ქ. თბილისში, ყოფილი კრწანისის
სამთავრობო რეზიდენციის ტერიტორიაზე მდებარე მიწის ნაკვეთებზე (ს/კ: 01.18.06.018.132, 01.18.06.018.133) მრავალბინიანი
საცხოვრებელი სახლების განაშენიანების რეგულირების გეგმის გეგმარებითი დავალების
ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კვლევა.

სარჩევი

1.საკვლევი ტერიტორიის სატრანსპორტო შესწავლა 3

1.1. მისაწვდომობის რუკები 6

2. ინფორმაცია პროექტზე 8

2.1. საპროექტო შენობის საერთო ფართობი/კ2 საანგარიშო ფართობი (ფუნქცია) 8

2.2. საპროექტო ტერიტორიის მაცხოვრებელთა/ვიზიტორთა რაოდენობა 8

3. საპროექტო ტერიტორიის გენერირებული/მიზიდული (პერსპექტიული) მგზავრობები 9

3.1. საპროექტო ტერიტორიის მიზიდული და გენერირებული მზგავრობების რაოდენობა 10

3.2. მგზავრობების მოდალური განაწილება 11

3.3. მგზავრობების სივრცითი განაწილება 15

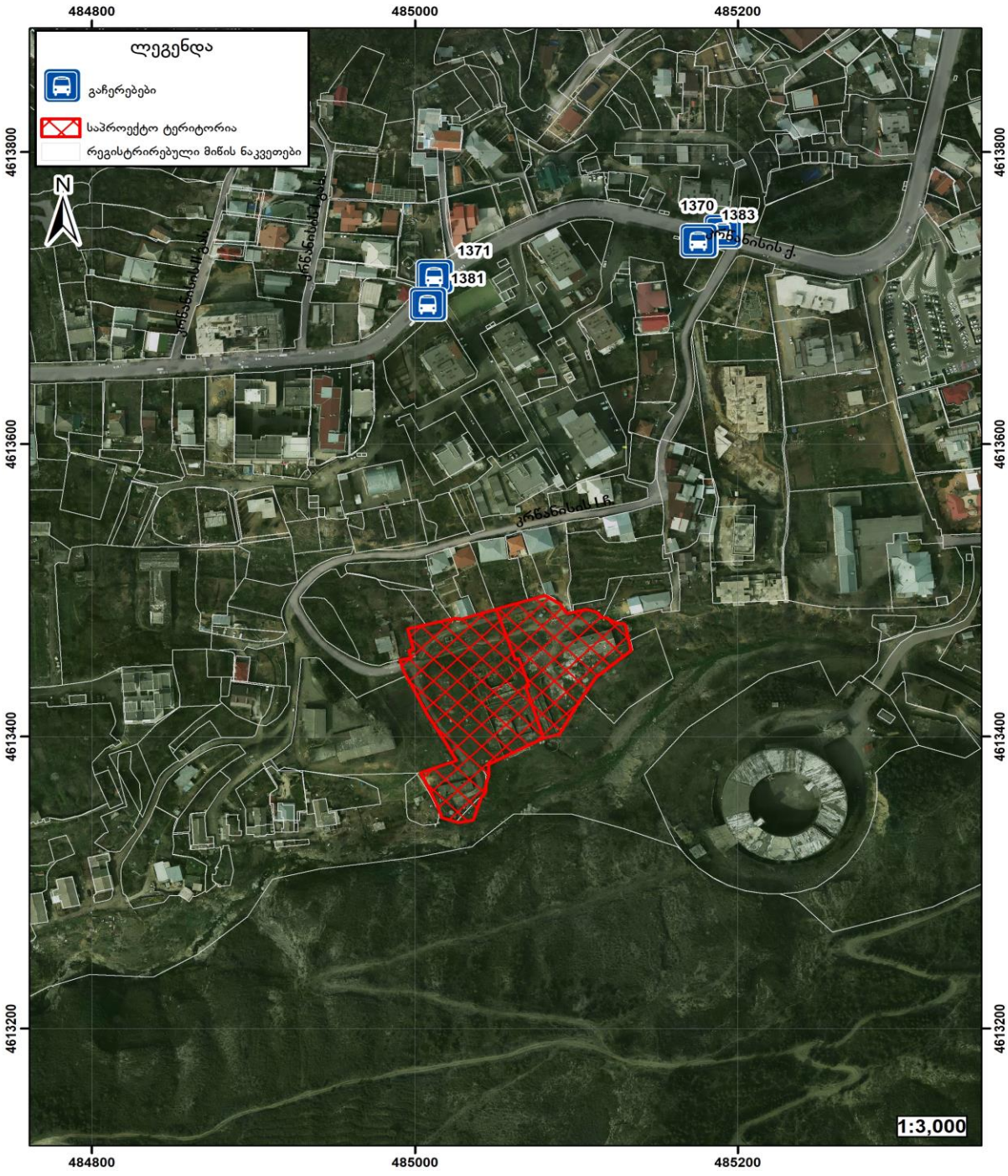
4. გამოყენებული ლიტერატურა 20

1.საკვლევი ტერიტორიის სატრანსპორტო შესწავლა

კვლევის მიზანი და სტრუქტურა

ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის 2022 წლის 5 დეკემბრის N 01223391233-67 განცხადების პასუხად, რომელიც შეეხება ქალაქ თბილისში, ყოფილი კრწანისის სამთავრობო რეზიდენციის ტერიტორიაზე მდებარე მიწის ნაკვეთებზე (ს/კ: 01.18.06.018.132, 01.18.06.018.133) მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლების მშენებლობისთვისგანაშენიანების რეგულირების გეგმის გეგმარებითი დავალების მიზანშეწონილობის დადგენა საქვეითე ინფრასტრუქტურასთან მიმართებაში, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მისაწვდომობის კუთხით.

ობიექტის მდებარეობა



Open with Google Docs

ქალაქ თბ[illegible]იტეტის საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო

წერილის ნომერი: **01223404351**
თარიღი: **06/12/2022**

2022 წლის 5 დეკემბრის N 01223391233-67 განცხადების პასუხად, რომელიც შეეხება ქალაქ თბილისში, ყოფილი კრწანისის სამთავრობო რეზიდენციის ტერიტორიაზე მდებარე მიწის ნაკვეთებზე (ს/კ: 01.18.06.018.132, 01.18.06.018.133) მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლების მშენებლობისთვის განაშენიანების რეგულირების გეგმის გეგმარებითი დავალების დამტკიცებას, გაცნობებთ:

„ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესების დამტკიცების შესახებ" ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2016 წლის 24 მაისის №14-39 დადგენილების (შემდგომში დადგენილება) მე-9 მუხლის „5[1]" პუნქტის შესაბამისად, წარმოსადგენია **ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასება**.

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კვლევა უნდა აიტვირთოს ვებგვერდზე **www. letters. ms. gov. ge**. ასევე, უნდა აიტვირთოს კვლევის ერთიან დოკუმენტში წარმოდგენილი რუკებისა და გაანგარიშებების საშუალო მასალები:

- რუკა (.shp) – (ასევე წარმოდგენილი უნდა იყოს ArcGIS-ის ArcMap დოკუმენტის სახით)
- ცხრილი და/ან დიაგრამა (.xlsx)

კვლევის კომპონენტები და საკვლევი არეალები მოცემულია დანართის სახით.

აქვე გაცნობებთ, რომ დადგენილებით დამტკიცებული წესის მე-8 მუხლის „3[1]" პუნქტის შესაბამისად, **განაშენიანების რეგულირების გეგმის დამტკიცების ეტაპზე წარმოსადგენია საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა**.

საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა უნდა შეთანხმდეს სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოსა და საპატრულო პოლიციასთან. სააგენტოში შეთანხმების შემდეგ სქემა უნდა შეთანხმდეს საპატრულო პოლიციასთან. ამის შემდეგ, შეთანხმებული სქემა უნდა აიტვირთოს სხვა დოკუმენტაციასთან ერთად ვებგვერდზე **www. letters. ms. gov. ge**. იმისათვის, რომ სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტომ საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემასთან დაკავშირებით დააფიქსიროს პოზიცია, საჭიროა, განაცხადი აიტვირთოს ელექტრონული დოკუმენტბრუნვის სისტემის საშუალებით, პორტალზე www.letters.ms.gov.ge შესაბამის ნომენკლატურაში. გაცნობებთ, რომ **2021 წლის 1-ლი აგვისტოდან სააგენტო განიხილავს მხოლოდ პორტალის საშუალებით დაფიქსირებულ საგზაო მოძრაობის ორგანიზების განაცხადს**.

იმ შემთხვევაში, თუ საპროექტოდ გათვალისწინებული გზა ხვდება მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე, უნდა წარმოადგინოთ ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის სსიპ ქონების მართვის სააგენტოს შეალედური პასუხი.

იმ შემთხვევაში, თუ განსახილველ მიწის ნაკვეთთან მისასვლელი პოტენციური გზის მონაკვეთი მოიცავს სხვის საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთის/ნაკვეთების ტერიტორიას, წარმოდგენილი უნდა იყოს აღნიშნული მიწის ნაკვეთის/ნაკვეთების მესაკუთრეთა თანხმობა.

იმ შემთხვევაში, თუ პოტენციურ გზაზე ხვდება არსებული ხე-მცენარეები, წარმოსადგენია ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის გარემოს დაცვის საქალაქო სამსახურის თანხმობა გზის მოწყობასთან დაკავშირებით.

განაშენიანების რეგულირების გეგმის ეტაპზე წინადადება უნდა მოიცავდეს საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემას საპროექტო ტერიტორიის სატრანსპორტო/საგზაო ინფრასტრუქტურის დატანით საკვლევ ტერიტორიასთან კავშირის ჩვენებით, მათ შორის, გათვალისწინებულ უნდა იქნას, რომ მრავალბინიანი განაშენიანების შემთხვევაში საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემაში და გეგმარებაში (არსებობის შემთხვევაში) და საკადასტრო საზღვრის მიმდებარედ გათვალისწინებული ტროტუარების სიგანე უნდა შეადგენდეს **არანაკლებ 2. 5 მეტრს**. ორმხრივი მოძრაობის შემთხვევაში გზის სიგანე უნდა შეადგენდეს **არანაკლებ 6 მეტრს**.

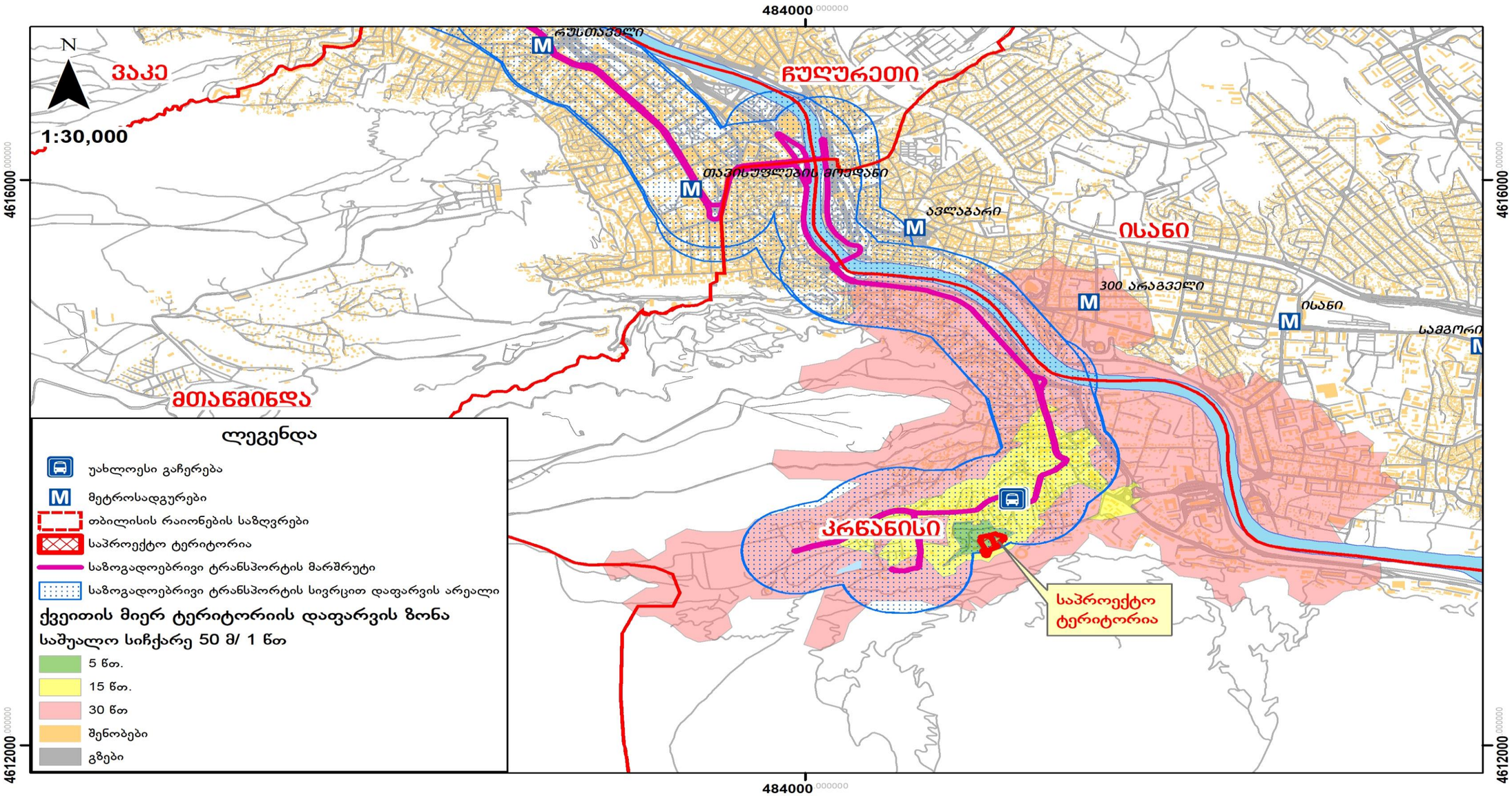
დამატებით გაცნობებთ, რომ სამსახური მიზანშეწონილად არ მიიჩნევს მიწის ზედა პარკირების მოწყობას.

დანართი 1: 3 (სამი) ფურცელი
დანართი 2: 1 (ერთი) ფურცელი

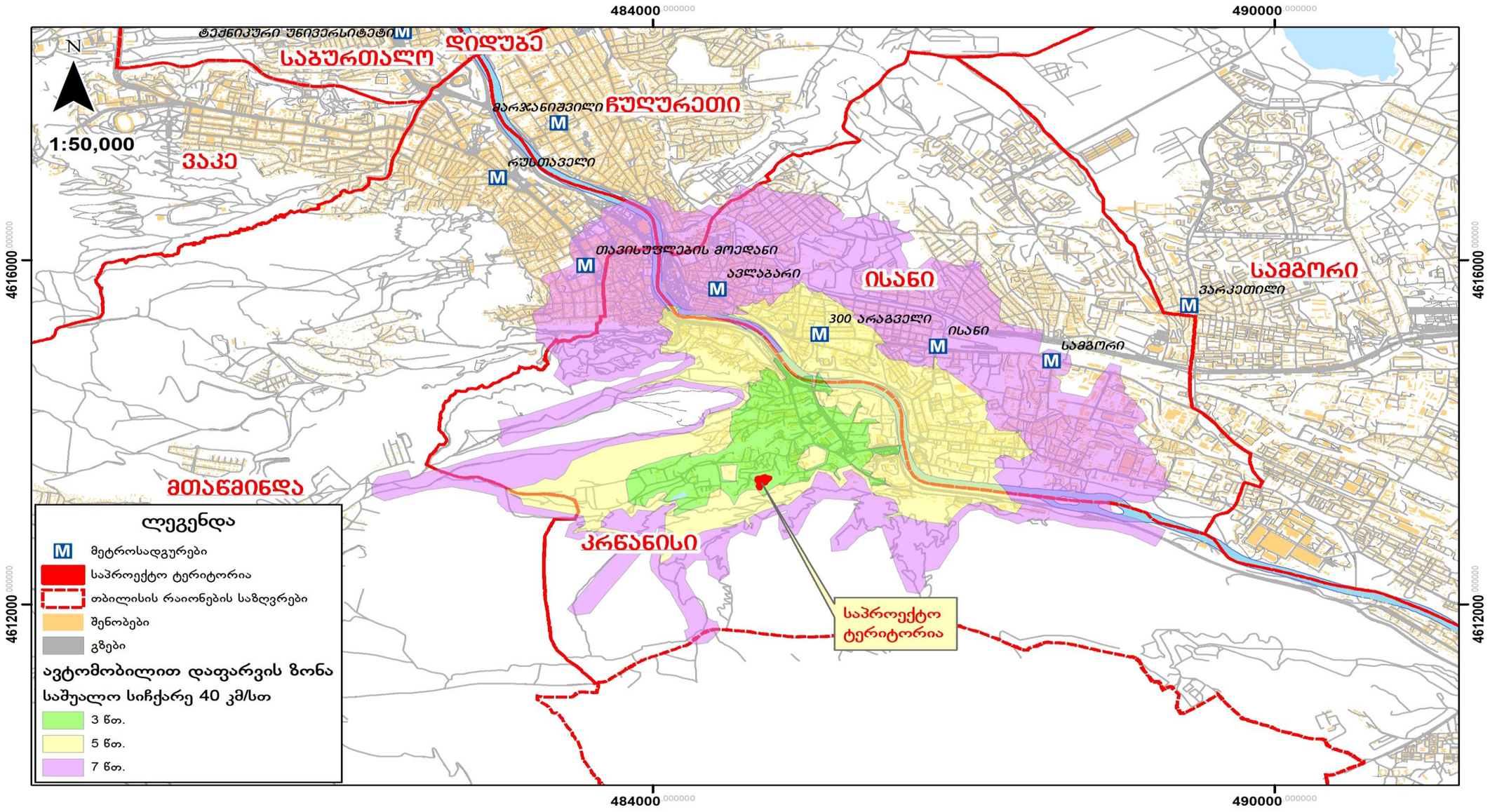
გამოყენებულია კვალიფიციური
ელექტრონული ხელმოწერა/ელექტრონული შტამპი

1.1. მისაწვდომობის რუკები

საპროექტო ტერიტორიიდან ქვეითის მიერ სივრცითი დაფარვის რუკა
გადაადგილების დროის მიხედვით (5, 15, 30 წთ)



საპროექტო ტერიტორიიდან კერძო ავტომობილით სივრცითი დაფარვის რუკა გადაადგილების დროის მიხედვით (3, 5, 7 წთ)



2. ინფორმაცია პროექტზე

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

K2 კვადრატულობა: 18020 მ^2

სამშენებლო სუფთა ფართობი: 18020*20%=14416 მ^2

სავაჭრ-კომერციული: 14416*10%=1441.6 მ^2

საცხოვრებელი სუფთა ფართობი: 14416*90%=12974.4 მ^2

საცხოვრებელი სუფთა ფართობი:

12974.4 მ^2

2.2. საპროექტო ტერიტორიის მაცხოვრებელთა რაოდენობა

მაცხოვრებელთა რაოდენობა კვადრატულობის მიხედვით შეადგენს 698 ადამიანს

არქიტექტურული პროექტი		
საცხოვრებელი/ სუფთაფართობი	B	12974.4
დატვირთულობისკოეფიციენტი	A	18.60
გამოსათვლელი ფორმულა	D=B/A	
მაცხოვრებელების რაოდენობა	D	698

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 48–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)

მგზავრობები დილის პიკურ საათში:

მაცხოვრებელთა რაოდენობა	A	698
მობილობის მაჩვენებელი	1.56	
დღიური მგზავრობების რაოდენობა	B=A*1.56	1089
პიკის საათის წილი	30%	
პიკის საათის მგზავრობების რაოდენობა	C=B*0.3	327

მგზავრობები საღამოს პიკურ საათში

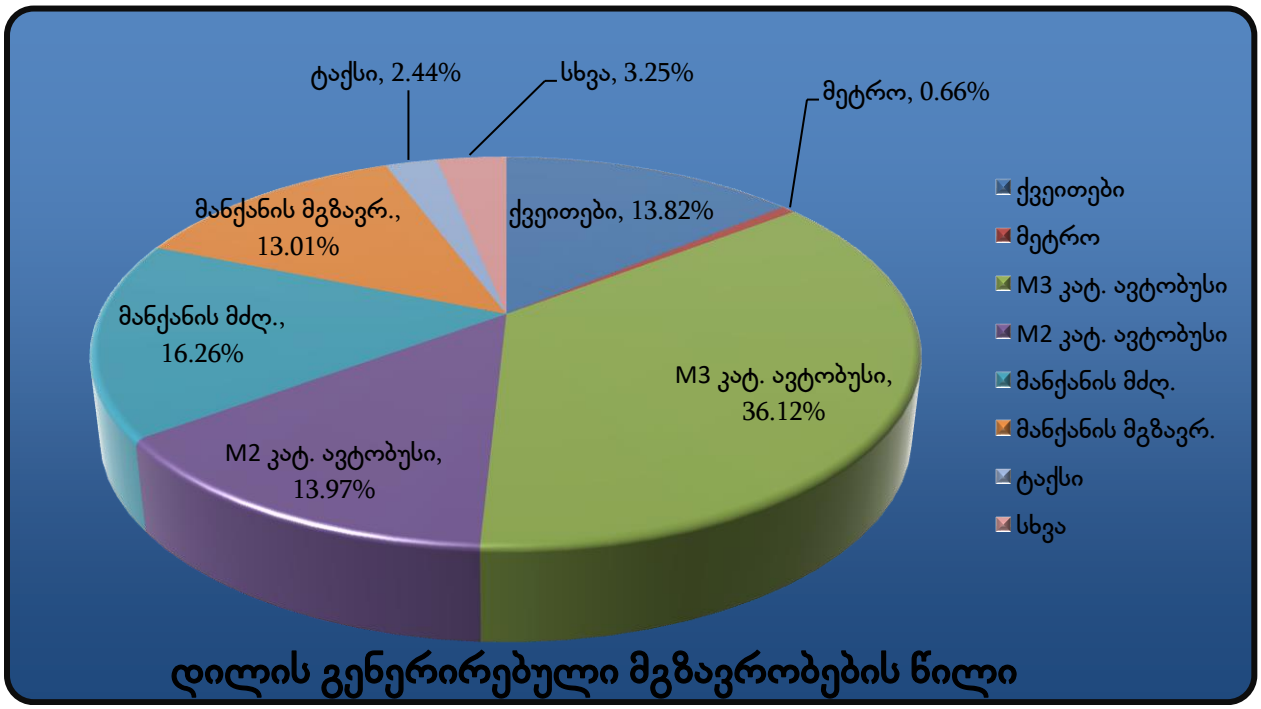
მაცხოვრებელთა რაოდენობა	A	698
მობილობის მაჩვენებელი	1.56	
დღიური მგზავრობების რაოდენობა	B=A*1.56	1089
პიკის საათის წილი	22%	
პიკის საათის მგზავრობების რაოდენობა	C=B*0.22	240

3.2. მგზავრობების მოდალური განაწილება

შენობის საცხოვრებელი ფუნქციისთვის განკუთვნილი ნაწილის გათვალისწინებით გენერირებული/მიზიდული მგზავრობები

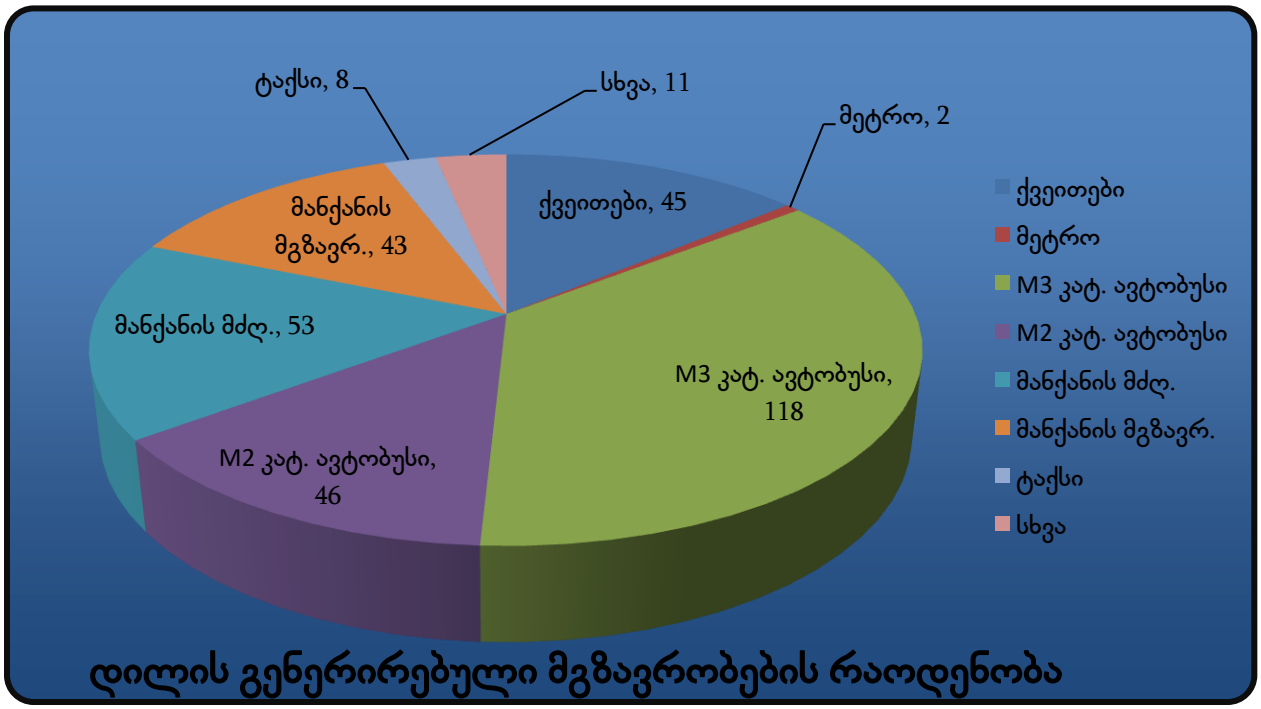
დილის პიკის საათებში (გენერირებული მგზავრობები)

მე-8 მაკროზონიდან 58 მაკროზონაში გენერირებული მოდალური გადანაწილების პროცენტული მაჩვენებელი (მათ შორის თავად მე-8 მაკროზონაში გადაადგილება)



მოცემულ მოდალურ გადანაწილებაში ასახულია აგრეთვე მე-8 მაკროზონაში გადაადგილებები, რომლის გათვალისწინების გარეშე მოდალური გადანაწილების სურათი ვერ იქნება სრულყოფილი.

გენერირებული მოდალური გადანაწილება (327 მგზავრობა)

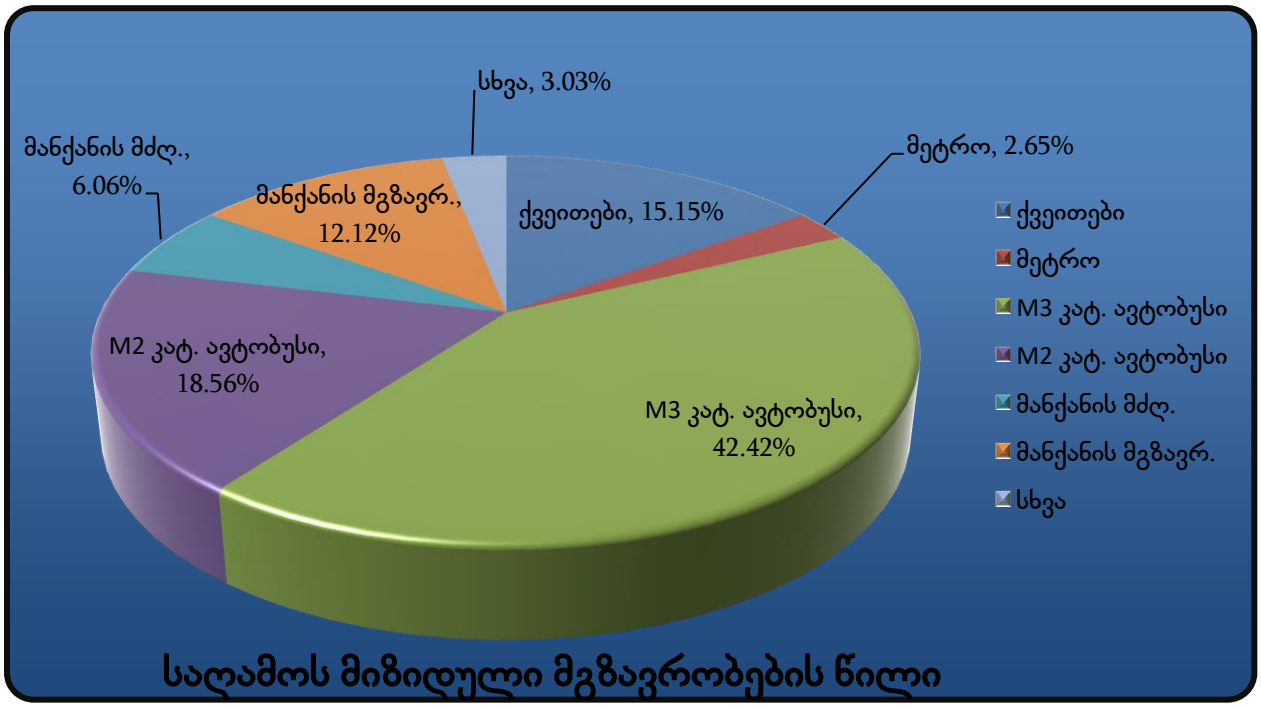


სახეობა		%	327 მგზავრობისთვის
ქვეითები		13.82%	45
საზ. ტრანსპორტი	მეტრო	0.66%	2
	M3 კატ. ავტობუსი	36.12%	118
	M2 კატ. ავტობუსი	13.97%	46
მანქანის მძღ.		16.26%	53
მანქანის მგზავრ.		13.01%	43
ტაქსი		2.44%	8
კომბინირებული		0.00%	0
სხვა		3.25%	11
ველოსიპედი		0.00%	0
მოტო		0.00%	0

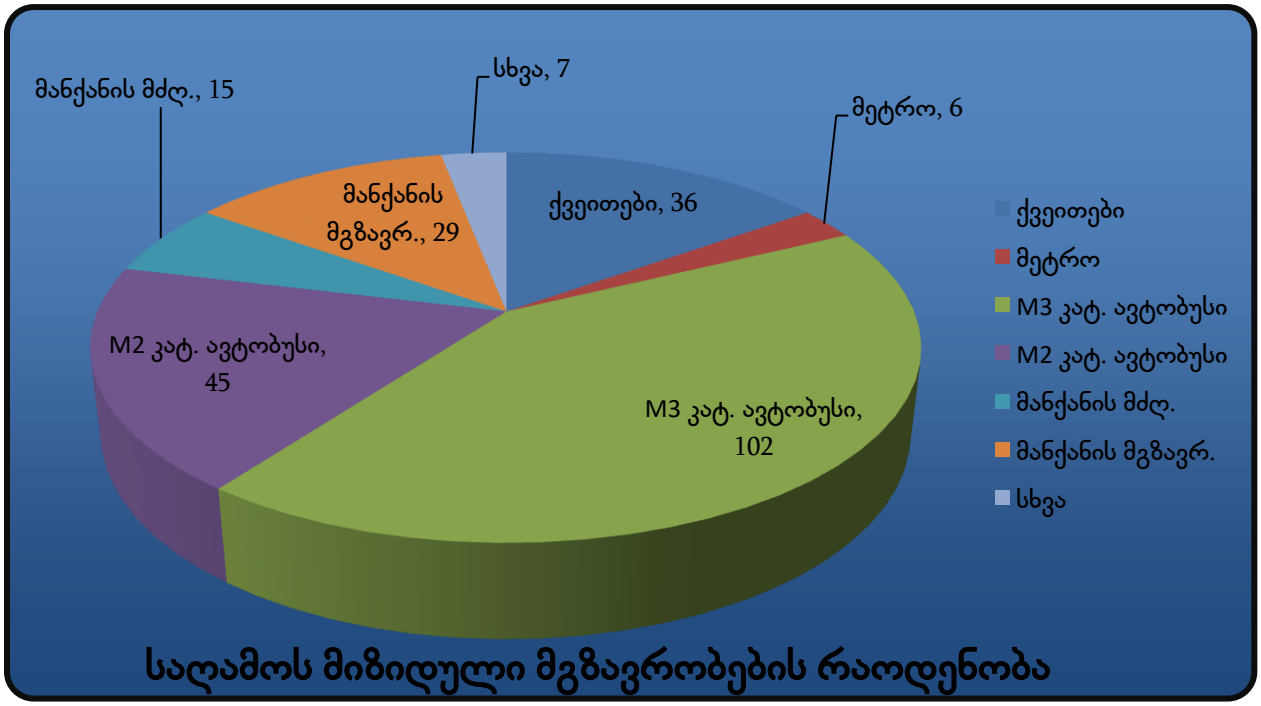
საღამოს პიკის საათი (მიზიდული მგზავრობები)

მიუხედავად დაშვების შესაძლებლობისა, რომ საღამოს პიკის საათში მიზიდული მგზავრობების მოდალური განაწილება იქნება მეტწილად ანალოგიური დილის პიკის საათისა, მეტი სიზუსტისთვის გამოკვლეულ იქნა მე-8 მაკროზონისთვის საღამოს პიკის საათის მოდალური გადანაწილების ბუნება, რამაც მოგვცა შემდეგი სურათი:

58 მაკროზონიდან მიზიდული მოდალური გადანაწილების პროცენტული მაჩვენებელი (მათ შორის თავად მე-8 მაკროზონაში გადაადგილება)



მიზიდული მოდალური გადანაწილება (240 მგზავრობა)



სახეობა		%	240 მგზავრობისთვის
ქვეითები		15.15%	36
საზ. ტრანსპორტი	მეტრო	2.65%	6
	M3 კატ. ავტობუსი	42.42%	102
	M2 კატ. ავტობუსი	18.56%	45
მანქანის მძღ.		6.06%	15
მანქანის მგზავრ.		12.12%	29
ტაქსი		0.00%	0
კომბინირებული		0.00%	0
სხვა		3.03%	7
ველოსიპედი		0.00%	0
მოტო		0.00%	0

3.3. მგზავრობების სივრცითი განაწილება

სივრცითი გადანაწილებისთვის ასევე გამოყენებულ იქნა მე-8 მაკროზონის ინფორმაცია (წყარო: SYSTRA-ს 2016 წლის შინამეურნეობების კვლევა).

საცხოვრებელი ფუნქციისთვის

დილის პიკის საათები (გენერირებული) (327 მგზავრობა)

მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა	მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა
1	2%	8	26	1%	3
3	3%	11	27	2%	8
4	4%	13	29	2%	8
5	4%	13	30	2%	5
6	7%	21	31	3%	11
7	7%	24	39	1%	3
8	23%	74	42	1%	3
9	2%	8	43	1%	3
10	2%	5	44	2%	5
13	2%	5	45	2%	5
15	2%	5	49	2%	8
19	1%	3	50	2%	8
20	2%	8	51	3%	11
21	1%	3	53	2%	5
22	2%	8	54	1%	3
23	2%	5	56	2%	8
24	2%	5	57	1%	3
25	1%	3	58	2%	5

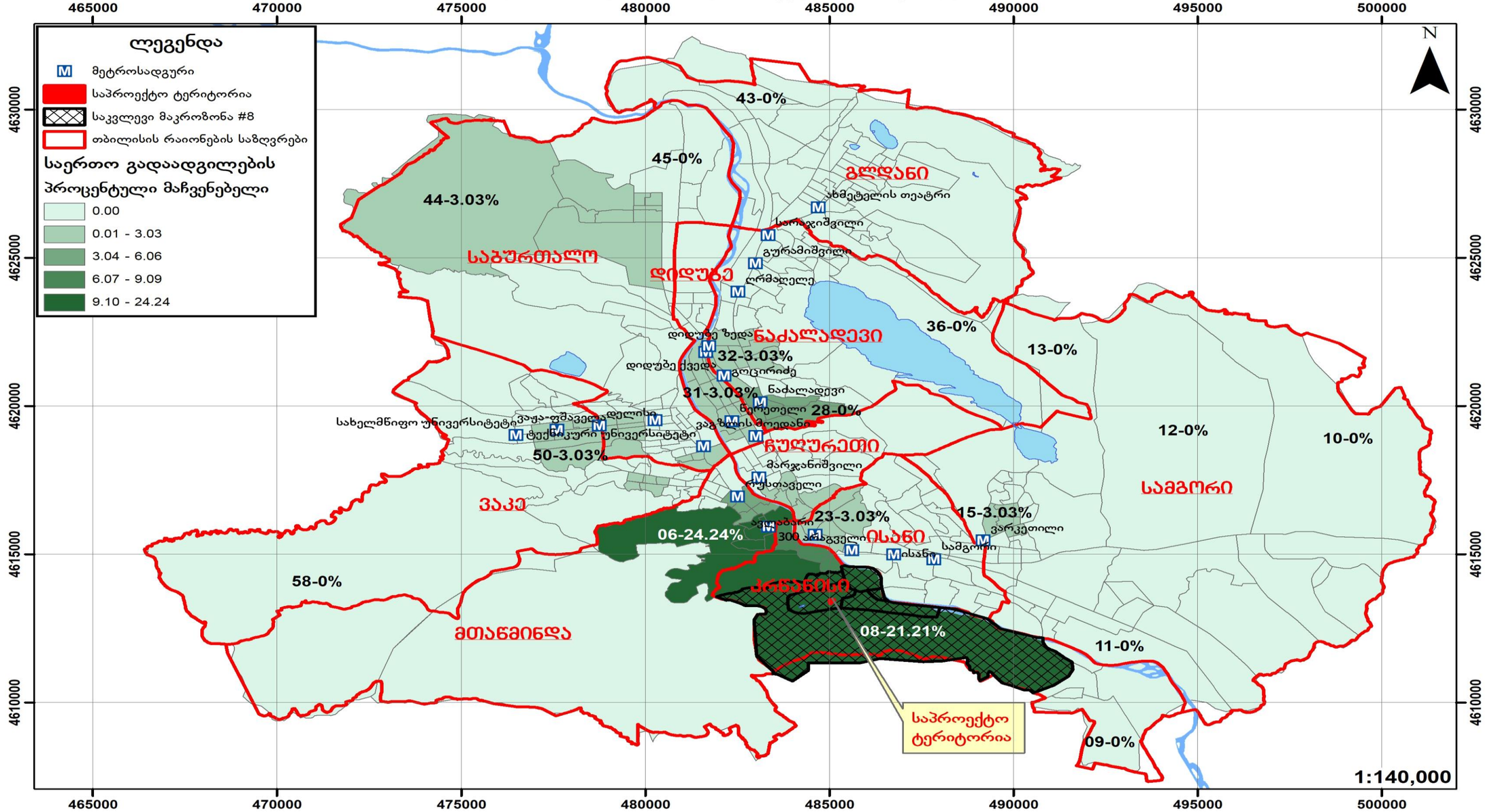
გენერირებული გადაადგილებების რუკა საკვლევ ზონაში, საცხოვრებელი ფუნქციისთვის, დილის პიკის საათებში (ყველა საშუალება)



საღამოს პიკის საათი (მიზიდული) (240 მგზავრობა)

მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა	მაკროზონა	% წილი	მგზავრობა
1	3.03%	7	27	6.06%	15
4	6.06%	15	30	3.03%	7
6	24.24%	58	31	3.03%	7
7	9.09%	22	32	3.03%	7
8	21.21%	51	44	3.03%	7
15	3.03%	7	50	3.03%	7
23	3.03%	7	51	3.03%	7
24	3.03%	7	57	3.03%	7

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



აღსანიშნავია, რომ საპროექტო ტერიტორიიდან უახლოეს გაჩერებამდე მანძილი ქვეითთათვის 30 წუთიან მანძილს მიღმაა (5 კმ/სთ გათვალისწინებით), შესაბამისად საზოგადოებრივი ტრანსპორტი ამჟამად პერსპექტივაში მაცხოვრებელთათვის მოუხერხებელია და უმთავრესი დატვირთვა მოდალურ გადანაწილებაში მოვა სწორედ კერძო ტრანსპორტზე.

ამასთან, იქიდან გამომდინარე, რომ ქალაქის განვითარება შეუქცევადი პროცესია, ხოლო მოცემული ტერიტორია მდებარეობს ეკოლოგიურ გარემოში, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია აღნიშნულ ტერიტორიაზე გავრცელდეს სარეკრეაციო ზონა 2, ნაცვლად ზოგადი სარეკერაციო ზონისა, რაც გულისხმობს მის ფარგლებში დაბალი ინტენსივობის, ინდივიდუალური სახლების განთავსებას. აღნიშნული კარგად პასუხობს ქალაქის განვითარების ზემოაღნიშნული გამოწვევას და გულისხმობს მისი პერიფერიული უბნების გონივრულ განვითარებას.

4. 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.