

**ქალაქ თბილისის საკრებულოს
სატრანსპორტო საკითხთა კომისიის
სხდომის ოქმი №25**

11 მარტი, 2019

თბილისი, თავისუფლების მოედანი №2
14:00 საათი

სხდომას ესწრებოდნენ:

1. თედო ისაკაძე - კომისიის თავმჯდომარე;
2. მიხეილ ამაშუკელი - კომისიის წევრი;
3. შალვა ოგბაიძე - კომისიის წევრი;
4. დავით უჯმაჯურიძე - კომისიის წევრი;
5. დავით რურუა - კომისიის წევრი;
6. ირაკლი ნადირაძე - კომისიის წევრი.

სხდომის დღის წესრიგი:

- „თბილისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში სატრანსპორტო საშუალებების პარკირების რეგულირების წესისა და პარკირების საფასურის დადგენის შესახებ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2016 წლის 27 დეკემბრის №33-99 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს დადგენილების პროექტი (21.02.19, 12-0319052158 - 03).

სხდომას თავმჯდომარეობდა - თედო ისაკაძე.

მომხსენებელი:

- **ირაკლი ხმაღაძე** - თბილისის მუნიციპალიტეტის მერის მოადგილე;
- **მამუკა მუმლაძე** - თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის უფროსი;
- **ვასილ აბულაძე** - თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის უფროსის მოადგილე.

მოწვეული სტუმრები:

1. გიორგი შარკოვი - შპს „თბილისის სატრანსპორტო კომპანია“;
2. კახა ბუხრაძე, ხათუნა ფირცხალავა - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო;
3. ასმათ აბესაძე - კომპანია „სისტრა“;
4. გიორგი გიგაური - კომპანია „სისტრა“;
5. ეკატერინე ლალიაშვილი - „საქართველოს ალიანსი უსაფრთხო გზებისთვის“;
6. ხათუნა გველესიანი - „იარე ფეხით“;

7. გიორგი ბაბუნაშვილი - „ურბანული ლაბორატორია“;
8. ერეკლე ურუშაძე - „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“;
9. ოთარ გელაშვილი - ექსპერტი;
10. გოგა ჩანადირი - ექსპერტი.

სხდომის თავმჯდომარემ გახსნა სხდომა და კომისიის წევრებს გააცნო დღის წესრიგი.

კომისიის წევრთა მიერ მოწონებულ იქნა და დამტკიცდა სხდომის დღის წესრიგი.

თ.ისაკაძე - სხდომაზე განვიხილავთ საათობრივი პარკირების რეგულირების საკითხს. ამ საკითხთან დაკავშირებით გვქონდა რამდენიმე შეხვედრა ექსპერტებთან, არასამთავრობო ორგანიზაციებთან და მრჩეველებთან. დღევანდელი სხდომა არ ნიშნავს იმას, რომ პარკირების საკითხთან დაკავშირებით აღარ გავმართავთ კონსულტაციებს. წარმოდგენილი პროექტის თანახმად, ზონალური პარკირების საკითხს სატესტო რეჟიმში გამოვცდით კოტე აფხაზის ქუჩაზე.

ი.ხმაღაძე - თბილისისთვის ძალიან მნიშვნელოვანია პარკირების რეფორმა. ზონალური პარკირების სისტემა სიახლეს არ წარმოადგენს მსოფლიოს სხვადასხვა ქალაქებისათვის. სისტემის დანერგვა ემსახურება ნაკადების მართვას, რამაც შედეგად უნდა მოგვცეს - ნაკლები კერძო და მეტი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი. კერძო ტრანსპორტის სიჭარბეს მიყვავართ საცობების და გარემოს დაბინძურების მატებისკენ. ზონალური პარკირების მოდელი წარმატებით გამოიყენეს ისეთმა ქალაქებმა, სადაც კერძო ავტომობილების რაოდენობა იყო ძალიან დიდი. წარმოდგენილ პროექტში, ღიად გვაქვს ტარიფების საკითხი, თუმცა გარკვეული დამოკიდებულება ტარიფების შესახებ გაგვაჩნია. უნდა დავადგინოთ ისეთი ტარიფი, რომელიც ორიენტირებული იქნება შედეგზე. კონკრეტული ქუჩისთვის უნდა იყოს ინდივიდუალური ტარიფი. მოდელის მიზანი არის არა ფულის მოკრება, არამედ კერძო ავტომობილების შემცირება. მიზეზი, რის გამოც პირველი ეტაპისთვის ავიღეთ კოტე აფხაზის და მიმდებარე ქუჩები, არის ის რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება ამ ტერიტორიაზე წინ უსწრებს ზონალური პარკირების სისტემის დანერგვას. 1 ივლისისათვის როცა საპილოტე არეალში ზონალური პარკირების სისტემა ამოქმედდება საზოგადოებრივი ტრანსპორტი უკვე განვითარებული იქნება. პარკირების საფასურის გადახდა შესაძლებელი იქნება მობილური აპლიკაციის და გადახდის აპარატების საშუალებით. პარკირება უფასო იქნება ელექტრომრავიანი ავტომობილებისათვის. ასევე, ადგილობრივ მაცხოვრებლებს უფლება ექნებათ ისარგებლონ ორი უფასო საპარკინგე ადგილით.

თ.ისაკაძე - გვქონდა რამდენიმე შეხვედრა, მათ შორის ექსპერტებთან, არასამთავრობო ორგანიზაციებთან და ყველგან გამოითქვა მოსაზრება, რომ 0.5 ლარი არის ძალიან დაბალი და ამ ტარიფის დაწესებით სასურველი შედეგი არ დადგება. იყო მოსაზრება, რომ პარკირების საფასური შეიძლება განისაზღვროს 1-3 ლარის ფარგლებში, ასევე შესაძლებელია დროის სხვადასხვა მონაკვეთში ტარიფი იყოს განსხვავებული, საპარკინგე არეალი დაიყოფა სამ ზონად - A, B, C ზონებად. A ზონა იქნება ყველაზე დაბალი ღირებულების ზონა.

ი.ხმაღაძე - კერძო ბაზარზე გვაქვს საათობრივი მოდელი, რომლის ზედა ზღვარი არის 3 ლარი. ჩემი აზრით, კომერციული ტარიფის ზედა ზღვარს (3 ლარს) არ უნდა ავცდეთ. ამასთანავე, საათობრივი მოდელი არ ითვალისწინებს ქალაქის მთელი არეალის დაფარვას.

ი.ნადირაძე - ჩვენი პოზიცია საკითხთან დაკავშირებით თქვენთვის ცნობილია. საკითხს მხარს არ დავუჭერთ, ზონალური პარკირების საკითხი არის აპრობირებული მეთოდი მსოფლიოს სხვადასხვა ქალაქებისათვის, მაგრამ როდესაც მოქალაქეებს ვუზღუდავთ პარკირების უფლებას, ადექვატური სერვისიც უნდა მივაწოდოთ. საკრებულოში შემოსულია დედაქალაქის გენერალური გეგმის პროექტი, სადაც მითითებულია, რომ 2014-2020 წწ. უნდა ჩატარდეს კვლევა საპარკინგე სისტემაზე და ტარიფებზე. ფაქტია, რომ მსგავსი კვლევა არ ჩატარებულა, გარდა ამისა, არცერთი კერძო პარკინგი არ აშენებულა. პუშკინის სკვერში რომ აშენებულიყო მრავალსართულიანი საპარკინგე ადგილი პარკირების პრობლემა გადაწყდებოდა. წარმოდგენილი მოდელი ვერ მოაგვარებს საცობების პრობლემას. ვფიქრობ, საცობების შემცირებისთვის პრიორიტეტი უნდა იყოს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება. რეგულაცია იქნება მდიდრებზე გათვლილი. ასევე, როგორც ვიცით კორპუსების მშენებლობის დროს დეველოპერების მიმართ არ შეცვლილა მოთხოვნები ანუ მათ არ აქვთ ვალდებულება, რომ კორპუსის მშენებლობის დროს ყველა საცხოვრებელ ფართს ჰქონდეს ფართი ავტოსადგომისთვის.

ი.ხმაღაძე - მინდა შეგახსენოთ, რომ 2009 წელს როდესაც წინა ხელისუფლებამ შემოიყვანა კომპანია „სი-ტი-პარკი“, ხელშეკრულება ითვალისწინებდა საათობრივი პარკირების შესაძლებლობას, ანუ იმდროინდელი ხელისუფლება თვლიდა, რომ საათობრივი პარკირება იყო სწორი მიდგომა, მაგრამ მაშინ ეს სისტემა ვერ განვითარდა. საათობრივი პარკირების შედეგად შემოსული თანხა მოხმარდება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებას. რაც შეეხება მრავალსართულიან პარკინგს, ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევა ტარდება 2 ლოკაციაზე.

ა.აბესაძე - ჩვენი გუნდი მიესალმება საპილოტე პროექტის წამოწყების შესახებ გადაწყვეტილებას. კომპანია „სისტრა“ ამჟამად ახორციელებს ავტობუსების ქსელის რესტრუქტურირების კვლევას. მსოფლიოში თითქმის არ არსებობს ქალაქები სადაც ავტომობილებს შეუძლიათ განუსაზღვრელი დროით დგომა ერთ ადგილზე. ევროპაში საკუთარ სახლთანაც ფასიანია პარკირება.

თ.ისაკაძე - საინტერესოა არასამათავრობო ორგანიზაციების და ექსპერტების აზრი პარკირების საფასურის ქვედა და ზედა ზღვარის შესახებ.

ა.აბესაძე - ვფიქრობ, რომ ზედა ზღვარი კოტე აფხაზის ქუჩისთვის უნდა იყოს 2 ლარი.

ხ.გველესიანი - ვეთანხმები ქალბატონ ასმათს. ამასთან, მაქვს კითხვა ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესახებ. დღესდღეობით კოდექსში არასწორი პარკირებისთვის გათვალისწინებულია ჯარიმა 10 ლარის ოდენობით. არ უნდა მოხდეს ისე, რომ არასწორი დგომა-გაჩერება იყოს უფრო იაფი, ვიდრე საათობრივი პარკირება.

ი.ხმაღაძე - გეთანხმებით, რომ ჯარიმა უნდა იყოს ბმაში პარკირების გადასახადთან. მას შემდეგ რაც განისაზღვრება საათობრივი პარკირების ტარიფები, ვიფიქრებთ პარკირების ჯარიმასთან დაკავშირებით შესაბამისი ცვლილებების ინიცირებაზე საქართველოს პარლამენტში.

გ.გიგაური - ახლო მომავალში კომპანია „სისტრა“ ჩაატარებს კვლევას მოსახლეობის მხრიდან საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამოყენების მზაობაზე.

გ.ჩანადირი - მხარს ვუჭერ ზონალური პარკირების შემოღების საკითხს. გვაქვს თუ არა საცობების შემცირების სხვა გეგმა.

ი.ხმაღამე - კომპანია „სისტრა“ მოგვაწვდის კვლევას, სატრანსპორტო ქსელის ახალი მოდელის შესახებ, სადაც მოცემული იქნება მარშრუტები, ე. წ. „ბასლაინები“ და დედაქალაქის სატრანსპორტო პოლიტიკით გათვალისწინებული სხვა ღონისძიებები, რომლებიც ასევე ემსახურება საცობების შემცირებას.

ე.ლალიაშვილი - ჩვენი მხრიდან სრულ მხარდაჭერას გიცხადებთ. ყოველწლიურად იზრდება გარემოს დაბინძურების მაჩვენებელი უვარგისი ავტომობილების ზეგავლენის შედეგად. მრავალსართულიანი პარკინგი არ არის გამოსავალი საცობების განსატვირთად. რაც შეეხება ტარიფის ზედა ზღვარს, ვფიქრობ ოპტიმალური თანხა იქნება 2 ლარი.

ი.ხმაღამე - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მონაცემებით ქვეყანაში 2018 წელს 7700 მანქანაა შემოსული, ეს არის არასწორი პოლიტიკის შედეგი. 10 წლის წინ რომ დაწყებულიყო სწორი პოლიტიკა, დღეს ასეთი შედეგი არ გვექნებოდა. წელს 310 ახალი ავტობუსი გვეყოლება, არცერთ რაიონში არ შევა ზონალური პარკირების მოდელი თუ არ იქნება საზოგადოებრივი ტრანსპორტი განვითარებული.

ლ.ხაბეიშვილი - როდესაც ვსაუბრობთ საფასურის გაძვირებაზე, შესაბამისი სერვისიც უნდა იყოს გაუმჯობესებული. სერვისის გაძვირება პრობლემას არ წარმოადგენს, პრობლემა არის მომსახურების არარსებობა. ამასთანავე, ჯერ კიდევ არ შემოსულა ის 100 ავტობუსი, რომელიც დეკემბერში უნდა შემოსულიყო.

ი.ხმაღამე - კანონი ადგილობრივ თვითმმართველობას აძლევს უფლებას, რომ განსაზღვროს ადგილობრივი გადასახადები. ეკონომიკა რომ იზრდება ამის შედეგია ავტომობილების ზრდა. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების გარეშე არ მოხდება ზონალური პარკირების შემოღება. 100 ავტობუსთან დაკავშირებით ტენდერი არ შედგა, რის გამოც, მათი შემოსვლის დრომ გადაიწია. რაც შეეხება ჯარიმების ოდენობას, არასწორ პარკირებასთან დაკავშირებით, 3-ჯერ ნაკლებია „სი-ტი-პარკთან“ შედარებით, ჩვენი ხელისუფლების გარდა ვერავინ ვერ შეძლო „სი-ტი-პარკთან“ ხელშეკრულების გაწყვეტა.

გ.ბაბუნაშვილი - ვიზიარებთ რეფორმის სულისკვეთებას. სხვადასხვა ევროპული ქალაქებისთვის სიახლეს არ წარმოადგენს მსგავსი ტიპის რეფორმა. მნიშვნელოვანია რეფორმის წამოწყების შემდგომ დაკვირვება კერძო ავტომობილების რაოდენობის ცვლილებაზე და მის საფუძველზე პარკირების მოსაკრებლის გადახედვა. მრავალსართულიანი პარკინგი ქალაქის ცენტრში არის მიზიდულობის წერტილი კერძო ავტომობილებისათვის და ამ გზით შეუძლებელია საცობებისგან განტვირთვა. რაც შეეხება დადგენილებაში არსებულ ჩანაწერს ელექტრომრავიანი ავტომობილების პარკირების საფასურისგან გათავისუფლების შესახებ, გასაგებია, რომ ხდება ამ ავტომობილების წახალისება, თუმცა მიმაჩნია რომ მათზეც უნდა დაწესდეს გარკვეული სახის საფასური.

ე.ლალიაშვილი - ერთ ოჯახზე ორი ავტომობილის საპარკინგე ადგილის მინიჭება შეიძლება ზედმეტი იყოს. ეს გამოიწვევს ფართის მესაკუთრეების მიერ საპარკინგე ადგილის გაქირავებას.

ი.ხმალაძე - ვფიქრობ, საპარკინგე ადგილის გაქირავების ფაქტი არ დადგება. წარმოდგენილი დადგენილების პროექტის მიხედვით, საპარკინგე ადგილზე დარეგისტრირებული ავტომობილის ცვლილება დარეგისტრირებიდან ერთი თვის ვადაში არ იქნება შესაძლებელი. რაც შეეხება ელექტრომობილებს. სულ 1500 ელექტრომობილი გვყავს. დღესდღეობით არ არის მათთვის პარკირების საფასურის დაწესების აუცილებლობა, მაგრამ ოდესმე დღის წესრიგში შეიძლება ეს საკითხიც დადგეს.

შ.ოგბაიძე - ჩვენ გვინდა დედაქალაქი გადაიქცეს ადამიანების ქალაქად, მწვანე სივრცეებით და ფეხითმოსიარულეებით. არცერთ განვითარებულ ქალაქში არ არის მრავალსართულიანი საპარკინგე ადგილი ქალაქის ცენტრში განთავსებული. სწორი გზით მივდივართ და დარწმუნებული ვარ სასურველი შედეგი დადგება.

ო.გელაშვილი - მხარს ვუჭერთ ახალ რეგულაციას. საცობების პრობლემა ვერ გადაწყდება თუ არ იქნება რეგულაციები. ვემხრობით იმას, რომ პარკირების საფასური განისაზღვროს ზონების მიხედვით (A, B, C ზონები). ტარიფი ვფიქრობ უნდა განისაზღვროს 1 ლარის ოდენობით და შემდგომში ბაზარმა დაარეგულიროს. სატრანსპორტო პოლიტიკას მერია სწორად წარმართავს. პარკირების ეს მოდელი არამართო კოტე აფხაზის ქუჩაზე, არამედ სხვა ქუჩებზეც უნდა გავავრცელოთ. რაც შეეხება მრავალსართულიან საპარკინგე ადგილებს, მსგავსი პარკინგები უნდა იყოს დიდ სავაჭრო და მსგავსი ტიპის დაწესებულებებთან ავტომობილის მცირე დროით გასაჩერებლად.

ი.ნადირაძე - დადგენილებაში არის ჩანაწერი, რომ საპარკინგე ადგილების კატეგორიას მერია დაამტკიცებს. მიმაჩნია, რომ კატეგორიის მინიჭების უფლებამოსილება საკრებულოს უნდა ჰქონდეს.

ი.ხმალაძე - საპარკინგე ადგილებისთვის კატეგორიის მინიჭება არის ყოველდღიური ოპერირების საკითხი. მერია ახდენს ყოველდღიურ დაკვირვებას კონკრეტულ ადგილებზე, ამიტომ საპარკინგე ადგილების კატეგორიის მინიჭების უფლებაც მერიას უნდა ჰქონდეს.

ი.ზარქუა - მისასალმებელია ეს ინიციატივა. საპილოტე არეალი არის ის ტერიტორია, სადაც მიმართული იქნება ახალი 90 ავტობუსი. რაც შეეხება საპარკინგე ადგილებისთვის კატეგორიის მინიჭების საკითხს, ვფიქრობ, მერიის პრეროგატივა უნდა იყოს ვინაიდან მერიას აქვს კომუნიკაცია მოსახლეობასთან გამგეობების მეშვეობით. ტარიფთან დაკავშირებით, ძველი თბილისის ტერიტორიაზე ვფიქრობ უნდა განისაზღვროს 3 ლარით.

გ.გიგაური - არასწორი იქნება კატეგორიების მინიჭების უფლების საკრებულოსთვის გადაცემა. ვინაიდან ანალიტიკურ საქმიანობას მერია ახორციელებს, ეს პრეროგატივა უნდა ჰქონდეს მერიას.

ხ.გველესიანი - კარგი იქნება თუ გადახდის აპარატები არ დაიდგმება ტროტუარებზე.

ი.ხმალაძე - არსებობს გადახდის ორი მეთოდი - მობილური აპლიკაციით და სწრაფი გადახდის აპარატით, რისთვისაც გამოვიყენებთ უკვე არსებულ მრავალფუნქციურ გადახდის აპარატებს.

ი.ნადირაძე - პროექტის წარმატების ინდიკატორი რა იქნება.

ი.ხმალაძე - წარმატების ინდიკატორი იქნება საპილოტე ტერიტორიის გათავისუფლება ავტომობილებისაგან თუნდაც 15 %-ით.

თ.ისაკაძე - შევაჯამოთ დღევანდელი სხდომა. საკითხის განხილვამ აჩვენა, რომ 0,5 ლარი არის ძალიან დაბალი ტარიფი და არ იქნება ორიენტირებული პრობლემის გადაჭრაზე. გამოიკვეთა, რომ საათობრივი პარკირების საფასურის მინიმალური ოდენობა A კატეგორიისთვის უნდა განისაზღვროს 1 ლარით, B კატეგორიისთვის - 1.5 ლარით, C კატეგორიისთვის - 2 ლარით. ამ სხდომით არ მთავრდება საკითხის განხილვა, სამომავლოდაც გვექნება საშუალება ვიმსჯელოთ მოცემულ საკითხზე.

კომისიის თავმჯდომარემ სხდომა დახურულად გამოაცხადა.

სატრანსპორტო საკითხთა კომისიის თავმჯდომარე

თედო ისაკაძე

