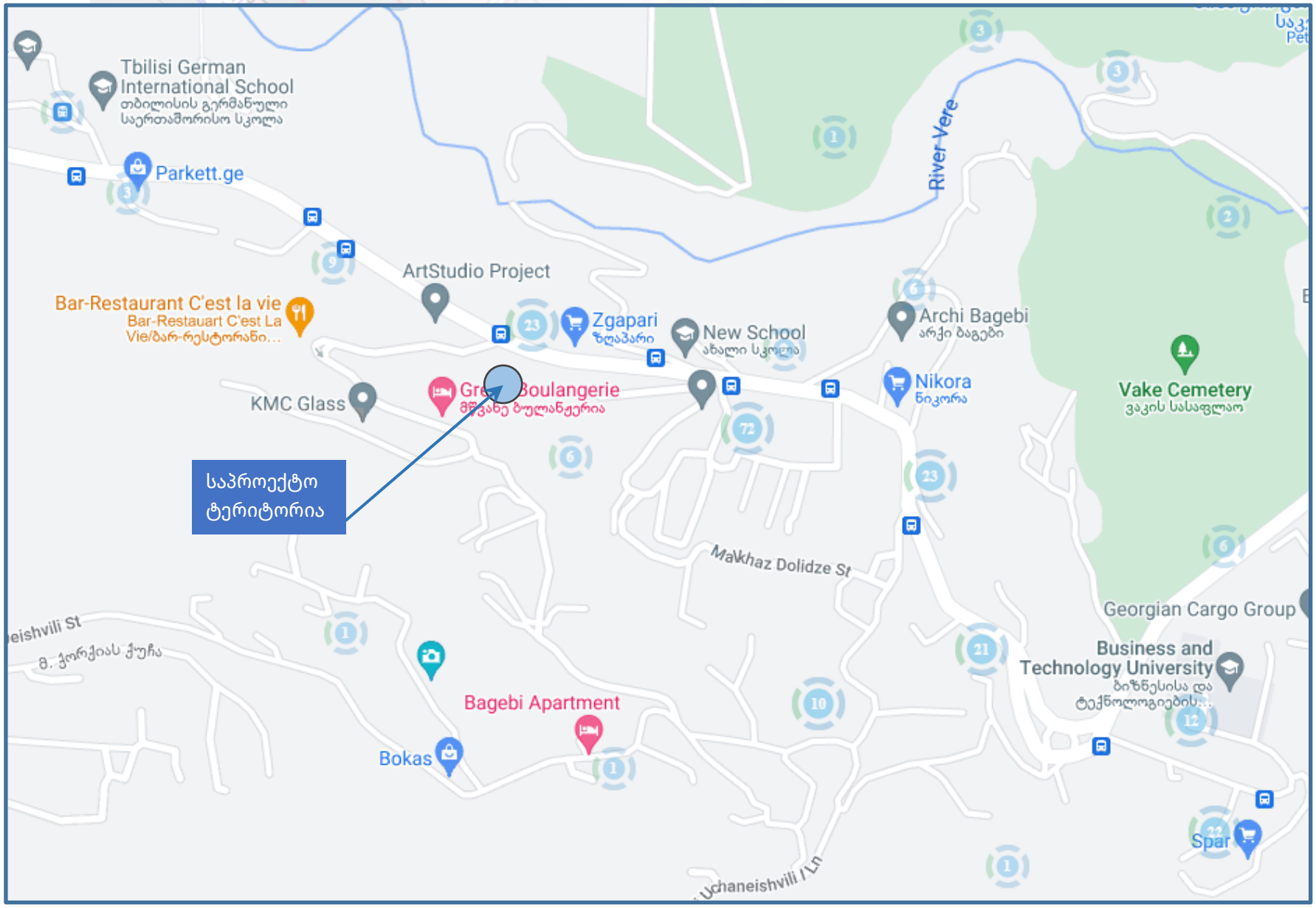
საქვეითე გადაადგილება - დაფარვის დრო <u>5-10 >> 20 >> 30</u> წთ



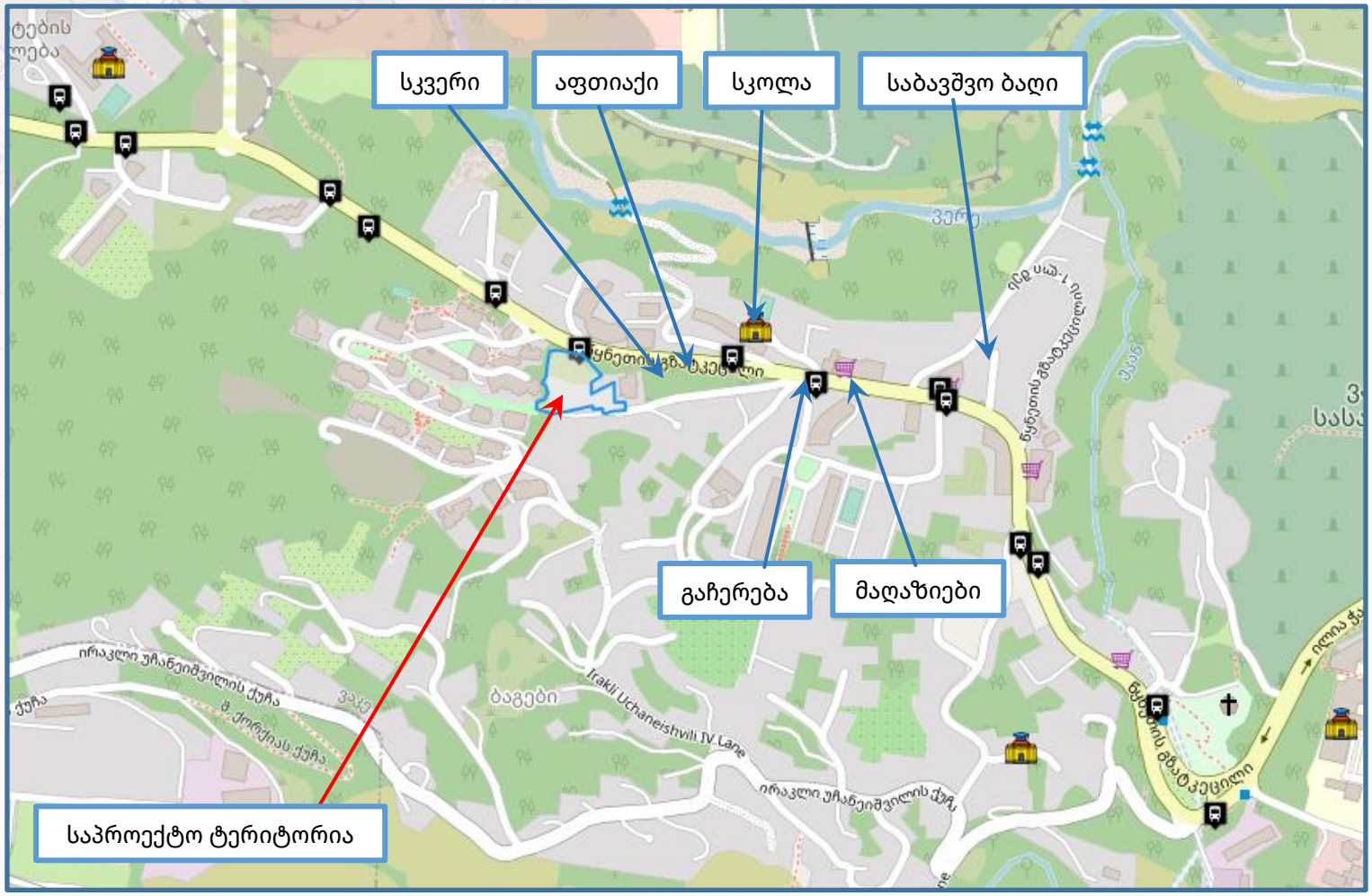
საავტომობილო გადაადგილება - დაფარვის დრო <u>5-10 >> 15-20 >>25- 30</u> წთ



ბიზნეს ობიექტების რუკა

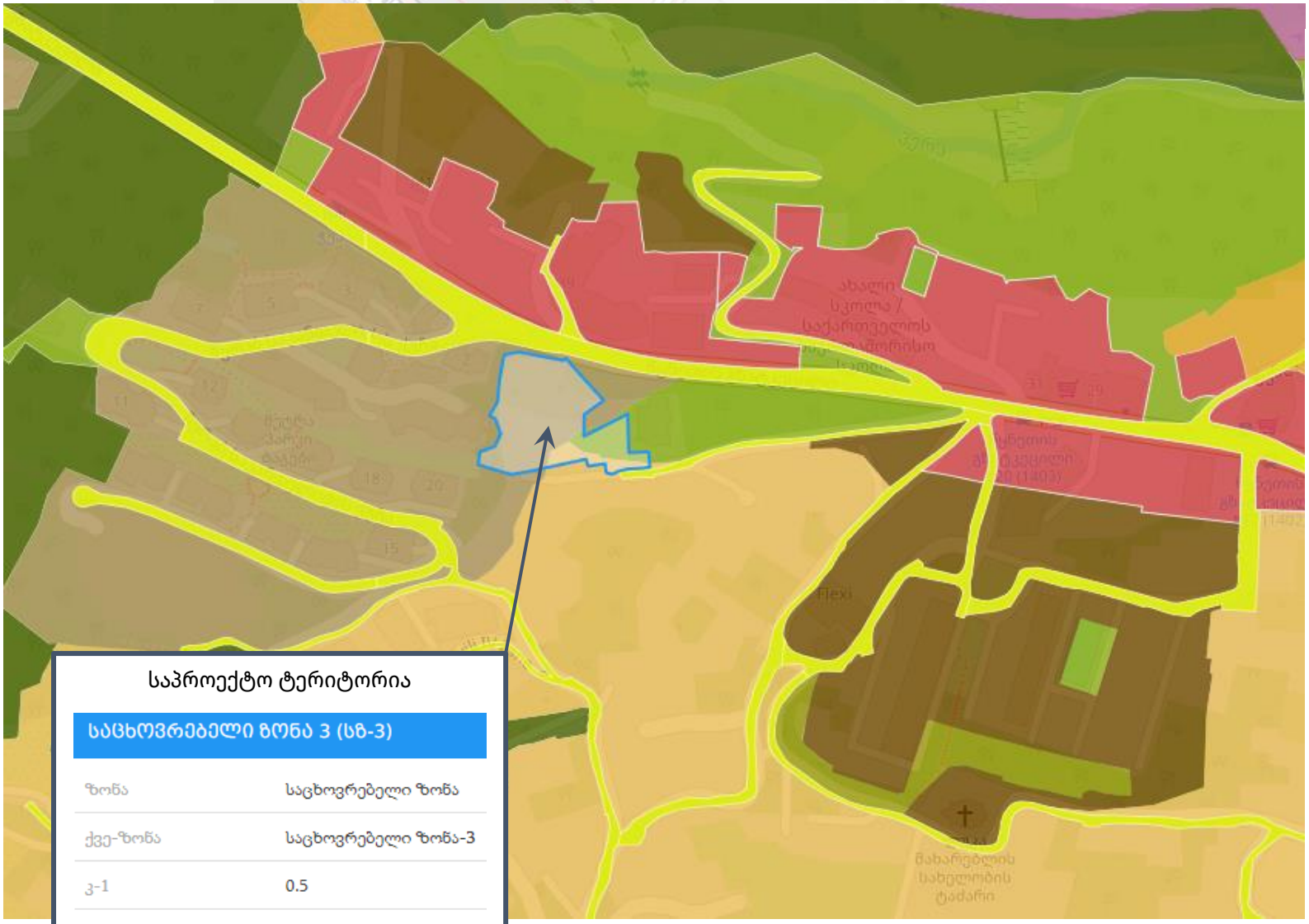


საპროექტო ტერიტორიის ლოკაცია , მიმდებარე ქუჩათა ქსელი და საჭირო ფუნქციური ლოკაციები



- 5-15 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს სკოლა და საბავშო ბაღი (ები)
- 2-10 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს დასასვენებელი სკვერი/პარკი(ები)
- 3-8 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს მაღაზია/სავაჭრო ცენტრი(ები)
- 5-30 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს სპორტულ-გამაჯანსაღებელი ცენტრ(ებ)ი/მოედნები

არსებული ფუნქციური ზონირება



საპროექტო ტერიტორია

საცხოვრებელი ზონა 3 (სზ-3)	
ზონა	საცხოვრებელი ზონა
ქვე-ზონა	საცხოვრებელი ზონა-3
კ-1	0.5
კ-2	1.5
კ-3	0.3

შესავალი

ავტომობილზაციის სწრაფი (საქართველოში ამჟამად 1 228 000 მეტი ერთეული სატრანსპორტო საშუალებაა რეგისტრირებული) განვითარება და შედეგად სატრანსპორტო ნაკადების მოძრაობის ინტენსივობისა და სიმკვრივის ზრდა, განსაკუთრებულ სერიოზულ პრობლემას უქმნის ქალაქებს, რომლებშიც ავტომობილიზაციის დონეს საგრძნობლად ჩამორჩება საგზაო ქსელის ინფრასტრუქტურის განვითარება. სატრანსპორტო ნაკადების მოძრაობის ინტენსივობების, საგზაო ქსელის გამტარუნარიანობის ზღვრულ სიდიდემდე მიღწევას, მივყავართ ქალაქებში საცობების წარმოქმნამდე.

საქალაქო მაგისტრალებზე მოძრაობის ინტენსივობის პროგნოზირება, ქალაქის როგორც ცალკეულ მონაკვეთებზე ასევე მთელ საგზაო ქსელში გამტარუნარიანობის უზრუნველყოფის, ქალაქის ტერიტორიაზე ავტომობილების პარკინგების, მისი გარემომცველ გარემოზე ზემოქმედების ამოცანის გადაჭრას, დღეისათვის აქვს გადამწყვეტი მნიშვნელობა, არა მხოლოდ ქალაქმშენებლობის გენერალური გეგმის ფორმირებისას, არამედ ქალაქის ცალკეული რაიონების ან კონკრეტული ობიექტების დეტალური გეგმის დამუშავებისას. საქალაქო საავტომობილო ტრანსპორტი წარმოადგენს მოსახლეობის ცხოვრების განუყოფელ ნაწილს. ის გავლენას ახდენს ქალაქის არა მხოლოდ ეკონომიკაზე, არამედ მის სოციალურ განვითარებაზე.

საგზაო მოძრაობის ორგანიზაციას სერიოზულ სირთულეს უქმნის, ეგრეთ წოდებული ,,პიკური“ დატვირთვა, რომლის დროს მნიშვნელოვნად იზრდება სატრანსპორტო ნაკადის მოძრაობის ინტენსივობა.

თანამედროვე ქალაქებში, გადატვირთულობის სირთულეები გადაიჭრება ორი გზით: არსებულ ქუჩებზე მოძრაობის ორგანიზაციით და ქსელის რეკონსტრუქციით, რომელიც თავისი ფუნქციონალური ნიშანთვისებებით ყოფს სატრანსპორტო ნაკადს. სატრანსპორტო ნაკადის ქვეითთა ნაკადისაგან გამოცალკავება უზრუნველყოფს ქუჩების მაღალ გამტარუნარიანობას.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, შესაძლებელია ვთქვათ, რომ ქალაქმშენებლობის განვითარებაზე, ასევე უდიდეს ზეგავლენას ახდენს საქალაქო საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და მისი თანმდევი ინფრასტრუქტურის გამართული მუშაობა. ქალაქის მობინადრეთა ცხოვრების პირობებზე, უსაფრთხოების ნორმატივების გათვალისწინებით, მათ კომფორტულ ტრანსპორტაბელურობაზე ზეგავლენას ახდენს სატრანსპორტო და ქვეითთა ნაკადების გადაადგილება, მოძრაობის სიჩქარე, ავტომობილების პარკინგი და გარემოს ეკოლოგიური მდგომარეობა.

დაგეგმილი პროექტისა და მიმდებარე ტერიტორიის დადებითი მხარეები

- **პროექტით იგეგმება მოსაზღვრე გზის ნაწილის მოწესრიგება, დადგენილი პარამეტრებისა და ნორმების შესაბამისად.**
- **საპროექტო ტერიტორიაზე და მიმდებარედ გათვალისწინებულია მინიმუმ 2,5 მეტრი სიგანის საქვეითე ტროტუარი. დაგეგმარდება დადგენილი ნორმების შესაბამისი სრულიად გამართული სატრანსპორტო საქვეითე ინფრასტრუქტურა. მეტი პრიორიტეტი მიენიჭება ქვეითებს რათა უსაფრთხოდ გადაადგილდნენ.**
- **საპროექტო პარკირებები მოეწყობა რეგულირებულ პარკინგზე. საპროექტო ნაწილზე გამოირიცხება არარეგულირებული პარკირება**
- **ტერიტორიაზე იგეგმება ერთიანი, ჯანმრთელი , გამართული ინფრასტრუქტურის შექმნა.**
- **აღსანიშნავია, რომ მიმდებარე ქუჩებზე და ზოგადად საპროექტო ტერიტორიას მისაწვდომობის ფარგლებში გააჩნია ყველა საჭირო ფუნქციური ობიექტი**

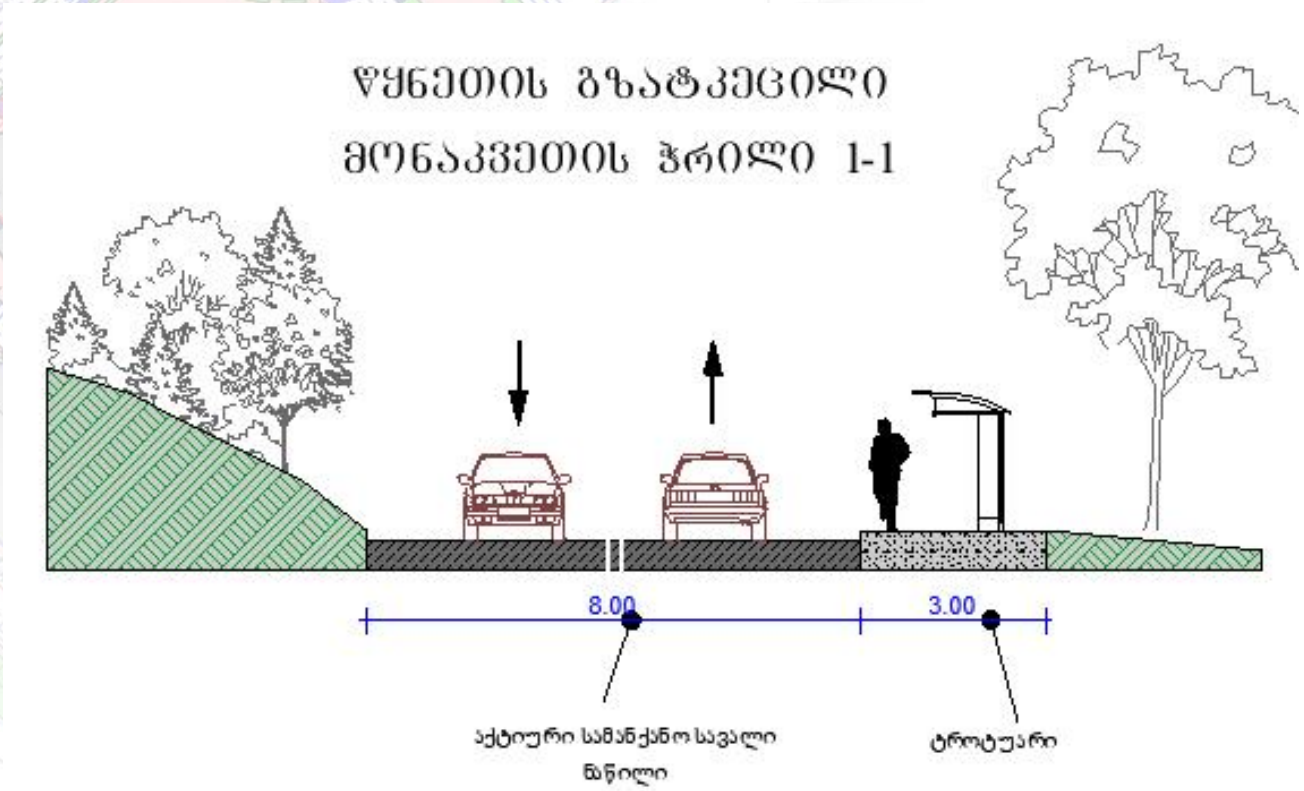
საგზაო ინფრასტრუქტურის შესწავლა

წყნეთის გზატკეცილი			
N	მითითება	მახასიათებლები	კომენტარი
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივივი	
2	ზოლების რაოდენობა	2-2	
3	ქუჩის სიგრძე	7388 მეტრი	
4	სავალი ნაწილის სიგანე	8 მ	
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	60	
6	გზის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებალი	ასფალტის ზედაპირი
7	ტროტუარი	კი	გზის ნაწილზე
8	ტრტუარის სიგანე	1.2-4 მ	
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	ასფალტის ზედაპირი, შეიცავს სარეაბილიტაციო მონაკვეთებს
10	პარკირება	კი	+არარეგულირებული პარკირება
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	კი	
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	კი	
13	საგზაო ნიშნები	კი	
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა	
15	ავტობუსის ზოლი	არა	
16	ქვეითთა კონსტრუქციული გადასასვლელი	არა	
17	ველო ბილიკი	არა	





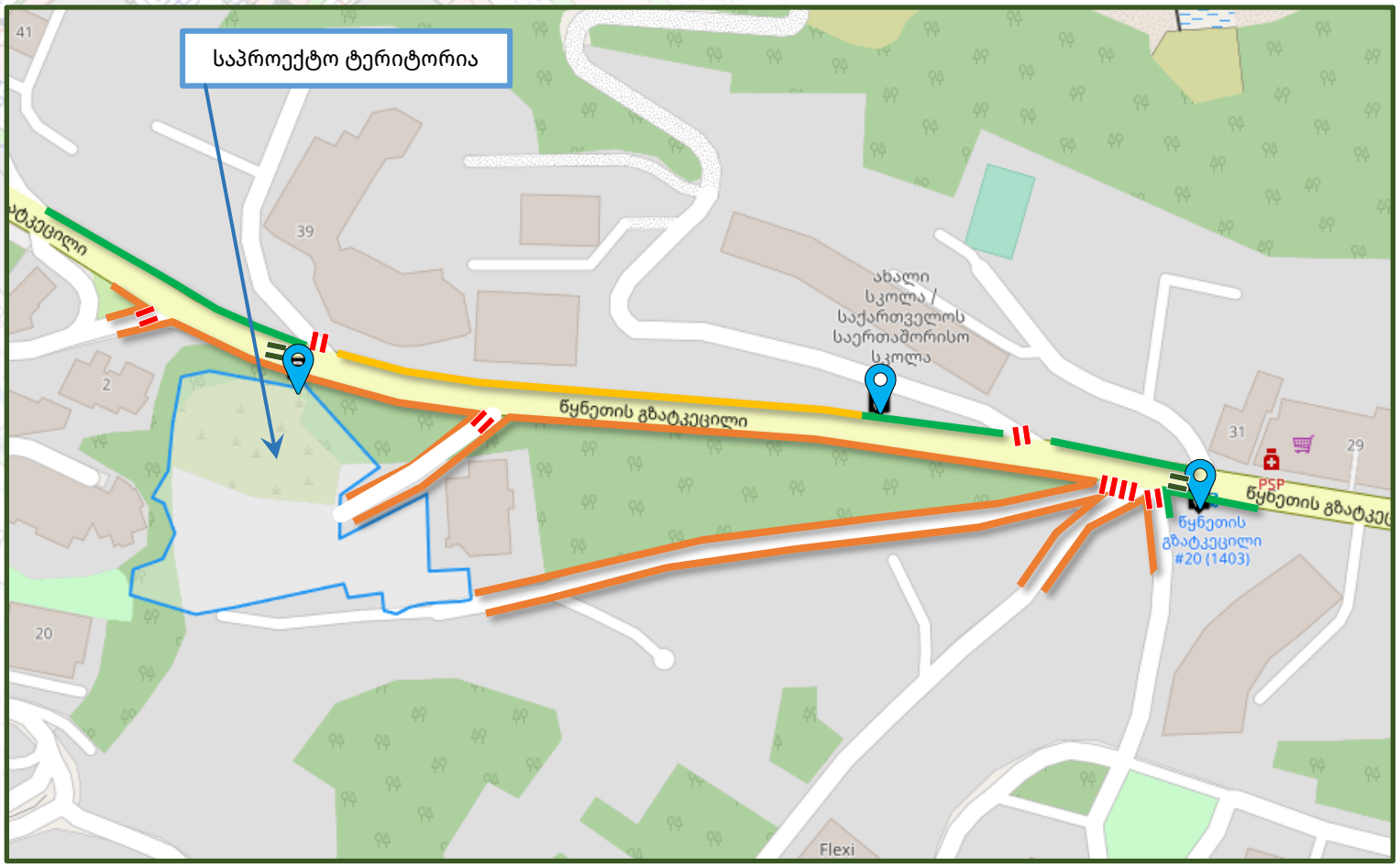

SPAR


წყნეთის გზატკეცილი
მონაკვეთის ჭრილი 1-1
8.00
3.00
აქტიური სამანქანო სავალი ნაწილი
ტროტუარი



საქვეითე ინფრასტრუქტურის არსებული მდგომარეობა

საქვეითე ინვენტარიზაციის რუკა (ადგილზე მოკვლევით)



საზ. ტრანსპორტის გაჩერება

არსებული ქვეითთა ბილიკი (ტროტუარი)

ტროტუარი არის ბარიერებით

ტროტუარი არ არის

არსებული ტროტუარი

რეკომენდირებული ტროტუარი

საგზაო ინფრასტრუქტურის კვლევა

განისაზღვრა საპროექტო არეალიდან გამომსვლელ და შემსვლელ ქვეითთა სავარაუდო გადაადგილდების სქემა. მიმდებარე ქუჩებზე ძირითადი საქვეითე ნაწილი სარეაბილიტაციოა/მოსაწყობია, თუმცა ქვეითი ახერხებს უსაფრთხოდ გადაადგილებას. რეკომენდებულია ტროტუარების რეაბილიტაცია მიმდებარე გზის უმეტეს ნაწილზე.

ავტობუსების გაჩერება მისაწვდომ საფეხმავლო მანძილზეა (2 საფეხმავლო წუთი).

მიმდებარე ქუჩების სამანქანო სავალი ნაწილი მოასფალტებულია და მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია. გზებზე მოწყობილია ძირითადი საგზაო ნიშნები და სამანქანო მოძრაობა ხორციელდება ძირითადად დაუბრკოლებლად. შიდაუბნის გზაზე დაბრკოლებას ქმნის გზის ვიწრო უბანი და ტროტუარის არარსებობა.

ვინაიდან საკვლევ არეალზე ხშირად გვხვდება სამანქანო შეჭრები ტროტუარის გავლით ასევე არარეგულირებული პარკირებები, ეს შემაფერხებელ გარემოებას ქმნის და ზიანდება არსებული საქვეითე ნაწილი. რეკომენდირებულია დგომის ამკრძალავი ნიშანის დამონტაჟება ყველა შესაბამის ადგილას და ტროტუარების რეაბილიტაცია/კონსტრუქციულად გამოყოფა სამანქანო ნაწილისგან. ასევე რეკომენდირებულია ყველა შესაბამის ადგილზე შშმ პირთათვის პანდუსების მონტაჟი.

წყნეთის გზატკეცილზე სატრანსპორტო მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია. ტრანსპორტი მოძრაობს ძირითადად შეუფერხებლად და გზის ცალ მხარეს მაინც, გამოკვლეულ ნაწილზე გვხვდება კონსტრუქციულად გამოყოფილი ტროტუარი, სადაც ქვეითი უსაფრთხოდ გადააადგილდება.

საერთო ჯამში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია, არსებული პარამეტრებიდან გამომდინარე საქვეითე და სამანქანო მოძრაობა ხორციელდება ძირითადად უსაფრთხოდ, შესაბამის სარეაბილიტაციო მონაკვეთებზე ან მიმდებარე გზის ვიწრო უბანზე მხოლოდ მცირე შეფერხებებით.

ბარიერების აღწერა:

მიმდებარე გზაზე, გამოვყავით რამოდენიმე ძირითადი ბარიერი:

- დამაბრკოლებელ გარემოებას ქვეითთათვის წარმოადგენს არარეგულირებული პარკირება
- მოსანიშნია ზებრა გადასასვლელი
- სანაგვე ურნები განთავსებულია სავალ ნაწილზე
- მონაკვეთზე რეკომენდირებულია ტროტუარის მოწყობა, ვინაიდან ქვეითს უწევს სამანქანე სავალ ნაწილზე გადაადგილება.

მოსანიშნია ზებრა გადასასვლელები სტანდარტების დაცვით // არარეგულირებული პარკირება









არარეგულირებული პარკირება

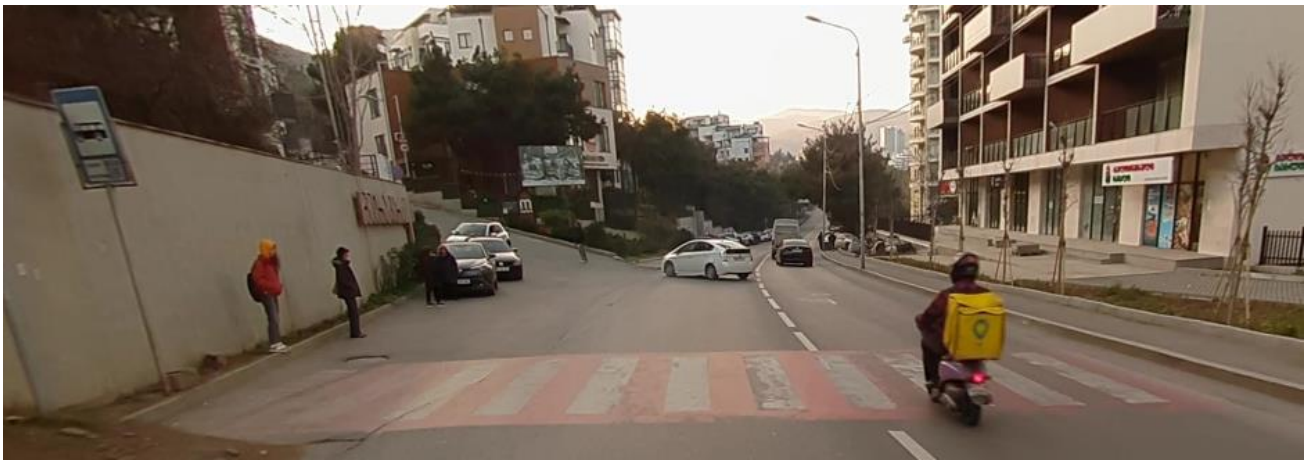


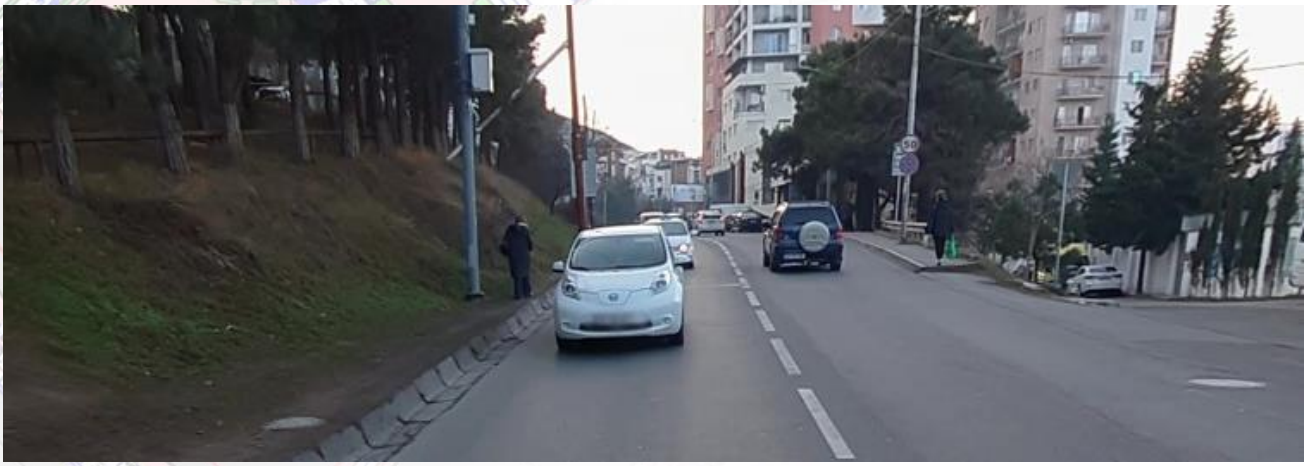


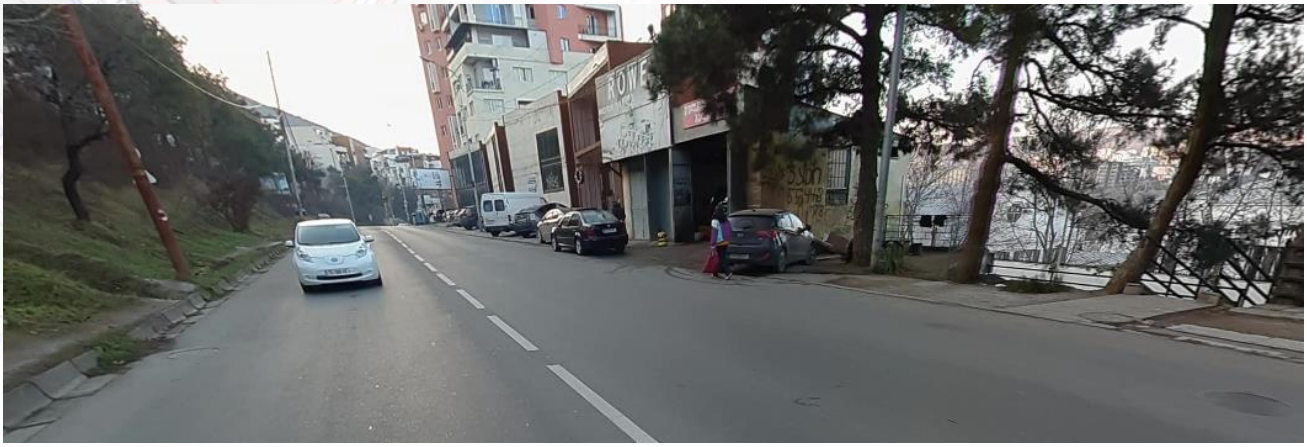


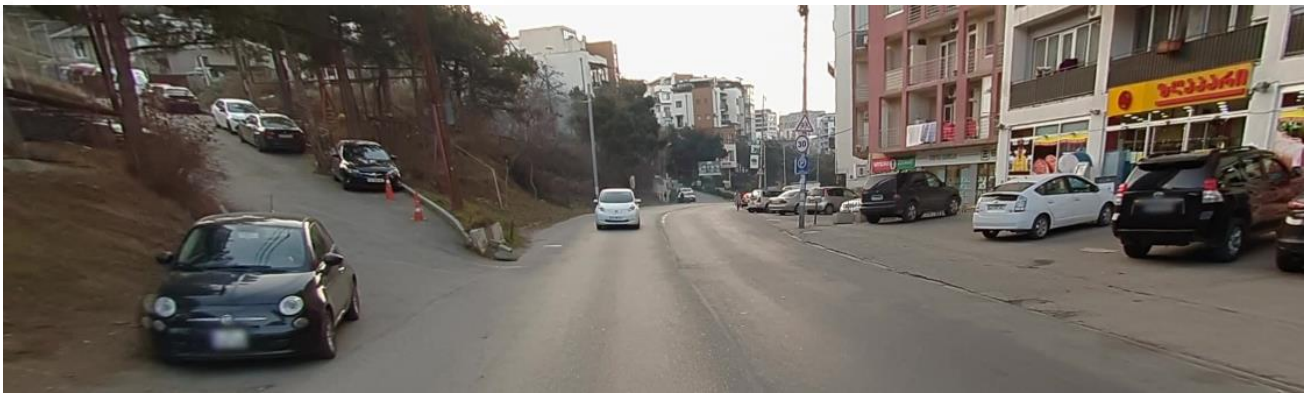


მოსაწყობი/სარეაბილიტაციო ტროტუარი









პარკირება მოსაწესრიგებელია ნორმების დაცვით







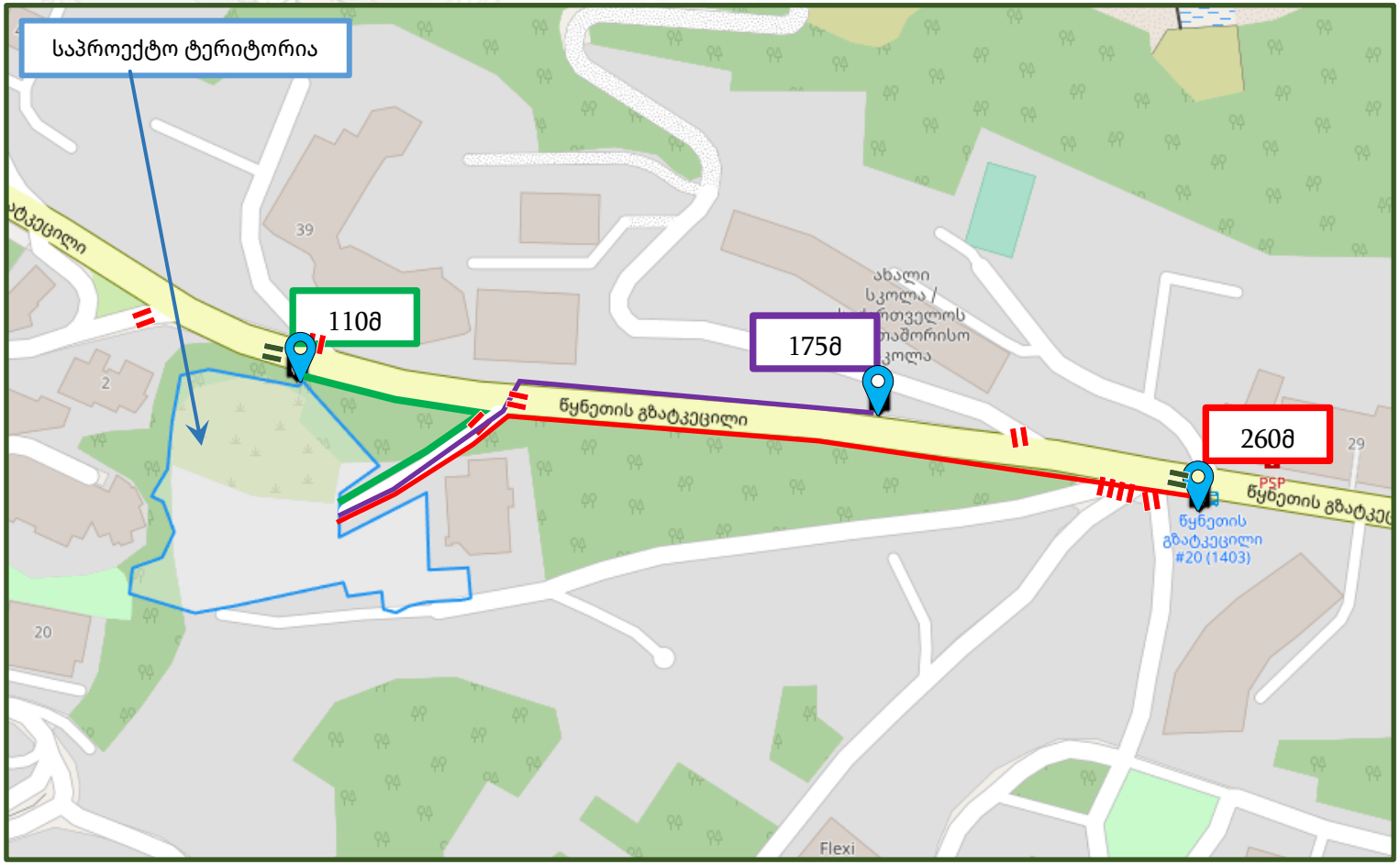
სანაგვე ურნა სავალ ნაწილზე ჯიბის გარეშე







საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებამდე მისაწვდომობა და საზ ტრანსპორტის შესწავლა



საზ. ტრანსპორტის გაჩერება

არსებული ტროტუარი

რეკომენდირებული ტროტუარი

ქვეითთა მოძრაობა

ქვეითთა მოძრაობის შესწავლისას განვიხილავთ მათ საპროექტო ტერიტორიიდან მიმდებარე ქუჩებზე მდებარე საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებამდე გადაადგილებას, როგორც ზემოთ მოცემულ სქემაზეა ნაჩვენები.

ზემოთ აღწერილი გაჩერებები საფეხმავლო მისაწვდომ მანძილზეა. მანძილის დასაფარად ქვეითს სჭირდება **2-4 წუთი.**

საზოგადოებრივი ტრანსპორტი

საკვლევ არეალში და მიმდებარე მისაწვდომ გაჩერებებზე ჩატარებულია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის დატვირთულობის შესწავლა.

დაკვირვებები ხორციელდებოდა დამკვირვებლების მიერ, დილისა და საღამოს პიკის საათებში (სამუშაო დღეებში, 08:30 - 09:30 და 18:00 - 19:00 სთ).

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის დატვირთულობის ანალიზისათვის, აღრიცხულია გაჩერებებზე M3 და M2 კატეგორიის ავტობუსები. გაჩერებებზე დამკვირვებლებმა მოახდინეს საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე დაკვირვება და მისი დატვირთულობის შეფასება. დატვირთულობები შეფასდა საშუალოდ 5 ქულით_ ავტობუსები მოძრაობდა 40% დან 60%მდე დატვირთვით.

რის შედეგადაც დადგინდა, რომ მიმდებარე მისაწვდომ არეალში ინტენსიურად მოძრაობს M2 და M3 კატეგორიის საზ.ტრანსპორტი რომელსაც გააჩნია საკმარისი რეზერვი მგზავრთა გადასაყვანად. ასევე აღსანიშნავია რომ მასიურად მიმდინარეობს მიმდებარე ცენტრალური მარშრუტების განახლება/ჩანაცვლება/გაუმჯობესება მგზავრთა მოსამსახურებლად

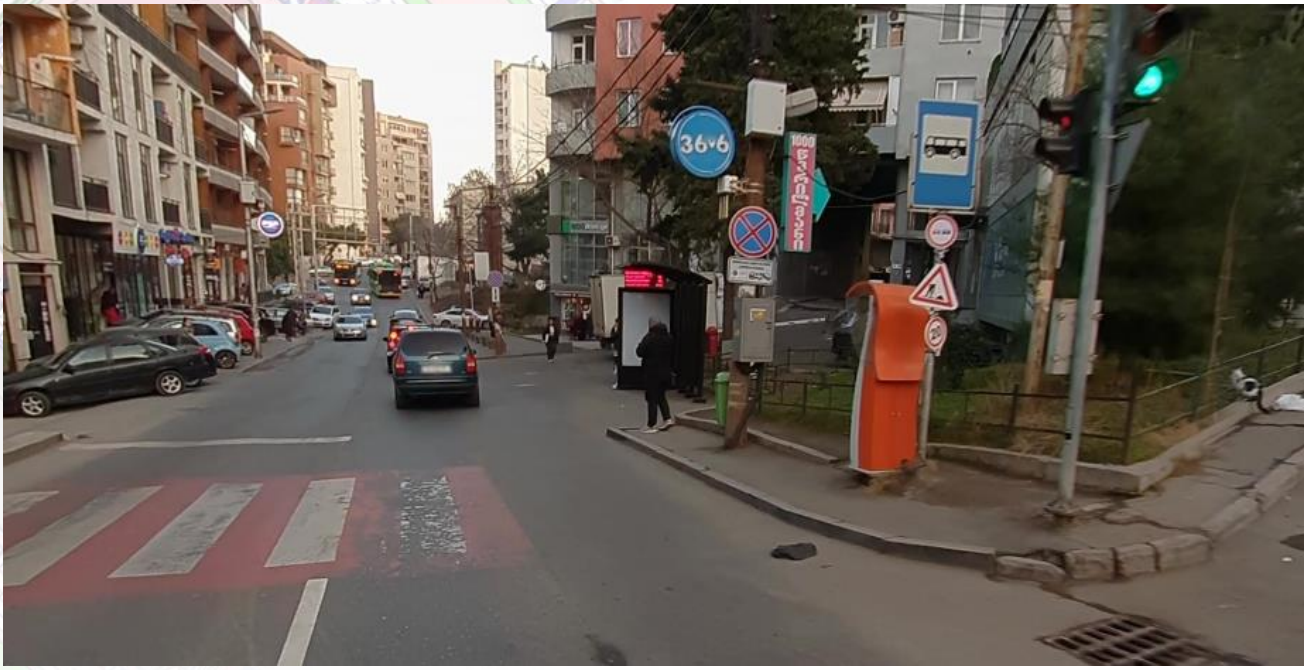
ავტობუსის გაჩერებები წყნეთის გზატკეცილზე ორივე მიმართულებისთვის

მიმართულება 1. ლოკაცია 1





მიმართულება 1. ლოკაცია 2



მიმართულება 2. ლოკაცია 1

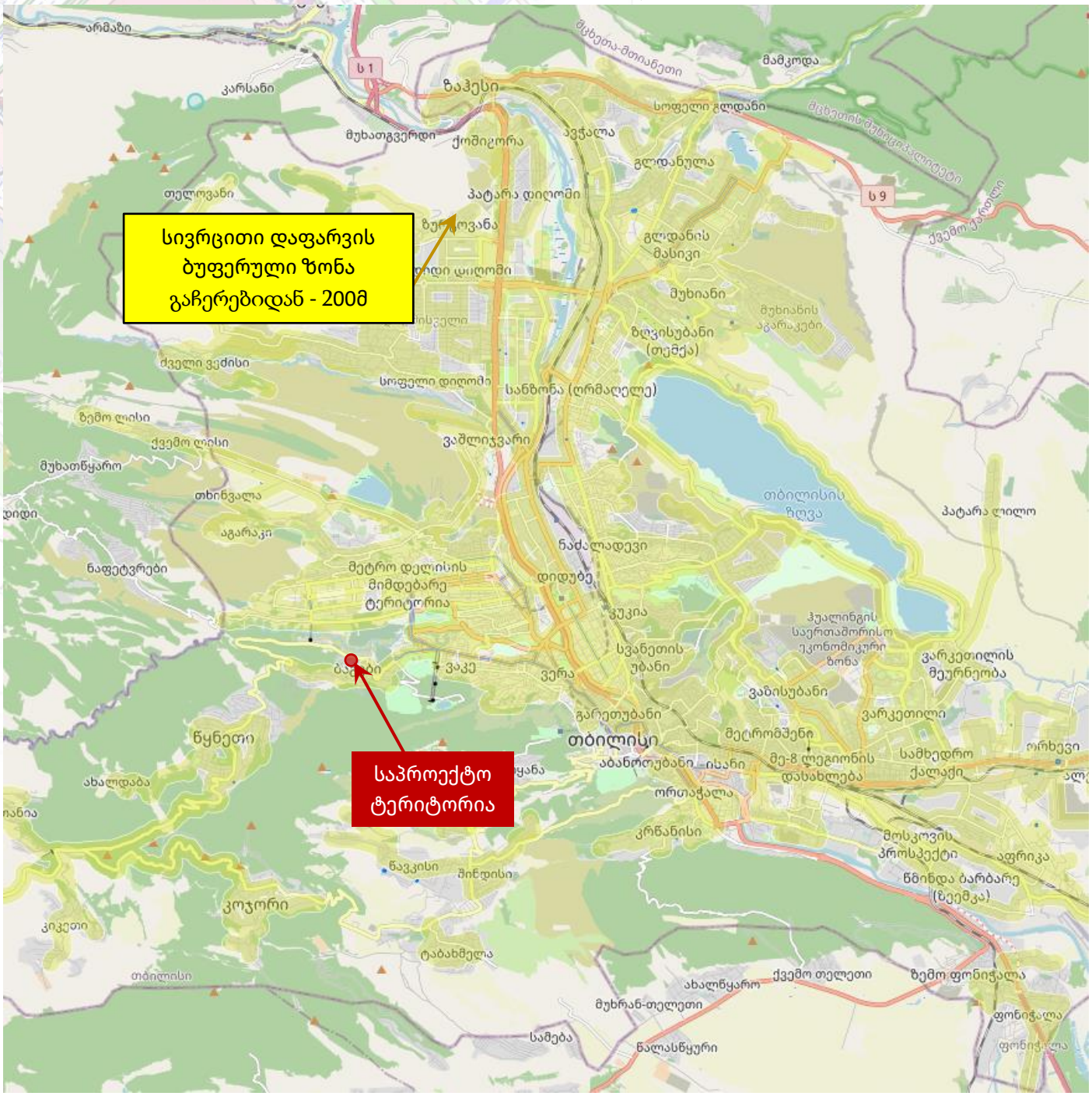


M3 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსების სივრცითი დაფარვის რუკა



ავტობუსის გაჩერებამდე მისასვლელად ქვეითს დასჭირდება 2 წუთი

M2 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსების სივრცითი დაფარვის რუკა



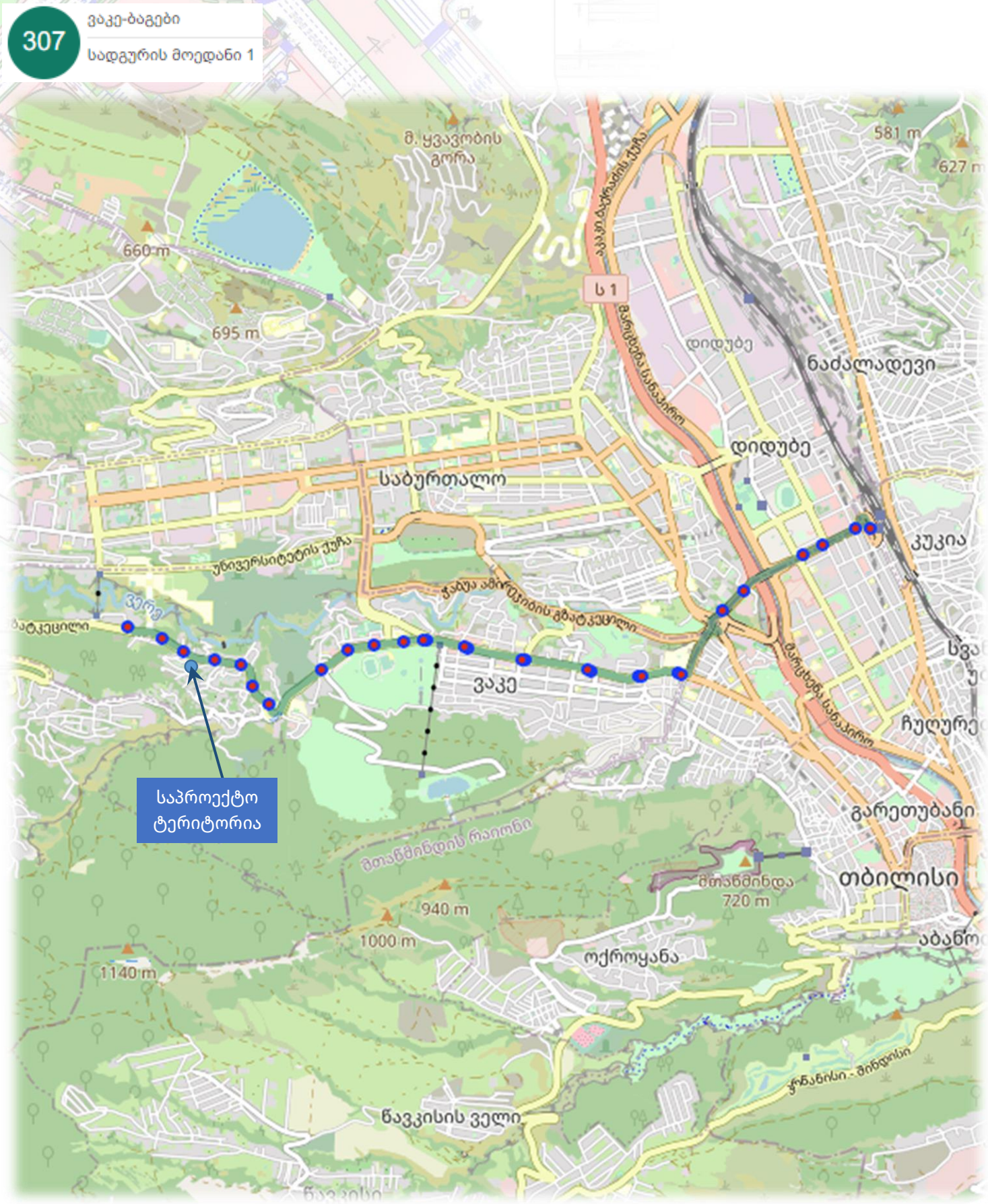
საპროექტო ტერიტორია მომსახურებულია M2 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსებით (გაჩერებამდე 2 საფეხმავლო წუთი)

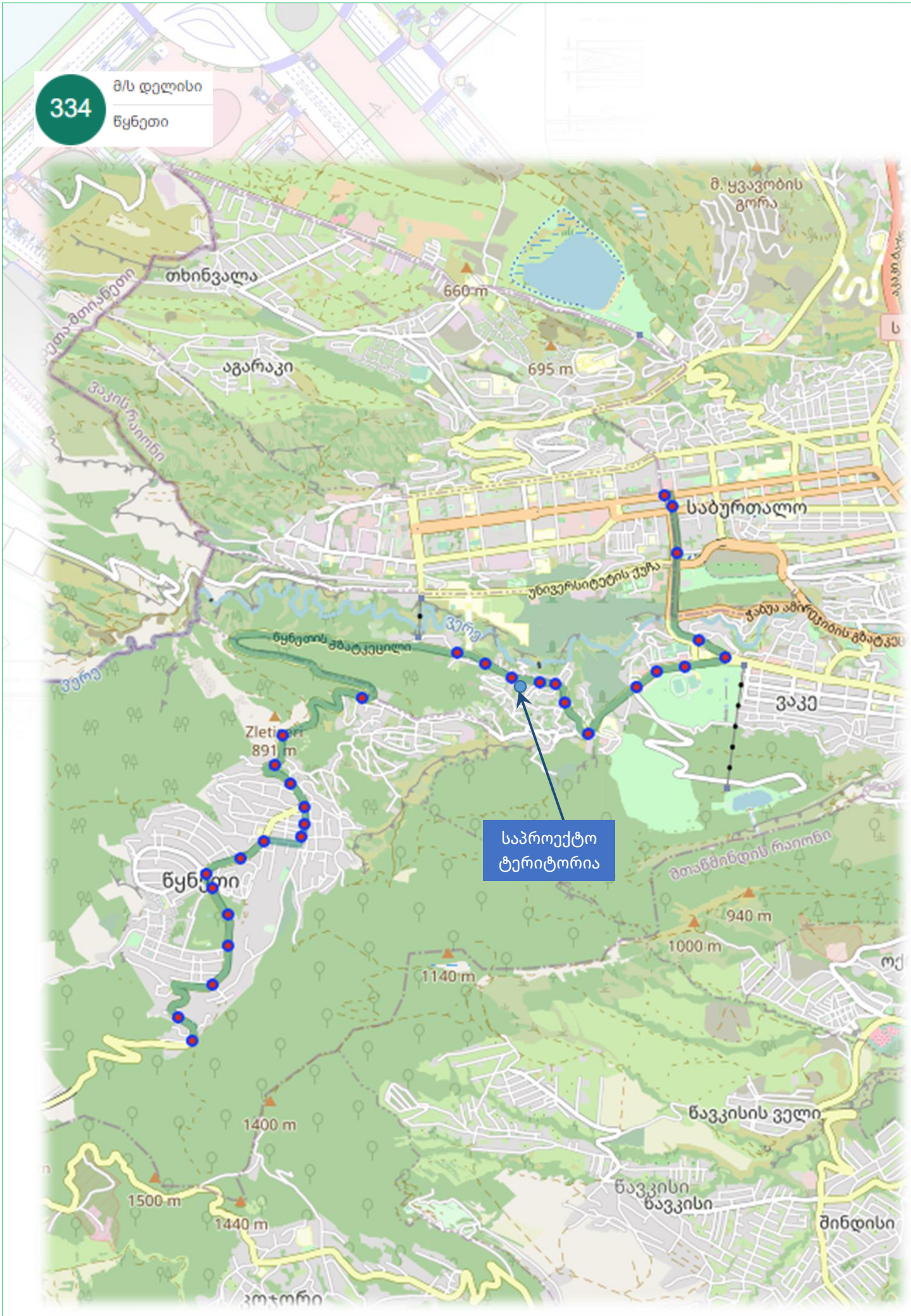
საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტები

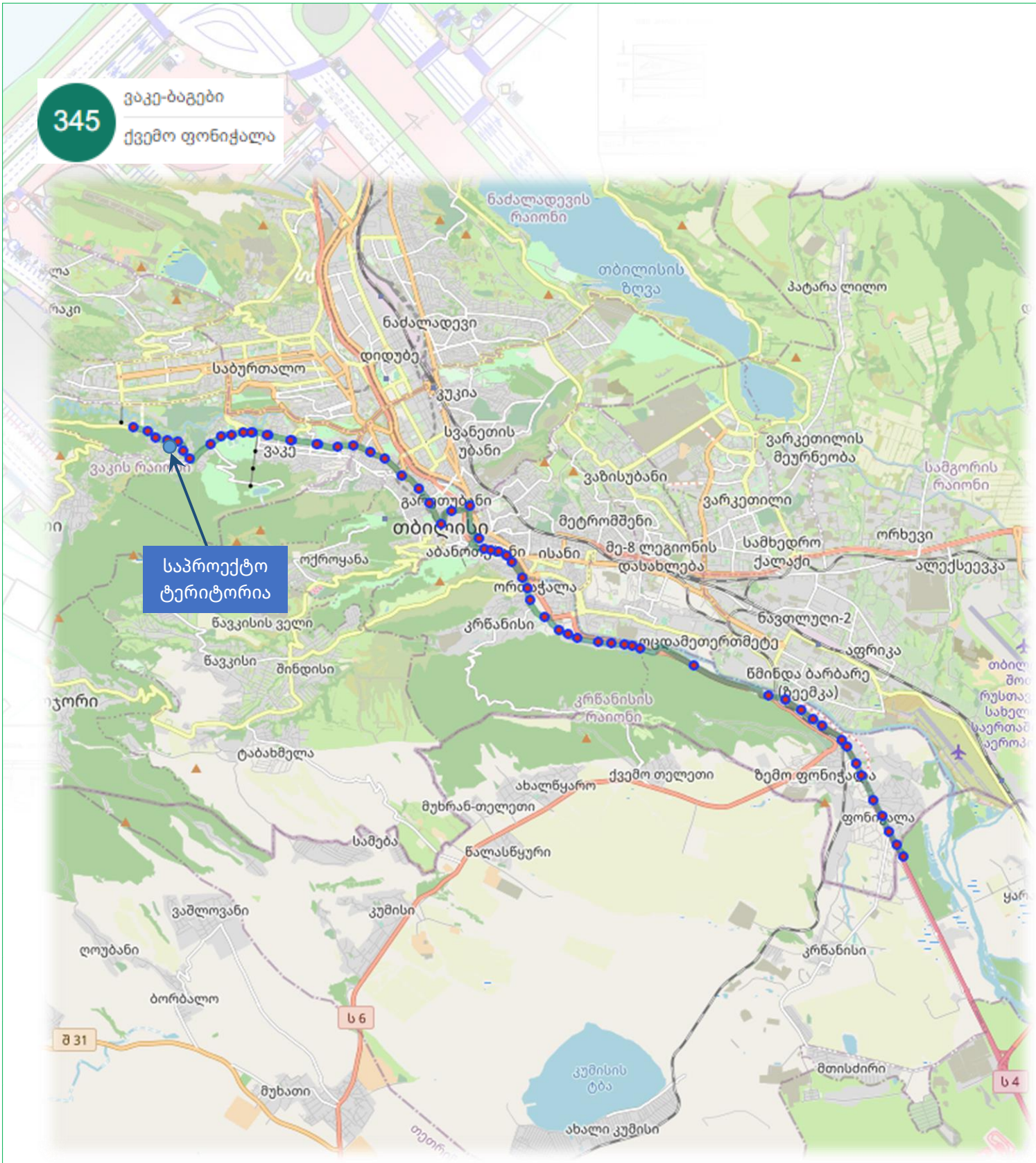
ქვემოთ მოცემულია საპროექტო ტერიტორიის უახლოესად მდებარე გაჩერებებზე მოძრავი სამარშრუტე ავტობუსების ნომრები და მარშრუტები

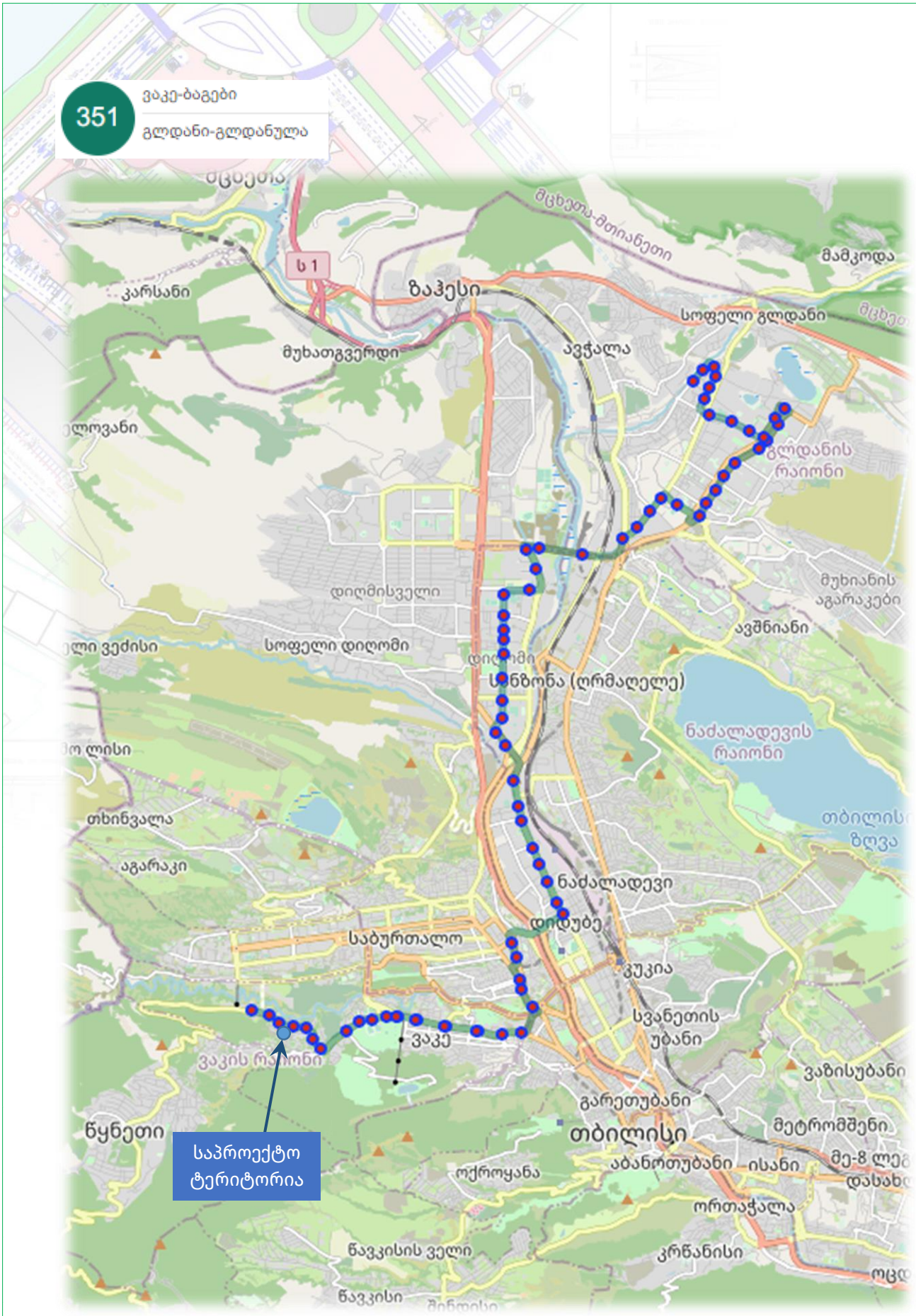


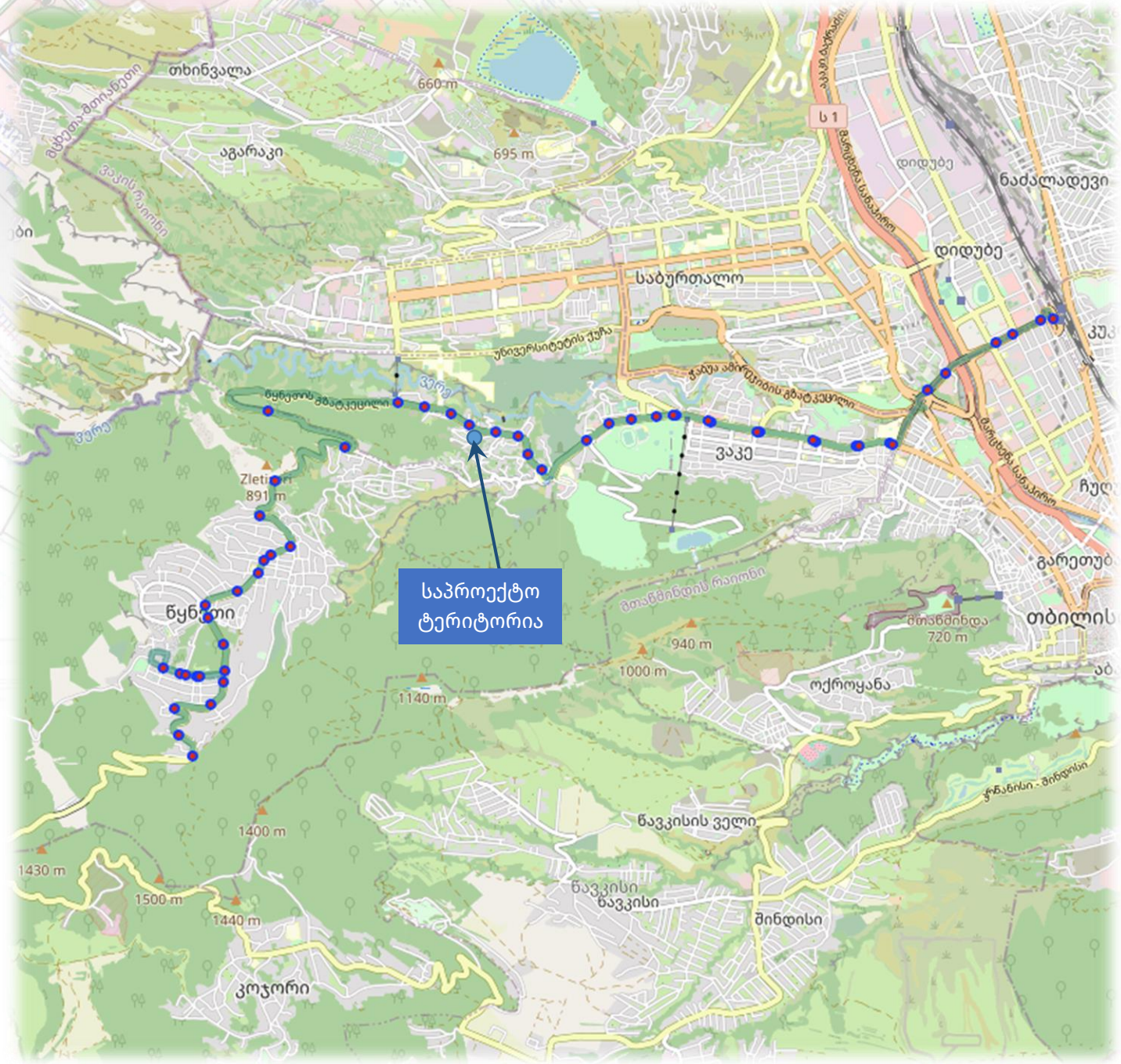
A მიმართულებაზე მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით:	**B მიმართულებაზე** მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით:
ვახტანგ ტაბლიაშვილის ქუჩა - [3242] 307 334 345 351 354 359	ზურაბ საკანდელიძის ქუჩა - [3245] 307 334 345 351 354 359

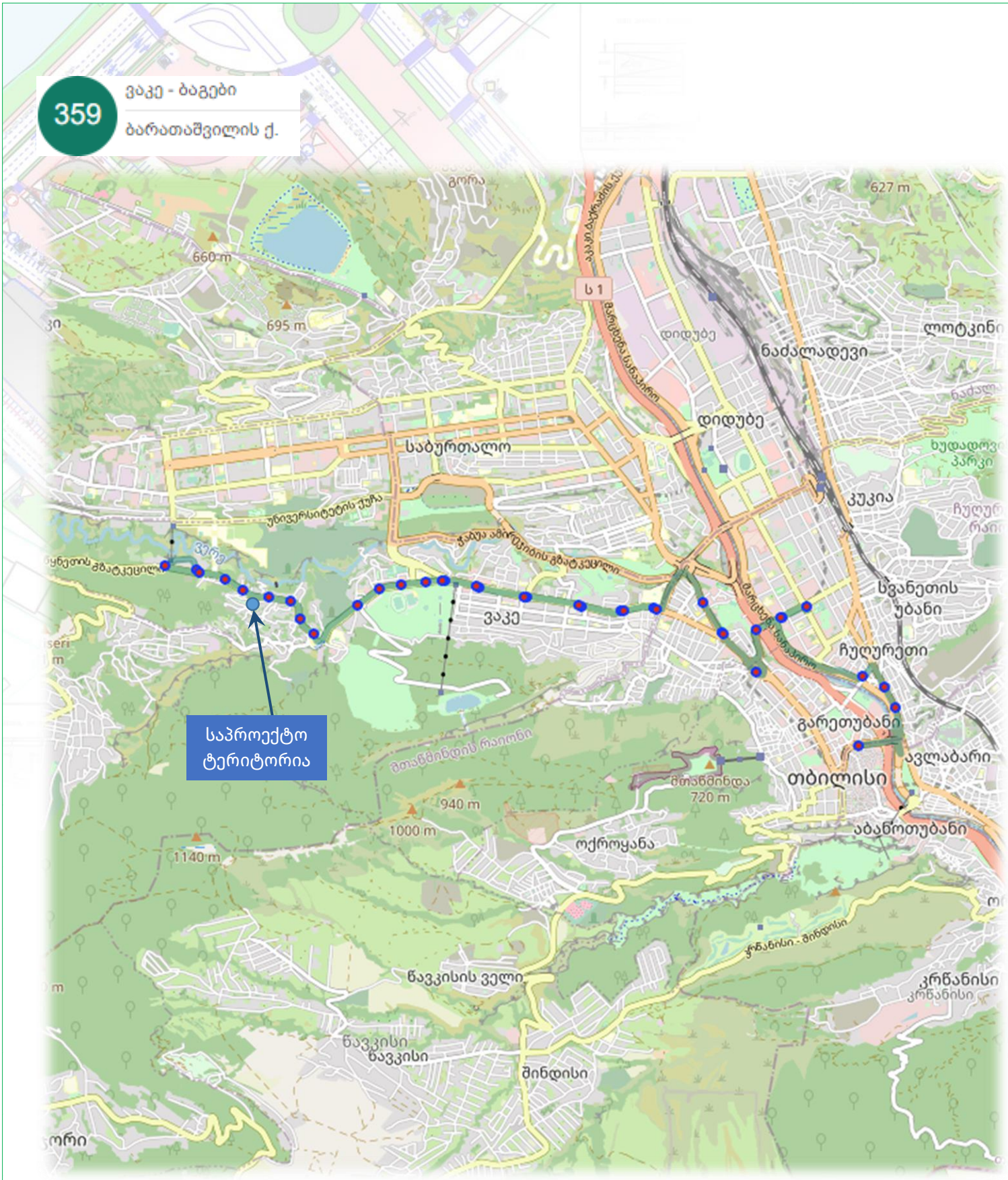

307
ვაკე-ბაგები
სადგურის მოედანი 1
მ. ყვავობის გორა
660 m
695 m
581 m
627 m
ს 1
ნაძალადევი
დიდუბე
საბურთალო
უნივერსიტეტის ქუჩა
კუკია
ვაკე
ჩულური
გარეთუბანი
თბილისი
მთაწმინდა
720 m
940 m
1000 m
1140 m
ოქროყანა
წავკისის ველი
საპროექტო ტერიტორია


334
მ/ს დელისი
წყნეთი
თხინვალა
660 m
აგარაკი
695 m
საბურთალო
უნივერსიტეტის ქუჩა
ვერე
წყნეთის გზატკეცილი
ვაკე
Zlet
891 m
საპროექტო
ტერიტორია
წყნეთი
940 m
1000 m
1140 m
1400 m
1500 m
1440 m
წავკისის ველი
წავკისი
წავკისი
შინდისი


345
ვაკე-ბაგები
ქვემო ფონიჭალა
საპროექტო ტერიტორია
ნაძალადევის რაიონი
თბილისის ზღვა
პატარა ლილო
ნაძალადევი
დიდუბე
საბურთალო
კუკია
სვანეთის უბანი
ვაკე
ვაკის რაიონი
ვარკეთილის მეურნეობა
სამგორის რაიონი
ვაზისუბანი
ვარკეთილი
გარეთუბანი
თბილისი
მეტრომშენი
ორხევი
ოქროყანა
ისანი
მე-8 ლეგიონის დასახლება
სამხედრო ქალაქი
ალექსეევკა
ორთაჭალა
ნავთლუღი-2
წავკისის ველი
კრწანისი
ოცდამეთერთმეტე
აფრიკა
წავკისი
შინდისი
წმინდა ბარბარე (ზეემკა)
ჯორი
კრწანისის რაიონი
ტაბახმელა
ქვემო თელეთი
ზემო ფონიჭალა
ახალწყარო
მუხრან-თელეთი
ფონიჭალა
სამება
წალასწყური
ვაშლოვანი
კუმისი
ღოუბანი
კრწანისი
ბორბალო
ს 6
შ 31
კუმისის ტბა
მთისძირი
ს 4
მუხათი
ახალი კუმისი


351
ვაკე-ბაგები
გლდანი-გლდანულა
მცხეთა
მცხეთა-მთიანეთი
ს 1
ზაჰესი
კარსანი
მამკოდა
სოფელი გლდანი
მუხათგვერდი
ავჭალა
გლდანის რაიონი
დიღმისველი
მუხიანის აგარაკები
სოფელი დიღომი
ავშნიანი
სანზონა (ღრმაღელე)
ნაძალადევის რაიონი
თხინვალა
აგარაკი
ნაძალადევი
დიდუბე
საბურთალო
ვუკია
სვანეთის უბანი
ვაკე
ვაკის რაიონი
ვაზისუბანი
გარეთუბანი
წყნეთი
თბილისი
მეტრომშენი
ოქროყანა
აბანოთუბანი
ისანი
ორთაჭალა
წავკისის ველი
კრწანისი
წავკისი
საპროექტო ტერიტორია


354
წყნეთი
სადგურის მოედანი 1
საპროექტო ტერიტორია
თხინვალა
660 m
აგარაკი
695 m
ს 1
დიდუბე
ნაძალადევი
საბურთალო
უნივერსიტეტის უბანი
ვაკე
Zleti m
891 m
წყნეთი
940 m
1000 m
1140 m
ოქროყანა
1400 m
1430 m
1500 m
1440 m
წავკისის ველი
წავკისი
შინდისი
კოჯორი
თბილის
720 m


359
ვაკე - ბაგები
ბარათაშვილის ქ.
საპროექტო ტერიტორია
ვაკე
საბურთალო
დიდუბე
ნაძალადევი
კუკია
ლოტკინი
ჩუღურეთი
სვანეთის უბანი
გარეთუბანი
ავლაბარი
თბილისი
აბანოთუბანი
მთაწმინდა
ოქროყანა
წავკისის ველი
წავკისი
შინდისი
კრწანისი
660 m
695 m
627 m
940 m
1000 m
1140 m
720 m

შემოთავაზებული მშენებლობის მიმოხილვა

საპროექტო ვიზუალი (მაკეტი)



წარმოდგენილი არქიტექტურული პროექტით იგეგმება ქალაქ თბილისში წყნეთის გზატკეცილის მიმდებარედ მდებარე მიწის ნაკვეთზე ს/კ 01.14.08.001.600 მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლის მშენებლობა დადგენილი ნორმებისა და რეგულაციების შესაბამისად.

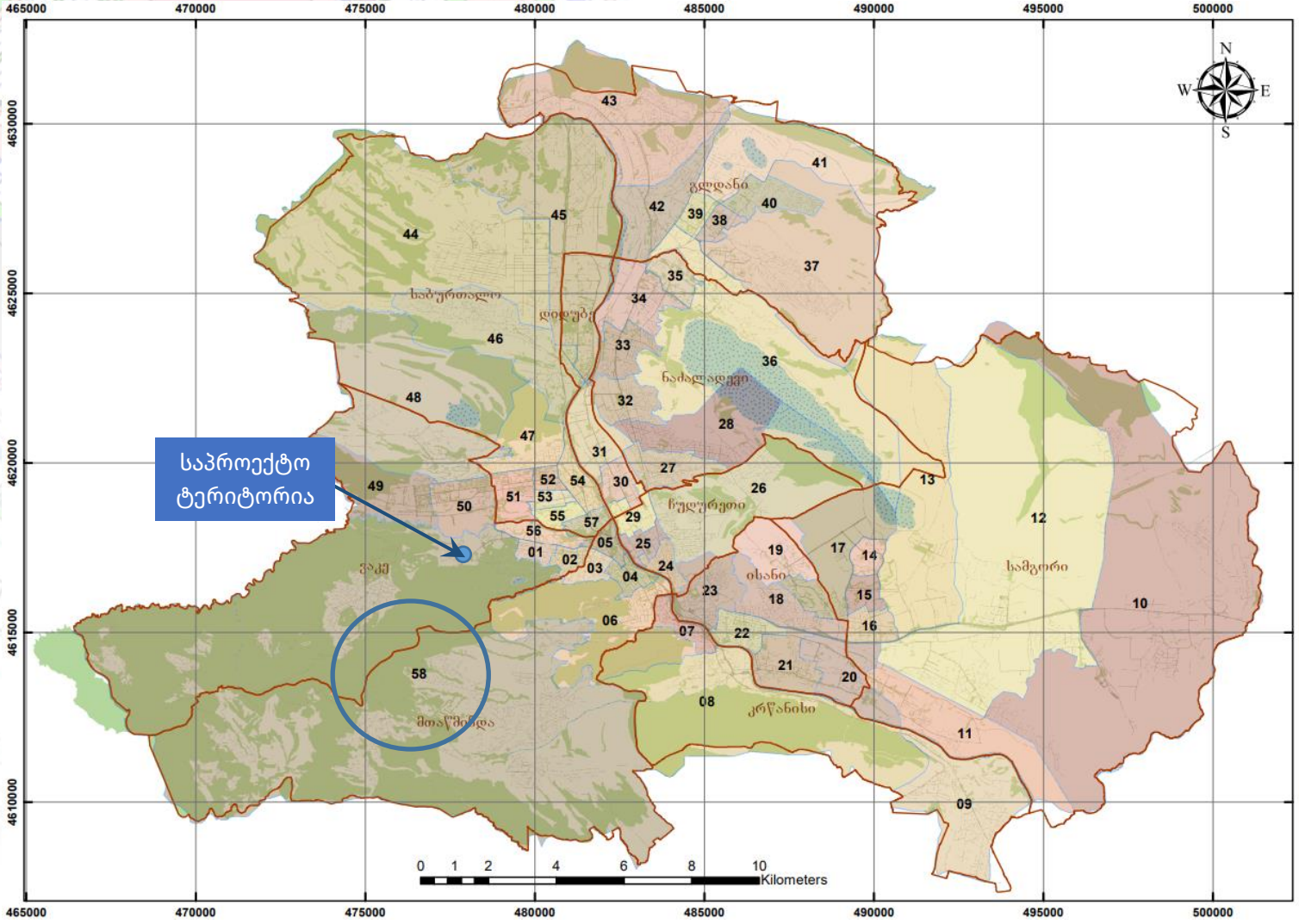
მისამართი - ქალაქი თბილისი წყნეთის გზატკეცილი N40, N40ა
მიწის ნაკვეთის ფართობი (კვ.მ).: 4133
კ2 ფართობი (კვ.მ).: 6406.1
საერთო ფართობი (კვ.მ).: 10800.9
საცხოვრებელი ფართობი (კვ.მ).: **5244**
საოფისე ფართობი (კვ.მ).: 0
კომერციული ფართობი (კვ.მ).: 0
საზაფხულო ფართობი (კვ.მ).: 1796.3
ავტოსადგომების ფართობი (კვ.მ).: 2587.7

მიწის ნაკვეთის ფართობი:		**4133**	კვ/მ
დაგეგმილი ფუნქციები:		საცხოვრებელი	
კ2 კოეფიციენტი:		**1.5**	
კ2 კოეფიციენტის საანგარიშო ფართობი:		**6406.1**	კვ/მ
საცხოვრებელი ფართობი:		**5244.0**	კვ/მ
საოფისე ფართობი:		**0.0**	კვ/მ
კომერციული ფართობი:		**0.0**	კვ/მ

დღიური გენერირებული გადაადგილების რაოდენობა სუფთა საცხოვრებელი ფართის მიხედვით				
სუფთა საცხოვრებელი ფართი (კვ/მ)	დაკავებულობის კოეფიციენტი	მაცხოვრებეთა რაოდენობა	გადაადგილების კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
5,244	18.6	282	1.56	**440**

		440	მგზავრობისთვის
დილის პიკის საათის წილი =	30.00%	**132**	გადაადგილება
საღამოს პიკის საათის წილი =	22.00%	**97**	გადაადგილება

გენერირებული ნაკადები და მგზავრობების მოდალური განაწილება



წარმოქმნილი მგზავრობების მოდალურად გასანაწილებლად განვიხილავთ საპროექტო ტერიტორიის მაკრო ზონას (N 58). არსებული გადაადგილებების სივრცითი და მათემატიკური ანალიზის შედეგად მიღებულ მონაცემებზე დაყრდნობით შეიქმნა სატრანსპორტო ნაკადების რუკა და მოდალური განაწილება. წარმოგიდგენთ საპროექტო ტერიტორიიდან წარმოქმნილი მგზავრობების მოდალურ განაწილებას დიაგრამებისა და ცხრილის სახით: სამიზნე მაკრო ზონისთვის და ასევე დილისა და საღამოს პიკის საათებისათვის.

გამოკითხული შინამეურნეობა

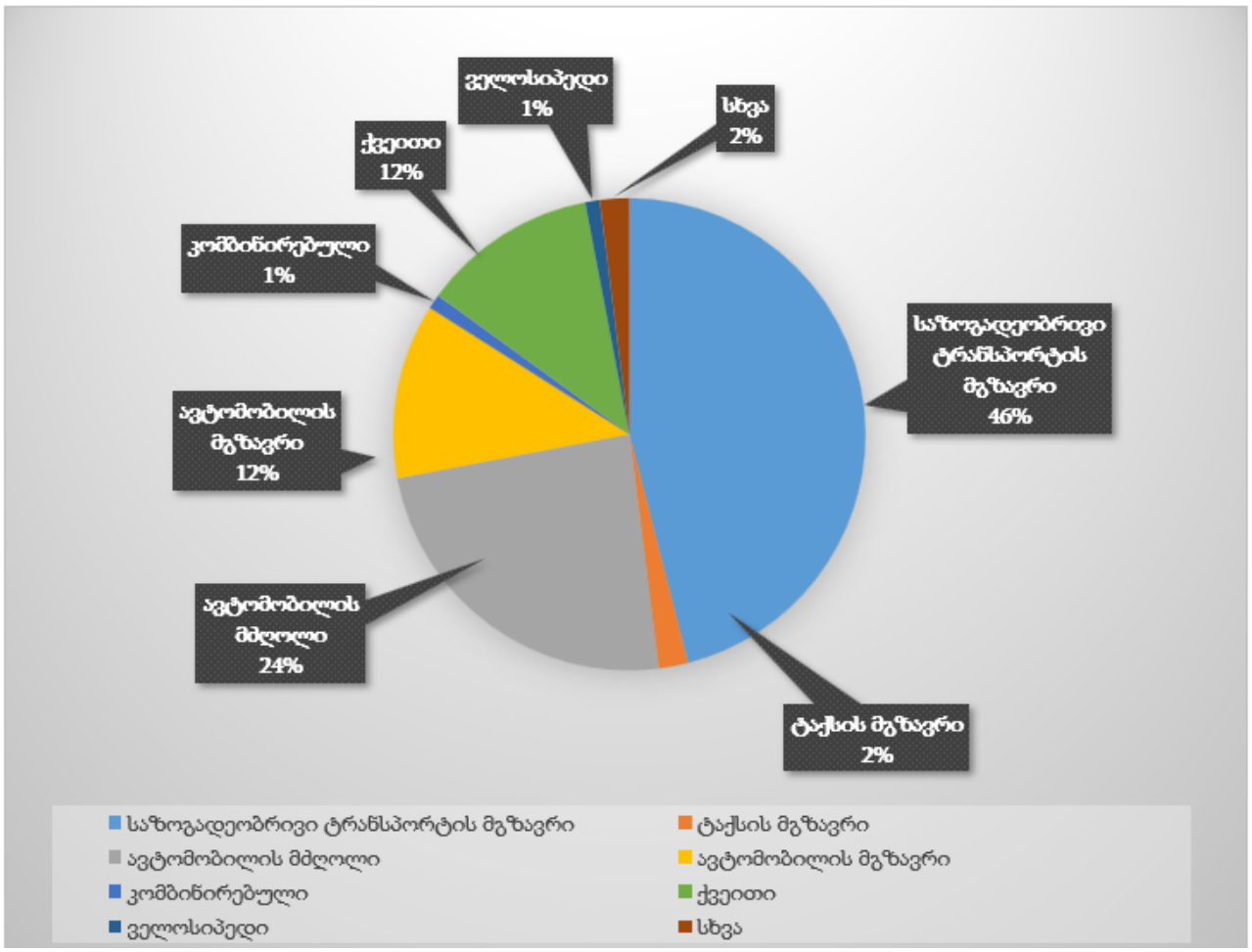
აღწერა	რაოდენობა
გამოკითხული შინამეურნეობა	90
გამოკითხული ადამიანები	306
ყველა ტიპის გადაადგილება	471
გამოკითხულთა მფლობელობაში არსებული მოტორიზებული სატრანსპორტო საშუალებები	64
ავტომობილიზაციის კოეფიციენტი მაკრო ზონისთვის	0.71
გადაადგილება	**რაოდენობა**
ავტომობილის მძღოლი	109
ავტომობილის მგზავრი	58
ტაქსით	8
საზოგადოებრივი ტრანსპორტი	218
ქვეითი	55
სხვა გადაადგილება	18

დაგეგმილი საცხოვრებელი ობიექტიდან გენერირებული და მიზიდული გადაადგილებების მოდალური განაწილება

მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში

დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილბის რაოდენობა 440

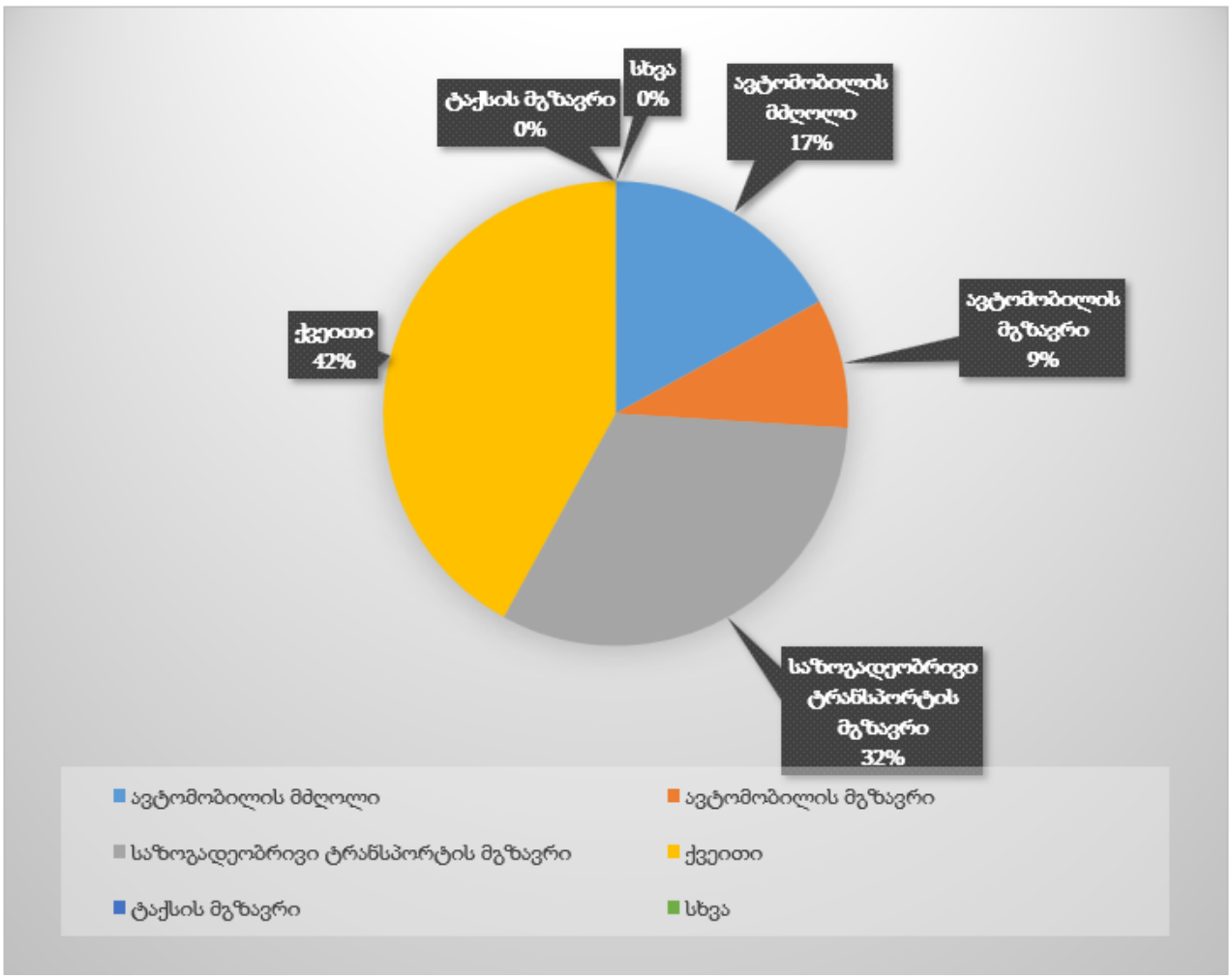
		440
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	46.0%	202
ტაქსის მგზავრი	2.0%	9
ავტომობილის მძღოლი	24.0%	106
ავტომობილის მგზავრი	12.0%	53
კომბინირებული	1.0%	4
ქვეითი	12.0%	53
ველოსიპედი	1.0%	4
სხვა	2.0%	9
	100.00%	



მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში საკვლევი ზონის შიგნით

დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 440

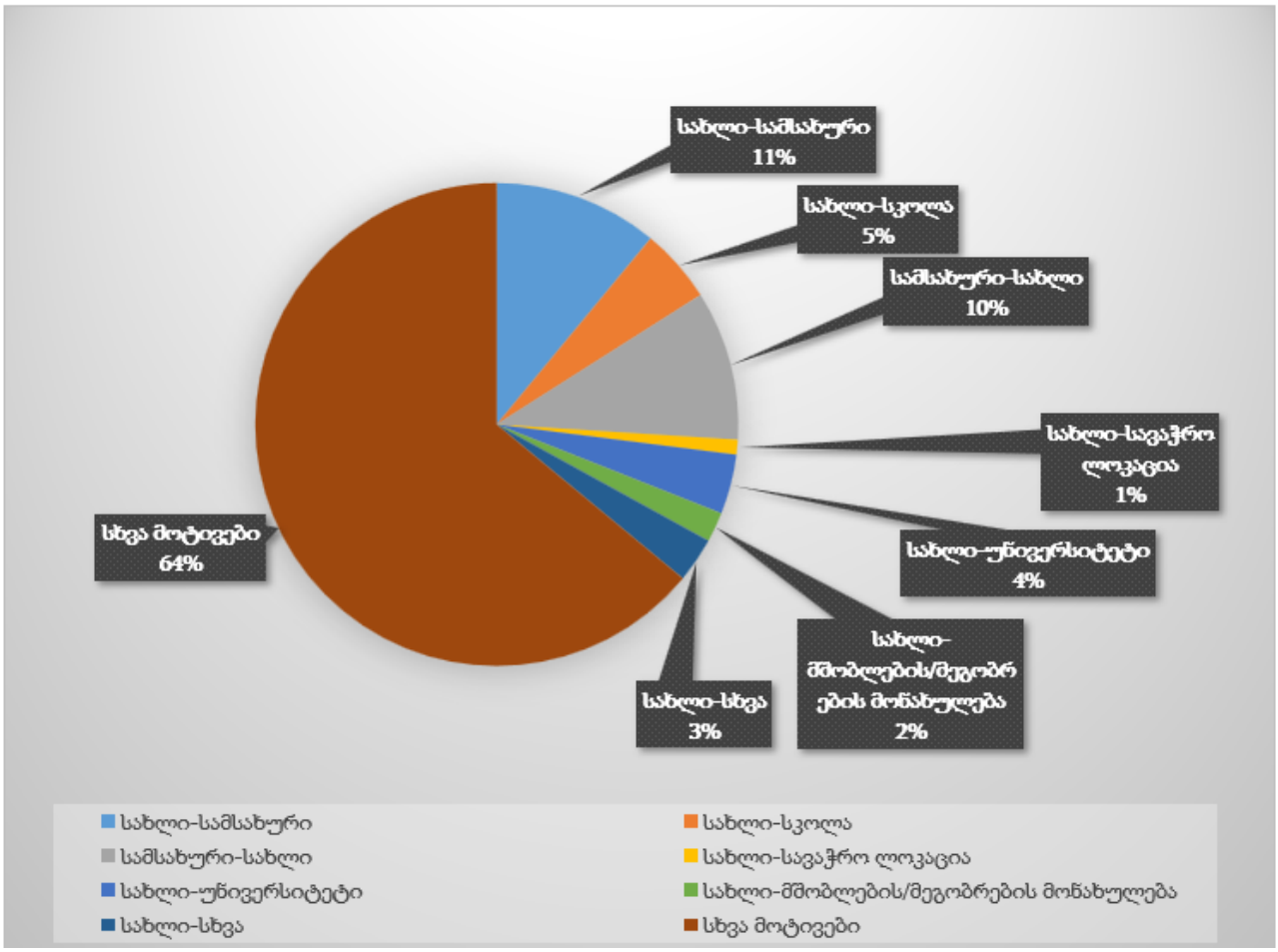
		440
ავტომობილის მძღოლი	17%	75
ავტომობილის მგზავრი	9%	40
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	32%	141
ქვეითი	42%	185
ტაქსის მგზავრი	0%	0
სხვა	0%	0
	100.0%	



მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში მოტივის მიხედვით

დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 440

		440
სახლი-სამსახური	11%	48
სახლი-სკოლა	5%	22
სამსახური-სახლი	10%	44
სახლი-სავაჭრო ლოკაცია	1%	4
სახლი-უნივერსიტეტი	4%	18
სახლი-მშობლების/მეგობრების მონახულება	2%	9
სახლი-სხვა	3%	13
სხვა მოტივები	64%	281
	100.00%	

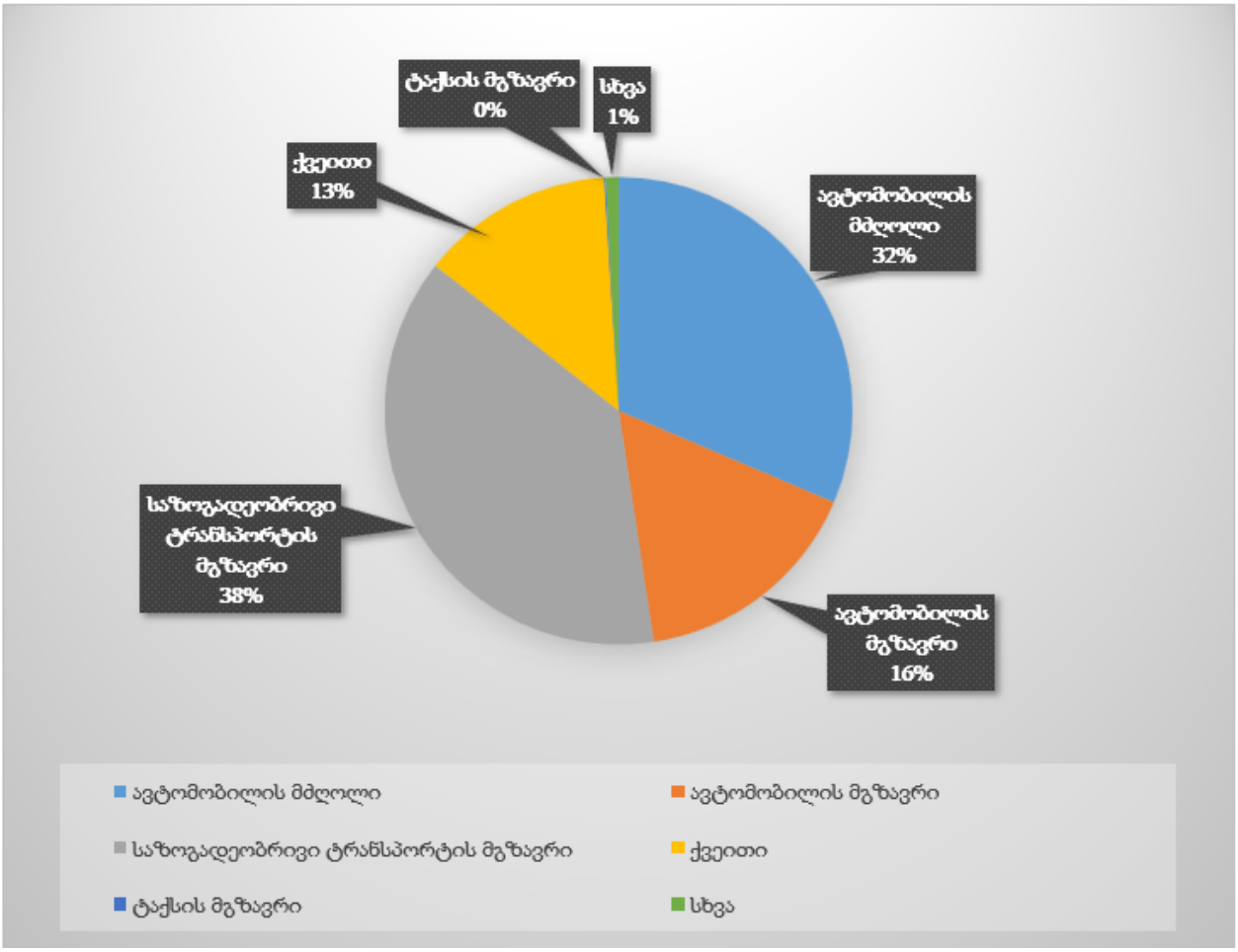


გეწერირებული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილბის რაოდენობა 440

დილის პიკის საათის წილი 30 % სულ: **132** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	31.4%	41
ავტომობილის მგზავრი	16.2%	21
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	38.1%	50
ქვეითი	13.3%	18
ტაქსის მგზავრი	0.1%	0
სხვა	0.9%	1
	100.05%	132

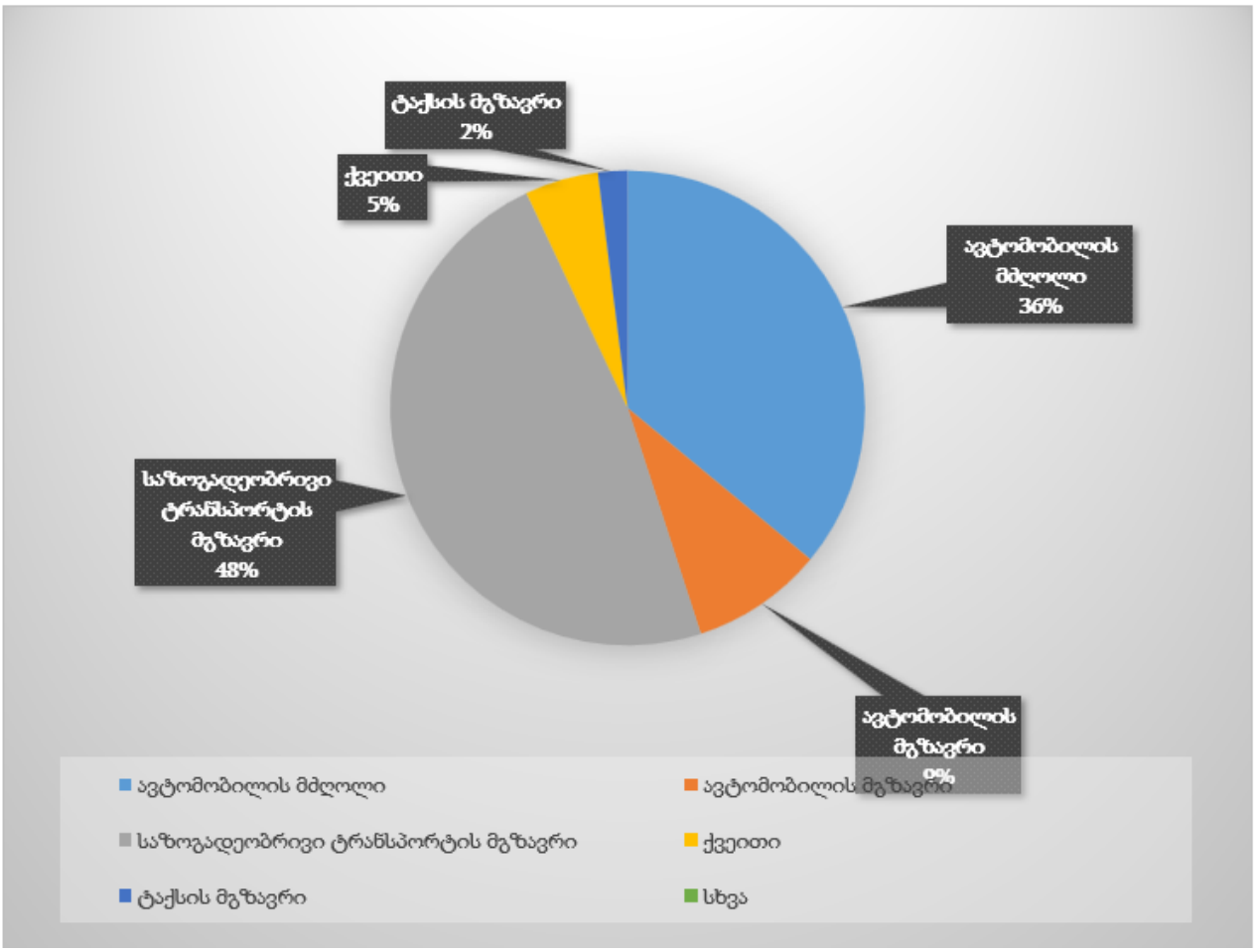


მიზიდული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

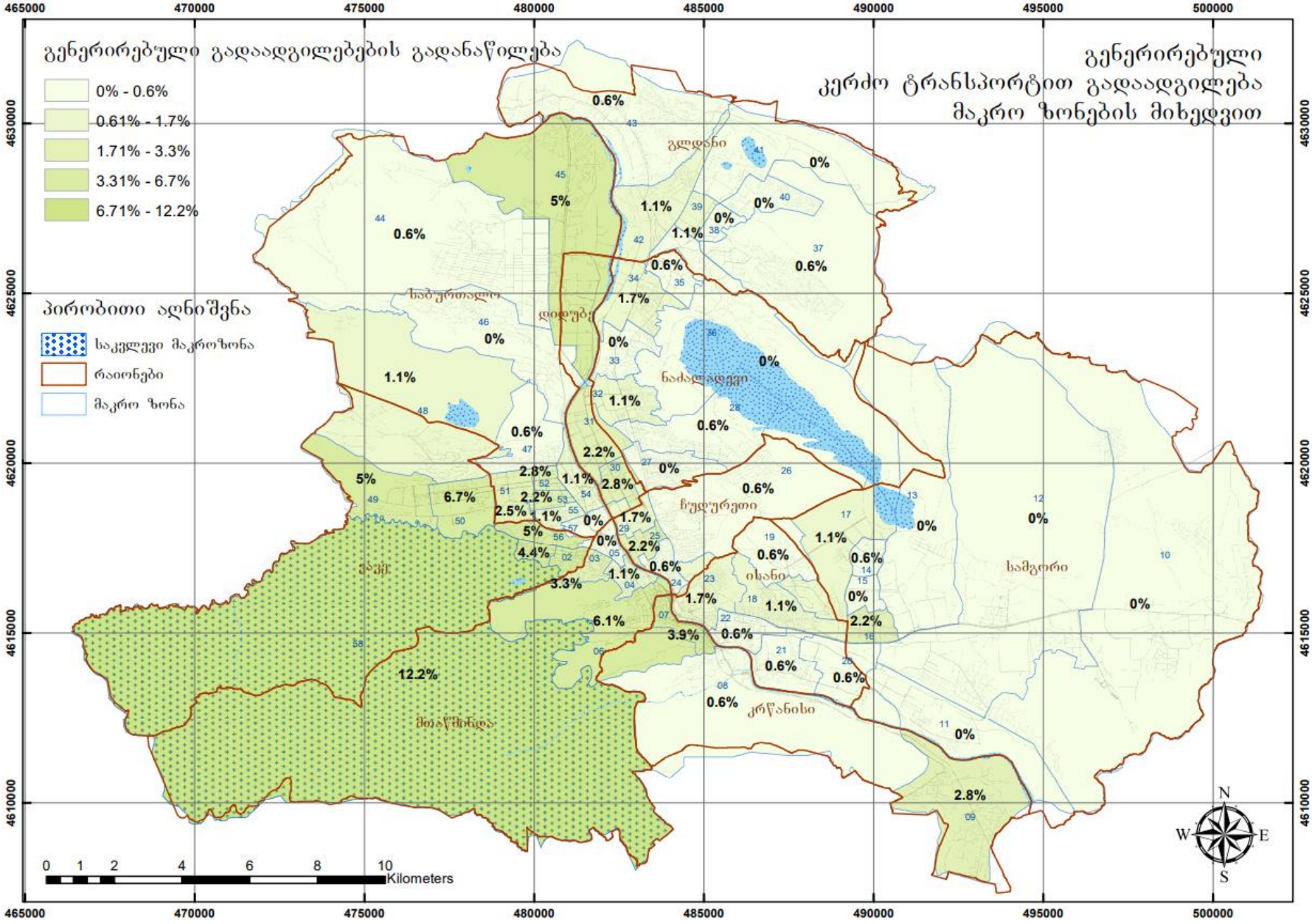
დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან	_	გადაადგილბის რაოდენობა	440

საღამოს პიკის საათის წილი 22 % სულ: **97** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	36.0%	35
ავტომობილის მგზავრი	9.0%	9
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	48.0%	46
ქვეითი	5.0%	5
ტაქსის მგზავრი	2.0%	2
სხვა	0.0%	0
	100.00%	97



გენერირებული გადაადგილების სივრცითი განაწილება



გენერირებული **კერძო ტრანსპორტით**
გადაადგილება მაკრო ზონების მიხედვით

41

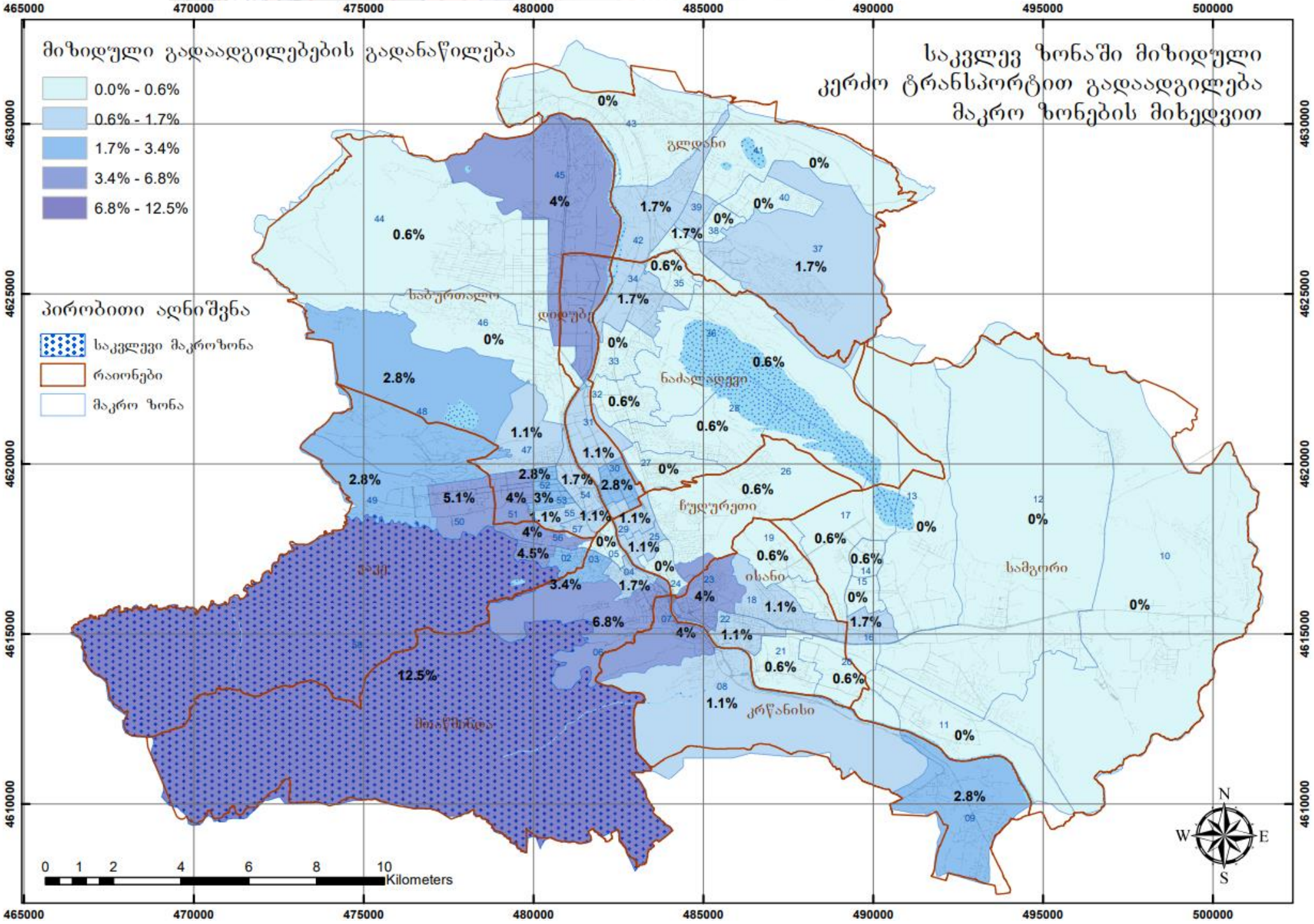
from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება	from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება
58	1	4.4%	**2**	58	30	2.8%	**1**
58	2	4.4%	**2**	58	31	2.2%	**1**
58	3	3.3%	**1**	58	32	1.1%	**0**
58	4	1.1%	**0**	58	33	0.0%	**0**
58	5	0.0%	**0**	58	34	1.7%	**1**
58	6	6.1%	**3**	58	35	0.6%	**0**
58	7	3.9%	**2**	58	36	0.0%	**0**
58	8	0.6%	**0**	58	37	0.6%	**0**
58	9	2.8%	**1**	58	38	0.0%	**0**
58	10	0.0%	**0**	58	39	1.1%	**0**
58	11	0.0%	**0**	58	40	0.0%	**0**
58	12	0.0%	**0**	58	41	0.0%	**0**
58	13	0.0%	**0**	58	42	1.1%	**0**
58	14	0.6%	**0**	58	43	0.6%	**0**
58	15	0.0%	**0**	58	44	0.6%	**0**
58	16	2.2%	**1**	58	45	5.0%	**2**
58	17	1.1%	**0**	58	46	0.0%	**0**
58	18	1.1%	**0**	58	47	0.6%	**0**
58	19	0.6%	**0**	58	48	1.1%	**0**
58	20	0.6%	**0**	58	49	5.0%	**2**
58	21	0.6%	**0**	58	50	6.7%	**3**
58	22	0.6%	**0**	58	51	2.5%	**1**
58	23	1.7%	**1**	58	52	2.8%	**1**
58	24	0.6%	**0**	58	53	2.2%	**1**
58	25	2.2%	**1**	58	54	1.1%	**0**
58	26	0.6%	**0**	58	55	1.1%	**0**
58	27	0.0%	**0**	58	56	5.0%	**2**
58	28	0.6%	**0**	58	57	0.0%	**0**
58	29	1.7%	**1**	58	58	12.2%	**5**


გენერირებული გადაადგილებების გადანაწილება
0.0% - 0.5%
0.5% - 1.4%
1.4% - 2.3%
2.3% - 5.0%
5.0% - 12.2%
პირობითი აღნიშვნა
საკვლევი მაკროზონა
რაიონები
მაკრო ზონა
გენერირებული
საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილება
მაკრო ზონების მიხედვით
გლდანი
ნაძალადევი
ჩუღურეთი
იხანი
სამგორი
ვაკე
მთაწმინდა
კრწანისი
0 1 2 4 6 8 10 Kilometers
N
W
E
S

გენერირებული **საზ. ტრანსპორტით**
გადაადგილება მაკრო ზონების მიხედვით

50

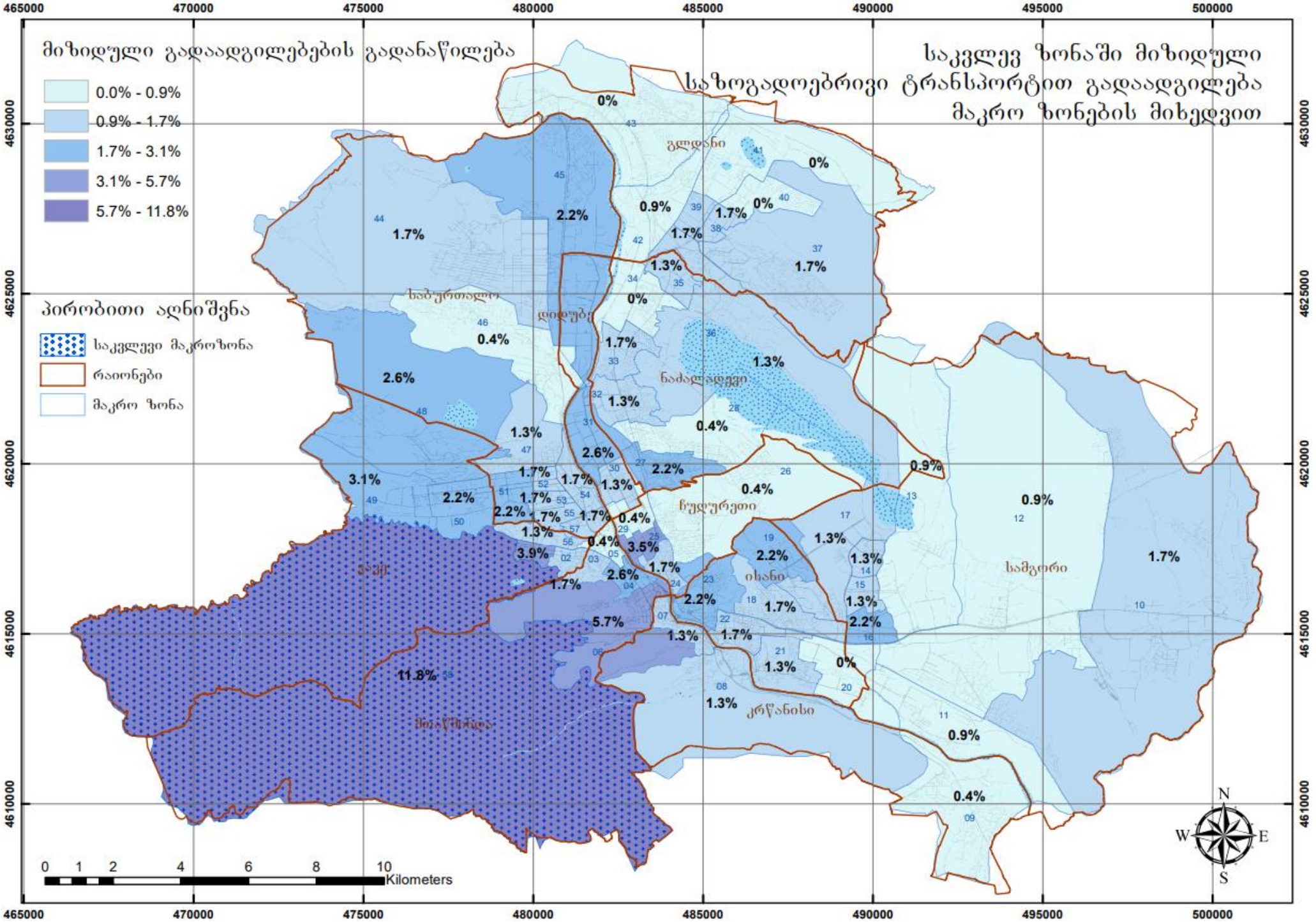
from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება	from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება
58	1	4.1%	**2**	58	30	2.3%	**1**
58	2	1.4%	**1**	58	31	3.2%	**2**
58	3	3.2%	**2**	58	32	1.4%	**1**
58	4	2.8%	**1**	58	33	2.3%	**1**
58	5	0.9%	**0**	58	34	0.0%	**0**
58	6	5.0%	**3**	58	35	1.8%	**1**
58	7	2.3%	**1**	58	36	1.4%	**1**
58	8	0.9%	**0**	58	37	2.3%	**1**
58	9	0.5%	**0**	58	38	0.9%	**0**
58	10	1.8%	**1**	58	39	1.4%	**1**
58	11	0.5%	**0**	58	40	0.0%	**0**
58	12	0.5%	**0**	58	41	0.0%	**0**
58	13	0.5%	**0**	58	42	0.5%	**0**
58	14	1.8%	**1**	58	43	0.0%	**0**
58	15	0.9%	**0**	58	44	1.8%	**1**
58	16	2.3%	**1**	58	45	3.2%	**2**
58	17	0.9%	**0**	58	46	0.5%	**0**
58	18	1.8%	**1**	58	47	0.9%	**0**
58	19	0.5%	**0**	58	48	3.2%	**2**
58	20	0.0%	**0**	58	49	1.8%	**1**
58	21	1.4%	**1**	58	50	1.4%	**1**
58	22	1.4%	**1**	58	51	3.2%	**2**
58	23	3.2%	**2**	58	52	1.4%	**1**
58	24	1.4%	**1**	58	53	0.9%	**0**
58	25	2.8%	**1**	58	54	1.4%	**1**
58	26	0.0%	**0**	58	55	2.8%	**1**
58	27	0.5%	**0**	58	56	1.8%	**1**
58	28	1.8%	**1**	58	57	0.9%	**0**
58	29	0.0%	**0**	58	58	12.2%	**6**


მიზიდული გადაადგილებების გადანაწილება
0.0% - 0.6%
0.6% - 1.7%
1.7% - 3.4%
3.4% - 6.8%
6.8% - 12.5%
პირობითი აღნიშვნა
საკვლევი მაკროზონა
რაიონები
მაკრო ზონა
საკვლევ ზონაში მიზიდული
კერძო ტრანსპორტით გადაადგილება
მაკრო ზონების მიხედვით
გლდანი
საბურთალო
დიდუბე
ნაძალადევი
ჩუღურეთი
ვაკე
ისანი
სამგორი
მთაწმინდა
კრწანისი
0 1 2 4 6 8 10 Kilometers
N
W
E
S
465000
470000
475000
480000
485000
490000
495000
500000
4630000
4625000
4620000
4615000
4610000

საკვლევ ზონაში მიზიდული
კერძო ტრანსპორტით გადაადგილება მაკრო
ზონების მიხედვით

35

from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება	from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება
1	58	4.5%	**2**	30	58	2.8%	**1**
2	58	2.3%	**1**	31	58	1.1%	**0**
3	58	3.4%	**1**	32	58	0.6%	**0**
4	58	1.7%	**1**	33	58	0.0%	**0**
5	58	0.0%	**0**	34	58	1.7%	**1**
6	58	6.8%	**2**	35	58	0.6%	**0**
7	58	4.0%	**1**	36	58	0.6%	**0**
8	58	1.1%	**0**	37	58	1.7%	**1**
9	58	2.8%	**1**	38	58	0.0%	**0**
10	58	0.0%	**0**	39	58	1.7%	**1**
11	58	0.0%	**0**	40	58	0.0%	**0**
12	58	0.0%	**0**	41	58	0.0%	**0**
13	58	0.0%	**0**	42	58	1.7%	**1**
14	58	0.6%	**0**	43	58	0.0%	**0**
15	58	0.0%	**0**	44	58	0.6%	**0**
16	58	1.7%	**1**	45	58	4.0%	**1**
17	58	0.6%	**0**	46	58	0.0%	**0**
18	58	1.1%	**0**	47	58	1.1%	**0**
19	58	0.6%	**0**	48	58	2.8%	**1**
20	58	0.6%	**0**	49	58	2.8%	**1**
21	58	0.6%	**0**	50	58	5.1%	**2**
22	58	1.1%	**0**	51	58	4.0%	**1**
23	58	4.0%	**1**	52	58	2.8%	**1**
24	58	0.0%	**0**	53	58	3.0%	**1**
25	58	1.1%	**0**	54	58	1.7%	**1**
26	58	0.6%	**0**	55	58	1.1%	**0**
27	58	0.0%	**0**	56	58	4.0%	**1**
28	58	0.6%	**0**	57	58	1.1%	**0**
29	58	1.1%	**0**	58	58	12.5%	**4**


მიზიდული გადაადგილებების გადანაწილება
0.0% - 0.9%
0.9% - 1.7%
1.7% - 3.1%
3.1% - 5.7%
5.7% - 11.8%
პირობითი აღნიშვნა
საკვლევი მაკროზონა
რაიონები
მაკრო ზონა
საკვლევ ზონაში მიზიდული საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილება მაკრო ზონების მიხედვით
გლდანი
საბურთალო
დიდუბე
ნაძალადევი
ჩუღურეთი
ვაკე
ისანი
სამგორი
მთაწმინდა
კრწანისი
465000
470000
475000
480000
485000
490000
495000
500000
4630000
4625000
4620000
4615000
4610000
0 1 2 4 6 8 10 Kilometers
N
W
E
S

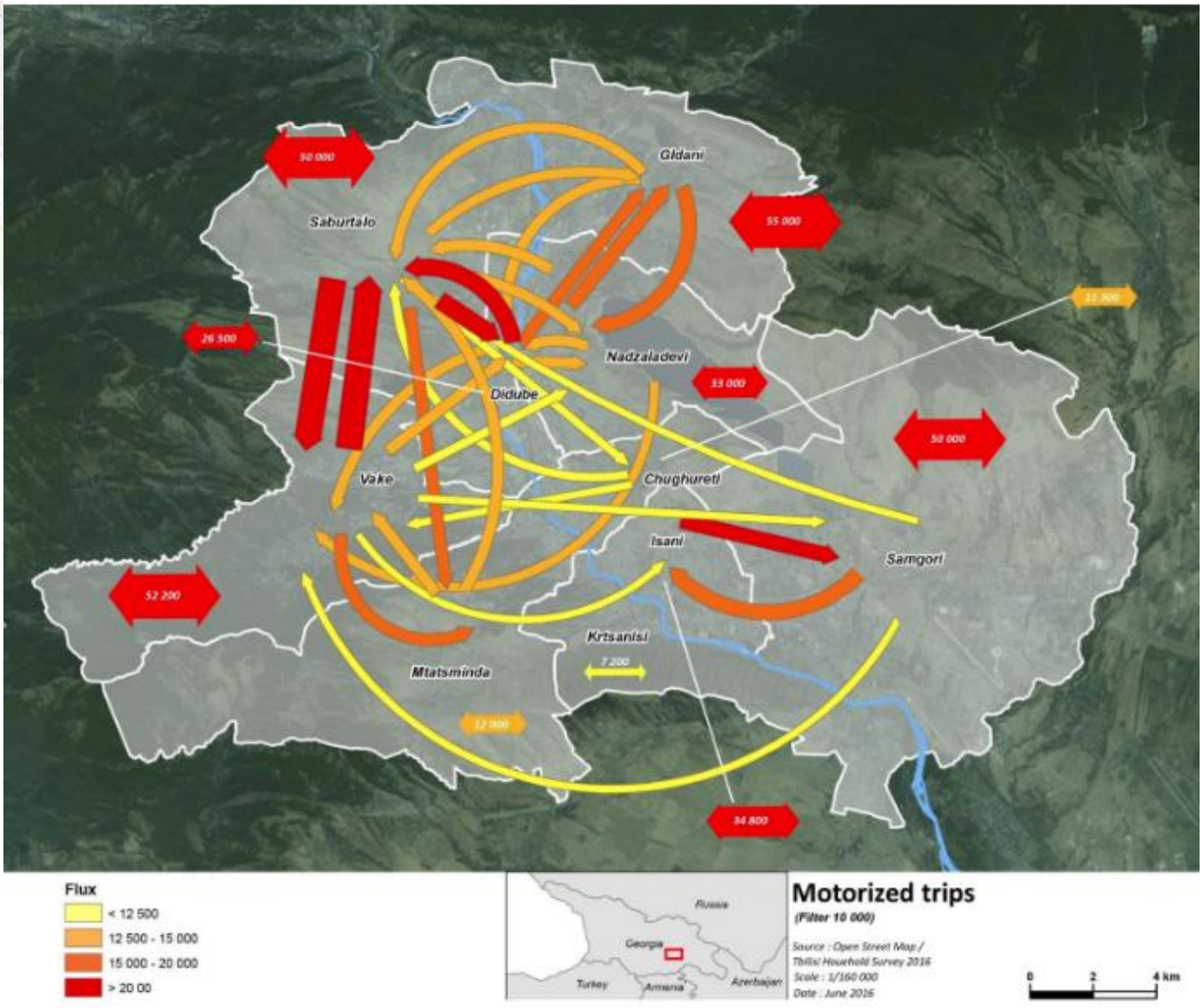
საკვლევ ზონაში მიზიდული
საზ. ტრანსპორტით გადაადგილება მაკრო
ზონების მიხედვით

46

from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება	from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება
1	58	3.9%	**2**	30	58	1.3%	**1**
2	58	1.7%	**1**	31	58	2.6%	**1**
3	58	1.7%	**1**	32	58	1.3%	**1**
4	58	2.6%	**1**	33	58	1.7%	**1**
5	58	0.4%	**0**	34	58	0.0%	**0**
6	58	5.7%	**3**	35	58	1.3%	**1**
7	58	1.3%	**1**	36	58	1.3%	**1**
8	58	1.3%	**1**	37	58	1.7%	**1**
9	58	0.4%	**0**	38	58	1.7%	**1**
10	58	1.7%	**1**	39	58	1.7%	**1**
11	58	0.9%	**0**	40	58	0.0%	**0**
12	58	0.9%	**0**	41	58	0.0%	**0**
13	58	0.9%	**0**	42	58	0.9%	**0**
14	58	1.3%	**1**	43	58	0.0%	**0**
15	58	1.3%	**1**	44	58	1.7%	**1**
16	58	2.2%	**1**	45	58	2.2%	**1**
17	58	1.3%	**1**	46	58	0.4%	**0**
18	58	2.2%	**1**	47	58	1.3%	**1**
19	58	1.7%	**1**	48	58	2.6%	**1**
20	58	0.0%	**0**	49	58	3.1%	**1**
21	58	1.3%	**1**	50	58	2.2%	**1**
22	58	1.7%	**1**	51	58	2.2%	**1**
23	58	2.2%	**1**	52	58	1.7%	**1**
24	58	1.7%	**1**	53	58	1.7%	**1**
25	58	3.5%	**2**	54	58	1.7%	**1**
26	58	0.4%	**0**	55	58	1.7%	**1**
27	58	0.4%	**0**	56	58	1.7%	**1**
28	58	2.2%	**1**	57	58	1.3%	**1**
29	58	0.4%	**0**	58	58	11.8%	**5**

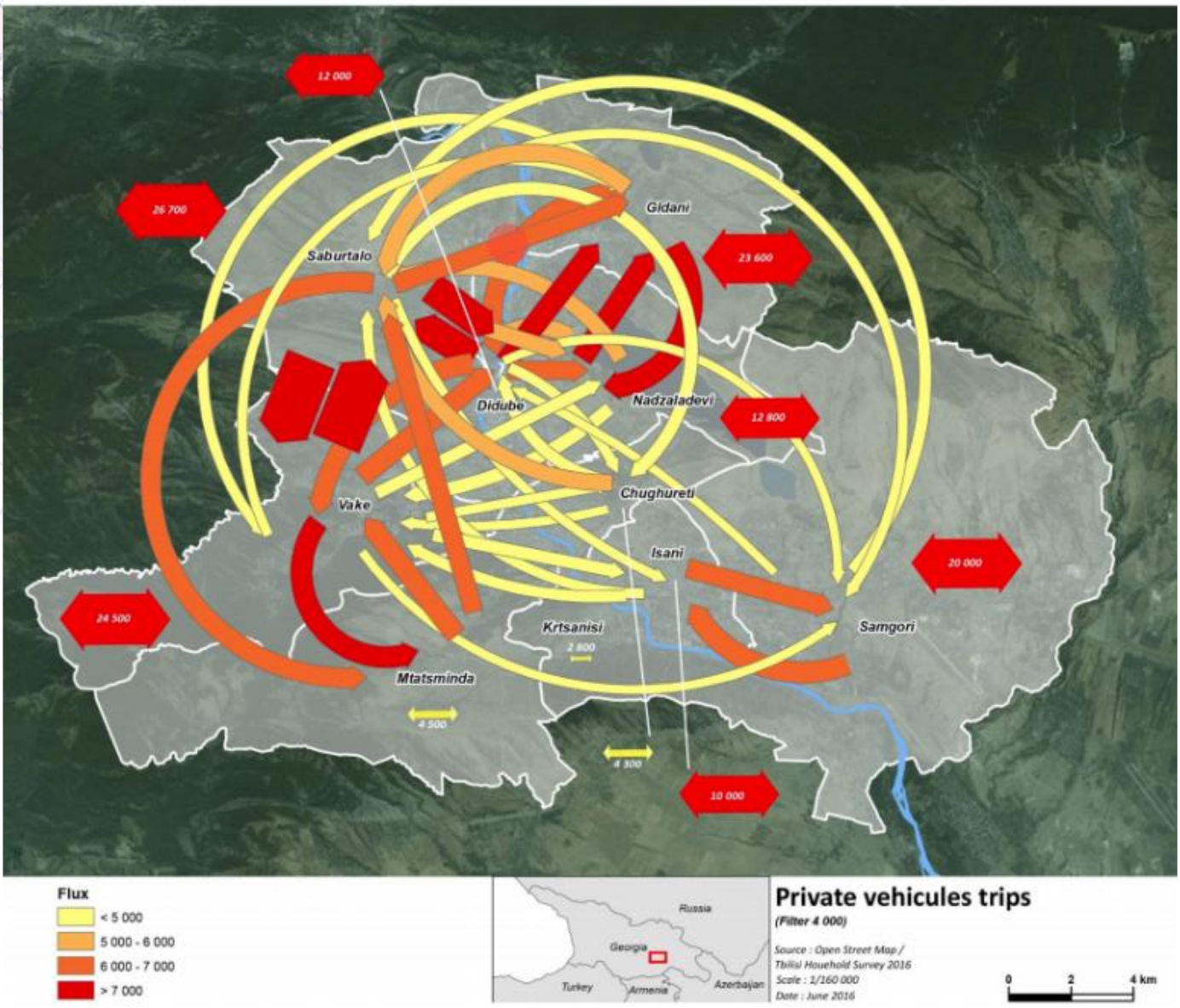
ქვემოთ მოცემულ სქემებზე ასახულია სრული გადაადგილებების ანალიზი დღის განმავლობაში ყველა მაკრო ზონისთვის და ნაკადები წარმოდგენილია ვიზუალურად ნათლად აღსაქმელად გადაადგილებების ტიპისა და მოტივების მიხედვით:

მოტორიზებული გადაადგილებები



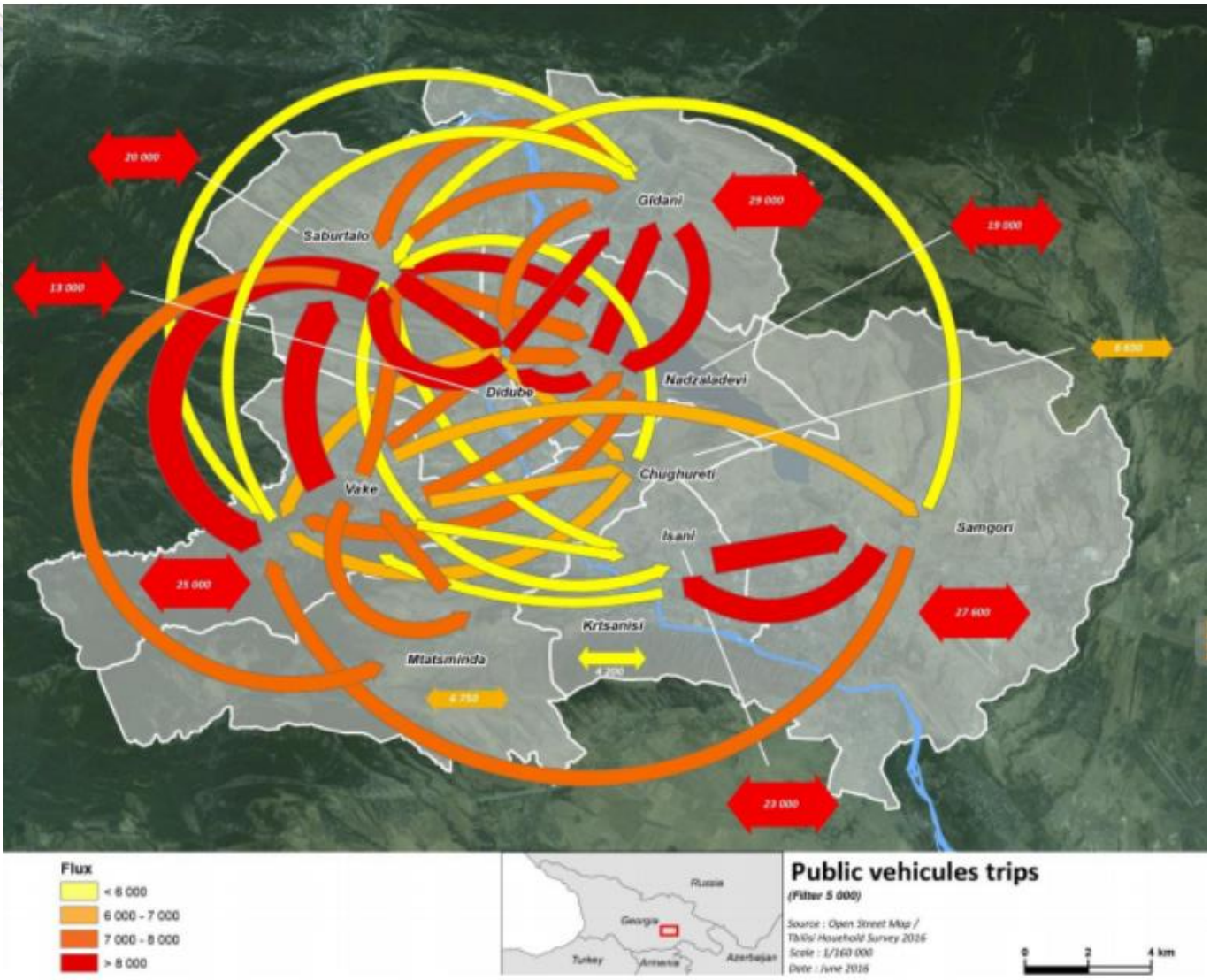
მოტორიზებული გადაადგილებები სამ ძირითად წაკადად იყოფა: საბურთალო, ვაკე და დიდუბე. მოტორიზებული გადაადგილებები ვაკესა და საბურთალოს შორის 20 000-ზე მეტ გადაადგილებას შეადგენს დღიურად, თითოეული მიმართულებით. დიდუბისა და ვაკის შორის დღიურად 17, 000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. სხვა მნიშვნელოვანი წაკადები ხორციელდება დიდუბის და გლდანის მიმართულებით (15, 000 გადაადგილება დღეში, თითოეული მიმართულებით) და ისან-სამგორს შორის.

კერძო ავტომობილი (მგზავრი + მძღოლი)



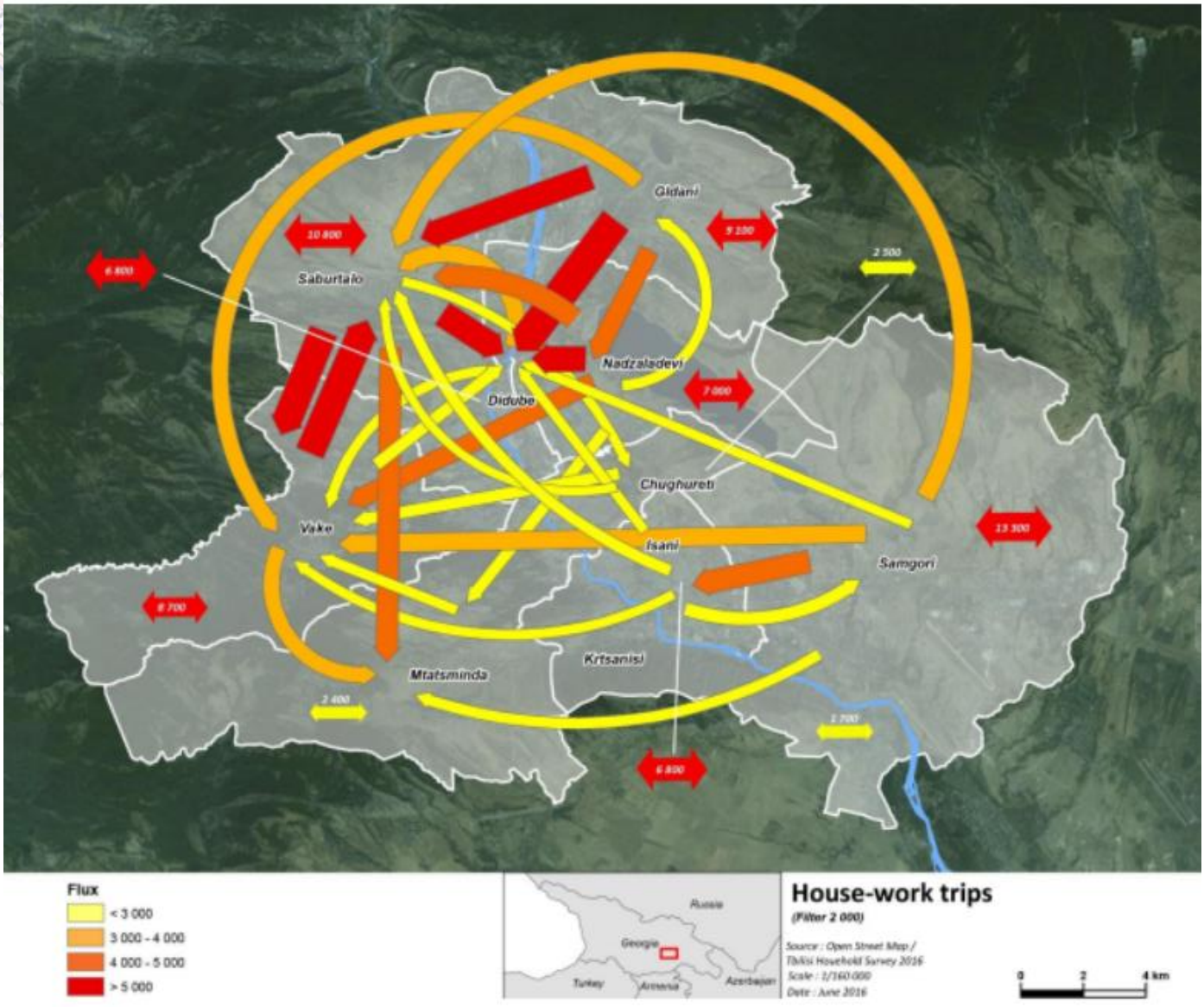
კერძო ავტომანქანის გამოყენების მხრივ (როგორც მძღოლი ასევე მგზავრი), ვაკე, დიდუბე და საბურთალო ძირითადი ცენტრალური რაიონებია. დიდუბეში ძირითადად ხდება წაკადების თავმოყრა საიდანაც შემდგომში ხდება წაკადების გაწაწილება ყველა მიმართულებით სატრანსპორტო წაკადები ვაკის მიმართულებით ძირითადად დაკავშირებულია უბნების მცირე რაოდენობასთან: საბურთალო (დაახლოებით 15,000 გადაადგილება დღიურად ყველა მიმართულებით), მთაწმინდა (დაახლოებით 7000) და დიდუბე (დაახლოებით 6000). დიდუბიდან სატრანსპორტო წაკადების გაცვლა ხდება საბურთალოს (დაახლოებით 10,000 გადაადგილება დღიურად თითო მიმართულებით), გლდანისა (დაახლოებით 7,000 გადაადგილება დღიურად თითო მიმართულებით) და ვაკის მიმართულებით.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტი



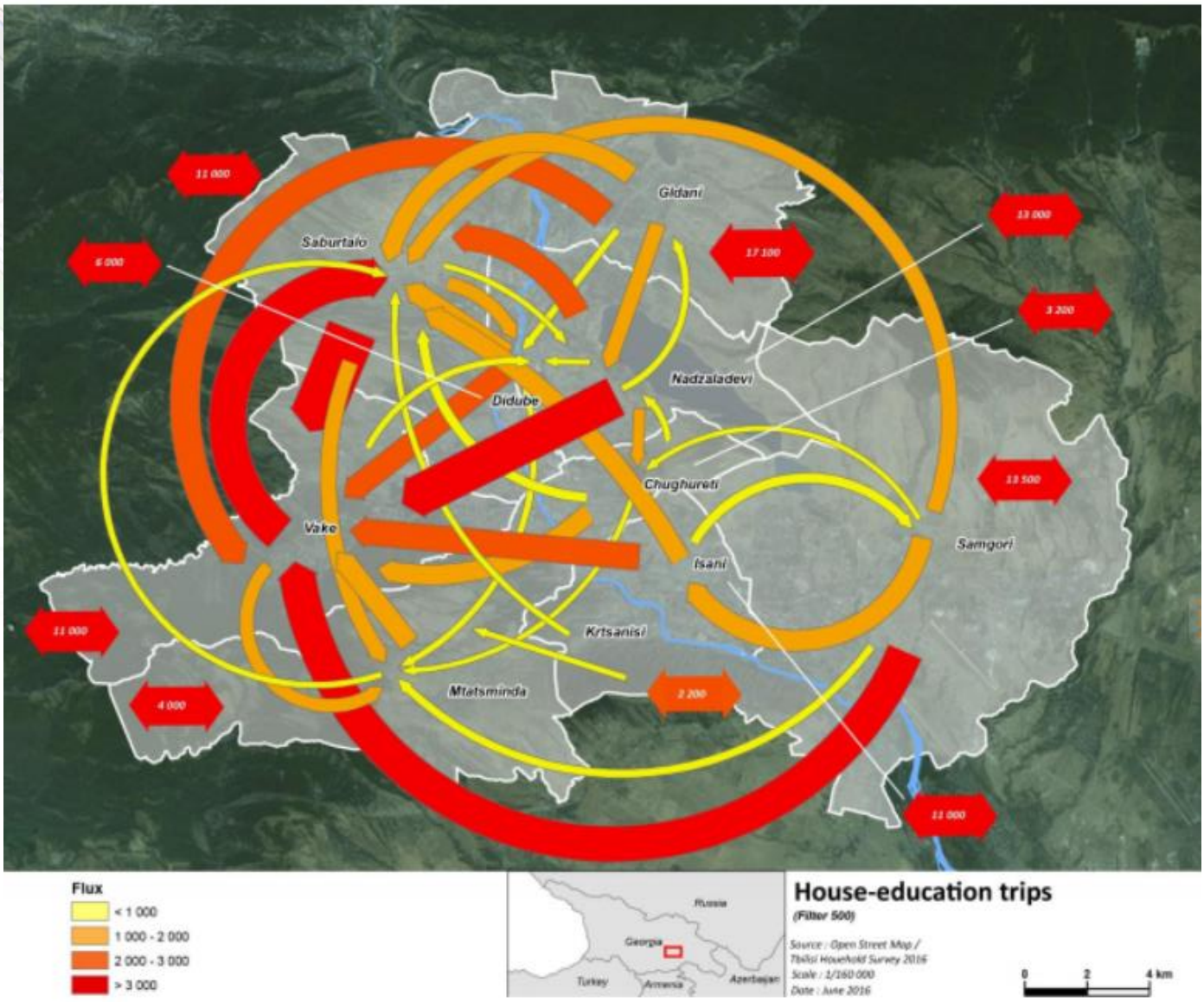
საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ძირითად ცენტრს კვლავ ვაკე, საბურთალო და დიდუბე წარმოადგენენ, რომელთაც შეიძლევა გლდანი და წაძალადევი დაემატოს. ვაკესა და საბურთალოს შორის დღიურად სატრანსპორტო წაკადის დაახლოებით 11,000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. საბურთალოსა და დიდუბეს შორის დღიურად სატრანსპორტო წაკადის დაახლოებით 9,000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. დიდუბიდან გლდანის და წაძალადევის მიმართულებით დღიურად სატრანსპორტო წაკადის დაახლოებით 11,000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. ასევე მნიშვნელოვანი წაკადების ცვლილება ხორციელდება გლდანსა და წაძალადევს შორის (დაახლოებით დღიურად 8000 გადაადგილება თითოეული მიმართულებით) და ისან-სამგორს შორის (დაახლოებით დღიურად 9000 გადაადგილება თითოეული მიმართულებით).

საცხოვრებელი - სამსახური



საცხოვრისიდან სამსახურის მიმართულებით გადაადგილების ყველაზე დიდი მაჩვენებელი ფიქსირდება გლდანიდან დიდუბის მიმართულებით (11,000 გადაადგილება დღიურად). არსებობს მნიშვნელოვანი წაკადი ვაკესა და საბურთალოს შორის (დაახლოებით 9,000 გადაადგილება დღიურად) საბურთალოდან და წაძალადევიდან დიდუბის მიმართულებით (დაახლოებით 8000 გადაადგილება დღიურად) და გლდანიდან საბურთალოს მიმართულებით (დაახლოებით 8000 გადაადგილება დღიურად).

საცხოვრებელი - სასწავლო დაწესებულება



საცხოვრისიდან სასწავლო დაწესებულებამდე, ვაკის რაიონი, სადაც კონცენტრირებულია უნივერსიტეტების უმრავლესობა გადაადგილების მთავარი მიმზიდველი ცენტრია: ყოველდღიურად ხორციელდება დაახლოებით 7000 გადაადგილება წაძალადევიდან ვაკის მიმართულებით, 5000 სამგორიდან ვაკის მიმართულებით და 13000 გადაადგილება საბურთალოდან ვაკის მიმართულებით. საბურთალო მოძრაობის მიზიდულობით რიგით მეორე ცენტრია: ყოველდღიურად ხორციელდება დაახლოებით 3000 გადაადგილება ვაკიდან საბურთალოს მიმარტლებით და სხვა მნიშვნელოვანი საგზაო მოძრაობის წაკადები (1000 დან 2000 მდე გადაადგილება დღიურად) დაფიქსირდა ისნიდან, წაძალადევიდან, სამგორიდან და გლდანიდან საბურთალოს მიმართულებით.

შედეგები და რეკომენდაციები

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის დატვირთულობის და ზოგადად მგზავრთნაკადის ანალიზის შედეგად გამოიკვეთა, რომ გამოკვლეულ გაჩერებებზე და მიმდებარე ქუჩებზე საზ. ტრანსპორტი მოძრაობს საშუალო დატვირთულობით. მნიშვნელოვანი გადატვირთულობები ტრანსპორტზე არ აღინიშნა.

საზ. ტრანსპორტის გაჩერებები 2 წუთის მისაწვდომ საფეხმავლო მანძილზეა და გენერირებული მგზავრობები ვერ მოახდენს რაიმე უარყოფით ზეგავლენას არსებულ რეზერვებზე.

მიმდებარე ქუჩების სამანქანო სავალი ნაწილი მოასფალტებულია და მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია. განხილული, მისასვლელი მთავარი გზების უმეტეს ნაწილზე გზის ერთ მხარეს მაინც გვხვდება ტროტუარები. რეკომენდირებულია ტროტუარების მოწყობა/რეაბილიტაცია გზის ნაწილზე.

მიმდებარე მთავარ გზებზე მოწყობილია საგზაო ნიშნები, საპარკინგე ადგილები მოსანიშნია. გვხვდება არარეგულირებული პარკირება, რეკომენდირებულია დგომის ამკრძალავი ნიშნების დამონტაჟება ყველა შესაბამის ადგილას. ასევე რეკომენდირებულია სამანქანე სავალ ნაწილზე ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნების განახლება.

პროექტის განხორციელების შემდგომ მოწესრიგდება და გაუმჯობესდება საპროექტო ნაწილში საგზაო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა

შეჯამება:

სამანქანე ინფრასტრუქტურა _ დამაკმაყოფილებელი

საქვეითე ინფრასტრუქტურა _ სარეაბილიტაციო

მიმდებარე გზაზე და კვანძებზე სამანქანე მოძრაობა _ გადატვირთულობა არ დაფიქსირდა

ავტობუსები _ მისაწვდომია

საავტობუსე რეზერვები _ დამაკმაყოფილებელია

დასკვნა:

ყოველივე ზემოთაღნიშნულიდან გამომდინარე შესაძლებელია გავაკეთოთ დასკვნა, რომ გეგმარებითი ერთეულის მოცემულ საკვლევ ობიექტებზე/ნაკვეთებზე საცხოვრებელი ობიექტის მშენებლობის განხორციელება, ვერ მოახდენს მნიშვნელოვან უარყოფით ზეგავლენას არსებულ საერთო სარგებლობის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ფუნქციონირებაზე.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- 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