



საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტი
GEORGIAN INSTITUTE OF POLITICS

პოლიტიკის ნარკვევი

ივლისი 2024 / გამოცემა #64

ველობილიკების როლი და მათი ეფექტურობა ქალაქში სატრანსპორტო უწყვერობის პირობებში

შიო ჯაში¹

მოკლე შინაარსი

ბოლო ათწლეულში განხორციელებული თბილისის სატრანსპორტო რეფორმის ერთ-ერთი თვალსაჩინო შედეგი ქალაქის ისტორიაში პირველად მოწყობილი ველობილიკებია. თუმცა, დღესდღეობით ველოინფრასტრუქტურით სარგებლობა რეფორმის ყველაზე არაპოპულარულ ელემენტად რჩება, განსხვავებით სწორედ საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა, რომელსაც ბოლო წლების მანძილზე მზარდი მომხმარებელი ჰყავს. მარტივია ე.წ. „ბას-ლეინების“ ეფექტურობის შეფასება, ხოლო რთულია - ველობილიკების ველოინფრასტრუქტურის შექმნა ძირითად შემთხვევებში მოჰყვას ქალაქის ქუჩების მასშტაბურ სარეაბილიტაციო სამუშაოებს, რომელიც ეტაპობრივად ხორციელდებოდა, რის გამოც ველობილიკის ერთიანი ქსელი დღემდე შეკრული არ არის. გარდა ამ პრობლემისა, არ არსებობს ველობილიკებისთვის გათვალისწინებული უსაფრთხოების რეგულაციები და ნორმები. შედეგად, დაბალია მოქალაქეებში მათი პოპულარობა და ხშირად ველობილიკის არსებობა უგულვებელყოფილია, როგორც ქვეითების, ისე ავტომობილის მძღოლების მიერ. დედაქალაქში კი, და არა მარტო, სატრანსპორტო გადატვირთულობისა და ჰაერის დაბინძურების მატება, რომელიც გამოწვეულია ავტომობილებზე ძლიერი დამოკიდებულებით, წარმოადგენს მწვავე გადაუჭრელ საკითხს. პოლიტიკის ნარკვევის მიზანია შეისწავლოს ველობილიკების პოტენციალი: თუ რა როლი შეიძლება ითამაშონ ქალაქში არსებული სატრანსპორტო უწყვერობის პირობებში. ამ საკითხის მოკვლევის იდეა სწორედ მდგრადი და სიცოცხლისუნარიანი ურბანული გარემოს ჩამოყალიბების მიზნით

¹ შიო ჯაში არის საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტის საჯარო პოლიტიკის ანალიზის ცენტრის (PPAHub) მონაწილე.

წარმოიშვა, ვინაიდან ეს ევროინტეგრაციის გზაზე ხშირად მივიწყებული, თუმცა მნიშვნელოვანი ასპექტია. ამ მხრივ, ველობილიკების განვითარება გადამწყვეტია. ამ საკითხზე ჩატარდა ორი ფოკუს-ჯგუფის კვლევა ველობილიკების მოხმარებაზე და შედგა ინტერვიუ ველობილიკების პოტენციალსა და გამოწვევებზე კავკასიის ველო ქსელთან, CCN-თან და ორგანიზაცია „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“, რომელთა რეკომენდაციები მიმოხილულია ამ დოკუმენტში.

საკვანძო სიტყვები: ველობილიკი, ველოინფრასტრუქტურა, არამოტორიზებული ტრანსპორტი, ველობილიკების ქსელი, გაზიარების სერვისი, სატრანსპორტო უპაერობა.

შესავალი

მას შემდეგ რაც საქართველომ აღადგინა სახელმწიფოებრივი დამოუკიდებლობა და ერთპარტიული გეგმური ეკონომიკა ჩანაცვლდა ღია და თავისუფალი ბაზრის სისტემით, ძირეულად შეიცვალა ქალაქებში ცხოვრების რიტმი და შესაბამისად გადაადგილების დინამიკა.

მაშინ, როდესაც გასულ საუკუნეში თბილისი და საქართველოს სხვა ქალაქები არ განიცდიდნენ განსაკუთრებულ სატრანსპორტო სირთულეებს, ბოლო ათწლეულის მანძილზე აქტუალური რჩება საკითხი ბრძოლა საცობების წინააღმდეგ (ფაცაცია 2022).

თბილისში დღევანდელი მსხვილი საცობების არსებობის პრობლემა ავტომობილების ჭარბი რაოდენობითაა განპირობებული (ბაბუნაშვილი 2021). ამ სურათის გამამწვავებელი ერთ-ერთი ფაქტორი კი სხვა სატრანსპორტო ნაირსახეობის მინიმალური ვარიაციაა, როგორცაა ველოსიპედი და მისი სერვისები. ეს კი გულისხმობს ველოსიპედით გადაადგილებისთვის განკუთვნილი ინფრასტრუქტურის და გაზიარების სერვისების სუსტ ხელმისაწვდომობას ან რიგ ადგილებში არარსებობას.

სწორედ ველობილიკების მოწყობა მიიჩნევა ერთ-ერთ ეფექტურ გზად ქალაქში გადატვირთული მოძრაობის შესამცირებლად. ამ პრაქტიკას ზურგს უმაგრებს ისეთი ევროპული ქალაქების გამოცდილება როგორცაა ამსტერდამი, ბერლინი, ვენა, პარიზი, პრაღა და სხვა (Mobycon 2022).

ველობილიკის მოხმარებას ქალაქის და მისი მოსახლეობის ცხოვრებაში არაერთი დადებითი მხარე აქვს. გარდა იმისა, რომ მოსარგებლები საცობებისგან შეუფერხებლად უფრო

სწრაფად გადაადგილდებიან ერთი წერტილიდან მეორეში, ის ასევე ხელს უწყობს გზაზე ავტომობილებისგან გადატვირთული მოძრაობის შემსუბუქებას, რადგან ალტერნატივის არსებობის შემთხვევაში ჩნდება სურვილი და მოთხოვნა, რომ მგზავრი ავტომობილის ნაცვლად ველოსიპედით ან მსგავსი ტიპის ტრანსპორტით გადაადგილდეს, მით უმეტეს თუ გადაადგილების დისტანცია ქალაქში არ არის დიდი. ბოლო წლების დაკვირვების მიხედვით, საქართველოს ქალაქებში მანქანები საშუალოდ მხოლოდ 5 კილომეტრ მანძილს გადიან, რაც სავსებით შესაძლებელია, რომ დაიფაროს არამოტორიზებული ტრანსპორტის სახეობითაც (CCN 2024).

დღესდღეობით, ავტომობილების ჭარბი რაოდენობა აიხსნება როგორც არსებული ცხოვრების წესით, ასევე მათი შედარებით ხელმისაწვდომობით, განსხვავებით გასული საუკუნისა. გარდა ამისა, ქალაქში არსებული გზების ყველაზე დიდი განკუთვნილი სივრცე და დატვირთულობა ავტომობილებზე მოდის, ხოლო შემდგომ საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე და ველობილიკებზე. არსებული იერარქიაც არ იძლევა სტიმულს, მოქალაქე გადაჯდეს პერსონალური ავტომობილიდან საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე, ან ისარგებლოს არამოტორიზებული პერსონალური ტრანსპორტით, მაგალითად, ველოსიპედით, სკუტერით ან სხვა ტიპის ტრანსპორტით, რომელიც დაშვებულია ველობილიკზე (ფაცაცია 2023).

სამომავლო სატრანსპორტო კოლაფსის ასაცილებლად, დედაქალაქის მთავრობა პირველად 2015 წელს ალაპარაკდა ქვეითისა და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პრიორიტეტის მინიჭებაზე და გადაადგილების არამოტორიზებული ფორმების მნიშვნელობაზე. სწორედ ამ პერიოდიდან იწყება თბილისის ახალი სატრანსპორტო რეფორმის გატარება. აღნიშნულ პოლიტიკაზე მუშაობის დაწყება ქალაქმა ისეთი საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტების ჩართულობით შეძლო, როგორებიცაა EBRD და ADB. მათი დახმარებითაც 2019 წელს დაიწყო “მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის” შემუშავება (ფაცაცია 2023).

ახალი სატრანსპორტო პოლიტიკა უპირატესობას ანიჭებს ქვეითად მოსიარულეს და საზოგადოებრივ ტრანსპორტით მოსარგებლე მოქალაქეს, რის გამოც თბილისში ეწყობა ათი საავტობუსო დერეფანი, ე.წ. ბას-ლეინები, სადაც ავტობუსები კერძო ტრანსპორტისგან შეუფერხებლად მოძრაობენ. თუმცა, დღევანდელი მოცემულობით, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი გადატვირთულია და ხშირად მგზავრობა არ არის კომფორტული (პერტაია 2022). ეს კი საყურადღებო რაოდენობის მგზავრისთვის საკმარის არგუმენტს წარმოადგენს, რომ უარი არ თქვას პირადი ავტომობილით გადაადგილებაზე, თუნდაც მხოლოდ კომფორტის გამო. განსხვავებით ავტობუსებისა, ველობილიკებს აღნიშნული

გადატვირთულობის პრობლემა არ გააჩნია და შეუძლია შესთავაზოს მოქალაქეებს გადაადგილებისას უფრო მეტი თავისუფლება. გარდა ამისა, ველობილიკების პოპულარიზაცია ხელს უწყობს ქალაქში დაბინძურების შემცირებას, რაც, საქართველოს ქალაქების შემთხვევაში, ძირითადად ავტომობილის გამონაბოლქვითაა განპირობებული. გარდა ეკოლოგიური უპირატესობისა, ველოსიპედით გადაადგილება ფიზიკურ და მენტალურ ჯანმრთელობასაც უწყობს ხელს (Mobycon 2022).

ბოლო წლების განმავლობაში თბილისის ქუჩებში განხორციელებული მასშტაბური რეაბილიტაციის ფარგლებში, გარკვეული გამონაკლისებით, ყველა ქუჩაზე გაკეთდა ველობილიკი, რამაც ჩამოაყალიბა საველოსიპედო დერეფანი ან ველოქსელი, რომელიც იყო „მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის“ დოკუმენტში გათვალისწინებული (მწვანე ალტერნატივა 2023).

დღესდღეობით, თბილისში 11 ძირითად გამზირსა და ქუჩაზე მოწყობილია ველოინფრასტრუქტურა [დანართი 1], თუმცა ქსელი არ მიიჩნევა შეკრულად და სრულყოფილად, რადგან იგი არ ფარავს ისეთ მნიშვნელოვან კვანძებს, როგორებიცაა გმირთა მოედანი, თამარ მეფის გამზირი, რუსთაველის გამზირი და სხვა. პირველი ველობილიკი 2017 წელს პეკინის გამზირზე გაიხსნა, 7 წლის შემდეგ ქალაქში ველობილიკით სარგებლობა იშვიათ სახეობას წარმოადგენს და ველობილიკის მომხმარებელთა წილი მოსალოდნელზე გაცილებით მცირეა. ამ მხრივ, თბილისის სატრანსპორტო რეფორმის შედეგად, ველოინფრასტრუქტურის სარგებლობა ერთ-ერთ არაპოპულარულ ელემენტად რჩება, განსხვავებით სწორედ საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა, რომელსაც ბოლო წლების მანძილზე მზარდი მომხმარებელი ჰყავს.

ბევრ პერსონალურ არგუმენტთან ერთად მნიშვნელოვანი მიზეზი, თუ რატომაც ვერ მიიღო პოპულარობა ველოინფრასტრუქტურის სარგებლობამ ქალაქში შესაბამისი სერვისების არარსებობაა, მაგალითად, ველოსიპედების გაზიარების სერვისი და ე.წ. ველოსადგურები [დანართი 2]. 2024 წლის ივლისის მდგომარეობით, თბილისში მხოლოდ ელექტრონული სკუტერის გაზიარების სერვისია ხელმისაწვდომი და ისიც მხოლოდ ქალაქის ცენტრალურ და ცენტრთან ახლო მყოფ უბნებში. უსაფრთხოების მაღალი რისკებია შემდეგი ფაქტორი, რაც განაპირობებს ველობილიკის მოხმარებაზე უარის თქმას (კვაშილავა 2024).

ველობილიკის მომხმარებელთა იდენტიფიცირება

აღნიშნული საკითხის მოკვლევით შედეგად გამოკითხვა, რათა გამოვლენილიყო არსებული ველობილიკების მოხმარება, მათი ეფექტურობა და გამოწვევები. კვლევა გაკეთდა ორ ფოკუს-ჯგუფზე: 1. თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის საერთაშორისო სკოლის, ISET -ის ბაკალავრის და მაგისტრატურის სტუდენტებზე (ასაკობრივი კატეგორია 18-27 წელი) და 2. მოქალაქეთა იმ ჯგუფზე, რომლებიც ყოველდღიურად სარგებლობენ გადაადგილებისთვის ველობილიკს (ასაკობრივი კატეგორია 16-40 წელი).

გამოკითხვა მიმდინარეობდა 2024 წლის 29 აპრილიდან და, 10 მაისის მდგომარეობით, პირველი ჯგუფიდან გამოკითხა 61 რესპონდენტი, ხოლო მეორე ჯგუფიდან 11 ყოველდღიურად მოსარგებლე რესპონდენტი.

პირველი ფოკუს ჯგუფი შეირჩა იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ISET -ის კამპუსი მდებარეობს თბილისის ცენტრალურ ნაწილში, მიხეილ ზანდუკელის ქუჩაზე და არის თვისობრივად თვალსაჩინო მაგალითი თუ რამდენად სარგებლობენ ველოინფრასტრუქტურით დღევანდელი ის სტუდენტები, რომლებიც სწავლისთვის ქალაქის ცენტრისკენ გადაადგილდებიან.

განსაკუთრებულ მადლობას ვუხდით კავკასიის ველო ქსელს, CCN -ს, მეორე ჯგუფის რესპონდენტებთან გამოკითხვის ფორმის მიწოდებისთვის.

გამოკითხვა მოიცავდა [30 კომპლექსურ კითხვას](#), რომელიც ფარავდა ისეთ საკითხებს, როგორცაა ველობილიკის მოხმარება და სიხშირე, მოხმარებასთან დაკავშირებული გამოცდილება და პრობლემები, პერსონალური მიზეზები და ფაქტორები ველობილიკის მოხმარებასთან/არ მოხმარებასთან დაკავშირებით და ასევე შეფასებები, მათ შორის, ქალაქებში არსებული სატრანსპორტო პოლიტიკის განხორციელებასთან დაკავშირებით.

კვლევის შეზღუდვას წარმოადგენდა გამოკითხულთა მცირე რაოდენობა, რაც ISET -ის მთლიან სტუდენტების რაოდენობის გათვალისწინებით, დაბალ აქტივობას წარმოადგენს. ამ მხრივ, საინტერესო იქნებოდა სხვა უნივერსიტეტის სტუდენტების მონაწილეობაც კვლევაში. კითხვარში ვერ მოხვდა ისეთი კითხვები როგორცაა, გაუარესდა თუ გაუმჯობესდა საცობების და ტრანსპორტირების პრობლემა ბოლო წლების მანძილზე. გარდა ამისა, პოლიტიკის ნარკვევის ფორმატი არ იძლევა საშუალებას გამოკითხვის 30-ივე

კითხვისა და მათი შედეგების სრულყოფილ გაანალიზებას. ასევე, ნარკვევში ველობილიკების ეფექტურობის პოტენციალი განხილულია თვისობრივად და შინაარსობრივად. რაოდენობრივი გავლენის შეფასების მოდელის შექმნა ამ კვლევისთვის დროის სიმცირის გამო ვერ მოხერხდა.

ვინ, რატომ და რა სიხშირით იყენებს ან არ იყენებს ველობილიკს?

ევროპულ ქვეყნებში სტუდენტები წარმოადგენენ ადამიანთა იმ ჯგუფს, რომელთა შორის ველოსიპედით გადაადგილება განსაკუთრებით დიდი პოპულარულობით სარგებლობს. გამოკითხვის პირველ შეკითხვას წარმოადგენდა “გისარგებლიათ თუ არა საქართველოში არსებული ველობილიკით?”, რომელზეც ISET -ის სტუდენტების 61 რესპონდენტიდან მხოლოდ 23-მა დააფიქსირა, რომ აქამდე უსარგებლია ველოინფრასტრუქტურით, რაც მიუთითებს იმაზე, რომ ამ ჯგუფის სტუდენტების უმრავლესობას აქამდე არც ჰქონია მიზეზი ან შესაძლებლობა გამოეყენებინა ველობილიკი [დანართი 3]. ხოლო, შეკითხვაზე, თუ რამდენად წარმოადგენს ველობილიკი ქალაქში გადაადგილების ერთ-ერთ მეთოდს 44-მა რესპონდენტმა დააფიქსირა, რომ ის სრულებით არ წარმოადგენს გადაადგილების ერთ-ერთ მეთოდს, დანარჩენი რესპონდენტებიდან ჭარბობდა პასუხი „იშვიათად“ და მხოლოდ 5 რესპონდენტმა დააფიქსირა, რომ ის ზოგჯერ ან ხშირად წარმოადგენს გადაადგილების მეთოდს. რა საკვირველია, მეორე ჯგუფის რესპონდენტებში აღნიშნულ შეკითხვებზე პასუხების თანაფარდობა სხვაგვარადაა და ველომომხმარებელთა 73% მიიჩნევს, რომ მათთვის ველობილიკი ქალაქში გადაადგილებისთვის ძირითად მეთოდს წარმოადგენს [დანართი 4].

იმ მიზეზებიდან, რაც ახდენენ გავლენას ველობილიკის გამოყენებაზე, ISET -ის სტუდენტებისთვის მოწინავე ადგილებზე დგას ის ფაქტორები, როგორცაა ფიზიკური აქტივობის ხელშეწყობა (60.7%), დროის მოგება (46.4%), ეკოლოგიაზე ზრუნვა (42.9%), უკეთესი ცხოვრების სტილი (35.7%), ხარჯთეფექტურობა (17.9%) და სხვა. აღსანიშნავია ის, რომ 15-მა გამოკითხულმა დააფიქსირა სურვილი ველობილიკების გამოყენების მომავალში. მეორე ჯგუფის რესპონდენტებს შორის პროცენტული განაწილება რადიკალურად განსხვავებული არ არის. საინტერესოა ის, რომ სტუდენტებთან შედარებით მაღალია მოსაზრებები, რომ ველობილიკით სარგებლობა უფრო ხარჯთეფექტურია (55.6%) და წარმოადგენს ხელსაყრელ მეთოდს ტრანსპორტის სხვა დიდ სახეობასთან მისასვლელად, როგორცაა მეტრო (44.4%).

იმ გარემოებებიდან, რომლებიც გავლენას ახდენენ სტუდენტებმა არ ისარგებლონ ველობილიკი არის ფაქტორები, როგორცაა ველობილიკების ვერშეკრული ქსელი (61.4%), რიგ ლოკაციებზე მათი არარსებობა (43.2%), არსებული საფრთხეები (31.8%), ველოსიპედის ტარების არ ცოდნა (25%) და ის არგუმენტი, რომ საქართველოს ქალაქები მთაგორიანია (27.3%). ველომომხმარებელთა შორის კი, ყველაზე გავრცელებული მოსაზრებაა, რომ ველობილიკების ქსელი შეკრული არ არის, რაც ნიშნავს, ერთი უბნიდან მეორე უბანში ველობილიკით გადაადგილება შეუძლებლად ვერ ხდება (80%) და ასევე პოპულარულია ის მიზეზი, რომ რესპონდენტს ხშირად უწევს სხვებთან ერთად გადაადგილება - ოჯახის წევრები, კოლეგები და ა.შ. (30%). მეორე ჯგუფის წევრები არ მიიჩნევენ ქალაქების მთაგორიანობას პრობლემად.

თბილისის ველობილიკები და მათი პოპულარობა - სად იყენებენ მათ ყველაზე მეტად?

თბილისში არსებულ ველობილიკებს შორის როგორც სტუდენტებში, ისე უკვე მომხმარებელთა შორის, ყველაზე მეტ პოპულარობას სარგებლობს ვაკეში, ილია ჭავჭავაძის გამზირზე არსებული ველობილიკები, რომელთა მოწყობა 2020 წელს დასრულდა. ეს ასევე აიხსნება იმით, რომ ვაკეში მოძრავი ავტობუსები და მათი დერეფანი გადატვირთულია, რის გამოც ბევრი თავს არიდებს მათ გამოყენებას (პერტაია 2022).

განსხვავებით ISET -ის სტუდენტებისგან, ველომომხმარებელთა შორის პოპულარულია ახლად გახსნილი აკაკი წერეთლის გამზირზე არსებული ველობილიკი. ეს უკანასკნელი შეიძლება აიხსნას იმით, რომ ველომოყვარულები უფრო ინფორმირებულნი არიან ახალ ლოკაციებზე ველობილიკების გახსნის შესახებ.

არამოტორიზებული ტრანსპორტის ფლობა - რა გავლენა აქვს ველობილიკების მოხმარებაზე?

დასავლური პრაქტიკა აჩვენებს, რომ პირადი არამოტორიზებული ტრანსპორტის ფლობა გავლენას ახდენს მათ ქალაქებში ყოველდღიურ მოხმარებაზე. კითხვაზე ფლობენ თუ არა რესპონდენტი სტუდენტები საკუთარ ველოსიპედს, ან სხვა გადაადგილების საშუალებას, რომელიც დაშვებულია ველობილიკზე, 61 რესპონდენტიდან 25 -მა დააფიქსირა, რომ ფლობს [დანართი 5]. ეს მონაცემი საინტერესოა იმ მხრივ, რადგან ის აღემატება იმ რაოდენობას, ვინც თუნდაც იშვიათად სარგებლობს ველობილიკით [დანართი 4].

ველობილიკების უსაფრთხოება - მოსარგებლებთა დაძაბული განწყობის მიზეზი და კრიტიკული ლოკაციები

ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი გარემოება, რომელიც ველობილიკების გამოყენების გადაწყვეტილებაზე ახდენს გავლენას არის ველოინფრასტრუქტურის უსაფრთხო სარგებლობის გამოცდილება. გამოკითხვის შემდეგი სექცია დაეთმო არსებული ველობილიკების უსაფრთხოებას. რესპონდენტებს მიეცათ შესაძლებლობა, შეეფასებინათ არსებული ველობილიკები. სამი შეფასებიდან - სახიფათო, დამაკმაყოფილებელი და უსაფრთხოდან, პირველი ჯგუფის რესპონდენტებისგან ყველა არსებულმა ველობილიკმა უმეტესად დამაკმაყოფილებელი შეფასება მიიღო, გარდა ვაკეში არსებული ველობილიკისა, რომელიც რესპონდენტთა უმეტესი აზრით უფრო უსაფრთხოს წარმოადგენს. სტუდენტებს შორის, გლდანში არსებული ველობილიკი მიჩნეულია შედარებით სახიფათოდ [დანართი 6]. ეს შესაძლოა განპირობებული იყოს არსებულ გზაზე ხშირი სიჩქარის გადამეტებით.

რაც შეეხება მეორე ჯგუფის შედეგებს, მარჯვენა სანაპიროზე არსებული ველობილიკი უსაფრთხოების მიხედვით მიიჩნევა ყველაზე სახიფათოდ (70%) [დანართი 7]. ეს კი გამოწვეულია დამაბრკოლებელი ბარიერების არ არსებობით და ხშირი წესების დარღვევით ავტომობილის მძღოლებისგან. სხვა მხრივ, არსებული ველობილიკების უმეტესობაც აქტიური მომხმარებელთათვის დამაკმაყოფილებელი უსაფრთხოებისაა. მსგავსი ტენდენციია საქართველოს სხვა ქალაქებში არსებულ ველობილიკებს შორის [დანართი 8].

სტუდენტების აზრით, ველობილიკების უსაფრთხოების გამოწვევები ძირითადად რიგ ქუჩებზე ბარიერების არარსებობითაა განპირობებული (69.7%), ქვეითად მოსიარულეთა უყურადღებობითა და მათ მიერ ველობილიკების იგნორირებით (72.7%), ასევე სპეციალური სარკეების არარსებობით მოსახვევებში (39.4%) და სხვა.

სატრანსპორტო პოლიტიკის შეფასებები რესპონდენტებისგან

ყველა ფაქტორის გათვალისწინებით, საინტერესო იყო, თუ როგორი ზოგადი კმაყოფილება აქვთ გამოკითხულებს არსებული ველობილიკების მიმართ, 1-დან 5 ქულამდე შეფასებით. ეს მოიცავდა იმის შეფასებას, თუ რამდენად უსაფრთხოდ გრძნობენ თავს არსებულ სერვისების ხარისხზე და ასევე, რა დამოკიდებულება აქვთ მათ ფასებზე. პირველი ჯგუფისთვის კმაყოფილება საშუალოზე დაბალია, ხოლო მეორე ჯგუფისთვის - საშუალო დონეზე [დანართი 9]. რაც შეეხება თბილისის სატრანსპორტო პოლიტიკას, ამ მხრივ ჯგუფებს შორის კონტრასტულ სურათს ვიხილავთ. მაშინ, როდესაც სტუდენტების უმრავლესობა 1-ით (24.3%) ან 2-ით (35.1%) აფასებს არსებულ სატრანსპორტო პოლიტიკას,

აქტიურ ველომომხმარებელთა შორის ამ პოლიტიკის 4 ქულით შეფასება უფრო ჭარბობს (60%), რაც მიუთითებს იმაზე, რომ ველომომხმარებლები, არსებული გამოწვევების მიუხედავად, მიესალმებიან და მოსწონთ არსებული პრიორიტეტები [დანართი 10].

რესპონდენტების რჩევები და კომენტარები

რესპონდენტებს ასევე შეეძლოთ შეევესოთ ღია ტიპის კითხვები, სადაც დააფიქსირებდნენ თავიანთ გამოცდილებას, სურვილებს და რეკომენდაციებს. პირველი ჯგუფის რესპონდენტებიდან, ღია ტიპის კითხვაზე, თუ რა ცვლილებები იქონიებდა გავლენას მათ გადაწყვეტილებაზე, ისარგებლონ ველობილიკით, გარდა იმისა რაც იყო უკვე ნახსენები, იყო ისეთი ასპექტები, როგორცაა ველოსიპედების გაზიარების ეფექტური მომსახურების დანერგვა, უსაფრთხოების მაქსიმალურ დონემდე გაზრდა, რიგ ლოკაციებზე ველობილიკების დამატება, როგორცაა რუსთაველის გამზირი, დიდი დილომი, ორთაჭალა, ვაჟა-ფშაველას გამზირი, ვარკეთილი, სამგორი, კახეთის გზატკეცილი, გურამიშვილისა და დადიანის გამზირები და სხვა. გარდა ამისა, ე.წ. ბას-ლეინებისგან ველობილიკების განცალკევება, რაც რიგ ადგილებში ფიქსირდება თბილისში. მეორე ჯგუფიდან დაფიქსირებული იყო ყველა ზემოხსენებული საკითხი და ასევე ცნობიერების გაზრდა როგორც ქვეითებისთვის ისე ავტომობილის მძღოლებისთვის.

რჩევები დარგის ექსპერტებისგან

ამ საკითხის მოკვლევის ფარგლებში, შესაძლებელი იყო კავკასიის ველო ქსელის, CCN -ის, დამფუძნებელ მარ მიხელიძესთან და ამ დარგის ექსპერტთან, ორგანიზაცია „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“ თავმჯდომარე გელა კვაშილავასთან, ველოინფრასტრუქტურის მოხმარების არსებულ მდგომარეობასა და გამოწვევებზე საუბარი და მნიშვნელოვანი გადასადგმელი ნაბიჯების იდენტიფიცირება.

ექსპერტი გელა კვაშილავა იზიარებს გამოკითხვის შედეგად გამოვლენილ მოქალაქეთა მოსაზრებებსა და ტენდენციებს და აღნიშნავს, რომ თბილისის შემთხვევაში, მძიმე გადაადგილების პირობებში, მეტი ველობილიკის მოწყობა წარმოადგენს სატრანსპორტო უპაერობის გადაჭრის ერთ-ერთ გზას. ის აღნიშნავს, რომ ქუჩებზე, სადაც ავტომობილის დასაშვები სიჩქარე არ აღემატება 30 კმ/სთ სიჩქარეს, ავტომატურად უნდა მოიაზრებდეს სავალ ნაწილზე ველოსიპედისტთა დაშვებას და მათი უსაფრთხოების რეგულირებას.

ანალოგიური პრინციპით, იმ ქუჩებზე, სადაც საჭიროა ველობილიკების მოწყობა, თუმცა ამისთვის საკმარისი სივრცე არ არის, ავტომობილის გადაადგილების სიჩქარე უნდა შემცირდეს 30 კმ/სთ -მდე (კვაშილავა 2024).

ექსპერტი ადასტურებს იმ მოცემულობას, რომ არსებული ველობილიკების ერთმანეთთან დაკავშირების გარეშე მაქსიმალურ ეფექტურობას ვერ გამოიჩენს. საჭიროა როგორც თვითონ ველობილიკების ერთმანეთთან, ასევე საზოგადოებრივ ტრანსპორტთან შეთავსება და შეკავშირება. ეს გულისხმობს იმ გარემოების უზრუნველყოფას, რომ ველოსიპედისტს შეეძლოს გარკვეული დისტანცია გაიროს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, რისთვისაც ტრანსპორტში უნდა იყოს ველოსიპედის განთავსების პირობები [დანართი 11]. საზოგადოებრივ ტრანსპორტთან შეკავშირება ასევე გულისხმობს ველოსადგურების შექმნას ისეთ სატრანსპორტო წერტილებთან და კვანძებთან, როგორიცაა მეტრო, რკინიგზის სადგური, საბაგიროს სადგური. თუმცა, ექსპერტის აზრით, მიუხედავად იმისა - შეიკვრება თუ არა ველობილიკების ქსელი, საჭიროა საერთო მოხმარების ველოსიპედების სერვისის დანერგვა, რომელიც პოტენციურად შეიძლება იყოს შერწყმული ქალაქში არსებულ სატრანსპორტო აბონიმენტთან. თბილისის მერიამ აბონიმენტების სისტემა 2022 წლის დასაწყისში შემოიღო. ექსპერტის შეხედულებით, ქალაქში ველობილიკის მომხმარებლების რაოდენობის სამიზნე 8%-მდე აყვანა მხოლოდ ეფექტური გაზიარების მომსახურების შემოდებით იქნება შესაძლებელი. ხოლო, ეს უკანასკნელი შეუძლებელია მუნიციპალური ხელისუფლების ჩართულობის გარეშე. კვაშილავა აღნიშნავს, რომ ყველა ქალაქში წარმატებული გაქირავების სერვისების უკან მხარდამჭერი ადგილობრივი ხელისუფლება დგას. გაქირავების სერვისი უნდა იყოს ხელმისაწვდომი, როგორც ფასით, ისე ადგილმდებარეობით. ამის გაკეთება კი, აღნიშნულ საბაზრო პირობებში სახელმწიფოს ჩართულობის გარეშე შეუძლებელია (კვაშილავა 2024).

საკრებულოს და ადგილობრივი მთავრობის მხარდაჭერის არარსებობას ცხადყოფს ის ფაქტი, რომ ბიუჯეტში არ არსებობს ჩანაწერი ველოინფრასტრუქტურის განვითარებაზე. დღეს ველობილიკების მოწყობა მიმდინარეობს პირდაპირ ბოლო ეტაპზე, ღრმა დაგეგმვის და საკანონმდებლო დონეზე დამტკიცების გარეშე. შედეგად, რიგ შემთხვევებში, გადადგმული ნაბიჯები ეწინააღმდეგება მათ მიერ დასახულ მიზნებს, რადგან თბილისის “მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმა,” რომელმაც წლობით უნდა განსაზღვროს დედაქალაქის სატრანსპორტო პოლიტიკის მიმდინარეობა, კვლავაც დამტკიცებული არ არის (ფაცაცია 2022).

თუ სახელმწიფოს მიზანია შეასრულოს გაეროს მდგრადი განვითარების მიზნები და განავითაროს ალტერნატიული ტიპის ტრანსპორტი, უშუალო სამოქმედო ნაბიჯების გადადგმასთან ერთად სასარგებლო კამპანიის წარმართვაცაა საჭირო, რათა ქალაქის მოსახლეობის ცნობიერებაში გამოჩნდეს და ადგილი დაიკავოს ველოინფრასტრუქტურის მნიშვნელობამ და როლმა, საცობებთან საბრძოლველად.

აღსანიშნავია, რომ ექსპერტი თბილისის მთაგორიანობის პრობლემას არააქტუალურად მიიჩნევს, რადგან სულ უფრო და უფრო ხელმისაწვდომი ხდება ელექტრო ველოსიპედები, რომელიც მარტივად გაუმკლავდება თბილისის აღმართებს [დანართი 12].

CCN -ის წარმომადგენელი და დამფუძნებელი მარ მიხელიძე იზიარებს აღნიშნულ მიდგომებს და იღებებს ქალაქში არსებულ ველობილიკების პრობლემებთან მიმართებით და აღნიშნავს, რომ ამ მხრივ დასავლური საერთაშორისო ორგანიზაციების დახმარებით, მათ შორის GIZ, განხორციელდა ისეთი მნიშვნელოვანი დოკუმენტების შედგენა, როგორცაა თბილისის ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა, მდგრადი ურბანული მობილობის სამხრეთ კავკასიის პროექტის ფარგლებში, რომელიც წარდგენილია საკრებულოში, თუმცა პოლიტიკური თავშეკავების გამო არ არის ჯერ კიდევ დამტკიცებული. CCN -ში აღნიშნავენ, რომ იმედგამაცრუებელია ადგილობრივი მთავრობის მიდგომა რიგ ისეთ საკითხებზე, როგორცაა ველოინფრასტრუქტურის და მდგრადი მობილობის გეგმის დამტკიცება. ქსელი მიიჩნევს აუცილებლობას ქალაქში დაინერგოს ეფექტური გაზიარების სერვისი და ასევე საპარკინგე „ჰაბები“ [დანართი 2], რადგან სტერეოტიპების მიუხედავად, თბილისი იძლევა დიდ საშუალებას ველოინფრასტრუქტურით გადაადგილება გახდეს ბევრი მოქალაქისთვის ყოველდღიურობად (CCN 2024). რიგ ქუჩებზე, სივრცის ნაკლებობის გამო ველობილიკი ინტეგრირებულია იქ არსებულ „ბას-ლეინში“, თუმცა ბოლო დროს მიღებული გადაწყვეტილება, რომ თეთრი ფერის A კატეგორიის ტაქსები დაშვებული იყოს საავტობუსო ზოლში, ბევრად სახიფათოს და ხშირად შეუძლებელს ხდის გადაადგილებას ველომომხმარებლებისთვის. ბოლო წლებში განხორციელებული რეფორმებიდან ეს მიიჩნევა ცალსახად უკან გადადგმულ ნაბიჯად, აღნიშნავენ CCN -დან. [ქსელი](#) წარმოადგენს ერთ-ერთ იმ პლატფორმას, რომელიც ხელს უწყობს საქართველოში ველოკულტურის განვითარებას, მის ხელმისაწვდომობას და ცნობიერების ამაღლებას.

დასკვნა და რეკომენდაციები

21-ე საუკუნის ევროპული ქალაქი, განურჩევლად მისი რელიეფისა და კლიმატისა, წარმოუდგენელია, არ იყოს ველოინფრასტრუქტურით შემკული. საქართველოს, როგორც ევროინტეგრაციის პროცესში მყოფი ქვეყნის, ქალაქებმაც უნდა უპასუხონ დღევანდელ პრობლემებს გადაჭრის თანამედროვე მეთოდებით. როგორც ზემოთ არაერთხელ იყო ნახსენები, ველოინფრასტრუქტურის მოწყობასა და განვითარებას გადამწყვეტი როლი აქვს თბილისისა და საქართველოს სხვა ქალაქების მდგრადი და ურბანული გარემოს შექმნისთვის, რისი პოტენციალიც საქართველოში არის და აუცილებლად უნდა იყოს გამოყენებული. სტუდენტების გამოკითხვის შედეგად ნათელი ხდება, თუ რა საჭიროება აქვს ან რა კონკრეტული ბენეფიტი მოაქვს ველობილიკს ქალაქის ყოველდღიურ ცხოვრებაში. ამ ბენეფიტების ათვისება მხოლოდ სწორი კამპანიით და ეფექტური ინფორმირებით შეიძლება. ამ მიმართულებით დისკურსი სამოქალაქო საზოგადოების წრეებში, სამწუხაროდ, იშვიათია.

ეს პოლიტიკის ნარკვევი შეიძლება იყოს სასარგებლო ინსტრუმენტი და გზამკლვევი მუნიციპალურ დონეზე გადაწყვეტილების მიმღებთათვის, რომლებსაც აინტერესებთ ეფექტურობის და ეფექტიანობის შეფასება მასშტაბური რეფორმის ამ ელემენტში. გარდა ამისა, ეს კვლევა არის სასარგებლო ამ მიმართულებით დამატებითი კვლევის წამოწყებისთვის.

თბილისში და საქართველოს სხვა ქალაქებში არსებული ველობილიკების გამოწვევების მოსაგვარებლად რეკომენდაციები შეიძლება შემდეგნაირად იყოს ჩამოყალიბებული და გაერთიანებული:

- რეფორმა, რომელიც თბილისში აქტიურ ფაზაში 7 წლის წინ შევიდა ჯერ კიდევ არ არის დასრულებული და ველოინფრასტრუქტურის მოხმარება პიკურ მაჩვენებლამდე ვერ იქნება მიღწეული სანამ ქსელი არ შეიკვრება. დღესდღეობით, ველობილიკები მოწყობილია ლოკალურად უბნებში და სირთულეს წარმოადგენს მათი მეშვეობით ერთი უბნიდან მეორეში გადაადგილება (კვაშილავა 2024). ამით თვალსაჩინოა, რომ თბილისის სატრანსპორტო რეფორმა გაჭიანურებულია, რომელიც მასშტაბური სარეაბილიტაციო სამუშაოების შემდეგ მცირე პროგრესს და შედეგს განიცდის. ამ მხრივ, სამწუხაროდ, რეფორმის ხანდაზმულობა და

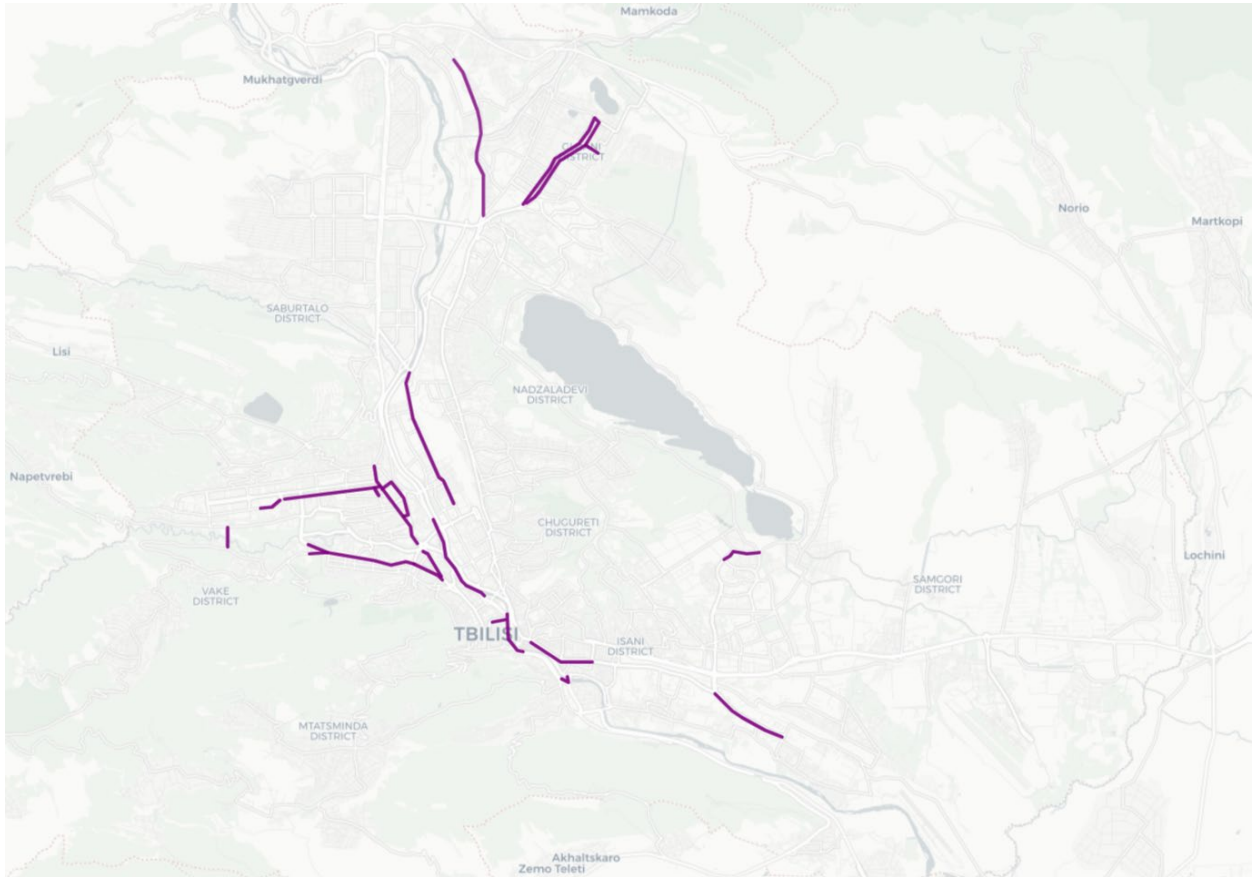
იმპლემენტაციის დრო კარგავს მოსალოდნელ ეფექტს, რომელიც ბოლო 7 წლის მანძილზე ქალაქს უნდა მიეღო.

- ქალაქში არარსებული ველოსიპედის გაზიარების ეფექტური სერვისი განაპირობებს იმ მოცემულობას, რომ მსურველები და, შესაბამისად, ამ სეგმენტის მომხმარებლები არ არსებობენ. ხოლო, ელექტროსკუტერები, რომლებიც თვისობრივად განსხვავდება ველოსიპედისგან, ევროპული პრაქტიკით არ წარმოადგენს ყველაზე უსაფრთხო და ეფექტურ მეთოდს (Bieliński & Wazna 2020). დასავლეთის ქალაქებში გაცილებით ჭარბობს ველობილიკებზე სწორედ ველოსიპედით გადაადგილება (Mobycon 2022).
- ქალაქში ე.წ. ჰაბების და ცენტრების მოწყობა განაპირობებს ველოინფრასტრუქტურის მოხმარების პოპულარიზებას (კვამილავა 2024). ეს მნიშვნელოვანია, ვინაიდან თბილისის მოსახლეობის 70% მაინც ცხოვრობს მრავალსართულიან კომპლექსებში, სადაც საკუთარი ველოსიპედის შენახვა ბევრისთვის დიდ სირთულეს ან სპეციალურ სივრცეს საჭიროებს.
- შეუძლებელია ველობილიკების პოპულარიზება სახელმწიფოს და ადგილობრივი ხელისუფლების ჩართულობის და მონაწილეობის გარეშე, რასაც დასავლური პრაქტიკა ცხადყოფს (CCN 2024).
- ველობილიკებზე უსაფრთხოების გაზრდა უნდა იყოს პრიორიტეტი, თუკი გადაწყვეტილების მიმღებისთვის მნიშვნელოვანია ამ სახეობის ტრანსპორტის მომხმარებელთა რაოდენობის გაზრდა. რთულ და სარისკო მონაკვეთებზე ბარიერების მოწყობა მნიშვნელოვნად აამაღლებს მგზავრობის და ველობილიკის გამოყენების უსაფრთხოებას [დანართი 13].
- და ბოლოს, მნიშვნელოვანია ყველა მხარის მონაწილეობა საზოგადოებაში ცნობიერების ამაღლებასა და წესრიგის უზრუნველყოფაში, როგორც ავტომობილის მძღოლების მისამართით, ასევე ქვეითებისაც.

დანართი 1:

ველობილიკების ქსელი ქალაქ თბილისში 2024 წლის პირველი ნახევრის მდგომარეობით.

წყარო: ქალაქ თბილისის მერიის ერთიანი რუკა.



ავტორის კომენტარი: ერთი შეხედვითაც თვალსაჩინოა, რამდენად გაფანტულია და არ არის შეკრული ველობილიკების ქსელი და ასევე მათი არარსებობა რიგ უბნებში და რაიონებში.

შენიშვნა: აღნიშნულ რუკაზე მითვლილია ის ველობილიკებიც, რომლებიც რიგ მონაკვეთებზე გადიან და იზიარებენ საავტობუსე ზოლის სივრცეს.

დანართი 2:

ე.წ. ველოსადგურები ველოსიპედის პარკინგისთვის და გაზიარების სერვისებისთვის.

ბელფასტი, გაერთიანებული სამეფო



წყარო: უილიამ მერფი (William Murphy). Flickr, 2015

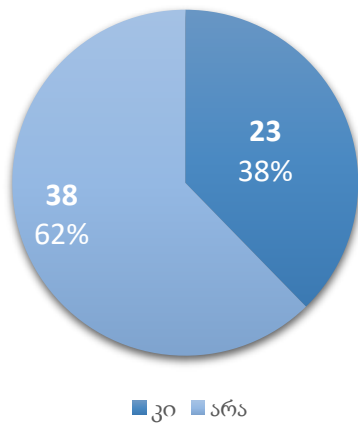
ბრიუსელი, ბელგია



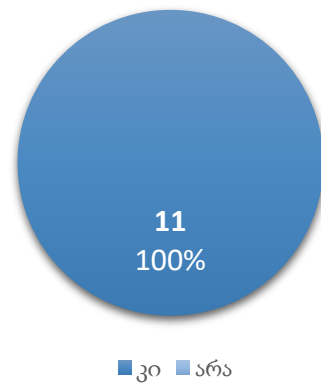
წყარო: ევროპის ველოსიპედისტთა ფედერაცია, 2012

დანართი 3:

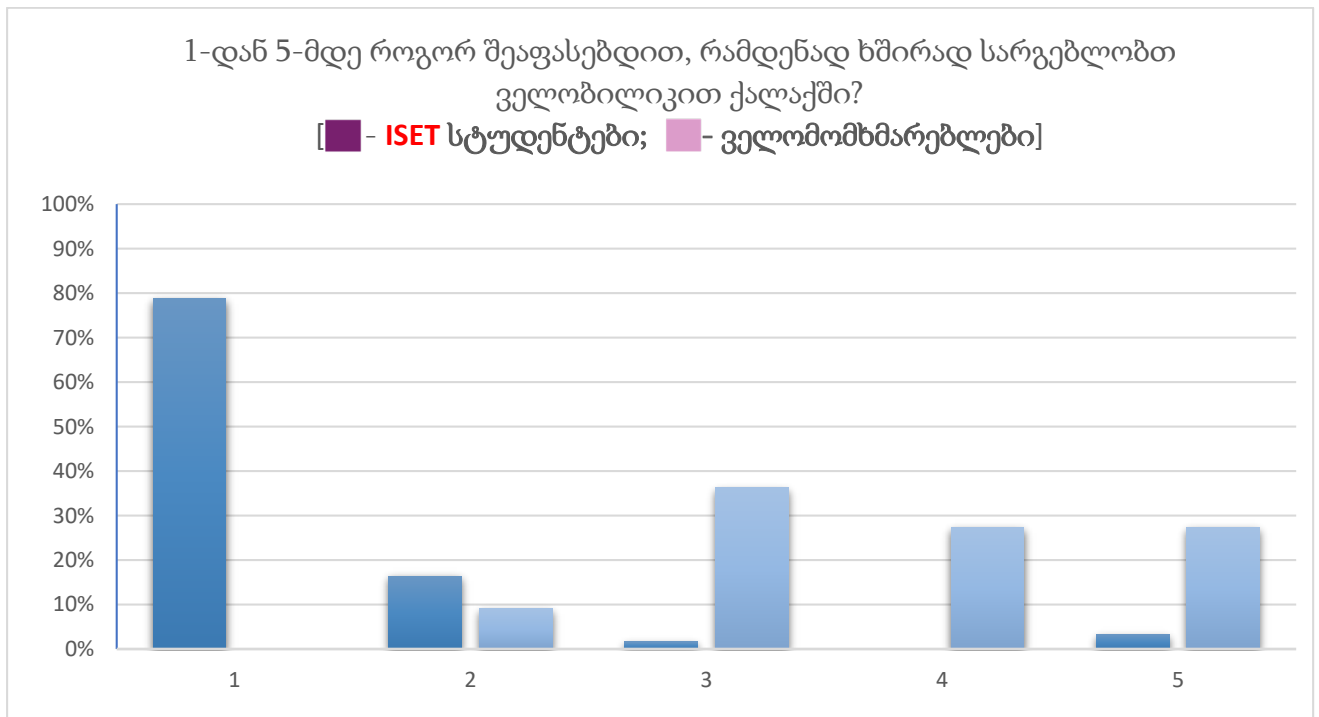
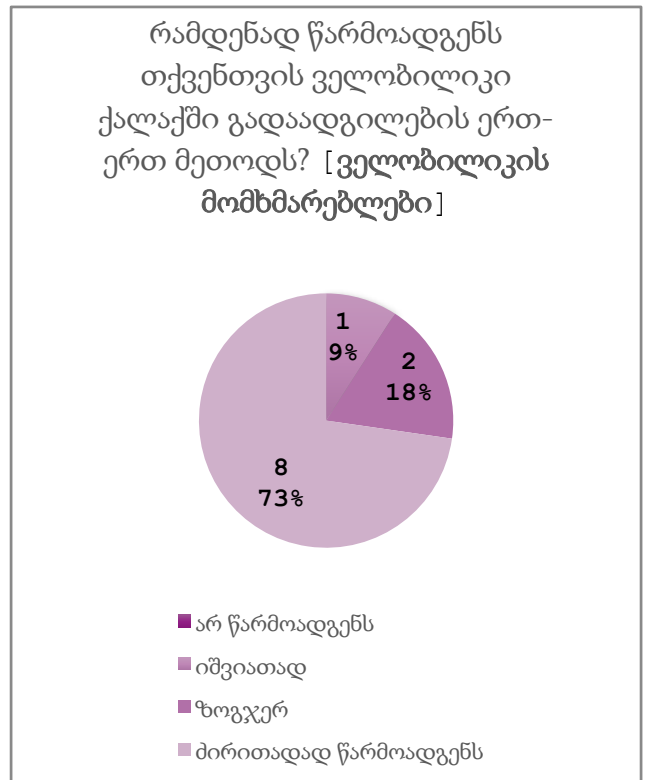
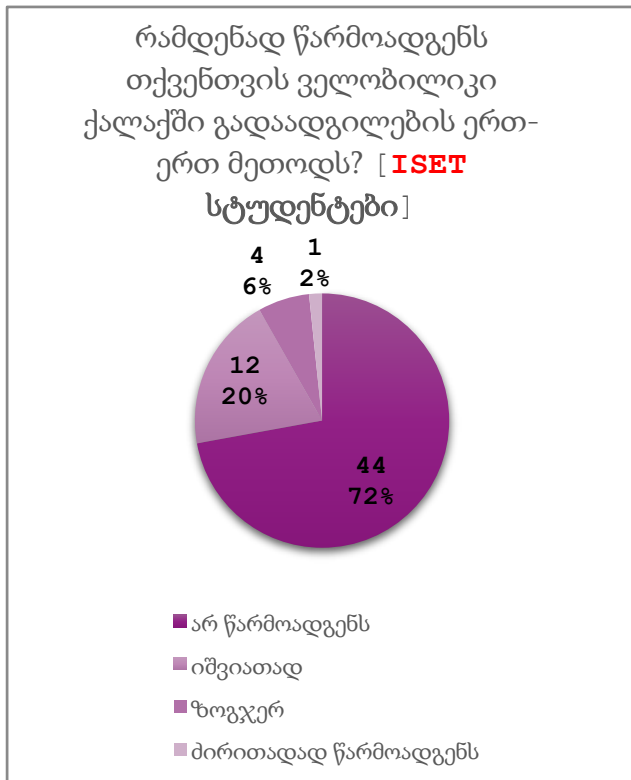
გისარგებლიათ თუ არა
ველობილიკით საქართველოს
ქალაქებში? [ISET სტუდენტები]



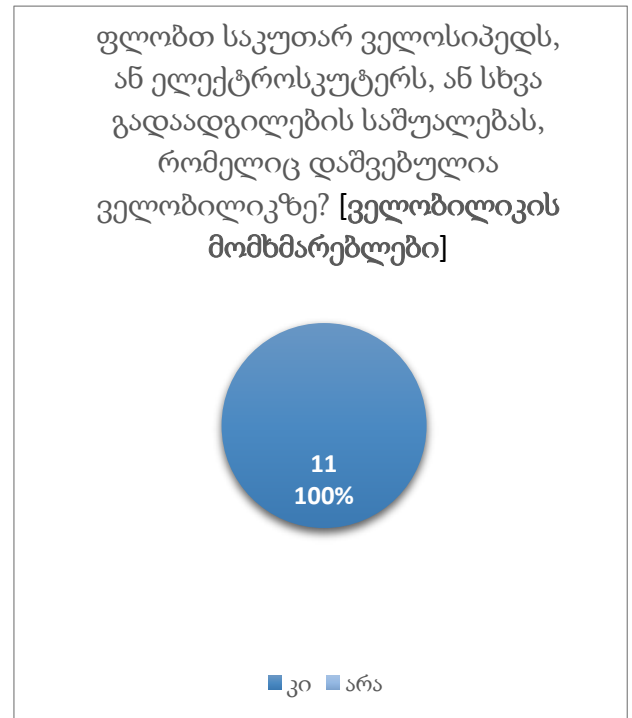
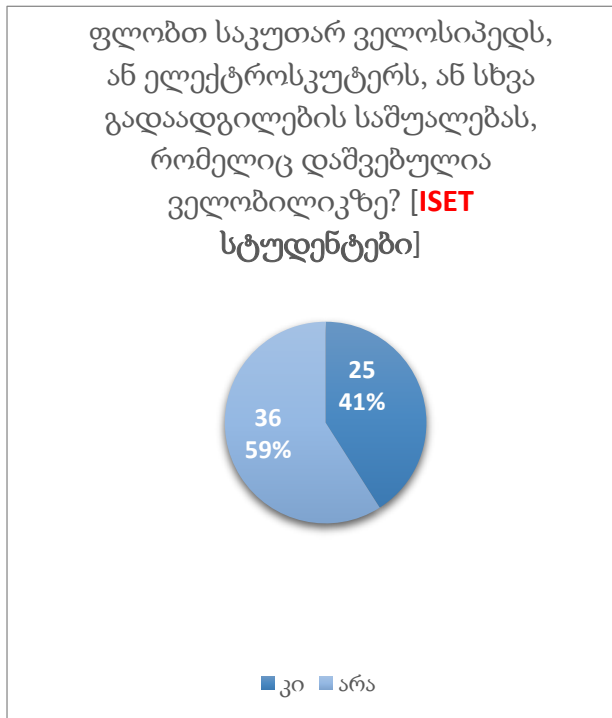
გისარგებლიათ თუ არა
ველობილიკით საქართველოს
ქალაქებში? [ველობილიკის
მომხმარებლები]



დანართი 4:



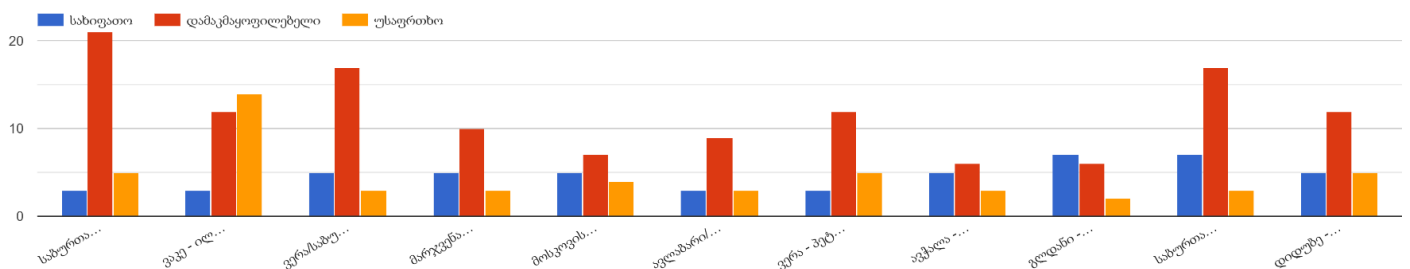
დანართი 5:



დანართი 6:

თბილისში არსებული ველობილიკების შეფასება უსაფრთხოების მიხედვით - I ფოკუს ჯგუფი - ISET სტუდენტები

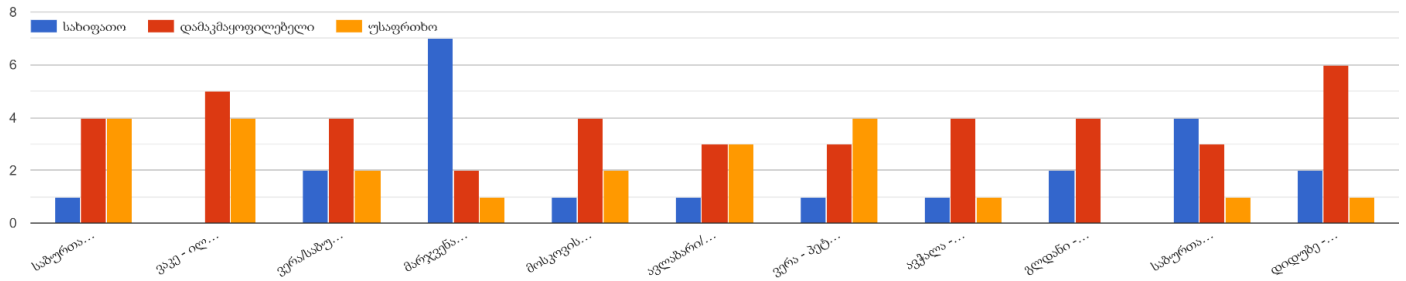
12. შეფასეთ თბილისში არსებული ველობილიკები უსაფრთხოების მიხედვით:



დანართი 7:

თბილისში არსებული ველობილიკების შეფასება უსაფრთხოების მიხედვით - II ფოკუს ჯგუფი - ველობილიკის მომხმარებლები

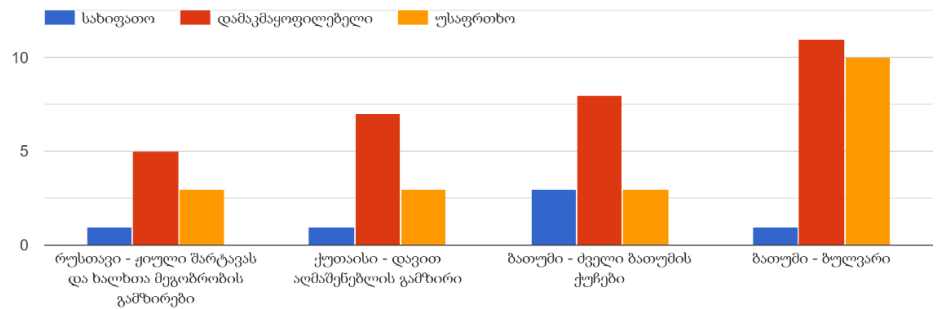
12. შეფასეთ თბილისში არსებული ველობილიკები უსაფრთხოების მიხედვით:



დანართი 8:

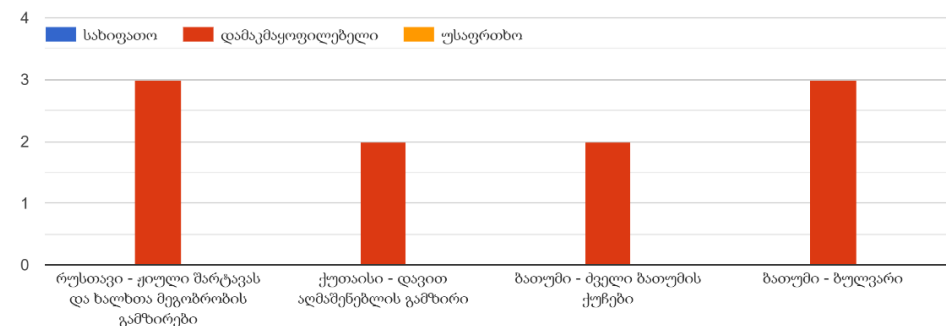
13. შეფასეთ მოცემულ ქალაქებში არსებული ველობილიკები უსაფრთხოების მიხედვით:

I ფოკუს ჯგუფი:

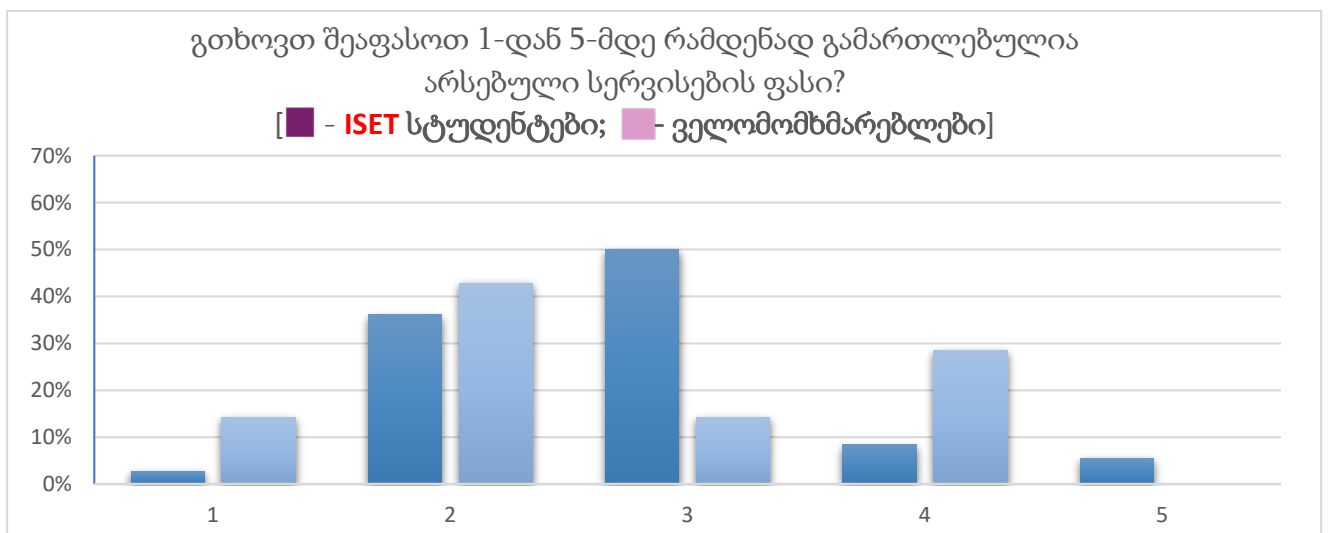
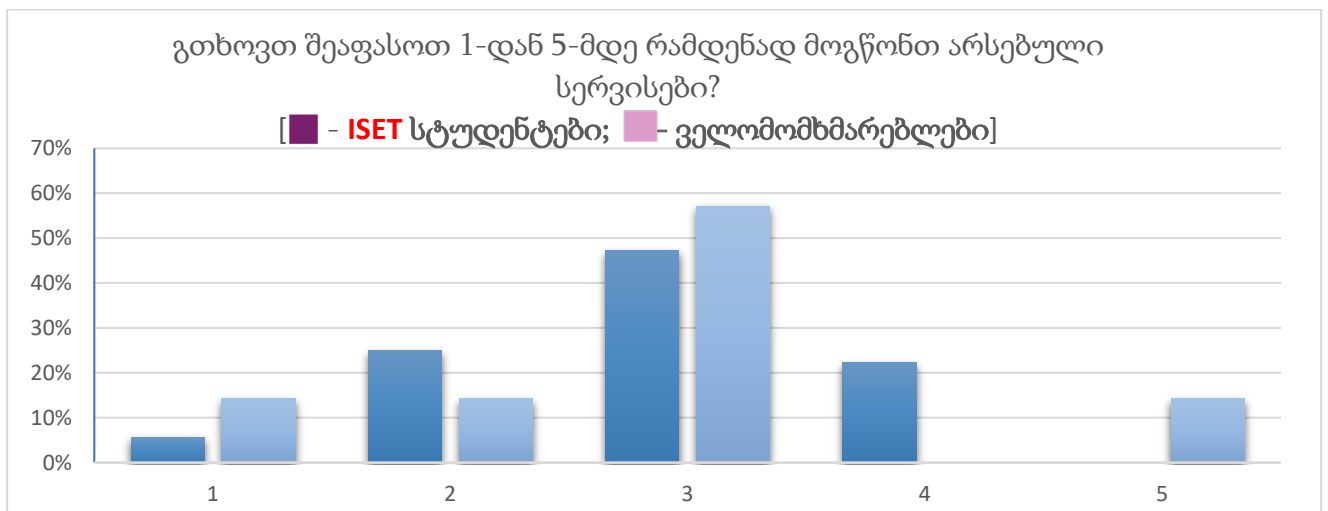
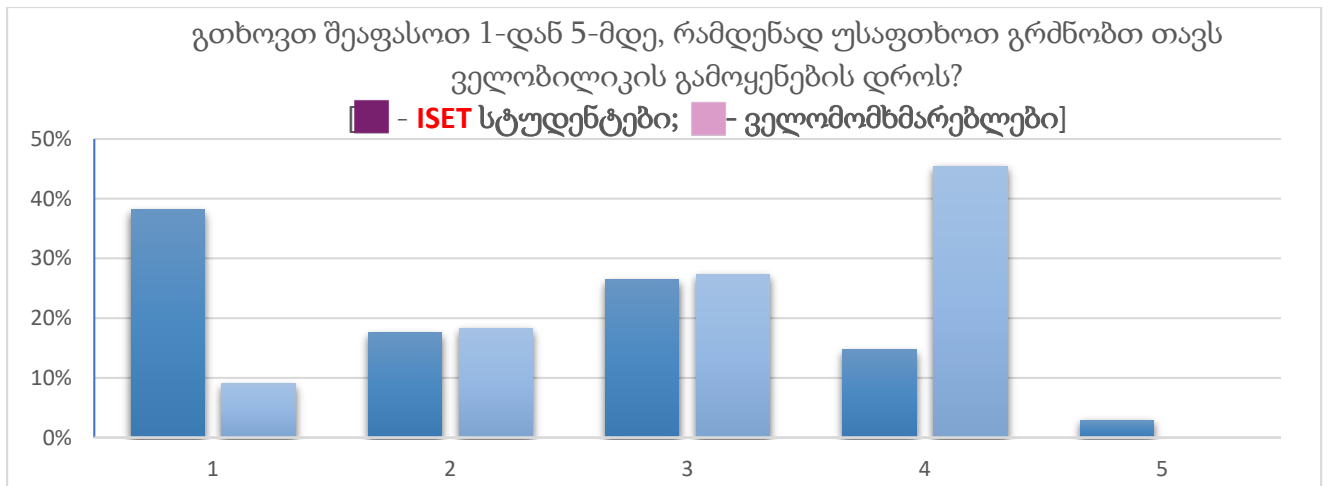


13. შეფასეთ მოცემულ ქალაქებში არსებული ველობილიკები უსაფრთხოების მიხედვით:

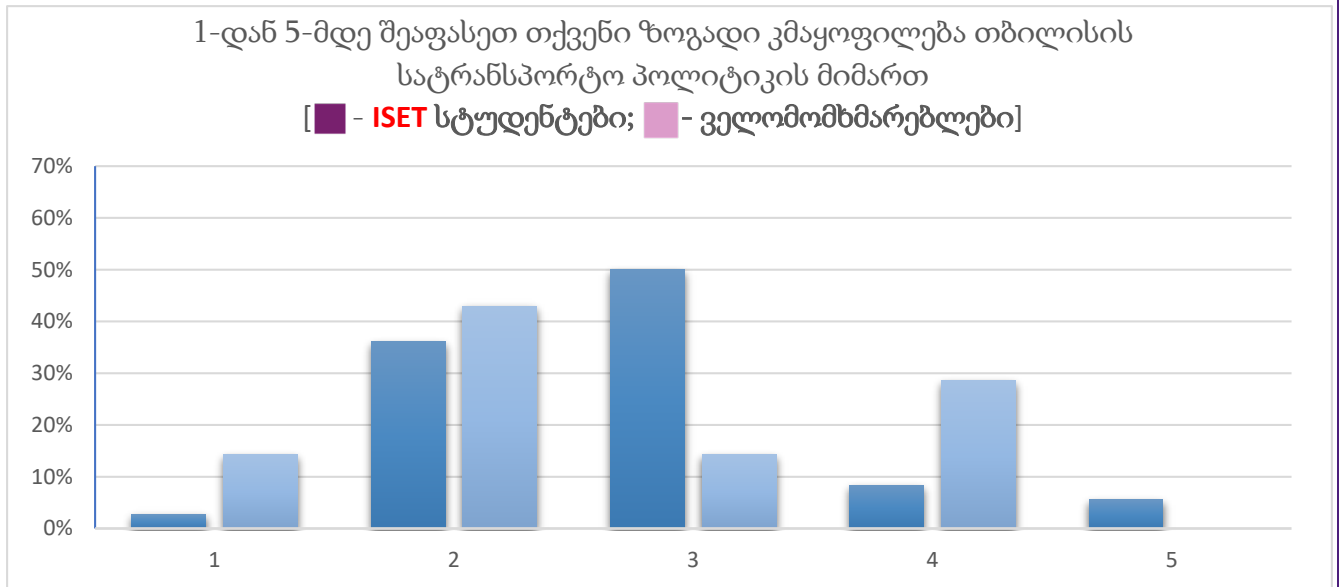
II ფოკუს ჯგუფი:



დანართი 9:



დანართი 10:



დანართი 11:

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის და პირადი არამოტორიზებული ტრანსპორტის ინტეგრაციის მაგალითი



წყარო: ფილიპ მალის (Philip Mallis). Flickr, 2018

დანართი 12:

ელექტრო ველოსიპედი სან-ფრანცისკოში - ქალაქი, რომელიც ცნობილია რთული დახრილობებით.



წყარო: waltarrrr. Flickr, 2018.

დანართი 13:

ველობილიკების დამცავი ბარიერები სტოკჰოლმში და სევილიაში. არსებობს ველოინფრასტრუქტურის ბევრი სახეობის დამცავი და იზოლირებადი მეთოდები.



წყარო: nickfalbo. Flickr, 2017



წყარო: BikeTexas, 2012

გამოყენებული ლიტერატურა

- ბაბუნაშვილი, გიორგი. 2021. ავტომობილის ალტერნატივების მიღება: ვის სჭირდება წახალისება? თბილისი, კავკასიის კვლევითი რესურსების ცენტრი - CRRC. ხელმისაწვდომია: <https://crrc.ge/adopting-car-alternatives-who-needs-encouragement/>
- Bieliński, Tomasz, და Agnieszka Ważna. 2020. „Electric Scooter Sharing and Bike Sharing User Behaviour and Characteristics.“ *Sustainability* 12 (22). <https://doi.org/10.3390/su12229640>.
- პერტაია, ლუკა. 2022. „ქუჩებში საცობებია, ტრანსპორტში კი ჭედვაა – რა უნდა ვქნათ?“ *Netgazeti.ge*. ხელმისაწვდომია: <https://netgazeti.ge/life/610037/>.
- ფაცაცია, მარიამ. 2022. „Tbilisi’s public transport woes and faltering reforms.“ *Green Alternative*. 7 ოქტომბერი. ხელმისაწვდომია: <https://greenalt.org/en/blogs/tbilisis-public-transport-woes-and-faltering-reforms/>.
- მწვანე ალტერნატივა. 2023. „Tbilisi’s transport policy conundrums: between resolution and resistance.“ 4 სექტემბერი. ხელმისაწვდომია: <https://greenalt.org/en/blogs/tbilisis-transport-policy-conundrums-between-resolution-and-resistance/>.
- ფაცაცია, მარიამ. 2022. *Urban public transport reform in Tbilisi*. Tbilisi: Bankwatch Network.
- Mobycon, Smart Transportation Solutions (STS). 2022. *Tbilisi Cycling Masterplan – Draft Report*. თბილისი: GIZ - Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH.

ჩატარებული ინტერვიუები:

- კვაშილავა, გელა, 2024. თავმჯდომარე, ფონდი „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“.
- მიხელიძე, მარ, 2024. დამფუძნებელი, კავკასიის ველო ქსელი - Caucasus Cycling Network (CCN).

გამოკითხვის ფორმა:

<https://forms.gle/dgqHeN9gyeGTueRf6>

[გამოკითხვა](#)



USAID
ამერიკელი საზღვარგარეთის
დახმარების აგენტი



საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტი
GEORGIAN INSTITUTE OF POLITICS

საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტი (GIP) არის არაკომერციული, არაპარტიული, კვლევითი და ანალიტიკური ორგანიზაცია. საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტი ცდილობს საქართველოში დემოკრატიული ინსტიტუტების ორგანიზაციული საფუძვლების გაძლიერებას და ეფექტური მმართველობის პრინციპების განვითარებას პოლიტიკური კვლევისა და ადვოკატირების გზით.

წინამდებარე პუბლიკაცია მომზადდა ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) ფინანსური მხარდაჭერით, პროექტ „საჯარო პოლიტიკის საპილოტე ინიციატივები ახალგაზრდების ჩართულობისა და მენტორობის გაძლიერებისთვის“ ფარგლებში, რომელსაც ახორციელებს საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტი (GIP). მოცემული პუბლიკაციის შინაარსი წარმოადგენს მხოლოდ ავტორების პასუხისმგებლობას და შესაძლოა არ გამოხატავდეს USAID-ის, ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის, და GIP-ის შეხედულებებს.

დოკუმენტის ციტირების წესი:

შიო ჯაში, „ველობილიკების როლი და მათი ეფექტურობა ქალაქში სატრანსპორტო უჭარბობის პირობებში“, პოლიტიკის ნარკვევი #64, საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტი, ივლისი 2024.

© საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტი, 2024

13 ალექსანდრე პუშკინის ქუჩა, 0107 თბილისი, საქართველო

Tel: +995 599 99 02 12

Email: info@gip.ge

მეტი ინფორმაციისთვის, გთხოვთ, ეწვიოთ:

www.gip.ge