ქ. თბილისში, აბაშვილის ქუჩაზე
არსებულ მიწის ნაკვეთზე ს/კ : 01.19.19.004.008
ტრანსპორტის ზეგავლენის შეფასების კვლევა



2022 (კორექტირება 2024)

ს ა რ ჩ ე ვ ი

კვლევის მიზნები და საკვლევი არეალი 6

მისაწვდომობა და იზოქრონული რუკები 9

შესავალი და დაგეგმილი პროექტის დადებითი მხარეები..... 13

საკვლევი ტერიტორიის საგზაო ინფრასტრუქტურის შესწავლა 14

საქვეითე ინვენტარიზაციის რუკა..... 17

ქვეითთა მოძრაობის კვლევა და საქვეითე მისაწვდომობის რუკა 21

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სივრცითი დაფარვა 24

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტები..... 26

ინფორმაცია პროექტზე 30

დაგეგმილი პროექტის ფუნქციური გადანაწილება 31

პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა სავარაუდო რაოდენობა 31

გენერირებული ნაკადების მოდალური განაწილება 32

გადაადგილების სივრცითი განაწილება 38

შედეგები და რეკომენდაციები 45

-

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

წერილის ნომერი: **0122098353**
თარიღი: **08/04/2022**
პინი: **1146**

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

2022 წლის 29 მარტის N 01220881593-67 განცხადების პასუხად, რომელიც შეეხება ქალაქ თბილისში, გ. აბაშვილის ქუჩა N 7-ში მდებარე მიწის ნაკვეთზე (ს/კ:01.19.19.004.008) მრავალფუნქციური კომპლექსის მშენებლობისთვის განაშენიანების რეგულირების გეგმის გეგმარებითი დავალების დამტკიცებას, გაცნობებთ:

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

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

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

კვლევის კომპონენტები და საკვლევი არეალები მოცემულია დანართის სახით.

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

საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემა უნდა შეთანხმდეს სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოსა და საპატრულო პოლიციასთან. 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.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.ms.gov.ge** შესაბამის ნომენკლატურაში. გაცნობებთ, რომ **2021 წლის 1-ლი აგვისტოდან სააგენტო განიხილავს მხოლოდ პორტალის საშუალებით დაფიქსირებულ საგზაო მოძრაობის ორგანიზების განაცხადს.**

განაშენიანების რეგულირების გეგმის ეტაპზე წინადადება უნდა მოიცავდეს საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემას საპროექტო ტერიტორიის სატრანსპორტო/საგზაო ინფრასტრუქტურის დატანით საკვლევ ტერიტორიასთან კავშირის ჩვენებით, მათ შორის, გათვალისწინებულ უნდა იქნას, რომ მრავალბინიანი განაშენიანების შემთხვევაში საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სქემაში და გეგმარებაში (არსებობის შემთხვევაში) და საკადასტრო საზღვრის მიმდებარედ გათვალისწინებული ტროტუარების სიგანე უნდა შეადგენდეს **არანაკლებ 2.5 მეტრს**. ორმხრივი მოძრაობის შემთხვევაში გზის სიგანე უნდა შეადგენდეს **არანაკლებ 6 მეტრს**.

დანართი 1: 3 (სამი) ფურცელი

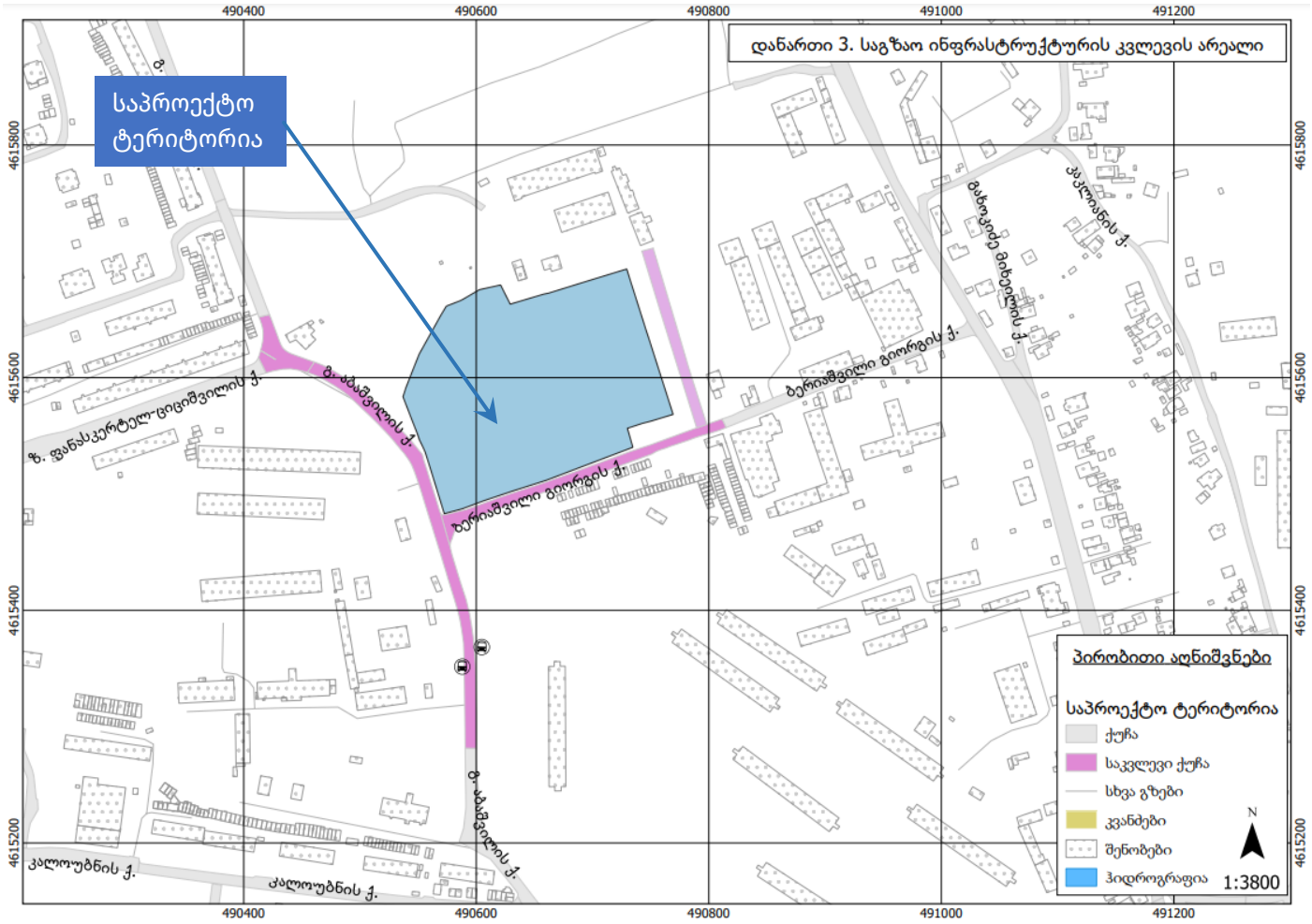
დანართი 2: 1 (ერთი) ფურცელი

გამოყენებულია კვალიფიციური
ელექტრონული ხელმოწერა/ელექტრონული შტამპი

	წინასაპროექტო კვლევა	საკვლევი ტერიტორია	განმარტება
1	**საკვლევი ტერიტორიის არსებული სატრანსპორტო მდგომარეობის შესწავლა**		
1.1.	საქვეითე ინფრასტრუქტურის ინვენტარიზაცია და საქვეითე მისაწვდომობა	*საპროექტო ტერიტორიიდან გ. აბაშვილის 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.	საპროექტო ტერიტორიის კ-2 კოეფიციენტის საანგარიშო ფართობი და შესაძლებლობის შემთხვევაში სუფთა ფართობი ფუნქციების მიხედვით.		ეს მონაცემი საჭიროა საპროექტო ტერიტორიაზე მომავალი მაცხოვრებლების და ვიზიტორების დაახლოებითი რაოდენობის დასადგენად.
2.2.	საპროექტო ტერიტორიის პერსპექტივაში მაცხოვრებელთა და თანამშრომელთა/ვიზიტორთა რაოდენობა	**საცხოვრებელი და საოფისე (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 ინფრასტრუქტურის მაკორექტირებელი ღონისძიებების დასადგენად. იმისათვის, რომ დიდი მასშტაბის განაშენიანებას არ ჰქონდეს უარყოფითი სატრანსპორტო შედეგები, საჭიროა

			ღონისძიებების დაგეგმვა, მოდალურ განაწილებაში სამანქანო გადაადგილების წილის შემცირების მიზნით. საპროგნოზო მგზავრობების მოდალური განაწილების დადგენა უნდა მოხდეს თბილისის ***შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის იმ მაკრო ან მიკრო ზონის მონაცემების საფუძველზე, რომელშიც მდებარეობს საპროექტო ტერიტორია.*** თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე: http://tbilisi.gov.ge/page/3218
3.3.	მგზავრობების სივრცითი განაწილება		ამ მონაცემით განისაზღვრება, რომელ გზებზე და კვანძებზე იქნება ზეგავლენა; საზ. ტრანსპორტის რომელ მიამრთულებაზე/ხაზებზე იქნება მომსახურების გაუმჯობესება საჭირო; სად იქნება საჭირო საფეხმავლო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება. საპროგნოზო მგზავრობების სივრცითი განაწილების დადგენა უნდა მოხდეს ***შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის იმ მაკრო ან მიკრო ზონის მონაცემების საფუძველზე, რომელშიც მდებარეობს საპროექტო ტერიტორია.*** თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში ხელმისაწვდომია შემდეგ მისამართზე: http://tbilisi.gov.ge/page/3218
4	**რეკომენდაციები**		ზეგავლენის შეფასების საფუძველზე განისაზღვრება ის ღონისძიებები, რაც საჭიროა დაგეგმილი განაშენიანების მომავალი მაცხოვრებლების და ვიზიტორების ტრანსპორტით უზურუნველყოფისა და მოდალურ განაწილებაში მანქანის როლის შესამცირებლად.
5	**გამოყენებული ლიტერატურა და სტანდარტები**		კვლევის ტექსტურ ნაწილში მითითებული უნდა იყოს კვლევისა და ანალიზისას გამოყენებული სტანდარტები და მეთოდოლოგია და შესაბამისი ლიტერატურა.

საპროექტო ტერიტორიის ლოკაცია და საკვლევი არეალი

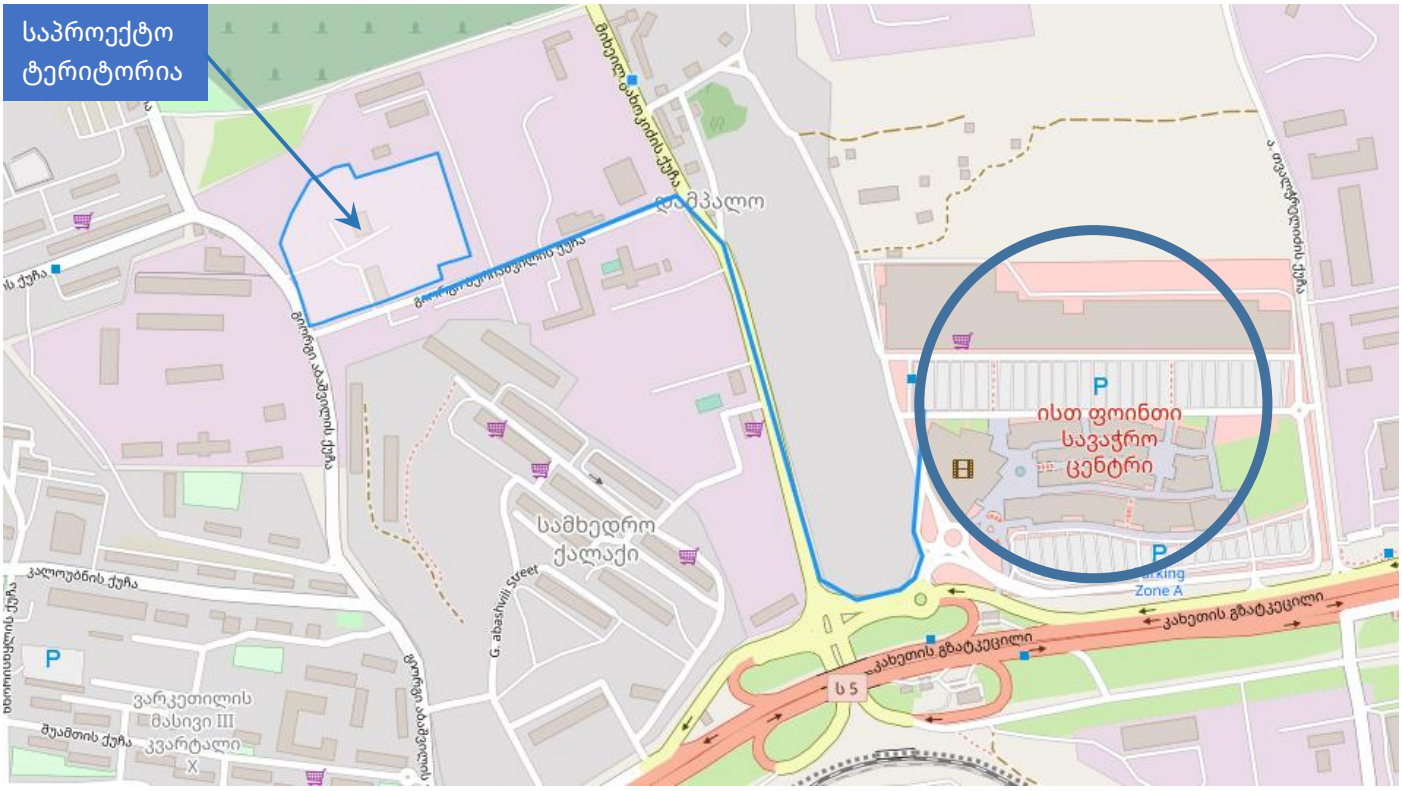


ძირითადი მიზნები და ამოცანები

ჩვენ მიერ შესრულებული სატრანსპორტო კვლევის მიზანია დადგინდეს ქ. თბილისში, აბაშვილის ქუჩაზე არსებულ მიწის ნაკვეთზე ს/კ :01.19.19.004.008 საცხოვრებელი კომპლექსის (+კომერციული) დაგეგმილი მშენებლობის მიზანშეწონილობა საგზაო ინფრასტრუქტურის, საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და ქვეითთა მისაწვდომობის კუთხით.

საპროექტო ტერიტორიიდან სივრცითი დაფარვის რადიალური 300-500 მეტრიანი ბუფერი



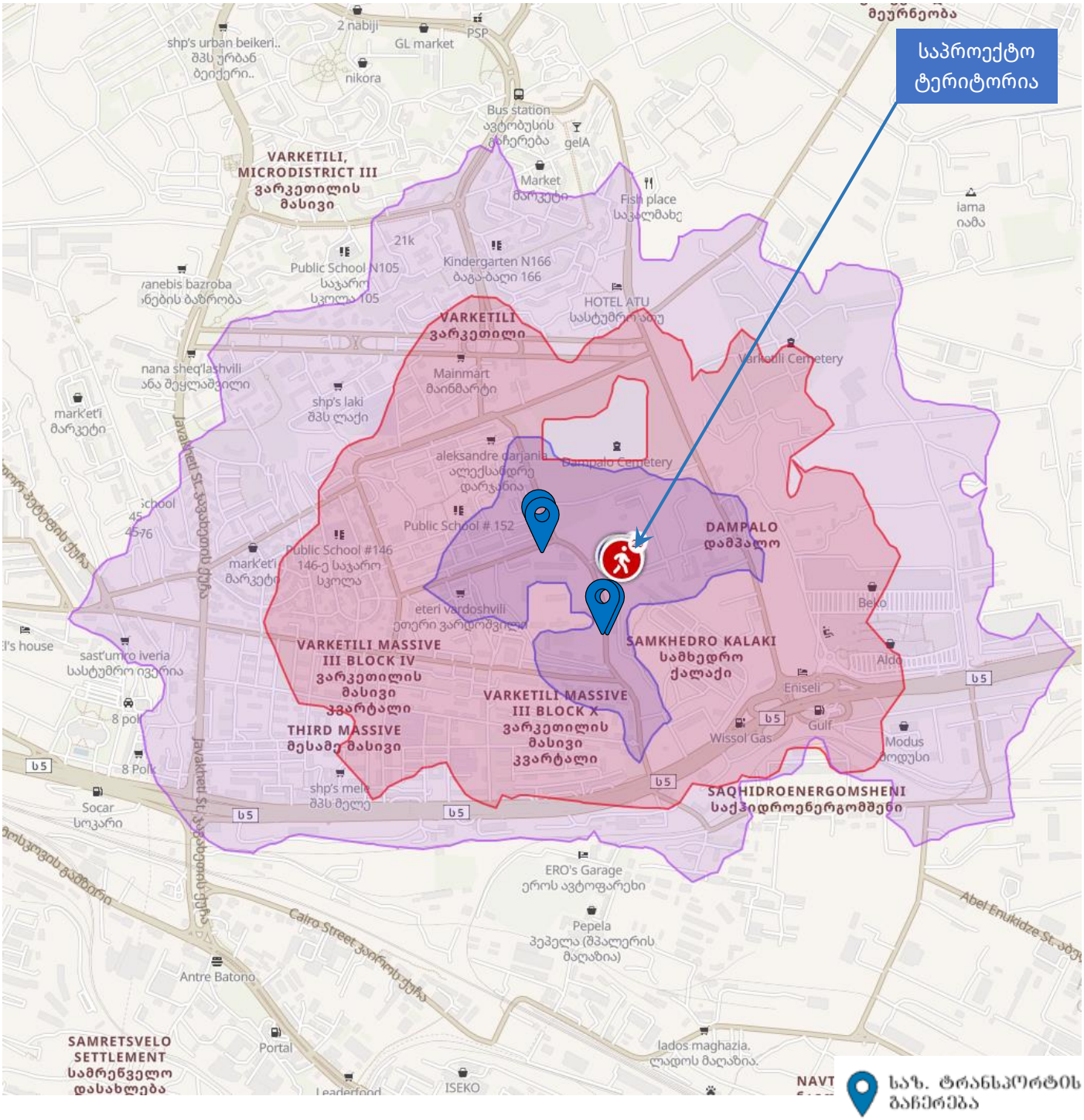


„ისთფოინთი“ 15-20 საფეხმავლო წუთის სავალ მანძილზეა.

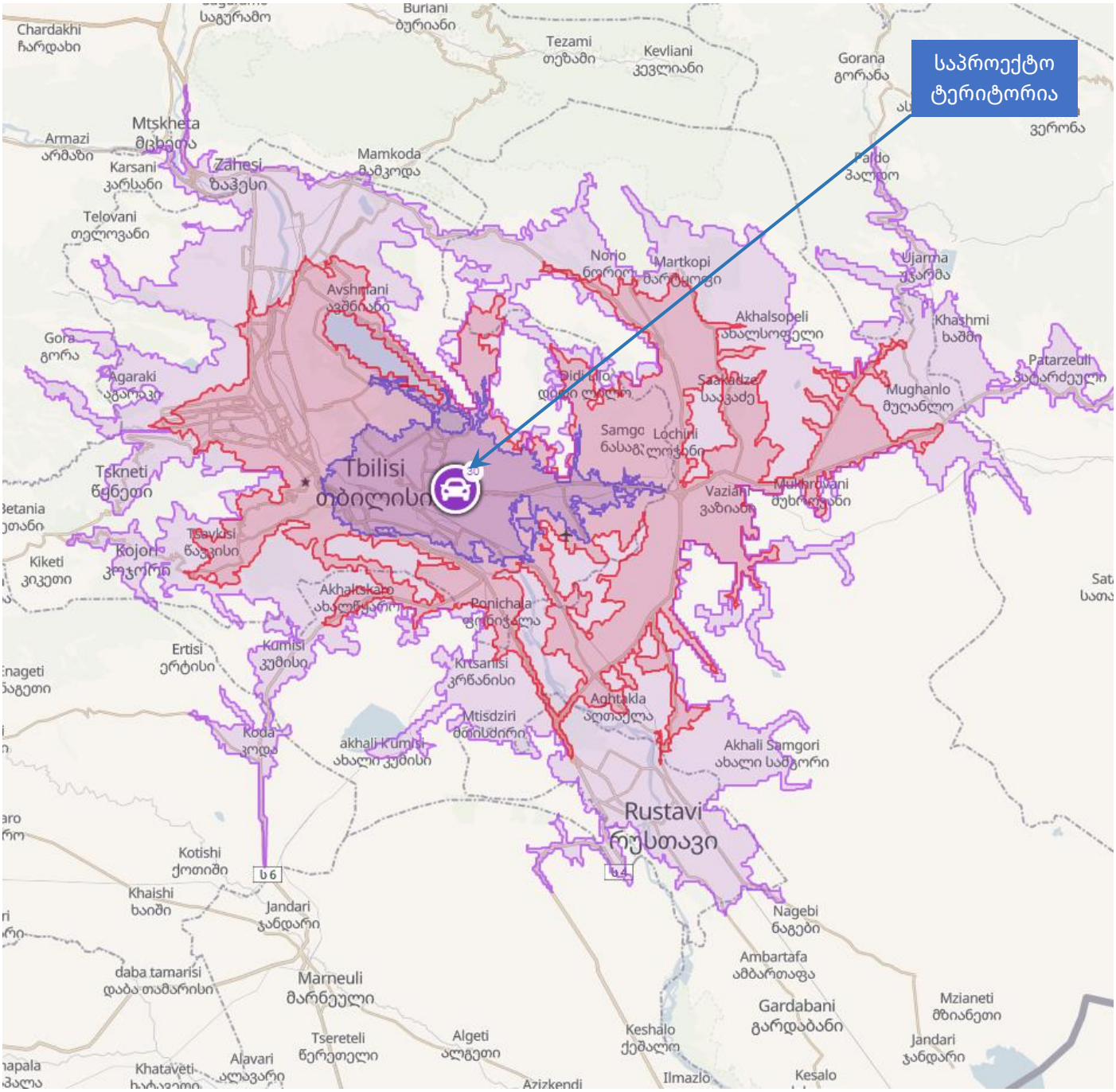
ინტერაქტიული რუკებიდან და ადგილზე მოკვლევის შედეგად ირკვევა, რომ საპროექტო ობიექტს მიმდებარედ მისაწვდომ მანძილზე გააჩნია ყველა საჭირო საქალაქო-საყოფაცხოვრებო მომსახურებისა და ფუნქციის ობიექტი: მაღაზიები, სამედიცინო დანიშნულების ობიექტები, ბანკები, სავაჭრო ობიექტები, საგანმანათლებლო დაწესებულებები, სპორტული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

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

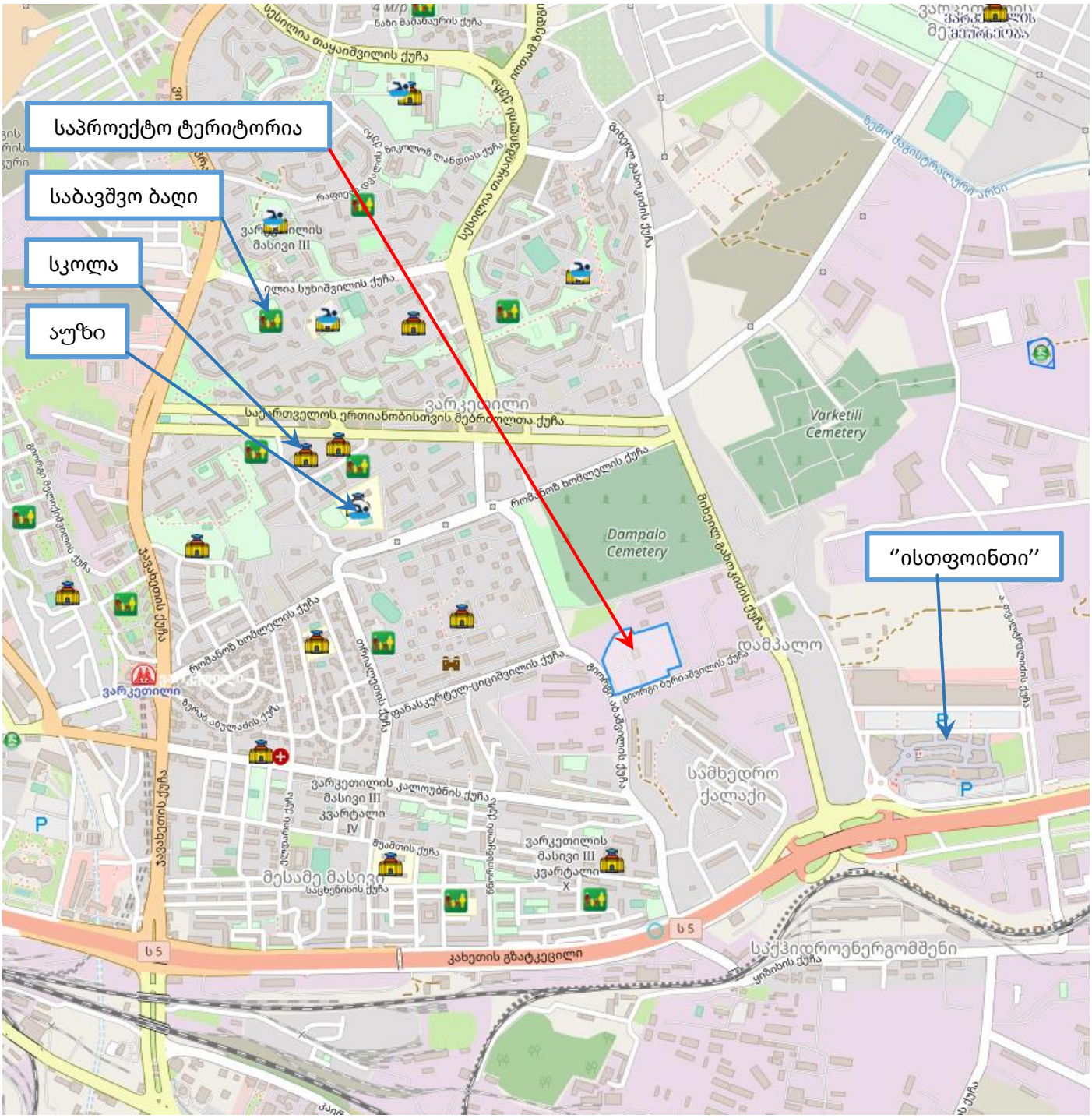
- საქვეითე გადაადგილება - დაფარვის დრო <u>5-10 >> 20 >> 30</u> წთ



საავტომობილო გადაადგილება - დაფარვის დრო **5-10 >> 15-20 >>25- 30** წთ

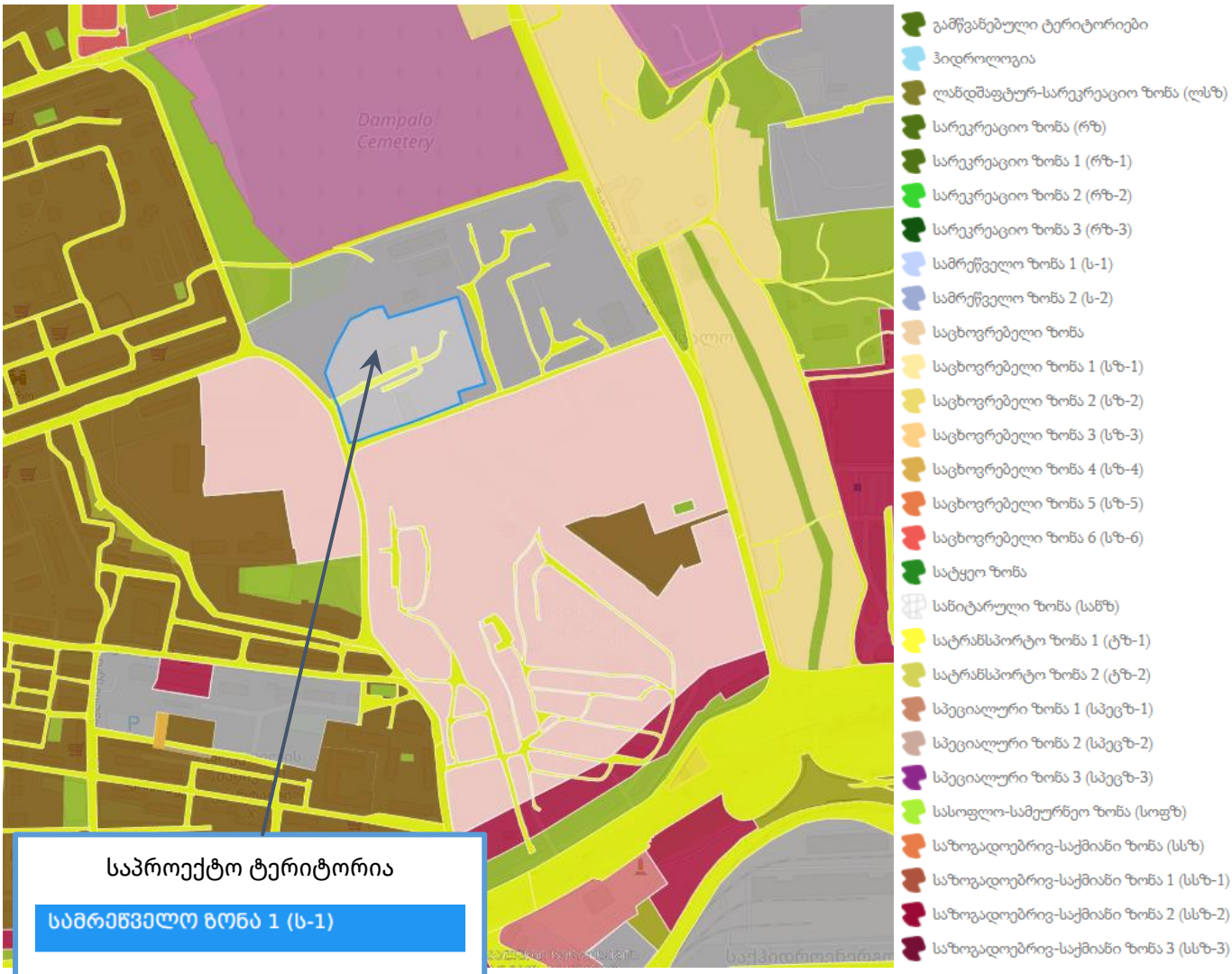


საპროექტო ტერიტორიის ლოკაცია , მიმდებარე ქუჩათა ქსელი და საჭირო ფუნქციური ლოკაციები



- 5-15 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს სკოლა და საბავშო ბაღი (ები)
- 5-15 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს დასასვენებელი სკვერი/პარკი(ები)
- 5-10-15 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს მაღაზია/სავაჭრო ცენტრი(ები)
- 10-20 წუთის საფეხმავლო მანძილზე მდებარეობს სპორტულ-გამაჯანსაღებელი ცენტრ(ებ)ი
- 15-20 წუთის საფეხმავლო მანძილზეა სავაჭრო ცენტრი „ისთფოინთი“

არსებული ფუნქციური ზონირება



საპროექტო ტერიტორია

სამრეწველო ზონა 1 (ს-1)	
ზონა	სამრეწველო ზონა
ქვე-ზონა	სამრეწველო ზონა-1
კ-1	
კ-2	
კ-3	0.1

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

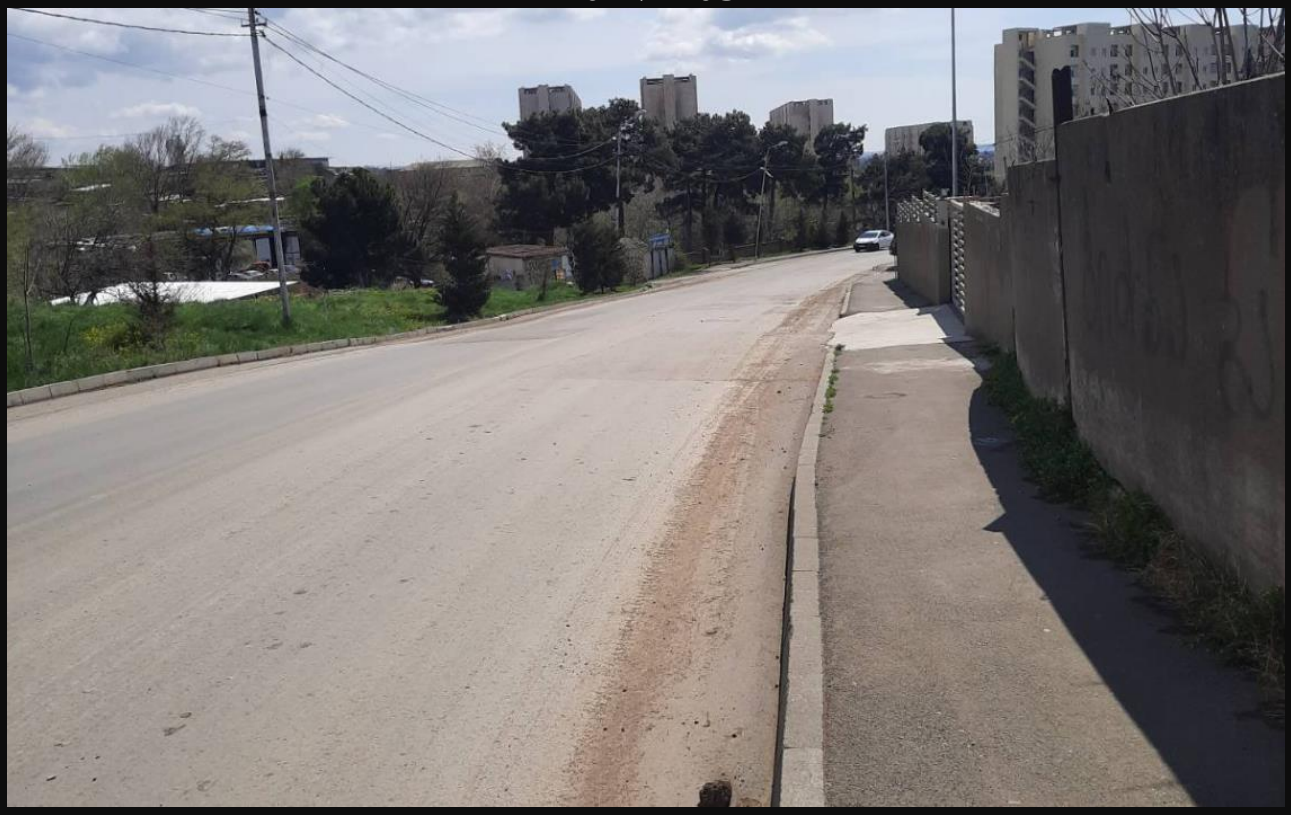
საგზაო ინფრასტრუქტურის შესწავლა

ბერიაშვილის ქუჩა



N	მითითება	მახასიათებლები	კომენტარი
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი	
2	ზოლების რაოდენობა	1-1	
3	ქუჩის სიგრძე	489 მეტრი	
4	სავალი ნაწილის სიგანე	7 მეტრი	
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	60	
6	გზის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	ასფალტის ზედაპირი
7	ტროტუარი	არა	მხოლოდ გზის მცირე ნაწილზე
8	ტრტუარის სიგანე	1,2-1,5 მ	დიდ ნაწილზე მოსაწყობი ან/და სარეაბილიტაციოა
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა	გზის მცირე ნაწილზეა მხოლოდ მოწყობილი	შეიცავს სარეაბილიტაციო მონაკვეთებს
10	პარკირება	არა	+ არარეგულირებული პარკირება
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	არა	
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	არა	
13	საგზაო ნიშნები	არა	
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა	
15	ავტობუსის ზოლი	არა	
16	ქვეითთა კონსტრუქციული გადასასვლელი (ხიდი)	არა	
17	ველო ბილიკი	არა	

აბაშვილის ქუჩა







N	მითითება	მახასიათებლები	კომენტარი
1	მოძრაობის მიმართულება	ორმხრივი	
2	ზოლების რაოდენობა	1-1	
3	ქუჩის სიგრძე	1375 მეტრი	
4	სავალი ნაწილის სიგანე	8-13 მეტრი	
5	რეგულირებადი სიჩქარე კმ/სთ	60	
6	გზის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	ასფალტის ზედაპირი
7	ტროტუარი	კი	გზის ორივე მხარეს
8	ტრტუარის სიგანე	1,2 - 3 მ	
9	ტროტუარის საფარის მდგომარეობა	დამაკმაყოფილებელი	შეიცავს სარეაბილიტაციო მონაკვეთებს
10	პარკირება	კი	+ არარეგულირებული პარკირება
11	საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები	კი	
12	ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნა	არა	
13	საგზაო ნიშნები	კი	
14	შუქნიშნის ობიექტი	არა	
15	ავტობუსის ზოლი	არა	
16	ქვეითთა კონსტრუქციული გადასასვლელი (ხიდი)	არა	
17	ველო ბილიკი	არა	

საქვეითე ინფრასტრუქტურის არსებული მდგომარეობა
საქვეითე ინვენტარიზაციის რუკა (ადგილზე მოკვლევით)



საგზაო ინფრასტრუქტურის კვლევა

განისაზღვრა საპროექტო არეალიდან გამომსვლელი და შემსვლელი ქვეითთა სავარაუდო გადაადგილდების სქემა.

მიმდებარე ქუჩების სამანქანო სავალი ნაწილი მოასფალტებულია და მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია. უნდა აღინიშნოს რომ მიმდებარე ტერიტორიებზე მიმდინარეობს სამშენებლო სამუშაოები და აღნიშნული ტერიტორიების მიმდებარე საგზაო ინფრასტრუქტურაც განიხილება როგორც მშენებარე - რეაბილიტაციის პროცესში. აბაშვილის ქუჩის გამოკვლეულ ნაწილზე გზის ცალ მხარეს მაინც გვხვდება დამაკმაყოფილებელი მდგომარეობისა და პარამეტრების მქონე ტროტუარი, თუმცა გვხვდება ბარიერები და სარეაბილიტაციო მონაკვეთები. შიდა მისასვლელ გზაზე უმეტეს ნაწილზე ტროტუარები არ არის მოწყობილი. თუმცა, შესაძლებელია გზის ორივე მხარეს მათი მოწყობა. აბაშვილის ქუჩაზე მოწყობილი ტროტუარები შესაბამისი პარამეტრებით მისაღები და საკმარისია ქვეითის უსაფრთხოდ გადასაადგილებლად.

რეკომენდირებულია ტროტუარების რეაბილიტაცია მიმდებარე გზების მცირე ნაწილზე. ვინაიდან საკვლევ არეალზეე რამოდენიმე ადგილზე გვხვდება სამანქანო შეჭრები ტროტუარის გავლით ასევე არარეგულირებული პარკირებები, ეს შემაფერხებელ გარემოებას ქმნის და ზიანდება არსებული საქვეითე ნაწილი. გასაუმჯობესებელია საქვეითე ნაწილის მდგომარეობა, რაც მთავარია მიმდებარე ქუჩებს გააჩნია რესურსი სრულყოფილი საქვეითე ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად.

მიმდებარე ქუჩებზე ძირითადად მოწყობილია საგზაო ნიშნები, თუმცა დასარეგულირებელია გარე პარკირებები შესაბამისი საგზაო ნიშნებით. ასევე გზის უმეტეს ნაწილზე შესაბამის მონაკვეთებზე მოსანიშნია ქვეითთა გადასასვლელის „ზებრა“ მონიშვნა. ასევე რეკომენდირებულია სამანქანე სავალ ნაწილზე სხვა ჰორიზონტალური საგზაო მონიშვნების მონიშვნა/განახლება.

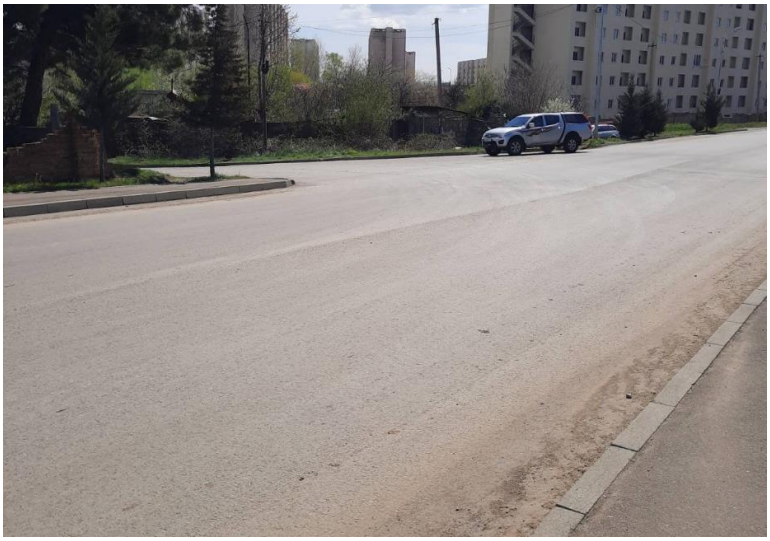
ბარიერების აღწერა:

მიმდებარე გზაზე, გამოვყავით რამოდენიმე ძირითადი ბარიერი:

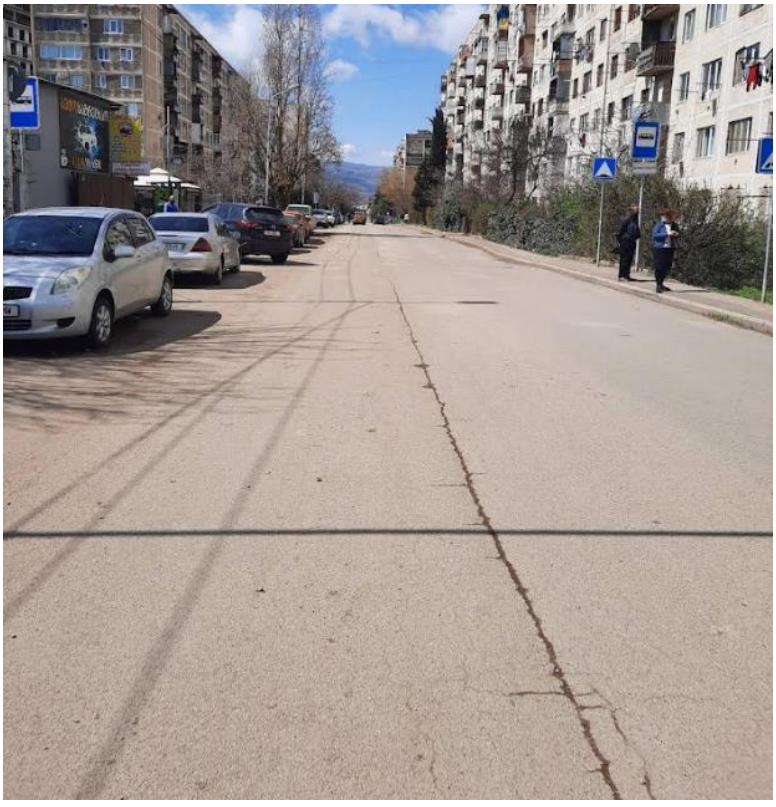
- მონაკვეთზე რეკომენდირებულია ტროტუარის მოწყობა, ვინაიდან ქვეითს უწევს სამანქანე სავალ ნაწილზე გადაადგილება.
- დამაბრკოლებელ გარემოებას ქვეითთათვის წარმოადგენს ასევე არარეგულირებული პარკირება
- ასევე რეკომენდირებულია სანაგვე ურნ(ებ)ის გადატანა ალტერნატიულ ადგილას ან/და სპეც ჯიბის მოწყობა
- მოსანიშნია ზებრა გადასასვლელი

გასანახლებელია/ მოსანიშნია ზებრა გადასასვლელები სტანდარტების დაცვით





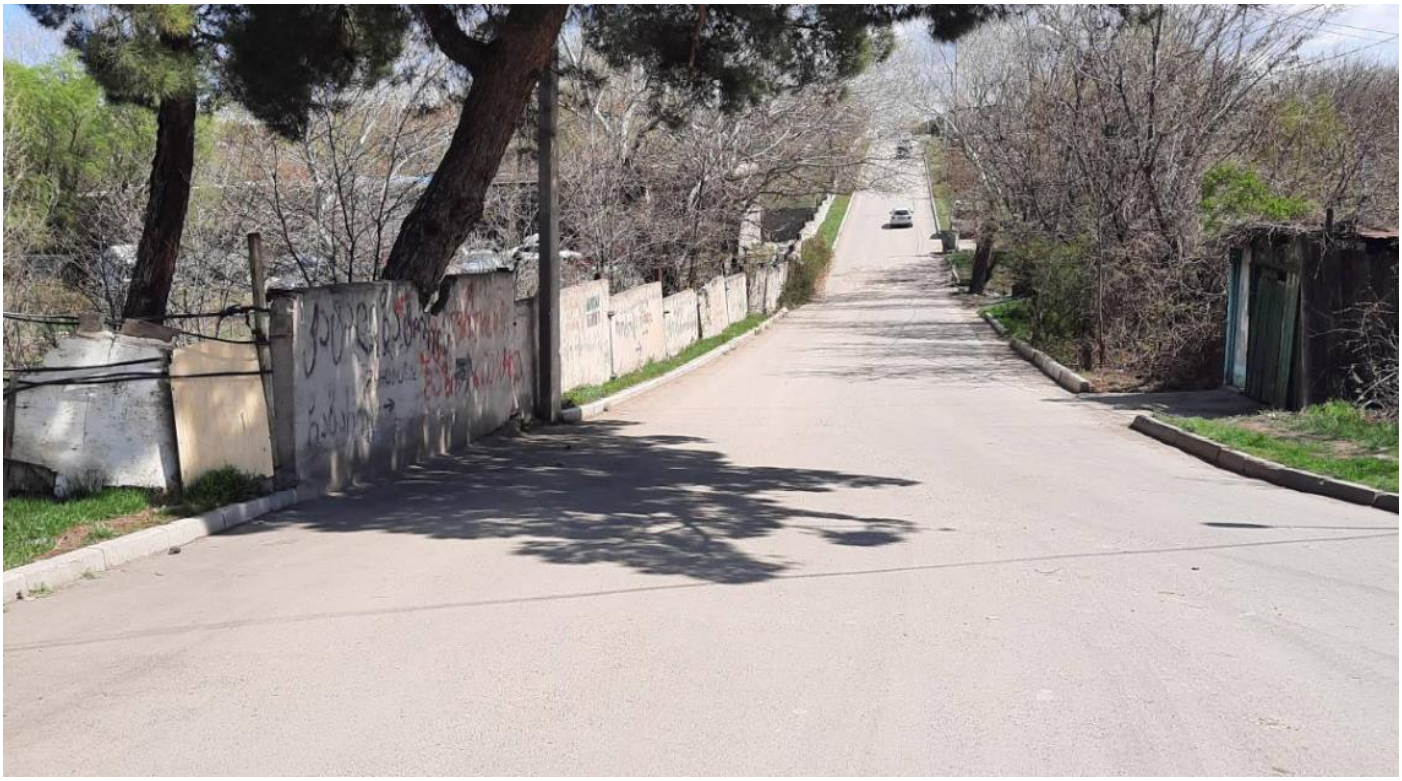
არარეგულირებული პარკირება და გასანახლებელი/მოსანიშნი ზებრა გადასასვლელი



სანაგვე ურნა განსათავსებელი ჯიბის გარეშე, არარეგულირებული პარკირება, მოსანიშნია ზებრა



მოსაწყობი/სარეაბილიტაციო ტროტუარი და ზებრა გადასასვლელი



საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებამდე მისაწვდომობა და საზ ტრანსპორტის შესწავლა



ქვეითთა მოძრაობა

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

ზემოთ აღწერილი გაჩერებები საფეხმავლო მისაწვდომ მანძილზეა. მანძილის დასაფარად ქვეითს სჭირდება **1-3 წუთი.**

საზოგადოებრივი ტრანსპორტი

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

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

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის დატვირთულობის ანალიზისათვის, აღრიცხულია გაჩერებებზე M3 და M2 კატეგორიის ავტობუსები. გაჩერებებზე დამკვირვებლებმა მოახდინეს საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე დაკვირვება და მისი დატვირთულობის შეფასება. დატვირთულობები შეფასდა საშუალოდ 5 ქულით_ ავტობუსები მოძრაობდა 30%დან 60%მდე დატვირთვით.

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

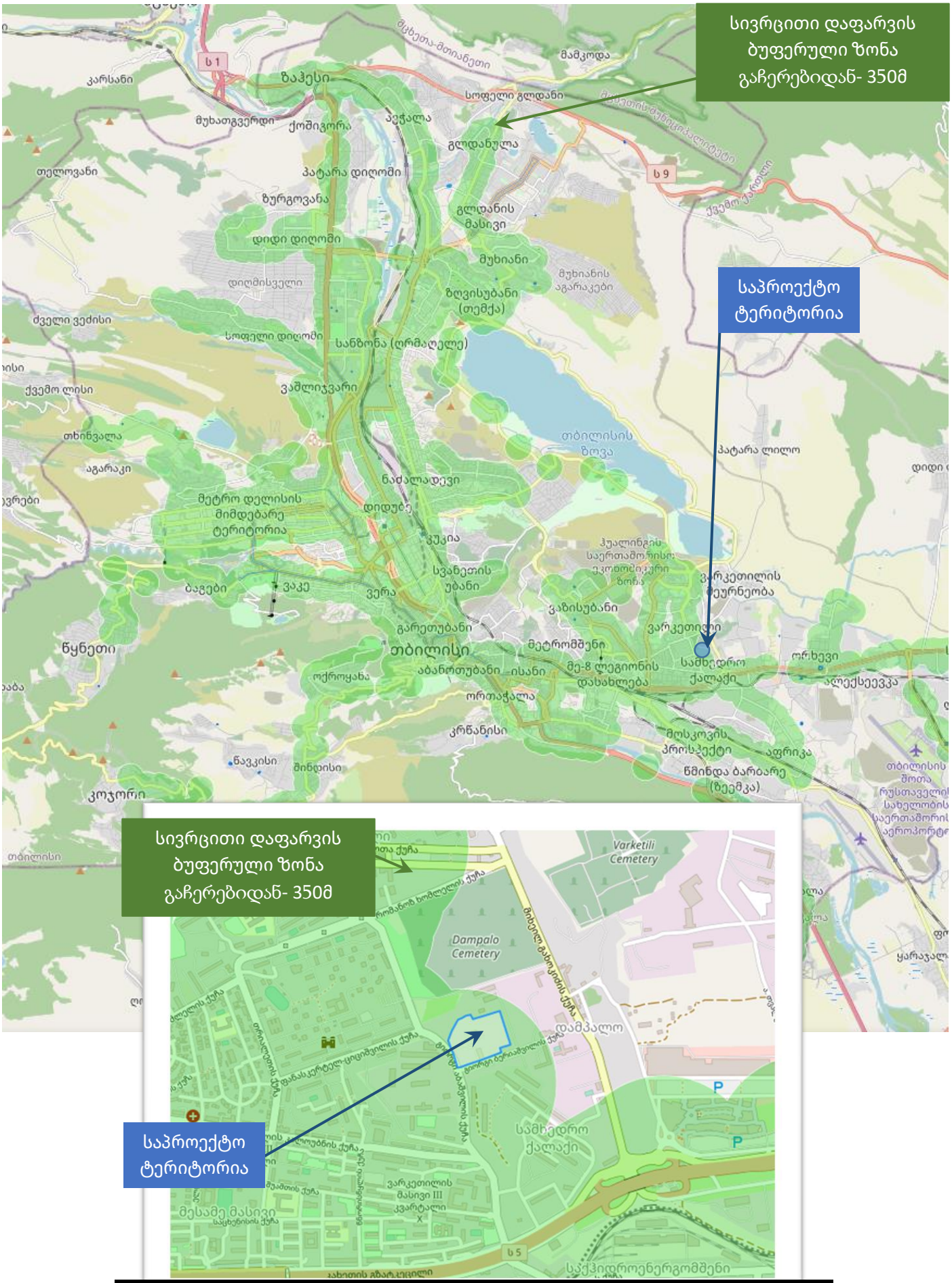
უახლოესი ავტობუსის გაჩერება აბაშვილის ქუჩაზე 2-ვე მიმართულებისთვის
(გაჩერება ხდება მოთხოვნით და გაჩერების ნიშანი დამონტაჟებულია ქუჩის ცალ მხარეს)



უახლოესი ავტობუსის გაჩერებები ზ. ფანასკერტელ-ციციშვილის ქუჩაზე

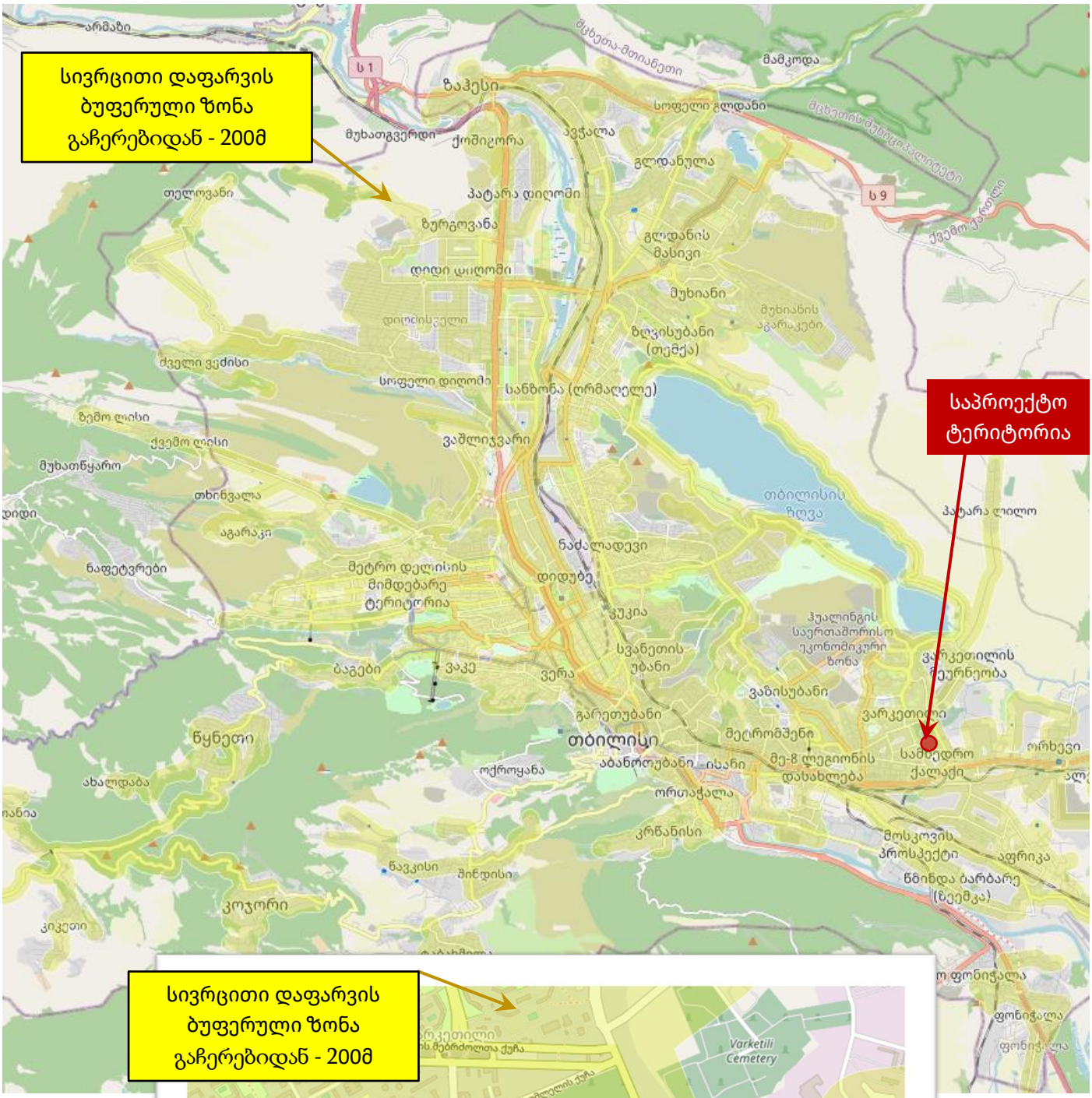


M3 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსების სივრცითი დაფარვის რუკა



ავტობუსის გაჩერებამდე მისასვლელად ქვეითს დასჭირდება 1-3 წუთი

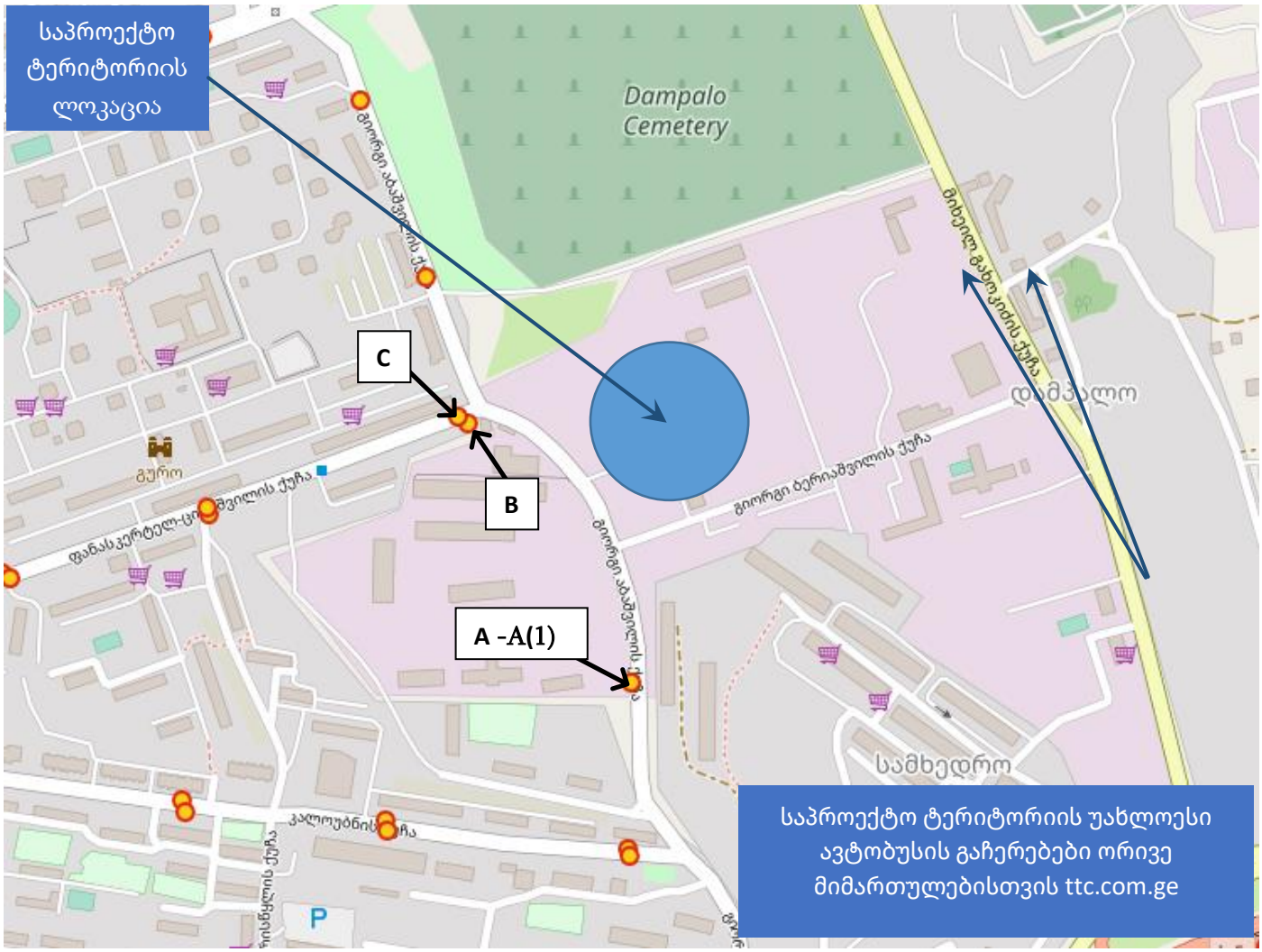
M2 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსების სივრცითი დაფარვის რუკა



საპროექტო ტერიტორია მომსახურებულია M2 კატეგორიის სამარშრუტე ავტობუსებით (გაჩერებამდე 1-3 საფეხმავლო წუთი)

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტები

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

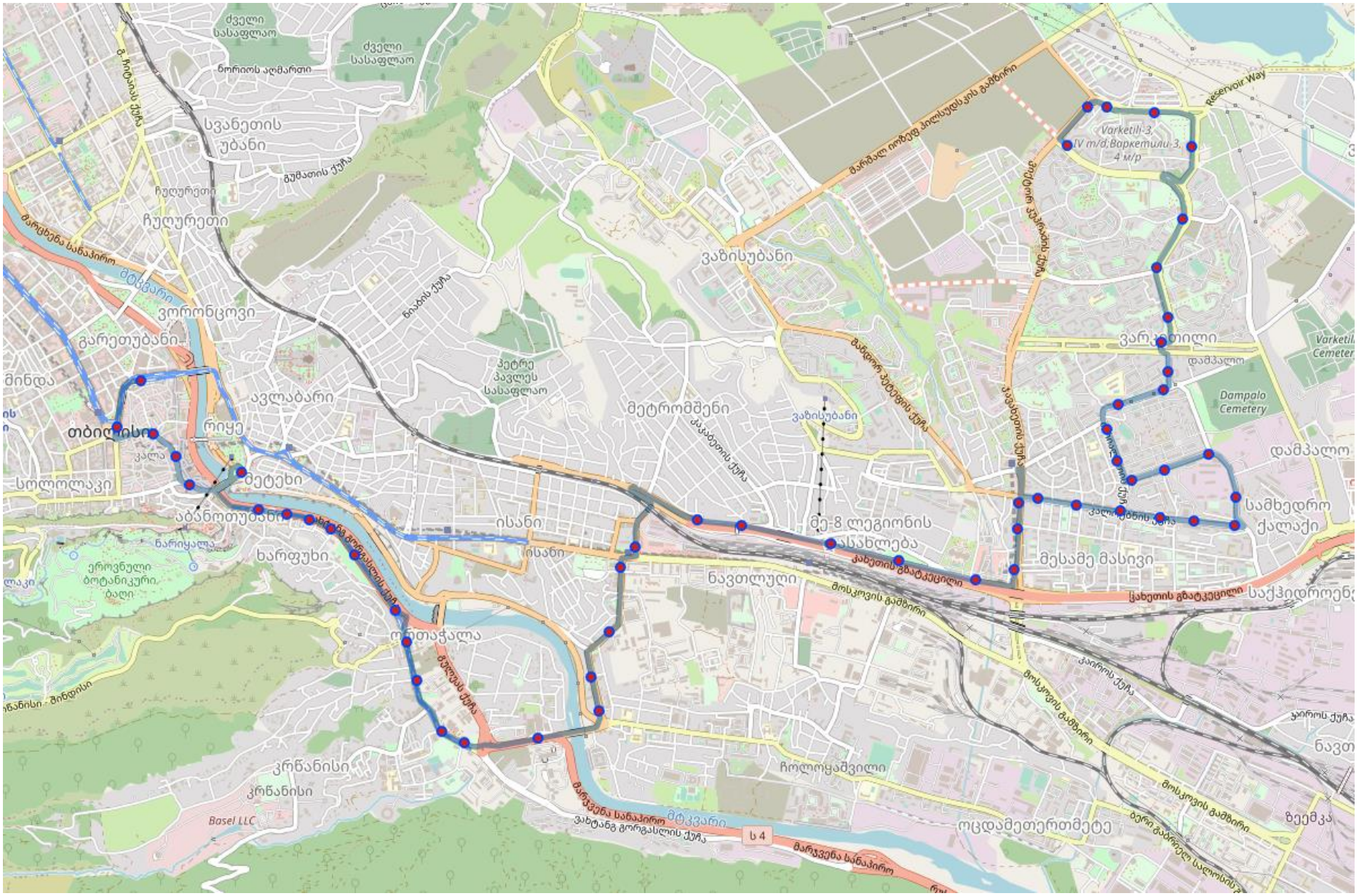


A-A(1) მიმართულებაზე მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: აბაშვილის ქუჩა (მოთხოვნით) - [4019] 371 554	**B მიმართულებაზე** მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: " ფანასკერტელ-ციციშვილის ქუჩა, კორპუსი #10-ის მოპირდაპირედ" - [3936] 371
C მიმართულებაზე მოძრაობს ავტობუსები სამარშრუტო ნომრით: ფანასკერტელ-ციციშვილის ქუჩა #10-ის მიმდებარედ (მოთხოვნით) - [3937] 366 371	

371

ბარათაშვილის ქ.

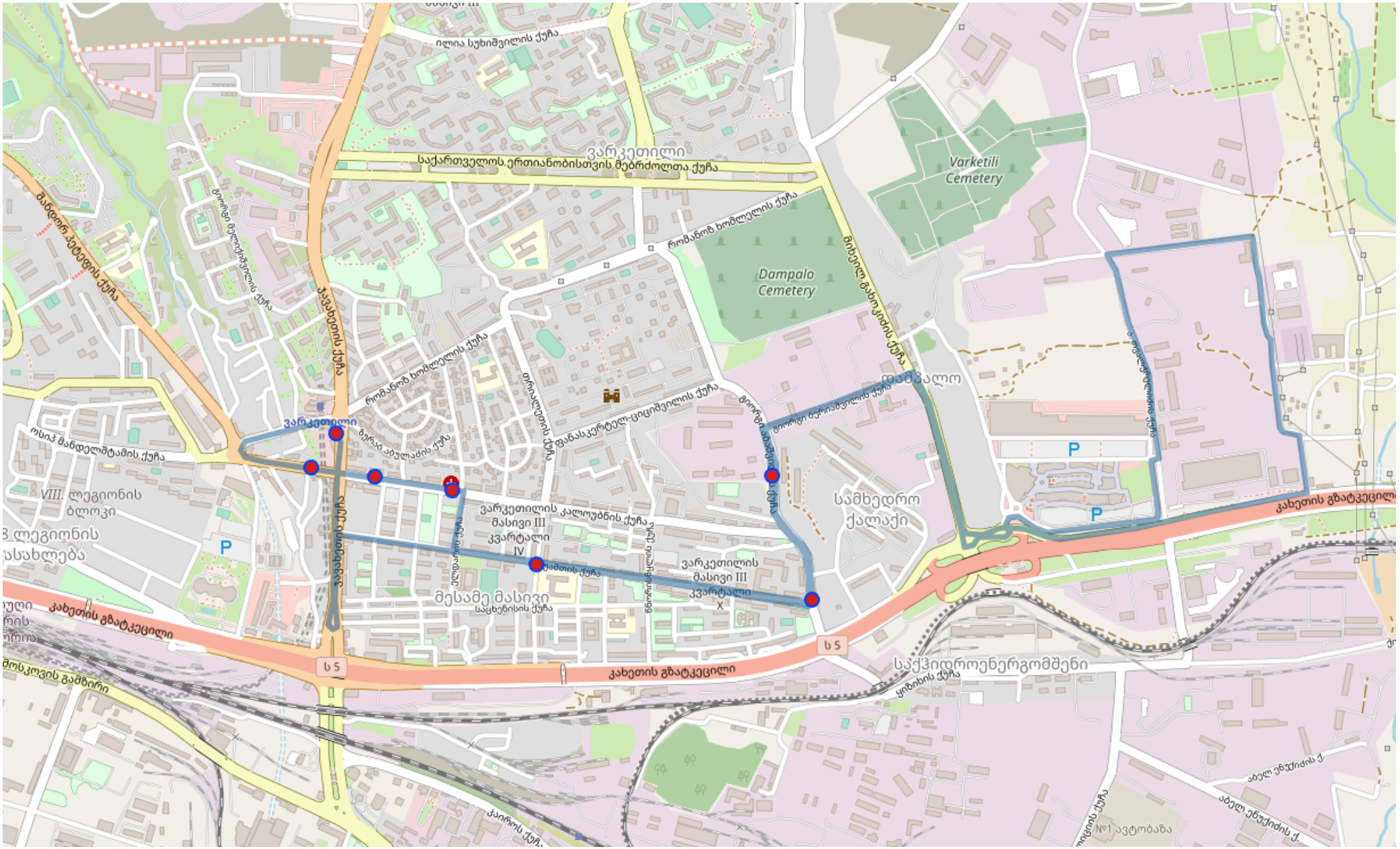
ვარკეთილი 3 IV მ/რ



366 მ/ს ვარკეთილი-ზემო პლატო



554 მ/ს ვარკეთილი - თვალჭრელიზის ქ.



შემოთავაზებული მშენებლობის მიმოხილვა

საპროექტო ვიზუალი (მაკეტი)



ფუნქციური ზონირება:

ნაკვეთის ნომერი	ნაკვეთის ფართობი	ზონის სახეობა	კ1 კოეფ. (დაბგენილი)	კ2 კოეფ. (დაბგენილი)	კ3 კოეფ. (დაბგენილი)	კ1 კოეფ. (ბრბ-ს მიხედვით)	კ1 კოეფ. საანგარიშო ფართობი	კ2 კოეფ. (ბრბ-ს მიხედვით)	კ2 კოეფ. საანგარიშო ფართობი	კ3 კოეფ. (ბრბ-ს მიხედვით)	კ3 კოეფ. საანგარიშო ფართობი	განვითარების დასაშვები სახეობა
№1	14313.0 კვ.მ.	სზ-6	0.5	2.5	0.3	0.5	7156.5 კვ.მ.	2.5	35090.0 კვ.მ.	0.3	4293.9 კვ.მ.	საცხოვრებელი და კომერციული
№2	17697.0 კვ.მ.	სზ-6	0.5	2.5	0.3	0.5	8848.5 კვ.მ.	3.5	62 220 კვ.მ.	0.3	5309.1 კვ.მ.	საცხოვრებელი და კომერციული
ჯამი	32010.0 კვ.მ.	სზ-6	-	-	-	-	16005.0 კვ.მ.	3.0	97 310 კვ.მ.	-	9603.0 კვ.მ.	-

პროექტის აღწერა:

საპროექტო ტერიტორიაზე იგეგმება საცხოვრებელი კომპლექსის მშენებლობა. კომპლექსის კონცეფციას საფუძვლად დაედო ევროპული ქალაქგეგმარებითი მიდგომების ანალიზის შედეგები. ძირითადი იდეა მდგომარეობს “მთავარი ღერძის” შექმნაში. საპროექტო ტერიტორიის ცენტრში განთავსდება მთავარი სარეკრეაციო სივრცე. ის ევროპული ანალოგების მსგავსად, მთავარი “ბულვარის”, “რამბლას” ან “ესპლანადის” სახის იქნება. სარეკრეაციო სივრცეში განლაგდება სხვადასხვა ასაკობრივი და ინტერესთა ჯგუფებზე გათვლილი ინფრასტრუქტურა. Mმწვანე სივრცეები ერთმანეთის მონაცვლეობით გადანაწილდება მთელს “ბულვარზე”. ამ ღერძის გარშემო განლაგდება საცხოვრებელი სახლები, რომლებიც თავის მხრივ უფრო “წყნარი” საზოგადოებრივი სივრცეებით
იქნება გარშემორტყმული. ასევე პირველი სართულები, განსაკუთრებით ბულვარის მხარეს, დაეთმობა კომერციულ სივრცეებს. Eეს ყველაფერი ერთიანობაში ჯანმრთელ და “ქუჩის” პრინციპზე აგებულ განაშენიანების შექმნას შეუწყობს ხელს. სადაც სოციალური ინტერაქცია მნიშვნელოვანი იქნება და საცხოვრებელ გერემოსთან მოსახლეობის თვითიდინტიფიცირებას შეეწყობა ხელი.

ტერიტორიის უკიდურეს სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში მოეწყობა დამოუკიდებელი, კომერციული ფუნქციის, შენობა-ნაგებობა (5 მიწისზედა სართული და ერთი სართული განთავსებულია მიწის ნიშნულს ქვემოთ. (გაიზარდა კომერციული შენობის სართულების რაოდენობა, რადგან კომერციულ ბლოკს დაემატა გრგ-ს კოეფიციენტით მონიჭებული ფართობი) აგრეთვე, კომერციული გამოყენებები შესაძლებელია განთავსდეს საცხოვრებელი შენობების პირველ სართულზე . 12 სართულიანი 5 საცხოვრებელი მოცულობა და 20 სართულიანი 1 მოცულობა გადანაწილებულია მთელს ტერიტორიაზე.

მიწის ნაკვეთის ფართობი:		**32,010**	კვ/მ
დაგეგმილი ფუნქციები:		საცხოვრებელი, კომერციული	
კ2 კოეფიციენტი:		**2.5 და 3.5**	
კ2 კოეფიციენტის სააწგარიშო ფართობი:		**97310**	კვ/მ
საცხოვრებელი ფართობი:	**90%**	87579	კვ/მ
კომერციული ფართობი:	**10%**	9731	კვ/მ

სუფთა ფართების გამოთვლა ფუნქციების მიხედვით			
სუფთა ფართის გამოსათვლელი კოეფიციენტი	0.8	-80%	
სუფთა საცხოვრებელი ფართობი:	87579 x 0.8 =	**70063**	**კვ/მ**
სუფთა კომერციული ფართობი:	9731 x 0.8 =	**7785**	**კვ/მ**

დღიური გეწერირებული გადაადგილების რაოდენობა სუფთა საცხოვრებელი ფართის მიხედვით				
სუფთა საცხოვრებელი ფართი (კვ/მ)	დაკავებულობის კოეფიციენტი	მაცხოვრებეთა რაოდენობა	გადაადგილების კოეფიციენტი	გადაადგილების რაოდენობა
70,063	18.6	3767	1.56	**5876**

		5876	მგზავრობისთვის
დილის პიკის საათის წილი =	30.00%	**1763**	გადაადგილება
საღამოს პიკის საათის წილი =	22.00%	**1293**	გადაადგილება

გენერირებული ნაკადები და მგზავრობების მოდალური განაწილება



წარმოქმნილი მგზავრობების მოდალურად გასანაწილებლად განვიხილავთ საპროექტო ტერიტორიის მაკრო ზონას (N 13). არსებული გადაადგილებების სივრცითი და მათემატიკური ანალიზის შედეგად მიღებულ მონაცემებზე დაყრდნობით შეიქმნა სატრანსპორტო ნაკადების რუკა და მოდალური განაწილება.

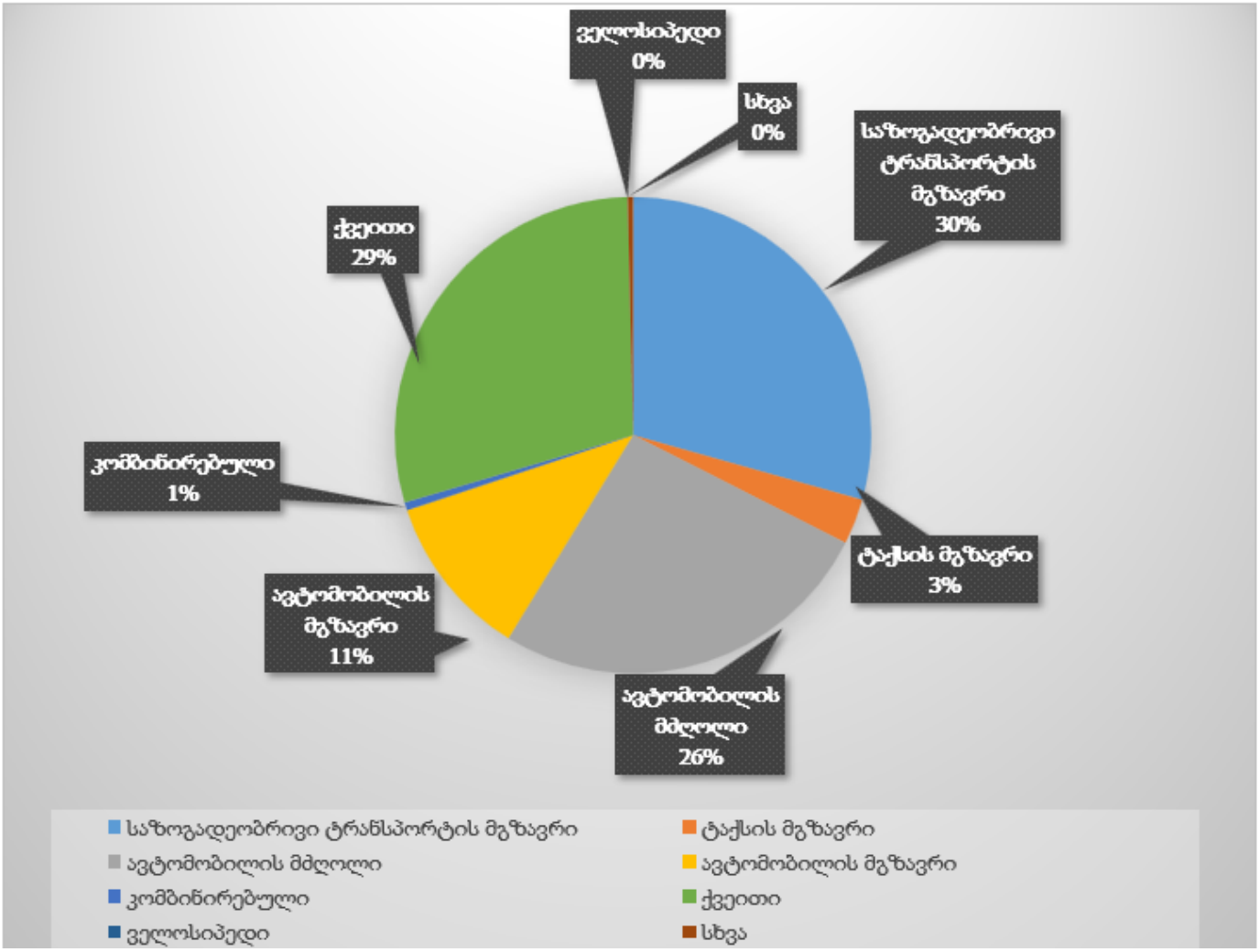
წარმოგიდგენთ საპროექტო ტერიტორიიდან წარმოქმნილი მგზავრობების მოდალურ განაწილებას დიაგრამებისა და ცხრილის სახით: სამიზნე მაკრო ზონისთვის და ასევე დილისა და საღამოს პიკის საათებისათვის.

დაგეგმილი საცხოვრებელი ობიექტიდან გენერირებული და მიზიდული გადაადგილებების მოდალური განაწილება

მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში

დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილბის რაოდენობა 5876

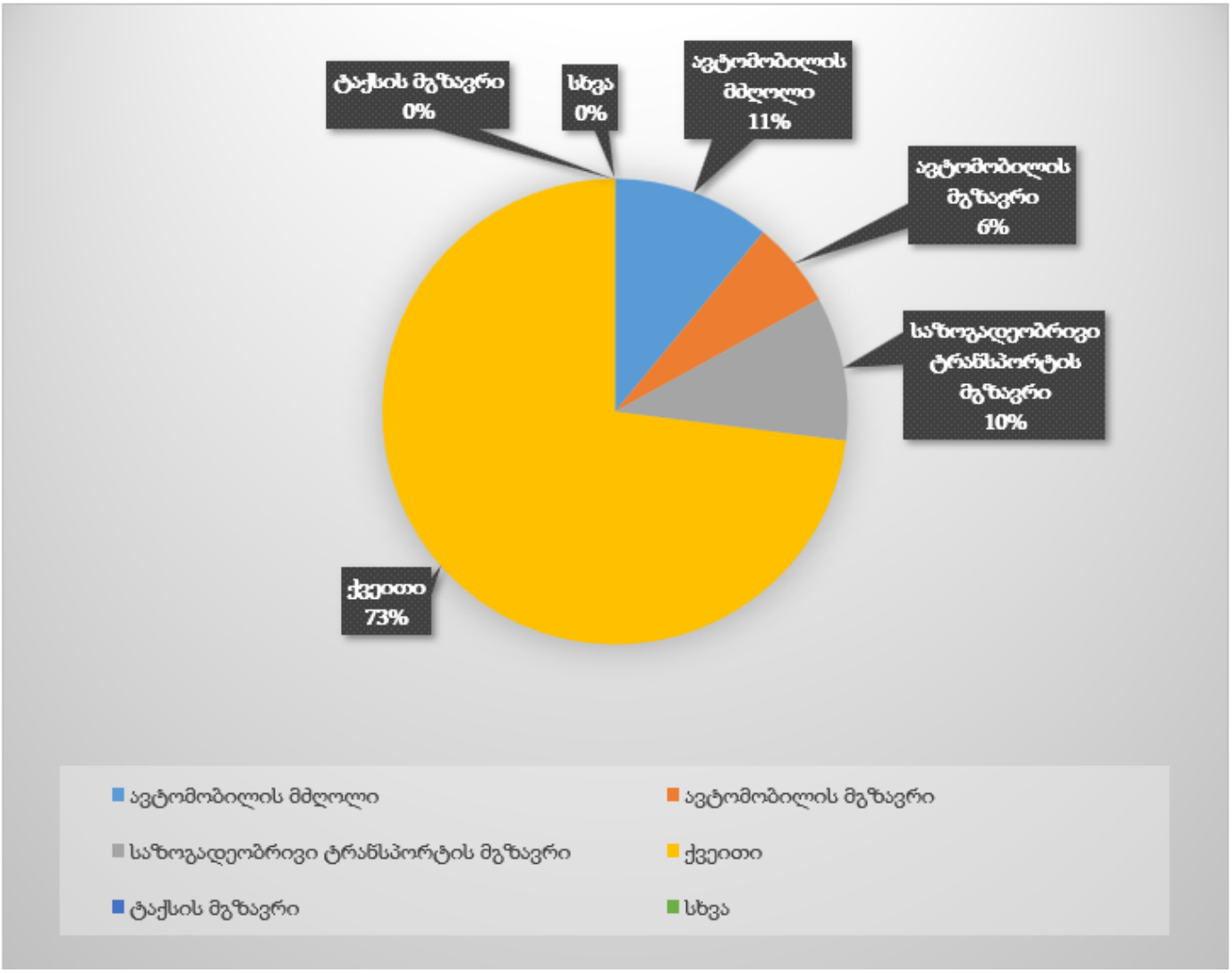
		5876
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	29.4%	1726
ტაქსის მგზავრი	3.1%	182
ავტომობილის მძღოლი	26.3%	1544
ავტომობილის მგზავრი	11.1%	654
კომბინირებული	0.6%	32
ქვეითი	29.2%	1716
ველოსიპედი	0.0%	0
სხვა	0.4%	21
	100.00%	



მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში საკვლევი ზონის შიგნით

დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 5876

		5876
ავტომობილის მძღოლი	11.0%	646
ავტომობილის მგზავრი	6.0%	353
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	10.0%	588
ქვეითი	73.0%	4290
ტაქსის მგზავრი	0.0%	0
სხვა	0.0%	0
	100.0%	



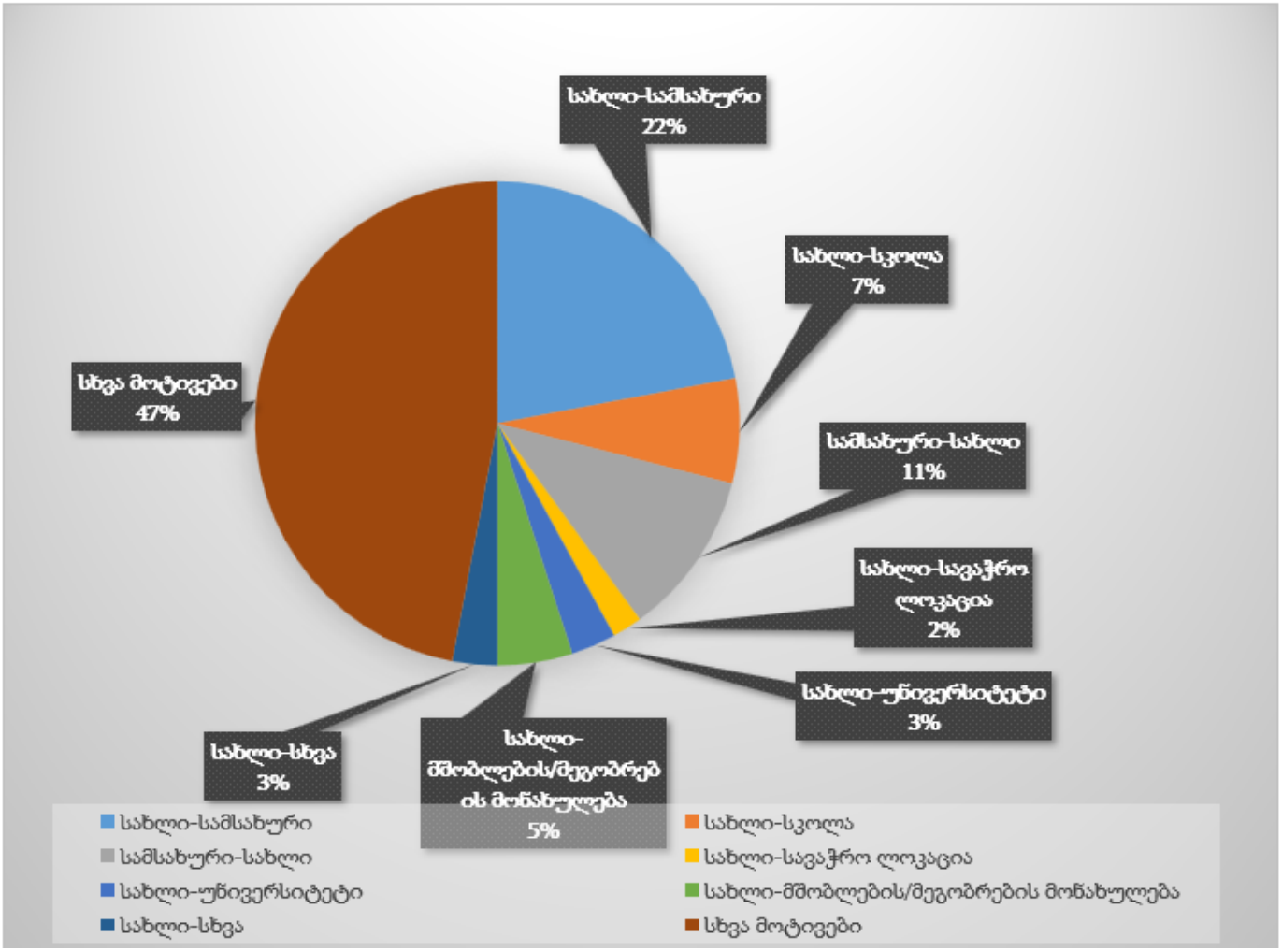
მგზავრობების მოდალური განაწილება დღის განმავლობაში მოტივის მიხედვით

დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილების რაოდენობა 5876

5876

სახლი-სამსახური	22.0%	1293
სახლი-სკოლა	7.0%	411
სამსახური-სახლი	11.0%	646
სახლი-სავაჭრო ლოკაცია	2.0%	118
სახლი-უნივერსიტეტი	3.0%	176
სახლი-მშობლების/მეგობრების მონახულება	5.0%	294
სახლი-სხვა	3.0%	176
სხვა მოტივები	47.0%	2762

100.00%

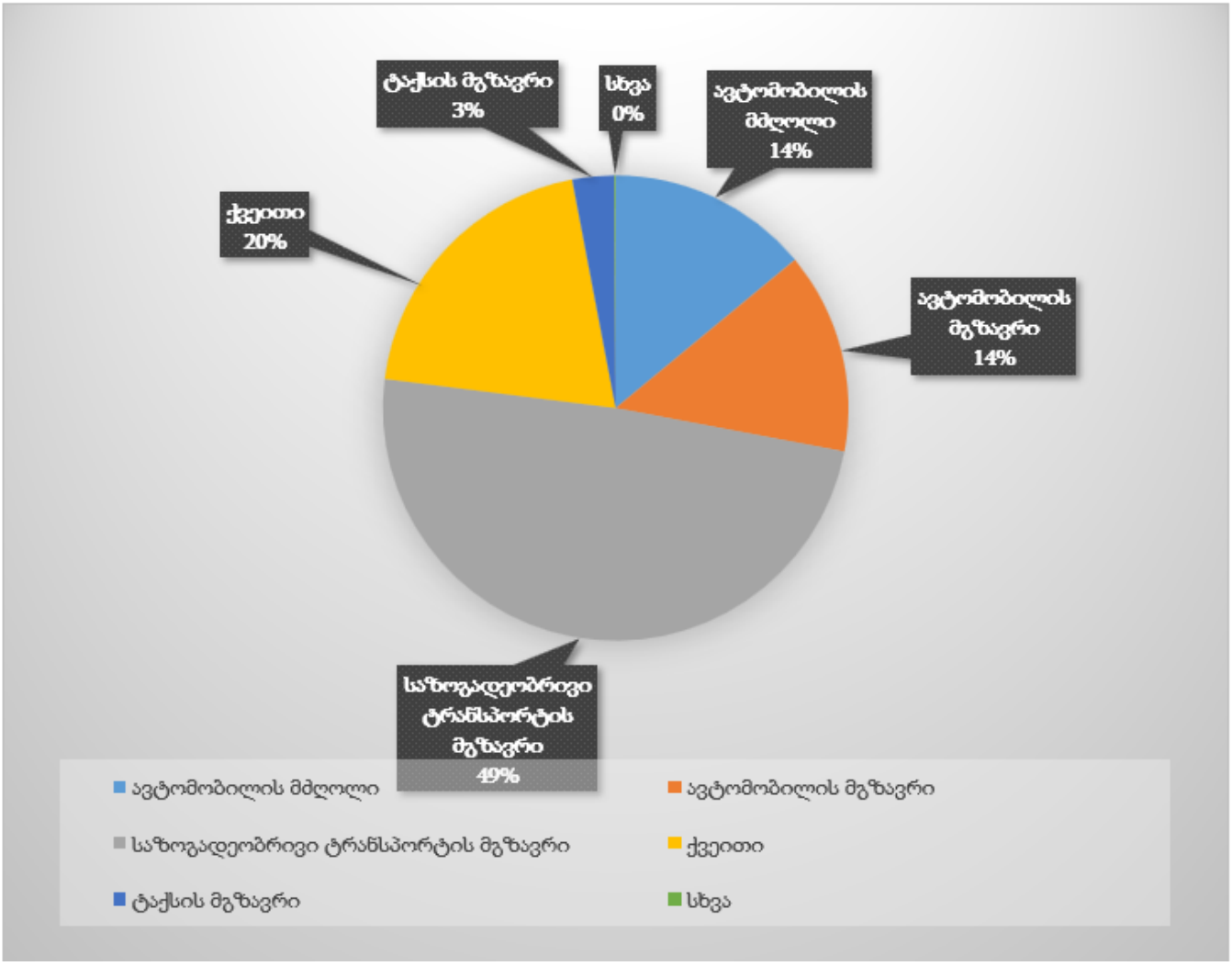


გენერირებული გადაადგილებები დილის პიკის საათებში (8:00-11:00)

დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილბის რაოდენობა 5876

დილის პიკის საათის წილი 30 % სულ: 1763 მგზავრობა

ავტომობილის მძღოლი	14.0%	247
ავტომობილის მგზავრი	14.0%	247
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	49.0%	864
ქვეითი	20.0%	353
ტაქსის მგზავრი	2.9%	51
სხვა	0.1%	2
	100.00%	

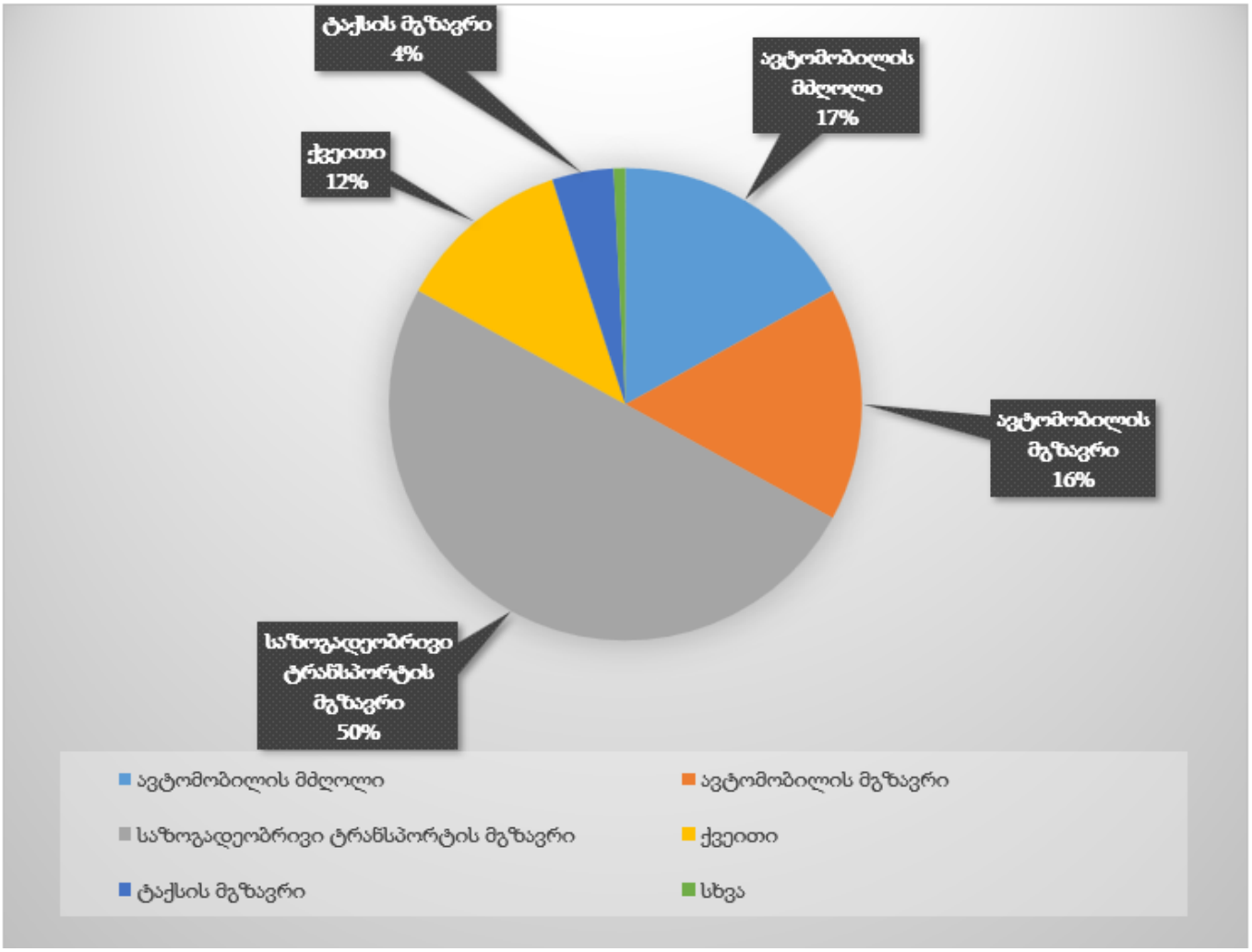


მიზიდული გადაადგილებები საღამოს პიკის საათებში (18:00-19:00)

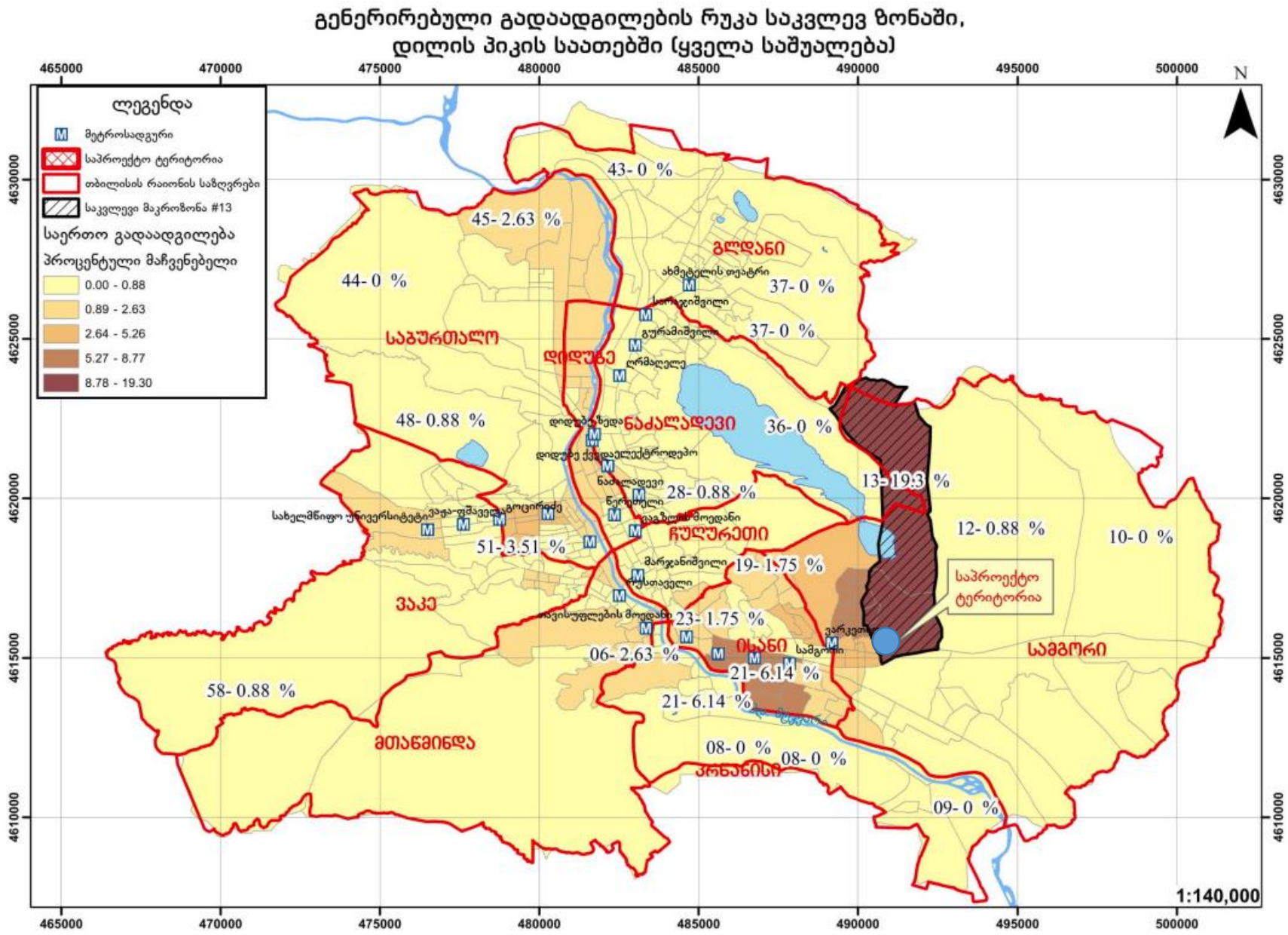
დათვლილია სუფთა საცხოვრებელი ფართიდან _ გადაადგილბის რაოდენობა 5876

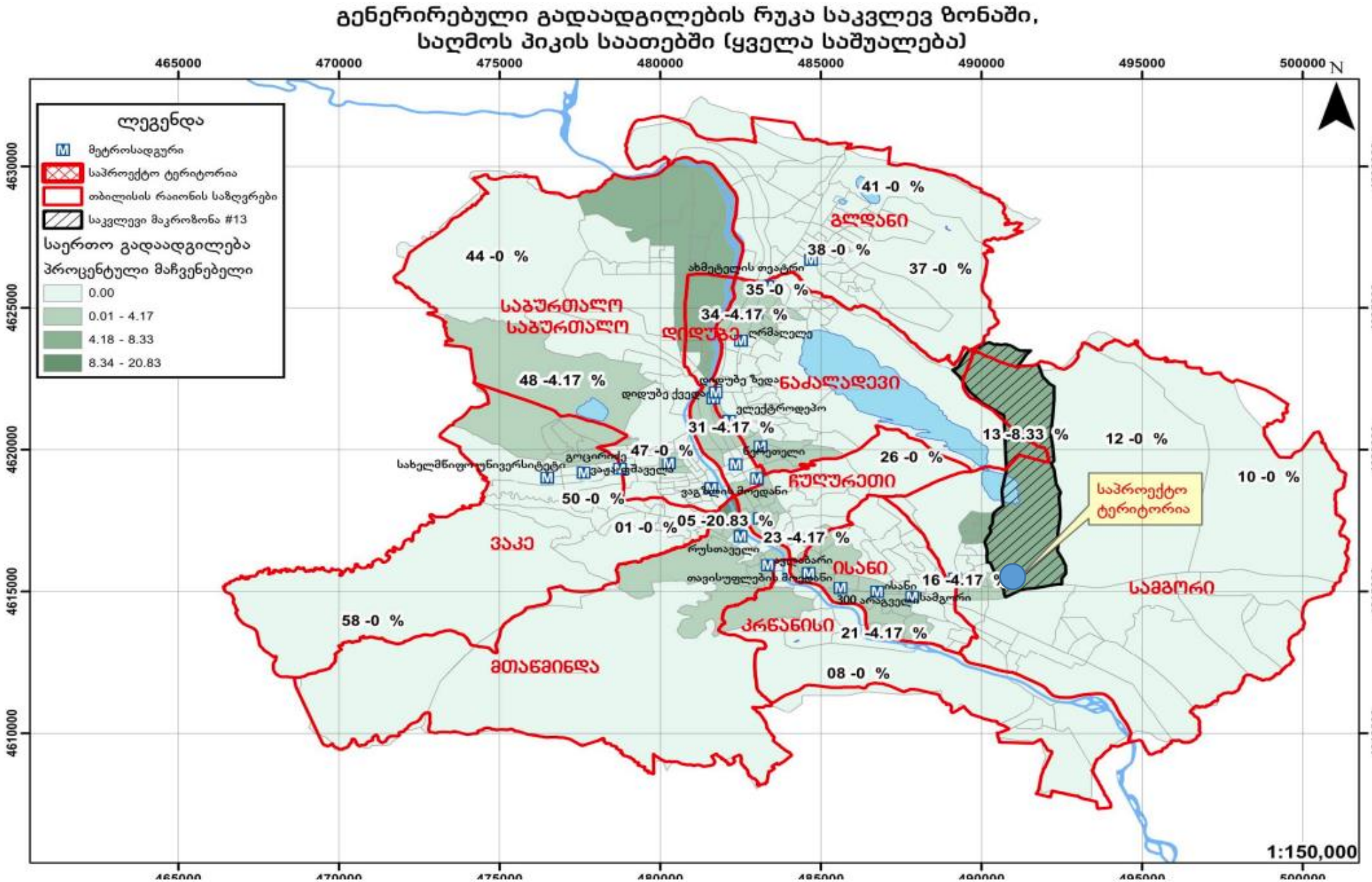
საღამოს პიკის საათის წილი 22 % სულ: 1293 მგზავრობა

ავტომობილის მძღოლი	17.00%	220
ავტომობილის მგზავრი	16.00%	207
საზოგადეობრივი ტრანსპორტის მგზავრი	50.00%	646
ქვეითი	12.00%	155
ტაქსის მგზავრი	4.20%	54
სხვა	0.80%	10
	100.00%	



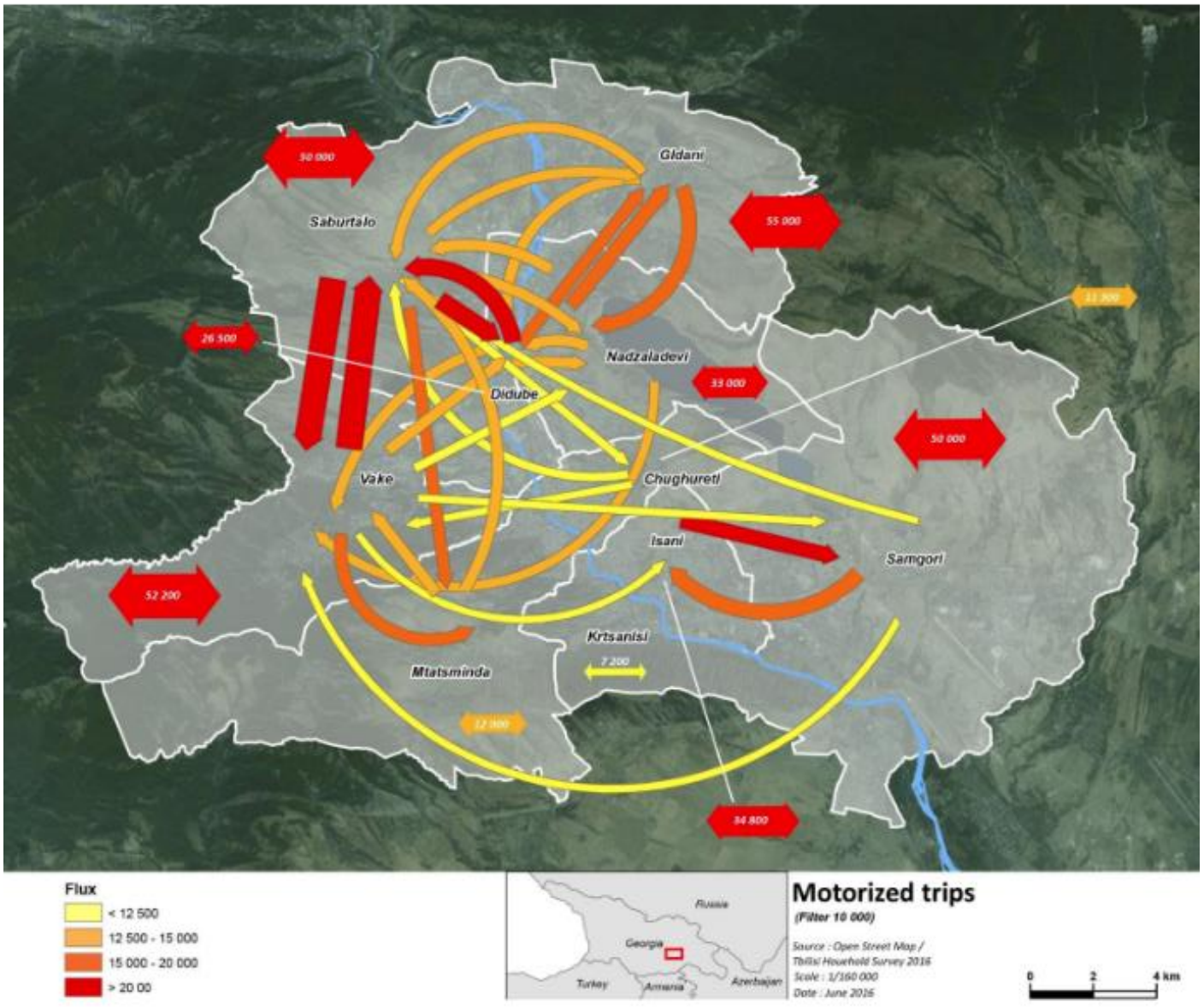
გენერირებული გადაადგილების სივრცითი განაწილება




გენერირებული გადაადგილების რუკა საკვლევ ზონაში,
საღამოს პიკის საათებში (ყველა საშუალება)
ლეგენდა
მეტროსადგური
საპროექტო ტერიტორია
თბილისის რაიონის საზღვრები
საკვლევი მაკროზონა #13
საერთო გადაადგილება
პროცენტული მაჩვენებელი
0.00
0.01 - 4.17
4.18 - 8.33
8.34 - 20.83
465000
470000
475000
480000
485000
490000
495000
500000
N
4630000
4625000
4620000
4615000
4610000
41 -0 %
გლდანი
38 -0 %
37 -0 %
44 -0 %
35 -0 %
34 -4.17 %
საბურთალო
საბურთალო
დიდუბე
48 -4.17 %
ნაძალადევი
31 -4.17 %
13 -8.33 %
12 -0 %
47 -0 %
26 -0 %
ჩუღურეთი
10 -0 %
საპროექტო ტერიტორია
50 -0 %
01 -0 %
05 -20.83 %
23 -4.17 %
ვაკე
ისანი
16 -4.17 %
სამგორი
58 -0 %
კრწანისი
21 -4.17 %
მთაწმინდა
08 -0 %
1:150,000

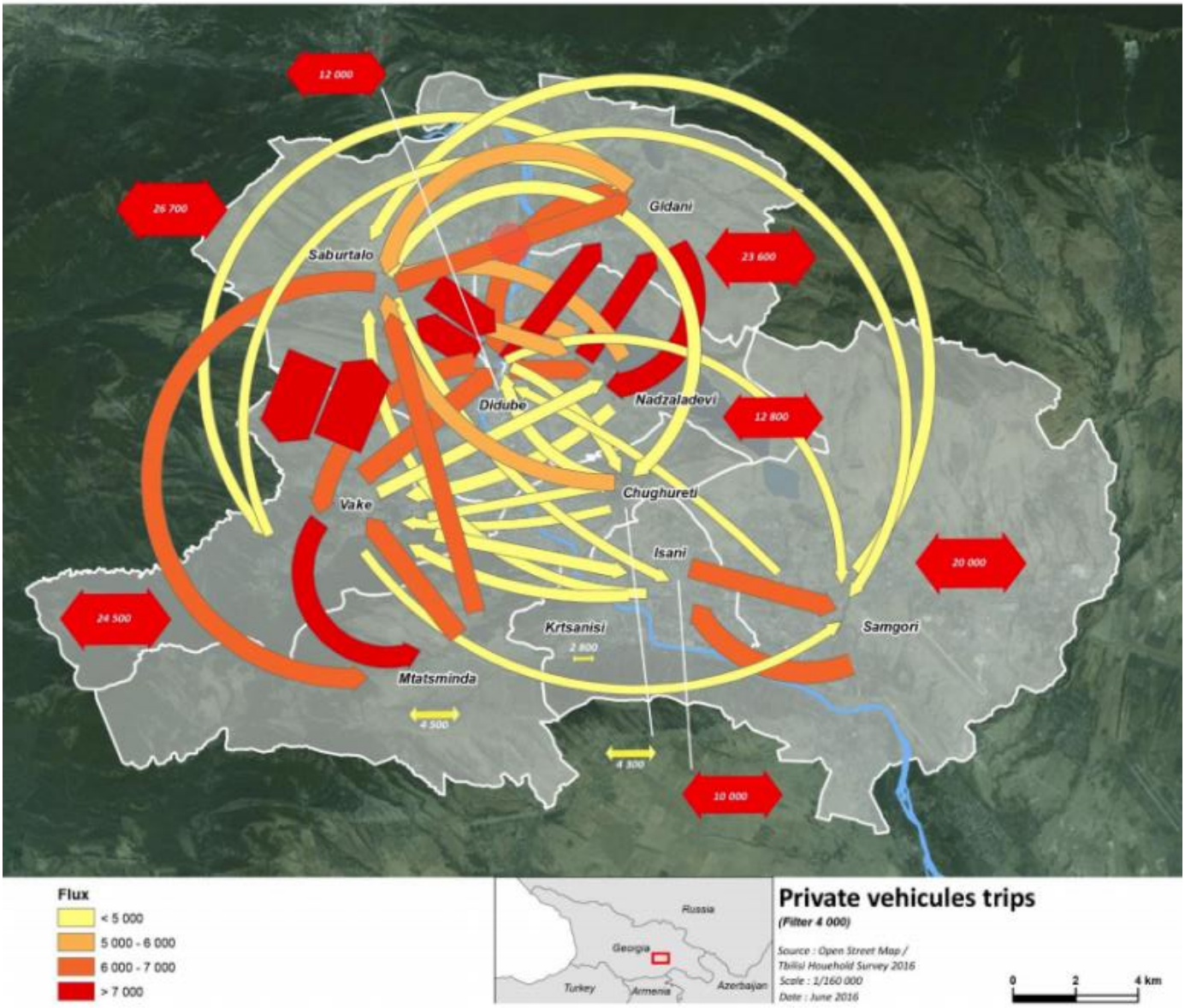
ქვემოთ მოცემულ სქემებზე ასახულია სრული გადაადგილებების ანალიზი დღის განმავლობაში ყველა მაკრო ზონისთვის და ნაკადები წარმოდგენილია ვიზუალურად ნათლად აღსაქმელად გადაადგილებების ტიპისა და მოტივების მიხედვით:

მოტორიზებული გადაადგილებები



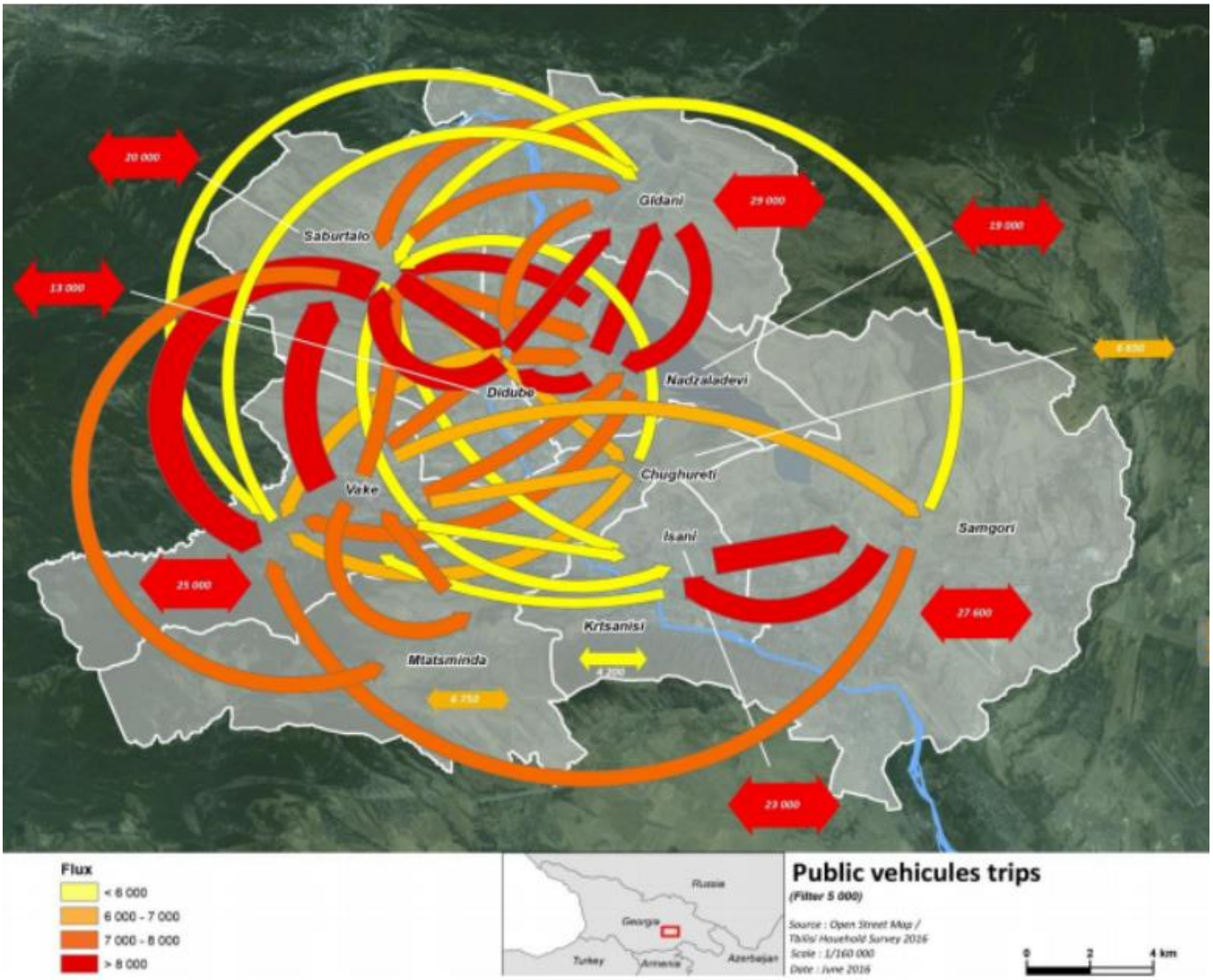
მოტორიზებული გადაადგილებები სამ ძირითად წაკადად იყოფა: საბურთალო, ვაკე და დიდუბე. მოტორიზებული გადაადგილებები ვაკესა და საბურთალოს შორის 20 000-ზე მეტ გადაადგილებას შეადგენს დღიურად, თითოეული მიმართულებით. დიდუბისა და ვაკის შორის დღიურად 17, 000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. სხვა მნიშვნელოვანი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

კერძო ავტომობილი (მგზავრი + მძღოლი)



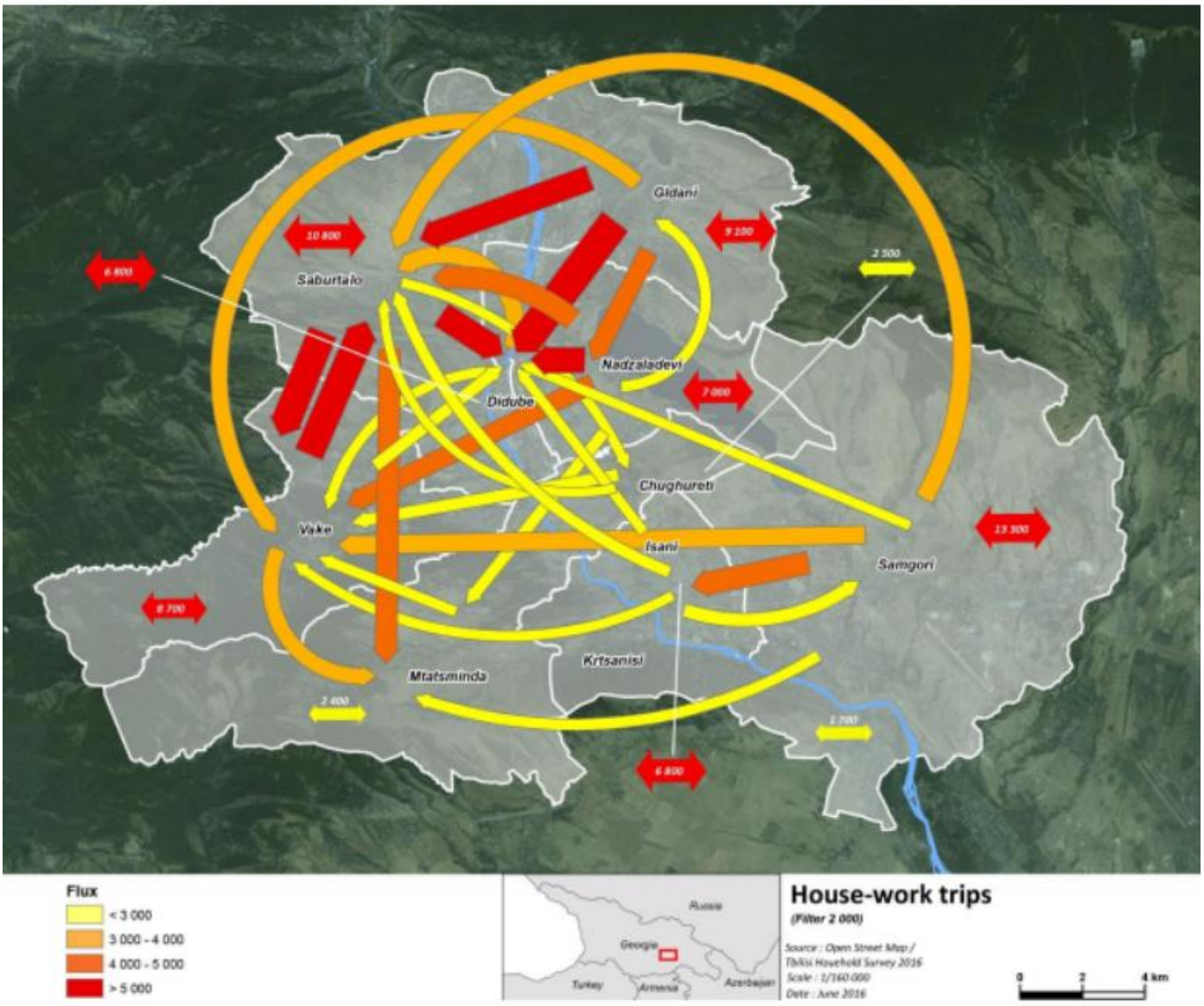
კერძო ავტომანქანის გამოყენების მხრივ (როგორც მძღოლი ასევე მგზავრი), ვაკე, დიდუბე და საბურთალო ძირითადი ცენტრალური რაიონებია. დიდუბეში ძირითადად ხდება წაკადების თავმოყრა საიდანაც შემდგომში ხდება წაკადების გაწაწილება ყველა მიმართულებით სატრანსპორტო წაკადები ვაკის მიმართულებით ძირითადად დაკავშირებულია უბნების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



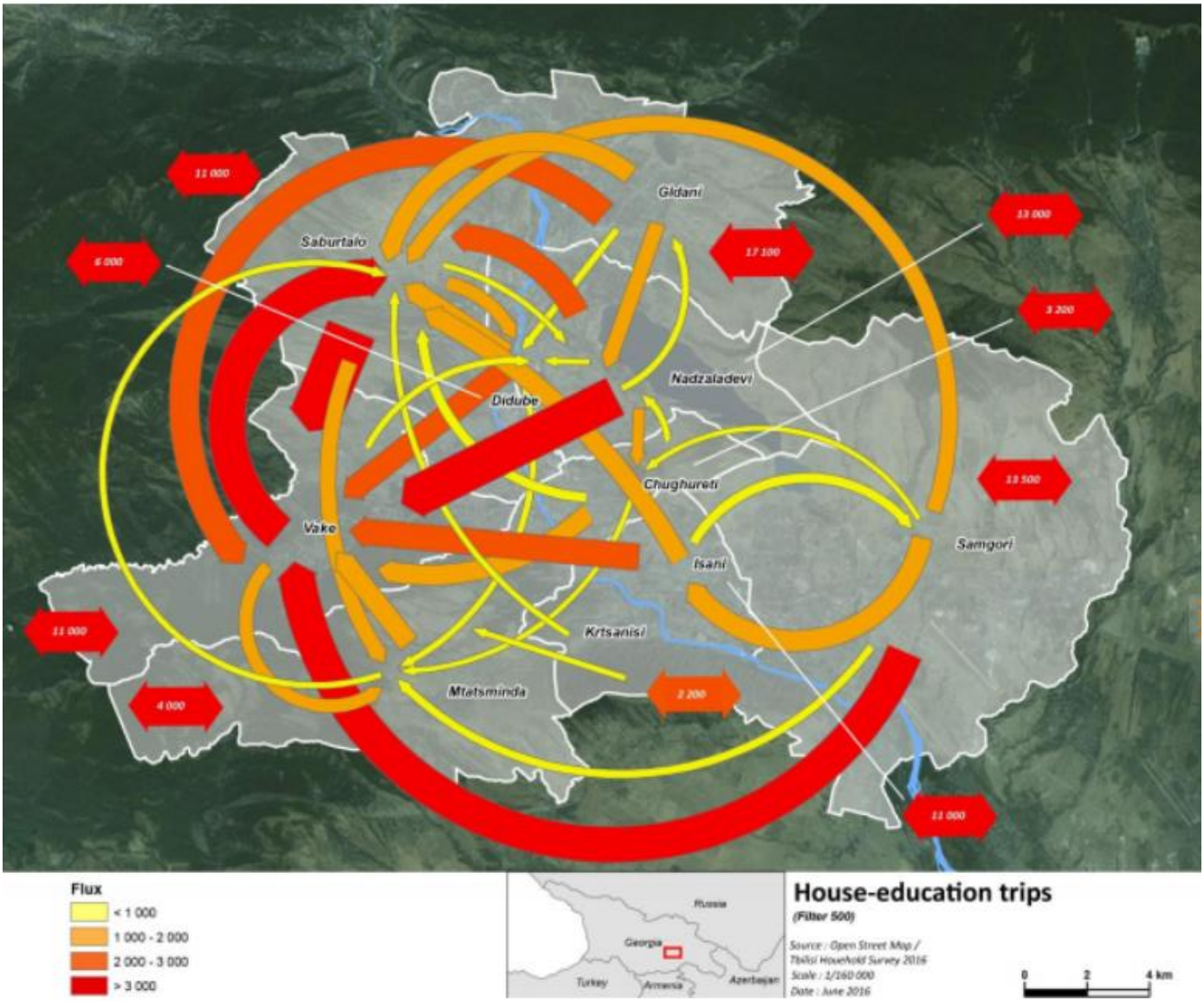
საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მირითად ცენტრს კვლავ ვაკე, საბურთალო და დიდუბე წარმოადგენენ, რომელთაც შეიძლევა გლდანი და წაძალადევი დაემატოს. ვაკესა და საბურთალოს შორის დღიურად სატრანსპორტო ნაკადის დაახლოებით 11,000 გადაადგილება ხორციელდება, თითოეული მიმართულებით. საბურთალოსა და დიდუბეს შორის დღიურად სატრანსპორტო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

საცხოვრებელი - სამსახური



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

საცხოვრებელი - სასწავლო დაწესებულება



საცხოვრისიდან სასწავლო დაწესებულებამდე, ვაკის რაიონი, სადაც კონცენტრირებულია უნივერსიტეტების უმრავლესობა გადაადგილების მთავარი მიმზიდველი ცენტრია: ყოველდღიურად ხორციელდება დაახლოებით 7000 გადაადგილება წაძალადევიდან ვაკის მიმართულებით, 5000 სამგორიდან ვაკის მიმართულებით და 13000 გადაადგილება საბურთალოდან ვაკის მიმართულებით. საბურთალო მოძრაობის მიზიდულობით რიგით მეორე ცენტრია: ყოველდღიურად ხორციელდება დაახლოებით 3000 გადაადგილება ვაკიდან საბურთალოს მიმარტლებით და სხვა მნიშვნელოვანი საგზაო მოძრაობის 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 1-3 წუთის მისაწვდომ საფეხმავლო მანძილზეა და გენერირებული მგზავრობები ვერ მოახდენს რაიმე უარყოფით ზეგავლენას არსებულ რეზერვებზე, იმის გათვალისწინებით, რომ მისაწვდომ მანძილზე საპროექტო ტერიტორიას გააჩნია ასევე ალტერნატიული გაჩერებების ლოკაციებამდე წვდომის შესაძლებლობა ტროტუარის გავლით.

მიმდებარე ქუჩების სამანქანო სავალი ნაწილი მოასფალტებულია და მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია. განხილული, მისასვლელი გზების უმეტეს ნაწილზე გზის ერთ მხარეს მაინც გვხვდება ტროტუარები. რეკომენდირებულია ტროტუარების მოწყობა/რეაბილიტაცია გზის ნაწილზე. უნდა აღინიშნოს რომ მიმდებარე ტერიტორიებზე აქტიურად მიმდინარეობს სამშენებლო სამუშაოები, შესაბამისად აღნიშნული ტერიტორიების მიმდებარე საგზაო ინფრასტრუქტურაც განიხილება როგორც მშენებარე - რეაბილიტაციის პროცესში. პროექტის განხორციელების შემდგომ გაუმჯობესდება მომიჯნავე მონაკვეთებზე საქვეითე ნაწილი. ასევე რაც მთავარია საპროექტო ტერიტორიაზე სრულად გამართული იქნება საქვეითე/სამანქანო ინფრასტრუქტურა.

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

პროექტის განხორციელების შემდგომ მოწესრიგდება და გაუმჯობესდება საპროექტო ნაწილში საგზაო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა: გათვალისწინებულია მინიმუმ 2,5 მეტრის სიგანის ტროტუარი.

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 _ დამაკმაყოფილებელი (საპროექტო ნაწილში რეაბილიტირდება/ მოეწყობა)

მიმდებარე გზაზე და კვანძებზე სამანქანე მოძრაობა _დაუტვირთავი

ავტობუსები _ მისაწვდომია

საავტობუსე რეზერვები _ დამაკმაყოფილებელია

გენერირებული მგზავრობების რაოდენობა/სიხშირე _ ვერ მოახდენს რაიმე არსებით ზეგავლენას არსებულ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაზე

დასკვნა:

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

გამოყენებული ლიტერატურა:

- შინამეურნეობების გადაადგილებების კვლევა (SYSTRA)
- საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ
- საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 28 იანვრის დადგენილება, ტექნიკური რეგლამენტის ,,შენობა–ნაგებობების უსაფრთხოების წესების'' დამტკიცების შესახებ
- თბილისის შინამეურნეობის სატრანსპორტო კვლევის მონაცემთა ბაზა და ანგარიში http://tbilisi.gov.ge/page/3218

შპს „თეთრი ჯგუფი“

დირექტორი: შავლეგო მაღრაძე

