



დაბალემისიანი მობილობის გამოწვევები და პერსპექტივები საქართველოში

3 თებერვალი, 2023 წ.

უახლოეს ათწლეულებში, საქართველოში, დაბალ ემისიური მობილობის დანერგვა ერთ-ერთი წამყვანი კომპონენტი იქნება ქვეყნის ეკონომიკური კონკურენტუნარიანობის შენარჩუნებისა და ხალხისა და ტვირთის მობილობის უზრუნველსაყოფად კლიმატ ნეიტრალური ეკონომიკის პირობებში¹.

მობილობის, ჯანდაცვისა და ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი, სათბური აირებისა და სხვა დამბინძურებლების გაფრქვევები საქართველოს მოსახლეობისთვის მწვავე პრობლემებს წარმოადგენს. ამის მიუხედავად, საქართველოში გატარებული რეფორმები ეროვნულ თუ მუნიციპალურ დონეზე არ ისახავს მიზნად გარემოსდაცვით ტრანსფორმაციას და ადაპტაციას კლიმატის ცვლილებებთან.

საქართველოს საერთაშორისო ვალდებულებები

მდგრადი მობილობა წარმოადგენს საქართველოს საერთაშორისო ვალდებულებას, რომელიც ქვეყანამ გაეროს რეზოლუციის „ჩვენი სამყაროს გარდაქმნა: 2030 წლის დღის წესრიგი მდგრადი განვითარებისთვის“ ფარგლებში იტვირთა. კერძოდ, გაეროს მდგრადი განვითარების (SDGs) მე-11 მიზნის, მე-2 ამოცანის თანახმად: “2030 წლისთვის, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს წვდომა ყველასთვის უსაფრთხო, ფინანსურად და ფიზიკურად ხელმისაწვდომ და მდგრად სატრანსპორტო სისტემებთან, უნდა გაუმჯობესდეს საგზაო უსაფრთხოება, მათ შორის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების გზით, ამ პროცესში კი განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს მოწყვლად სიტუაციაში მყოფი ჯგუფების, მათ შორის ბავშვების, ქალების, შშმ პირებისა და ხანდაზმულთა საჭიროებებს.”² ამ ამოცანის შესრულება ხელს შეუწყობს არაერთი სხვა მდგრადი განვითარების მიზნის მიღწევას, მათ შორისაა მიზანი (SDG) 7:

¹ Swithin Lui and Eduardo Posada, Landscape for mitigation and finance in Georgia’s urban mobility sector, New Climate Institute, 2022

² Sustainable Development Solutions Network, SDG 11.2. <https://indicators.report/targets/11-2/>

ხელმისაწვდომი და უსაფრთხო ენერჯია და მიზანი (SDG) 13: კლიმატის ცვლილების შედეგების დაძლევა: „ურბანული მობილობის ქვესექტორში ემისიების შემცირების გზით, შესაძლებელია [კლიმატის ცვლილების შედეგების] შერბილების [ლონისძიებებისგან] მთელი რიგი დადებითი გარეგანი ეფექტების ან თანასარგებლის მიღება.“³

ეს ღონისძიებები ხელს შეუწყობს საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ასოცირების შესახებ დადებული შეთანხმების განხორციელებასაც. ხელშეკრულების 302-ე მუხლის თანახმად:

[მხარეებს შორის] თანამშრომლობა მიზნად ისახავს გარემოს ხარისხის შენარჩუნებას, დაცვას, გაუმჯობესებასა და რეაბილიტაციას, ადამიანების ჯანმრთელობის დაცვას, ბუნებრივი რესურსების მდგრად გამოყენებასა და საერთაშორისო დონეზე ძალისხმევის ხელშეწყობას, გარემოს დაცვის რეგიონულ ან გლობალურ პრობლემებთან გასამკლავებლად, მათ შორის ისეთ სფეროებში, როგორებიცაა... (ბ) ჰაერის ხარისხი.⁴

აღმოსავლეთ პარტნიორობის პოლიტიკა 2020 წლის შემდგომ პერიოდში ევროკავშირისა და პარტნიორი ქვეყნების უმთავრეს მიზნებად ასევე განსაზღვრავს კლიმატნიეტრალურობისკენ სვლის მხარდაჭერასა და ნახშირბადის კვალის შემცირებას ევროკავშირის მწვანე შეთანხმებაში ჩართვის გზით.⁵

საქართველოს ტრანსპორტის სექტორი და განვითარების პერსპექტივები

2021 წლის აპრილში, საქართველოს მთავრობამ დაამტკიცა საქართველოს ეროვნულ დონეზე განსაზღვრული წვლილის (NDC) განახლებული დოკუმენტი გაეროს კლიმატის ცვლილების ჩარჩო კონვენციის (UNFCCC) ფარგლებში აღებული ვალდებულებების შესაბამისად. NDC მოიცავს [კლიმატის ცვლილების შედეგების] შერბილებასთან დაკავშირებულ უპირობო (35 პროცენტი) და პირობით (50-დან 57 პროცენტამდე) სამიზნე მაჩვენებლებს 2030 წლისთვის სათბურის აირების ემისიების შესამცირებლად 1990 წლის ემისიის დონესთან შედარებით. დოკუმენტში განსაზღვრულია სათბურის აირების ემისიების შემცირების სამიზნე მაჩვენებლები სხვადასხვა სექტორისთვის, მათ შორის ტრანსპორტის, მშენებლობის, ენერჯიის წარმოებისა და გადაცემის, სოფლის მეურნეობის, მრეწველობის, ნარჩენებისა და სატყეო მეურნეობისთვის. ტრანსპორტის სექტორი დაბინძურების ყველაზე დიდ წყაროს წარმოადგენს: 2015 წლის მონაცემებით, ეს სექტორი სათბურის აირების ემისიების სულ მცირე 24%-ზე იყო პასუხისმგებელი.

³ Swithin Lui and Eduardo Posada, Landscape for mitigation and finance in Georgia's urban mobility sector, New Climate Institute, 2022.

⁴ ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959?publication=0>

⁵ Article 302, ASSOCIATION AGREEMENT between the European Union and the European Atomic Energy Community and their Member States, of the one part, and Georgia, of the other part, 30 August 2014. 120 European Council, Eastern Partnership policy beyond 2020, consilium.europa.eu, accessed 26 August 2022

ეროვნულ დონეზე განსაზღვრული წვლილის (NDC) განახლებული დოკუმენტის თანახმად, 2030 წლისთვის საბაზისო სცენარით, მთლიანობაში, ემისიების 71%-ით გაზრდაა ნავარაუდები. საქართველო პასუხისმგებლობას იღებს აღნიშნულ საბაზისო სცენარით გათვალისწინებულ პროგნოზებთან შედარებით 15%-ით შეამციროს სათბური აირების გამოყოფა.⁶ დოკუმენტის თანახმად, ამავდროულად, სატვირთო გადაზიდვების სექტორში ფაქტობრივად ნავარაუდებია ემისიების გაორმაგება კომერციული საქმიანობის ზრდის შედეგად, ხოლო სამგზავრო ტრანსპორტისთვის ემისიები 2015-2030 წლებში სავარაუდოდ 49%-ით გაიზრდება. სამწუხაროდ, ემისიების ზრდა შეიძლება უფრო მაღალიც იყოს თუ არ მოხდა სახმელეთო სატვირთო გადაზიდვებისა და მგზავრების ნაკადის გადანაცვლება რკინიგზისკენ.

ქვეყანას აქვს ამბიციური განვითარდეს როგორც სატრანზიტო ჰაბი, რის შედეგადაც ბოლო წლებში მნიშვნელოვნად გაიზარდა ტვირთების და მგზავრების გატარება. თუმცა ამასთან, ბოლო წლებში ძირითადი აქცენტი და თანხების მოზიდვა მიმართული იყო საერთაშორისო სახმელეთო სავაჭრო გზების რეაბილიტაციისა და ახალი გზების მშენებლობაზე. ყოველივე ამან გამოიწვია სახმელეთო სამგზავრო და ტვირთის გადაზიდვების ზრდა, აგრეთვე ემისიების და ჰაერის დაბინძურების ზრდა. თეორიულად, მნიშვნელოვნად უნდა გაზრდილიყო საგზაო უსაფრთხოება, თუმცა სამწუხაროდ სტატისტიკურად ეს არ მტკიცდება.⁷

წელი	საგზაო სატრანსპორტი შემთხვევა	დაიღუპა	დაშავდა
2015	6432	602	9187
2016	6939	581	9951
2017	6070	517	8461
2018	6452	459	9047
2019	5839	481	7921
2020	4999	450	6640
2021	5863	449	7705
2022 ⁸	4060	326	5704

ქვეყანაში დღეს არსებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტი (როგორც მუნიციპალური ასევე ქალაქთა შორის მიმოსვლისთვის განკუთვნილი ავტობუსები, სამგზავრო მინი ავტობუსები, რკინიგზა), აგრეთვე საერთაშორისო და ეროვნული მნიშვნელობის გზები, მეორადი გზები, ვერანაირად ვერ ქმნის ქვეყნის განვითარებისთვის საჭირო, კარგად ფუნქციონირებად სატრანსპორტო სისტემას.

⁶ Georgia's Updated Nationally Determined Contribution, 2021 https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/NDC%20Georgia_ENG%20WEB-approved.pdf

⁷ რასაკვირველია, საგზაო უსაფრთხოება მულტიფაქტორული კომპონენტებისგან შედგება, მაგრამ თვითონ გზების ხარისხი საქართველოს ლანდშაფტისთვის ერთ ერთი წამყვანი კომპონენტია. 2022 წელს საქართველომ დაამტკიცა საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სტატისტიკის მიხედვით საქართველოში საგზაო სატრანსპორტი შემთხვევების რიცხვი მაღალია. Police.ge

⁸ პირველი სამი კვარტლის მონაცემების თანახმად

სატრანსპორტო კავშირები, როგორც ქალაქებს/მუნიციპალიტეტებს, ასევე მუნიციპალიტეტის ცენტრსა და მიმდებარე სოფლებს შორის საკმაოდ მყიფეა. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმოსვლა ხშირად არ არის სანდო, მოხერხებული და ფინანსურად თუ ფიზიკურად ხელმისაწვდომი ადგილობრივი მოსახლეობისთვის. ტრანსპორტი ხშირად მოძველებულია და/ან ვერ აკმაყოფილებს უსაფრთხოების თანამედროვე მოთხოვნებს.

ინსტიტუციური თვალსაზრისით, საქართველოს ქალაქებსა და მუნიციპალიტეტებში ერთ-ერთ მწვავე პრობლემას წარმოადგენს სტრატეგიული განვითარებისა და სამოქმედო გეგმების არარსებობა. ამის ფონზე ქალაქებს არც სატრანსპორტო სისტემების განვითარების თანმიმდევრული ხედვა და გეგმები გააჩნიათ.⁹

ასევე, აღსანიშნავია, რომ ქვეყნის ერთ-ერთ გაცხადებულ პრიორიტეტს ტურიზმის სექტორის განვითარება წარმოადგენს, თუმცა ამ შემთხვევაშიც ტრანსპორტთან მიმართებით მთელი აქცენტი კვლავ გადატანილია საავტომობილო გზებზე და არა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის, მათ შორის რკინიგზის განვითარებისთვის უპირატესობის მინიჭებაზე.

ერთი მხრივ, მულტიმოდალური სისტემები ფაქტობრივად არ არსებობს, ხოლო მეორე მხრივ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა პრობლემატურია. ამასთან, რკინიგზის წილი სამგზავრო გადაზიდვებში დაახლოებით 1%-ია.

რკინიგზის განვითარების პრიორიტეტები ბოლო წლებში შემოსაზღვრულია მხოლოდ ტვირთების გადაზიდვებით, მაგ. ბაქო-ყარსის რკინიგზის განვითარება ან უკვე არსებული თბილისი-დასავლეთ საქართველოს ხაზის რეაბილიტაცია/განახლებით¹⁰ ტვირთების გადატანის დასაჩქარებლად.

ამ მხრივ აუცილებელია, შემუშავდეს მთლიანად რკინიგზის კონცეფციის რეფორმა, რომელიც სამგზავრო გადაყვანებზე აქცენტირების მიზნით, დასახავს რკინიგზის განვითარების პრიორიტეტებს ამ მიმართულებით. ამჟამად, საქართველოს რკინიგზის განვითარების პერსპექტივებში ფაქტობრივად უგულებელყოფილია სამგზავრო გადაყვანების ხელშეწყობა და ზრდა. არ ხდება იმ პრიორიტეტული მიმართულებების აღდგენა/დამატება, რომლებიც ხელს შეუწყობდა მოსახლეობის უსაფრთხოდ და რაც მთავარია დაბალ ემისიურ მობილობას, მათ შორის კახეთის, სამხრეთ საქართველოს, რუსთავი-თბილისისა და მეზობელი რესპუბლიკების მიმართულებით. ასევე, არ ხდება მაღალმთიანი რეგიონებისთვის ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის განვითარების პერსპექტივების შესწავლა. ერთი მხრივ, ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზა არ წარმოადგენს სიახლეს საქართველოსთვის (ბორჯომი-ბაკურიანის რკინიგზა), ხოლო მეორე მხრივ აღიარებულია, რომ ის მაღალმთიანი სოფლების დასაკავშირებლად და ტურიზმის განვითარებისთვის უსაფრთხო საშუალებას წარმოადგენს.¹¹

⁹ მაგალითად ბათუმის შემთხვევა - 2017 წლის დოკუმენტი

¹⁰ რაც ასევე აიხსნება საქონლის გადაზიდვის პრიორიტეტით შავი ზღვის პორტებიდან თბილისამდე.

¹¹ მაგ. შვეიცარიის ალპების რკინიგზის მოდელი

ტრანსპორტის სექტორის მართვა

ამ პირობებში, ქვეყანაში არ არსებობს ორგანო, რომელიც მთლიანობაში პასუხისმგებელია ტრანსპორტის სექტორის სტრატეგიისა და პოლიტიკის განვითარებაზე. ეკონომიკის სამინისტროს ხედვა, რომელიც ამ სექტორის განვითარებაზეა დღესდღეობით პასუხისმგებელი, მკაფიოდ ვერც კი აანალიზებს იმ ფუნქციებს, რომლებიც სატრანსპორტო სექტორს ეკისრება და ყველაფერს კვლავ საქონლის ექსპორტ-იმპორტის თვალთახედვით უყურებს. სამინისტრო განმარტებით:

„მსოფლიოში მიმდინარე გლობალიზაციის ფონზე და საქართველოს მდებარეობიდან გამომდინარე ქვეყნის ეკონომიკის განვითარება პირდაპირ კავშირშია სატრანსპორტო სექტორების გამართულ და ეფექტიან მუშაობაზე. საქართველო მდებარეობს ევროპისა და აზიის გზაჯვარედინზე, სადაც სტრატეგიული დანიშნულების ტვირთების ტრანსპორტირება ხორციელდება. შესაბამისად საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტს სატრანსპორტო დარგების კოორდინირებული ფუნქციონირება, საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია-მშენებლობა და ქვეყნის კანონმდებლობის საერთაშორისო კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაცია წარმოადგენს. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე ქვეყნის მთავრობა ახორციელებს ისეთ მნიშვნელოვან ინფრასტრუქტურულ პროექტებს, რომლებიც ხელს შეუწყობს საქართველოს მიმართულელებით დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვას და ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემების მუშაობის ეფექტიანობის ამაღლებას.“¹²

ხედვა საერთოდ არ განიხილავს ტრანსპორტის სექტორს თანამედროვე მიდგომების გათვალისწინებით, რაც გულისხმობს დაბალ ემისიანი მობილობის განვითარებას, როგორც ეფექტური შიდა ბაზრისთვის, ასევე საერთაშორისო კავშირებისთვის. აღნიშნული მოითხოვს რეგულირების პრინციპების შემოღებას, რათა სექტორი განვითარდეს სწორი მიმართულებით, ტექნოლოგიური თვალთახედვით და ამავდროულად ხელი შეუწყოს ეკონომიკურ განვითარებას, დაბალ ემისიან, მულტიმოდალურ და მდგრად მობილობას როგორც მუნიციპალიტეტების დონეზე, აგრეთვე ქვეყნის შიდა სატრანსპორტო სექტორებში.¹³

რეგიონალური განვითარების სამინისტროს ეგიდის ქვეშ არსებული საგზაო დეპარტამენტი ახორციელებს საქართველოში არსებული საერთაშორისო, ეროვნული და ადგილობრივი მნიშვნელობების საავტომობილო გზების მშენებლობას, რაც ტრანსპორტის სექტორის და მობილობის განვითარების ერთიანი ხედვისა და სტრატეგიის არ არსებობის შემთხვევაში, ხშირად იწვევს იმგვარი ინვესტიციების განხორციელებას, რომლებიც ეწინააღმდეგება ქვეყნის ევროინტეგრაციის კურსს და აგრეთვე ხელს უშლის მდგრადი მობილობის დანერგვას (მაგ. 550 მლნ აშშ დოლარის ღირებულების კობი-ქვეშეთის 23 კმ-იანი მონაკვეთის მშენებლობა მიმართულია რუსეთისკენ საავტომობილო გადაზიდვების გაზრდაზე).

¹² საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. <http://www.economy.ge/?page=ecopolitic&s=20>

¹³ European Commission, A European Strategy for Low-Emission Mobility, 2016. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF

საქართველოში ტრანსპორტის სექტორს სჭირდება ერთიანი მართვა, რათა ჩამოაყალიბდეს მდგრადი მობილობის ერთიანი ხედვა მულტიმოდალური სატრანსპორტო სისტემების (ელექტრონული მობილობა, არა მოტორიანი, სატვირთო და აშ.) ერთიანი დაგეგმვისა და კოორდინაციის მიზნით (დეკარბონიზაციის მიზნებთან თავსებადობით, ტექნოლოგიური გადაიარაღების ხელშეწყობით, ხელოვნური ინტელექტის სისტემების დანერგვით, შესაბამისი საინფორმაციო მხარდაჭერით და აშ).

მაგ. ენერგეტიკისა და კლიმატის ცვლილების სამოქმედო გეგმის ამჟამინდელი ვერსიით დაგეგმილია რომ 2030 წლისთვის საქართველოში არსებული საავტომობილო პარკის მხოლოდ 10% იქნება ელექტრო და 40% ჰიბრიდული, რაც ფაქტობრივად ნიშნავს რომ სახელმწიფოს მხრიდან არანაირი ხელშეწყობა არ ექნება ამ მიმართულების განვითარებას.

ურბანული მობილობა

ტრანსპორტის სექტორის ფარგლებში ურბანული მობილობის ქვეკატეგორია კლიმატის ცვლილების მიზნების მისაღწევად ერთ-ერთ მთავარ მიმართულებას წარმოადგენს. ამ ქვესექტორში პრიორიტეტულია გადაადგილების არა-მოტორიზებული საშუალებების, ელ-მობილობისა და საჯარო ტრანსპორტის განვითარება და ხელშეწყობა, კერძო ავტოპარკის დეკარბონიზაცია და წიაღისეულ საწვავზე მოთხოვნის შემცირების წახალისება. ამასთანავე, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება და წიაღისეულ საწვავზე დამოკიდებული ავტოპარკის შემცირება დადებითად აისახება ქალაქში ჰაერის ხარისხზე.

არსებული საავტომობილო პარკი წარმოადგენს როგორც ჰაერის დაბინძურების, (ძირითადად დიდ ქალაქებში), ასევე სათბური აირების ემისიის მნიშვნელოვან წყაროს. ამასთან, მერების შეთანხმების ფარგლებში, მუნიციპალიტეტების უმეტესობას ამჟამად თავიანთ სამოქმედო გეგმებში სათბური გაზების გამოყოფა იდენტიფიცირებული აქვთ, როგორც ერთ-ერთი ძირითადი სამიზნე და აღებული აქვთ ვალდებულებები ემისიების შესამცირებლად.

საქართველოს მუნიციპალიტეტებში, მათ შორის თბილისში, დაიწყო მწვანე ქალაქის სამოქმედო გეგმების შემუშავება. მაგ. თბილისის მწვანე ქალაქის სამოქმედო გეგმა¹⁴ 2017 – 2030 წლებში მიზნად ისახავს, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ავტობუსების პარკის განახლებას (დაბალი/ნულოვანი ემისიების ავტობუსებით). მიუხედავად აღებული ვალდებულებისა, 2018 წელს თბილისი მერიამ შეიძინა 90 დიზელზე მომუშავე 10-მეტრიანი MAN ‘Lion’s City’ A47 და 220 8-მეტრიანი ISUZU ‘Novocity Life’ ავტობუსები და ახსნა ეს იმით, რომ არ არსებობს CNG-ზე მომუშავე იმავე ზომის ავტობუსები. საუბრობდნენ იმაზეც, რომ ეს ავტობუსები ფინანსურად უფრო ხელმისაწვდომი იყო. დღეს როდესაც ევროპული ქალაქების უმეტესობა, უარს ამბობს გაზზე მომუშავე ავტობუსებზეც კი, თბილისის მაგალითი კიდევ უფრო პრობლემატურია, ვინაიდან ის ცხადჰყოფს, რომ ქვეყანაში არ არსებობს სტანდარტები, რომლებმაც უნდა უზრუნველყოს დეკარბონიზაციის მიზნების შესრულება.

¹⁴ „თბილისის მწვანე ქალაქის სამოქმედო გეგმა“ <https://www.tbilisi.gov.ge/page/green-city?lang=en>

მოზილობა და სივრცითი გეგმარება

ამჟამად, სივრცითი დაგეგმვის დოკუმენტები პრაქტიკულად ყველა ქალაქისთვის მუშავდება. თუმცა რა პასუხისმგებლობა ეკისრება წარმომადგენლობით ორგანოებს, ცენტრალურ ხელისუფლებას და ადგილობრივ მუნიციპალიტეტებს გენგეგმების შეუსრულებლობისთვის ეს ცალკე საკითხია. პოლიტიკური პასუხისმგებლობის გარდა, ფაქტობრივად ხდება დაუსაბუთებელი გადაწყვეტილებების მიღება და შემდგომში მათი სამართლებრივად განმტკიცება (მერია, საკრებულოები, პარლამენტი).

ამის კარგი მაგალითია, ავარიული სახლების დემონტაჟის პროგრამა, რომელიც ქალაქ ბათუმის მერიამ 2022 წელს დაიწყო. 2022 წლის 29 მარტს გამოიცა მთავრობის №159 დადგენილება „ბათუმი ავარიული სახლების გარეშე – სახელმწიფო მიზნობრივი პროგრამის დამტკიცების შესახებ“, ამავე წლის ივნისში კი საქართველოს პარლამენტმა, დაჩქარებული წესით შეიტანა ცვლილება საქართველოს კანონში „საქართველოს სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსი“ (სამშენებლო კოდექსი). კანონში ცვლილების ინიციატორი ქალაქ ბათუმის მერია იყო.¹⁵ ამგვარად, სამშენებლო კოდექსში შეტანილი ცვლილებების შემდგომ კანონის 141-ე მუხლს დაემატა 23-ე ნაწილი, რომლითაც

„ქალაქ ბათუმის მუნიციპალიტეტის მერის წარდგინებით და ქალაქ ბათუმის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს გადაწყვეტილებით დროებითი ხელშემწყობი ღონისძიებების სახით, ქალაქ ბათუმის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში განაშენიანების დეტალური გეგმის გარეშე შესაძლებელია განაშენიანების ინტენსივობის მაქსიმალური კოეფიციენტის გაზრდა. ასევე დასაშვებია საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნებით (შენობა-ნაგებობის მაქსიმალური სიმაღლე, ფუნქციური ზონა და მისი რეგლამენტი (გარდა კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის კანონმდებლობით განსაზღვრული რეგულაციებისა) გათვალისწინებულისგან განსხვავებული პირობებით ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციისა და სამშენებლო დოკუმენტაციის დამტკიცება ან მათში ცვლილებების შეტანა“.

საინტერესოა, რომ ამ პროგრამის განხორციელება, არა მხოლოდ აზარალებს ავარიულ სახლებში მცხოვრებ ადამიანებს, არამედ საფრთხეს უქმნის როგორც ქ. ბათუმის კულტურულ მემკვიდრეობას, ასევე მის მოსახლეობას:

„განსაკუთრებით საგანგაშოა შენობა-ნაგებობის სიმტკიცის, მდგრადობის, სახანძრო უსაფრთხოების და ევაკუაციის ნორმების დაუცველად სამშენებლო პროექტების განხორციელების შესაძლებლობა, რაც დიდ რისკს ქმნის ადამიანების სიცოცხლისა და

¹⁵ ზოიძე ირმა, მამულაძე მირზა, 2022, „ქაოტური მშენებლობები ბათუმში ახალ მასშტაბებს იძენს“ https://idfi.ge/ge/chaoti_constructions_in_batumi

ჯანმრთელობისთვის და არღვევს კონსტიტუციის მე-10 მუხლით დადგენილ სახელმწიფოს პოზიტიურ ვალდებულებას, მიიღოს შესაბამისი ზომები ადამიანის სიცოცხლის დასაცავად“.¹⁶

ბათუმის მაგალითი კარგად გვაჩვენებს თუ როგორ ხდება დაუგეგმავი და არამდგრადი მობილობის წახალისება, ქალაქის ისტორიულ ცენტრში ახალი ფუნქციური ცენტრების ჩამოყალიბების საშუალებით, რომელთა პარამეტრები ბევრად აღემატება უკვე არსებულ ტენდენციებს.

საგულისხმოა, რომ ქალაქის მერიას, გენგეგმის არსებობის შემთხვევაშიც მისი ზედმიწევნით განხორციელება არ მოეთხოვება, რაც ყოველგვარი ახსნა განმარტების გარეშე მის ცვლელეებს უწყობს ხელს. ამის კარგი მაგალითია, ქ. თბილისის გენგეგმის შემუშავებისა და შემდგომში მისგან გადახვევის პრაქტიკების ერთობლიობა, მათ შორის მწვანე და რეკრეაციული ზომების უგულებელყოფა და ე.წ. სპეციალური ზონალური შეთანხმებების პრაქტიკის დანერგვა. მაგ. ქ. თბილისის გენგეგმის (2019) თანახმად, უნდა მომხდარიყო მთელი რიგი არეალების შესწავლა (11 არეალი) და მხოლოდ მას შემდეგ მოხსნილიყო შეზღუდვა მათ განვითარებაზე. 2020 წელს მერიამ მოხსნა შეზღუდვა ლისის არეალზე, თუმცა კვლევა რომელიც მერიამ წარმოადგინა, კვლევის ავტორების თანახმად დასრულებული არ იყო.¹⁷

აუცილებელია, რომ მოხდეს სხვადასხვა ქალაქების მიერ მომზადებული გენგეგმების პრიორიტეტების შესრულება, აგრეთვე მათი ჰარმონიზება და ინტეგრირება მდგრადი მობილობის თანმიმდევრულად და სრულყოფილად განსავითარებლად.

ერთი მხრივ, სივრცითი დაგეგმვის ინსტრუმენტებმა უნდა უზრუნველყოს ახალი დასახლებების/ცენტრების ჰარმონიულად შერწყმა არსებულ მდგრად ტრანსპორტის სქემებში, ხოლო მეორე მხრივ, მნიშვნელოვანია რომ ქალაქის განვითარებისა და მდგრადი ტრანსპორტის მომავალი განისაზღვროს ინტეგრირებულად და დაგეგმვის რაც შეიძლება ადრეულ ეტაპებზე.¹⁸

¹⁶ ზოიძე ირმა, მამულაძე მირზა, 2022, „ქაოტური მშენებლობები ბათუმში ახალ მასშტაბებს იძენს“ https://idfi.ge/ge/chaoti_constructions_in_batumi

¹⁷ კვლევის ერთ-ერთი ავტორი, არქიტექტორი შიო დემეტრაშვილი აცხადებდა, რომ ლისის არეალის კვლევა არ დასრულებულა. პროექტში ჩართულმა ექსპერტებმა სხვადასხვა კვლევები ჩაატარეს, მაგრამ ისინი არ გადასულან ხედვისა და დაგეგმვის ეტაპზე. მისი თქმით, სამუშაოები არ დასრულებულა: „ჩვენ განვსაზღვრეთ ღირებულებათა მხოლოდ ნაწილი, მათ შორის ლანდშაფტური ნაწილი. განვსაზღვრეთ პრობლემათა სირთულე, რა დაპირისპირებაა ბუნებრივ გარემოს, საზოგადოებრივ ინტერესსა და კერძო მესაკუთრეების ინტერესებს შორის. ვფიქრობდით, ზუსტად განგვესაზღვრა, სად შეიძლებოდა მშენებლობა და სად არა. რადგან არსებობენ კერძო მესაკუთრეები, ვფიქრობდით რომ გვეთქვა, როგორ და რა მოდელით შეიძლებოდა მათი ინტერესების დაკმაყოფილება. რაც უკვე კვლევის შემდეგი ეტაპის ამოცანა იყო, თუმცა ეს არ დაგვცალდა“, – ამბობდა ის „პუბლიკასთან“ ინტერვიუში.

ქრისტინე მუჯირი, „ვისია ლისი“, 2020 <https://publika.ge/article/visia-lisi/>

¹⁸ ამ მხრივ თბილისის გენგეგმის დამტკიცებისას (2019 წელს) აღინიშნა: „გარდა ამისა, ადრე წარმოდგენილ განახლებულ გენგეგმაში საკამათო იყო ტრანსპორტის საკითხები, გამომდინარე იქიდან, რომ შემოთავაზებული წინადადებები ატარებდა ზედპირულ ხასიათს და არ ეფუძნებოდა ძირეულ კვლევებს. ვინაიდან მცირე დროში შეუძლებელი იქნებოდა მასშტაბური კვლების ჩატარება, მუნიციპალიტეტმა მიმართა აზიის განვითარების ბანკს დახმარებისთვის, რომელთან მჭიდრო თანამშრომლობით გამოცხადდება კონკურსი და დაიწყება მდგრადი სატრანსპორტო მობილობის გეგმაზე მუშაობა, რომელიც თავისი შინაარსით კომპლექსური დოკუმენტი იქნება“ (თბილისის სატრანსპორტო კომპანია, <https://tbilisi.gov.ge/news/7225>.) საინტერესოა, რით აიხსნება ის ფაქტი, რომ 2023 წელს აზიის განვითარების ბანკის მიერ დაფინანსებული მდგრადი სატრანსპორტო მობილობის კვლევა კვლავ ხელმისაწვდომი არაა მოსახლეობისთვის.

მსგავს ინტეგრირებულ განვითარებაზე გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში, აგრეთვე მნიშვნელოვანია, განაშენიანებისა და მობილობის გარემოსდაცვითი, ეკონომიკური და სოციალური ზემოქმედების ჰოლისტური შესწავლა.¹⁹

საზოგადოების მონაწილეობა

ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევა, რაზეც მრავალი კვლევა მიუთითებს, მობილობის ისეთი მოდელის ჩამოყალიბებაა, რომელიც ადეკვატურად უპასუხებს ყველა დაინტერესებული მხარის მოთხოვნებს. მსგავსი ყველასთვის მისაღები მოდელის ჩამოსაყალიბებლად მნიშვნელოვანია საზოგადოების მონაწილეობა გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, რაც დღესდღეობით პრაქტიკულად უგულებელყოფილია. როდესაც, ნებისმიერი საწინააღმდეგო აზრი ითარგმნება ანგაჟირებული ჯგუფების მოსაზრებად²⁰, რომლებიც ხელს უშლიან „კარგ“ მთავრობას განახორციელოს თავისი ქმედებები, დემოკრატიაზე და კონსენსუსზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღებაზე ლაპარაკი რთულია, შესაბამისად არ ხდება გამოსავლების ძიებაც.

მაშინ როცა საქართველოში განუხრელად იზრდება კერძო ავტომობილების რაოდენობა, პრინციპულად მნიშვნელოვანია რომ პარადიგმის ცვლილების - მდგრად მობილობაზე გადასვლისა თუ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების პრიორიტეტულობის განსაზღვრისას, სატრანსპორტო პოლიტიკაზე და მის განვითარებაზე პასუხისმგებელი პირები აქტიურად და მარტივ ენაზე აწვდიდნენ მოსახლეობას ინფორმაციას დაგეგმილი ცვლილებების შესახებ და ქმნიდნენ რეალურ შესაძლებლობებს საზოგადოების მიერ სატრანსპორტო პოლიტიკის და რეფორმების მიმართულების განსასაზღვრად. თუმცა, დღევანდელი რეალობა სრულიად სხვაა.

ქალაქის ერთ ქუჩაზე გამოსწორებული მობილობა შესაძლებელია ცუდად აისახოს მეორე ქუჩაზე, თუმცა ამ მეორე ქუჩის მოსახლეობის აზრი არავის აინტერესებს. მაგ. ჭავჭავაძის გამზირის მოწყობის გეგმები საერთოდ არ განხილულა მოსახლეობასთან, ასევე ის ზემოქმედება რაც ამან იქონია მიმდებარე ქუჩის მაცხოვრებლებზე, მაშინ როცა მთელ რიგ შემთხვევებში შეიქმნა ახალი ძაბრის ეფექტი, მისი აღმოფხვრის ნაცვლად (მაგ. ჰაერის ლოკალური დაბინძურება კავსაძის ქუჩიდან გადავიდა ბერძენიშვილის ქუჩაზე). მერიას არც კი უფიქრია განივი კვეთების მოწესრიგებაზე, მიმდებარე ქუჩებში მოძრაობის გაორმხრივებაზე, ქვეითებისთვის შესაბამისი შუქნიშნების სისტემების მოწყობაზე და ა.შ. არადა მოსახლეობასთან მჭიდრო კომუნიკაციის შემთხვევაში, დაგეგმვის ეტაპზე შესაძლებელი იქნებოდა ამ საკითხების მოგვარება.

¹⁹ KPMG, Integrating the planning and delivery of sustainable transport with new housing development, 2019.

²⁰ ამის მაგალითია, ქ.თბილისის მერის რეაქციის საზოგადოების პროტესტზე ბანკ ქართუს მიერ ლაგუნა ვერეს ტერიტორიასთან დაკავშირებულ საკითხებზე „კახა კალაძე „ლაგუნა ვერეზე“ - მესმის პროექტთან დაკავშირებით პოლიტიკურად ანგაჟირებული ადამიანების რეაქცია - ძალიან მაგარი პროექტი იქნება, ღედაქალაქში მიზილულობის ახალი ცენტრი გაჩნდება,“ 2023

<https://www.interpressnews.ge/ka/article/742241-kaxa-kalaze-laguna-vereze-mesmis-proekttan-dakavshirebit-politikurad-angazhirebuli-adamianebis-reakcia-zalian-magari-proekti-ikneba-dedakalakshi-mizidulobis-axali-centri-gachndeba>

გარდა ამისა, დღეს თბილისსაც კი, რომელიც ერთადერთი ქალაქია სადაც სატრანსპორტო პრიორიტეტების ცვლილება, ადგილობრივი მთავრობის გაცხადებული მიზანია, ჯერ კიდევ არ აქვს “მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმა”- დოკუმენტი, რომელმაც წლობით უნდა განსაზღვროს დედაქალაქის სატრანსპორტო პოლიტიკის მიმდინარეობა.²¹ შედეგად, მთელ რიგ შემთხვევებში, ქალაქის მთავრობის მიერ გადადგმული ნაბიჯები ეწინააღმდეგება მათ მიერ დასახულ მიზნებს,²² რაც თავის მხრივ საზოგადოებაში ხშირად იწვევს ღელვასა და უკმაყოფილებას.

საზოგადოების მონაწილეობის გარეშე ეკოლოგიურად სუფთა, ადამიანებზე ორიენტირებული და ხელმისაწვდომი სატრანსპორტო სისტემის განვითარება არ იქნება შესაძლებელი. მათი ჩართულობა მხოლოდ ხელს შეუწყობს ცვლილებების სწორად დაგეგმვასა და გატარებული რეფორმების მდგრადობას.²³

რეკომენდაციები

საქართველოს მიერ დეკარბონიზაციის კუთხით აღებული ვალდებულებების გათვალისწინებით, აგრეთვე, ევროპის მწვანე შეთანხმების ფარგლებში, ეკონომიკური განვითარების პერსპექტივების უზრუნველყოფისთვის, მნიშვნელოვანია, რომ

- 1) ქვეყანას ჰქონდეს ტრანსპორტის სექტორის დაგეგმვის, კოორდინაციისა და მართვის ერთიანი ორგანო, რომელიც უზრუნველყოფს პოლიტიკების, სტრატეგიების, გეგმების შემუშავების ერთიანი მეთოდოლოგიისა და სტანდარტების დანერგვას. შეაგროვებს სტატისტიკურ და სხვა სახის მონაცემებს, როგორც ეროვნულ ასევე ადგილობრივ დონეზე, ხელს შეუწყობს ადგილობრივ ხელისუფლებას ტრანსპორტის სექტორში მუნიციპალური გეგმების მომზადებასა და მათი ხარისხის კონტროლში, ქვეყნის მიერ აღებული ვალდებულებების და საქართველოს ევროპული პერსპექტივის გათვალისწინებით. დაეხმარება რეგიონებს, ფუნქციონალური ურბანული სივრცეებისთვის მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმების მომზადებაში, რათა გაიზარდოს მუნიციპალიტეტების ინტეგრაცია მობილობის კუთხით.

²¹ აღსანიშნავია, რომ თბილისის “მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის” მომზადების აუცილებლობაზე საუბარი 2015 წელს, საკუთრივ მომზადება კი 2019 წელს დაიწყო. ADB-ის თანახმად, რომელიც გეგმის შედგენას აფინანსებს, დოკუმენტის სამუშაო ვერსიის მოსახლეობისთვის წარდგენა 2022 წლის შემოდგომით იგეგმებოდა. თუმცა 2023 წლის თებერვლის მდგომარეობით გეგმის სამუშაო ვერსია ჯერ კიდევ არ არის მზად. იანვრის ბოლოს მერიამ განაცხადეს, რომ ამჟამად გეგმის მომზადებაზე პასუხისმგებელი კომპანია “დანართებზე მუშაობს.” ზუსტი თარიღი თუ როდის დასრულდება მათზე მუშაობა და გასაჯაროვდება დოკუმენტი მათთვისაც ჯერ უცნობია.

²² მაგალითად, დიზელის ავტობუსების შესყიდვა წინააღმდეგობაში მოდის დედაქალაქისთვის შედარებით ეკომეგობრული ავტობუსების შექმნის ინიციატივასთან. რეაბილიტაციის შემდგომ მელიქიშვილის გამზირზე ცალმხრივი მოძრაობის შენარჩუნება ეწინააღმდეგება ქვეითის პრიორიტეტულობის იდეას, რადგან ამ ტიპის ქუჩები აძლევს რა მანქანებს უფრო სწრაფად გადაადგილების საშუალებას, მეტ საფრთხეს უქმნის ფეხითმოსიარულეებს. ესტაკადების მშენებლობა კი, რომელსაც ქალაქის მთავრობა წინა ადმინისტრაციებთან შედარებით ნაკლები ინტენსიურობით, მაგრამ მაინც აგრძელებს, რეფორმის არც ერთ პრიორიტეტს არ ესადაგება.

²³ მწვანე ალტერნატივა, თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჭიანურებული რეფორმა და პრობლემები, 2022, <https://greenalt.org/blogs/tbilisi-sazogadoebrivi-transportis-gachianurebuli-reforma/>

- 2) ქვეყანას გააჩნდეს ტრანსპორტის სექტორის მდგრადი განვითარების გეგმა, რომელშიც ინტეგრირებული იქნება დეკარბონიზაციის მიზნები, და პრიორიტეტი მიენიჭება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებას, როგორც ურბანული, აგრეთვე საქალაქთაშორისო მიმოსვლისთვის.²⁴ აქცენტი გადატანილი უნდა იყოს ელექტრიფიცირებული საზოგადოებრივ ტრანსპორტის (მეტრო, ტრამვაი, ავტობუსი, ტროლეიბუსი, საბაგირო, რკინიგზა და ა.შ.) განვითარებაზე.
- 3) შეფასდეს თბილისისა და ბათუმის მწვანე ქალაქის სამოქმედო გეგმების შესრულება, ეროვნული სატრანსპორტო სისტემის მიზნებისა და სტრუქტურის შესაბამისად მოხდეს ამ დოკუმენტების განახლება.
- 4) ქალაქების განვითარების და დაგეგმვის პროცესში იდენტიფიცირებული და ინტეგრირებული იყოს მობილობის საკითხები, დაგეგმვისას უნდა მოხდეს სატრანსპორტო სისტემების ოპტიმიზაცია.
- 5) საზოგადოება იყოს ინფორმირებული და აგრეთვე ფართოდ ჩართული სატრანსპორტო გეგმების შემუშავების პროცესში, ჯერ კიდევ ადრეულ ეტაპზე, როცა ღიაა ალტერნატივები.
- 6) გამკაცრდეს ავტომობილების ტექნიკური შემოწმების ემისიების სტანდარტები. ასევე მნიშვნელოვანია წლიური პროგრესული რეგულირების გადასახადის შემოღება იმ ავტომანქანებზე, რომლებიც ვერ აკმაყოფილებენ სტანდარტს, საბაჟო გადასახადების გაზრდა მოტორიზებულ ავტომანქანებზე და სხვა მსგავსი ღონისძიების გატარება საავტომობილო პარკის გადახალისების ხელშეწყობის მიზნით. აგრეთვე შესაძლებელია, მთელი რიგი სქემების დანერგვა ჰიბრიდული და ელექტრონული ტრანსპორტის ხელშესაწყობად (საგადასახადო შეღავათები, კვოტირება, საბანკო პროდუქტების გარანტირება და სხვ.)
- 7) მოხდეს იმ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების პროექტების მკაცრი კონტროლი, რომელთაც საქართველოს მთავრობა და/ან მუნიციპალიტეტები ახორციელებენ საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციებისგან აღებული კრედიტების/გრანტების საშუალებით.²⁵

²⁴ ურბანული მობილობის დაგეგმვისა და განვითარების პრიორიტეტების განსაზღვრისას რეკომენდირებული სახელმძღვანელოებია:

1. GIZ, Adapting Urban Transport to Climate Change, 2021
2. United Nations Economic Commission for Europe, A Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning, 2020
3. Rupprecht Consult (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019.

²⁵ გთხოვთ, დანართში იხილოთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მოწესრიგების მიზნით, ქ. თბილისის მიერ აღებული გრანტებისა და სესხების სია. ამ პროექტების შესრულება არაერთ პრობლემასთან ასოცირდება, რადგან მერია ვერ ახერხებს პროექტების გაწერილი განრიგის მიხედვით შესრულებას, ხშირია ვადა გადაცილება აღებულ ვალდებულებებზე, არ ქვეყნდება შემუშავებული სტრატეგიები და სამოქმედო გეგმები, გაუმართლებლად ხშირად ხდება წინასწარ დაგეგმილი საქმიანობებისთვის გამართივებული წესით სამუშაოების/საქონლის შესყიდვა.

დანართი 1. მობილობასთან დაკავშირებული, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მიერ დაფინანსებული პროექტები თბილისში

პროექტი/პროგრამა	საფინანსო ინსტიტუტი	თანხა	მიზანი	წელი
თბილისის მეტროს მოდერნიზაცია	EBRD მწვანე კლიმატის ფონდი (GCF)	სესხი - 50.6 მილ. ევრო გრანტი - 5 მილ. ევრომდე	12 მეტროსადგურის რეაბილიტაცია	2023
საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქების საინვესტიციო პროგრამა	ADB*	სესხი - 18.2 მილ. აშშ დოლარი, მათ შორის დაახლოებით 5 მილ. აშშ დოლარი თბილისის ურბანულ ტრანსპორტთან დაკავშირებული კვლევებისთვის	თბილისის მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის მომზადება, თბილისის მეტროსადგურების განახლებასთან დაკავშირებული კვლევის მომზადება, მტკვარზე ურბანული ტრანსპორტის განვითარებასთან დაკავშირებული კვლევების მომზადება	2022
ურბანული მობილობის პროექტი	რეკონსტრუქციის საკრედიტო ბანკი - KfW	სესხი - 47 მილ. ევრო გრანტი - 1.5 მილ. ევრო	ჭკვიანი სატრანსპორტო სისტემისა და თბილისის სატრანზიტო დერეფნის განვითარება	2022
თბილისის ავტობუსის პროექტი - ფაზა III**	EBRD	სესხი - 83 მილ. ევრო	18 მეტრიანი კომპრესირებულ ბუნებრივ გაზზე მომუშავე ავტობუსების შეძენა და ავტობუსების დეპოს რეაბილიტაცია	2021
საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქების საინვესტიციო პროექტი თანაბარი განვითარებისთვის	ADB*	სესხი -119.9 მილ. აშშ დოლარი, მათ შორის 26 მილიონი აშშ დოლარი თბილისის პროექტებისთვის.	მეტროსადგურების -- ახმეტელი, თავისუფლების მოედანი და მარჯანიშვილი -- რეაბილიტაცია	2021

			მდ. მტკვრის რეაბილიტაცია	
თბილისის მეტროს პროექტი	EBRD	სესხი - 75 მილ. ევრო	40 თანამედროვე მეტროს ვაგონის შექმნა	2020
თბილისის ავტობუსების გაგრძელება	EBRD	სესხი - 80 მილ. ევრო	კომპრესირებულ ბუნებრივ გაზზე მომუშავე ავტობუსების შექმნა და ავტობუსების დეპოს რეაბილიტაცია	2019
მდგრადი ურბანული ტრანსპორტის საინვესტიციო პროგრამა - (SUTIP ტრანში 5)	ADB	სესხი - 14.2 მილ. აშშ დოლარი	თბილისის მეტროს ძალოვანი სადენებისა და ვენტილაციის სისტემის განახლება	2017
თბილისის ავტობუსების პროექტი	EBRD	სესხი - 27 მილ. ევრო გრანტი - 7 მილ. ევრო	კომპრესირებულ ბუნებრივ გაზზე მომუშავე ავტობუსების შექმნა	2016
მდგრადი ურბანული ტრანსპორტის საინვესტიციო პროგრამა - (SUTIP ტრანში 1)	ADB*	სესხი - 80 მილ. აშშ დოლარი, მათ შორის 40 მილიონ აშშ დოლარზე მეტი თბილისის პროექტებისთვის	თბილისის მეტროს გაფართოება და მეტროსადგურ უნივერსიტეტის მშენებლობა	2010 წლიდან

* ამ პროგრამების შემთხვევაში სესხი არ არის გამოყოფილი მხოლოდ თბილისისთვის, თუმცა თანხების მნიშვნელოვანი ნაწილი დედაქალაქში განსახორციელებელ პროექტებზე არის მიმართული.

**2022 წელს საქართველომ უარი თქვა ამ სესხის მიღებაზე, თუმცა თბილისის მერია საკუთარი სახსრებით გეგმავს სესხით გათვალისწინებული შესყიდვებისა და მშენებლობის განხორციელებას.