

სატრანსპორტო სასოფლის ნარმოშობის მიზეზები და ადმოფხვრის ღონისძიებები

რეზიუმე: განხილულია ქ. თბილისში წარმოქმნილი სატრანსპორტო საცობების (ხერგილების) წარმოშობის მიზეზები და წარმოდგენილია მისი ადმოფხვრის ღონისძიებები.

აღნიშნულია, რომ საცობების წარმოშობას გააჩნია, როგორც ობიექტური – რეგიონებიდან მოსახლეობის დიდი ღტოლვა დედაქალაქისაკენ, ათიათასობით ღტოლვილის თბილისში ჩასახლება, ქვეყნის და თბილისის საავტომობილო პარკის ყოველწლიური მნიშვნელოვანი ზრდა, ისე სუბიექტური – სატრანსპორტო დოქტრინის (კონცეფციის) არ არსებობა და შესაბამისად სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის დაუსაბუთებელი და არა გეგმაზომიერი განვითარება, ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში ნორმატივების დარღვევით წარმოებული მშენებლობები, საქალაქო საავტომობილო სამარშრუტო ქსელის დაგეგმვა-განვითარების საქმეში არსებული ხარვეზები, სატრანსპორტო ნაკადების გაუთვალისწინებლად მიღებული დაუსაბუთებელი გადაწყვეტილებები და ტრანსპორტის სავალ ნაწილზე წარმოქმნილი მოძრაობისათვის ხელის შემშლელი მიზეზების ადმოფხვრის ღონისძიებების არა ოპერატიულად გატარება.

ხანგრძლივ პერიოდზე გათვლილ მნიშვნელოვან ღონისძიებებად არის მიჩნეული: დედაქალაქის შემოვლითი რკინიგზის ხაზის მშენებლობის გაგრძელება და საავტომობილო გზის რეკონსტრუქცია-კეთილმოწყობის სამუშაოების ჩატარება, დედაქალაქში სატრანსპორტო მოძრაობის აკრძალვა და რკინიგზის ხაზის გადატანის შემდეგ გამონთავისუფლებული მონაკვეთის საავტომობილო მაგისტრალად გამოყენება.

საკვანძო სიტყვები: სატრანსპორტო საცობები, საავტომობილო პარკი, საინჟინრო ნაგებობები, სტატისტიკური მონაცემები, რეკონსტრუქცია, ესტაკადა, პანდუსი, ტრანზიტული, სიჩქარე.

შესავალი

უკანასკნელ პერიოდში ქალაქ თბილისში და განსაკუთრებით მის ცენტრალურ ნაწილში მკვეთრად იზიდავს თავი სატრანსპორტო საცობებმა (ხერგილებმა) და მისგან გამოწვეულმა პრობლემებმა, შემცირდა ავტოსატრანსპორტო სა-

ნუბზარ ნაჰაძე -

სტუ-ს პროფესორი

საბა მებალიშვილი -

სტუ-ს დოქტორანტი

შუალელების ტექნიკური, საექსპლოატაციო და მგზავრთა მიმოსვლის სიჩქარეები, რამაც უარყოფითი გავლენა მოახდინა მოსახლეობის საქმიანობაზე და მათ გუნება-განწყობილობაზე, რამდენადაც სამგზავრო ტრანსპორტი ქალაქში ისეთივე როლს ასრულებს, როგორსაც სისხლის მიმოქცევის სისტემა ცოცხალ ორგანიზმში, იგი უზრუნველყოფს ქალაქის სასიცოცხლო მოქმედებას, როგორც მთლიანი სისტემისა მისი ადმინისტრაციული, ინფრასტრუქტურული, კულტურულ-საგანმანათლებლო და სხვა ფუნქციით.

ქალაქის ორგანიზებულობის ზრდასთან ერთად მისი მოთხოვნილებები საქალაქო გადაყვანა-გადაადგილებისადმი განუწყვეტლივ მატულობს, სამწუხაროდ ხშირ შემთხვევებში მოთხოვნები დაუკმაყოფილებელი რჩება, რამდენადაც წარმოიშობა შეუსაბამობა თანამედროვე სამგზავრო ტრანსპორტის ტექნიკურ-საექსპლოატაციო შესაძლებლობებსა და მათ რეალურ გამოყენებას შორის, აღნიშნულ შეუსაბამობათა შორის ერთერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია სატრანსპორტო საცობები.

ძირითადი ნაწილი

სატრანსპორტო საცობების შედეგად მსოფლიოს მრავალ დიდ-გიგანტ ქალაქებში (მილიონზე მეტი მცხოვრებით და ქვეყნის დედაქალაქები) ავტოსატრანსპორტო საშუალების სიჩქარე არ აღემატება ქვეითის სიჩქარეს, როცა მას შეიძლება გააჩნდეს ტექნიკური სიჩქარე 200 კმ/საათამდე და მეტიც, ანალოგიურ შემთხვევებს აქვს ადგილი თბილისშიც.

სამწუხაროდ თბილისის ბევრ ცენტრალურ ქუჩასა და მაგისტრალზე საცობები შეიმჩნევა არა მარტო პიკის საათებში არამედ დღის უმეტეს პერიოდში, ბუნებრივია მას გააჩნია, როგორც სუბიექტური ისე ობიექტური მიზეზები.

საქართველოს ეკონომიკური პრობლემები

მსოფლიო სტატისტიკური მონაცემებით ჩვენი პლანეტის ყოველი მეექვსე მცხოვრები, ცხოვრობს დიდ ქალაქებში, ყოველი მესამე საშუალო სიდიდის ქალაქში და ყოველი მეოთხე პატარა ქალაქში, რაც ნათლად მიუთითებს მოსახლეობის ქალაქისაკენ მკვეთრ ლტოლვაზე და იძლევა იმის საშუალებას, რომ თანამედროვე ცივილიზაციას თამამად შეიძლება ეწოდოს ქალაქური. ბუნებრივია აღნიშნულ პროცესს ვერ აცდებოდა თბილისი, კიდევ უფრო მეტიც მას დამატებითი სერიოზული პრობლემები შეუქმნა ათიათასობით იძულებით გადაადგილებული პირის თბილისში ჩასახლებამ.

გვერდს ვერ აუვლით იმ ფაქტს, რომ საქართველოში არსებობს „ავტომობილის კულტი“, მოსახლეობის აბსოლუტური უმრავლესობისათვის მიუხედავად მისი ასაკისა და სქესისა ავტომობილი წარმოადგენს ყველაზე საყვარელ ნივთს და საუკეთესო შენაძენს, რაც ნათლად ჩანს სტატისტიკური მონაცემებითაც.

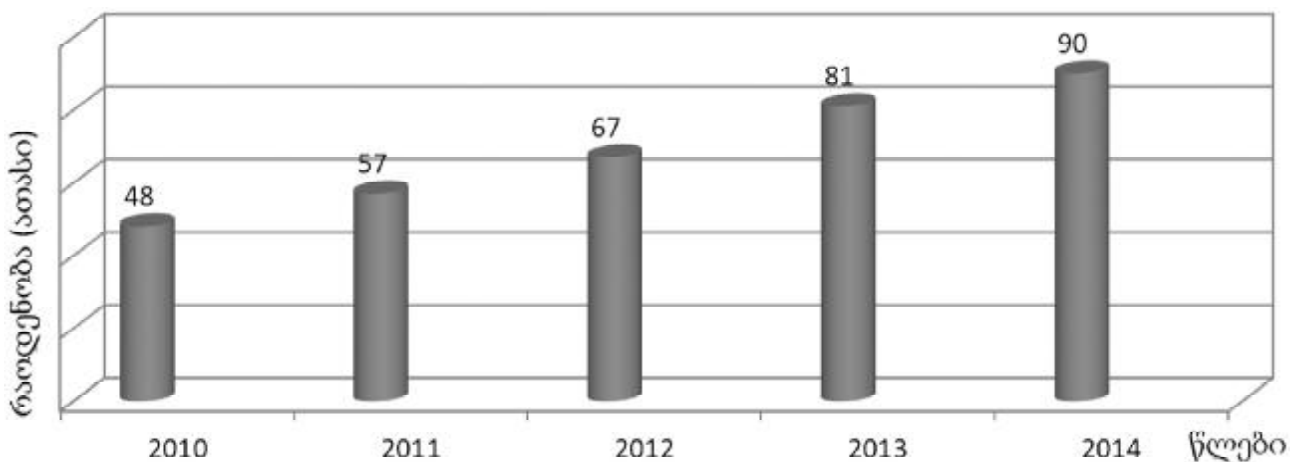
უკანასკნელი 10 - წლის განმავლობაში საქართველოში მნიშვნელოვნად გაიზარდა საავტომობილო პარკი, კერძოდ: 2004-წელს იგი შეადგენდა 325 ათას ერთეულს, 2010-წლისათვის 650 ათასამდე გაიზარდა, 2014 წლის ბოლოსათვის კი საქართველოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებულია დაახლოებით 900 ათასი ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელთა 80 პროცენტს მსუბუქი ავტომობილები შეადგენს, მათი აბსოლუტური ურავლესობა კი თბილისშია პარკირებული, რაც შეეხება კონკრეტულად მსუბუქი ავტომობილების იმპორტს, უკანასკნელი 5 წლის განმავლობაში საქართველოში დაახლოებით შემოვიდა: 2010 წელს 48ათასი; 2011 წელს 57ათასი; 2012 წელს 67 ათასი; 2013 წელს 81 ათასი და 2014 წელს 90 ათასი მსუბუქი ავტომობილი. ე.ი, ბოლო 5 წელიწადში ქვეყანაში მსუბუქი ავტომობილების იმპორტი წელიწადში საშუალოდ

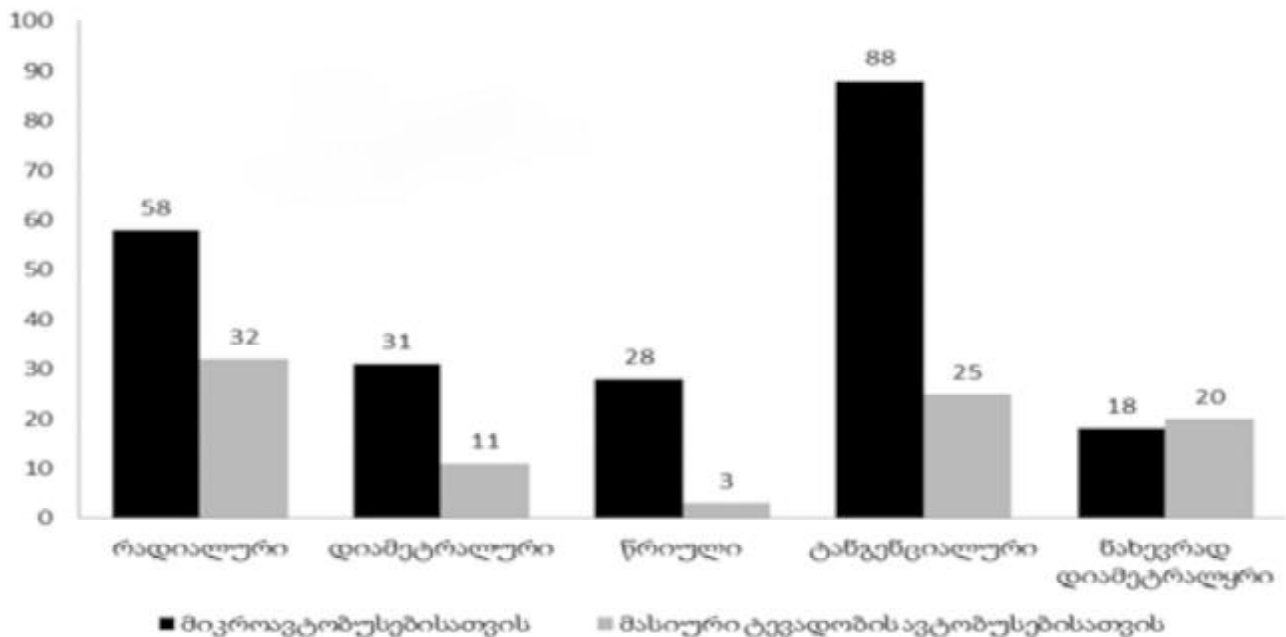
შეადგენს 70 ათასზე მეტს. დიაგრამიდან კარგად ჩანს, რომ პროცესი პოგრესირებადია.

საგულისხმოა, რომ უკანასკნელი 10 წლის განმავლობაში საქართველოში რეგისტრირებული ავტომობილებიდან დაახლოებით 320 ათასი 20 - წელზე მეტი ასაკისაა, თითქმის ამდენივე 10-დან 20-წლამდე ასაკის, რაც ნათლად მიუთითებს, რომ საქართველოში საავტომობილო პარკის სტრუქტურა არახელსაყრელია და ავტომობილების დიდი ნაწილი არ შეესაბამება თანამედროვე მოთხოვნებს.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნული ფაქტორები ნამდვილად წარმოადგენს საცობების შექმნის წინა პირობას და არ განეკუთვნება სუბიექტურ ფაქტორებს.

სამწუხაროდ საკმაოდ ბევრია სუბიექტურ მიზეზთა ჩამონათვალი, რომელთა თავიდან აცილება გვემაზომიერი და თანმიმდევრული საქმიანობით ნამდვილად შეიძლებოდა, რიგი მათგანის გამოსწორება-აღმოფხვრა ეხლაც შესაძლებელია შესაბამისი სახელმწიფო სტრუქტურების სურვილის და პოლიტიკური ნების გამოხატვის შემთხვევაში. არ არსებობს სატრანსპორტო დოქტრინა(კონცეფცია) - შეხედულებათა და დებულებათა ერთობლიობა, რომლითაც დგინდება სატრანსპორტო სისტემის ორგანიზაციის, მშენებლობის, ექსპლოატაციის და განვითარების ძირითადი მიმართულებები და პრინციპები. 1982-2000 წლების ქ.თბილისის კომპლექსური სატრანსპორტო სქემის შემდეგ, რომელსაც ხანგრძლივი და პროფესიონალ მუშაკთა დიდი შრომა უძღოდა წინ, არ შექმნილა გრძელვადიანი რაიმე პროგრამა, რომელიც განსაზღვრავდა სატრანსპორტო კომუნიკაციების თანმიმდევრულ განვითარებას და სამარშრუტო სქემის ოპტიმიზაციას. რის გამოც ერთის მხრივ მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო საინჟინრო ნაგებობებიც კი ვერ იძლევიან სათანადო ეფექტს.





დიაგრამა 1. მარშრუტების სახეობათა წილი არსებულ მთლიან სამარშრუტო ქსელში

აღნიშნულის ნათელი მაგალითია გმირთა მოედნის რეკონსტრუქცია, რომლის მშენებლობა დაიწყო პროფესიონალ სპეციალისტებთან და დამოუკიდებელ ექსპერტებთან საკითხების განხილვის, შეთანხმების და წინასწარ დამტკიცებული პროექტის გარეშე, რის გამოც მშენებლობის პროცესში ხდებოდა მისი კორექტირება, კიდევ უფრო მეტიც, მშენებლობა თითქმის დამთავრებული იყო, როცა აუცილებელი გახდა და გაკეთდა კიდევ ვერის დადმართის და თამარ მეფის გამზირის შემაერთებელი და გმირთა მოედნისა და სანაპიროს დამაკავშირებელი ორ ზოლიანი პანდუსების აშენება. ფაქტიურად ამ ძვირადღირებული ნაგებობით შედეგი სრულად მიღწეული ვერ იქნა, საცობები თამარ მეფის გამზირზე უფრო ხანგრძლივი და გრძელი გახდა, გზაგამტარზე კი ერთზოლიანი მოძრაობის გამო პანდუსზე ასული სატრანსპორტო საშუალებისათვის რაიმე დახმარების გაწევა შეუძლებელი. დარწმუნებით შეიძლება ითქვას, რომ ბევრად უკეთესი იყო პროექტი, რომელიც 90-იან წლებში შეიქმნა.

კოსტავას გამზირზე და მის მიმდებარე ქუჩებზე საცობების წარმოშობის მიზეზი გახდა დაუშვებელი გადაწყვეტილების მიღება - 26 მაისის მოედნის დიდი ნაწილის გასხვისების თაობაზე. რის გამოც სააკაძის მოედნიდან გმირთა მოედნისაკენ მიმავალ ტრანსპორტს უხდებოდა მარჯვენა მოხვევით ვიწრო, ჩიხური ქუჩიდან (დანიური სახლი) პეკინის გამზირზე გასვლა და შემდეგ მარცხენა მოხვევით გმირთა მოედნისა და დოლიძის ქუჩის მიმართულებებით მოძრაობა. აღნიშნული ჩიხური ქუჩის გავლა

უწევს დოლიძის ქუჩასა და პეკინის გამზირზე გამსვლელ გმირთა მოედნიდან მიმავალ ტრანსპორტსაც, რაც ბუნებრივია კოსტავას ქუჩასა და მის მიმდებარე ტერიტორიებზე იწვევს შეფერხებებს მოძრაობაში. მაშინ როდესაც სასტუმრო ჰოლიდეი ინ-ის (აჭარა) წინ მოედანზე მოძრაობისას ეს პრობლემა არ შეიძინოდა.

გამოდის, რომ სასტუმროს მეპატრონის კერძო ინტერესებს შეეწირა საზოგადოების და სატრანსპორტო სისტემის ინტერესები.

სერიოზულ პრობლემებს ქმნის ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში განაშენიანების ნორმების დარღვევით მიმდინარე მშენებლობები და დამკვიდრებული პრაქტიკა ნებართვის მიღების შემდეგ პროექტით გათვალისწინებულზე რამოდენიმე სართულის დამატების თაობაზე.

რატომ უნდა იყოს გასაკვირი საცობები ე.წ. “აკადემქალაქის” (სპორტის სასახლის მიმდებარე ტერიტორია) მიმდებარე ქუჩებზე, ამ ტერიტორიაზე იყო რამოდენიმე სამეცნიერო კვლევითი ინსტიტუტი, დღეს არის ათობით მრავალსართულიანი საცხოვრებელი კორპუსი ათი ათასობით მაცხოვრებელით, ამ კორპუსებამდე მისასვლელი ქუჩები და გამზირები გაფართოვდა? ან არის გაფართოების საშუალება? რა თქმა უნდა არა, აღნიშნული ეხება ზ. ჟვანიას სახელობის მოედნის (გაგარინის) მიმდებარე ტერიტორიებსაც და მრავალ სხვა საკვანძო ადგილებს, რომ არაფერი ვთქვათ კორპუსებს შორის “ჩაკეცილებულ” კორპუსებზე, რითაც უსასრულოდ იზრდება მოსახლეობის რაოდენობა ქალაქის ცენტრში და რის გამოც სამწუხაროდ პრობლემები პერი-



რუკა 1. რადიალურ-წრიული სქემის დამახასიათებელი ძირითადი მარშრუტები

ოდულად გამოჩნდება სხვა საქალაქო კომუნიკაციებთან დაკავშირებითაც.

არის მრავალი შედარებით ადვილად მოსაწესრიგებელი პრობლემები, რაც შეამცირებს საცობებს და გაზრდის სიჩქარეებს, კერძოდ: შუქნიშნების მუშაობის სრული მოწესრიგება, მისი მოდერნიზაცია და რეკონსტრუქცია; “სითი პარკის” მიერ ქუჩის ორივე მხარეს მაქსიმალურად ათვისებული ფართობები და ტრანსპორტის სავალ ნაწილად დატოვებული ვიწრო გასასვლელები; ქუჩის სავალ ნაწილზე არსებული უთავსახურო ჭები; ვადების დარღვევით და უხარისხოდ აღდგენილი გადაჭრილი ქუჩები და გზებზე წარმოშობილი ორმოები, ამ უკანასკნელის ნათელი დადასტურებაა დიდუბის ქუჩის ბაგრატიონის და ქუთაისის ქუჩებით კვეთის ადგილებზე გაჩენილი ორმოები, რითაც ამ მონაკვეთებზე მოძრაობის სიჩქარეები (ოქტომბერი-ნოემბერი) თითქმის ნულს გაუტოლდა და გამოიწვია ხანგრძლივი და მაშტაბური საცობები, ერთის მხრივ დიდუბის ქუჩიდან (ვახუშტი ბაგრატიონის ქუჩა, ბაგრატიონის ხიდი) სააკაძის მოედნის ჩათვლით, მეორეს მხრივ დიდუბის ქუჩიდან ქუთაისის ქუჩასა და წერეთლის გამზირზე. ეს იმდენად შესამჩნევი და ადვილად მოსაგვარებელი საკითხი იყო, რომ საზოგადოების დიდ ნაწილს გააჩნდა ეჭვი და არც თუ

უსაფუძვლოდ, იმასთან დაკავშირებით, რომ აღნიშნულ ორ პატარა მონაკვეთზე გზის საფარის აღდგენა ხელოვნურად ჭიანურდებოდა. უმნიშვნელო სამუშაოების ჩატარების შემდეგ დეკემბერში პრობლემა ფაქტიურად მოიხსნა.

აუცილებელია მოხდეს ქალაქის საავტობუსო სამარშრუტო ქსელის ოპტიმიზაცია, მართალია იგი ძირითადად ეყრდნობა დიდი ქალაქებისათვის დამახასიათებელ რადიალურ-წრიულ სქემას, მაგრამ მარშრუტების სახეობების რაოდენობრივი თანაფარდობა არ იძლევა სასურველ სურათს, რაც ნათლად წარმოსადგენია დიაგრამით (იხილეთ, დიაგრამა 1). ბევრად უფრო მეტი უნდა იყოს რადიალური და ბევრად ნაკლები დიაგონალური და ნახევრად დიაგონალური მარშრუტები. რათა განტვირთული იქნას ცენტრალური ქუჩები.

დედაქალაქის საავტობუსო სამარშრუტო ქსელის აგების ძირითადი პრინციპი უნდა იყოს მჭიდროდ დასახლებული პუნქტებიდან მგზავრების მიყვანა მეტროპოლიტენის პირველ შემხვედრ სადგურამდე ან ქალაქის ცენტრალურ ნაწილამდე (იხილეთ, თბილისის რუკაზე დატანილი ძირითადი მარშრუტების ნაირსახეობები, რუკა 1), დღეს აღნიშნული მიმართებით გატარებული რეფორმა ბევრისათვის შეიძლება მტკივნეული აღმოჩნდეს, მაგრამ ქალაქში სიჩქარე-

ბის ასამაღლებლად ეს აუცილებელია.

უნდა შემცირდეს ან დამოკლდეს მეტროს ხაზის პარალელური მარშრუტები. დედაქალაქში მიწისზედა საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტით მგზავრთა-გადაყვანა გადაადგილების მთავარი სატრანსპორტო საშუალება არ უნდა იყოს მიკროავტობუსები, ისინი მუშაობის სპეციფიკიდან გამომდინარე ხშირად არღვევენ მოძრაობის წესებს; აჩერებენ მოულოდნელად ნებისმიერ ადგილზე, სწრაფად გადადიან ზოლიდან ზოლში, მოძრაობენ გადატვირთული სალონებით, მკვეთრად აუარესებენ ეკოლოგიურ მდგომარეობას და ხელს უწყობენ საცობების შექმნას, რამდენადაც 100 მგზავრის გადაყვანას ჭირდება 10-მდე მ/ავტობუსი, როცა მათი გადაყვანა შეიძლება 1 მასიური ტევადობის ავტობუსითაც, ამასთან ერთად მიკროავტობუსები მგზავრობის სიძვირის გამო “ახალისებენ” კერძო ტრანსპორტით გადაადგილებას.

გამოუსწორებელი შეცდომა იქნა დაშვებული ელექტროტრანსპორტის გაუქმებით, განსაკუთრებით მიუღებელია ტროლეიბუსების მეურნეობების მოშლა.

ვერავითარ კრიტიკას ვერ უძლებს: ქალაქის მიმდებარე რაიონებიდან ქალაქში შემოსული ატომობილების ტაქსებად მუშაობა, მათი ტექნიკური მდგომარეობა, მძღოლების ნაკლები პროფესიონალიზმი და ქუჩების უცოდინარობა.

ხანგრძლივ პერიოდზე გათვლილ სამოქმედო გეგმაში აუცილებლად გასათვალისწინებელია ისეთი მნიშვნელოვანი საკითხები, რომელიც მკვეთრად შეამცირებს საცობების წარმოშობას, კერძოდ:

–თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ხაზის მშენებლობის გაგრძელება, საავტომობილო გზის რეკონსტრუქცია-კეთილმოწყობა და ქალაქში ტრანზიტული მოძრაობის აკრძალვა.

–რკინიგზის ხაზის ზღვის ტერიტორიაზე გადატანით გამონთავისუფლებულ მონაკვეთზე საავტომობილო სატრანსპორტო მაგისტრალის მოწყობა.

–დედაქალაქის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების კომპლექსური გეგმის(კონცეფციის, დოქტრინის) შემუშავება და მასში მაშტაბური საინჟინრო ნაგებობების (ხიდები, ესტაკადები) დასაბუთებულად გათვალისწინება.

შეცდომათ უნდა ჩაითვალოს მარშალ გელოვანის და სამტრედიის ქუჩის დამაკავშირებელი ხიდის საპროექტო სამუშაოების გაგრძელება,

მისი აშენების შემთხვევაში არა ეფექტურობის გამო. მტკვრის მარცხენა სანაპიროს და მის მხარეს მდებარე წერეთლის, თამარ მეფის, დადიანის გამზირების და ვაგზლის მიმდებარე ტერიტორიების განტვირთვის მიზნით მკვეთრად უკეთესი შედეგის მომტანი იქნება თუ ვახუშტი ბაგრატიონის ხიდზე გადასულ ტრანსპორტს საინჟინრო ნაგებობათა შექმნით (ხიდი, ესტაკადა) მიეცემა გზის გაგრძელების და ნაძალადევის ტერიტორიაზე-დადიანის გამზირზე გადასვლის საშუალება (რაც 1982-2000 წლების თბილისის სატრანსპორტო სქემითაც იყო გათვალისწინებული), აღნიშნული ასევე მკვეთრად გააუმჯობესებს ერთ-ერთ მჭიდროდ დასახლებული ლოტკინის მთის მოსახლეობის სატრანსპორტო მომსახურეობას.

დასკვნა

სატრანსპორტო საცობების შემცირების მიზნით:

გაგრძელდეს თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ხაზის მშენებლობა და ამ გზით გამონთავისუფლებული, დღეს არსებული რკინიგზის ხაზის მონაკვეთზე საავტომობილო მაგისტრალის მოწყობის მიზნით დაიწყოს საპროექტო სამუშაოები.

განხილული იქნას მარშალ გელოვანის და სამტრედიის ქუჩის დასაკავშირებლად გათვალისწინებული ხიდის მშენებლობის მიზანშეუწონელობის და ვახუშტი ბაგრატიონის ხიდიდან (მიმდებარე ტერიტორიიდან) ნაძალადევის ტერიტორიაზე (დადიანის გამზირი) საავტომობილო ტრანსპორტის გადასასვლელი საინჟინრო ნაგებობის მშენებლობის მიზანშეუწონელობის საკითხი.

დარგის გამოცდილი სპეციალისტების და დამოუკიდებელი ექსპერტების აქტიური მონაწილეობით შეიქმნას ქ. თბილისის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების ხანგრძლივ პერიოდზე გათვლილი კომპლექსური გეგმა.

დედაქალაქის მერთან, ძირითადი საქალაქო სამსახურების ხელმძღვანელთა შემადგენლობით შეიქმნას სატრანსპორტო კომისია(ჯგუფი), საავტობუსო სამარშრუტო სქემის შემდგომი ოპტიმიზაციის, სატრანსპორტო კომუნიკაციებისა და ტრანსპორტის მუშაობის, პერიოდულად წარმოქმნილი შეფერხებების გამომწვევი მიზეზების ოპერატიულად აღმოფხვრის მიზნით.

ნუგზარ ნავაძე, ვასილ ქართველიშვილი, თეიმურაზ გორშკოვი - სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანები - 2009 წ. თბილისი, შპს “პოლიგრაფ თბილისი”
მაია მიშელაძე - “ვერსია”, სტატისტიკის ეროვნული ცენტრის მონაცემები.

ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТОРОВ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИХ ИСКОРЕНЕНИЮ

*НУГЗАР НАВАДЗЕ - профессор ГТУ,
САБА МЕБАГИШВИЛИ - докторант ГТУ*

Существуют объективные и субъективные причины возникновения транспортных заторов.

Объективными причинами являются - стремление жителей регионов поселиться в столице страны, размещение в Тбилиси десятков тысяч беженцев, ежегодное значительное увеличение автомобильного парка страны и её столицы.

Субъективными -отсутствие транспортной доктрины (концепции) и соответственно недокументированное и незапланированное развитие инфраструктуры, строительственные работы производимые в центральной части города с нарушением нормативов, недостатки, существующие в планировании и развитии автобусной маршрутной сети, недокументированные решения, принятые без учёта транспортных потоков, а также неоперативное проведение мероприятий по искоренению причин, препятствующих передвижению транспорта по проезжей части дорог.

THE REASONS OF TRAFFIC JAM AND MEASURES OF ERADICATION

*NUGZAR NAVADZE - professor of GTU,
SABA MEBAGISHVILI - PhD student of GTU*

The reason of traffic Jam is wish of population movement from Objective regions to the capital. Settlement tens of thousands of refugees in Tbilisi, A significant annual increase of car parks of Tbilisi and country, non-existence of subjective-transport doctrine (concept), Therefore unreasonable and unplanned development of transport infrastructure, construction in central part of the city by violation of normative, the existed gaps in development of city bus route network, Traffic flow without the unjustified decisions, non operational handling of movement impeding causes on carriageway.