

თბილისში სარკინიგზო ხაზის განვითარების პოლიტიკის დოკუმენტი

რკინიგზის ხაზის ქალაქგეგმარებითი მნიშვნელობისა და
მისი შენარჩუნებისა თუ გადატანის შესახებ

ირაკლი ჟვანია

ავტორი: ირაკლი ჟვანია
ტექსტის რედაქტორი: ელიზა ნაბახტეველი
დიზაინი: ნათა ყიფიანი, ნატალია ლლონტი

პუბლიკაცია მომზადდა აღმოსავლეთ ევროპის მრავალპარტიული დემოკრატიის ცენტრის პროექტის - „**რეგიონების უზრუნველყოფა ინფორმაციით და ამომრჩეველთა გაძლიერება დემოკრატიისთვის**“ - ფარგლებში.

პროექტი ხორციელდება USAID-ის ფინანსური მხარდაჭერით და ეკონომიკური პოლიტიკის კვლევის ცენტრთან (EPRC) თანამშრომლობით. იგი მიზნად ისახავს ამომრჩეველთა ცოდნის, უნარებისა და ორგანიზების შესაძლებლობების გაძლიერებას, რათა მიაღწიონ ქვეყანაში ისეთი პოლიტიკური თუ საარჩევნო პროგრამების განხორციელებას, რომლებიც უკეთ უპასუხებენ მათ რეალურ საჭიროებებს.

პროექტი ხორციელდება საქართველოს ხუთ რეგიონში: თბილისში, კახეთში, შიდა ქართლში, იმერეთსა და აჭარაში.

პუბლიკაციის მომზადება შესაძლებელი გახდა ამერიკელი ხალხის გულუხვი დახმარების წყალობით, რომელიც აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) მეშვეობით იქნა გაწეული. პუბლიკაციის შინაარსზე პასუხისმგებელია ტექსტის ავტორი და არ შეიძლება განხილულ იქნას როგორც აღმოსავლეთ ევროპის ცენტრის მრავალპარტიული დემოკრატიისთვის (EECMD), ეკონომიკური პოლიტიკის კვლევის ცენტრის (EPRC) და ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს ოფიციალური პოზიცია ან თვალსაზრისი.



შინაარსი

4

შესავალი

5

პრობლემის ანალიზი

13

დასკვნა

შესავალი

წინამდებარე დოკუმენტი მიზნად ისახავს თბილისის სარკინიგზო ხაზთან დაკავშირებული მოსაზრებებისა და მიდგომების შეფასებას კომპლექსური ქალაქგანვითარებითი კუთხით.

თბილისის სარკინიგზო ხაზი, რომელიც ემსახურება როგორც სამგზავრო, ისე სატვირთო გადაზიდვებს, ქალაქს ჩრდილო-დასავლეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ მიმართულებით ღერძად კვეთს. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა, რომელიც ქალაქში 80 ჰა-მდე ტერიტორიას იკავებს, საბჭოთა პერიოდში განვითარებული და უმეტესწილად მოძველებულია. ტერიტორიის მნიშვნელოვანი ნაწილი აღარ გამოიყენება სარკინიგზო დანიშნულებით, გარკვეული მიწის ნაკვეთები გასხვისებულია, ზოგიერთი შენობა-ნაგებობა უფუნქციო ან გაქირავებულია საქართველოს რკინიგზის მიერ სხვა დანიშნულებით. ეს ინფრასტრუქტურა ძირითადად გადაჭიმულია გლდანის, ნაძალადევის, დიდუბის, ჩუღურეთის, ისნისა და სამგორის რაიონების ტერიტორიაზე.

წლების წინ გაჩნდა მოსაზრება, ქალაქის განაშენიანებული ნაწილიდან გადაეტანათ სარკინიგზო ხაზი, ხოლო გამოთავისუფლებული დამხმარე სამეურნეო მიწის რესურსი ქალაქის სამშენებლო თუ სხვა ქალაქგანვითარებითი საჭიროებისთვის აეთვისებინათ. ამ მიზნით 2010 წელს დაიწყო თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მშენებლობა, მაგრამ 2013 წელს, გამოვლენილი ხარვეზების მიზეზით, მშენებლობა შეაჩერეს.

აღსანიშნავია, რომ დედაქალაქის ცენტრიდან რკინიგზის გადატანის გადაწყვეტილების მიღების პროცესში არ მონაწილეობდნენ ქალაქგეგმარებითი დისციპლინების პროფესიონალები და ეს გადაწყვეტილება თბილისის ურბანული განვითარების თვალსაზრისითაც არ განუხილავთ. არ ჩატარებულა ქალაქისთვის ასეთი სერიოზული პროექტის დადებითი და უარყოფითი მხარეების მულტიდისციპლინური შეფასება და ანალიზი, თუ რა შედეგები მოჰყვებოდა მას დედაქალაქის სივრცითი მოწყობის მხრივ.

პრობლემის ანალიზი

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ამჟამად დაკონსერვებულ ხაზზე სამუშაოების განახლება დიდ რისკებს შეიცავს, რაც, უპირველეს ყოვლისა, გამოიხატება იმით, რომ საპროექტო დერეფანი გადის თბილისის ზღვის სიახლოვეს - წყალსაცავისგან 800-900 მეტრით არის დაშორებული. ეს დიდ საფრთხეს წარმოადგენს ეკოლოგიური თვალსაზრისით და, ამავე დროს, აუარესებს მიმდებარე ტერიტორიების ქალაქგეგმარებით მნიშვნელობას. არსებობს ნაკლოვანებებიც, მაგალითად ისეთი, როგორც არის დიდი ქანობი და ორი ელმავლის გამოყენების აუცილებლობა, აქედან გამომდინარე შემცირებული გამტარუნარიანობით.

ქალაქს უნდა ავარიდოთ სხვადასხვა დანიშნულების სახიფათო ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული რისკები და, შესაბამისად, უნდა მოიძებნოს ალტერნატიული ვარიანტები. მიზანშეწონილი იქნებოდა დედაქალაქის ცენტრიდან სატვირთო ნაკადების შემოვლით რკინიგზაზე გატანა, თუმცა ასეთ საფრთხის შემცველ მონაკვეთებზე საჭიროა დამატებით უსაფრთხოების სამუშაოების ჩატარება წყალსაცავისა და ზოგადად გარემოს დაცვის მიზნით.

როდესაც საუბარია, ერთი მხრივ, დასახლებული არეალების სიახლოვეს საშიში თხევადი თუ მშრალი ტვირთების საფრთხის მოშორებაზე, და, მეორე მხრივ, ამავე მოსახლეობის სასიცოცხლოდ აუცილებელი წყალსაცავის, მიმდებარე ტერიტორიების ეკოლოგიურ თუ სხვა ქალაქგეგმარებითი ღირებულებების დაცვაზე, გადანყვებილების მიღებისას გასათვალისწინებელია ორივე ვარიანტის გარემოზე ზემოქმედების რისკების შეფასება და აუცილებელი უსაფრთხოების ზომების შედარება. სამწუხაროდ, ასეთი რამ არ მომხდარა.

სასურველი იქნებოდა შემოვლითი რკინიგზის გადატანა პროექტის განხილვის სტადიაზე უგულებელყოფილ, უფრო შორ და უსაფრთხო მარშრუტზე - საავტომობილო შემოვლითი გზის მახლობლად. ამ შემთხვევაში თბილისის წყალსაცავს (თბილისის ზღვას) აღარ შეექმნება საფრთხე და შესაძლებელი იქნება მისი მიმდებარე ტერიტორიების სარეკრეაციო დანიშნულებით გამოყენება. ასეთი პერსპექტივა მეტად მნიშვნელოვანია თბილისის ეკოლოგიური მდგომარეობის გათვალისწინებით და გამწვანებული ტერიტორიების ნაკლებობის ფონზე.

მკაფიოდ უნდა ითქვას, რომ მიზანშეწონილია სატვირთო ნაკადების შემოვლით რკინიგზაზე გადამისამართება თავდაპირველი, უფრო შორი მარშრუტით, რომელიც არ უქმნის საფრთხეს წყალსაცავს, მის მიმდებარე ლანდშაფტურ-

სარეკრეაციო, საკუთრივ სარეკრეაციო და სასოფლო-სამეურნეო ზონებს, არ აუარესებს თბილისის ზღვის ირგვლივ ტერიტორიების ქალაქგეგმარებით ღირებულებებს. დასაბუთებულია, რომ შემოვლითი რკინიგზის პროექტის დამტკიცებისას ეს მარშრუტი არ შეიქმნას. არსებულის მშენებლობაზე უკვე დაიხარჯა საკმაოდ დიდი ფინანსური რესურსი, მის ოპერირებას თან ახლავს ჩამოთვლილი საფრთხეები, რომლებსაც შეიძლება მოჰყვეს ეკონომიკური ზარალი და ეკოლოგიური ზიანი.

საქართველოს აქვს შესაძლებლობა რკინიგზით უკავშირდებოდეს მეზობელ ქვეყნებს და რეგიონს, ასევე ევროპას თურქეთის გავლით. ხანგრძლივ პერსპექტივაში მხედველობაშია მისაღები აგრეთვე პრობლემური მიმართულებებით გეოპოლიტიკური ცვლილების შესაძლებლობა.

ყურადღება უნდა მიექცეს სამგზავრო-სარკინიგზო მიმოსვლის განვითარების პერსპექტივასა და ხედვას როგორც საერთაშორისო, ისე ქვეყნის მასშტაბით. არ შეიძლება ისეთი გადაწყვეტილების მიღება, რომელიც ეწინააღმდეგება განვითარების პერსპექტივას და ხელს უშლის მის განხორციელებას. სამგზავრო-სარკინიგზო გადაყვანა ქვეყნის სივრცითი მონყობისა და სტრატეგიული განვითარების დონის საკითხია. ამიტომაც მასზე მსჯელობისას დედაქალაქს განსაზღვრული როლი აქვს მიკუთვნებული და ამის გაუთვალისწინებლობა დაუშვებელია ასეთი გადაწყვეტილების მიღებისას - ამით შეიძლება დაზიანდეს ქვეყნისა და დედაქალაქის განვითარების ინტერესები. მიუღებელი და გაუმართლებელია საკითხის ისე გადაწყვეტა, რომ მან შეუქცევადი სახე მიიღოს ან მისი შეცვლა დიდ ხარჯებს დაუკავშირდეს. ეს თავისთავად ან გამორიცხავს, ან უკიდურესად ართულებს სიტუაციის გამოსწორების შესაძლებლობას.

დღესდღეობით, დედაქალაქის სატრანსპორტო კავშირი რეგიონებთან უმეტესწილად უზრუნველყოფილია პირადი ავტომობილების, მიკროავტობუსებისა და ავტობუსების მეშვეობით. სამგზავრო რკინიგზის სწორი განვითარება ხელს შეუწყობს რეგიონებსა და დედაქალაქს შორის აქტიურ მიმოსვლას, კავშირების დამყარებასა და გაძლიერებას. სარკინიგზო ტრანსპორტის, როგორც მდგრადი ტრანსპორტის განვითარება და ხელშეწყობა საქართველოს ვალდებულებად აქვს ნაკისრი ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში. ქვეყანაში ყოველწლიურად იზრდება ტურისტების რიცხვი, რომლებიც თბილისსაც სტუმრობენ და რეგიონებსაც. ისინი ძირითადად გადაადგილდებიან მიკროავტობუსებით ან დაქირავებული მანქანებით. ქვეყნის მოქალაქეებისა და ტურისტების უდიდესი ნაწილის ავტოტრანსპორტით გადაადგილება ხელს უწყობს საგზაო გადატვირთვებს როგორც თბილისში, ისე მის გარეთ. თხევად

სანვავზე მომუშავე მანქანების სიმრავლე ნიშნავს მეტ გამონაბოლქვს, ხოლო ავტომანქანების სიჭარბე - საავარიო სიტუაციების გაზრდილ რისკს. რკინიგზის განვითარებას შეუძლია მნიშვნელოვნად გააუმჯობესოს გარემოს ეკოლოგიური მდგომარეობა, გააიოლოს უფრო უსაფრთხოდ გადაადგილება და ქვეყნის ამა თუ იმ ადგილთან წვდომა.

ფაქტია, რომ სამგზავრო შემადგენლობების შემოვლითი რკინიგზით გაშვება კიდევ უფრო გააღრმავებს სატრანსპორტო წვდომის პრობლემებს, რადგან გაუარესდება ქალაქთან კავშირის ხარისხი და კომფორტი, ტრანსპორტის სხვა საშუალებების საერთო-საქალაქო ქსელში ჩართვა.

2018 წლის 23 მაისს, თბილისის მუნიციპალიტეტისა და მსოფლიო ბანკის პროექტ „ბრაუნფილდების რეგენერაციის შესაძლებლობების“ ფარგლებში, გაიმართა პრეზენტაცია, განხილვა და სამუშაო შეხვედრები, რომლებსაც ესწრებოდნენ მერიის წარმომადგენლები, მსოფლიო ბანკის ექსპერტები ურბანული განვითარებისა და ბრაუნფილდების რეგენარაციის სფეროში, თბილისის განახლებული მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმაზე მომუშავე ჯგუფის წევრები, პროფესიული წრეების სპეციალისტები, საქართველოს რკინიგზისა და ბიზნესსექტორის წარმომადგენლები. მსოფლიო ბანკის კვლევაში დასაბუთებული იყო სამგზავრო რკინიგზის შენარჩუნების აუცილებლობა. გაიმართა დისკუსია, რომლის დროსაც რკინიგზის მმართველი კომპანიის წარმომადგენელს არ გამოუთქვამს სამგზავრო ხაზის შენარჩუნების საწინააღმდეგო პოზიცია, ითქვა იმის შესახებაც, რომ ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში გვირაბის მშენებლობის საკითხის განხილვაც კი შესაძლებლად მიაჩნდათ.

ცალ-ცალკე სატვირთო და სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზების არსებობა მსოფლიოს არაერთ ქალაქში დანერგილი პრაქტიკაა.

რკინიგზის გადატანის ერთ-ერთი არგუმენტია, რომ სასაწყობო და სამეურნეო ტერიტორიები იკავებს 80-მდე ჰექტარს, რომელთა გამოთავისუფლების შემდეგ ამ ფართობის გამოყენება შეიძლება განვითარებისთვის და ქალაქის ახალი მრავალფუნქციური ცენტრის შესაქმნელად. ეს უდავოდ გაათავისუფლებდა თბილისის უმეტესწილად ისტორიულ ცენტრალურ ნაწილს სამშენებლო-დეველოპერული „წნეხისგან“ და შეაჩერებდა ქალაქის ამ ნაწილში განაშენიანების, უკვე გადაჭარბებული სიმჭიდროვის კიდევ უფრო მეტ არაჯანსაღ ზრდას, ურბანული გარემოს და ცხოვრების ხარისხის გაუარესებასთან ერთად. ცალსახად უნდა დავეთანხმოთ ამ მოსაზრებას, თუმცა მის განხორციელებას არანაირად

ხელს არ უშლის სამგზავრო რკინიგზის ხაზის არსებობა.

გადანყვეტილება რკინიგზის შემოვლით მარშრუტზე გადატანის შესახებ განპირობებულია ასევე იმ არგუმენტით, რომ რკინიგზა ორ ნაწილად ყოფს ქალაქის ამ ნაწილს და უნდა დამყარდეს გაადვილებული განივი კავშირები.

იმ შემთხვევაში, თუ სატვირთო ხაზს სასაწყობო და სამეურნეო ინფრასტრუქტურით შემოვლით გზაზე გადაიტანენ, ხოლო დედაქალაქის ცენტრში მხოლოდ სამგზავრო ხაზი შენარჩუნდება, რკინიგზის ინფრასტრუქტურა საგრძნობლად შემცირდება სიგანეში და ისედაც გაადვილდება განივი კავშირები. მსოფლიოს ქალაქების უმრავლესობაში, სადაც სამგზავრო მატარებლები მგზავრებს ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში განთავსებულ მთავარ სადგურზე ემსახურებიან, რკინიგზის ორ მხარეს კავშირი მარტივად არის მოგვარებული მოკლე გვირაბების სახით.

ქვემოთ, ფოტოსურათებზე, ნაჩვენებია ამგვარი კავშირი ქალაქ ამსტერდამის მაგალითზე. ნიდერლანდების დედაქალაქი, სამგზავრო მატარებლებისა და ცენტრში მდებარე ცენტრალური სადგურის მეშვეობით, ყოველდღიურად ემსახურება 250 000 ადამიანს - ადგილობრივებსა და ტურისტებს მთელი მსოფლიოდან. ფოტოებზე ვხედავთ მოძრაობის ფაქტობრივად ყველა მონაწილეს: სამგზავრო მატარებელს, ველოსიპედითა და ფეხით მოსიარულეებს, ავტომობილებს, საზოგადოებრივ ტრანსპორტს - ტრამვაის.

შემდეგი არგუმენტი დედაქალაქის ცენტრიდან რკინიგზის გატანაზე შემცირებული ხმაური და გაუმჯობესებული ეკოლოგიური მდგომარეობაა სარკინიგზო ხაზის მიმდებარე არეალებისთვის. რკინიგზის ახლანდელ სადგურებს თუ მოვაცილებთ სატვირთო მატარებლების ნაკადს, ხმაურიც შემცირდება და ეკოლოგიური ფონიც გაუმჯობესდება. თუმცა ამას ხელს არ უშლის სამგზავრო ხაზის დატოვება. დღევანდელი მდგომარეობით, სამგზავრო დატვირთვა არ აღემატება ათ შემადგენლობას. გარდა ამისა, ნაკადი რომც გაიზარდოს, უნდა გავითვალისწინოთ ისიც, რომ თანამედროვე, კომფორტული მატარებლები მინიმალურ ხმაურს გამოსცემს. ასეთით უკვე საქართველოს რკინიგზაც სარგებლობს - ეს არის შვეიცარიული კომპანია Stadler-ის წარმოებული მატარებელი. მომავალში საქართველოს რკინიგზის სამგზავრო შემადგენლობები მთლიანად ასეთი თანამედროვე და კომფორტული მატარებლებით უნდა დაკომპლექტდეს.

გამოთავისუფლებული ტერიტორიის განვითარებისას სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზის უშუალო სიახლოვეს არ უნდა დაიგეგმოს საცხოვრებელი შენობების მშენებლობა, მის გასწვრივ, უპირველეს ყოვლისა, უნდა განვითარდეს გამწვან-

ნებული სარეკრეაციო ზონა. მომდევნო ზოლში უნდა მოეწყოს საზოგადოებრივ-საქმიანი სივრცე კომერციული დანიშნულების შენობებით და ყველაზე მოშორებით - საცხოვრებელი ზონა, რათა მოსახლეობა მინიმალურმა ხმაურმაც კი არ შეაწუხოს, უზრუნველყოფილი იყოს მშვიდი საცხოვრებელი გარემოთი.



ამსტერდამი, ნიდარლანდები. ქალაქის ცენტრში, ცენტრალური სადგურიდან 1000 მეტრის რადიუსში, მართივად დამყარებული კავშირი რკინიგზის ორ მხარეს შორის



**აოსტარღამი, ნიდარღანღამი. ქალაქის ცენტრში, ცენტრალური
სადგურიდან 1000 მეტრის რადიუსში, მართივად დამყარებული
კავშირი რკინიგზის ორ მხარეს შორის**

სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზის შენარჩუნებას დაახლოებით 4-5 ჰა სჭირდება. სატვირთო რკინიგზისა და მისი სამეურნეო ინფრასტრუქტურის ქალაქის ცენტრიდან გარეუბანში გადატანით კი გამოთავისუფლდება 75 ჰა ტერიტორია, სადაც ახალი მრავალფუნქციური ცენტრის განვითარება შესაძლებელია. შესაბამისად, სამგზავრო ხაზის შენარჩუნება არანაირად ხელს არ უშლის გამოთავისუფლებული მიწის ფართობის ახალი საქალაქო მულტიფუნქციური ცენტრის სახით განვითარებას. ბუსტად სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზის შენარჩუნებით არის შესაძლებელი ასეთი ცენტრის სწორად განვითარება და გამართული მდგრადი სატრანსპორტო კავშირებით მისი ქალაქგეგმარებითი ღირებულებების ამაღლება.

სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზის გაუქმების შემთხვევაში გვექნება ორი ჩიხური სადგური დიდუბესა და ნავთლულში. ეს გაართულებს სარკინიგზო სატრანსპორტო კავშირებს, გამოიწვევს ხალხმრავლობასა და გადატვირთვას გადაჯდომისას, გააუარესებს მგზავროთა კომფორტს და ქალაქის ცენტრთან მიღწევადობას. გაიზრდება აგრეთვე იმ მგზავროთა რაოდენობა, რომლებიც ჩიხური სადგურებიდან ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში მოსახვედრად ისარგებლებენ სხვა საზოგადოებრივი ტრანსპორტითა და ავტომობილებით, რაც კიდევ უფრო გაზრდის გზებზე საავტომობილო დატვირთვასა და გამონაბოლქვს. შესაძლებელია, და სასურველიც, თბილისის აგლომერაციის მასშტაბით - ნატახ-

ტარი, მცხეთა, თბილისი, რუსთავი, გარდაბანი - მგზავრთა გადასაცვანად S-Bahn ტიპის მატარებლების სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზში ინტეგრირება. ასეთი პარალელური ინტეგრირების დროს, იქნება ეს დიდუბის, ცენტრალური ვაგზლის თუ ნავთლულის სადგურები, შესაძლებელია ერთ დონეზე პლატფორმებს შორის გადაჯდომა საქალაქთაშორისო სამგზავრო და საგარეუბნო S-Bahn ტიპის მატარებლებს შორის.

სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზის გადატანისას სამგზავრო-სარკინიგზო მიმოსვლა უქმდება ცენტრალურ ვაგზალზე. აქ დარჩება მხოლოდ საგარეუბნო მატარებლის სადგური. ამის დაშვება არ შეიძლება, რადგან ცენტრალურ ვაგზალზე მატარებლით ჩამოსული მგზავრი ხვდება ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში - მნიშვნელოვან სატრანსპორტო კვანძში, რომელიც ერთადერთი ადგილია, სადაც თავს იყრის რკინიგზა და მეტროს ორივე ხაზი. ასეთი შესანიშნავი კონფიგურაციის მოშლა უაღრესად ნეგატიურ შედეგებს მოუტანს თბილისში ურბანულ მობილობას, უკიდურესად გააძნელებს ქალაქის ნაწილებს შორის კავშირს და ძალზე ცუდად აისახება მთლიანად ქალაქზე. გარდა ამისა, საჭირო გახდება ქალაქში ფაქტობრივად სამი სადგურის მუშაობა: დიდუბისა და ნავთლულის - სამგზავრო რკინიგზისთვის და ცენტრალური ვაგზლის - საგარეუბნო მატარებლებისთვის. ეს, ერთი მხრივ, ნიშნავს ხარჯების რამდენჯერმე გაუმართლებელ გაზრდას და საგრძნობლად გართულებულ ოპერირებას, და, მეორე მხრივ, შეიძლება ნეგატიურად აისახოს მომსახურების ხარისხზე.

არსებული სარკინიგზო ხაზი ასევე აერთიანებს ქალაქის საწარმოო ტერიტორიების, ე.წ. ბრაუნფილდების დიდ ნაწილს. ეს კი შესანიშნავი წინაპირობაა ამ ტერიტორიების მომავალში გამოსაყენებლად და განსავითარებლად. ბრაუნფილდების საკითხი ასევე მნიშვნელოვანია ქალაქისთვის, ხოლო სამგზავრო რკინიგზის გაუქმება კი დამაზიანებელი ამ ტერიტორიების მომავალი განვითარებისთვის - აცლის მათ ქალაქის ცენტრთან და სხვა ნაწილებთან კავშირის საშუალებას.

თბილისისთვის მნიშვნელოვანია პოლიცენტრიული განვითარება, რაც საცხოვრებლად მიმზიდველი ქალაქის მდგრადი მომავლის ერთ-ერთი წინაპირობაა. სამგზავრო რკინიგზის ქალაქიდან „ამოჭრა“ სწორედაც რომ ამ მიზნის სრულფასოვან განხორციელებას უშლის ხელს. პირიქით, ამას უკუეფექტი ექნება. სამგზავრო რკინიგზის ქალაქის ცენტრში მოშლა პოლიცენტრიული განვითარების შესაძლებლობებს აქვეითებს, რადგან სარკინიგზო ხაზი ქალაქის ჩრდილოეთ, ცენტრალურ, სამხრეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილებში მდებარე ტერიტორიებს, მათ შორის საწარმოო ტერიტორიებს, საკმაოდ

ხელსაყრელად აკავშირებს ერთმანეთთან და ცენტრთან. მეტრო ვერ ფარავს ყველა არეალს, რკინიგზა კი ავსებს ამ დანაკლისს და კარგად ებმის მეტროს ქსელს. შეიძლება ითქვას, რომ თბილისის სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზი მეტად ხელსაყრელი კონფიგურაციისაა.

დასკვნის სახით შეიძლება ჩამოვთვალოთ შემდეგი ქალაქგეგმარებითი მიზნები, რომელთა მიღწევაც შესაძლებელია რკინიგზის ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში სამგზავრო ფუნქციის შენარჩუნებით და შემოვლით მარშრუტზე მხოლოდ დიდი სატვირთო და ტრანზიტული მოძრაობის გადატანით.

ქალაქის ცენტრალური და დასახლებული ნაწილებიდან სატვირთო რკინიგზის გატანით ჯანმრთელობისთვის საშიში ტვირთის მოძრაობა ასცდება ქალაქს.

სატვირთო რკინიგზის შემოვლით მარშრუტზე გადატანის შემდეგ დარჩება მხოლოდ ვიწრო სამგზავრო ხაზი, რაც უფრო გამარტივებს განივ კავშირებს და შესაძლებელს გახდის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურით გაყოფილი ქალაქის ნაწილების უკეთეს ინტეგრირებას.

სატვირთო რკინიგზის გადატანისას საგრძნობლად შემცირდება რკინიგზის ფუნქციონირებით გამოწვეული ეკოლოგიური პრობლემები, რასაც სამგზავრო ხაზი ხელს არ უშლის. თანამედროვე მატარებლები ეკოლოგიურად მდგრადი და ნაკლებად ხმაურიანია.

უნდა შენარჩუნდეს სამგზავრო ხაზი და მისი ჩართულობა საერთო-საქალაქო სატრანსპორტო ქსელში, უპირველესად - ცენტრალურ სადგურზე მეტროს ორივე ხაზთან ბმით. ეს აუცილებელია ქალაქის ნაწილებს შორის გამართული სატრანსპორტო კავშირების შესანარჩუნებლად და ქალაქთან მიღწევადობის გასაიოლებლად.

სატვირთო რკინიგზის გადატანის შედეგად აღდგება რკინიგზის მიმდებარედ არსებული დეგრადირებული ტერიტორიები. სამგზავრო რკინიგზის გაუქმება კი ხელს შეუშლის ამ ტერიტორიების რეგენერაციას, გაუარესდება მათთან სარკინიგზო სატრანსპორტო კავშირი, რაც

აისახება გზაზე გადატვირთულ მოძრაობაზე, შეამცირებს ამ ტერიტორიების მიმზიდველობასა და ქალაქგეგმარებით ღირებულებებს.

საჭიროა სამგზავრო რკინიგზის, როგორც ტრანსპორტის მდგრადი სახეობის შენარჩუნება, რომელსაც მგზავრთა ყველაზე მეტი ნაკადის გადაყვანა შეუძლია. საკმარისი იქნება ცოტნე დადიანის ქუჩის შეერთება ცენტრალური ვაგზლის მიმდებარე ტერიტორიიდან ჯ. ბუშის ქუჩასთან და კახეთის გზატკეცილთან გედევანიშვილისა და საინგილოს ქუჩების გასწვრივ/მეშვეობით და რთულ მონაკვეთზე გვირაბის მოწყობით. საამისოდ საჭიროა დეტალური კვლევის ჩატარება.

80 ჰა-დან სატვირთო სარკინიგზო ხაზისა და მისი სამეურნეო ინფრასტრუქტურის შემოვლით რკინიგზაზე გადატანის შედეგად გამოთავისუფლდება 75 ჰა ფართობი (სამგზავრო რკინიგზის ხაზს დასჭირდება 5 ჰა). შესაბამისად, ამ ტერიტორიაზე შესაძლებელი იქნება (და აუცილებელიც) სარეკრეაციო არეალების განვითარება და ქალაქის ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესება. სწორედ ამიტომაც არსებითი ამ ტერიტორიაზე ისეთი სარკინიგზო, მდგრადი სატრანსპორტო საშუალების შენარჩუნება, რომელიც კარგად არის ჩართული საერთო-საქალაქო სატრანსპორტო ქსელში. გარდა ამისა, ამ კონფიგურაციაში გარკვეულწილად გადამწყვეტ როლს თამაშობს ცენტრალური სადგური მეტროს ორივე ხაზთან კავშირით.

დასკვნა

შემოთავაზება თბილისის ცენტრალური ნაწილიდან სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზის გადატანის შესახებ არის უკიდურესად არახელსაყრელი და მას ექნება გრძელვადიანი სერიოზული ნეგატიური შედეგები როგორც ქალაქგანვითარებითი, ისე სტრატეგიული და საოპერაციო თვალსაზრისით.

ეს უწინააღმდეგება თანამედროვე საერთაშორისო და ევროპულ პრაქტიკასა და მიდგომებს, რომლებიც ყოველმხრივ ხელს უწყობს მდგრადი შიდასაქალაქო,

საგარეუბნო და საქალაქთაშორისო ელექტროსალიანდაგო ტრანსპორტის ხელშეწყობასა და განვითარებას.

აუცილებელია ქალაქზე გამავალი ორ, ზოგ შემთხვევაში ოთხლიანდაგიანი სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზის შენარჩუნება ცენტრალური ვაგზლით, სადაც ქვეყნის დედაქალაქში ერთადერთ ადგილს სარკინიგზო ხაზი ებმის მეტროს ორივე ხაზს. ამას წინასწარი გაანგარიშებით დასჭირდება 5 ჰა-მდე ტერიტორია, ხოლო სატვირთო სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გატანის შედეგად დარჩენილი 75 ჰა-მდე ტერიტორია უნდა განვითარდეს როგორც ახალი მულტიფუნქციური ცენტრი. აქვე უნდა ითქვას, რომ ამისთვის აუცილებელი არ არის სამგზავრო ხაზის გაუქმება. ამგვარად იქნება ახალი ცენტრის განვითარების საშუალება ჭანსალი მდგრადი სატრანსპორტო კავშირების შენარჩუნებითა და გაძლიერებით. ეს სწორედაც რომ ხელს შეუწყობს ქალაქის ნაწილების შეკავშირებულობას, პოლიცენტრიულ განვითარებასა და ეკოლოგიური გარემოს გაუმჯობესებას.

მომავალში, თუ შესაბამისი ფინანსური რესურსები გამოინახება, შესაძლებელია განვიხილოთ დიდუბისა და ნავთლუღის სადგურებს შორის სამგზავრო-სარკინიგზო ხაზისთვის გვირაბის მოწყობა ცენტრალური სადგურის შენარჩუნებით და მის მიწისქვეშა დონეზე პლატფორმების ჩატანით. ამგვარი რეკონსტრუქციით ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში მთლიანად გამოთავისუფლდება მიწისზედა ტერიტორია. ასეთ საგზაო ინფრასტრუქტურას ვხვდებით, მაგალითად, ნიუ-იორკსა და ბრიუსელში.

სამგზავრო რკინიგზის ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში გაუქმება აქვეითებს საქართველოს სარკინიგზო ქსელის სტრატეგიულ მნიშვნელობას, რომელსაც ასევე ქალაქის განვითარებაშიც სერიოზული როლის შესრულება შეუძლია.

სამგზავრო რკინიგზის ქალაქის ცენტრალური ნაწილიდან გატანა აკნინებს შიდასაქალაქო სარკინიგზო ქსელის მნიშვნელობას და აცლის ქალაქს მდგრად სატრანსპორტო საშუალებას.

ასეთი გადაწყვეტილება ამცირებს ქალაქგვეგმარებით ღირებულებებს და სწორი, მდგრადი ქალაქგანვითარების შანსებს, რაც მომავალში შეიძლება შეუქცევადი გახდეს, დაკარგულ შესაძლებლობად იქცეს ან უზარმაზარი ფინანსური სახსარი დასჭირდეს.

ამგვარ გადაწყვეტილებას ფაქტობრივად არანაირი სარგებელი არ მოაქვს თბილისისთვის. პირიქით, იგი სერიოზულ უპირატესობას გამოაცლის მომავალში განსავითარებელ ახალ მულტიფუნქციურ საქალაქო ცენტრს და საწარმოო ტერიტორიების, ე.წ. ბრაუნფილდების რეგენერაციის შესაძლებლობას.

ეს გააუარესებს შიდასაქალაქო მობილობას, გაზრდის მგზავრობის ხანგრძლივობას მოქალაქეებისთვის. საჭირო გახდება ერთი სატრანსპორტო საშუალებიდან მეორეზე გადაჯდომა, ჩიხური სადგურებიდან ქალაქის ცენტრისკენ ავტოტრანსპორტით გადაადგილება. ყოველივე ეს ტვირთად დაანვება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობას და შიდასაქალაქო გზებს, რომლებიც ისედაც მეტისმეტად გადატვირთულია.

საქართველოს რკინიგზისთვის რთული და ხარჯიანი იქნება ორი სადგურის ოპერირება და მოვლა.

