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

წერილის ნომერი: **16-01260423202**
გაცემის თარიღი: **12/02/2026**

ადრესატი: სერგო გიორგაია
პირადი ნომერი: 37001058879
მისამართი: თბილისი მიხეილ თამარაშვილის გამზ. N 13ი ბ. 193

ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის სსიპ - ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტომ განიხილა 2026 წლის 5 თებერვლის № 01260363818-16 განცხადება, რომელთან დაკავშირებითაც გაცნობებთ შემდეგს:

დაკმაყოფილდეს 2026 წლის 5 თებერვლის № 01260363818-16 განცხადება და შეთანხმდეს ქალაქ თბილისში, ლექსანდრე ბანძელაძის ქუჩა, N 1-ში არსებულ მიწის ნაკვეთზე (საკადასტრო კოდი: N 01.14.16.009.304) საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა თანდართულ ბმულზე არსებული დანართის შესაბამისად.

საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 62-ე მუხლის შესაბამისად, ნაწილობრივ ძალადაკარგულად გამოცხადებას ექვემდებარება ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის სსიპ - ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს 2023 წლის 22 თებერვლის განცხადებით № 01230533803-16 შეთანხმებული საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა.

საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემის ცვლილება საჭიროებს შეთანხმებას სააგენტოსთან.

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

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

https://cloud.msda.ge/index.php/s/W54JxCbSiksJQ61

პატივისცემით,

ნინო ბაგაშვილი

სააგენტოს უფროსი

გამოყენებულია კვალიფიციური ელექტრონული ხელმოწერა/ ელექტრონული შტამპი

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო
საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი

MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF GEORGIA
PATROL POLICE DEPARTMENT

12/02/2026

MIA 6 26 00493601

მოქალაქე ნინო პაიკიძეს
ასლი: შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის
ქ. თბილისის მთავარი სამმართველოს

შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტში განხილულ იქნა თქვენი განცხადება, რომელშიც ითხოვთ, ქ. თბილისში, ალექსანდრე ბანძელაძის ქუჩა, N 1-ში არსებულ მიწის ნაკვეთებზე (ს/კ: N 01.14.16.009.304) საგზაო-სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ნაკადების მიმართულების საგზაო მოძრაობის ორგანიზაციის წარმოდგენილი მუდმივი სქემის შეთანხმებას.

ვითვალისწინებთ რა, ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის ს.ს.ი.პ. ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სამსახურის (12/02/2026წ 16-01260423202) თანხმობას შსს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი ითანხმებს (საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების კუთხით) წარმოდგენილ მუდმივი მოძრაობის ორგანიზაციის სქემას, ხოლო ტერიტორიაზე მისასვლელი გზა აღიჭურვოს მოძრაობის რეგულირების ტექნიკური საშუალებებით თანდართული სქემის შესაბამისად.

დანართი: სქემა 1 ფაილად

პატივისცემით,

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

0190, თბილისი, წოე რამიშვილის ქ. №38
№38, Noe Ramishvili St. 0190, Tbilisi, Georgia

ტელ./Tel.: (+995 32) 2 41 42 42
(+995 32) 2 41 85 02
E-mail: patrolinfo@mia.gov.ge

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასება

ქ. თბილისში, ნუცუბიძის IV მ/რ კორპ. N25-ის მიმდებარედ არსებულ მიწის ნაკვეთზე

(ს/კ: 01.14.16.009.304)

დაგეგმილი მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლის ტრანსპორტზე ზემოქმედების შეფასების კვლევა

შემსრულებელი:

შ.პ.ს. “ტასჰაბი

დირექტორი: ს. გიორგაია



თბილისი, 2026 წელი

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

წერილის ნომერი: **16-0122270173**
თარიღი: **27/09/2022**

ადრესატი: სერგო გიორგაია
პირადი ნომერი: 37001058879
მისამართი: ქ.თბილისი, ჭიჭინაძის მიმდებარე ტერიტორია

მოქალაქე სერგო გიორგაიას

ბატონო სერგო,

თქვენი, 2022 წლის 21 სექტემბრის N 19/01222642912-16 წერილის პასუხად, რომელიც შეეხება ქალაქ თბილისში, ნუცუბიძის IVმ/რ კორპ. N25-ის მიმდებარედ არსებულ მიწის ნაკვეთზე (ს/კ: 01.14.16.009.304) არქიტექტურული პროექტის შეთანხმებისათვის (AR1924461) სატრანსპორტო კვლევის არეალის განსაზღვრას, 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, 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**. 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 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 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. ასევე, უნდა აიტვირთოს კვლევის ერთიან დოკუმენტში წარმოდგენილი რუკების, სქემებისა და გაანგარიშებების სამუშაო მასალები:

- რუკა (.shp)

დანართი 1: კვლევის კომპონენტები

	წინასაპროექტო კვლევა	საკვლევი ტერიტორია	განმარტება
1	საკვლევი ტერიტორიის არსებული სატრანსპორტო მდგომარეობის შესწავლა		
1.1.	საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია და საქვეითე მისაწვდომობა	*საპროექტო ტერიტორიიდან კ. კაპანელის ქუჩაზე 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.		ეს მონაცემი საჭიროა საპროექტო ტერიტორიაზე მომავალი მაცხოვრებლების დაახლოებითი რაოდენობის დასადგენად.
2.2.	საპროექტო ტერიტორიის პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა რაოდენობა	საცხოვრებელი და კომერციული	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 სივრცითი განაწილება		ამ მონაცემით განისაზღვრება, 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 მკრო ან მეკრო ზონის მონაცემების საფუძველზე, რომელშიც მდებარეობს საპროექტო ტერიტორია.* თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე:

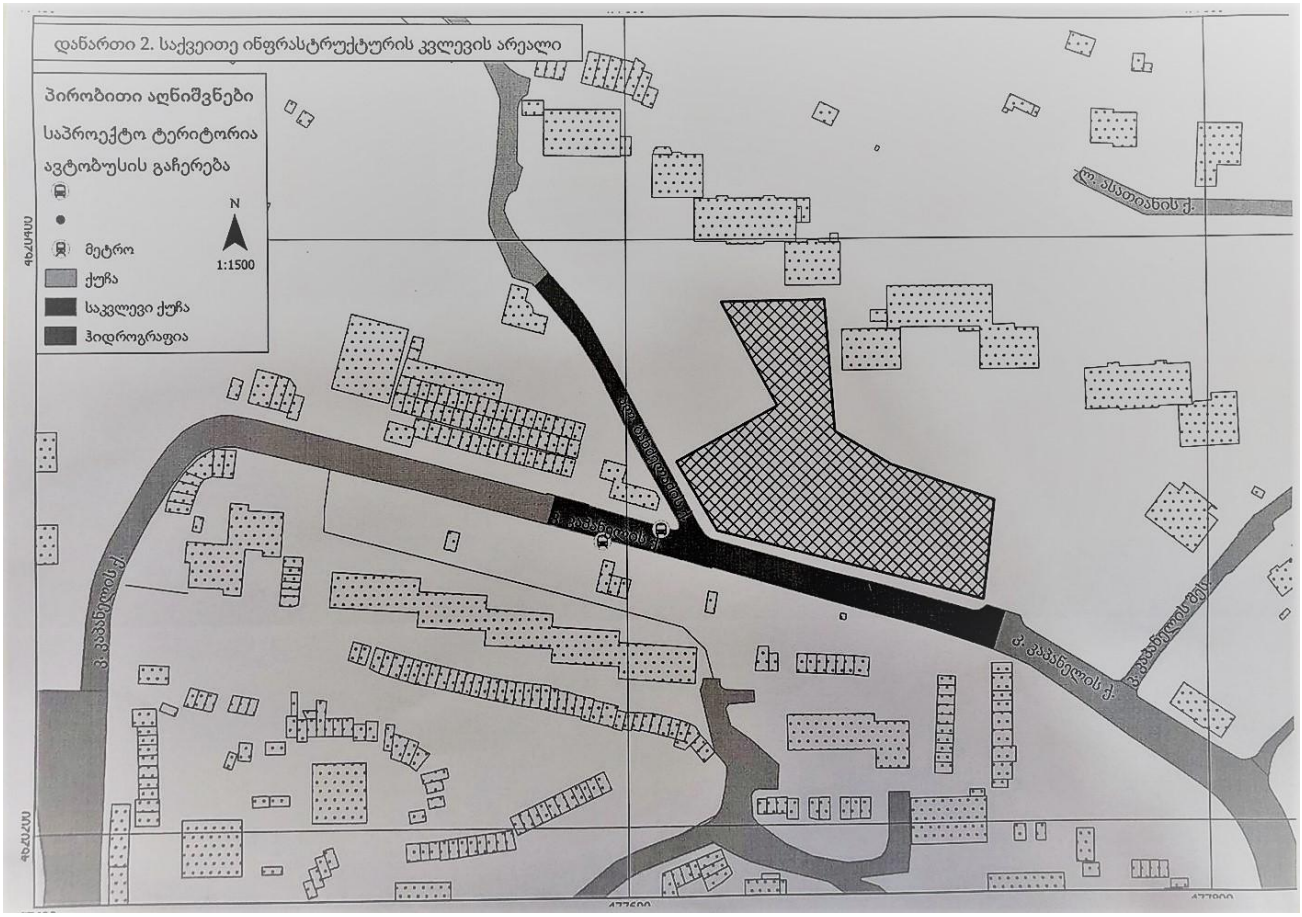
დანართი 1: კვლევის კომპონენტები

დანართი 1: კვლევის კომპონენტები

			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.

თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე:
http://tbilisi.gov.ge/page/3218

დანართი 2. საქვეითე ინფრასტრუქტურის კვლევის არეალი



შინაარსი

ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასება 0

პროექტის ძირითადი მიზნები და ამოცანები 6

საკვლევი არეალი 6

არსებული სიტუაციის მიმოხილვა 7

ქუჩათა ქსელი 7

საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარე არეალის შესწავლის პროცესი 11

კვლევის მიზანი 11

მეთოდოლოგია (არსებული სიტუაციის შესწავლა) 11

კვლევის ჩატარების პროცესი 11

ქვეითთა მოძრაობა 11

შემოთავაზებული პროექტის მიმოხილვა 13

გენერირებული/მიზიდული ნაკადების სივრცით-მოდალური განაწილება 16

გენერირებული ნაკადები 17

მიზიდული ნაკადები 25

გამოვლენილი ნაკლოვანებები და რეკომენდაციები 28

საქვეითე მოძრაობა 28

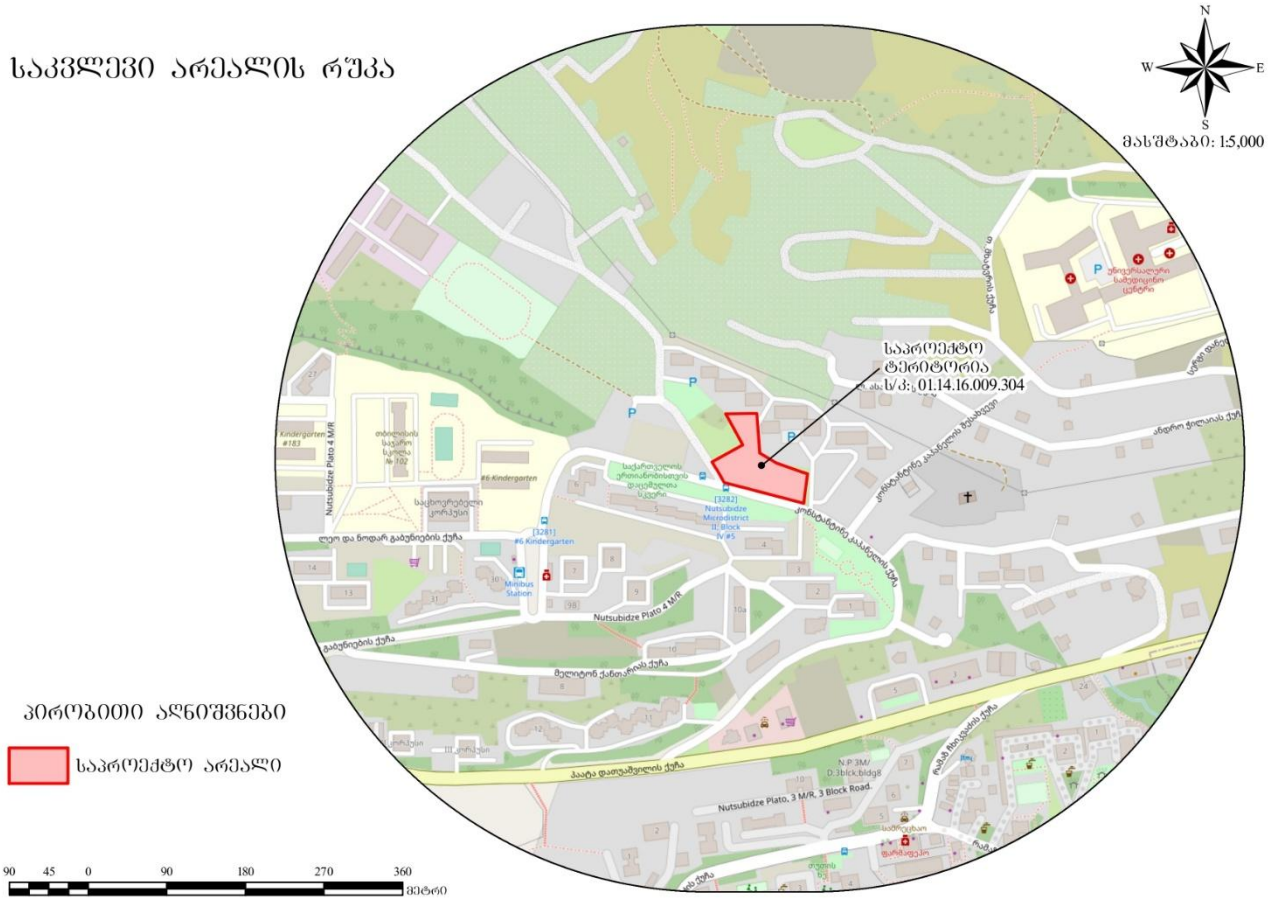
გამოყენებული ლიტერატურა 33

პროექტის ძირითადი მიზნები და ამოცანები

წინამდებარე კვლევის მიზანია დადგინდეს ქ. თბილისში, ნუცუბიძის IV მ/რ კორპ. N25-ის მიმდებარედ არსებულ მიწის ნაკვეთზე (ს/კ: 01.14.16.009.304) დაგეგმილი მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლის განთავსების მიზანშეწონილობა ტრანსპორტზე ზეგავლენის და ქვეითთა მისაწვდომობის კუთხით. კვლევის დასახული მიზნის მისაღწევად განვიხილავთ მოცემულ ობიექტის მიმდებარედ ა. კაპანელის და ა. ბანძელაძის ქუჩების შესაბამის მონაკვეთებს, მათ დღეს არსებულ მდგომარეობას საქვეითე გამტარუნარიანობის და ინფრასტრუქტურის თვალსაზრისით და კაპანელის ქუჩაზე, ობიექტის სიახლოვეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებების მისაწვდომობას.

საკვლევი არეალი

საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს საცხოვრებელ ზონაში 6 (სზ-6), ვაკის რაიონში, ა. კაპანელის ქუჩის მიმდებარედ. საპროექტო ტერიტორია არასტანდარტული მრავალკუთხა ფორმისაა. საკვლევი ავტობუსის გაჩერებები (#1309 და #3282), ტერიტორიის სამხრეთით, კაპანელის ქუჩაზე მდებარეობს.



ილუსტრაცია N 1

არსებული სიტუაციის მიმოხილვა

ქუჩათა ქსელი

განვიხილავთ საპროექტო არეალის მიმდებარედ კაპანელის და ბანძელაძის ქუჩების დღეს არსებულ მდგომარეობას და საგზაო ინფრასტრუქტურას.

#	ა. კაპანელის ქუჩა (კვლევის ფარგლებში)	
	მითითება	მახასიათებლები
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი
2	ზოლების რაოდენობა	1-1
3	ქუჩის სიგრძე მ.	175
4	ქუჩის სიგანე მ.	9.50
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	40
6	გზის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი
7	ტროტუარი	წყვეტებით, ორივე მხარეს
8	ტროტუარის სიგანე მ.	1.60—3.20
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი
10	პარკირება	არა
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	კი
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	არა
13	ვერტიკალური მონიშვნა	კი
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა
15	ავტობუსის ზოლი	არა
16	ქვეითთა გადასასვლელი ხიდი	არა
17	ველო ბილიკი	არა

ცხრილი N 1

ა. კაპანელის ქ.







ილუსტრაცია N 2

#	ა. ბანძელაძის ქუჩა[1] (კვლევის ფარგლებში)	
	მითითება	მახასიათებლები
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი
2	ზოლების რაოდენობა	1-1
3	ქუჩის სიგრძე მ.	100
4	ქუჩის სიგანე მ.	6
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	40
6	გზის საფარის მდგომარეობა	-
7	ტროტუარი	-
8	ტროტუარის სიგანე მ.	-
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა	-
10	პარკირება	არა
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	არა
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	-
13	ვერტიკალური მონიშვნა	-
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა
15	ავტობუსის ზოლი	არა
16	ქვეითთა გადასასვლელი ხიდი	არა
17	ველო ბილიკი	არა

ცხრილი N 2

[1] კვლევის მომენტისთვის ა. ბანძელაძის ქუჩაზე მიმდინარეობდა სარეაბილიტაციო სამუშაოები, რის გამოც მოცემული ობიექტის მახასიათებლები წარმოდგენილია პირობითად ან რეალური სიტუაციის შესაბამისად.

ა. ბანძელაძის ქ.







ილუსტრაცია N 3

საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარე არეალის შესწავლის პროცესი

კვლევის მიზანი

კვლევის მიზანია საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ ტრანსპორტის და საქვეითე მისაწვდომობის შესწავლა, საპროგნოზო მგზავრობების სივრცითი და მოდალური განაწილების დადგენა; პროექტის განხორციელების შემდგომ ტრანსპორტზე და მის ცალკეულ სახეობებზე ზეგავლენის შეფასება.

მეთოდოლოგია (არსებული სიტუაციის შესწავლა)

პირველ ეტაპზე, რუკაზე განისაზღვრება საკვლევი ტერიტორიის არეალი და აღინიშნება ის ქუჩები/გამზირები/გზები, რომლებზეც ზეგავლენას მოახდენს პროექტის განხორციელება.

საპროექტო არეალზე მისვლით და შესწავლით (2022 წლის 10-11 ნოემბერს) ზუსტდება კვლევის ობიექტების კონკრეტული ლოკაციები, მათი რაოდენობა და ფიზიკური მონაცემები.

კვლევის ჩატარების პროცესი

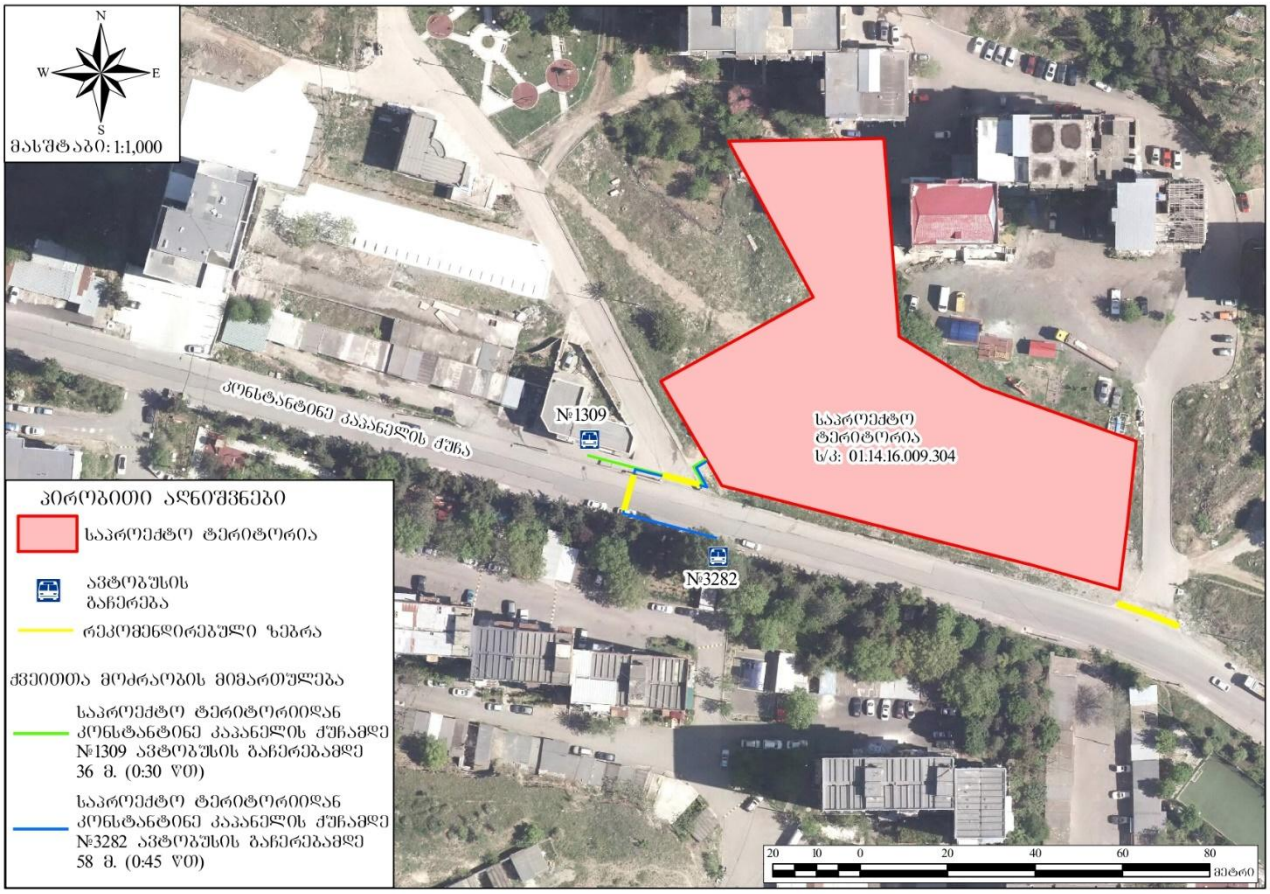
I ეტაპი: საქვეითე ინფრასტრუქტურის კვლევა

განისაზღვრა საპროექტო არეალიდან გამომსვლელი და შემსვლელი ქვეითთა ნაკადის სავარაუდო გადაადგილების სქემა და ავტობუსის უახლოესი გაჩერებები.

ქვეითთა მოძრაობა

ქვეითთა მოძრაობის შესწავლისას განვიხილავთ საპროექტო ტერიტორიიდან კაპანელის ქუჩაზე უახლოესად მდებარე საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებამდე გადაადგილებას შესაბამისი საქვეითე გადასასვლელების (არსებობის შემთხვევაში) გათვალისწინებით.

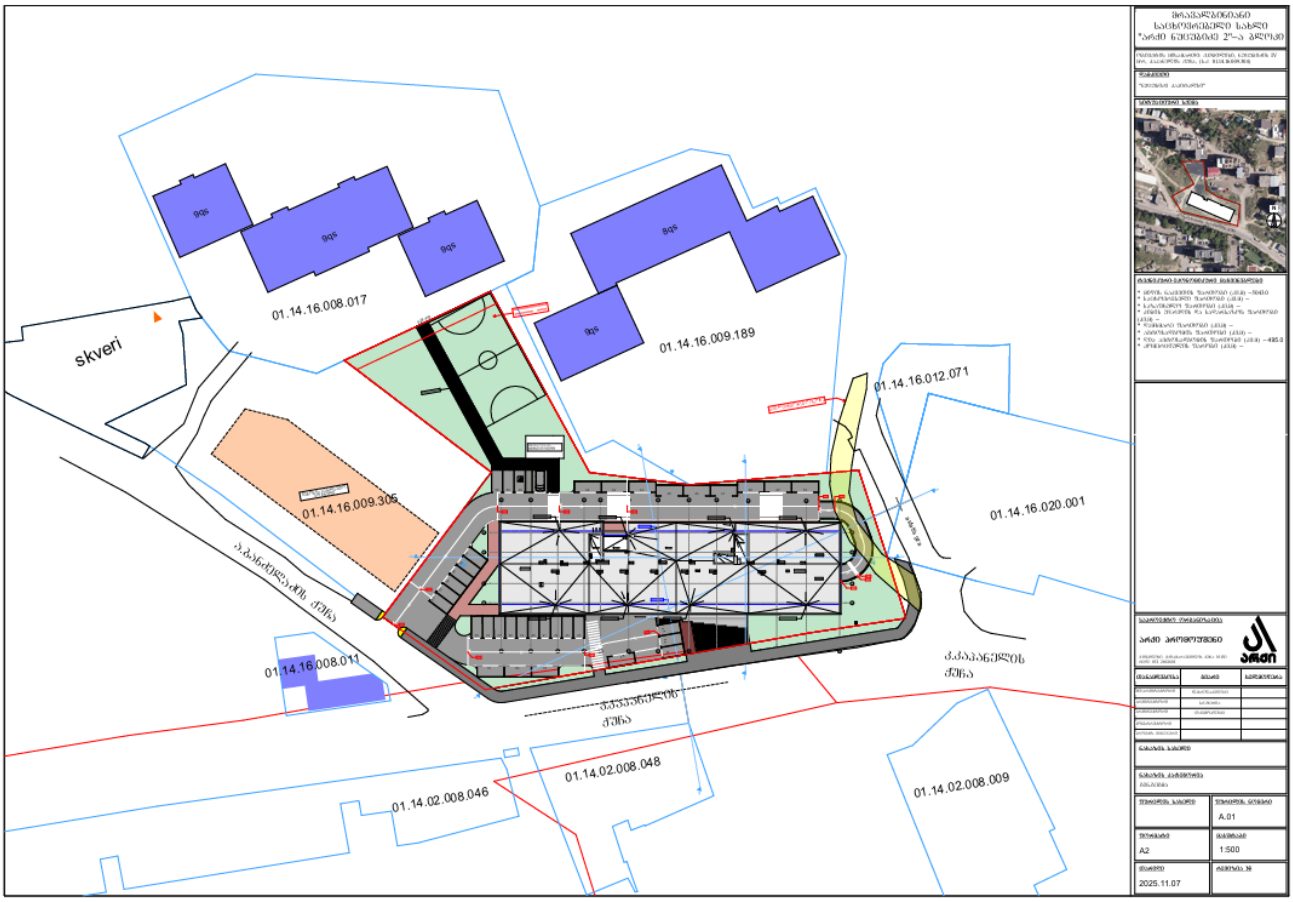
საგზაო ინფრასტრუქტურის მოცემული საკვლევი არეალის საფუძველზე (გვ. 5) და ლოკაციაზე დაკვირვების შედეგად დადგინდა, რომ შესწავლას ექვემდებარება საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ კაპანელის და ბანძელაძის ქუჩების კონკრეტული მონაკვეთები. კაპანელის ქუჩაზე ავტობუსის გაჩერებებემადე წვდომის თვალსაზრისით უმოკლესი საქვეითე მარშრუტი წარმოდგენილია შემდგომ ილუსტრაციაზე.



ილუსტრაცია N 4

როგორც მოცემული გამოსახულებიდან ჩანს, ავტობუსის ორივე გაჩერება საპროექტო ტერიტორიიდან 1 წუთიან ფეხით სასიარულო დისტანციაზე მდებარეობს. საპროექტო ტერიტორიიდან გამოსვლის შემდეგ ქვეითი გადაკვეთავს კაპანელი-ბანძელაძის ქუჩების კვეთას, სადაც ხელმისაწვდომი ხდება ქალაქის ცენტრიდან მომსვლელი მიმართულების გაჩერება #1309, ხოლო კაპანელის ქუჩის გადაკვეთის შემთხვევაში, საპროექტო ობიექტის მოპირდაპირედ, ქვეითი მიიღებს ქალაქის ცენტრისკენ მიმავალი მიმართულების მომსახურებას გაჩერებაზე #3282.

შემოთავაზებული პროექტის მიმოხილვა

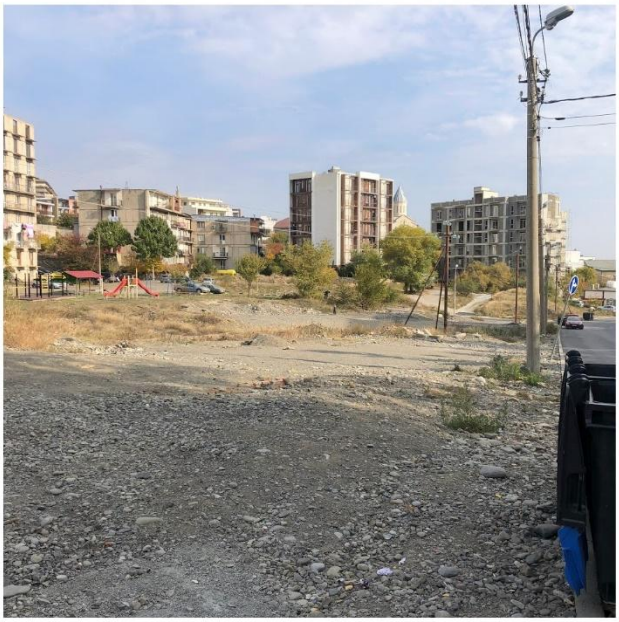


ილუსტრაცია N 5

საპროექტო ტერიტორიის საერთო ფართობია 5043 კვ.მ. ნაკვეთი არასტანდარტული ფორმისაა და არაერთგვაროვანი რელიეფის მქონე მოუწესრიგებელ სივრცეს წარმოადგენს (ილუსტრაცია N6).

სამშენებლო პროექტით გათვალისწინებულია ახალი მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლის მშენებლობა. ტერიტორია უზრუნველყოფილი იქნება სტანდარტების შესაბამისი საგზაო და საქვეითე ინფრასტრუქტურით. პროექტის ფარგლებში ასევე დაგეგმილია გამწვანებული სივრცის და პარკირების ადგილების მოწყობა. საპროექტო ნაკვეთი, თავისი შიდა საგზაო ინფრასტრუქტურით სამხრეთის და სამხეთ-დასავლეთის მხარეს უშუალოდ ემიჯნება მუნიციპალური ქუჩების ქსელს.







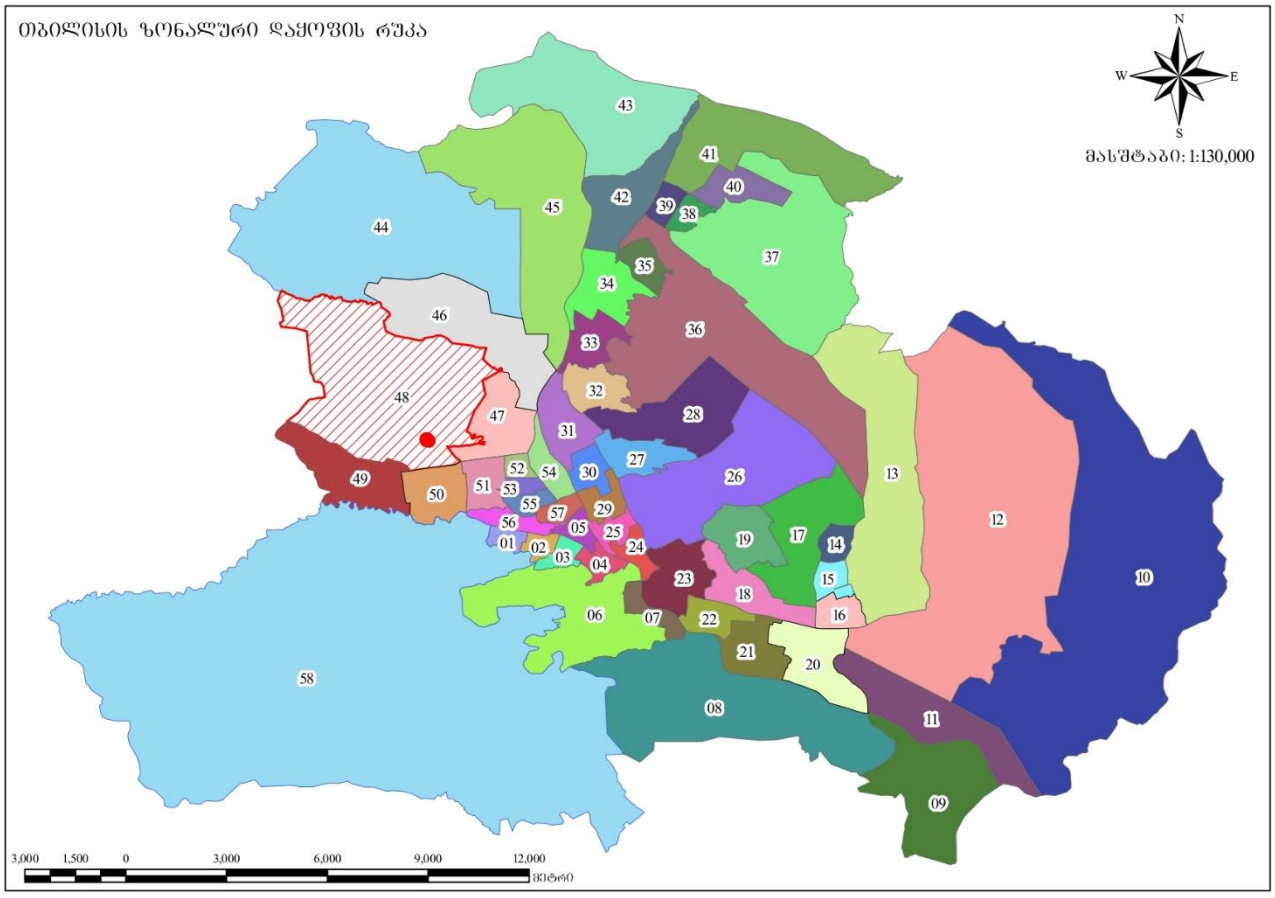
ილუსტრაცია N 6

ქვემოთ წარმოდგენილ ცხრილში მითითებულია მიმდინარე ეტაპზე პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებული სამშენებლო მოცულობა და სხვა მნიშვნელოვანი პარამეტრები:

დანიშნულება	რაოდენობა	განზომილება
მიწის ნაკვეთის ფართობი	5043	მ^2
საცხოვრებელი ფართობი	19062.8	მ^2
კომერციული ფართობი	655.1	მ^2
საოფისე ფართობი	0	მ^2
ავტოსადგომების ფართობი	1719.3	მ^2

ცხრილი N 3

გენერირებული/მიზიდული ნაკადების სივრცით-მოდალური განაწილება



ილუსტრაცია N 7

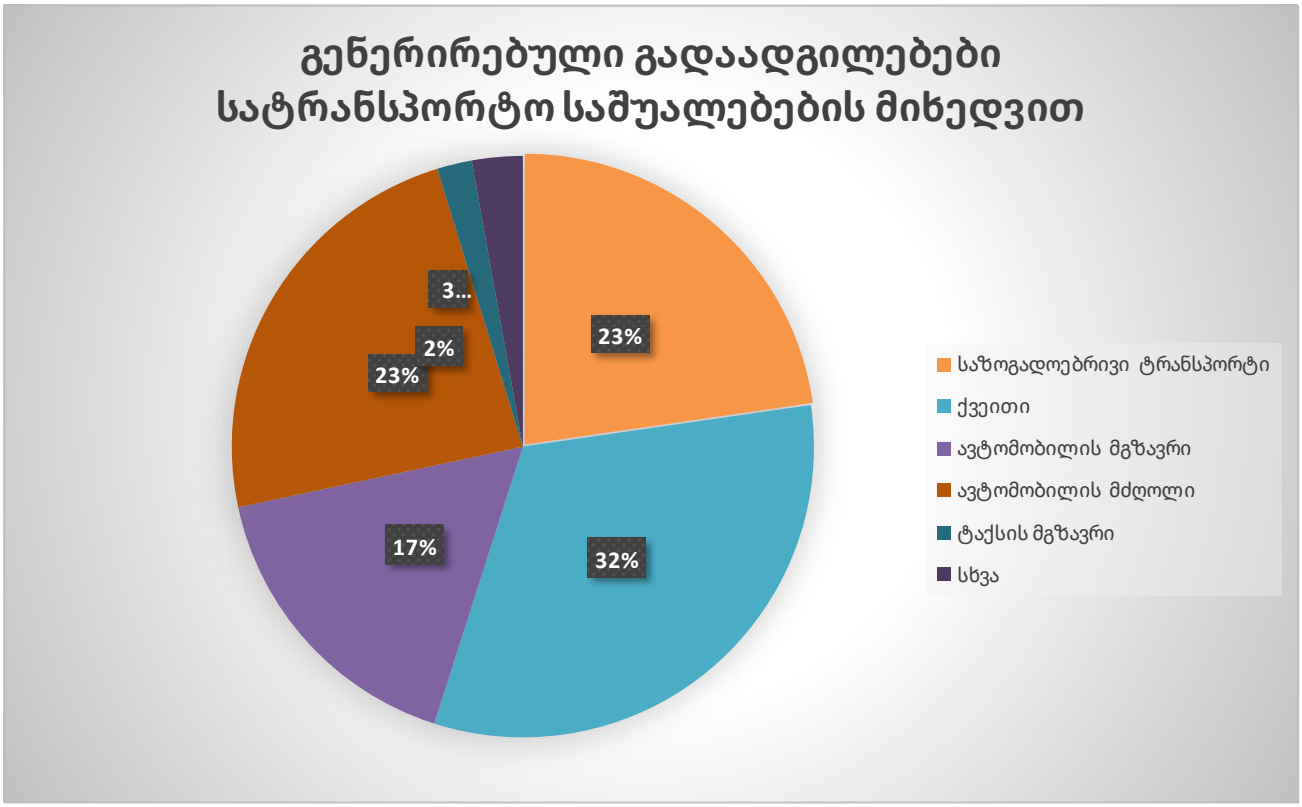
კვლევის ობიექტი განთავსებულია 48-ე მაკროზონის მე-6 მიკროზონაში. გადაადგილებების სივრცითი და მათემატიკური ანალიზის შედეგად მიღებულ მონაცემებზე დაყრდნობით შეიქმნა სატრანსპორტო ნაკადების განაწილების სურათი სამიზნე მაკრო ზონების მიხედვით, რომელიც მთელ ქალაქზე განზოგადდება არსებული სატრანსპორტო ნაკადების გათვალისწინებით.

გენერირებული ნაკადები

დასახელება	რაოდენობა
გამოკითხული შინამეურნეობა	122
გამოკითხული ადამიანები	448
ყველა სახის გადაადგილება	568
გამოკითხულ შინამეურნეობათა მფლობელობაში არსებული მოტორიზებული სატრანსპორტო საშუალებები	92
ავტომობილიზაციის კოეფიციენტი მაკრო ზონისთვის	**0.75**
გადაადგილებები	**568**
ავტომობილის მძღოლი	134
ავტომობილის მგზავრი	95
ტაქსით	11
საზოგადოებრივი ტრანსპორტი	129
ქვეითი	183
სხვა გადაადგილება	16

ცხრილი N 4

იმის გასარკვევად, თუ რა სახის ტრანსპორტით გადაადგილება ჭარბობს აღნიშნული ზონიდან, მოხდა მათი მოდალური განაწილება სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით:

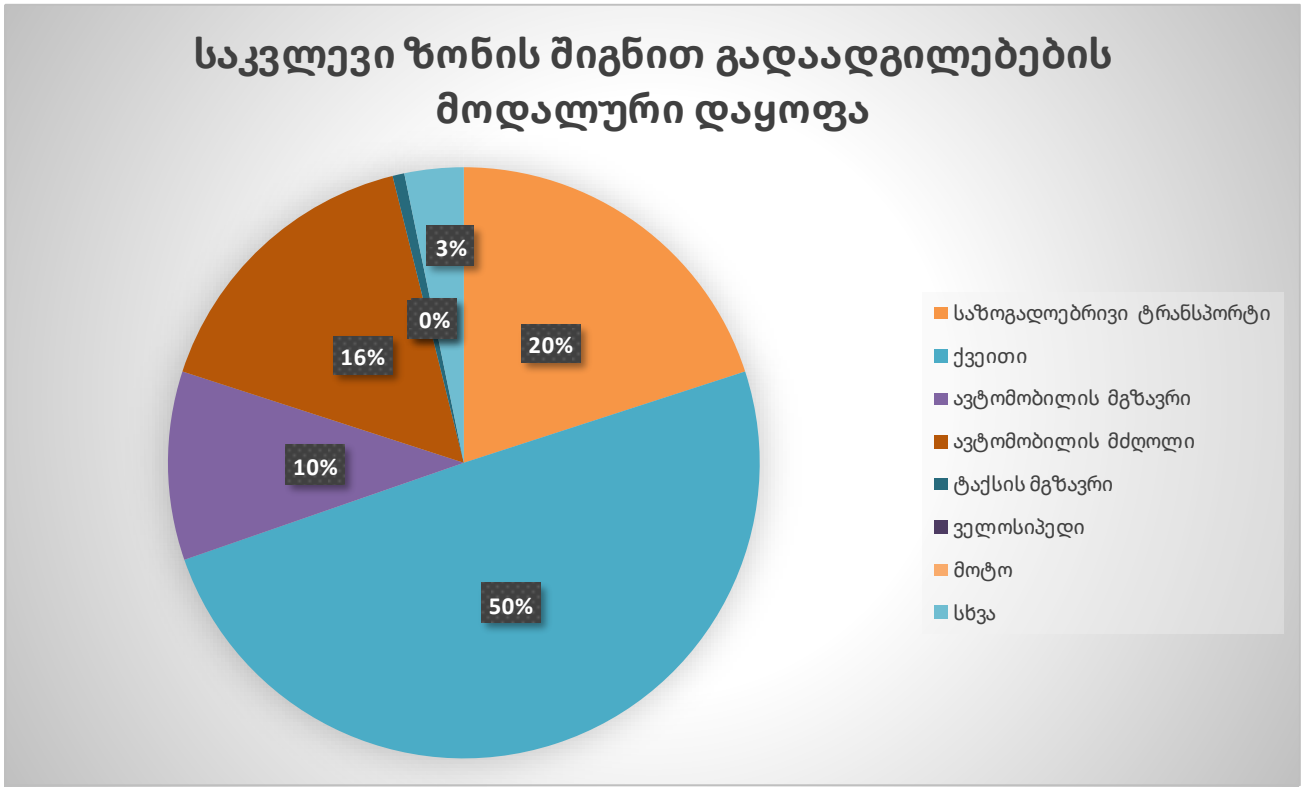


ილუსტრაცია N 8

აღნიშნულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით, შესრულდა მოტორიზებული კერძო სატრანსპორტო საშუალებებით გადაადგილების ანალიზი გეოსაინფორმაციო საშუალებების გამოყენებით, რათა მომხდარიყო მათი სივრცული აღქმა/განაწილება.

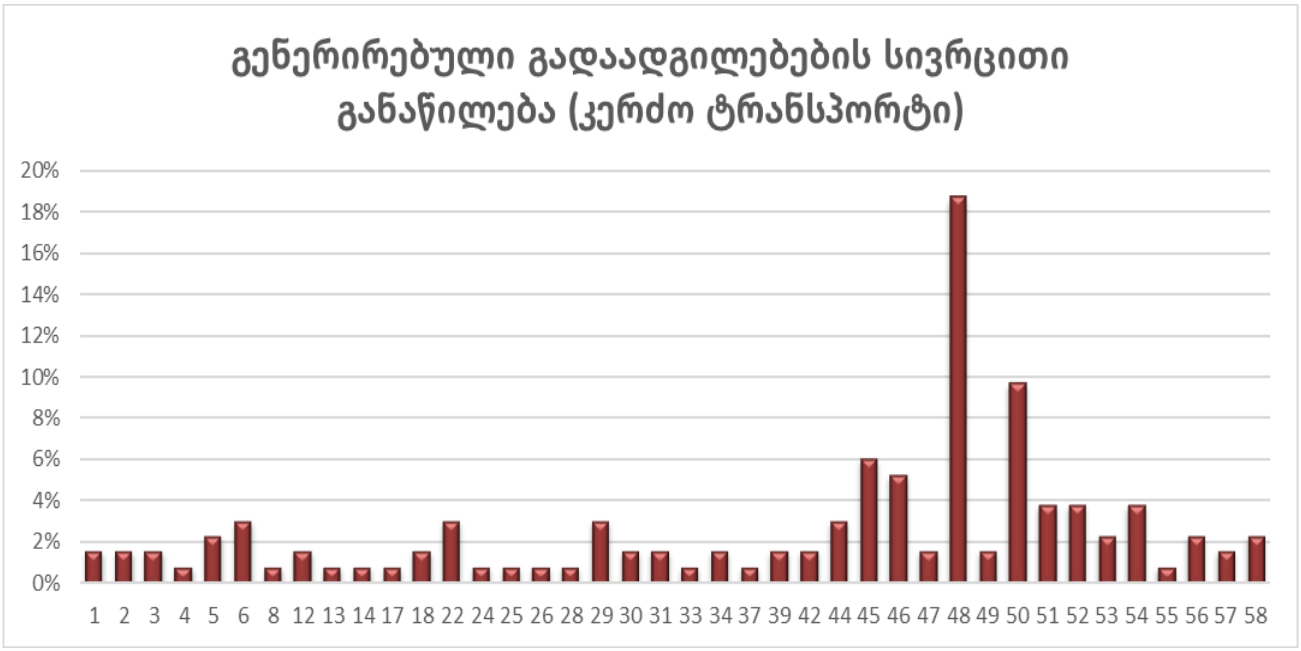
საკვლევი ზონიდან გენერირებული მგზავრობების ანალიზი გვიჩვენებს, რომ ყველა მიმართულებით კერძო მოტორიზებული ტრანსპორტით გადაადგილებების რიცხვი შეადგენს 240-ს, რაც მთლიანი გადაადგილებების 42.3%-ია. მნიშვნელოვანი გარემოებაა ის, რომ აღნიშნულ ზონაში კერძო მფლობელობაში არსებული ავტომობილების რაოდენობა საკმაოდ მაღალია და შესაბამისად ავტომობილიზაციის კოეფიციენტი 75%-ს შეადგენს.

შემდგომ ილუსტრაციაში მოცემულია საკვლევი ზონის (48) შიგნით არსებული გადაადგილებების მოდალური განაწილება. თბილისის შინამეურნეობების მობილობის კვლევის მონაცემების საფუძველზე ნათელი ხდება, რომ ქალაქის ამ ზონის ფარგლებში ფეხით სიარულს ადამიანების სრული რაოდენობის პრაქტიკულად ნახევარი ანიჭებს უპირატესობას. ამასთან, 48-ე მაკროზონის შიგნით კერძო ავტომობილს გადაადგილებისთვის ჯამურად 27.1%-ი ირჩევს.



ილუსტრაცია N 9

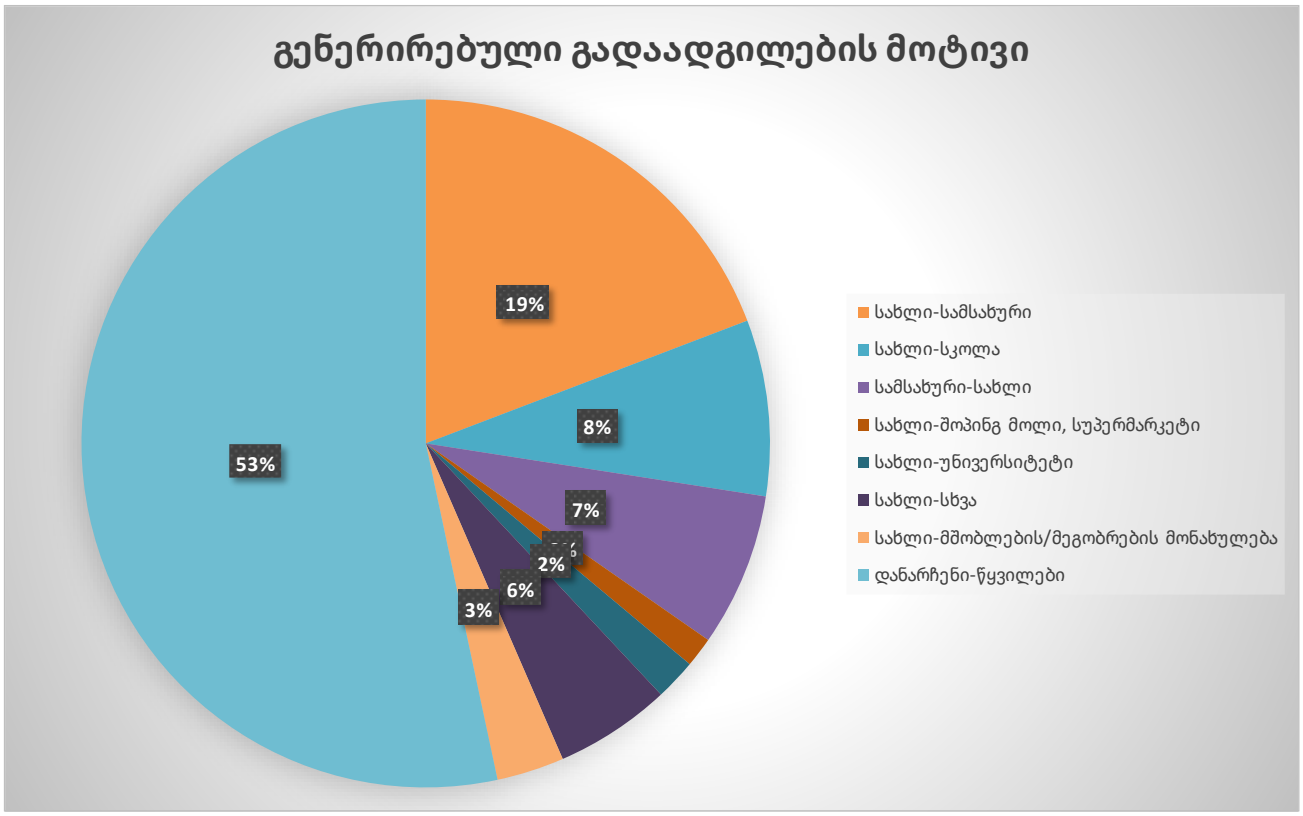
ქვემოთ მოცემულ დიაგრამაზე გამოსახულია კერძო მოტორიზებული საშუალებით მგზავრობების სივრცითი განაწილება პროცენტული რაოდენობის მიხედვით სამიზნე ზონებში. უნდა აღინიშნოს, რომ კერძო ავტომობილით გადაადგილების ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი, თითქმის მეხუთედი (19%) ფიქსირდება საკუთრივ 48-ე მაკროზონის ფარგლებში, რითაც ეს სივრცითი ვექტორი ცალსახად გამოკვეთილი მაჩვენებელია.



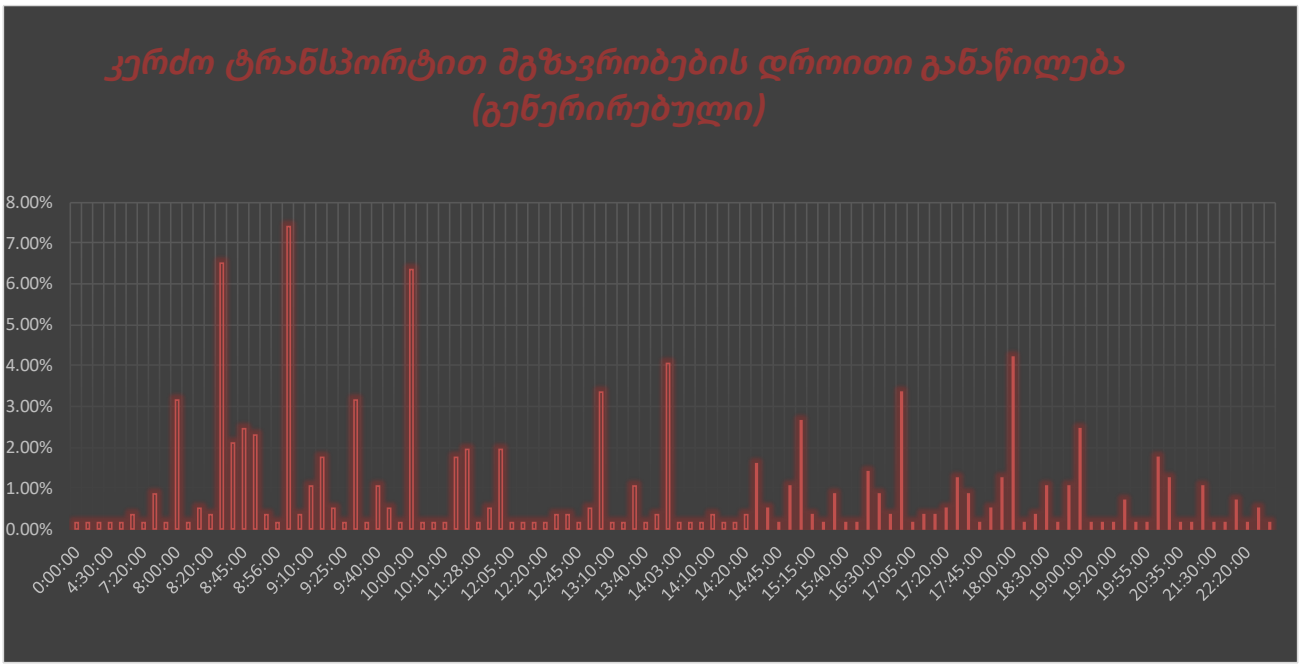
ილუსტრაცია N 10

კვლევის შემდგომ ეტაპზე მოხდა საკვლევი ზონიდან გენერირებული გადაადგილებების კვლევა მოტივების მიხედვით. ქვემოთ ილუსტრაციაზე მოცემულია გადანაწილების პროცენტული მაჩვენებლები სწორედ გადაადგილების მოტივის მიხედვით.

ამ შემთხვევაში, ისევე როგორც ზოგადად ქალაქის სხვა ზონებში, შერეული მოტივი აშკარა დომინანტი ფაქტორია (53%). ამის გარდა, იკვეთება პროფესიული მოტივით სახლი-სამსახურის მიმართულებით გადაადგილების მოტივი, რომელიც 19%-ს უტოლდება.

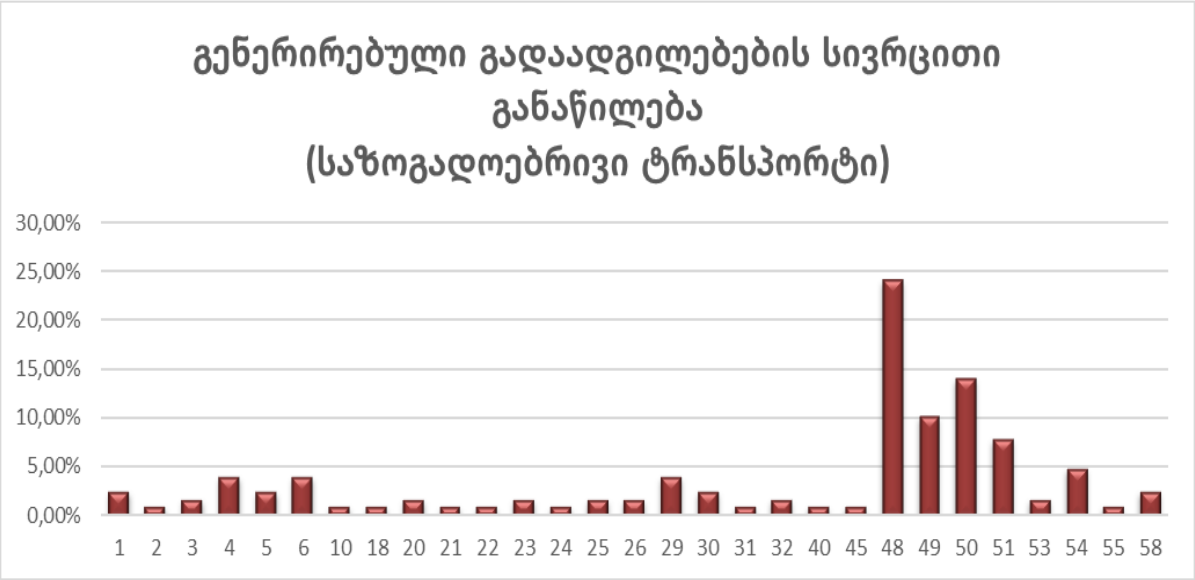


ილუსტრაცია N 11



ილუსტრაცია N 12

ზემოთ ილუსტრაციაზე გამოსახულია დროით ჭრილში კერძო ტრანსპორტით გენერირებულ გადაადგილებები, სადაც თვალსაჩინო პიკური პერიოდები იკვეთება დილით 08.30-დან 10.00 საათის ჩათვლით.



ილუსტრაცია N 13

ზემოთ დიაგრამაზე გამოსახულია საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილებების ინტენსივობა ზონების მიხედვით. ამ შემთხვევაშიც სხვა მიმართულებებისგან ცალსახად გამორჩეულია საკუთრივ საკვლევი 48-ე მაკროზონა, საითაც მგზავრების თითქმის მეოთხედი (24%) გადაადგილდება.

შემდგომ ცხრილში მოცემულია განხილვაში მყოფი დეველოპერული პროექტით გენერირებული მობინადრეების და მათ მიერ შესრულებული საპროგნოზო გადაადგილებების რაოდენობა (დაანგარიშებულია საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული კოეფიციენტით[2] და კომპანია Systra-ს მიერ „თბილისის შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევის“ (2016 წ.) ფარგლებში რეკომენდირებული ფორმულით: მობინადრეების რაოდენობა გამრავლებული 1.56 კოეფიციენტზე).

დასახელება	ფართი მ^2	კოეფიციენტი	ადამიანების რაოდენობა	კოეფიციენტი (systra 2016)	გადაადგილებების სრული რაოდენობა
საცხოვრებელი	19062.8	18.6	1025	1.56	1599

ცხრილი N 5

ადამიანების და მათი გადაადგილებების რაოდენობა საპროექტო საცხოვრებელი ფართის მოცულობის შესაბამისად

გამოყვანილი სავარაუდო მაცხოვრებლების რაოდენობიდან (1025) შეგვიძლია ვიანგარიშოთ მათ მიერ შესრულებული დღიური სავარაუდო გადაადგილებების რაოდენობა:

დღიური გადაადგილება =1025*1,56 =1599

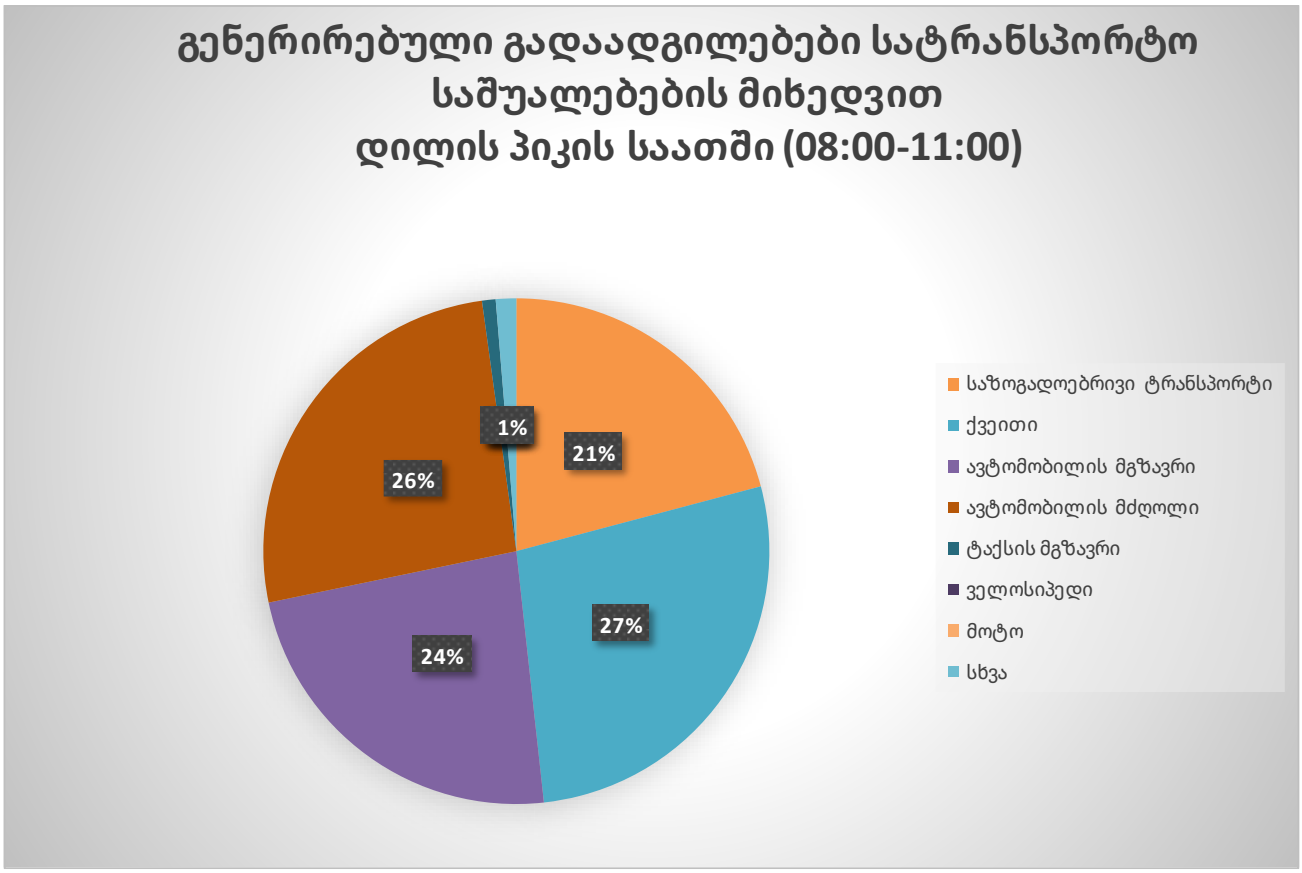
დილის პიკის საათი =1599 *30%[3]=480 (დამრგვალებული ერთზე)

შესაბამისად აღნიშნული ობიექტიდან დილით განხორციელდება 480 პერსპექტიული გადაადგილება.

შინამეურნეობების მობილობის კვლევის ანალიზისას ვხედავთ დილის პიკის საათში შესრულებული მგზავრობების მოდალურ განაწილებასაც. მონაცემები წარმოდგენილია შემდგომ ილუსტრაციაზე და თანმხლებ ცხრილში, სადაც, როგორც ვხედავთ, დილით გენერირებულ ნაკადებში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის და ქვეითად გადაადგილების ჯამური წილი მხოლოდ 48%-ია, ხოლო დანარჩენი გადაადგილებები თითქმის სრულად კერძო მოტორიზებული საშუალებების გამოყენებით ხორციელდება.

[2] საქართველოს მთავრობის დადგენილება N 41, 2016 წლის 28 იანვარი; გვ. 354

[3] 30% -დილის პიკის საათის (08.00-10.00) გენერირებული გადაადგილებების წილი (შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA, 2016))



ილუსტრაცია N 14

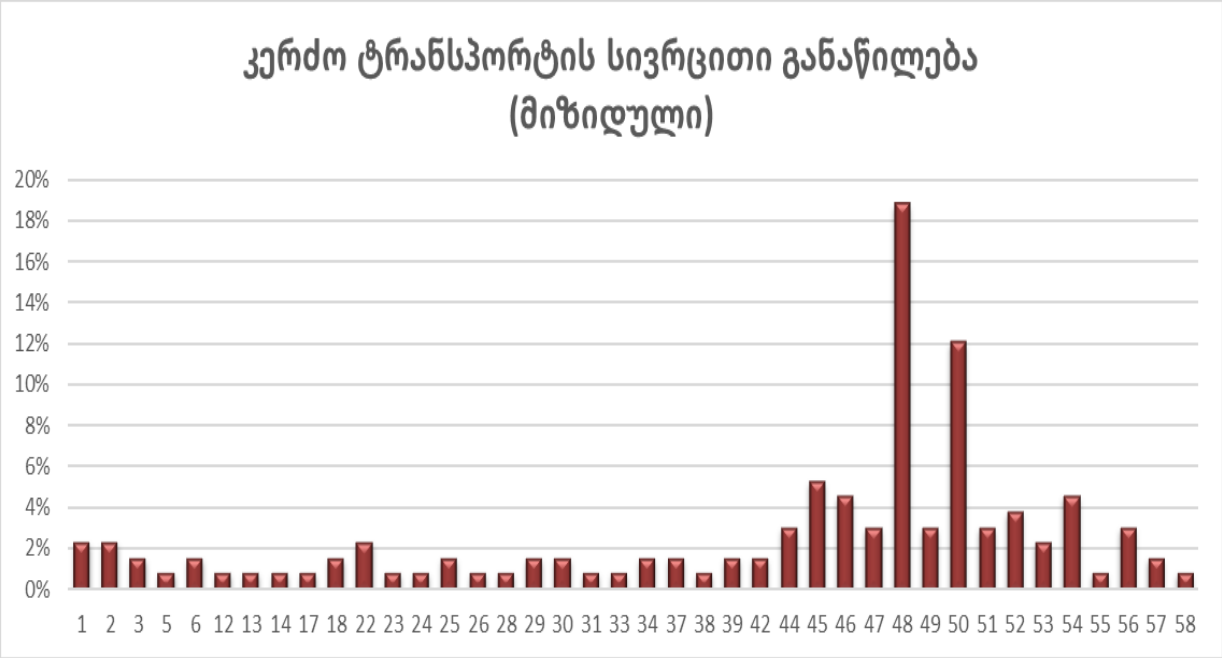
გენერირებული გადაადგილებები სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით დილის პიკი საათი (08:00-11:00)		კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
საზოგადოებრივი ტრანსპორტი	480	21%	100
ქვეითი	480	27%	131
ავტომობილის მგზავრი	480	23%	113
ავტომობილის მძღოლი	480	26%	125
ტაქსის მგზავრი	480	1%	4
ველოსიპედი	480	0%	0.0
მოტო	480	0%	0.0
სხვა	480	1%	6.3

ცხრილი N 6

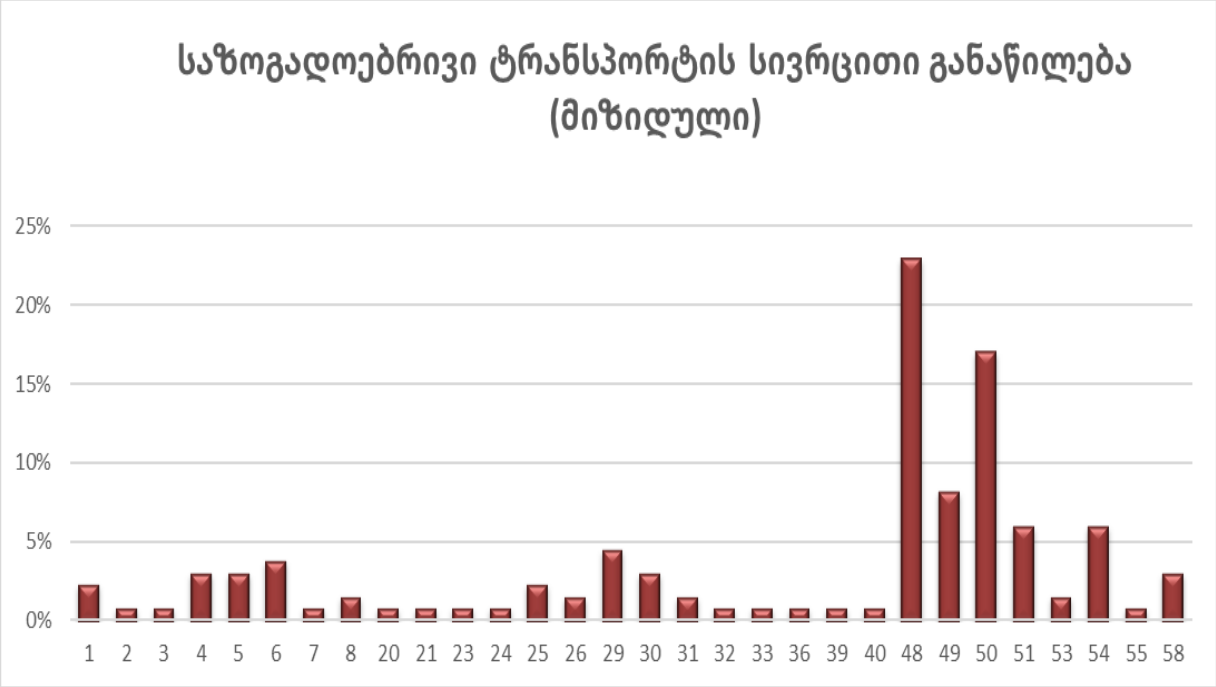
მიზიდული ნაკადები

შინამეურნეობების მონაცემთა ბაზების მიხედვით, საკვლევ მაკროზონაში მიზიდული ნაკადების შემთხვევაში გადაადგილებების რაოდენობა ყველა სხვა ზონიდან შეადგენს 561-ს.

სივრცული დინამიკის საილუსტრაციოდ ქვემოთ წარმოდგენილია კერძო და საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სარგებლობის კოეფიციენტები სხვა დანარჩენი მაკროზონებიდან საკვლევი მაკროზონის მიმართულებით, საიდანაც ჩანს, რომ საკვლევი 48-ე მაკროზონა ამ შემთხვევაშიც გამორჩეული და ყველაზე დატვირთული მიმართულებაა:

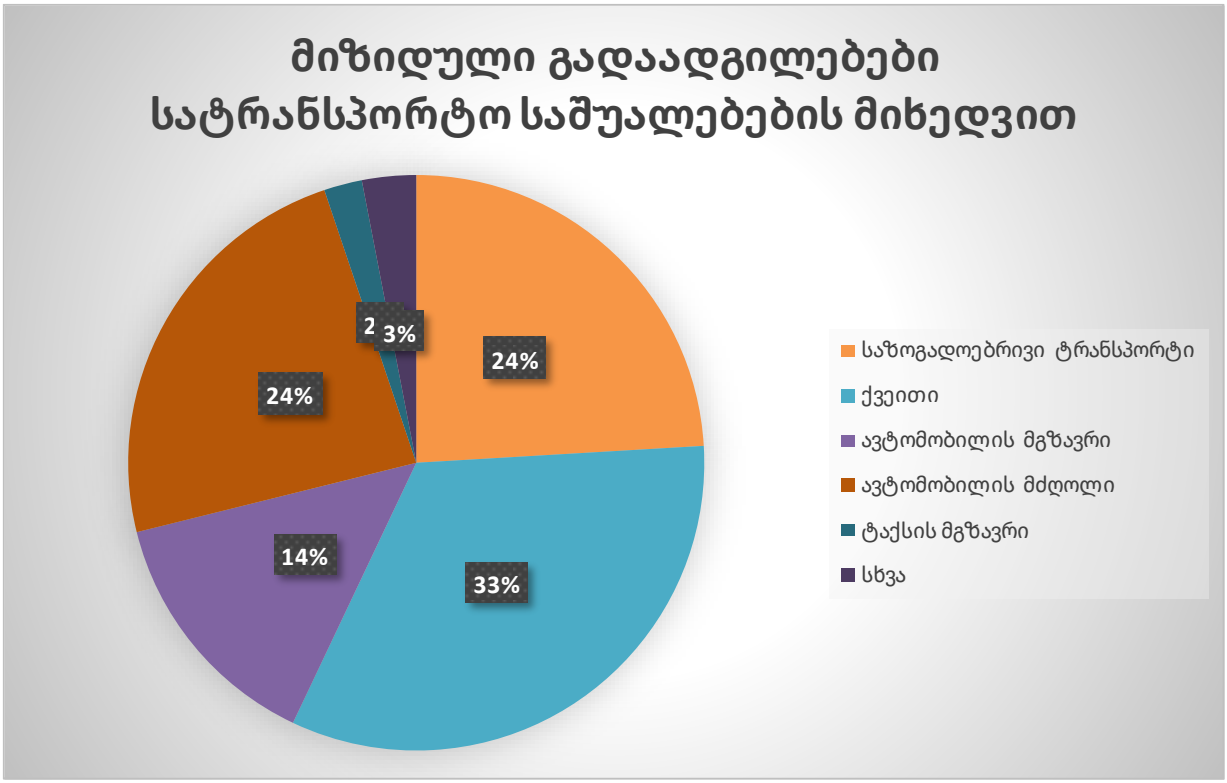


ილუსტრაცია N 15



ილუსტრაცია N 16

ქვემოთ ნაჩვენები ილუსტრაციიდან ნათელი ხდება, რომ მაკროზონაში მიზიდული გადაადგილებების ნახევარზე მეტი, კერძოდ 57% ქვეითად და საზ. ტრანსპორტით ხორციელდება. ხოლო კერძო მოტორიზებული საშუალებებით შესრულებული მგზავრობების ჯამური წილი დაახლოებით 40%-ია.



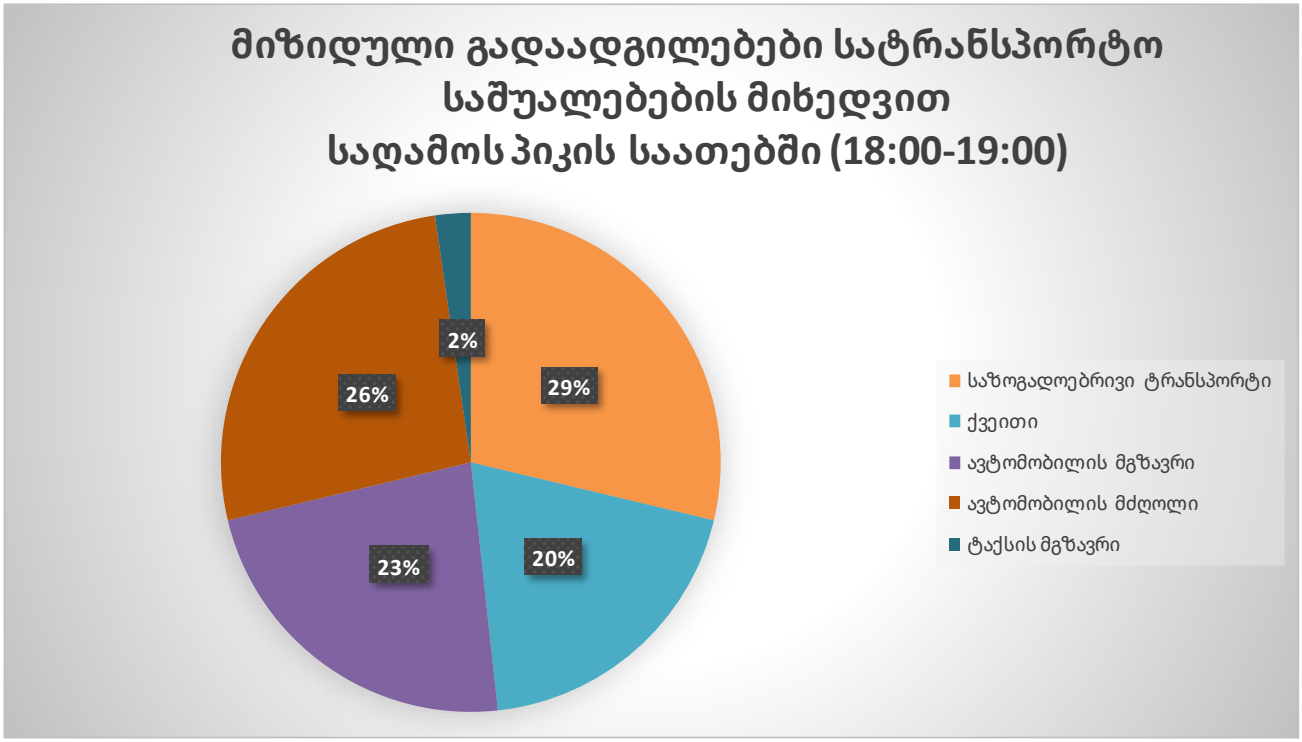
ილუსტრაცია N 17

საღამოს პიკის საათებში პერსპექტიული მობინადრეების ხარჯზე მიზიდული გადაადგილებების რაოდენობას ვანგარიშობთ შემდეგნაირად:

$$\textit{საღამოს პიკის საათი} = 1599 * 22\%^{4} = 352 \text{ (დამრგვალებული ერთზე)}$$

შესაბამისი მონაცემები ასახულია შემდეგ ილუსტრაციებზე:

[4] 22% -საღამოს პიკის საათის მოზიდული გადაადგილებების წილი (შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA, 2016)).



ილუსტრაცია N 18

მიზიდული გადაადგილებები სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით საღამოს პიკის საათი (18:00-19:00)		კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
საზოგადოებრივი ტრანსპორტი	352	29%	101
ქვეითი	352	20%	69
ავტომობილის მგზავრი	352	23%	81
ავტომობილის მძღოლი	352	26%	93
ტაქსის მგზავრი	352	2%	8
ველოსიპედი	352	0%	0
მოტო	352	0%	0
სხვა	352	0%	0

ცხრილი N 7

გამოვლენილი ნაკლოვანებები და რეკომენდაციები

საქვეითე მოძრაობა

საკვლევი არეალის ზოგადი დახასიათების მიზნით უნდა აღინიშნოს, რომ საპროექტო ობიექტს სატრანსპორტო და საქვეითე თვალსაზრისით ხელსაყრელი ადგილმდებარეობა გააჩნია. კერძოდ, ობიექტი ორი მხრიდან, სამხრეთით და სამხრეთ-დასავლეთით ქუჩათა ქსელს ემიჯნება (დამატებით, აღმოსავლეთის მხრიდან ემიჯნება შიდაკვარტალური გზა), რომელთა მეშვეობით უზრუნველყოფილია როგორც საქვეითე ისე სამანქანე კავშირი სამხრეთის მხარეს კაპანელის ქუჩასთან. თავის მხრივ, კაპანელის ქუჩა უშუალო კავშირშია მოცემული რაიონის უფრო მსხვილ საგზაო ინფრასტრუქტურასთან, კერძოდ დათუაშვილის და ვარაზის ქუჩებთან. ხელსაყრელ მანძილზეა განთავსებული ავტობუსის გაჩერებებიც.

თუმცა, მოცემული საკვლევი არეალის ფარგლებში საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაციის შედეგად და საქვეითე ხელმისაწვდომობის შესწავლისას გარკვეული ნაკლოვანებებიც გამოიკვეთა:

- შესწავლილი ტროტუარები ვერ აკმაყოფილებს სტანდარტებს. კერძოდ, ობიექტის მიმდებარედ კაპანელის ქუჩაზე ტროტუარი მოწყობილია მხოლოდ სამხრეთის მხარეს და მისი სიგანე 1.60 მ-ის ფაგლებში მერყეობს. აქვე აღინიშნება გარკვეული ბარიერებიც (ილუსტრაცია N19). ობიექტის მხარეს ტროტუარი წარმოდგენილია ფრაგმენტულად, მხოლოდ ავტობუსის გაჩერების მიმდებარედ;
- როგორც დასაწყისში აღინიშნა, ბანძელაძის ქუჩაზე მიმდინარეობს ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია, შესაბამისად მოცემული მომენტისთვის იგი არახელსაყრელია საქვეითე და საავტომობილო გადაადგილებისთვის;
- კაპანელი-ბანძელაძის და კაპანელი-კვარტალური გზის კვეთებზე არ არის მოწყობილი საქვეითე გადასავლელები; ასევე არ არის საქვეითე გადასასვლელი მოწყობილი თავად კაპანელის ქუჩაზე, რომელიც აუცილებელია ქუჩის ორივე მხარეს ავტობუსის გაჩერებებზე წვდომისთვის (ილუსტრაცია N20).

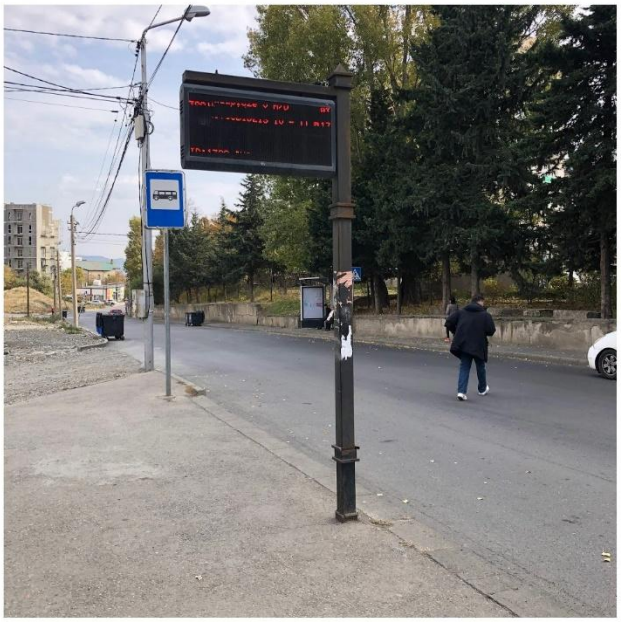


ილუსტრაცია N 19



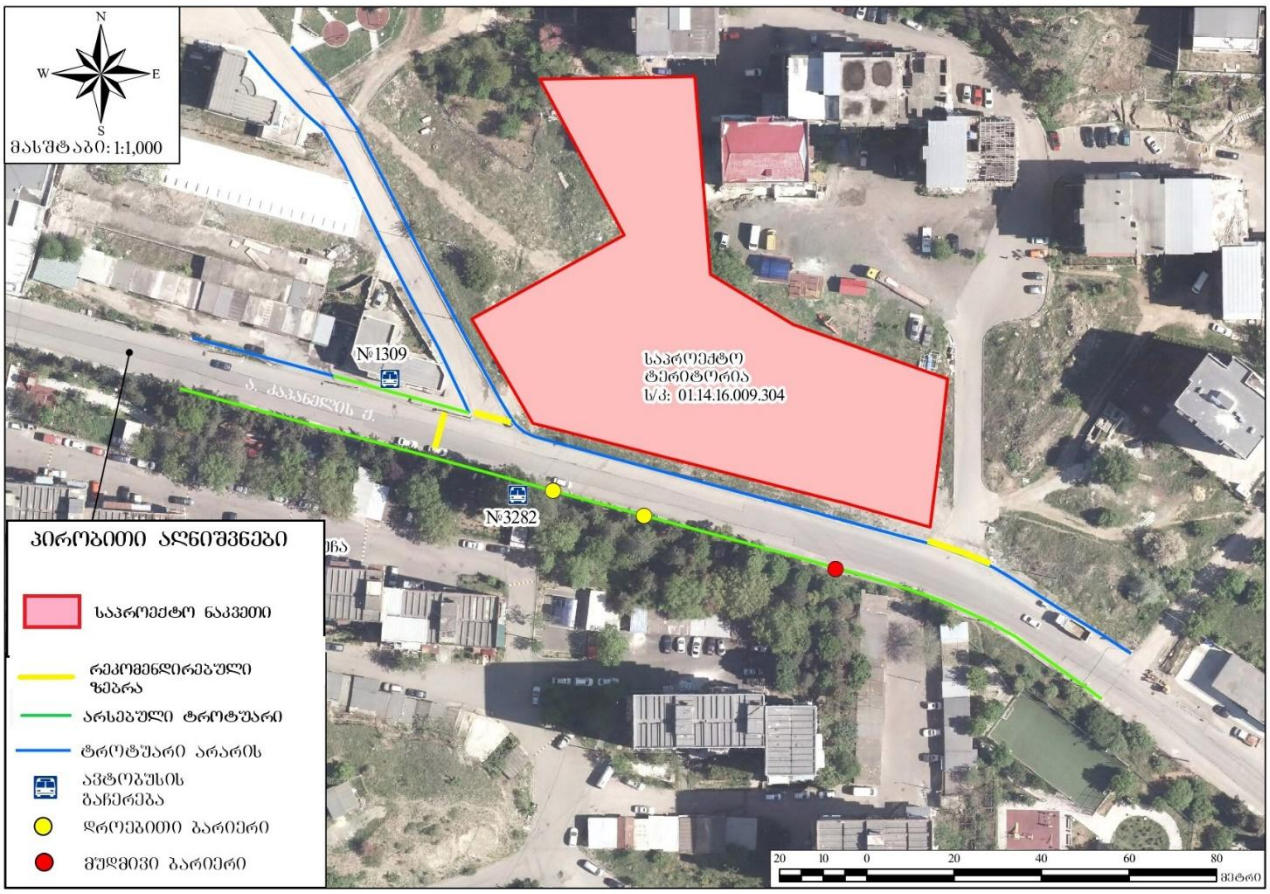






ილუსტრაცია N 20

საქვეითე ინფრასტრუქტურის ანალიზის და ინვენტარიზაციის შედეგები თვალსაჩინოებისთვის გამოსახულია ქვემოთ მოცემულ რუკაზე:



ილუსტრაცია N 21

ზემოხსენებულიდან გამომდინარე, შეჯამების სახით უნდა აღინიშნოს შემდეგი:

საკვლევი არეალის ფარგლებში, საპროექტო ნაკვეთის მიმდებარედ უახლოესად მდებარე საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებთან, ისევე როგორც სხვა საუბნო ფუნქციებთან საპროექტო ტერიტორიის დამაკავშირებელ საქვეითე გადაადგილების მარშრუტებზე საჭიროა არსებული პირობების გაუმჯობესება.

ამისთვის, მკვლევარი ჯგუფი მიზანშეწონილად მიიჩნევს შემუშავდეს გეგმა, რომელიც ხელს შეუწყობს შემდეგი მიზნების მიღწევას:

- შესწავლილი და აღნუსხული ბარიერების და დაბრკოლებების აღმოფხვრა;
- კაპანელის ქუჩაზე ტროტუარების უწყვეტობის უზრუნველყოფა და არსებული ფრაგმენტული ტროტუარების რეაბილიტაცია სტანდარტების შესაბამისად, სათანადო გაბარიტების დაცვით;
- შესწავლილ მონაკვეთებზე საქვეითე გადასასვლელების მოწყობა, შშმ პირებისთვის სათანადო პანდუსების უზრუნველყოფით, მათ შორის კაპანელის ქუჩაზე ავტობუსების გაჩერებების მიმდებარედ;
- ბანძელაძის ქუჩაზე, რეაბილიტაციის ფარგლებში, სტანდარტების შესაბამისი საქვეითე ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა.

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, 2016)
- საქართველოს მთავრობის დადგენილება N 41 2016 წლის 28 იანვარი ქ. თბილისი