თბილისის ველო ქსელი

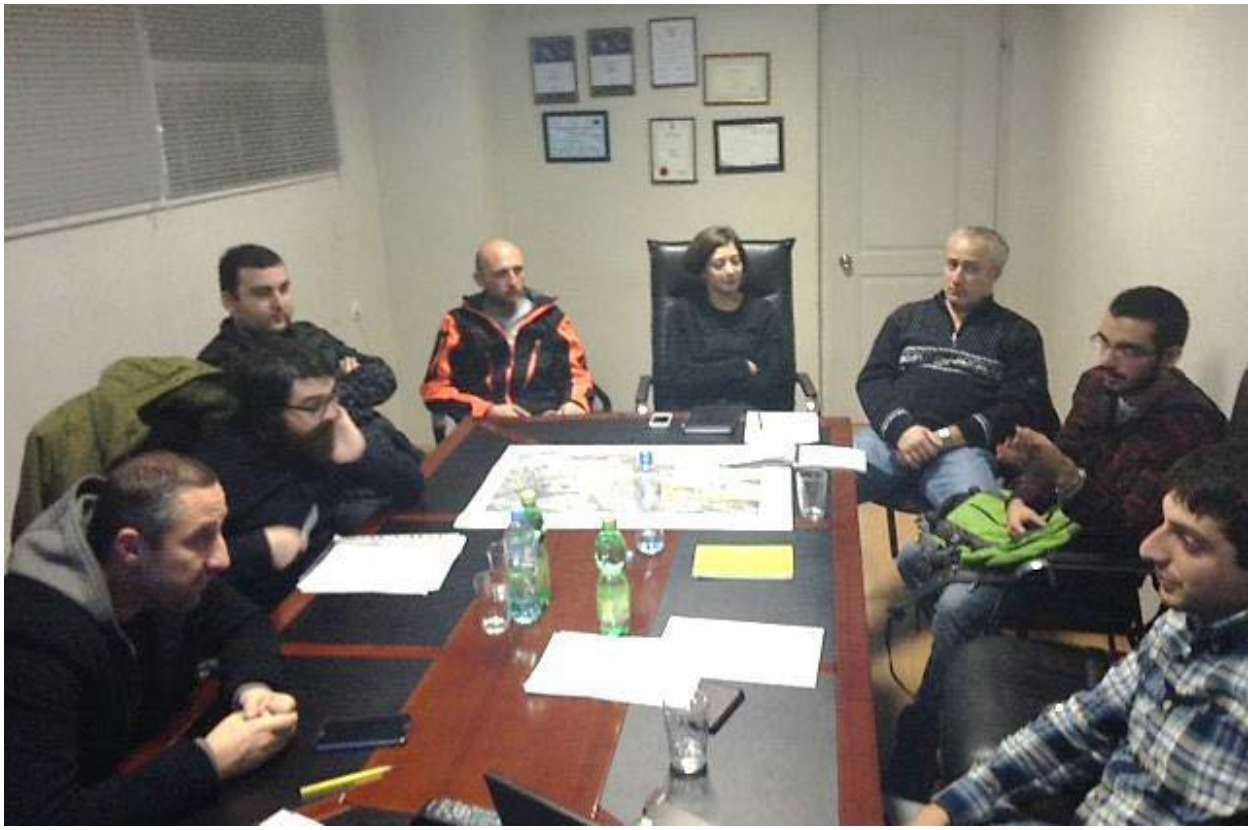
შესავალი

სამოქალაქო სექტორის სხვადასხვა სოციალური წრეებში ქალაქში ჯანმრთელი ტრანსპორტის განვითარების მიმართ გამოხატული მაღალი ინტერესის გათვალისწინებით და აგრეთვე დედაქალაქში ბოლო პერიოდში ველო მოყვარულთა გაზრდილი რაოდენობის გათვალისწინებით, ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის არქიტექტურის სამსახურის ურბანული მართვისა და განვითარების ჯგუფმა საკუთარი ინიციატივით დაიწყო ქ. თბილისის ველო ქსელის განვითარების კონცეფციაზე მუშაობა.

კონცეფციის მიზანია ქალაქში დაინერგოს და წახალისდეს ეკოლოგიურად ჯანმრთელი გადაადგილების სატრანსპორტო საშუალება – ველოსიპედი ტრ►►. აღნიშნულის განხორციელება კი შესაძლებელია მხოლოდ ქალაქის ხელმძღვანელობის მხრიდან მდგრადი ურბანული განვითარების პოლიტიკის შემუშავებით და გატარებით. ამავე მიზანს ემსახურება პროექტი „მომავლის ქალაქი“, რომელიც სამსახურის ინიციატივით მსოფლიოში წამყვან გერმანულ კვლევით ინსტიტუტ „ფრაუნჰოფერთან“ ერთად ხორციელდება და მიზნად ისახავს თბილისის მდგრადი განვითარების პროფილის შექმნას. ამ პროექტის ფარგლებში იგეგმება თბილისის ველო ბილიკების ქსელიც რომელიც ერთობლივი მუშაობისა და კონცეპციების გაცვლის შემდგომ გახდება ჩვენს მიერ შემუშავებული ველო ქსელის ნაწილი.

ბუნებრივია, რომ ველო ქსელის განვითარების კონცეფცია თანხვედრაში უნდა იყოს ქალაქის ურბანული განვითარების სტრატეგიასთან, რომელსაც ამჟამად ამუშავებს მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის განახლებაზე მომუშავე სამსახურის კონტრაქტორი კომპანია, რომელთანაც დაგეგმილია მჭიდრო კომუნიკაცია.

პროექტის ფარგლებში უკვე გაიმართა რამდენიმე სამუშაო შეხვედრა მერიის ეკონომიკური პოლიტიკის და ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურების წარმომადგენლებთან. კონცეფციის შემუშავების პროცესში ჩართულები არიან ასევე დარგის განვითარებით დაინტერესებული ჯგუფები და პირები: თბილისის ველო მოყვარულთა კლუბი, სამთო ველოსპორტის კლუბი, ეკონომიკის სამინისტროს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის ორგანიზაციიდან (GIZ) მსგავს კონცეფციაზე მომუშავე სპეციალისტი.



არქიტეტურის სამსახურის, თბილისის ველო მოყვარულთა კლუბის, სამთო ველოსპორტის კლუბის, ეკონომიკის სამინისტროს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს, გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის ორგანიზაციის (GIZ) წარმომადგენელთა შეხვედრა და დისკუსია პროექტთან დაკავშირებით

ველო ქსელის განვითარების ეტაპები

კონცეფციის თანახმად, ველო ქსელის განვითარება საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებთ, უნდა განხორციელდეს ეტაპობრივად:

1. გადაადგილების ძირითად მარშრუტებზე უსაფრთხო ბილიკების ფორმირება;
2. პარკირების ადგილების მოწყობა;
3. დამხმარე მარშრუტებზე უსაფრთხო ბილიკების ფორმირება;
4. დედაქალაქის გარე სარეკრეაციო ტერიტორიებზე ბილიკების ფორმირება;
5. მიწისქვეშა საზოგადოებრივი ტრანსპორტში ველოსიპედების გადატანის დაშვება;
6. მიწისზედა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის აღჭურვა ველო დამჭერებით;
7. სატრანსპორტო მოძრაობის თანდათანობით რეორგანიზაცია ველოტრანსპორტის სასარგებლოდ.

შესაბამისად, საწყის ეტაპად არჩეულ იქნა გადაადგილების მარშრუტების და ველო ბილიკების ფორმირების პროექტი. ამ მიზნით, კონცეფციის შემუშავების საწყის ეტაპზევე, ჯგუფმა მოიძია და შეისწავლა მანამდე არსებული პროექტები:

1. Move mobility - ჰოლანდიელების მიერ ჩატარებული თბილისის ველოქსელის კვლევა და გეგმარება (2014 წელი);
2. GIZ-ის მიერ ველომოყვარულებთან და პროფესიონალ ველოსიპედისტებთან ერთად ჩატარებული კვლევა და თბილისის ველოქსელის კონცეპციის პროექტი (2015 წელი);

3. Pilot Cycle way scheme – ირლანდიური ფირმის ARUP-ის მიერ თბილისის ცენტრში შემუშავებული საპილოტე მონაკვეთი ველობილიკისათვის.

საწყისი ეტაპი

ველო ქსელის სწორად ფორმირებისა და მდგრადი განვითარებისთვის აუცილებელია გამოწვევების სწორად იდენტიფიცირება და სათანადო ღონისძიებების დაგეგმვა. ამგვარ გამოწვევებს შორის მარშრუტების და ველო ბილიკების არის:

- ხელმისაწვდომობა (მისი ნებისმიერ დროს და ნებისმიერი პირის მიერ გამოყენების შესაძლებელობა ...);
- პრაქტიკულობა (ველოსიპედისთვის მისაღები რელიეფი, კავშირების სიმრავლე, გადაადგილების მოკლე მანძილები ...);
- უსაფრთხოება (დაცული ბილი და პარკირება, საავტომობილო მოძრაობისგან გამოყოფილი ზოლი ...).

ყველა ამ გამოწვევაზე პასუხი განაპირობებს მარშრუტების და ველო ბილიკების სიცოცხლისუნარიანობას, რაც აღებულ იქნა დაგეგმვის ამოსავალ პრინციპად. სიცოცხლისუნარიანობა არის მარშრუტით მომხმარებელთა დაინტერესება წელიწადის ნებისმიერ დროს (ბუნებრივია სხვადასხვა ინტენსივობით). ეს უკანასკნელი კი პირდაპირ გამომდინარეობს მარშრუტის გასწვრივ მიზიდულობის ცენტრების და წერტილების რაოდენობიდან.

შედეგად, ჩატარდა ქალაქის ქუჩათა ქსელის ზოგადი (წინასწარი) ანალიზი, ველო მოყვარულთა მიერ მოწოდებულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით და მოინიშნა საკვლევი მონაკვეთები — სავარაუდო მარშრუტები. ცალკეულ მონაკვეთებზე ადგილზე შეგროვდა ინფორმაცია. შედგა მარშრუტების დაზუსტებული მონახაზი და ველო ბილიკების ფორმირების კონცეფცია, შემდეგი მნიშვნელოვანი ფაქტორების გათვალისწინებით:

1. ქუჩის არსებული რესურსი;
2. მიზიდულობის ცენტრების სიმრავლე ან/და მნიშვნელობა მარშრუტის გასწვრივ;
3. თანხვედრა ტურისტულ მარშრუტებთან;
4. თანხვედრა საზოგადოებრივ ტრანსპორტის მარშრუტებთან;
5. ბუნებრივი და ხელოვნური ბარიერები ველო ბილიკის / საველოსიპედო გზის გასწვრივ;
6. სატრანსპორტო მოძრაობის ორგანიზების სირთულე.

მიზიდულობის ცენტრებად / წერტილებად მარშრუტების ბოლოს და გასწვრივ იდენტიფიცირებულა შემდეგი ობიექტები:

1. მსხვილი სარეკრეაციო სივრცეები;
2. სასკოლო და საუნივერსიტეტო დაწესებულები;
3. სავაჭრო და საქმიანი დაწესებულებები;

4. საზოგადოებრივი კვების ობიექტები;
5. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები.

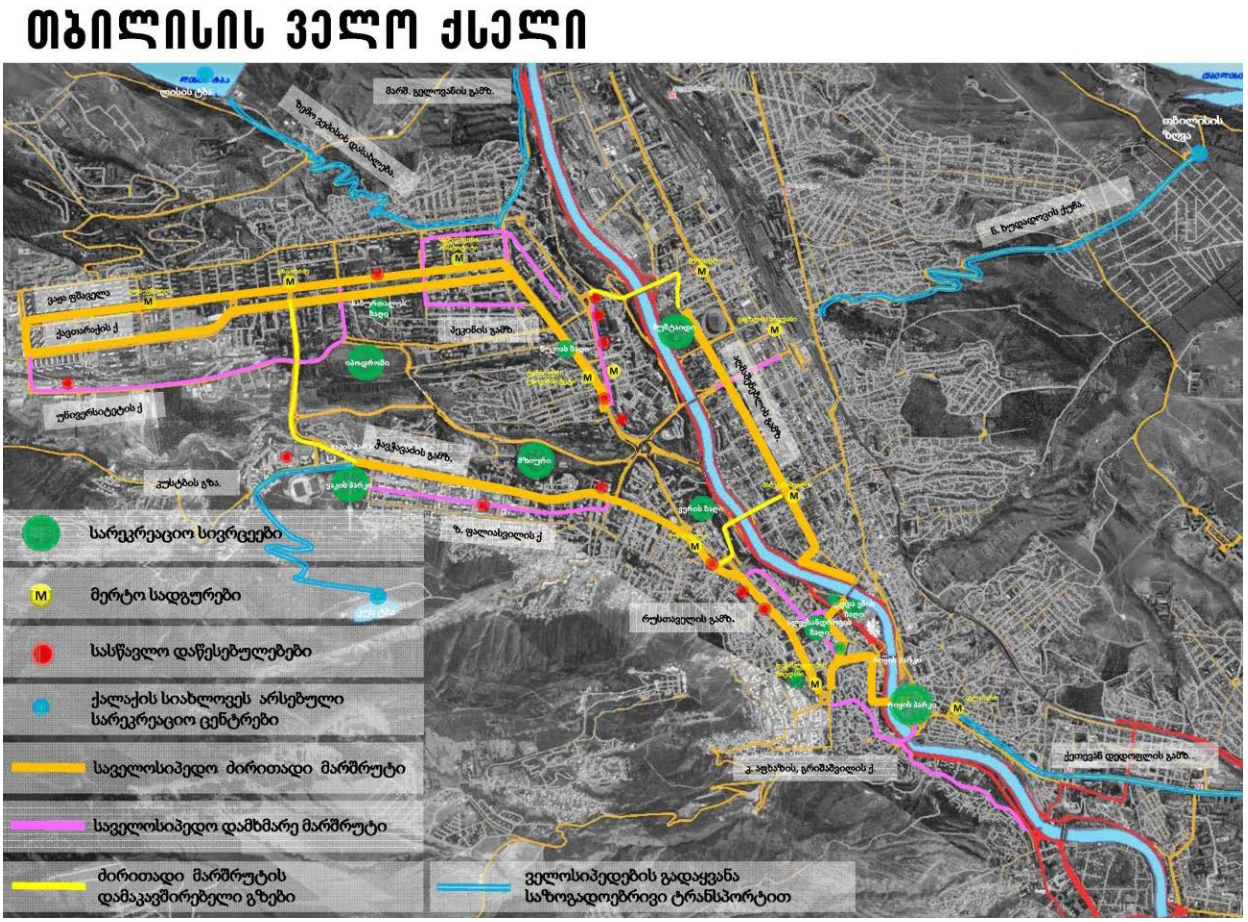
ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებთ, გამოიკვეთა ცენტრალური უბნების ძირითადი გამზირები და ქუჩები. ველო ქსელის ძირითად მარშრუტებში გამოიყო სამი უბანი:

I. ვაჟა ფშაველას გამზ. - ქავთარაძის ქ. - ყაზბეგის გამზ. - პეკინის გამზ.
II. ჭავჭავაძის გამზ. - მელიქიშვილის გამზ. - რუსთაველის გამზ. - თავისუფლების მოედანი - პუშკინის ქ. - შავთელის ქ. - ერეკლე II ქ.
III. ზაარბრიუკენის მოედანი - აღმაშენებლის გამზ.

საპილოტე მარშრუტი

ველო ქსელის საპილოტე ეტაპის განხორციელებისთვის მიზანშეწონილად მიგვაჩნია ვაკის პარკის დაკავშირება დედა ენის და რიყის პარკებთან. აღნიშნული მარშრუტისთვის შეირჩა ჭავჭავაძის და რუსთაველის გამზირის სავალი ნაწილის ან ტროტუარის ზოლი. თავისუფლების მოედნიდან ველო ბილიკი იყოფა სამ მიმართულებად:

- ბარათაშვილის და ათონელის ქუჩების გავლით დედა ენის ბაღთან.
- ბარათაშვილის და შავთელის ქუჩების გავლით რიყის პარკთან.
- კ. აფხაზის და ერეკლე II ქუჩების გავლით რიყის პარკთან. ამასთანავე კ. აფხაზის ქუჩაზე ველო ბილიკი გაგრძელდება ერეკლე II მოედნამდე



სურათი **1**: ველო ბილიკების განვითარების სქემა