

ტრანსპორტი

თბილისის საქალაქო ტრანსპორტის პერსპექტივები

2012 წლის დასაწყისში, თბილისში რამდენიმეწლიანი პაუზის შემდეგ, საბაგირო გზა ამუშავდა. თანამედროვე ტექნოლოგიით შექმნილმა ამ სატრანსპორტო საშუალებამ ერთმანეთს დააკავშირა რიყის პარკი და ნარიყალას ციხე. მიუხედავად იმისა, რომ საბაგირო გზა თბილისისთვის კარგად ნაცნობი ტრანსპორტია, მის მიმართ თბილისელებისა და ტურისტების ინტერესმა მოლოდინს გადააჭარბა. რიყის და ნარიყალას სადგურებთან რიგები თითქმის წესად იქცა. ამ ტურისტული მნიშვნელობის მარშრუტს 2012 წლის ბოლოს კიდევ ერთი, ანალოგიური დანიშნულების, ელექტროტრანსპორტი შეემატა. მთანმინდაზე აღადგინეს და განაახლეს საუკუნოვანი ფუნიკულიორი, რომელზეც ვაგონების თანამედროვე სისტემა დაამონტაჟეს. დაგეგმილი იყო ერთი წლის შემდეგ მთანმინდის საბაგირო გზის ამოქმედებაც. დედაქალაქის მთავრობას გადაწყვეტილი ჰქონდა საჭაერო ტრანსპორტის სხვა მარშრუტების განვითარებაც, მაგრამ პოლიტიკური რეალობის ცვლილებამ ბევრი პროექტი დაამუხრუჭა.

მოკლე ისტორია

1904 წლის 25 დეკემბერს თბილისში ელექტროტრამვაის პირველი ხაზი ამუშავდა. რამდენიმე თვის შემდეგ კი ფუნქციონირება დაიწყო ფუნიკულიორმა და მაშინდელი

თბილისი მაღალი ურბანული კულტურის მქონე ევროპული ქალაქების რიცხვს შეემატა, რომლებშიც გადაადგილება შესაძლებელი იყო გრაფიკით მომუშავე, მონესრიგებული და იმ დროისთვის თანამედროვე სატრანსპორტო საშუალებებით. თბილისში მანამდეც არსებობდა საქალაქო ტრანსპორტი, კერძოდ კი კონკა, რომელიც 1883 წლიდან ფუნქციონირებდა, მაგრამ ელექტროენერგიაზე მომუშავე ტრამვაისა და ფუნიკულიორის რკინიგზის ამუშავებამ, სულ სხვაგვარი ბიძგი მისცა თბილისური ტრანსპორტის განვითარებას.

მეოცე საუკუნის დასაწყისში, თბილისში ტრამვაი და ფუნიკულიორი კერძო საკუთრებას წარმოადგენდა. ისტორიულ წყაროებში მოხსენიებულია „ბელგიის ანონიმური საზოგადოება“, რომელმაც განახორციელა ეს ორი პროექტი და რომელიც ორივე სატრანსპორტო საშუალების ოპერირებას ახორციელებდა. ბელგიურ კომპანიასა და თბილისის საკრებულოს შეთანხმების მიხედვით, ფუნიკულიორი ქალაქს უსასყიდლოდ უნდა გადასცემოდა 45 წლის შემდეგ, თუმცა ფოსტის დამტარებლებს, პოლიციელებს და ბავშვებს მანამდეც შეეძლოთ უფასოდ მგზავრობა. ამავე ხელშეკრულებით ნავარაუდები იყო მთანმინდისა და კოჯრის დამაკავშირებელი ელექტრორკინიგზის მშენებლობაც.

ძველ შეთანხმებებს და პროექტებს განხორციელება არ ეწერა. მას შემდეგ, რაც თბილისის თავზე წითელი





აკაკი ჯორჯაძე საბაგირო გზების ქსელის განვითარებას პრიორიტეტულად მიიჩნევს

დროშა აფრიალდა, კერძო მესაკუთრეებს სხვა ქონებასთან ერთად საქალაქო ტრანსპორტის კომპანიებიც ჩამოართვეს. მას შემდეგ მუნიციპალური ტრანსპორტი სახელმწიფო საკუთრების პირობებში, ძირითადად მოსკოვიდან გამოყოფილი სუბსიდიებით ვითარდებოდა. შესაბამისად, მაშინ თბილისის სატრანსპორტო სისტემის ეკონომიკაზე მეტად სოცმეფიზირების შედეგები აღელვებდათ. ამიტომ თბილისის საქალაქო ტრანსპორტის სისტემა ქაოტურად არა, მაგრამ არაბუნებრივად განვითარდა. ამის თქმის საფუძველს თბილისის სხვა ქალაქებთან, მაგალითად, მოსახლეობის რაოდენობით თბილისზე ოდნავ დიდ პრადასთან შედარება იძლევა.

უსხოეთის გაომცდილება და თბილისის ტრანსპორტი

ჩეხეთის დედაქალაქის სატრანსპორტო სისტემას კომუნისტური მმართველობის ნახევარსაუკუნოვანი ისტორიის დასრულების შემდეგაც არ დასჭირდა რადიკალური ცვლილებები. ახლა ეს სისტემა ევროპაში განვითარების მხრივ მეოთხე ადგილზეა და მხოლოდ კომფორტის ზრდაზე და გაფართოებაზე ზრუნავს.

ბოლო წლებში თბილისში ბევრი რამ გაკეთდა საქალაქო ტრანსპორტის სისტემის გაუმჯობესების მიზნით. დედაქალაქში ბევრგან აღადგინეს და განაახლეს ინფრასტრუქტურა, დაამონტაჟეს ახალი მოსაცდელეები და ელექტროტაბლოები. თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების გამოყენებით შესაძლებელი გახდა მგზავრმა წინასწარ დაგეგმოს მარშრუტი და ქალაქში მოძრაობის დრო. შეიცვალა საფასურის გადახდის სისტემა და ის უფრო დამსგავსა ევროპულს. თუმცა, საფასურის მხრივ, თბილისის ტრანსპორტით სარგებლობა ერთ-ერთი იაფია მთელ ევროპაში. მაგალითად ისევ პრადას მოვიშველიებ, სადაც საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ყველაზე იაფი ბილეთი, რომლითაც მგზავრობა შესაძლებელია 30 წუთის მანძილზე,

ღირს დაახლოებით 1 ევრო, შესაბამისად 2 ლარზე მეტი. იგივე ხანგრძლივობის სატრანსპორტო ბილეთი თბილისზე ოდნავ მომცრო კრაკოვში დაახლოებით 50 ევროცენტი ღირს, ანუ 1 ლარი. თუმცა აბონემენტის მფლობელებს ტრანსპორტით მგზავრობა გაცილებით იაფი უჯდებათ.

თბილისში აბონემენტით მგზავრობის საშუალება არ არსებობს, თუმცა მუნიციპალური ტრანსპორტით სარგებლობას შეღავათები აიძუებს, რომლებიც დაწესებულია სოციალურად დაუცველი მოქალაქეებისთვის, სტუდენტებისთვის და მოსწავლეებისთვის. საერთო ჯამში, მერიის მიერ სუბსიდირებული შეღავათებით 600 ათასზე მეტი მგზავრი სარგებლობს.

მუნიციპალური ტრანსპორტით – მეტროთი და ავტობუსით განხორციელებული მგზავრობის 60 პროცენტი შეღავათიანი ტარიფით ხორციელდება. სოციალურად დაუცველთათვის შეღავათიანი მგზავრობა შესაძლებელია სამარშრუტო ტაქსებითაც, რომელიც კერძო სტრუქტურას წარმოადგენს. ამგვარი შეღავათების დაფინანსება თბილისის ბიუჯეტს ყოველწლიურად 43 მილიონ ლარზე ოდნავ მეტი უჯდება. დაახლოებით ამდენივე თანხა იხარჯება საქალაქო ავტობუსების სანავის შეძენაზე. თბილისის მერიის სატრანსპორტო სამსახურის უფროსის, აკაკი ჯორჯაძის განცხადებით, მომავალში, როდესაც ავტობუსების პარკის განახლება გახდება საჭირო, მერია მხოლოდ ბუნებრივ აირზე მომუშავე ავტობუსებს შეიძენს, რომლებიც უფრო ეკოლოგიური და უფრო ეკონომიურია. თუმცა ამ ეტაპზე ქალაქის ტრანსპორტს სხვა პრიორიტეტები აქვს.

პრიორიტეტები

თბილისის მერიას ტრანსპორტის განვითარების პრიორიტეტების განსაზღვრაში ავტორიტეტული ფრანგული კომპანია „სისტრა“ ეხმარება. ამ ორგანიზაციის მიერ განხორციელდა დედაქალაქის ტრანსპორტის და მისი ნაკადების კვლევა, რომელიც საფრანგეთის მთავრობამ დააფინანსა. „სისტრამ“ მოამზადა თბილისის ტრამვაის პირველი ხაზის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებაც, მაგრამ ტრამვაის სისტემის მშენებლობის დაწყება უფრო მეტად დამოკიდებული აღმოჩნდა ქვეყნის ხელისუფლების პოლიტიკურ ნებაზე და არა ტექნიკურ-ეკონომიკურ დასაბუთებაზე. კვლევების თანახმად, ტრამვაის პირველ ხაზს ყოველწლიურად 100 ათასი მგზავრი უნდა გადაეყვანა, მაშინ როდესაც თბილისის მეტროს მთლიანი სისტემა ყოველწლიურად დაახლოებით 250 ათას მგზავრს ემსახურება, ავტობუსების სისტემა კი ყოველწლიურად დაახლოებით 200 ათასამდე მგზავრის გადაყვანას ახერხებს. ყოველწლიურად თბილისში 900 ათასამდე ადამიანი მგზავრობს, მათ რიცხვში მიკროავტობუსების, ე.წ. „მარშრუტების“ მიერ გადაყვანილი მოქალაქეების რაოდენობაც შედის.

პერსპექტიულ პროექტთა შორისაა საბაგირო გზების ქსელის განვითარება, რომლის პირველი მონაკვეთი უკვე ფუნქციონირებს და დღეში საშუალოდ 2000 მგზავრს ემსახურება. თბილისის მერიას დაგეგმილი აქვს საბაგირო გზების სხვა მიმართულებების განვითარებაც. მათ შორისაა როგორც ძველი, ამჟამად გაჩერებული საბაგიროები, ასევე

ახალი მარშრუტების ამოქმედებაც. სისტემის ტექნიკურ-ეკონომიკური ანალიზის გაკეთებაში დახმარების თხოვნით თბილისის მერიამ კვლავ საფრანგეთის მთავრობას მიმართა.

საბაგირო გზები

საბჭოთა საქართველოს ბოლო წლებში, თბილისში საბაგირო გზები საკმაოდ განვითარებულ ტრანსპორტს წარმოადგენდა, რომელიც ახლაც კი განცვიფრებულს ტოვებს ამ საქმის უცხოელ სპეციალისტებს.

ამ სისტემის შემადგენელი ნაწილი იყო მეტროსადგურ სამგორისა და ვაზისუბნის დამაკავშირებელი საბაგირო. ეს მიმართულება ერთ-ერთი პირველია, რომლის რეალიზების სურვილიც თბილისის მერიის სატრანსპორტო სამსახურს აქვს. შემუშავებული გეგმის მიხედვით მ/ს სამგორისა და ვაზისუბნის საბაგირო გზა თითქმის 2000 მეტრის სიგრძის იქნება ერთი შუალედური გაჩერებით. ვარაუდობენ, რომ ეს მარშრუტი ვაზისუბნის ბევრ მაცხოვრებელს გადაადგილებას გაუადვილებს, რომლებსაც ამჟამად მხოლოდ მიკროავტობუსის ორი და ავტობუსის ერთი მარშრუტი ემსახურება. პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება ჯერ არ მოუმზადებიათ.

ზოგადად ცნობილია, რომ საბაგირო გზის ორსადგურიანი ხაზის მშენებლობა დაახლოებით 3 მილიონი ევრო ჯდება. ეს საკმაოდ კარგი კაპიტალდაბანდებაა ისეთი რთული და გადატვირთული მიმართულებების სატრანსპორტო უზრუნველყოფისთვის, როგორცაა მაგალითად, რკინიგზის სადგური – ლოტკინის დასახლება – თბილისის ზღვა. ამ 4 კილომეტრიანი საბაგირო გზის მშენებლობასთან ერთად, დედაქალაქის მთავრობას დაგეგმილი აქვს 3,6 კილომეტრიანი საბაგირო გზის გაკეთება ვაჟა-ფშაველას გამზირის ბოლოში მშენებარე მეტროს სადგურ „უნივერსიტეტის“ (მაღლივი კორპუსი) და წყნეთს შორის. ეს გაც-

ილებით გააიოლებს წყნეთსა და თბილისს შორის მგზავრობას. ამავე მეტროს სადგურიდან 1 კილომეტრიანი საბაგირო გზა მგზავრებს ბაგებში, „სტუდენტალაქში“ გადაიყვანს.

ამ მიმართულებებთან ერთად, დაგეგმილია „ვარდების რევოლუციის მოედნისა“ და მთანმინდის პარკის დამაკავშირებელი საბაგირო გზის მშენებლობა. ამ პროექტის მოსამზადებელი სამუშაოები უკვე დაიწყო და თუ პოლიტიკურმა სიტუაციამ ხელი არ შეუშალა, მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო ქსელის ნაწილი გახდება. ჩამოყალიბდება საბაგირო გზების ქსელი, რომელიც რიყის პარკისა და ნარიყალას უკვე არსებულ ხაზს, მთანმინდას დააკავშირებს. დაგეგმილია ასევე მთანმინდიდან საბაგირო გზის ბაგირის გაჭიმვა კუს ტბამდეც. ასევე, კუს ტბისა და ვაკის პარკს შორის არსებული ძველი საბაგირო ხაზიც უნდა აღადგინონ.

თბილისის მერიის სატრანსპორტო სამსახურის უფროსს, აკაკი ჯოხაძეს საბაგირო გზების ქსელის განვითარება ერთ-ერთი პირველი რიგის ამოცანად მიაჩნია. ასევე უახლოეს ამოცანათა შორის არის მეტროპოლიტენის საბურთალოს ხაზის ბოლო სადგურის მშენებლობის დასრულება. უკვე მიმდინარეობს მეტროსადგურ ვაჟა-ფშაველას და მშენებარე სადგურ „უნივერსიტეტის“ დამაკავშირებელი გვირაბისა და თავად სადგურის შესწავლა. კვლევითი სამუშაოების დასრულების შემდეგ, აზიის განვითარების ბანკი მშენებლობის დასრულებას დააფინანსებს, რომელიც მნიშვნელოვნად განტვირთავს მეტროსადგურ „დელისთან“ არსებულ სატრანსპორტო ჰაბს და მგზავრობასაც უფრო კომფორტულს გახდის. ეს რაც შეეხება მოკლევადიან გეგმებს. ხოლო თბილისის ტრანსპორტის განვითარების გრძელვადიან პრიორიტეტს კი თანამედროვე, ეკოლოგიურად სუფთა და ეკონომიური ელექტროტრანსპორტის განვითარება წარმოადგენს.

**კახა მჭედლიძე,
„რადიო თავისუფლების“ ჟურნალისტი**

