

მწვანე ალტერნატივას კომენტარები თბილისის სატრანსპორტო გეგმის თაობაზე

22 სექტემბერი 2023 წ.

თბილისის სატრანსპორტო/მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის სამუშაო ვერსია მნიშვნელოვანი დოკუმენტია დედაქალაქში მობილობის უფრო მდგრად რელსებზე გადასაყვანად. აღსანიშნავია, რომ თავად დოკუმენტის მიერ დასახული მიზნები და შერჩეული გადაწყვეტის გზები, სათანადო ძალისხმევით, განხორციელებადი და მიღწევადი ჩანს, რაც დღეს ქალაქში არსებული ურბანული მობილობის პრობლემების გადაჭრის ეფექტურ საფუძველს ქმნის.

“მწვანე ალტერნატივას” კომენტარები მომზადებულია დოკუმენტის მოკლე პრეზენტაციის მიხედვით. აღნიშნული, რა თქმა უნდა, ზღუდავს ჩვენს შესაძლებლობას სრულყოფილად წარმოვადგინოთ შეხედულებები დოკუმენტის სამუშაო ვერსიაზე. ქვემოთ მოცემული კომენტარები, ძირითადად, მიემართება არა პრეზენტაციაში/დოკუმენტში აღწერილ ღონისძიებებს, არამედ იმ საკითხებს, რომლებიც მისი ყურადღების მიღმა დარჩა.

სატრანსპორტო და განაშენების რეგულირების საკითხების ინტეგრაცია და ამ მიმართულებით იურიდიული საფუძვლების მომზადება

2019 წელს მიღებული მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის თანახმად, დედაქალაქის ურბანულ განვითარებას ოთხი ცნება დაედო საფუძვლად: კომპაქტური, კარგად შეკავშირებული, მწვანე და მედეგი ქალაქი. მიუხედავად ამისა, პრაქტიკაში დედაქალაქის განაშენება თბილისის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმისა და სატრანსპორტო პოლიტიკის პრინციპების საწინააღმდეგოდ ხდება, ხშირად ირღვევა რა მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის მიერ დაწესებული შეზღუდვები. ამჟამად, ამ ტენდენციის ყველაზე აქტუალური და მკაფიო მაგალითია გმირთა მოედანზე დაანონსებული მრავალფუნქციური ცენტრის მშენებლობა.¹

თბილისის სატრანსპორტო გეგმის/მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის განხორციელება წარმოუდგენელია ქალაქში უკონტროლოდ

¹ ურბანული კვლევების ცენტრი, განცხადება გმირთა მოედნის სიახლოვეს მრავალფუნქციური ცენტრის პროექტის თაობაზე, 19 სექტემბერი 2023
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=295858853150929&set=a.295859179817563>

მიმდინარე მშენებლობების დარეგულირების და განაშენებისა და მობილობის რეფორმის უკეთ ინტეგრაციის გარეშე.

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა წარმოადგენს ყველაზე მნიშვნელოვან იურიდიულ დოკუმენტს დედაქალაქის განვითარებისთვის. თუმცა, თავად მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის შემუშავებისას სატრანსპორტო მიმართულებით განისაზღვრა მხოლოდ ძირითადი პრინციპები, სატრანსპორტო ქსელზე მიმდინარე კვლევების გამო. საკუთრივ თბილისის სატრანსპორტო გეგმის განხორციელებისთვის, მნიშვნელოვანია, თბილისის სატრანსპორტო გეგმამ შეიძინოს იურიდიული ძალა და მისი პრინციპების დაცვა დედაქალაქისთვის გახდეს სავალდებულო. სწორედ ამიტომ, მნიშვნელოვანია, ტრანსპორტის გეგმის მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმასთან შერწყმა, ამ ორი დოკუმენტის უკეთ ჰარმონიზებისა და როგორც მიწათსარგებლობის, ასევე, სატრანსპორტო გეგმის მიერ განსაზღვრული შეზღუდვებისა და ღონისძიებების აღსრულების უზრუნველყოფისთვის.

რეკომენდაციები:

- აუცილებელია, თბილისის მერიამ უზრუნველყოს განაშენების რეგულირებისა და სატრანსპორტო ქსელის რეფორმის, მდგრადი მობილობის საკითხების ინტეგრაცია გენერალური გეგმის გაფართოების გზით და შეწყვიტოს მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმით განსაზღვრული შეზღუდვების მოშლა.
- მნიშვნელოვანია, თბილისის სატრანსპორტო გეგმამ/მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმამ მიიღოს იურიდიული ძალა. ერთ-ერთი გამოსავალი შესაძლოა იყოს მისი თბილისის საკრებულოს მიერ კენჭისყრის გზით ინტეგრაცია უკვე იურიდიული ძალის მქონე მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმასთან.

დეკარბონიზაცია: მობილობის პოლიტიკა და ემისიების შემცირება

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] მუდმივობასთან დაკავშირებულ უპირობო (35 პროცენტიან) და პირობით (50-დან 57 პროცენტამდე) სამიზნე მაჩვენებლებს 2030 წლისთვის სათბურის აირების ემისიების შესამცირებლად 1990 წლის ემისიის დონესთან შედარებით.²

ეროვნულ დონეზე განსაზღვრული წვლილის (NDC) განახლებული დოკუმენტის თანხმად, საქართველო ტრანსპორტის სექტორში 2030 წლისთვის სათბურის აირების ემისიების, საბაზისო სცენარით გათვალისწინებულ პროგნოზებთან შედარებით, 15%-ით შემცირებას გეგმავს.³

² საქართველოს განახლებული ეროვნულ დონეზე განსაზღვრული წვლილი, 2021, <https://mepa.gov.ge/Ge/Files/ViewFile/50125>

³ ეროვნულ დონეზე განსაზღვრული წვლილის (NDC) დაფინანსების სტრატეგიისა და საინვესტიციო გეგმის საბოლოო ვერსია. ტექნიკური ანგარიში. 2022 (ქართულად) <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2022-12/undp-georgia-eu4climate-ndc-financing%20strategy%202022-geo.pdf>

ამ მიზნის მისაღწევად განსაკუთრებული როლი ენიჭება თბილისის მობილობის პოლიტიკასაც, რაც განპირობებულია, მათ შორის, დედაქალაქში ურბანული ტრანსპორტის კონცენტრაციით -- 2021 წლის მონაცემებით ავტომობილის მფლობელთა 35% თბილისშია რეგისტრირებული.⁴ ამას მოწმობს ისიც, რომ “თბილისის სატრანსპორტო გეგმა” “მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის” სახელით მოხსენიებულია ეროვნული მნიშვნელობის დოკუმენტებში, მაგალითად, საქართველოს “კლიმატის ცვლილების 2030 წლის სტრატეგიასა” და “ენერჯეტიკისა და კლიმატის ეროვნული ინტეგრირებული გეგმის” სამუშაო ვერსიაში.

თუმცა, თავად სატრანსპორტო/მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის გასაჯაროებული ნაწილები არ გვაძლევს საშუალებას გავიგოთ რამდენად არის სატრანსპორტო გეგმის ემისიის შემცირების მიზნები, კლიმატის ეროვნული დოკუმენტების შესაბამის მიზნებთან ურთიერთდაკავშირებული და ჰარმონიზირებული.

სატრანსპორტო/მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებები, როგორც დოკუმენტის ხედვაშია აღნიშნული, ემსახურება ურბანული ცხოვრების გაუმჯობესებას და გარემოს დაცვას, თუმცა დოკუმენტის გასაჯაროებული ნაწილები არ იძლევა ინფორმაციას, იმის შესახებ თუ რა კონკრეტულ შედეგებს მოიტანს ეს ღონისძიებები ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესების და სათბურის აირების გაფრქვევების შემცირების თვალსაზრისით.

თბილისის სატრანსპორტო გეგმის შესახებ პრეზენტაციები ყურადღებას ამახვილებს მხოლოდ გადაადგილების ფორმების ცვლილებაზე - კერძო ავტომობილიდან კოლექტიური და აქტიური მობილობის ფორმებზე გადასვლის (mobility transition) მნიშვნელობაზე, ხოლო სათანადო ყურადღებას არ უთმობს წიაღისეულ საწვავზე დამოკიდებულების შემცირების (energy transition) საკითხს. მაგალითად, სატრანსპორტო გეგმის თანახმად, ნავარაუდევია, რომ შესაბამისი ღონისძიებების გატარების შემთხვევაში, 2043 წლისთვის, გადაადგილების 20% შესრულდება კერძო ავტომობილით, თუმცა არაფერია ნათქვამი საკუთრივ ამ ავტომობილების შესახებ. მაგალითად, მათი რამდენი პროცენტი იქნება, სავარაუდოდ, ჰიბრიდული ან ელექტრომობილი ან რას აპირებს ქალაქი ადგილობრივ დონეზე კერძო და სახელმწიფო ავტოპარკის და ავტობუსების პარკის წიაღისეულ საწვავზე დამოკიდებულების შემცირების მიზნით.

როგორც მობილობის ფორმების, ასევე წიაღისეულ საწვავზე დამოკიდებულების შემცირების მხრივ, საგულისხმოა და მოწონებას იმსახურებს სატრანსპორტო/მდგრადი მობილობის გეგმაში რკინიგზის როლის წინ წამოწევა. თუმცა მნიშვნელოვანია, რომ რკინიგზის განვითარების და დედაქალაქის სატრანსპორტო ქსელთან მისი ინტეგრაციის საკითხი დღის წესრიგში დადგეს რაც შეიძლება სწრაფად, რადგან თავად საქართველოს რკინიგზის მიერ უახლოეს წარსულში მიღებული გადაწყვეტილებები (მთელი რიგი საგარეუბნო მატარებლების გაუქმება ქვეყნის მასშტაბით) უარყოფითად აისახა ქალაქში ტრანსპორტის მოძრაობაზე და ტოვებს შთაბეჭდილებას, რომ თავად კომპანიისთვის სამგზავრო გადაზიდვები არ წარმოადგენს პრიორიტეტს.⁵

⁴ Police.ge “ავტოპარკის სტატისტიკა,” 2021 https://info.police.ge/page?id=196&parent_id=121

⁵ რკინიგზის წილი სამგზავრო გადაზიდვებში 1%-ზე ნაკლებია, ხოლო რკინიგზით განხორციელებული მგზავრობების სრული რაოდენობა ჯერ კიდევ არ დაბრუნებია პანდემიამდე მაჩვენებელს. წყარო:

წარმომადგენელთა 44.23 პროცენტმა⁹ დაასახელა დისკრიმინაციის სივრცედ, 2020 წელს კი 53.8 პროცენტმა.¹⁰

2022 წლის გაზაფხულზე, „მწვანე ალტერნატივას“ მიერ თბილისის სატრანსპორტო საკითხებზე ჩატარებული კვლევის რესპოდენტთა 31.3 პროცენტმა აღნიშნა, რომ ჰქონია სექსუალური შევიწროების შემთხვევა ტრანსპორტში. (აღნიშნული ფაქტის შემდგომ მათ უმრავლესობას არავისთვის მიუმართავს.) ძალადობის მიმართ განსაკუთრებით მოწყვლადი ახალგაზრდა ქალები არიან. 18-35 წლამდე გამოკითხულ ქალთა 70 პროცენტმა თქვა, რომ სექსუალური შევიწროების მსხვერპლი გამხდარა.¹¹

საგულისხმოა, რომ სატრანსპორტო კომპანიის დაკვეთით, თბილისის მეტროსა და ავტობუსების პროექტების ფარგლებში ჩატარებული წარმომადგენლობითი გამოკითხვის თანახმად, გამოკითხულთა 22%-მა (ყოველმა მეხუთე რესპოდენტმა) აღნიშნა, რომ სექსუალური შევიწროების შემთხვევა დაუნახავს, ხოლო 5%-მა აღნიშნა, რომ სექსუალური შევიწროების მსხვერპლი გამხდარა. ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ ეს მონაცემები დიდი ალბათობით არ ასახავს ქალების გამოცდილებას. კომპანიამ არ მოგვანოდა გამოკითხვის პასუხები გამოკითხული რესპოდენტის არც სქესის და არც ასაკისა და სქესის მიხედვით.

ჩვენთვის ცნობილია, რომ KfW-ის მიერ დაფინანსებული პროექტის „მდგრადი ურბანული მობილობა“ ფარგლებში, იგეგმება კიდევ ერთი კვლევის ჩატარება ქალების მობილობისა და საზოგადოებრივ ტრანსპორტში უსაფრთხოების აღქმების შესახებ. მისასალმებელია, ტრანსპორტის საკითხზე ჩატარებულ კვლევებში გენდერული საკითხების წინწამოწევა, თუმცა აუცილებელია, ქალების გამოცდილების შესწავლის შესაბამისად, განისაზღვროს ქმედითი ღონისძიებები მათი უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით.

რეკომენდაციები:

- მნიშვნელოვანია, თბილისის სატრანსპორტო გეგმაში მოხდეს გენდერული საკითხების ინტეგრაცია და გადაწყვეტილებების თუ ღონისძიებების გავლენის გენდერულ ჭრილში შეფასება. არსებული კვლევების საფუძველზე, სატრანსპორტო გეგმაში გამოიკვეთოს ქალების უსაფრთხოების გამოწვევები, მათ შორის, გასაჯაროვდეს დეტალური მონაცემები სექსუალური შევიწროების შესახებ.
- მნიშვნელოვანია, სატრანსპორტო კვლევებმა შეისწავლოს სექსუალური და გენდერული უმცირესობების გამოცდილებებიც და შემუშავდეს შესაბამისი ღონისძიებები საზოგადოებრივ ტრანსპორტში მათი უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

⁹ Women’s Initiatives Supporting Group, Situation of LGBT Persons in Georgia, Women’s Initiatives Supporting Group, 2012. https://women.ge/data/docs/publications/WISG_situation-of-lgbt-persons-in-Georgia_ENG-www.pdf

¹⁰ Human Rights Education and Monitoring Centre (EMC), Social Exclusion of LGBTQ Group in Georgia, Human Rights Education and Monitoring Centre (EMC), 2020, https://socialjustice.org.ge/uploads/products/pdf/Social_Exclusion_of_LGBTQ_Group_1612128635.pdf

¹¹ მწვანე ალტერნატივა, თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჭიანურებული რეფორმა და მოგვარებელი პრობლემები, 6 ოქტომბერი, 2020, <https://greenalt.org/blogs/tbilisis-sazogadoebrivi-transportis-gachianurebuli-reforma/>

- აუცილებელია, სატრანსპორტო გეგმაში უსაფრთხოების ინდიკატორების განსაზღვრისას შეირჩეს გენდერულად სენსიტიური ინდიკატორები, რომლებიც მიემართება ქალების, სექსუალური და გენდერული უმცირესობების გამოცდილებებს.

საზოგადოების მონაწილეობა, საზოგადოებასთან კომუნიკაცია და ცნობიერების ამაღლების კამპანიები

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 მოსაზრებად, რომლებიც ხელს უშლიან „კარგ“ მთავრობას განახორციელოს თავისი ქმედებები, დემოკრატიაზე და კონსენსუსზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღებაზე ლაპარაკი რთულია, შესაბამისად არ ხდება გამოსავლების ძიებაც.

მაშინ როცა, თბილისში 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 განსაზღვრად. 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 მცხოვრებლებზე, 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.

საზოგადოების მონაწილეობის გარეშე ეკოლოგიურად სუფთა, ადამიანებზე ორიენტირებული და ხელმისაწვდომი სატრანსპორტო სისტემის განვითარება არ იქნება შესაძლებელი. მერიის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს მიერ გადადგმული ნაბიჯების მიუხედავად, საბოლოო გადაწყვეტილებას მობილობის ფორმის ცვლილების შესახებ თბილისის მცხოვრებლები მიიღებენ. სწორედ, ამიტომ მნიშვნელოვანია გეგმაში გათვალისწინებული იყოს ცნობიერების ამაღლების და მოსახლეობის ჩართულობის ასპექტები.

ტრანსპორტის გეგმამ 2043 წლამდე უნდა უზრუნველყოს მდგრადი მობილობის საკითხების გადაჭრა, სწორედ ამიტომ მნიშვნელოვანია, რომ გეგმაში ასახული იყოს ის ფაქტორები, რაც მოსახლეობას გაუჩენს მოტივაციას შეცვალოს მობილობის ფორმები. ეს ფაქტორები დანიშნულების ადგილამდე სწრაფად და მოხერხებულად გადაადგილების გარდა, მოიცავს, ჯანმრთელობისა და გარემოსდაცვით საკითხებს, მაგალითად, ჰაერის დაბინძურებისა და

ემისიების შემცირებასთან დაკავშირებულ არგუმენტებს, რომლებიც დროთა განმავლობაში სულ უფრო მეტ გავლენას იქონიებს გადაადგილების ფორმების ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილებების მიღებისას.

რეკომენდაციები:

- აუცილებელია, საზოგადოება იყოს ინფორმირებული და აგრეთვე ფართოდ ჩართული მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმებით გათვალისწინებული ღონისძიებების განხორციელებისა და სატრანსპორტო გეგმების შემუშავების პროცესში, ჯერ კიდევ ადრეულ ეტაპზე, სისტემების ხედვის განსაზღვრის დროს, როცა ღიაა ალტერნატივები.
- მნიშვნელოვანია, სატრანსპორტო გეგმის ერთ-ერთ კომპონენტს წარმოადგენდეს საზოგადოებასთან კომუნიკაციის, მდგრადი მობილობის საკითხებზე ცნობიერების ამაღლების და გეგმის განხორციელების პროცესში გადაწყვეტილების მიღების პროცესში საზოგადოების ჩართულობის სამოქმედო გეგმები.
- მნიშვნელოვანია, ასევე, გადაიხედოს გადაწყვეტილება დოკუმენტის სახელწოდების ცვლილების შესახებ, სახელწოდებაში მობილობის თუ არა, სულ მცირე, მდგრადობის ელემენტის გაჩენის მიზნით.