ქ. თბილისში, ნაძალადევის რაიონში არსებულ ვაგონშემკეთებელი ქარხნის ტერიტორიაზე (ს/კ:01.12.12.011.001; 01.12.12.011.116; 01.12.12.011.128; 01.12.12.011.120; 01.12.12.011.111; 01.12.12.011.129; 01.12.12.033.023; 01.12.12.033.020; 01.12.12.033.022) – ტრანსპორტის ზემოქმედების შეფასება

შემსრულებელი:

შპს „STS“

ნ. არჩუაძე

ზ. ბერაძე



2025, თბილისი

სარჩევი

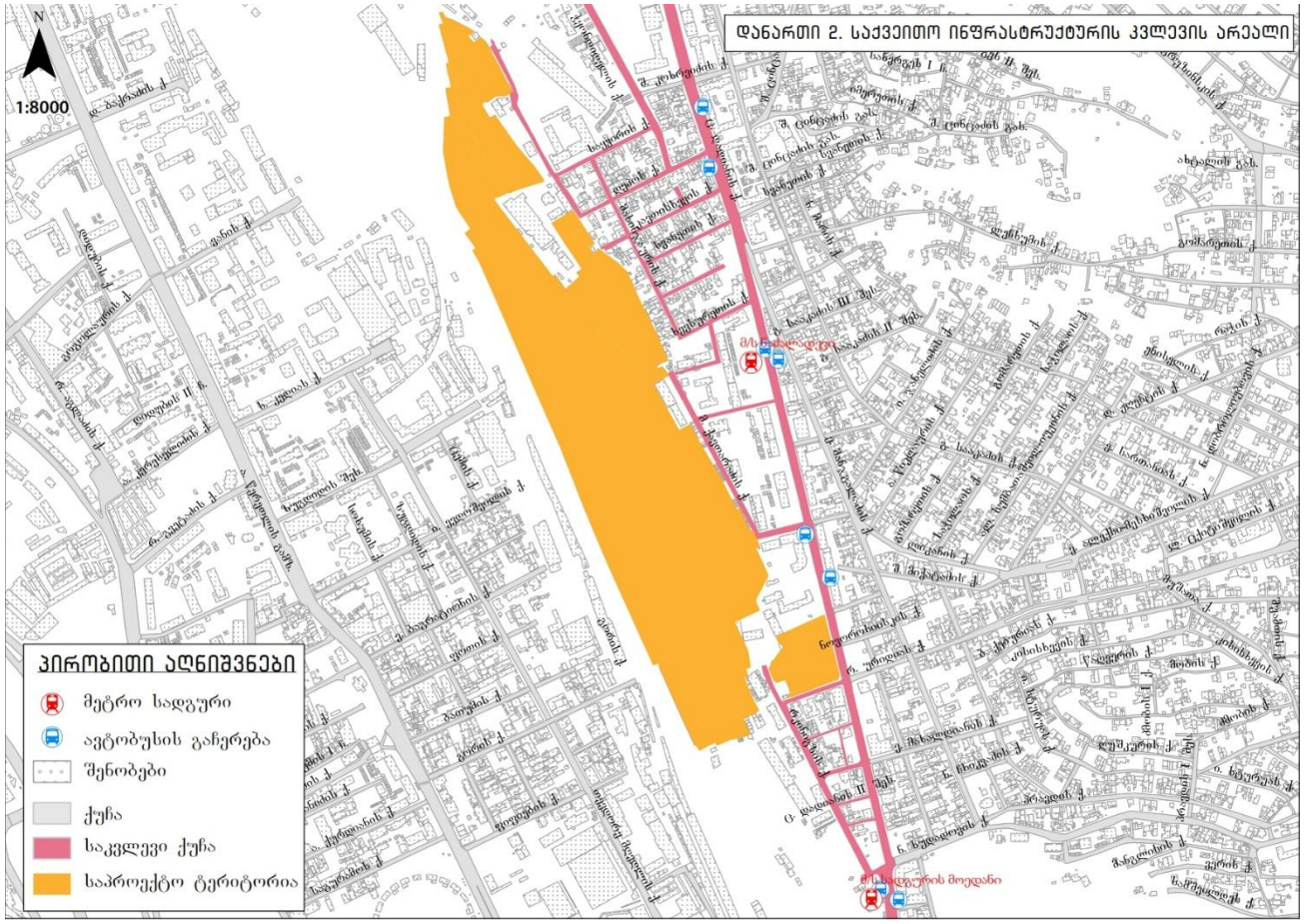
პროექტის ძირითადი მიზნები და ამოცანები 8
საკვლევი არეალი 8
არსებული სიტუაციის მიმოხილვა 9
ქუჩათა ქსელი 9
საპროექტო ტერიტორიის შესწავლა საკვლევი არიალის ფარგლებში 11
კვლევის მიზანი 11
მეთოდოლოგია (არსებული სიტუაციის შესწავლა) 11
კვლევის ჩატარების პროცესი 11
ქვეითთა მოძრაობა 12
შემოთავაზებული მშენებლობის მიმოხილვა 14
გენერირებული/მიზიდული ნაკადები და სივრცითი განაწილება 15
გენერირებული ნაკადები 16
გენერირებული (საპროექტო) ნაკადების კალკულაცია - საზოგადოებრივი ტრანსპორტი 20
მიზიდული ნაკადები 23
შეჯამება 29
გამოყენებული ლიტერატურა 31

	წინასაპროექტო კვლევა	საკვლევი ტერიტორია	განმარტება
1	**საკვლევი ტერიტორიის არსებული სატრანსპორტო მდგომარეობის შესწავლა**		
1.1.	საკვლევი ტერიტორიის საგზაო ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა და რეზერვი	<u>ქუჩები:</u> ც.დადიანის ქუჩა ა. წერეთლის გამზირი. <u>კვანძები:</u> N1. ***გ.ჭყონდიდელის ქ.-საყვირის ქ.*** N2. ***ც.დადიანის ქ.-მ.ქავთარაძის ქ.*** N3. ***ც.დადიანის ქ.-ნ.ხუდადოვის ქ.-რკინიგზის ქ.*** N4. **ა. წერეთლის გამზ. - გორის ქ.** N5. **ა.წერეთლის გამზ. - ვანის ქ.** N6. **ა.წერეთლის გამზ.- ი.ევდოშვილის ქ.**	საჭიროა მონიშნული ქუჩებისა და კვანძების ***გამტარუნარიანობის გამოთვლა, არსებული ნაკადების დათვლა და რეზერვის გაანგარიშება.*** **ქუჩის გამტარუნარიანობის გამოთვლისას, აუცილებლად უნდა იყოს გათვალისწინებული მონიშნულ კვანძებს შორის გზაზე არსებული ფაქტობრივი გარემოებები, რომლებიც ზემოქმედებას ახდენენ გზის გამტარუნარიანობაზე.** საკვლევი ტერიტორია უნდა მოიცავდეს იმ გზებსა და ძირითად კვანძებს, რომლებიც უზრუნველჰყოფს საპროექტო ტერიტორიის კავშირს ქალაქთან სხვადასხვა მიმართულებით, მიზიდვის ძირითადი წერტილებისაკენ. გზების და კვანძების გამტარუნარიანობა და რეზერვი გამოანგარიშებული უნდა იყოს ოდმ 218.2.020-2012 მეთოდოლოგიით.
1.2.	საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია და საქვეითე მისაწვდომობა	*საპროექტო ტერიტორიიდან **ც. დადიანის ქუჩაზე** არსებულ ავტობუსისა და მეტრო სადგურის უახლოეს გაჩერებებამდე მისასვლელი გზა, საქვეითე გადასასვლელების გათვალისწინებით.*	საქვეითე ინფრასქტრუქტურის 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.	საპროექტო ტერიტორიის სუფთა ფართობი ფუნქციების მიხედვით. ასევე ბინებისა და საძინებლების რაოდენობა;	**საოფისე (არსებობის შემთხვევაში)**	ეს მონაცემი საჭიროა საპროექტო ტერიტორიაზე მომავალი მაცხოვრებლების და ვიზიტორების დაახლოებითი რაოდენობის დასადგენად.
2.2.	საპროექტო ტერიტორიის პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა/ვიზიტორთა რაოდენობა, ასევე, თანამშრომელთა რაოდენობა (არსებობის შემთხვევაში)		ამ მონაცემის საფუძველზე დადგინდება ახალი გენერირებული/მიზიდული მგზავრობების რაოდენობა.
3.	**საპროექტო ტერიტორიის გენერირებული/მიზიდული (საპროგნოზო) მგზავრობები**		
3.1.	საპროექტო ტერიტორიაზე გენერირებული/მიზიდული მგზავრობების საერთო რაოდენობა		
3.2	მგზავრობების მოდალური განაწილება		მოდალური განაწილება - გადაადგილების სხვადასხვა საშუალებების წილი

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

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


დანართი 2. საქვეითო ინფრასტრუქტურის კვლევის არეალი
N
1:8000
პირობითი აღნიშვნები
მეტრო სადგური
ავტობუსის გაჩერება
შენობები
ქუჩა
საკვლევი ქუჩა
საპროექტო ტერიტორია

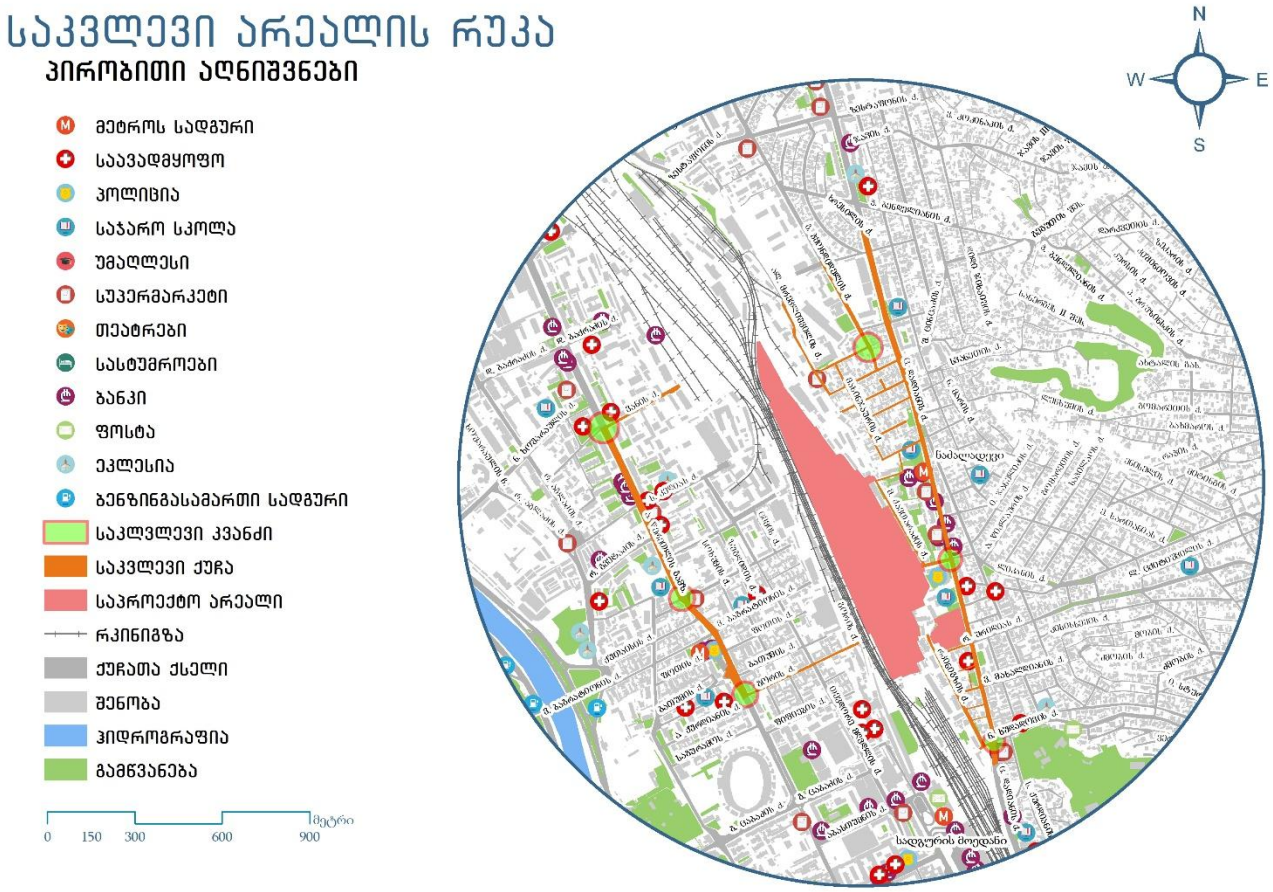

დანართი 3. საგზაო ინფრასტრუქტურის კვლევის არეალი
N
1:8000
1
2
3
4
5
6
პირობითი აღნიშვნები
მეტრო სადგური
შენობები
ქუჩა
საკვლევი ქუჩა
საკვლევი კვანძი
საპროექტო ტერიტორია

პროექტის ძირითადი მიზნები და ამოცანები

ჩვენს მიერ შესრულებული სატრანსპორტო კვლევის მიზანია დადგინდეს ქ. თბილისში, ნაძალადევის რაიონში არსებულ ვაგონშმკეთბელი ქარხნის ტერიტორიაზე (ს/კ:01.12.12.011.001; 01.12.12.011.116; 01.12.12.011.128; 01.12.12.011.120; 01.12.12.011.111; 01.12.12.011.129; 01.12.12.033.023; 01.12.12.033.020; 01.12.12.033.022) მრავალფუნქციური კომპლექსის განაშენიანების რეგულირების გეგმის გეგმარებით დავალების მიზანშეწონილობა საგზაო ინფრასტრუქტურის, საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და ქვეითთა მისაწვდომობის კუთხით.

საკვლევი არეალი

საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს ნაძალადევის რაიონში ვაგონშემკეთებელი ქარხნის ტერიტორიაზე (საკადასტრო კოდი 01.12.12.011.001; 01.12.12.011.116; 01.12.12.011.128; 01.12.12.011.120; 01.12.12.011.111; 01.12.12.011.129; 01.12.12.033.023; 01.12.12.033.020; 01.12.12.033.022). მისი ფართობი შეადგენს 217 411 კვ.მ.-ს.



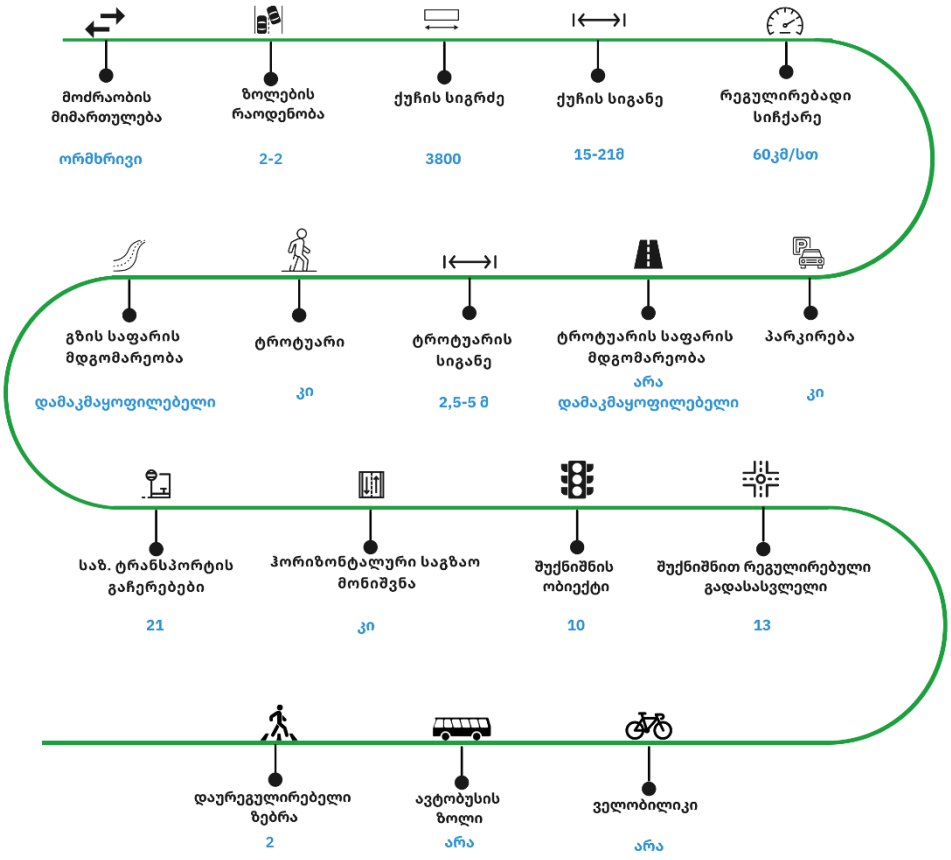
ილუსტრაცია # 1

არსებული სიტუაციის მიმოხილვა

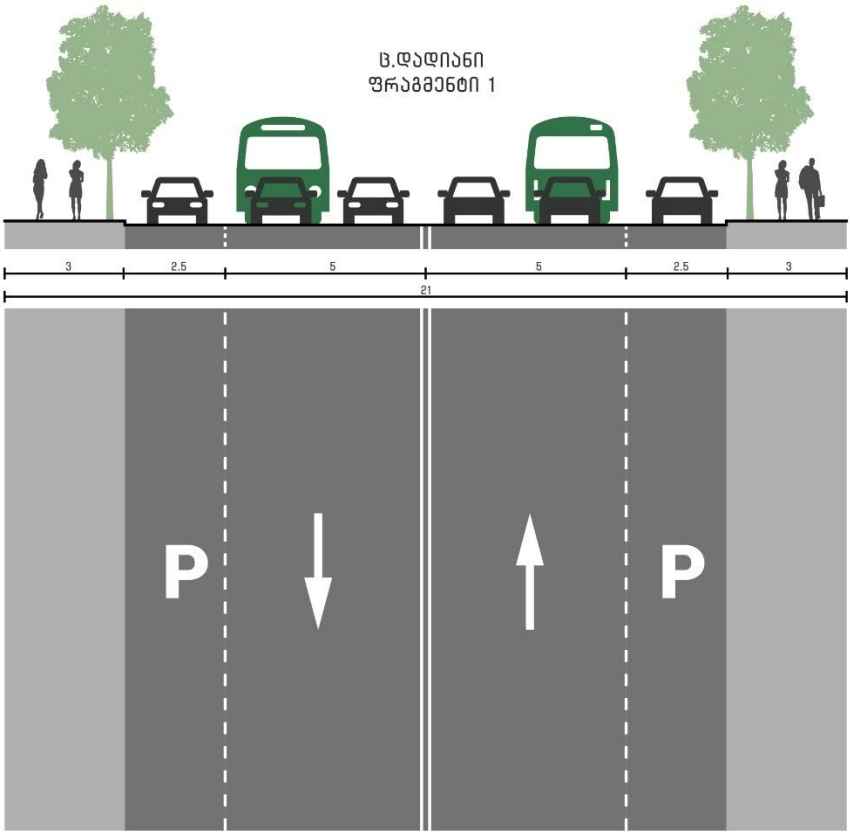
ქუჩათა ქსელი

განვიხილავთ ცოტნე დადიანის ქუჩას, აკაკი წერეთლის გამზირს. გ,ჭყონდიდელის ქ.-საყვირის ქ. , ც.დადიანის ქ.-მ.ქავთარაძის ქ.; ც.დადიანის ქ.-ნ.ხუდადოვის ქ.-რკინიგზის ქ. ; ა. წერეთლის გამზ. - გორის ქ.; ა.წერეთლის გამზ. - ვანის ქ. კვანძების დღეს არსებულ მდგომარეობას და საგზაო ინფრასტრუქტურას.

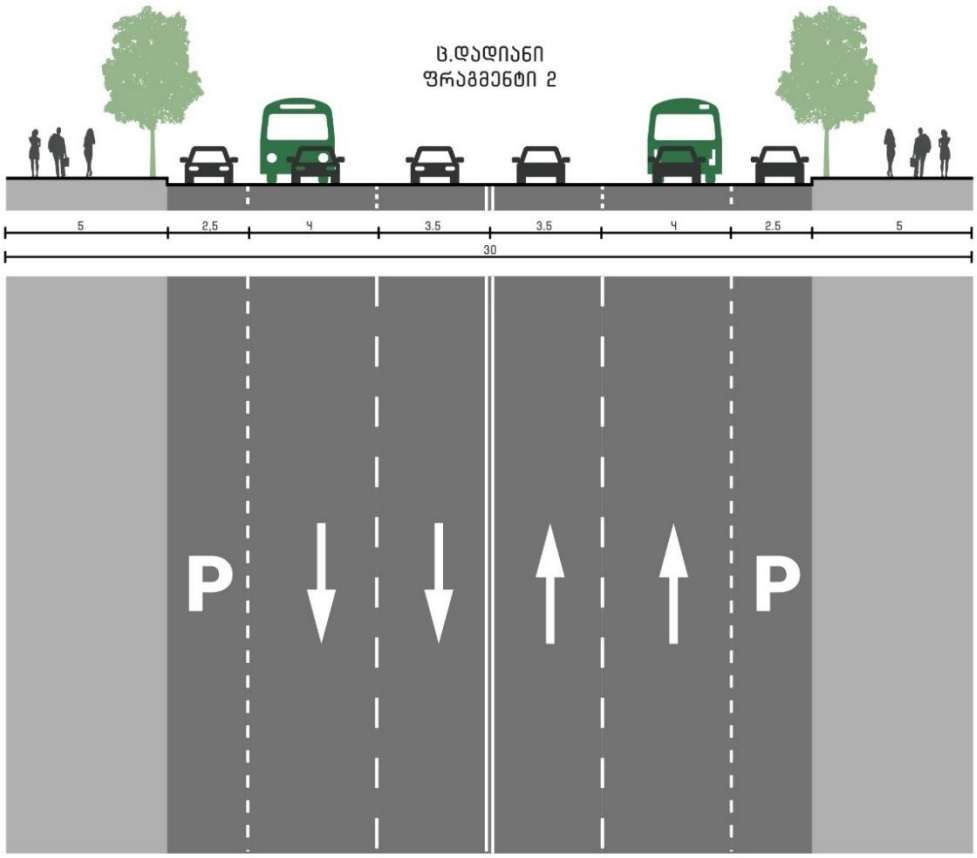
ცოტნე დადიანის ქუჩა



ცხრილი N 1



ილუსტრაცია # 2



ილუსტრაცია # 3

საპროექტო ტერიტორიის შესწავლა საკვლევი არიალის ფარგლებში

კვლევის მიზანი

საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მისაწვდომობის, სატრანსპორტო და საქვეითე ინფრასტრუქტურის შესწავლა. პროექტის განხორციელების შემდგომ სატრანსპორტო ნაკადებზე ზეგავლენის შეფასება.

მეთოდოლოგია (არსებული სიტუაციის შესწავლა)

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

საპროექტო არეალზე მისვლით და შესწავლით, ზუსტდება ადგილები და მათი რაოდენობა, სადაც უნდა განხორციელდეს კვლევა.

დამკვირვებლებს რომლებიც კვლევის განხორციელებაში იღებენ მონაწილეობას ჩაუტარდათ ტრეინინგი. მათი უმრავლესობა შეადგენს სტუდენტებს, რომლებიც გამოირჩევიან საჭირო უნარჩვევებით კონკრეტული დავალებების შესასრულებლად.

კვლევის ჩატარების პროცესი

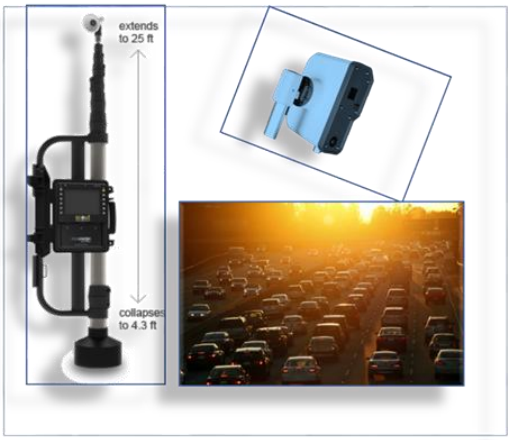
ეტაპი პირველი: საქვეითე ინფრასტრუქტურის კვლევა

განისაზღვრა საპროექტო არეალიდან გამომსვლელი და შემსვლელი ქვეითთა სავარაუდო გადაადგილდების სქემა.

ეტაპი მეორე: სატრანსპორტო ნაკადების შესწავლა

პროექტის არეალიდან გამომდინარე, განსაზღვრულ კვანძებზე, კვლევა განხორციელდა კვირის ორ სამუშაო დღეს, დილის და საღამოს პიკი საათებში (10-11 აგვისტო, სამშაბათი - ოთხშაბათი, 09:00 - 10:00 და 18:00 - 19:00 სთ).

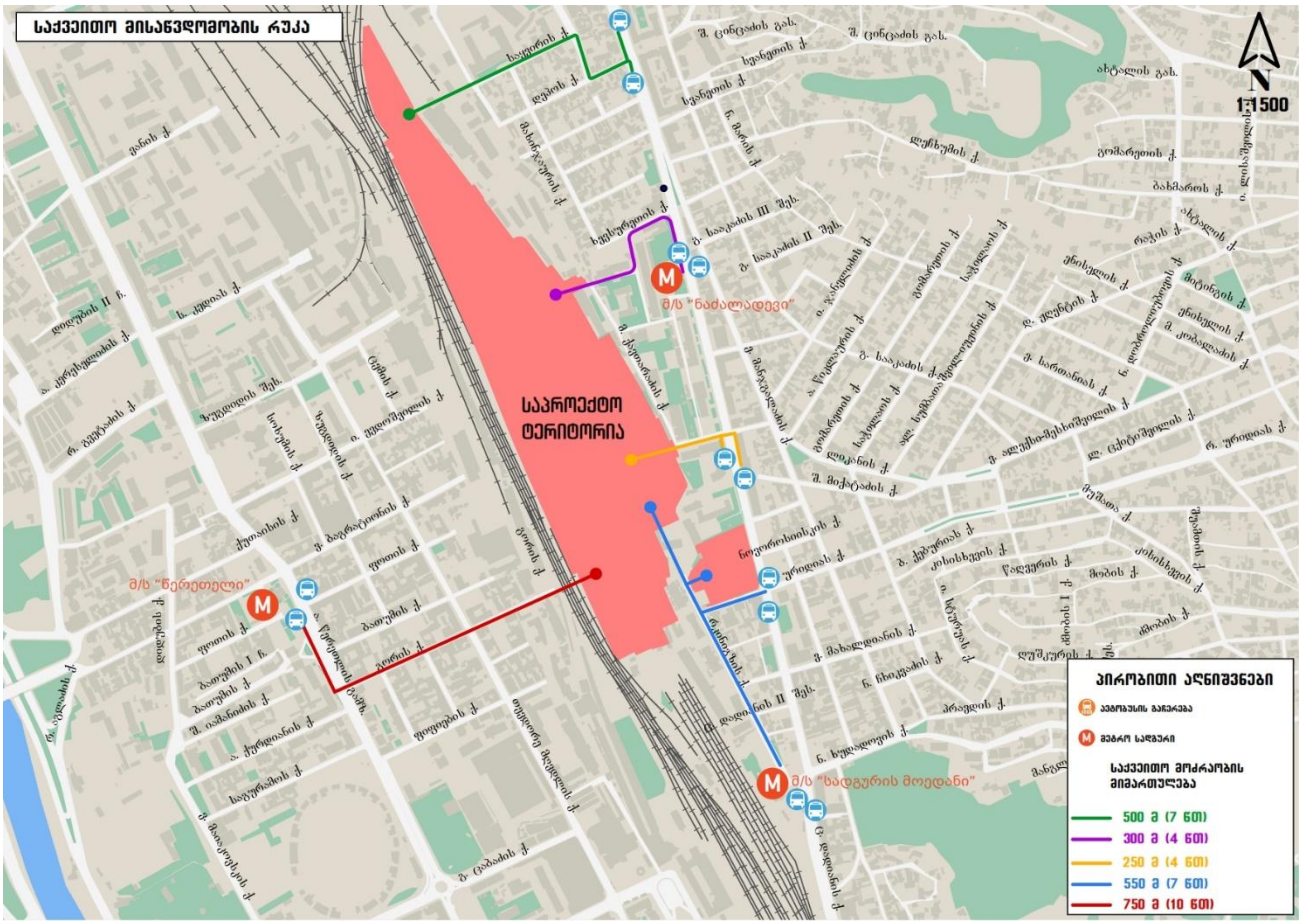
სატრანსპორტო ნაკადების შესწავლა ხდება თანამედროვე ვიდეო კამერებით (ილუსტრაცია # 11), რის შემდეგაც საგზაო მონაცემებს ამუშავებენ მსოფლიოს წამყვანი სპეციალისტები.



ილუსტრაცია # 4

ქვეითთა მოძრაობა

ქვეითთა მოძრაობის შესწავლისას განვიხილავთ მათ გადაადგილებას საპროექტო ტერიტორიიდან ც.დადიანის ქუჩაზე და ა.წერეთლის გამზირზე საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და მეტრო სადგურების უახლოეს გაჩერებებამდე.



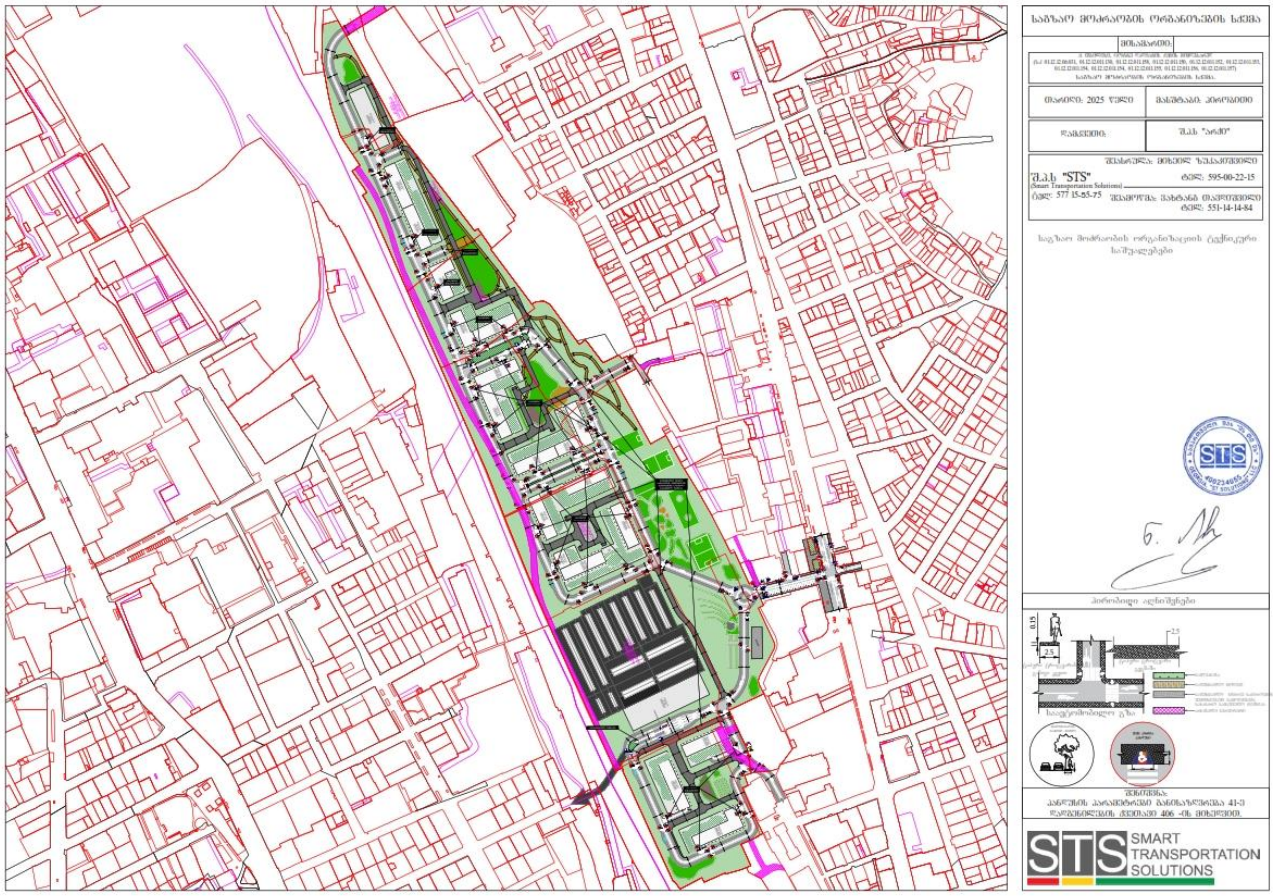
ილუსტრაცია # 5

საპროექტო ტერიტორიის მიმდებად საქვეითო ინფრასტრუქტურა მოსაწესრიგებელია, როგორც ინვენტარიზაციის რუკაზეა გამოსახული, საკვლევი ტერიტორისს უდიდს ნაწილზე ტროტუარის საერთოდ არ არსებობს, ასევეა მოუწესრიგებელი, ბარიერული და არადამაკმაყოფილებელი ტროტუარები.



ილუსტრაცია # 6

შემოთავაზებული მშენებლობის მიმოხილვა

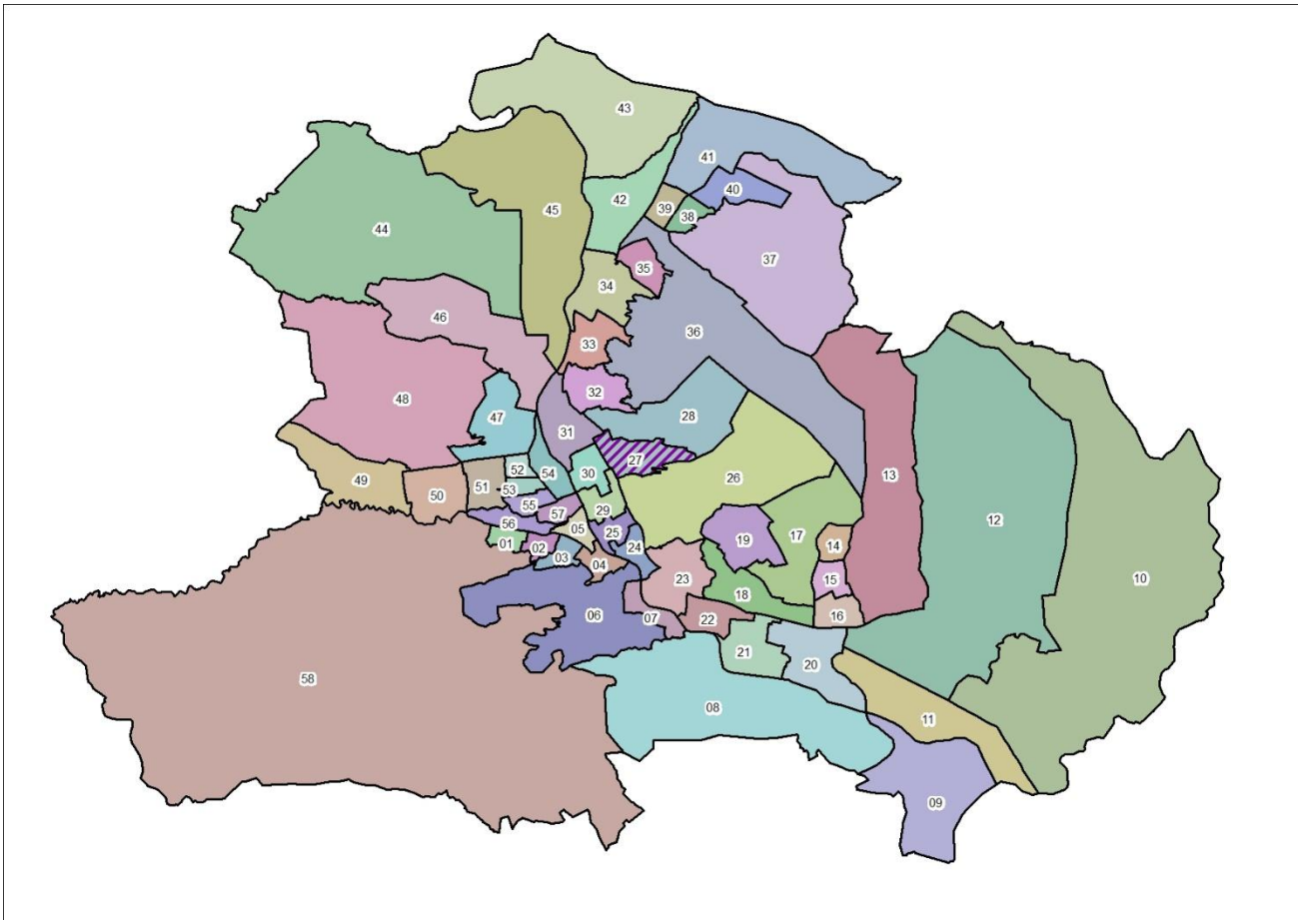


ილუსტრაცია # 7

დასახელება	რაოდენობა	განზომილება
მიწის ნაკვეთის ფართობი	217 411	მ²
საცხოვრებელი ფართობი	357800	მ²

ცხრილი N 2

გენერირებული/მიზიდული ნაკადები და სივრცითი განაწილება



ილუსტრაცია # 8

გადაადგილებების სივრცითი და მათემატიკური ანალიზის შედეგად მიღებულ მონაცემებზე დაყრდნობით შეიქმნა სატრანსპორტო ნაკადების განაწილების რუკა სამიზნე მაკრო ზონების მიხედვით, რომელიც მთელ ქალაქზე განზოგადდება არსებული სატრანსპორტო ნაკადების გათვალისწინებით.

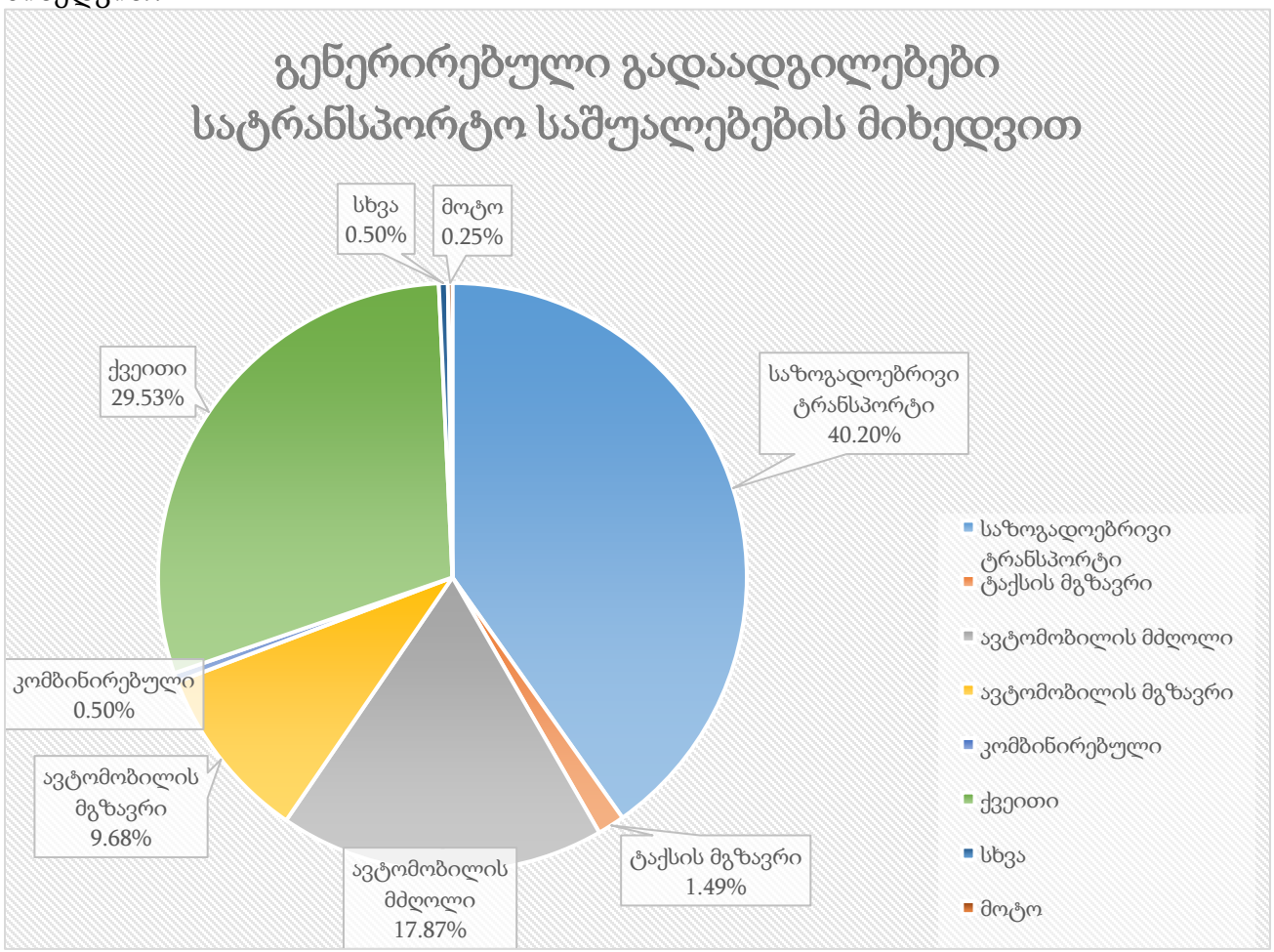
კვლევის შედეგად მიღებული მონაცემებიდან გამოყვანილი კოეფიციენტების მიხედვით მოხდა ჩვენს მიერ დათვლილი სატრანსპორტო ნაკადების პროპორციული გადანაწილება იმ კვანძებზეც, რომლების ანალიზიც მოთხოვნილია დავალების სახით ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის მიერ.

გენერირებული ნაკადები

დასახელება	რაოდენობა
გამოკითხული შინამეურნეობა	120
გამოკითხული ადამიანები	316
ყველა სახის გადაადგილება	403
გამოკითხულ შინამეურნეობათა მფლობელობაში არსებული მოტორიზებული სატრანსპორტო საშუალებები	47
ავტომობილიზაციის კოეფიციენტი მაკრო ზონისტვის	0.39
გადაადგილებები	
ავტომობილის მძღოლი	72
ავტომობილის მგზავრი	39
ტაქსით	6
საზოგადოებრივი ტრანსპორტი	162
ქვეითი	119
სხვა გადაადგილება	5

ცხრილი N 3

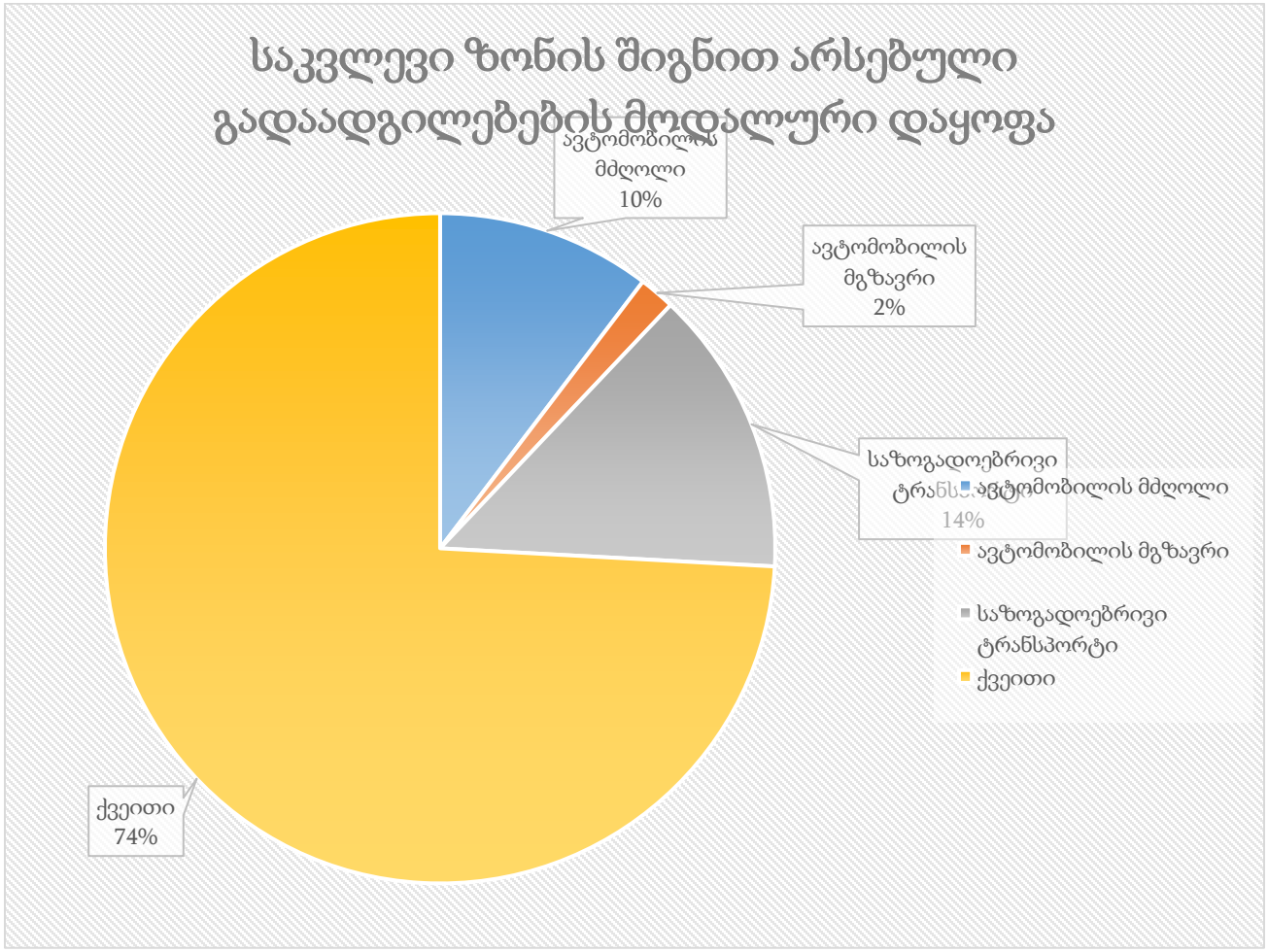
იმის გასარკვევად, თუ რა სახის ტრანსპორტით გადაადგილება ჭარბობს აღნიშნული მიკრო ზონებიდან, მოხდა მათი მოდალური განაწილება გადაადგილების საშუალებების მიხედვით:



ილუსტრაცია # 9

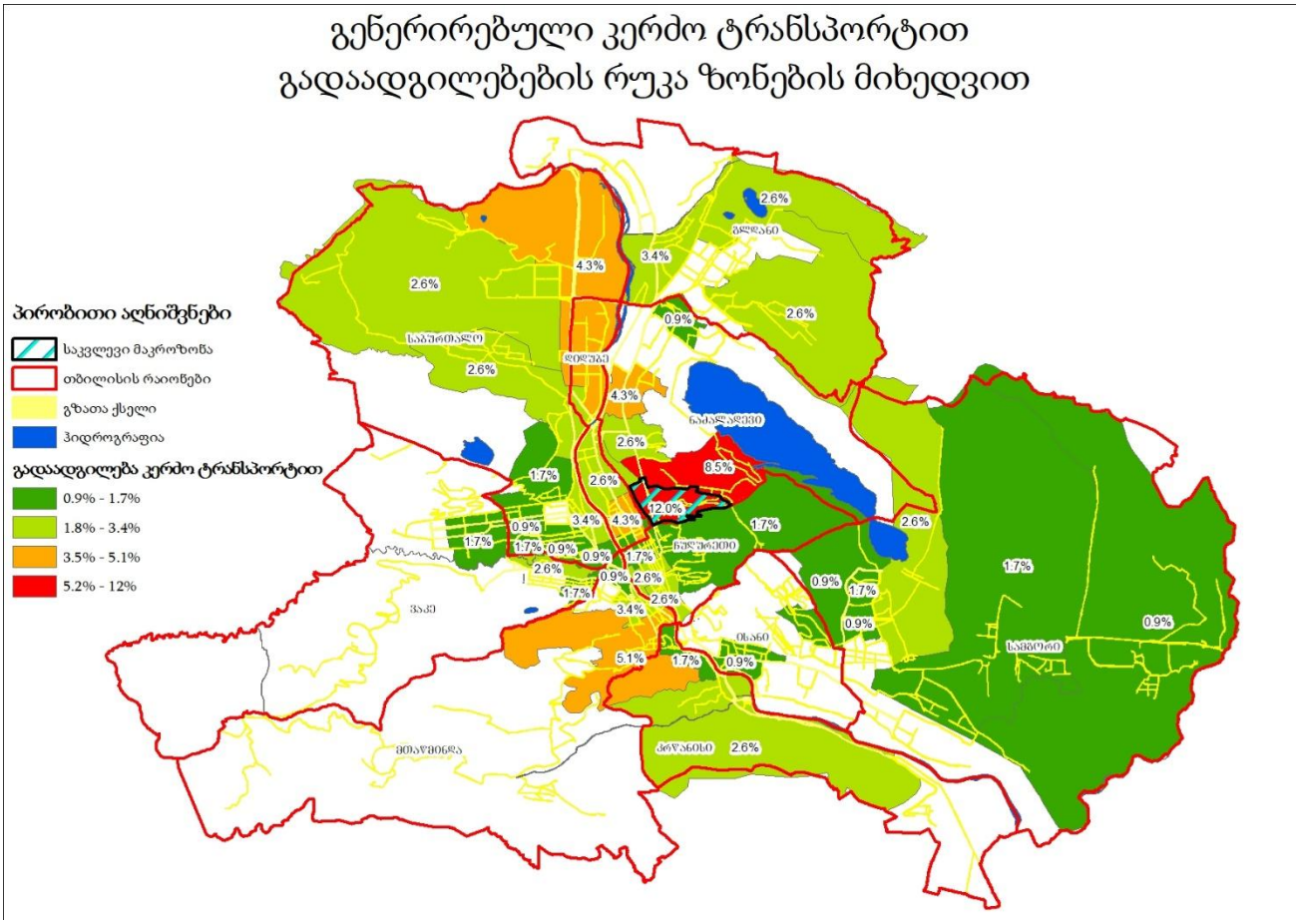
აღნიშნულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით, მოხდა მოტორიზებული სატრანსპორტო კერძო საშუალებებით გადაადგილების ანალიზი გეოსაინფორმაციო საშუალებების გამოყენებით, რათა მომხდარიყო მათი სივრცული აღქმა/განაწილება.

საკვლევი ზონიდან ყველა მიმართულებით კერძო ტრანსპორტით გადაადგილებების რიცხვი შეადგენს 117-ს, რაც მთლიანი გადაადგილებების 29%-ა. შემდგომ ილუსტრაციაში მოცემულია საკვლევი ზონის შიგნით(N27) ზონის შიგნით არსებული გადაადგილებების მოდალური განაწილება.



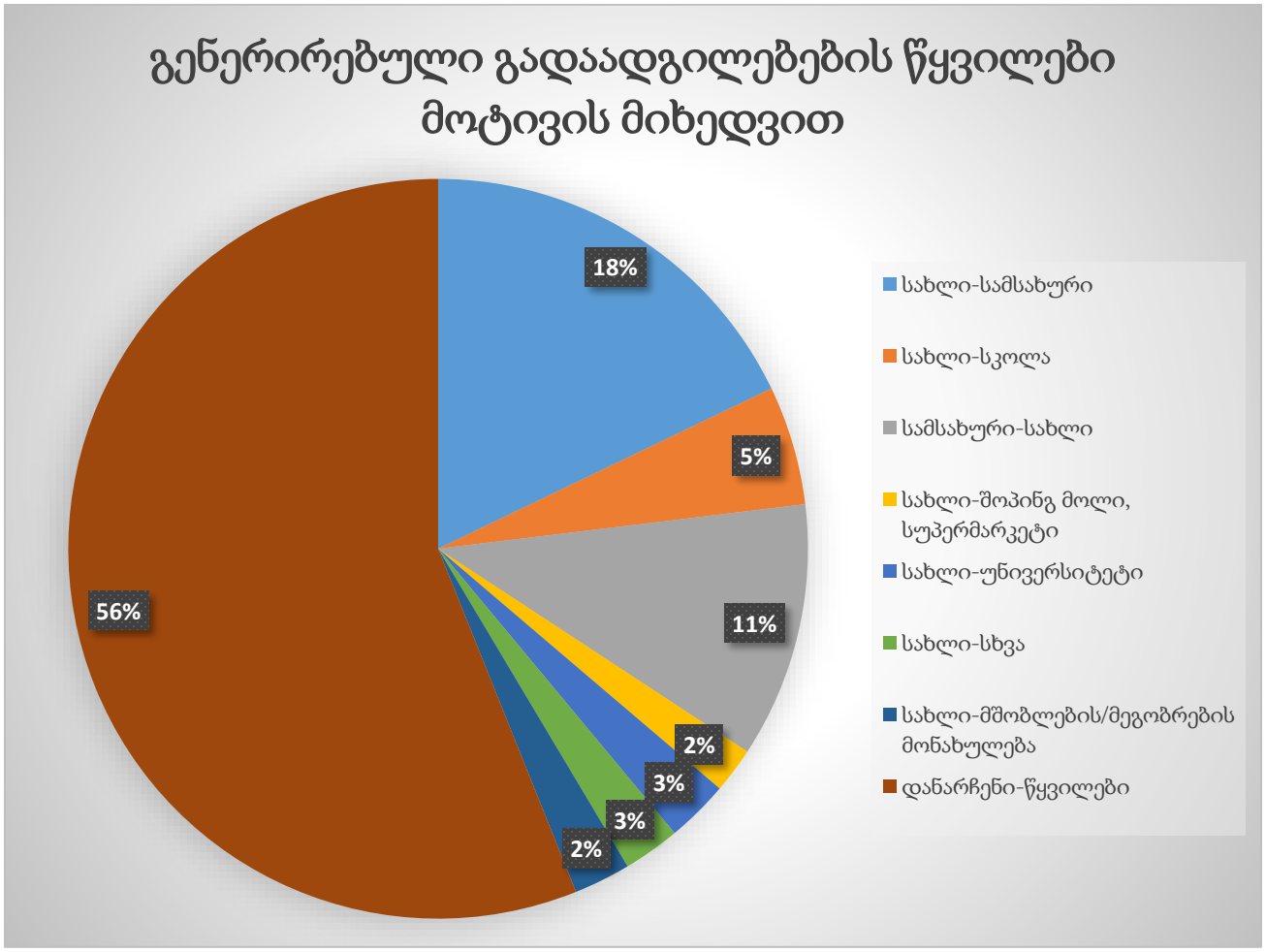
ილუსტრაცია # 10

რუკაზე გამოსახულია ავტომობილით გადაადგილებების სივრცითი განაწილება რაოდენობის მიხედვით სამიზნე ზონებში. უნდა აღინიშნოს, რომ ავტომობილებით გადაადგილების სრული რაოდენობის 12% ხორციელდება თვითონ საკვლევი მაკრო ზონის შიგნით. საკვლევი ზონის შიგნით ასევე პოპულარულია ფეხით სიარულიც(74%).

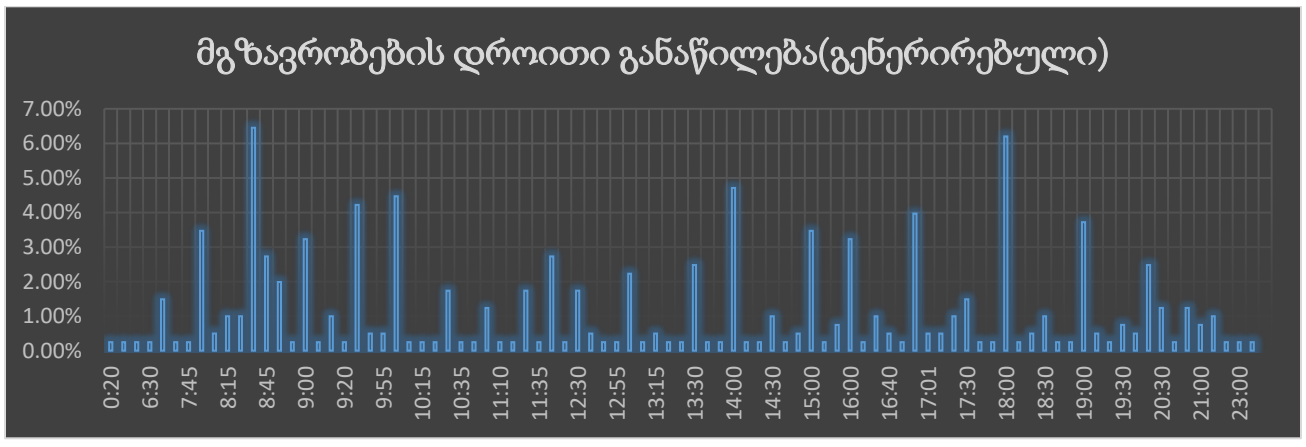


ილუსტრაცია # 11

შემდგომ ეტაპზე მოხდა საკვლევი მიკროზონებიდან გენერირებული გადაადგილებების კვლევა მოტივის მიხედვით. ილუსტრაციაზე მოცემულია გადანაწილების პროცენტული მაჩვენებლები გადაადგილების მოტივის მიხედვით:



ილუსტრაცია # 12



ცხრილი N 4

გენერირებული (საპროექტო) ნაკადების კალკულაცია - საზოგადოებრივი ტრანსპორტი



ილუსტრაცია # 13

რუკაზე გამოსახულია საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილებების ინტენსივობა ფერების გრადაციით.

შემდგომ ცხრილში მოცემულია გენერირებული ადამიანების რაოდენობების ანგარიშები ფართების ტიპების მიხედვით:

	ფართი	კოეფიციენტი[1]	ადამიანების რაოდენობა	კოეფიციენტი[2]	გადაადგილებების სრული რაოდენობა
საცხოვრებელი	357800	18.6	19237	1.56	30009

ცხრილი N 5 მიზიდული გადაადგილებები (შინამეურნეობების კვლევა)

საცხოვრებელ ფართზე გამოყვანილი სავარაუდო მაცხოვრებლების რაოდენობიდან(30009) შეგვიძლია ვიანგარიშოთ დღიური სავარაუდო გადაადგილებების რაოდენობა:

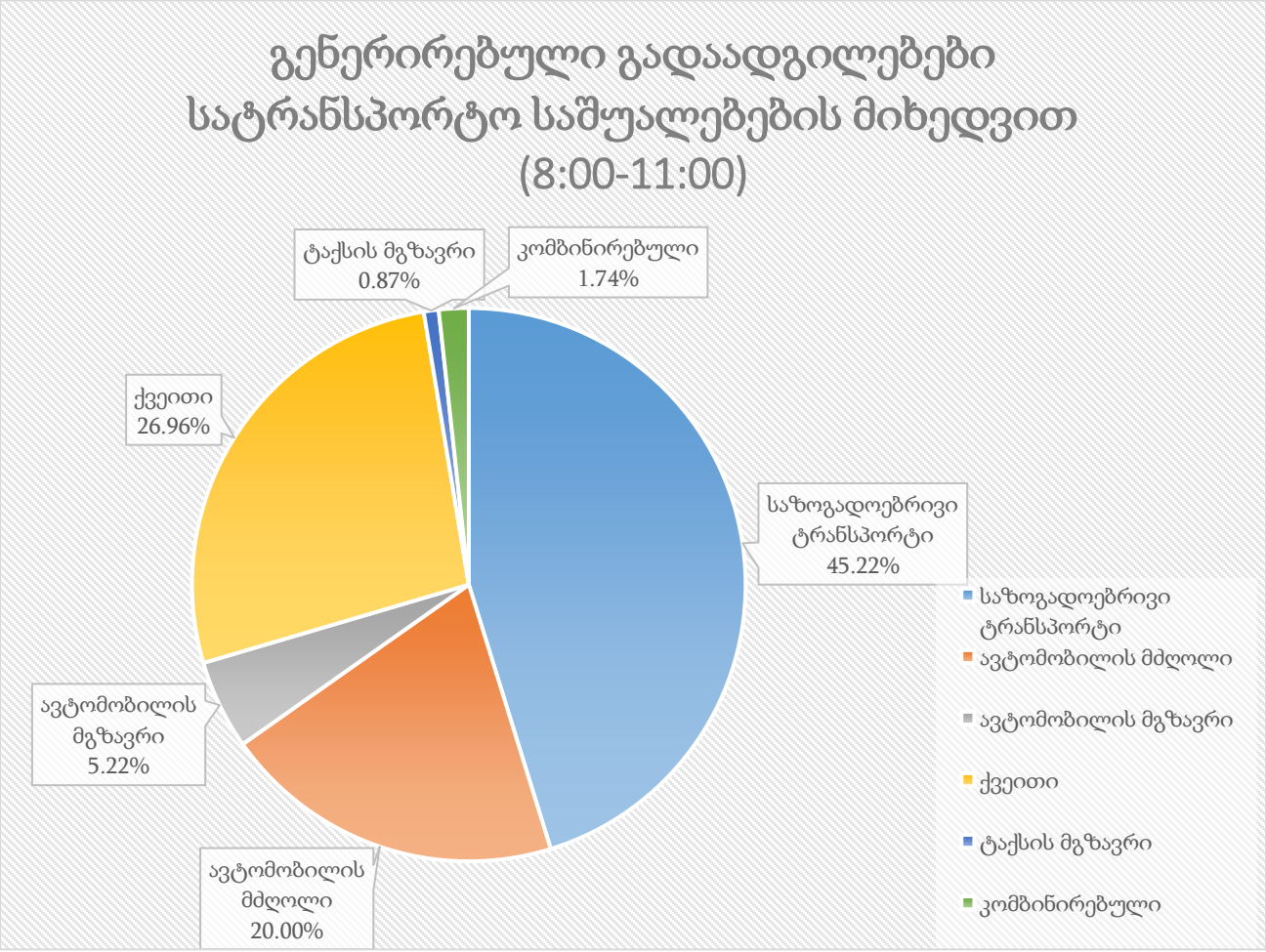
[1] კოეფიციენტი აღებულია საქართველოს მთავრობის დადგენილება N 41-დან (2016 წლის 28 იანვარი ქ. თბილისი, დაკავებულობა)

[2] ადამიანების გამოთვლილი რაოდენობის მიერ შესრულებული სრული დღიური გადაადგილებების კოეფიციენტი (შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA, 2016))

$$\text{დღიური გადაადგილება} = 19237 * 1.56^{3} = 30009$$

$$\text{დილის პიკის საათი} = 30009 * 30\%^{4} = 9003$$

შინამეურნეობების მობილობის კვლევის ანალიზისას ვარკვევთ დილის პიკის საათში შესრულებულ გადაადგილებების მოდალურ განაწილებას:



ილუსტრაცია # 14

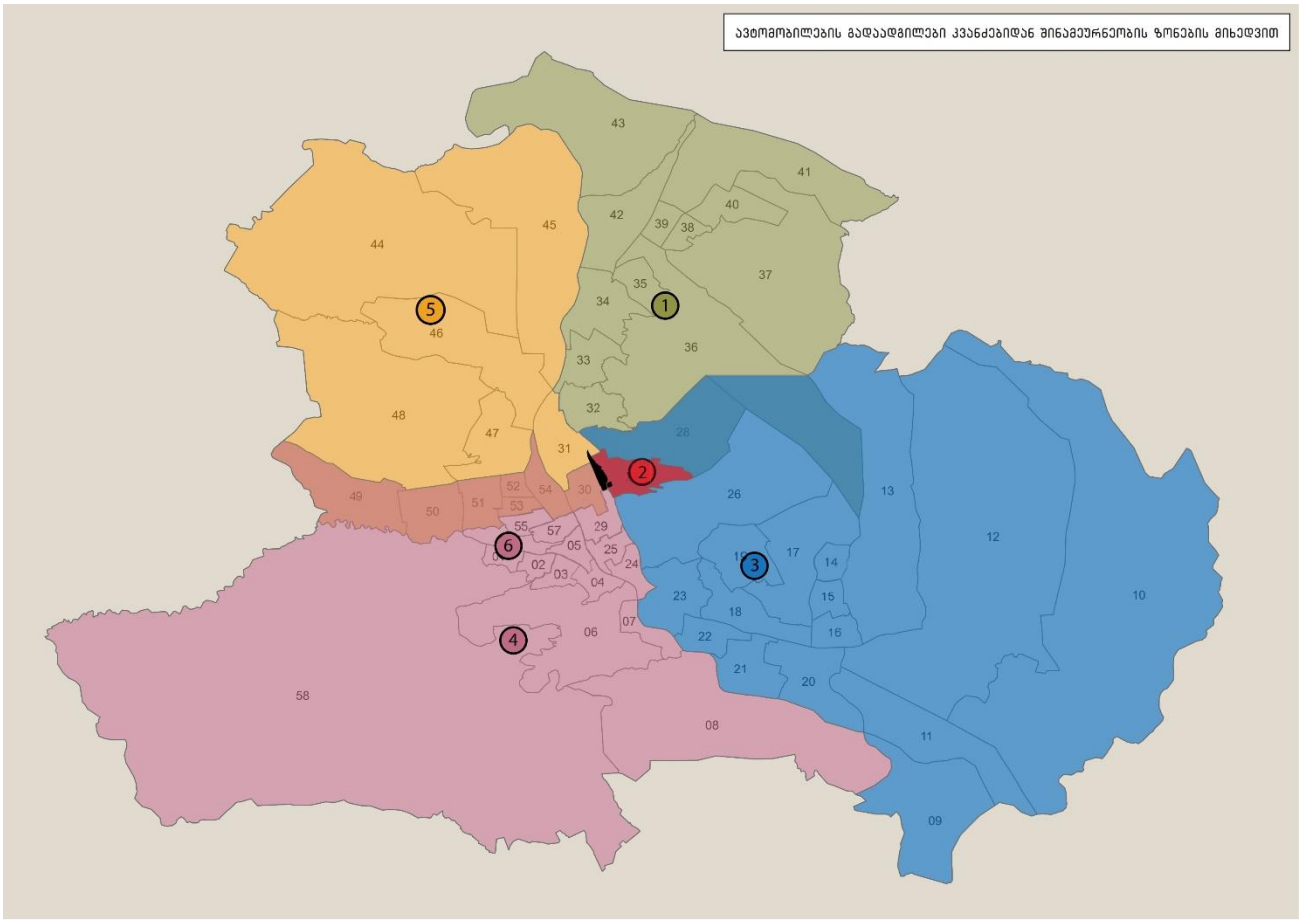
	გენერირებული გადაადგილება დილის პიკის საათში	კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
საზოგადოებრივი ტრანსპორტი	9003	0.45	4071
ქვეითი	9003	0.27	2427
ავტომობილის მგზავრი	9003	0.05	470

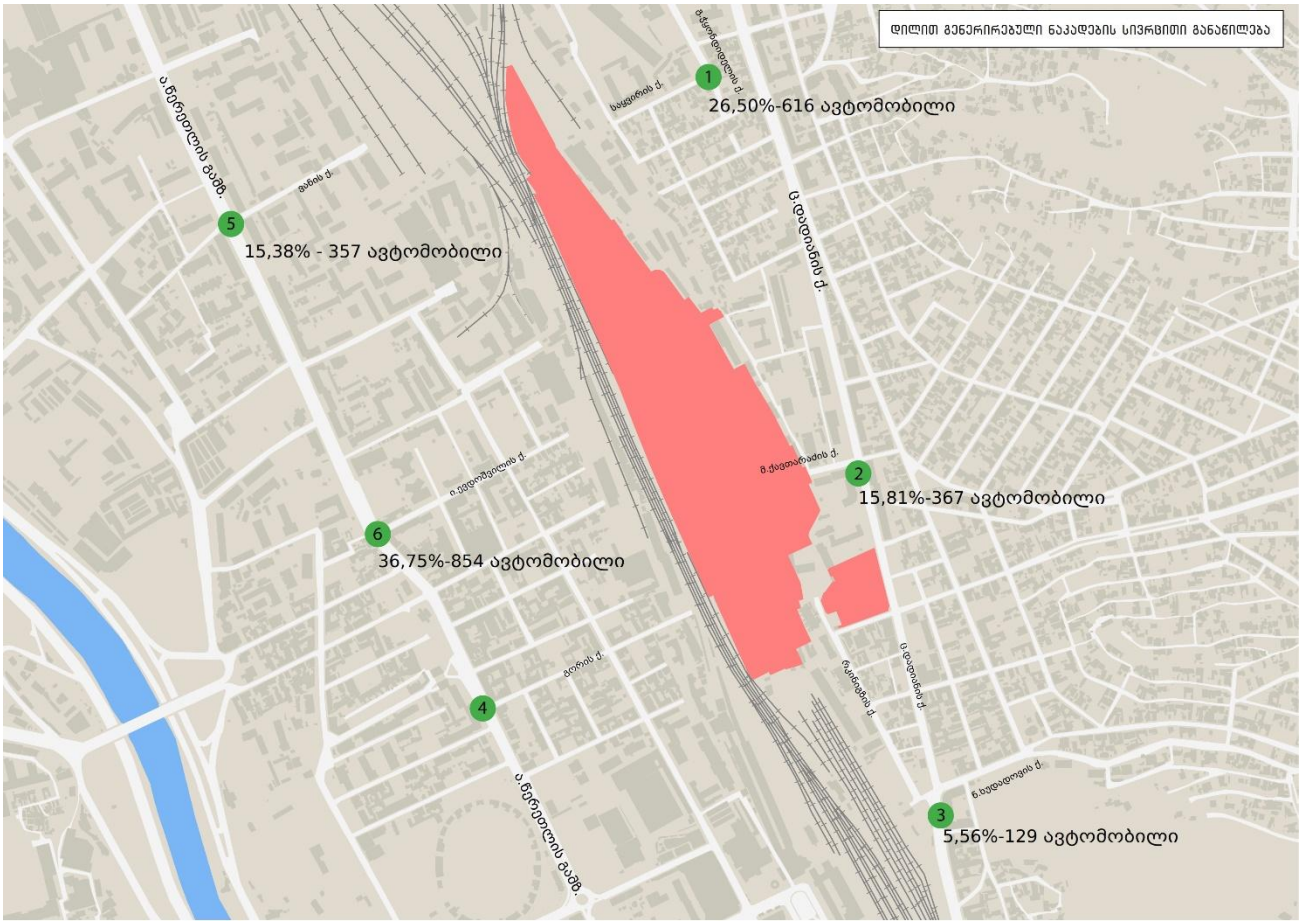
[3] 1.56 - დღიური გადაადგილების მაჩვენებელი თბილისის საშუალო მაცხოვრებლისთვის (შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA, 2016))

[4] 30% -დილის პიკის საათის გენერირებული გადაადგილებების წილი (შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA, 2016))

ავტომობილის მძღოლი	9003	0.20	1801
ტაქსის მგზავრი	9003	0.01	78
სხვა	9003	0.02	157

ცხრილი N 6 დილის პიკის საათში საცხოვრებლიდან გენერირებული გადაადგილებები



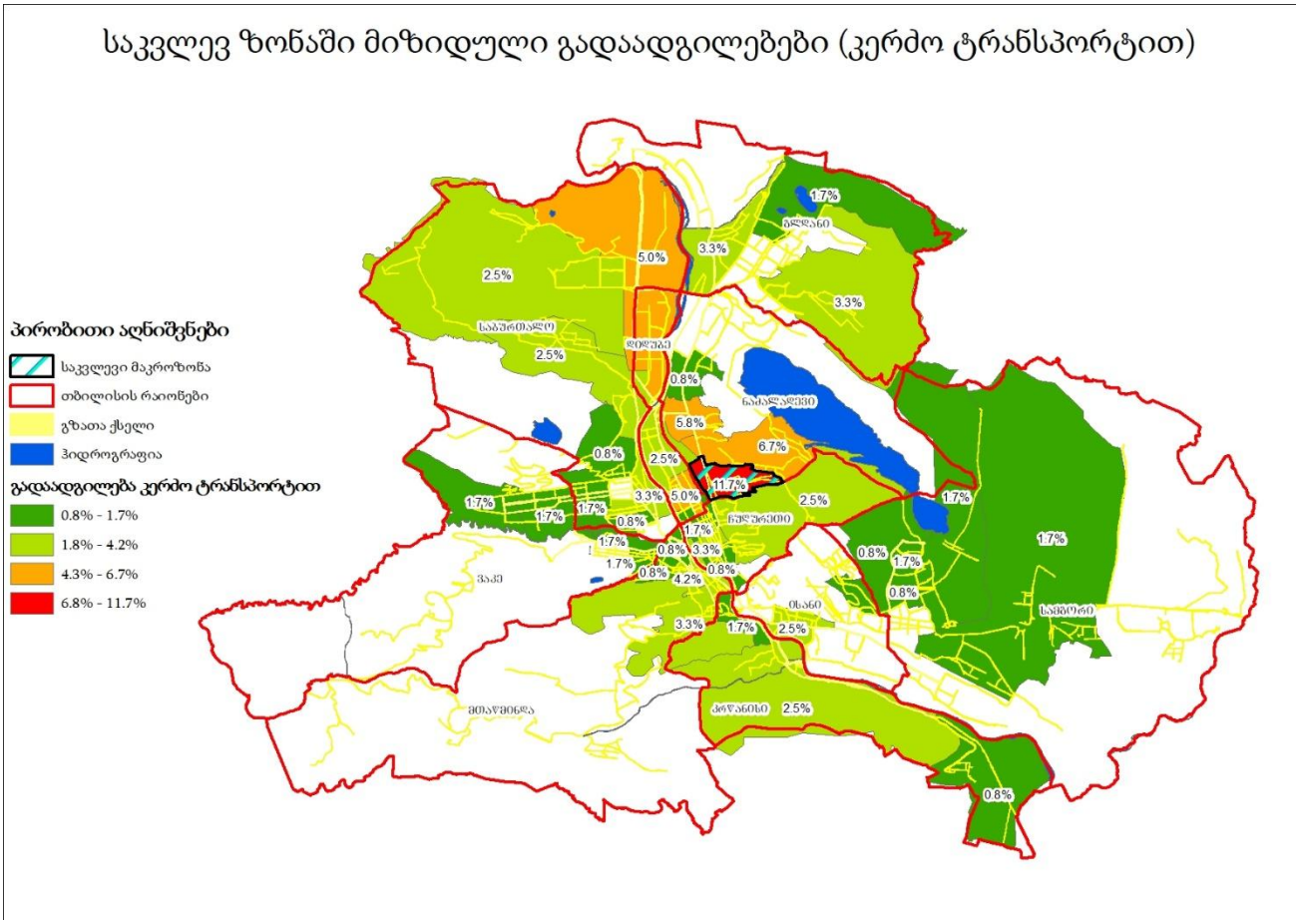


ილუსტრაცია # 15

შემდეგ დიაგრამაზე ნაჩვენებია საღამოს პიკის საათში საოფისე ფართიდან გენერირებული ადამიანების მოდალური განაწილება გდაადგილების საშუალებების მიხედვით:

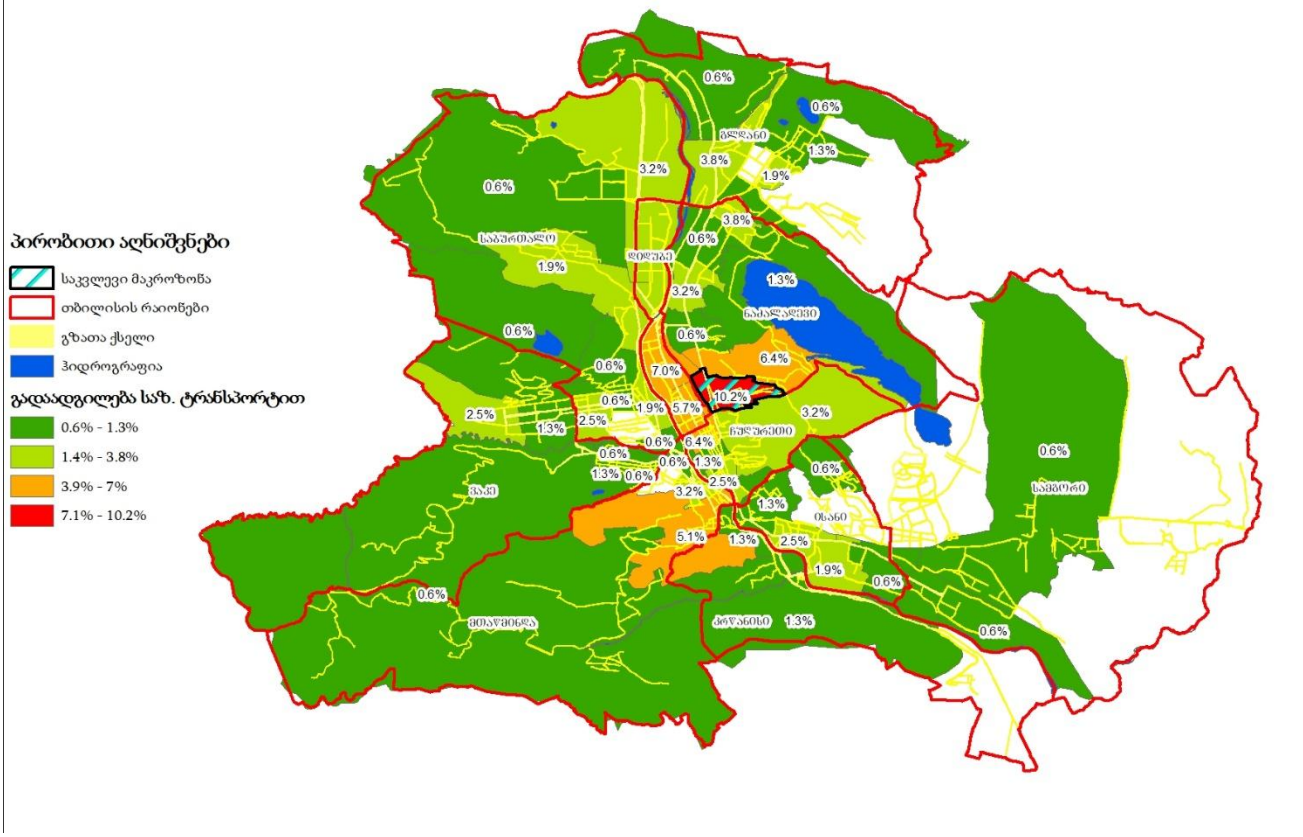
მიზიდული ნაკადები

საკვლევ მიკროზონებში მიზიდული ნაკადების შემთხვევაში გადაადგილებების რაოდენობა ყველა სხვა ზონიდან შეადგენს 388- ს.

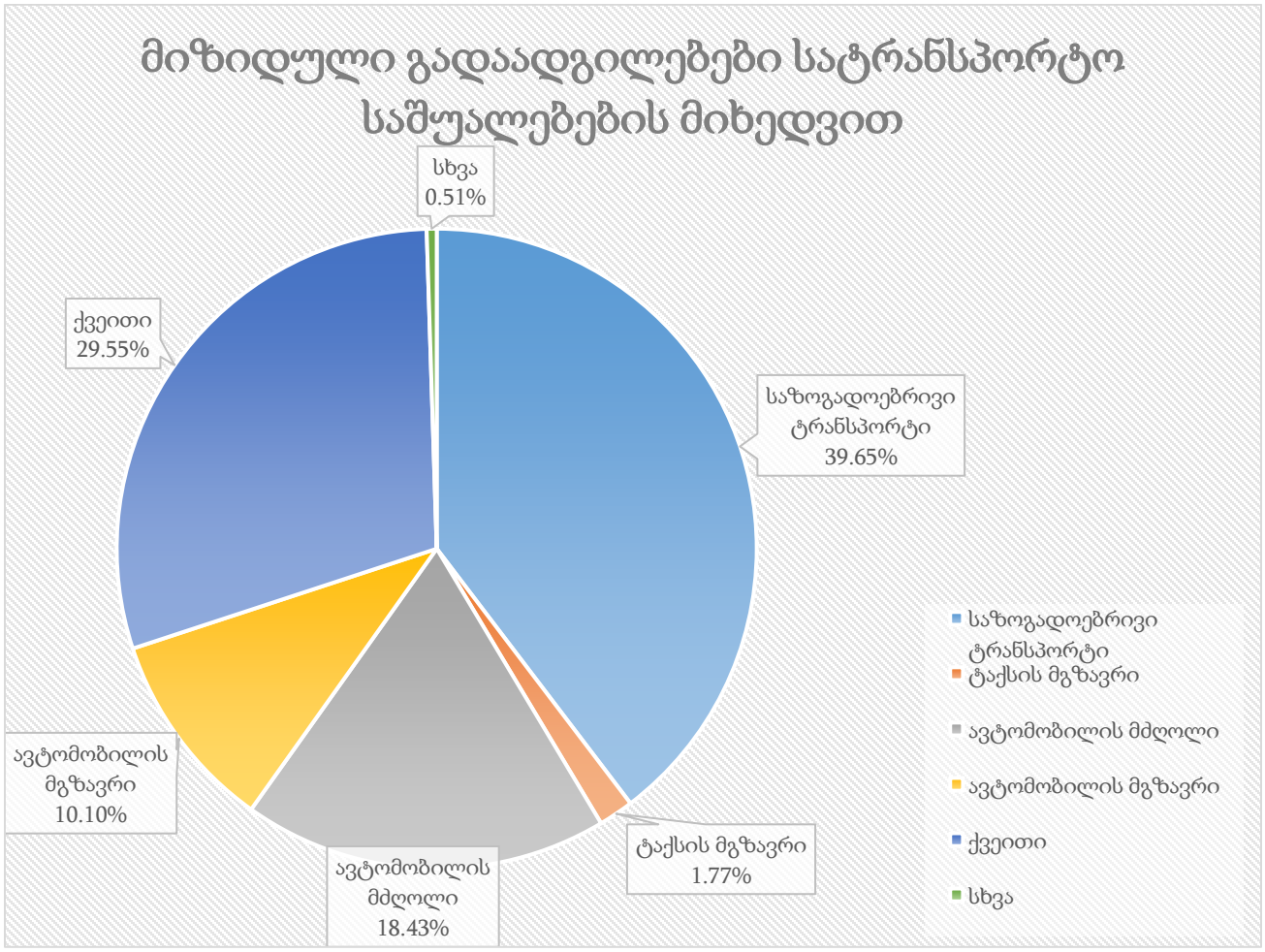


ილუსტრაცია # 16

საკვლევ ზონაში მიზიდული გადაადგილებები (საზოგადოებრივი ტრანსპორტით)



ილუსტრაცია # 17

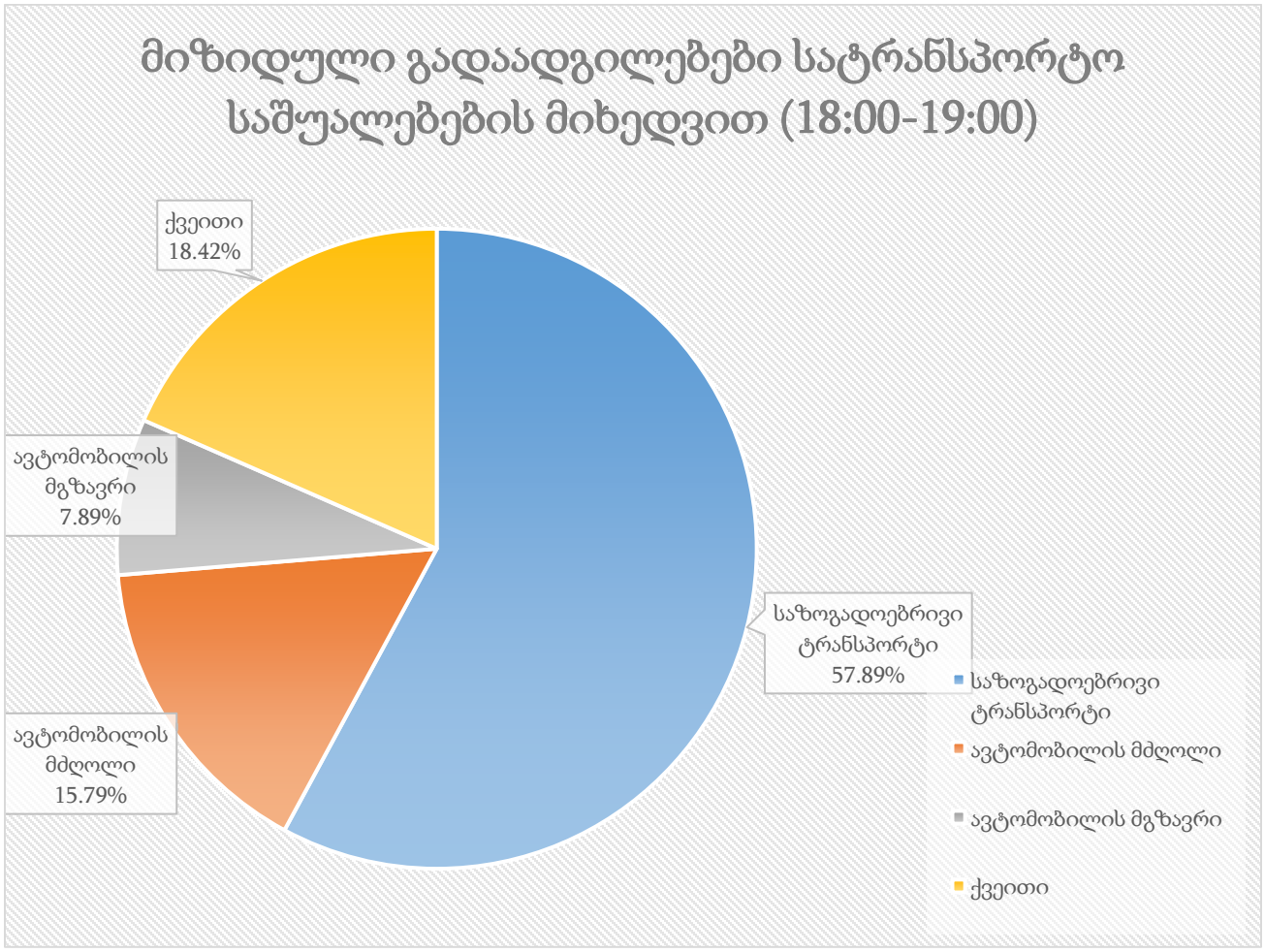


ცხრილი N 7

შემდეგ დიაგრამაზე ნაჩვენებია დილის პიკის საათში საოფისე ფართზე მოზიდული ადამიანების მოდალური განაწილება გდაადგილების საშუალებების მიხედვით:

$$\textit{საღამოს პიკის საათი} = 30009 * \ 22\%^{5} = 6602$$

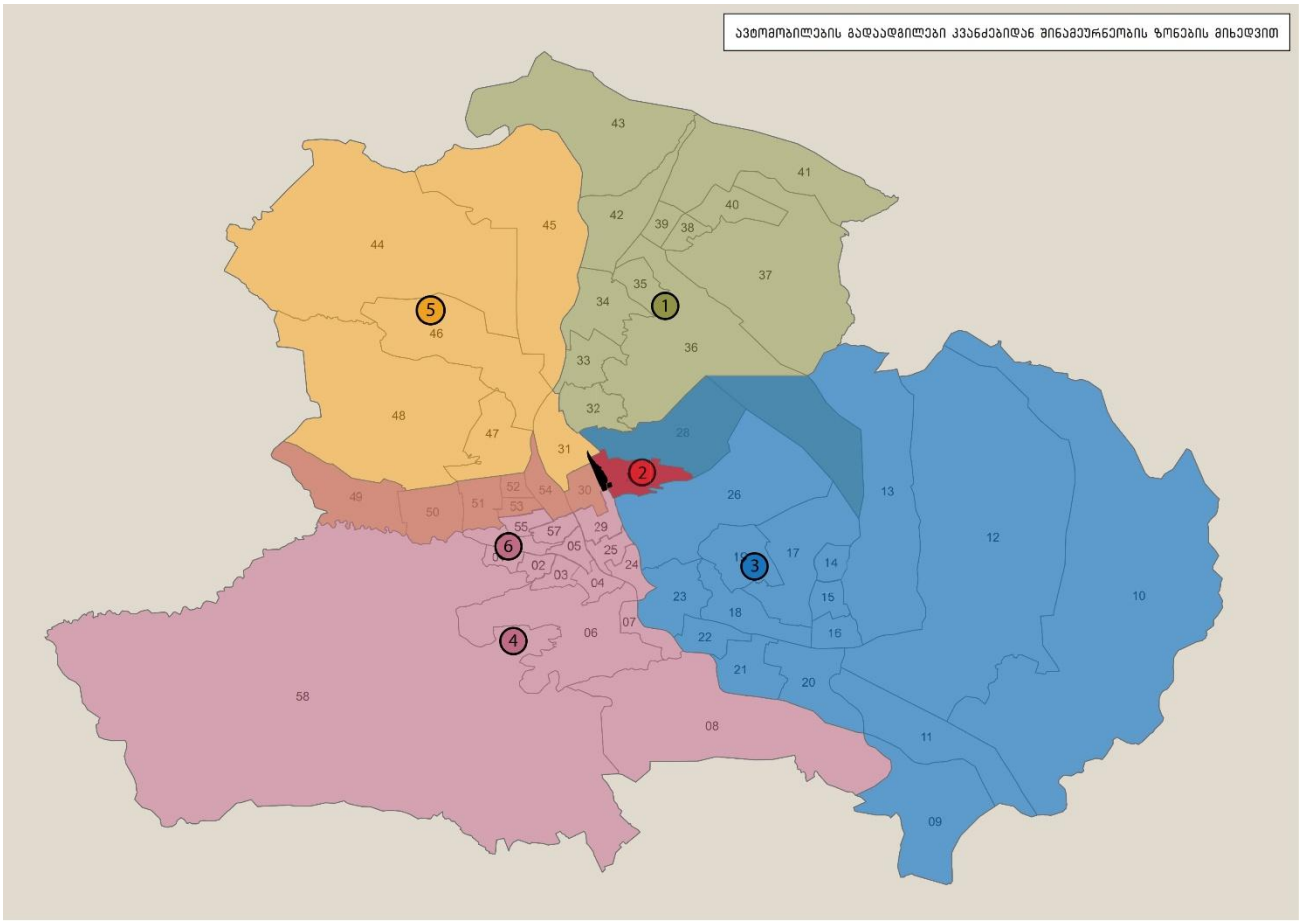
[5] 22% -საღამოს პიკის საათის მოზიდული გადაადგილებების წილი (შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA, 2016))

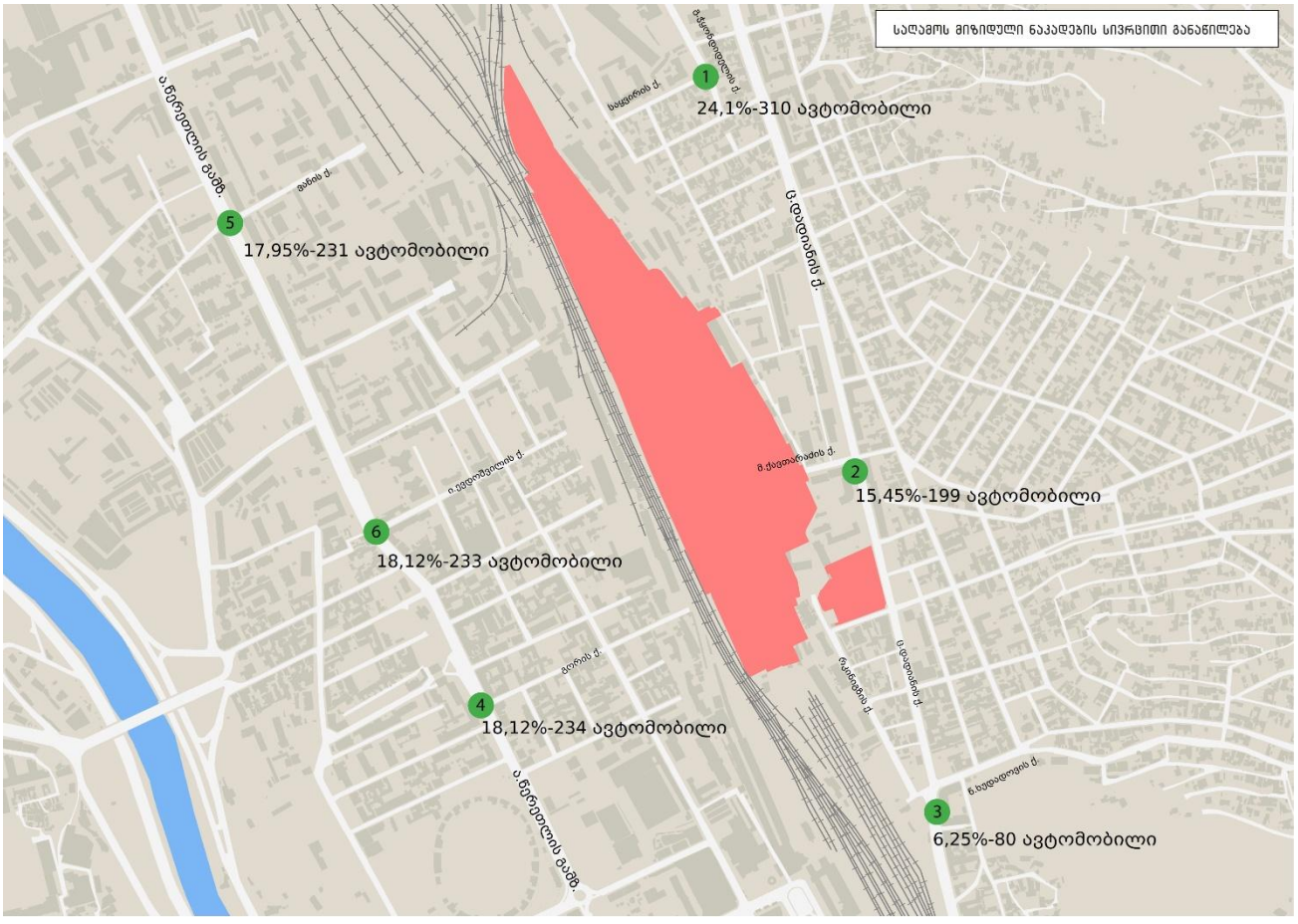


ილუსტრაცია # 18

	მიზიდული გადაადგილება საღამოს პიკის საათში	კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
საზოგადოებრივი ტრანსპორტი	6602	0.58	3822
ქვეითი	6602	0.18	1216
ავტომობილის მგზავრი	6602	0.08	521
ავტომობილის მძღოლი	6602	0.16	1042

ცხრილი N 8 საღამოს პიკის საათში საცხოვრებელზე მიზიდული გადაადგილებები


ავტომობილების გადაადგილები კვანძებიდან შინამეურნეობის ზონების მიხედვით


საღამოს მიზიდული ნაკადების სივრცითი განაწილება
1
24,1%-310 ავტომობილი
2
15,45%-199 ავტომობილი
3
6,25%-80 ავტომობილი
4
18,12%-234 ავტომობილი
5
17,95%-231 ავტომობილი
6
18,12%-233 ავტომობილი
ც.დადიანის ქ.
ა.წერეთლის გამზ.

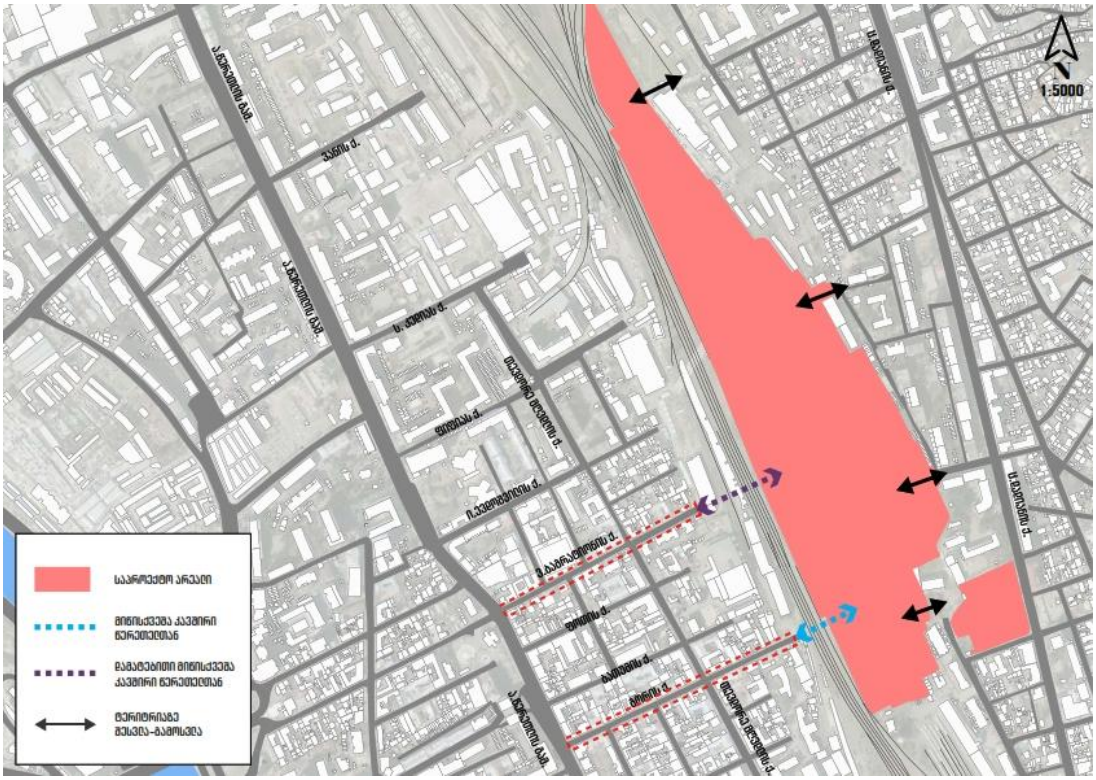
შეჯამება

საპროექტო ტერიტორიის განვითარებასთან მიმართებაში, სატრანსპორტო კუთხით, აღსანიშნავია განივი კავშირების **არარსებობა** საპროექტო ტერიტორიასა და ქალაქის დასავლეთ ნაწილს შორის. შინამეურნეობების კვლევის მიხედვით საპროგნოზო გადაადგილების (მიზიდული-გენერირებული) უმეტესობა ხორციელდება სწორედ აღნიშნული მიმართულებებით, როგორც კერძო ასევე საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მეშვეობით (ილუსტრაცია 22). შესაბამისად, დგება სატრანსპორტო კავშირის საჭიროება ა.წერეთლის გამზირთან. ტზშ-ს ფარგლებში, მაკრო დონის ანალიზი ჩაუტარდა რამოდენიმე ალტერნატივას (ვანის ქუჩა, ევდოშვილის ქუჩა, ბაგრატიონის ქუჩა, გორის ქუჩა) STS-ს ტრანსპორტის სპეციალისტებისა და საგზაო ინჟირნების მიერ.

პირველადი შეფასებისა და საველე ვიზიტების შედეგად გამოვლინდა ორი შედარებით რეალური კავშირი, საჭირო გზის პარამეტრებისა და მომიჯნავე კერძო მიწის ნაკვეთების მესაკუთრეების გათვალისწინებით.

შემდეგ ეტაპზე რეკომენდირებულია ჩატარდეს დეტალური საინჟინრო/სატრანსპორტო ანალიზი, რა პროცესშიც უმნიშვნელოვანესი გასათვალისწინებელი ფაქტორი იქნება რკინიგზისა და სატრანსპორტო კავშირის კომფლიქტის ოპტიმალური გადაწყვეტა. ამ დროისათვის ჩატარებული საველე და სხვა სახის კვლევების შედეგად შეგვიძლია ვიმსჯელოთ, რომ გორის ქუჩის გაგრძელებაზე, სატრანსპორტო კავშირის გაჩენა მეტად მიზანშეწონილი იქნება ბაგრატიონის ქუჩასთან შედარებით. ამასთანავე, კავშირის მოწყობა რკინიგზის ქვედა დონეზე, სავარაუდოდ მეტად მიზანშეწონილია, ვიდრე რკინიგზის ზედა დონეზე, ვინაიდან არსებული შეზღუდვებისა და უსაფრთხოების ნორმების გათვალისწინებით ეგრედ წოდებული ესტაკადის მოწყობა გამოიწვევს მეტ ვიზუალურ და ხმოვან დაბინძურებას. ასევე სავარაუდოა, რომ გვირაბის მშენებლობა ნაკლებ ფინანსურ და სამშენებლო რესურსებთან იქნება დაკავშირებული, თუმცა აღნიშნული საჭიროებს უფრო ღრმა კვლევებს შემდგომ ეტაპებზე.

მშენებლობის მასშტაბებიდან გამომდინარე, შესაძლებელია, სატრანსპორტო კუთხით, განვიხილოთ ტერიტორიის გავითარების ორი ეტაპი: პირველ ეტაპში იგულისხმება დამატებული გადაადგილებების ის რაოდენობა, რისი მომსახურებაც შესაძლებელი იქნება არსებულ კავშირებზე დარჩენილი სატრანსპორტო რეზერვებით, ხოლო მეორე ეტაპზე, აუცილებელი გახდება ზემოთ აღნიშნული სატრანსპოტო კავშირების გაჩენა/დამატება. წერეთლის გამზირის მიმართულებით შემოთავაზებული სატრანსპორტო კავშირის გაჩენამდე, შესაძლებელი იქნება პროექტის მოცულობების დაახლოებით ნახევრის განვითარება.



ილუსტრაცია # 19

გამოყენებული ლიტერატურა

- www.ttc.com.ge
- СНиП 2.07.01-89
- შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA, 2016)
- საქართველოს მთავრობის დადგენილება No 41 2016 წლის 28 იანვარი ქ. თბილისი
- „МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОЦЕНКЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ“, ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО (РОСАВТОДОР), ОДМ 218.2.020-2012, М. 2012;
- HCM 2010
- „РАСЧЕТ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ МАГИСТРАЛЕЙ И УЗЛОВ“