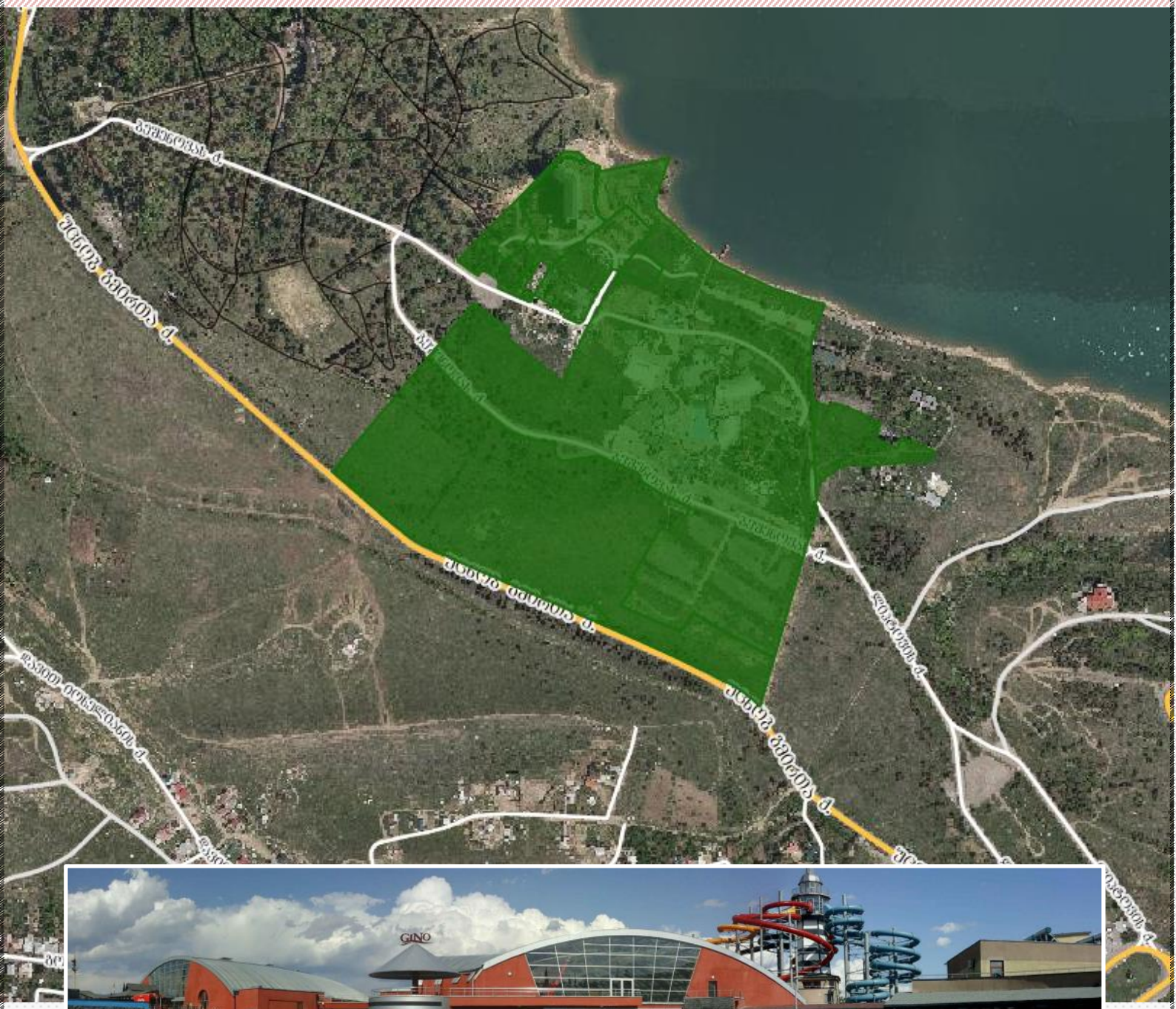
ქ. თბილისში, ბეშმენოვასა და ლიპტოვის ქუჩებზე

არსებული მიწის ნაკვეთებისთვის **(A, B, C, D და E ბლოკები)**

ს/კ: 01.12.21.001.217; 01.12.21.001.273; 01.12.21.001.211; 01.12.21.001.047; 01.12.21.001.179; 01.12.21.001.534; 01.12.21.001.522; 01.12.21.001.210; 01.12.21.001.523; 01.12.21.001.212; 01.12.21.001.525; 01.12.21.001.538; 01.12.21.001.209; 01.12.21.001.524

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კვლევა



2023

ს ა რ ჩ ე ვ ი

კვლევის მიზნები და საკვლევი არეალი 9

მისაწვდომობა და იზოქრონული რუკები 10

შესავალი და დაგეგმილი პროექტის დადებითი მხარეები..... 16

საკვლევი ტერიტორიის საგზაო ინფრასტრუქტურის შესწავლა 17

მიმდებარე გზებისა და ქუჩების ჭრილები 24

საქვეითე ინვენტარიზაციის რუკა..... 29

ბარიერების აღწერა 32

ქვეითთა მოძრაობის კვლევა და საქვეითე მისაწვდომობის რუკა 38

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სივრცითი დაფარვა 43

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტები..... 45

ინფორმაცია პროექტზე 49

დაგეგმილი პროექტის ფუნქციური გადანაწილება 52

პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა/გადაადგილების სავარაუდო საერთო რაოდენობა 54

გენერირებული ნაკადების მოდალური განაწილება (სრული) 54

თითოეული ბლოკისთვის მაცხოვრებელთა/გადაადგილების სავარაუდო რაოდენობა ... 61

გენერირებული ნაკადების მოდალური განაწილება (თითოეული ბლოკისთვის) 61

გადაადგილების სივრცითი განაწილება 81

შედეგები და რეკომენდაციები 90

-

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

წერილის ნომერი: **16-0123153902**
თარიღი: **02/06/2023**

ადრესატი: მარიამ დიხამინჯია
პირადი ნომერი: 01001074732
მისამართი: ქ. თბილისი დიდი დიღომი პ.იბერი 16ბბინა 7

მოქალაქე მარიამ დიხამინჯიას

ქალბატონო მარიამ,

2023 წლის 30 მაისის N 19/01231503661-16 განცხადების პასუხად, რომელიც შეეხება ქალაქ თბილისში, ბეშენოვასა და ლიპტოვის ქუჩებზე მდებარე მიწის ნაკვეთებზე (ს/კ: 01.12.21.001.217; 01.12.21.001.273; 01.12.21.001.211; 01.12.21.001.047; 01.12.21.001.179; 01.12.21.001.534; 01.12.21.001.522; 01.12.21.001.210; 01.12.21.001.523; 01.12.21.001.212; 01.12.21.001.525; 01.12.21.001.538; 01.12.21.001.209; 01.12.21.001.524) მრავალფუნქციური შენობების 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 „კ" ქვეპუნქტის თანახმად, არქიტექტურული პროექტის შეთანხმებისას წარმოსადგენია:

· საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა

· ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასება.

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 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 **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 შუალედური 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.

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.

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასების კვლევის **განახლებული** კომპონენტები და საკვლევი არეალები მოცემულია დანართების სახით.

დანართი 1: 5 (ხუთი) ფურცელი;

დანართი 2: 1 (ერთი) ფურცელი;

პატივისცემით,

გამოყენებულია კვალიფიციური
ელექტრონული ხელმოწერა/
ელექტრონული შტამპი

ვიქტორ ნილოსანი

სააგენტოს უფროსი

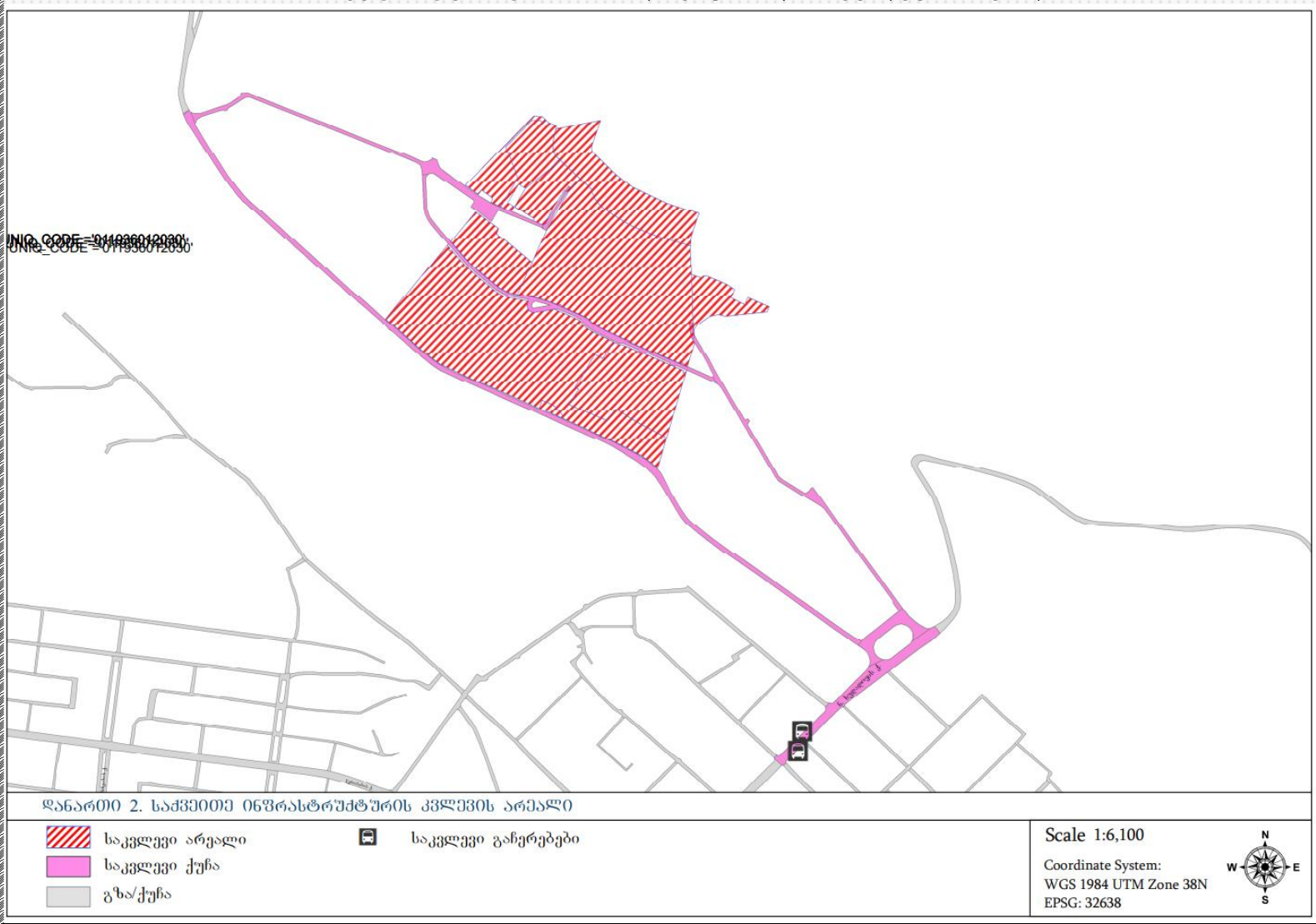
საპროექტო გადაწყვეტის ზეგავლენის შეფასება არსებულ საკვლევ სატრანსპორტო/საგზაო ინფრასტრუქტურაზე (სატრანსპორტო კვლევა) უნდა მოიცავდეს შემდეგ კომპონენტებს:			
	კომპონენტი ↓	მითითება ↓	განმარტება/ რეკომენდაცია ↓
0	*თავფურცელი, შესავალი, ინფორმაცია*		
0.1	**თავფურცელი**	თავფურცელზე დატანილ იქნას შემდეგი ინფორმაცია: 1. საპროექტო ტერიტორიის მისამართი და საკადასტრო კოდ(ებ)ი 2. საპროექტო ობიექტის ვიზუალი ან/და რაიმე საპროექტო ესკიზი 3. კვლევის შესრულების თარიღი	
0.2	**კვლევის დავალების წერილი**	წარმოდგენილ იქნას სსიპ- ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს წერილი, რის საფუძველზეც მომზადდა სატრანსპორტო კვლევა	
0.3	**სარჩევი**	შესაბამისად დაინომროს გვერდები	
0.4	**საპროექტო ტერიტორიის ლოკაცია და საკვლევი არეალის რუკა**	რუკაზე დატანილი უნდა იყოს შემდეგი ინფორმაცია: 1.საპროექტო ტერიტორია 2. საკვლევი არეალი 3. უახლოესი საზ. ტრანსპორტის გაჩერების ან/და მეტროს ლოკაცია(ები) 4. მიმდებარე გზების/ქუჩების სახელწოდებები	
1	**საკვლევი ტერიტორიის არსებული სატრანსპორტო მდგომარეობის შესწავლა**		
1.1	**საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია**	მონაცემები წარმოდგენილი უნდა იყოს რუკის სახით შესრულებული ArcGIS-ის ArcMap პროგრამაში ძირითადი მონაცემების ჩამონათვალი, რაც რუკაზე უნდა იყოს დატანილი: **1).** საფეხმავლო გზა/ტროტუარი (არის, არ არის, არის ბარიერებით) **2).** საქვეითე გადასასვლელი (არის_შუქნიშნით რეგულირებული, არის_არარეგულირებული, რეკომენდებულია მოწყობა, არის მაგრამ განსაახლებელია/სარეაბილიტაციოა, წაშლილია მონიშვნა) **3).** ბარიერები ტროტუარზე (მუდმივი, დროებითი) **4).** არსებული მიწისზედა, მიწისქვეშა საქვეითე გადასასვლელი **5).** საუბნო ფუნქციები (სკოლა, ბაღი, სკვერი, პარკი, სპორტული მოედანი, სპორტული დარბაზი, აუზი, სასურსათო მაღაზია, სავაჭრო ცენტრი, აფთიაქი, საავადმყოფო, ბანკი და სხვა.) **6).** საპროექტო ტერიტორია **7).** საპროექტო ტერიტორიაზე მთავარი შესასვლელ-გამოსასვლელ(ებ)ი (სამანქანო) **8).** საზ.ტრანსპორტის გაჩერების ლოკაცია(ები) **9).** მეტროს ამოსასვლელ(ებ)ი	იხილეთ რუკის შაბლონი შემდეგ ბმულზე: https://cloud.tbilisi.gov.ge/index.php/s/iB4SweUo9ae1rZm 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.
1.2	**ინვენტარიზაციის რუკის სამუშაო მასალა (დამოუკიდებელი ფაილი)**	წარმოდგენილი უნდა იყოს დამოუკიდებელი ფაილის სახით (.zip, .rar არქივი), სადაც დაარქივებული იქნება "GIS" პროგრამის სამუშაო, ცოცხალი მასალა **რეკომენდებულია, რომ GIS-ის ფაილი წარმოდგენილი იყოს პროგრამის 10.4.1 ვერსიაში.** ქვემოთ მოცემულია შაბლონი, სადაც მომზადებულია საჭირო ფენები შესაბამისი დასახელებითა და ფორმატით, ასევე, ატრიბუტული ცხრილი შესაბამისი განმარტებითი ველებით: https://cloud.tbilisi.gov.ge/index.php/s/DunLY0kDNHgcike აღნიშნული შაბლონის გამოყენებით მომზადდეს საკვლევ არეალზე ზემოხსენებული	რუკის მასალები წარმოდგენილი უნდა იყოს ArcGIS-ის ArcMap დოკუმენტის სახით. GIS .shp ფაილები შესაბამისი დასახელებით და ფორმატით (წერტილოვანი, ხაზოვანი) ასევე ატრიბუტული ცხრილი განმარტებითი ველებით. საფეხმავლო ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაციის რუკის ფაილები (.shp) უნდა მოიცავდეს დეტალურ ინფორმაციას შემდეგ საკითხებზე: ტროტუარის უწყვეტობისა და ხარისხის შეფასება (საფარის მდგომარეობა, დაბრკოლებების არსებობა (ბარიერის სახეობები, მაგ. პარკირება, ბოძი, ხე და სხვა) ასევე საქვეითე გადასასვლელების მდებარეობა და სახეობა.

		ინვენტარიზაციის რუკა, ასევე სამუშაო მასალაც დაგენერირდეს აღნიშნული შაბლონის გამოყენებით მომზადებული რუკიდან	
1.3	**ბარიერების აღწერა**	ზემოთ აღწერილი გადაადგილებების ხელისშემშლელი, შემაფერხებელი გარემოებების/ბარიერების აღწერა: ტექსტური ნაწილი(ჩამონათვალი) და ფაქტობრივი მდგომარეობის/ბარიერის ფოტოფიქსაცია	რეკომენდებულია მომზადდეს ბარიერების აღწერის რუკა, სადაც მონიშნული იქნება აღწერილი ბარიერები შესაბამისი ნუმერაციით და დატანილი იქნება ფოტოფიქსაციის ლოკაციები იხილეთ მაგალითი შემდეგ ბმულზე: https://cloud.tbilisi.gov.ge/index.php/s/5KWia9K6mRCiqms ბარიერების ჩამონათვალი საორიენტაციოდ: შენობა, ხე, ბოძი, დაზიანებული ზედაპირი, სანაგვე ურნა, გადახდის აპარატი, არარეგულირებული პარკირება და სხვა
1.4	**საქვეითე მისაწვდომობა საუბნო ფუნქციებამდე**	წარმოდგენილი უნდა იყოს რუკის სახით, სადაც მონიშნული იქნება საპროექტო ტერიტორიიდან საფეხმავლო მისაწვდომობის ფარგლებში საუბნო ფუნქციები _ საყოფაცხოვრებო ობიექტების ლოკაციები და მითითებული იქნება თითოეულ ლოკაციამდე მანძილი, ათვლილი საპროექტო ტერიტორიის არსებული/საპროექტო გამოსასვლელიდან	საუბნო ფუნქციების ჩამონათვალი: 1.საგანმანათლებლო დაწესებულება (სკოლა, ბაღი...) 2.სარეკრეაციო ობიექტი (სკვერი, პარკი) 3.სპორტულ-გამაჯანსაღებელი ობიექტი (სპორტული მოედანი, სატრენაჟორო დარბაზი, აუზი) 4.სავაჭრო ობიექტი (სასურსათო მაღაზია, სავაჭრო ცენტრი) 5.სამედიცინო დანიშნულების ობიექტი (აფთიაქი, საავადმყოფო...) და სხვა საყოფაცხოვრებო ობიექტები
1.5	**საკვლევი ქუჩ(ებ)ის, გზის მონაკვეთების მონაცემები**	წარმოდგენილი უნდა იყოს ცხრილის სახით მონაცემების ჩამონათვალი: 1.ქუჩის სრული სიგრძე 2.ქუჩის საშუალო სიგანე (მინ.-მაქს. სიგანე) 3.სამანქანო მოძრაობის მიმართულება 4.ზოლების რაოდენობა 5.რეგულირებადი სიჩქარე 6.ტროტუარის არსებობა 7. ტროტუარის საშუალო სიგანე ... და სხვა	იხილეთ მაგალითი შემდეგ ბმულზე: https://cloud.tbilisi.gov.ge/index.php/s/ixVVWpV9lXmFJb8
1.6	**საკვლევი ქუჩ(ებ)ის, გზის მონაკვეთების ჭრილი**	წარმოდგენილი უნდა იყოს ესკიზის სახით ზომებისა და ნიშნულების მითითებით ასევე, ჭრილის ხაზ(ებ)ი (კვეთის ლოკაცია(ები)) დატანილ იქნას რუკაზე (ორთოფოტო ან ინვენტარიზაციის რუკა), რათა ნათლად იყოს აღსაქმელი მომზადებული ჭრილის მდებარეობა. ერთზე მეტი ჭრილის ესკიზის მომზადების შემთხვევაში, რუკაზე ჭრილის ხაზები შესაბამისად დაინომროს. რაოდენობა დამოკიდებულია საკვლევი ქუჩების რაოდენობასა და ქუჩის დამახასიათებელი პარამეტრების (მახასიათებლების) ცვლილებაზე	იხილეთ მაგალითი შემდეგ ბმულზე: https://cloud.tbilisi.gov.ge/index.php/s/yXVYJfSK5zeSlpD
2	**საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესწავლა**		
2.1	**საქვეითე მისაწვდომობა საზ. ტრანსპორტის გაჩერებამდე**	წარმოდგენილი უნდა იყოს რუკის სახით, სადაც მონიშნული იქნება საპროექტო ტერიტორიიდან საფეხმავლო მისაწვდომობის ფარგლებში, საკვლევი ან/და უახლოესი საზ. ტრანსპორტის გაჩერების ლოკაციები და მიეთითოს თითოეულ ლოკაციამდე მანძილი ათვლილი საპროექტო ტერიტორიის არსებული/საპროექტო გამოსასვლელიდან, ასევე მონიშნულ იქნას საქვეითე გადაადგილების მარშრუტი საპროექტო ტერიტორიიდან საზ. ტრანსპორტის უახლოეს გაჩერებ(ებ)ამდე **(ნ. ხუდადოვის ქუჩა)** ან/და მეტროსადგურამდე საქვეითე გადასასვლელების გათვალისწინებით.	იხილეთ რუკის შაბლონი შემდეგ ბმულზე: https://cloud.tbilisi.gov.ge/index.php/s/sOd5r2haGRIKbMq საქვეითე ინფრასქტრუქტურის შესწავლისას უნდა გამოვლინდეს საკვლევი არეალის ფარგლებში საზ. ტრანსპორტის გაჩერებამდე ან/და მეტრომდე მისასვლელი მანძილი და საორიენტაციო დრო, საქვეითე გადასასვლელების გათვალისწინებით.

2.2	**საზ. ტრანსპორტის სივრცითი დაფარვა**	რუკის სახით წარმოდგენილ იქნას გამოკვლეულ გაჩერებებზე მოძრავი საზ. ტრანსპორტის სივრცითი დაფარვის რუკა ქალაქის მაშტაბით, მარშრუტის ნომრის მითითებითა და რუკაზე სამარშრუტო ხაზის დატანით	აღნიშნული მასალა უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას თუ რა სივრცის დაფარვას შეძლებს საზ. ტრანსპორტის მომხმარებელი გამოკვლეული გაჩერებიდან გადაჯდომების გარეშე
3	**ინფორმაცია პროექტზე**		
3.1	**დაგეგმილი პროექტის მოკლე აღწერა**	განმარტებითი ბარათი და საპროექტო მოცულობის ესკიზები	
3.2	**საპროექტო ტერიტორიის კ-2 კოეფიციენტის საანგარიშო ფართობი და შესაძლებლობის შემთხვევაში სუფთა ფართობი ფუნქციების მიხედვით.**	დაგეგმილი საპროექტო ობიექტ(ებ)ის მოთხოვნილი ფუნქციები: _ საცხოვრებელი (არსებობის შემთხვევაში) _ საოფისე (არსებობის შემთხვევაში) _ კომერციული _ სასტუმრო _ საავადმყოფო (არსებობის შემთხვევაში) _სკოლა (არსებობის შემთხვევაში) _ბაღი (არსებობის შემთხვევაში) _სპორტული ცენტრი (არსებობის შემთხვევაში) და სხვა	ეს მონაცემი საჭიროა საპროექტო ტერიტორიაზე მომავალი მაცხოვრებლების და ვიზიტორების დაახლოებითი რაოდენობის დასადგენად. იმ შემთხვევაში, თუ დადგენილი არ არის დაგეგმილი ფუნქციების სუფთა ფართობები, აღნიშნულის დადგენა შესაძლებელია კ2 კოეფიციენტის საანგარიშო ფართობიდან დაგეგმილი ფუნქციების პროცენტულად გადანაწილების შემდგომ სუფთა ფართობის გამოთვლის მეთოდით (დაგეგმილი ფუნქციის, კ2 კოეფიციენტის საანგარიშო ფართობის 80%). წარმოდგენილი ფუნქციების საანგარიშო ფართობების რიცხვითი მნიშვნელობები უნდა შეესაბამებოდეს დაგეგმილ პროექტს ან/და ჯდებოდეს პროექტით მოთხოვნილი ფუნქციების ფართობების პროცენტული გადანაწილების პარამეტრებში.
3.3	**საპროექტო ტერიტორიის პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა რაოდენობა**	ფუნქცია: **საცხოვრებელი**	მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლის შემთხვევაში, საორიენტაციო მაცხოვრებელთა რაოდენობა დაითვალოს სუფთა საცხოვრებელი ფართობიდან. ერთბინიანი ინდივიდუალური განაშენიანების შემთხვევაში, საორიენტაციო მაცხოვრებელთა რაოდენობა დაითვალოს საძილე ოთახების რაოდენობიდან.
3.3 1	**საპროექტო ტერიტორიის პერსპექტივაში ვიზიტორთა და თანამშრომელთა რაოდენობა**	ფუნქცია: **საოფისე**	
3.3 2	**ინფორმაცია სასტუმროს კლასისა და დატვირთულობის შესახებ. პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა რაოდენობა**	ფუნქცია: **სასტუმრო**	აღნიშნული მონაცემის დაანგარიშება შესაძლებელია Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის მიხედვით.
3.3 3	**საგანმანათლებლო ობიექტისთვის (სკოლა, საბავშვო ბაღი, უნივერსიტეტი და სხვა) 1.თანამშრომელთა და მოსწავლეთა/აღსაზრდელთა საპროგნოზო რაოდენობა 2.ინფორმაცია სწავლის განრიგისა და არსებობის შემთხვევაში ცვლების შესახებ 3.საჭიროების შემთხვევაში, დაგეგმილი კერძო ავტობუსების რაოდენობა, ტევადობა და გადაადგილების განრიგი**	ფუნქცია: **საგანმანათლებლო**	
4	**საპროექტო ტერიტორიის გენერირებული/მიზიდული (საპროგნოზო) მგზავრობები**		

4.1	**საპროექტო ტერიტორიაზე გენერირებული/მიზიდული მგზავრობების საერთო რაოდენობა**		
4.2	**მგზავრობების მოდალური განაწილება**	წარმოდგენილი უნდა იყოს ცხრილის ან/და თვალსაჩინოებისთვის დიაგრამის სახით მნიშვნელოვანია, რომ მგზავრობების მოდალური განაწილება, პირველ რიგში, დამუშავდეს დილისა (8:00 - 11:00) და საღამოს (18:00 - 19:00) პიკის საათებისთვის.	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.
4.3	**მგზავრობების სივრცითი განაწილება**	წარმოდგენილ იქნას რუკის ან ცხრილის სახით	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 ზონის მონაცემების საფუძველზე, რომელშიც მდებარეობს საპროექტო ტერიტორია. თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე: http://tbilisi.gov.ge/page/3218
8	**კვლევის შედეგები და რეკომენდაციები**		
8.1	**შედეგები და რეკომენდაციები**	ტექსტური ნაწილი: მომზადებული კვლევის ზოგადი მიმოხილვა, გამოვლენილი შეფერხებები და ნაკლოვანებები, რეკომენდაციები შესაბამის საკითხებზე მდგომარეობის გაუმჯობესების მიზნით	ზეგავლენის შეფასების საფუძველზე, განისაზღვრება ის ღონისძიებები, რაც საჭიროა დაგეგმილი განაშენიანების მომავალი მაცხოვრებლების და ვიზიტორების საზ. ტრანსპორტით უზურუნველყოფისა და მოდალურ განაწილებაში ინდივიდუალური ტრანსპორტის მოხმარების წილის შესამცირებლად.
9	**გამოყენებული ლიტერატურა და სტანდარტები**		
9.1	**გამოყენებული ლიტერატურა და სტანდარტები**	ტექსტური ნაწილი	კვლევის ტექსტურ ნაწილში მითითებული უნდა იყოს კვლევისა და ანალიზისას გამოყენებული სტანდარტები და მეთოდოლოგია და შესაბამისი ლიტერატურა.
10	ზოგადი მითითებები		
10.1	შესრულებული სატრანსპორტო კვლევის მასალა წარმოდგენილი უნდა იყოს 2(ორი) ძირითადი ფაილის სახით: სატრანსპორტო კვლევა აკინძული ".pdf" ფაილის სახით და ზემოთ მოთხოვნილი სამუშაო მასალა ".zip" ან ".rar" არქივის სახით		
10.2	სატრანსპორტო კვლევის თავფურცელზე მითითებულ იქნას კვლევის შესრულების თარიღი		
10.3	სატრანსპორტო კვლევა წარმოდგენილ იქნას სარჩევთან ერთად ზემოთ ჩამოთვლილი კომპონენტების გათვალისწინებით და დაინომროს გვერდები		
10.4	შემოთავაზებული მაგალითები, რომელთა ნახვა ბმულის საშუალებით არის შესაძლებელი და განთავსებულია "განმარტება/ რეკომენდაცია" სვეტში, სანიმუშო ხასიათისაა და შესაძლოა არ ასახავდეს ზუსტ რეალობას		

საპროექტო ტერიტორიის ლოკაცია და საკვლევი არეალი

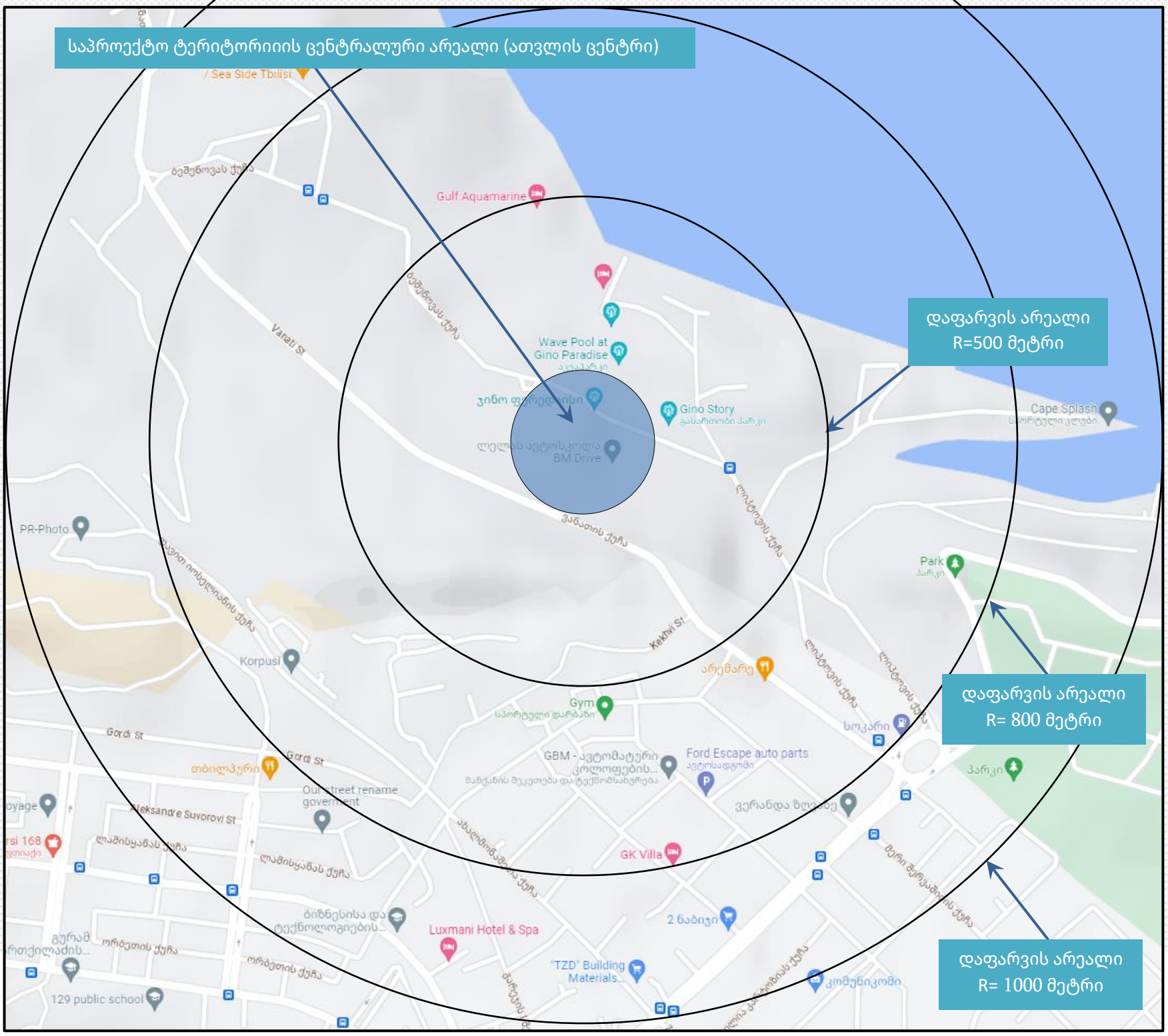


ძირითადი მიზნები და ამოცანები

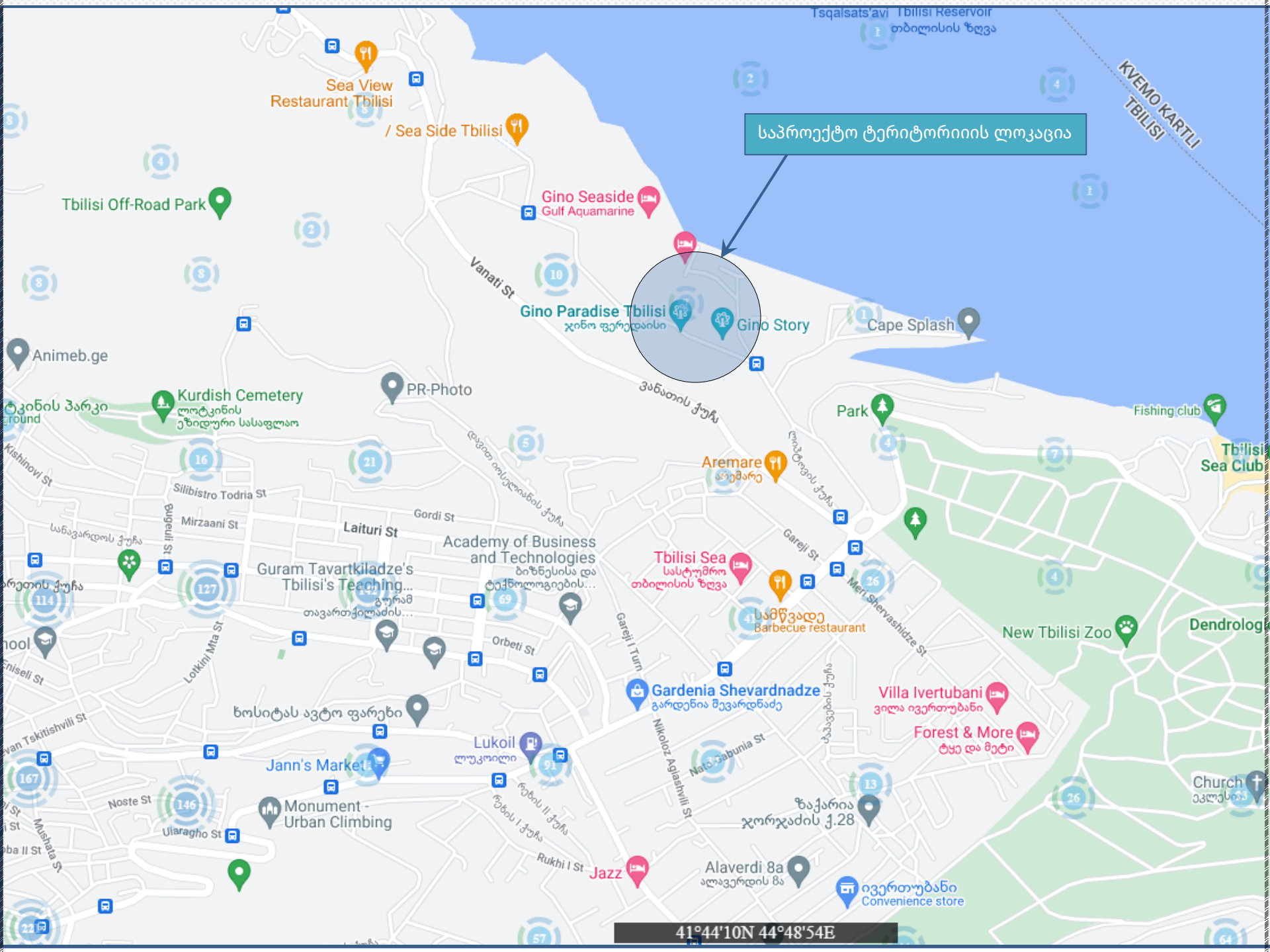
ჩვენ მიერ შესრულებული სატრანსპორტო კვლევის მიზანია დადგინდეს ქ. თბილისში, ბეშენოვასა და ლიპტოვის ქუჩებზე არსებულ მიწის ნაკვეთებზე (ს/კ: 01.12.21.001.217; 01.12.21.001.273; 01.12.21.001.211; 01.12.21.001.047; 01.12.21.001.179; 01.12.21.001.534; 01.12.21.001.522; 01.12.21.001.210; 01.12.21.001.523; 01.12.21.001.212; 01.12.21.001.525; 01.12.21.001.538; 01.12.21.001.209; 01.12.21.001.524) სასტუმრო/დასასვენებელი კომპლექსის 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 საჭირო საქალაქო-საყოფაცხოვრებო მომსახურებისა და ფუნქციის ობიექტები. რაც მთავარია ობიექტს/ებს თავად საპროექტო არეალში ექნება ყველა საჭირო ფუნქციური ობიექტი

საპროექტო ტერიტორიიდან სივრცითი დაფარვის რადიალური 500-800-1000 მეტრიანი ბუფერი (საორიენტაციოდ)

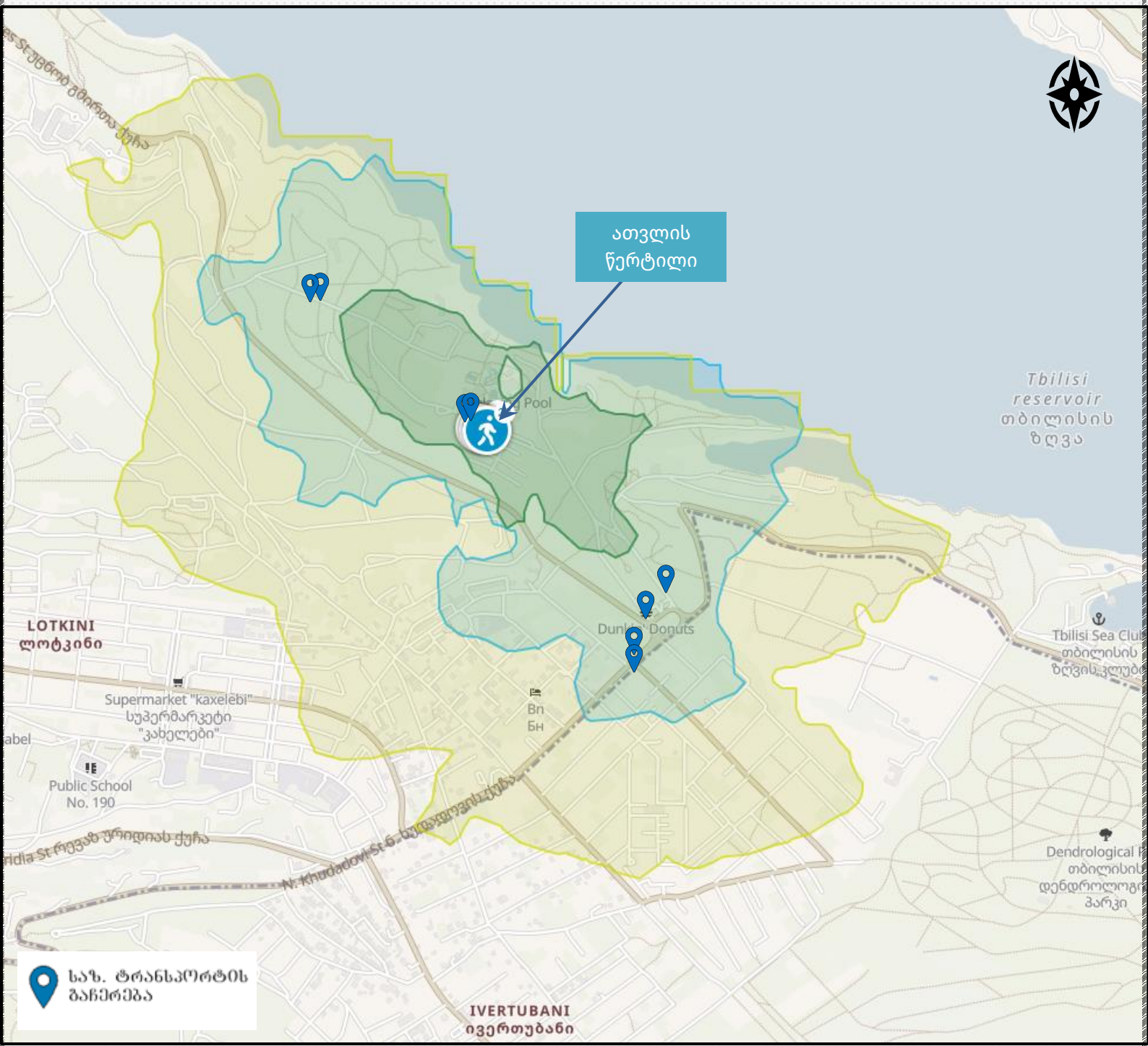


მიმდებარედ არსებული ბიზნეს და საქმიანი ობიექტების მიახლოებითი რაოდენობა დათვლილი ქუჩის მონაკვეთებისა და მიკრო უბნების მიხედვით // მიმდებარედ არსებული აქტიური ფუნქციური ობიექტები



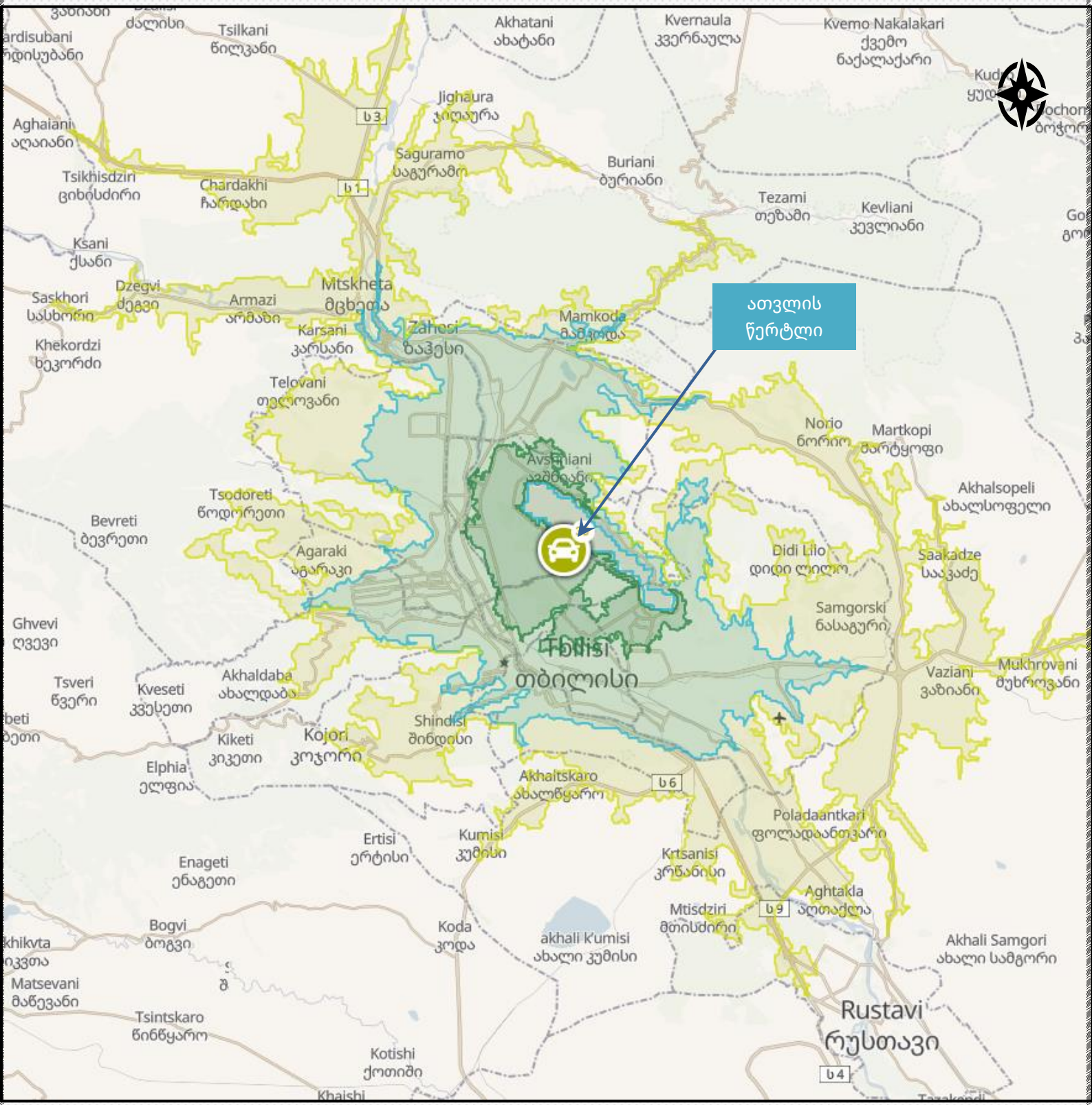
საპროექტო ტერიტორიიდან სივრცითი დაფარვის იზოქრონული რუკები საქვეითე და საავტომობილო გადაადგილებებისთვის დაფარვის დროების მიხედვით

საქვეითე გადაადგილება - დაფარვის დრო **5-10 >> 20 >> 30** წთ

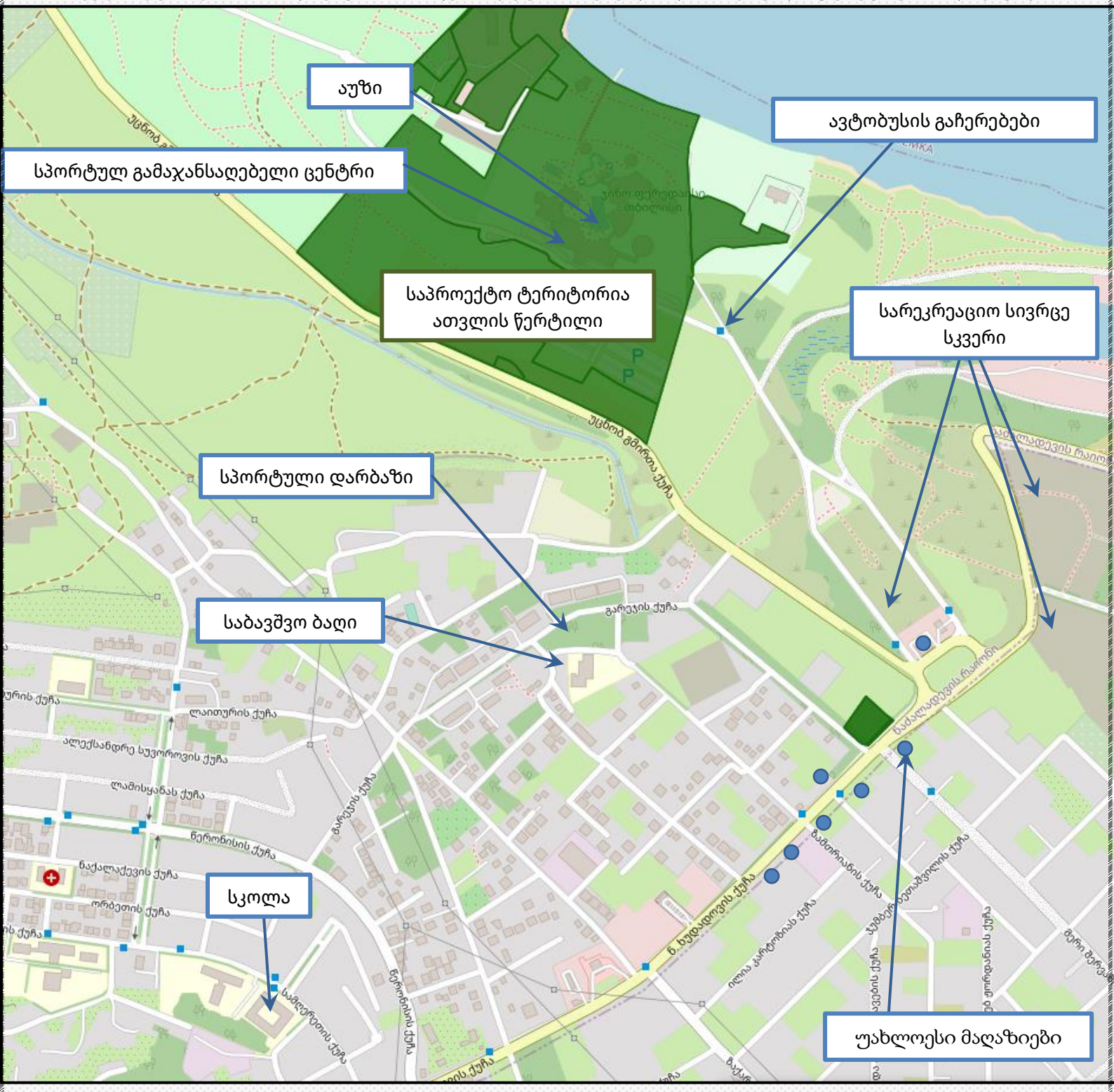


საპროექტო ტერიტორიიდან საავტომობილო გადაადგილება -

დაფარვის დრო **5-10 >> 10-20 >>20- 30** წთ

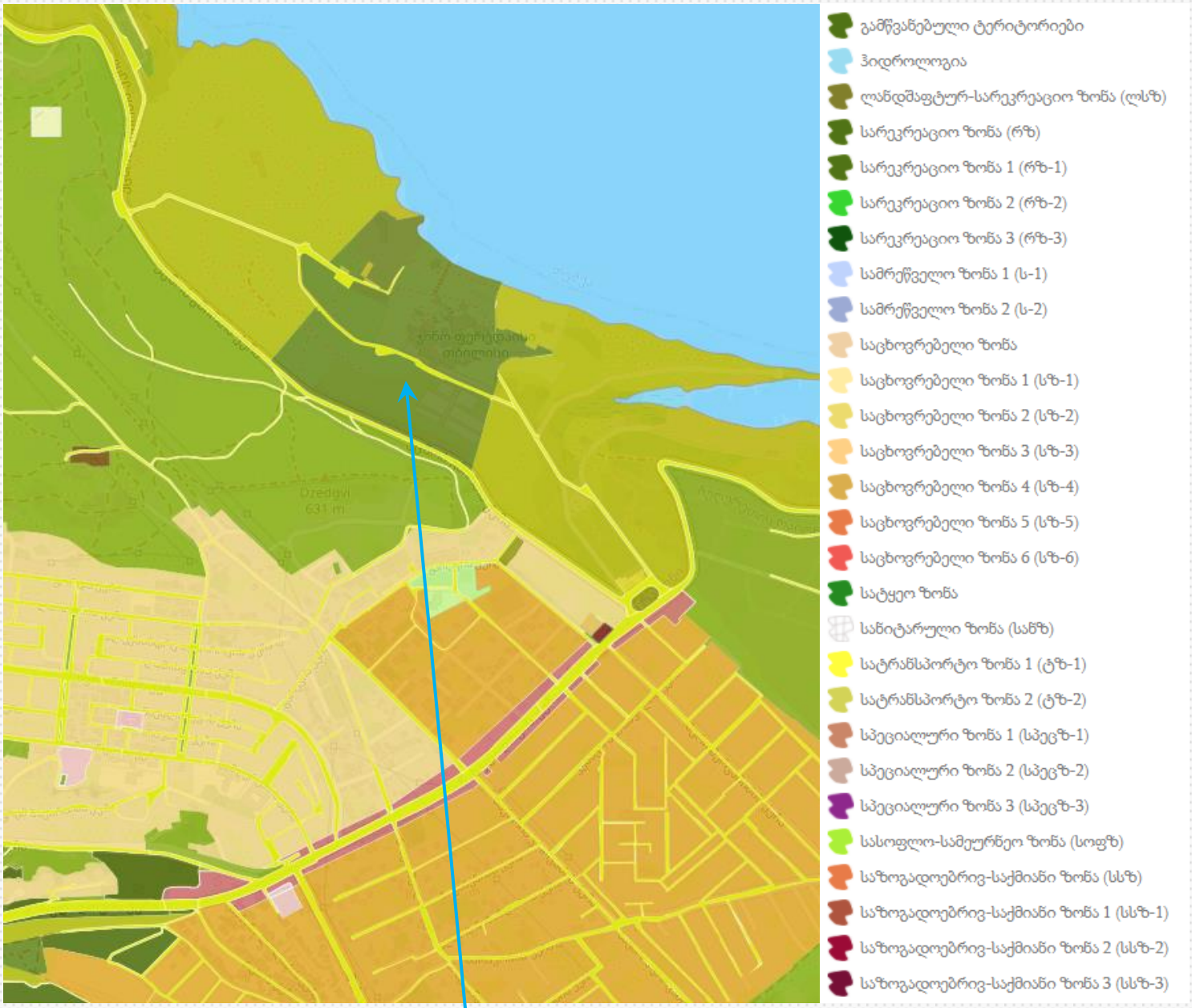


საპროექტო ტერიტორიის ლოკაცია , მიმდებარე ქუჩათა ქსელი და არსებული ფუნქციური ლოკაციები



- 15 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს საბავშო ბაღი
- 30 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს სკოლა
- 2-10 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს დასასვენებელი სკვერი/პარკი
- 5-10 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს მაღაზია (ები)
- 2-15 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს ავტობუსის გაჩერება(ები)

არსებული ფუნქციური ზონირება



საპროექტო ტერიტორია

სარეკრეაციო ზონა 3 (რზ-3)	
ზონა	რეკრეაციული ზონა
ქვე-ზონა	რეკრეაციული ზონა-3
კ-1	0.3
კ-2	1
კ-3	0.6

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.

ზემოაღნიშულიდან 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 ტერიტორიაზე და მოსაზღვრე გზის ნაწილის მოწყობა/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.
- ტერიტორიაზე დაგეგმილია ორმხრივი გამტარი გზების მოწყობა.
- აღსანიშნავია, რომ საპროექტო არეალზე იგეგმება და ტერიტორიას მისაწვდომობის ფარგლებში გააჩნია ყველა საჭირო ფუნქციური ობიექტი

არსებული საგზაო ინფრასტრუქტურის შესწავლა

ხუდადოვის ქუჩა			
N	**მითითება**	**მახასიათებლები**	**კომენტარი**
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი	
2	ზოლების რაოდენობა	2-2	
3	ქუჩის სიგრძე	4700 მეტრი	
4	სავალი ნაწილის სიგანე	16 მეტრი	
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	60	არარეგულირებული
6	გზის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	ასფალტის ზედაპირი
7	ტროტუარი	კი	
8	ტრტუარის სიგანე	1,5-5 მ	
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	შეიცავს სარეაბილიტაციო მონაკვეთებს
10	პარკირება	არა	+ არარეგულირებული პარკირება
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	კი	
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	კი	
13	საგზაო ნიშნები	კი	
14	შუქნიშნის ობიექტი	კი	
15	ავტობუსის ზოლი	არა	
16	ქვეითთა კონსტრუქციული გადასასვლელი (ხიდი)	არა	
17	ველო ბილიკი	არა	






TBILISI SEA DRIVE

უცნობ გმირთა ქუჩა			
N	მითითება	მახასიათებლები	კომენტარი
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი	
2	ზოლების რაოდენობა	1-1	
3	ქუჩის სიგრძე	5850 მეტრი	
4	სავალი ნაწილის სიგანე	6-10 მეტრი	
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	60	არარეგულირებული
6	გზის საფარის მდგომარეობა	ასფალტის ზედაპირი	
7	ტროტუარი	არა	მცირე ნაწილზე საკვლევი არეალის მიღმა
8	ტრტუარის სიგანე		
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა		
10	პარკირება	არა	არარეგულირებული პარკირება
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	კი	
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	კი	
13	საგზაო ნიშნები	კი	არასრულად
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა	
15	ავტობუსის ზოლი	არა	
16	ქვეითთა კონსტრუქციული გადასასვლელი (ხიდი)	არა	
17	ველო ბილიკი	არა	







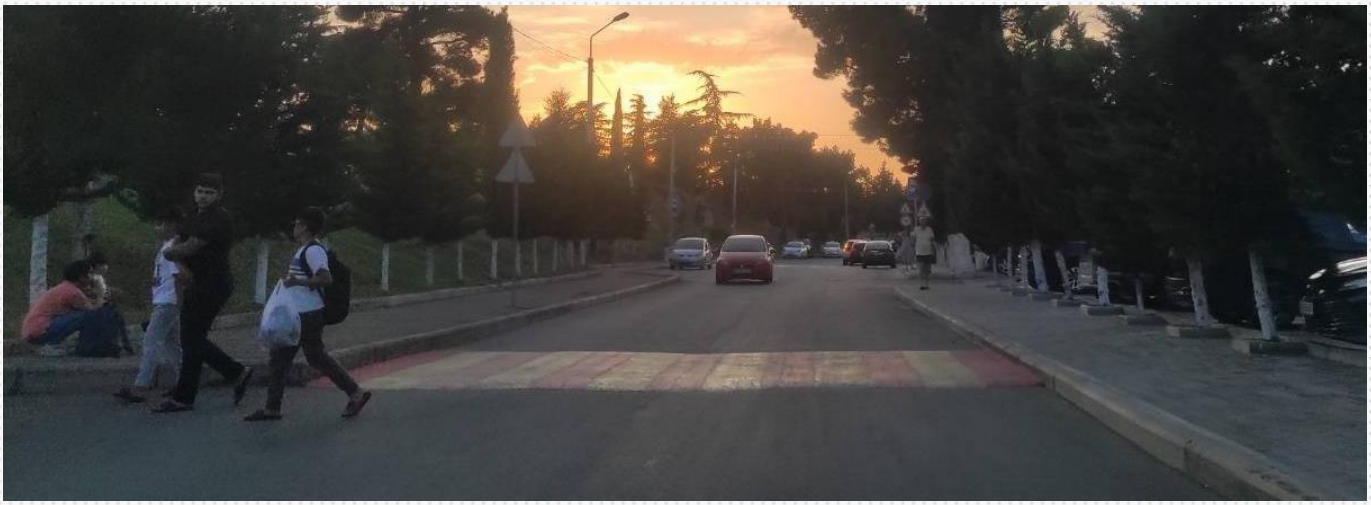
ლიპტოვის ქუჩა			
N	**მითითება**	**მახასიათებლები**	**კომენტარი**
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი	
2	ზოლების რაოდენობა	1-1	
3	ქუჩის სიგრძე	1040 მეტრი	
4	სავალი ნაწილის სიგანე	6-8 მეტრი	
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	60	არარეგულირებული
6	გზის საფარის მდგომარეობა	ასფალტის ზედაპირი	
7	ტროტუარი	კი	გზის ცალ მხარეს
8	ტრტუარის სიგანე	1,5-2,5 მ	
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	ასფალტი
10	პარკირება	არა	არარეგულირებული პარკირება
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	კი	
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	არა	
13	საგზაო ნიშნები	კი	არასრულად
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა	
15	ავტობუსის ზოლი	არა	
16	ქვეითთა კონსტრუქციული გადასასვლელი (ხიდი)	არა	
17	ველო ბილიკი	არა	





ბეშენოვას ქუჩა			
N	**მითითება**	**მახასიათებლები**	**კომენტარი**
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი	
2	ზოლების რაოდენობა	1-1	
3	ქუჩის სიგრძე	1245 მეტრი	
4	სავალი ნაწილის სიგანე	7-8 მეტრი	
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	60	არარეგულირებული
6	გზის საფარის მდგომარეობა	ასფალტის ზედაპირი	
7	ტროტუარი	კი	გზის უმეტეს ნაწილზე
8	ტრტუარის სიგანე	1,5-2,5 მ	
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	ასფალტი
10	პარკირება	არა	არარეგულირებული პარკირება
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	კი	
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	არა	
13	საგზაო ნიშნები	კი	არასრულად
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა	
15	ავტობუსის ზოლი	არა	
16	ქვეითთა კონსტრუქციული გადასასვლელი (ხიდი)	კი	
17	ველო ბილიკი	არა	



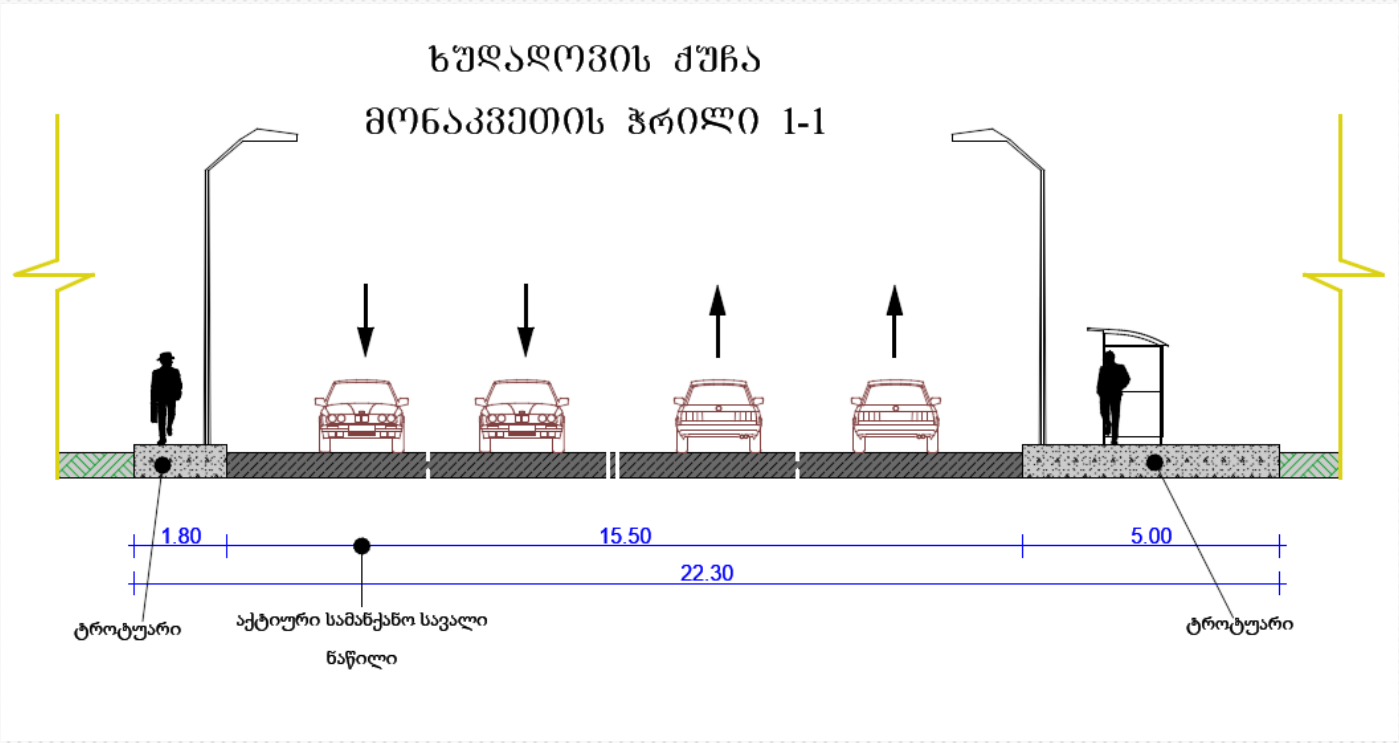


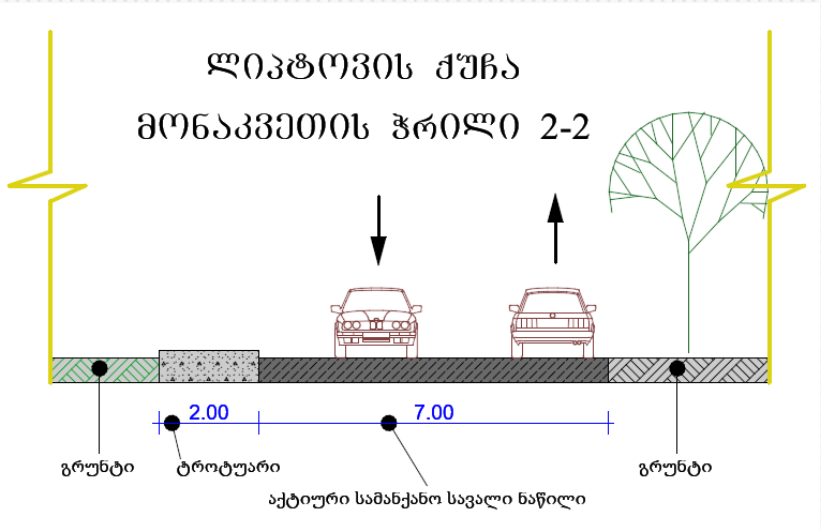


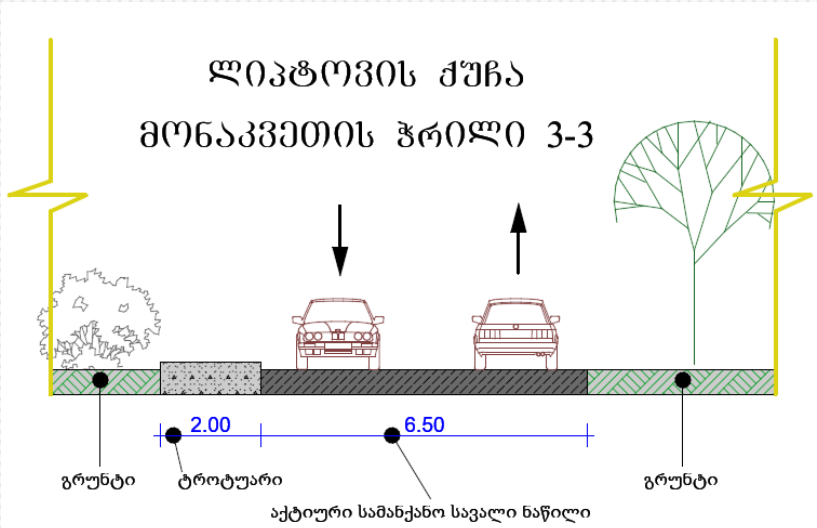
მიმდებარე ქუჩებისა და გზების ჭრილები

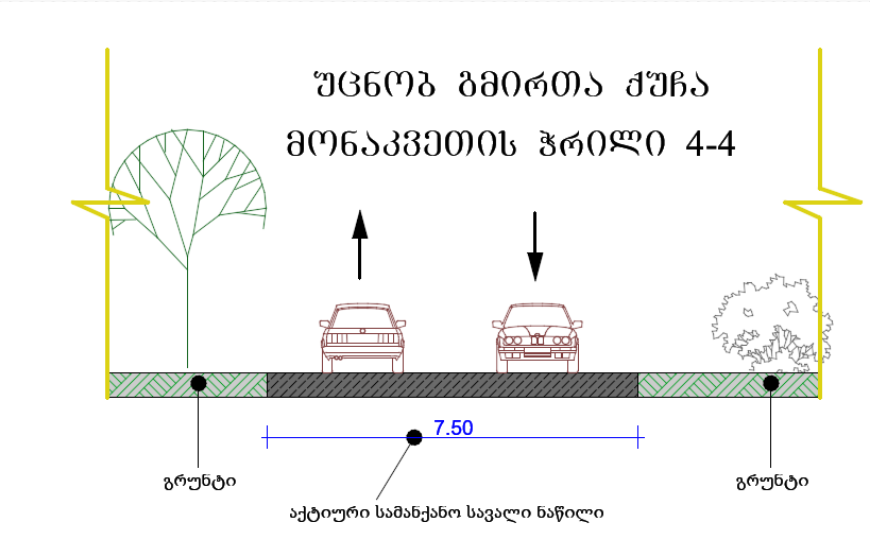


ჭრილის ხაზები ილუსტრაცია N1


ხუდადოვის ქუჩა
მონაკვეთის ჭრილი 1-1
1.80
15.50
5.00
22.30
ტროტუარი
აქტიური სამანქანო სავალი
ნაწილი
ტროტუარი

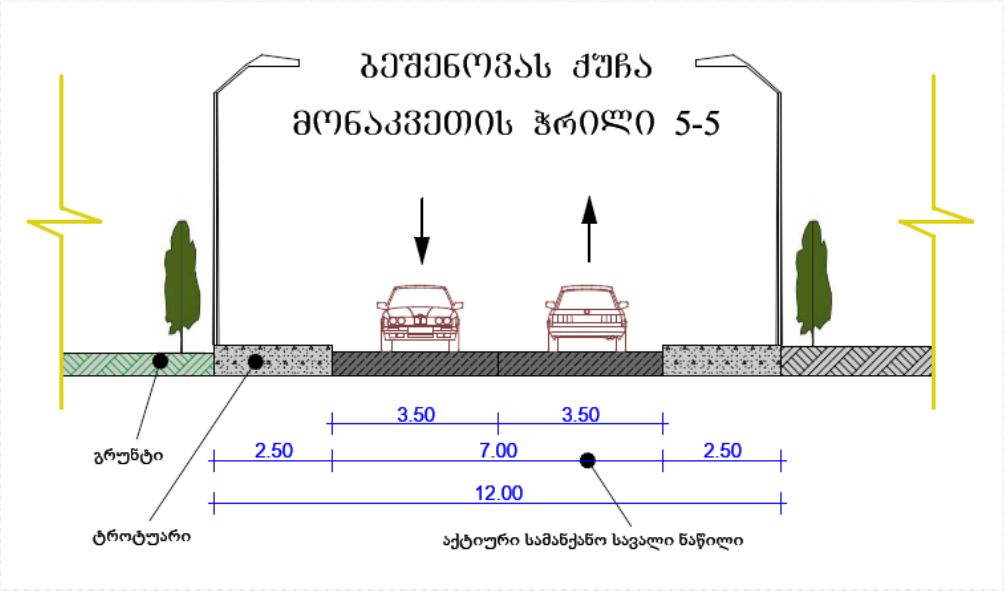

ლიპტოვის ქუჩა
მონაკვეთის ჭრილი 2-2
2.00
7.00
გრუნტი
ტროტუარი
აქტიური სამანქანო სავალი ნაწილი
გრუნტი

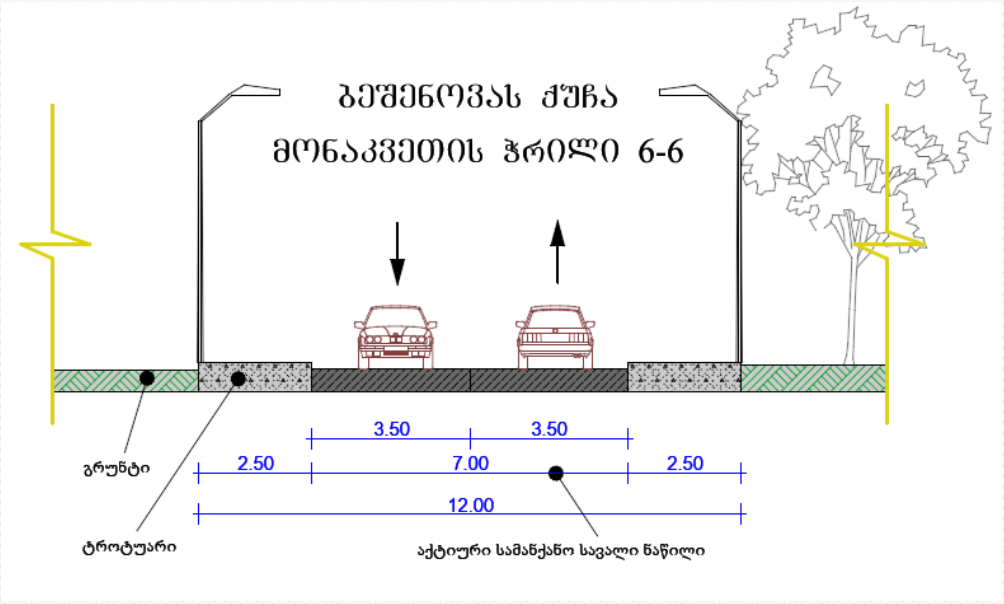

ლიპტოვის ქუჩა
მონაკვეთის ჭრილი 3-3
2.00
6.50
გრუნტი
ტროტუარი
აქტიური სამანქანო სავალი ნაწილი
გრუნტი

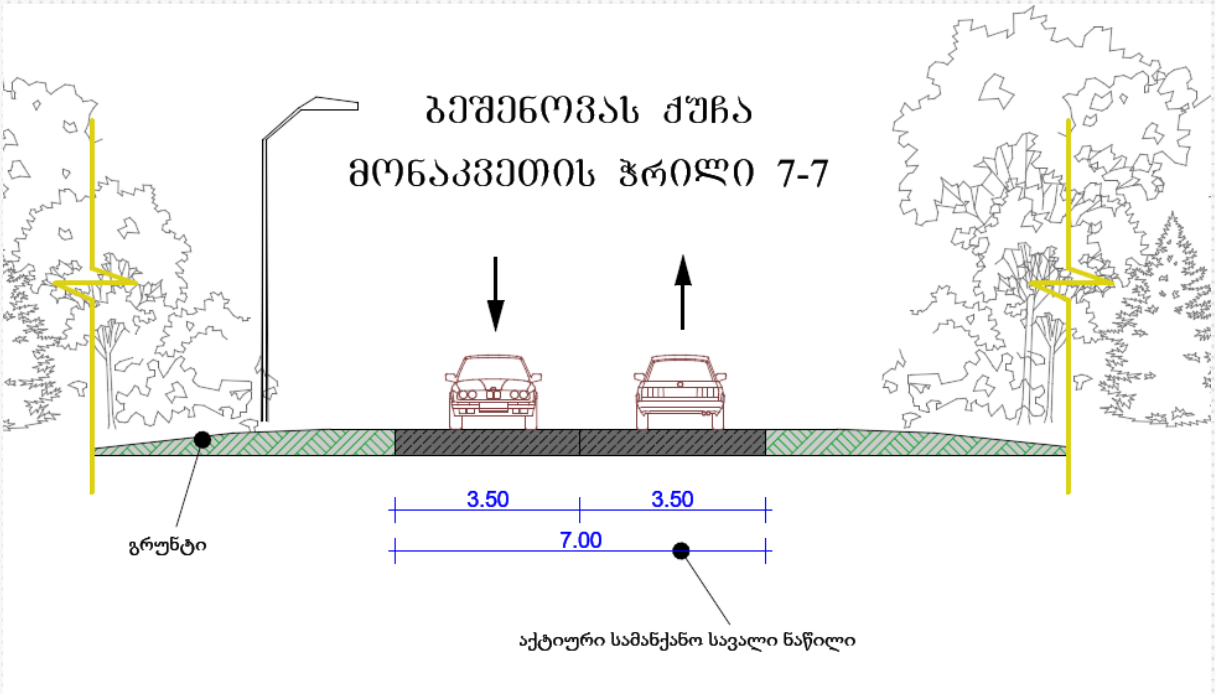


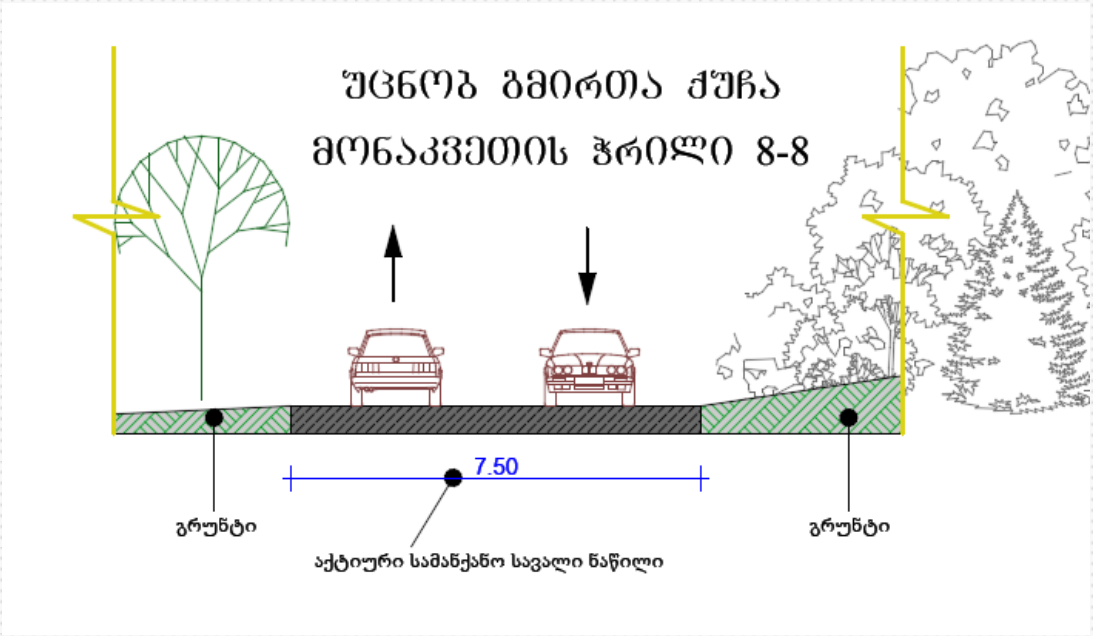


ჭრილის ხაზები ილუსტრაცია N2

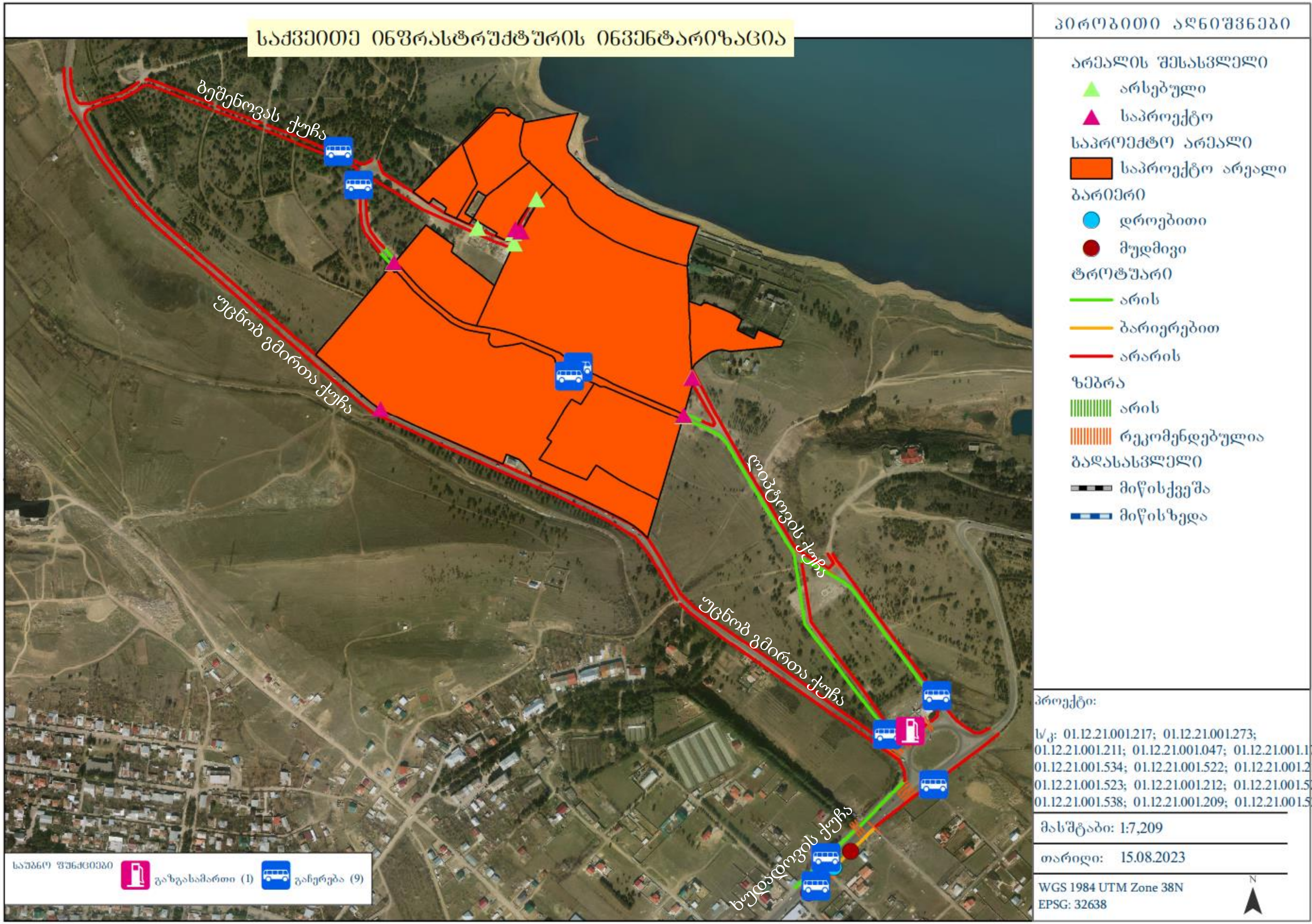

ბეშენოვას ქუჩა
მონაკვეთის ჭრილი 5-5
3.50
3.50
2.50
7.00
2.50
12.00
გრუნტი
ტროტუარი
აქტიური სამანქანო სავალი ნაწილი


ბეშენოვას ქუჩა
მონაკვეთის ჭრილი 6-6
3.50
3.50
2.50
7.00
2.50
12.00
გრუნტი
ტროტუარი
აქტიური სამანქანო სავალი ნაწილი


ბეშენოვას ქუჩა
მონაკვეთის ჭრილი 7-7
3.50
3.50
7.00
გრუნტი
აქტიური სამანქანო სავალი ნაწილი


უცნობ გმირთა ძეგლა
მონაკვეთის ჭრილი 8-8
7.50
გრუნტი
აქტიური სამანქანო სავალი ნაწილი
გრუნტი

.


საქვეითო ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია
პირობითი აღნიშვნები
არეალის შესასვლელი
არსებული
საპროექტო
საპროექტო არეალი
საპროექტო არეალი
ბარიერი
დროებითი
მუდმივი
ტროტუარი
არის
ბარიერებით
არარის
ზებრა
არის
რეკომენდებულია
გადასასვლელი
მიწისქვეშა
მიწისზედა
პროექტი:
ს/კ: 01.12.21.001.217; 01.12.21.001.273; 01.12.21.001.211; 01.12.21.001.047; 01.12.21.001.179; 01.12.21.001.534; 01.12.21.001.522; 01.12.21.001.210; 01.12.21.001.523; 01.12.21.001.212; 01.12.21.001.525; 01.12.21.001.538; 01.12.21.001.209; 01.12.21.001.524
მასშტაბი: 1:7,209
თარიღი: 15.08.2023
WGS 1984 UTM Zone 38N
EPSG: 32638
N
ბეშენოვას ქუჩა
უცნობ გმირთა ქუჩა
უცნობ გმირთა ქუჩა
ხუდადოვის ქუჩა
საუბნო ფუნქციები
გაზგასამართი (1)
გაჩერება (9)


საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია
უცნობ გმირთა ქუჩა
ხუდადოვის ქუჩა
პირობითი აღნიშვნები
არეალის შესასვლელი
არსებული
საპროექტო
საპროექტო არეალი
საპროექტო არეალი
ბარიერი
დროებითი
მუდმივი
ტროტუარი
არის
ბარიერებით
არარის
ზებრა
არის
რეკომენდებულია
გადასასვლელი
მიწისქვეშა
მიწისზედა
საუბნო ფუნქციები
გაზგასამართი (1)
გაჩერება (5)
პროექტი:
ს/კ: 01.12.21.001.217; 01.12.21.001.273; 01.12.21.001.211; 01.12.21.001.047; 01.12.21.001.179; 01.12.21.001.534; 01.12.21.001.522; 01.12.21.001.210; 01.12.21.001.523; 01.12.21.001.212; 01.12.21.001.525; 01.12.21.001.538; 01.12.21.001.209; 01.12.21.001.524
მასშტაბი: 1:3,047
თარიღი: 15.08.2023
WGS 1984 UTM Zone 38N
EPSG: 32638
N

საგზაო ინფრასტრუქტურის კვლევა

განისაზღვრა საპროექტო არეალიდან გამომსვლელი და შემსვლელი ქვეითთა სავარაუდო გადაადგილდების სქემა.

განხილული, მისასვლელი/ მიმდებარე გზების ნაწილზე მოწყობილია ტროტუარები, ხოლო დარჩენილ ნაწილზე რეაბილიტაციის პროცესშია ან შესაძლებელია სრულყოფილი საქვეითე ინფრასტრუქტურის მოწყობა.

მიმდებარე ქუჩების სამანქანო სავალი ნაწილი მოასფალტებულია და მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია. ქუჩების ნაწილზე გვხვდება დამაკმაყოფილებელი მდგომარეობისა და პარამეტრების მქონე ტროტუარი. გვხვდება ბარიერები და სარეაბილიტაციო მონაკვეთები, თუმცა, შესაძლებელია სამომავლოდ სრულყოფილი პარამეტრების მქონე ტროტუარების მოწყობა.

ხუდადოვის ქუჩის უმეტეს ნაწილზე გზის ორივე მხარეს მოწყობილია ტროტუარები და საგზაო ნიშნები, ასევე სამანქანო ნაწილის მდგომარეობაც დამაკმაყოფილებელია.

რეკომენდირებულია ტროტუარების მოწყობა/რეაბილიტაცია მიმდებარე გზების უმეტეს ნაწილზე. საკვლევ ქუჩებზე ხშირად გვხვდება სამანქანო შეჭრები საქვეითე ნაწილის გავლით ასევე არარეგულირებული პარკირებები, ეს შემაფერხებელ გარემოებას ქმნის და ზიანდება არსებული საქვეითე ნაწილი. გასაუმჯობესებელია საქვეითე ნაწილის მდგომარეობა, რაც მთავარია მიმდებარე ქუჩებს გააჩნია რესურსი სრულყოფილი სამანქანო და საქვეითე ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად.

მიმდებარე ქუჩებზე ძირითადად მოწყობილია საგზაო ნიშნები. დასარეგულირებელია გარე პარკირებები შესაბამისი საგზაო ნიშნებით. შესაბამის მონაკვეთებზე მოსანიშნია ქვეითთა გადასასვლელი („ზებრა“). ასევე რეკომენდირებულია სამანქანე სავალ ნაწილზე სხვა ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნების მონიშვნა/განახლება. ასევე ტროტუარები სრულად უნდა ადაპტირდეს შშმ პირთათვის.

ბარიერების აღწერა:

ძირითადი ყურადღება მისაქცევი ბარიერები გვხვდება ხუდადოვის ქუჩის საკვლევ ნაწილზე. გამოვყავით რამოდენიმე ძირითადი ბარიერი, რაც მოგვარებადია:

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

ხუდადოვის ქუჩის გამოკვლეული ნაწილი / ბარიერები

მოსანიშნია ზებრა გადასასვლელები სტანდარტების დაცვით





არარეგულირებული პარკირება



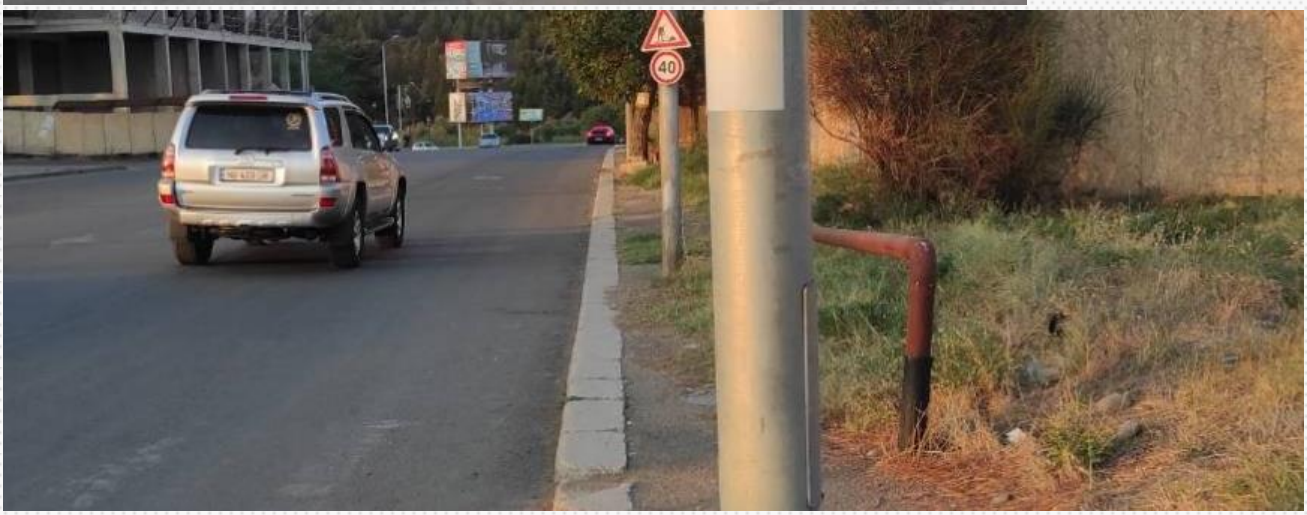




მოსაწყობი/სარეაბილიტაციო ტროტუარი



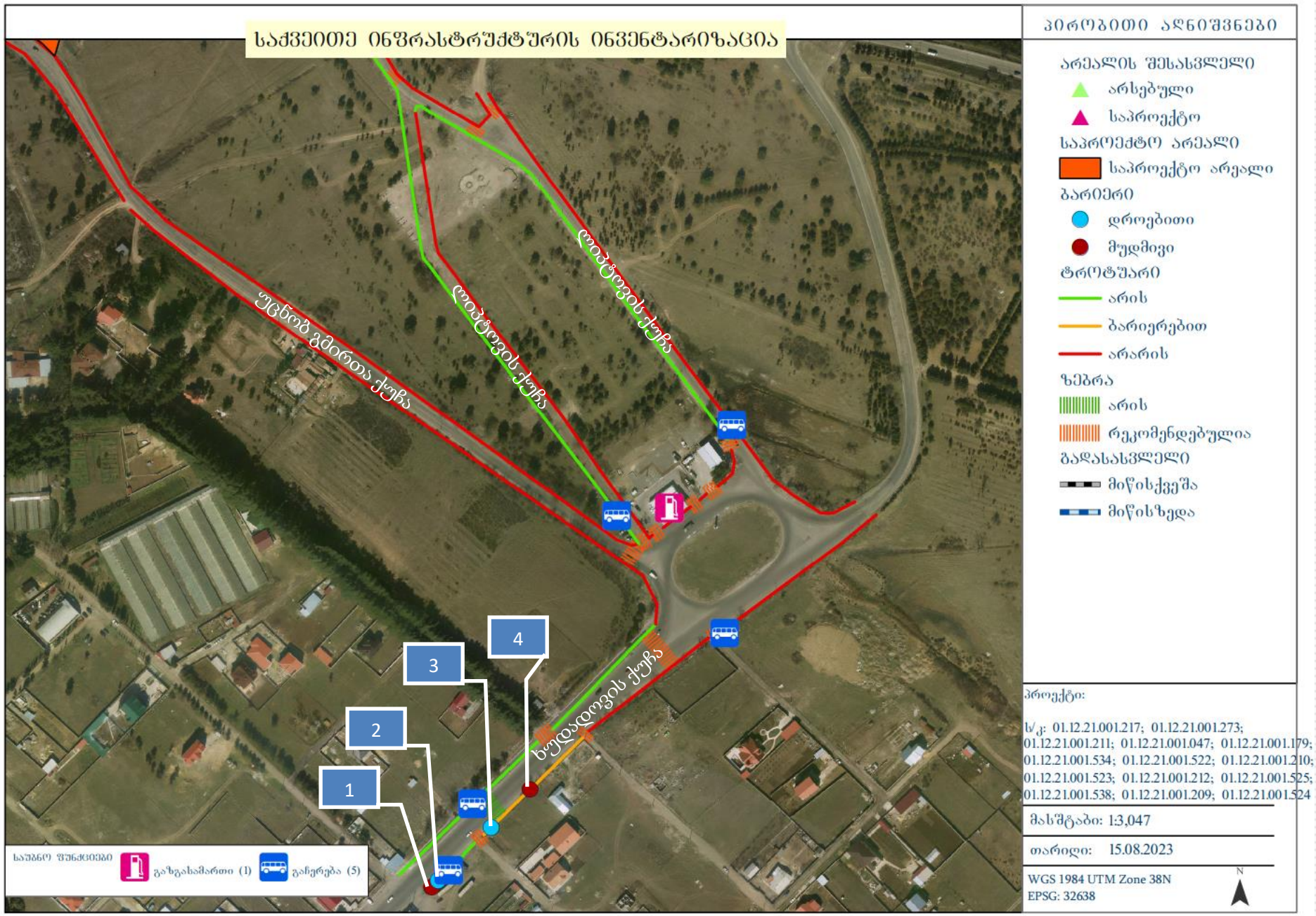



40





ბარიერები საკვლევ ნაწილში, კონკრეტული და ყურადღება მისაქცევი



1) სარეაბილიტაციო საქვეითე ნაწილი



2) არარეგულირებული პარკირება

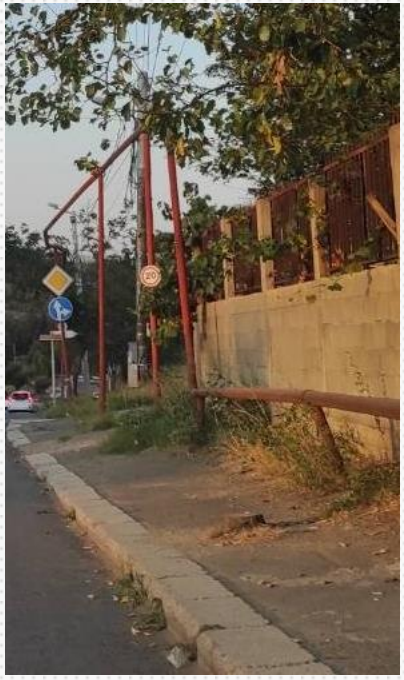




3) სანაგვე ურნა

4) ტროტუარის აღნიშნული ნაწილი სრულად სარეაბილიტაციოა/გასასახლებელია







საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებამდე მისაწვდომობა და საზ ტრანსპორტის შესწავლა



440 მ
410 მ
1220 მ
1160 მ
880 მ
860 მ

საქვეითე მისაწვდომობის ანალიზი სამიზნე აღმოსავლეთ ნაწილში ავტობუსის გაჩერებებამდე
საქვეითე გადასასვლელების გათვალისწინებით (არსებული და რეკომენდირებული)



1220 მ
1160 მ
880 მ
860 მ
არსებული ზებრა
გასანახლებელი/რეკომენდირებული ზებრა
საზ. ტრანსპორტის გაჩერება

ქვეითთა მოძრაობა

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

ზემოთ აღწერილი გაჩერებები საფეხმავლო მისაწვდომ მანძილზეა. მანძილის დასაფარად ქვეითს სჭირდება **2-15 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 M2 და M3 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 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

უახლოესი ავტობუსის გაჩერებები საპროექტო არეალზე არსებული ორივე მიმართულებისთვის



გაჩერებები ბეშენოვას ქუჩაზე ორივე მიმართულებისთვის





გაჩერებები ლიპტოვის ქუჩაზე ორივე მიმართულებისთვის



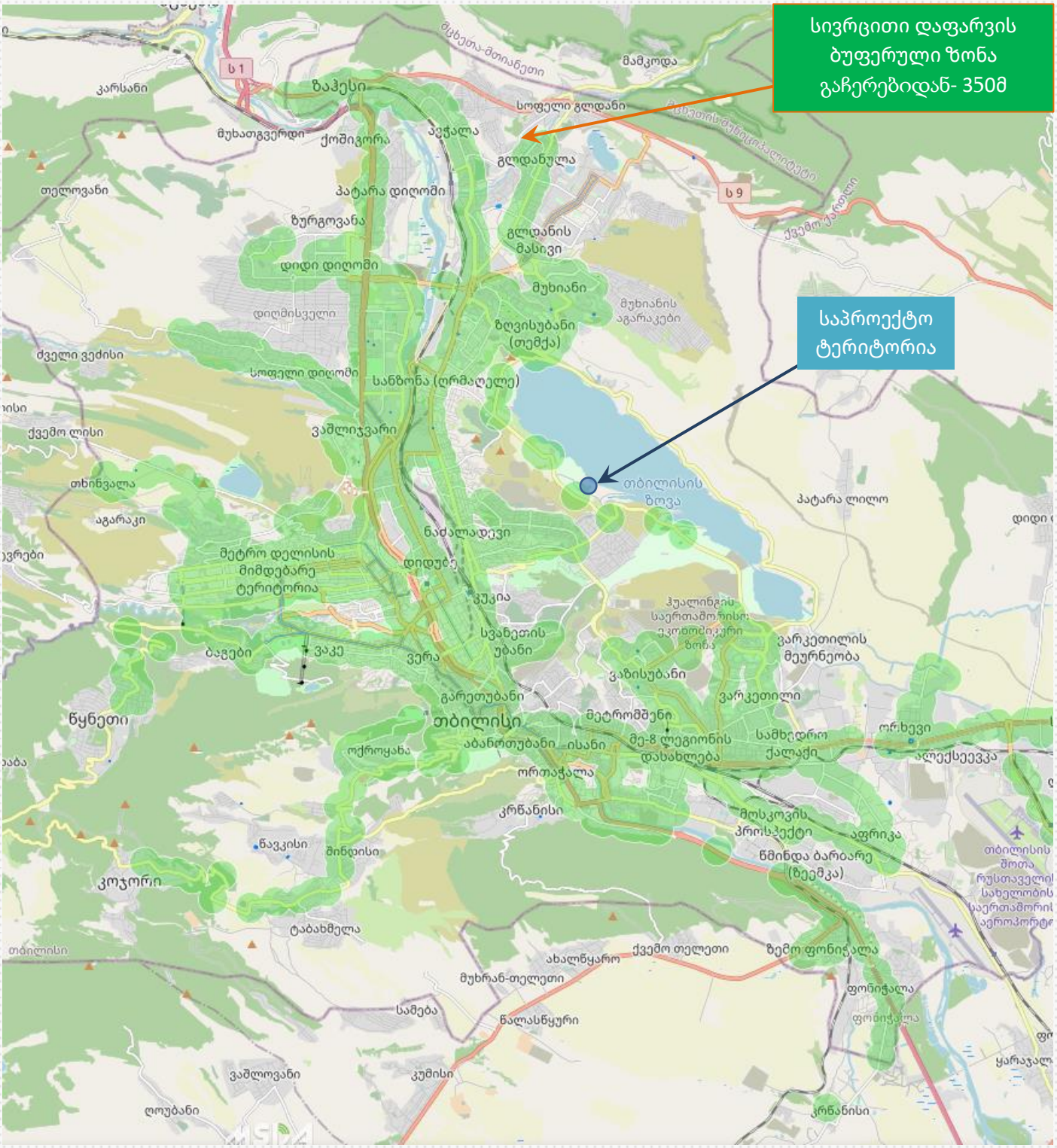


ავტობუსის გაჩერებები ხუდადოვის ქუჩაზე ორივე მიმართულებისთვის (საკვლევი არეალით განსაზღვრული)



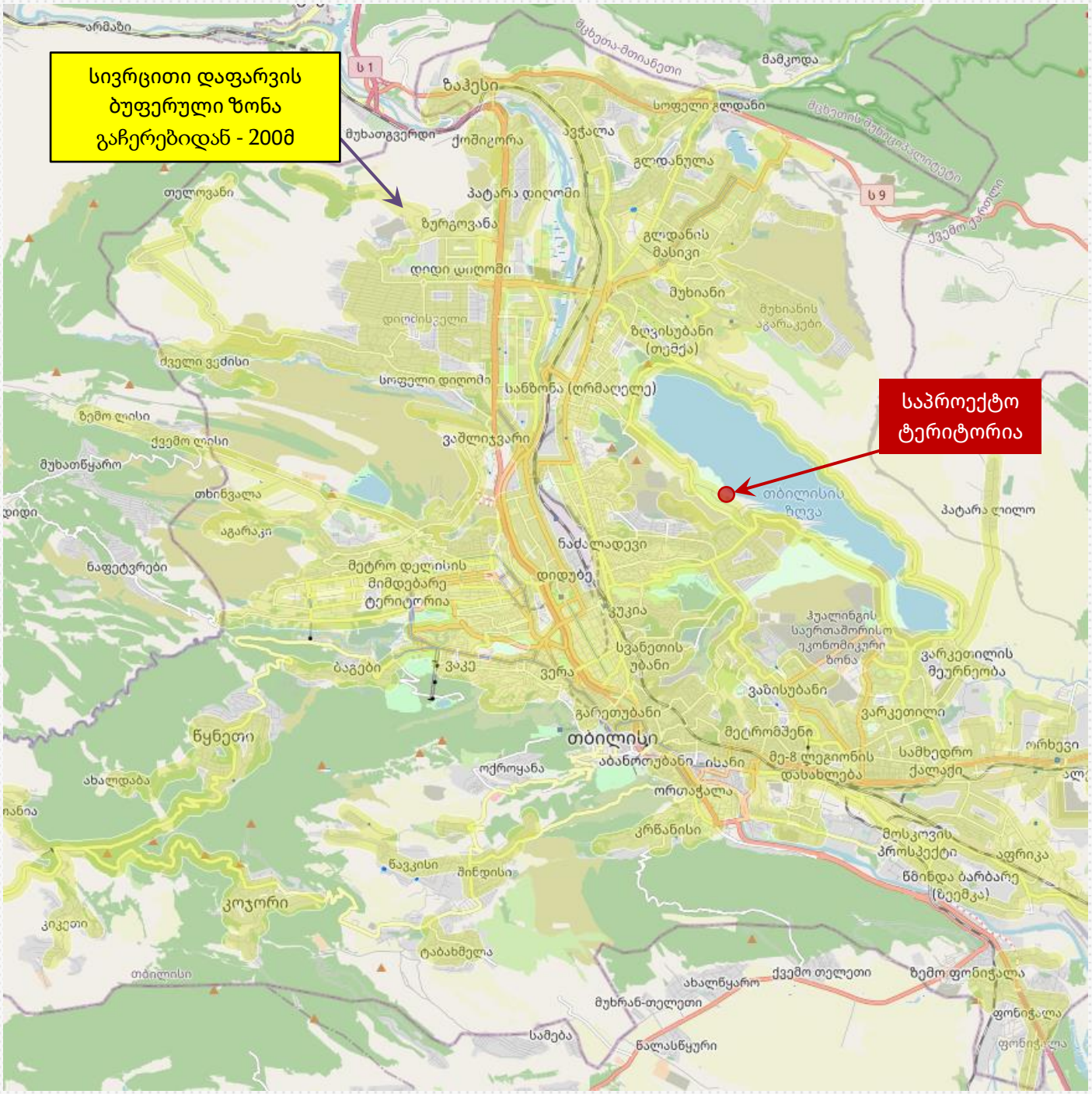


M3 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსების სივრცითი დაფარვის რუკა



საპროექტო ტერიტორია არ არის მომსახურებული M3 კატეგორიის საზ. ტრანსპორტით. M3 კატეგორიის ავტობუსების გაჩერებამდე მისასვლელად ქვეითს დასჭირდება საშუალოდ 2-15 წუთი

M2 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსების სივრცითი დაფარვის რუკა



საპროექტო ტერიტორია მომსახურებულია M2 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსებით (გაჩერებამდე 2-15 საფეხმავლო წუთი)

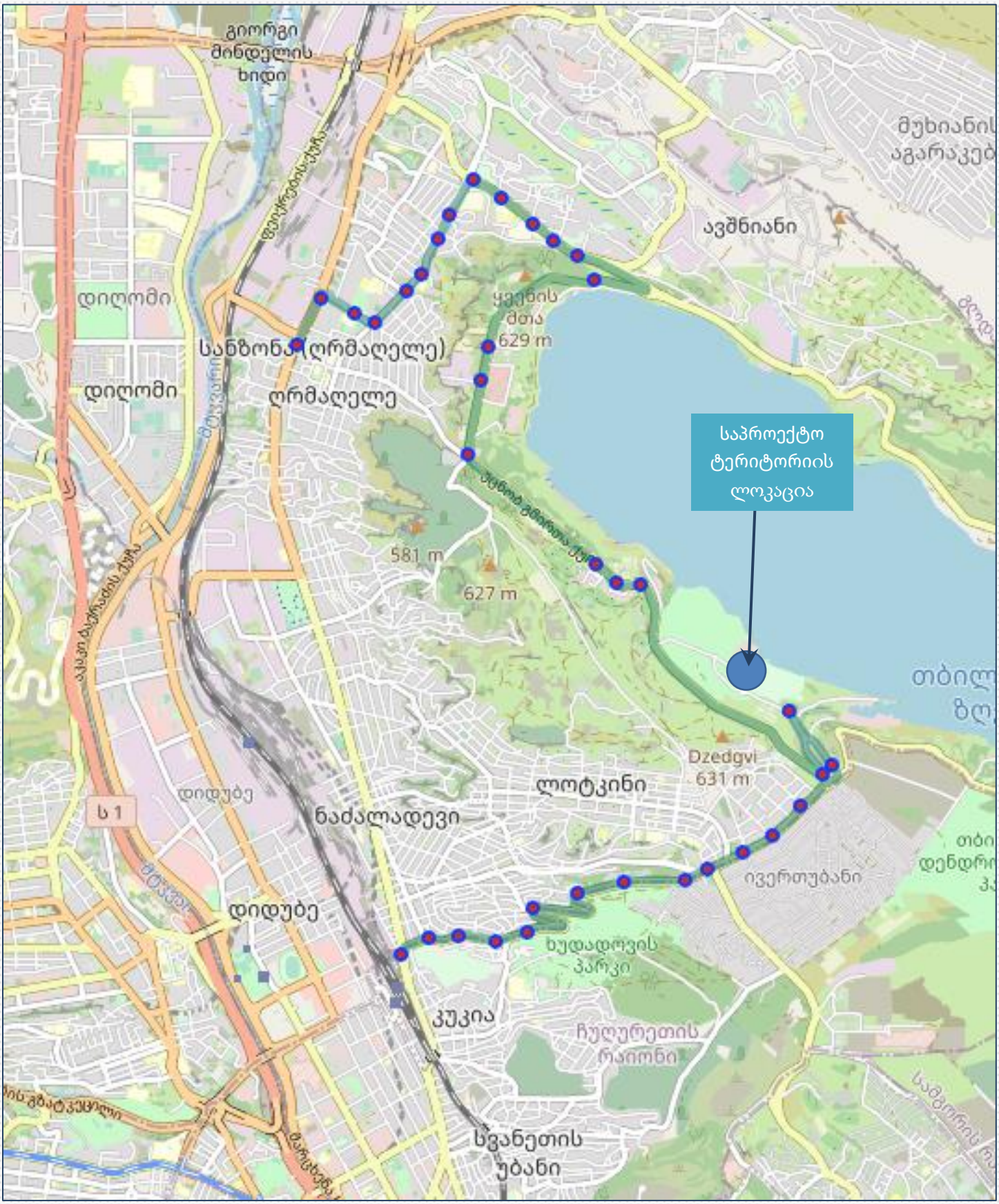
საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტები

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

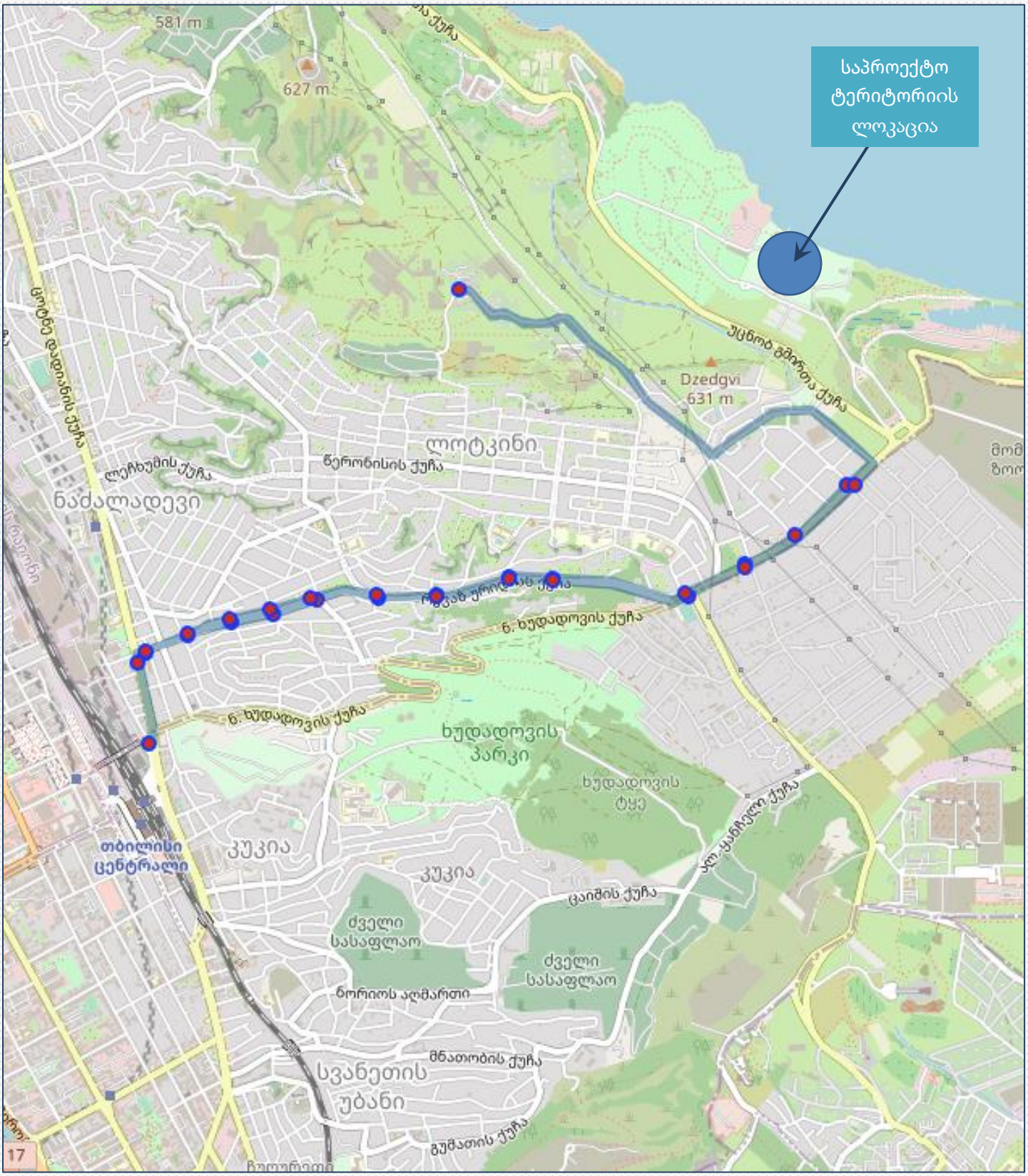


A - მიმართულებაზე მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით:	**B - მიმართულებაზე** მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით:
ივერთუბანი-3-ის მოპირდაპირედ (მოთხოვნით) - [3725] 360 435	ივერთუბანი - 3 (მოთხოვნით) - [4236] 360 435

C - მიმართულებაზე მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: უცნობ გმირთა ქუჩა - [4548] 360	**D - მიმართულებაზე** მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: ლიპტოვის ქუჩა - [3888] 360
E - მიმართულებაზე მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: ლიპტოვის ქუჩა - [3887] 360	**F - მიმართულებაზე** მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: ბეშენოვას ქუჩა #9 - [4582] 360
G - მიმართულებაზე მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: ბეშენოვას ქუჩა #9 - [4583] 360	**H - მიმართულებაზე** მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: ბეშენოვას ქუჩა - [4539] 360
I - მიმართულებაზე მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: ბეშენოვას ქუჩა - [4538] 360	


360
გადასასვლელი ხიდი
მ/ს ღრმაღელე
გიორგი მინდელის ხიდი
მუხიანის აგარაკებ
ავშნიანი
დიღომი
ყვენის მთა 629 m
სანზონა (ღრმაღელე)
დიღომი
ღრმაღელე
საპროექტო ტერიტორიის ლოკაცია
581 m
627 m
Dzedgvi 631 m
ლოტკინი
ნაძალადევი
ს 1
დიდუბე
დიდუბე
ივერთუბანი
ხუდადოვის პარკი
კუკია
ჩუღურეთის რაიონი
სვანეთის უბანი

435 იოსელიანის ქ. - გადასასვლელი ხიდი

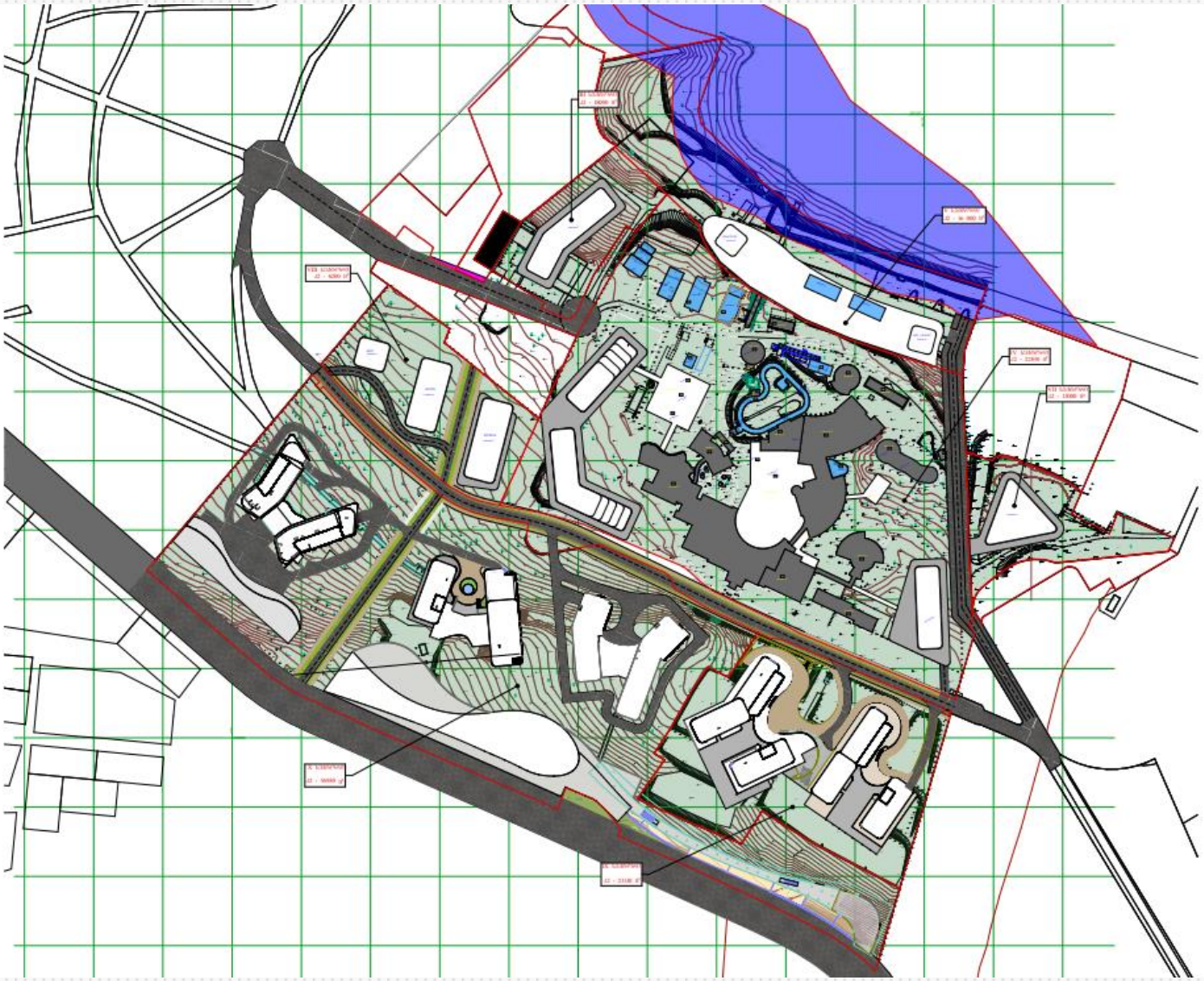


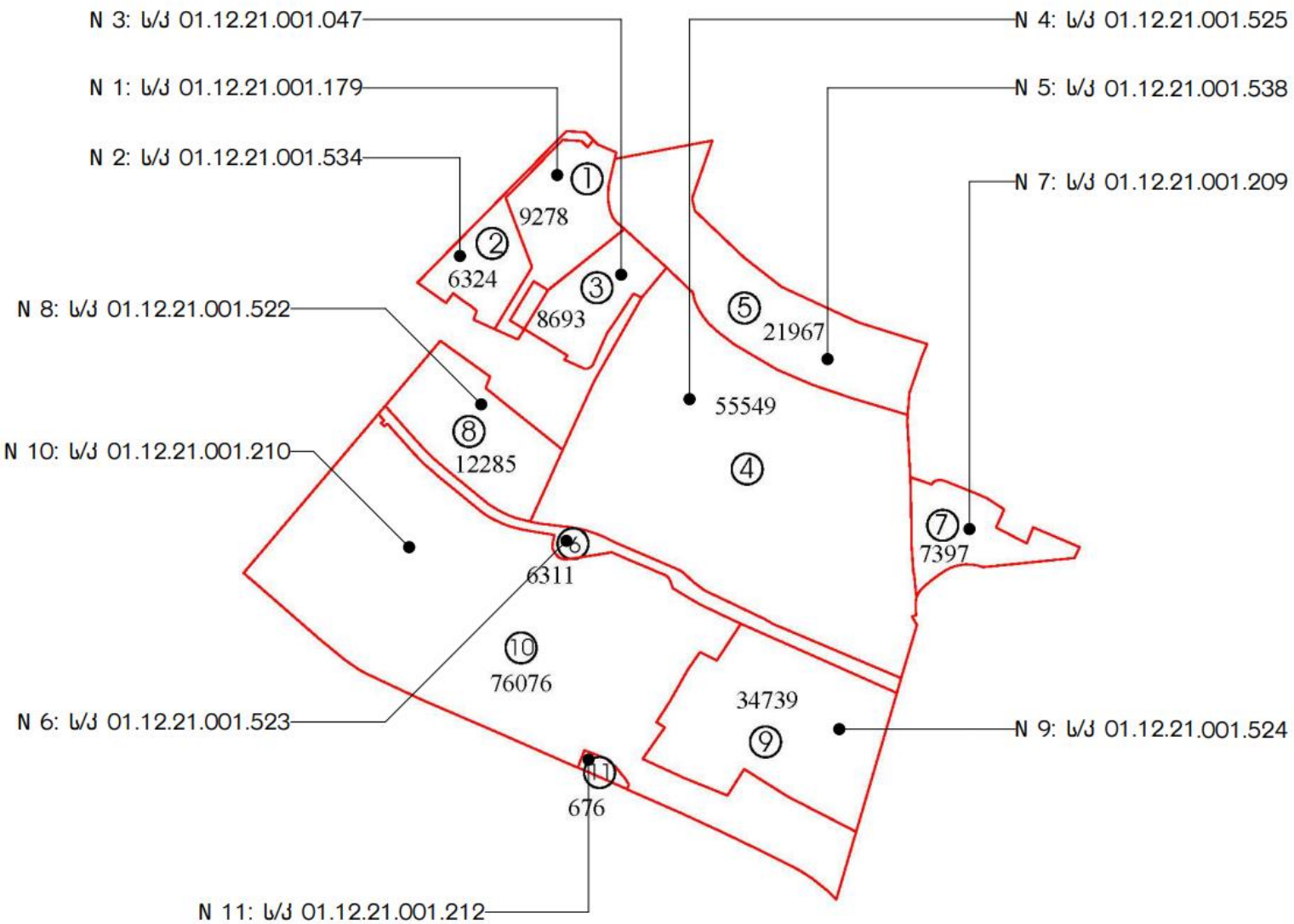


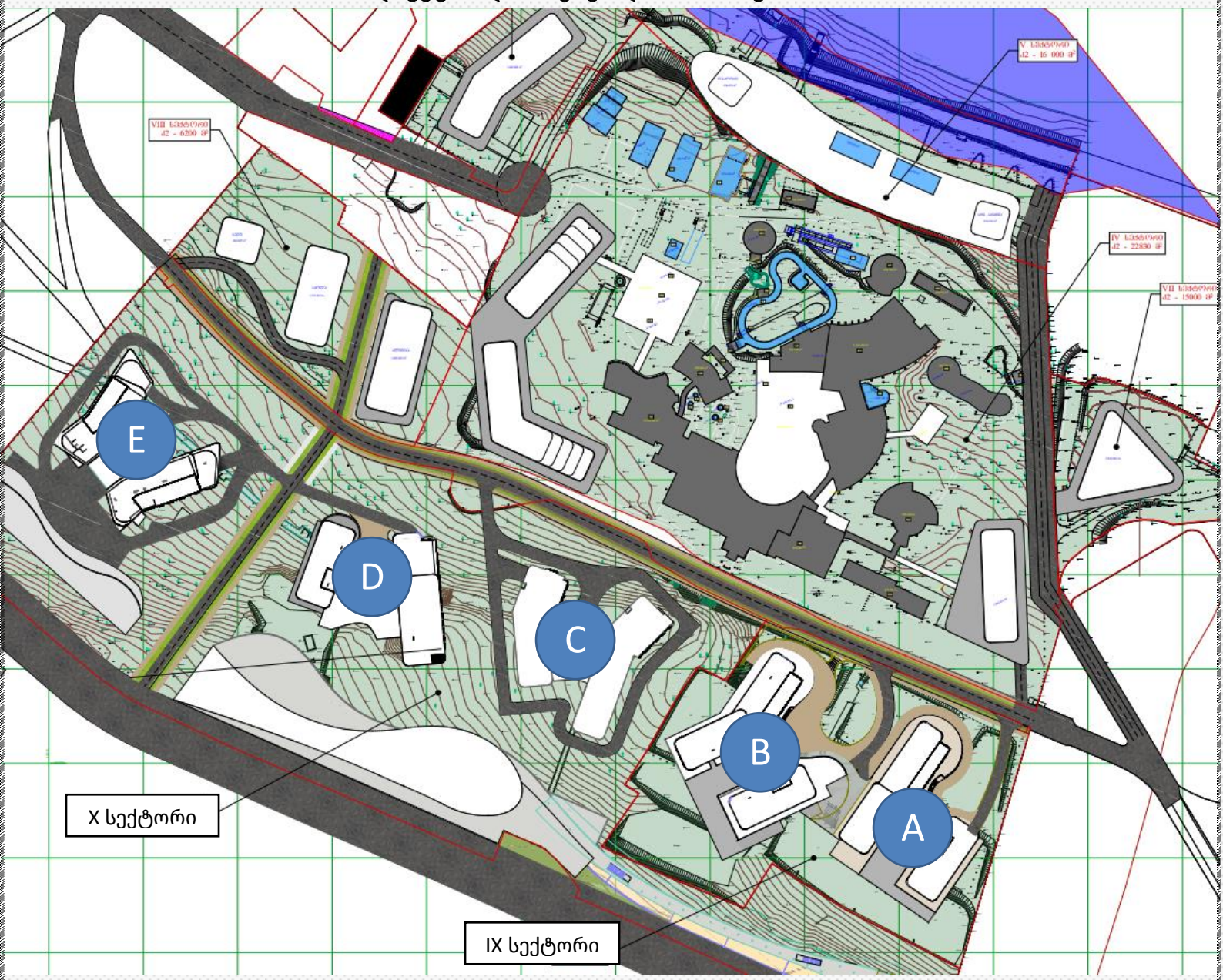
დაგეგმილი პროექტის ინფორმაცია

საპროექტო ტერიტორია 24 ჰა ფართის მიწის ნაკვეთია, რომელზედაც უკვე არსებობს და ფუნქციონირებს აქვა-პარკი "ჯინო პარადაიზი". განლაგებულია თბილისის ზღვის მიმდებარედ და სწორედ მის გარშემო ტერიტორიების განვითარებას ემსახურება წარმოდგენილი არქიტექტურული განაშენიანება. რათა შეიქმნას თბილისის ზღვასთან მიმზიდველი და მაღალი კლასის სპორტიულ-გამაჯანსაღებელი კომპლექსი თავისი სასტუმროებით და მომსახურების ქსელით, დადგენილი ნორმებისა და რეგულაციების გათვალისწინებით.

საპროექტო გენგეგმის ესკიზი




N 3: ს/კ 01.12.21.001.047
N 1: ს/კ 01.12.21.001.179
N 2: ს/კ 01.12.21.001.534
N 8: ს/კ 01.12.21.001.522
N 10: ს/კ 01.12.21.001.210
N 6: ს/კ 01.12.21.001.523
N 11: ს/კ 01.12.21.001.212
N 4: ს/კ 01.12.21.001.525
N 5: ს/კ 01.12.21.001.538
N 7: ს/კ 01.12.21.001.209
N 9: ს/კ 01.12.21.001.524
1
9278
2
6324
3
8693
5
21967
55549
8
12285
4
7
7397
6
6311
10
76076
34739
9
11
676



ამ ეტაპზე იგეგმება IX და X სექტორში დაგეგმილი <u>A, B, C, D და E</u> ბლოკების მშენებლობა. ქვემოთ მოცემულია აღნიშნული ბლოკების ინფორმაცია. კვლევაში წარმოდგენილია და დათვლილია მხოლოდ საპროექტო ბლოკების მგზავრობები და მოდალური გადანაწილება. ხოლო საპროექტო არეალის სხვა ბლოკების მშენებლობის ეტაპზე შესაბამისად განახლდება სატრანსპორტო კვლევა. საპროექტო შენობებიდან საპროგნოზო მგზავრობები დათვლილია ერთიანი შედეგითაც და ცალცალკე თითეული ბლოკისთვისაც.

საპროექტო ფუნქციების, ვიზიტორებისა და გენერირებული მგზავრობების სავარაუდო მაქსიმალური რაოდენობის ანგარიში

ყველა ბლოკი		
კ2 საანგარიშო	61020.7	კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	36191.7	კვ/მ
კომერციული ფართობი	9269.6	კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	814	ადამიანი

a b c d e

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს საშუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება საშუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	36191.7 კვ/მ
	70% აწგარიში
	25334.2 კვ/მ

A ბლოკი		
კ2 საანგარიშო	10906.8	კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	5168.5	კვ/მ
კომერციული ფართობი	3476.1	კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	278	ადამიანი

a

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს საშუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება საშუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	5168.5 კვ/მ
	70% აწგარიში
	3617.9 კვ/მ

B ბლოკი		
კ2 საანგარიშო	11612.3	კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	5732.1	კვ/მ
კომერციული ფართობი	3790.3	კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	303	ადამიანი

b

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს საშუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება საშუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	5732.1 კვ/მ
	70% აწგარიში
	4012.5 კვ/მ

C ბლოკი		
კ2 საანგარიშო	14140.9	კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	9306	კვ/მ
კომერციული ფართობი	0	კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	30	ადამიანი

c

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს საშუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება საშუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	9306 კვ/მ
	70% აწგარიში
	6514.2 კვ/მ

D ბლოკი		
კ2 საანგარიშო	12218.9	კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	7311.7	კვ/მ
კომერციული ფართობი	465.9	კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	80	ადამიანი

d

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს საშუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება საშუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	7311.7 კვ/მ
	70% აწგარიში
	5118.2 კვ/მ

E ბლოკი		
კ2 საანგარიშო	12141.8	კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	8673.4	კვ/მ
კომერციული ფართობი	1537.3	კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	123	ადამიანი

e

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს საშუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება საშუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	8673.4 კვ/მ
	70% აწგარიში
	6071.4 კვ/მ

გენერირებული ნაკადები და მგზავრობების მოდალური განაწილება



წარმოქმნილი მგზავრობების მოდალურად გასანაწილებლად განვიხილავთ საპროექტო ტერიტორიის მაკრო ზონას (N 28). 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.

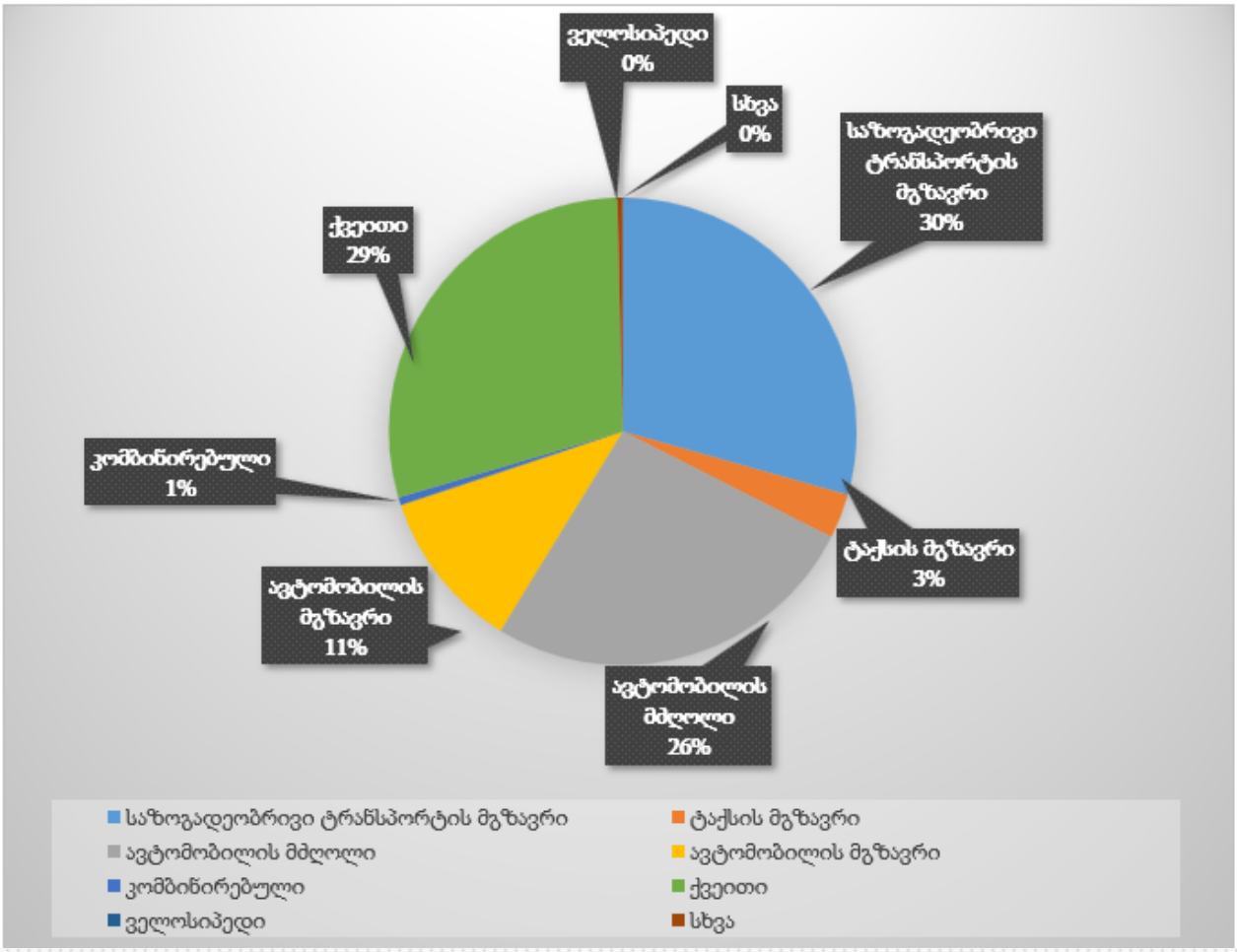
დღიური გენერირებული გადაადგილების რაოდენობა სასტუმროს მაცხოვრებელთათვის სრულად ყველა ბლოკისთვის				
სუფთა საცხოვრებელი ფართი (კვ/მ)	დაკავებულობის კოეფიციენტი	მაცხოვრებეთა რაოდენობა	გადაადგილების კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
25,334.2	18.6	1362	1.56	**2125**

გადაადგილებები ყველა ბლოკისთვის		2125	სტუმრისთვის	814	თანამშრომლისთვის
დილის პიკის საათის წილი =	30.00%	**637**	გადაადგილება	**814**	გადაადგილება
საღამოს პიკის საათის წილი =	22.00%	**467**	გადაადგილება	**814**	გადაადგილება

მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში

სრულად საპროექტო სასტუმრო კომპლექსისთვის _ გადაადგილბის რაოდენობა 2125

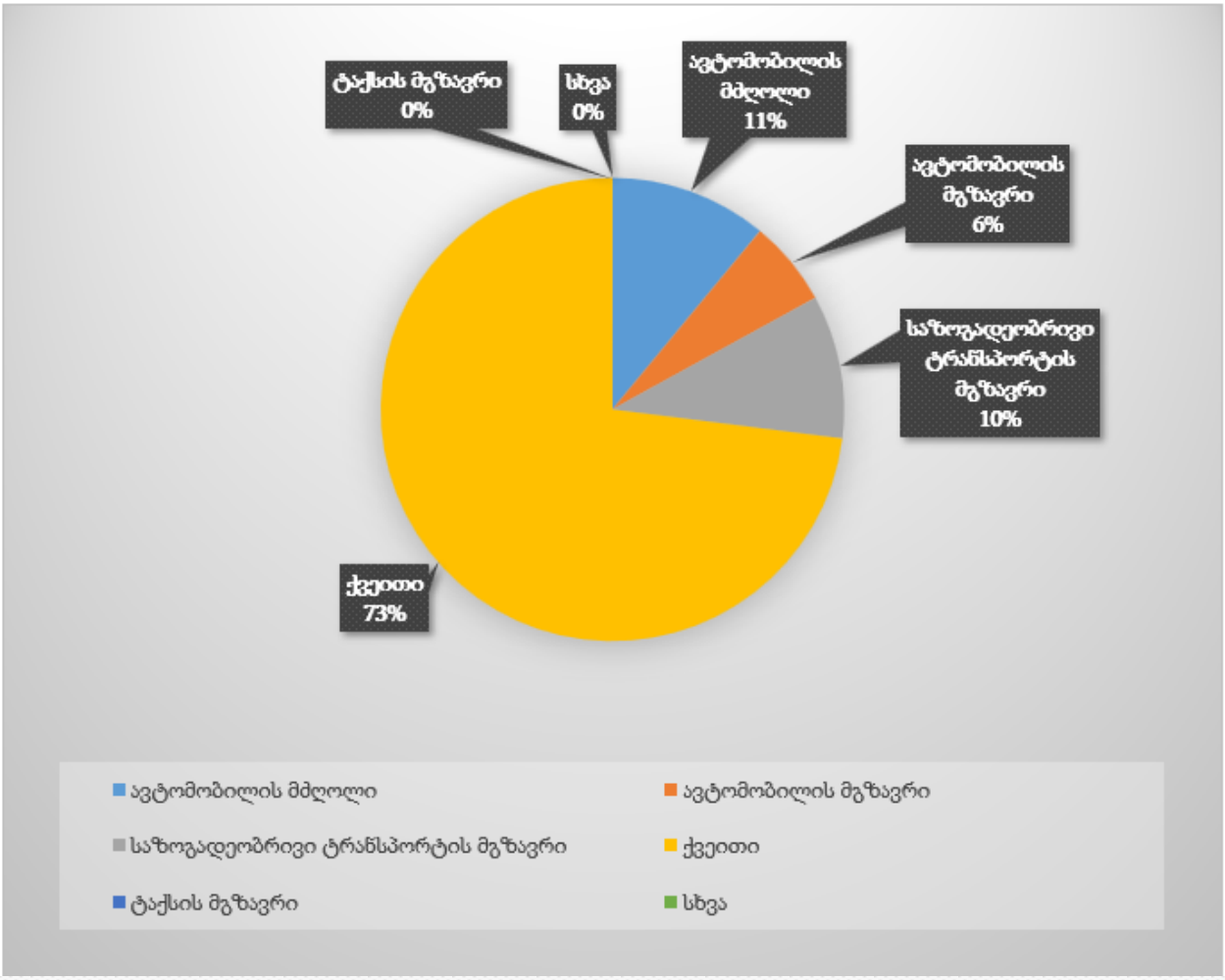
		2125
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	29.4%	624
ტაქსის მგზავრი	3.1%	66
ავტომობილის მძღოლი	26.3%	558
ავტომობილის მგზავრი	11.1%	236
კომბინირებული	0.6%	12
ქვეითი	29.2%	620
ველოსიპედი	0.0%	0
სხვა	0.4%	8
	100.00%	



მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში საკვლევი ზონის შიგნით

სრულად საპროექტო სასტუმრო კომპლექსისთვის _ გადაადგილების რაოდენობა 2125

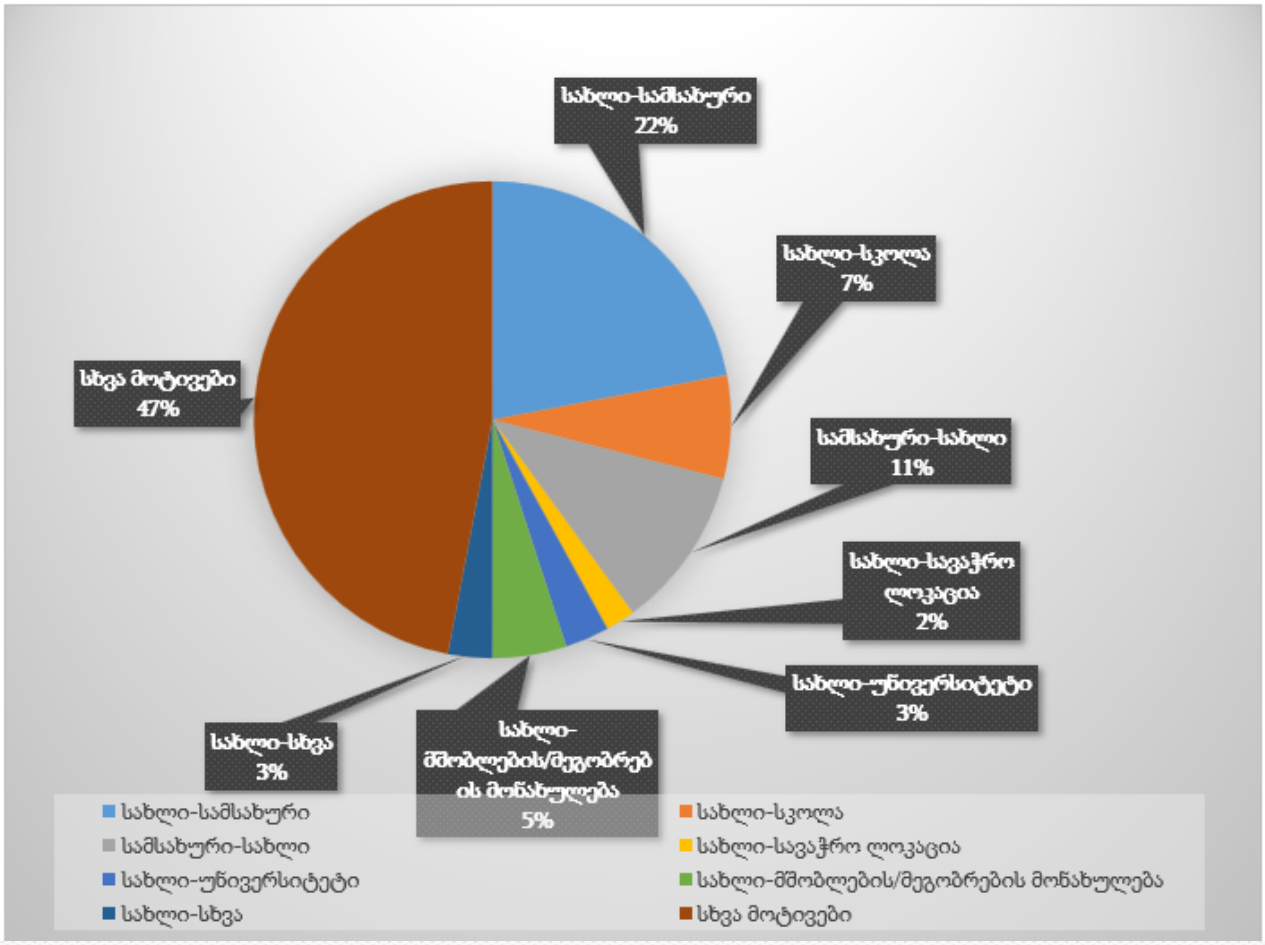
		2125
ავტომობილის მძღოლი	11.0%	234
ავტომობილის მგზავრი	6.0%	127
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	10.0%	212
ქვეითი	73.0%	1551
ტაქსის მგზავრი	0.0%	0
სხვა	0.0%	0
	100.0%	



მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში მოტივის მიხედვით

სრულად საპროექტო სასტუმრო კომპლექსისთვის _ გადაადგილბის რაოდენობა 2125

		2125
სახლი-სამსახური	22.0%	467
სახლი-სკოლა	7.0%	149
სამსახური-სახლი	11.0%	234
სახლი-სავაჭრო ლოკაცია	2.0%	42
სახლი-უნივერსიტეტი	3.0%	64
სახლი-მშობლების/მეგობრების მონახულება	5.0%	106
სახლი-სხვა	3.0%	64
სხვა მოტივები	47.0%	999
	100.00%	

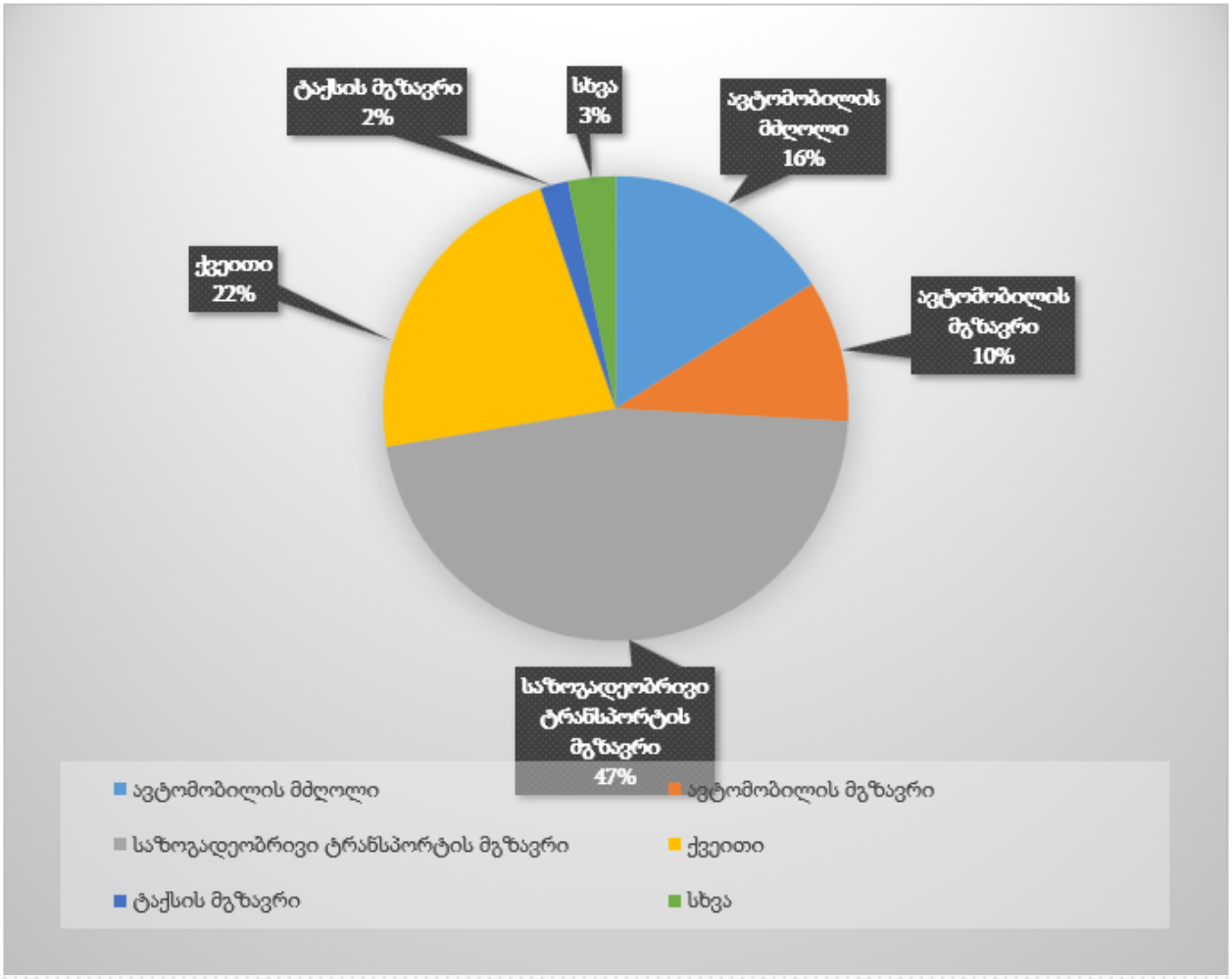


გენერირებული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

სრულად საპროექტო სასტუმრო კომპლექსისთვის _ გადაადგილბის რაოდენობა 2125

დილის პიკის საათის წილი 30 % სულ: **637** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	16.00%	102
ავტომობილის მგზავრი	9.87%	63
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	46.50%	296
ქვეითი	22.37%	143
ტაქსის მგზავრი	1.97%	13
სხვა	3.29%	21
	100.00%	

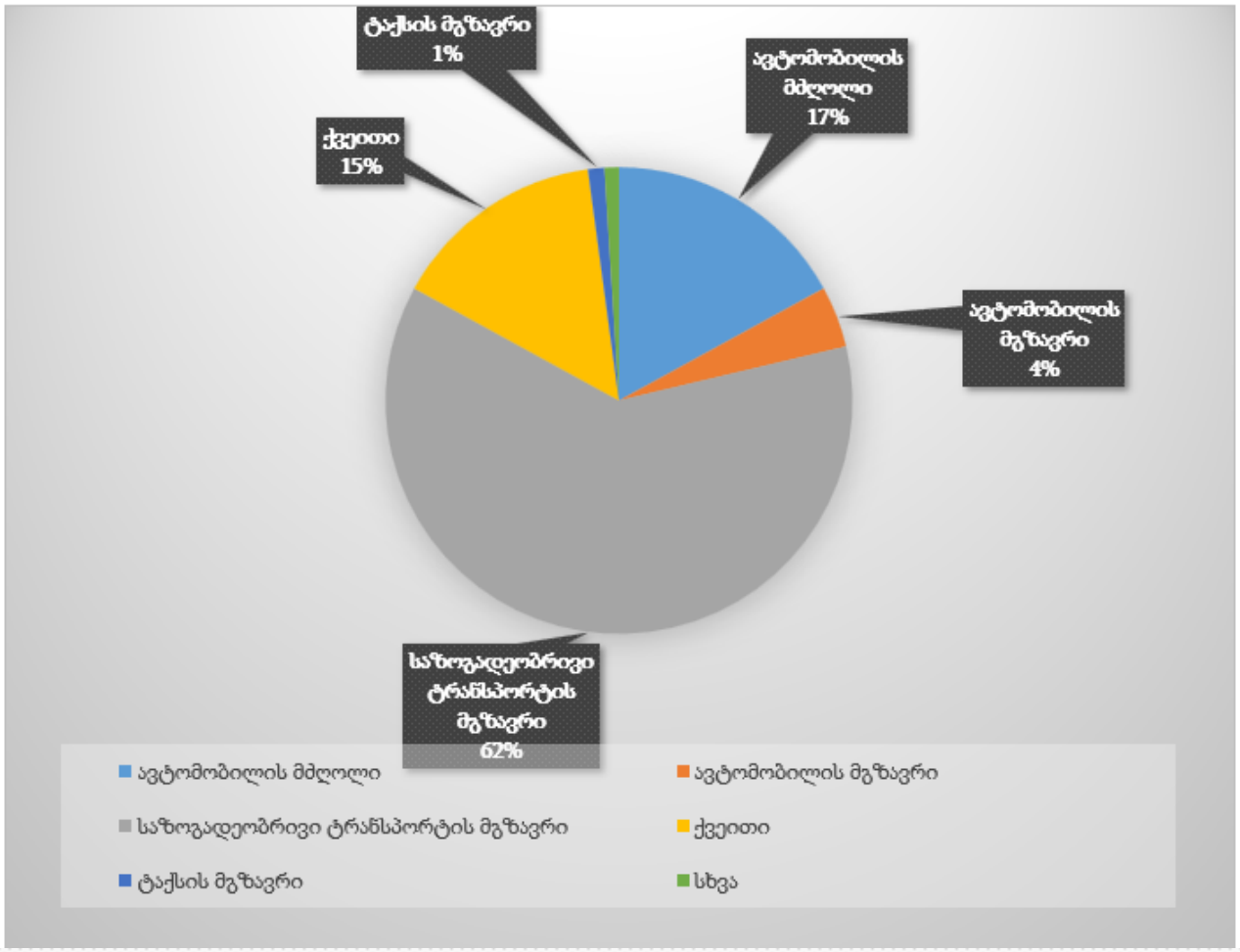


მიზიდული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

სრულად საპროექტო სასტუმრო კომპლექსისთვის _ გადაადგილბის რაოდენობა 2125

საღამოს პიკის საათის წილი 22 % სულ: **467** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	17.02%	80
ავტომობილის მგზავრი	4.26%	20
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	61.70%	288
ქვეითი	14.89%	70
ტაქსის მგზავრი	1.13%	5
სხვა	1.00%	5
	100.00%	

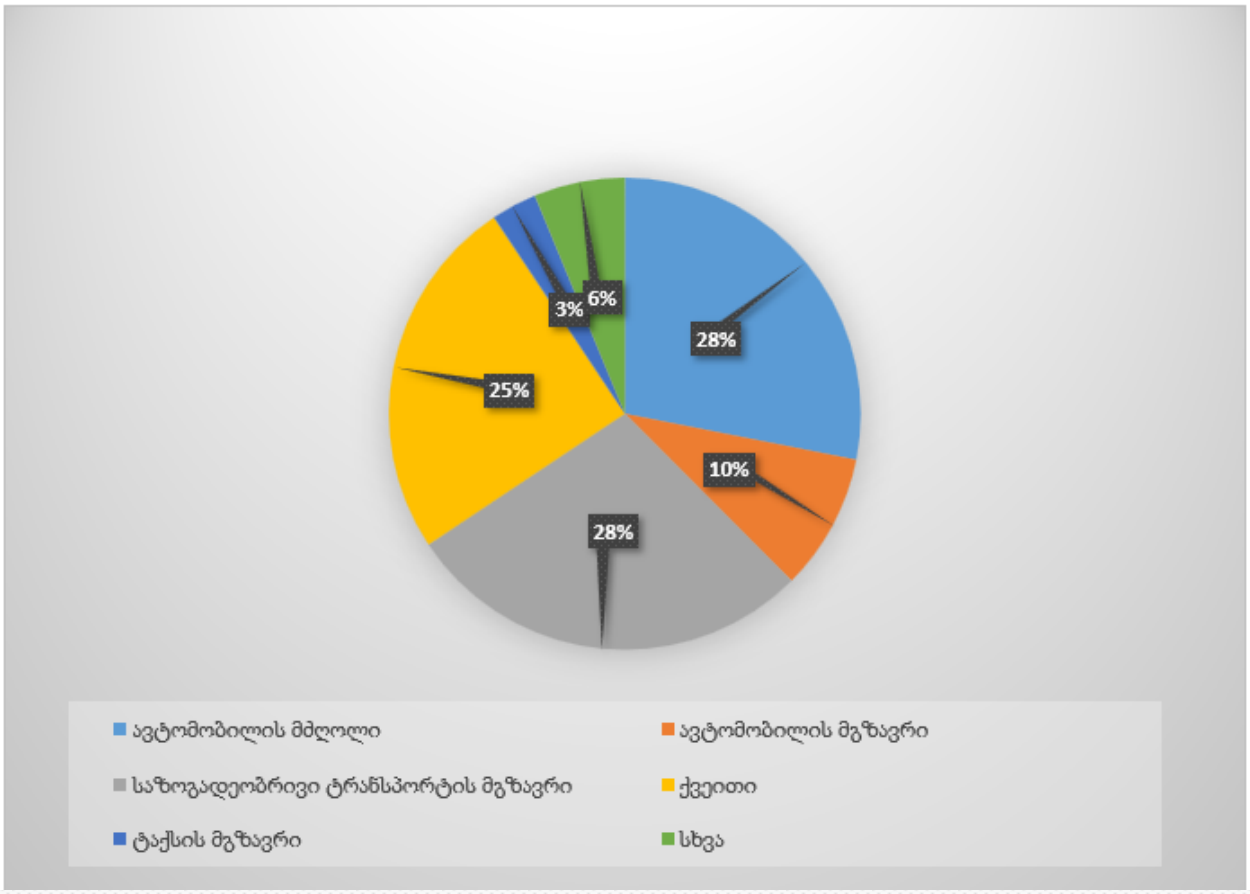


მიზიდული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ სრულად თანამშრომელთა რაოდენობა 814

დილის პიკის საათის წილი სულ: **814** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	28.1%	229
ავტომობილის მგზავრი	9.4%	76
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	28.1%	229
ქვეითი	25.0%	204
ტაქსის მგზავრი	3.1%	25
სხვა	6.2%	51
	100.00%	

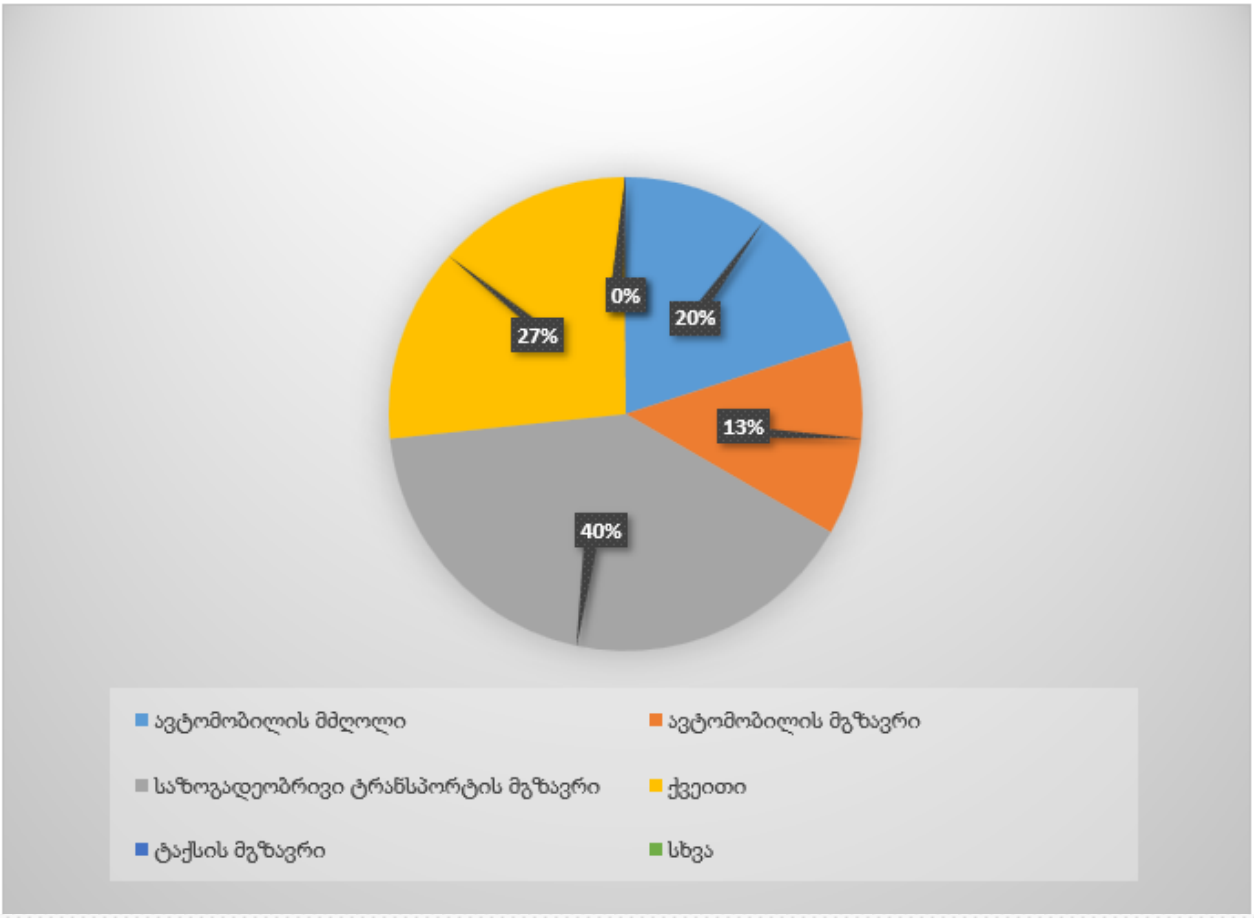


გენერირებული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ სრულად გადაადგილბის რაოდენობა 814

საღამოს პიკის საათის წილი სულ: **814** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	20.0%	163
ავტომობილის მგზავრი	13.3%	109
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	40.0%	326
ქვეითი	26.6%	216
ტაქსის მგზავრი	0.1%	1
სხვა	0.0%	0
	100.00%	



ქვემოთ მოცემულია ანგარიში მხოლოდ A ბლოკისთვის ცალკე

A ბლოკი	
კ2 სააწგარიშო	10906.8 კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	5168.5 კვ/მ
კომერციული ფართობი	3476.1 კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	278 ადამიანი

a

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს საშუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება საშუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	5168.5 კვ/მ
	70% აწგარიში
	3617.9 კვ/მ

დღიური გენერირებული გადაადგილების რაოდენობა სასტუმროს				A ბლოკი
სუფთა სასტუმროს ფართი (კვ/მ)	დაკავებულობის კოეფიციენტი	სტუმრების საშ. რაოდენობა	გადაადგილების კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
3,617.9	18.6	195	1.56	**303**

გადაადგილებები A ბლოკისთვის		303	სტუმრისთვის	278	თანამშრომლისთვის	A ბლოკი
დილის პიკის საათის წილი =	30.00%	**91**	გადაადგილება	**278**	გადაადგილება	
საღამოს პიკის საათის წილი =	22.00%	**67**	გადაადგილება	**278**	გადაადგილება	

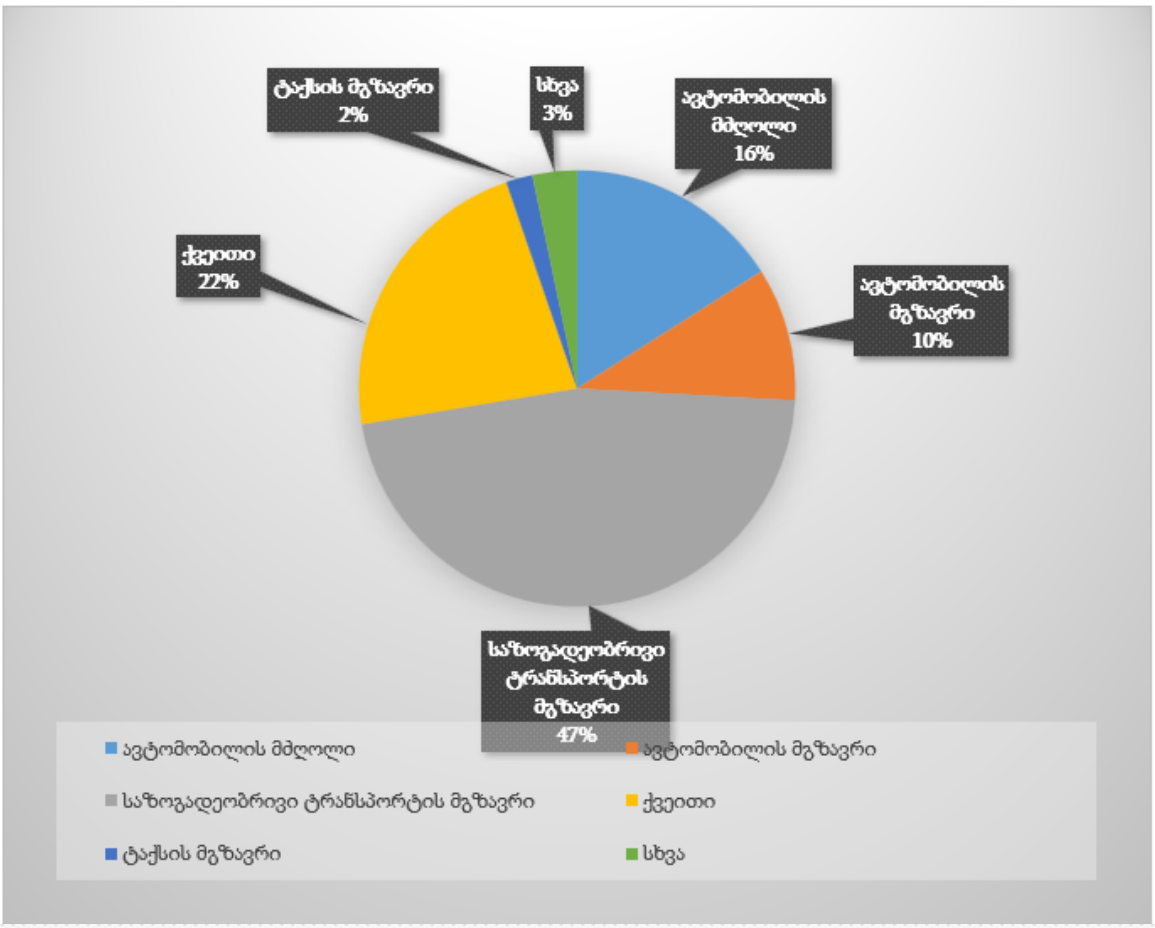
გენერირებული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 303

დილის პიკის საათის წილი 30 % სულ: **91** **მგზავრობა**

A	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	16.45%	15
ავტომობილის მგზავრი	9.87%	9
საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მგზავრი	46.50%	42
ქვეითი	22.37%	20
ტაქსის მგზავრი	1.97%	2
სხვა	3.29%	3
	100.45%	



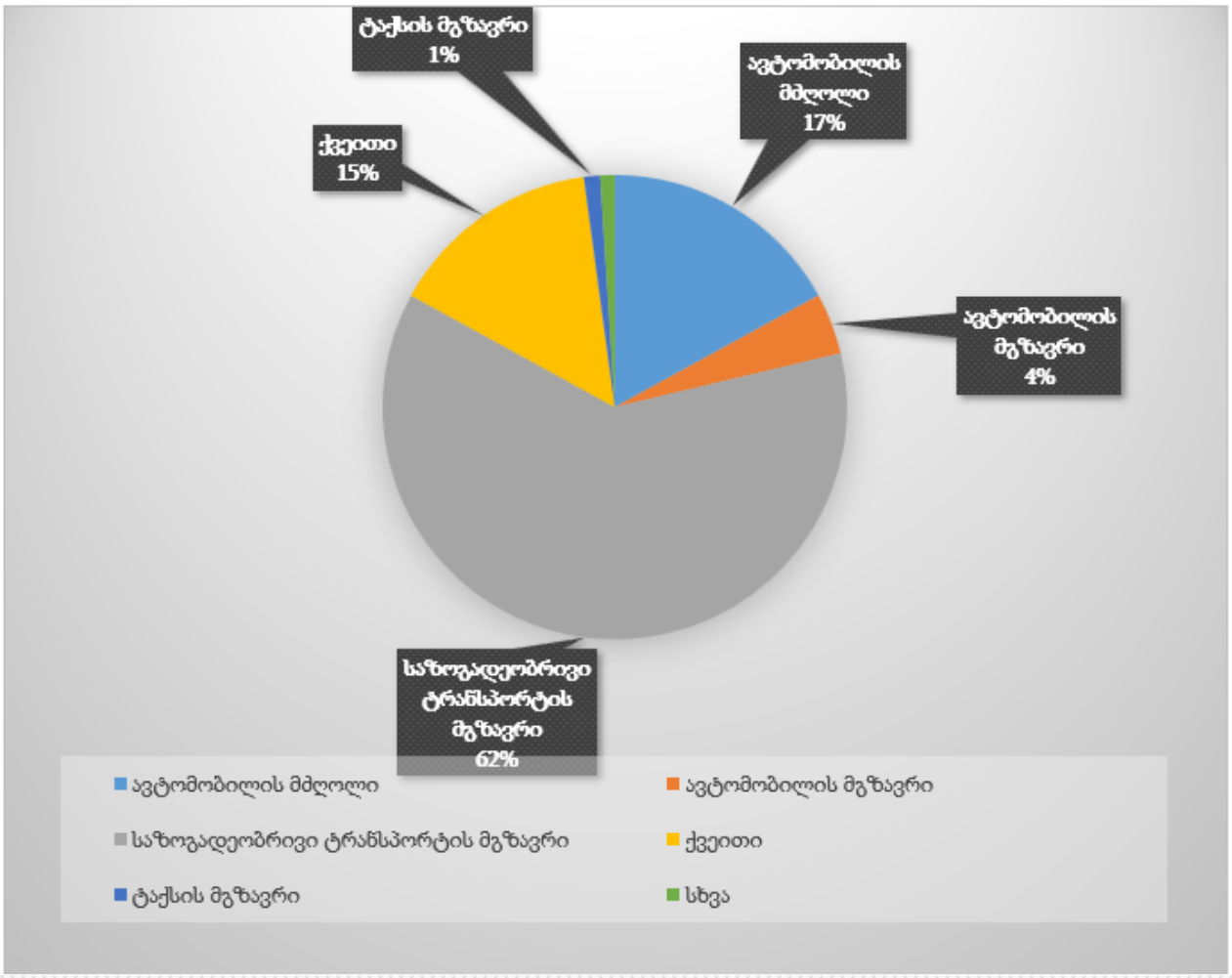
მიზიდული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 303

საღამოს პიკის საათის წილი 22 % სულ: **67** **მგზავრობა**

A	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	17.02%	11
ავტომობილის მგზავრი	4.26%	3
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	61.70%	41
ქვეითი	14.89%	10
ტაქსის მგზავრი	1.13%	1
სხვა	1.00%	1
	100.00%	



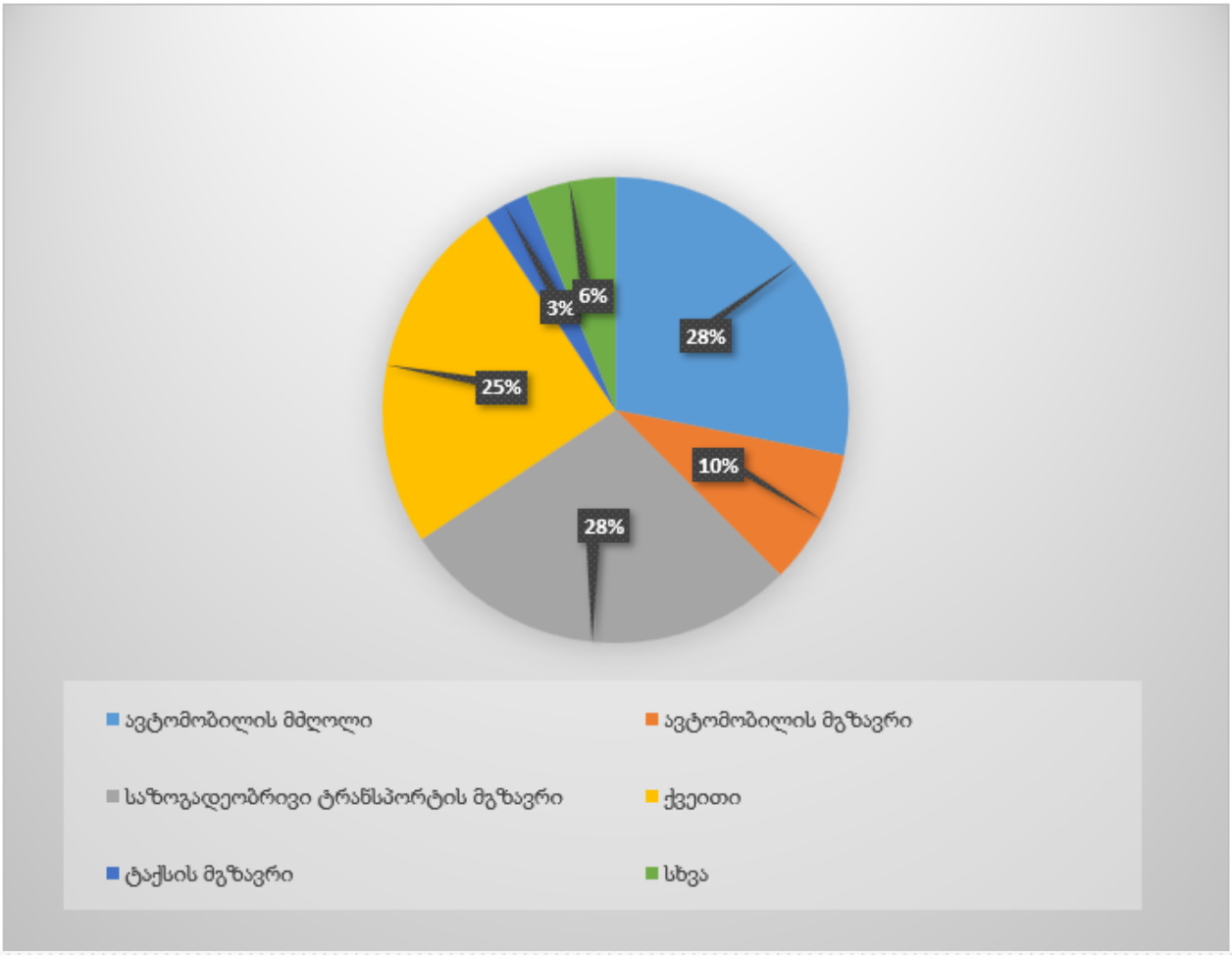
მიზიდული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილების რაოდენობა 278

A	ბლოკი

დილის პიკის საათის წილი სულ: **278** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	28.1%	78
ავტომობილის მგზავრი	9.4%	26
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	28.1%	78
ქვეითი	25.0%	70
ტაქსის მგზავრი	3.1%	9
სხვა	6.2%	17
	100.00%	



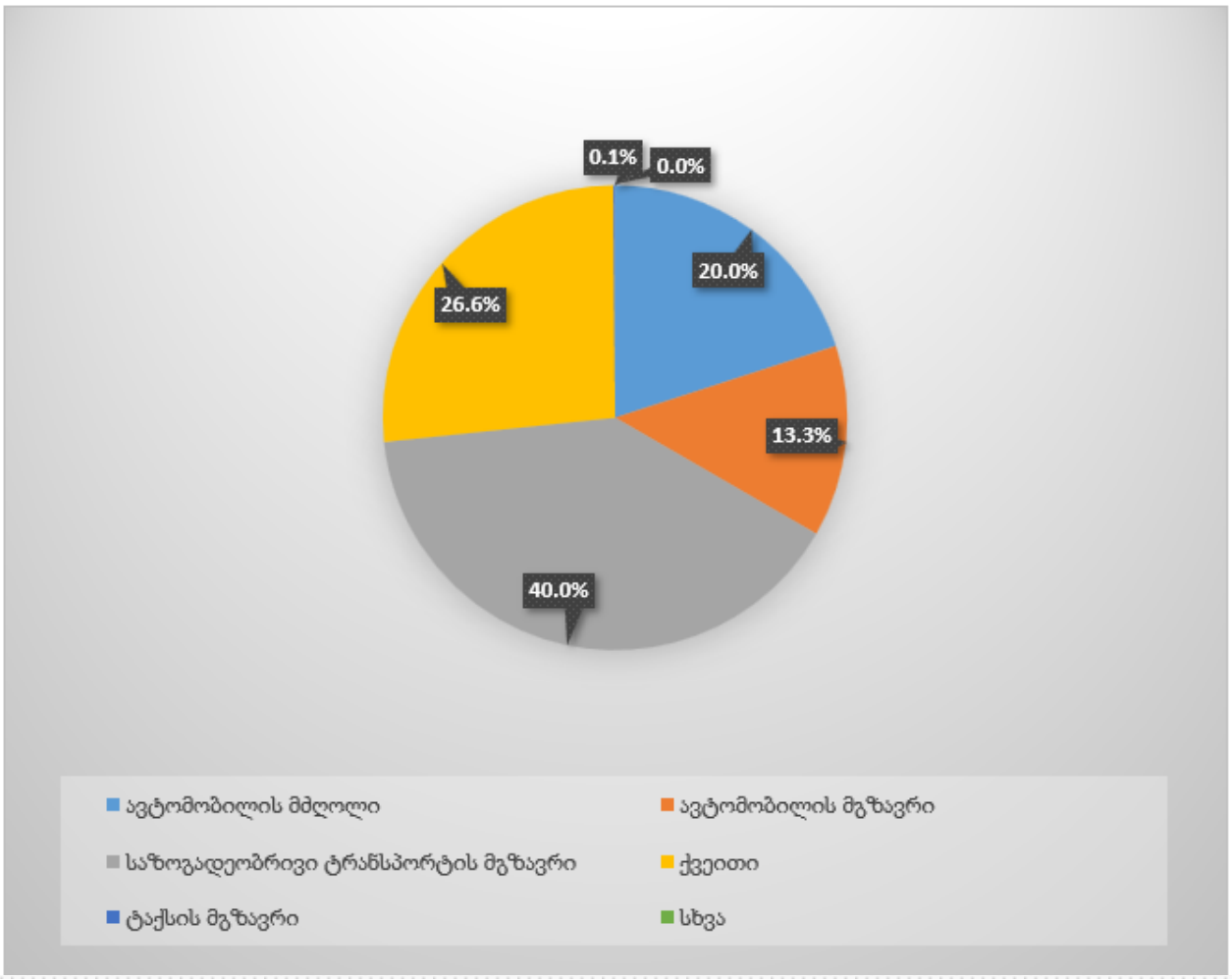
გენერირებული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილბის რაოდენობა 278

A	ბლოკი

საღამოს პიკის საათის წილი სულ: **278** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	20.0%	56
ავტომობილის მგზავრი	13.3%	37
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	40.0%	111
ქვეითი	26.6%	74
ტაქსის მგზავრი	0.1%	0
სხვა	0.0%	0
	100.00%	



ქვემოთ მოცემულია ანგარიში მხოლოდ B ბლოკისთვის ცალკე

B ბლოკი	
კ2 საანგარიშო	11612.3 კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	5732.1 კვ/მ
კომერციული ფართობი	3790.3 კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	303 ადამიანი

b

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს სამუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება სამუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	5732.1 კვ/მ
	70% ანგარიში
	4012.5 კვ/მ

დღიური გენერირებული გადაადგილების რაოდენობა სასტუმროს				B ბლოკი
სუფთა სასტუმროს ფართი (კვ/მ)	დაკავებულობის კოეფიციენტი	სტუმრების საშ. რაოდენობა	გადაადგილების კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
4,012.5	18.6	216	1.56	**337**

გადაადგილებები B ბლოკისთვის		337	სტუმრისთვის	303	თანამშრომლისთვის	B ბლოკი
დილის პიკის საათის წილი =	30.00%	**101**	გადაადგილება	**303**	გადაადგილება	
საღამოს პიკის საათის წილი =	22.00%	**74**	გადაადგილება	**303**	გადაადგილება	

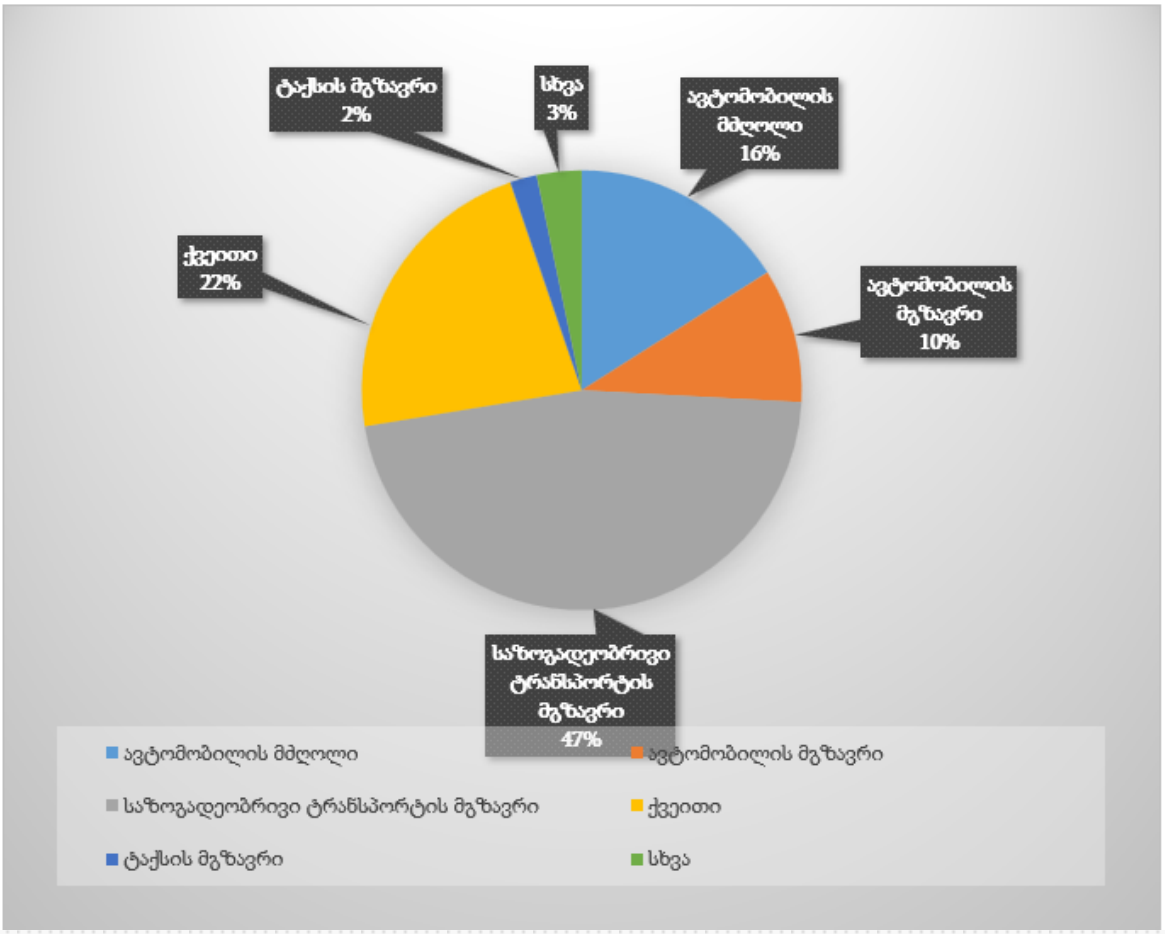
გენერირებული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილბის რაოდენობა 337

დილის პიკის საათის წილი 30 % სულ: 101 მგზავრობა

B ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	16.45%	17
ავტომობილის მგზავრი	9.87%	10
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	46.50%	47
ქვეითი	22.37%	23
ტაქსის მგზავრი	1.97%	2
სხვა	3.29%	3
	100%	



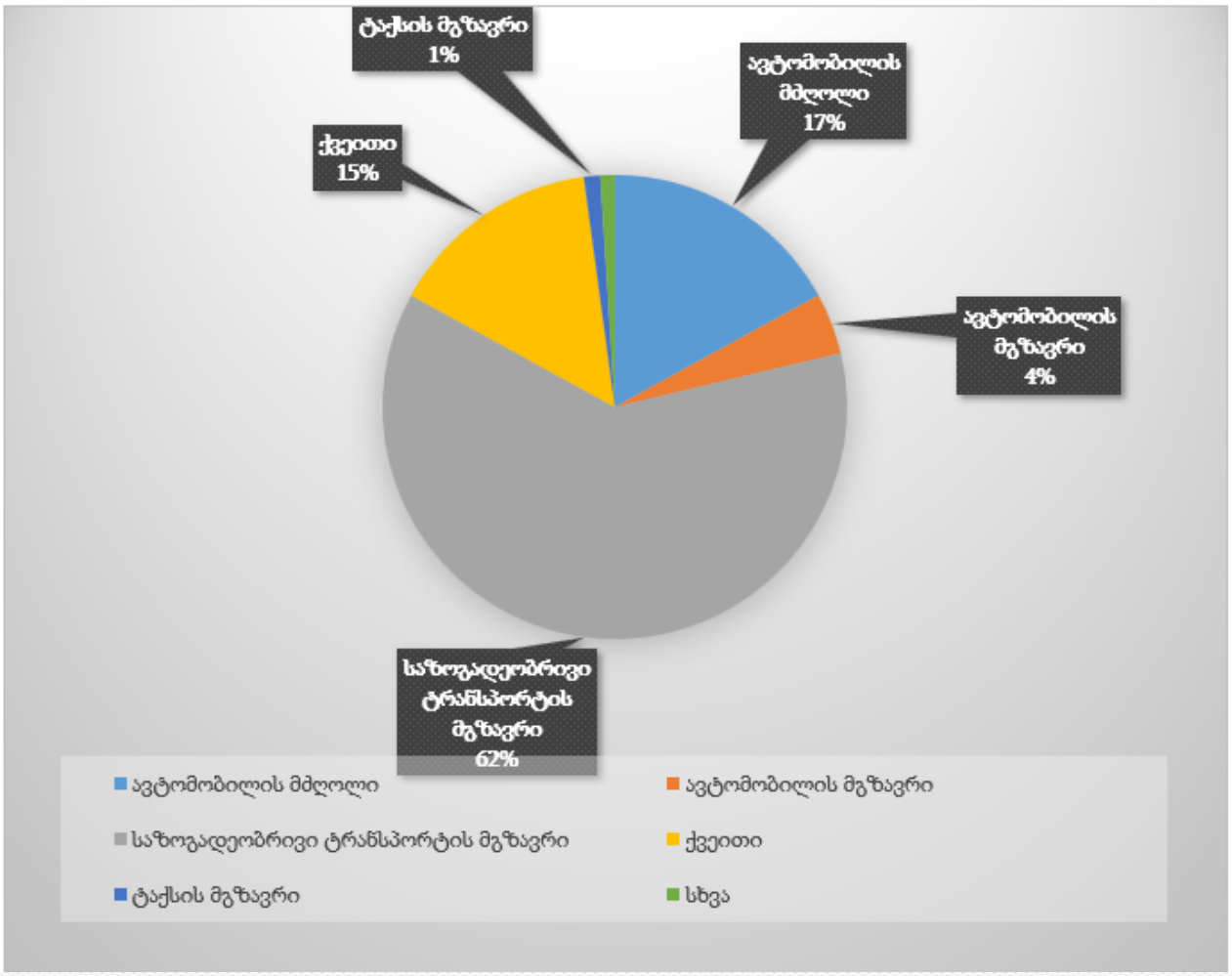
მიზიდული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 337

საღამოს პიკის საათის წილი 22 % სულ: **74** **მგზავრობა**

B	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	17.02%	13
ავტომობილის მგზავრი	4.26%	3
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	61.70%	46
ქვეითი	14.89%	11
ტაქსის მგზავრი	1.13%	1
სხვა	1.00%	1
	100%	



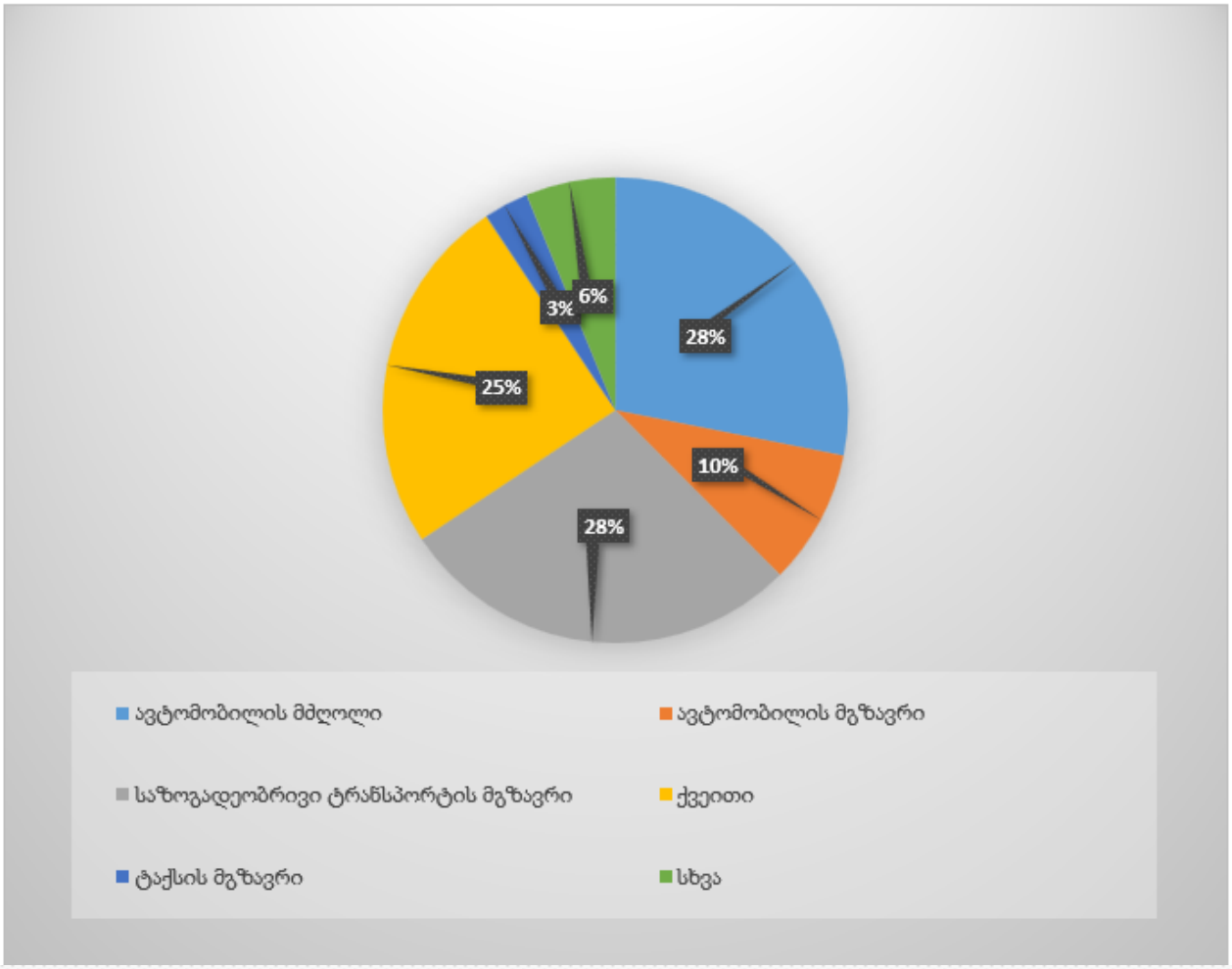
მიზიდული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილების რაოდენობა 303

B	ბლოკი

დილის პიკის საათის წილი სულ: **303** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	28.1%	85
ავტომობილის მგზავრი	9.4%	28
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	28.1%	85
ქვეითი	25.0%	76
ტაქსის მგზავრი	3.1%	9
სხვა	6.2%	19
	100.00%	



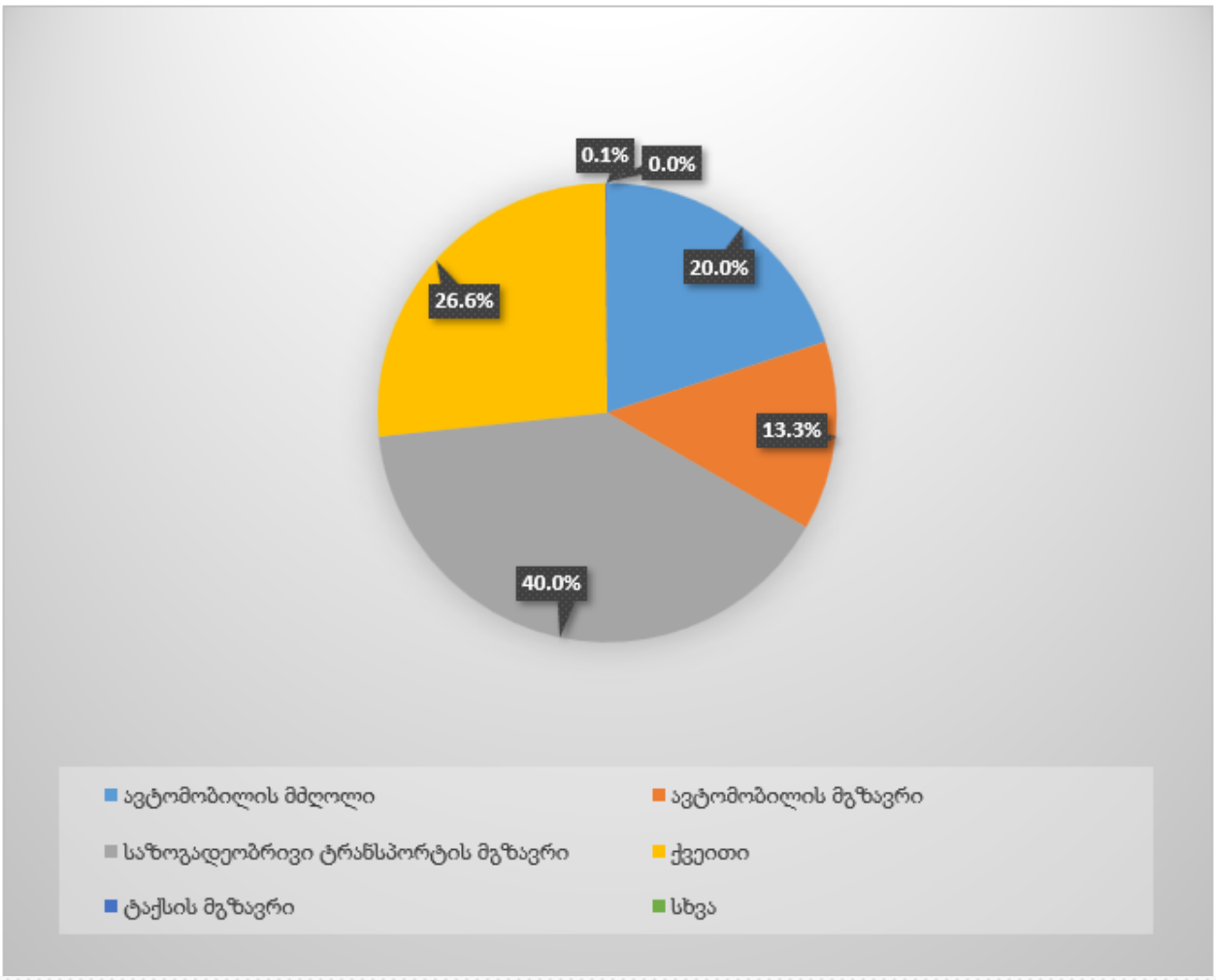
გენერირებული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილების რაოდენობა 303

B	ბლოკი

საღამოს პიკის საათის წილი სულ: **303** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	20.0%	61
ავტომობილის მგზავრი	13.3%	40
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	40.0%	121
ქვეითი	26.6%	81
ტაქსის მგზავრი	0.1%	0
სხვა	0.0%	0
	100.00%	



ქვემოთ მოცემულია ანგარიში მხოლოდ C ბლოკისთვის ცალკე

C ბლოკი		
კ2 საანგარიშო	14140.9	კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	9306	კვ/მ
კომერციული ფართობი	0	კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	30	ადამიანი

C

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს სამუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება სამუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	9306 კვ/მ
	70% ანგარიში
	6514.2 კვ/მ

დღიური გენერირებული გადაადგილების რაოდენობა სასტუმროს				C ბლოკი
სუფთა სასტუმროს ფართი (კვ/მ)	დაკავებულობის კოეფიციენტი	სტუმრების სამ. რაოდენობა	გადაადგილების კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
6,514.2	18.6	350	1.56	**546**

გადაადგილებები C ბლოკისთვის		546	სტუმრისთვის	30	თანამშრომლისთვის	C ბლოკი
დილის პიკის საათის წილი =	30.00%	**164**	გადაადგილება	**30**	გადაადგილება	
საღამოს პიკის საათის წილი =	22.00%	**120**	გადაადგილება	**30**	გადაადგილება	

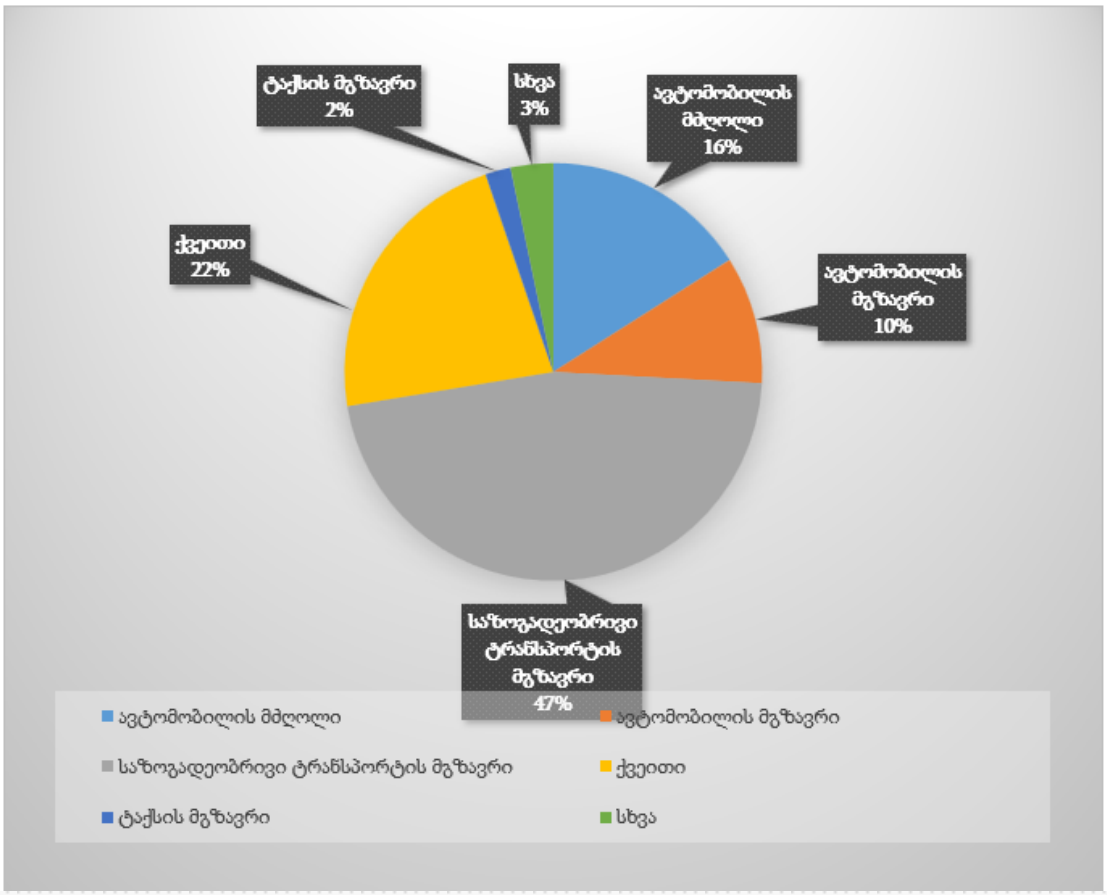
გენერირებული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილბის რაოდენობა 546

დილის პიკის საათის წილი 30 % სულ: **164** **მგზავრობა**

C	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	16.45%	27
ავტომობილის მგზავრი	9.87%	16
საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მგზავრი	46.50%	76
ქვეითი	22.37%	37
ტაქსის მგზავრი	1.97%	3
სხვა	3.29%	5
	100%	



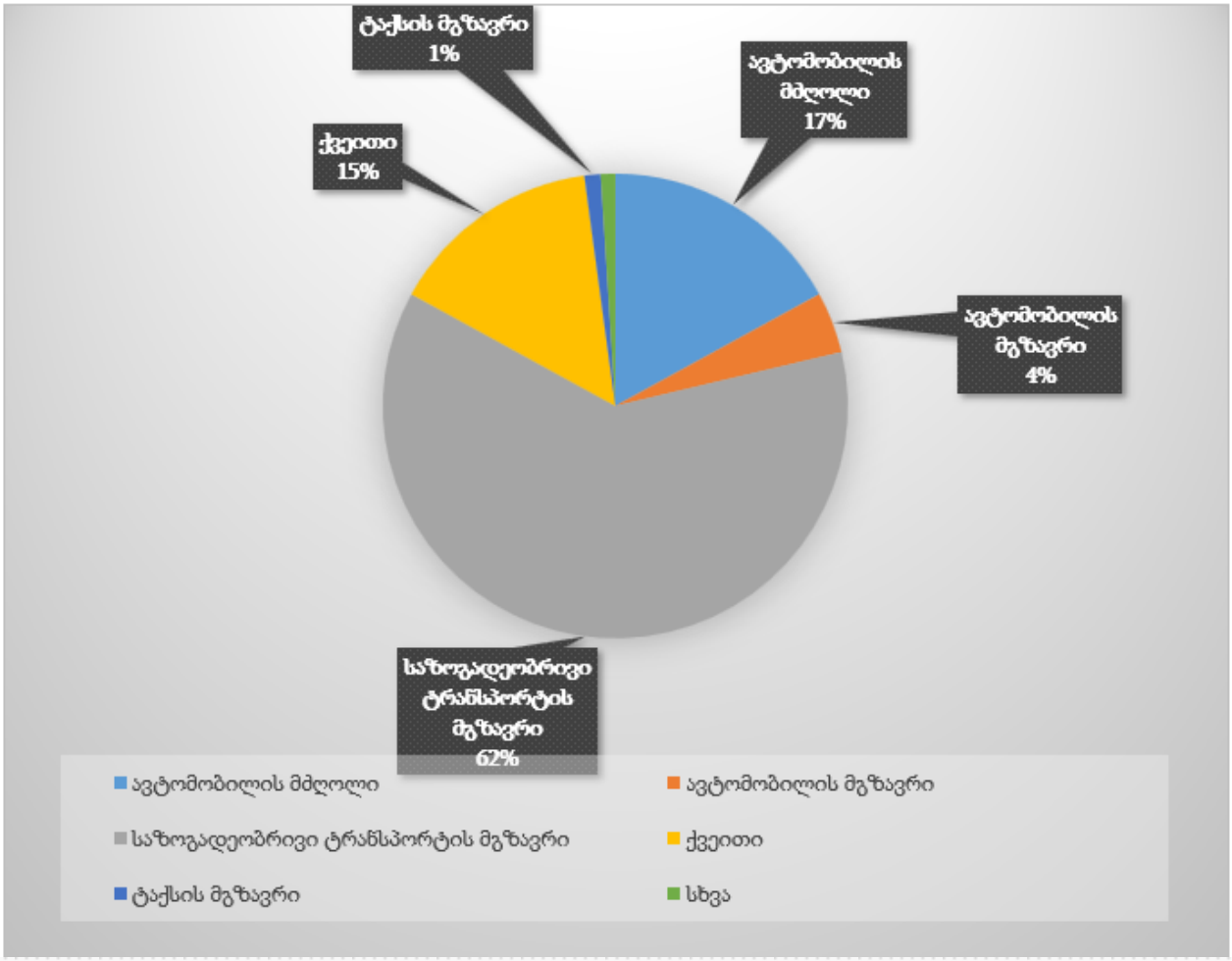
მიზიდული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 546

საღამოს პიკის საათის წილი 22 % სულ: **120** **მგზავრობა**

C	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	17.02%	20
ავტომობილის მგზავრი	4.26%	5
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	61.70%	74
ქვეითი	14.89%	18
ტაქსის მგზავრი	1.13%	1
სხვა	1.00%	1
	100%	



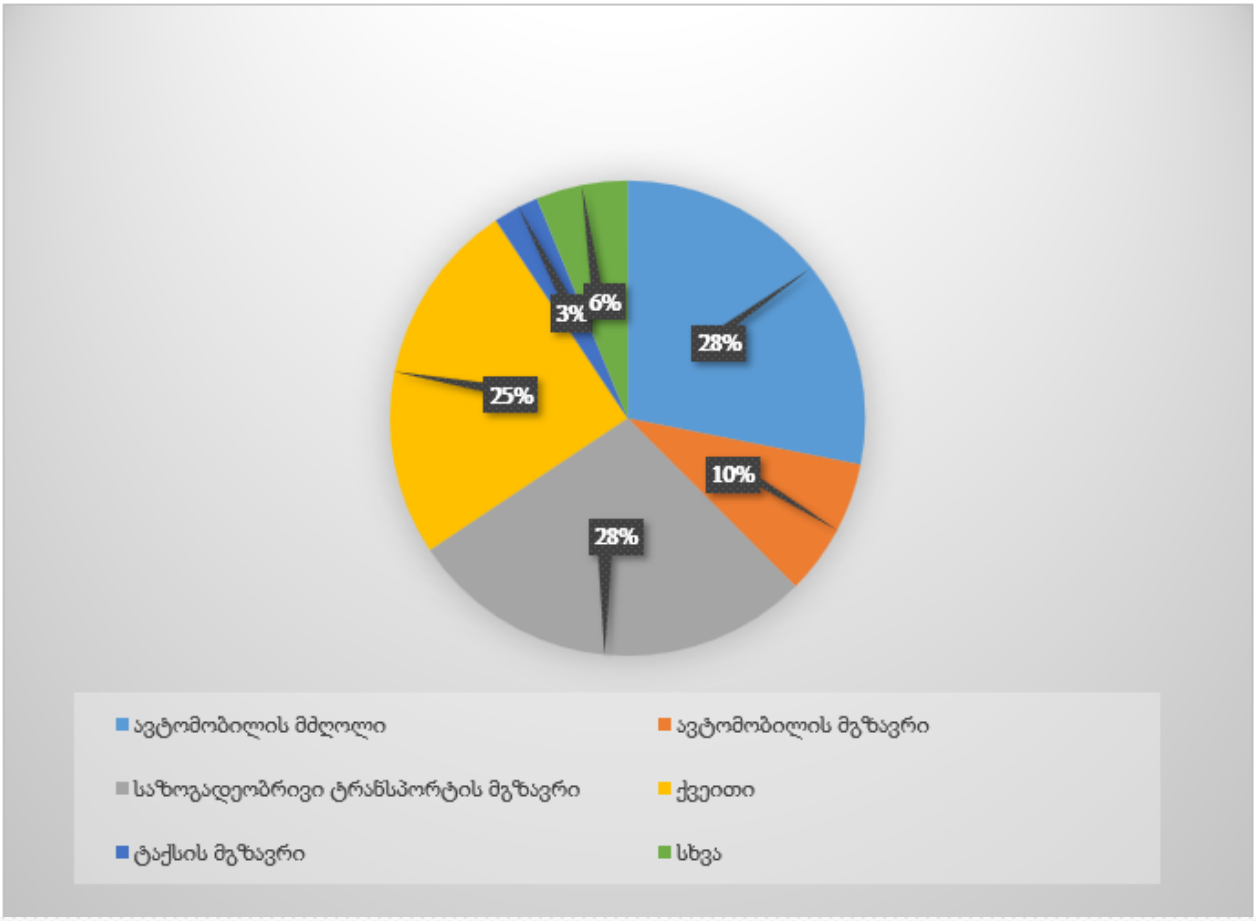
მიზიდული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილების რაოდენობა 30

C	ბლოკი

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

ავტომობილის მძღოლი	28.1%	8
ავტომობილის მგზავრი	9.4%	3
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	28.1%	8
ქვეითი	25.0%	8
ტაქსის მგზავრი	3.1%	1
სხვა	6.2%	2
	100.00%	



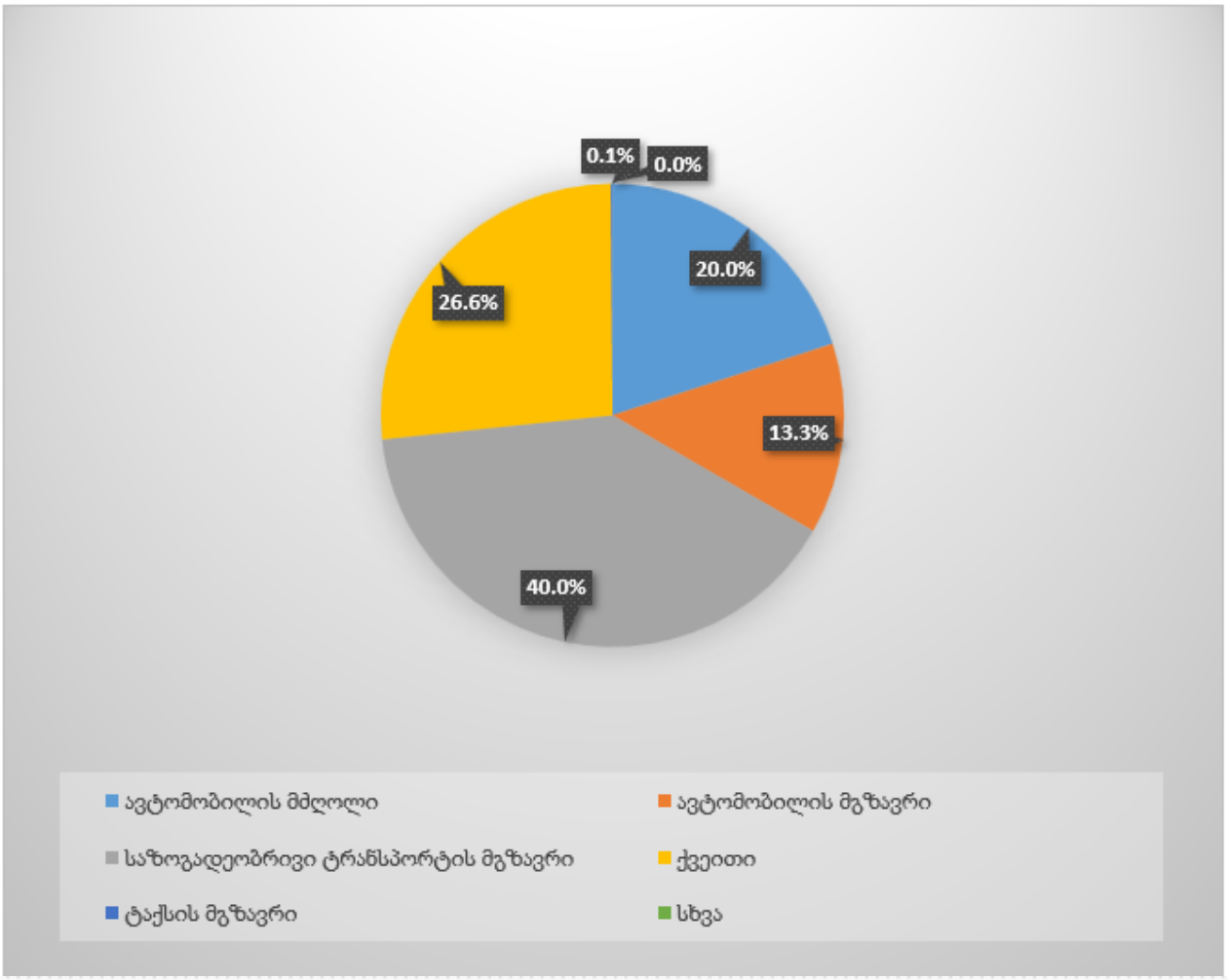
გენერირებული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილბის რაოდენობა 30

საღამოს პიკის საათის წილი სულ: **30** **მგზავრობა**

C	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	20.0%	6
ავტომობილის მგზავრი	13.3%	4
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	40.0%	12
ქვეითი	26.6%	8
ტაქსის მგზავრი	0.1%	0
სხვა	0.0%	0
	100.00%	



ქვემოთ მოცემულია ანგარიში მხოლოდ D ბლოკისთვის ცალკე

D ბლოკი		
კ2 საანგარიშო	12218.9	კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	7311.7	კვ/მ
კომერციული ფართობი	465.9	კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	80	ადამიანი

d

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს სამუშაო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება სამუშაოდ 70%	სუფთა ფართობი
	7311.7 კვ/მ
	70% ანგარიში
	5118.2 კვ/მ

დღიური გენერირებული გადაადგილების რაოდენობა სასტუმროს				D ბლოკი
სუფთა სასტუმროს ფართი (კვ/მ)	დაკავებულობის კოეფიციენტი	სტუმრების საშ. რაოდენობა	გადაადგილების კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
5,118.2	18.6	275	1.56	**429**

გადაადგილებები D ბლოკისთვის		429	სტუმრისთვის	80	თანამშრომლისთვის	D ბლოკი
დილის პიკის საათის წილი =	30.00%	**129**	გადაადგილება	**80**	გადაადგილება	
საღამოს პიკის საათის წილი =	22.00%	**94**	გადაადგილება	**80**	გადაადგილება	

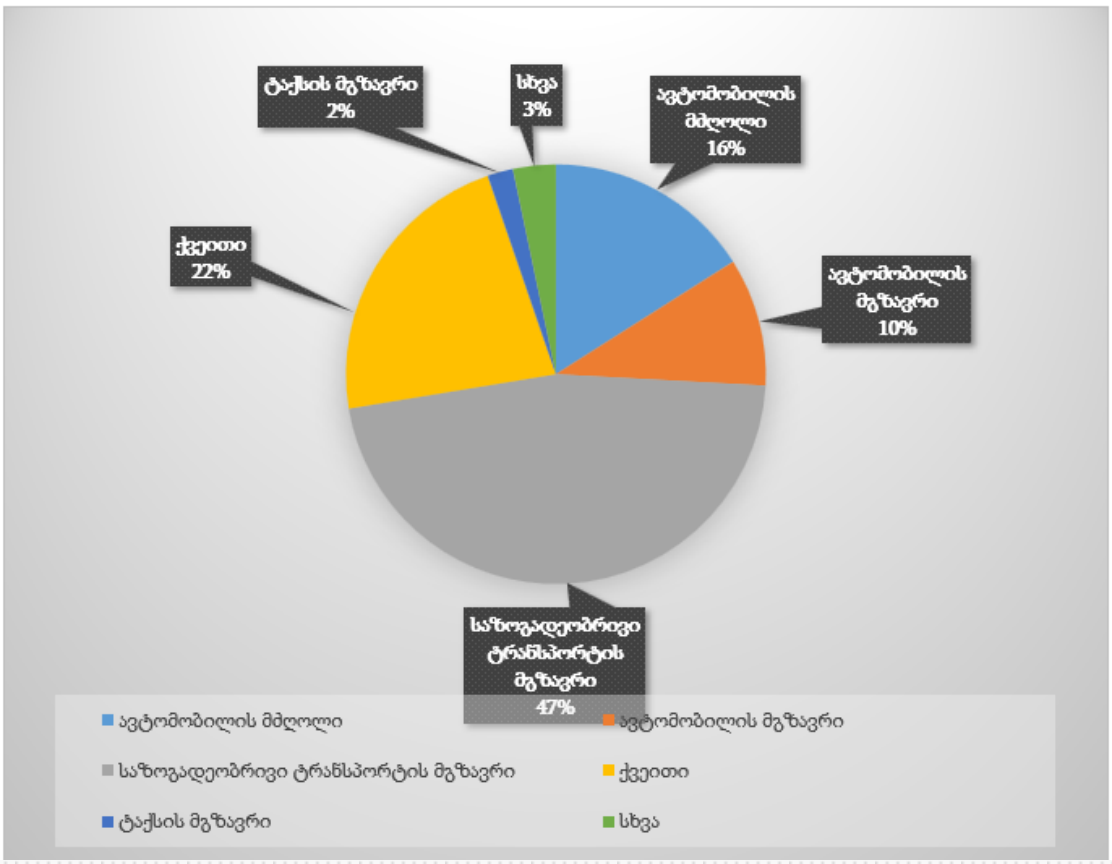
გენერირებული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილბის რაოდენობა 429

დილის პიკის საათის წილი 30 % სულ: **129** **მგზავრობა**

D ბლოკი	

ავტომობილის მძღოლი	16.45%	21
ავტომობილის მგზავრი	9.87%	13
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	46.50%	60
ქვეითი	22.37%	29
ტაქსის მგზავრი	1.97%	3
სხვა	3.29%	4
	100%	



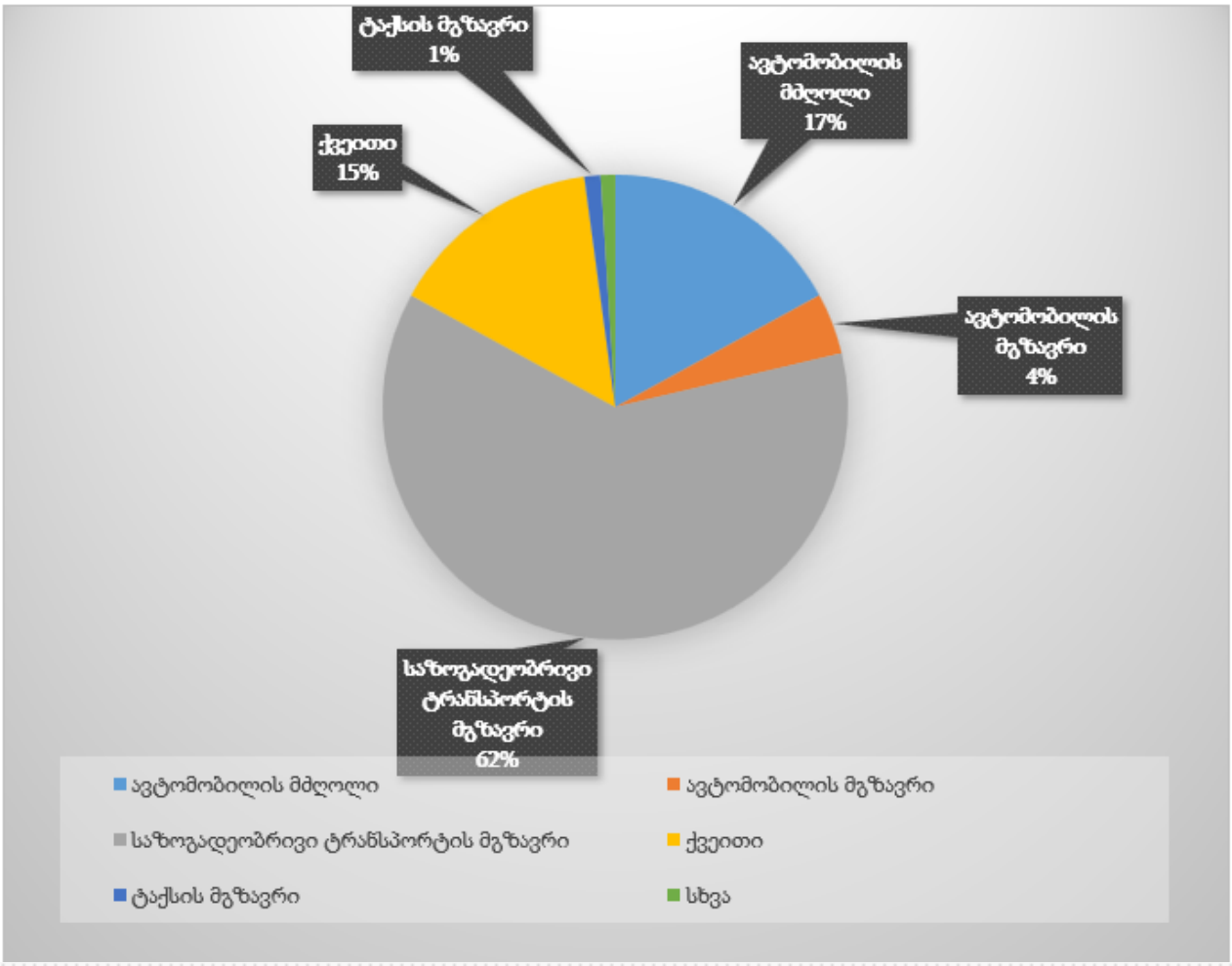
მიზიდული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 429

საღამოს პიკის საათის წილი 22 % სულ: **94** **მგზავრობა**

D	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	17.02%	16
ავტომობილის მგზავრი	4.26%	4
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	61.70%	58
ქვეითი	14.89%	14
ტაქსის მგზავრი	1.13%	1
სხვა	1.00%	1
	100%	



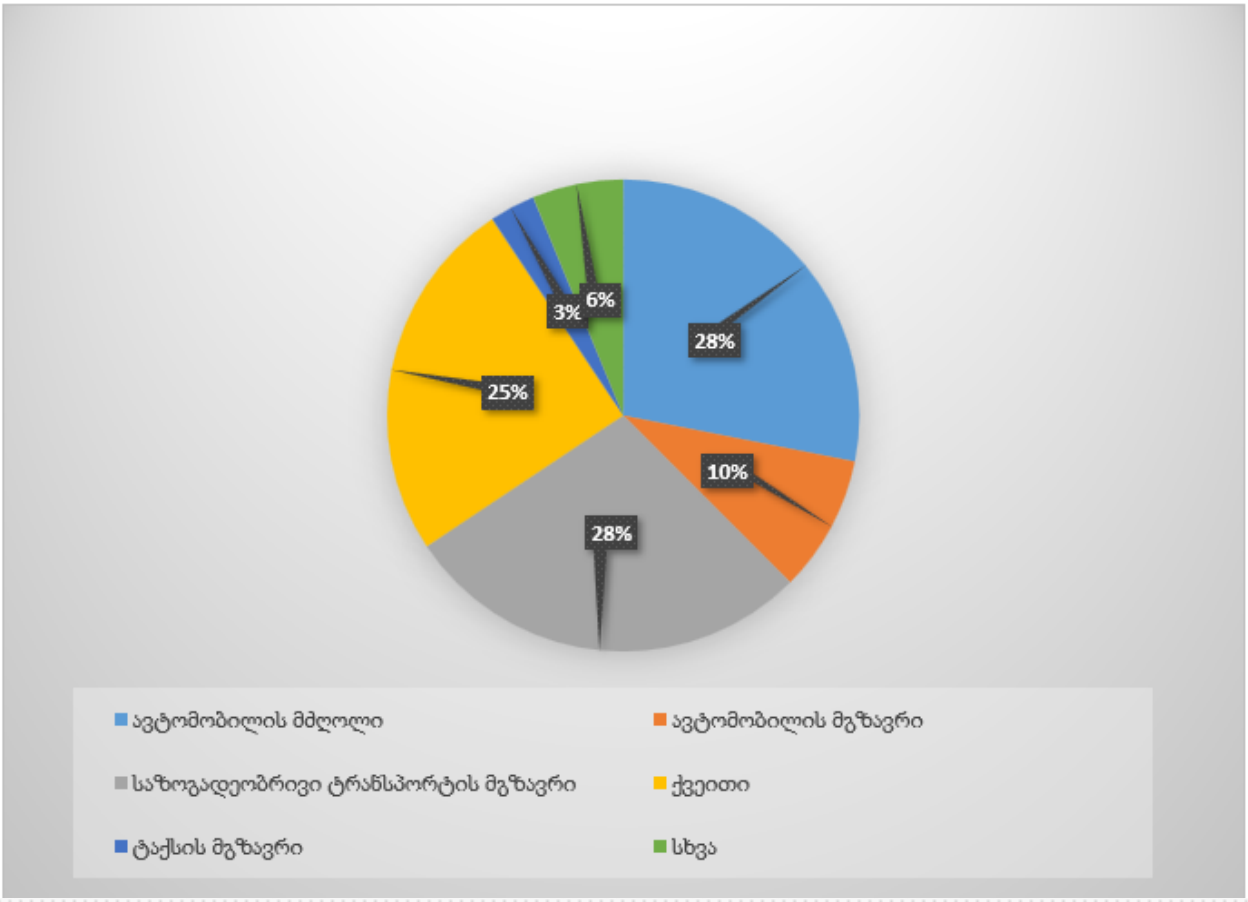
მიზიდული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილების რაოდენობა 80

D	ბლოკი

დილის პიკის საათის წილი სულ: **80** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	28.1%	23
ავტომობილის მგზავრი	9.4%	8
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	28.1%	23
ქვეითი	25.0%	20
ტაქსის მგზავრი	3.1%	3
სხვა	6.2%	5
	100.00%	



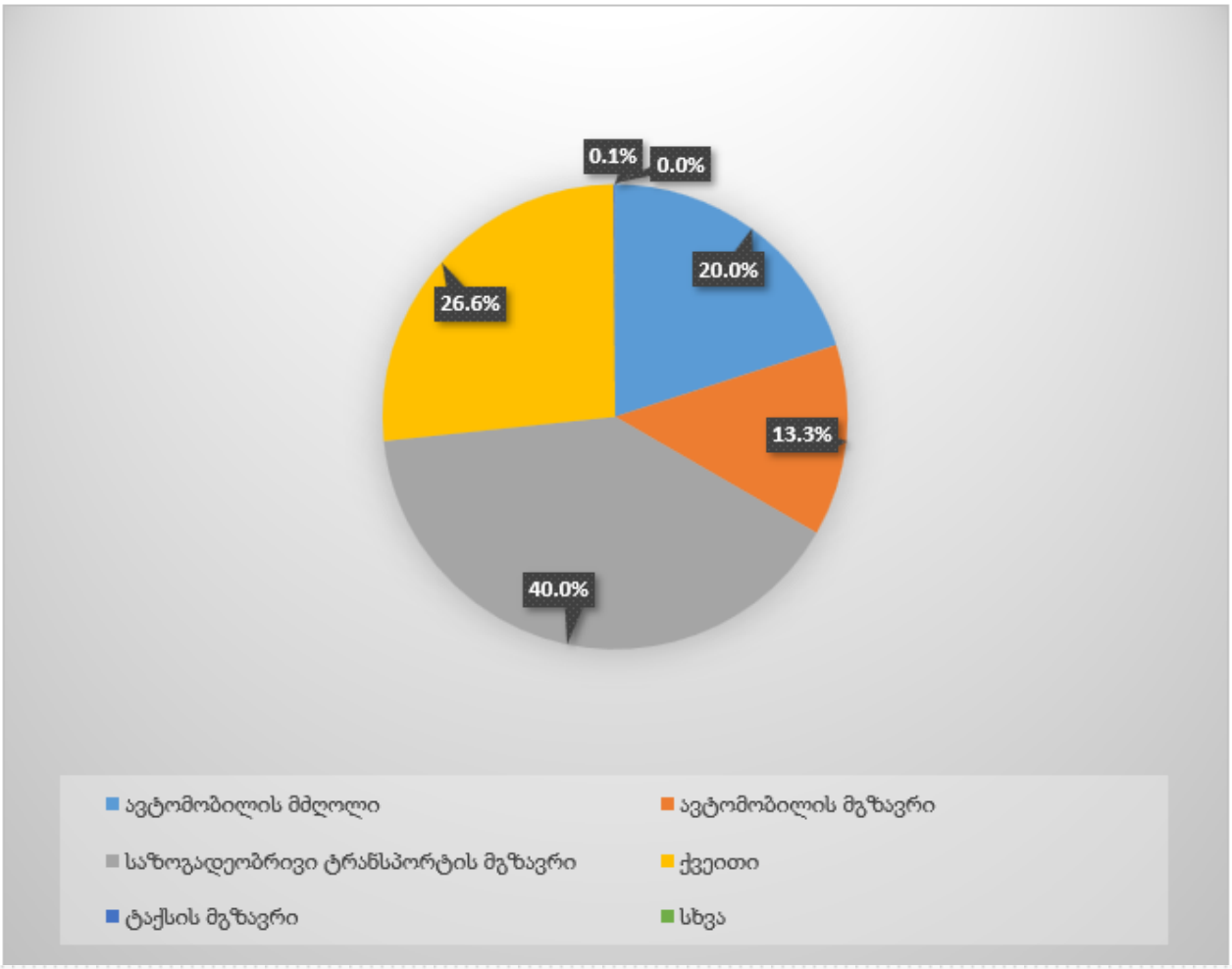
გენერირებული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილბის რაოდენობა 80

საღამოს პიკის საათის წილი სულ: **80** **მგზავრობა**

D	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	20.0%	16
ავტომობილის მგზავრი	13.3%	11
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	40.0%	32
ქვეითი	26.6%	21
ტაქსის მგზავრი	0.1%	0
სხვა	0.0%	0
	100.00%	



ქვემოთ მოცემულია ანგარიში მხოლოდ E ბლოკისთვის ცალკე

E ბლოკი	
კ2 საანგარიშო	12141.8 კვ/მ
სასტუმროს ფართობი	8673.4 კვ/მ
კომერციული ფართობი	1537.3 კვ/მ
პერსონ./თანამშრ რაოდ. დაახლ.	123 ადამიანი

e

Colliers International Georgia-ს მიერ ჩატარებული კვლევის გათვალისწინებით: საპროექტო რეგიონისა და სავარაუდო სასტუმროს კლასის გათვალისწინებით, სასტუმროს საშუალო დატვირთულობა პიკის საათებისთვის იქნება საშუალოდ 70%	სუფთა ფართობი
	8673.4 კვ/მ
	70% ანგარიში
	6071.4 კვ/მ

დღიური გენერირებული გადაადგილების რაოდენობა სასტუმროს				E ბლოკი
სუფთა სასტუმროს ფართი (კვ/მ)	დაკავებულობის კოეფიციენტი	სტუმრების საშ. რაოდენობა	გადაადგილების კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
6,071.4	18.6	326	1.56	**509**

გადაადგილებები E ბლოკისთვის		509	სტუმრისთვის	123	თანამშრომლისთვის	E ბლოკი
დილის პიკის საათის წილი =	30.00%	**153**	გადაადგილება	**123**	გადაადგილება	
საღამოს პიკის საათის წილი =	22.00%	**112**	გადაადგილება	**123**	გადაადგილება	

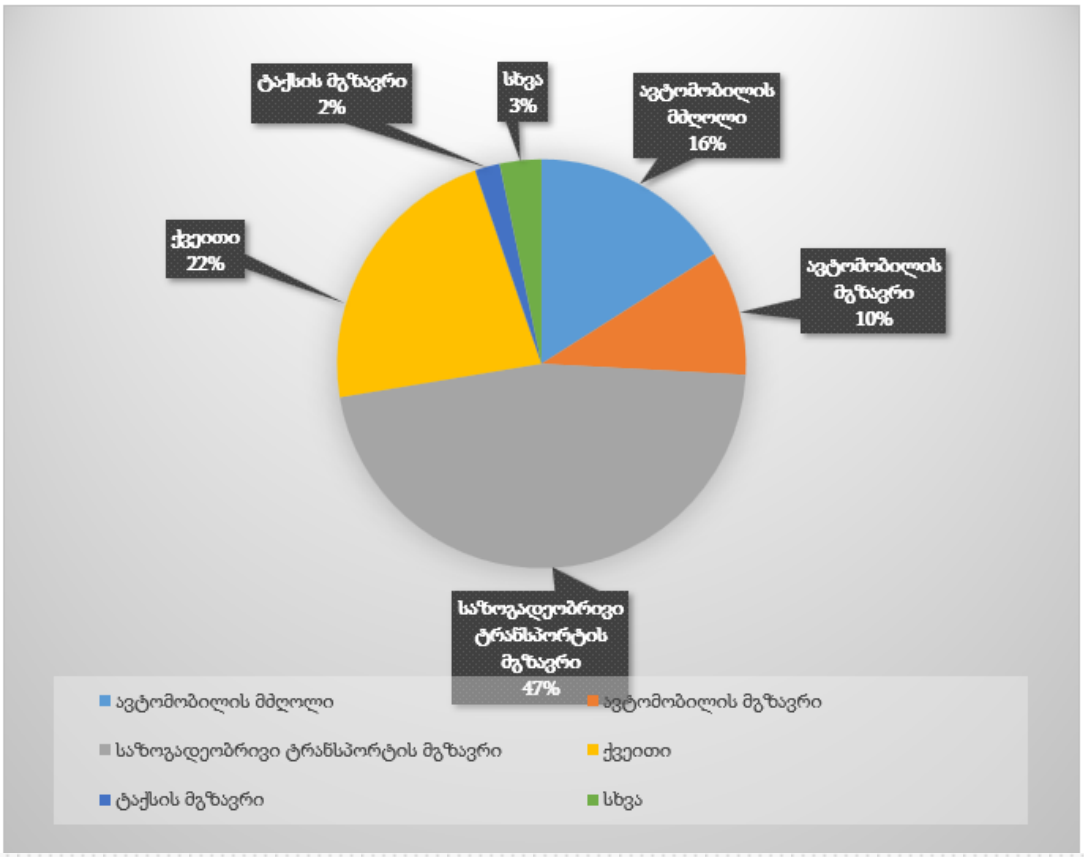
გენერირებული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 509

დილის პიკის საათის წილი 30 % სულ: **153** **მგზავრობა**

E	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	16.45%	25
ავტომობილის მგზავრი	9.87%	15
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	46.50%	71
ქვეითი	22.37%	34
ტაქსის მგზავრი	1.97%	3
სხვა	3.29%	5
	100%	



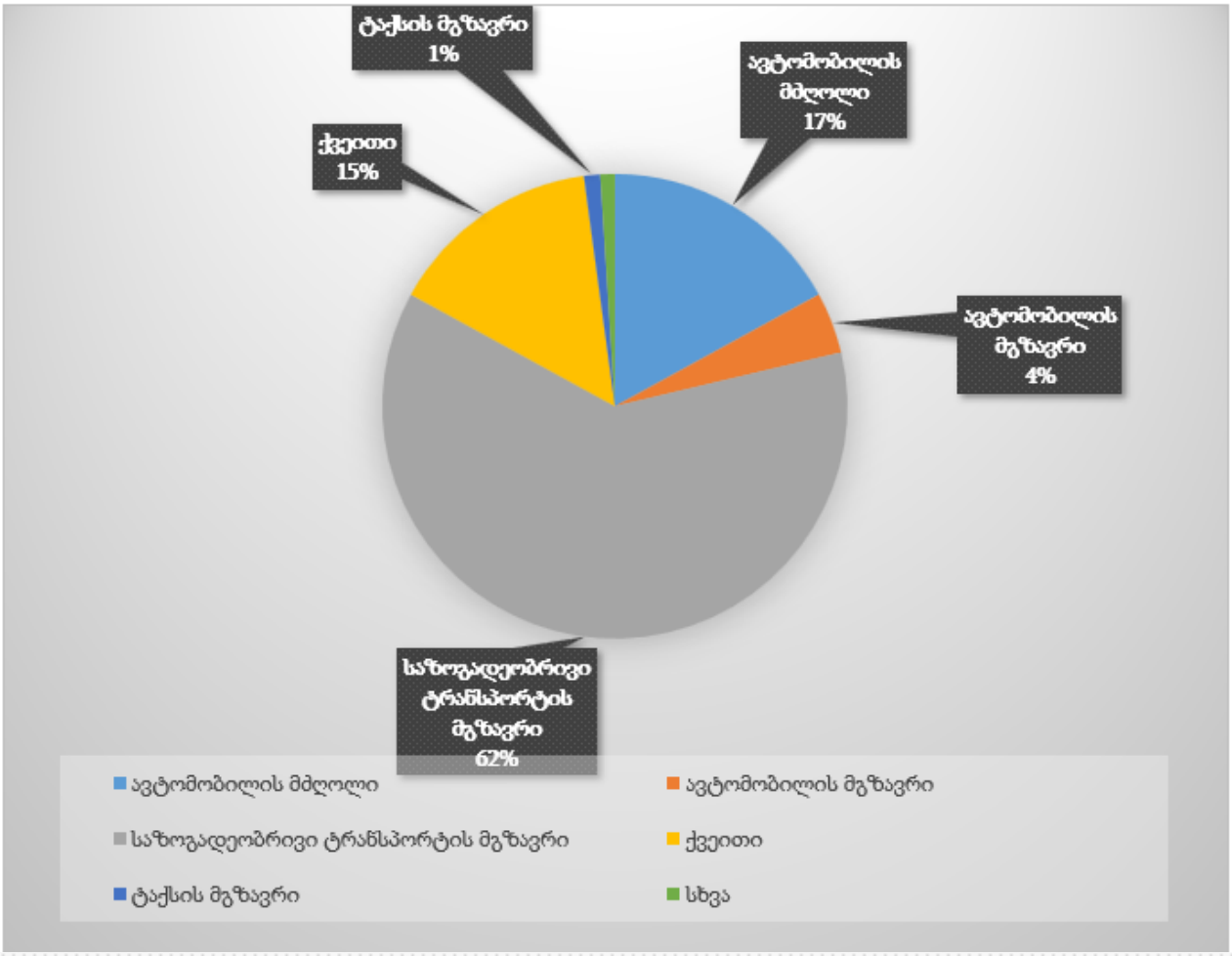
მიზიდული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

დათვლილია სუფთა სასტუმრო ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 509

საღამოს პიკის საათის წილი 22 % სულ: **112** **მგზავრობა**

E	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	17.02%	19
ავტომობილის მგზავრი	4.26%	5
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	61.70%	69
ქვეითი	14.89%	17
ტაქსის მგზავრი	1.13%	1
სხვა	1.00%	1
	100%	



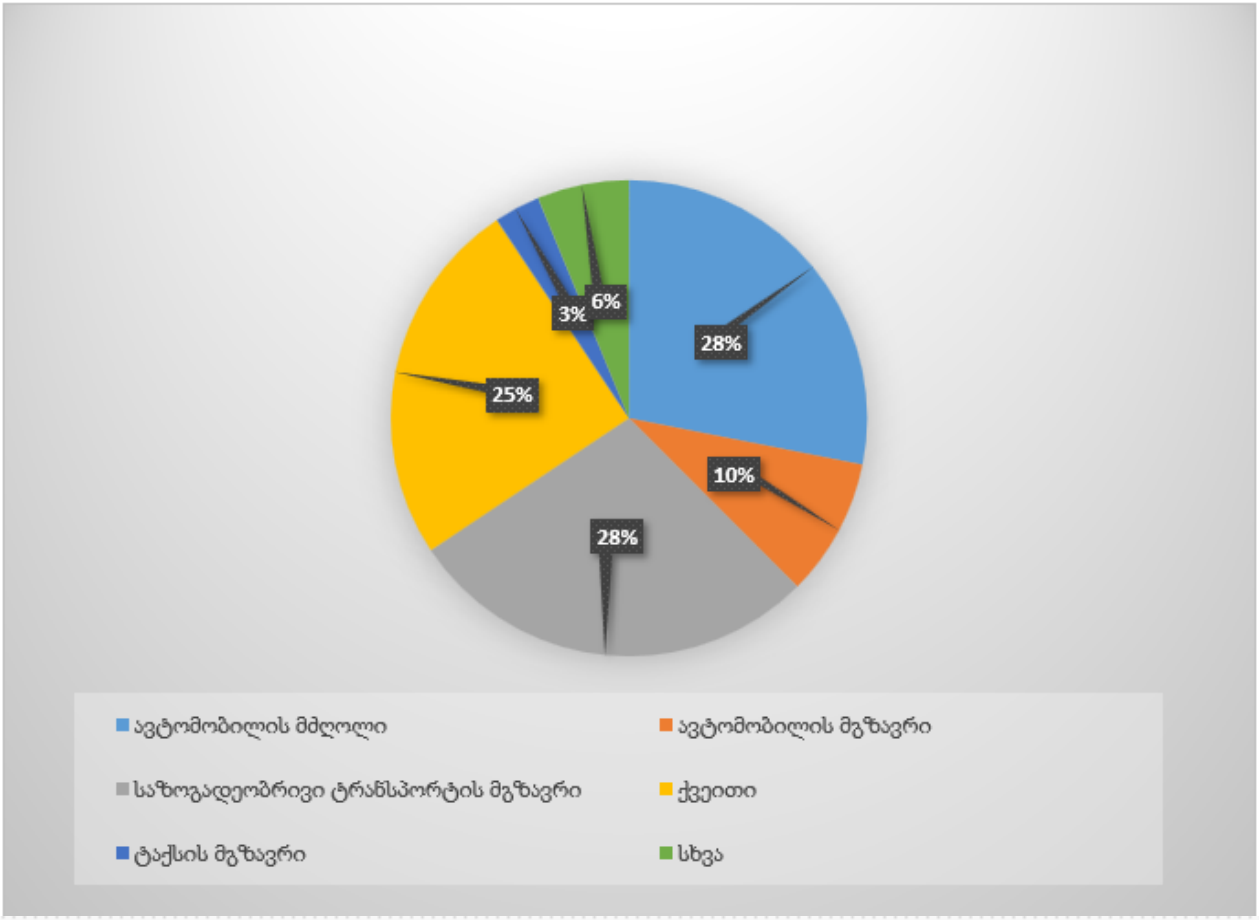
მიზიდული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილების რაოდენობა 123

E	ბლოკი

დილის პიკის საათის წილი სულ: **123** **მგზავრობა**

ავტომობილის მძღოლი	28.1%	35
ავტომობილის მგზავრი	9.4%	12
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	28.1%	35
ქვეითი	25.0%	31
ტაქსის მგზავრი	3.1%	4
სხვა	6.2%	8
	100.00%	



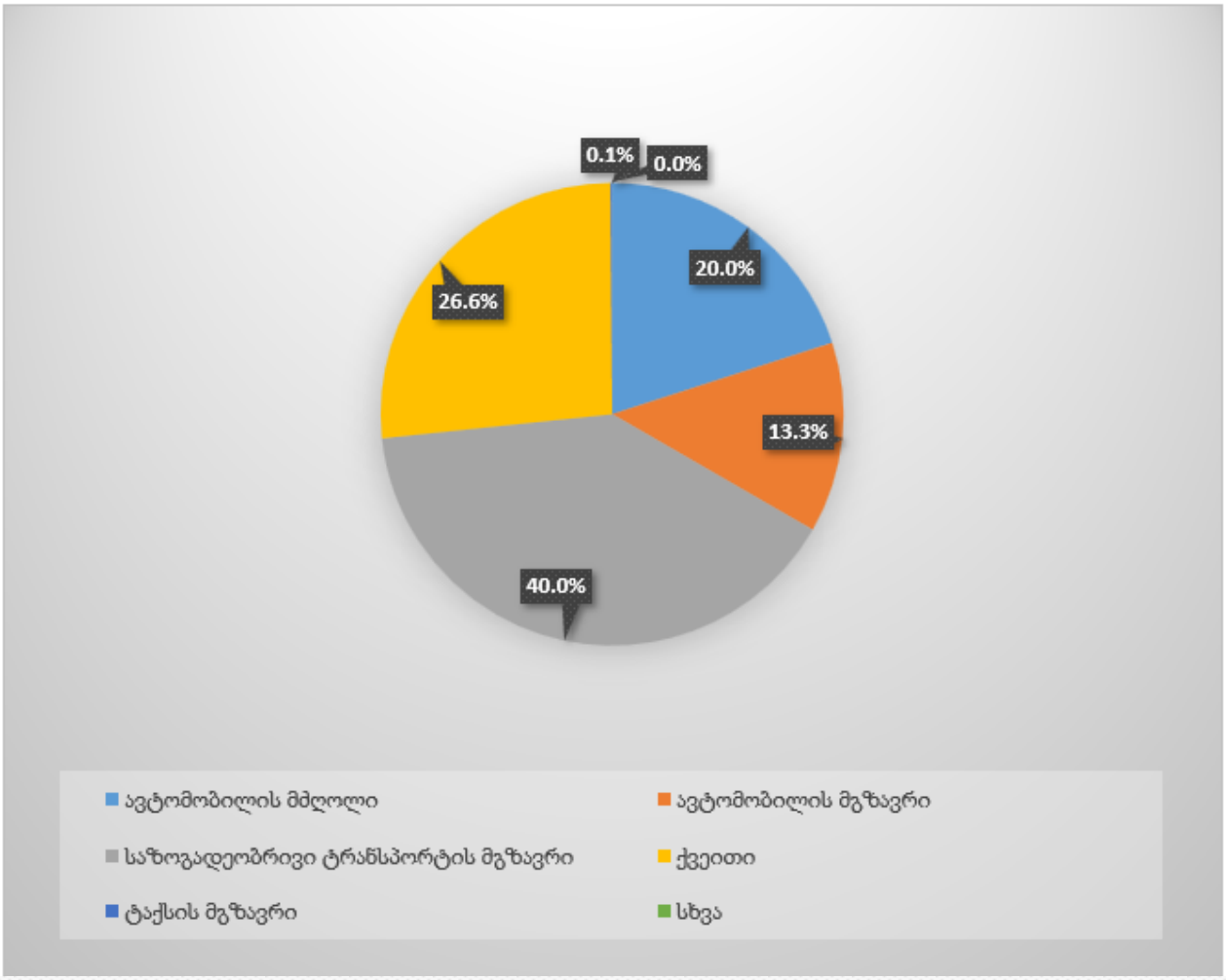
გენერირებული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

თანამშრომელთათვის/ პერსონალისთვის _ გადაადგილების რაოდენობა 123

საღამოს პიკის საათის წილი სულ: **123** **მგზავრობა**

E	ბლოკი

ავტომობილის მძღოლი	20.0%	25
ავტომობილის მგზავრი	13.3%	16
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	40.0%	49
ქვეითი	26.6%	33
ტაქსის მგზავრი	0.1%	0
სხვა	0.0%	0
	100.00%	



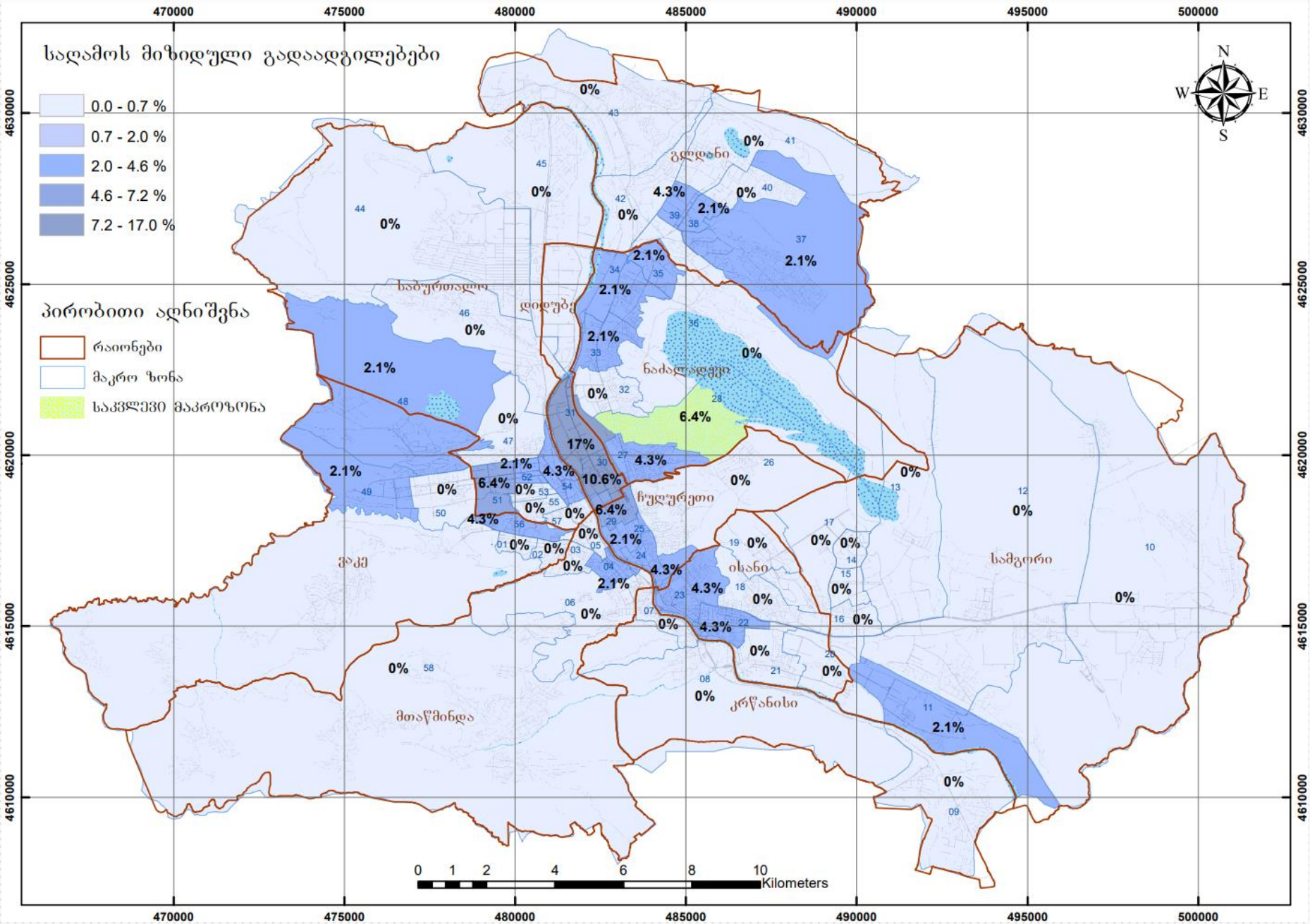
მგზავრობების სივრცითი განაწილება | დილის პიკის საათებში გენერირებული ყველა საშუალება



დილის პიკის საათში **გენერირებული**
გადაადგილება მაკრო ზონების მიხედვით

637

from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება	from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება
58	1	1.3%	**8**	58	30	4.0%	**25**
58	2	0.0%	**0**	58	31	5.9%	**38**
58	3	2.6%	**17**	58	32	7.2%	**46**
58	4	0.7%	**4**	58	33	2.6%	**17**
58	5	0.0%	**0**	58	34	1.3%	**8**
58	6	1.3%	**8**	58	35	1.3%	**8**
58	7	1.3%	**8**	58	36	0.0%	**0**
58	8	0.0%	**0**	58	37	0.7%	**4**
58	9	0.0%	**0**	58	38	0.0%	**0**
58	10	0.0%	**0**	58	39	2.0%	**13**
58	11	1.3%	**8**	58	40	0.0%	**0**
58	12	0.0%	**0**	58	41	1.3%	**8**
58	13	0.0%	**0**	58	42	0.7%	**4**
58	14	0.0%	**0**	58	43	0.0%	**0**
58	15	0.7%	**4**	58	44	2.0%	**13**
58	16	0.7%	**4**	58	45	1.3%	**8**
58	17	0.0%	**0**	58	46	0.7%	**4**
58	18	0.7%	**4**	58	47	0.0%	**0**
58	19	0.7%	**4**	58	48	1.3%	**8**
58	20	0.0%	**0**	58	49	2.6%	**17**
58	21	0.7%	**4**	58	50	6.7%	**43**
58	22	3.3%	**21**	58	51	2.0%	**13**
58	23	2.6%	**17**	58	52	2.6%	**17**
58	24	2.6%	**17**	58	53	2.0%	**13**
58	25	1.3%	**8**	58	54	2.0%	**13**
58	26	0.7%	**4**	58	55	0.0%	**0**
58	27	4.6%	**29**	58	56	0.0%	**0**
58	28	17.8%	**113**	58	57	0.7%	**4**
58	29	4.0%	**25**	58	58	3.3%	**21**


საღამოს მიზიდული გადაადგილებები
0.0 - 0.7 %
0.7 - 2.0 %
2.0 - 4.6 %
4.6 - 7.2 %
7.2 - 17.0 %
პირობითი აღნიშვნა
რაიონები
მაკრო ზონა
საკვლევი მაკროზონა
N
W
E
S
გლდანი
საბურთალო
დიდუბე
ნაძალადევი
ჩუღურეთი
ვაკე
ისანი
სამგორი
მთაწმინდა
კრწანისი
0 1 2 4 6 8 10
Kilometers
470000
475000
480000
485000
490000
495000
500000
4630000
4625000
4620000
4615000
4610000

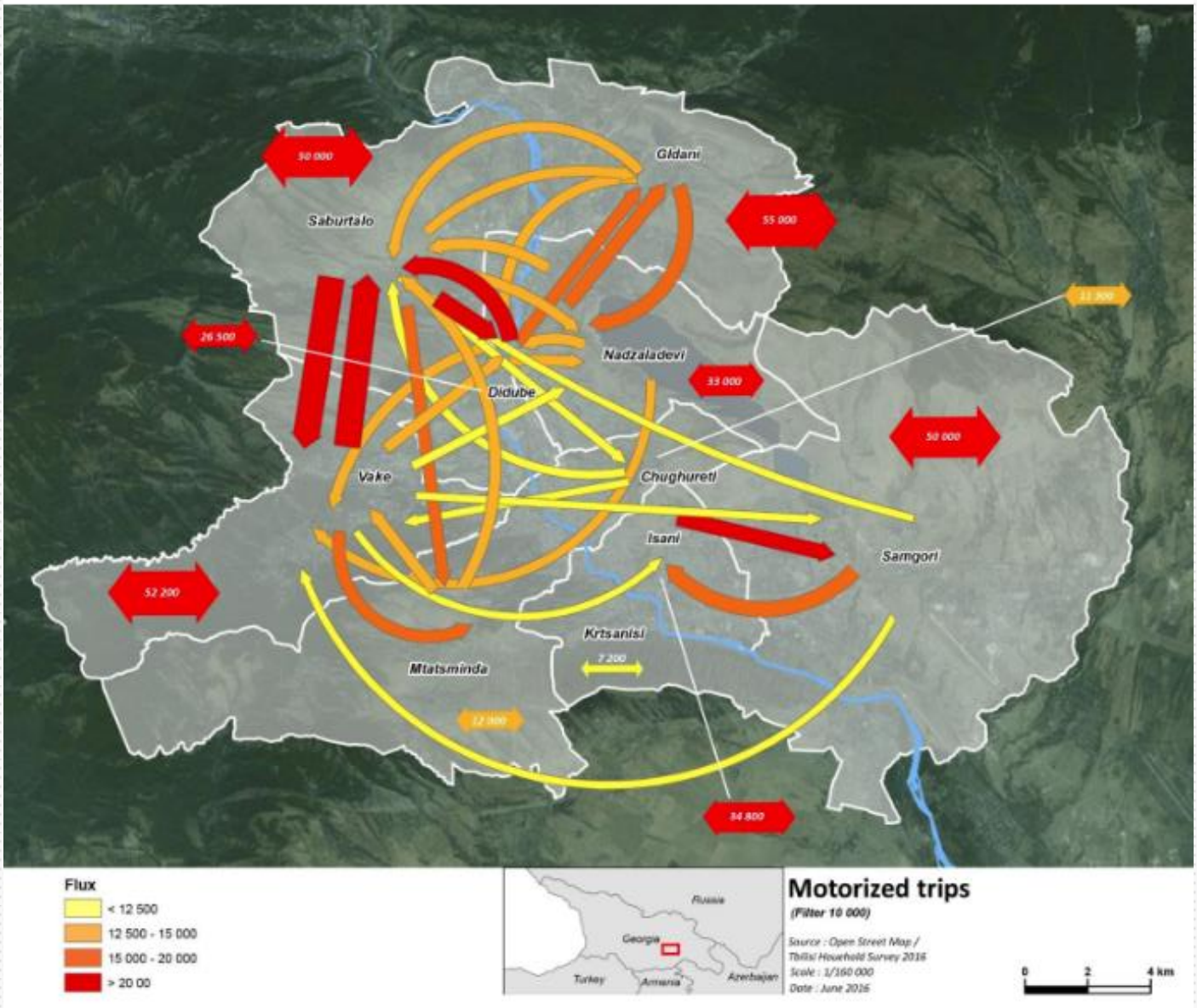
საღამოს პიკის საათში საკვლევ ზონაში
მიზიდული გადაადგილება მაკრო ზონების მიხედვით

467

from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება	from_zone	to_zone	percentage	გადაადგილება
1	58	0.0%	**0**	30	58	10.6%	**50**
2	58	0.0%	**0**	31	58	17.0%	**79**
3	58	0.0%	**0**	32	58	0.0%	**0**
4	58	2.1%	**10**	33	58	2.1%	**10**
5	58	0.0%	**0**	34	58	2.1%	**10**
6	58	0.0%	**0**	35	58	2.1%	**10**
7	58	0.0%	**0**	36	58	0.0%	**0**
8	58	0.0%	**0**	37	58	2.1%	**10**
9	58	0.0%	**0**	38	58	2.1%	**10**
10	58	0.0%	**0**	39	58	4.3%	**20**
11	58	2.1%	**10**	40	58	0.0%	**0**
12	58	0.0%	**0**	41	58	0.0%	**0**
13	58	0.0%	**0**	42	58	0.0%	**0**
14	58	0.0%	**0**	43	58	0.0%	**0**
15	58	0.0%	**0**	44	58	0.0%	**0**
16	58	0.0%	**0**	45	58	0.0%	**0**
17	58	0.0%	**0**	46	58	0.0%	**0**
18	58	0.0%	**0**	47	58	0.0%	**0**
19	58	0.0%	**0**	48	58	2.1%	**10**
20	58	0.0%	**0**	49	58	2.1%	**10**
21	58	0.0%	**0**	50	58	0.0%	**0**
22	58	4.3%	**20**	51	58	6.4%	**30**
23	58	4.3%	**20**	52	58	2.1%	**10**
24	58	4.3%	**20**	53	58	0.0%	**0**
25	58	2.1%	**10**	54	58	4.3%	**20**
26	58	0.0%	**0**	55	58	0.0%	**0**
27	58	4.3%	**20**	56	58	0.0%	**0**
28	58	6.4%	**30**	57	58	4.3%	**20**
29	58	6.4%	**30**	58	58	0.0%	**0**

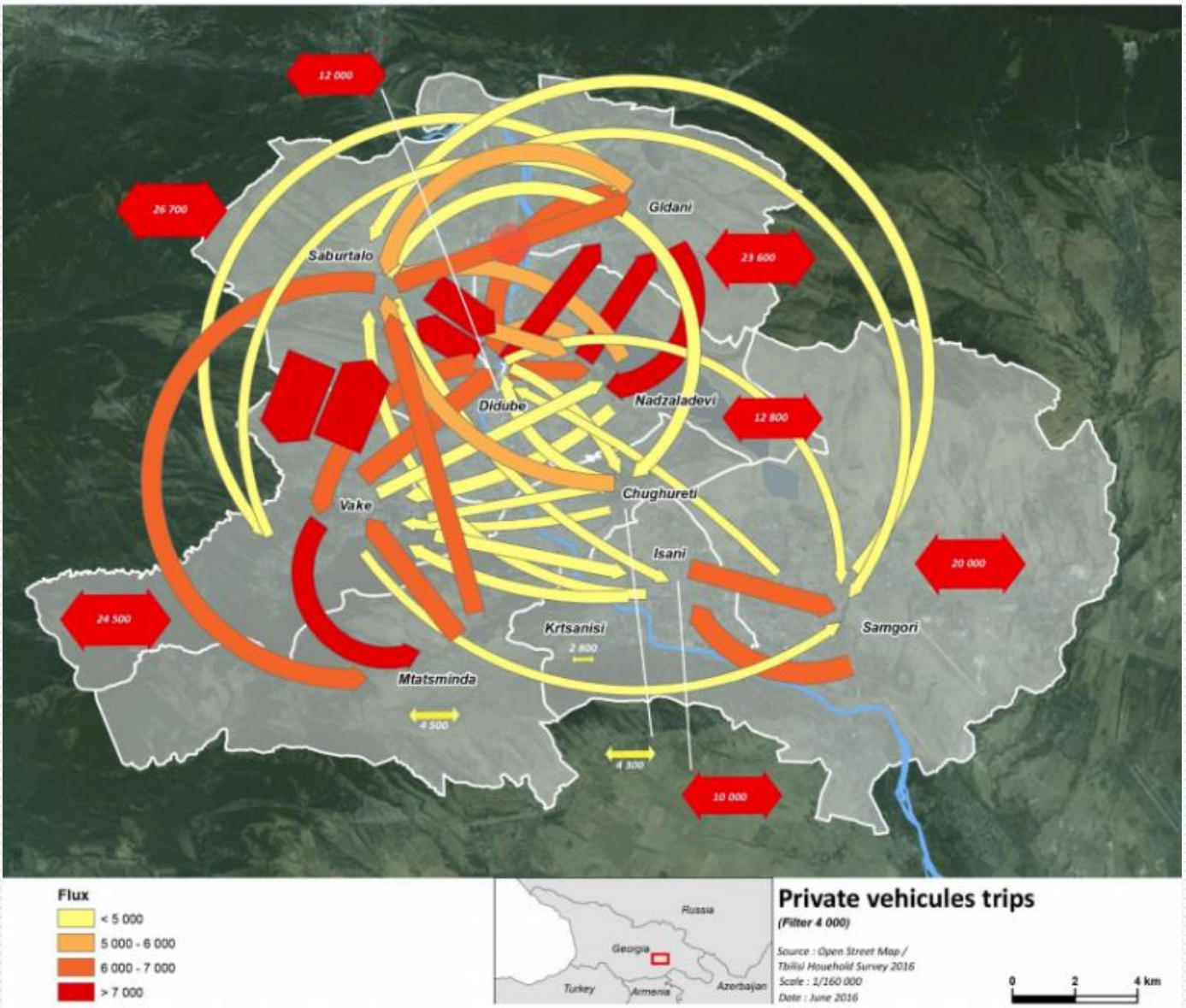
ქვემოთ მოცემულ სქემებზე ასახულია სრული გადაადგილებების ანალიზი დღის განმავლობაში ყველა მაკრო ზონისთვის და ნაკადები წარმოდგენილია ვიზუალურად ნათლად აღსაქმელად გადაადგილებების ტიპისა და მოტივების მიხედვით:

მოტორიზებული გადაადგილებები



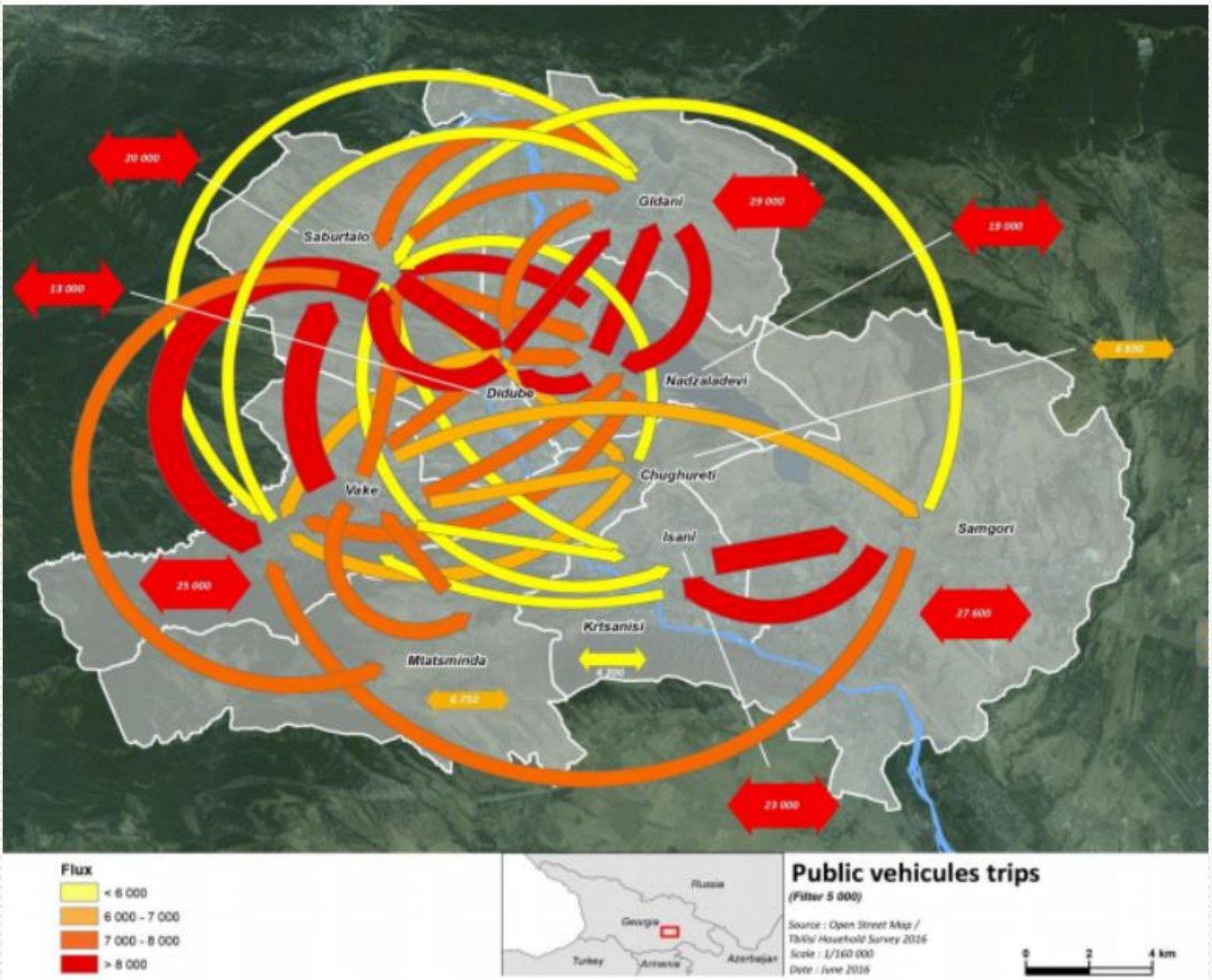
მოტორიზებული გადაადგილებები სამ ძირითად წაკადად იყოფა: საბურთალო, ვაკე და დიდუბე. მოტორიზებული გადაადგილებები ვაკესა და საბურთალოს შორის 20 000-ზე მეტ გადაადგილებას შეადგენს დღიურად, თითოეული მიმართულებით. დიდუბისა და ვაკის შორის დღიურად 17, 000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. სხვა მნიშვნელოვანი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

კერძო ავტომობილი (მგზავრი + მძღოლი)



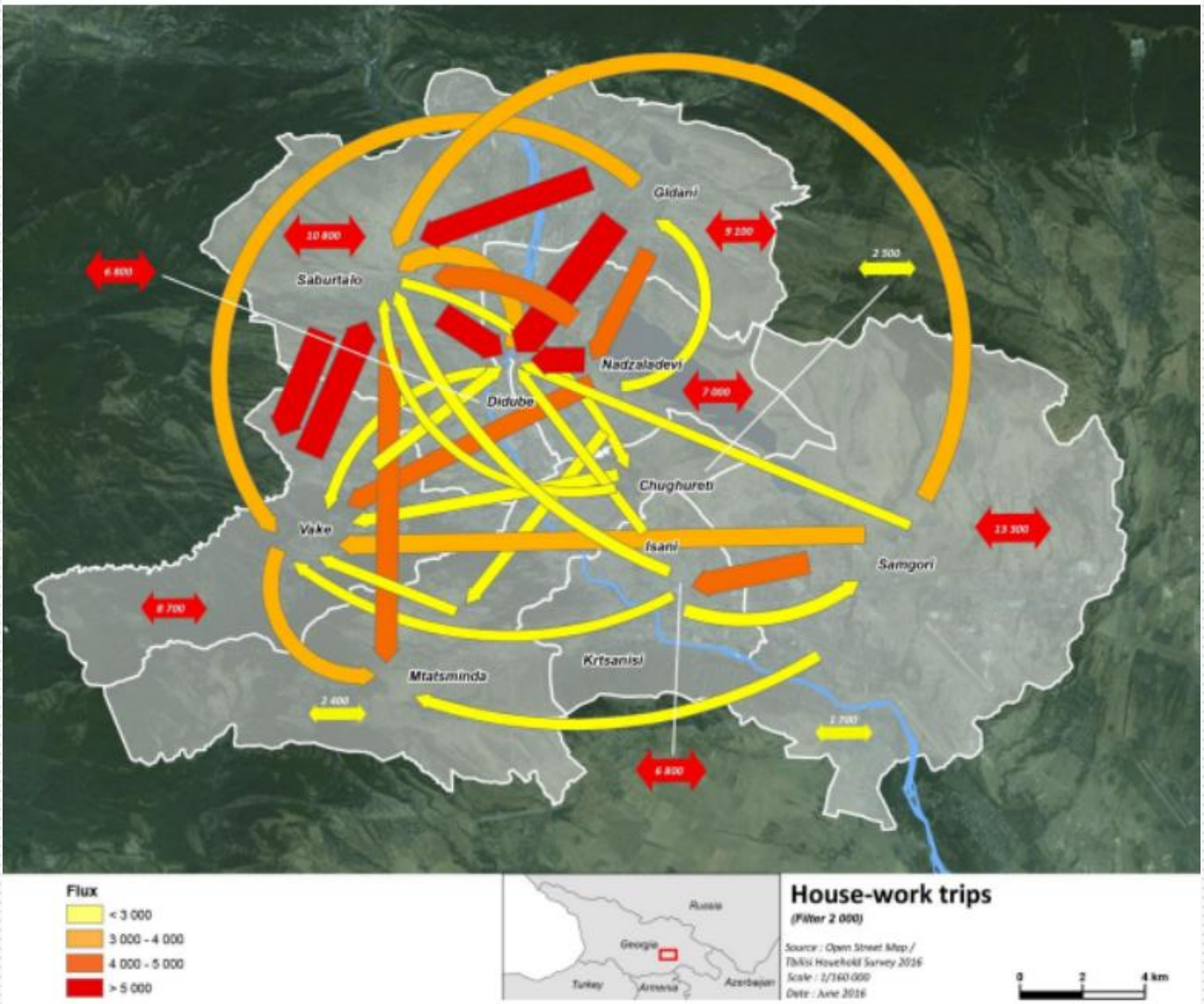
კერძო ავტომანქანის გამოყენების მხრივ (როგორც მძღოლი ასევე მგზავრი), ვაკე, დიდუბე და საბურთალო ძირითადი ცენტრალური რაიონებია. დიდუბეში ძირითადად ხდება წაკადების თავმოყრა საიდანაც შემდგომში ხდება წაკადების გაწაწილება ყველა მიმართულებით სატრანსპორტო წაკადები ვაკის მიმართულებით ძირითადად დაკავშირებულია უბნების 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



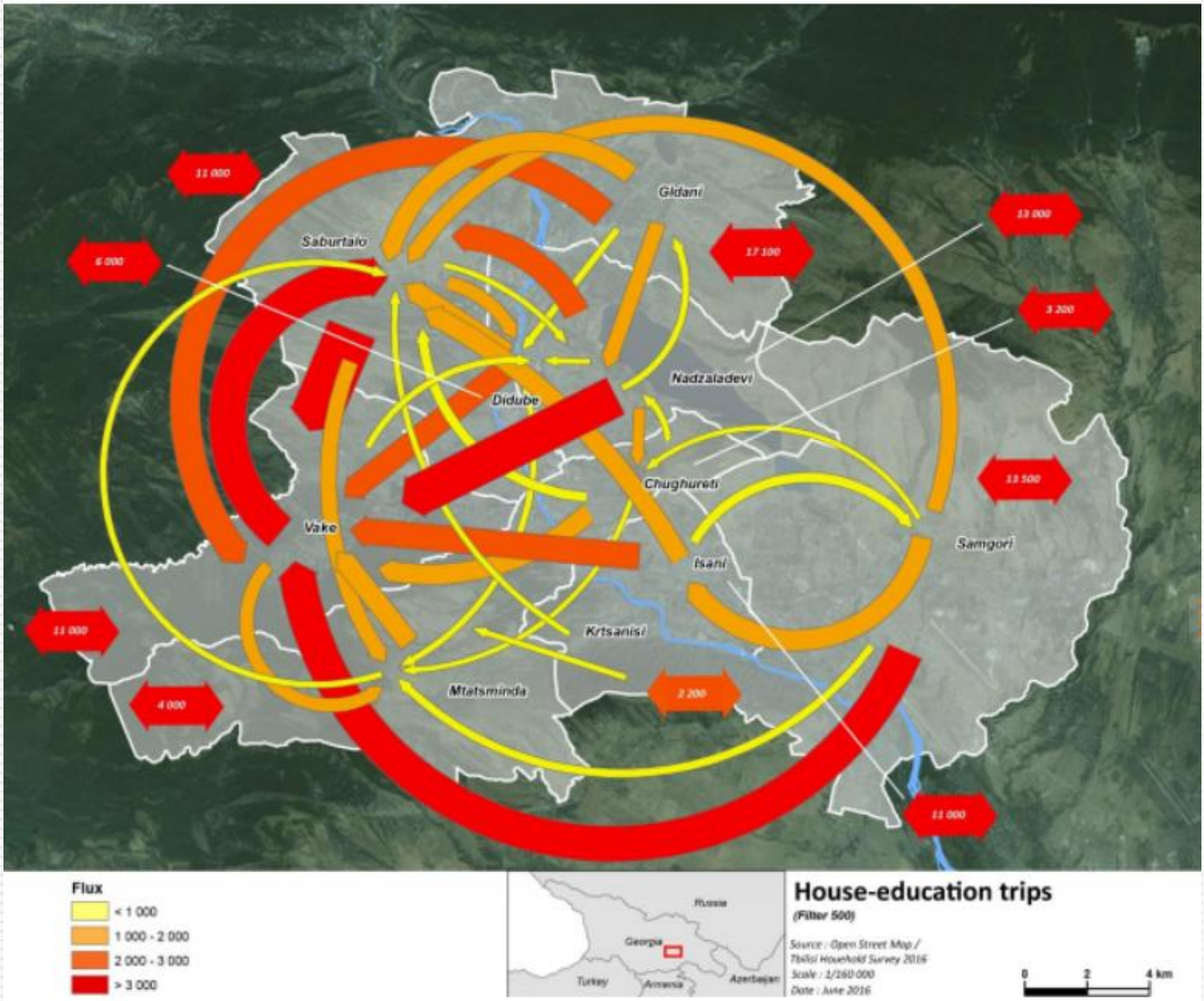
საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ძირითად ცენტრს კვლავ ვაკე, საბურთალო და დიდუბე წარმოადგენენ, რომელთაც შეიძლევა გლდანი და წამალადევი დაემატოს. ვაკესა და საბურთალოს შორის დღიურად სატრანსპორტო წაკადის დაახლოებით 11,000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. საბურთალოსა და დიდუბეს შორის დღიურად სატრანსპორტო წაკადის დაახლოებით 9,000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. დიდუბიდან გლდანის და წამალადევის მიმართულებით დღიურად სატრანსპორტო წაკადის დაახლოებით 11,000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. ასევე მნიშვნელოვანი წაკადების ცვლილება ხორციელდება გლდანსა და წამალადევს 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 წამალადევიდან 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 ნაკადები (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 2-15 წუთის მისაწვდომ საფეხმავლო მანძილზეა და გენერირებული მგზავრობები ვერ მოახდენს მნიშვნელოვან უარყოფით ზეგავლენას არსებულ რეზერვებზე, თუმცა რეკომენდებულია სამომავლოდ პროექტის განხორციელების შემდგომ, არსებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების გაუმჯობესება და რეზერვების დამატება. აღსანიშნავია რომ მასიურად მიმდინარეობს მიმდებარე ცენტრალური მარშრუტების განახლება/ჩანაცვლება/გაუმჯობესება მგზავრთა მოსამსახურებლად

მიმდებარე ქუჩების სამანქანო სავალი ნაწილი მოასფალტებულია და მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია. განხილული, მისასვლელი/ მიმდებარე გზების ნაწილზე მოწყობილია ტროტუარები, ხოლო დარჩენილ ნაწილზე რეაბილიტაციის პროცესშია ან შესაძლებელია სრულყოფილი საქვეითე ინფრასტრუქტურის მოწყობა. რეკომენდირებულია ტროტუარების მოწყობა/რეაბილიტაცია გზის უმეტეს ნაწილზე. პროექტის განხორციელების შემდგომ მოეწყობა/გაუმჯობესდება საპროექტო ტერიტორიაზე და მომიჯნავე მონაკვეთებზე საქვეითე ნაწილი. ასევე რაც მთავარია საპროექტო ტერიტორიაზე სრულად გამართული იქნება საქვეითე/სამანქანო ინფრასტრუქტურა.

მიმდებარე გზებზე ძირითადად მოწყობილია საგზაო ნიშნები. საპარკინგე ადგილები მოსანიშნია. გვხვდება არარეგულირებული პარკირება, რეკომენდირებულია დგომის ამკრძალავი ნიშნების დამონტაჟება ყველა შესაბამის ადგილას. მოსანიშნია ქვეითთა გადასასვლელის „ზებრა“ მონიშვნები. ასევე რეკომენდირებულია სამანქანე სავალ ნაწილზე ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნების მონიშვნა / განახლება.

პროექტის განხორციელების შემდგომ მოწესრიგდება და გაუმჯობესდება საპროექტო ნაწილში საგზაო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა.

განხორციელების შემდგომ პროექტი დადებითად იმოქმედებს საპროექტო და საკვლევ არეალზე, საგზაო ინფრასტრუქტურაზე. რეგულირებული იქნება პარკირება და მოეწყობა სრულფასოვანი განაშენიანება ერთ ჯანსაღ სივრცეში.

შეჯამება:

სამანქანე ინფრასტრუქტურა _ დამაკმაყოფილებელი

საქვეითე ინფრასტრუქტურა _ გასაუმჯობესებელი

მიმდებარე გზაზე და კვანძებზე სამანქანე მოძრაობა _დაუტვირთავი

ავტობუსები _ მისაწვდომია

საავტობუსე რეზერვები _ დამაკმაყოფილებელია/ სამომავლოდ რეკომენდირებულია რეზერვების გაზრდა

გენერირებული სამანქანო მგზავრობების რაოდენობა/სიხშირე _ ვერ მოახდენს მნიშვნელოვან უარყოფით ზეგავლენას არსებულ საგზაო ინფრასტრუქტურაზე

დასკვნა:

ყოველივე ზემოთაღნიშნულიდან გამომდინარე შესაძლებელია გავაკეთოთ დასკვნა, რომ გეგმარებითი ერთეულის მოცემულ საკვლევ ობიექტზე/ნაკვეთზე დაგეგმილი კომპლექსის მშენებლობის განხორციელება, ვერ მოახდენს უარყოფით ზეგავლენას არსებულ საერთო სარგებლობის საგზაო ინფრასტრუქტურის ფუნქციონირებაზე.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- შინამეურნეობის გადაადგილების კვლევა (SYSTRA)
- საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ
- თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში http://tbilisi.gov.ge/page/3218
- თბილისის მერიის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს მითითებები და რეკომენდაციები