

ბათუმის ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა



Implemented by:





Implemented by:



ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა შემუშავდა რეგიონული პროგრამის „მდგრადი ურბანული მობილობა სამხრეთ კავკასიაში“ (Mobility4Cities) ფარგლებში, რომელიც დაფინანსებულია გერმანიის ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ფედერალური სამინისტროს (BMZ) მიერ და რომელსაც ახორციელებს გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოება (GIZ). პროგრამა წარმოადგენს BMZ-ის ტრანსფორმაციული ურბანული მობილობის ინიციატივის (TUMI) ნაწილს. „Mobility4Cities“ კონსულტაციას უწევს თბილისსა და ბათუმს მდგრადი ურბანული მობილობის ღონისძიებების დაგეგმვისა და განხორციელების მიმართულებით. პროგრამა ასევე ხელს უწყობს პირველი აკადემიური პროგრამის დანერგვას, რომელიც მიზნად ისახავს ტრანსპორტის დარგის განვითარებას და მომავალი ქართველი ექსპერტების მომზადებას, ასევე, მობილობის სფეროში დაინტერესებულ მხარეთა შესაძლებლობების განვითარებას. გარდა ამისა, Mobility4Cities ხელს უწყობს მობილობის პირობების გაუმჯობესებას ეროვნულ დონეზე. რეგიონალურ დონეზე კი პროგრამა ახორციელებს სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებს შორის საუკეთესო პრაქტიკისა და გამოცდილების გაზიარებას.

ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა შემუშავებულია ბათუმის მერიასთან და ყველა დაინტერესებულ მხარესთან მჭიდრო თანამშრომლობით, აგრეთვე Smart Transportation Solutions (STS) LLC მხარდაჭერას უწევდა საერთაშორისო საკონსულტაციო კომპანიას ადგილობრივ დონეზე და აქტიურად იყო ჩართული პროექტის განხორციელების ყველა ეტაპზე.



გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოება (GIZ) GmbH
მდგრადი ურბანული მობილობა სამხრეთ კავკასიაში
(Mobility4Cities)

ბათუმის ველოგადაადგილების ბენეფიციური გეგმა

პროექტის კოორდინაცია

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH¹

team red Deutschland GmbH

ალმუტადტრასსე 7

10119 ბერლინი

ტელ: + 49 (0) 30 138 986 35

ფაქსი: + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

პროექტის მენეჯმენტი ბენჯამინ ტეხენი
თომას ბომერი

მონაწილეები ანთიე მერშელი
იაკობ ბაუმი
ვერენა ენგელი

ადგილობრივი კომპანია **Smart Transportation Solutions (STS)**
მის: ოთარ ჩხეიძის ქუჩა 7, ოფისი 2B
თბილისი 0177, საქართველო
ტელ: +995 (577) 155-575
ელ-ფოსტა: info@sts.com.ge
ვებ-გვერდი: <https://sts.com.ge/>

გუნდი:










ზურა ბერაძე
ნიკოლოზ ჯიხვაშვილი
გიორგი ქეცხიშვილი
ნინო ჩხარტიშვილი




დიზაინი სოფო მესხიშვილი




ბერლინი 2021 წ.

1 გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოება (GIZ)

სარჩევი

	შეჯამება	7
	სურათების ჩამონათვალი	9
	ცხრილების ჩამონათვალი	11
	აბრევიატურები	12
	1 ველოგადაადგილების სტრატეგიისაკენ მიმავალი გზა	13
	1.1 გენერალური გეგმის მიზანი და მასშტაბები	13
	1.2 გენერალური გეგმის ერთობლივი შემუშავება	15
	2 ველოსიპედით გადაადგილების პოტენციური და ბარიერები ბათუმში	18
	2.1 ველოსიპედით გადაადგილების პოტენციური ბათუმში	18
	2.2 ველოსიპედით გადაადგილების ბარიერები ბათუმში	21
	2.3 ველოგადაადგილების პირობების შეფასება BYPAD-ის მეშვეობით	23
	3 ხედვა	24
	4 მმართველობის სტრუქტურა	27
	4.1 ლიდერობა	27
	4.1.1 სტატუს-კვო	28
	4.1.2 მიზნები	28
	4.1.3 ქმედებები	28
	4.2 ინსტიტუციური მოწყობა	29
	4.2.1 სტატუს-კვო	30
	4.2.2 მიზნები	32
	4.2.3 ქმედებები	32
	4.3 ფინანსური რესურსები	39
	4.3.1 სტატუს-კვო	40
	4.3.2 მიზნები	40
	4.3.3 ქმედებები	40
	5 კომუნიკაცია და მარკეტინგი ველოგადაადგილების კულტურის ხელშესაწყობის მიზნით	42
	5.1 სტატუს-კვო: ველოსიპედით მოძრაობის კულტურა და მობილობასთან დაკავშირებული ქცევა	43
	5.2 მიზნები	46
	5.3 ქმედებები	47
	5.3.1 პოპულარიზაცია და პარტნიორობა	47
	5.3.2 განათლება და ინფორმაცია	53
	5.3.3 კომუნიკაცია მომხმარებელთა ჯგუფებთან	55

	6	ველოგადაადგილების ხელშემწყობი სერვისები	57
	6.1	ველოსიპედების პარკინგი	57
	6.1.1	სტატუს-კვო	58
	6.1.2	მიზნები	59
	6.1.3	ქმედებები	59
	6.2	ველოსიპედების გაზიარება („ბათუმველო“)	60
	6.2.1	სტატუს-კვო	60
	6.2.2	მიზნები	61
	6.2.3	ქმედებები	61
	6.3	ტრანზიტის ინტეგრირება/კავშირები ტრანსპორტის სახეობებს შორის	61
	6.3.1	სტატუს-კვო	62
	6.3.2	მიზნები	62
	6.3.3	ქმედებები	62
	6.4	სხვა სერვისები	63
	7	ველოსიპედით გადაადგილების ქსელი	64
	7.1	ქსელის დიზაინის პრინციპები	64
	7.1.1	მგზავრობის მიზნები	65
	7.1.2	ველოსიპედის მომხმარებლები	66
	7.2	სტატუს-კვო ბათუმში	67
	7.3	ბათუმის ახალი ველო ქსელი	68
	7.3.1	ფიჭისებრი ქსელები	68
	7.3.2	შემოთავაზებული მარშრუტიზებული ქსელი	69
	7.3.3	ქსელის იერარქია და განხორციელების დაყოფა პრიორიტეტებად	70
	7.3.4	მნიშვნელოვანი ურთიერთობები ბათუმის მუნიციპალიტეტის ფარგლებს გარეთ	72
	7.4	ქმედებები	73
	8	ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის დიზაინი	74
	8.1	დიზაინის პრინციპი: ყველა ასაკისა და შესაძლებლობის მქონე პირთათვის	74
	8.2	ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის ტიპოლოგიები	75
	8.2.1	ველობილიკი ქუჩის მიღმა	76
	8.2.2	დაცული ველობილიკი/განცალკევებული ველობილიკები	77
	8.2.3	ამაღლებული ველობილიკი	79
	8.2.4	დახაზული ველობილიკები	80
	8.2.5	ველო ქუჩები/ველო ბულვარები	81
	8.2.6	საზიარო სივრცე	82
	8.3	სტატუს-კვო	83
	8.3.1	ველობილიკი ქუჩის მიღმა (ბათუმის ბულვარი)	83
	8.3.2	ამაღლებული ველობილიკები	84
	8.3.3	ავტობუსის სავალი საზიარო ზოლები	85
	8.3.4	დახაზული ველობილიკები	86

8.4	ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურა ახალ ქსელში	86
8.5	დიზაინის ესკიზები/გადაწყვეტის ნიმუშები	88
	9 განხორციელების გეგმა	93
9.1	შესავალი	93
9.2	ქსელის ინფრასტრუქტურის ხარჯთაღრიცხვა	93
9.3	აქტივობების განხორციელება	95
	10 დანართი 1: ქსელი	107
10.1	დეტალური ინფორმაცია ქსელის განვითარების შესახებ	107
	10.1.1 მოთხოვნის სტრუქტურის ანალიზი	107
	10.1.2 მარშრუტის ადგილმდებარეობის არჩევა - მთავარი თუ გვერდითი ქუჩები?	112
10.2	ბათუმის ახალი ველო ქსელი	114
10.3	ქსელის ფარგლებში არსებული ქუჩების ჩამონათვალი, პრიორიტეტულობისა და ღირებულების მითითებით	115
	11 დანართი 2: BYPAD-ის განხორციელების სამუშაო შეხვედრის შედეგები	119

შეჯამება

ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა შემუშავებულია რეგიონული პროგრამის „მდგრადი ურბანული მობილურობა სამხრეთ კავკასიაში“ (Mobility4Cities) ფარგლებში, რომელიც დაფინანსებულია გერმანიის ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ფედერალური სამინისტროს (BMZ) მიერ და რომელსაც ახორციელებს გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოება (GIZ).

ბათუმის ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა ითვალისწინებს ინტეგრირებული მიდგომების დანერგვას ბათუმის უფრო ველომეგობრულ ქალაქად ჩამოყალიბების მიზნით, რაც, თავის მხრივ, ხელს უწყობს მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის (SUMP) განხორციელებას.

განსაკუთრებულ თავისებურებას წარმოადგენს ის, რომ ყველა არსებითი სამუშაო ეტაპი განხორციელდა ბათუმის მთავარ დაინტერესებულ მხარეებთან ერთად, მათი სრული ჩართულობით. გარდა ამისა, ბათუმში და შესაბამისად, პირველად სამხრეთ კავკასიაში გამოყენებული იქნა ველოპოლიტიკის აუდიტის მეთოდოლოგია (BYPAD), რომლის არსი იმაში მდგომარეობს, რომ ველოპოლიტიკის სამოქმედო გეგმა შემუშავებული იქნა ერთობლივად, ყველა შესაბამისი დაინტერესებული მხარის მიერ თვითშეფასების პროცესის საფუძველზე.

უფრო დაწვრილებით, ბათუმში შესაბამისი დაინტერესებული მხარეები აქტიურად მონაწილეობდნენ ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის შემუშავებაში 2021 წლის მარტიდან ოქტომბრის ჩათვლით გამართული რამდენიმე სემინარსა და სამუშაო შეხვედრაში. ჯგუფი შედგებოდა ქალაქის ადმინისტრაციის, ველომომხმარებელთა ადგილობრივი ჯგუფების, ასევე, არასათავრობო ორგანიზაციებისა და დაინტერესებული უწყებების წარმომადგენლებისაგან.

ხედვა, რომელიც ერთობლივად იქნა შემუშავებული ველოგადაადგილების გენერალური გეგმისათვის და შესაბამისად, ბათუმის ველო ინფრასტრუქტურის სამომავლო დიზაინისათვის, შემდეგში მდგომარეობს:

ყველას შეუძლია ველოსიპედით უსაფრთხოდ და კომფორტულად გადაადგილება ქალაქის ყველა ნაწილში ნებისმიერი ყოველდღიური მიზნებისათვის.

აღნიშნული ხედვის განხორციელების მიზნით, ველოგადაადგილების გენერალურ გეგმაში წარმოდგენილია შემდეგი მითითებები და წინადადებები განხორციელების გეგმისათვის:

- ლიდერობის, ინსტიტუციური მოწყობისა და ფინანსური რესურსების კუთხით მმართველობის სტრუქტურის შემუშავებისა და ჩამოყალიბების გზით შეიქმნება ველოსიპედით გადაადგილების პოპულარიზაციის ძირითადი საფუძველი.
- ველოსიპედის უფრო აქტიური გამოყენება და ველოგადაადგილების კულტურის გაძლიერება სხვადასხვა სამიზნე ჯგუფზე მორგებული საკომუნიკაციო და მარკეტინგული ღონისძიებების მეშვეობით. აქ მნიშვნელოვანია, მოხდეს ძირეული ცვლილება მოსახლეობის ქცევაში.
- 66 კმ სიგრძის პერიფერიული მარშრუტების ქსელის დაგეგმვა, ველო ინფრასტრუქტურის დიზაინის პროექტის ჩათვლით. შემოთავაზებული ქსელი მოიცავს მთელ ქალაქს და ეფუძნება დაცული ველობილიკების შემოღებას, რომლებიც უზრუნველყოფს უსაფრთხოებისა და კომფორტის მაღალ დონეს ველოსიპედით მოძრაობის სამანქანო მოძრაობისაგან სტრუქტურულად განცალკევების გზით.

- შემოთავაზებული ველო ქსელების ღირებულება დაახლოებით 3.1-დან 5.2 მილიონ ლარამდეა.
- მიზნობრივი განხორციელებისათვის განისაზღვრა ეტაპობრივი მიდგომა, რაც იმის მაჩვენებელია, რომ ინფრასტრუქტურა და მარკეტინგი შეიძლება განხორციელდეს ერთმანეთის პარალელურად, რათა წარმოიშვას ახალი იმპულსები.

სერვისის სექტორის მხრიდან შემოთავაზებულ იქნა დამატებითი ღონისძიებები: მაგ. ველოსიპედების პარკირების სქემის შემუშავება და „ბათუმველო“-ს ველოსიპედების გაზიარების სისტემის განახლება.

განხორციელების გეგმაში შეჯამებულია ყველა შემოთავაზებული და პრიორიტეტული ღონისძიება. გეგმა მოიცავს პასუხისმგებელი უწყებებს, დაფინანსების წყაროებსა და განსახორციელებელი ღონისძიებების ვადებს.



სურათების ჩამონათვალი

სურათი 1:	ძირითადი ღონისძიებების ერთობლივი შემუშავება BYPAD-ის შეხვედრის დროს.....	15
სურათი 2:	BYPAD - სტატუს-კვოს სისტემატური შეფასება და ქმედებათა შემუშავება ცხრა მოდულის ფარგლებში (www.bypad.org).....	16
სურათი 3:	უსაფრთხოების კონცეფცია რიცხვებში.....	19
სურათი 4:	ბათუმში არსებული მარშრუტების სიგრძე (წყარო: ბათუმის სატრანსპორტო მოდელი).....	20
სურათი 5:	ბათუმის მაჩვენებლები BYPAD-მოდულების ფარგლებში.....	23
სურათი 6:	ხედვის შემუშავება ცალკეული მოსაზრებების შეგროვებისა და გაერთიანების გზით სამუშაო შეხვედრის დროს.....	24
სურათი 7:	სამუშაო შეხვედრის შედეგები - ბათუმის ველოგადაადგილების ხედვის ხუთი ძირითადი სვეტი (team red-ის მიერ შემუშავებული დიაგრამა).....	25
სურათი 8:	ხედვის, მთავარი მიზნისა და ზემოქმედების ბერკეტების მიმოხილვა (team red-ის მიერ შემუშავებული დიაგრამა).....	26
სურათი 9:	მარცხნივ: ლონდონის ყოფილი მერი და ბრიტანეთის პრემიერ-მინისტრი ბორის ჯონსონი ველოსიპედით გადაადგილებისას (ფოტო: AFP, Getty Images-ის მეშვეობით), მარჯვნივ: ჰოლანდიის პრემიერ-მინისტრი მარკ რუტე ველოსიპედით მიემართება სამუშაო ადგილისკენ (ფოტო: ANP).....	27
სურათი 10:	საუკეთესო პრაქტიკა: „ველოგადაადგილებისოფისი“ არის დამაკავშირებელი რგოლი ადმინისტრაციასა და საზოგადოებას შორის ფრანკფურტში (გერმანია).....	29
სურათი 11:	ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის პროცესი (team red-ის სქემა).....	30
სურათი 12:	RACI-სისტემა.....	34
სურათი 13:	ADFC Fahrradklima-Test (ველომეგობრული ქალაქების რეიტინგი) გამოკითხვის ინსტრუმენტი, რომელიც აფასებს ქალაქის ველომეგობრულობას მომხმარებლის პერსპექტივიდან.....	36
სურათი 14:	ველოგადაადგილების ხელშეწყობის დაფინანსების წყაროები (დიაგრამის ავტორი იაკობ ბაუმი, team red).....	39
სურათი 15:	კომუნიკაციის ფუნქციები (დიაგრამა შექმნილია team red-ის მიერ).....	42
სურათი 16:	ფაქტები ტურიზმის შესახებ საქართველოში.....	45
სურათი 17:	ბათუმში ველოგადაადგილების იმიჯის შექმნა და ჩამოყალიბება (წყარო: team red).....	46
სურათი 18:	„ბათუმველო“-ს ამჟამინდელი სადგურების ადგილმდებარეობა.....	60
სურათი 19:	ქსელის დიზაინის 5 პრინციპი (პრინციპები დაფუძნებულია CROW 2007-ზე, team red-ის მიერ შექმნილი დიაგრამა).....	64
სურათი 20:	ურთიერთქმედება მგზავრობის მიზნებს შორის (team red-ის მიერ შექმნილი დიაგრამა.....	65
სურათი 21:	ქსელის მოთხოვნები მგზავრობის მიზნებიდან გამომდინარე.....	66
სურათი 22:	ქსელის მოთხოვნები მომხმარებელთა ტიპების მიხედვით.....	67
სურათი 23:	არსებული ველო ქსელი.....	67
სურათი 24:	ბათუმის ფიჭისებრი ქსელი, რომელიც აკავშირებს ქალაქის 20 უმნიშვნელოვანეს ცენტრს.....	69
სურათი 25:	ბათუმის ახალი ველო ქსელი.....	70

სურათი 26:	ქსელის რეალიზაციის დაყოფა პრიორიტეტებად.....	71
სურათი 27:	მნიშვნელოვანი საგზაო კავშირები ბათუმის ფარგლებს გარეთ.....	72
სურათი 28:	დიზაინის პრინციპები ყველა ასაკისა და შესაძლებლობებისათვის. ფონური სურათის წყარო: NACTO; აღწერა/კომენტარები - team red	75
სურათი 29:	ბათუმის ბულვარი - ქუჩის მიღმა მდებარე ველობილიკის მაგალითი (ფოტო: წყალი „ბაკურიანი“).....	76
სურათი 30:	დაცული ველობილიკი (ფოტო: team red)	77
სურათი 31:	ამაღლებული ველობილიკი ბათუმში (ფოტო: team red).....	79
სურათი 32:	დასაზული ველობილიკები ბათუმსა და გერმანიაში (ფოტოები: team red)	80
სურათი 33:	ველო ქუჩა ვანკუვერში (ფოტო: team red-ის).....	81
სურათი 34:	მონიშნული საზიარო სივრცის მაგალითები (ფოტოები: team red).....	82
სურათი 35:	ბათუმის ბულვარი (ფოტო: team red)	84
სურათი 36:	ამაღლებული ველობილიკი ბათუმში (ფოტო: team red).....	84
სურათი 37:	ამჟამად არსებული ამაღლებული ველობილიკების მდგომარეობა (ფოტოები: team red).....	85
სურათი 38:	ავტობუსის სავალი საზიარო ზოლი ბათუმში (სურათი: Google Street View)	85
სურათი 39:	დასაზული ველობილიკები ბათუმში (ფოტოები: team red).....	86
სურათი 40:	ბათუმისთვის რეკომენდებული ინფრასტრუქტურის ტიპები	86
სურათი 41:	ველო ინფრასტრუქტურის ტიპები ქსელის ფარგლებში	87
სურათი 42:	გავლენა სამანქანო მოძრაობის არსებულ ზოლებსა და პარკირებაზე	88
სურათი 43:	სკოლისაკენ მიმავალი მოსწავლეები კვეთენ ჯავახიშვილისა და ფიროსმანის ქუჩების გზაჯვარედინს გადატვირთული სამანქანო მოძრაობის დროს (წყარო: თომას ბიომერი, team red)	89
სურათი 44:	ჯავახიშვილის ქუჩის განივი კვეთა ხიმშიაშვილისა და გორგილაძის ქუჩებს შორის, არსებული მდგომარეობა (პროგრამა Streetmix-ის გამოყენებით შედგენილი საკუთარი ნახაზი).....	89
სურათი 45:	ველო ინფრასტრუქტურის დიზაინის მაგალითის ერთობლივი შემუშავება (წყარო: ნინო ჯანელიძე, Mobility4Cities/GIZ)	90
სურათი 46:	ჯავახიშვილის ქუჩის განივი კვეთა ხიმშიაშვილისა და გორგილაძის ქუჩას შორის, ახალი შემოთავაზება (პროგრამა Streetmix-ის გამოყენებით შედგენილი საკუთარი ნახაზი)	90
სურათი 47:	ჯავახიშვილის ქუჩისთვის შექმნილი ველოგადაადგილების ახალი დიზაინი ხიმშიაშვილისა და ფიროსმანის ქუჩებს შორის (STS-სა და team red-ის ნახაზი)	91
სურათი 48:	მოსახლეობის სიმჭიდროვე ბათუმში (წყარო: UNDP)	107
სურათი 49:	ბათუმში არსებული ღირსშესანიშნაობები (საკუთარი ვიზუალიზაცია OSM მონაცემების საფუძველზე)	108
სურათი 50:	თითოეულ ზონაში დასრულებული და დაწყებული მგზავრობების საერთო რაოდენობა (საკუთარი ვიზუალიზაცია სატრანსპორტო მოდელის საფუძველზე).....	109
სურათი 51:	სატრანსპორტო ნაკადები ბათუმში, მხოლოდ <5 კმ მგზავრობები (საკუთარი ვიზუალიზაცია მოძრაობის მოდელის მიხედვით, ინტერაქტიური ვერსია).....	110
სურათი 52:	მე-2 სამუშაო შეხვედრის დროს ფიჭისებრი ქსელისათვის ექსპერტების მიერ მოწოდებული ინფორმაციის შეგროვება და განხილვა	111

სურათი 53: ონლაინ კარტოგრაფირების ინსტრუმენტის გამომსახველი ეკრანის სურათი (სკრინშოტი).....	111
სურათი 54: დაცული ველობილიკი ვანკუვერის ცენტრალურ ქუჩაზე (ფოტო: team red)	112
სურათი 55: ველო ქუჩები (ფოტო: team red).....	113
სურათი 56: ბათუმის ახალი ველო ქსელი (STS-ის რუკა, შექმნილია Mapbox-ის გამოყენებით).....	114

ცხრილების ჩამონათვალი

ცხრილი 1: დაინტერესებული მხარეების მონაწილეობითი პროცესი გენგეგმის შემუშავების დროს	16
ცხრილი 2: ველოგადაადგილების არსებული ბარიერები ბათუმში.....	21
ცხრილი 3: მნიშვნელოვანი დაინტერესებული მხარეები ბათუმში	31
ცხრილი 4: წინადადებები ბათუმში ველოსიპედის საპარკინგე ადგილების მოწყობის თაობაზე	57
ცხრილი 5: შემოთავაზებული ინფრასტრუქტურული ქსელის ხარჯთაღრიცხვა	94
ცხრილი 6: განხორციელების გეგმა	96
ცხრილი 7: ველო ქსელის ელემენტების ხარჯთაღრიცხვა (წყარო: STS).....	116

☰ აბრევიატურები

BCH	ბათუმის მერია
BMZ	გერმანიის ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ფედერალური სამინისტრო
BYPAD	ველოპოლიტიკის აუდიტი
DoTRA	აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი
EBRD	ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი
GEL	ქართული ლარი
GIZ	გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოება (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit)
KfW	გერმანიის განვითარების ბანკი (Kreditanstalt für Wiederaufbau)
KPI	ეფექტურობის საკვანძო ინდიკატორი
LLC	შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება
Mobility4Cities	რეგიონალური პროგრამა „მდგრადი ურბანული მობილობა სამხრეთ კავკასიაში“
BATAUTO	შპს ბათუმის ავტოტრანსპორტი
NNLE	არასამეწარმეო არაკომერციული იურიდიული პირი
OSM	OpenStreetMap's (მსოფლიოს გაერთიანებული რუკა „ვიკიპედიაში“)
POI	ღირსშესანიშნაობა (მიზიდულობის წერტილი)
iSUMP	ინტეგრირებული მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმა
STS	საკონსულტაციო კომპანია „Smart Transportation Solutions“
TUMI	ტრანსფორმაციული ურბანული მობილობის ინიციატივა
UNDP	გაეროს განვითარების პროგრამა
UTTIP	საქალაქო ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის განყოფილება



1 ველოგადაადგილების სტრატეგიისაკენ მიმავალი გზა

ტრანსპორტის სექტორი სათბურის გაზების (GHG) ემისიის ერთ-ერთი უდიდესი წყაროა სამხრეთ კავკასიაში. გლობალურ კლიმატზე ზემოქმედების გარდა, ტრანსპორტის სექტორი ნეგატიურ გავლენას ახდენს ქალაქებში ცხოვრების ხარისხზე ჰაერის დაბინძურების, სმაურისა და მიწათსარგებლობის გამო. გარდა ამისა, ეკონომიკურ ზიანს იწვევს გადატვირთული მოძრაობა და საცობები, საგზაო შემთხვევები, ასევე, დაბინძურებისა და ფიზიკური აქტივობის ნაკლებობის გამო გაუარესებული საზოგადოებრივი ჯანმრთელობა. ამას შედეგად მოჰყვება მოსახლეობის დიდი უკმაყოფილება ტრანსპორტის მოძრაობის არსებული პრობლემებით (საზოგადოებრივი ტრანსპორტის არასათანადო ხარისხი, უსაფრთხოება, ხელმისაწვდომობა და სივრცითი დაფარვის არეალი). ბათუმი სწრაფად მზარდი ქალაქია, სადაც იგეგმება დიდი რაოდენობით სამომავლო განაშენიანების პროექტები, ამან კი გააძლიერა წნეხი, რომელიც უბიძგებს არსებულ სატრანსპორტო სისტემას უფრო გონივრულ (ე. წ. „ჭკვიან“) გადაწყვეტებზე გადასვლისაკენ. აქედან გამომდინარე, 2017 წელს UNDP-ის მიერ მომზადდა ინტეგრირებული მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმა (iSUMP). მასში წარმოდგენილია მდგრადი მობილობის განვითარების მასშტაბური სტრატეგია, რომელიც ასევე მოიცავს ბათუმში ველოგადაადგილებას მომდევნო ათწლეულის განმავლობაში.

1.1 გენერალური გეგმის მიზანი და მასშტაბები

ბათუმში ველოგადაადგილებას გააჩნია დიდი პოტენციალი, აქციოს ქალაქი საცხოვრებლად უფრო კომფორტულ ადგილად და შეამციროს ავტომობილებიდან გამონაბოლქვის რაოდენობა და სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული სხვა პრობლემები მგზავრობისას ავტომობილზე დამოკიდებულების შემცირებისა და მოსახლეობის ფართო მასებისათვის მთელი ქალაქის მასშტაბით გადაადგილების გამარტივების გზით. **ბათუმის ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა ხელს უწყობს მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის განხორციელებას (SUMP), ბათუმში ველოსიპედით გადაადგილებისათვის უფრო ხელსაყრელი გარემოს შესაქმნელად ინტეგრირებული მიდგომის დანერგვის გზით.** აღნიშნული ინტეგრირებული მიდგომა ეფუძნება მმართველობის სტრუქტურას, რომელიც ხელსაყრელ გარემოს უქმნის საკომუნიკაციო და მარკეტინგულ აქტივობებს, ველოგადაადგილების ხელშესაწყობად სერვისების მიწოდებას, ისევე როგორც ინფრასტრუქტურის საჭირო ცვლილებებს ყოვლისმომცველი და უსაფრთხო ველო ქსელის შექმნის მიმართულებით. ეს გახლავთ „ველოსიპედის პოლიტიკის აუდიტის“ (BYPAD) მეთოდოლოგიის (იხ. თავი 1.2) შედეგი, რომელიც პირველად იქნა გამოყენებული სამხრეთ კავკასიაში და მთლიანად აზიის მასშტაბით. გენერალური გეგმა მოიცავს შემდეგ თემებს:



მე-2 თავში აღწერილია ბათუმში ველოგადაადგილების ამჟამინდელი მდგომარეობა მისი მრავალმხრივი **პოტენციალისა და არსებული დაბრკოლებების თვალსაზრისით**, რაც მიზნად ისახავს უახლოეს მომავალში ველოსიპედით გადაადგილების, როგორც ტრანსპორტის სახეობის, წილის გაზრდას.



ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის ერთობლივი **ხედვა** და მასთან დაკავშირებული **მიზნები**, რომლებიც შემუშავებულ იქნა ბათუმის მოქალაქეებისა და დაინტერესებული მხარეების უშუალო და აქტიური მონაწილეობით, წარმოდგენილია მე-3 თავში.



მე-4 თავში მოცემული **მმართველობის ჩარჩო-სტრუქტურა** განმარტავს, თუ როგორ შეიძლება შეიქმნას ძლიერი პოლიტიკური საფუძველი ლიდერობის, ინსტიტუციური მოწყობისა და ფინანსური რესურსების კუთხით და როგორ შეიძლება გამოყენებული იქნას ეს ჩარჩო-სტრუქტურა გენერალური გეგმით გათვალისწინებული ქმედებების წარმატებით განსახორციელებლად.



ველოსიპედის გამოყენების გაზრდისა დაველოგადაადგილების კულტურის გაძლიერებისათვის აუცილებელი ქცევითი ცვლილების მიღწევის თვალსაზრისით არსებითი მნიშვნელობა ენიჭება **საკომუნიკაციო და მარკეტინგულ აქტივობებს**. მე-5 თავში შეჯამებულია ამ კუთხით ყველაზე მნიშვნელოვანი მოსაზრებები, ისევე როგორც პირველ შესაძლო ქმედებები.



ველოგადაადგილებისთვის საჭირო სერვისების ხელშეწყობა, როგორცაა ველოსიპედების პარკინგი, ველოსიპედების გაქირავება და საზოგადოებრივ ტრანსპორტთან ინტეგრაცია, უფრო მოსახერხებელს გახადის ველოსიპედით სარგებლობას და გარდა ამისა, აღმოფხვრის ველოსიპედით გადაადგილების გზაზე არსებულ დაბრკოლებებს. მე-6 თავში ნაჩვენებია პოტენციური ინტერვენციები არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად.



ველოსიპედის, როგორც ტრანსპორტის საშუალების გამოყენების წილის გაზრდის ერთ-ერთი მთავარი ფაქტორია უსაფრთხო და ყოვლისმომცველი **ველო ქსელის** შემქნა. მე-7 თავში წარმოდგენილია ქსელის დაპროექტების მნიშვნელოვანი პრინციპები და შემოთავაზებულია იერარქიული და მარშრუტიზებული ქსელი, რომელიც დაფუძნებულია ბათუმის მნიშვნელოვან ლოკაციებზე (მიზიდულობის წერტილებზე)².



მე-8 თავში მოცემულია **ველო** ინფრასტრუქტურის დიზაინის სტრუქტურა გადაკვეთის წერტილების ჩათვლით. დიზაინის პრინციპები ეფუძნება, ერთის მხრივ, საერთაშორისო თანამედროვე დიზაინის გადაწყვეტებს და მეორეს მხრივ, ადგილობრივ პრიორიტეტებს, რომლებიც განისაზღვრა და შემუშავებულ იქნა რამდენიმე სამუშაო შესვედრის ფარგლებში.



განხორციელების გეგმაში (თავი 9) შეჯამებულია წინა თავებში შემოთავაზებული და პრიორიტეტულად მიჩნეული ყველა ღონისძიება და აქტივობა. გეგმა მოიცავს პასუხისმგებელი უწყებების განსაზღვრას, დაფინანსების წყაროებსა და განსახორციელებელი ქმედებების ვადებს.

2 მნიშვნელოვანი ლოკაციები (POIs) შეფასდა, განხილულ იქნა და დაიხვეწა დაინტერესებულ მხარეთა სამუშაო შესვედრაზე.

1.2 გენერალური გეგმის ერთობლივი შემუშავება

ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის შემუშავების მნიშვნელოვან ასპექტს წარმოადგენს, რომ იგი ეფუძნება როგორც ადგილობრივ პერსპექტივებსა და პრიორიტეტებს, ასევე, საერთაშორისო გამოცდილებას. აქედან გამომდინარე, გენერალური გეგმა თანხვედრაშია იმ პირების საჭიროებებთან, ვინც გახდება მისი განხორციელების პროცესის და შედეგების გამოყენების შემადგენელი ნაწილი, რაც ამავედროულად შესაბამისობაშია თანამედროვე საერთაშორისო ტექნიკურ სტანდარტებთან. ამიტომ, ბათუმში შესაბამისი დაინტერესებული მხარეები აქტიურად მონაწილეობდნენ გენერალური გეგმის შემუშავებაში 2021 წლის მარტიდან ოქტომბრამდე პერიოდში გამართული რამდენიმე სამუშაო შეხვედრისა და სემინარის დროს. ჯგუფი შედგებოდა ქალაქის ადმინისტრაციის, ველომომხმარებელთა ადგილობრივი ჯგუფებისა და სხვა დაინტერესებული ინსტიტუტებისგან, რომლებიც გამოვლენილ იქნა დაინტერესებული მხარეების ყოვლისმომცველი ანალიზის საფუძველზე. პროცესის ზოგადი სქემა წარმოადგენს გერმანიის საკონსულტაციო კომპანია team red-ის ეროვნული საკონსულტაციო კომპანია „ეს თი ესი“ (STS)-ის და „Mobility4Cities“-ის მჭიდრო თანამშრომლობის შედეგს. გუნდი ასევე პასუხისმგებელი იყო დაინტერესებული მხარეების მართვაზე, მონაწილეობის დაგეგმვაზე და განხორციელებაზე, ასევე პროცესში მიღებული ყველა ინფორმაციის შემდგომ დამუშავებასა და შეფასებაზე. გარდა ამისა, გუნდმა უზრუნველყო ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის თაობაზე არსებულ მოსაზრებათა ინტეგრირება კულტურულად მსგავს, მაგალითად, უკრაინაში არსებულ კონტექსტში.



სურათი 1: ძირითადი ღონისძიებების ერთობლივი შემუშავება BYPAD-ის შეხვედრის დროს

მონაწილეობის პროცესს საფუძვლად დაედო მსოფლიოში აღიარებული მიდგომა - BYPAD-ის მეთოდოლოგია (ველოსიპედის პოლიტიკის აუდიტი; www.bypad.org), ველოგადაადგილების საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკისა და შესაბამისი კითხვარის საფუძველზე დაინტერესებული მხარეები სისტემატურად აფასებდნენ ბათუმში არსებული ველო პოლიტიკის ძლიერ და სუსტ

მხარეებს. კითხვარში წარმოდგენილი კითხვები დაკავშირებული იყო დაგეგმვის, ქმედებებისა და მონიტორინგის სფეროებთან, როგორც ნაჩვენებია სურათზე 2. კონსენსუსის მისაღწევად გამართული BYPAD-ის შემდგომი შეხვედრის დროს მოხდა მიღებული მოსაზრებების შეჯამება და გაერთიანება ბათუმში ველოგადაადგილების სტატუს-კვოს შეთანხმებული სურათის შესაქმნელად. ცალკეული შედეგები შეტანილია გენგემის თავებში, ხოლო მოკლე რეზიუმე შეგიძლიათ იხილოთ მომდევნო თავში.



სურათი 2: BYPAD - სტატუს-კვოს სისტემატური შეფასება და ქმედებათა შემუშავება ცხრა მოდულის ფარგლებში (www.bypad.org)

ზემოთ აღწერილი კონსენსუსისა და ცალკეულ დაინტერესებულ მხარეებთან გასაუბრებების საფუძველზე შეფასდა და სამოქმედო გეგმის სახით გაერთიანდა მოსაზრებები შესაძლო გადაწყვეტების თაობაზე ბათუმში გამართული შემდგომი სამუშაო შეხვედრების დროს. ცხრილში 1 წარმოდგენილია თანამონაწილეობითი პროცესის სხვადასხვა ელემენტების მიმოხილვა.

ცხრილი 1: დაინტერესებული მხარეების თანამონაწილეობითი პროცესი გენგემის შემუშავების დროს

სამუშაო შეხვედრა ან აქტივობა	თარიღი
რა სახით გსურთ საკუთარი წვლილის შეტანა პროექტში? ინდივიდუალური სურვილებისა და მოსაზრებების შეგროვება გენგემის შემუშავების პროცესში	10.3.2021
როგორ გამოიყურება ველოგადაადგილება ბათუმში 2021 წელს? ველო ტური ქალაქში: ბათუმში ველოსიპედით გადაადგილების კულტურისა და ინფრასტრუქტურის დადებითი და უარყოფითი მაგალითები	15.6.2021



<p>როგორია ბათუმში ველოგადაადგილების პოლიტიკის სტატუს-კვო? <i>BYPAD-ის შეხვედრა, რომელიც მიზნად ისახავდა კონსენსუსის მიღწევას</i></p>	<p>15.6.2021</p>
<p>ბათუმში ველოგადაადგილების ხედვა და მიზნები <i>ველოსიპედით გადაადგილების დროს არსებული დაბრკოლებები და ველოგადაადგილების ხედვა</i></p>	<p>27.7.2021</p>
<p>მარკეტინგული და საზოგადოებრივი ღონისძიებები, რომლებიც წახალისებს ველოსიპედით გადაადგილებას <i>საჭირო ქმედებების თაობაზე წინადადებების შემუშავებაზე ფოკუსირებული სამუშაო შეხვედრა</i></p>	<p>28.7.2021</p>
<p>მმართველობის, დაფინანსებისა და მარეგულირებელი ჩარჩო, რომლებიც ხელს უწყობს ქალაქში ველოსიპედით გადაადგილებისთვის უფრო კომფორტული გარემოს შექმნას <i>საჭირო ქმედებების თაობაზე წინადადებების შემუშავებაზე ფოკუსირებული სამუშაო შეხვედრა</i></p>	<p>28.7.2021</p>
<p>ველოსიპედით მოსარგებლეთათვის განკუთვნილი სერვისები (პარკინგი, ველოსიპედის გაქირავება, დაცული სათავსოები, ტრენინგები, ტექნიკური სერვისი და სხვ.) <i>საჭირო ქმედებების თაობაზე წინადადებების შემუშავებაზე ფოკუსირებული სამუშაო შეხვედრა</i></p>	<p>28.7.2021</p>
<p>BYPAD-ის სამოქმედო გეგმა <i>შეთანხმებული სამოქმედო გეგმის შემუშავება BYPAD-ის ჯგუფის ფარგლებში: ძირითადი მიზნები, ძირითადი ქმედებები, ძირითადი მოქმედი პირები და ვადები</i></p>	<p>28.7.2021</p>
<p>ველო ქსელის საჭიროებები <i>გამგზავრებისა და დანიშნულების ადგილების იდენტიფიცირებასთან დაკავშირებული სამუშაო შეხვედრა</i></p>	<p>29.7.2021</p>
<p>მიდგომა ქსელის შემუშავებისადმი <i>რა არის ყველაზე მნიშვნელოვანი მოთხოვნები ველოგადაადგილების ქსელისთვის? როგორ შეიძლება ველოგადაადგილების დერეფნების დიზაინის შემუშავება? სად და რა ტიპის ინფრასტრუქტურაზეუნდა იმოდროან ველოსიპედისტებმა? როგორ გამოვათავისუფლოთ ადგილი ველოსიპედით გადაადგილებისთვის? რა ეტაპებზე შეიძლება განვითარდეს ველოგადაადგილების ქსელი?</i></p>	<p>29.7.2021</p>
<p>განხორციელების გეგმის შემუშავების შეხვედრა <i>ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის ძირითადი ქმედებების/ზომების განხილვა, რომელიც ეხება ვადებს, პასუხისმგებლობის სფეროებს, დაფინანსების წყაროებს, განხორციელების გზაზე არსებული პოტენციური დაბრკოლებების დაძლევისა და ინფრასტრუქტურის რეალიზაციის პრიორიტეტებს.</i></p>	<p>12.10.2021</p>
<p>ინფრასტრუქტურის დიზაინის ნიმუში <i>ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის დიზაინის დეტალური ესკიზის ერთი ნიმუშის ერთობლივად შემუშავება</i></p>	<p>13.10.2021</p>

2 ველოსიპედით გადაადგილების პოტენციალი და ბარიერები ბათუმში

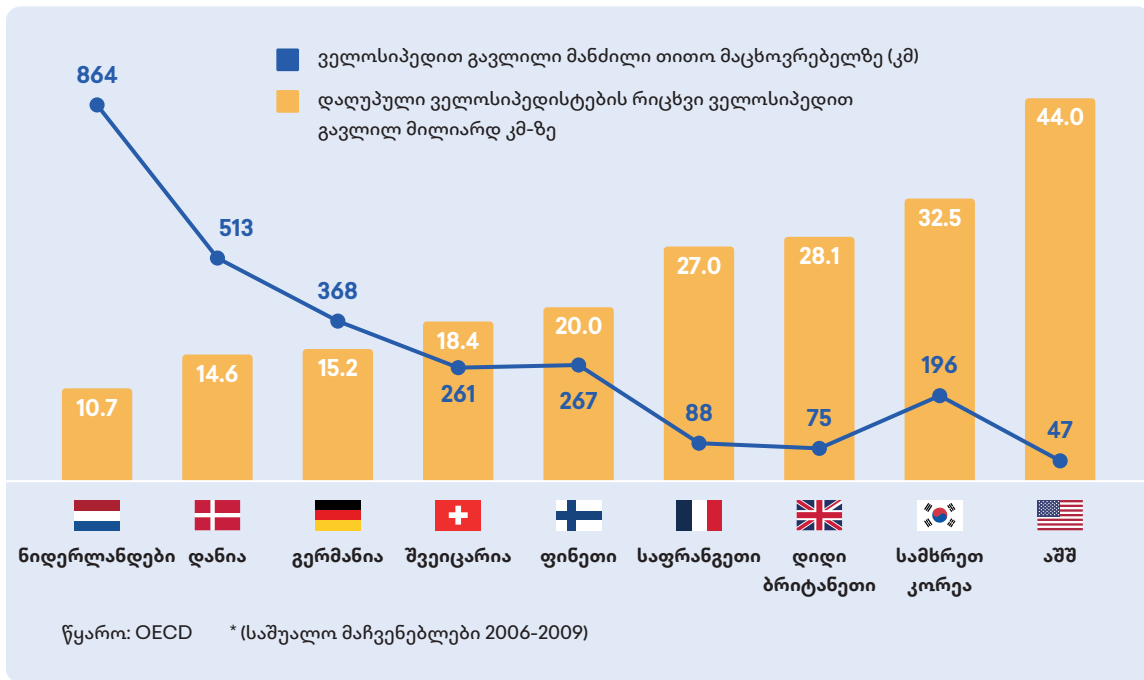
მიმდინარე ურბანიზაციამ და მოსახლეობის რაოდენობის ზრდამ გააძლიერა ზეწოლა ბათუმში ურბანული ტრანსპორტის სისტემებსა და ცხოვრების სტანდარტებზე. ერთერთი შედეგი - ტრანსპორტით გადაადგილების გაზრდილი მოცულობა - საფრთხეს უქმნის საგზაო უსაფრთხოებას, იწვევს სივრცის ძალზე აქტიურ და არათანაბარ გამოყენებას და ზრდის ჰაერის დაბინძურებისა და ხმაურის დონეს.

2.1 ველოსიპედით გადაადგილების პოტენციალი ბათუმში

ზემოხსენებულის გათვალისწინებით, ქალაქში ველოსიპედით გადაადგილების გაზრდა წარმოადგენს გამოსავალს. კერძო მანქანებით გადაადგილებასთან შედარებით ველოსიპედები არსებითად ნაკლებ ადგილს იკავებს და ხმაური და CO₂-ის ემისიები უმნიშვნელოა. ეს ნიშნავს, რომ საგზაო სივრცის გადანაწილება მეტი ველო ინფრასტრუქტურისა და ნაკლები მოტორიზებული კერძო ტრანსპორტის მიმართულებით გამოათავისუფლებს ადგილს მისი სხვა დანიშნულებით გამოყენებისათვის. ხელმისაწვდომი საჯარო სივრცე შემდგომში შეიძლება დაეთმოს უფრო ფართო ტროტუარებს, რომლებიც ხელმისაწვდომი იქნება საბავშვო და შეზღუდული შესაძლებლობის პირების ეტლებისათვის, მოეწყობა გარე დასასხდომი ადგილები ან ბიზნესის სარეკლამო გამოფენები, საზოგადოებრივი სივრცეები ან ურბანული გამწვანება.

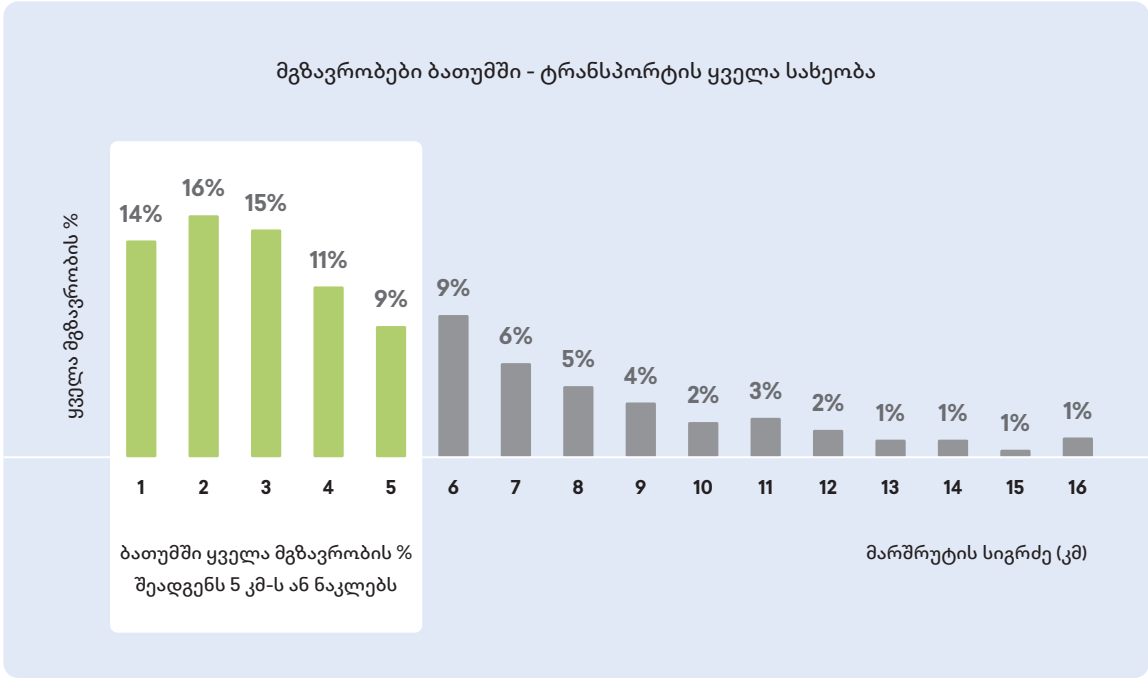
გარდა ამისა, ველოსიპედი არის ხელმისაწვდომი სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც შეიძლება გამოიყენოს ყველა ასაკის, შემოსავლისა და შესაძლებლობების ადამიანმა მართვის მოწმობის გარეშე, რაც გულისხმობს ხარჯების შემცირებას. ველოსიპედით მოსარგებლეთა გაზრდილი რიცხვი ასევე ზრდის ქალაქის საგზაო უსაფრთხოებას - ხშირ შემთხვევაში არა მხოლოდ ველოსიპედისტებისათვის, არამედ გზის ყველა მომხმარებლისათვის. სურათზე 3 ნაჩვენები ციფრებში გამოსახული უსაფრთხოების კონცეფცია აღწერს ეფექტს, რომლის თანახმადაც ველოსიპედით მოსარგებლეთა დაზიანების ან დაღუპვის ინდივიდუალური რისკი ზოგადად მცირდება ველოსიპედის გამოყენების ზრდასთან ერთად.

გარდა ამ რაოდენობრივი ეფექტებისა, ასევე სახეზეა ხარისხობრივი გაუმჯობესება ველოსიპედის გამოყენების შედეგად: მეგობრული ურთიერთქმედება უფრო თვალსაჩინოა ველოსიპედისტებსა და ფეხით მოსიარულეებს შორის, ვიდრე ამას ადგილი აქვს ავტომანქანებში მსხდომი ადამიანების შემთხვევაში. ველოსიპედისტთა ორგანიზებული ჯგუფები დამატებით ხელს უწყობენ საზოგადოების ერთობისა და ჩართულობის განვითარებას. გარდა ამისა, ველოსიპედით მოძრაობა შეიძლება იყოს შესანიშნავი გამოცდილება მისი მომხმარებლებისათვის და შეამციროს სტრესი სამსახურამდე ველოსიპედით გადაადგილებისას, დაგვეხმაროს ადგილობრივი ტერიტორიებისა და ღირსშესანიშნაობების გაცნობაში, ასევე ველოსიპედი შეიძლება გამოვიყენოთ სპორტის ისეთი სახეობებისათვის, როგორცაა საგზაო ან სამთო ველოსპორტი, ან საველოსიპედო ტურების მოსაწყობად.



სურათი 3: უსაფრთხოების კონცეფცია რიცხვებში

ბათუმში არსებული რომელი მარშრუტების გადაყვანა შესაძლებელი საველოსიპედო მოძრაობაზე? საყოველთაოდ აღიარებული დაგეგმარების პრინციპები გულისხმობს, რომ 5 კმ-მდე სიგრძის მარშრუტების უდიდესი ნაწილის გავლა მარტივად შეიძლება ველოსიპედით ადამიანების უმეტესობის მიერ. ბევრ ქალაქში ველოსიპედი ასევე ტრანსპორტის ყველაზე სწრაფი სახეობაა 5 კმ-მდე მარშრუტების დასაფარად. ბათუმში ყველა მარშრუტის 65% ამ ზღვარს ქვემოთაა (იხ. სურათი 4). მათი უმეტესობის დაფარვა ამჟამად ავტომობილით ხდება. აქედან გამომდინარე, არსებობს ბათუმში სავტომობილო მოძრაობიდან საველოსიპედო მოძრაობაზე გადასვლის დიდი პოტენციალი. ამის განსახორციელებლად საჭიროა სათანადო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა და შესაბამისი კომუნიკაციის, მარკეტინგისა და მომსახურების სტრატეგიების გამოყენება, რათა ველოგადაადგილება უფრო მოსახერხებელი გახდეს ყველა ტიპის მგზავრობისათვის, მათ შორის საყიდლებზე წასასვლელად ან ბიზნესის მიზნებისთვის გადაადგილებისას, რომლის დროსაც მოითხოვება შესაბამისი გარეგნული იმიჯი.



სურათი 4: ბათუმში არსებული მარშრუტების სიგრძე (წყარო: ბათუმის სატრანსპორტო მოდელი)

გარდა მარშრუტების რაოდენობრივი პოტენციალისა, რომლებიც შეიძლება გადაკეთდეს საველოსიპედო მარშრუტებად მათი ხანგრძლივობიდან გამომდინარე, ბათუმს გააჩნია **დამატებითი მახასიათებლები**, რაც მას ველოგადაადგილებისთვის ხელსაყრელ ადგილად აქცევს:



ბათუმი ერთ-ერთია იმ მცირერიცხოვან ქალაქთაგან საქართველოში, რომლებსაც ძირითადად ბრტყელი რელიეფი ახასიათებს. ეს მოქალაქეთა უმრავლესობას ფიზიკურად უადვილებს ველოსიპედით გადაადგილებას.



იქიდან გამომდინარე, რომ ბათუმში თითქმის არ არსებობს თოვლიანი და ყინულიანი პერიოდები, ველოსიპედით გადაადგილება შესაძლებელია მთელი წლის განმავლობაში.



ბათუმსა და აჭარის რეგიონს აქვს პოტენციალი, იყოს ველოსიპედით გადაადგილების კუთხით ტურისტებისათვის მიმზიდველი ადგილი. ველოსიპედისტთა ჯგუფების არსებობა და გასართობი ველო აქტივობები ბათუმში სარგებლის მომტანია ქალაქში ყოველდღიური ველოგადაადგილებისთვის, რადგან ეს ამარტივებს ველოსიპედით გადაადგილების სწავლას და შესაძლებელია ინფრასტრუქტურის გამოყენება როგორც ტურისტული, ისე ყოველდღიური გადაადგილების მიზნით.



არსებული ბულვარი უსაფრთხო და კომფორტულ გარემოს გვთავაზობს ველოგადაადგილებისთვის და იწვევს ველოსიპედით უფრო აქტიურად სარგებლობის სურვილს ქალაქის სხვა რაიონებშიც.



ველოსიპედების გაზიარების არსებული სქემა და ველოსიპედების გაქირავებით დაკავებული მრავალი დაწესებულება უკვე იძლევა ბათუმში ველოსიპედების მფლობელობის შედარებით დაბალი მაჩვენებლის³ კომპენსაციის საშუალებას.



iSUMP ბათუმში უზრუნველყოფს მოქმედ ჩარჩოს ამ ქალაქში ველოსიპედით გადაადგილების განვითარებისათვის.



ბათუმს ჰყავს ველომომხმარებელთა რამდენიმე ჯგუფი, რომლებიც ძირითადად ორგანიზებული არიან სოციალური მედიის საშუალებით და აქტიურად არიან ჩართული ველოგადაადგილების პოპულარიზაციასა და უკეთესი პირობების ლობირებაში.

2.2 ველოსიპედით გადაადგილების ბარიერები ბათუმში

ბათუმში ველოგადაადგილების პოპულარიზაციისათვის მნიშვნელოვანია ვიცოდეთ, თუ რა დაბრკოლებები უშლის ამჟამად ხელს ადამიანებს ველოსიპედით გადაადგილებაში ან ზღუდავს კომფორტსა და უსაფრთხოებას. ინდივიდუალურმა ხარისხობრივმა ინტერვიუებმა ღია კითხვების დასმით, ასევე კოლექტიური მსჯელობის (ე. წ. „ბრეინსტორმინგის“) სესიამ ბათუმში ერთერთ სემინარზე შესაძლებელი გახდა ყველაზე თვალსაჩინო შემზღვეველი ფაქტორების (მაგ., ინფრასტრუქტურის ნაკლებობა) გარდა სხვა არსებული ბარიერების გამოვლენაც. დასკვნები შეჯამებულია ცხრილში 2.

ცხრილი 2: ველოგადაადგილების არსებული ბარიერები ბათუმში



ინფრასტრუქტურა

- ▶ ფიზიკური დაბრკოლებები ველობილიკებზე, როგორცაა პარკირებული ავტომობილები ან კაფეების ავეჯი
- ▶ უსაფრთხო ველო ინფრასტრუქტურის არარსებობა
- ▶ ბევრი ხარვეზი არსებულ ველო ქსელში
- ▶ ქუჩის განათების არარსებობა ან ცუდი განათება
- ▶ სუსტი სანიღვრე სისტემის გამო დატბორილი ველობილიკები წვიმის დროს
- ▶ გზაჯვარედინების სახიფათო/ინტუიციურად რთულად აღქმადი დიზაინი
- ▶ ველობილიკების საფარის ცუდი ხარისხი
- ▶ ველოსიპედების საპარკინგე ადგილების ნაკლებობა
- ▶ (საზოგადოებრივი) საშხაპების, სასმელი წყლის შადრევნების, დაჩრდილული თავშესაფრების ნაკლებობა
- ▶ ველოსიპედების გაზიარების სისტემის „ბათუმველო“-ს რაოდენობრივ და ხარისხობრივ გაუმჯობესების საჭიროება
- ▶ სამუშაო ადგილზე საშხაპებისა და ტანსაცმლის გამოსაცვლელი კარადების არ არსებობა

3 ველოსიპედის მფლობელთა „შედარებით დაბალი“ რაოდენობა ევროპის ბევრ ქვეყანასთან შედარებით, სადაც ოჯახების უმეტესობას აქვს პირდაპირი წვდომა კერძო ველოსიპედზე (იხ.: <https://public.tableau.com/views/Globalbicycleownership/Sheet3?:showVizHome=no>, წვდომა 15.12.2021).



მარაგულირებალი ჩარჩო

- ▶ მაღალი პოლიტიკური ნების, ძალისხმევისა და რესურსების საჭიროება
- ▶ დაგეგმარების კუთხით კომპეტენციისა და საკანონმდებლო ბაზის ნაკლებობა
- ▶ კანონებისა და რეგულაციების აღსრულებისათვის საჭირო რესურსების ნაკლებობა
- ▶ ავტომანქანების პრიორიტეტული მდგომარეობა



სოციალურ-კულტურული გარემო

- ▶ ყოველდღიური გადაადგილებისათვის ველოსიპედის გამოყენება არ არის გავრცელებული პრაქტიკა, ძირითადად ადამიანები ველოსიპედით სეირნობენ სიამოვნების მისაღებად პარკებსა და რეკრეაციული დანიშნულების ადგილებში, მაგრამ არ იყენებენ ველოსიპედს სამსახურში ან საყიდლებზე წასასვლელად
- ▶ ველოსიპედით მოძრაობის მიმართ ინტერესისა და მისი სარგებლობის შესახებ ინფორმირებულობის ნაკლებობა
- ▶ ველოსიპედი ჯერ კიდევ არ განიხილება როგორც სატრანსპორტო საშუალება ადგილობრივ დონეზე; ველოსიპედი გამოიყენება მხოლოდ ტურისტული ან რეკრეაციული მიზნებისათვის
- ▶ ავტომობილი განიხილება როგორც საუკეთესო სატრანსპორტო საშუალება, ხოლო ველოსიპედით გადაადგილების სტატუსი დაბალია („ღარიბების ტრანსპორტი“) → ავტომობილის მძღოლები მოძრაობისას ველოსიპედისტების მიმართ ავლენენ ცნობიერებისა და პატივისცემის ნაკლებობას, ზოგჯერ კი - აგრესიულ ქცევასაც
- ▶ ველოსიპედის ტარების უნარების ნაკლებობა: მოსახლეობის ნაწილს არასოდეს უსწავლია ველოსიპედის ტარება
- ▶ მართვის მოწმობის არმქონე ადამიანებმა არ იციან მოძრაობის წესები, ამიტომ, ველოსიპედისტებიც ხშირად არ ემორჩილებიან საველოსიპედო და სატრანსპორტო მოძრაობის წესებს
- ▶ შიში ცვლილებებისადმი
- ▶ გენდერული სტერეოტიპები, მაგ., ქალებისაგან ნაკლებად მოელიან ველოსიპედით მოძრაობას, ვიდრე მამაკაცებისაგან



სოციალ-აკონომიკური ფაქტორები

- ▶ ველოსიპედის მფლობელთა მცირე რაოდენობა
- ▶ ველოსიპედებსა და ველო აღჭურვილობაზე ხელმისაწვდომობა (ველოსიპედის ზამთარში ტარებისათვის საჭიროა კარგი აღჭურვილობა, რაც დაკავშირებულია ფინანსებთან)

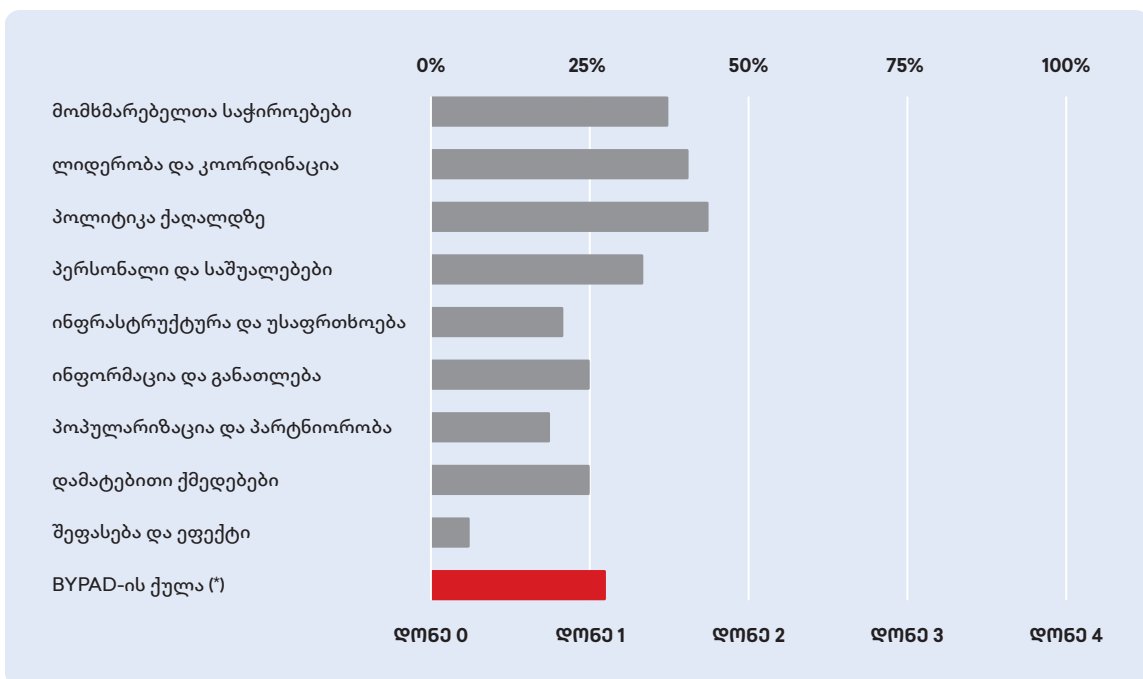


გარემო პირობები

- ▶ კლიმატის პირობები: ზაფხულის სიცხე, ტენიანობა, ხშირი წვიმა, სიცივე ზამთარში
- ▶ ველოსიპედის ქურდობა
- ▶ მაწანწალა ძაღლები

2.3 ველოგადაადგილების პირობების შეფასება BYPAD-ის მეშვეობით

BYPAD-ის ფარგლებში ბათუმში ველოგადაადგილების სტატუს-კვო შეფასდა სტრუქტურირებული მიდგომის გამოყენებით. სურათი 5 გვიჩვენებს კონსენსუსს, რომელიც მიღწეულ იქნა BYPAD-ის ცხრა მოდულის შეფასების შედეგად, სადაც მინიჭებული ქულა მიუთითებს შესაბამისი მოდულის ხარისხს (0 არის ყველაზე დაბალი და 4 - ყველაზე მაღალი შესაძლო ქულა). საერთო ჯამში, ბათუმში ველოგადაადგილების პოლიტიკა შეფასდა საშუალოდ 1 ქულის დონეზე, რაც ნიშნავს, რომ ის ამჟამად საკმაოდ დაბალი ხარისხისაა და ძნელად ართმევს თავს არსებული პრობლემების მოგვარებას. დაგეგმარების საკითხები (პირველი ოთხი სვეტი, იხ. აგრეთვე სურათი 2.) შეფასდა, როგორც შედარებით მაღალეფექტური, მაშინ როდესაც ბათუმში ინფრასტრუქტურა და ველოგადაადგილების ხელშემწყობი სხვა ქმედებების (შემდეგი ოთხი სვეტი) ქულები საშუალოზე დაბალია. BYPAD-ის შეფასების სრული შედეგები მოცემულია დანართში 2 (გვერდი 137).



სურათი 5: ბათუმის მაჩვენებლები BYPAD-ის მოდულების ფარგლებში

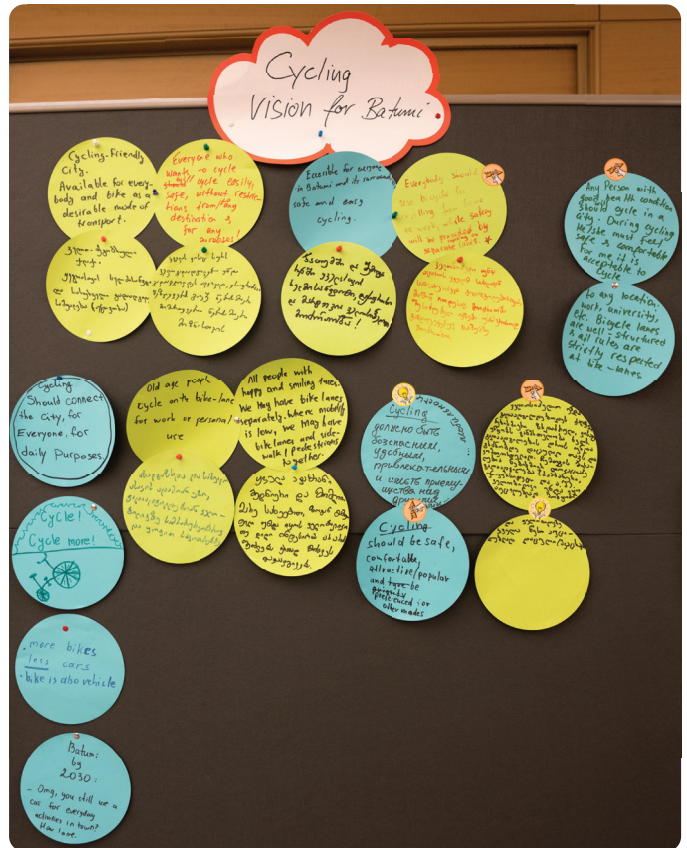
3 ხედვა

ქალაქი ბათუმი მონდომებულია, იმუშაოს უფრო მდგრადი და ადამიანებზე ორიენტირებული სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბებაზე. დაინტერესებულმა მხარეებმა სამუშაო შეხვედრაზე „ველოგადაადგილების ხედვა და მიზნები ბათუმში“ ერთობლივად შეიმუშავეს ველოგადაადგილების ინკლუზიური ხედვა:

ყველას შეუძლია ქალაქის ნებისმიერ ნაწილში ველოსიპედით უსაფრთხოდ და კომფორტულად გადაადგილება ნებისმიერი ყოველდღიური მიზნებისათვის

სურათზე 6 ნაჩვენებია სამუშაო შეხვედრაზე ხედვის ფორმულირებასთან დაკავშირებით გამოთქმული სხვადასხვა წინადადებები, რომლებიც შემუშავდა არსებული ბარიერებისა და მათი გადალახვის თემაზე გამართული დისკუსიის შემდეგ, ასევე, იდეების შეკრება იმის თაობაზე, თუ ვინ უნდა შეძლოს ველოსიპედით გადაადგილება, როგორ, რა მიზნებისათვის, და რა სახის ინფრასტრუქტურის გამოყენებით.

ხედვაში მოიაზრება, რომ სასურველი და მოსალოდნელია ბათუმში ტრანსპორტის ველოსიპედის, როგორც ტრანსპორტის სახეობების, წილის მნიშვნელოვანი ზრდა. შესაბამისად, ველოსიპედის სატრანსპორტო საშუალებად გამოყენების შედეგად დაფარული მარშრუტების წილი იქნება ხედვის რეალიზების ყველაზე აქტუალური და ხელშესახები ინდიკატორი. 2015 წლის ოქტომბერში iSUMP-ისათვის ჩატარებული შინამეურნეობის კვლევის თანახმად, ბათუმში ყველა მგზავრობის 0,5%-ზე ნაკლები ხორციელდება ველოსიპედის გამოყენებით. ველოგადაადგილების გენერალურ გეგმაში გაწერილი სამოქმედო გეგმის მეშვეობით აღნიშნული ხედვის განხორციელება მიზნად ისახავს, რომ ველოსიპედის სატრანსპორტო საშუალებად გამოყენების წილმა 2025 წლისათვის მიაღწიოს 3%-ს, ხოლო 2030 წლისათვის - 8%-ს. ეს ამბიციური, მაგრამ მიღწევადი მიზანია.



სურათი 6: ხედვის შემუშავება ცალკეული მოსაზრებების შეგროვებისა და გაერთიანების გზით სამუშაო შეხვედრის დროს

პასუხად კითხვებზე (ვინ, როგორ, რატომ, სად და რა სახის ინფრასტრუქტურის გამოყენებით, იხ. სურათი 7), მონაწილეებმა ჩამოაყალიბეს ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის **ხუთი ძირითადი ასპექტი** და ის, თუ როგორ უნდა მოხდეს მთავარი მიზნის - ტრანსპორტის სახეობებს შორის გადანაწილებისას ველოსიპედის 8%-იანი წილის მიღწევა:

- 1 ველოსიპედით ყველამ უნდა იაროს ასაკის, სქესის, წარსულის, წარმომავლობისა და შესაძლებლობების მიუხედავად, ხოლო ბათუმის მერი და ხელისუფლების წარმომადგენლები უნდა მოგვევლინონ მისაბამ მაგალითად ველოსიპედით მოძრაობის თვალსაზრისით.
- 2 ველოსიპედით გადაადგილებისას ადამიანი მაქსიმალურად დაცულად და უსაფრთხოდ, მაგრამ, ამასთანავე კომფორტულად უნდა გრძნობდეს თავს, ველოსიპედით მოძრაობა უნდა იყოს ადვილი, სასიამოვნო და ა. შ. ველოსიპედისტებს სურთ, რომ მათ პატივს სცემდნენ და აფასებდნენ.
- 3 ადამიანებმა უნდა გამოიყენონ ველოსიპედი ნებისმიერი ყოველდღიური მიზნისათვის, ასევე გარემოს დაცვის ან/და ფულის დაზოგვის მოტივით.
- 4 ველო ინფრასტრუქტურის ქსელმა შეუფერხებლად უნდა დააკავშიროს ერთმანეთთან ყველაფერი: საცხოვრებელი, სამუშაო, საგანმანათლებლო, ჯანდაცვის, სავაჭრო ობიექტები და დასასვენებელი ადგილები.
- 5 ველო ინფრასტრუქტურა გამოყოფილი და დაცული უნდა იყოს ავტომობილებისგან, ასევე ქვეითთაგან; ის თავის თავში უნდა აერთიანებდეს კომბინირებულ მიდგომას სხვადასხვა უბნისათვის, მკაფიო დიზაინით სხვადასხვა ტიპის გზებისათვის, ველოგადაადგილებისთვის განკუთვნილი ქუჩების შექმნის ჩათვლით.

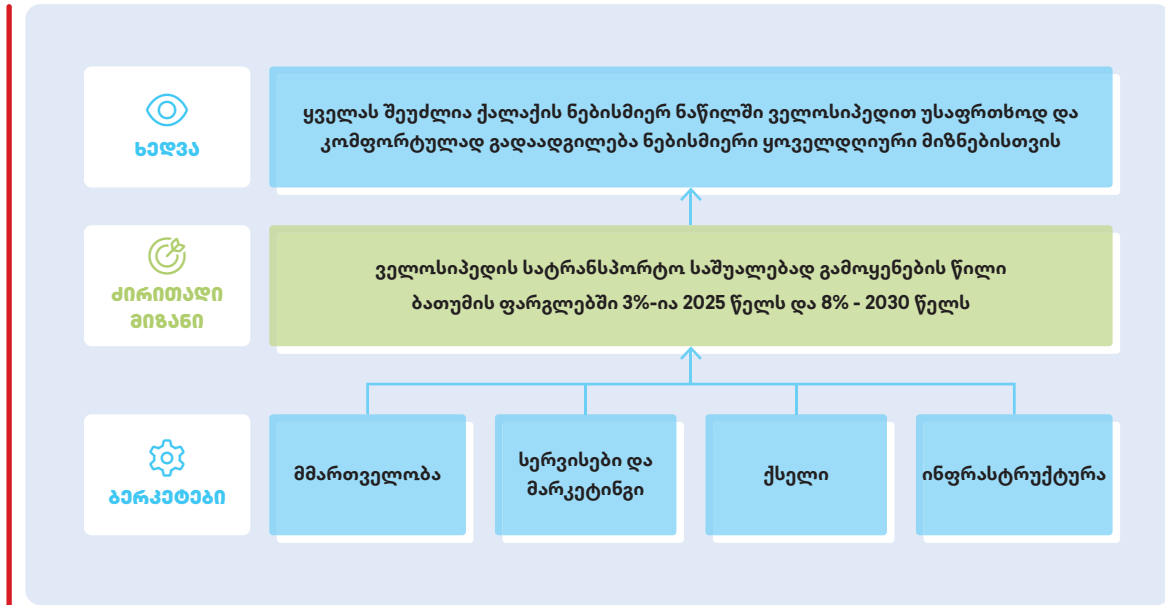
ეს ასპექტები განსაზღვრავს სამიზნე ჯგუფებს, ინფრასტრუქტურის დიზაინსა და ხარისხს, ქსელის გაფართოებასა და იერარქიას, ასევე, იმ სოციალური კლიმატის არამატერიალურ ასპექტებს, რომელიც საფუძვლად უდევს ველოსიპედით გადაადგილების კულტურას.

სემინარის შედეგი

<p>3ინა?</p> <p>ვის უნდა შეეძლოს ველოსიპედით გადაადგილება?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ ყველას ▶ ადგილობრივი მთავრობის წარმომადგენლებს ▶ ქალაქის მერს ▶ ხანდაზმულებს ▶ სკოლის მოსწავლეებსა და სტუდენტებს ▶ ბიზნესმენებს ▶ შშმ პირებს ▶ ტურისტებს 	<p>როგორ?</p> <p>როგორი უნდა იყოს ველოსიპედით მგზავრობა?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ უსაფრთხო ▶ დაცული ▶ იოლი ▶ კომფორტული ▶ სასიამოვნო/მხიარული ▶ ჯანსაღი ▶ სწრაფი ▶ შეუფერხებელი ▶ უწყვეტი ▶ გადაადგილები-სათვის ადვილი ▶ ხელმისაწვდომი ▶ პატივცემული ▶ დაფასებული ▶ ერთად 	<p>რაიომ?</p> <p>მგზავრობის რა მიზნებისთვის?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ ყოველდღიური მიზნები ▶ ჩვენთვის საჭირო ნებისმიერი დანიშნულების ადგილისაკენ ▶ საყიდლებზე ▶ სკოლაში ▶ უნივერსიტეტში ▶ სამსახურში ▶ საკვების ობიექტებზე ▶ დასვენების მიზნით <p>მოტივაცია:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ გარემოს დაცვა ▶ ფულის დაზოგვა 	<p>საიდან - საით?</p> <p>რომელ მიმართულებებს შორის (მარშრუტიზაცია) მგზავრობისთვის</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ გონიო ▶ სარფი ▶ საცხოვრებელი უბნები ქალაქის ცენტრში, საყიდ-ლები, უნივერსი-ტეტი, სკოლა, სამსახური ▶ რეკრეაციული ზონები/დასასვენებელი ადგილები ▶ ტურისტული ღირსშესა-ნიშნაობები ▶ მეგობრები/ნათესავები 	<p>სად?</p> <p>ინფრასტრუქტურის/ობიექტების ტიპი</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ გამოყოფილი ▶ მანქანებისაგან და ფეხით მოსი-არულეებისაგან დაცული ▶ კომბინირებული მიდგომა სხვადასხვა რაიონებისათვის ▶ ცალკე ზოლი ბარიერებით ▶ 1. ველობილიკები მთავარ ქუჩებზე (სამანქანო დონე) ▶ 2. გვერდით ქუჩებზე ▶ 3. ველო ქუჩები
---	--	--	---	--

სურათი 7: სამუშაო შეხვედრის შედეგები - ბათუმის ველოგადაადგილების ხედვის ხუთი ძირითადი ასპექტი (team red-ის დიაგრამა)

გენერალურ გეგმაში ყურადღება გამახვილებულია მიზნების დასახვასა და ქმედებების განსაზღვრაზე **ოთხ სფეროში**, რომლებიც ხელს შეუწყობს ამ ხედვის რეალიზებას: **მმართველობა, სერვისები და მარკეტინგი, ქსელი, ინფრასტრუქტურა**.



სურათი 8: ხედვის, მთავარი მიზნისა და ზემოქმედების ბერკეტების ზოგადი სურათი (team red-ის დიაგრამა)

ველოგადაადგილების გენერალური გეგმით დასახული მიზნების განხორციელების/მიღწევის მონიტორინგი მნიშვნელოვანი ნაბიჯია მისი წარმატების შესაფასებლად. მაგალითად, ბათუმში ველოტრანსპორტის წილი შეიძლება განისაზღვროს შესაბამისი შინამეურნეობის კვლევის მეშვეობით. 4.2.3-ე ქვეთავში შემოთავაზებულია შესაბამისი ქმედებები გენერალური გეგმის მონიტორინგის სისტემის შესამუშავებლად.

4 მმართველობის სტრუქტურა

როგორ შეიძლება მმართველობის სტრუქტურამ უზრუნველყოს ველოსიპედით გადაადგილების პოპულარიზაცია ბათუმში? **ლიდერობა, ინსტიტუციური მოწყობა და ფინანსური რესურსები** არის მმართველობის სფეროები, რომლებიც იძლევა ველო ინფრასტრუქტურის, ველოსიპედისათვის განკუთვნილი სერვისებისა და საკომუნიკაციო სტრატეგიების დაგეგმვისა და განხორციელების საშუალებას. ამ თავში აღწერილია თითოეული სფეროს სტატუს-კვო და ველოგადაადგილების პოპულარიზაციისათვის შემოთავაზებული ქმედებები.

4.1 ლიდერობა

მაღალი პოლიტიკური მხარდაჭერა ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის წარმატებით განხორციელების საფუძველია. პოლიტიკური ლიდერები უნდა იყვნენ მისაბაძი მაგალითი და შთააგონონ თავიანთი პერსონალი და მოქალაქეები რომ ისარგებლონ ველოსიპედით. ველოსიპედით გადაადგილების პოპულარიზაციას პოლიტიკოსების პოპულარობის ამაღლებაც კი შეუძლია. მაგალითად, დიდი ბრიტანეთის პრემიერ-მინისტრი ბორის ჯონსონი ველოსიპედის სატრანსპორტო საშუალებად გამოყენების გზით გვიჩვენებს, რომ ის ახლოსაა საკუთარ თანამოქალაქეებთან. მან დანერგა ველოგადაადგილების ახალი ქსელი და ველოსიპედების გაზიარების სისტემა, რომელსაც ახლა ყველა „ბორის-ველოსიპედს“ უწოდებს. ნიდერლანდების პრემიერ-მინისტრი მარკ რუტე ასევე რეგულარულად მიდის სამსახურში ველოსიპედით. ხსენებული უკვე პოპულარულ ფოტო-მოტივად იქცა და ასახავს, რომ ველოსიპედით გადაადგილებას დიდი აღიარება აქვს ნიდერლანდებში.



სურათი 9: მარცხნივ: ლონდონის ყოფილი მერი და ბრიტანეთის პრემიერ-მინისტრი ბორის ჯონსონი ველოსიპედით გადაადგილებისას (ფოტო: AFP, Getty Images-ის მეშვეობით), მარჯვნივ: ჰოლანდიის პრემიერ-მინისტრი მარკ რუტე ველოსიპედით მიემართება სამუშაო ადგილისაკენ (ფოტო: ANP)

4.1.1 სტატუს-კვო

ბათუმში პოლიტიკურ ხელმძღვანელობას ჯერ არ გამოუყენებია თავისი სრული პოტენციალი ველოგადაადგილების თვალსაზრისით:

- ▶ დაგეგმვის ამჟამინდელი პროცესები ეყრდნობა ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის „ზემო-დან ქვემოთ“ მიმართულ ინიციატივებს. მიუხედავად იმისა, რომ გარკვეული ძალისხმევა გაიღო ველოსიპედებით სარგებლობის პოპულარიზაციისათვის, არ არსებობს მკაფიო სტრატეგია ან ველოგადაადგილების ღონისძიებების პრიორიტეტიზაცია და ველოსიპედით მოძრაობა ჯერ არ გამხდარა რაიმე პოლიტიკური კამპანიის ნაწილი.
- ▶ ბათუმის მერიას არ გააჩნია სპეციალური სამუშაო ჯგუფი, რომელიც რეგულარულად უწევს პოპულარიზაციას ველოსიპედით გადაადგილებას.
- ▶ არ ხდება ველოგადაადგილების პოპულარიზაცია ქალაქის მმართველობის ფარგლებში.

4.1.2 მიზნები

ლიდერობის სფეროში მისაღწევია **სამი მიზანი**:

- ▶ პოლიტიკური ლიდერები სტრატეგიულად უწყობენ ხელს ველოგადაადგილების პოპულარიზაციას.
- ▶ ადმინისტრაციას გააჩნია ორგანიზაციული შესაძლებლობები პოპულარიზაციისათვის.
- ▶ სამთავრობო სტრუქტურების თანამშრომლები ხდებიან მისაბაძი მაგალითი ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის თვალსაზრისით.

4.1.3 ქმედებები

- ▶ **ველოსიპედით მოსარგებლეთა მმართველი ჯგუფის შექმნა მერიაში მაღალი დონის მონაწილეობით**
მმართველი ჯგუფის ფუნქციაა კრიტიკული მნიშვნელობის პროექტებზე ხელმისაწვდომობა და სტრატეგიის განხორციელების მონიტორინგი. მას კოორდინაციას გაუწევს ველო კოორდინატორი (იხ. თავი 4.2.3) მერთან თანამშრომლობის პირობებში.
- ▶ **მერის (ან საგზაო მოძრაობის კომისრის⁴) ყოველწლიური გასეირნება ველოსიპედით სამოქალაქო საზოგადოებასთან ან/და ველოსიპედის მომხმარებელთა ჯგუფებთან ერთად**
ეს ძალიან თვალსაჩინო ღონისძიებაა და შესაძლებელია მისი კომბინირება დღესასწაულებთან, როგორცაა ქუჩების გახსნა ფეხით მოსიარულეთა და ველოსიპედისტებისათვის. ეს ღონისძიება უფრო ხშირად უნდა ჩატარდეს (მაგ., წელიწადში ორჯერ) გენგემის განხორციელების დასაწყისში, რათა შეიქმნას იმპულსი.
- ▶ **მერის ჩართულობა ავარიების წარმოშობის ძირითადი კერების ხელახალ დაგეგმვაში**
ეს შეიძლება მოხდეს ხშირი ავარიების წარმოშობის ადგილების მონახულებისა (მაგ., ყოველწლიური გასეირნებისას ველოსიპედით) და შესაბამისი დაგეგმვის პროცესის მონიტორინგის გზით.

4 უმაღლესი თანამდებობა ქალაქის იერარქიაში, რომელიც პასუხისმგებელია მოძრაობაზე

ადმინისტრაციის ფარგლებში ველოსიპედით შეჯიბრების ორგანიზება

ამან შეიძლება აამაღლოს ინტერესი ველოსიპედით გადაადგილების მიმართ ადმინისტრაციის ფარგლებში. ასეთი შეჯიბრის მაგალითია ერთი თვის განმავლობაში ველოსიპედით გავლილი კილომეტრების დათვლა გუნდებს შორის. ველოსიპედის პოპულარიზაციის კამპანიები, როგორცაა „City Cycling“ (<https://www.city-cycling.org/>) გერმანიაში ან „BikeCoin“ შვეიცარიაში (<https://en.mobalt.ch/bikecoin>), შეიძლება გამოყენებულ იქნას მაგალითის სახით. ბევრ სხვა ქვეყანაში, როგორცაა ბელგია, დანია ან დიდი ბრიტანეთი, იარლიყი „ველოსიპედით სამსახურისაკენ“ გამოიყენება შეჯიბრზე ორიენტირებული მსგავსი სარეკლამო ღონისძიებების ორგანიზებისათვის.

4.2 ინსტიტუციური მოწყობა

ინსტიტუციური მოწყობა ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის საფუძველს წარმოადგენს. ის უზრუნველყოფს პასუხისმგებელი უწყებების სათანადო მომზადებას მათი ამოცანების შესასრულებლად (დაწესებულებები) და იმას, რომ ყველა შესაბამისი დაინტერესებული მხარე ესაუბროს ერთმანეთს საჭირო დროს (პროცესები), ასევე, ყველა დამხმარე ფუნქციის არსებობას (ჩარჩოპირობები).

ფრანკფურტის „ველოგადაადგილების ოფისი“ კოორდინაციას ეწევა ადმინისტრაციის ფარგლებში და ახორციელებს საზოგადოებასთან ურთიერთობას

The cycling portal
of the city of Frankfurt am Main

SEARCH: f t

CURRENT CYCLING IN FRANKFURT YOUR BIKE AND YOU ABOUT US CONTACT

You are here: Home » About us » Cycling office team

Team cycling office

The cycling office team at the Road Traffic Office has been working on improvements for cyclists in Frankfurt am Main since 2009.

Joachim Hochstein, head of the cycling office

The trained geographer has been committed to promoting cycling in the Rhine-Main region for over 25 years - whether as a student, official, freelancer or as a regional cycling officer. The experiences and contacts from this time flow into his work for the cycling office. Joachim Hochstein sees the central challenge in the cooperation of all those involved in developing a mobility culture that is compatible with the city. The bicycle makes a significant contribution to this.

Jan Annendijk

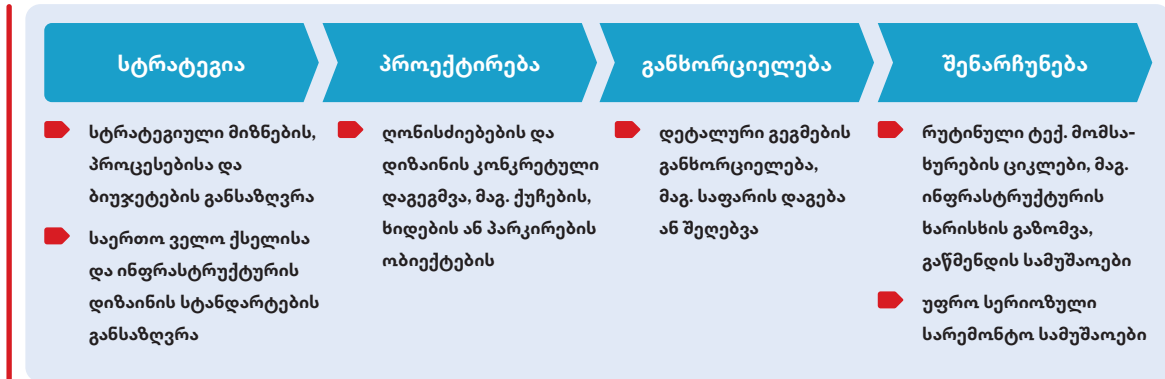
Janina Moller

After studying urban planning, Janina Möller completed the dual master's degree in "Urban Mobility" at the Technical University of Berlin and in Buenos Aires. In the cycling office, she is responsible for setting up a database for cycling promotion measures in GIS and evaluating cycling figures. Their tasks also include planning safe side streets for bicycle traffic and securing the route to school. Like most of her colleagues, she cycles to work every day.

Lena Drabner

სურათი 10: საუკეთესო პრაქტიკა: „ველოგადაადგილების ოფისი“ არის დამაკავშირებელი რგოლი ადმინისტრაციასა და საზოგადოებას შორის ფრანკფურტში (გერმანია).

მნიშვნელოვანია, რომ როლები და პასუხისმგებების სფეროები განისაზღვროს ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის მთელი პროცესის განმავლობაში: სტრატეგიის შემუშავება, ღონისძიებების დაგეგმვა, განხორციელება და შენარჩუნება (იხ. სურათი 11).



სურათი 11: ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის პროცესი (team red-ის სქემა)

4.2.1 სტატუს-კვო

ბათუმში შეიქმნა სხვადასხვა დეპარტამენტი, სამმართველო და საჯარო უწყება, რომლებიც დაკავებული არიან ინფრასტრუქტურისა და სერვისების დაგეგმვითა და განხორციელებით. ველოგადაადგილების თვალსაზრისით ყველაზე აქტუალურია მუნიციპალური პოლიტიკის სამსახური მის დაქვემდებარებაში მყოფ საქალაქო ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის განყოფილებასთან ერთად (UTTIP), ააიპ საქალაქო ინფრასტრუქტურისა და კეთილმოწყობის სამსახური, ასევე შპს ბათუმის ავტოტრანსპორტი. UTTIP პასუხისმგებელია ინფრასტრუქტურის დაგეგმვაზე. საგზაო სამუშაოებს ააიპ საქალაქო ინფრასტრუქტურისა და კეთილმოწყობის სამსახური ახორციელებს. შპს ბათუმის ავტოტრანსპორტი მართავს სატრანსპორტო მომსახურების სფეროს, მათ შორის, საზოგადოებრივ ტრანსპორტსა და ველოსიპედების გაზიარების სისტემას „ბათუმველო“.

ზემოაღნიშნული უწყებების, სხვადასხვა პროცესებისა და ზოგადი სტრუქტურის შეფასებამ აჩვენა, რომ სამივე მიმართულებით არსებობს ოპტიმიზაციის პოტენციალი:

უწყებები

- მერიაში არ არის გამოყოფილი სპეციალური პერსონალი**

ამჟამად ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი პერსონალი ასევე პასუხს აგებს ველო ინფრასტრუქტურაზეც. ველოგადაადგილების პოპულარიზაციაზე მიმართული ჯანსაღი სტრატეგიების დაგეგმვისა და განხორციელებისათვის პერსონალის შესაძლებლობები და რესურსები არასაკმარისია.
- აღსრულების დონე კრიტიკულად დაბალია**

ხშირია მანქანების შეჭრა ველობილიკებზე ან მათ ტერიტორიებზე ბიზნესის განთავსება.

პროცესები




- არ არსებობს ველო ინფრასტრუქტურის ტექნიკური მომსახურების მკაფიო გეგმა
როგორც ჩანს, არ არსებობს ველო ინფრასტრუქტურის სისტემატური ტექნიკური მომსახურების მკაფიო და რეგულარული პროცესი.
- კონსულტაცია ტარდება კონკრეტული საჭიროების შემთხვევაში და დაინტერესებული მხარეების განსაზღვრული ჯგუფის გარეშე
მომხმარებელთა ჯგუფები ცალკეულ შემთხვევებში ერთვებიან პროცესში კონკრეტული პროექტების დაგეგმვისას ან კონკრეტული საკითხების განხილვისას. რეგულარული დიალოგი არ მიმდინარეობს.

ჩარჩო-პირობები




- არ არსებობს დიზაინის სტანდარტები
საქართველოში არ არსებობს დიზაინის ეროვნული სტანდარტები ველო ინფრასტრუქტურის დაგეგმვისათვის. ასევე, არ არსებობს ადგილობრივი სახელმძღვანელო დოკუმენტები (ე.წ. გაიდლაინები) ამ თემაზე⁵.

ინსტიტუციური მოწყობის კიდევ ერთი არსებითი ნაწილია ადგილობრივი დაინტერესებული მხარეების საკითხი, რომლის გათვალისწინებაც აუცილებელია იმისათვის, რომ ბათუმში ველო პოლიტიკა წარმატებული იყოს. ცხრილში 3 ჩამოთვლილია ბათუმში სხვადასხვა ტიპის ინსტიტუტებიდან წარმოდგენილი მნიშვნელოვანი დაინტერესებული მხარეები.

ცხრილი 3: მნიშვნელოვანი დაინტერესებული მხარეები ბათუმში

 მუნიციპალური ხელისუფლება და უწყებები	<ul style="list-style-type: none">▶ მერია▶ მუნიციპალური პოლიტიკის სამსახური და საქალაქო ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის განყოფილება▶ ააიპ ქალაქის ინფრასტრუქტურისა და კეთილმოწყობის სამსახური▶ შპს ბათუმის ავტოტრანსპორტი
 რეგიონული ხელისუფლება	<ul style="list-style-type: none">▶ აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი▶ აჭარის ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტრო
 სამართალდამცავი სტრუქტურები	<ul style="list-style-type: none">▶ პოლიცია

5 თუმცა, საქართველოში საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის თანახმად დაშვებულია 28 ქვეყნის სტანდარტების გამოყენება (იხ. <https://matsne.gov.ge/en/document/view/2169396?publication=15> წვდომა 15.12.2021)

 <p>სამოქალაქო საზოგადოება/ არასამთავრობო ორგანიზაციები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ სამოქალაქო საზოგადოების ინსტიტუტი ▶ შავი ზღვის ეკო აკადემია ▶ ველომოყვარულთა კლუბი - Love to Ride Batumi ▶ დემოკრატიის ინსტიტუტი ▶ ველომოყვარულთა კლუბი - Bicycle Girls Batumi ▶ ცვლილებები თანაბარი უფლებებისათვის ▶ Vision Zero Georgia ▶ ტურიზმის ინსტიტუტი ▶ ფართო საზოგადოება
 <p>საგანმანათლებლო დაწესებულებები და აკადემიური წრეები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი ▶ ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტი ▶ სკოლები ▶ საბავშვო ბაღები
 <p>კერძო სექტორი</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ მიკროავტობუსების კომპანიები ▶ ტურიზმის სექტორი (სასტუმროები, გიდები, ტუროპერატორები...) ▶ ადგილობრივი ბიზნესი ▶ ველო ინდუსტრია (ველოსიპედის მაღაზიები, ველოსიპედის გამქირავებელი კომპანიები...)

4.2.2 მიზნები

გამოვლენილი ხარვეზებიდან გამომდინარე გამოიკვეთა **სამი მიზანი** ველოსიპედით გადაადგილების პოპულარიზაციასა და გენგემის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი დაწესებულების ჩამოსაყალიბებლად:

- ▶ შესაბამისი ადმინისტრაციული სტრუქტურის ჩამოყალიბება
- ▶ პროცესების განსაზღვრა როლებისა და პასუხისმგებლობის სფეროების მკაფიო განაწილებით
- ▶ საკმარისი და კვალიფიციური საკადრო რესურსით უზრუნველყოფა

4.2.3 ქმედებები

დაწესებულება

- ▶ **დაუყოვნებლივ, სრული განაკვეთით დაინიშნოს ველოგადაადგილების კოორდინატორი**
გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს იმას, რომ ველოგადაადგილების კოორდინატორს ჰქონდეს პირდაპირი კონტაქტი მერთან და ასევე ინფრასტრუქტურული პროექტების გადახედვის უფლებამოსილება. ველოგადაადგილების კოორდინატორი აფასებს ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის გეგმების შესაბამისობას და არ შეიძლება მისი დასკვნების უბრალოდ იგნორირება ან უარყოფა. მისი ოფისი კოორდინაციას ახდენს ყველა შესაბამის დაინტერესებულ

მხარესთან ადმინისტრაციის ფარგლებში და წარმოადგენს სხვა აქტორებთან საკონტაქტო პირს. ველოგადაადგილების გენგემის ხედვისა და მიზნების შესრულებისა და სამუშაოების კოორდინაციის მიზნით ოპტიმალური იქნება ველოგადაადგილების კოორდინატორის სრულ-განაკვეთიანი თანამდებობა.

➤ **მოხდეს ველოგადაადგილების დარგში დამეგობრებლების ცოდნისა და შესაძლებლობების განვითარება**

ველოგადაადგილების კოორდინატორის გარდა დაეგობრებაზე მომუშავე პერსონალმა უნდა გაიაროს შესაბამისი ტრენინგი. ამას შეიძლება ხელი შეუწყოს, მაგალითად, დამეგობრებულ ქალაქ როსტოკთან გამოცდილების გაცვლამ, რომელიც მრავალი მსგავსი გამოწვევის წინაშე დგას და წლების განმავლობაში ეწევა ველოგადაადგილების პოპულარიზაციას. ქალაქ თბილისთან გამოცდილების გაცვლა ასევე სასარგებლო იქნება ორივე ქალაქისათვის. ბათუმის მსგავსად თბილისიც შეიმუშავებს ველოგადაადგილების გენერალურ გეგმას და მუშაობს ბათუმის მსგავს კულტურულ და ადმინისტრაციულ გარემოში. გარდა ამისა, პერსონალის მონაწილეობა ველოგადაადგილების თემისადმი მიძღვნილ ისეთ კონფერენციებში, როგორცაა „Velo-City“, ან ჩართულობა ურბანული მობილობის საერთაშორისო ქსელებში, როგორცაა POLIS (www.polisnetwork.eu), ხელს შეუწყობს ცოდნის გაღრმავებას და გამოცდილების გაზიარებას.

➤ **ველოგადაადგილების სამუშაო ჯგუფის შექმნა მერიაში**

სამუშაო ჯგუფი შედგება ძირითადი ადმინისტრაციული პერსონალისაგან (მ.შ. შპს ბათუმის ავტოტრანსპორტის), რომელიც მუშაობს ველოსიპედით მოძრაობის საკითხზე და რომელსაც კოორდინაციის უწევს ველოგადაადგილების კოორდინატორი. სამუშაო ჯგუფის ამოცანაა შიდა კოორდინაციის გაწევა ბათუმის მერიაში მიმდინარე ველო პროექტებისათვის, როგორცაა ყოველწლიური ველო ტური ან გარკვეული ტიპის ველო შეჯიბრებები, მაგ. „Stadtradeln“-ის (www.city-cycling.org) მსგავსი. ასევე, საჭიროებისამებრ, შესაბამისი დეპარტამენტების, გადაწყვეტილების მიმღებები პირებისა და საზოგადოების/მომხმარებელთა ჯგუფების პროცესში ჩართვის უზრუნველყოფა.

➤ **ე.წ. მრავალი მაგიდის რეგულარული კონსულტაციების გამართვა მერიასა და მნიშვნელოვან დაინტერესებულ მხარეებს შორის**

ზემოთ აღნიშნული ველოგადაადგილების სამუშაო ჯგუფისაგან განსხვავებით, რეგულარული კონსულტაციების გამართვა წარმოადგენს საზოგადოების მუდმივი მონაწილეობისა და ველოგადაადგილების სტრატეგიული პოლიტიკის შემუშავების საფუძველს. ეს უზრუნველყოფს ბათუმის მერიას, ველოსიპედის მომხმარებლებსა და სხვა შესაბამის დაინტერესებულ მხარეებს (მაგ., შესაბამის ასოციაციებსა და კერძო სექტორს) შორის იდეების გაცვლას, ინტერესთა თანხვედრის და ურთიერთგაგების მიღწევას. დიალოგის ამოცანაა კონსულტირება მიმდინარე და სამომავლო პროექტებთან, გზამკვლევებთან და სხვა შესაბამის გადაწყვეტილებებთან დაკავშირებით. კონსულტაციების გამართვა ასევე წარმოადგენს ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის განხორციელების კუთხით მიღწეული პროგრესის განხილვის ერთ-ერთ პლატფორმას. საუკეთესო შემთხვევაში, რეგულარული კონსულტაციების წევრები ასევე იქნებიან ბათუმში არსებული შესაბამისი დაინტერესებული მხარეები, რომლებიც მონაწილეობდნენ ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის შემუშავებაში.

► **ბათუმის მერიის ფარგლებში ველოგადაადგილების შესახებ შესაბამისი მონაცემების შეგროვებისა და ანალიზის შესაძლებლობების გაძლიერება**

მონაცემები ველოსიპედის გამოყენების შესახებ და გენგეგმის განხორციელების წარმატების ინდიკატორები ღირებულია როგორც წინა გადაწყვეტილებების შეფასებისათვის, ასევე სამომავლო დაგეგმვისათვის. თანამშრომელთა უნარების გაძლიერება უზრუნველყოფს მონაცემების გამოყენების შესაძლებლობას საკონსულტაციო კომპანიების დაქირავების გარეშე მათ შესაგროვებლად და გასაანალიზებლად⁶. ამიტომ, ბათუმის მერიამ უნდა უზრუნველყოს პერსონალი მონაცემთა შეგროვებისა და ანალიზებისათვის (მონაცემები ველოსიპედის გამოყენების, ავარიების შესახებ). ეს არის ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის მიზნების ქმედითად და ეფექტიანად მიღწევის წინაპირობა, რადგან შედეგები გავლენას მოახდენს ახალ განსახორციელებელ ღონისძიებებზე.

პროცესები

► **მკაფიო როლებისა და პასუხისმგებლობების სფეროების განსაზღვრა ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის პროცესში**

ეგრეთწოდებული RACI სისტემა (იხ. სურათი 12) გვთავაზობს სამუშაოს ეფექტური და საიმედო განაწილების სტრუქტურას გენერალური გეგმის მიზნების მისაღწევად. მრგვალი მაგიდის რეგულარული კონსულტაციების გარდა (იხ. ზემოთ) მნიშვნელოვანია, რომ კონკრეტულად პროექტთან დაკავშირებულ კონსულტაციებში ჩართული იყოს ფართო საზოგადოება განსაზღვრული პროცესის მეშვეობით.

R	პასუხისმგებელი	ადამიანი, რომელიც ასრულებს „ფაქტობრივ სამუშაოს“ და უზრუნველყოფს საბოლოო პროდუქტის მიწოდებას
A	ანგარიშვალდებული	ადამიანი, რომელიც პასუხს აგებს იმაზე, რომ დავალება დროულად და ბიუჯეტის ფარგლებში შესრულდეს
C	კონსულტირებული	დარგობრივი ექსპერტი(ები) რომელიც/რომლებიც ახორციელებს/ახორციელებენ ინფორმაციის ან მონაცემების მოწოდებას
I	ინფორმირებული	ადამიან(ებ)ი, რომელიც/რომლებიც იღებს/იღებენ ინფორმაციას უშუალოდ პროცესის მეშვეობით ან რეგულარულად იღებს/იღებენ უახლესი ინფორმაციას არსებული პროგრესის შესახებ

სურათი 12: RACI-სისტემა

6 დამოკიდებულია ქალაქის სტრატეგიაზე „გააკეთე ან იყიდე“. ზოგადად, თემის გაცნობიერება ხელს უწყობს მიზნების მიღწევას, რის გამოც „გაკეთება“ თავიდანვე უნდა იდგეს „ყიდვაზე“ წინ.

■ **ველო ინფრასტრუქტურის შენარჩუნების წლიური გეგმის შედგენა**

შენარჩუნების გეგმით უნდა განისაზღვროს დროის ინტერვალები არსებული ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის ადგილზე შესამოწმებლად და დაისახოს მოვლა-აღდგენის, ტექნომოსახურებისა და შეკეთების შესაბამისი ღონისძიებები (შეღებვა, ახალი საფარი და ა. შ.).

■ **ველოსიპედის მომხმარებელთა უკუკავშირის სისტემის ჩამოყალიბება**

ტექნოლოგიური გადაწყვეტების დახმარებით შეიძლება შეიქმნას ველოსიპედის მომხმარებელთა უკუკავშირის სისტემა. ერთერთი გამოსავალი შეიძლება იყოს ვებ-გვერდის შექმნა, სადაც მომხმარებლებს საშუალება ექნებათ, დატოვონ შეტყობინება ტექნიკური პრობლემების შესახებ რუკაზე შესაბამისი ადგილის მითითებით. იგივე პლატფორმა შეიძლება გამოყენებულ იქნას ველო ქსელში არსებული ხარვეზების, უსაფრთხოების მხრივ რისკების შემცველი ადგილების ან ველოსიპედის დამატებითი პარკირების საჭიროების შესახებ ინფორმაციის შესაგროვებლად. ასეთი უკუკავშირის სისტემის დანერგვასთან ერთად საჭირო იქნება, რომ მასთან ერთად ჩამოყალიბდეს და ამოქმედდეს უკუკავშირზე რეაგირების პროცესი. ეს, თავის მხრივ, გულისხმობს როლებსა და პასუხისმგებლობების სფეროების განსაზღვრას და ინფორმაციის შეუფერხებელ და გაუმჯობესებულ რეჟიმში მიღებას.

■ **მომხმარებელთა რეგულარული გამოკითხვების ჩატარება**

მომხმარებელთა გამოკითხვები იძლევა ღირებულ ინფორმაციას გენერალური გეგმის განხორციელების სტატუსისა და ველოგადაადგილებასთან დაკავშირებული პოლიტიკური გადაწყვეტილებების აღქმისა და მიღების შესახებ. რეკომენდირებულია გამოკითხვის წელიწადში ორჯერ ჩატარება. მეთოდოლოგიის შემუშავების შემდეგ ის უნდა განვითარდეს ისე, რომ შესაძლებელი იყოს მისი საქართველოს სხვა ქალაქებში გადატანა და მათთან შედარება. ეს არის ე.წ. ბენჩმარკინგის⁷ საფუძველი და ქალაქებს შორის შედარების განხორციელებამ შეიძლება ხელი შეუწყოს მათ მოტივაციას იმ კუთხით, რომ კარგად (ან სხვებზე უკეთესად) იმუშაონ ველოგადაადგილების სტრატეგიის განსახორციელებლად. გერმანიიდან აღებული მაგალითია „ველო კლიმატის კვლევა“, რომელშიც 1000-ზე მეტი გერმანული მუნიციპალიტეტის მაცხოვრებლები აფასებენ თავიანთ ქალაქს ველომეგობრულობის კუთხით (www.fahrradklimatest.de, იხ. სურათი 13). კითხვარი ასევე ხელმისაწვდომია ინგლისურ ენაზე. მსგავსი მეთოდოლოგიები გამოიყენება ნიდერლანდებში, საფრანგეთში, შვეიცარიაში, შვედეთსა და ევროპის სხვა ქვეყნებში. მისი განხორციელება შესაძლებელია და ადვილია ბათუმშიც.

7 პროცესი, რომლის საშუალებით საწარმო (ფირმა) პერმანენტულად ახორციელებს თავისი მახასიათებლების შედარებას ბიზნესის ლიდერებთან მსოფლიო მასშტაბით და ახდენს თვითშეფასებას, რათა მიიღოს საკუთარი ბიზნეს-მახასიათებლების გასაუმჯობესებლად აუცილებელი ინფორმაცია. (<http://www.nplg.gov.ge/gwdict/index.php?a=term&d=5&t=17889>) - მ. შ.

იდეა

ველოსიპედისტები, როგორც „ყოველდღიური გამოცდილების მქონე ექსპერტები“, აფასებენ თავიანთ ველო გარემოს (მშობლიურ ქალაქში)

ინსტრუმენტი

კითხვარი (ონლაინ და ქაღალდის ვერსია) 27 კითხვით ხუთ კატეგორიაში (ველოსიპედის გამოყენებასთან დაკავშირებული ყველა მნიშვნელოვანი თემა).



საველოსიპედო და საგზაო მოძრაობის კლიმატი - ჩვენს ქალაქში...

	←	→					
1. ველოსიპედით გადაადგილება სახალისოა.	1	2	3	4	5	6	ველოსიპედით გადაადგილება სტრესულია.
2. ველოსიპედისტებს აღიარებს და იღებს მოძრაობის ყველა მონაწილე.	1	2	3	4	5	6	ხდება ველოსიპედისტების იგნორირება.
3. ველოსიპედით ყველა გადაადგილება - არ აქვს მნიშვნელობა ხანდაზმულია თუ ახალგაზრდა.	1	2	3	4	5	6	ველოსიპედები საბავშვო ტრანსპორტია ან ძირითადად სპორტული აღჭურვილობა.
4. მიმდინარეობს ველოსიპედით მოძრაობის პროპაგანდირება.	1	2	3	4	5	6	ველოსიპედის რეკლამა არ ხდება.
5. გაზეთები და დღიური სტატიები წერენ ველოსიპედისტების შესახებ.	1	2	3	4	5	6	გაზეთები მხოლოდ ველოსიპედისტების ავარიებსა და არასწორ ქცევებზე წერენ.

სურათი 13: ADFC Fahrradklima-Test – (ველომეგობრული ქალაქების რეიტინგი) გამოკითხვის ინსტრუმენტი, რომელიც აფასებს ქალაქის ველომეგობრულობას მომხმარებლის პერსპექტივიდან

ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის მონიტორინგის სისტემის შექმნა

მონიტორინგის სისტემა უნდა იყოს დაკავშირებული გენგეგმის რაოდენობრივ მიზნებთან, რათა შეფასდეს გენგეგმის განხორციელების მხრივ მიღწეული პროგრესი. ამიტომ მნიშვნელოვანია, თავიდანვე ჩამოყალიბდეს გაზომვადი ინდიკატორების პაკეტით აღჭურვილი მონიტორინგის სისტემა.

მონიტორინგი უნდა განხორციელდეს ყოველწლიურად, თუმცა ყველა მონაცემი არ შეიცვლება ყოველწლიურად. ინდიკატორების ძირითადი კატეგორიებია ველოსიპედით განხორციელებულ მგზავრობათა წილი (შინამეურნეობის კვლევის გზით), ველოსიპედით განხორციელებულ მგზავრობათა რაოდენობა, ავარიების კატეგორიები და რაოდენობა და ველო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა და განვითარება, როგორცაა სხვადასხვა ტიპის ველო ქსელის ინფრასტრუქტურის სიგრძე ან ველოსიპედის სპეციალური საპარკინგე სადგარების რაოდენობა.

დათვლადი შედეგების მქონე ზოგიერთი მიზნის გაზომვა ადვილად შესაძლებელია (მაგ., დამონტაჟებული ველოსიპედების სადგარების რაოდენობა), მაშინ როდესაც მიზნები, როგორცაა „უსაფრთხო ველოგადაადგილება“, მოითხოვს არაპირდაპირ მიდგომას, რადგან ეს უკანასკნელი თავის თავში აერთიანებს როგორც ობიექტურ (ავარიების არარსებობა), ასევე სუბიექტურ უსაფრთხოებას (თავის უსაფრთხოოდ გრძნობა). აქედან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია გაზომვადი ინდიკატორების შესაბამისი პაკეტის განსაზღვრა.

უსაფრთხოებას ძირითადად უზრუნველყოფს შესაბამისი ინფრასტრუქტურა (პირდაპირ გაზომვადი) და საგზაო მოძრაობის წესების აღსრულება (არაპირდაპირი ზომები - მაგ., მანქანების ევაკუირების რაოდენობა, ჯარიმების თანხა და რაოდენობა). უსაფრთხოების მიზნების განსაზღვრისა და მონიტორინგისთვის რეკომენდებულია, სისტემაში ინტეგრირდეს ველოავარიების მონიტორინგი (რაოდენობა და კატეგორია). ახალი მიდგომები ფოკუსირებულია „ავარიის წინაპირობების შემცველი სიტუაციების“⁸ (პოტენციურად საშიში ინციდენტები შედეგების გარეშე) აღრიცხვაზე, რომლებიც დაიტანება ონლაინ რუკებზე, რათა ვიზუალურად წარმოჩინდეს რეალური საფრთხის შემცველი წერტილები ჯერ კიდევ მანამ, სანამ მოხდება ავარიები ლეტალური შედეგით. გარდა ამისა, შინამეურნეობის კვლევამ შეიძლება გამოავლინოს სუბიექტური უსაფრთხოების სტატუსი, ხოლო სისტემატურად განმეორების შემთხვევაში მათი დახმარებით დროთა განმავლობაში ასევე გამოვლინდება ცვლილებები სუბიექტურ შეფასებებში.

გარდა ამისა, სასარგებლოა სასურველი შედეგის განსაზღვრა გაზომვადი მიზნის სახით/ფორმით - მაგალითად, „Vision Zero“ (ნულოვანი სიკვდილიანობის იდეოლოგია), რაც ნიშნავს ველოსიპედისტის დაღუპვით დასრულებული ავარიების არარსებობას. თუ მიზანი არ იქნა მიღწეული, ბათუმის მერიას ეკისრება პასუხისმგებლობა და მიღებული უნდა იქნას უფრო ქმედითი ზომები. ეს მიდგომა ასევე მუშაობს მკაფიოდ განსაზღვრულ ინტერვენციებთან მიმართებაშიც - მაგალითად, თუ წელიწადში სამი ან მეტი უბედური შემთხვევა მოხდა, აუცილებელია შემთხვევის ადგილების თავიდან დაპროექტება-გადაკეთება.

ველოსიპედით, როგორც ტრანსპორტის ერთ-ერთი საშუალებით, განხორციელებული მგზავრობების წილი არის ინდიკატორთა კიდევ ერთი მთავარი კატეგორია, რომელიც შეიძლება განისაზღვროს შინამეურნეობების კვლევის განმეორებით ჩატარების, ასევე, ველოსიპედით გადაადგილების რაოდენობის განმეორებითი დათვლის გზით.

კიდევ ერთი პირდაპირი ინდიკატორია ველო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა და რეალიზაცია, ახლიდან დაპროექტებულ-გადაკეთებული გადაკვეთის წერტილების რაოდენობა, ან დამონტაჟებული ველო სადგარების რაოდენობა.

ჩარჩო-პირობები

ქუჩების ხელახალი დაგეგმარებისას ველოსიპედით მოძრაობისათვის პრიორიტეტული მნიშვნელობის მინიჭება ქუჩების ხელახალი დაგეგმარების მარეგულირებელ ნორმატიულ ბაზაში მისი ინტეგრირების გზით

განახლების ან ხელახალი დაგეგმარების პროცესში მყოფი ქუჩები შეიძლება გამოყენებულ იქნას, როგორც ველო ინფრასტრუქტურის ინტეგრირების შესაძლებლობა. ველოსიპედისტების ინტერესები და უსაფრთხოება გათვალისწინებული უნდა იქნას ბათუმის ყველა ქუჩაზე, როდესაც მოხდება მათი ხელახალი დაგეგმარება. ეს ასევე ეხება ქუჩებს, რომლებიც ამჟამად არ წარმოადგენს ბათუმში შემოთავაზებული ველო ქსელის ნაწილს - ეს უკანასკნელი ასახავს ყველაზე მნიშვნელოვან და კრიტიკულ საგზაო კავშირებს, რომლებიც საჭიროებს ველო ინფრასტრუქტურას. რაც უფრო განვითარდება ველო ინფრასტრუქტურა ბათუმში, მით ნაკლები იქნება ხარვეზები და დაბრკოლებები იმისათვის, რომ ადამიანებმა დაიწყონ ველოსიპედებით გადაადგილება. აქედან გამომდინარე, ველო ინფრასტრუქტურის ინტეგრირება იმ ქუჩებზე, რომლებიც ხელახალი დაგეგმარების პროცესში იმყოფება, ნიშნავს ინფრასტრუქტურის უფრო მცირე ხარჯებით დანერგვასა და სრული ველო ქსელის ჩამოყალიბების დაჩქარებას.

8 <https://www.onsee.co.uk/> - „VeloCity 2021“-ის კონკურსის „Smart Pedal Pitch“-ის გამარჯვებული

- ▶ **ველომოსარგებლეთა საჭიროებების პროპროტექტიზაცია ცალკეული ბიზნესის მოთხოვნებზე საზოგადოებრივი სივრცის კერძო სარგებლობაში გადაცემის ნებართვების გაცემისას**
 ბიზნესის მიერ ველო ინფრასტრუქტურაში შეჭრა ბათუმში ველოსიპედით გადაადგილების მთავარი შემაფერხებელი ფაქტორი და უსაფრთხოების კუთხით არსებული პრობლემაა. ზოგიერთ ბიზნესი ველობილიკებს თავიანთი ბიზნესის მიზნებისათვის იყენებს, მაგალითად, კაფეების გარეთ დასასხდომ ადგილად, ზოგიერთი შემთხვევაში. ამ პრაქტიკის გაგრძელება არ შეიძლება. უნდა მოიძებნოს ისეთი გადაწყვეტები, რომლებიც დააკმაყოფილებს როგორც ველოსიპედისტების, ასევე ადგილობრივი ბიზნესის საჭიროებებს. აწეული ველობილიკების ნაცვლად, რომელიც მალაზიებთან უშუალო სიახლოვეში გადის, ველოგადაადგილებისთვის გამოყოფილმა სივრცემ შეიძლება გადაინაცვლოს გზაზე, დაცული ველობილიკის ან საზიარო საგზაო მოძრაობის სახით იქ, სადაც ნაკლები მოძრაობაა. ამის შემდეგ ტროტუარი შეიძლება გამოეყოფოთ ფეხით მოსიარულეებსა და ადგილობრივ ბიზნესს. თუმცა, თუ ეს შეუძლებელია, ველოსიპედისტებისა და ფეხით მოსიარულეთა საჭიროებებს უნდა მიენიჭოს უპირატესობა ცალკეული ბიზნესის საჭიროებებთან შედარებით.
- ▶ **კანონის აღსრულების უზრუნველყოფა ველოსიპედით მოძრაობის მარეგულირებელი პოლიციის განყოფილების შექმნის გზით**
 არსებული და მომავალი რეგულაციების აღსრულება უნდა იყოს უზრუნველყოფილი იმ იდეების დასაცავად, რომლებიც საფუძვლად უდევს ამ რეგულაციებს. ველოსიპედებზე ამხედრებული პოლიციის დანაყოფი აღიქვამს მოძრაობას ველოსიპედისტების პერსპექტივიდან და შეძლებს მომხმარებლის სხვადასხვა საჭიროებების გააზრებას, ასევე, ველოსიპედისტების წინაშე მდგარი პრობლემების დადგენას. ეს განყოფილება უნდა იყოს რეგულარული პოლიციის ნაწილი.
- ▶ **დიზაინის ადგილობრივი სახელმძღვანელო დოკუმენტის შემუშავება, თუ არ არსებობს ეროვნული სტანდარტები**
 მაშინ, როცა არ არსებობს ველო ინფრასტრუქტურის დიზაინის ეროვნული რეგულაცია ან არასავალდებულო სახელმძღვანელო დოკუმენტი, ბათუმის მერიამ უნდა შეიმუშაოს დიზაინის ადგილობრივი გაიდლაინი. ეს სახელმძღვანელო დოკუმენტი შეიძლება დაეფუძნოს ინფრასტრუქტურის დიზაინს, რომლებიც წარმოდგენილია წინამდებარე გენერალურ გეგმაში, ან სხვა საერთაშორისო გაიდლაინებს, როგორცაა NACTO-ს „ურბანული საველოსიპედო გზის დიზაინის სახელმძღვანელო“ (Urban Bikeway Design Guide)⁹.
- ▶ **დაპროექტების ეროვნული ან რეგიონული სტანდარტების ადვოკატირება**
 უკიდურესად მნიშვნელოვანია, რომ ეროვნულმა ან რეგიონულმა მთავრობამ გამოსცეს ველო ინფრასტრუქტურის დაგეგმვისა და პროექტირების სახელმძღვანელო. ქ. ბათუმმა უნდა მოითხოვოს მისი შექმნა და უზრუნველყოს, რომ სტანდარტში შემოთავაზებული ინფრასტრუქტურა ჯეროვნად გამოსადეგი იყოს ყველა ასაკისა და შესაძლებლობების ველო-მომხმარებლისთვის.

9 <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/>

4.3 ფინანსური რესურსები

ფინანსური რესურსები ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ველო ინფრასტრუქტურის, სერვისებისა და კომუნიკაციების დაგეგმვის, განხორციელებისა და შენარჩუნებისათვის. ფინანსები ასევე საჭიროა შესაძლებლობების განვითარებისათვის, მათ შორის, პერსონალის გაზრდის, მონაცემთა შეგროვებისა და მონაცემთა ანალიზისათვის.

როგორც სურათი 14-დან ჩანს, ხელისუფლება (მარცხნივ), ისევე როგორც სხვა დაინტერესებული მხარეები შეიძლება მოგვევლინონ ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის განხორციელების დაფინანსების წყაროდ.



სურათი 14: ველოგადაადგილების დაფინანსების წყაროები (დიაგრამის ავტორი იაკობ ბაუმი, team red)

- ქალაქის ადმინისტრაცია ყველაზე აქტუალური დაინტერესებული მხარეა, რადგან ღონისძიებების უმეტესობა ფინანსდება მუნიციპალიტეტის საერთო ბიუჯეტიდან.
- რეგიონულ და ეროვნულ წყაროებზე ხელმისაწვდომობა შესაძლებელია უზრუნველყოფილი იქნას დაფინანსების მექანიზმების მეშვეობით. მაგალითად, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს (MRDI) მუნიციპალური განვითარების ფონდი (MDF) არის მხარდაჭერის ერთ-ერთი მთავარი წყარო ველო ინფრასტრუქტურისა და სერვისების განვითარების სფეროში. ფონდი თანამშრომლობს საქართველოში მოღვაწე ყველა მსხვილ საინვესტიციო ბანკთან და ფინანსურ ინსტიტუტთან. საქართველოს მთავრობამ და აჭარის რეგიონმა უნდა წარმოადგინონ მდგრადი მობილობის დაფინანსების უფრო კონკრეტული მექანიზმები.

- მოქალაქეებისა და მომხმარებლების შენატანები (მაგ. მოსაკრებლები) განსაკუთრებით აქტუალურია მომსახურების სექტორში, მაგ. ველოსიპედების გაზიარების სფეროში. ასევე, პარკირების საფასურიდან თანხის გამოყოფის გზით ყველა მოქალაქეს შეეძლება წვლილის შეტანა ველოგადაადგილების დაფინანსებაში.
- კერძო კომპანიებს შეუძლიათ წვლილის შეტანა რეკლამის ან კამპანიების საშუალებით. ასე მოხდა ველოსიპედების გაზიარების სისტემებთან მიმართებაში მთელ მსოფლიოში, მაგ., „CitiBike“ ნიუ იორკში, რომელსაც აფინანსებს „CitiBank“-ი.
- საერთაშორისო ორგანიზაციები გარკვეულ როლს თამაშობენ გრანტების ან უფრო მსხვილი ინვესტიციების დაფინანსების გზით.

4.3.1 სტატუს-კვო

ამჟამად ყველა ველო ღონისძიება ფინანსდება მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტიდან. დღეისათვის არ არსებობს კონკრეტული ბიუჯეტი ველოგადაადგილებისთვის, თუმცა, მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტიდან დროდადრო გამოიყოფა სახსრები სხვადასხვა ველო ღონისძიებებისათვის. ამჟამად გზების მოვლა-პატრონობაც საერთო მუნიციპალური ბიუჯეტიდან ფინანსდება.

მუნიციპალურ დაფინანსებას არ ექვემდებარება „ბათუმველო“, რომელიც სხვადასხვა წყაროდან ფინანსდება. „ბათუმველო“-ს ოპერირება შპს ბათუმის ავტოტრანსპორტის მეშვეობით ფინანსდება. სისტემაში უფრო მსხვილი ინვესტიციები ფინანსდება ბათუმის მერიის მიერ. გარდა ამისა, „ბათუმველო“-ს შემოსავლის კიდევ ერთი წყაროა მომხმარებლისაგან მიღებული საფასური.

4.3.2 მიზნები

- ველოგადაადგილების სტრატეგიის განხორციელებისათვის ფინანსური რესურსების ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა მოკლე და გრძელვადიან პერსპექტივაში.

4.3.3 ქმედებები

- **ველოგადაადგილებისთვის საკმარისი სახსრების გამოყოფა მუნიციპალურ ბიუჯეტში**
საიმედო დაგეგმვის მიზნით, საჭირო სახსრები უნდა გამოიყოს სამოქმედო გეგმის და დამატებითი ტექნიკური საჭიროებების დაფინანსების შესაბამისად. გადამწყვეტია არსებული ბიუჯეტის სტრატეგიული განაწილება პოლიტიკური მიზნების მიხედვით. დასახულია რა საგზაო მოძრაობაში ველოსიპედით გადაადგილების უფრო მაღალი წილის მიღწევის მიზანი, უნდა მოხდეს ბიუჯეტის უფრო თანაბრად გადანაწილება ტრანსპორტის სახეობებს შორის, შესაბამისად, თანხები საავტომობილო ინფრასტრუქტურიდან უნდა იქნას გადამისამართებული ველო ინფრასტრუქტურისაკენ.
- **გენერალური გეგმის განხორციელებისათვის დაფინანსების უზრუნველყოფა**
თუ დაფინანსება ხელმისაწვდომია მხოლოდ ცალკეული ღონისძიებებისთვის, დამგეგმავებს არ აქვთ შესაძლებლობა რეაგირება მოახდინონ მოულოდნელ შეფერხებებზე. თუ დაფინანსება ხელმისაწვდომია მთლიანი გეგმის განხორციელებისათვის, დამგეგმავებს შეუძლიათ უფრო თავისუფლად გადაანაწილონ თანხები პრიორიტეტების ან ღონისძიებების ცვლილების მიხედვით, რათა თავიდან აიცილონ შეფერხებები.

■ **განიხილეთ პარკირების გადასახადიდან მიღებული შემოსავლიდან თანხების გამოყოფა ველოგადაადგილების ხელშესაწყობად**

ავტოსადგომებიდან მიღებული შემოსავლიდან სახსრების გამოყოფით უზრუნველყოფილი იქნება მდგრადი შემოსავალი ველოგადაადგილების ხელშეწყობის მიზნით. დამატებითი ფინანსების გამოყოფა შესაძლებელია პარკირების საფასურის ზონების გაფართოებით და მანქანის პარკირების ფასების გაზრდით.

■ **ველო ინფრასტრუქტურის დაფინანსებისათვის განაცხადის შეტანა საერთაშორისო განვითარების სააგენტოებსა და ბანკებში**

ველოგადაადგილების ღონისძიებების განხორციელება ხელს უწყობს კლიმატის ცვლილების შემცირებას. 2021 წლიდან დოკუმენტში „ეროვნულ დონეზე განსაზღვრულ წვლილი“ (NDC) საქართველომ აიღო ვალდებულება რომ 2030 წლამდე 15%-ით შეამცირებს სათბურის გაზების ემისიებს 1990 წელთან შედარებით. შესაბამისად, ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის განხორციელება შედის საქართველოს მთავრობის კლიმატთან დაკავშირებულ მიზნებში. მისი განხორციელება შესაბამისობაში უნდა იყოს საერთაშორისო სააგენტოების, მაგალითად, კლიმატის მწვანე ფონდის (GCF) ან მრავალმხრივი განვითარების ბანკების კლიმატზე ორიენტირებულ მიზნობრივი დაფინანსების ბიუჯეტთან. დისკუსიები იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა შეიქმნას პროექტი, რომელიც დააკმაყოფილებს ბანკის მიერ დაფინანსების კრიტერიუმებს, ერთობლივად უნდა წარმართონ ბათუმის მერიამ და განვითარების ბანკებმა.

■ **ველოგადაადგილების დაფინანსების ეროვნული ჩარჩოს ადვოკატირება**

ველოდაფინანსების ეროვნულმა სტრუქტურამ, რომელიც ჯერ კიდევ ჩამოსაყალიბებელია, ხელი უნდა შეუწყოს ქალაქებს ყველა შესაძლო გზით: დაფინანსების მექანიზმებით, რეგულაციებითა და გაიდლაინებით. ბათუმმა ხელი უნდა შეუწყოს ასეთი სტრუქტურის შექმნას და ითანამშრომლოს ეროვნულ უწყებებთან, მაგალითად, საუკეთესო პრაქტიკის გაზიარების გზით.

5 კომუნიკაცია და მარკეტინგი ველოგადაადგილების კულტურის ხელშესაწყობის მიზნით

კომუნიკაცია, მათ შორის სწორი გზავნილები სამიზნე ჯგუფებისათვის, თამაშობს საკვანძო როლს ქცევის არსებული ნორმების შეცვლაში.

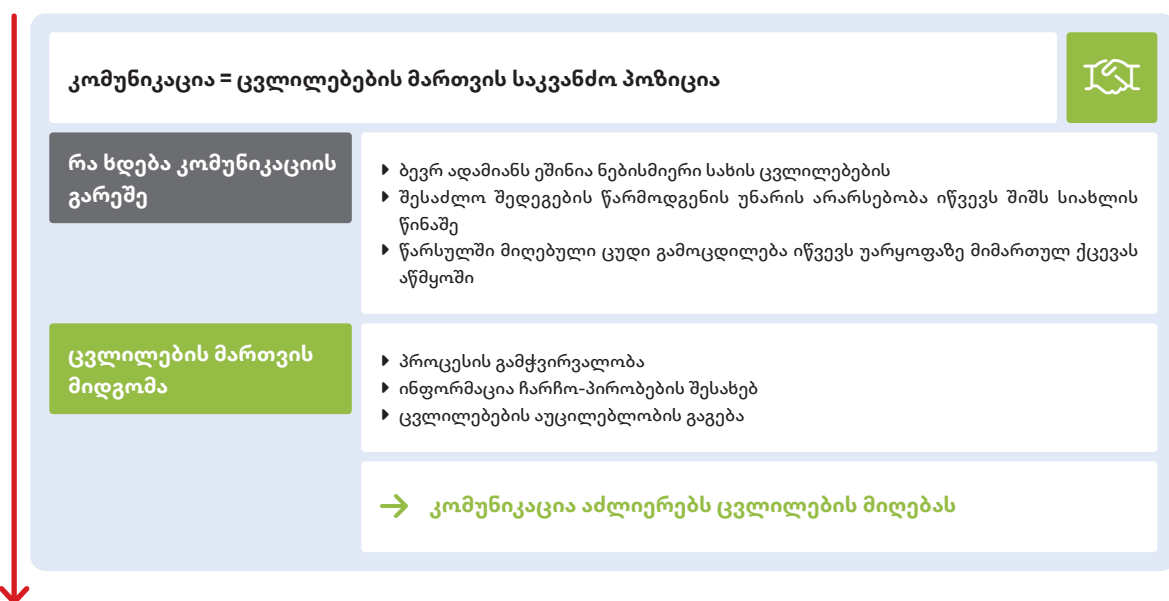
სამუშაო შეხვედრაზე თემაზე „ველოგადაადგილების წამახალისებელი მარკეტინგული და საზოგადოებრივი აქტივობები“ წარმოდგენილი იქნა პრეზენტაცია, რომელიც ეხებოდა სამ მნიშვნელოვან გარემოებას, რომელთა შორის კომუნიკაცია აუცილებელია ბარიერების დასაძლევად.

1 ცვლილების მართვას სჭირდება ღია კომუნიკაცია, რათა თავიდან იქნას აცილებული შიში, შფოთვა შესაძლო წარუმატებლობის გამო და ახლის უარყოფა. ველოგადაადგილება ბათუმში ბევრი მაცხოვრებლისათვის ახალი ცნებაა. კომუნიკაციის როლი ამ შემთხვევაში მდგომარეობს ველოგადაადგილების კონცეფციის, მარშრუტიზაციის, სივრცის გადანაწილების საჭიროებისა და ინფრასტრუქტურის გარდაქმნის საკითხების ასხნაში. მან უნდა შექმნას ერთობლივი ხედვისა და შედეგის ჩინებული სურათი.

2 კომუნიკაცია ასევე არის განათლების მნიშვნელოვანი ბერკეტი. საგზაო მოძრაობის წესების ცოდნის კუთხით გამოვლენილი დეფიციტის ფონზე, კომუნიკაციამ უნდა ასწავლოს მოსახლეობას, თუ რისი გაკეთება შეიძლება საჯარო სივრცეში და რისი - არა, რაც საბოლოო ჯამში საფუძველს ჩაუყრის ურთიერთგაგებას.

3 ბათუმში ხალხს სჭირდება მოტივაცია. კომუნიკაცია ველომომხმარებელთა ჯგუფებში გაწევრიანების შესაძლებლობების, გამოწვევების ან ველოგადაადგილებასთან დაკავშირებული წარმატების ისტორიების თაობაზე ადამიანებს აგრძნობინებს, რომ ისინი უფრო დიდი საზოგადოების ნაწილს წარმოადგენენ. ეს აძლიერებს ცნობადობას, რაც ჯერ კიდევ აუცილებელია ბათუმში არსებული ველომოსარგებლეთა ჯგუფების უმეტესობისათვის.

სურათი 15 წარმოგვიდგენს კომუნიკაციის სხვადასხვა ფუნქციებს.



კომუნიკაცია = განათლებისა და კვალიფიკაციის მნიშვნელოვანი ბერკეტი

რა ხდება კომუნიკაციის გარეშე

- ▶ საგზაო წესების ცოდნის გარეშე ადამიანები თავს დაუცველად გრძნობენ
- ▶ მანქანების მძღოლების უფლებების არასწორად გაგება და გადაჭარბებულად შეფასება

განათლების მიდგომა

- ▶ ცოდნა აყალიბებს ურთიერთგაგებას ქუჩებისა და საჯარო სივრცეების ყველა მომსმარებელს შორის
- ▶ ყველა ასაკობრივი ჯგუფისა და წარმომავლობის ადამიანს უტარდება ტრენინგი რაც უზრუნველყოფს უფრო ფართო ცოდნას
- ▶ ტრენინგი აუმჯობესებს ველოსიპედის ტარების უნარს

→ **კომუნიკაცია ხელს უწყობს უსაფრთხო გარემოს**

კომუნიკაცია = მოტივაციის ძალა

რა ხდება კომუნიკაციის გარეშე

- ▶ ზოგი ველოსიპედისტი თვლის, რომ „ისინი ერთადერთი და განუმეორებელი არიან“
- ▶ დაბრკოლებები და ბარიერები კვლავაც გადაჭარბებულად არის შეფასებული
- ▶ საზოგადოებისა და გარემოსთვის სიკეთის კეთება, როგორც ჩანს, არ ფასდება

მოტივაციის მიდგომა

- ▶ **Apple-ის ინფორმაცია** იმის შესახებ თუ როგორ აძლიერებს მონაწილეობის მიღება გაწევრიანების სურვილს
- ▶ რაც უფრო მეტი ველოსიპედისტი გამოჩნდება, მით უფრო უსაფრთხო იქნება ველოსიპედით მოძრაობა
- ▶ აძლიერებს ხალისს და აყალიბებს ველო-საზოგადოებას

→ **კომუნიკაცია ქმნის ყველასათვის მომგებიან სიტუაციას**

სურათი 15: კომუნიკაციის ფუნქციები (team red-ის დიაგრამა)

5.1 სტატუს-კვო: ველოსიპედით მოძრაობის კულტურა და მობილობასთან დაკავშირებული ქცევა

BYPAD-ის შეფასებამ (იხ. სურათი 5) გამოავლინა, რომ ბათუმში ამჟამად დაბალია ველოსიპედთან დაკავშირებული ინფორმაციისა და განათლების, ხელშეწყობისა და პარტნიორობის, ასევე ერთობლივი ქმედებების დონე.

ფიზიკური ინფრასტრუქტურის მშენებლობის დაწყებამდე სწორი საკომუნიკაციო აქტივობების წარმართვამ შეიძლება ხელი შეუწყოს ველოსიპედით გადაადგილების, ველოსიპედის ტარების უნარის გაუმჯობესების სურვილს, ან აამაღლოს ცოდნა ველოსიპედის შეკეთების, მოძრაობის წესების, აგრეთვე ველოგადაადგილების დადებითი ზემოქმედების შესახებ პირად და სოციალურ დონეზე.

ადგილობრივ მაცხოვრებელთა ველოსიპედით გადაადგილების კულტურა

სამუშაო შეხვედრის დროს თემაზე „ველოგადაადგილების წამახალისებელი მარკეტინგული და საზოგადოებრივი აქტივობები“ მონაწილეებმა ახსენეს ველოგადაადგილების გზაზე არსებული რამდენიმე დაბრკოლება, რომლებიც დაფუძნებულია სოციალურ-კულტურულ გარემოზე ან პიროვნულ ჩვევებზე. ბარიერები, რომლებიც აყალიბებს ბათუმში ადგილობრივი მოსახლეობის ამჟამინდელ ქცევას მობილობის კუთხით, მოცემულია თავში 2.2. ყურადღების მეთად გამახვილების მიზნით მეორდება რამდენიმე ძირითადი ასპექტი:

- ▶ ყოველდღიურად ველოსიპედით გადაადგილება ბათუმში ჯერ კიდევ არ არის გავრცელებული ჩვევა.
- ▶ ძირითადად ადამიანები პარკებსა და რეკრეაციულ ადგილებში ატარებენ ველოსიპედს გართობის მიზნით, მაგრამ არ იყენებენ მას სამსახურში ან საყიდლებზე წასასვლელად.
- ▶ ერთერთი მთავარი კულტურული დაბრკოლებაა ველოსიპედით გადაადგილების დაბალი სტატუსი.
- ▶ არსებობს „ველოსიპედის, როგორც სატრანსპორტო საშუალების“ თაობაზე ინფორმირებულობის ნაკლებობა, რასაც ერთვის ველოსიპედით გადაადგილების მიმართ ინტერესის ნაკლებობა.
- ▶ ადგილობრივ დონეზე ველოსიპედი არ განიხილება, როგორც სატრანსპორტო საშუალება; ის ძირითადად ტურისტული მიზნებისათვის გამოიყენება.
- ▶ ბევრმა არ იცის ველოსიპედის ტარება.
- ▶ გარდა ამისა, სოციალური გარემო ასევე ქმნის გენდერულ სტერეოტიპებს, მაგალითად, ქალებისაგან ნაკლებად მოელიან ველოსიპედის ტარების სწავლასა და მის კარგად მართვას, ვიდრე მამაკაცებისაგან.

ამ „მენტალური“ ბარიერების ფონზე ადამიანები, სავარაუდოდ, ველოსიპედით არ იმოძრავენ, თუნდაც ინფრასტრუქტურული პირობები ძალიან კომფორტული იყოს. კომუნიკაციის სტრატეგიისათვის ეს ნიშნავს, რომ ველოსიპედით გადაადგილება მოსახლეობამ უნდა განიხილოს როგორც, უპირველეს ყოვლისა, ტრანსპორტის რეალური ალტერნატივა. ველო ინფრასტრუქტურის არარსებობა ან ცუდი ინფრასტრუქტურა არის ბარიერი მათთვის, ვინც უკვე დაინტერესებულია ველოსიპედით გადაადგილებით.

ადგილობრივი სატრანსპორტო ჩვევების გარდა, ველოსიპედით გადაადგილების კულტურა და ტურისტების მობილობის ჩვევები აყალიბებს „ზაფხულის მობილობის კულტურას“ და გარკვეული დინამიკა და მოთხოვნა შემოაქვს ბათუმში. ტურიზმის სექტორის მნიშვნელობა საგრძნობლად გაიზარდა ბოლო ათწლეულის განმავლობაში - 2009-2019 წლებში საქართველოში 10-ჯერ მეტი ტურისტი და 18-ჯერ მეტი ვიზიტორი შემოვიდა უცხო ქვეყნებიდან. სურათი 16 წარმოგვიდგენს რამდენიმე ფაქტს საქართველოში ტურიზმის შესახებ. ტურიზმის სტატისტიკური მონაცემები გაერთიანებულია ეროვნულ დონეზე და მიუხედავად იმისა, რომ აჭარის რეგიონის, განსაკუთრებით ბათუმის შემთხვევაში რიცხვები შეიძლება მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს, ისინი იძლევა რამდენიმე ზოგადი განცხადებების გაკეთების საშუალებას.

სექტორი დინამიურია ტურისტული მოგზაურობის წარმოშობისა და მიზნების თვალსაზრისით. ამჟამად, დასვენება მოგზაურობის მთავარი მიზანია. ეს იძლევა შესაძლებლობას, რომ ბათუმში ველოსიპედით მგზავრობა გახდეს ტურისტებისათვის ღირებული შეთავაზება, ხოლო ველოსიპედით

მოდრავი ტურისტების მზარდი რაოდენობა გავლენას ახდენს ველო კულტურაზე მთელ ქალაქში. რაც მეტია ველოსიპედისტთა რაოდენობა, მით უფრო თვალსაჩინო არიან ისინი გზებზე; ველოსიპედით გადაადგილება უფრო უსაფრთხო ხდება, როდესაც მძღოლები უკეთ იცნობენ და შეჩვეული არიან ველოსიპედისტებთან ურთიერთობას.

ფაქტები ტურიზმის შესახებ საქართველოში



ბოლო ათწლეულის განმავლობაში (2009-2019 წწ.) საქართველომ განიცადა ტურიზმის კუთხით მოთხოვნისა და მიწოდების მასიური ზრდა. სასტუმროთა რაოდენობის მკვეთრმა ზრდამ 400-ზე ნაკლებიდან თითქმის 1700 სტატისტიკურად დაფიქსირებულ სასტუმრომდე, განაპირობა ვიზიტორების რაოდენობის კიდევ უფრო მასიური ზრდა, განსაკუთრებით საზღვარგარეთიდან. საქართველომ 10-ჯერ მეტი ვიზიტორი მიიღო, მათ შორის 18-ჯერ მეტი ვიზიტორი უცხო ქვეყნებიდან.



უმთავრესი ბაზარია რუსეთი, შემდეგ მოდის მეზობელი ქვეყნები - აზერბაიჯანი, სომხეთი და თურქეთი. ევროკავშირის ქვეყნებზე 7% მოდის, ისრაელზე - 3%. საერთო ჯამში, ბათუმი ვიზიტორთა წარმომავლობის 18 ძირითად ბაზარს ითვლის.



რეკრეაციული მოგზაურობები მოთხოვნის უპირველესი მამოძრავებელია. დივერსიფიკაცია პროგრესს განიცდის ახალი ბაზრებისა და პირველად ჩამოსული ვიზიტორების მზარდი რაოდენობის თვალსაზრისით.

სურათი 16: ფაქტები ტურიზმის შესახებ საქართველოში

ველოსიპედით გადაადგილების კულტურა ტურისტებს შორის

- ▶ ტურისტებს მოსწონთ ბათუმის ბულვარისა და ქალაქის ცენტრის დათვალიერება ველოსიპედით, ველო-ეტლებითა და სხვა სახის მიკრო ელექტრომობილებით, როგორცაა ელექტრო-სკუტერი ან ელექტრო მიკროავტომობილები.
- ▶ ბევრ ტურისტს აქვს ველოსიპედების საჯარო გაბიარებისა და კერძო გაქირავების სისტემებთან შეხების გამოცდილება, რომელიც მათ მიღებული აქვთ თავიანთ მშობლიურ ქალაქებში ან სხვა ქვეყნებში.
- ▶ ტურისტებს განსხვავებული შეხედულება და აზროვნება შემოაქვთ ბათუმში ველოსიპედთან მიმართებაში. ზოგიერთი ვიზიტორის წარმომავლობის ქვეყანაში ველოსიპედი გადაადგილების ჩვეულ საშუალებას წარმოადგენს, ზოგიერთი ქვეყნის მკვიდრთათვის კი ის საკმაოდ უცხო მოვლენაა. ამ უკანასკნელთათვის ბათუმის ბულვარი უსაფრთხო და კომფორტულ გარემოს წარმოადგენს ველოსიპედის გადაადგილების გასაცნობად.

ველოსიპედით გადაადგილების კულტურა მასპინძელ ქალაქში

- ▶ ახლახან აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტმა (DoTRA) პირველად შეიმუშავა რეგიონში ველო ტურების შეთავაზების წინადადება, რათა მიიზიდოს ბათუმის მზისა და პლაჟის მოყვარული ტურისტების დიდი რაოდენობა ქვეყნის შიდა ნაწილში. თუმცა, ადგილობრივი მასპინძლები, მძღოლები და გიდები ჯერ კიდევ არ იცნობენ ველო ტურისტების საჭიროებებს. ამასთან, ტურები დაკავშირებული უნდა იყოს ბათუმის ველო ქსელთან, რათა უზრუნველყოფილ იქნას უსაფრთხო და კომფორტული წვდომა.

- ▶ აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი მზად არის და აღჭურვილია ველო კამპანიის გასამართად, მაგრამ თავს იკავებს ველოგადაადგილების რეკლამირებისაგან ბათუმში, რადგან ეს ჯერ კიდევ არ არის საკმარისად უსაფრთხო. ამის მიზეზია, მაგალითად, ველოსიპედებისთვის განკუთვნილი ზოლების თანმიმდევრული ქსელის ან ველოსიპედების უსაფრთხო პარკინგის არარსებობა. ველოსიპედით გადაადგილება განსაკუთრებით არ არის საკმარისად უსაფრთხო ქალაქგარეთ.

5.2 მიზნები

ბათუმში ველოგადაადგილების პოპულარიზაციისათვის საკომუნიკაციო და მარკეტინგული აქტივობების **ოთხი მნიშვნელოვანი მიზანი** გამოიკვეთა:

- ▶ ველოსიპედის, როგორც სატრანსპორტო საშუალების შესახებ ცნობიერების ამაღლება - არა მხოლოდ დასვენების მიზნებისათვის, არამედ გადაადგილებისა და საყიდლებზე სიარულის მოტივითაც.
- ▶ ველოსიპედით გადაადგილების, როგორც ყოველდღიური ჩვევის სასიამოვნო ნაწილის იმიჯის შექმნა, რათა ჩამოყალიბდეს ველოგადაადგილების კულტურის მსოფლმხედველობა.
- ▶ ველომეგობრული და კომფორტული ტურისტული დანიშნულების ადგილად გადაქცევა, სადაც შესაძლებელი იქნება ტურების გაყიდვა შესაბამის სამიზნე ჯგუფებზე.
- ▶ რაოდენობრივი მიზანი: ყოველწლიურად ხუთი ლონისძიება ველოგადაადგილების შესახებ ცნობიერების ამაღლების მიზნით, ადგილობრივი ხელისუფლების ჩართულობით → სამთავრობო უწყებების თანამშრომლები და, საუკეთესო შემთხვევაში, მერი ხდებიან ველოსიპედით გადაადგილების მისაბაძი მაგალითი (იხ. თავი 4.1.2).



სურათი 17: ბათუმში ველოგადაადგილების იმიჯის შექმნა და ჩამოყალიბება (წყარო: team red)

5.3 ქმედებები









ეს თავი აერთიანებს 2021 წლის ივლისში მარკეტინგისა და BYPAD-ის სამოქმედო გეგმის თემაზე გამართული სამუშაო შეხვედრების მსვლელობისას შემოთავაზებულ ქმედებებს, დამატებით იღებთან და მაგალითებთან ერთად საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკიდან.

5.3.1 პოპულარიზაცია და პარტნიორობა

პოპულარიზაცია ბათუმში - აჭარაში - საქართველოში

ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის მრავალი გზა არსებობს. თუმცა, თუ ადგილზე არ არსებობს სათანადო ინფრასტრუქტურა, რეკლამამ შეიძლება საპირისპირო ეფექტი გამოიწვიოს და ხალხი იმედგაცრუებული დარჩება, თუ ის გარემო, რომელშიც მას სთავაზობენ ველოსიპედით გადაადგილებას, არ არის უსაფრთხო ან კომფორტული. მაღალი ხარისხის ინფრასტრუქტურაზე დამყარებული წარმატებული კამპანიები ეფუძნება საზოგადოების მთავარ ღირებულებებსა და ხედვებს. ისინი მოგვითხრობს მარტივ ამბავს, როგორცაა „ველოსიპედი მიგიყვანთ A-დან B-მდე და ის არის საუკეთესო გზა მობილობის კუთხით თქვენი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად“; ეს გზავნილი ადამიანებისათვის ახლო და გასაგებია და ისინი აცნობიერებენ იმ პიროვნულ ღირებულებას, რომელსაც ის მათ შემატებს.

ბათუმი ველოგადაადგილების კულტურის განვითარების ადრეულ ეტაპზეა და ხალხმა უნდა მოისმინოს ამბავი, რომელიც მათთვის ახლო და გასაგებია. ველოგადაადგილება შეიძლება პოზიტიურად უკავშირდებოდეს მრავალ კულტურულ ღირებულებასა და ტიპურ ქართულ/ბათუმურ ცხოვრების წესს. ამ გზავნილების გავრცელება შესაძლებელია სხვადასხვა საკომუნიკაციო არხების გამოყენებით. შემდეგი რვა ძირითადი კულტურული და ცხოვრების წესთან დაკავშირებული ღირებულება ერთობლივად გამოვლინდა 2021 წლის ივლისში გამართულ სამუშაო შეხვედრის დროს თემაზე „ველოგადაადგილების წამახალისებელი მარკეტინგული და საზოგადოებრივი აქტივობები“ და ისინი გამოიყენება, როგორც მარკეტინგული აქტივობების საწყისი წერტილი:

- 1  საქართველო ცნობილია სტუმართმოყვარეობით, შემწყნარებლობითა და სხვების დახმარების მზადყოფნით - თუ გასაჭირში ჩავარდით, აქ ყოველთვის იპოვით მეგობრულ დახმარებას;
- 2  ოჯახი მნიშვნელოვანია - ოჯახის ყველა ასაკისა და შესაძლებლობის წევრებს უნდა შეეძლოს ერთად ველოსიპედით გადაადგილება;
- 3  ფულის დახარჯვა საზოგადოებაში უფრო ფასობს, ვიდრე ფულის დაზოგვა;
- 4  ქართველებს უყვართ მშვიდი ცხოვრების წესი და ტკბებიან დროით, მაგრამ არა საცობებში;
- 5  ცხოვრებით სპონტანურად ტკობა;
- 6  იმის ჩვენება, რომ ხარ აქტიური და გაქვს ლამაზი ფორმის სხეული;
- 7  სიამოვნების მიღება კარგი საკვებისა და სასმელის მიერთებით;
- 8  ევროპული ქალაქები მისაბამ მაგალითებად აღიქმება.

საკითხთან დაკავშირებული ქმედებები

- ხელი შეუწყვეთ ე.წ. „ველო სამზარეულოების“¹⁰ ან ველო-სარემონტო სახელოსნოების/კაფეების და ა. შ. განვითარებას, სადაც ადამიანებს შეუძლიათ დაეხმარონ და ასწავლონ ერთმანეთს, ისიამოვნონ ველოსიპედის გამოყენებით, ასევე, მისი საზოგადოებრივი ღირებულებით. თუ ველო-ტურიზმი გაფართოვდება, მნიშვნელოვანი იქნება სარემონტო სერვისების შესწავლა/ტრენინგი, მაგალითად, ეს შეიძლება შემოთავაზებული იქნას აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტის მიერ. საბოლოო ჯამში ასეთ საქმიანობას ხშირად ახორციელებენ კერძო სექტორის კომპანიები ფასიანი სერვისის სახით, ან მოხალისეები/არასამთავრობო ორგანიზაციები. მაგრამ, მოხალისეთა ჩართულობას სჭირდება შესაფერისი ადგილმდებარეობები და მასალა ველოსიპედების შესაკეთებლად.

მაგალითები: პორტუგალიაში ე.წ. „ველო სამზარეულოები“ (Cicloficinas¹¹) წარმოადგენს არაფორმალურ საზოგადოებრივ ინიციატივებს, რომლებსაც ახორციელებენ მოხალისეები; ისინი ღია ყველა იმ ადამიანისათვის, ვისაც სურს მონაწილეობა მიიღოს და ისწავლოს ველოსიპედების შეკეთება. ისინი ინდივიდუალურად არის ორგანიზებული ცალკეული პირების ან ჯგუფების მიერ. გერმანიაში ველოსიპედისტთა ასოციაციები (ADCF) ხშირად მასპინძლობენ ასეთ თვითდახმარების სარემონტო სახელოსნოებს და ატარებენ ტრენინგებს¹².

- შექმენით პლატფორმა, სადაც ადამიანებს შეეძლებათ, ასწავლონ ერთმანეთს ველოსიპედის ტარება, თუ მეგობრები და ოჯახის წევრები არ არიან საამისოდ ხელმისაწვდომი. ბათუმში ასეთი სერვისების მიწოდების პასუხისმგებლობა შეიძლება აიღოს არასამთავრობო ორგანიზაციებმა სოციალური მედიის საშუალებით, მაგალითად, ფეისბუქის ჯგუფების ან მსგავსი პლატფორმების დახმარებით. თავდაპირველად მნიშვნელოვანია განხორციელდეს ტრენინგების ტრენინგის პროგრამა, რაც მოხალისეებს შესძენს წესებისა და რეგულაციების შესახებ საჭირო ცოდნას. ამას შესაძლოა გარკვეული დაფინანსება დასჭირდეს. ველოსიპედის საბაზისო უნარების სწავლებისათვის ნებისმიერ დროს და უფასოდ ხელმისაწვდომი უნდა იყოს სატრანსპორტო მოძრაობისაგან თავისუფალი შესაფერისი სასწავლო-სავარჯიშო ადგილები საჯარო სივრცეში. გერმანიის ახალგაზრდებისა და ბავშვების ე.წ. „სატრანსპორტო სკოლების“ „Jugendverkehrsschulen“¹³-ის მაგალითზე საჯარო სასწავლო ცენტრების დაარსება ხელს შეუწყობს ამ ძალისხმევას. მნიშვნელოვანია დამწყებების უზრუნველყოფა ველოსიპედით.



მსგავსი მიდგომა: Bicycle Buddy არის ველოსიპედის გამოყენების სწავლების პროექტი, რომელიც შემუშავებულია MUBi-ს - პორტუგალიაში ველოსიპედებით ურბანული მოძილობის ასოციაციის¹⁴ - მიერ. „ველოსიპედის მეგობრები“ გვერდით უდგანან ახალ მომხმარებლებს ქალაქში ველოსიპედით გადაადგილების პირველი მცდელობისას, უზიარებენ

11 <https://cicloficina.pt/>

12 მაგალითი ADCF მიუნხენში - <https://www.adfc-muenchen.de/service/selbsthilfewerkstatt/>

13 <https://www.berlin.de/sen/bildung/lebenslanges-lernen/lernorte/jugendverkehrsschulen/>

14 <https://inherit.eu/mubi-bike-buddy/> | <http://mubi.pt/>

თავიანთ გამოცდილებას და რჩევებს აძლევენ ველოსიპედის ახალ მომხმარებლებს მარ-შრუტების, ალჭურვილობის, უსაფრთხოების, კანონმდებლობის, გზის მოჭრის შესაძლებ-ლობებისა და „ხრიკების“ თაობაზე, რომლებიც მათ გაუადვილებს ქალაქში ველოსიპედით გადაადგილებას. ეს გახლავთ ორკვირიანი პროგრამა ოთხიდან ექვსამდე თანამდევით ტურით. განაცხადების შეტანა და შესაბამისი ვარიანტების შერჩევა ხდება ონლაინ პლატფორმის საშუალებით.

- ▶ აქციით ველოსიპედები სტატუსის სიმბოლოდ ცხოვრების წესისა და ლამაზი ველოსიპედების ფლობის თვალსაზრისით. ველოსიპედების მაღალი ფასები, განსაკუთრებით ელექტრო ველო-სიპედების, რომლებიც თავისუფლად შეიძლება ღირდეს რამდენიმე ათასი დოლარი, ჯერ არ არის საყოველთაოდ მიღებული, მაგრამ საჭიროებს რეკლამირებას. გარდა ამისა, ამან შეიძლება გამოიწვიოს მაღალი ხარისხის ველოსიპედების საპარკინგე ადგილების შექმნა კარგად ხილვად ადგილებში. მომხმარებელთა ჯგუფებისათვის, რომელთათვისაც ფულს დაბალი ღირებუ-ლება გააჩნია, ხოლო გარემოსდაცვით ასპექტებს - მაღალი, ველოსიპედით გადაადგილება, რო-გორც ცხოვრების წესი, შეიძლება იყოს სტატუსის სიმბოლოც, როგორც ეს არის ევროპის ბევრ ქალაქში.
- ▶ მოამზადეთ მტკიცებულებები პიკის საათებში მგზავრობის დროის შესახებ და გამოაქვეყნეთ შედეგები: ხაზი გაუსვით იმას, თუ რომელ მარშრუტებზე და რა მანძილზე რამდენი დროა საჭირო („კარიდან კარამდე“, ე. ი. ერთი პუნქტიდან მეორემდე, პარკინგის ჩათვლით) და რამდენი დროის დაზოგვა შეიძლება ველოსიპედის გამოყენებით. ეს შეიძლება განხორციელდეს ცალკეული პირების მიერ საკუთარი მგზავრობების შედარების გზით, ან არასამთავრობო ორგანიზაციების მიერ (Love to Ride Batumi), რომლებიც სისტემატურად აგროვებენ მონაცემებს. ამ პროცესის დაწყება შესაძლებელია დაუყოვნებლივ, დამატებითი დაფინანსების გარეშე. მონაცემების წარმოება ასევე შეიძლება ბათუმის მერიის ხელმძღვანელობით ჩატარებული კამპანიის დახმარებით, მაგალითად, ონლაინ კარტოგრაფირების ინსტრუმენტის გამოყენებით.
- ▶ გამოიყენეთ მონაცემები ბათუმში მგზავრობის დროის შესახებ, რათა წამოიწყოს კამპანია, რომელიც გვაჩვენებს, რომ ველოსიპედისტებს შეუძლიათ უფრო სწრაფად გადაადგილება უბრალოდ საავტომობილო მოძრაობის გზაზე არსებული დაბრკოლებების გვერდის ავლით. ამის წყალობით ველოსიპედით გადაადგილების დრო პროგნოზირებადი ხდება, რაც ადამიანებს საშუალებას აძლევს, მეტი დრო დარჩეთ საკუთარი თავისა და მათთვის მოსაწონი აქტი-ვობებისათვის და ამავდროულად ისინი ნაკლებად ექვემდებარებიან მოგზაურობისა და მგზავ-რობის დროის უკონტროლო გახანგრძლივების ზემოქმედებას.
- ▶ მოახდინეთ ველოგადაადგილების, როგორც ჯანმრთელობისათვის, განსაკუთრებით გულ-სისხლძარღვთა სისტემისათვის მრავალი სარგებლის მომტანი ფიზიკური აქტივობის პოპულარი-ზაცია. ველოსიპედის ყოველდღიურ ცხოვრებაში გამოყენება და ამავდროულად ფიზიკური აქტიურობა გამოგიტავისუფლებთ დროს სხვა საქმიანობებისათვის. ასეთი კამპანია ჯანდაცვის სამინისტროსთან ერთად უნდა შემუშავდეს არა მარტო რეგიონულ, არამედ ეროვნულ დონე-ზეც¹⁵. დანიის ველოგადაადგილებასთან დაკავშირებული ჯანმრთელობის ეროვნული კამპანია გასათვალისწინებელი მაგალითია და ის გვაწვდის კარგ სტატისტიკურ ინფორმაციას¹⁶.

15 <https://www.un.org/en/observances/bicycle-day> | <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

16 <https://cyclingsolutions.info/cycling-and-health/>

- ▶ დაკავშირეთ ველოსიპედით გადაადგილების მეშვეობით ვარჯიშის პოპულარიზაცია მეგობრებთან, ოჯახთან და სტუმრებთან ერთად გემრიელი კერძების მირთმევას. შეიძლება ველოსიპედით გადაადგილების, როგორც ჯანმრთელობის ნეგატიური შედეგების თავიდან აცილების იდეალური საშუალების პოპულარიზაცია.

მაგალითი: „Love Your Bicycle's Fast Lane/Fat Lane“ (ციკვარდეს შენი ველოსიპედის სწრაფი ზოლი/სქელი ზოლი) რეკლამა შექმნილია 2006 წელს (www.loveyourbike.org).



დაწვი კალორიები, დაზოგე ფული,
დროულად მიდი დანიშნულების ადგილზე.

Visit www.loveyourbike.org for information about cycling.

- ▶ შეუერთდით საერთაშორისო მოძრაობებს, როგორცაა *cycle chic* (იხ. ქვემოთ), სადაც ზეიმობენ ღირსშესანიშნავ მომენტებს ველოსიპედით გადაადგილებისას. მიუხედავად იმისა, რომ ზოგიერთი არასამთავრობო ორგანიზაცია ბათუმში უკვე შეუერთდა ამ მოძრაობებს, ეს პროცესი შეიძლება კიდევ უფრო გააქტიურდეს და მას შეიძლება ხელი შეუწყოს ბათუმის საჯარო და კერძო სექტორებმა.
- ▶ აამაღლეთ ცნობიერება იმასთან დაკავშირებით, რომ ველოსიპედით გადაადგილება იძლევა გზაზე მრავალჯერადი გაჩერების თავისუფლებას - სასმელის მისართმევად, სასაუბროდ ან სავარჯიშოდ ბათუმის ბულვარში - მანქანისათვის საპარკინგე ადგილის მოძიებასთან დაკავშირებული გამოწვევების გარეშე. ეს საშუალებას გაძლევთ, დატკბეთ ბუნებით ყოველდღიური ან საქმიანი მგზავრობებისას. ველოსიპედების გაზიარების სისტემას შეუძლია უფრო გაააქტიუროს ეს კამპანიები, იმ პირობით, რომ იარსებებს დამატებითი სადგურები და ველოსიპედები.

კარგი პრაქტიკა: არსებობს გლობალური საზოგადოება *cycle chic*¹⁷, სადაც ადამიანები აზიარებენ საქმიან ტანსაცმელში, ან მაღალქუსლიან ფეხსაცმელებსა და ელეგანტურ სამოსში გამოწყობილი ველოსიპედისტების ფოტოებს, ლამაზი ველოსიპედებითა და აქსესუარებით. ეს მშვენიერი გზა იმის საჩვენებლად, რომ ველოგადაადგილება არის ყოველდღიური ცხოვრების იოლი და განუყოფელი ნაწილი - და არა მხოლოდ სპორტულ სამოსში გამოწყობილი სწრაფი ველოსიპედისტებისათვის.

17 <http://www.copenhagencyclechic.com/>

ბათუმში ველოგადაადგილების პოპულარიზაცია საერთაშორისო დონეზე

საერთაშორისო პოპულარიზაცია:

ბათუმი მზად არის, გაუტოლდეს სხვა ქალაქებს ველომეგობრულობის თვალსაზრისით, რათა აამაღლოს საერთაშორისო ცნობადობა, ასევე, ცნობიერება ქალაქსა და აჭარის რეგიონში და მოიზიდოს ახალი სამიზნე ჯგუფები. BYPAD-ის აუდიტის დასრულების შემდეგ ბათუმს უკვე მიღებული აქვს იმის სერტიფიკატი, რომ აუდიტი ჩაუტარდა ქალაქის ველოგადაადგილების პოლიტიკას და ის ადგას ველოსიპედით გადაადგილებისთვის უფრო მეგობრულ და კომფორტულ ქალაქად ქცევის გზას. რა თქმა უნდა, საერთაშორისო პოპულარიზაცია მხოლოდ მას შემდეგ უნდა დაიწყოს, რაც რეალიზებული იქნება ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის განხორციელების ძირითადი საფეხურები და უზრუნველყოფილი იქნება ქვეყნის მთავრობის მხარდაჭერა. ამ თვალსაზრისით, აღნიშნული ინიციატივა (BYPAD) შეიძლება ჩაითვალოს, როგორც ინფრასტრუქტურის განხორციელების ძალისხმევის გაძლიერების ღონისძიება.

BYPAD-ის აუდიტი:

მიზანი: ინფორმაციის გაცვლა ველოგადაადგილების სტრატეგიების, პოლიტიკის, აქტივობებისა და ზომების შესახებ

პროცესი: სტატუს-კვოს შეფასება და ხარისხობრივი მიზნებისა და ქმედებების ერთად განსაზღვრა

შედეგი: სერტიფიკატი



სერტიფიკაციის პროგრამა რეგიონებისათვის, რომლებმაც მოახდინეს არაერთი მიმზიდველი ველო მარშრუტის რეალიზაცია და შეასრულეს რამდენიმე წინაპირობა. ინფრასტრუქტურისა და სერვისების შეფასება ველოტურისტული პერსპექტივიდან.



ველო ღონისძიებების მასპინძლობა:

პოპულარიზაციის კიდევ ერთი შესაძლებლობა შეიძლება იყოს ისეთი საერთაშორისო ღონისძიების მასპინძლობა, როგორცაა Velo-City Congress-ი. ის ყოველწლიურად იმართება ევროპის ველოგადაადგილების ფედერაციის (ECF) ორგანიზებით სხვადასხვა ქალაქში. ამ გზით შესაძლებელია ბათუმში ექსპერტების მოზიდვა მთელი მსოფლიოდან. ასეთი ღონისძიებები იდეალური საშუალებაა ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის განხორციელების ხელშეწყობისთვის.

გადაადგილდით ველოსიპედით და იფრინეთ (Ride&Fly):

ბათუმს აქვს პოტენციალი, გახდეს ერთერთი იმ მცირერიცხოვან ქალაქთაგანი, სადაც შესაძლებელია აეროპორტსა და ქალაქს შორის ველოსიპედით გადაადგილება. (იხ. თავი 6.3). შესაძლებელია ისეთი ველო სერვისების შეთავაზება, როგორცაა ქალაქამდე სატვირთო ველოსიპედებით ან რიქშებით ტრანსპორტირება. ამის მხარდასაჭერად ბათუმს შეუძლია დაამყაროს ალიანსი ამ ტიპის სხვა ქალაქებთან, როგორცაა ჰამბურგი ან ლისაბონი. ეს შეიძლება განხორციელდეს საჯარო-კერძო პარტნიორობის მეშვეობით, რომლის ფარგლებშიც კერძო მეწარმეები მიაწვდიან ველო გადაზიდვების სერვისებს - ჩვეულებრივი ტაქსების

ალტერნატივის სახით - და აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი/ბათუმის მერია გასცემს საჭირო ლიცენზიებს. როგორც კი აეროპორტი შესაბამისი ველო ინფრასტრუქტურით აღიჭურვება, შესაძლებელი გახდება სერვისის ამოქმედებაც, რაც ტურისტებისა და მძღოლების უსაფრთხოების წინაპირობას წარმოადგენს. იმ მოთხოვნის გამოსავლენად, რომელიც ჯერ არ არსებობს და შემდგომი კერძო ინვესტიციების წასახალისებლად შესაძლოა მიზანშეწონილი იყოს რამდენიმე საპილოტე რიქშის გამოყენება, რომელიც დაფინანსებული იქნება, მაგალითად, სასტუმროების მიერ.

► **ინფორმაცია და ტრენინგი ტურისტებისათვის:**

ტურისტები შეჩვეული არიან თავიანთი საცხოვრებელი ქალაქების სატრანსპორტო სისტემასა და მოძრაობის ორგანიზაციას, შესაბამისად მნიშვნელოვანია, რომ მათ მიიღონ ინფორმაცია ადგილობრივი გადაადგილების სახეების და ნიშნების შესახებ, ასევე, ადგილობრივი მოძრაობის წესებისა და ქვეყნითი მოლოდინების თაობაზე. ტურისტებისათვის განკუთვნილ ტრენინგ კურსებს ექნება კომერციული შეთავაზების სახე, რომელიც დაფუძნებულია ზემოხსენებულ პროგრამაზე - Bicycle-Buddy.

მაგალითი: ჰოლანდიაში/ამსტერდამში ველოსიპედისტის მოძრაობის წესები მოკლედ წარმოდგენილია ვებ-გვერდებზე ან გადმოსაწერი PDF ფორმატის დოკუმენტის სახით, რადგან მათ იციან, რომ ბევრი ტურისტი არ იცნობს ამ ინფორმაციას¹⁸.



► **ტრენინგი ველო ტურიზმის მასპინძლებისა და გიდებისათვის:**

სპეციალიზებულმა პროგრამამ, რომელიც პასუხობს ველოსიპედისტების საჭიროებებს, იქნება ეს ერთდღიანი მოგზაურობისას თუ უფრო გრძელი ტურების დროს რეგიონში ან ქვეყანაში, უნდა აამაღლოს ყველა იმ პირის ცნობიერება, ვინც ჩართულია ამ ტიპის ტურიზმში, რათა ისინი უკეთ მოერგონ თავიანთი მომხმარებლების საჭიროებებს ან შესაბამისად გააფართოვონ თავიანთი შეთავაზებები.

18 <https://guideholland.com/cycling/cycling-rules.html> | Cycling instructions as PDF: <https://www.iamsterdam.com/en/plan-your-trip/getting-around/cycling/cycling-safely>

სერთიფიკაციის პროგრამა სასტუმროების ბიზნესისთვის

- სასტუმროები, პანსიონები და საოჯახო სასტუმროები, კემპინგები, დასასვენებელი აპარტამენტები და მისთ. -



მინიმალური სტანდარტებით. სერთიფიკაციის ასეთი პროგრამის მაგალითია გერმანული ველო კლუბის (ADFC) პროგრამა Bett+bike (საწოლი+ველოსიპედი). იმის გამო, რომ გერმანია ტურიზმის სამიზნე მიმართულებაა, ნებისმიერი საცხოვრებლისათვის შესაძლებელია ADFC-ის Bett+bicycle-ის ეტიკეტის მოპოვება. საჭიროა, რომ ბათუმი ან აჭარის რეგიონი (DoTRA ან ხელისუფლება ეროვნულ დონეზე) გახდეს ADFC-ის Bett+bike-ის ლიცენზირებული პარტნიორი. დაახლოებით ორი წელი სჭირდება ეროვნული ან რეგიონული სერთიფიკაციის პროგრამის შექმნას ადგილობრივი ტრენერების ტრენინგის პროგრამის ჩათვლით.

5.3.2 განათლება და ინფორმაცია

განათლება და ტრენინგი

■ ველო-ტრენინგი ყველა ასაკისათვის:

ველო-ტრენინგს ყველა ასაკისათვის შეიძლება ჰქონდეს არსებითი მნიშვნელობა, რათა მოქალაქეებს მიეცეთ ველოსიპედის ტარების სტიმული. დამწყებთათვის განკუთვნილი ველოტრენინგი უნდა შეიცავდეს ტარების საბაზისო უნარების ტრენინგებს, ასევე ინფორმაციას მოძრაობის წესების შესახებ. ამ ტრენინგებზე წვდომის ზღურბლი უნდა იყოს შეძლებისდაგვარად დაბალი (უფასო) და მათ შესახებ ინფორმაცია უნდა გავრცელდეს სამიზნე ჯგუფებს შორის სხვადასხვა სათანადო არხებით.

სხვადასხვა სამიზნე ჯგუფებისათვის განკუთვნილმა თემატურმა ტრენინგებმა, მაგ., ტრენინგებმა ქალების, ელექტრონული ველოსიპედის მომხმარებლების, ბავშვების, ხანდაზმულებისათვის და ა. შ. შეიძლება წაახალისოს საზოგადოება მონაწილეობის მისაღებად, რადგან ისინი იგრძნობენ, რომ თავადაც პროცესის ნაწილს წარმოადგენენ.

ველო-ტრენინგი ბავშვებისათვის ყველა სკოლაში უნდა დაინერგოს. არსებობს „ველოსიპედით სკოლისაკენ“ ან „ველოსიპედით სამსახურში“ ტიპის სხვადასხვა პროგრამა და შეიძლება მათი დაინერგვა. სხვა ქალაქების მსგავსად, ველომომხმარებელთა არსებულ ჯგუფებს (არასამთავრობო ორგანიზაციებს) შეუძლიათ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულონ ამგვარი პროგრამების უფრო ფართო მასშტაბით შემუშავებაში, განხორციელებაში ან მხარდაჭერაში, მაგრამ მათ სჭირდებათ ბათუმის მერიის (ფინანსური) მხარდაჭერა და ხელმძღვანელობა. სასკოლო პროგრამაში ველო-გადაადგილების შესატანად საჭიროა განათლების სამინისტროს მონაწილეობა.

■ ველო ტურები მთავრობის, ხელისუფლების წარმომადგენლებისა და დაგეგმარების სპეციალისტებისათვის:

მნიშვნელოვანია, რომ მათ, ვინც გადაწყვეტილებებს იღებს ან ქალაქში მოძრაობას აკონტროლებს, ესმოდეთ ველოსიპედისტების საჭიროებები და შეხედულებები. აქედან გამომდინარე, ველო ტურები, რომლებიც მოეწყობა ველომომხმარებელთა ჯგუფების, მობილობის ან საგზაო უსაფრთხოების კონსულტანტების მიერ, შეიძლება იქცეს ველოსიპედისტების საჭიროებების უფრო ღრმად გააზრებაზე მიმართულ ღონისძიებად.

➤ **ველოსიპედების გაქირავება ოფისებთან:**

ქალაქს შეუძლია ხელი შეუწყოს კომპანიებს, რომლებიც ველოსიპედებით უზრუნველყოფენ თავიანთ თანამშრომლებს. უფასო ველოსიპედები სამსახურში მისასვლელად ან „საქმებზე სარბენად“ სადილის შესვენების დროს არის ერთგვარი წამახალისებელი შეთავაზება თანამშრომლებისათვის, რომლებსაც ჯერ არ ჰქონიათ ველოსიპედით სარგებლობის შესაძლებლობა.

➤ **ტრენინგი ავტომობილების, ავტობუსებისა და სატვირთო ავტომობილების მძღოლებისათვის:**

მძღოლების უმეტესობას წარმოდგენაც არ აქვს ან არ ესმის, რა საშინელი გრძნობაა, როდესაც ავტობუსი, სატვირთო მანქანა ან მსუბუქი ავტომობილი გასწრებისას ახლოს ჩაუქროლებს ველოსიპედის შესაბამისი დისტანციის დაცვის გარეშე. მძღოლების ტრენინგის ნაწილი უნდა მოიცავდეს მძღოლისათვის ასეთი შეგრძნების სიმულაციას. მაგალითად, ტრენინგის მონაწილე მძღოლები შეიძლება დავსვით (სტაციონარულ) ველოსიპედზე, როდესაც ავტობუსი ან სატვირთო მანქანა ჯერ ძალიან ახლო მანძილზე უსწრებს, ხოლო მეორედ უფრო დიდ დისტანციას იცავს. ეს აუმჯობესებს ურთიერთგაგებას გზის მომხმარებლებს შორის და იწვევს აღქმის გაძლიერებას, მაგ. ჰაერის ნაკადისა, რომელიც წარმოიქმნება, როდესაც ვინმე სწრაფად და ახლოს ჩაგიქროლებს. არასამთავრობო ორგანიზაციებს შეუძლიათ შეასრულონ პრაქტიკული როლი ცნობიერების ამაღლების ისეთი სემინარების შეთავაზების გზით, რომლებიც ფოკუსირებულია კონკრეტულ თემებზე – როგორცაა უსაფრთხოების დისტანციები, „ბრმა წერტილები“ და ა.შ. ცნობიერების ამაღლების კამპანიები ასევე უნდა ეხებოდეს ამ თემას.

ინფორმაცია

➤ **ველო მართონები:**

ბათუმში წარსულში წარმატებით დაინერგა ველო მართონები (კრიტიკული მასის გასეირნება ველოსიპედით) თანმხლებ აქტივობებთან ერთად და ამან ხელი შეუწყო ველოგადაადგილების პოპულარიზაციას ქალაქში. ეს უნდა გაგრძელდეს.

➤ **ერთობლივი კამპანიები:**

საგზაო უსაფრთხოება საქართველოში გზის ყველა მომხმარებლის მთავარი საფიქრალია. „პარტნიორობა საქართველოში საგზაო უსაფრთხოებისათვის“ ან „ალკოჰოლის, ნარკოტიკებისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საერთაშორისო საბჭო“ (ICADTS) პოტენციური პარტნიორები არიან საქართველოში ცნობიერების ამაღლების ერთობლივი კამპანიების განხორციელების თვალსაზრისით. ეს ძალიან აქტუალური თემაა, რომელიც საჭიროებს დაუყოვნებლივ ქმედებას, რომელსაც ბათუმში განხორციელებს ტრანსპორტის სამსახური მედიასთან, არასამთავრობო ორგანიზაციებთან და ყველა სექტორთან თანამშრომლობით. საგზაო უსაფრთხოების კამპანიების განხორციელება/დაფინანსება ეროვნული ამოცანაა, მაგრამ მას შეიძლება ხელი შეუწყოს გაეროს თანამშრომლობამ საგზაო უსაფრთხოების სფეროში (UNRSC).

მაგალითი: 2021 წლის ოქტომბერში/ნოემბერში ტუნისის ტელევიზიის კლიპი საგზაო უსაფრთხოების შესახებ ეთერში გავიდა უშუალოდ მთავარი საინფორმაციო გადაცემის წინ: ლეტალური შედეგით დასრულებული ავტოსაგზაო შემთხვევა, რომელიც გამოწვეული იყო საგზაო მოძრაობის წესების მრავალჯერადი დარღვევით. ფილმი გადაღებულია 2020 წელს OrientProduction-ის¹⁹ მიერ. ვიდეო: www.facebook.com/kais.neji.7/videos/10224131681097113/

19 <https://fr-fr.facebook.com/OrientProduction/>

5.3.3 კომუნიკაცია მომხმარებელთა ჯგუფებთან

პირდაპირი ურთიერთქმედება და უკუკავშირი

შეიმუშავეთ მოვლა-აღდგენის საკითხებზე უკუკავშირი და მისი მექანიზმი:

იმისათვის, რომ მიიღოთ რეალურ დროში ინფორმაცია არსებული ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის, განხორციელების მიმდინარეობის შესახებ ან სხვა შესაბამისი ცნობები, მიზანშეწონილია შექმნათ ვებგვერდი, სადაც მომხმარებლებს შეეძლება პრობლემების შესახებ შეტყობინებების დატოვება მომხმარებლისათვის მოსახერხებელი ფორმით და დროულად (იხ. თავი 4.2.3). ბათუმის მუნიციპალური სერვისების სააგენტოს უკვე აქვს Facebook-ის გვერდი სხვა თემებზე პირდაპირი უკუკავშირისთვის. აქედან გამომდინარე, შესაძლოა საჭირო გახდეს მხოლოდ კორექტირება, რაც, ასევე, მოიცავს შესაბამის პერსონალის უზრუნველყოფას.

განხორციელეთ მომხმარებელთა რეგულარული გამოკითხვები:

ბათუმის მერიამ რეგულარულად უნდა აკონტროლოს, გამოიღო თუ არა განხორციელებულმა ღონისძიებებმა დაგეგმილი შედეგი. უნდა შეირჩეს შესაბამისი ინდიკატორების პაკეტი მნიშვნელოვანი ცვლილებებისა და შედეგების მონიტორინგისათვის, როგორცაა, მაგ., მომხმარებელთა მიზნობრივი ჯგუფების ზრდა, უფრო მეტი სხვაობა ტრანსპორტის სახეობების წილებს შორის და სხვა დამატებითი ქმედებები (იხ. თავი 4.3).

გარემოს ხარისხი - კეთილგანწყობილი ატმოსფერო სტუმრებისა და მაცხოვრებლებისათვის

მნიშვნელოვანია, რომ საჯარო სივრცეები იყოს სუფთა, მოწესრიგებული და ორგანიზებული, ასევე ყველასათვის თავისუფლად ხელმისაწვდომი, რათა ადამიანებმა სიამოვნებით გაატარონ დრო და არ ეშინოდეთ საჯარო სივრცეებით სარგებლობის. მოვლა-აღდგენის სტრატეგია და შესაბამისი ურბანული დიზაინი ამის კარგ საფუძველს იძლევა. გარდა ამისა, საკომუნიკაციო ღონისძიებებმა შეიძლება გავლენა მოახდინოს ქცევაზე ასეთ საჯარო სივრცეში.



მაწანწალა ძაღლები:

ძაღლები ზოგჯერ მისდევენ ველოსიპედისტებს, რომლებიც შეიძლება დაშავდნენ ძაღლების მიერ. ძაღლებთან კონფლიქტის თავიდან აცილების მიზნით საზოგადოებასა და ტურისტებს უნდა მიეწოდოს შესაბამისი ქცევის წესები და რეკომენდაციები ველოსიპედისტებისთვის. გარდა ამისა, ბათუმის მუნიციპალიტეტმა, რომელიც პასუხისმგებელია მაწანწალა ძაღლების მოვლის პროგრამაზე, უნდა მოძებნოს გამოსავალი, რათა პირველ რიგში თავიდან ააცილოს ეს პრობლემა ველოსიპედისტებს. როგორც ჩანს, საჭიროა შემდგომი კვლევა იმის გამოსარკვევად, თუ რა იწვევს ჩვეულებრივ მშვიდობიანი ძაღლების აგრესიულობას გარკვეულ შემთხვევებში.



შესაბამისი განათება:

ბევრი ადამიანი მზის ჩასვლის შემდეგ თავს არიდებს ბნელ, ცუდად განათებულ ან უკაცრიელ ადგილებსა და გზებს. განსაკუთრებით, ვიწრო ადგილები, ხიდეები ან ჩიხები უნდა იყოს კარგად განათებული და რეგულარულად მოწმდებოდეს პოტენციური საფრთხეების არსებობის თვალსაზრისით, რათა ამ საჯარო ადგილების გამოყენება ნებისმიერ დროს შიშის გარეშე იყოს შესაძლებელი.

დროებითი ქმედებები და ტაქტიკური ურბანიზმი

▶ ბათუმობა:

ქალაქის დღე შეიძლება გამოვიყენოთ იმისათვის, რომ ქალაქის ზოგიერთი ნაწილი ველო ქუჩებად ვაქციოთ და მოქალაქეებმა შეიგრძნონ ველოსიპედით გადაადგილების სიამოვნება და სარგებელი.

▶ დღეები მანქანების გარეშე:

დააწესეთ საავტომობილო მოძრაობისაგან თავისუფალი რეგულარული დღეები (მაგ., ყოველთვიურად) ან კვირეული მანქანების გარეშე ყოველწლიურად, რათა აჩვენოთ ამგვარი გარემოს დადებითი ეფექტი უბნებსა თუ ქუჩებში.

▶ ველო ღონისძიებები:

დააორგანიზეთ ველომომხმარებელთა ჯგუფების (Critical Mass) და ბავშვების (Kidical Mass)²⁰ მასობრივი ველო გასეირნების ღონისძიებები (ველოსიპედზე მსხდომი ბავშვებიანი ოჯახებისათვის), რაც იძლევა ადვილი ვარჯიშისა და ველოსიპედით გადაადგილების შესაძლებლობას უსაფრთხო გარემოში. ველომომხმარებელთა ჯგუფების გასეირნება ველოსიპედით უკვე დამკვიდრებულია (იხ. ვდელო მარათონი), მაგრამ ველომომხმარებელთა საზოგადოებამ/არასამთავრობო ორგანიზაციებმა ბათუმში უნდა დანერგონ ველო გასეირნებები მიზნობრივი ჯგუფებისათვის, მაგ., ქალთა გასეირნება მოდური ველოსიპედებით (წარმოიშვა იზმირში, თურქეთი).

²⁰ <https://kinderaufsrاد.org/>



6

ველოგადაადგილების ხელშემწყობი სერვისები

ქუჩებში შესაბამისი ველო ინფრასტრუქტურის გარდა, ველოსიპედით გადაადგილების პოპულარიზაციის კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტია სერვისები. სერვისებმა შეიძლება ხელი შეუწყოს ველოგადაადგილების საჭიროებებისა და აქტივობების გაერთიანებას – ველო ტურის საწყისი პუნქტიდან დანიშნულების ადგილამდე, ველოსიპედის შექენიდან მისი ექსპლუატაციის დასრულებამდე. ველოგადაადგილების ხელშემწყობი ელემენტების მთელი სისტემა უნდა მუშაობდეს მჭიდრო ურთიერთკავშირის პრინციპით, რათა ველოსიპედით გადაადგილება იყოს ეფექტიანი და სახალისო აქტივობა.

6.1 ველოსიპედების პარკინგი

ველოსიპედების პარკინგი ველო ქალაქის მნიშვნელოვანი ნაწილია. კომფორტული გამოყენების უზრუნველსაყოფად, ასევე, ველოსიპედის ქურდობის თავიდან ასაცილებლად უნდა შესრულდეს გარკვეული მოთხოვნები (ცხრილი 4). კონკრეტული ქონების მფლობელობის სტატუსიდან გამომდინარე, პარკირების ობიექტების მოწყობაზე პასუხისმგებელია ქალაქის ადმინისტრაცია ან კერძო სექტორი.

ცხრილი 4: წინადადებები ბათუმში ველოსიპედის საპარკინგე სადგარების მოწყობის თაობაზე



მაღალი ხილვადობა:

ველოსიპედის საპარკინგე სადგარები უნდა იქცეს ველოგადაადგილების ერთგვარ რეკლამად და აღძრას ადამიანებში ველოსიპედით სეირნობის სურვილი. ისინი კარგად უნდა ჩანდეს და თვალს ახარებდეს (მრავალი წლის გამოყენების შემდეგაც კი).



პარკი ხელმისაწვდომობა:

ველოსიპედის პარკირების ობიექტების მისაღებობა და გამოყენებადობა დიდად არის პარკირების ადგილსა და დანიშნულების ადგილს შორის მანძილზე. ზოგადად, ველოსიპედის სადგარებსა და დანიშნულების ადგილს შორის მანძილი 100 მეტრზე ნაკლები უნდა იყოს. თუ მანძილი უფრო დიდია, ველოსიპედისტებს ურჩევნიათ გამოიყენონ ნებისმიერი სხვა არსებული ქუჩის მოწყობილობა თუ აქსესუარი ველოსიპედის პარკირებისათვის და მაგალითად, მიაბან ველოსიპედი ხეზე ან მოაჯირზე. ასევე მნიშვნელოვანია შეუფერხებელი წვდომა კიბეების გარეშე და საკმარისი ადგილი ველოსიპედების გასაჩერებლად (მინ. 50-70 სმ მანძილი სადგარებს შორის).



უსაფრთხო პარკირება:

სადგარები უნდა უზრუნველყოფდეს მათზე ველოსიპედის ჩარჩოს მიბმისა და ჩაკეტვის შესაძლებლობას. ველოსიპედის პარკირების უსაფრთხოება შეიძლება კიდევ უფრო ამაღლდეს საზოგადოებრივი კონტროლის საშუალებით: ველოსიპედის პარკინგი უნდა განთავსდეს თვალსაჩინო ადგილებში, რათა არავის გაუჩნდეს ქურდობის სურვილი. ასევე ალტერნატივაა სათვალთვალო კამერები. ღამის საათებში ველოსიპედის უსაფრთხოდ პარკირებისთვის შესაფერისი ვარიანტი შეიძლება იყოს დახურული და გასაღებით დასაკეტი ოთახები, ბოქსები ან ველო გალიები.

საკმარისი რაოდენობა:

ბათუმის მსგავსი ქალაქისათვის, რომელშიც ველოგადაადგილება დაბალ და განვითარებად ღონეზეა, საწყის ეტაპზე საკმარისია ველოსიპედის რამდენიმე სადგარი თითო ლოკაციაზე. რა თქმა უნდა, ველოსიპედის პარკირების შემოთავაზებული ობიექტების რაოდენობა ასევე დამოკიდებულია ვიზიტორთა რაოდენობაზე და ველო ტრანსპორტის მიზნობრივ წილზე. ერთის მხრივ, ველოსიპედების სადგარების გაჩენამ შეიძლება შექმნას და გაზარდოს მოთხოვნა, მეორე მხრივ, გამოუყენებელი სადგარების ქარბმა რაოდენობამ შეიძლება შეამციროს მათი მიღების ხარისხი მოსახლეობაში. ნებისმიერ შემთხვევაში, უნდა შეიქმნას და გამოიყოს სივრცე ველოსიპედის სადგარების გამოყენების დანერგვისა თუ გაფართოებისათვის.

კომფორტი:

ველოსიპედის საპარკინგე ობიექტებზე შესაძლებელი უნდა იყოს სხვადასხვა ტიპის ველოსიპედის სტაბილური პარკირება (შესაბამისი განსხვავებებია: ზომები, ჩარჩოს გეომეტრია, საბურავების სიგანე და ზომა, ძალიან პატარა, მაგ., საბავშვო ველოსიპედები). ველოსიპედების გადახურული პარკინგი უფრო სასურველი ვარიანტი უნდა იყოს, თუ ეს შესაძლებელია - განსაკუთრებით ისეთ ქალაქში, როგორც ბათუმია, რომელსაც დროგამოშვებით მაღალი ნალექიანობა ახასიათებს - თუმცა, ეს ვარიანტი მოითხოვს შესაბამისი სივრცის გამოყოფას და ზრდის ველოსიპედის პარკირების ღირებულება. ეს ვარიანტი განსაკუთრებით რეკომენდებულია გრძელვადიანი და ხშირი პარკირებისათვის (მაგ., მატარებლის სადგურებზე, კომპანიების ან ადმინისტრაციის თანამშრომლებისათვის) და რა თქმა უნდა, თუ სახურავი უკვე არსებობს. გარდა ამისა, კარგად დაპროექტებული გადახურული სადგური შეიძლება ნამდვილად მიმზიდველი სანახაობა იყოს ან გამოდგეს რეკლამის განსათავსებელ ადგილად, რომელიც ხელს შეუწყობს მის დაფინანსებას.

უხსალუათაცია:

უსაფრთხო გამოყენების (ფეხის წამოსაკრავი ადგილების, მჭრელი კიდეების გარეშე), მარტივი მოვლისა და წმენდა-გასუფთავების შესაძლებლობა მნიშვნელოვანია, რათა ველოსიპედის პარკირების ობიექტები მომხმარებლისათვის მოსახერხებლად გამოსაყენებელი იყოს.

6.1.1 სტატუს-კვო

იმის გამო, რომ ქალაქი ველოსიპედის საპარკინგე ობიექტების ნაკლებობას განიცდის, ველოსიპედის ქურდობა მნიშვნელოვან პრობლემად გვევლინება. საერთოდ, ველოსიპედების ჩაკეტვა და ქუჩაში დატოვება არ ითვლება უსაფრთხოდ. ასეთ ვითარებაში მიღებულია ველოსიპედის ქურდობის თავიდან აცილების გავრცელებული პრაქტიკა - ველოსიპედის თან ტარება ყველგან, თუნდაც შენობების შიგნით. საცხოვრებელ კორპუსებში, როგორც წესი, არ არის ველოსიპედის შესანახი სარდაფები ან ღამის საათებში ველოსიპედის დაცვის სხვა საშუალებები.

უკვე მიმდინარეობს ველოსიპედის პარკირების გაუმჯობესების ღონისძიებები. ველო ასოციაციების თანამონაწილეობითი პროგრამის ფარგლებში ბათუმში ზოგ ადგილებში უკვე დაიგეგმა და დაიწყო ველოსიპედის სადგარების დაყენება.

6.1.2 მიზნები

გამოიკვეთა ბათუმში ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის შემდეგი მიზნები:

- 2030 წლისათვის ველოსიპედების უსაფრთხო საპარკინგე ობიექტები ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ყველა სათანადო დანიშნულების ადგილზე, ასევე საცხოვრებელ ადგილებში და საცხოვრებელ კორპუსებთან.
- რაოდენობრივი მიზანი: ყოველწლიურად 300 ახალი ველო პარკინგის მოწყობა საზოგადოებრივ შენობებთან.

6.1.3 ქმედებები

- მოხდეს სამშენებლო რეგულაციებში ველოსიპედის პარკირებისათვის საკმარისი ადგილების უზრუნველყოფის მოთხოვნების ჩართვა (სამშენებლო რეგულაციების ამოქმედება). ვინაიდან ბათუმის მერიას არ გააჩნია უფლებამოსილება, შეცვალოს სამშენებლო რეგულაციები, საჭიროა ქალაქის საკრებულოს გადაწყვეტილება.
- მოხდეს ველოსიპედების პარკირების პროგრამის განხორციელება ქალაქში (საზოგადოებრივ ტერიტორიაზე). ველოსიპედების პარკირების პროგრამის ფარგლებში პირველ რიგში უნდა განალიზდეს ველოსიპედების პარკირების კუთხით არსებული მოთხოვნა მთელ ქალაქში, შემდეგ კი განისაზღვროს საზოგადოებრივ ტერიტორიებზე ველოსიპედის პარკირების სტანდარტები და პარკირების ობიექტების ეტაპობრივად მოწყობის გრაფიკი. გარდა ამისა, სამშენებლო პროცესის განხორციელება უნდა იყოს ორგანიზებული და უნდა ხდებოდეს მისი ზედამხედველობა.
- ტურისტული დანიშნულების ადგილებზე უნდა დამონტაჟდეს ჩამკეტები მათი ადგილმდებარეობა უნდა განისაზღვროს ბათუმის მერიის მიერ ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტის ხელშეწყობის პირობებში. ჩამკეტების მაგალითი შეგიძლიათ იხილოთ www.locker.ge-ზე.
- შეიქმნას საცხოვრებელ კორპუსებში ველო ობიექტების მშენებლობის სტიმულები სპეციალური დაფინანსების სქემის მეშვეობით. აღნიშნული ღონისძიება დაკავშირებულია სამშენებლო რეგულაციების მიღებასთან, რომლებიც ძირითადად ახალ შენობებს შეეხება. მუნიციპალიტეტს შეუძლია ველოსიპედის პარკირების დანერგვა კორპუსის ამხანაგობების მოთხოვნით, მუნიციპალური ამხანაგობების გაერთიანების პროგრამის მეშვეობით.
- შეიქმნას ან ხელი შეეწყოს ველოსიპედების კოდირების სისტემას. მოხდება ველოსიპედების კოდირება ჩარჩოზე, მაგ., ტრანსპორტის საიდენტიფიკაციო ნომრით, მუნიციპალური კოდით, ქუჩის კოდით, სახლის ნომრითა და ინიციალებით, რათა გაიზარდოს მიკვლევადობა ქურდობის შემთხვევაში.

6.2 ველოსიპედების გაზიარება („ბათუმველო“)

ქალაქებში, სადაც მცირეა ველოსიპედის მფლობელთა რაოდენობა, ველოსიპედების გაზიარება ველოსიპედზე წვდომის გაზრდისა ველოგადაადგილების რეკლამირების შესანიშნავი შესაძლებლობაა. მწვანე (ე.ი. ეკოლოგიურად სუფთა) ტრანსპორტის სრული პოტენციალის რეალიზებისთვის ევროპის ბევრ ქალაქში ველოსიპედის გაზიარების სქემები სუბსიდირებულია და უფასოა პირველი 30 წუთის განმავლობაში.

6.2.1 სტატუს-კვო

ფრანგულ კომპანია SMOOVE-თან თანამშრომლობით 2011 წელს ამოქმედდა ველოსიპედების გაზიარების მუნიციპალური სისტემა - „ბათუმველო“. მის განკარგულებაშია 370 ველოსიპედი, 23 ტერმინალი და 648-ზე მეტი დოკი. მათი უმეტესობა მდებარეობს ქალაქის სანაპირო და ცენტრალურ რაიონებში. SMOOVE ვებგვერდზე არსებული ინფორმაციის თანახმად, ველოსიპედების გაზიარების სისტემის ამოქმედების შემდეგ სულ გავლილია 2 628 000 კმ.

თუმცა, 2020 წლიდან სისტემის მუშაობა შეიზღუდა: 370 ველოსიპედიდან უმეტესობა აღარ არის გამოსაყენებლად ვარგისი ტექნიკური მიზეზების გამო და ბევრი ტერმინალი მწყობრიდან გამოსულია. 2020 წელს შპს ბათუმის ავტოტრანსპორტმა მოახდინა „ბათუმველო“-ს მოდერნიზება მობილური აპლიკაციის ამოქმედებისა და QR კოდების დატანის გზით შეზღუდული რაოდენობის ველოსიპედებზე. ველოსიპედების გაზიარება და დაბრუნება შესაძლებელია „ბათუმველო“-ს 15 სადგურზე. 100 ველოსიპედი აღჭურვილია განახლებული GPS სისტემით. თუმცა, ჯერ კიდევ ბევრი ველოსიპედი ძველია, დაზიანებულია ან მწყობრიდან არის გამოსული. კიდევ ერთი დაბრკოლება ის არის, რომ როგორც რეგისტრაციის, ასევე გადახდის პროცესში ხშირად წარმოიშობა შეცდომები და სისტემა საჭიროებს განახლებას. სარგებლობის ფასი წუთში 0,08 ლარია²¹.



სურათი 18: „ბათუმველო“-ს ამჟამინდელი სადგურების ადგილმდებარეობა

21 <https://batumvelo.ge/main>, წვდომა 11.11.2021

6.2.2 მიზნები

- 2024 წლისათვის ველოსიპედების გაზიარების სქემის გაფართოება მთელ ქალაქში, მაღალი ხარისხის ველოსიპედების შეთავაზების მეშვეობით.
- (სამარშრუტო) ტაქსების სიცოცხლისუნარიან ალტერნატივად ქცევა მთელი ქალაქისათვის, საიმედო და იაფი ტრანსპორტის შეთავაზების გზით.

6.2.3 ქმედებები

- ველოგაზიარების არსებული პარკისა და მისი ტექნოლოგიის განახლება. შეიძლება განხილულ იქნას კერძო კომპანიის მიერ განხორციელებისა და ექსპლუატაციის ვარიანტი.
- უნდა შეფასდეს წვდომასთან დაკავშირებული პრობლემის მოგვარების გზები იმ ადამიანებისათვის, რომლებსაც არ გააჩნიათ სმარტფონი ან საკრედიტო ბარათი. იმის გამო, რომ ფულის ამოღება რთულია, როდესაც მომხმარებელი იხდის ხურდა ფულით, ავტობუსის სერვისებთან მიმართებაში გამოყენებული მიდგომის საფუძველზე პრობლემის გადაჭრის ახალი გზის (მაგ., საკრედიტო ბარათების სისტემის) დანერგვა შეიძლება იყოს წინგადადგმული ნაბიჯი და ის გააძლიერებს კავშირს ველოსიპედსა და საზოგადოებრივ ტრანსპორტს შორის. სისტემის გაფართოება უნდა მიმდინარეობდეს ველო-მარშრუტების ქსელის შემუშავების პროცესთან კოორდინირების პირობებში. „ბათუმველო“ უკვე გეგმავს სკოლებთან და საჯარო დაწესებულებებთან 2022 წლისათვის ოთხიდან ექვსამდე ახალი სადგურის დამონტაჟებას.
- შეამოწმეთ, არსებობს თუ არა ე.წ. „თავისუფალ ცურვაში მყოფი“ ველოსიპედების გაზიარების სერვისის მიწოდების ან „ვირტუალურ სადგურებთან“ მუშაობის შესაძლებლობა (ველოსიპედები უნდა განთავსდეს გარკვეულ ადგილებში, მაგრამ ამავდროულად არ არსებობს სპეციალური საპარკინგე პუნქტები, ველოსიპედებისათვის). ასეთი სისტემების უპირატესობები უნდა შეფასდეს ველოსიპედის ქურდობასა და ველოსიპედების ქაოტურ განლაგებასთან დაკავშირებულ პრობლემებთან შეჯერების გზით.

6.3 ტრანზიტის ინტეგრირება/კავშირები ტრანსპორტის სახეობებს შორის

იმისათვის, რომ შესაძლებელი გახდეს კერძო ავტომობილის გამოყენების ალტერნატივის შეთავაზება (მათ შორის, ბათუმის მიდამოებსა და სხვა ქალაქებში მოგზაურობისათვის), უნდა გაძლიერდეს ინტერმოდალური (ე.ი. ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობებს შორის არსებული) კავშირები ველოსიპედით სარგებლობასა და საზოგადოებრივ ტრანსპორტს შორის. ეს ნიშნავს, რომ მგზავრობის ჯაჭვი, რომელიც უნდა გავიაროთ ველოსიპედის გამოყენებით მატარებლის/ავტობუსის სადგურამდე მისასვლელად და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამოყენებით მგზავრობის გასაგრძელებლად (ან პირიქით), უნდა იყოს მარტივი, უსაფრთხო და შეუფერხებელი. ძირითადად არსებობს ველოსიპედით სარგებლობის **სამი შესაძლებლობა: კერძო ველოსიპედის გამოყენება სადგურამდე მისასვლელად (ველოსიპედი+ტრანსპორტი/Bicycle&Ride), სადგურამდე მისასვლელად ველო გაზიარების გამოყენება, ან ველოსიპედის თან წადება მატარებლით ან ავტობუსით.**

ბათუმის ერთ-ერთი განსაკუთრებული თავისებურება **საერთაშორისო აეროპორტსა** და ქალაქის ცენტრს შორის მცირე მანძილია. ამრიგად, ველოსიპედით გადაადგილება შეიძლება იყოს აეროპორტამდე და აეროპორტიდან ავტომობილით ტრანსპორტირების ალტერნატივა - როგორც ადამიანების, ასევე ტვირთის შემთხვევაში.

6.3.1 სტატუს-კვო

ბათუმის მაცხოვრებლებისათვის **Bicycle&Ride**-ის გამოყენება ან ავტობუსებსა და მატარებლებში ველოსიპედების ატანა კიდევ უფრო ნაკლებად მისაღებია მენტალური თვალსაზრისით, ვიდრე ჩვეულებრივ ველოსიპედით გადაადგილება. ეს ნაწილობრივ გამოწვეულია შესაფერისი ველო ინფრასტრუქტურის არარსებობით. „ბათუმველო“-ს ზოგიერთი სადგური მდებარეობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებთან, მაგრამ ამას უფრო გამონაკლისის სახე აქვს.

6.3.2 მიზნები

განსახილველია შემდეგი მიზნები:

- ▶ მატარებლის სადგურსა და მთავარ ავტოსადგურებზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ველოსიპედის უსაფრთხო და კომფორტული პარკირების შესაძლებლობა.
- ▶ შეისწავლება და შესაძლოა განხორციელდეს აეროპორტამდე და აეროპორტიდან ველოსიპედით გადაადგილებისა და ტვირთის ტრანსპორტირების შესაძლებლობა.

6.3.3 ქმედებები

- ▶ მატარებლის სადგურზე, ავტოსადგურზე და შესაბამის ავტობუსის გაჩერებებთან უნდა მოეწყოს ველოსიპედის პარკინგები და ველოგაზიარების სადგურები. ეს გაზრდის ღია სივრცის ხარისხს და შექმნის უფრო კეთილგანწყობილ ატმოსფეროს სტუმრებისა და ადგილობრივი მაცხოვრებლებისათვის. ვიზიტორებს შეექმნებათ ზოგადი დადებითი შთაბეჭდილება ქალაქის მონახულებისას. სხვა საკითხებთან ერთად, ველომეგობრულობა გამოიხატება ველოსიპედების პარკირების ობიექტების არსებობაშიც. შესაბამისი ავტობუსის გაჩერებები ველოსიპედებით დააკავშირებს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს გარეუბნებთან ან ქალაქის სხვა ნაწილებთან. ამ კატეგორიაში მოხვდება დაახლოებით 10-15 გაჩერება (ძირითადად ბოლო გაჩერებები).
- ▶ რეკლამა გაუკეთეთ ინტერმოდალურ (ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობების გამოყენებით) მგზავრობას და აქციეთ ის მარშრუტის დაგეგმვის აპლიკაციების ნაწილად. ეს განსაკუთრებით სასარგებლოა ტურისტული მიზნებისა და დანიშნულების ადგილებისათვის (მაგ., ბოტანიკური ბაღი).
- ▶ უნდა შეფასდეს სასტუმროებთან, აეროპორტთან და სასურსათო მაღაზიებთან ახლოს მდებარე სადგურებზე სატვირთო ველოსიპედების მიწოდების ვარიანტები. შეიძლება სასარგებლო იყოს ბაზრის გამოცდილება, სადაც უკვე გამოიყენება სატვირთო ველოსიპედები.
- ▶ აეროპორტამდე და უკან ველოსიპედით ტრანსპორტირების ტექნიკურ-ეკონომიკური განხორციელებადობის კვლევაში ასევე უნდა იქნან გათვალისწინებული აეროპორტის თანამშრომლებიც. ველოსიპედით ტრანსპორტირების ხარჯები არ უნდა იყოს ტაქსით გადაადგილებაზე ძვირი.

6.4 სხვა სერვისები

ველოგადაადგილების ხელშემწყობი სერვისების დამატებითი ელემენტები მოიცავს მოგზაურობის ბოლო პუნქტში განლაგებულ ისეთ ობიექტებს, როგორცაა საშხაპეები და ჩამკეტი კარადები სამუშაო ადგილებზე, რომელთა დახმარებითაც შეიძლება გადაილახოს ველოსიპედით გადაადგილების შემდეგ ჰიგიენასთან დაკავშირებული ბარიერები. ბათუმის მერიას შეუძლია წახალისოს დამსაქმებლები, რათა მათ დაამონტაჟონ ასეთი ობიექტები და კარგი მაგალითი აჩვენონ სხვებს საკუთარი თანამშრომლებისათვის საშხაპეებისა და კარადების მოწყობით. სხვათა ფინანსური წახალისება შეზღუდულია ბათუმში არსებული რეგულაციების გამო, თუმცა შესაძლებელი იქნებოდა ველომეგობრული დამსაქმებლისთვის საგანგებო სერთიფიკატების გადაცემა და სხვა მსგავსი ღონისძიებების განხორციელება.

ველოსიპედისტებისათვის კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი სერვისია სარემონტო სადგურების არსებობა. ამჟამად არსებობს მხოლოდ სამი სახელოსნო, მაგრამ პროფესიონალური შეკეთება შედარებით იაფია და კარგად არის ორგანიზებული. მოსალოდნელია, რომ ეს სფერო გაფართოვდეს ქალაქში ველოსიპედის გამოყენების ზრდასთან ერთად. გარდა ველოსიპედების კერძო საამქროებისა და სახელოსნოებისა, მიზანშეწონილია უზრუნველყოფილ იქნას ველოსიპედის შეკეთება თვითმომსახურების გზით, რა დროსაც აქცენტი გაკეთდება საზოგადოების მიერ მართულ სარემონტო კაფეებზე და სოციალურ ურთიერთქმედებებზე მოსახლეობაში ველოსიპედის შესახებ ცოდნის ამაღლების მიზნით.

7 ველოსიპედით გადაადგილების ქსელი

ველო ქსელის საფუძველს წარმოადგენს ველომეგობრული საგზაო კავშირების არსებობა ქალაქის ყველა ნაწილს შორის. ველოგადაადგილების გენერალურ გეგმაში წარმოდგენილია ქსელის დიზაინის პრინციპები, აღწერილია ბათუმში ქსელის ამჟამინდელი მდგომარეობა და შემოთავაზებულია ახალი ველო ქსელი ქალაქისათვის.

7.1 ქსელის დიზაინის პრინციპები

დაგეგმვის საყოველთაოდ აღიარებულ სტანდარტებზე²² დაყრდნობით, ახალი ქსელის პროექტირებისას უნდა ვიხელმძღვანელოთ შემდეგი **ხუთი პრინციპით: მიმზიდველობა, სწორხაზოვნება, კომფორტი, უსაფრთხოება და თანმიმდევრულობა**. ამ კრიტერიუმების შესრულება არის მაღალი ხარისხის საველოსიპედო ქსელის შექმნის მიზანი.

- მიმზიდველობა**
მიმზიდველი ველო ინფრასტრუქტურა წახალისებს ველოგადაადგილებას თავისი იერით, ლამაზად შეერწყმის გარემომცველ მიდამოს და გვთავაზობს გარემოს ხარისხის გაუმჯობესების პოტენციალს ისეთი ელემენტებით, როგორიცაა გამწვანება.
- სწორხაზოვნება**
სწორხაზოვნა ველო ინფრასტრუქტურა და ქსელის საგზაო კავშირები ამცირებს მგზავრობის დროის ხანგრძლივობას სიჩქარის, ველოსიპედების პრიორიტეტულობის, დანიშნულების ადგილებზე წვდომისა და ყველაზე პირდაპირი მარშრუტის ხარჯზე, რათა შესაძლებელი გახდეს დროის დაზოგვა მანქანის გამოყენებასთან შედარებით.
- კომფორტი**
კომფორტული ველო ინფრასტრუქტურის დიზაინი შეიძლება შემუშავდეს ისე, რომ თავიდან ავიცილოთ დაბრკოლებები, უსწორმასწორო ადგილები, წყვეტები, სმაური და ციცაბოები და, ასევე, უზრუნველყოფილ იქნას ობიექტების შესამაბისი განათება, გლუვი ზედაპირი და ამ ობიექტებზე ველოსიპედისათვის განკუთვნილი ქუჩის აქსესუარების არსებობა.
- უსაფრთხოება**
ველო ინფრასტრუქტურის პროექტირებისას რეალური და აღქმული უსაფრთხოება მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ველოგადაადგილების წახალისებაში, რაც შეიძლება მიღწეულ იქნას ტრანსპორტის სხვა სახეობებისაგან განცალკევების, სათანადო სიგანის ველო ბილიკების, ვიზუალური კავშირების, სათანადო განათების, მიმდებარე ქუჩებზე ავტომობილების დაბალი სიჩქარისა და რაოდენობის ხარჯზე, ასევე, გადაკვეთის წერტილების საფუძვლიანი დაპროექტების მეშვეობით.

22 CROW (2007) *Design manual for bicycle traffic*. Record No. 25. Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering C.R.O.W, Ede. (საველოსიპედო მოძრაობის დაპროექტების სახელმძღვანელო. ოქმი No25. სამოქალაქო და საგზაო ინჟინერიის კვლევისა და ხელშეკრულებების სტანდარტიზაციის ცენტრი)



თანმიმდევრულობა

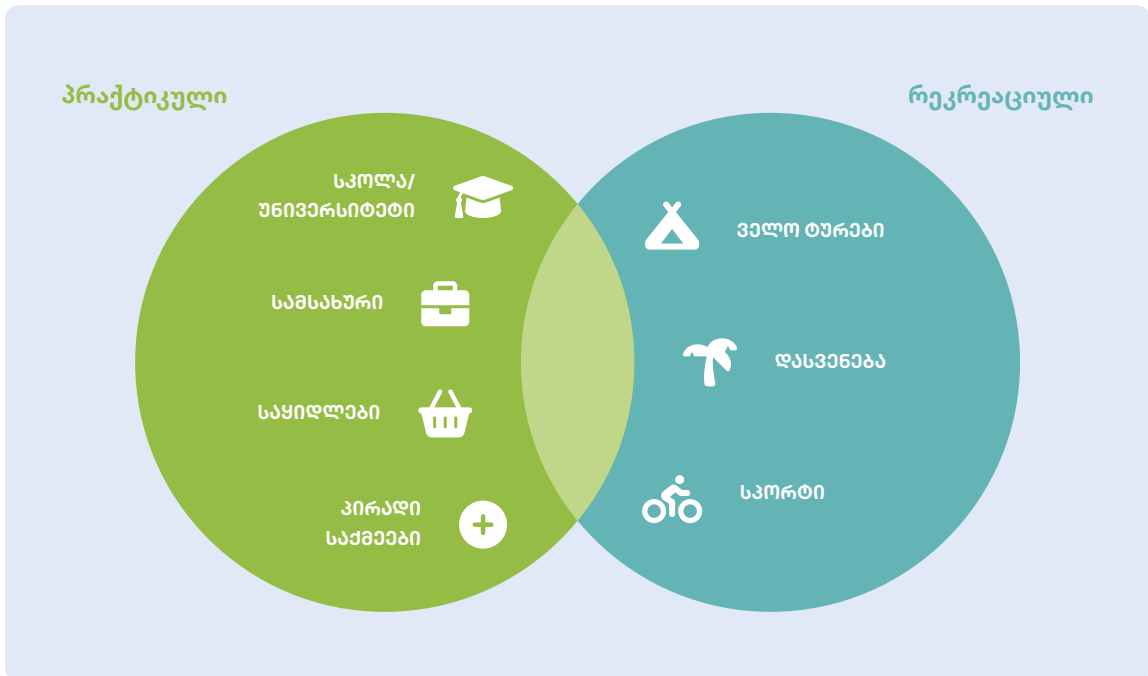
თანმიმდევრული ველო ქსელი ნიშნავს, რომ ის არ შეიცავს წყვეტებს და ადვილია მასზე წვდომა ინფრასტრუქტურის ტიპოლოგიის სათანადოდ შერჩევის, კარგი საგზაო მანიშნებლებისა და გზის მაჩვენებლების მეშვეობით. ამის გარდა, ის კარგად არის ინტეგრირებული საზოგადოებრივ ტრანსპორტთან ისე, რომ ველოსიპედით გადაადგილებამ და ტრანზიტმა შეიძლება შეავსოს ერთმანეთი მულტიმოდალური (ე.ი. ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობების გამოყენებით) მგზავრობის განხორციელებისას.

სურათი 19: ქსელის დიზაინის 5 პრინციპი (პრინციპები დაფუძნებულია CROW 2007-ზე, team red-ის დიაგრამა)

ქსელის დიზაინის პრინციპები უნდა შეფასდეს სხვადასხვაგვარად, სამიზნე აუდიტორიისა და დანიშნულების მიხედვით. ველოსიპედის სხვადასხვა ტიპის მომხმარებლები და მგზავრობის განსხვავებული მიზნები ასევე განსხვავებულ მოთხოვნებს წარმოშობს ინფრასტრუქტურის მიმართ. მათი გათვალისწინება ველო ქსელის პროექტირებისას ზრდის ველო ინფრასტრუქტურის მიზნობრივ შესაფერისობას და, შესაბამისად, ველოსიპედით გადაადგილების პოტენციალს.

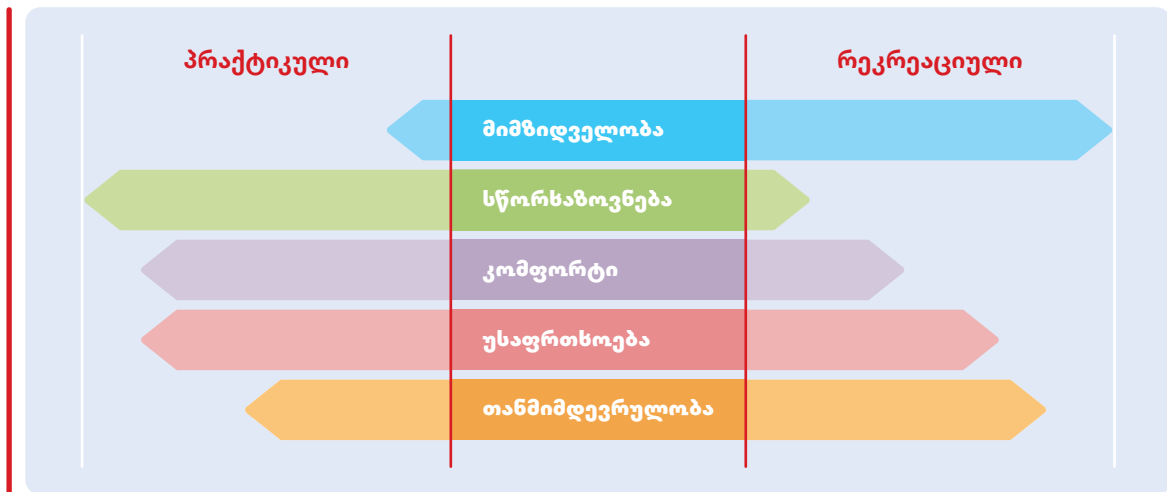
7.1.1 მგზავრობის მიზნები

ველოსიპედით მგზავრობის მიზნები შეიძლება ზოგადად ორ კატეგორიად დაიყოს: **პრაქტიკული** დანიშნულებით და **რეკრეაციული** დანიშნულებით **მგზავრობა ველოსიპედით**. პირველი, როგორც წესი, მიზნად ისახავს ერთი ადგილიდან მეორეზე ყველაზე ოპტიმალური გზით მისვლას, ზოგჯერ ველოსიპედზე დადებული ტვირთით.



სურათი 20: ურთიერთდამოკიდებულება მგზავრობის მიზნებს შორის (team red-ის დიაგრამა)

აქედან გამომდინარე, ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის **სწორსაზოვნება, კომფორტი** და **უსაფრთხოება** უმნიშვნელოვანესი თვისებებია. მაგალითად, ადამიანი ყოველდღე ველოსიპედით დადის სამსახურში და სურს იქ რაც შეიძლება სწრაფად მოხვედრა. მარშრუტი ცნობილია; ამიტომ, ორიენტაცია არ არის პრობლემა და შესაძლოა ცნობილი იყოს გზის მოუხერხებელი მონაკვეთების შემოვლის გზებიც. რეკრეაციული დანიშნულებით ველოგადაადგილება კი, თავის მხრივ, ორიენტირებულია თავად ველოსიპედით გადაადგილებისას მიღებულ შეგრძნებებზე. ეს ნიშნავს, რომ უფრო მეტ მნიშვნელობას იძენს ველო ქსელის **მიმზიდველობა** და გარემოს ხარისხი. გარდა ამისა, რეკრეაციული მიზნით ველოსიპედით სშირად მოძრაობენ ადამიანები, რომლებიც არ იცნობენ ადგილობრივ გარემოს, რაც კიდევ უფრო მაღალ მოთხოვნებს ქმნის ინფრასტრუქტურის **თანმიმდევრულობის** კუთხით, მათ შორის, გზის პოვნისა და საგზაო ნიშნების არსებობის თვალსაზრისით. აქ აქცენტი უფრო მეტად კეთდება თვით მგზავრობაზე, ამიტომ მარშრუტისა და ინფრასტრუქტურის დრო, ოპტიმალურობა და სწორსაზოვნება, როგორც წესი, არც ისე მნიშვნელოვანია.

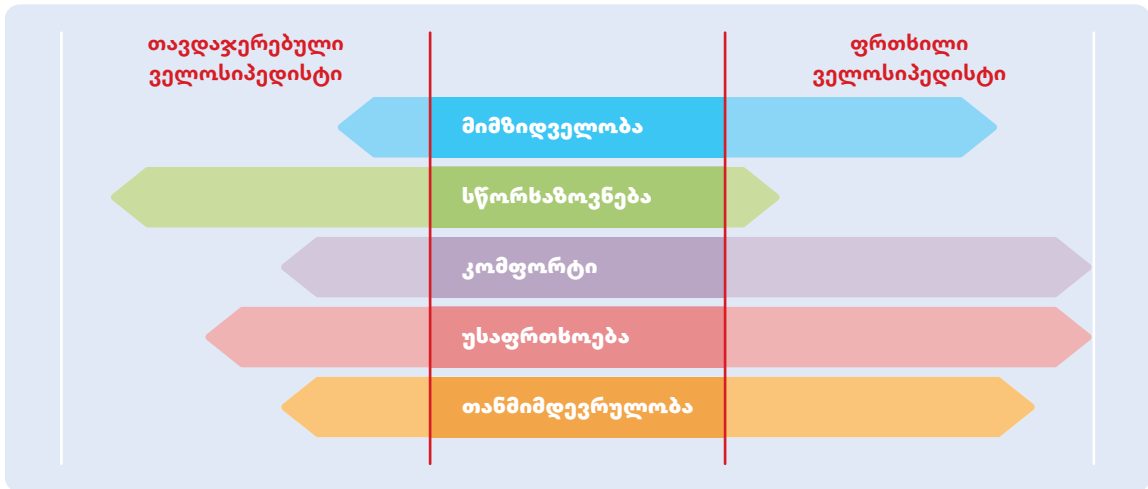


სურათი 21: ქსელის მოთხოვნები მგზავრობის მიზნებიდან გამომდინარე

7.1.2 ველოსიპედის მომხმარებლები

მართალია, ველოსიპედის გამოყენება შესაძლებელია სხვადასხვა მიზნებისათვის, მაგრამ თვით ადამიანებიც, რომლებიც ველოსიპედს იყენებენ, ასეთივე მრავალფეროვნებით გამოირჩევიან: მაგ., ბავშვები, მშობლები, ქალები, მოხუცები, შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე ან არმქონე პირები, ადგილობრივი მოსახლეობა, ტურისტები, მაღალი ან დაბალი შემოსავლის მქონე ველოსიპედისტები. გარდა ამ განსხვავებისა, ისინი განსხვავდებიან ასევე თავიანთი მოწყვლადობით, მგზავრობის მიზნებით, თავდაჯერებულობით, უნარების დონით, ველოსიპედებზე წვდომით, დარღვევებისადმი მიდრეკილებით თუ კულტურით – რაც აყალიბებს განსხვავებულ მოთხოვნებს ველო ქსელისადმი. მაგალითად, ითვლება, რომ ქალები უფრო ნაკლებად მიდიან რისკზე და ამავედროულად, უფრო სშირად მონაწილეობენ საშინაო საქმეებსა და ბავშვების მოვლაში, ვიდრე მამაკაცები, რაც ნიშნავს, რომ მათ აქვთ უფრო მაღალი მოთხოვნა ველო ქსელის უსაფრთხოებისა და პრაქტიკულობის თვალსაზრისით. აქედან გამომდინარე, ველოგადაადგილებში ქალთა წილი ითვლება ქალაქის ველო ქსელის ხარისხის ინდიკატორად.²³

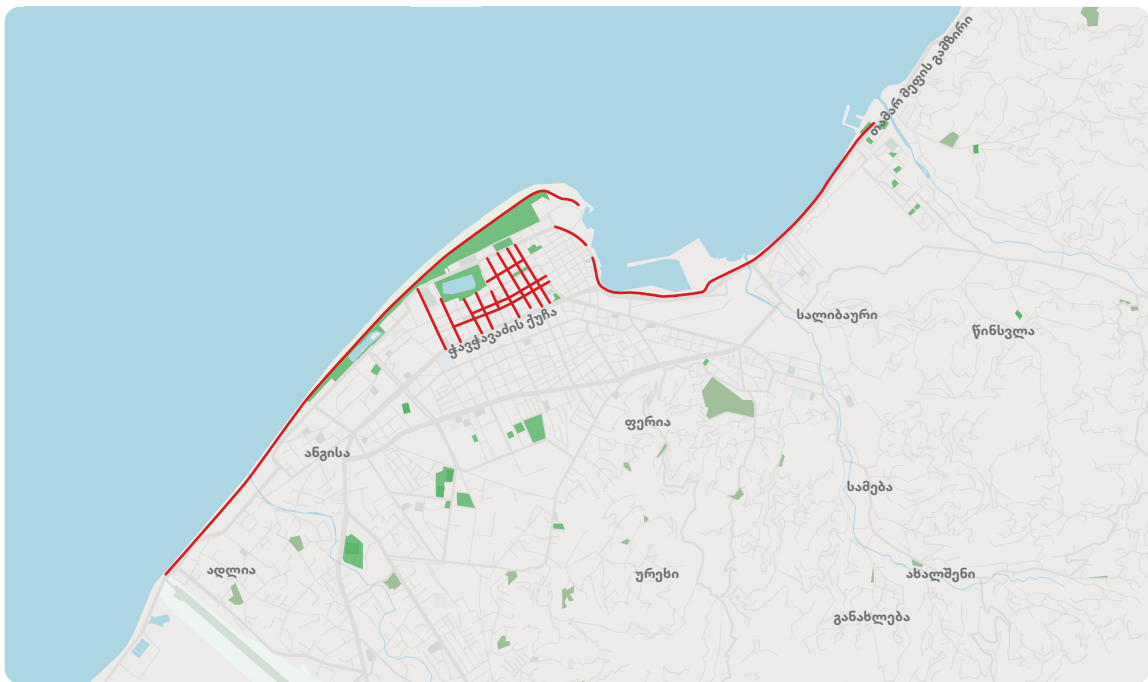
23 Baker, Linda: How to Get More Bicyclists on the Road. Scientific American, 2009. ბეიკერი, ლინდა: როგორ გამოვიყვანოთ გზაზე მეტი ველოსიპედისტი. ჟურნალი „Scientific American“, 2009 წ. (ბმული: <https://www.scientificamerican.com/article/getting-more-bicyclists-on-the-road/>)



სურათი 22: ქსელის მოთხოვნები მომხმარებელთა ტიპების მიხედვით

7.2 სტატუს-კვო ბათუმში

ბათუმში ამჟამად 26 კმ სიგრძის ველო ინფრასტრუქტურაა²⁴. არსებული ველობილიკები ღირებული დასაწყისია ველოგადაადგილების პოპულარიზაციისათვის ბათუმში. მაგალითად, ბათუმის ბულვარი ცნობილი ტურისტული დანიშნულების ადგილია და ველოსიპედით გადაადგილება ბათუმის ერთ-ერთ მთავარ ტურისტულ აქტივობად იქცა.






სურათი 23: არსებული ველო ქსელი

24 iSUMP

მიუხედავად იმისა, რომ არსებულმა ინფრასტრუქტურამ ხელი შეუწყო ბათუმში არსებულ ველო-გადაადგილების კულტურას, არსებობს გაუმჯობესების პოტენციალი, განსაკუთრებით მარშრუტებზე, რომლითაც მოსახლეობა სარგებლობს. ქვემოთ აღწერილია ველოსიპედის ზოლის ამჟამინდელი ტიპოლოგიის ზოგიერთი ტიპური ხარვეზი, რომლებსაც გააჩნია მომავალში მოდერნიზაციის პოტენციალი.

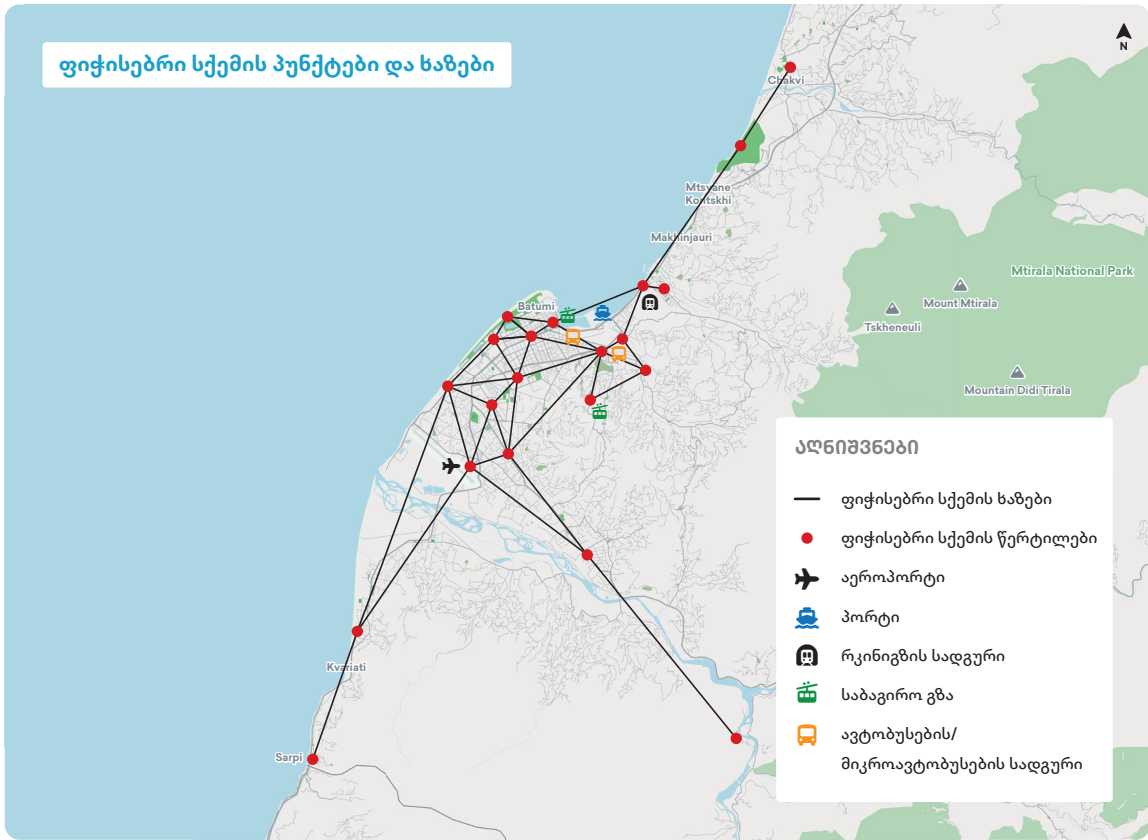
7.3 ბათუმის ახალი ველო ქსელი

ბათუმისათვის შემოთავაზებული ველო ქსელი შემუშავდა **სამ ეტაპად**:

-  პირველ ეტაპზე გამოვლინდა ველოსიპედით გადაადგილების კავშირების კუთხით არსებული მოთხოვნა გამგზავრებისა და დანიშნულების მნიშვნელოვანი პუნქტების, ასევე, სატრანსპორტო ნაკადების თვალსაზრისით.
-  ამ ინფორმაციაზე დაყრდნობით, ბათუმის ყველაზე მნიშვნელოვანი დანიშნულების პუნქტები და ღირსშესანიშნაობები გამოვლინდა კვლევების და „ქსელის განვითარების“ თემაზე გამართული სამუშაო შეხვედრის მეშვეობით 2021 წლის ივლისში და მოხდა მათი ერთმანეთთან დაკავშირება უმოკლესი სწორი ხაზების (ე. წ. „ფიჭისებრი კონფიგურაციის“) მეშვეობით.
-  საბოლოოდ, ეს ფიჭისებრი ქსელი გადაკეთდა ქუჩების გასწვრივ განლაგებულ მარშრუტიზებულ ქსელად.

7.3.1 ფიჭისებრი ქსელები

მოთხოვნის წინასწარი ანალიზის საფუძველზე (იხ. დანართი 10.1) გამოვლინდა ბათუმის 20 ყველაზე მნიშვნელოვანი დანიშნულების პუნქტი. წერტილები ყოველთვის არ ასახავს ცალკეულ დანიშნულების პუნქტებს, არამედ აქ შეიძლება მდებარეობდეს მოთხოვნის წარმომქმნელი კერა, მაგალითად, მნიშვნელოვანი უბანი. ფიჭისებრი ქსელი იქმნება ამ ცენტრების რეალისტური გზით შეერთების შედეგად (იხ. სურათი 24).

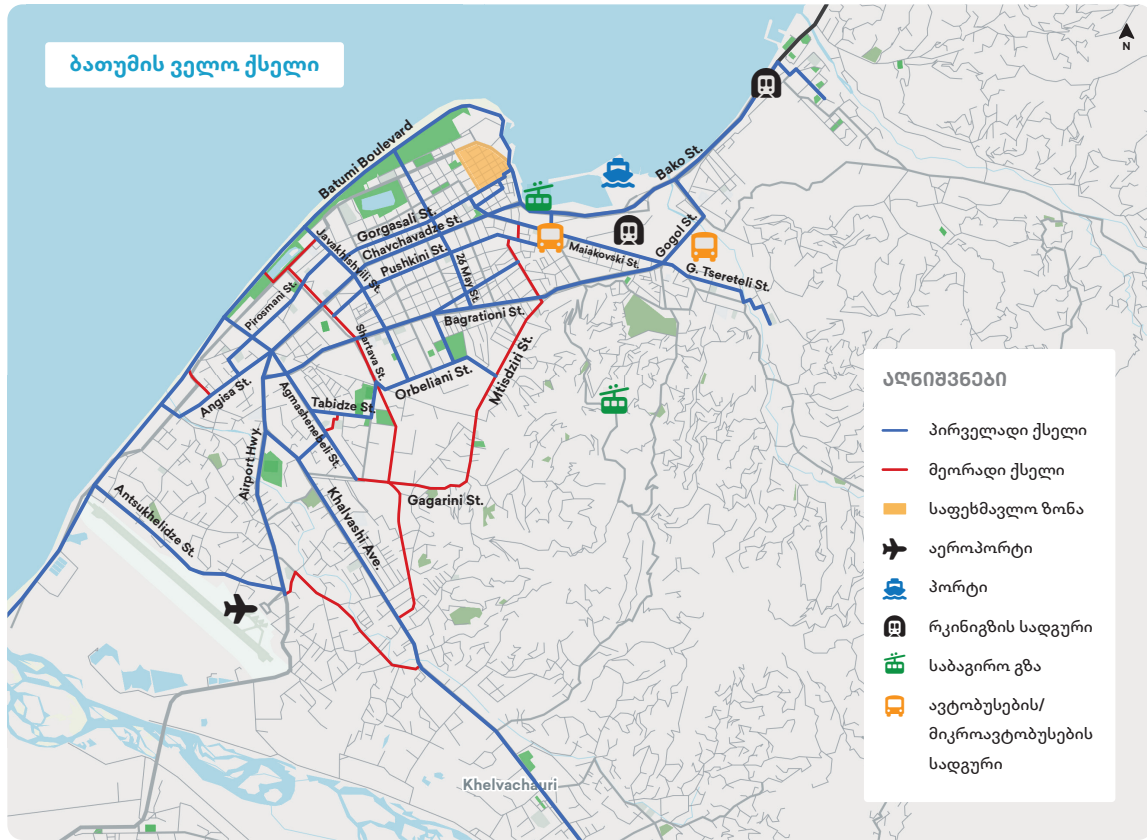


სურათი 24: ბათუმის ფიჭისებრი ქსელი, რომელიც აკავშირებს ქალაქის 20 უმნიშვნელოვანეს ცენტრს

7.3.2 შემოთავაზებული მარშრუტიზებული ქსელი

მარშრუტიზებული ქსელი აკავშირებს ფიჭისებრი სქემის ყველა წერტილს ყველაზე მოსახერხებელ მარშრუტთან სტრუქტურირებული, თანმიმდევრული და განხორციელებადი გზით. ის ემორჩილება ქსელის დიზაინის ხუთ ზემოაღნიშნულ პრინციპს: მიმზიდველობა, სწორხაზოვნება, კომფორტი, უსაფრთხოება და თანმიმდევრულობა. გენგემის ხედვიდან და მიზნებიდან გამომდინარე, მაცხოვრებლები წარმოადგენენ მთავარ სამიზნე ჯგუფს. ვინაიდან ფართოდ გავრცელებული ველოგადაადგილების კულტურა ჯერ კიდევ არ არის ჩამოყალიბებული, ხსენებული ქსელით პოტენციურად მოსარგებლე ველოსიპედისტების საჭიროებებს განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა. ეს ნიშნავს, რომ შემუშავების დროს განსაკუთრებული აქცენტი გაკეთდა **სწორხაზოვნებაზე, კომფორტსა და უსაფრთხოებაზე**. სურათზე 25 ნაჩვენებია შედეგი (უფრო დიდი ზომის რუკა იხ. დანართი 10.2).

რუკაზე ასევე ნაჩვენებია დაგეგმილი საფეხმავლო ზონა ბათუმის ინტეგრირებული მდგრადი ურბანული მობილობის გემის (iSUMP) მიხედვით. ეს ტერიტორია ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ველოსიპედისტებისათვის და, შესაბამისად, უნდა მოხდეს ველო ქსელის განვრცობა ძველი ქალაქის ტერიტორიაზე.





სურათი 25: ბათუმის ახალი ველო ქსელი

7.3.3 ქსელის იერარქია და განხორციელების დაყოფა პრიორიტეტებად

ქსელის არსში უკეთ წვდომის მიზნით, ბათუმის მარშრუტიზებული ქსელი დაყოფილია პირველად და მეორად კატეგორიებად. ეს კლასიფიკაცია გვაჩვენებს თითოეული ტიპის ქსელის მნიშვნელობასა და განხორციელებადობას. რაც უფრო მაღალია იერარქია, მით უფრო მოსახერხებელი უნდა იყოს გადაადგილების ინფრასტრუქტურა. პირველადი ქსელი არის ბათუმში ველოსიპედის ქსელის განვითარების პირველი და ყველაზე კრიტიკული ეტაპი, ხოლო მეორადი ქსელი შედგება დამატებითი საგზაო კავშირებისაგან, რომლებიც შეიქმნება განხორციელების შემდგომ ეტაპზე.

იმისათვის, რომ მოქალაქეებს რაც შეიძლება სწრაფად მივაწოდოთ ეს მნიშვნელოვანი ქსელი, შემოთავაზებულია თავდაპირველად პირველადი ქსელის რეალიზაცია შემდეგი სამი ნაბიჯის განხორციელების საფუძველზე:

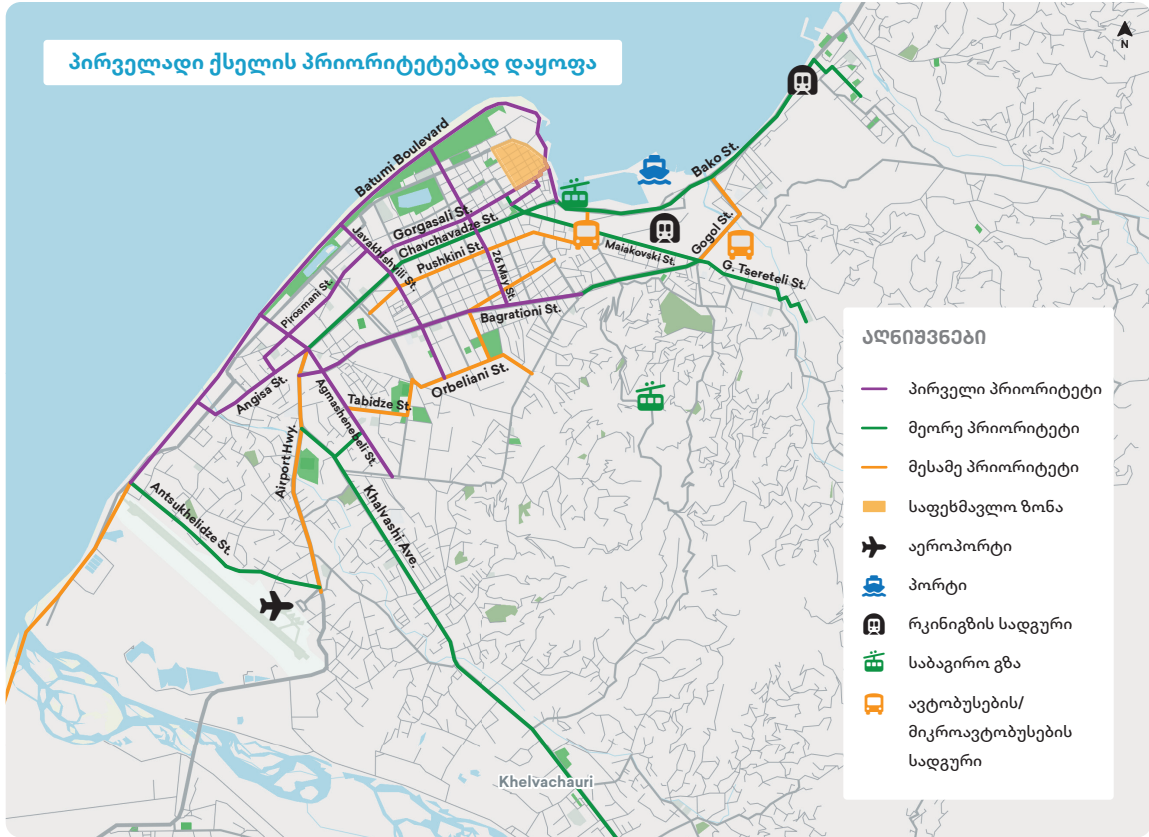
- ①  **შექმენით ძირითადი ქსელი ქალაქის ცენტრში**
 ეს საშუალებას მისცემს ველოსიპედისტებს, ჰქონდეთ წვდომა ქალაქის შიდა ნაწილში განლაგებული ქსელის ყველა სეგმენტზე და მინიმუმამდე დაიყვანს ველოსიპედით ქსელის გარეთ მოძრაობის აუცილებლობას.
- ②  **დააკავშირეთ ქსელი გარე საცხოვრებელ უბნებთან**
 გარეუბნების დაკავშირებას ძირითად ქსელთან გადამწყვეტი მნიშვნელობა ქავს იმისათვის, რომ ყველას ჰქონდეს წვდომა ველო ინფრასტრუქტურაზე.

3



გზარღეთ ქსელის სიმჭიდროვე

შექმენით ძირითადი ქსელის დანარჩენი ნაწილი, რაც გააადვილებს ყველა დანიშნულების ადგილზე მისვლას ქალაქის მასშტაბით.

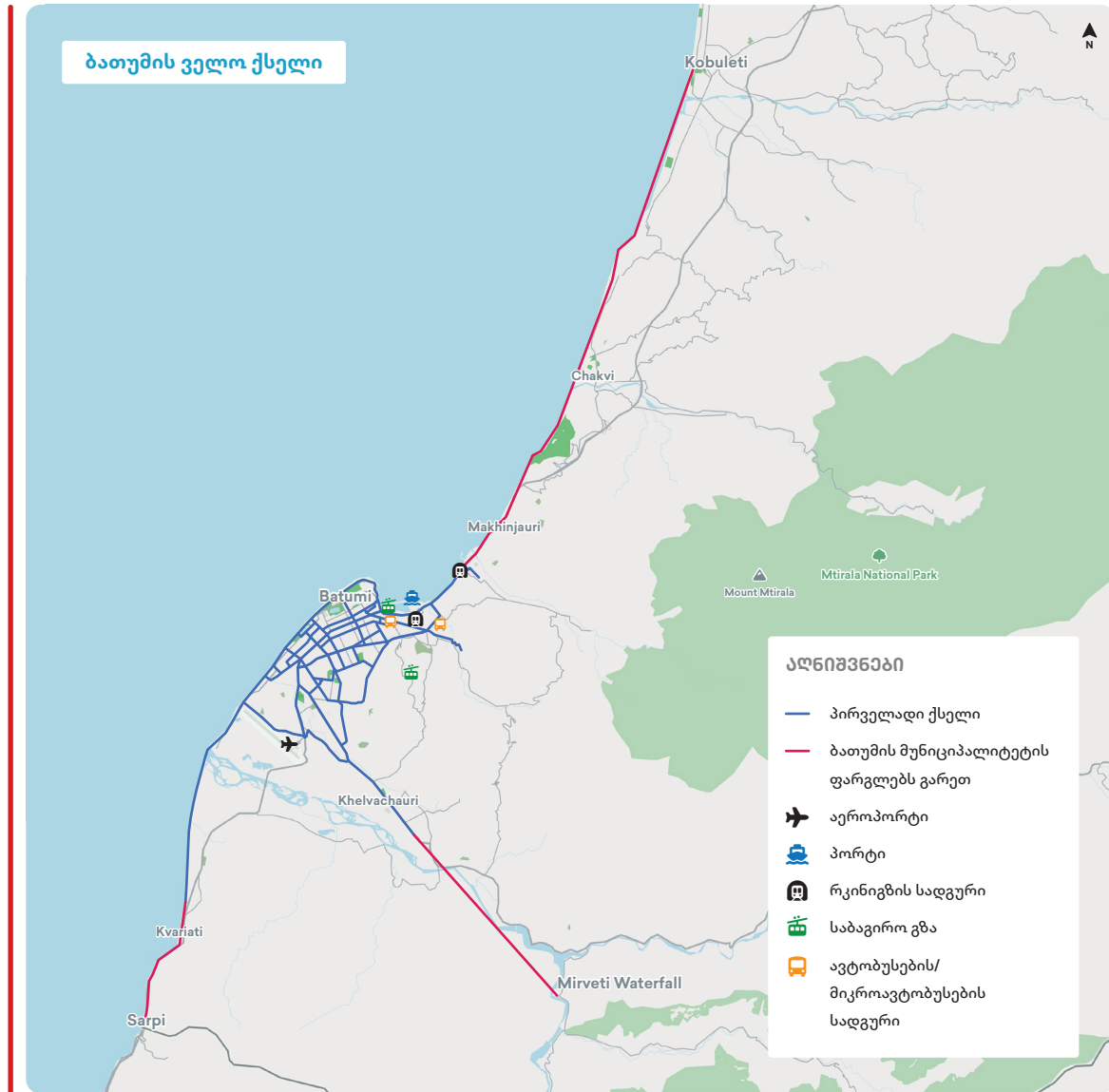


სურათი 26: ქსელის დიზაინის დაყოფა პრიორიტეტებად

ჭავჭავაძის ქუჩა - წარმოადგენს რა ბათუმში გამჭოლი სატრანსპორტო მოძრაობის მთავარ გზას და ამავდროულად მთავარ სავაჭრო ქუჩას - განსაკუთრებულ როლს თამაშობს ველო ქსელისათვის. მიუხედავად იმისა, რომ ველო ქსელის შემთხვევაში უპირველესი პრიორიტეტი უფრო წყნარ პარალელურ ქუჩებს ენიჭება, რეკომენდებულია ჭავჭავაძის ქუჩის ხელახალი დაპროექტება ავტოტრანსპორტისათვის შემოვლითი ალტერნატივების დანერგვასთან ერთად. ახალი დიზაინი, რომლის შედეგადაც შეიქმნება ველოგადაადგილების ზოლები და შემცირდება საავტომობილო მოძრაობის გამტარუნარიანობა, გზას უფრო მიმზიდველს გახდის მომხმარებლებისათვის და ალკვეთს ავტომანქანით გადაადგილების ხელოვნურად განპირობებულ მოთხოვნილებას შემოვლითი ქუჩების მოწყობის შედეგად. ჭავჭავაძის ქუჩის ხელახალი დაპროექტების შემდეგ ის შესატანია პირველად ქსელში.

7.3.4 მნიშვნელოვანი ურთიერთობები ბათუმის მუნიციპალიტეტის ფარგლებს გარეთ

სამგზავრო და ტურისტული პოტენციალის სრულად გამოყენების მიზნით რეკომენდებულია ველოქსელის გაფართოება მეზობელ დასახლებებსა და მიზიდულობის პუნქტებზე. განსაკუთრებით აქტუალურია კავშირი ჩრდილოეთით ქობულეთის მუნიციპალიტეტთან (მათ შორის, ჩაქვთან), სამხრეთით სარფისკენ გაგრძელება და აღმოსავლეთით მირვეთის ჩანჩქერის მიმდებარე ბილიკების დაკავშირება.



სურათი 27: მნიშვნელოვანი კავშირები ბათუმის ფარგლებს გარეთ

7.4 ქმედებები



განახორციელეთ სრული ქსელი

მიზანს წარმოადგენს საბოლოო ჯამში ქსელის სრულად მოწყობა. დაიწყეთ პირველადი ქსელით პრიორიტეტულობის განსაზღვრის პროცესის სამ ეტაპზე დაყრდნობით.



დროებითი ველობილიკები

სწრაფი წარმატების მისაღწევად, პირველადი ქსელის გზებზე განიხილეთ ე. წ. დროებითი ველობილიკების (pop-up bicycle lanes) მოწყობის შესაძლებლობა. დროებითი ველობილიკები არ საჭიროებს მშენებლობას, არამედ მათი მოწყობა ხდება სხვადასხვა მასალის გამოყენებით (ბოძები ყვითელი საღებავი). ეს სახელდახელო ველობილიკები შეიძლება მოგვიანებით გადაკეთდეს ჩვეულებრივ დაცულ ველობილიკებად.



გზების რეკონსტრუქციისას ყოველთვის გაითვალისწინეთ ველოგადაადგილების შესაძლებლობა

იყავით „ოპორტუნისტები“ და გამოიყენეთ ველო ინფრასტრუქტურის დანერგვის ნებისმიერი შესაძლებლობა. ყოველთვის, როდესაც საქმე გზას ეხება, მაგ., ტარდება მოვლა-აღდგენითი სამუშაოები ან ახალი კანალიზაციის გაყვანა, უნდა მოხდეს ველო ინფრასტრუქტურის დამატება.



დამონტაჟეთ გზის გასაკვლევი და ველო მარშრუტების მაჩვენებელი ნიშნები

ველოსიპედებისათვის განკუთვნილი სპეციალური ნიშნები ველოსიპედისტებს მისცემს გზის გაკვლევისა და ქსელზე უფრო მარტივად გადაადგილების საშუალებას. თითოეულ გზაჯვარედინზე უნდა იყოს ნიშანი, რომელიც ველო ქსელის ნაწილია.



ითანამშრომლეთ მეზობელ ადმინისტრაციებთან ბათუმის ველო ქსელთან კავშირების შესაქმნელად

უნდა შეიქმნას სამუშაო ჯგუფები ქობულეთის მუნიციპალიტეტში და ხელვაჩაურის რაიონში, რომლებიც განიხილავენ ბათუმამდე და ბათუმიდან მნიშვნელოვანი საგზაო კავშირების მარშრუტიზაციისა და დაფინანსების საკითხს.

**8**

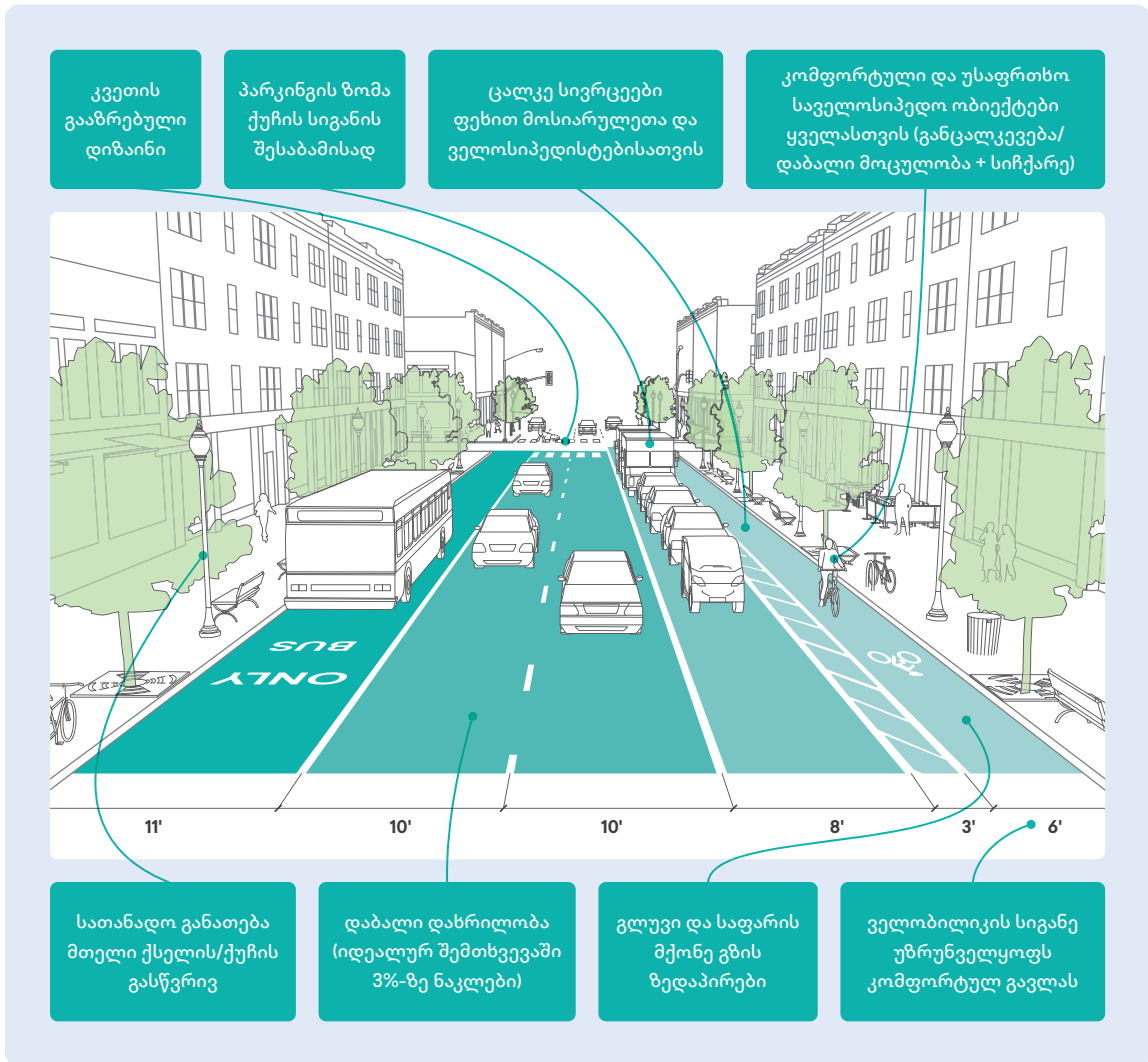
ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის დიზაინი

ბათუმში ველოგადაადგილების პოპულარიზაციისათვის მნიშვნელოვანია ველო ინფრასტრუქტურის დიზაინის ჩარჩოს შექმნა. ამგვარად მოხდება ველო ქსელის შექმნის თაობაზე გადაწყვეტილების მიღებისა და ამ დაგეგმვის ოპტიმიზაცია და გამარტივება. ქსელის ზოგადი მოთხოვნები აღწერილია თავში 7.1. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია ველოგადაადგილების ქსელის დაპროექტება ყველა ასაკისა და შესაძლებლობების ადამიანებისათვის. ეს პრინციპები, ისევე როგორც შესაბამისი ინფრასტრუქტურის ტიპები, აღწერილია ამ ნაწილში.

8.1 დიზაინის პრინციპი: ყველა ასაკისა და შესაძლებლობის მქონე პირთათვის

დიდია ტრანსპორტის სახეობებს შორის ველოსიპედით გადაადგილების წილის ზრდის პოტენციალი. ამ პოტენციალის რეალიზაციისათვის ველო ინფრასტრუქტურა ისე უნდა იქნას დაპროექტებული, რომ რაც შეიძლება მეტმა ადამიანმა იგრძნოს თავი დაცულად და ის მათთვის მიმზიდველი იყოს. 2021 წლის ივლისში ბათუმში გამართული მეორე სამუშაო შეხვედრის მიზანს და ძირითად შედეგს წარმოადგენს სწორედ ის, რომ ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა თვალისწინებს ადამიანთა ყველა (განსხვავებულ) ჯგუფებს.

მსოფლიოს მრავალ ქალაქში ადამიანების წილი, რომლებიც დაინტერესებული არიან ველოსიპედით მოძრაობით, მაგრამ უსაფრთხოების მიზეზებიდან გამომდინარე არ იყენებენ (ან არც თუ ხშირად იყენებენ) ველოსიპედს, 40-60%-მდე მერყეობს. თუმცა, ამ ადამიანების უმრავლესობა (NACTO-ს მიხედვით > 80%) თავს დაცულად გრძნობს ისეთი ინფრასტრუქტურით სარგებლობისას, რომელიც გამოყოფილია საავტომობილო და ფეხით მოსიარულეთა მოძრაობისაგან, როგორცაა, მაგ., **დაცული ველობილიკები**. „დაინტერესებული, მაგრამ ფრთხილი (უსაფრთხოების მიზეზებიდან გამომდინარე)“ ჯგუფის 40%-ზე ნაკლები თავს დაცულად გრძნობს **საღებავით დახაზულ ველობილიკებზე**. აქედან გამომდინარე, ინფრასტრუქტურის არჩევანი და დიზაინი ბათუმში ველოგადაადგილების ზრდის მთავარი განმსაზღვრელი ფაქტორია. ეს დიდად არის დამოკიდებული საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარესა და მოცულობაზე. ყველა ასაკისა და შესაძლებლობების ადამიანებისათვის შესაფერისი ინფრასტრუქტურის დიზაინის სხვა პრინციპები ნაჩვენებია სურათზე 28.



სურათი 28: დიზაინის პრინციპები ყველა ასაკისა და შესაძლებლობებისათვის. ფონური სურათის წყარო: NACTO; აღწერა/კომენტარები - team red

8.2 ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის ტიპოლოგიები






ზემოთ აღწერილი მოთხოვნები ქსელისადმი, მომხმარებლის საჭიროებები, მგზავრობის მიზნები და ქსელის იერარქიის დონეები განსხვავებულად აისახება ველო ინფრასტრუქტურის სხვადასხვა ტიპოლოგიებში. ინფრასტრუქტურის შემდეგი პროფილები იძლევა სხვადასხვა ტიპის მოკლე აღწერას, ასევე, მინიშნებებს მათი დიზაინის, უპირატესობების, გამოწვევებისა და გამოყენების რეკომენდებული სფეროების შესახებ.

8.2.1 ველობილიკი ქუჩის მიღმა

(ორმხრივი) ველო ზოლები გზებისა და საგზაო მოძრაობისაგან მოშორებით



სურათი 29: ბათუმის ბულვარი - ქუჩის მიღმა მდებარე ველობილიკის მაგალითი (ფოტო: წყალი „ბაკურიანი“)

<p> უპირატესობები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ფაქტობრივი და აღქმული უსაფრთხოების მაღალი დონე ▶ ხელმისაწვდომობა და კომფორტი ყველა ასაკისა და შესაძლებლობების ველოსიპედისტებისათვის ▶ გარემოს ხარისხი ▶ ტიპური სცენარია ძველი რკინიგზის, ზღვისპირა ბულვარების დანიშნულების შეცვლა ან ველოსიპედით გადაადგილება პარკებში
<p> გამოწვევები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ მოთხოვნები სივრცის კუთხით ▶ სწორხაზოვნება ძნელად მისაღწევია ▶ მშენებლობის ხარჯები
<p> ზოლის სიგანე</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2.5 – 3.75 მ
<p> ბუფერის სიგანე</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ცვალებადია
<p> გზის ამ ტიპის შემთხვევაში არსებული შეზღუდვები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ არ არის გზების მომიჯნავედ განლაგებული, ამიტომ - არანაირი შეზღუდვა

↻ გამოყენება ბათუმში	▶ გამოყენებული უნდა იქნას გზაშესაყარებზე, სადაც მაღალია მიმზიდველობის კუთხით არსებული მოთხოვნები და დაბალია სწორხაზოვნების მოთხოვნა, მაგ., უფრო ტურისტულ მარშრუტებზე, ვიდრე სამგზავრო მარშრუტებზე; მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ არის საკმარისი ადგილი	
📍 მდებარეობა	▶ მთავარი გზები	▶ გვერდითი ქუჩები
👤 AAA	▶ შესაფერისია	▶ არ არის შესაფერისი

მოთხოვნები ქსელისადმი			
📍 მიმზიდველობა	😊😊😊	📍 სწორხაზოვნება	😊
✓ კომფორტი	😊😊😊	🛡️ უსაფრთხოება	😊😊😊
🔗 თანმიმდევრულობა	😊😊		











8.2.2 დაცული ველობილიკი/განცალკევებული ველობილიკები

ქუჩის მიმდებარე ველობილიკებს, რომლებიც ფიზიკურად არის გამოყოფილი სავტომობილო მოძრაობისაგან და მხოლოდდამხოლოდ ველოგადაადგილებისთვის არის განკუთვნილი, ეწოდება დაცული ან განცალკევებული ველობილიკები.



სურათი 30: დაცული ველობილიკი (ფოტო: team red)

 უპირატესობები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ფაქტობრივი და აღქმული უსაფრთხოების მაღალი დონე ▶ ხელმისაწვდომობა და კომფორტი ყველა ასაკისა და შესაძლებლობების ველოსიპედისტებისათვის ▶ შეზღუდული სამშენებლო ძალისხმევა ▶ მაღალი ხილვადობა ავტომობილის მძღოლებისათვის 	
 გამოწვევები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ სავალი ნაწილის ხელმისაწვდომობა ▶ გამტარუნარიანობა/გამავლობა 	
 ზოლის სიგანე	▶ 1.5 – 3 მ	
 ბუფერის სიგანე	▶ 0.2 – 0.7 მ	
 გზის ამ ტიპის შემთხვევაში არსებული შეზღუდვები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარე 50 კმ/სთ-მდე ▶ შეზღუდული რაოდენობა სავალი ზოლებისა, რომლებიც წყვეტს ველოგადაადგილების ზოლს 	
 გამოყენება ბათუმში	<ul style="list-style-type: none"> ▶ სასურველი ვარიანტია ბათუმის მაღალი და საშუალო პრიორიტეტულობის ქუჩებზე კომფორტის, სწორხაზოვნებისა და უსაფრთხოების მაღალი დონის წყალობით. საჭიროებისა და შესაძლებლობის შემთხვევაში კარგი იქნება შეიცვალოს დატვირთვა-გადმოტვირთვის ან ტვირთის მიწოდების კუთხით არსებული მოთხოვნები. თუ გადის ავტობუსის მარშრუტების მიმდებარედ, უმჯობესია მარშრუტმა გაიაროს ავტობუსის გაჩერებების „უკან“, სადაც არსებობს ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელი, რომელიც გადის დაცულ ველო ზოლზე 	
 მდებარეობა	▶ მთავარი გზები	▶ გვერდითი ქუჩები
 AAA	▶ შესაფერისია	▶ არ არის შესაფერისი









მოთხოვნები ქსელისადმი			
 მიმზიდველობა		 სწორხაზოვნება	
 კომფორტი		 უსაფრთხოება	
 თანმიმდევრულობა			











8.2.3 ამაღლებული ველობილიკი

ველო ზოლები ტროტუარებზე ან მის გვერდით, რომლებიც ამაღლებულად არის განლაგებული ქუჩის დონიდან და გამოყოფილია მანქანებისაგან ბორდიურის მეშვეობით



სურათი 31: ამაღლებული ველობილიკი ბათუმში (ფოტო: team red)

<p> უპირატესობები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ფაქტობრივი და აღქმული უსაფრთხოების მაღალი დონე ▶ ხელმისაწვდომობა და კომფორტი ყველა ასაკისა და შესაძლებლობების ველოსიპედისტებისათვის ▶ შეზღუდული კვეთა საავტომობილო გზებთან
<p> გამოწვევები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ მოვლა-აღდგენა ▶ ხის ფესვები ხშირად აზიანებს ზედაპირის ხარისხს ▶ კონფლიქტები ფეხით მოსიარულებთან
<p> ზოლის სიგანე</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1.6 – 2 მ
<p> ბუფერის სიგანე</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 0.1 – 0.5 მ ყოველ მხარეზე
<p> გზის ამ ტიპის შემთხვევაში არსებული შეზღუდვები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარე 50 კმ/სთ-მდე ▶ არ არსებობს ქუჩაში პარკირების საშუალება ან ბუფერული ზონა პარკინგსა და ველო ზოლს შორის
<p> გამოყენება ბათუმში</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ხშირი კონფლიქტების გამო ფეხით მოსიარულებთან და ადგილობრივ ბიზნესებთან, რომლებიც საჭიროებენ ადგილს ტროტუარზე, ასევე მანქანების მიერ პარკირებისათვის უმართებულოდ გამოყენების გამო, გამოყენებულ იქნას მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ვერ ხერხდება დაცული ველობილიკების აშენება
<p> მდებარეობა</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ მთავარი გზები ▶ გვერდითი ქუჩები
<p> AAA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ შესაფერისია ▶ არ არის შესაფერისი






მოთხოვნები ქსელისადმი			
	მიმზიდველობა		
	კომფორტი		
	თანმიმდევრულობა		
			




8.2.4 დასაზული ველობილიკები











ველოგადაადგილებისთვის განკუთვნილი სივრცე ტროტუარზე მონიშვნების დატანის გზით, ავტომობილების და ველოსიპედისტებს შორის ბუფერული სივრცით ან მის გარეშე.



სურათი 32: დასაზული ველობილიკები თბილისსა და გერმანიაში (ფოტოები: team red)

	უპირატესობები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ამაღლებს ველოსიპედისტის კომფორტსა და თავდაჯერებულობას გადატვირთულ ქუჩებში ▶ ერთმანეთისაგან ჰყოფს ველოსიპედისტებსა და ავტომობილებს ▶ ავტომობილის მძღოლებს უყალიბებს ველოსიპედისტების (და მათი ქუჩაში ყოფნის უფლების) ვიზუალურ აღქმას
	გამოწვევები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ კონფლიქტები მანქანის კართან (მაგ. გაღებისას) შეჯახების გამო ▶ ბავშვების ხილვადობა ▶ კომფორტის დონე მომხმარებელთა მრავალი ჯგუფისათვის
	ზოლის სიგანე	▶ 1.5 – 2 მ
	ბუფერის სიგანე	▶ 0.1 – 0.7 მ
	გზის ამ ტიპის შემთხვევაში არსებული შეზღუდვები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარე 30 კმ/სთ-მდე, ან 50 კმ/სთ-მდე მინიმუმ 50 სმ-იანი ბუფერული ზონის არსებობისას ▶ არაუმეტეს ერთი საავტომობილო ზოლისა თითო მიმართულებით ▶ არ არსებობს ქუჩაში პარკირების საშუალება ან ბუფერული ზონა პარკინგსა და ველო ზოლს შორის

 გამოყენება ბათუმში	<p>▶ რეკომენდებულია საშუალო ან დაბალი პრიორიტეტულობის ქუჩებისათვის, თუ დაბალია საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარე და ინტენსივობა, ასევე, მაღალი პრიორიტეტულობის ქუჩებისათვის მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ვერ შენდება დაცული ველობილიკები წყვეტების (მისასვლელი გზების) ძალიან დიდი რაოდენობის ან სივრცის მხრივ არსებული მოთხოვნების გამო. შეიძლება კომბინირება დაცულ ველობილიკებთან, თუ დაცვა შესაძლებელია</p>	
 მდებარეობა	<p>▶ მთავარი გზები</p>	<p>▶ გვერდითი ქუჩები</p>
 AAA	<p>▶ შესაფერისია</p>	<p>▶ არ არის შესაფერისი</p>





მოთხოვნები ქსელისადმი			
 მიმზიდველობა 	 სწორხაზოვნება 		
 კომფორტი 	 უსაფრთხოება 		
 თანმიმდევრულობა 			

8.2.5 ველო ქუჩები/ველო ბულვარები

ქუჩები, რომლებზეც დაბალია საავტომობილო მოძრაობის მოცულობა და სიჩქარე და რომლებიც ისეა მონიშნული და დაპროექტებული, რომ უპირატესობა მიენიჭოს ველოგადაადგილებას.



სურათი 33: ველო ქუჩა ვანკუვერში (ფოტო: team red)

 უპირატესობები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ გავლის უფლების უპირატესობა ველო ქუჩებისათვის ▶ შესაძლებელია ველო ქსელის სწრაფი და იაფი გაფართოება ▶ უსაფრთხოება და კომფორტი ველოსიპედისტთა უმრავლესობისთვის
 გამოწვევები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ კონფლიქტები მანქანის კართან (მაგ. გაღებისას) შეჯახების გამო ▶ ველოსიპედით გადაადგილება მთავარ გზაზე ▶ წვდომა დანიშნულების ადგილებზე
 ზოლის სიგანე	<p>▶ არარელევანტურია</p>
 ბუფერის სიგანე	<p>▶ არარელევანტურია</p>

<p>⚠ გზის ამ ტიპის შემთხვევაში არსებული შებლუდვები</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარე 30 კმ/სთ-მდე ▶ 50-ზე ნაკლები ავტოსატრანსპორტო საშუალება თითო მიმართულებით საათში ▶ არ არსებობს ცენტრალური ხაზი ან ერთზოლიანი ცალმხრივი მოძრაობა ▶ განივი კვეთა მინ. 8 მ, თუ პარკირება დაშვებულია ცალ მხარეზე და მინ. 12 მ, თუ პარკირება დაშვებულია ორივე მხარეზე 	
<p>🔄 გამოყენება ბათუმში</p>	<p>▶ გამოყენება დაბალი ან საშუალო პრიორიტეტულობის ქუჩებზე, სადაც დაბალია საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარისა და ინტენსივობის დონეები. შეიძლება ინტეგრირება საფეხმავლო ზონებთან ან წყნარი მოძრაობის საზიარო სივრცის კონცეფციებთან. გზაჯვარედინებზე ველო ქუჩებისათვის უპირატესობის მინიჭება.</p>	
<p>📍 მდებარეობა</p>	<p>▶ მთავარი გზები</p>	<p>▶ გვერდითი ქუჩები</p>
<p>👤 AAA</p>	<p>▶ შესაფერისია</p>	<p>▶ არ არის შესაფერისი</p>









მოთხოვნები ქსელისადმი			
<p>📍 მიმზიდველობა</p>	<p>😊😊😊</p>	<p>📍 სწორხაზოვნება</p>	<p>😊</p>
<p>✅ კომფორტი</p>	<p>😊😊</p>	<p>🛡️ უსაფრთხოება</p>	<p>😊😊</p>
<p>🔗 თანმიმდევრულობა</p>	<p>😊😊</p>		











8.2.6 საზიარო სივრცე

სატრანსპორტო საშუალებების შებლუდული სიჩქარისა და ინტენსივობის გზები შეიძლება საზიაროდ იქნას გამოყენებული ველოსიპედისტებისა და ავტომობილისტების მიერ და მონიშნულია საზიარო საველოსიპედო-საავტომობილო ზოლის ისრებით („sharrows“)



სურათი 34: საველოსიპედო-საავტომობილო ზოლის ისრებით („sharrows“) მონიშნული საზიარო სივრცის მაგალითები (ფოტოები: team red)

 უპირატესობები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ქუჩაში ველოგადაადგილების ლეგიტიმურობის ხარისხის ამაღლება ▶ რეკომენდაციები ველოსიპედისტის სწორი მიმართულების თაობაზე ▶ აფრთხილებს მძღოლებს ველოსიპედით მოძრაობის არსებობის შესახებ 	
 გამოწვევები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ავტომობილებისგან ფიზიკური განცალკევების არარსებობა ▶ გამოდგება მხოლოდ დაბალსიჩქარიანი სატრანსპორტო საშუალებების/დაბალი სიჩქარეების შემთხვევაში 	
 ზოლის სიგანე	▶ არარელევანტურია	
 ბუფერის სიგანე	▶ არარელევანტურია	
 გზის ამ ტიპის შემთხვევაში არსებული შეზღუდვები	<ul style="list-style-type: none"> ▶ საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარე 30 კმ/სთ-მდე ▶ არაუმეტეს ერთი საავტომობილო ზოლისა თითო მიმართულებით 	
 გამოყენება ბათუმში	▶ რეკომენდირებულია მხოლოდ დაბალი პრიორიტეტულობის ქუჩებზე, თუ სიგანე არასაკმარისია დახაზული ველობილიკებისათვის, ან მაქსიმალური სიჩქარის 20 კმ/სთ-მდე შეზღუდვისა და მოძრაობის დაბალი ინტენსივობის მქონე ქუჩებზე	
 მდებარეობა	▶ მთავარი გზები	▶ გვერდითი ქუჩები
 AAA	▶ შესაფერისია	▶ არ არის შესაფერისი

მოთხოვნები ქსელისადმი			
 მიმზიდველობა		 სწორხაზოვნება	
 კომფორტი		 უსაფრთხოება	
 თანმიმდევრულობა			

8.3 სტატუს-კვო

8.3.1 ველობილიკი ქუჩის მიღმა (ბათუმის ბულვარი)

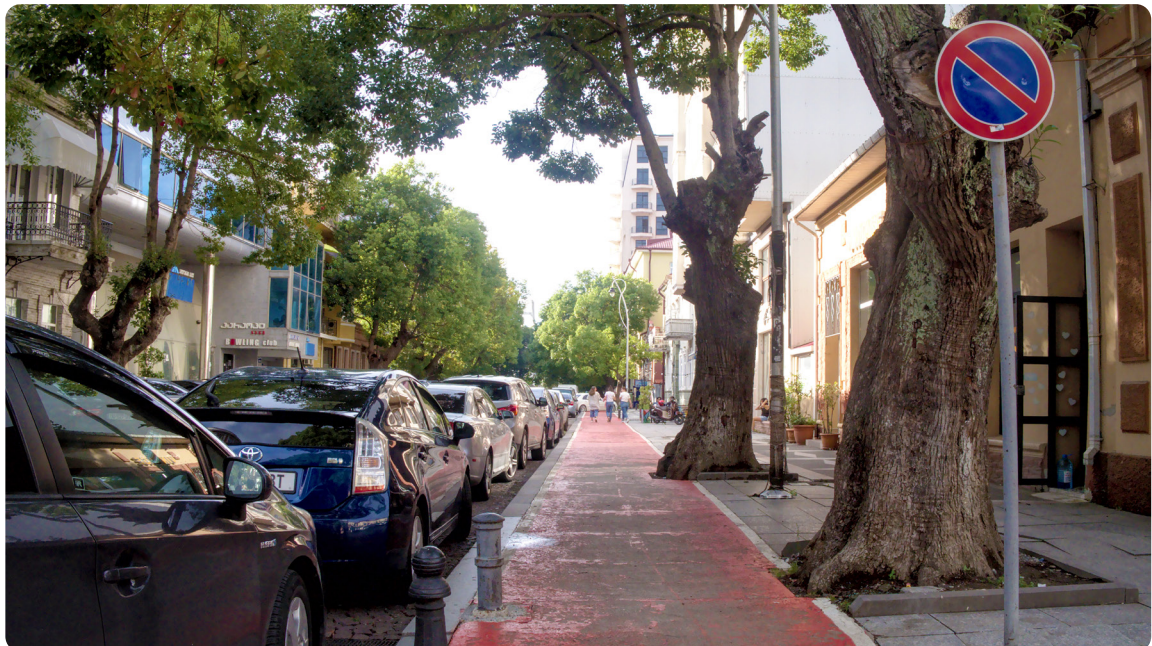
ბათუმის ბულვარი გვთავაზობს ქუჩის მიღმა არსებული ველობილიკის ნათელ მაგალითს თავისი ტურისტული და ურბანული განვითარების მახასიათებლებით. თუმცა, ხშირად მოძრავი ადგილობრივი ველოსიპედისტებისათვის (მაგ., სამსახურში მიმავალი მგზავრებისათვის) ველოსიპედების ნაკადის შეფერხებას იწვევს ინფრასტრუქტურის გამოყენება ველობილიკზე ფეხით მოსიარულეების, ნელი ველოსიპედისტების ან მაწანწალა ძაღლების მიერ. მეორე მხრივ, ბულვარის უპირატესობაა გარემოს ხარისხი და მარშრუტის გასწვრივ „ბათუმველო“-ს ველოსიპედების გაზიარების სადგურების არსებობა.



სურათი 35: ბათუმის ბულვარი (ფოტო: team red)

8.3.2 ამაღლებული ველობილიკები

ბათუმში ველო ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული სახეობაა ამაღლებული ველობილიკები. ისინი უზრუნველყოფს ფიზიკურ დაცვას საავტომობილო მოძრაობისა და ზოგჯერ ფეხით მოსიარულეთაგან და შესაბამისად, მათ გააჩნია ველოსიპედით გადაადგილებისთვის კომფორტული და უსაფრთხო გარემოს შექმნის პოტენციალი.



სურათი 36: ამაღლებული ველობილიკი ბათუმში (ფოტო: team red)

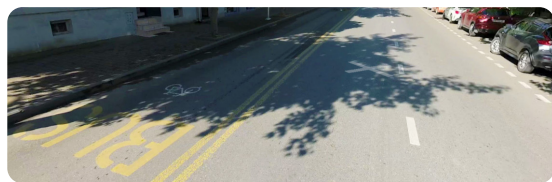
თუმცა, ზოგიერთ აწეულ ველობილიკს არ უტარდება მოვლა-აღდგენითი სამუშაოები, არ გააჩნია დახრილი ბორდიურები, სათანადო სიგანე და სადრენაჟო სისტემა, არამართლზომიერად გამოიყენება მანქანების მიერ ან განლაგებულია არახელსაყრელ ადგილებში. ეს უკანასკნელი ისეთი ადგილებია, სადაც არ რჩება საკმარისი სივრცე ფეხით მოსიარულეთა ან ბიზნესების მიერ გამოსაყენებლად, რის გამოც ისინი ადგილს იკავებენ ველობილიკზე და ველოსიპედისტებს უხდებათ გადახვევა, ან გადაადგილების პროცესში წარმოიშობა წყვეტა. გარდა ამისა, მიმდებარე ავტოსადგომი შეიცავს მანქანის კართან (მაგ. გალებისას) შეჯახების საფრთხეს.



სურათი 37: ამჟამად არსებული ამადღებული ველობილიკების კრიტიკული მდგომარეობა (ფოტოები: team red)

8.3.3 ავტობუსის სავალი საზიარო ზოლები

სატრანსპორტო მოძრაობის ზოლები, რომლებსაც ერთობლივად იყენებენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი და ველოსიპედისტები, ეფექტური და იაფი გზაა მთავარ გზებზე ველოსიპედისტებისათვის სივრცის შესაქმნელად. თუმცა, ველოსიპედისტების კომფორტის დონე დამოკიდებულია ავტობუსების მოცულობასა და სიჩქარეზე. გარდა ამისა, ველოგადაადგილების ნაკადი შეიძლება შეფერხდეს, ან ველოსიპედისტებს მოუწიოთ გადატვირთულ სამანქანო ზოლებზე გადახვევა ავტობუსების გაჩერების გამო იქ, სადაც არ არის ავტობუსების გაჩერებისთვის საგანგებოდ შეჭრილი ადგილები.



სურათი 38: ავტობუსის სავალი საზიარო ზოლი ბათუმში (სურათი: Google Street View)

8.3.4 დასაზული ველობილიკები

ბათუმის ზოგიერთ მთავარ გზაზე დატანილია საგანგებო ზოლები, როგორც ველოსიპედისტებისათვის გამოყოფილი ადგილები. ისინი ველოსიპედით გადაადგილების საშუალებას იძლევა ცალმხრივი გზის მონაკვეთებზეც კი და დაცულია საავტომობილო მოძრაობისაგან შეღებილი ბუფერული ზონების ან ავტობუსის ზოლების მეშვეობით. მიუხედავად იმისა, რომ ეს არ უზრუნველყოფს მანქანებისაგან განცალკევების ერთსა და იმავე დონეს და შესაბამისად, კომფორტს ყველა ადამიანისათვის, მათი მეშვეობით იზრდება აღქმული და ფაქტური უსაფრთხოება და ველოგადაადგილება უფრო მეტად ხილვადი ხდება მანქანის მძღოლებისათვის, განსაკუთრებით მთავარ გზებზე.



სურათი 39: დასაზული ველობილიკები ბათუმში (ფოტოები: team red)

8.4 ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურა ახალ ქსელში

არსებული ინფრასტრუქტურისა და ბათუმში მე-2 სამუშაო შეხვედრის დროს ექსპერტების მიერ მიღებული ინფორმაციის გათვალისწინებით, ახალი ქსელისათვის შეთანხმებული იქნა **ოთხი ტიპის** ინფრასტრუქტურა. სურათი 40 წარმოგვიდგენს ამ ოთხ ტიპს და მათ სასურველ გამოყენებას პირველადი და მეორადი ველო ქსელისათვის (მწვანე - სასურველია, ყვითელი - შემლუდულად, ნარინჯისფერი - მხოლოდ იშვიათი გამონაკლისების სახით). პირველადი ქსელის შემთხვევაში, დასაზული ველობილიკები და ველოსიპედით გადაადგილება ტროტუარზე გამოყენებული უნდა იქნას მხოლოდ იშვიათი გამონაკლის შემთხვევებში.

		დაცული ველობილიკი	დასაზული ველობილიკი	ველო ქუჩა	ამალღებული ველობილიკი
ახალი	პირველადი				
	მეორადი	პირველი პრიორიტეტი	მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ არ არსებობს სივრცე დაცული ველობილიკებისათვის მისაღებია	ნებადართულია მცირე მოცულობის სამანქანო მოძრაობის მქონე ვიწრო ქუჩებზე	მხოლოდ უკიდურესი გამონაკლის შემთხვევებში, მაგ., ვიწრო ხილები

სურათი 40: ბათუმისათვის რეკომენდებული ინფრასტრუქტურის ტიპები

ასლად შემოთავაზებული ველო ქსელის თითოეული გზა შემოწმდა სხვადასხვა ტიპის ინფრასტრუქტურის ტექნიკურ-ეკონომიკური განხორციელებადობის კუთხით. ტექნიკურ-ეკონომიკური შემოწმება მოხდა ყველა გზის ტექნიკური პარამეტრების შეფასების მეშვეობით, მათ შორის საშუალო სიგანის გაზომვის, მოძრაობის ინტენსივობის, მოძრაობის ინტენსივობასა და გამტარუნარიანობას შორის თანაფარდობის შემოწმების, ასევე საჭიროების შემთხვევაში სტრუქტურული ინტერვენციების შესაძლებლობის შეფასების მეშვეობით. შედეგად, ქსელის თითოეულ გზას მიენიჭა ინფრასტრუქტურის შესაბამისი ტიპი, როგორც ეს ნაჩვენებია სურათზე 41.



სურათი 41: ველო ინფრასტრუქტურის ტიპები ქსელის ფარგლებში

ქსელი ისეა დაპროექტებული, რომ ველობილიკების უმეტესობა ცალმხრივია და გზის ორივე მხარესაა განლაგებული. ორმხრივი ზოლები არსებობს მხოლოდ ზღვის ნაპირზე (მაგ., ბულვარში) ან ისეთ გზებზე, რომლებზეც ერთი მხარე უფრო მოსახერხებელია, ვიდრე მეორე. ველო ქუჩებზე ველოსიპედისტები გადაადგილდებიან სავტომობილო მოძრაობასთან ერთად.

გავლენა არსებულ საავტომობილო ზოლებზე და პარკირებაზე

იმისათვის, რომ ველობილიკები გზის არსებულ განზომილებებში მოთავსდეს, ზოგიერთ შემთხვევაში საავტომობილო მოძრაობის ზოლები და პარკირების ადგილები შეიძლება შემცირდეს ზოლების შევიწროების, პარკირების ადგილების რაოდენობის შეზღუდვის ან პარკირების ადგილების სრულად გაუქმების გზით. ასეთი მიდგომა ეხება მხოლოდ გზებს, სადაც, სულ მცირე, ორი ზოლია და ერთი ზოლის გაუქმება არ ახდენს მნიშვნელოვან გავლენას მოძრაობაზე. სურათი 42 გვიჩვენებს გზებს, სადაც ყველაზე დიდი ალბათობით იქნება საჭირო საავტომობილო მოძრაობის ზოლების ან პარკირების ადგილების რაოდენობის შემცირება.



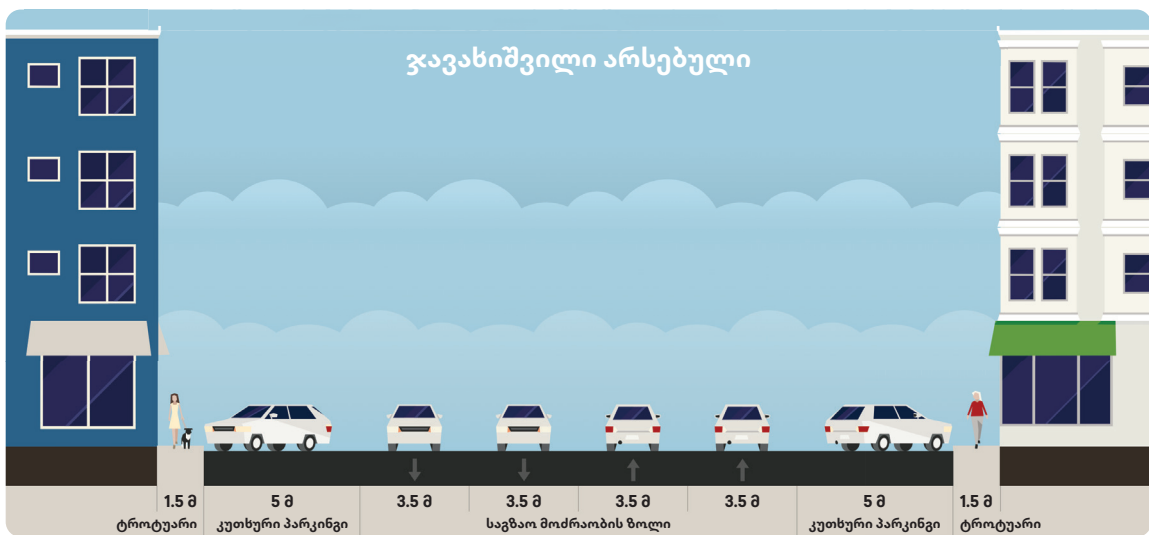
8.5 დიზაინის ესკიზები/გადაწყვეტის ნიმუშები

ნათელი წარმოდგენის შესაქმნელად იმის შესახებ, თუ როგორ შეიძლება ზემოთ ჩამოყალიბებული დიზაინის პრინციპების გამოყენება, სიღრმისეული დაგეგმარებისათვის შეირჩა დაახლ. 250 მ. ქუჩის მონაკვეთი, გადაკვეთის სამი წერტილით. შეირჩა დაგეგმილი ველო ქსელის ნაწილი ჯავახიშვილის ქუჩაზე, შერიფ ხიმშიაშვილისა და ფიროსმანის ქუჩებს შორის. ეს ტერიტორია ტიპობრივად მსგავსია ბათუმის მრავალი მთავარი ქუჩისა და მასზე წარმოდგენილია დიზაინის თვალსაზრისითარსებული მრავალფეროვანი გამოწვევები, როგორცაა ავტოსადგომი, ავტობუსების მოძრაობა, ბენზინგასამართი სადგური და სკოლა. ამჟამად, სახლების ფასადებს შორის არსებულ ფართო სივრცეში დომინირებს სტაციონარული და მობილური საავტომობილო მოძრაობა (იხ. სურათი 43 და სურათი 44).

სივრცის განაწილება არ არის მჭიდრო, საავტომობილო ზოლები უწყვეტი ხაზით არ არის მონიშნული, პარკირება ხდება პარალელურად, პერპენდიკულარულად ან 45°-იანი კუთხით და საჭიროებს ადაპტაციას. როგორც ქუჩის, ასევე, ძირითადად, ფართო ტროტუარების სიგანეები განსხვავდება.



სურათი 43: სკოლისაკენ მიმავალი მოსწავლეები კვეთენ ჯავახიშვილის ქუჩას ფიროსმანის ქუჩის კვეთასთან, გადატვირთული სამანქანო მოძრაობის დროს (წყარო: თომას ბიომერი, team red)

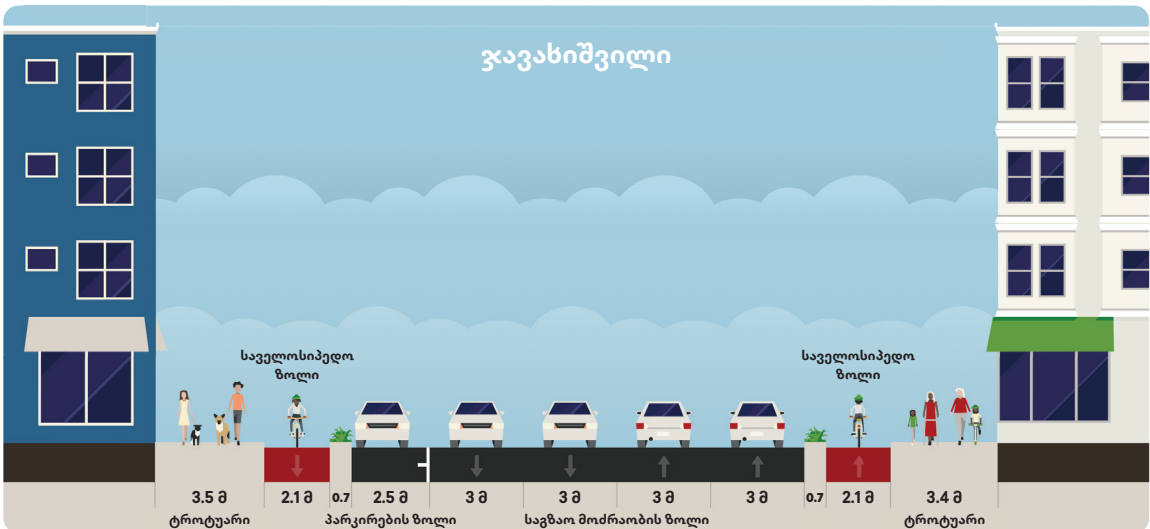


სურათი 44: ჯავახიშვილის ქუჩის განივი კვეთა ხიმშიაშვილისა და გორგილაძის ქუჩებს შორის, არსებული მდგომარეობა (პროგრამა Streetmix-ის გამოყენებით შედგენილი საკუთარი ნახაზი)

დიზაინის საწყისი ვერსია ერთობლივად იქნა განხილული და გაუმჯობესებული ინფრასტრუქტურის დიზაინის მაგალითების შემუშავებისადმი მიძღვნილ სემინარზე 2021 წლის ოქტომბერში (იხ. სურათი 45). პროექტი დაფუძნებულია NACTO-ს დიზაინის გაიდლაინებზე (სახელმძღვანელო მითითებებზე). ველოსიპედისტებისა და ქვეითთა ადგილის გამოსათავისუფლებლად საჭირო იყო ავტოსადგომის გადაკეთება და ნაწილობრივ გაუქმება. გარდა ამისა, შემცირდა საავტომობილო მოძრაობის ზოლების სიგანე. ამან დადებითი გავლენა უნდა მოახდინოს საავტომობილო მოძრაობის სიჩქარის შემცირებაზე. შერჩეული ველო ინფრასტრუქტურა მოიცავს დაცულ ველობილიკებს. ველობილიკების სიგანე ველოსიპედისტებს ერთმანეთის გადასწრების საშუალებას აძლევს. სურათი 46 გვიჩვენებს ჯავახიშვილის ქუჩის კვეთას შემოთავაზებული გადაკეთების შემდეგ.



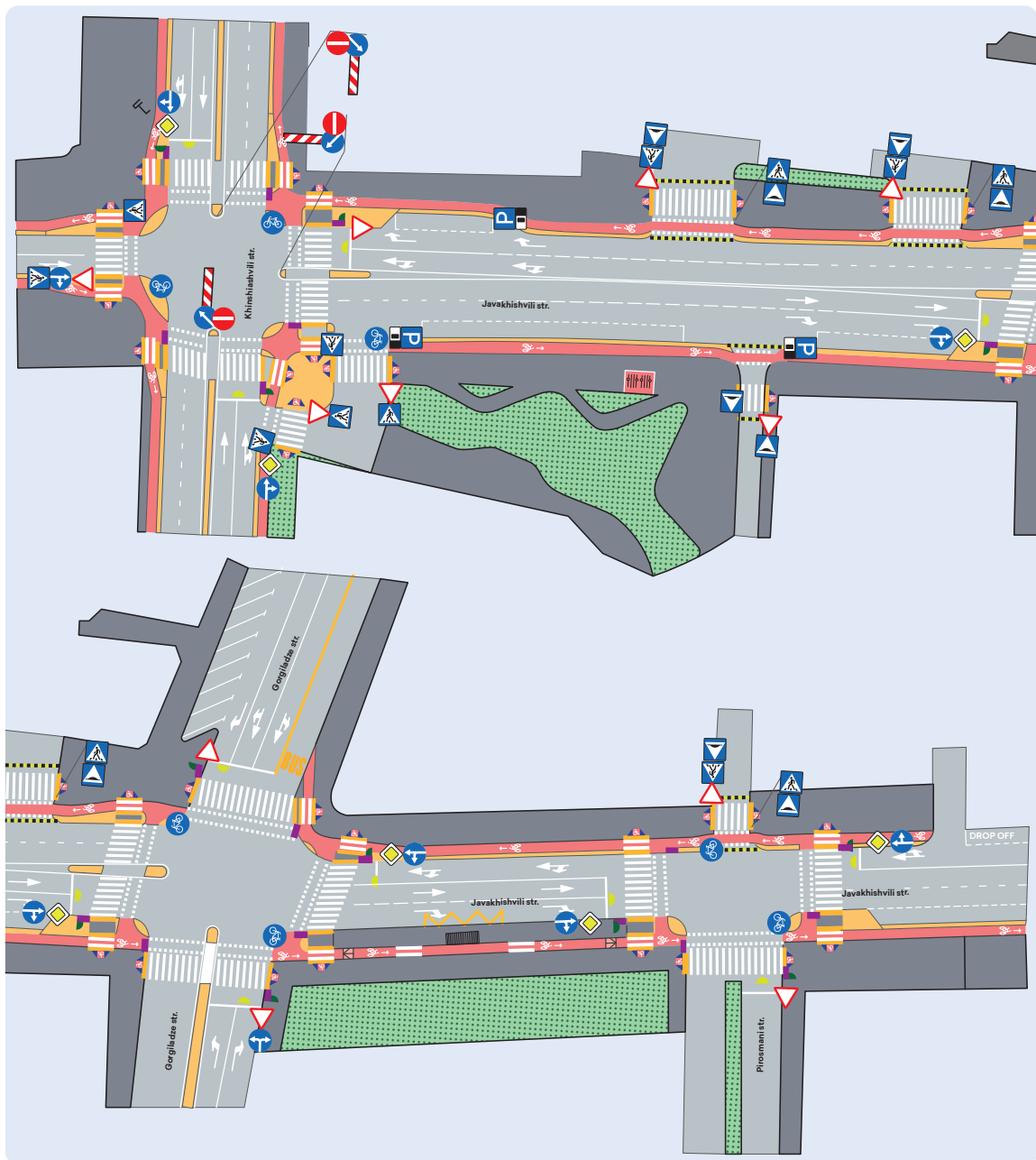
სურათი 45: ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის დიზაინის მაგალითის ერთობლივი შემუშავება (წყარო: ნინო ჯანელიძე, Mobility4Cities/GIZ)



სურათი 46: ჯავახიშვილის ქუჩის განივი კვეთა ხიმშიაშვილისა და გორგილაძის ქუჩებს შორის, ახალი შემოთავაზება (პროგრამა Streetmix-ის გამოყენებით შედგენილი საკუთარი ნახაზი)

სურათი 47 გვიჩვენებს დაახლ. 250მ ქუჩის დიზაინის ადაპტირებულ ნიმუშს. ბენზინგასამართ სადგურამდე პოტენციურად საშიში მისასვლელი მარშრუტები აღჭურვილია სიჩქარის იძულებით შესამცირებელი ამალღებებით (ე. წ. „მწოლიარე პოლიციელი“). წითელი ფერის ველო ზოლი ასევე გამოხატავს ველოსიპედით გადაადგილების უპირატესობას. ვინაიდან ავტობუსი მხოლოდ დროგამოშვებით მოძრაობს გორგილაძის ქუჩიდან სამხრეთის მიმართულებით, არ ჩაითვალა საჭიროდ ავტობუსის ცალკე ზოლის შექმნა. „ბათუმველო“-ს სადგური გადატანილ იქნა ველოსიპედისტების გზიდან.

სემინარის მსვლელობისას ასევე შემოთავაზებულ იქნა თანმხლები ორგანიზაციული ზომები. ისინი ეხება პარკირების საფასურს, სიჩქარის შეზღუდვას 30 კმ/სთ-მდე და საპოლიციო აღსრულებას პარკირების რეგულაციებთან მიმართებაში, განსაკუთრებით - სკოლის შესასვლელთან.



სურათი 47: ჯავახიშვილის ქუჩისთვის შემოთავაზებული ველოგადაადგილების მოსახერხებელი დიზაინი ხიმშიაშვილისა და ფიროსმანის ქუჩებს შორის (STS-სა და team red-ის ნახაზი)

ინფრასტრუქტურის დიზაინის ნიმუშის შექმნისადმი მიძღვნილი სემინარის დროს განხილული ბევრი პრობლემა და გადაწყვეტა შეიძლება გარდაიქმნას ბათუმში ველომეგობრული ქუჩების დიზაინის შექმნის ზოგად რეკომენდაციებად:



ავტომობილის მძღოლები წითელ შუქზე ყოველთვის არ ჩერდებიან ან არ ელოდებიან მწვანე შუქს, განსაკუთრებით მარჯვნივ მოსახვევ ადგილებში. კუთხის კუნძულების შემცველი დაცული კვეთის დიზაინმა (NACTO-ის სახელმძღვანელო პრინციპების მიხედვით) შეიძლება ხელი შეუწყოს ავტომობილების სიჩქარის შემცირებას და ველოსიპედისტების ხილვადობის გაზრდას მარჯვნივ შეხვევისას.



ბათუმში ძალიან გავრცელებულია ფეხით მოსიარულეების მიერ ველობილიკებით სარგებლობის პრაქტიკა. ველოსიპედისტებისა და ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების განცალკევება (ვიზუალურად) და უფრო დაბალი ბორდიურების მოწყობა ყველა მომხმარებლისათვის (საყიდლების გადასატანი ურიკები, ინვალიდის ეტლები, ჩემოდნები, საბავშვო ეტლები და ა. შ.) შეიძლება დაგვეხმაროს პრობლემების შემცირებაში. ტროტუარი და ველობილიკი ერთმანეთისაგან გამოყოფილი უნდა იყოს ვიზუალურად და განსხვავებული ტექსტურის გამოყენებით.



უწყვეტი ამალელებული ველობილიკები ველოსიპედით ქუჩის გასწვრივ თითქმის შეუფერხებლად გადაადგილების საშუალებას იძლევა და სასარგებლოა ძლიერი წვიმის შემდეგ ქუჩების დატბორვისას. ის გვეხმარება ველოსიპედისტებისათვის მინიჭებული გავლის უპირატესი უფლების დემონსტრირებაში საავტომობილო გზების გადასასვლელებზე.



იქ, სადაც არსებობს ამის აუცილებლობა, მხარი დაუჭირეთ ველოსიპედისტების უპირატესი გავლის უფლებას.



შემოიღეთ ველოსიპედისტებისათვის ცალკე შუქნიშნები. რამდენიმე წამით ადრე ანთებული მწვანე ფაზა შედეგად გვაძლევს უკეთეს ხილვადობას და შესაბამისად, გზის უსაფრთხო გადაკვეთას.



მცენარეები და საყვავილე ქოთნები (დაცვის მიზნით) მნიშვნელოვანია ქუჩაში სასიამოვნო გარემოს შესაქმნელად, მაგრამ ისინი უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ თვალსაჩინო მანქანის მძღოლების, ველოსიპედისტებისა და ფეხით მოსიარულეებისათვის.



ბათუმს ახასიათებს მჩქეფარე ღამის ცხოვრება. შექმნით ღამით ველო ინფრასტრუქტურის კარგი ხილვადობა, მაგ. კარგი განათების, მუდმივი რეფლექტორების ან გზაჯვარედინებზე LED განათების დამონტაჟებით.



განხორციელების გეგმა

9.1 შესავალი

წინამდებარე თავი მიზნად ისახავს ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის განხორციელებისათვის ხელის შეწყობას შემოთავაზებული ზომების დაკონკრეტებისა და მათი რეალიზაციის შესახებ ინფორმაციის მიწოდების გზით. ის განიხილავს პასუხისმგებლობების, თანამშრომლობისა და დაფინანსების საკითხებს. აქედან გამომდინარე, ველო ქსელის ინფრასტრუქტურის მიახლოებითი ხარჯთაღრიცხვა მოცემულია ხარჯების ძირითადი კომპონენტის სახით. სხვა ღონისძიებების ან აქტივობების ხარჯები ძალზე ცვალებადია, დიდად არის დამოკიდებული კონკრეტულ გარემოებებზე და არ შეიძლება საიმედოდ შეფასდეს ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის ფარგლებში.

9.2 ქსელის ინფრასტრუქტურის ხარჯთაღრიცხვა

ბათუმის ველოგადაადგილების ქსელის ხარჯთაღრიცხვა მოიცავს შემოთავაზებული ქსელის ღირებულების გაანგარიშებას ზოლის ტიპის, მთლიანი სიგრძისა და ჩასატარებელი სამუშაოს ერთეულის ფასის საფუძველზე.

ზოლის ტიპები იყოფა შემდეგ ხუთ განსხვავებულ კატეგორიად: **(1) დაცული, (2) განცალკევებული, (3) საზიარო, (4) ტროტუარზე და (5) დაცული ბულვარი.** თითოეული ამ კატეგორიის მთლიანი სიგრძე აღებულია ტოპოგრაფიული GIS მონაცემთა ბაზიდან და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ფაქტორს ხარჯების შეფასებისათვის.

შემოთავაზებული სამუშაო, რომელიც ეხება ზოლის ფორმებს, ცალკე არის წარმოდგენილი შემდეგნაირად:

- ბაზალტის ბორდიურების დამონტაჟება 300X150 მმ ბეტონის ბაზაზე → დაცულ ველობილიკებსა და ტროტუარზე;
- 0,15 მ სიგანის მარკირება აკრილის საღებავით (ყოველ 100 მ-ში ველოსიპედის ნიშანი (0,6385 მ²) → დახაზულ ველობილიკებსა და ტროტუარზე;
- აკრილის საღებავით ყოველ 100 მ-ში - ველოსიპედის ერთი ნიშნის მარკირება (0,6385 მ²) → საზიარო ველობილიკებზე;
- არსებული ტროტუარის გაფართოება 1,5 მ-ით → ტროტუარზე;
- 0,15 მ სიგანის მარკირება ცივი პლასტიკური საღებავით (ყოველ 100 მ-ში ველოსიპედის ნიშანში (0,6385 მ²) → დახაზულ ველობილიკებსა და ტროტუარზე;
- ცივი პლასტიკური საღებავით ყოველ 100 მ-ში - ველოსიპედის ერთი ნიშნის მარკირება (0,6385 მ²);
- 1,5 მ სიგანის მარკირება ცივი პლასტიკური საღებავით თეთრ და წითელ ფერებში (ველოსიპედის ნიშანი (0,6385 მ²) ყოველ 100 მ-ში) → საზიარო ველობილიკებზე;
- 3 მ სიგანის მარკირება ცივი პლასტიკური საღებავით თეთრ და წითელ ფერებში (ველოსიპედის ნიშანი (0,6385 მ²) ყოველ 100 მ-ში) → ტროტუარზე.

მარკირების ზომები და მათ შესაქმნელად გამოყენებული მასალები შეესაბამება საქალაქო ტრანსპორტის მოხელეთა ეროვნული ასოციაციის (NACTO) სახელმძღვანელო მითითებებსა და საქართველოს კანონმდებლობით დამტკიცებულ სტანდარტებს.

თითოეული შესასრულებელი სამუშაოსათვის გამოიყენება განსაზღვრული ერთეულის ფასები. ღირებულებები აღებულია ბათუმის მუნიციპალიტეტის მიერ გამოცხადებულ პროექტებში გამარჯვებულ ტენდერებში გაცხადებული ფასებიდან. ხარჯებზე წვდომა შესაძლებელია შემდეგ ვებგვერდზე: <https://tenders.procurement.gov.ge/>, რისთვისაც უნდა მიეთითოს თითოეული ტიპისათვის განკუთვნილ Excel ფაილში მოცემული სატენდერო კოდი (NATXXXXXXXXXX). ითვლება, რომ დიდი განსხვავება აკრილის საღებავსა (ფასი 1) და ცივ პლასტიკურ საღებავს (ფასი 2) შორის განპირობებულია თითოეული მათგანის საექსპლუატაციო ვადით, თუმცა გარეგნულად ისინი ძირითადად ერთნაირად გამოიყურება. კერძოდ, აკრილის საღებავის ხარისხი დაბალია და მისი გარანტია მხოლოდ სამი თვეა, ხოლო გაცილებით ძვირადღირებული ცივი პლასტიკური საღებავი უფრო გამძლეა - მისი გარანტია მერყეობს 1-დან 3 წლამდე. შესაბამისად, თითოეული ზოლის ტიპის ჯამური ფასი გამოითვლება ერთეულის ფასის გამრავლებით სამუშაოს მოცულობაზე. გარდა ამისა, ბაზალტის ბორდიურები გამოყენებულ იქნა ქ. ბათუმში მიმდინარე პროექტების ტენდენციიდან გამომდინარე, რომელიც ამ ტიპის ბორდიურების დამონტაჟებას გულისხმობს. ყველა შემოთავაზებული სამუშაო მოიცავს შესაძლო შედეგების ვიზუალურ წარმოდგენას.

საბოლოო ხარჯთაღრიცხვის ცხრილი (იხ. დანართი 1, თავი 10.3, გვერდი 130) შეიცავს მიახლოებით აღებულ საშუალო ფასს 1 მეტრის შესაქმნელად ჩატარებულ სამუშაოზე, ქსელის ელემენტების შესაბამის სიგრძესა და საბოლოო ფასებზე გადაანგარიშებით თითოეული ელემენტის შემთხვევაში. ისინი გამოთვლილია როგორც იაფი, ასევე ძვირადღირებული კატეგორიებისათვის და წარმოადგენს ორი სცენარის ფასებს. სიაში შესულია ბულვარის ველობილიკების განახლების ელემენტი, მიუხედავად იმისა, რომ ამ საკითხს ამჟამად არ ენიჭება მაღალი პრიორიტეტი. ცხრილი 5 ნაჩვენებია ხარჯთაღრიცხვის ჯამური შეფასება, რომელიც მერყეობს 3.1 მლნ ლარიდან 5.2 მლნ ლარამდე დიაპაზონში.

ქსელის უდიდესი ნაწილი და ყველაზე მაღალი ჯამური ხარჯები განსაზღვრულია დაცული ველობილიკების შესაქმნელად. საავტომობილო და საველოსიპედო მოძრაობას შორის გამყოფი ელემენტის სახით არჩეულია ბაზალტის ბორდიურები. თუმცა, მიზანშეწონილია შემოწმდეს სხვა ელემენტების გამოყენების შესაძლებლობა ფიზიკური გამიჯვნისათვის ქსელის მოწყობისას, რამაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს ხარჯებზე. მაგალითად, დრეკადი ხაზგამყოფები (ე. წ. დელინიატორები) შეიძლება უფრო იაფი აღმოჩნდეს, დეკორატიული საყვავილე ქოთნები (ე. წ. პლანტერები) კი - უფრო ძვირი.

ცხრილი 5: შემოთავაზებული ინფრასტრუქტურული ქსელის ხარჯთაღრიცხვა

ზოლის ტიპი	მთლიანი სიგრძე (მ)	მთლიანი ფასი (ლარი) 1-ელი ფასიდან გამომდინარე	მთლიანი ფასი (ლარი) მე-2 ფასიდან გამომდინარე
დაცული	42.020	1.932.920	1.932.920
განცალკევებული	8.210	49.051	201.234
საზიარო	4.980	620	2.544
ტროტუარზე	3.593	653.962	1.307.508
დაცული - ბულვარი	7.300	427.959	1.755.729
ჯამი	66.103	3.064.512	5.199.934

9.3 აქტივობების განხორციელება

განხორციელების გეგმა ცხრილში 6 აჯამებს ყველა შემოთავაზებულ და პრიორიტეტულ ღონისძიებას წინა თავებიდან. გეგმა შემუშავდა 2021 წლის ოქტომბერში განხორციელების გეგმის სამუშაო შეხვედრის მსვლელობისას ბათუმის მერიის თანამშრომლებთან და მნიშვნელოვან დაინტერესებულ მხარეებთან ერთად. იგი მოიცავს პასუხისმგებლობების სფეროებს, დაფინანსების წყაროებსა და განსახორციელებელი ქმედებების ვადებს. სამუშაო შეხვედრის შედეგად ასევე განისაზღვრა პრიორიტეტები და მითითებულ იქნა, თუ ქმედებების მთელი ჩამონათვალიდან რომელ ზომებს უნდა მიენიჭოს პრიორიტეტი შეზღუდული რესურსების შემთხვევაში. **სქელი შრიფტით** დაწერილი ქმედებები წარმოადგენს 2021 წლის ივლისში BYPAD-ის სამოქმედო გეგმისადმი მიძღვნილი შეხვედრის შედეგს, რომლის დროსაც შეგროვდა გენერალური გეგმის ძირითადი აქტივობების ვარიანტები.

მნიშვნელოვანია, რომ ღონისძიებები სხვადასხვა სამოქმედო სფეროებში ძირითადად ერთმანეთის პარალელურად განხორციელდეს. თუმცა, პირველი ნაბიჯის სახით უნდა შეიქმნას სტრუქტურული ჩარჩო და უზრუნველყოფილ იქნას დაფინანსება (თავები 4.2 და 4.3). ველო ოფიცრის თანამდებობის შექმნის შემდეგ, პირს, რომელიც ამ თანამდებობას დაიკავებს, შეუძლია გააგრძელოს ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის განხორციელების პროცესის ორგანიზება. ველოგადაადგილების მარკეტინგისა და პოპულარიზაციის აქტივობები უნდა ხორციელდებოდეს სხვა აქტივობების განხორციელების პარალელურად, ამასთან, დაცული უნდა იქნას შესაბამისობა ამ აქტივობების ვადებთან. უნდა მოხდეს მხოლოდ მნიშვნელოვანი პროგრესის შესახებ შეტყობინება.

უმეტეს შემთხვევებში, მთავარი პასუხისმგებლობა განხორციელებაზე ეკისრება ბათუმის მერიას. თუმცა, პერსონალისა და დაფინანსების წყაროების საჭიროება შეიძლება მნიშვნელოვნად შემცირდეს სხვა მონაწილე მხარეებთან, ინსტიტუტებთან და დაფინანსების წყაროებთან თანამშრომლობის გზით. ველო ოფიცრის თანამდებობა ასევე აუცილებელია ამ ამოცანებისათვის.

რაც შეეხება ქსელს, 7.3.3 ქვეთავში (გვერდი 70) მოცემულია რეკომენდაცია ქსელის შექმნის პროცესის პრიორიტეტებად დაყოფის შესახებ ((1) ააშენეთ ძირითადი ქსელი ქალაქის ცენტრში → (2) დააკავშირეთ საცხოვრებელ გარეუბნებთან → (3) გაზარდეთ ქსელის სიმჭიდროვე).

დასაწყისისათვის რეკომენდებულია თავდაპირველად **ორი დამაკავშირებელი გზის** აშენება:

1 გორგასლის ან ჭავჭავაძის ქუჩა, როგორც აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი მე-2 გზა ბულვარის პარალელურად.

2 ჯავახიშვილის ქუჩა ან 26 მაისის ქუჩა ჩრდილოეთ-სამხრეთის დამაკავშირებელი გზის სახით.

ამის შედეგად არსებული ქსელი ძალიან მცირე ჩარევის ხარჯზე გაფართოვდება ბულვარიდან ქალაქის ცენტრამდე.

ცხრილი 6: განხორციელების გეგმა

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
მმართველობა და სტრუქტურა						
ლიდერობა						
მერიაში ველოგადაადგილების მმართველი ჯგუფის შექმნა მაღალი დონის მონაწილეობით (მრგვალი მაგიდის კონსულტაციები გარე დაინტერესებულ მხარეებთან ერთად)	*****	2022	ყოველწლიურად	ბათუმის მერია (ტრანსპორტის განყოფილება)	ქალაქის საკრებულო; დეპარტამენტები; რეგიონული მთავრობა; არასამთავრობო ორგანიზაციები; განათლების სექტორი	სტარტი = Mobility4Cities ქალაქის ბიუჯეტი
მერის (ან საგზაო მოძრაობის კომისიის) ყოველწლიური გასეირნება ველოსიპედით სამოქალაქო საზოგადოებასთან ან ველოსიპედის მომხმარებელთა ჯგუფებთან ერთად	*****	2022	ყოველწლიურად	ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები; ცნობილი სახეები; დეპარტამენტები; ბიზნესის სექტორი;	არ არის საჭირო
ავარიის კერების ანალიზი და აღმოფხვრის ღონისძიებების დაგეგმვა მერთან შეთანხმებით	—	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია უკვე დადგენილია მერისადმი წლიური ანგარიშგება	—	—
ადმინისტრაციის ფარგლებში ველო შეჯიბრებების ორგანიზება	*****	2024	ყოველწლიურად	ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები; მედია საშუალებები	მუნიციპალური ბიუჯეტი
ინსტიტუციური მოწყობა						
<i>ინსტიტუტები</i>						
ველოგადაადგილების კოორდინატორის დანიშნვა სრული განაკვეთით	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია სამოქალაქო საზოგადოებასთან კონსულტაციის პირობებში	არასამთავრობო ორგანიზაციები; ველოგადაადგილების აქტივისტები	მუნიციპალური ბიუჯეტი
ველოგადაადგილების შესახებ დაგეგმვის სფეროში მომუშავე პერსონალის ცოდნისა და შესაძლებლობების განვითარება	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია; ბათუმის ავტოტრანსპორტი	შესაბამისი დეპარტამენტები; საერთაშორისო ორგანიზაციები; ქალაქი როსტოკი	მუნიციპალური ბიუჯეტი
ველოგადაადგილების სამუშაო ჯგუფის შექმნა მერიაში	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია (ველოგადაადგილების კოორდინატორი)	შესაბამისი დეპარტამენტები; არასამთავრობო ორგანიზაციები	მუნიციპალური ბიუჯეტი

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
ბათუმის მერიის ფარგლებში შესაძლებლობების შექმნა ველოგადაადგილების შესახებ მონაცემების შეგროვებისა და ანალიზისათვის	*****	2023	მიმდინარე	პოლიცია; ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები; შესაბამისი დეპარტამენტები	მუნიციპალური ბიუჯეტი
პროცესი						
მკაფიო როლებისა და პასუხისმგებლობების განსაზღვრა ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის პროცესში	*****	2023	2023	ველოგადაადგილების სამუშაო ჯგუფი	—	—
ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის მოვლა-აღდგენის (წლიური) გეგმის შედგენა	****	2023	ყოველწლიურად	ბათუმის მერია; ტრანსპორტის განყოფილება	ველოგადაადგილების სამუშაო ჯგუფი (მონიტორინგი)	—
ველოსიპედის მომხმარებელთა უკუკავშირის სისტემის შექმნა	*****	2023	2023	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	ბათუმის მერია	მუნიციპალური ბიუჯეტი
მომხმარებელთა რეგულარული გამოკითხვების ჩატარება	*****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია არასამთავრობო ორგანიზაციებთან ერთად	ბათუმის მერია; ბათუმის ავტოტრანსპორტი	—
ველოგადაადგილების გენერალური გეგმის მონიტორინგის სისტემის შექმნა	*****	2022	2022	ბათუმის მერია	მრგვალი მაგიდის საკონსულტაციო ჯგუფის მონაწილეები გარე დაინტერესებულ მხარეებთან ერთად (იხ. „ლიდერობა“, პირველი აბზაცი)	—
ჩარჩო პირობები						
ველოსიპედით გადაადგილების პრიორიტეტად ქცევა ქუჩების ხელახალი დაგეგმარებისას (ან/და ჩარჩო დოკუმენტის შემუშავების პროცესში)	*****	2022	2023	ურბანული ინფრასტრუქტურის დეპარტამენტი	შესაბამისი დეპარტამენტები; ბათუმის ავტოტრანსპორტი; არასამთავრობო ორგანიზაციები	—
საზოგადოებრივი სივრცის კერძო სარგებლობაში ნებართვების გაცემისას ველომომხმარებელთა საზოგადოების საჭიროებებისათვის პრიორიტეტის მინიჭება	*****	2023	2025	მუნიციპალიტეტი; პოლიცია; აჭარის რეგიონული მთავრობა; ეროვნულ დონეზე	შესაბამისი დეპარტამენტები; კერძო სექტორი	—

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
კანონის აღსრულების უზრუნველყოფა, მაგ., ველოგადაადგილების ზედამხედველობის (პოლიციის) განყოფილების შექმნის ლობირების გზით	****	2023	2025	ბათუმის მერია; აჭარის რეგიონული მთავრობა	პოლიცია	—
დიზაინის ადგილობრივი სახელმძღვანელო მითითებების მიღება, თუ არ არსებობს ეროვნული სტანდარტები	*****	2023	2024	ბათუმის მერია; Mobility4Cities	შესაბამისი დეპარტამენტები; არასამთავრობო ორგანიზაციები	Mobility4Cities
დიზაინის ეროვნული ან რეგიონული სტანდარტების ადვოკატირება	***	2023	2023	ბათუმის მერია; აჭარის რეგიონული მთავრობა	Mobility4Cities	—
ფინანსური რესურსები						
საკმარისი სახსრების გამოყოფა მუნიციპალურ ბიუჯეტში ველოგადაადგილებისთვის	*****	2023	უნდა მოხდეს მონიტორინგი	ბათუმის მერია; აჭარის რეგიონული მთავრობა	ბათუმის მერია; შესაბამისი დეპარტამენტები	მუნიციპალური ბიუჯეტი
გენერალური გეგმის განხორციელებისათვის დაფინანსების უზრუნველყოფა	*****	2023		ბათუმის მერია; აჭარის რეგიონული მთავრობა	ბათუმის ავტოტრანსპორტი; შესაბამისი დეპარტამენტები	
პარკირების გადასახადებიდან მიღებული შემოსავლებიდან ველოგადაადგილებისთვის თანხების გამოყოფის საკითხის განხილვა	****	2022	2023	ბათუმის მერია	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	
ფინანსური რესურსის მოძიება ველოსისტემის განვითარებისათვის საერთაშორისო დონეზე	*****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია; აჭარის რეგიონული მთავრობა	არასამთავრობო ორგანიზაციები; საერთაშორისო ორგანიზაციები	
ველოგადაადგილების დაფინანსების ეროვნული / რეგიონული (აჭარის რეგიონი) ჩარჩოს ჩამოყალიბების ადვოკატირება	*****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია; აჭარის რეგიონული მთავრობა	არასამთავრობო ორგანიზაციები; სხვა საერთაშორისო ორგანიზაციები; Mobility4Cities	

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
სპეციალური ბიუჯეტის შექმნა ველო ღონისძიებებისათვის (ცნობიერების ამაღლების კამპანია, ველოსიპედების დამთვლელი მოწყობილობა, სპეციალური ინფრასტრუქტურა და ა. შ.), რომელიც გამოყენებული იქნება ველოგადაადგილების სპეციალისტთან კონსულტაციით	*****	2023	2024	ბათუმის მერია	მრგვალი მაგიდის საკონსულტაციო ჯგუფი	მუნიციპალური ბიუჯეტი



კომუნიკაცია და მარკეტინგი

პოპულარიზაცია ბათუმის, აჭარის რეგიონის, საქართველოს ფარგლებში

ველოგადაადგილების პოპულარიზაცია ყველა საკომუნიკაციო არხით და მისი დაკავშირება კულტურულ და ცხოვრების სტილის კუთხით არსებულ ძირითად ღირებულებებთან	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია	აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი; ჯანდაცვის სამინისტრო; რეგიონალური ახალგაზრდული ცენტრი	ბათუმის მერია (საწყის ეტაპზე) ჯანდაცვის სამინისტრო
ე.წ. „ველოსიპედისტთა სამზარეულოების“ ან ველოსიპედისტთა საზოგადოების სარემონტო სახელოსნოების/კაფეების მხარდაჭერა	****	2023	მიმდინარე	ბათუმის ავტოტრანსპორტი; ბათუმის მერია; ტრანსპორტის დეპარტამენტი	კერძო სექტორის კომპანიები/ არასამთავრობო ორგანიზაციები (Love to ride)	ბათუმის მერია (იგულისხმება მოთხოვნის შემთხვევაში ადგილის გამოყოფა); დაინტერესებული პირები
პლატფორმის დანერგვა, სადაც ადამიანებს შეეძლებათ ასწავლონ ერთმანეთს ველოსიპედის ტარება	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია; არასამთავრობო ორგანიზაციები (ფეისბუქ-ჯგუფები)	ბათუმის ავტოტრანსპორტი (= ახალ ველოსიპედები)	არ საჭიროებს (სასტარტო დაფინანსება და შემოწირულობები)
ველოსიპედებისა და ველოგადაადგილების, როგორც სტატუსის სიმბოლოს პოპულარიზაცია	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის ავტოტრანსპორტი (ახალი ველოსიპედები)	არასამთავრობო ორგანიზაციები; კერძო სექტორი	ბათუმის ავტოტრანსპორტი (ბათუმველო)
მტკიცებულების მომზადება პიკის საათებში მოგზაურობის დროის შესახებ და შედეგების გამოქვეყნება, კამპანიის წამოწყება იმის საჩვენებლად, რომ ველოსიპედისტებს შეუძლიათ უფრო სწრაფად გადაადგილება	*****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია; არასამთავრობო ორგანიზაციებთან ერთად (Love to ride); ცალკეული პირები	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
ველოსიპედით გადაადგილების, როგორც ფიზიკური ვარჯიშის პოპულარიზაცია და მისი დაკავშირება ჯანსაღ ცხოვრებასთან (ჯანსაღი გარემო, კვება და ა.შ)	****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია არასამთავრობო ორგანიზაციებთან ერთად	ჯანდაცვის სამინისტრო	
მიერთება საერთაშორისო მოძრაობებთან (როგორცაა, მაგ., „cycle chic“), რომლებიც ზეიმობენ ველოსიპედით სეირნობისას განცდილ სასიამოვნო მოვლენებს	***	უკვე დაიწყო	მიმდინარე	ბათუმის ველოსიპედების ქსელი		
ინფორმაციის გავრცელება ველოსიპედის სხვა უპირატესობების შესახებ, როგორცაა პარკირების პრობლემების გარეშე ყველგან გაჩერების თავისუფლება	*****	რაც შეიძლება მალე	მიმდინარე	ბათუმის ავტო-ტრანსპორტი; ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები	ბათუმის მერია; ბათუმის ავტო-ტრანსპორტი; შემოწირულობები
ველოსიპედის შესახებ ცნობიერების ამაღლების კამპანიების შემუშავება	*****	2023	2025	ბათუმის მერია	ბათუმის ავტო-ტრანსპორტი; არასამთავრობო ორგანიზაციები	
ბათუმში ველოგადაადგილების პოპულარიზაცია საერთაშორისო მასშტაბით						
განაცხადის შეტანა „ველომეგობრული ქალაქის“ სერთიფიკატების მოსაპოვებლად	****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია	ყველა ჯგუფის მხარდაჭერა: არასამთავრობო ორგანიზაციები, მთავრობა და ა.შ.	ბათუმის მერია
ველო ღონისძიებების მასპინძლობა	***	2023 წელი - განხორციელების დაწყება	განმეორდეს ყოველწლიურად	აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი, აჭარის შესაბამისი სამინისტრო	არასამთავრობო ორგანიზაციები	აჭარის შესაბამისი სამინისტროები და დონორები: საელჩოები, ველო ინდუსტრია
„Ride&Fly“, „Ride&Rail“ მხარდაჭერა (რიქშა და სატვირთო ველო-ტაქსები)	***	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია (ნებართვა) კერძო სექტორი (მომსახურების შეთავაზება)	ველოსიპედის გამქირავებელი კომპანიები, „ბათუმველო“, სასტუმროები, აეროპორტი	PPP = საჯარო-კერძო-პარტნიორობა: აჭარის შესაბამისი სამინისტრო და კერძო სექტორი

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
ინფორმაცია და მასტერკლასები ტურისტებისათვის	***	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია კერძო სექტორი	აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი; არასამთავრობო ორგანიზაციები (ტრენინგი)	კერძო სექტორი და არასამთავრობო ორგანიზაციები (ტრენინგი); ბათუმის მერია (მიწასთან დაკავშირებული უფლებები/საკუთრება); აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი (ინფორმაცია)
ტრენინგი ველო ტურიზმის მასპინძლებისა და გიდებისათვის	****	2023	2024	აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი	სასტუმროები; ტურისტული სააგენტოები	აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი; სასტუმროები
ტურისტული პროდუქტების შემუშავება ველოგადაადგილებით/ველოგადაადგილებისათვის	****	2023	2025	ბათუმის მერია; აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი (DoTRA)		აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი
განათლება და ინფორმაცია						
ტრენინგი ველოსიპედის ტარებაში ყველა ასაკისათვის	****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები (ტრენინგი); განათლების სამინისტრო (სასწავლო გეგმა); ბათუმის ავტოტრანსპორტი (ახალი, დამატებითი სერვისი)	ბათუმის მერია (უფასო კურსები მონაწილეებისთვის)
ველო ტურები მთავრობის წარმომადგენლების, სახელისუფლებლო ორგანოებისა და დამგეგმარებლებისათვის	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია; ყველა სამინისტრო	არასამთავრობო ორგანიზაციები (როგორც გიდები)	ბიუჯეტი არ არის საჭირო „ბათუმველო“ (უფასო ველოსიპედები)
ველოსიპედების გაქირავება ოფისებთან/ქალაქის ადმინისტრაციის თანამშრომლების უზრუნველყოფა ველოსიპედებით ქალაქის ფარგლებში სამსახურებრივი საქმეების განსახორციელებლად	*****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია	კერძო სექტორი	დამსაქმებელი (პროგრამის განმახორციელებელი); მთავრობა (სუბსიდიები თანადაფინანსებისათვის)

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
ტრენინგი მსუბუქი ავტომობილის/ავტობუსის/სატვირთო ავტომობილების მძღოლებისათვის	*****	2023	მიმდინარე	ბათუმის ავტო-ტრანსპორტი (სასწავლო სტანდარტის შემუშავება; ამ პროგრამის განხორციელება)	ბათუმის მერია; კერძო ავტოსკოლები	ავტოტრანსპორტი (კერძო სექტორი = ავტოსკოლები)
ველო მარათონები (კრიტიკული მასის გასერინგები)	*****	უკვე დაწყებულია	მიმდინარე	ბათუმის ველოგადაადგილების ქსელის მემორანდუმის ფარგლებში; არასამთავრობო ორგანიზაციები		
ერთობლივი კამპანიები სხვა ორგანიზაციებთან ერთად (საგზაო უსაფრთხოება და ა.შ.)	*****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია; ტრანსპორტის სამმართველო	მედია საშუალებები; არასამთავრობო ორგანიზაციები; სკოლები; ყველა სექტორი	ეროვნული მთავრობა და საერთაშორისო ორგანიზაციები (მაგ., საგზაო უსაფრთხოების ორგანიზაცია)
კომუნიკაცია მომხმარებელთა ჯგუფებთან						
უკუკავშირის შემუშავება ტექნიკური მომსახურების საკითხებზე	****	2022	2023	მუნიციპალური მომსახურების სააგენტო (კოლეგიალური ურთიერთობების განყოფილება)	სამოქალაქო საზოგადოება (უკუკავშირის სისტემის მომხმარებელი)	ბათუმის მერია
მომხმარებელთა რეგულარული გამოკითხვების ჩატარება	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია		ბათუმის მერია
სივრცის ხარისხი						
მაწანწალა ძაღლები - იზრუნეთ ძაღლებზე; მიეცით რეკომენდაციები ველოსიპედისტებს	***	2022	2023	ბათუმის მერია		ბათუმის მერია
სათანადო განათების უზრუნველყოფა	*****	2022	2030	ბათუმის მერია		ბათუმის მერია
დროებითი ქმედებები						
ბათუმობა/ქალაქის დღე: აქციით ქალაქის ზოგიერთი ნაწილი ველო ქუჩებად	*****	2022	2023	ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები; კერძო სექტორი; საზოგადოება	ყველა მოქმედი სუბიექტი

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
დღეები მანქანის გარეშე	*****	2023	მიმდინარე	ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები; კერძო სექტორი; საზოგადოება	ყველა მოქმედი სუბიექტი
ველოგადაადგილების ღონისძიებები (Critical Mass Batumi)	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები; კერძო სექტორი; საზოგადოებები	ყველა მოქმედი სუბიექტი



ველოგადაადგილების ხელშემწყობი სერვისები

ველოსიპედების პარკინგი

ველოსიპედის საპარკინგე ადგილების საკმარისი რაოდენობით უზრუნველყოფის შესახებ მოთხოვნების ადგილობრივ ნორმატიულ აქტებში გათვალისწინება (სამშენებლო რეგულაციების მიმართულებით)	***	2022	2023	ბათუმის მერია; არქიტექტურისა და ურბანული განვითარების დეპარტამენტი	ქალაქის საკრებულოს გადაწყვეტილება	
ველოსიპედის პარკირების პროგრამის განხორციელება ქალაქში (საზოგადოებრივ სივრცეში)	*****	პირველი ნაბიჯი: 2022	უწყვეტი (2030)	დაგეგმარება: ბათუმის მერია, ქალაქგეგმარებითი დეპარტამენტი; პროექტირება და მოწყობა: ბათუმის ავტოტრანსპორტი	არასამთავრობო ორგანიზაციები	ბათუმის მერია
საცხოვრებელ კორპუსებში ველო ობიექტების მშენებლობის სტიმულირება სპეციალური დაფინანსების სქემის მეშვეობით	***	2022	2023	ბათუმის მერია	არასამთავრობო ორგანიზაციები; სადაზღვევო კომპანიები, (ველოსიპედის ქურდობისაგან დაზღვევა), რომელთა მიერ კომპენსაციის გადახდაც ემყარება გარკვეულ მოთხოვნებს	მუნიციპალური სახლმმართველობის ასოციაციების პროგრამა (90%); საერთაშორისო ორგანიზაციების თანადაფინანსება
ველოსიპედის კოდირების სისტემის შექმნა ან მხარდაჭერა	***	2025	მიმდინარე	ველოსიპედის მომხმარებელთა ასოციაციები	სადაზღვევო კომპანიები	

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
ველოსიპედების გაზიარება („ბათუმველო“)						
„ბათუმველო“-ს გაფართოვება მთელი ქალაქის მასშტაბით, რათა მან დააკმაყოფილოს მომხმარებლის ყოველდღიური საჭიროებები, ასევე მისი მოდერნიზაცია	****	2022	2030	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	არასამთავრობო ორგანიზაციები; კერძო ბიზნეს სექტორი	ნაწილობრივ - ველოსიპედებზე გადაადგილებისას რეკლამირების გზით
ველო გაზიარების არსებული პარკისა და მისი ტექნოლოგიის განახლება	****	2022	2024	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	არასამთავრობო ორგანიზაციები	ბათუმის მერია
სმარტფონის ან საკრედიტო ბარათის არმქონე ადამიანებისათვის ველოგაზიარების სისტემაზე წვდომის უზრუნველსაყოფად	*****	2022	2024	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	არასამთავრობო ორგანიზაციები	
ველოსისტემის გაფართოება ველომარშრუტების ქსელის შექმნა/გაფართოების პარალელურად	OK	2022	2023	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	არასამთავრობო ორგანიზაციები	
„თავისუფალ მიმოქცევაში მყოფი“ (free floating) ველოსიპედების გაზიარების შეთავაზების მიზანშეწონილობის ან „ვირტუალურ სადგურებთან“ მუშაობის შესაძლებლობის შესწავლა	**	2023	2023	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	არასამთავრობო ორგანიზაციები	
ტრანზიტის ინტეგრირება/ინტერმოდალური (ე. ი. ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობების გამოყენებით) კავშირები						
აეროპორტამდე ველოსიპედით ტრანსპორტირების ტექნიკურ-ეკონომიკური მიზანშეწონილობის შემოწმება	*****	2022	2023	ბათუმის მერია	აეროპორტი, „ბათუმველო“; არასამთავრობო ორგანიზაციები	
მატარებლის სადგურის და ავტოსადგურების ველოსიპედის პარკირების ობიექტებითა და ველოსიპედის გაზიარების სადგურებით აღჭურვა	*****	2023	2024	ბათუმის მერია; ინფრასტრუქტურის დეპარტამენტი	ბათუმის ავტოტრანსპორტი არასამთავრობო ორგანიზაციები	ბათუმის მერია; სარეკლამო კომპანიები (ველოსიპედის სადგურების გამოყენება რეკლამისთვის)
ინტერმოდალური მგზავრობების გამოყენებისთვის რეკლამის გაწევა და მარშრუტის დაგეგმვის აპლიკაციაში ინტეგრირება	**	2025	მიმდინარე	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	არასამთავრობო ორგანიზაციები	

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
სასტუმროებთან, აეროპორტთან და სასურსათო მაღაზიებთან ახლოს მდებარე სადგურებზე სატვირთო ველოსიპედების მიწოდების ვარიანტების განხილვა	**	2023	2024	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	არასამთავრობო ორგანიზაციები	

სხვა სერვისები

მოგზაურობის დასრულების შემდეგ გამოსაყენებელი ობიექტების, როგორცაა საშხაპეები და/ან კარადები, განთავსება სამუშაო ადგილებზე (მერიის თანამშრომლებისათვის, ასევე სხვების წახალისება)	***	2025	2030	ბათუმის მერია	აჭარის სამინისტროები (ფინანსთა, ტურიზმის, სოფლის მეურნეობის); არასამთავრობო ორგანიზაციები	
სარემონტო სახელოსნოები (ველოსიპედის თვითშეკეთება)	**	2022	2024	ბათუმის მერია (ორგანიზება და პოპულარიზაცია)	კერძო სექტორი (PPT), მაგ., კომპანია Bamboo; არასამთავრობო ორგანიზაციები	კერძო სექტორი

📌 ველოგადაადგილების ინფრასტრუქტურის ქსელი

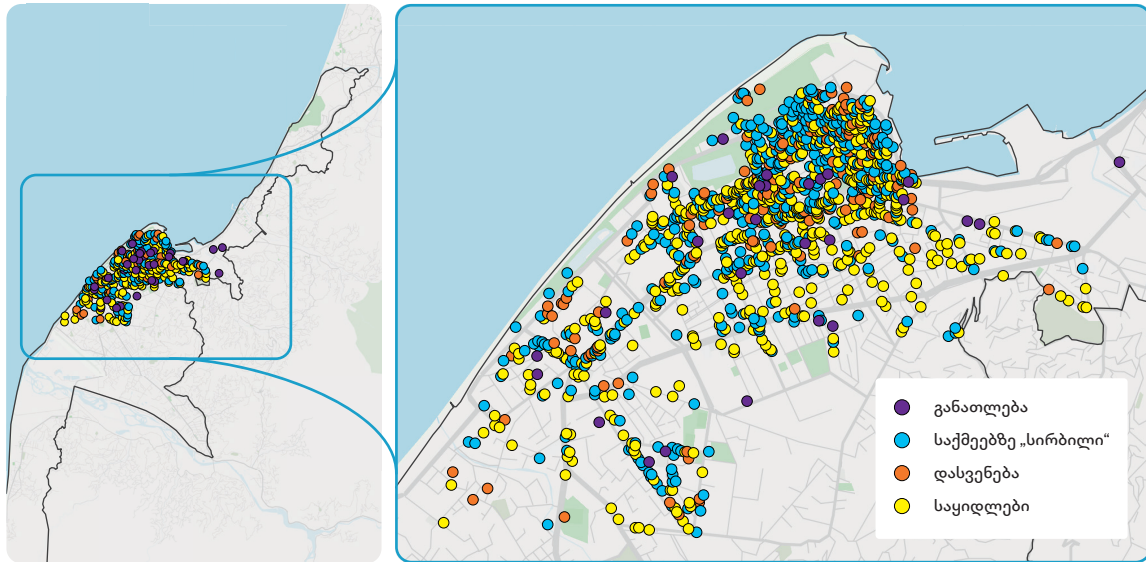
ქსელის მოწყობა

მთლიანი ქსელის მოწყობა	*****	2023	2025/2030 2025 – „ადგილი საქმე“ 2030 წელი – ძირითადი ქსელის მოწყობა	ბათუმის მერია	„Love to Ride Batumi“; „ბათუმველო“; არასამთავრობო ორგანიზაციები; მოქალაქეები	ბათუმის მერია + აჭარის ა/რ.; დონორები
1-ლი პრიორიტეტის მქონე ქუჩების მოწყობა (შექმენით ძირითადი ქსელი ქალაქის ცენტრში)	*****	2023	2024-2025	ბათუმის მერია	ბათუმის მერია	ბათუმის მერია დონორები
მე-2 პრიორიტეტის მქონე ქუჩების მოწყობა (დააკავშირეთ საცხოვრებელ გარეუბნებთან)	*****	2023	2025-2026	ბათუმის მერია	ბათუმის მერია	ბათუმის მერია დონორები
მე-3 პრიორიტეტის მქონე ქუჩების მოწყობა (გაზარდეთ ქსელის სიმჭიდროვე)	*****	2023	2027-2028	ბათუმის მერია	ბათუმის მერია	ბათუმის მერია დონორები
მეორადი ქსელის მოწყობა	*****	2023	2030	ბათუმის მერია	ბათუმის მერია	ბათუმის მერია დონორები

ქმედება	მნიშვნელობა	დაწყება	დასრულება	ძირითადი პასუხისმგებლობა	სხვა მნიშვნელოვანი მოქმედი პირები	დაფინანსება
თანამდევი ქმედებები						
ქალაქის ცენტრში სამანქანო მოძრაობის შეზღუდვა	*****	2023	2024/2025 გარკვეული ქუჩები 2022: აბაშიძის, დუმბაძის	ბათუმის მერია	პოლიცია; არასამთავრობო ორგანიზაციები; ბათუმის მერია	ბათუმის მერია
ქუჩების რეაბილიტაციის რეგულაციების დანერგვა, რომლებშიც გათვალისწინებული იქნება მდგრადი განვითარების საჭიროებები	*****	2022	მიმდინარე	ბათუმის მერია	ქალაქის საკრებულო; აჭარის მთავრობა	საერთაშორისო დაფინანსება
გზების რეკონსტრუქციისას ველოსიპედით გადაადგილების საჭიროებების გათვალისწინება	*****	2022	2030	ბათუმის მერიის ინფრასტრუქტურის სააგენტო	მერიის მუნიციპალური პოლიტიკის სამსახური; ურბანული განვითარების სამსახური	
დროებითი ველობილიკების მოწყობა	*****	2023	2024	ბათუმის მერიის ინფრასტრუქტურის სააგენტო	მუნიციპალური პოლიტიკის სამსახური/ ურბანული განვითარების სამსახური; საკონსულტაციო კომპანიები ურბანული დაგეგმარების თემებზე	ბათუმის მერია
გზის მარშრუტებისა და საგზაო ნიშნების დაყენება ველო მარშრუტებზე. (მაგ. ქსელი გვერდით ქუჩებზე)	*****	2023	2023	ბათუმის ავტოტრანსპორტი	ადგილობრივი საზოგადოება; აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი	ბათუმის ავტოტრანსპორტი
მეზობელ მუნიციპალიტეტებთან თანამშრომლობა ბათუმის ველო ქსელთან საგზაო კავშირების შესაქმნელად	****	2022 (2025)	მიმდინარე	მუნიციპალიტეტების მერიები; ადგილობრივი მთავრობა; სამინისტროები	ტურისტული სააგენტოები; ველომომხმარებელთა საზოგადოება; არასამთავრობო ორგანიზაციები; აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი	ბათუმის მერია (ქალაქის ბიუჯეტი)

„ინტერესთა ადგილები“ OpenStreetMap’s-ში

შემდგომი გამგზავრების/დანიშნულების პუნქტები მონიშნულია, როგორც „მიზიდულობის წერტილები“ (POIs) OSM-იდან (სურათი 49). ისინი მოიცავს განათლების სფეროს (სკოლები, უნივერსიტეტები), საქმიან მგზავრობებს (ადმინისტრაციული შენობები, აფთიაქები, სერვისები და ა.შ.) დასვენებას (სასტუმროები, ფიტნესი).

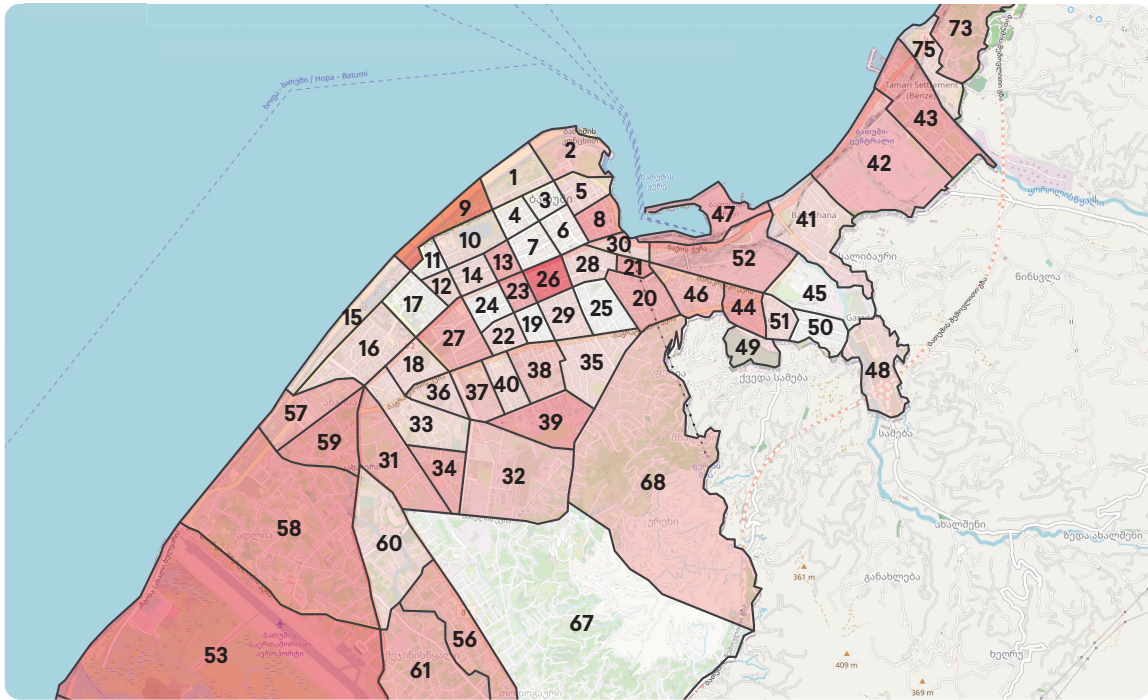


სურათი 49: ბათუმში არსებული ინტერესთა ადგილები (საკუთარი ვიზუალიზაცია OSM მონაცემების საფუძველზე)

ინტერესთა ადგილების მაღალი სიმჭიდროვე აღინიშნება ქალაქის ცენტრში: ძველი ბათუმი ყველაზე გამოცოცხლებული ცენტრია; მნიშვნელოვანია ჭავჭავაძის ქუჩა მაღაზიების მაღალი კონცენტრაციით, ასევე მაიაკოვსკის ქუჩაზე არსებული ბაზარი. აღმაშენებლისა და კობალაძის ქუჩები ქმნის საქმიანი მგზავრობებისა და საყიდლებზე გავლის (შოპინგის) ცენტრებს დასავლეთ ნაწილში.

გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტები სატრანსპორტო მოძრაობის მოდელში

სატრანსპორტო მოძრაობის მოდელით, ყოველი მგზავრობისათვის ქალაქის ფარგლებში განსაზღვრულია მარშრუტის დაწყებისა და დასრულების ზონები. სურათზე 50, თითოეული ზონისათვის შეჯამებულია მგზავრობის ყველა საწყისი ან საბოლოო მარშრუტი. თითოეულ ზონაში მგზავრობათა რაოდენობა შეიძლება ძალზე მერყეობდეს. ეს განპირობებულია იმ მიდგომით, რომლის მეშვეობითაც ეს მოდელი მათემატიკურად იქნა გაანგარიშებული და შესაბამისად, ის სიფრთხილით უნდა იქნას ინტერპრეტირებული.

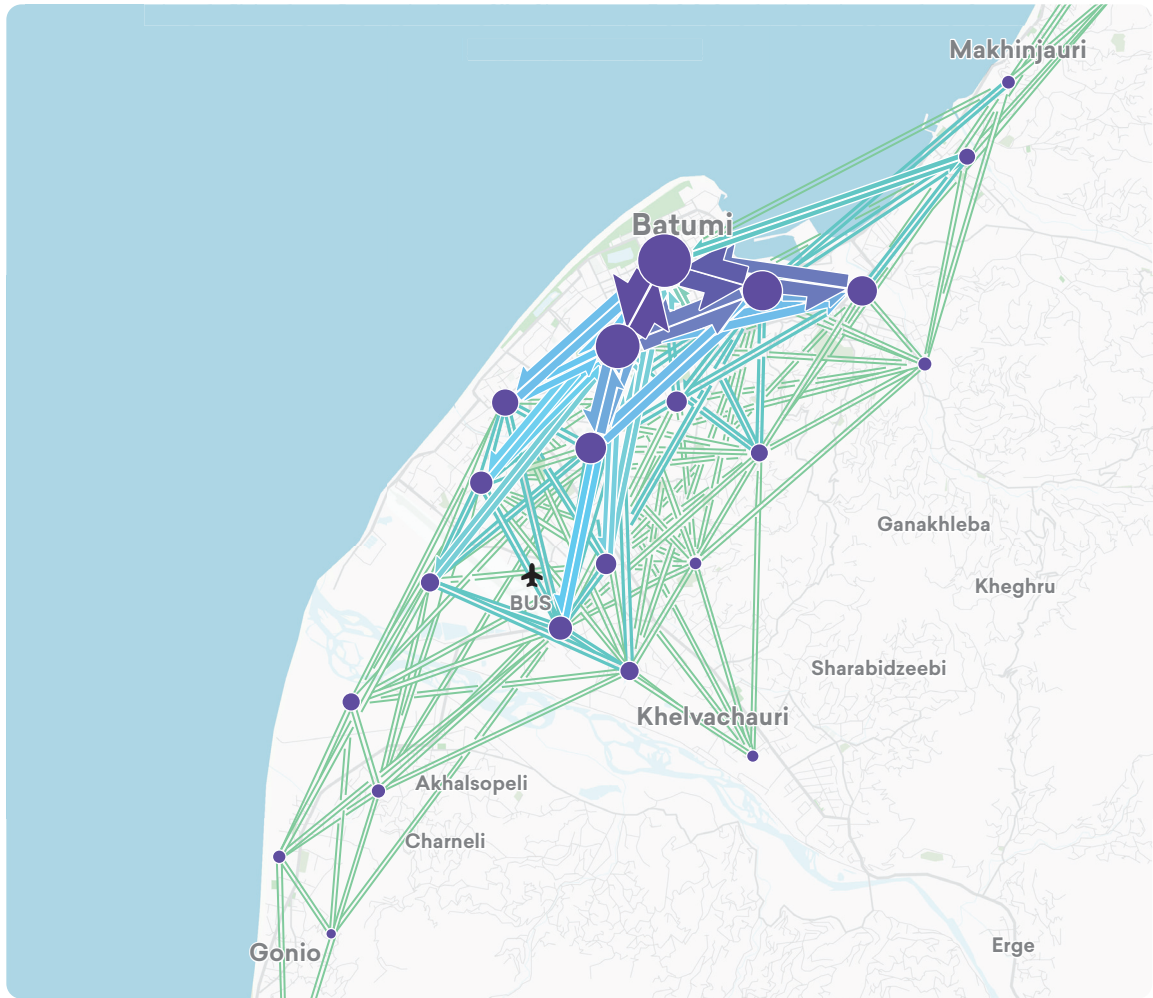


სურათი 50: თითოეულ ზონაში დასრულებული და დაწყებული მგზავრობების საერთო რაოდენობა (საკუთარი ვიზუალიზაცია სატრანსპორტო მოდელის საფუძველზე)

სატრანსპორტო ნაკადები სატრანსპორტო მოძრაობის მოდელში

ბათუმის სატრანსპორტო მოდელმა გვაჩვენა, თუ როგორ მოძრაობენ ადამიანები ქალაქში. ველოსიპედით განხორციელებული შესაბამისი მგზავრობების დასადგენად ჩვენ გავფიქრეთ 5 კილომეტრზე მეტ მანძილზე განხორციელებული ყველა მგზავრობა.²⁵

25 ფილტრი ეფუძნება უმოკლეს მანძილს ზონების ცენტრებს შორის



სურათი 51: სატრანსპორტო ნაკადები ბათუმში, მხოლოდ <5 კმ მგზავრობები (საკუთარი ვიზუალიზაცია მოძრაობის მოდელის მიხედვით, [ინტერაქტიური ვერსია](#))

სურათი 51 გვაჩვენებს, რომ ცენტრალური/ძველი ბათუმი კვლავაც რჩება სატრანსპორტო ნაკადების დომინანტურ ცენტრად. მგზავრობების დიდი რაოდენობა მიემართება აღმოსავლეთით (ბაზრის ტერიტორია), ასევე სამხრეთ-დასავლეთით (ახალი ბათუმი). მგზავრობების დიდი რაოდენობა ასევე იწყება სამხრეთიდან (ბაზარი ხოფას რაიონში).

ეს მონაცემები ასევე საჭიროებს სიფრთხილით ინტერპრეტაციას, რადგან ისინი წარმოადგენს მათემატიკური გაანგარიშების შედეგს, რომელიც დაფუძნებულია შინამეურნეობების კვლევაზე.

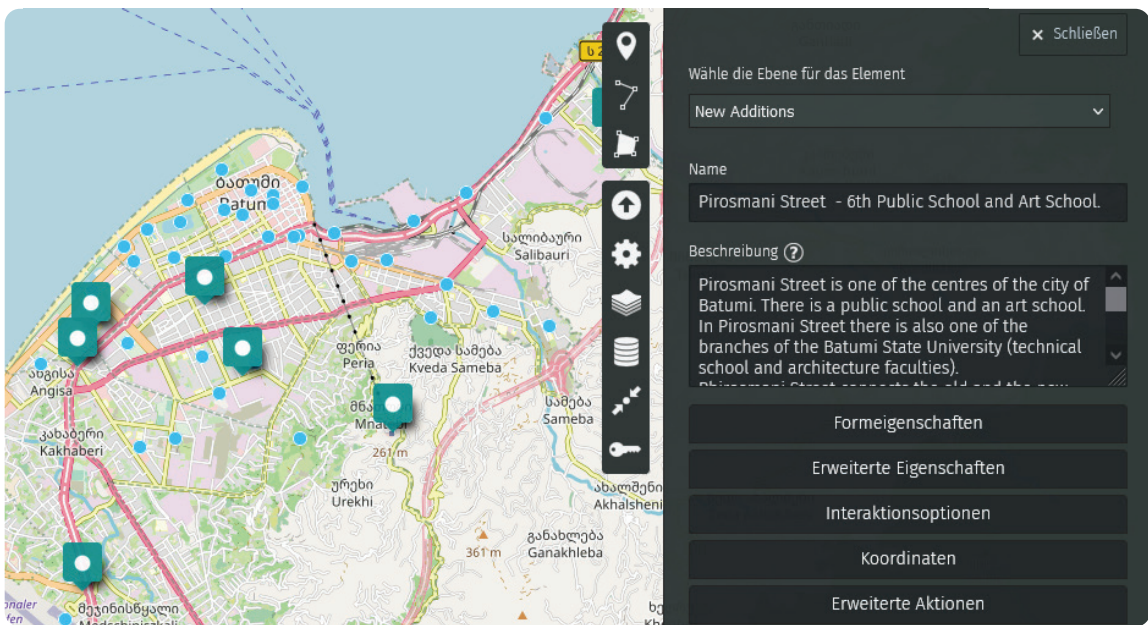
ადგილობრივი ექსპერტების მიერ მოწოდებული ინფორმაცია

მეორე სამუშაო შეხვედრის დროს (2021 წლის ივლისი) ადგილობრივ ექსპერტებს სთხოვეს, მიეწოდებინათ ინფორმაცია მნიშვნელოვანი საწყისი პუნქტებისა და დანიშნულების ადგილების შესახებ. მოწოდებული ინფორმაცია შეჯამდა და დაიტანა რუკაზე (იხ. სურათი 52).

სამუშაო შეხვედრის შემდეგ ველოსიპედისტებისაგან დამატებითი ინფორმაცია შეაგროვეს სამოქალაქო საზოგადოების ინსტიტუტისა და „Love to Ride Batumi“-ის წევრებმა. ეს ინფორმაცია შეგროვდა ონლაინ კარტოგრაფირების ინსტრუმენტის მეშვეობით (იხ. სურათი 53) და განხილულ იქნა შემდგომი პროცესის დროს.



სურათი 52: მე-2 სამუშაო შეხვედრის დროს ფიჭისებრი ქსელისათვის ექსპერტების მიერ მოწოდებული ინფორმაციის შეგროვება და განხილვა



სურათი 53: ონლაინ კარტოგრაფირების ინსტრუმენტის გამომსახველი სურათი (სკრინშოტი)

10.1.2 მარშრუტის ადგილმდებარეობის არჩევა - მთავარი თუ გვერდითი ქუჩები?

ველოგადაადგილების ქსელში საგზაო კავშირების დადგენისას, როგორც წესი, არსებობს ველო ინფრასტრუქტურის მთავარ გზებზე განთავსების ან ველოსიპედისტების მეორად გზებზე გადამისამართების ვარიანტები. სათანადო დაგეგმვისა და პროექტირების პირობებში ორივე ვარიანტმა შეიძლება ხელი შეუწყოს ველოგადაადგილებას ურბანულ გარემოში. თითოეული ვარიანტის უპირატესობები აღწერილია ქვემოთ.

მთავარ გზებზე ველოსიპედით მოძრაობის უპირატესობები

- ▶ წვდომა მთავარ გზებზე არსებულ დანიშნულების ადგილებზე
- ▶ ხილვადობა – ინფორმაციის ფლობა ველოსიპედისტთა რაოდენობისა და ბათუმში უსაფრთხოებისა და მისაღებობის კუთხით არსებული მოთხოვნის შესახებ
- ▶ გზის გაკვლევის (ნავიგაციის) სიმარტივე



სურათი 54: დაცული ველობილიკი ვანკუვერის ცენტრალურ ქუჩაზე (ფოტო: team red)

გვერდითი ქუჩებზე ველოსიპედით გადაადგილების უპირატესობები

- ▶ სასიამოვნო ატმოსფერო უფრო წყნარ გზებზე
- ▶ ინტეგრირება სატრანსპორტო მოძრაობის სიჩქარისა და მოცულობის მართვაში
- ▶ სივრცე ველოსიპედებით გვერდიგვერდ გადასადგილებლად
- ▶ ველობილიკების პრიორიტეტულობა ნიშნავს სატრანსპორტო მოძრაობის კარგ დინებას

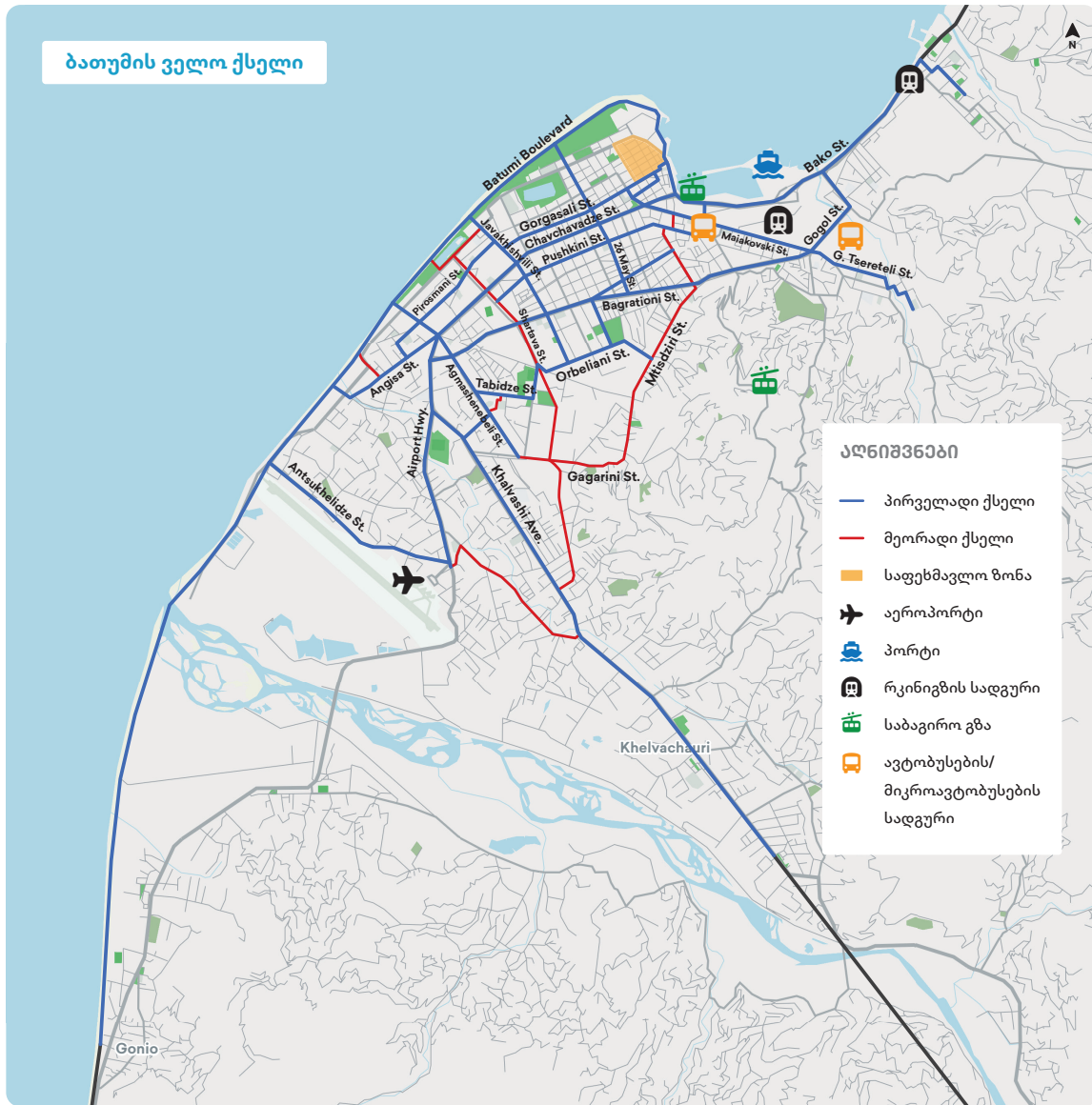


სურათი 55: ველო ქუჩები (ფოტო: team red)

ბათუმში გამართულ მეორე სამუშაო შეხვედრაზე უპირატესობა მიენიჭა ველო ინფრასტრუქტურის განლაგებას მთავარ გზებზე შემდეგი მიზეზების გამო:

- ძირითადი გზების ცოდნა
- გზები, როგორც დანიშნულების ადგილი
- დამატებითი ღირებულება თავად მთავარი გზების ურბანული ხარისხისათვის
- ყველაზე პირდაპირი მარშრუტები ველოსიპედების გზაზე არსებული დაბრკოლებების გარეშე
- მნიშვნელოვანი პირველი ნაბიჯი მთავარი ველო ქსელის განვითარების გზაზე; მეორე ეტაპზე ასევე უნდა განვითარდეს მეორადი საგზაო კავშირები.

10.2 ბათუმის ახალი ველო ქსელი



სურათი 56: ბათუმის ახალი ველო ქსელი (STS-ის რუკა, შექმნილია Mapbox-ის გამოყენებით)

10.3 ქსელის ფარგლებში არსებული ქუჩების ჩამონათვალი, პრიორიტეტულობისა და ღირებულების მითითებით

სვეტის დასახელება	აღწერა
სახელწოდება	ქუჩის სახელწოდება
მონაკვეთი	ქუჩის ნაწილი
პრიორიტეტულობა ქსელში	7.3.3 თავის შესაბამისად (ქსელის იერარქია და პრიორიტეტებად დაყოფა): 1-ლი პრიორიტეტი: პირველადი ქსელი, პირველი პრიორიტეტი მე-2 პრიორიტეტი: პირველადი ქსელი, მეორე პრიორიტეტი მე-3 პრიორიტეტი: პირველადი ქსელი, მესამე პრიორიტეტი პრიორიტეტის გარეშე: მეორადი ქსელი
სიგრძე (მ)	მონაკვეთის სიგრძე მეტრებში
ინფრასტრუქტურის ტიპი	ინფრასტრუქტურის შემოთავაზებული ტიპი 8.4 თავის შესაბამისად ველო ინფრასტრუქტურა ახალ ქსელში)
სამუშაოს მოცულობა (მ ²)	სამუშაოს შესაბამისი მოცულობა ინფრასტრუქტურის ტიპიდან და სიგრძიდან გამომდინარე
სავარაუდო ღირებულება/მ (1)	1 მეტრის ღირებულება გამოთვლილია იაფი საღებავისა და მასალისათვის
სავარაუდო ღირებულება (1)	შედეგად მიღებული ქუჩის მონაკვეთის ღირებულება, ღირებულების ფაქტორი 1-ის გამოყენებით
სავარაუდო ღირებულება/მ (2)	1 მეტრის ღირებულება გამოთვლილია ძვირადღირებული საღებავისა და მასალისათვის
სავარაუდო ღირებულება (2)	შედეგად მიღებული ქუჩის მონაკვეთის ღირებულება, ღირებულების ფაქტორი 2-ის გამოყენებით

ფერით კოდირება შეესაბამება ინფრასტრუქტურის ტიპს:

- **იისფერი:** დაცული
- **მწვანე:** დახაზული
- **ნარინჯისფერი:** საზიარო
- **ნაცრისფერი:** სხვა

ცხრილი 7: ველო ქსელის ელემენტების ხარჯთაღრიცხვა (წყარო: STS)

დასახელება	მონაკვეთი	პრიორიტეტი ქსელის ფარგლებში	სიგრძე (მ)	ინფრასტრუქტურის ტიპი	სამუშაოს მოცულობა (გრძობი მეტრი)	საწარაუდო ღირებულება/ მ (1)	საწარაუდო ღირებულება (1)	საწარაუდო ღირებულება/ მ (2)	საწარაუდო ღირებულება (2)
ბაგრატიონის ქ.	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	4400	დაცული	4400	46,00 ლ	202.400,00 ლ	46,00 ლ	202.400,00 ლ
ფიროსმანის ქ.	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	1600	დაცული	1600	46,00 ლ	73.600,00 ლ	46,00 ლ	73.600,00 ლ
26 მაისი	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	1900	დაცული	1900	46,00 ლ	87.400,00 ლ	46,00 ლ	87.400,00 ლ
ჯავახიშვილის ქ.	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	2000	დაცული	2000	46,00 ლ	92.000,00 ლ	46,00 ლ	92.000,00 ლ
გორგასლის ქ.	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	1600	დაცული	1600	46,00 ლ	73.600,00 ლ	46,00 ლ	73.600,00 ლ
აღმაშენებლის ქ.	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	2300	დაცული	2300	46,00 ლ	105.800,00 ლ	46,00 ლ	105.800,00 ლ
ორბელიანის ქ.	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	1100	დახაზული	337	19,50 ლ	6.571,96 ლ	80,00 ლ	26.961,88 ლ
ანგისის ქ. 1	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	380	დახაზული	116	19,50 ლ	2.270,31 ლ	80,00 ლ	9.314,10 ლ
ანგისის ქ. 2	ანგისი - ბულვარი	1-ლი პრიორიტეტი	180	დახაზული	55	19,50 ლ	1.075,41 ლ	80,00 ლ	4.411,94 ლ
ანგისის ქ. 3	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	1300	საზიარო	8,3	19,50 ლ	161,86 ლ	80,00 ლ	664,04 ლ
ინასარიძის ჩიხი	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	200	საზიარო	1,3	19,50 ლ	24,90 ლ	80,00 ლ	102,16 ლ
გორგასლის ქ.	ბარათაშვილი - ბულვარი	1-ლი პრიორიტეტი	560	საზიარო	3,6	19,50 ლ	69,72 ლ	80,00 ლ	286,05 ლ
ზუბალაშვილის ქ.	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	450	საზიარო	2,9	19,50 ლ	56,03 ლ	80,00 ლ	229,86 ლ
ბულვარი	სრულ სიგრძეზე	1-ლი პრიორიტეტი	7300	ბულვარი	21947	19,50 ლ	427.958,90 ლ	80,00 ლ	1.755.728,84 ლ
ნონეშვილის ქ.	გოგოლი - ბაქო	მე-2 პრიორიტეტი	530	დაცული	530	46,00 ლ	24.380,00 ლ	46,00 ლ	24.380,00 ლ
მაიაკოვსკის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	1300	დაცული	1300	46,00 ლ	59.800,00 ლ	46,00 ლ	59.800,00 ლ
ა. წერეთლის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	700	დაცული	700	46,00 ლ	32.200,00 ლ	46,00 ლ	32.200,00 ლ
შავშეთის ქ.	მაიაკოვსკი - ბაქო	მე-2 პრიორიტეტი	200	დაცული	200	46,00 ლ	9.200,00 ლ	46,00 ლ	9.200,00 ლ
ანწუხელიძის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	2500	დაცული	2500	46,00 ლ	115.000,00 ლ	46,00 ლ	115.000,00 ლ
ჭავჭავაძის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	3240	დაცული	3240	46,00 ლ	149.040,00 ლ	46,00 ლ	149.040,00 ლ
ხალვაშის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	6600	დაცული	6600	46,00 ლ	303.600,00 ლ	46,00 ლ	303.600,00 ლ

დასახელება	მონაკვეთი	პრიორიტეტი ქსელის ფარგლებში	სიგრძე (მ)	ინფრასტრუქ- ტურის ტიპი	სამუშაოს მოცულობა (გრძობი მეტრი)	სავარაუდო ღირებულება/ მ (1)	სავარაუდო ღირებულება (1)	სავარაუდო ღირებულება/ მ (2)	სავარაუდო ღირებულება (2)
გრიშაშვილის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	450	დაცული	450	46,00 ლ	20.700,00 ლ	46,00 ლ	20.700,00 ლ
გ. წერეთლის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	280	დაცული	280	46,00 ლ	12.880,00 ლ	46,00 ლ	12.880,00 ლ
მესხეთის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	420	დასახული	129	19,50 ლ	2.509,29 ლ	80,00 ლ	10.294,54 ლ
გ. წერეთლის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	920	საზიარო	5,9	19,50 ლ	114,55 ლ	80,00 ლ	469,94 ლ
ნიჟარაძის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-2 პრიორიტეტი	630	საზიარო	4,0	19,50 ლ	78,44 ლ	80,00 ლ	321,80 ლ
ბაქოს ქ.	ასლომდე- ბარე პორტი	მე-2 პრიორიტეტი	866	ტროტუარზე	2604	19,50 ლ	50.778,00 ლ	80,00 ლ	208.320,00 ლ
ბაქოს ქ.	ბულვარი- ტბეთი (ასლომდე- ბარე პორტის გარდა)	მე-2 პრიორიტეტი	2727	ტროტუარზე (საჭიროებს გაფართოებას)	5005	19,50 ლ	603.184,00 ლ	80,00 ლ	1.099.188,00 ლ
გოგოლის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-3 პრიორიტეტი	680	დაცული	680	46,00 ლ	31.280,00 ლ	46,00 ლ	31.280,00 ლ
პუშკინის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-3 პრიორიტეტი	2850	დაცული	2850	46,00 ლ	131.100,00 ლ	46,00 ლ	131.100,00 ლ
აეროპორტის გბატკეცილი.	სრულ სიგრძეზე	მე-3 პრიორიტეტი	2700	დაცული	2700	46,00 ლ	124.200,00 ლ	46,00 ლ	124.200,00 ლ
ჩოლოყაშვილის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-3 პრიორიტეტი	1000	დაცული	1000	46,00 ლ	46.000,00 ლ	46,00 ლ	46.000,00 ლ
ხიმშიაშვილის ქ.	ბაგრატიონი - ორბელიანი	მე-3 პრიორიტეტი	570	დაცული	570	46,00 ლ	26.220,00 ლ	46,00 ლ	26.220,00 ლ
ლეონიძის ქ.	ორბელიანი - ტაბიძე	მე-3 პრიორიტეტი	350	დასახული	107	19,50 ლ	2.091,08 ლ	80,00 ლ	8.578,78 ლ
ტაბიძის ქ.	სრულ სიგრძეზე	მე-3 პრიორიტეტი	680	დასახული	208	19,50 ლ	4.062,67 ლ	80,00 ლ	16.667,34 ლ
მელიქიშვილის ქ.	ორბელიანი - მთისძირი	მე-3 პრიორიტეტი	380	საზიარო	2,4	19,50 ლ	47,31 ლ	80,00 ლ	194,10 ლ
შარტავას ქ.	სრულ სიგრძეზე	პრიორიტეტის გარეშე	1700	დაცული	1700	46,00 ლ	78.200,00 ლ	46,00 ლ	78.200,00 ლ
გაგარინის ქ.	მთისძირი - აღმაშე- ნებელი	პრიორიტეტის გარეშე	1100	დაცული	1100	46,00 ლ	50.600,00 ლ	46,00 ლ	50.600,00 ლ
ხიმშიაშვილის გამზ.	ჯავახიშვილი - ხახუთა- იშვილი	პრიორიტეტის გარეშე	830	დაცული	830	46,00 ლ	38.180,00 ლ	46,00 ლ	38.180,00 ლ
იმედაშვილის ქ.	წერეთელი - პუშკინი	პრიორიტეტის გარეშე	190	დაცული	190	46,00 ლ	8.740,00 ლ	46,00 ლ	8.740,00 ლ
სულაბერიძის ქ.	სრულ სიგრძეზე	პრიორიტეტის გარეშე	800	დაცული	800	46,00 ლ	36.800,00 ლ	46,00 ლ	36.800,00 ლ

დასახელება	მონაკვეთი	პრიორიტეტი ქსელის ფარგლებში	სიგრძე (მ)	ინფრასტრუქ- ტურის ტიპი	სამუშაოს მოცულობა (კრძივი მეტრი)	სავარაუდო ღირებულება/ მ (1)	სავარაუდო ღირებულება (1)	სავარაუდო ღირებულება/ მ (2)	სავარაუდო ღირებულება (2)
სახელის ქ.	სრულ სიგრძეზე	პრიორიტეტის გარეშე	3500	დასაზული	1072	19,50 ლ	20.910,78 ლ	80,00 ლ	85.787,80 ლ
ჯაყელის ქ.	სრულ სიგრძეზე	პრიორიტეტის გარეშე	1600	დასაზული	490	19,50 ლ	9.559,21 ლ	80,00 ლ	39.217,28 ლ
ტბეთის ქ.	სრულ სიგრძეზე	პრიორიტეტის გარეშე	280	საზიარო	1,8	19,50 ლ	34,86 ლ	80,00 ლ	143,02 ლ
რურუას ქ.	ტაბიძე - აღმაშენე- ბელი	პრიორიტეტის გარეშე	260	საზიარო	1,7	19,50 ლ	32,37 ლ	80,00 ლ	132,81 ლ
							3.064.511,66 ლ		5.199.934,29 ლ

11 დანართი 2: BYPAD-ის განხორციელების სამუშაო შეხვედრის შედეგები



BYPAD-ის ქულები – ბათუმი 2021 წელი

კითხვარის ვერსია 2019

მომხმარებლის საჭიროებები

კითხვა 1: როგორ განსაზღვრავს ქალაქი / ავლომერაცია ველოსიპედით მოსარგებლეთა საჭიროებებს?	1,0	25,0%
კითხვა 2: როგორ ხდება მომხმარებლების (ჯგუფების) ჩართვა ველოპოლიტიკაში?	2,0	50,0%
მოდული 1	1,5	37,5%

ლიდერობა და კოორდინაცია

კითხვა 3: რა ზეგავლენას ახდენენ ველო საკითხებზე პასუხისმგებელი (როგორც ადმინისტრატორები, ისე პოლიტიკოსები) პირები გადაწყვეტილებების მიღების პროცესზე?	2,0	50,0%
კითხვა 4: რა მმართველო კომიტეტები ან სამუშაო ჯგუფები არსებობს ველოსიპედით მოძრაობის წახალისების/პოპულარიზაციის ღონისძიებებისათვის?	1,5	37,5%
კითხვა 5: როგორ ხდება ველო საკითხების შესახებ ინფორმაციის გადაცემა დეპარტამენტებს (ადმინისტრატორებს) შორის და გადაწყვეტილებების მიმღები პირებისათვის?	2,0	50,0%
კითხვა 6: როგორ არის ორგანიზებული კოორდინაცია და კომუნიკაცია ქალაქებსა და ურბანული ავლომერაციის მუნიციპალიტეტებს შორის?	1,0	25,0%
მოდული 2	1,6	40,6%

შემუშავებული პოლიტიკა

კითხვა 7: რა არის ადგილობრივი ველოპოლიტიკის შინაარსი?	2,5	62,5%
კითხვა 8: როგორ ახორციელებს ქალაქის ხელისუფლება ველოსიპედით მოძრაობის ხელშეწყობის/პოპულარიზაციის ველოსტრატეგიაში/კონცეფციაში ასახულ ღონისძიებებს?	1,0	25,0%
მოდული 3	1,8	43,8%

პერსონალი და საშუალებები

კითხვა 9:	როგორ ხდება ველოსიპედით სარგებლობის დაფინანსების უზრუნველყოფა?	2,0	50,0%
კითხვა 10:	ვინ ამზადებს და ახორციელებს ველოპოლიტიკის ხელშემწყობ აქტივობებს ველოსიპედით მოძრაობის პოპულარიზაციის მიზნით?	1,0	25,0%
კითხვა 11:	რა კეთდება ველოგადაადგილების საკითხებზე მომუშავე პერსონალის თემატური ცოდნისა და უნარების გასაუმჯობესებლად?	1,0	25,0%
მოდული 4		1,3	33,3%

ინფრასტრუქტურა და უსაფრთხოება

კითხვა 12:	როგორია არსებული ველოქსელის ხარისხი და სიმჭიდროვე?	1,5	37,5%
კითხვა 13:	რამდენად არის განვითარებული საავტომობილო მოძრაობასთან და ფიზიკურ ბარიერებთან გადაკვეთის ადგილების დიზაინი ველოსიპედით გადაადგილებისათვის?	0,5	12,5%
კითხვა 14:	როგორ არის ორგანიზებული ველოინფრასტრუქტურის მოვლა-პატრონობა?	1,5	37,5%
კითხვა 15:	რა ხორციელდება ველოსიპედისტთა უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად?	0,0	0,0%
კითხვა 16:	რა ხორციელდება ველო და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაციის ოპტიმიზაციისათვის?	1,5	37,5%
კითხვა 17:	რა ხორციელდება ველო პარკირების გასაუმჯობესებლად და ველოსიპედების ქურდობის პრევენციისათვის?	0,0	0,0%
მოდული 5		0,8	20,8%

ინფორმაცია და განათლება

კითხვა 18:	როგორ იღებენ მოქალაქეები ინფორმაციას ველოპოლიტიკის შესახებ?	1,5	37,5%
კითხვა 19:	რა ხორციელდება საგზაო მოძრაობის სფეროში განათლებისა და ველოსიპედის ტარების სწავლების თვალსაზრისით?	0,0	0,0%
კითხვა 20:	რა ხორციელდება ველოსიპედით მოსარგებლეთა ქალაქში ორიენტირებისათვის?	1,5	37,5%
მოდული 6		1,0	25%

პოპულარიზაცია და პარტნიორობა

კითხვა 21: რა ზომები მიიღება საზოგადოებასთან ურთიერთობის გზით ველოსიპედით სარგებლობის გასააქტიურებლად?	2,0	50,0%
კითხვა 22: რა ღონისძიებები ხორციელდება ყოველდღიურად ველოსიპედით გადაადგილების (სამსახური, სკოლა, საყიდლები) წასახალისებლად?	0,5	12,5%
კითხვა 23: რა შეთავაზებები არსებობს ქალაქში ცხოვრების ყველა ფაზაში ველოსიპედით გადაადგილების ხელშესაწყობად?	0,0	0,0%
კითხვა 24: როგორ გამოიყენება ჯანმრთელობაზე ველოსიპედით გადაადგილების დადებითი შედეგები ველო პოლიტიკის პოპულარიზაციისათვის?	0,5	12,5%
მოდული 7	0,8	18,8%

დამატებითი მოქმედებები

კითხვა 25: რა ხორციელდება ავტომობილების გამოყენების შეზღუდვის ან შემცირებისათვის?	1,0	25,0%
კითხვა 26: რამდენად უწყობს ხელს თანამედროვე ურბანული განაშენიანება და მიწათსარგებლობის დაგეგმარება ველოპოლიტიკას?	1,0	25,0%
მოდული 8	1,0	25,0%

შეფასება და ეფექტი

კითხვა 27: რამდენად ხდება ველოსიპედით სარგებლობის შესახებ მონაცემების შეგროვება და გამოყენება?	0,5	12,5%
კითხვა 28: რამდენად ხორციელდება მონაცემთა შეგროვება და გამოყენება ველო უსაფრთხოებისათვის?	0,0	0,0%
მოდული 9	0,3	6%

BYPAD-ის ქულა (*)	1,1	27,5%
BYPAD-ის შეუწონელი ქულა	1,1	28%

(*) BYPAD-ის ქულა

BYPAD-ის საერთო ქულა მიუთითებს ქალაქის მოქმედი ველოპოლიტიკის ხარისხზე.

BYPAD-ის საერთო ქულის გამოსათვლელად თითოეულ მოდულს უნდა მიეცეს შეწონილი ფაქტორი.

ამ გზით ქმედების მოდულები უფრო მეტ წონას იძენს.

დაგეგმარების მოდულები შეადგენს 35%-ს, სამოქმედო მოდულები - 60%-ს, ხოლო შეფასების მოდული 0,5%.

BYPAD-ის შეწონილი ქულის გაანგარიშება ხდება სამუშაო ცხრილში „BYPAD-ის შეწონილი ქულა“.

მოდული 1: მომხმარებლის საჭიროებები (რეიტინგი: 1,5)

კითხვა 1: როგორ განსაზღვრავს ქალაქი/ავლომერაცია ველოსიპედისტების საჭიროებებს? (რეიტინგი: 1,0)

ინტეგრირებული მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის (iSUMP 2018) მომზადება მოიცავს კვლევის აქტივობებს, მაგრამ ძალიან დაბალ დონეზე და ისინი არ არის ორიენტირებული ველოსიპედისტების საჭიროებებზე.

თავდაპირველად ზოგიერთი წევრი არ ეთანხმებოდა იმ მოსაზრებას, რომ შესაძლებელია მეორე დონის მიღწევა, რადგან ისინი ამტკიცებდნენ, რომ არ არსებობს არანაირი ოფიციალური სახელმძღვანელო დოკუმენტი (მაგ. გენგემა), ამიტომ ველოსიპედისტების საჭიროებების დადგენა არარეალურია.

თუმცა, ქალაქის ხელისუფლების წარმომადგენლები ამტკიცებდნენ, რომ iSUMP-ში დამტკიცებულია („მწვანე ქალაქების“ დოკუმენტი, რომლის მიხედვითაც ჩატარდა შინამეურნეობის კვლევა), რომელიც წარმოადგენს სახელმძღვანელო დოკუმენტს ველოსიპედისტების საჭიროებების დასადგენად.

მიუხედავად ამისა, ზოგიერთმა აღნიშნა, რომ, მართალია, 2018 წლის დოკუმენტი არსებობს, ის არ ითვალისწინებს მომხმარებლის საჭიროებებს შესაბამისი ინფრასტრუქტურის თვალსაზრისით.

კითხვა 2: როგორ ხდება მომხმარებლების (ჯგუფების) ჩართვა ველოპოლიტიკაში? (რეიტინგი: 2,0)

მომხმარებელთა ჯგუფები დროდადრო ერთვებიან პროცესში კონკრეტული პროექტების დაგეგმვისას ან კონკრეტული საკითხების განხილვისას. რეგულარულ დიალოგს ადგილი არ აქვს.

Love to Ride Batumi-ის წარმომადგენლები ამტკიცებდნენ, რომ ბათუმის მერიას არ აქვს რეალური სურათი მომხმარებელთა ჯგუფების შესახებ და რომ სახელმწიფო მოხელეებსა და საზოგადოებას შორის კომუნიკაცია ეფუძნება „პირად ურთიერთობებს“ და არა დადგენილ პროცესს.

მერიის წარმომადგენელი დაეთანხმა ამ მოსაზრებას. უფრო მეტიც, ოფიციალურმა პირებმა განაცხადეს, რომ ხდება პერიოდული კონსულტაციები შესაბამის მომხმარებელთა ჯგუფებთან, როდესაც იგეგმება კონკრეტული პროექტები, თუმცა ადგილი არ აქვს რეგულარული ხასიათის კონსულტაციებს. დამსწრეთა უმეტესობა დაეთანხმა ამ შეფასებას.

მოდული 2: ლიდერობა და კოორდინაცია (რეიტინგი: 1,6)

კითხვა 3: რა ზეგავლენას ახდენენ ველო საკითხებზე პასუხისმგებელი (როგორც ადმინისტრატორები, ისე პოლიტიკოსები) პირები გადაწყვეტილებების მიღების პროცესზე? (რეიტინგი: 2,0)

ველოგადაადგილებას ყურადღება ეთმობა თანამდებობის პირების მიერ და წარმოადგენს მათი საქმიანობის ნაწილს, მაგრამ იგი მაინც ნაკლებად პრიორიტეტულად ითვლება, ვიდრე ტრანსპორტის სხვა სახეობები.

ბათუმი (რელიეფურად) ბრტყელია და ველოსიპედით მოძრაობის ძალიან მაღალი პოტენციალი გააჩნია. მაგრამ დამსწრეთა უმეტესობა დაეთანხმა მოსაზრებას, რომ ველოსიპედი კვლავაც ითვლება ტრანსპორტის ნაკლებად მნიშვნელოვან სახეობად სხვა სახეობებთან შედარებით. ბათუმში ველოსიპედით გადაადგილება ძირითადად ტურისტების მოსაზიდი ან ჯანსაღი დასვენებისათვის განკუთვნილი აქტივობაა (ზღვისპირა ბულვარის გასწვრივ). დამსწრეებმა აღნიშნეს, რომ COVID-19-ის შედეგად გამოწვეული კარანტინის დროს ველოსიპედისტთა რიცხვი მკვეთრად გაიზარდა, რაც ადასტურებს, რომ ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და პოლიტიკის შემუშავების შემთხვევაში ადგილობრივი მოსახლეობა დიდი ალბათობით ტრანსპორტის სხვა სახეობებიდან ველოსიპედებზე გადაინაცვლებს.

კითხვა 4: რა მმართველობის კომიტეტები ან სამუშაო ჯგუფები არსებობს ველოსიპედით მოძრაობის წახალისების/პოპულარიზაციის ღონისძიებებისათვის? (რეიტინგი: 1,5)

ბათუმის ავტოტრანსპორტში არის ველოგადაადგილების საკითხებზე პასუხისმგებელი სამუშაო ჯგუფი, მაგრამ არ არსებობს მმართველი ჯგუფი მუნიციპალიტეტის სხვადასხვა უწყებებს შორის.

ბათუმის მერიის მხრიდან განაცხადეს, რომ არ არსებობს სპეციალური სამუშაო ჯგუფი, რომელიც რეგულარულად შეუწყობდა ხელს ველოგადაადგილებას. ჩვეულებრივ, როდესაც პრობლემა წარმოიქმნება, ისინი კონსულტაციებს მართავენ გარე მხარეებთან.

თუმცა, ბათუმის ავტოტრანსპორტის დირექტორმა განაცხადა, რომ მათ კომპანიაში არის 10 თანამშრომელისაგან შემდგარი განყოფილება, რომელიც პასუხისმგებელია მხოლოდ ველომოძრაობასთან დაკავშირებულ აქტივობებზე (პრობლემების მართვის სატელეფონო ხაზი, ველოგადაადგილების პოპულარიზაცია, „ბათუმველო“-ს ფუნქციონირება და ა. შ.).

კითხვა 5: როგორ ხდება ველო საკითხების შესახებ ინფორმაციის გადაცემა დეპარტამენტებს (ადმინისტრატორებს) შორის და გადაწყვეტილებების მიმღები პირებისათვის? (რეიტინგი: 2,0)

ველოგადაადგილებასთან დაკავშირებული საკითხები ეცნობება სხვა დეპარტამენტებს და გადაწყვეტილების მიმღებ პირებს, მაგრამ არ არსებობს სისტემატური კომუნიკაცია ველოპოლიტიკის შესახებ.

ბათუმის მერიის მხრიდან განაცხადეს, რომ არსებობს ინფორმაციის გავრცელების შიდა საკომუნიკაციო არხები, თუმცა ოფიციალურმა პირებმაც შეიტანეს ეჭვი ამ არხების ეფექტურობაში/რეგულარულ ხასიათში.

ზოგადად, BCH-ში განაცხადეს, რომ საველოსიპედო მოძრაობასთან დაკავშირებული საკითხების შესახებ ეცნობება სხვა დეპარტამენტებსა და ქალაქის საკრებულოს.

კითხვა 6: როგორ არის ორგანიზებული კოორდინაცია და კომუნიკაცია ქალაქებსა და ურბანული აგლომერაციის მუნიციპალიტეტებს შორის? (რეიტინგი: 1,0)

აგლომერაციის ერთეულებს შორის დაწყებული იყო გარკვეული დისკუსიები რეგიონული ტრანსპორტის განვითარების სტრატეგიის თემაზე.

2019-2020 წლებში რეგიონული ტრანსპორტის თემა განიხილებოდა აგლომერაციის სუბიექტებს შორის. საჭირო იყო გარკვეული ცვლილებების შეტანა საქართველოს კანონმდებლობაში, რათა კოორდინაცია/თანამშრომლობა წარმატებულად წარმართულიყო, თუმცა, პროცესები შეჩერდა და ამჟამად სტატუსი გაურკვეველია.

მოდული 3: შემუშავებული პოლიტიკა (რეიტინგი: 1,8)

კითხვა 7: როგორია ადგილობრივი ველოპოლიტიკის შინაარსი? (რეიტინგი: 2,5)

ინტეგრირებული მდგრადი ურბანული მობილობის გეგმის (2018) მეშვეობით შეიქმნა სატრანსპორტო პოლიტიკის მთავარი სტრატეგიული დოკუმენტი. თუმცა, არ ხდება მისი მკაცრად აღსრულება და მას აკლია ველოპოლიტიკის დეტალური/პრაქტიკული შინაარსი.

შესვედრის მონაწილეებმა განაცხადეს, რომ მობილობის რეგულაციები არსებობს და ისინი მოყვანილია 2018 წლის iSUMP-ში. თუმცა, მათ ასევე აღნიშნეს, რომ პოლიტიკის განხორციელება კითხვის ნიშნის ქვეშ დგას.

ბათუმის მერიის მხრიდან უპასუხეს, რომ ზემოხსენებული სტრატეგიული დოკუმენტი უფრო მეტად არის კონცეფციის ხედვა, ვიდრე რეალური პრაქტიკული დოკუმენტი. მერია მოელის, რომ ბათუმის ველოგადაადგილების გენერალური გეგმა იქნება ის დოკუმენტი, რომელშიც შემოთავაზებული იქნება სავალდებულო ზომები.

კითხვა 8: როგორ ახორციელებს ქალაქის ხელისუფლება ველოსიპედით მოძრაობის ხელშეწყობის/პოპულარიზაციის ველოსტრატეგიაში/კონცეფციაში ასახულ ღონისძიებებს? (რეიტინგი: 1,0)

არსებობს ველოგადაადგილების ხელშეწყობის აქტივობები და მოკლევადიანი ქმედებები პრობლემების გადასაჭრელად, მაგრამ არა (დაუყოვნებლად) მისაღები ზომების პროგრამა.
დაეთანხმნენ კამათის გარეშე.

მოდული 4: პერსონალი და საშუალებები (რეიტინგი: 1,3)

კითხვა 9: როგორ ხდება ველოპოლიტიკის დაფინანსების უზრუნველყოფა? (რეიტინგი: 2,0)

არ არსებობს ბიუჯეტი სპეციალურად ველოგადაადგილებისთვის, მაგრამ მუნიციპალურ ბიუჯეტში დროდადრო გამოიყოფა თანხები ველო ღონისძიებებისათვის.

დამსწრეები დაეთანხმნენ, რომ დროდადრო გამოიყოფა თანხები ველო ღონისძიებებისათვის.

მერიის მხრიდან აღინიშნა, რომ რეგულარულად ხორციელდება მცირე პროექტები. ინფრასტრუქტურულ აქტივობებს კი ფარავს ქალაქის ბიუჯეტი. ამასთან, მერიის წარმომადგენელმა ასევე განაცხადა, რომ მნიშვნელოვანია იმის გაგება, თუ საით მივდივართ, რადგან მაშინ შესაძლებელი გახდება დამატებითი თანხების მოზიდვა საერთაშორისო დონორებისაგან.

კითხვა 10: ვინ ამზადებს და ახორციელებს ველოპოლიტიკას? (რეიტინგი: 1,0)

ზოგადად, ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი პერსონალი ასევე პასუხისმგებელია ველო ინფრასტრუქტურაზე. ბათუმის ავტოტრანსპორტში არის ველოგადაადგილების სპეციალური განყოფილება, მაგრამ არ არის მობილობის ექსპერტი, რომელიც პასუხისმგებელი იქნებოდა ველოპოლიტიკის მომზადებასა და განხორციელებაზე მუნიციპალურ დონეზე.

დაეთანხმნენ კამათის გარეშე, თუმცა ზოგიერთმა მონაწილემ აღნიშნა, რომ ბათუმის ავტოტრანსპორტი არ უნდა იყოს ცვლილებებზე პასუხისმგებელი ორგანო. ამის ნაცვლად პასუხისმგებლობა უნდა ეკისრებოდეს ბათუმის მერიამ. (კომენტარი გაკეთდა ბათუმის ავტოტრანსპორტის 10 თანამშრომლით დაკომპლექტებულ დეპარტამენტთან დაკავშირებით).

კითხვა 11: რა კეთდება ველოგადაადგილების საკითხებზე მომუშავე პერსონალის თემატური ცოდნისა და უნარების გასაუმჯობესებლად? (რეიტინგი: 1,0)

ზოგჯერ მუნიციპალური სამსახურების თანამშრომლები მონაწილეობენ ზოგად ტრენინგებში/ღონისძიებებში. ველოგადაადგილების შესახებ ცოდნა არ არის ადვილად ხელმისაწვდომი. ამ კონტექსტში მნიშვნელოვანი როლი აკისრია დონორ ორგანიზაციებს.

ადვილად შეთანხმდნენ, რომ ზოგჯერ ბათუმის მერიის თანამშრომლები იღებენ მონაწილეობას ზოგად ტრენინგებში. მერიის წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ პერსონალის შესაძლებლობების გაძლიერება მიიღწევა დონორი ორგანიზაციების მიერ განხორციელებული ტრენინგების დამხარებით. მსრიდან ასევე აღინიშნა, რომ მერიაში არსებობს ტრანსპორტის სამსახური და ისინიც შეძლებისდაგვარად მონაწილეობენ ტრენინგებში/ღონისძიებებში.

სხვა მონაწილეებმა ასევე აღნიშნეს, რომ ისინი ცდილობენ გაიღრმავონ ცოდნა ველოგადაადგილებასთან დაკავშირებულ საკითხებში, თუმცა, კურსები და ტრენინგები მათთვის ძნელად ხელმისაწვდომია (ენობრივი ბარიერის ან გადასახდელის სიძვირის გამო).

მოდული 5: ინფრასტრუქტურა და უსაფრთხოება (რეიტინგი: 0,8)

კითხვა 12: როგორია არსებული ველოქსელის ხარისხი და სიმჭიდროვე? (რეიტინგი: 1,5)

ბათუმში რეალიზებულია რამდენიმე ძირითადი ველო მარშრუტი, მაგრამ ნაწილობრივ დაბალი სტანდარტებით. ეროვნული სტანდარტები არ არის განსაზღვრული.

დამსწრეები ადვილად ვერ დაეთანხმნენ იმას, რომ „რეალიზებულია რამდენიმე ძირითადი ველო მარშრუტი განსაზღვრული ეროვნული სტანდარტებით“.

მსჯელობის მთავარი თემა იყო ის, რომ წინა ველო ქსელის დაგეგმვისას არ არსებობდა ეროვნული სტანდარტები.

კითხვა 13: რამდენად შექმნილია საავტომობილო მოძრაობასთან და ფიზიკურ ბარიერებთან გადაკვეთის ადგილების დიზაინი ველოსიპედით გადაადგილებისათვის? (რეიტინგი: 0,5)

დადგენილ ველო მარშრუტებზე პრაქტიკულად არ არის გათვალისწინებული უსაფრთხოების ნორმები, ველომოძრაობისათვის მოსახერხებელი გარემო გზაჯვარედინებზე ან სხვა სახის დაბრკოლებები.

უმრავლესობა დაეთანხმა იმას, რომ ველობილიკების შექმნა პროცესის პირველი ნაბიჯი იყო. თუმცა, უმრავლესობა ასევე დათანხმდა, რომ დაგეგმილი ინფრასტრუქტურა კითხვის ნიშნის ქვეშ უნდა დადგეს, რადგან არ გადადგმულა კონკრეტული ნაბიჯები სახიფათო წერტილების რაოდენობის შესამცირებლად.

**კითხვა 14: როგორ არის ორგანიზებული ველოინფრასტრუქტურის მოვლა-პატრონობა?
(რეიტინგი: 1,5)**

სისტემატური მოვლა-აღდგენითი სამუშაოები მოიცავს მხოლოდ ველობილიკების შეღებვას. ინფრასტრუქტურის შენარჩუნების სხვა ზომები მიიღება სერიოზული პრობლემების წარმოშობის შემთხვევაში. ხდება საჩივრების შეგროვება, მაგრამ ყოველთვის არ აქვს ადგილი მათ სათანადოდ დამუშავებას, პრობლემების შესახებ მოხსენება კი ენთუზიაზმით არ აღიქმება.

არსებული ველობილიკების უმეტესობა უკვე 10 წლისაა.

ბათუმის ავტოტრანსპორტს აქვს განყოფილება, რომელიც ზედამხედველობას უწევს ველოგადაადგილებასთან დაკავშირებულ საკითხებს. ისინი აცხადებენ, რომ ხდება საჩივრების კოორდინირება და პრობლემებზე წინმსწრებად რეაგირება (ეს ეხება ველოსიპედების გაზიარების სქემას „ბათუმველო“).

ოფიციალურად ბათუმის ავტოტრანსპორტი მხოლოდ მცირე ზომის ზოლების მონიშვნასა და დაგებაზე პასუხისმგებელი. როდესაც თემა უფრო მასშტაბურია, ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი უნდა იყოს ბათუმის მერია ან საავტომობილო გზების დეპარტამენტები (ინფრასტრუქტურის სამინისტრო).

თუმცა, ზოგადად მიღწეული იქნა კონსენსუსი იმის თაობაზე, რომ ინფრასტრუქტურის მოვლა-აღდგენასთან დაკავშირებული ღონისძიებები ხორციელდება სერიოზული პრობლემების წარმოშობის შემთხვევაში.

**კითხვა 15: რა კეთდება ველოსიპედისტების უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად?
(რეიტინგი: 0,0)**

არ ტარდება არანაირი მნიშვნელოვანი აქტივობები ველოსიპედისტების უსაფრთხოების ასამაღლებლად.

დაეთანხმნენ იმას, რომ არანაირი საქმიანობა არ წარიმართება. აღინიშნა რამდენიმე მცირე გარე აქტივობა (კამპანიები სკოლებსა და საბავშვო ბაღებში, რეკომენდაციები სიჩქარის შეზღუდვის შესახებ და ა. შ.).

კითხვა 16: რა ხორციელდება ველო და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაციის ოპტიმიზაციისათვის? (რეიტინგი: 1,5)

ბათუმში კარგად არის განვითარებული ველოსიპედების გაზიარების სისტემა, რომელიც დაკავშირებულია საზოგადოებრივ ტრანსპორტთან. თუმცა, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებთან ახლოს არ არსებობს კერძო ველოსიპედების უსაფრთხო პარკინგი.

„Love to Ride Batumi“-ის წარმომადგენლებმა განაცხადეს, რომ არსებობს ველოსიპედების პარკირების ობიექტები, მაგრამ ეს ობიექტები განკუთვნილია მხოლოდ „ბათუმველო“-ს ველოსიპედების გაზიარების სქემისათვის. მიუხედავად ამისა, ისინი ამტკიცებდნენ, რომ არ არსებობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და კერძო ველოსიპედების ერთმანეთთან დამაკავშირებელი გზები.

ბათუმის ავტოტრანსპორტი დაეთანხმა ამ მოსაზრებას და აღნიშნა, რომ ამ მიმართულებით კონკრეტული ნაბიჯები უნდა გადაიდგას.

საზოგადოებრივი სატრანსპორტო კომპანია, რომლის საქმიანობაც მოიცავს ველოსიპედების გაზიარებას, თავისთავად უზარმაზარი შეღავათია - ამას ყველა აფასებს. თუმცა, ყველაზე მნიშვნელოვანი საკითხია სადგურებზე არსებული პარკირების ობიექტების ხარისხი.

კითხვა 17: რა კეთდება ველოსიპედების პარკირების გასაუმჯობესებლად და ველოსიპედის ქურდობის თავიდან ასაცილებლად? (რეიტინგი: 0,0)

არ არსებობს გონივრული შემოთავაზებები ველოსიპედების უსაფრთხო პარკირების ან ქურდობისგან დაცვის კუთხით.

დაეთანხმნენ იმას, რომ ბათუმში არ არსებობს ველოსიპედის სადგარები კერძო ველოსიპედებისათვის. ბულვარში ველოსიპედების პარკირების მხოლოდ რამდენიმე ობიექტია განთავსებული.

მოდული 6: ინფორმაცია და განათლება (რეიტინგი: 1,0)

კითხვა 18: როგორ ხდება მოქალაქეთა ინფორმირება ველოპოლიტიკის შესახებ? (რეიტინგი: 1,5)

ახალი პროექტების ან ველოგადაადგილებასთან დაკავშირებული სხვა საკითხების შესახებ ინფორმაციის ანონსირება ძირითადად სოციალური მედიის საშუალებით ხდება.

ბათუმის მერიის და ბათუმის ავტოტრანსპორტის განცხადებით, კრიტიკული/საინტერესო ინფორმაცია საზოგადოებაში ვრცელდება სოციალური მედია-არხებით.

თუმცა, არასამთავრობო ორგანიზაციებმა განაცხადეს, რომ ოფიციალურმა პირებმა უფრო მეტად უნდა შეუწყონ ხელი ინფორმაციის გაზიარებას, რადგან ინფორმაცია, როგორც წესი, არ აღწევს მომხმარებელთა შესაბამის ჯგუფებამდე.

კითხვა 19: რა ხორციელდება საგზაო მოძრაობის სფეროში განათლებისა და ველოსიპედის ტარების სწავლების თვალსაზრისით? (რეიტინგი: 0,0)

არ არსებობს მნიშვნელოვანი აქტივობები საგზაო მოძრაობის წესებისა და ველოსიპედის ტარების სწავლების მიმართულებით.

დაეთანხმნენ იმას, რომ განათლების კუთხით არაფერი კეთდება - კომენტარების გარეშე.

კითხვა 20: რა ხორციელდება ველოსიპედით მოსიარულეთა ქალაქში ორიენტირებისათვის? (რეიტინგი: 1,5)

ძირითადი მარშრუტები და მიმართულებები ნაჩვენებია საგზაო ნიშნების მეშვეობით.

შეთანხმება მიღწეულ იქნა ინტენსიური მსჯელობის გარეშე. უმრავლესობა დაეთანხმა იმას, რომ ყველაზე მნიშვნელოვანი, რეკრეაციული და მთავარი მარშრუტები მითითებულია საგზაო ნიშნების მეშვეობით.

მოდული 7: პოპულარიზაცია და პარტნიორობა (რეიტინგი: 0,8)

კითხვა 21: რა ზომები მიიღება საზოგადოებასთან ურთიერთობის მეშვეობით ველოსიპედით სარგებლობის გასააქტიურებლად? (რეიტინგი: 2,0)

დროდადრო აგილი აქვს ველოგადაადგილების პოპულარიზაციას საზოგადოებასთან ურთიერთობის გარე აქტივობების მეშვეობით. მუნიციპალიტეტი არ ახორციელებს ამ აქტივობებს, მაგრამ მხარს უჭერს მათ.

დროდადრო ადგილი აქვს რიგ მოვლენებსა და აქტივობებს, რომლებიც შეიძლება ჩაითვალოს საზოგადოებასთან ურთიერთობად. თუმცა, მუნიციპალიტეტი არასოდეს გვევლინება მსგავსი ღონისძიებების ინიციატორად. ძირითადად არასამთავრობო ორგანიზაციები გამოდიან ინიციატივით, თუმცა მუნიციპალიტეტი მხარს უჭერს მათ ამ საქმიანობაში.

არასამთავრობო ორგანიზაციებმა განაცხადეს, რომ მერიამ უნდა დაიწყოს მამოძრავებელი ძალის როლის შესრულება ამ აქტივობებში.

კითხვა 22: რა ღონისძიებები ხორციელდება ყოველდღიურად ველოსიპედით გადაადგილების (სამსახური, სკოლა, საყიდლები) წასახალისებლად? (რეიტინგი: 0,5)

ყოველდღიურ ცხოვრებაში ველოსიპედით გადაადგილების პოპულარიზაციისათვის ხორციელდება ძალიან ცოტა კერძო აქტივობები, როგორცაა ფასდაკლებები ველოსიპედისტებისათვის კაფეებსა თუ მაღაზიებში.

მიღწეულ იქნა შეთანხმება 0.5 დონეზე. არგუმენტად დასახელდა ის, რომ არ არსებობს ყოველდღიურ ცხოვრებაში ველოგადაადგილების პოპულარიზაციის აქტივობები. თუმცა, ზოგიერთმა აღნიშნა, რომ არსებობს ადგილობრივი კერძო სუბიექტები, რომლებიც ეწევიან ყოველდღიურ ცხოვრებაში ველოსიპედით სარგებლობის პოპულარიზაციას (როგორცაა კაფეები, რომლებიც ფასდაკლებებს უწესებენ ველოსიპედისტებს).

კითხვა 23: რა შეთავაზებები არსებობს ქალაქში ცხოვრების ყველა ფაზაში ველოსიპედით გადაადგილების ხელშესაწყობად? (რეიტინგი: 0,0)

ბათუმში არ არსებობს მნიშვნელოვანი აქტივობები, რომელთა მეშვეობითაც შეიქმნებოდა ველოსიპედით გადაადგილების პირობები ცხოვრების ყველა ეტაპზე.

გაიმართა ზოგადი დისკუსია საკითხის თაობაზე.

კითხვა 24: როგორ გამოიყენება ჯანმრთელობაზე ველოსიპედით სიარულის დადებითი შედეგები ველო პოლიტიკის პოპულარიზაციისათვის? (რეიტინგი: 0,5)

ქალაქი დროდადრო რეკლამას უკეთებს ველოსიპედით გადაადგილების სარგებელს ჯანმრთელობისათვის.

მინიმალური დისკუსიის შემდეგ შეთანხმდნენ, რომ ქალაქი დროდადრო რეკლამას უკეთებს ველოსიპედით გადაადგილების სარგებელს ჯანმრთელობისათვის.

მოდული 8: დამატებითი ქმედებები (რეიტინგი: 1,0)

კითხვა 25: რა ხორციელდება ავტომობილების გამოყენების შეზღუდვის ან შემცირებისათვის? (რეიტინგი: 1,0)

ზოგიერთ ბოლოდროინდელ სიახლეს, როგორცაა ავტობუსის სავალი ზოლები, ველობილიკები, პარკირების საფასური და ცალმხრივი მოძრაობა, გააჩნია მანქანის გამოყენების შემზღუდველი ეფექტი, მაგრამ დაბალ დონეზე (მაგ. პარკირების შედარებით დაბალი გადასახადი) და არ არის მიმართული კონკრეტულად ამ მიზნის მიღწევაზე.

ზოგადი ლოგიკა იმაში მდგომარეობდა, რომ ქალაქში ხდება გარკვეული მოვლენები, რომლებმაც შეიძლება რაოდენობრივად შეზღუდოს მანქანების გამოყენება → მაგალითების სახით დასახელდა ავტობუსის ზოლები, ველობილიკები, პარკინგის საფასური და ცალმხრივი მოძრაობა. თუმცა, უმეტესობა დაეთანხმა იმ მოსაზრებას, რომ ეს ზომები არ ხორციელდება უშუალოდ მანქანის გამოყენების პრობლემის მოსაგვარებლად და რომ ამ ზომების მართვა არ არის სათანადოდ ურთიერთდაკავშირებული.

კითხვა 26: რამდენად უწყობს ხელს თანამედროვე ურბანული განაშენიანება და მიწათსარგებლობის დაგეგმარება ველოპოლიტიკას? (რეიტინგი: 1,0)

ახალი ტერიტორიების ურბანული განვითარების დაგეგმარებისას, ამ ტერიტორიების დამაკავშირებელი ველო ინფრასტრუქტურის დაგეგმვა ხდება მხოლოდ მათი დაგეგმარების დასრულების შემდეგ.

მიწათსარგებლობის გეგმა (2009) განახლდა 2011 წელს და ამჟამად გადახედვის პროცესშია. ველოსიპედით წვდომა დოკუმენტში არ არის გათვალისწინებული.

დამსწრეთა უმრავლესობამ გამოხატა პოზიცია, რომ ურბანული განვითარების ახალი ტერიტორიების დაგეგმარებისას, ამ ტერიტორიების დამაკავშირებელი ველო ინფრასტრუქტურა მხოლოდ მათი დაგეგმარების დასრულების შემდეგ იგეგმება.

თუმცა, ზოგიერთი არ დაეთანხმა ზემოხსენებულ განცხადებას და ამტკიცებდა, რომ ამ სფეროში საქმიანობა არ მიმდინარეობს.

მოდული 9: შეფასება და ზეგავლენა (რეიტინგი: 0,3)

კითხვა 27: რამდენად ხდება ველოსიპედების გამოყენების შესახებ მონაცემების შეგროვება და გამოყენება? რეიტინგი: 0,5)

არ არის დაგეგმილი ველოსიპედით გადაადგილების შესახებ მონაცემების შეგროვება და გამოყენება. ჩატარდა მხოლოდ შინამეურნეობის კვლევა და არსებობს გამოსაყენებლად ვარგისი მონაცემები ველოსიპედების გაზიარების სქემიდან.

ველოსიპედების შესახებ მონაცემებს მხოლოდ ბათუმის ავტოტრანსპორტი აგროვებს. თუმცა, ეს მონაცემები ეხება მხოლოდ ველოსიპედების გაზიარების სქემას და გამოიყენება იმისათვის, რომ ბიუჯეტის შესადგენად დადგინდეს მომხმარებელთა რაოდენობა.

სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, არ არსებობს რეგულარული კვლევები, რომლებიც დაადგენდა ბათუმში ველოსიპედის მოხმარების მასშტაბებს ან ზოგადად ველოგადაადგილებასთან დაკავშირებულ სხვა სახის ინფორმაციას. არსებობს შინამეურნეობების კვლევები, თუმცა არ ხდება მიღებული ინფორმაციის რეგულარულად განახლება.

კითხვა 28: რამდენად ხორციელდება მონაცემთა შეგროვება და გამოყენება ველო უსაფრთხოებისათვის? (რეიტინგი: 0,0)

ავარიების შესახებ მონაცემებს პოლიცია აგროვებს. თუმცა, ველოგადაადგილების მხრივ არსებული პრობლემების გამოსავლენად და ველოსიპედისტების უსაფრთხოების ასამაღლებლად ამ მონაცემების გამოყენების საკითხი გაურკვეველია. მუნიციპალიტეტის მიერ ეს მონაცემები არასოდეს გაანალიზებულა ველოგადაადგილების კუთხით.

ბათუმის მერიის წარმომადგენლების განცხადებით, ისინი ნამდვილად იღებენ ინფორმაციას პოლიციისაგან, თუმცა ამ სტატისტიკის სანდოობა საეჭვოა. ზოგადად, მონაწილეთა უმეტესობა დაეთანხმა იმ მოსაზრებას, რომ მონაცემები შეიძლება გროვდებოდეს, მაგრამ ისინი არასოდეს გამოიყენება ველოსიპედისტების უსაფრთხოების ასამაღლებლად.

