



საქართველოს
სახალხო დამცველი



Implemented by:
giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

საქართველოს სახალხო დამცველი

ქალები და მობილობა

ქალთა ყოველდღიური გადაადგილების
გენდერული ასპექტები



2021

კვლევის ავტორები: ანნა ილურიძე, თათია ვერულაშვილი

სტატისტიკოსი და ანალიტიკოსი: ბელა რეხვიაშვილი, ნინო კორინთელი

კვლევა მომზადებულია რეგიონალური პროგრამის „მდგრადი ურბანული მობილობა სამხრეთ კავკასიაში“ (მობილობა ქალაქებისთვის) მხარდაჭერით, რომელიც დაფინანსებულია გერმანიის ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ფედერალური სამინისტროს (BMZ) მიერ და ხორციელდება გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოების (GIZ) მიერ ტრანსფორმაციული ურბანული მობილობის ინიციატივასთან (TUMI) თანამშრომლობით.

GIZ არ იღებს პასუხისმგებლობას კვლევის შინაარსობრივი მხარის სისწორესა და ავტორთა მიერ გამოთქმულ მოსაზრებებზე.

შინაარსი

1. შესავალი	4
2. ძირითადი მიგნებები	5
3. კვლევის მნიშვნელობა	6
4. მეთოდოლოგია	6
4.1. კვლევის ფარგლები და შეზღუდვები	6
4.2. კვლევის სამიზნე ჯგუფები	7
4.3. კვლევის მეთოდები	8
5. კვლევის თეორიული ჩარჩო	8
5.1. რა არის მობილობა	8
5.2. მობილობის ჩარჩო-რეგულირება საქართველოში	10
5.3. მიგრაცია და მობილობა	13
5.4. ვირტუალური მობილობა	13
6. ყოველდღიური მობილობის გენდერული ასპექტები	14
6.1. მობილობა და ეკონომიკური მონაწილეობა	14
6.2. მობილობა და გენდერული ძალადობა	15
6.3. ურბანულ გარემოსა და სოფლად მცხოვრები მოსახლეობის გადაადგილების გენდერული თავისებურებები	17
6.4. გადაადგილების საშუალებების არჩევანი, განმაპირობებელი ფაქტორები და ბარიერები	18
7. COVID-19 ის გავლენა ყოველდღიურ მობილობაზე	20
8. კვლევის მიგნებები	20
8.1. ქალების ყოველდღიური გადაადგილება	20
8.2. ქალთა ყოველდღიური გადაადგილების რეჟიმი	22
8.3. გადაადგილების მიზნები	24
8.4. გადაადგილების საშუალებები	25
8.5. გადაადგილებისთვის საჭირო დრო, ღირებულება და ტრანსპორტით სარგებლობის სიხშირე	29
9. კორონავირუსის გავლენა ქალთა გადაადგილებაზე	29
10. გადაადგილებასთან დაკავშირებული მუნიციპალური პოლიტიკა	32
10.1. მუნიციპალიტეტში ტრანსპორტის გადაადგილების საკითხებზე პასუხისმგებელი სამსახური	33
10.2. ტრანსპორტთან დაკავშირებული მუნიციპალური პროექტები	34
10.3. მუნიციპალური სატრანსპორტო პოლიტიკის ძირითადი პრობლემები და გამონკვევები	34
11. დასკვნა	36
12. რეკომენდაციები	36
დანართი N1: კვლევის ზოგადი დემოგრაფიული პროფილი	37

1. შესავალი

თავისუფალი გადაადგილება ეკონომიკური განვითარების, კეთილდღეობის და სერვისებზე წვდომის მთავარი წინაპირობაა. ყოველდღიური გადაადგილების საჭიროებები, გადაადგილების საშუალებების არჩევანი, ტრანსპორტის გამოყენების სიხშირე და მიზნობრიობა¹ განსხვავებული გენდერული იდენტობების მქონე ადამიანებისათვის სხვადასხვაა.^{2,3}

პატრიარქალურ საზოგადოებაში მობილობა, გადაადგილება და საჯარო სივრცეებზე წვდომა - უმეტესწილად კაცების პრივილეგიაა. გენდერული ძალადობის და უთანასწორობის ერთ-ერთი გამოვლინება მობილობის საშუალებებზე წვდომის არქონა ან/და თავისუფალი გადაადგილების უფლების შეზღუდვაა. გადაადგილების თავისებურებები, თავის მხრივ, განაპირობებს საჯარო სივრცეებზე წვდომის განსხვავებულ მაჩვენებელს, კვლავ აწარმოებს გენდერულ როლებს და სტრუქტურულ ბარიერებს.

მიუხედავად მისი მნიშვნელობისა, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი მობილობის მხოლოდ ერთი ასპექტია. თუმცა, პრობლემაა, რომ სატრანსპორტო სფერო ძირითადად კაცებით არის დომინირებული. გარდა ამისა, ყველა რეგიონში, დედაქალაქის ჩათვლით, გამოწვევაა მუნიციპალური ტრანსპორტის გამართული მუშაობა და ადგილზე მოქმედი, კერძო სატრანსპორტო კომპანიების მუშაობის თვითნებური ხასიათი, რაც ხშირად ქაოტურობასა და მოუწესრიგებლობაში გამოიხატება. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაუმართავი მუშაობა და რიგ შემთხვევებში მისი არარსებობა, დიდი გამოწვევაა ქალებისთვის, განსაკუთრებით, სოფლად მცხოვრები ქალებისთვის, რადგან ეს ორმაგად ართულებს მათ წვდომას განათლებაზე, დასაქმებასა და სხვა ბაზისურ სერვისებზე.

COVID-19-ის პანდემიამ სრულად შეცვალა გადაადგილების აქამდე არსებული მოდელი და შესაძლებლობები. პანდემიით გამოწვეულმა შეზღუდვებმა არაპროპორციულად ნეგატიური გავლენა იქონია ქალებსა და გოგოებზე. გადაადგილების შეზღუდვის გამო გაიზარდა ქალების აუნაზღაურებელი შრომის საათები, შემცირდა განვითარებასა და დასაქმებაზე ორიენტირებული აქტივობები და გართულდა ძალადობრივი გარემოდან თავის დაღწევა. შეზღუდულმა გადაადგილებამ შეამცირა ქალების წვდომა ჯანდაცვის სერვისებზე, სექსუალური და რეპროდუქციული ჯანმრთელობის სერვისების ჩათვლით.

მობილობის გენდერული აქსპექტების გამოკვლევის მიზნით, წინამდებარე კვლევა შეისწავლის ყოველდღიური გადაადგილების გენდერულ თავისებურებებს, გადაადგილების საშუალებების არჩევანს და იმას, თუ რა განაპირობებს ამ არჩევანს, კონკრეტულ გადაადგილების საშუალებასთან დაკავშირებულ გენდერულ ბარიერებს და გენდერის და მობილობის კუთხით არსებული ბარიერებისა და გამოწვევების გავლენას გენდერულ თანასწორობასა და ქალთა გაძლიერებაზე.



1. ჯეფ თერნერი, მარგარეტ გრიეკო, „გენდერი და დროითი სიღარიბე: გენდერიზებულ დროზე, ტრანსპორტსა და მგზავრობაზე სოციალური პოლიტიკის უგულბელყოფილი გავლენები“, *Time and Society*, 9 (1), SAGE, 2000. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3pb6lcx> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

2. რობინ ლოუ, „ქალებისა და ტრანსპორტის მიღმა: გენდერისა და ყოველდღიური მობილობის ახალი გეოგრაფიისკენ“, *Progress in Human Geography* 23(4), 1999. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/35VS1wR> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

3. ვინსენტ კაუფმანი, „მობილობის გადააზრება“, Routledge, 2016. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3syjKst> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

კვლევის მიზანია გამოიკვლიოს მობილობის გენდერული ასპექტები საქართველოში, საჭიროებები და თავისებურებები COVID-19-ით გამონეული გადაადგილების შეზღუდვებისა და თავისებურებების ჩათვლით, შეისწავლოს, თუ რამდენად ფარავს ამ საჭიროებებს უკვე არსებული მუნიციპალური სერვისები და წარმოადგინოს რეკომენდაციები, რომლებიც გათვალისწინებული იქნება ამ თემაზე პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავებისას როგორც ადგილობრივ, ისე საერთაშორისო დონეზე.

2. ძირითადი მიზნები

კვლევის შედეგების ანალიზით ირკვევა, რომ ქალთა ყოველდღიურ გადაადგილებას აქვს მნიშვნელოვანი გენდერული ასპექტები, რაც მოქმედებს მათი გადაადგილების რეჟიმზე, მიზნებზე და საშუალებებზე და ხშირად ითარგმნება მობილობის შეზღუდვაში, რადგან გადაადგილების არსებული მოდელი არ არის მორგებული ქალთა საჭიროებებზე, კერძოდ:

- ▶ ქალთა მობილობა გენდერულად წინასწარგანსაზღვრულია და ძირითადად უკავშირდება მათ მიერ ყოველდღიური, ანაზღაურებული და აუნაზღაურებელი შრომის შესრულებას
- ▶ ქალები, საკუთარი საჭიროებების გამო უფრო იშვიათად გადაადგილდებიან, ვიდრე დამოკიდებული პირების საჭიროებების გამო
- ▶ ქალები, რომლებსაც მცირეწლოვანი შვილები ჰყავთ და სოფლებში ცხოვრობენ, თავს იკავებენ ბავშვებთან ერთად ყოველდღიური გადაადგილებისგან, ვინაიდან ფეხით გასავლელი გზა და რამდენიმე ტრანსპორტის გამოცვლა მათთვის მოუხერხებელია
- ▶ ქალების მობილობა პირდაპირ არის დამოკიდებული მათი შემოსავლის ოდენობაზე. ძალზე მცირე შემოსავლის მქონე ქალების მნიშვნელოვანი ნაწილი (38.4%) იშვიათად ან საერთოდ არ გადის სახლიდან
- ▶ სოფლად, ქალთა ყოველდღიური გადაადგილების მაჩვენებელი, ქალაქთან შედარებით, ნაკლებია
- ▶ ქალების მობილობას აქვს მნიშვნელოვანი ასაკობრივი განზომილება. 61 წელზე მეტი ასაკის ქალების ნახევარი იშვიათად ან საერთოდ არ გადის შინიდან
- ▶ ქალები ძირითადად მოკლე დისტანციაზე და დღის განმავლობაში რამდენიმე ლოკაციაზე გადაადგილდებიან
- ▶ ყველა რეგიონში უკიდურესად დაბალია ქალების მობილობა განათლების მიღების მიზნით
- ▶ ქალებს საქართველოში არ აქვთ თანაბარი წვდომა გადაადგილების სხვადასხვა საშუალებაზე, რაც მათ საშუალებას მისცემდა გადაადგილებულიყვნენ მათთვის სასურველი მიმართულებით, სასურველ დროს და ხელმისაწვდომ ფასად, რაც დაკავშირებულია სატრანსპორტო და საგზაო ინფრასტრუქტურის ხარვეზებთან.
- ▶ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი სოფლად მცხოვრებ ქალთა უმეტესობისთვის ან მიუწვდომელია, რადგან არ აქვს სრული გეოგრაფიული დაფარვა, ან საფრთხის შემცველია, ვინაიდან, პანდემიის პერიოდში, არსებობს ვირუსის გადადების საფრთხე, პრევენციული ღონისძიებების არარსებობის გამო და ზოგადად, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაუმართაობის გამო, გაზრდილია ავარიული შემთხვევების რისკი
- ▶ ქალების მხოლოდ მცირე პროცენტი (10.4%) ფლობს ავტომობილს და მათი გადაადგილების დრო და მიზანი ხშირად ოჯახის (კაცი) წევრების მობილობის გეგმაზეა დამოკიდებული
- ▶ ქალების ძირითადი გადაადგილების საშუალებაა ფეხით გადაადგილება

- ▶ ქალთა ყოველდღიურ მობილობაზე პანდემიამ დიდი გავლენა იქონია. ტრანსპორტთან დაკავშირებით დაწესებული შეზღუდვების გამო, ქალებს, უმეტესად, შეეზღუდათ მობილობა
- ▶ მუნიციპალიტეტების უმრავლესობას არ გააჩნია გრძელვადიანი სატრანსპორტო პოლიტიკა ან ამ საკითხებზე მომუშავე სპეციალური სამსახური
- ▶ კვლევაში ჩართული რეგიონებისთვის ძირითადი გამოწვევა კერძო ტრანსპორტის ოპერირებაა, რომელიც ყველა მცხოვრებლის საჭიროების დაკმაყოფილებას ვერ ახერხებს
- ▶ თვითმმართველი ერთეულების წარმომადგენლებს უჭირთ გენდერულ თანასწორობას, ქალთა საჭიროებებსა და მობილობას შორის კავშირის დანახვა.

3. კვლევის მნიშვნელობა

მობილობას აქვს გენდერული განზომილება, ქალისა და კაცის გამოცდილებები, რომელიც ყოველდღიურ გადაადგილებას ახლავს თან, სრულიად განსხვავებულია. დაუცველობა, ფიზიკური ან სექსუალური ძალადობის შიში საზოგადოებრივ ადგილებში და საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სარგებლობისას, ის ძირითადი ფაქტორებია, რომლებიც ზღუდავს ქალებისა და გოგოების ყოველდღიურ გადაადგილებას. ქალების მობილობისთვის ასევე დამახასიათებელია მრავალმხრივი, ე.წ. „მოგზაურობის ჯაჭვი“, რომელიც ძირითადად მოიცავს ხშირ და მოკლე მანძილებზე გადაადგილებას საშინაო თუ ზრუნვის შრომის გასაწევად.

წინამდებარე კვლევა საქართველოში პირველია, რომელიც მობილობის გენდერულ მახასიათებლებს შეისწავლის. კვლევამ, ერთი მხრივ, ხელი უნდა შეუწყოს ამ საკითხზე მსჯელობის დაწყებას, მობილობის კუთხით ქალთა საჭიროებების გამოკვეთას, მეორე მხრივ კი, კვლევის რეკომენდაციები და მიგნებები მნიშვნელოვანი კონტრიბუცია იქნება სატრანსპორტო და ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის დაგეგმვის პროცესში.

4. მეთოდოლოგია

4.1. კვლევის ფარგლები და შეზღუდვები

კვლევის მიზანია გამოიკვლიოს მობილობის გენდერული ასპექტები საქართველოში, საჭიროებები და თავისებურებები COVID-19-ით გამოწვეული გადაადგილების შეზღუდვებისა და თავისებურებების ჩათვლით, შეისწავლოს, თუ რამდენადაა ეს საჭიროებები დაფარული უკვე არსებული მუნიციპალური სერვისებით და წარმოადგინოს რეკომენდაციები, რომლებიც გათვალისწინებული იქნება ამ თემაზე პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების პროცესში როგორც ადგილობრივ, ისე საერთაშორისო დონეზე.

კვლევამ პასუხი უნდა გასცეს შემდეგ შეკითხვებს:

1. როგორია ქალებისა და გოგოების ყოველდღიური გადაადგილების რეჟიმები და მათი მიმართება გენდერულ სტერეოტიპებსა და გენდერულ როლებთან;
2. გადაადგილების რა გენდერული საჭიროებები და ბარიერები არსებობს და რა გავლენას ახდენს გადაადგილების კუთხით არსებული გამოწვევები და ბარიერები გენდერულ თანასწორობასა და ქალთა ეკონომიკურ გაძლიერებაზე;

3. რა ტიპის გადაადგილების საშუალებებს ირჩევენ ქალები და რა განაპირობებს ამ არჩევანს;
4. რამდენად არის მუნიციპალური ტრანსპორტი მორგებული ქალებისა და გოგოების საჭიროებებზე, მათ შორის, განსხვავებულ საჭიროებებზე;
5. რა გავლენა მოახდინა კორონავირუსის პანდემიით გამოწვეულმა შეზღუდვებმა ქალთა ყოველდღიური გადაადგილების რეჟიმებსა და გადაადგილების საშუალებებზე წვდომაზე.

კვლევის ჩასატარებლად, საქართველო (დედაქალაქის გარდა) დაიყო ორ სტრატად - აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოდ, თითოეულ სტრატაში შემთხვევით შეირჩა რეგიონი (კლასტერი). თითოეულ კლასტერში - მუნიციპალიტეტები შეირჩა ზომის მიხედვით. შედეგად, კვლევა ჩატარდა დასავლეთ და აღმოსავლეთ საქართველოში, კერძოდ, აჭარის, იმერეთის, კახეთისა და შიდა ქართლის რეგიონებში, შერჩეულ მუნიციპალიტეტებში.

მობილობისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განსხვავებული ხასიათის გამო, რომლის შედეგადაც, მისი შედარება სხვა რეგიონებთან მეთოდოლოგიურად გაუმართლებელი იქნებოდა, კვლევა არ ჩატარებულა დედაქალაქში.

გარდა ამისა, კვლევა არ შეისწავლის მიგრაციის, ტურიზმის და საცხოვრებელი მობილობის საკითხებს, და კონცენტრირდება ქალებისა და გოგოების ყოველდღიური მობილობის რეჟიმებზე. ეს კი გულისხმობს იმ გზების შესწავლას, რომლებსაც ქალები მიმართავენ ყოველდღიური გადაადგილებისათვის, იმ საშუალებებს, რომლებსაც ისინი ყოველდღიურად იყენებენ, დრო, რომელსაც ყოველდღიურად გადაადგილებისთვის ხარჯავენ და მიზნებს - რასაც მათი ყოველდღიური მობილობა ემსახურება.

შეზღუდული დროითი და ადამიანური რესურსის გამო, კვლევა არ შეისწავლის ზოგადად, გადაადგილების რეჟიმების გენდერულ განსხვავებებსა და თავისებურებებს, არამედ, კონცენტრირდება ქალებისა და გოგოების გადაადგილების რეჟიმების გენდერული თავისებურებების შესწავლაზე, რათა გამოავლინოს ის ბარიერები და საჭიროებები, რომელთა საპასუხო პოლიტიკის გატარება კრიტიკულად აუცილებელია მოცემულ ეტაპზე თანაბარი ეკონომიკური ჩართულობისა და ბაზისურ სერვისებზე წვდომისთვის.

4.2. კვლევის სამიზნე ჯგუფები

კვლევის ძირითადი სამიზნე ჯგუფია საქართველოს ოთხ რეგიონში (აჭარა, იმერეთი, კახეთი და შიდა ქართლი) მცხოვრები ქალები და გოგოები. საერთაშორისო გამოცდილების შესწავლამ აჩვენა, რომ მობილობის კუთხით მნიშვნელოვანია ქალებისა და გოგოების განსაკუთრებული საჭიროებების შესწავლა, განსაკუთრებით, ქალთა ეკონომიკური გაძლიერების, ქალის და გოგოების მიმართ ძალადობის და მათი საბაზო სერვისებზე წვდომის ქრილში.

გარდა კვლევის ძირითადი სამიზნე ჯგუფისა, კვლევაში ჩართული ობიექტები/ძირითადი ინფორმანტები არიან:

- ▶ საერთაშორისო ორგანიზაციები/მისიები, რომლებიც მუშაობენ ქალთა უფლებრივი მდგომარეობის მონიტორინგის მიმართულებით საქართველოში
- ▶ საქართველოს აღმასრულებელი ხელისუფლების წარმომადგენლები გადაწყვეტილების მიმღებ დონეზე, რომლებიც უშუალოდ არიან ჩართულნი გადაადგილებასა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში
- ▶ საკვლევ რეგიონებში, შერჩეულ მუნიციპალიტეტებში ადგილობრივი თვითმმართველობის წარმომადგენლები

- ▶ ადგილობრივი არასამთავრობო ორგანიზაციები, რომლებიც მუშაობენ ქალთა უფლებრივი მდგომარეობის მიმართულებით.

4.3. კვლევის მეთოდები

კვლევის მიზნებისა და ამოცანების მისაღწევად გამოიყენება როგორც რაოდენობრივი, ისე თვისებრივი მეთოდები.

თვისებრივი კვლევის ერთ-ერთი ძირითადი ინსტრუმენტია **სამაგიდო კვლევა**, რომელიც შეისწავლის საერთაშორისო გამოცდილებას მობილობის გენდერული ასპექტებისა და ქალთა ყოველდღიური გადაადგილების გენდერული საჭიროებების კუთხით.

კვლევის პროცესში ასევე გამოვითხოვეთ **წერილობითი ინფორმაცია** და ჩავატარეთ **ფოკუს ჯგუფები** კვლევაში ჩართულ ძირითად ინფორმანტებთან. **რაოდენობრივი კვლევის** ფარგლებში ჩატარდა 814 ინტერვიუ კვლევის ძირითად ჯგუფთან, კერძოდ, საკვლევ რეგიონებში (აჭარა, იმერეთი, კახეთი და შიდა ქართლი) მცხოვრებ სრულწლოვან ქალებთან. **თვისებრივი კვლევა** ჩატარდა ქალების ინტერსექციური საჭიროებების გამოსავლენად მობილობასთან დაკავშირებულ საკითხებზე, ძირითადი მახასიათებლების და ინდიკატორების გამოსავლენად, აგრეთვე, რაოდენობრივი გამოკითხვის შედეგად მიღებული მონაცემების ინტერპრეტაციისათვის და ტენდენციების გამოსაკვეთად.

5. კვლევის თეორიული ჩარჩო

5.1. რა არის მობილობა

გენდერი და მობილობა კონკრეტულ სოციოკულტურულ და გეოგრაფიულ რეალობაში ურთიერთგანმსაზღვრელი, კომპლექსური ცნებებია. მათი მნიშვნელობა დიდწილად დამოკიდებულია საზოგადოებაში არსებულ ძალაუფლების მოდელზე და იერარქიაზე. გენდერი ადამიანის სქესის სოციალური ასპექტია, ხოლო მობილობა სოციალური პრაქტიკაა, რომელიც, მათ შორის, გენდერულ როლებსაც აყალიბებს მისი განმეორებითი, წინასწარ განსაზღვრული რეჟიმების საშუალებით. მეორე მხრივ, გენდერული უთანასწორობა, სტერეოტიპები და როლები დიდწილად განაპირობებს საზოგადოებაში გადაადგილების თავისებურებებს.⁴

კავშირი მობილობას, უფლებებსა და თავისუფლებებს შორის დიდი ხანია აღიარებულია. ამის მაგალითია გაეროს ადამიანის უფლებათა საყოველთაო დეკლარაცია (მუხლი 13), რომელიც აცხადებს, რომ „ყველა ადამიანს აქვს ნებისმიერი სახელმწიფოს ფარგლებში თავისუფალი მიმოსვლისა და ცხოვრების უფლება“.⁵ გადაადგილების უფლების შესახებ აღნიშნულია ისეთ მნიშვნელოვან დოკუმენტებში, როგორცაა ევროპის კომისიის 2011 წლის „თეთრი წიგნი“⁶, რომლის მიზანიცაა



4. ფრენ მარტინი, ანა დრაგოილოვიჩი, „გენდერი, მობილობის რეჟიმები და სოციალური ტრანსფორმაცია აზიაში“, Journal of Intercultural Studies, 40:3, 2019. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3nXc6Io> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

5. ადამიანის უფლებათა საყოველთაო დეკლარაცია, 1948. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3sGu2eA> [ბოლოს ნანახია 20.21.2021].

6. „თეთრი წიგნი: გზამკვლევი ერთიან ევროპულ სატრანსპორტო სივრცეში - კონკურენტუნარიანი და რესურსების დამზოგველი სატრანსპორტო სისტემისაკენ“, 2011. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3p0atvw> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

ევროპის კავშირის ძირითადი მიზნების მიღწევა, ანუ, შიდა ბაზრის გამართული ფუნქციონირება და ეკონომიკური, სოციალური და ტერიტორიული ინტეგრაციის გაძლიერება. ადამიანების მონესრიგებული, უსაფრთხო, ლეგალური და პასუხისმგებლობაზე დაფუძნებული მიგრაციისა და მობილობის ხელშეწყობა წარმოადგენს გაეროს მდგრადი განვითარების მე-10 მიზნისათვის (შემცირებული უთანასწორობა) საქართველოს მიერ მისადაგებულ ამოცანას (10.7), რომლის მიღწევასაც ქვეყანა 2030 წელს გეგმავს.⁷

მობილობის ყველაზე მარტივი განმარტება ფიზიკური გადაადგილებაა. იგი გულისხმობს გადაადგილებას ერთი გეოგრაფიული ადგილიდან, სივრციდან ან მდებარეობიდან მეორეში და ხშირად გამოიყენება ისეთ სფეროებზე მსჯელობისას, როგორც ატრანსპორტი და ურბანული დაგეგმარება.⁸ თანამედროვე სამყაროში, მობილობა არა მხოლოდ ერთი გეოგრაფიული წერტილიდან მეორესთან კავშირის საშუალება, არამედ, ცხოვრების მნიშვნელოვანი ნაწილიცაა. ის არის სოციალური მოვლენა, რომელიც იცვლება დროსა და სივრცეში და გავლენას ახდენს ადამიანებზე, საგნებსა და ადგილებზე და მათ ურთიერთდამოკიდებულებაზე.⁹

მობილობას სამი კომპონენტი აქვს: ინდივიდუალური მოქმედება, პოტენციური მოქმედება და გადაადგილების თავისუფლება. ინდივიდუალური მოქმედება განმარტებულია, როგორც განხორციელებული გადაადგილება ან მგზავრობა. პოტენციური მოქმედება არის ის გადაადგილებები, რომლებსაც ადამიანები განახორციელებდნენ, მაგრამ არ შეუძლიათ არსებული შეზღუდვების (მათ შორის, ფინანსური შეზღუდვების) გამო, და გადაადგილების თავისუფლება, რაც, შესაძლოა, არასოდეს განხორციელდეს, თუმცა გულისხმობს გადაადგილების თავისუფლებას, ინფორმაციის ფლობას გადაადგილების საშუალებებისა და შესაძლებლობების შესახებ და უნარ-ჩვევებს, რომლებიც საჭიროა გადაადგილების პოტენციურად განსახორციელებლად.¹⁰

ამ კომპონენტების გათვალისწინებით, მნიშვნელოვანია, რომ მობილობასთან დაკავშირებული პოლიტიკა იმგვარად დაიგეგმოს, რომ საზოგადოებისათვის უზრუნველყოფილი იყოს ა) წვდომა ტრანსპორტსა და კომუნიკაციის ინფრასტრუქტურაზე (გზები, ბილეთები, ა.შ.); ბ) სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამოყენებისთვის საჭირო უნარები და ჩვევები (მათ შორის, ცნობიერების დონეც, გადაადგილების შესაძლებლობებთან მიმართებით); და გ) გამოყენების პოტენციალი, რომელიც გულისხმობს ინფორმაციას მობილობის შესაძლებლობის შესახებ და გადაადგილების საჭიროებასა და სურვილს.

კონკრეტულ გეოგრაფიულ სივრცეში მობილობის რეჟიმების შესასწავლად, ინდივიდუალური კომპონენტები და საზოგადოებაში მისი განმსაზღვრელი ფაქტორები უნდა გაანალიზდეს ოთხ კონტექსტში:



7. მდგრადი განვითარების მიზნები 2030. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/39KbRvV> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

8. პაოლა ხირონი, „მოდრავი მობილობა: ყოველდღიური მობილობის პრაქტიკების შესწავლა სანტიაგო ჩილეში“, სადოქტორო თეზისი, London School of Economics and Political Science, 2009. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3oXlKs1> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

9. ტიმ კრესველი, „მობილობის წარმოქმნა“, New Formations, 43. 2001. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/38UTNac> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

10. პიტერ ჯონსი, „მობილობა და ინდივიდი დასავლეთის ინდუსტრიულ საზოგადოებაში“, რედ. პიტერ ნიკამპი. „ტრანსპორტირების დაგეგმარება ცვალებად სამყაროში“, 1987. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3qM18Z5> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

1. სოციოეკონომიკური კონტექსტის ანალიზი, რომელიც ფოკუსირდება მობილობის რეჟიმებზე სოციოეკონომიკური ფაქტორების გავლენებზე;
2. ტექნოლოგიური კონტექსტის ანალიზი, რომელიც ფოკუსირდება ადამიანების ჯგუფებზე და მათ გადაადგილების რეჟიმებზე ტექნოლოგიური ცვლილებების გავლენებზე;
3. ბიჰევიორული ანალიზი, რომელიც ყურადღებას ამახვილებს ინდივიდებისა და ჯგუფების გადაადგილების მოტივებზე, შეზღუდვებსა და შესაძლებლობებზე; და
4. პოლიტიკის ანალიზი, რომელიც გულისხმობს გადაადგილების კუთხით, ადამიანების საჭიროებებისა და შესაძლებლობების პოლიტიკის დოკუმენტებში ასახვას გადანაცვლების მიმდებარე პირების მიერ.¹¹

კვლევებით დადგენილია, რომ დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე მოსახლეობას, ზოგადად, ნაკლებად მიუწვდება ხელი გადაადგილების საშუალებებზე, ხოლო მათ შორის ქალები და მონყვლადი ჯგუფები უფრო დაბალი მისაწვდომობით გამოირჩევიან.¹² შესაბამისად, დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქალებისა და მონყვლად ჯგუფს მიკუთვნებული ადამიანების საჭიროებების ანალიზი ურბანული დაგეგმარების მნიშვნელოვანი ნაწილი უნდა იყოს. კერძოდ, სისტემა მათ მობილობის საჭიროებებს უნდა აკმაყოფილებდეს მინიმუმ შემდეგი მახასიათებლების უზრუნველყოფით:

1. ფინანსური მისაწვდომობა (ტრანსპორტი არ უნდა იყოს ოჯახის ყველაზე მნიშვნელოვანი ხარჯი);
2. ფიზიკური მისაწვდომობა (მარშრუტები, სერვისის სიხშირე და დროულობა, ლოკაციები);
3. სოციალური მისაწვდომობა (სერვისის ხარისხი, ტრანსპორტის დიზაინი, დაცულობა).¹³

ამ მახასიათებლების უზრუნველყოფა გენდერული ასპექტების გათვალისწინებისას მოითხოვს გენდერულად სეგრეგირებული მონაცემების შეგროვებისა და ანალიზის ინსტიტუციონალიზაციას, რადგან ცალკეული კვლევები ვერ მოიცავს განსხვავებულ სოციალურ, კულტურულ და გეოგრაფიულ გარემოში, ყველა განსხვავებული საჭიროების მქონე ადამიანს, რაც მობილობის პოლიტიკის შექმნის პროცესის აუცილებელი ნაწილი უნდა იყოს.

5.2. მობილობის ჩარჩო-რეგულირება საქართველოში

ტრანსპორტი და მისი ინფრასტრუქტურა, ძირითადი ელემენტია იმისათვის, რათა ადამიანებმა ყოველდღიურად შეძლონ გადაადგილება შრომითი, საყოფაცხოვრებო, საგანმანათლებლო თუ სხვა მიზნებისთვის.¹⁴ ყოველდღიურ მობილობას ფუნდამენტური მნიშვნელობა აქვს არა მხოლოდ საზოგადოებრივი, ოჯახური ცხოვრებისთვის ან საარსებო წყაროსთვის, არამედ მდგრადი განვითარების ყველა ცენტრალური საკითხისთვის, იქნება ეს დასახლების ფორმები, ენერგომომხმარება თუ სხვ.¹⁵



11. პიტერ ნიკამპი და სხვები, „ევრომობილი: ტრანსპორტი, კომუნიკაციები და მობილობა ევროპაში, შედარებითი მიმოხილვა“, 1990. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2XXSt9a> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

12. ტანუ პრიია უტენგი, „გენდერი და მობილობა განვითარებად ქვეყნებში“, მსოფლიო ბანკი, მსოფლიო განვითარების ანგარიში, 2012. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2KrbKNC> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

13. ვინსენტ კაუფმანი, „მობილობის გადააზრება“, Routledge, 2016. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3syJKst> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

14. რიჩარდ ილიესი, „საზოგადოებრივი ტრანსპორტი განვითარებად ქვეყნებში“, 2005.

15. სუზან ჰანსონი, „გენდერი და მობილობა: მდგრადი ინფორმირების ახალი მიდგომები“, A Journal of Feminist Geography 17(1), 2010, ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMH4u> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

საქართველოში, ინდუსტრიალიზაციასთან ერთად, დაიწყო ახალი საკომუნიკაციო გზების მშენებლობა, რასაც მოჰყვა თანამედროვე ტრანსპორტის განვითარება. 1871 წელს გაიხსნა პირველი რკინიგზა ფოთიდან ზესტაფონამდე, დაიწყო ფოთის საზღვაო პორტის მშენებლობა. ბათუმის ნავსადგურისა და მთლიანად ქალაქის განვითარების ფაქტორი იყო ტრანსპორტირებული ნავთობი, რომელიც ბაქოდან ბათუმში რკინიგზის საშუალებით შემოდიოდა. ერთიანი, დასრულებული სატრანსპორტო სისტემა XX საუკუნის 50-იან წლებში ჩამოყალიბდა, და მან მოიცვა სარკინიგზო, საავტომობილო საზღვაო, საჰაერო, მილსადენი და საჰაერო-საბაგრო ტრანსპორტი.¹⁶

პოსტსოციალისტური ეკონომიკური და პოლიტიკური გარდაქმნის კვალდაკვალ იცვლება სატრანსპორტო პოლიტიკა.¹⁷ საბჭოთა კავშირში, მობილობა სოციალისტური პოლიტიკის, ეკონომიკის, იდეოლოგიისა და ყოველდღიური ცხოვრების ძირითადი ელემენტი იყო. სხვაგვარად რომ ვთქვათ, „უკეთესი მომავლისკენ პროგრესის“ იდეოლოგიური ვალდებულება, რომელიც თავის თავში გულისხმობდა სხვადასხვა ტიპის მობილობის შესაძლებლობას. სოციალიზმის დანგრევამ ახალი საერთაშორისო მობილობები გააჩინა, კერძოდ, სარეკლამო და საერთაშორისო ბიზნესკორპორაციები, ხელი შეუწყო პოპულარული კულტურის მზარდ გლობალიზაციას. წარმოიქმნა მობილობის სხვადასხვაგვარი გამოცდილება, საერთო რიგების ჩანაცვლებითა და მანქანის ნაწილების გაცვლა-გამოცვლით, საავტომობილო საქმიანობების გაზრდილი დონის გათვალისწინებით მაშინ, როცა სოციალისტური მუშახელის მხარდასაჭერად შექმნილი საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სისტემები კიდევ უფრო დანაწევრდა შემოსავლების მიხედვით, რაც ასახავს ფართო სოციალურ და ეკონომიკურ ცვლილებებს. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, გარდამავალი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში კერძო ტრანსპორტს ენიჭება უპირატესობა, ამავდროს, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მრავალფეროვნება უფრო და უფრო უმნიშვნელო ხდება.¹⁸

საქართველოს მაგალითზე, საბაზრო ეკონომიკის პირობებში, სრულად დერეგულირდა საქალაქთაშორისო ტრანსპორტის სფერო და ძირითადი ყურადღება, უმთავრესად, ქვეყნის გარეთ მგზავრთა გადაყვანის მარეგულირებელ საერთაშორისო ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული პირობების დაცვაზე გაკეთდა. 2000 წლების შუა პერიოდიდან საქართველომ რადიკალურად შეცვალა ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის ინფრასტრუქტურა და სერვისების მიწოდება გზების, სარკინიგზო ხაზების, საპორტო ტერმინალებისა და აეროპორტების აშენებით.¹⁹

სატრანსპორტო პოლიტიკის შემქმნელი და გამტარი ორგანოა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. მას ექვემდებარება სსიპ სახელმეთო ტრანსპორტის სააგენტო, რომელიც, თავის მხრივ, ახორციელებს კონტროლსა და ზედამხედველობას. აზიის განვითარების ბანკის ხელშეწყობით (ADB), იგეგმება ეროვნული სატრანსპორტო პოლიტიკის ფორმულირება და შესაძლებლობების განვითარება ტრანსპორტის დაგეგმვის თვალსაზრისით. დოკუმენტის თანახმად, სატრანსპორტო პოლიტიკა, ეკონომიკურად, ფინანსურად თუ გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით, გააძლიერებს სატრანსპორტო სერვისის მდგრად მიწოდებას, ასევე, უსაფრთხოების



16. თამარ დოლბაია, ტრანსპორტი და კავშირგაბმულობა, საქართველოს საზოგადოებრივი გეოგრაფია, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, 2020, ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMH8B> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

17. ტაური ტუვიკენე, ვლადიმერ სგიბნევი, კაროლა ნეუგებაუერი, „პოსტ-სოციალისტური ურბანული ინფრასტრუქტურები“, Routledge, 2019.

18. ქეთი ბურელი, კეტრინ პორშელმანი, „მობილობა სოციალისტურ და პოსტ-სოციალისტურ სახელმწიფოებში“, Palgrave Macmillan 2014.

19. თამარ დოლბაია, ტრანსპორტი და კავშირგაბმულობა, საქართველოს საზოგადოებრივი გეოგრაფია, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, 2020, ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMH8B> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

საკითხებსაც. დოკუმენტში ვკითხულობთ, რომ სატრანსპორტო პოლიტიკა ასევე განსაზღვრავს სექტორის ინვესტიციების სამიზნეებსა და ფინანსურ მოწყობას როგორც კაპიტალური, ისე საოპერაციო დანახარჯებისათვის. პოლიტიკა მხარს დაუჭერს მოდულურ ინტეგრირებას გზის კავშირებისა და საოპერაციო დანახარჯებით, ხოლო უშუალო ინვესტიციები საერთაშორისო გზებსა და სხვა სატრანსპორტო აქტივებში გრძელდება. იგი ასევე აღწერს სატრანსპორტო სერვისების მომხმარებელთა სხვადასხვა ჯგუფის მომსახურე თითოეული კომპონენტის როლსა და პასუხისმგებლობას და განსაზღვრავს მოთხოვნებს კოორდინირებული დაგეგმვის, ინვესტიციების პრიორიტეტების განსაზღვრის, ტექნიკური სტანდარტებისა და მახასიათებლების მოდერნიზებისა და სამუშაო ძალის განვითარებისათვის.²⁰

ქვეყნის სტრატეგია, რომელიც მან აზიის განვითარების ბანკის დახმარებით შეიმუშავა - გახდეს კონკურენტული საერთაშორისო სატრანსპორტო კვანძი, თავის მხრივ, მოიცავს ქვეყნის შიგნით საგზაო კავშირების გაუმჯობესებასაც. ის საქართველოს, მეორადი გზების გაუმჯობესებით, საერთაშორისო გზების ადგილობრივ რეგიონულ ცენტრებთან დაკავშირებაში დაეხმარება, რაც გაზრდის საშინაო და საერთაშორისო ვაჭრობის შესაძლებლობებს, ასევე, მაქსიმალურად გაზრდის შედეგს ქალებისთვის საარსებო წყაროებსა და სერვისებზე წვდომის გზით. პრიორიტეტი მიენიჭება იმ სფეროებს, სადაც უკეთესი კავშირების მეშვეობით მიიღწევა ზრდა ნაკლებად განვითარებულ სფეროებში.

2014 წელს, საქართველოსა და ევროკავშირის შორის გაფორმებული, ასოცირების ხელშეკრულების თანახმად, მხარეებმა ხელი უნდა შეუწყონ მდგრადი სატრანსპორტო სისტემების განვითარებას; უნდა წაახალისონ ტრანსპორტის ეფექტიანი და უსაფრთხო მუშაობა. აღნიშნული თანამშრომლობა მოიცავს იმგვარ საკითხებს, როგორიცაა მდგრადი ეროვნული სატრანსპორტო პოლიტიკის განვითარება - მიზნით, რომ მან უზრუნველყოს ეკოლოგიურად სუფთა, ეფექტიანი და უსაფრთხო სატრანსპორტო სისტემები, ასევე მან უნდა გააძლიეროს ტრანსპორტის სხვადასხვა ტიპთან დაკავშირებული, ინფრასტრუქტურული პოლიტიკა.²¹

2020 წლის მონაცემებით, საქართველოში კერძო მსუბუქი ავტობომილების წილი, სხვა სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებებთან 70%-ია, კლიმატის თვალსაზრისით, პრიორიტეტულია, რომ საზოგადოებრივმა ტრანსპორტმა ჩაანაცვლოს კერძო სატრანსპორტო საშუალებები, ამისთვის მნიშვნელოვანია გაუმჯობესდეს ავტობუსები და მარშუტკები, გაიზარდოს მგზავრთა ტევადობა. ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულებაა საქალაქთაშორისო სამგზავრო ტრანსპორტის ჩანაცვლება საზოგადოებრივი ტრანსპორტით.²²

სატრანსპორტო ტრანზიციის პროცესს, რომელიც თან ახლავს პოსტსოციალისტურ ეკონომიკურ და პოლიტიკურ გარდაქმნას²³, საქართველოს მაგალითზე რამდენიმე ავტორი იკვლევდა. ავტორები, რომლებიც ტრანსპორტის განვითარებასთან დაკავშირებით არსებულ ბარიერებს შეისწავლიან, ამბობენ, რომ ძირითადი პრობლემები უკავშირდება საკანონმდებლო სისტემას, საწვავის



20. ქეთევან პაპაშვილი, „საქართველო: მდგრადი ურბანული ტრანსპორტის ინვესტიციის პროგრამა“, 2020, ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMJVH> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

21. ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის, ონლაინ მისაწვდომია; <https://bit.ly/3kydILs> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021]

22. საქართველოს კლიმატის ცვლილების 2030 წლის სტრატეგია და 2021-2023 წლების სამოქმედო გეგმა, ონლაინ მისაწვდომია; <https://bit.ly/3rgjPAK> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021]

23. კიტ გრიმი, ვიკ დუკი, „ურბანული ტრანსპორტის არჩევანი: პოსტკომუნისტური დილემა“, *Regional Studies* 30 (8), 791–795.1996.

ხარისხს, ტრანსპორტის მოძრაობის ორგანიზებას, ტრანსპორტის გაუმართავ მდგომარეობას და, შესაბამისად, მის გავლენას ადამიანების ჯანმრთელობაზე, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საკითხებს და მოქალაქეების ჩართულობას.²⁴ ასევე, „ქვეყანასთან თანამშრომლობის სტრატეგია: საქართველო 2014-2018“ დოკუმენტში ვკითხულობთ, რომ ქვეყნისთვის გამოწვევაა სატრანსპორტო პოლიტიკის არარსებობა და დაგეგმარებისა და კოორდინაციის ნაკლებობა.²⁵ აქვე აღსანიშნავია, რომ ტრანსპორტის დაგეგმვას არ აქვს გენდერული ხასიათი, არც ხელმისაწვდომობის და არც ფუნქციონირების თვალსაზრისით, არსებული დოკუმენტები არ შეიცავს ანალიზს გენდერულად დეტერმინირებული საჭიროებების შესახებ.

5.3. მიგრაცია და მობილობა

მობილობის განმსაზღვრელი ერთ-ერთი ასპექტია გლობალიზაცია, რომლის მნიშვნელოვანი ნაწილია შრომის ფემინიზაცია. ეს გულისხმობს განვითარებულ ქვეყნებში განვითარებადი ქვეყნებიდან ქალების მუდმივ მიგრაციას ზრუნვის და სერვისის სფეროში დასასაქმებლად. ეს ტენდენცია დიდ გავლენას ახდენს განვითარებადი ქვეყნების სოციალურ, ეკონომიკურ და კულტურულ ქსოვილზე.²⁶

გაეროს 2019 წლის საერთაშორისო მიგრაციის ანგარიშის²⁷ მიხედვით, მიგრაციის დონე ბოლო ათწლეულში მკვეთრად გაიზარდა. გლობალურად, ქალი საერთაშორისო მიგრანტების რაოდენობა 2000 წელს დაფიქსირებული 49.3%-იდან 47.9%-მდე შემცირდა. ქალი მიგრანტების წილი ყველაზე დიდი იყო ჩრდილოეთ ამერიკასა (51.8%) და ევროპაში (51.4%), და ყველაზე მცირე - სუბ-საჰარულ აფრიკაში (47.5%), ჩრდილო აფრიკასა და დასავლეთ აზიაში (35.5%).

საქართველოში მიგრაციის ფემინიზაციის მაჩვენებელი გლობალურ მაჩვენებელზე ბევრად მაღალია. კერძოდ, 2014 წლის საყოველთაო აღწერის შედეგების მიხედვით, 2002 წლიდან დღემდე ოფიციალური სტატისტიკით საქართველოდან 88,5 ათასი ემიგრანტი გავიდა, მათ შორის 45,4% კაცია, ხოლო 54,6% - ქალი.²⁸

5.4. ვირტუალური მობილობა

2000-იანი წლების შემდეგ, და განსაკუთრებით COVID-19-ის პანდემიის შემდეგ, მობილობაზე საუბარი სრულყოფილი არ იქნება საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიებისა და ვირტუალური მობილობის განხილვის გარეშე. ვირტუალურმა მობილობამ, მოტორიზებული ტრანსპორტის გამოგონების შემდეგ, კაცობრიობის ცხოვრების წესის შეცვლაზე ერთ-ერთი ყველაზე დიდი გავლენა მოახდინა.²⁹ საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიებით ფიზიკური გადაადგილება ნაწილობრივ ან სრულად ნაცვლდება.



24. ლევან კარანაძე, „ურბანული ტრანსპორტის მდგრადი და ჯანმრთელი განვითარების ძირითადი ასპექტები“, საქართველოს გარემოს დაცვის სამინისტრო, 2006.

25. ქვეყანასთან თანამშრომლობის სტრატეგია: საქართველო, 2014-2018. ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMJV8-> [ბოლოს ნანახია 20.21.2021].

26. ნენსი ლუკი, კვიან მუნში, „ქალები, როგორც ცვლილებების აგენტები: ქალების შემოსავალი და მობილობა ინდოეთში“, Journal of Development Economics 94(1), 2011. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3nSmr9m> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

27. საერთაშორისო მიგრაციის ანგარიში, გაერო, 2019. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3iqq7ho> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

28. „საქართველოს მიგრაციის სტატისტიკის მიმოხილვა“, საქსტატი, 2019. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3is13qk> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

29. სუზან კენიონი, გლენ ლიონსი, „ტრანსპორტი და სოციალური ექსკლუზია: ვირტუალური მობილობის საშუალებით ინკლუზიურობის შესაძლებლობების კვლევა“, Journal of Transport Geography 10(3), 2002. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3iE0iuB> [ბოლოს ნანახია 20.01.2020].

ვირტუალური მობილობა ასევე დიდ გავლენას ახდენს ინდივიდუალური გადაადგილების რეჟიმების, ცხოვრების წესისა და აქტივობების ცვლილებაზე. თუმცა, მასზე მსჯელობისას ისევე აქტუალურია მისი უზრუნველყოფა მინიმალური სამი მახასიათებლით (ფინანსური, ფიზიკური და სოციალური მისაწვდომობა, როგორც ჩვეულებრივი გადაადგილების რეჟიმების განხილვისას და, შესაბამისად, ვირტუალურ მობილობასაც გააჩნია გენდერული ასპექტები, რომელზე დაკვირვებაც აუცილებელია გენდერისა და მობილობის გასაანალიზებლად კონკრეტულ სოციალურ და გეოგრაფიულ სივრცეში.³⁰

შესაბამისად, მობილობის გენდერული ასპექტების საკვლევად, ინფორმაციული და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების აღზევების ხანაში, აუცილებელია იმის ექსპლიციტურად შესწავლა, თუ სხვადასხვა გენდერული იდენტობის ადამიანები როგორ აკავშირებენ ერთმანეთთან აქტივობებს, გადაადგილებისა და კომუნიკაციის საშუალებებს და როგორ იყენებენ მას ყოველდღიურ ცხოვრებაში.

6. ყოველდღიური მობილობის გენდერული ასპექტები

მიუხედავად იმისა, რომ მობილობის ზოგადი ასპექტები საერთაშორისო ლიტერატურაში კარგად არის გამოკვლეული, ყოველდღიური მობილობა, ანუ ინდივიდუალური გადაადგილების რეჟიმები ნაკლებად არის შესწავლილი, განსაკუთრებით მწირია ცნობები ყოველდღიურ მობილობასთან დაკავშირებით, გენდერულ ქრილში.

მობილობის კვლევა მოიცავს მიგრაციის, ტურიზმის, საცხოვრებელი მობილობისა და ყოველდღიური მობილობის საკითხებს. ეს უკანასკნელი კი გულისხმობს იმ გზების შესწავლას, რომლებსაც ადამიანები მიმართავენ ყოველდღიური გადაადგილებისათვის, იმ საშუალებებს, რომლებსაც ისინი ყოველდღიურად იყენებენ, დრო, რომელსაც ისინი ყოველდღიურად ხარჯავენ გადაადგილებისთვის და მიზნებს - რასაც მათი ყოველდღიური მობილობა ემსახურება.

ყოველდღიური გადაადგილება სოციალური პრაქტიკაა, მიუხედავად იმისა, ეს გადაადგილება ფიზიკურია, ვირტუალური, თუ მათი კომბინაცია, და აყალიბებს კონკრეტულ სოციალურ გარემოში ცხოვრების განსხვავებულ გამოცდილებას.

6.1. მობილობა და ეკონომიკური მონაწილეობა

მობილობის მთავარი მამოძრავებელი ეკონომიკური მონაწილეობაა. ქალების უმეტესობა, კაცებისგან განსხვავებით, ყოველდღიურად ასრულებს როგორც ანაზღაურებად, ისე აუნაზღაურებელ სამუშაოს. შესაბამისად, ყოველდღიური მობილობა გენდერულად განსაზღვრული ფენომენია და მოიცავს გადაადგილებას სახლის საქმეებზე, ბავშვებსა და მოხუცებზე ზრუნვის შრომის გამო, რომელსაც უფრო მეტად ქალები ასრულებენ.³¹ ამიტომაც, ქალების ყოველდღიური მობილობა



30. ტომას გოლობი, „Travelbehaviour.com: საინფორმაციო ტექნოლოგიის გავლენები ინდივიდუალურ მოგზაურობის ქცევაზე: აქტივობის მოდელირება“, კალიფორნიის უნივერსიტეტი, 2000. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2XSpAez> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

31. ხუანიტა ფაისთოუნი, ბეთანი შელტონი, „ქალთა შრომის სავარაუდო გავლენა მათ თავისუფალ დროზე“, Journal on Family Issues, Vol. 9 (2), 1988. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3nYe3VK> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

უფრო კომპლექსურია ვიდრე კაცებისა და ხშირად მოიცავს არა ორ (სახლი-სამსახური), არამედ მეტ ლოკაციას, რაც შესაძლებელს ხდის ზრუნვის შრომასთან დაკავშირებულ საქმიანობას.³²

კვლევების ნაწილი აჩვენებს, რომ გენდერული როლები და შრომის არათანაბარი გენდერული განაწილება ქალებს დროით სიღარიბეში ამყოფებს, რაც ასევე აისახება გადაადგილების მიზნებში, დისტანციაში, ტრანსპორტის არჩევანსა და ხასიათში.³³ მაგალითად, ქალები უფრო მოკლე დისტანციებზე და უფრო ხშირად გადაადგილდებიან ვიდრე კაცები, უფრო მეტად იყენებენ საჯარო ტრანსპორტს და უფრო ხშირად გადაადგილდებიან ფეხით არა პიკის საათებში. ქალები ხშირად არიან გამყოლები (მაგ., ბავშვის, მოხუცის) და მგზავრები. ამასთანავე, სატრანსპორტო საშუალებებსაც, უფრო დაცულად მართავენ, კაცებთან შედარებით.³⁴

ხშირად, ქალები საკუთარ სამუშაო გრაფიკს და პირობებს ოჯახის სხვა წევრების საჭიროებებს არგებენ, მაშინ, როდესაც კაცები საკუთარ სრულგანაკვეთიან სამსახურთან დაკავშირებით ამგვარად არ იქცევიან.³⁵ მაგალითად, ქალები, რომლებიც ბავშვების პირველადი მომვლელი არიან, ხშირად ირჩევენ სამუშაოს სახლთან ახლოს. ამასთანავე, გარდა ოჯახის წევრების საჭიროებებისა, ქალებს ხშირად უწევთ საკუთარი საქმიანობისა და გადაადგილების გრაფიკის ტრანსპორტის მოძრაობის გრაფიკთან შეთავსება ან გადაადგილების ალტერნატიული გზების შემუშავება.³⁶ ეს კი იმას ნიშნავს, რომ ქალებს, შესაძლოა, კაცებთან შედარებით, შეზღუდული ჰქონდეთ წვდომა დროსა და სივრცეზე.³⁷

6.2. მობილობა და გენდერული ძალადობა

ყოველდღიური მობილობის რეჟიმების შესწავლისას აუცილებელია იმ ბარიერების მხედველობაში მიღება, რომლებიც თან ახლავს გადაადგილებას ქალების, გოგონების და ლგბტ+ ადამიანების მიმართ, ეკონომიკური, ფსიქოლოგიური, ფიზიკური ან სექსუალური ძალადობის შესაძლებლობის გამო.³⁸ ქალის მიმართ ძალადობის ერთ-ერთ ხერხად ხშირად გამოიყენება მობილობის შეზღუდვა ან აკრძალვა, მაგალითად, მშობლების მონახულება, ექიმთან ვიზიტი ორსულობის პერიოდში. გენდერული ძალადობაა, როცა ქალებსა და გოგონებს ეკონომიკური ძალადობის გამო ეზღუდებათ გადაადგილება განათლების მისაღებად და სამუშაოდ, ეზღუდებათ წვდომა გადაადგილებისათვის აუცილებელ მატერიალურ რესურსებზე, ან ფსიქოლოგიური ძალადობის გამო არ შეუძლიათ განაწყვეტილების მიღება და დამოუკიდებლად გადაადგილების რეჟიმის, საშუალებისა და ლოკაციის არჩევა.



32. ტიმ კრესველი, ტანუ პრიია უტენგი, „გენდერიზებული მობილობები: ყოვლისმომცველი გაგებისკენ“, Routledge, 2008. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2LF0mwi> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

33. ტანუ პრიია უტენგი, „გენდერიზებული მობილობა: არა-დასავლელი ემიგრანტის შემთხვევა ნორვეგიაში“, რედ. თორე საგერი, სიგურდ ბერგმანი, „მობილობის ეთიკა: სივრცის, ექსკლუზიის, თავისუფლებისა და გარემოს გადააზრება“, Routledge, 2016. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2M6kWHc> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

34. პეტერ გორდონი, აჯაი კუმარი და ჰარი რიჩარდსონი, „მეტროპოლიტენში გადაადგილების გენდერული თავისებურებები“, *Regional Studies*, Vol. 23 (6), 1989. ონლაინ მისაწვდომია <https://bit.ly/3p0l8G0> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

35. სუზან ჰანსონი, პერი ჰანსონი, „გათხოვილი ქალის გადაადგილებაზე დასაქმების გავლენა: შვედეთის მაგალითი“, *Transportation*, 10(2), 1981, ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3ip682l> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

36. სანდრა როზენბლუმი, ელიზაბეტ ბარნსი, „რატომ ატარებენ ქალები მანქანას მარტო: მგზავრობის შეზღუდვის პროგრამების გავლენები“, *Transportation Research Record*, 1994. ონლაინ მისაწვდომია <https://bit.ly/3sGweTC> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

37. მეი-პო ქუანი, „გენდერი და ინდივიდუალური მისაწვდომობა ურბანულ შესაძლებლობებთან: დროისა და სივრცის ასპექტების კვლევა“, *The Professor Geographer*, 51 (2), 1999. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3p1TjOd> [ბოლოს ნანახია 20.02.2021].

38. ანასტასია ლოუკაიტუ-სიდერისი, „შიში და დაცულობა ტრანზიტულ გარემოში ქალის პერსპექტივიდან“, *Security Journal*, 27, 2014. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3iphZ0g> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

გარდა გენდერული როლებისა და მასთან დაკავშირებული ვალდებულებებისა, ქალებისთვის გადაადგილების ყოველდღიურ რეჟიმებს განსაზღვრავს ისეთი ფაქტორებიც, როგორცაა, მაგალითად, რამდენად მიღებულია კონკრეტულ სუბკულტურაში ქალის მართო გადაადგილება, ავტომობილით განსხვავებული გენდერული იდენტობის მქონე ადამიანთან ერთად გადაადგილება, რამდენად ახლოს არის ავტობუსის გაჩერებები დასახლებული პუნქტიდან, რამდენად განათებულია ქუჩები და გზები ღამის განმავლობაში.³⁹

განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია გენდერული ძალადობის გავლენების შესწავლა ლგბტ+ თემის გადაადგილების რეჟიმების შესწავლისას. საზოგადოებაში არსებული ჰომოფობიური ფონის გამო, ხშირია საჯარო სივრცესა და ტრანსპორტში ჰომოფობიური ძალადობა და ბულინგი, რაც ზღუდავს თემის წევრების თავისუფალი გადაადგილების უფლებას და მობილობის განსაკუთრებულ, შეზღუდულ რეჟიმებს აწესებს. ეს განსაკუთრებით ეხებათ ტრანს ქალებს, რომლებიც გენდერული ძალადობის გამო ხშირად იძულებულნი არიან ღამით გადაადგილდნენ, არ აქვთ წვდომა საჯარო ტრანსპორტსა და სივრცეებზე. მსგავსი მობილობის რეჟიმები ზღუდავს მათ წვდომას განათლების, დასაქმების, ჯანსაღისა და სხვა საბაზო სერვისებზე.

ლიტერატურის ნაწილი, რომელიც მობილობის გენდერულ ასპექტებზე კონცენტრირდება, მიიჩნევს, რომ მობილობის კუთხით უთანასწორობა მცირდება, რადგან ქალები სულ უფრო მეტად იყენებენ საკუთარ გადაადგილების საშუალებებს (მაგ., ავტომობილს), უფრო სწრაფად გადაადგილდებიან და უფრო შორ მანძილებს ფარავენ⁴⁰, და ამ ცვლილებებს პოზიტიურად მიიჩნევს, რადგან, გადაადგილების ეს მოდელები ინდივიდუალური თავისუფლების, უკეთესი სამუშაო პირობების წინაპირობად არის მიჩნეული.⁴¹ რაც ნიშნავს, რომ „გადაადგილების სწორი მოდელი“ ამ შემთხვევაშიც კაცების გამოცდილებაა (სწრაფი გადაადგილება, შორ დისტანციებზე სიარული და მეტი ინდივიდუალური მოხმარების ავტომობილი) და არა ქალების გამოცდილება, რომელიც ფეხით მეტ გადაადგილებას და საჯარო ტრანსპორტის გამოყენებას გულისხმობს, და, გარემოსდაცვითი კუთხით, ბევრად უფრო მისაღები ალტერნატივაა, რადგან ნაკლებ ენერჯიას გამოიყენებს, ნაკლებ დამაბინძურებელს წარმოქმნის და სოციალური ჩართულობის უკეთესი წინაპირობაა.

შესაბამისად, პოლიტიკის დაგეგმვის პროცესში, მნიშვნელოვანი უნდა იყოს არა ქალებისა და სხვა მოწყვლადი ჯგუფების გამოცდილების კაცების გადაადგილების რეჟიმებთან და გამოცდილებასთან გათანაბრება და ამით გადაადგილების მხრივ გენდერული უთანასწორობის აღმოფხვრა, არამედ, ქალებისთვისაც და კაცებისთვისაც ეკოლოგიური და სოციალურად მისაწვდომი გადაადგილების სისტემის შექმნა.



39. სახალხო დამცველის ანგარიში საქართველოში ადამიანის უფლებათა და თავისუფლებათა დაცვის შესახებ, 2019. გვ. 206-207. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3sGHBeg> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

40. ლინ დობსი, „საკუთარ მანქანაზე დაქორწინებულნი: ქალები, დასაქმება და პირადი ტრანსპორტის მნიშვნელობა“, *Transport Policy*, Vol. 12. 2005. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2LDnPOd> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

41. კარმე მირალეს-გუაში, მონსერატ მელი და ორიოლ მარკე, „ყოველდღიური გადაადგილების გენდერული ანალიზი ქალაქად და სოფლად: გამოწვევებიდან მდგრადობამდე“, *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*, 2015. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2XRvWGB> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

6.3. ურბანულ გარემოსა და სოფლად მცხოვრები მოსახლეობის გადაადგილების გენდერული თავისებურებები

ქალის გენდერული როლი, განსაკუთრებით, მასთან დაკავშირებული აუნაზღაურებელი შრომის ტვირთი, გეოგრაფიულ ლოკაციებთან ერთად არ იცვლება, შესაბამისად, სოფლად და ქალაქად მცხოვრები ქალების გადაადგილების რეჟიმები ჰგავს ერთმანეთს. თუმცა, განვითარებად ქვეყნებში, სოფლად და ქალაქად მცხოვრები ქალების მისანვდომობა საჯარო სივრცეებზე, აქტივობებზე, სატრანსპორტო საშუალებებსა და სოციალურად მიღებულ/მიუღებელ გადაადგილებებზე, განსხვავებულია.

საქართველოში, შიდა მიგრაცია სოფლის ტიპის დასახლებებიდან ურბანულ სივრცეებში, მე-20 საუკუნის 60-იან წლებში (42.2%), ინდუსტრიალიზაციასთან ერთად მკვეთრად გაიზარდა. 2014 წელს, საქსტატის მიერ ჩატარებული კვლევის მიხედვით, ქვეყნის მოსახლეობის 57.2% ქალაქის ტიპის დასახლებაში ცხოვრობს.⁴²

მსოფლიო ბანკის 2012 წლის კვლევის მიხედვით, განვითარებად ქვეყნებში შესამჩნევია მაღალი დამოკიდებულება საჯარო ტრანსპორტზე და მასზე გართულებული წვდომა. ამ ფაქტორის კომპენსირება ასეთ ქვეყნებში ძირითადად ისეთი პარატრანზიტული სისტემების ჩამოყალიბებით ხორციელდება, როგორცაა ტაქსი, სამარშრუტო ტაქსი და ა.შ. რაც სოფლად და ქალაქად მცხოვრებ ქალებზე განსხვავებულად აისახება და გადაადგილებაზე წვდომის ბარიერს ქმნის.⁴³

გარდა პარატრანზიტული სისტემისა, საკუთარი ავტომობილი პერიფერიებსა და სოფლის ტიპის დასახლებებში, ხშირად, გადაადგილების მთავარი საშუალებაა. ქალების არათანაბარი ხელმისაწვდომობა ინდივიდუალურ ტრანსპორტზე ხელს უწყობს უთანასწორობას შრომის ბაზარზე და წარმოშობს შეზღუდულ ხელმისაწვდომობას განათლებისა და ჯანდაცვის სერვისებზე. დედათა სიკვდილიანობა სოფლად მცხოვრებ ქალებში, ხშირად, დაკავშირებულია გადაადგილების საშუალებებთან და შედეგად, ჯანდაცვის სერვისებთან შეზღუდულ წვდომასთან.⁴⁴

ამასთანავე, სოფლად მცხოვრებ ქალებსა და გოგოებს, სუფთა წყლის მოსატანად, საქონლის სამწყვსავად ან/და სახნავ-სათეს ნაკვეთებამდე მისასვლელად, ხშირად უწევთ ფეხით დიდი დისტანციების დაფარვა. შედეგად, სოფლად მცხოვრები ქალები სახლის საქმეების 70%-ს ასრულებენ, ყოველდღიური ძალისხმევის 85%-ს კი, გადაადგილებაში ხარჯავენ. კერძოდ, სულ მცირე, სამი ტონით მეტ ტვირთს ზიდავენ წლის განმავლობაში/სამი კილომეტრით მეტს დადიან ფეხით, ვიდრე კაცები, ხშირად, ბავშვების თანხლებითაც, რაც, გრძელვადიან პერსპექტივაში მათი ჯანმრთელობის მდგომარეობაზე უარყოფითად აისახება.⁴⁵



42. 2014 წლის მოსახლეობის საყოველთაო აღწერის შედეგების ანალიზი გენდერულ ქრილში, საქსტატი, 2017. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2N1M7P9> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

43. ტანუ პრიია უტენგი, „გენდერი და მობილობა განვითარებად ქვეყნებში“, მსოფლიო ბანკი, მსოფლიო განვითარების ანგარიში, 2012. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2KrbKNc> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

44. იქვე.

45. მსოფლიო ბანკი, „მობილობის გაუმჯობესება სოფლად: შესაძლებლობები მობილობის და არამობილობის ტრანსპორტის განვითარებისათვის“, 2002. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/39LQmuS> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

რაც შეეხება ურბანულ გარემოს, აქ მკვეთრად გასხვავდება გადაადგილების რეჟიმები და დაცულობა მაღალი, საშუალო და დაბალი შემოსავლის შემთხვევაში. პერიფერიაში მცხოვრები დაბალ-შემოსავლიანი ქალები, ნაკლებად ფლობენ კერძო სატრანსპორტო საშუალებას და ნაკლებად მოსალოდნელია, რომ ჰქონდეთ მართვის მოწმობა. გადაადგილების საშუალებების განსხვავებული საფასურის გამო, დაბალშემოსავლიანი ქალები დამოკიდებულნი არიან საჯარო ტრანსპორტის მუშაობის გრაფიკზე, სახლში უფრო ადრე ბრუნდებიან და, შესაძლოა, სახსრების დაზოგვის გამო უარი თქვან დასაქმებისა და სწავლის შესაძლებლობებზე. მაშინ, როდესაც მაღალი შემოსავლის მქონე და ცენტრალურ უბნებში მცხოვრები ქალები უფრო მეტს გადაადგილებიან და მათი გადაადგილების რეჟიმი უფრო ახლოსაა კაცების მობილობის რეჟიმებთან.⁴⁶

რაც შეეხება დაცულობას, საჯარო სივრცეში ძალადობის რისკები ქალებისთვის უფრო რეალურია ვიდრე კაცებისთვის, მიუხედავად იმისა, თუ როგორ გარემოში ცხოვრობენ. ზოგადად, დაცულობასთან დაკავშირებული საფრთხეები გულისხმობს, ერთი მხრივ, ცუდ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას (ავტობუსის, მეტროს გაჩერებების არასწორი განაწილება, არასწორი დიზაინი და რთული მისაწვდომობა, სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების თვითნებური ხასიათი, განათების სისტემის გაუმართაობა ან არარსებობა და ა.შ.) ხოლო მეორე მხრივ, საჯარო სივრცეში, მათ შორის, საჯარო ტრანსპორტში სექსუალურ შევიწროებას.⁴⁷

2015 წელს საქართველოში ჩატარებულმა კვლევამ აჩვენა⁴⁸, რომ გამოკითხული ქალი სტუდენტების 62%-ს გამოუცდია სექსუალური შევიწროების რომელიმე ფორმა საჯარო სივრცეში. კვლევა ცხადყოფს, რომ სექსუალური შევიწროება ყველაზე ხშირად ქუჩასა (44%) და ტრანსპორტში (33%) ხორციელდება. ამით იზღუდება ქალებისა და გოგოების თავისუფალი გადაადგილება და განათლების, ეკონომიკური და სოციალური მონაწილეობის უფლება.⁴⁹

შესაბამისად, მნიშვნელოვანია, მინიმუმ საცხოვრებელი ადგილის, შემოსავლისა და გენდერული ფაქტორის ინტერსექციური ანალიზი ტრანსპორტის ურბანული დაგეგმარების პროცესში.

6.4. გადაადგილების საშუალებების არჩევანი, განმაპირობებელი ფაქტორები და ბარიერები

გენდერული განსხვავებები, რომლებიც სოციოეკონომიკური პირობების ანალიზის შედეგად ჩნდება, აუცილებლად აისახება მობილობის მოდელებსა და ფორმებში, ამ თვალსაზრისით ქალებს აქვთ განსაკუთრებული მახასიათებლები გადაადგილების საშუალებების არჩევანში, მობილობის მიზნებში, სამგზავრო მანძილსა და მობილობის ჯაჭვში.⁵⁰



46. პეტერ გლიკი, „საგარეო და საშინაო შრომის თანადროულობა ქალებისთვის ურბანულ დასავლეთ აფრიკაში“, Oxford Bulletin of Economics and Statistics 61 (1), 1999. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3qxXPEy> [ბოლოს ნანახია 20.01.2020].

47. ლონდონის ქალთა კომიტეტი (GLC), „ქალები მოძრაობაში: GLC კვლევა ქალებსა და ტრანსპორტზე, 1985. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/35OQZCf> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

48. მარიამ ამაშუკელი, ლია ჯალაღანია, „სექსუალური შევიწროება - ქალთა „უჩინარი“ დისკრიმინაცია“, სოციალური ცვლილებების მხარდამჭერები, 2015. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3sEGGob> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

49. გაეროს ქალთა ორგანიზაცია, „დაცული ქალაქები და საჯარო სივრცეები ქალებსა და გოგოებს - გლობალური ინიციატივა: საერთაშორისო პრაქტიკების კრებული“, 2019. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/3bVGi5g> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

50. კარმე მირალეს-გუაში, მონსერატ მარტინეს მელაო, ორიოლ მარკეტა, „ყოველდღიური მობილობის გენდერული ანალიზი ქალაქისა და სოფელში: გამოწვევებიდან მდგრადობამდე“, Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography, 2015. ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMJXy> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

ევრობარომეტრის⁵¹ კვლევაში, რომელიც უზრუნველყოფს გენდერულად დაყოფილ მონაცემებს ევროკავშირის მასშტაბით, ცხადად ჩანს განსხვავებები გადაადგილების საშუალებების არჩევანში. გამოკვლევის თანახმად, მამაკაცების უმეტესი ნაწილი გადაადგილდება მანქანითა და მოტოციკლით, ხოლო ქალები უფრო მეტად იყენებენ საზოგადოებრივ ტრანსპორტსა და ველოსიპედს. ე.ი. მონაცემები აჩვენებს, რომ ქალები ნაკლებად აბინძურებენ გარემოს გამონახობლქით, ვინაიდან სარგებლობენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, თუმცა საზოგადოებრივი ტრანსპორტი ყველაზე ნაკლებად პასუხობს მათ საჭიროებებს.

სოციოეკონომიკური და დემოგრაფიული მდგომარეობა, ფუნდამენტურ როლს ასრულებს იმაში, რომ ქალებს ნაკლებად აქვთ მანქანის ფლობის შესაძლებლობა. კვლევებით დასტურდება⁵², რომ ქალები მანქანით გადაადგილების დროს მგზავრებად უფრო გვევლინებიან, ვიდრე მძღოლებად.

მობილობის, გადაადგილების მიზნებსაც გენდერული მახასიათებლები აქვს. სტატისტიკური მონაცემების თანახმად, ქალების შემთხვევაში ის უფრო მრავალფეროვანია და დღის განმავლობაში - მრავალმხრივიც, ისინი გადაადგილდებიან საოჯახო საქმეებისთვის, ზრუნვის შრომის გასაწევად, საოჯახო საყიდლებზე, ხოლო კაცებისთვის ძირითადი გადაადგილების მიზანი სამსახური და მობილობის ჯაჭვი მრავალფეროვანი არ არის.

გადაადგილების მიზნებთან დაკავშირებული გენდერული განსხვავებები გავლენას ახდენს მობილობაზე. მგზავრობა, რომელიც სამუშაო საჭიროებებს არ უკავშირდება, შემდეგ საკითხებს გულისხმობს:

1. რამდენიმე დანიშნულების ადგილი, როგორცაა მაგალითად, სავაჭრო ცენტრი; სკოლა; საავადმყოფო და სხვა;
2. ქალებს ნაკლებად უწევთ პიკის საათის დროს გადაადგილება;
3. ქალებს, მგზავრობის დროს, უმეტესად თან ახლავთ ბავშვები, მოხუცები ან შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირები.⁵³

სწორედ ამ მიზეზების გავლენით, კაცებს აქვთ სტანდარტული ერთი დანიშნულების ადგილი, ხოლო ქალებს ხშირი და უფრო რთული მოგზაურობის ჯაჭვი, იმ პირობებში, როდესაც მათი წვდომა კერძო მანქანაზე მნიშვნელოვნად ჩამორჩება კაცებისას.



51. ევრობარომეტრი, დამოკიდებულება ევროკავშირის სატრანსპორტო პოლიტიკასთან დაკავშირებულ საკითხებზე, 2007. ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMJYn>- [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

52. ეროვნული მოგზაურობის კვლევა: 2010 ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMJYS>- [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

53. ქვიანი არჩევანი ქალაქებისთვის გენდერული თანასწორობა და მობილობა, 2020. ონლაინ მისაწვდომია: <http://bit.do/fMJZi> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

7. COVID-19 ის გავლენა ყოველდღიურ მობილობაზე

COVID-19-ით გამონვეულმა პანდემიამ მნიშვნელოვნად შეამცირა მობილობის მაჩვენებელი.⁵⁴ ეს, ერთი მხრივ, გამონვეული იყო ვირუსის გავრცელების პრევენციის მიზნით შემოღებული შეზღუდვებით და თვითშეზღუდვებით, რაც, პოლიტიკის დონეზე, გულისხმობდა ტრანსპორტის გადაადგილების შეზღუდვას ან აკრძალვას, სკოლებისა და სამუშაო ადგილების დახურვას და კომენდანტის საათის შემოღებას.⁵⁵

რადგან COVID-19-ით გამონვეულმა შეზღუდვებმა მობილობის რეჟიმები მთლიანად შეცვალა, გადაადგილების რეჟიმებს შორის განსხვავებების გარკვეული ნაწილი ამ ეტაპზე არ არის რელევანტური. თუმცა, შეზღუდვების მოხსნის შემდეგ, ეს განსხვავებები კიდევ უფრო მკაფიოდ წარმოჩინდება, რადგან, მოსალოდნელია, რომ პანდემია გააღრმავებს გენდერულ უთანასწორობას და უარყოფით გავლენას მოახდენს ქალთა ეკონომიკურ მონაწილეობაზე.⁵⁶

მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში სატრანსპორტო და გადაადგილების პოლიტიკის დაგეგმვისას გენდერულ საკითხებს ამ დრომდე ნაკლები ყურადღება ექცევა და, შესაბამისად, ქალაქსა და სოფლად მცხოვრები მოსახლეობის გადაადგილების გენდერულად დიფერენცირებული სტატისტიკა, ხელმიუწვდომელია, ამგვარი სტატისტიკის შეგროვება და ანალიზი მნიშვნელოვანია, შეზღუდვების დაწესების და მოხსნის პროცესში გადაადგილების გენდერული ასპექტების სათანადოდ გასათვალისწინებლად, მინიმუმ, საბაზო სერვისებზე წვდომის კუთხით, რაც, ამ ეტაპზე, უგულებელყოფილია.

8. კვლევის მიზნები⁵⁷

8.1. ქალების ყოველდღიური გადაადგილება

კვლევამ აჩვენა, რომ გამოკითხული ქალების 52.9% ყოველდღიურად გადაადგილდება. **არცთუ მცირეა იმ რესპონდენტების წილი, ვინც საერთოდ არ გადის, ან ძალზე იშვიათად გადის სახლიდან (მეოთხედზე ოდნავ მეტი - 26.5%),** სამუშაო დღეების მობილობის მაჩვენებელი კი მხოლოდ 16.8%-ია.

რაოდენობრივი კვლევის შედეგების ანალიზის მიხედვით, ოჯახში ქალზე დამოკიდებული პირების არსებობა გადაადგილების სიხშირეს არ ამცირებს. კერძოდ, ქალები, რომლებმაც აღნიშნეს, რომ



54. გუგლის მობილობის ანგარიში, საქართველო, 15 იანვრის მდგომარეობით. 2021. ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2XUWFqL> [ბოლოს ნანახია 20.01.2021].

55. COVID 19-ის საპასუხო ღონისძიებების გლობალური გენდერული შეფასება, 2020. გაეროს განვითარების პროგრამისა და გაეროს ქალთა ორგანიზაციის ერთობლივი ონლაინ პლატფორმა: <https://data.undp.org/gendertracker/>

56. პოლიტიკის კვლევის დოკუმენტი: COVID 19 ის გავლენა ქალებზე, გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია, აპრილი, 2020 ონლაინ მისაწვდომია: <https://bit.ly/2JBuM2W> [ბოლოს ნანახია 2020 წლის 1 დეკემბერს].

57. კვლევის მიზნები ეყრდნობა რაოდენობრივი და თვისებრივი კვლევის შედეგებს, რომელიც ჩატარდა 2021 წლის მარტი-აპრილის პერიოდში. რაოდენობრივი კვლევის ფარგლებში სულ გამოიკითხა 814 რესპონდენტი ქალი ოთხ რეგიონში: აჭარა (200 რესპონდენტი), იმერეთი (205 რესპონდენტი), კახეთი (208 რესპონდენტი), შიდა ქართლი (201 რესპონდენტი). თვისებრივი კვლევის ფარგლებში გამოიკითხა 18 რესპონდენტი ქალი ოთხივე სამიზნე რეგიონიდან.

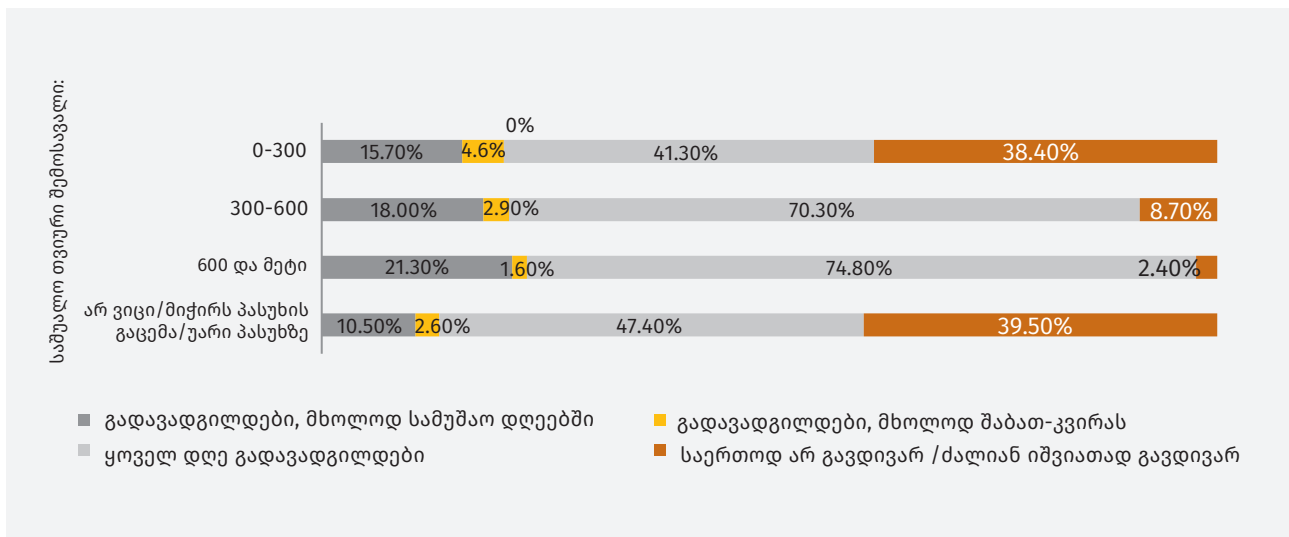
არ ჰყავთ დამოკიდებული პირები ოჯახში, უფრო ხშირად მონიშნავენ პასუხს ვარიანტზე „საერთოდ არ გავდივარ/იშვიათად გავდივარ სახლიდან“ (32.5%), ვიდრე იმ კატეგორიების რესპონდენტები, ვისაც ჰყავთ დამოკიდებული პირები ოჯახში. შესაბამისად, მათი ყოველდღიური გადაადგილების მაჩვენებელიც შედარებით დაბალია (47.1%).

ყოველივე ამის გაანალიზება იძლევა იმის თქმის საფუძველს, რომ **ქალები საკუთარი საქრობების გამო უფრო იშვიათად გადაადგილდებიან, ვიდრე დამოკიდებული პირების - მცირეწლოვანი შვილების, ხანდაზმული მშობლების და ა.შ. სხვადასხვა საქრობების გამო** (მაგ., წაყვანა სასწავლო დაწესებულებაში, კლინიკაში, თავად რესპონდენტების დასაქმების ადგილებზე გადაადგილება და ა.შ.).

მიუხედავად ამისა, დამოკიდებულ პირებთან, განსაკუთრებით კი მცირეწლოვან შვილებთან ერთად, სოფლად გადაადგილება რთულია: **ქალები, რომლებსაც მცირეწლოვანი შვილები ჰყავთ და სოფლებში ცხოვრობენ, თავს იკავებენ ბავშვებთან ერთად ყოველდღიური გადაადგილებისგან, ვინაიდან ფეხით გასავლელი გზა და რამდენიმე ტრანსპორტის გამოცვლა მათთვის მოუხერხებელია.**

ქალების მობილობა უშუალოდ არის დამოკიდებული მათი შემოსავლის ოდენობაზე. კერძოდ, მინიმალური შემოსავლის მქონე ქალების ყოველდღიური გადაადგილების ხვედრითი წილი 41.3%-ია მაშინ, როდესაც 300-600 ლარამდე და 600 ლარზე მეტი შემოსავლის მქონე ქალების დაახლოებით 70-75% მიუთითებს ყოველდღიური გადაადგილების შესახებ. **ძალზე მცირე შემოსავლის მქონე ქალების მნიშვნელოვანი ნაწილი (38.4%) იშვიათად ან საერთოდ არ გადის სახლიდან.**

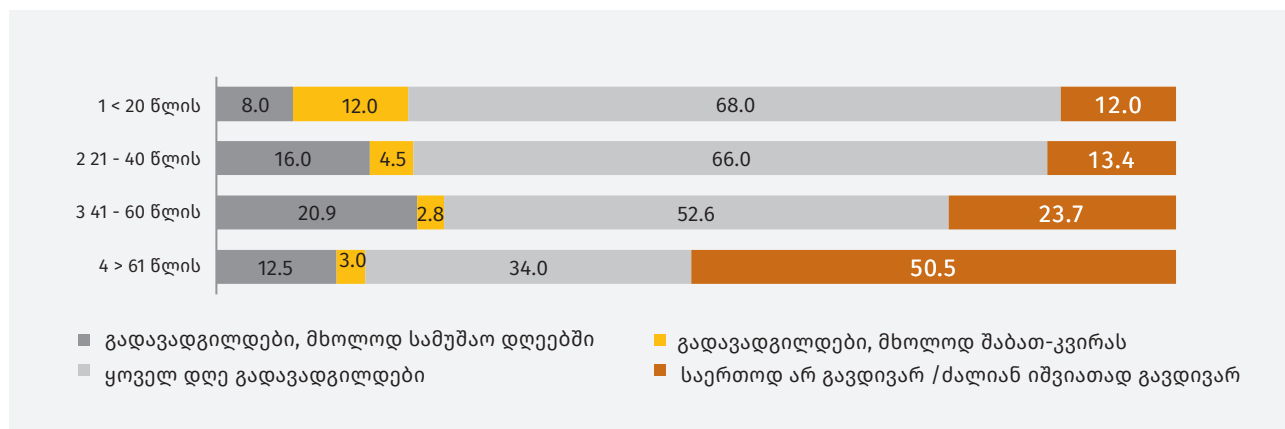
დიაგრამა N 1: გადაადგილება და შემოსავალი



საცხოვრებელი სივრცის მიხედვით (ქალაქი/დაბა, სოფელი) **ყოველდღიური გადაადგილების მაჩვენებელი, როგორც მოსალოდნელი იყო, სოფლად შედარებით ნაკლებია.** ყოველდღიურად გადაადგილდება ქალაქში/დაბაში მცხოვრები ქალების 69%, ხოლო სოფლად მცხოვრები ქალების - 40.2%. ამას გარდა, სოფელში ქალების 32.7% იშვიათად, ან საერთოდ არ გადის სახლიდან, ხოლო 22.1% - მხოლოდ სამუშაო დღეებში გადაადგილდება. ეს მაჩვენებლები გაცილებით ნაკლებია ქალაქში მცხოვრებ ქალებთან.

რაც შეეხება ასაკობრივი კატეგორიების მიხედვით გადაადგილების მაჩვენებლებს: ყოველდღიური გადაადგილების ყველაზე მაღალი სიხშირე იკვეთება 20 წლამდე და 21-40 წლის ასაკის ქალებთან. 41-60 წლის ქალების ასაკობრივ კატეგორიაში ნახევარზე ოდნავ მეტი გადაადგილდება ყოველდღიურად, ხოლო ამავე კატეგორიის დაახლოებით მეოთხედი - მხოლოდ სამუშაო დღეებში. **61 წელზე მეტი ასაკის ქალების ნახევარი კი იშვიათად ან საერთოდ არ გადის შინიდან.**

დიაგრამა N 2: გადაადგილება და ასაკი



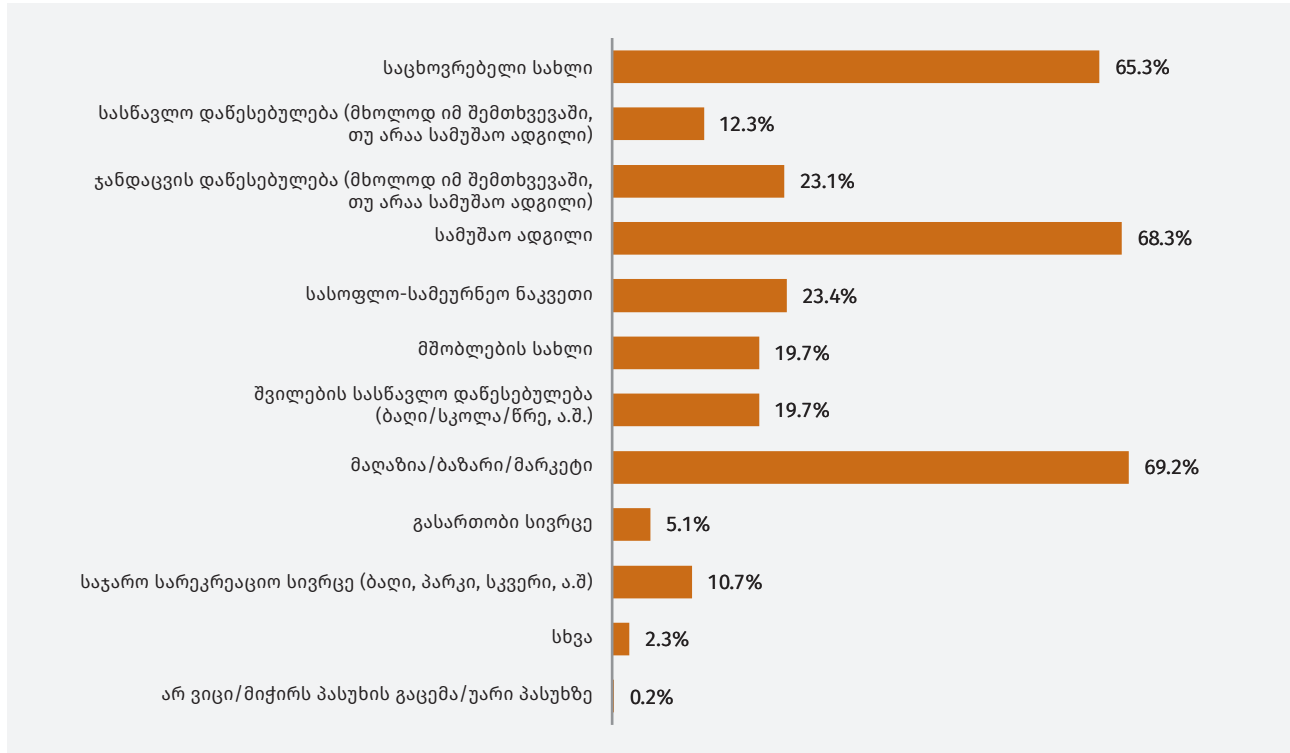
8.2. ქალთა ყოველდღიური გადაადგილების რეჟიმი

ზოგადად, ქალთა გადაადგილების რეჟიმი განსხვავდება კაცების გადაადგილების რეჟიმისაგან, თავისი არსით ის უფრო კომპლექსურია და ყოველდღიურად რამდენიმე ადგილმდებარეობას მოიცავს. მსგავსი ტენდენცია გამოიკვეთა კვლევის მონაცემების ანალიზის შედეგად. თვისებრივი კვლევის ფარგლებში ჩატარებული ინტერვიუების ანალიზით შეიძლება ითქვას, რომ ქალები დღის განმავლობაში მრავალჯერ გადაადგილდებიან, რადგან უნევთ როგორც სამსახურში სიარული, ისე დამოკიდებული/მცირეწლოვანი შვილების საჭიროებებზე ზრუნვა, ოჯახის წევრების უზრუნველყოფა პროდუქტებით, მედიკამენტებით, მოხუცი მშობლების მონახულება და მოვლა.

„ყოველდღე სამი მიმართულებით მაინც დავდივარ, დილით [ბავშვებს] სკოლაში ვაცილებ, შემდეგ სამსახურის საქმეებზე და შემდეგ საოჯახო საქმეებზე“, რესპონდენტი №14

სამუშაო დღეებში, ქალები ძირითადად სამი მიმართულებით გადაადგილდებიან: **საცხოვრებელი სახლი** (65.3%), **სამუშაო ადგილი** (68.3%), **მალაზია/ბაზარი/მარკეტი** (69.2%). ასევე, შედარებით გამოიკვეთა ჯანდაცვის დაწესებულება და სასოფლო-სამეურნეო ნაკვეთი (23%). *აღსანიშნავია, რომ მსგავსი ტენდენცია ნარჩუნდება ყველა კვლევის სამიზნე რეგიონში, მიუხედავად სამუშაო და არასამუშაო დღეებისა, ქალების შემოსავლის რაოდენობისა და საცხოვრებელი სივრცის მიუხედავად.*

დიაგრამა N3: ყოველდღიური გადაადგილების ადგილები



ქალაქში მცხოვრებ ქალებთან შედარებით, ეს ტვირთი სოფლად მცხოვრები ქალებისთვის, მობილობის თვალსაზრისით, უფრო მძიმეა, ვინაიდან სოფლებში არ არის ქსელური მარკეტები და აფთიაქები და ქალებს სამარშრუტო ტაქსებით (მარშრუტკებით) უწევთ რაიონულ ცენტრში სიარული. რადგან ერთ ჯერზე ვერ ახერხებენ მთელი ოჯახის სამყოფი პროდუქტებით უზრუნველყოფას, შესაბამისად, ამ მიზნით მგზავრობა მათთვის რამდენიმე დღეზეა გადანაწილებული.

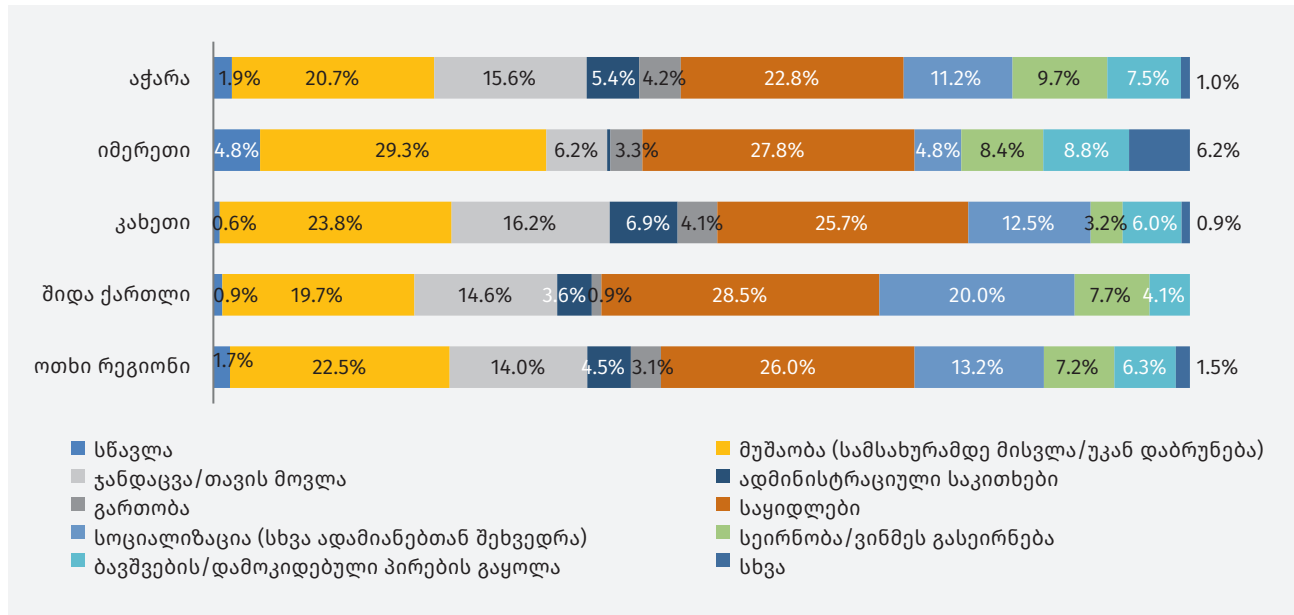
„არის დღე, როდესაც მჭირდება სამჯერ გავიდე და გამოვიდე, გააჩნია როგორ, რანაირად მივდივარ ხოლმე ოჯახური მდგომარეობის გამო, ძმას უნდა გავაკითხო, რომელიც მარტო ცხოვრობს, ბავშვობიდან ცალი ხელით ინვალიდია და დახმარება სჭირდება, სჭირდება სახლში დახმარება, სისუფთავის ან სადილის თვალსაზრისით, ამაში მე ვეხმარები. კვირაში სამჯერ მაინც მივდივარ მასთან. დამოკიდებული ვარ ბაზარზე, კი არის სოფელში მარკეტი, მაგრამ შაბათ-კვირას აუცილებლად უნდა გავაკეთო ბაზარი, იმიტომ რომ შვიდი სული ვართ სახლში და მეუღლეს კი ჰყავს ტრანსპორტი, მაგრამ თავისი სამუშაო განრიგიდან გამომდინარე, მაინც მიწევს მე ხშირად, რომ ჩემით გადავაადგილდე და საზოგადოებრივი ტრანსპორტი მოვიხმარო“. რესპონდენტი N25

შედეგად, **სოფელში ყოველდღიური გადაადგილების მაჩვენებელი ნაკლებია (დაახლ. 40%) ქალაქთან/დაბასთან შედარებით (69%).**

8.3. გადაადგილების მიზნები

ქალთა გადაადგილების მიზნები ძირითადად გენდერულად წინასწარგანსაზღვრულია და დაკავშირებულია მათ მიერ აუნაზღაურებელ შინ შრომასა და ზრუნვის შრომასთან. ჩაღრმავებული ინტერვიუების ანალიზის შედეგად შეიძლება ითქვას, რომ ქალებს უწევთ როგორც სამსახურში სიარული, ისე შვილების საჭიროებებზე ზრუნვა, ოჯახის წევრების პროდუქტითა და მედიკამენტებით უზრუნველყოფა, მოხუცი მშობლებისა და სხვა დამოკიდებული პირების მონახულება და მოვლა. რაოდენობრივ კვლევაში მონაწილე ქალების გადაადგილების მიზნები შემდეგია:

დიაგრამა N 4: ყოველდღიური გადაადგილების მიზნები



საერთო მონაცემების მიხედვით, ძირითადად გამოიკვეთა გადაადგილების 2 მიზანი: საყიდლები (77.8%) და მუშაობა - სამსახურამდე მისვლა/უკან დაბრუნება ან გადაადგილების გზით პროფესიული მოვალეობის შესრულება (67.2%). ამას გარდა, შედარებით გამოკვეთილია ჯანდაცვა/თავის მოვლა (42%) და სოციალიზაცია (39.5%);

გადაადგილებისა და დასაქმების ურთერთიმომართების ანალიზმა გამოავლინა შემდეგი ტენდენციები: დასაქმების თითქმის ყველა კატეგორიაში შემავალი რესპონდენტები, საერთო მონაცემების მსგავსად, ძირითადად ყოველდღე გადაადგილდებიან. **იშვიათად ან საერთოდ არ გადის სახლიდან იმ ქალების ნახევარი, რომლებიც დასაქმებულნი არიან სასოფლო სამეურნეო საქმიანობებში, ან არის სტუდენტი/დიასახლისი/პენსიონერი და უმუშევარი.**⁵⁸



58. კვლევის მიგნებების ინტერპრეტაციისას გათვალისწინებულია, რომ აღნიშნულ მაჩვენებელზე გარკვეულ გავლენას, კვლევის პერიოდში, პანდემიით გამოწვეული გადაადგილების შეზღუდვებიც მოახდენდა.

ქალები ძირითადად მოკლე დისტანციაზე გადაადგილდებიან. ჩაღრმავებული ინტერვიუებით მიღებული ინფორმაციის ანალიზით ირკვევა, რომ ქალები სოფლიდან ქალაქში (საკუთარ რეგიონში) ან ქალაქებს შორის (რეგიონიდან თბილისში) იშვიათად (დაახლ. თვეში ერთხელ) გადაადგილდებიან, მხოლოდ აუცილებელი საჭიროების შემთხვევაში (მაგ., საყიდლები, გასვენება) და სხვა მხრივ, საქალაქთაშორისო გადაადგილებას თავს არიდებენ, რადგან რამდენიმე ტრანსპორტის გამოცვლა უწევთ, ბავშვებთან ერთად მათთვის მოძრაობა კომფორტული არ არის, ხოლო კერძო საქალაქთაშორისო ტრანსპორტი (მაგ., ტაქსი) ძვირია და არ არის უსაფრთხო.

მნიშვნელოვანია, რომ კვლევის პერიოდში, ყველა რეგიონში უკიდურესად დაბალია ქალების მობილობა განათლების მიღების მიზნით. ეს ხელს უშლის კვალიფიციური ადამიანური კაპიტალის მობილიზებას ქვეყანაში, შესაბამისი უნარებისა და ჩვევების გამომუშავებისა და დასწავლის გზით, რაც შემდგომში, ქვეყნის მოსახლეობის საერთო პროდუქტიულობაზე უარყოფითად აისახება.

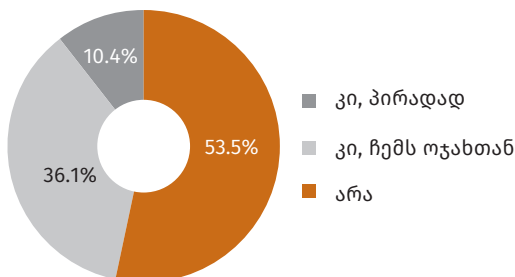
8.4. გადაადგილების საშუალებები

კვლევის შედეგების ანალიზი ცხადყოფს, რომ **ქალებს საქართველოში არ აქვთ თანაბარი წვდომა გადაადგილების სხვადასხვა საშუალებაზე, რაც მათ შესაძლებლობას მისცემდა გადაადგილებულიყვნენ მათთვის სასურველი მიმართულებით, სასურველ დროს და ხელმისაწვდომ ფასად, რაც დაკავშირებულია სატრანსპორტო და საგზაო ინფრასტრუქტურის ხარვეზებთან.** ინფრასტრუქტურული თვალსაზრისით - ტროტუარების, მოწესრიგებული გზების, გაჩერებებისა და ტრანსპორტის არარსებობის გამო, სოფელსა და ქალაქებს შორის ასიმეტრიაა.

ამ ხარვეზებისა და ბარიერების გამოვლენა და საჭიროებების კვლევა, რეგიონებში არსებულ დიდ ქალაქებში - ურბანიზაციისა და განვითარების, ხოლო სოფლად მცხოვრები მოსახლეობისთვის - საბაზო სერვისებზე წვდომის ერთ-ერთი მთავარი წინაპირობაა.

გადაადგილების საშუალებებზე არათანაბარი მისაწვდომობა ქალებისთვის ართულებს სოფლიდან ქალაქში [და პირიქით] გადაადგილებას, რაც, ხშირად, შესაძლებელია, ნიშნავდეს საციცოცხლო სერვისებსა და პროდუქტებზე წვდომის შეზღუდვას, განსაკუთრებით, მოწყვლადი ჯგუფებისთვის, დასაქმებისა და განათლების უფლების განხორციელების ბარიერია და ხელს უწყობს თბილისისა და სხვა დანარჩენი რეგიონების უთანასწორო განვითარებას. კვლევაში ჩართული ქალების უმეტესობა (53.5%) პირად მფლობელობაში ავტომობილს არ ფლობს. დანარჩენი რესპონდენტებიდან უმეტესობას არა პირად, არამედ ოჯახის საკუთრებაში მყოფი ავტომობილი აქვს (36.1%). მხოლოდ უმცირესობა - 10.4% ფლობს პირად ავტომობილს.

დიაგრამა N5: ქალების მიერ ავტომობილის ფლობა



ქალების შემოსავლებისა და ავტომობილის ფლობასთან მიმართების ანალიზით დგინდება, რომ პირადი ავტომობილის ფლობა უკავშირდება შემოსავლის ოდენობას, მაგალითად, 0-300 ლარის შემოსავლის მქონე 12 ქალი ფლობს პირად ავტომობილს, 300 – 600 ლარის შემოსავლის მქონე - 16 ქალი და 600 ლარზე მეტი შემოსავლის მქონე - 32 ქალი. რაც შეეხება ასაკობრივ ანალიზს, კვლევამ აჩვენა, რომ ყველაზე ხშირად 21-40 წლის ქალებს აქვთ ავტომობილი პირად მფლობელობაში.

კერძო ავტომობილს ყოველდღიური გადაადგილებისათვის არ იყენებს გამოკითხულთა 57.9%. როგორც მძღოლი, იყენებს მხოლოდ 11%, ხოლო როგორც მგზავრი, ავტომობილს იყენებს 30.6%. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ თვისებრივი კვლევის ფარგლებში ჩატარებული ინტერვიუების თანახმად, **ქალები, რომელთა მეუღლეებს ან შვილებს ჰყავთ მანქანა, ხდებიან მათ მობილობაზე დამოკიდებულნი, ეს ნიშნავს, რომ ქალების გადაადგილების არჩევანი ოჯახის სხვა წევრების მობილობის გეგმაზეა დამოკიდებული.**

კვლევის შედეგად შეიძლება ითქვას, რომ რეგიონებში მცხოვრები ქალების გადაადგილების ძირითადი საშუალებაა **ფეხით გადაადგილება**. ქალაქში მცხოვრებ ქალებს კომპლექსური ყოველდღიური გადაადგილების მარშრუტები აქვთ, თუმცა, სოფლად მცხოვრები ქალებისაგან განსხვავებით, მათთვის მეტად მისაწვდომია, მედიკამენტები, პროდუქტები და სოციალური ინფრასტრუქტურა, ვინაიდან, პატარა, ქალაქის ტიპის დასახლებებში, უმეტესად, ერთმანეთთან ახლოსაა ქსელური მარკეტები, აფთიაქები და სხვ.

„ფეხით უფრო ცენტრში დავდივარ ხოლმე, ყველაფერი ერთმანეთთან ახლოსაა, სამსახურშიც ფეხით დავდივარ. ბავშვებიც ძალიან კარგად სარგებლობენ ამ ახალი ავტობუსებით“, რესპონდენტი №14

თუმცა, სოფლად არ არის მოწყობილი ფეხით გადაადგილებისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურა. ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელები, გზის განათება და საგზაო ნიშნებით მარკირება, დასასვენებელი ადგილების არარსებობა, არაადაპტირებულობა, ქალებისთვის ზღუდავს ფეხით გადაადგილებას ან მას მომეტებული საფრთხის შემცველად აქცევს.

ავტომობილი - რომელსაც ქალების მხოლოდ 10.4% ფლობს პირადად, და ამის გამო, ქალები უმეტესად ან ძვირ კერძო ტაქსებზე ან ოჯახის წევრებისა და ახლობლების გადაადგილების გრაფიკზე არიან დამოკიდებულნი, ზღუდავს მათ თავისუფალ გადაადგილებას. რაოდენობრივი კვლევის თანახმად, ქალების უმრავლესობამ (71.2%) არ იცის ავტომობილის მართვა. 19.1%-მა მართვა იცის და მართვის მოწმობაც აქვს, ხოლო 9.4%-მა მიუთითა, რომ მართვის მოწმობა არ აქვს, თუმცა ავტომობილის მართვა იცის. ქალების თქმით, კერძო ავტომობილის გამოყენებას ყოველდღიური გადაადგილებისთვის უმეტესად ორი მიზეზი აქვს: მოხერხებულობა და დროის დაზოგვა. მონაცემების თანახმად, ქალებს, შემოსავლებისა და ასაკის ფაქტორის გათვალისწინებით, პირად სატრანსპორტო საშუალებაზე ნაკლებად მიუწვდებათ ხელი.



მგზავრთა მოსაცდელი სოფელ ნიგოზეთში.

„მანქანა მეუღლეს ჰყავს, როდესაც სამსახურში არ არის, შუადღის გარდა, დილით და საღამოს ვსარგებლობ მისი მანქანით“, რესპონდენტი №10



წყალტუბოს მუნიციპალიტეტის, სოფ. დღნორისას ავტობუსი

საზოგადოებრივი ტრანსპორტი - რომელსაც არ აქვს გეგმური გრაფიკი, დამოკიდებულია მგზავრთა ნაკადზე და არ აქვს სრული გეოგრაფიული დაფარვა. ამასთანავე, ჩაღრმავებულ ინტერვიუებში ქალები აღნიშნავენ, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი უსაფრთხო არ არის პანდემიის პერიოდში, ვირუსის გავრცელების პრევენციული ღონისძიებების არარსებობის გამო და ზოგადად, უმეტესად მათი გაუმართაობისა და გადაჭარბებული სიჩქარით მოძრაობის გამო, გაზრდილია ავარიული შემთხვევების რისკი.

„მე მინდა, რომ ავტობუსი რომ დანიშნონ, როგორც ქალაქში არის ხოლმე, იმიტომ რომ საერთოდ არ არის, ეგ რომ იყოს, სტოპი ხო აღარ დამჭირდებოდა?“, რესპონდენტი №18

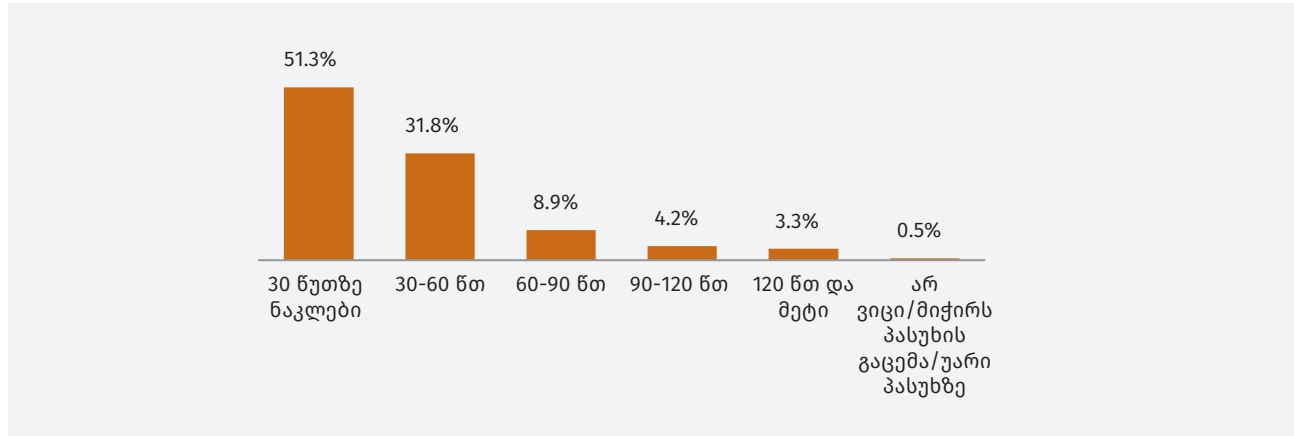
ე.წ. „სტოპი“ - ქალებთან ჩაღრმავებული ინტერვიუების შედეგად, შეიძლება ითქვას, რომ რეგიონში მცხოვრები ქალებისთვის ე.წ. „სტოპი“ ანუ მიმავალი ავტომანქანის გაჩერება და სასურველ ლოკაციამდე გადაადგილება, ჩვეული პრაქტიკაა, რადგან ხშირად, გადაადგილების სხვა საშუალება მათთვის ხელმიუწვდომელია.

„ორი ან სამი მარშუტკის გამოცვლა მინდა დედასთან მისასვლელად, მიუხედავად იმისა, რომ გვერდით სოფელშია, ხან ფეხით მივდივარ ხოლმე იქაც. თბილისს მოვყვებით ხოლმე სადამდეც მიდის, მერე თბილისის მხარეს მიდის და აღარ გვანყოფს, მერე ან ვინმე გამოივლის, ან ფეხით წავალთ და ვინმე დაგვეწვევა, მერე ჩემი სოფლის გადასახვევიდან კიდევ თუ ვინმე დამენია - მაგრამ უფრო მეტად ფეხით სიარული მიწევს“, რესპონდენტი №3

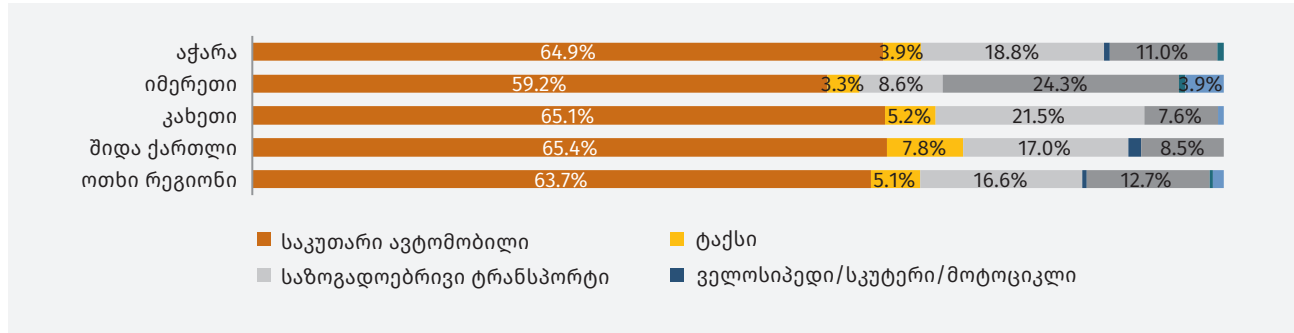
„სკოლიდან სტოპით ვბრუნდები, რადგან აბიტურიენტი ვარ და მალე მიმთავრდება და მასწავლებლებთან სტოპით დავდივარ. ტრასის პირას ვდგავარ ხოლმე და ასე გამვლელს ვაჩერებ, ყოველ დღე სკოლის მერე. ასე ვიქცევით აქეთ ყველა - ჯგუფი ერთად მივდივართ ხოლმე. სახლში შემდეგ, ექვს საათზე მოდის თბილისის ავტობუსი და იმას მოვყვებით ხოლმე“, რესპონდენტი №18

რეგიონებში მცხოვრებ ქალებთან ჩაღრმავებული ინტერვიუების ანალიზის შედეგად ირკვევა, რომ ქალები უპირატესობას ანიჭებენ პირადი ავტომობილით გადაადგილებას, რადგან ეს მათ საშუალებას აძლევს გადაადგილდნენ ნებისმიერ დროს, ნებისმიერი მიმართულებით და პანდემიის თვალსაზრისით, უსაფრთხოდ.

დიაგრამა N6: დღის განმავლობაში მგზავრობაში დახარჯული დრო



დიაგრამა N7: გადაადგილების პრიორიტეტული საშუალება



ამასთანავე, კვლევამ აჩვენა, რომ ქალებს, სისუფთავის, მონესრიგებულობის და კომფორტის თვალსაზრისით, მოსწონთ ახალი ავტობუსები და ისურვებდნენ, რომ მეტ ადგილას და უფრო ხშირად იყოს ავტობუსებით გადაადგილების შესაძლებლობა.

რაც შეეხება გადაადგილების საშუალებებს, კრიტიკულად მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო საშუალებების მისაწვდომობა: ქალები ხშირად გადაადგილდებიან ბავშვებთან ან მოხუც/სპეციალური საჭიროებების მქონე პირებთან ერთად, ხშირად დატვირთულნი არიან პროდუქტების ჩანთებით და სხვა ბარგით (ეტლი და ა.შ.). შესაბამისად, საზოგადოებრივ ტრანსპორტი მოწყობილი უნდა იყოს იმგვარად, რომ ქალებს, მათზე დამოკიდებულ პირებთან ერთად გაუადვილდეთ ტრანსპორტამდე მისვლა და შემდეგ ტრანსპორტში ასვლა, ხოლო უშუალოდ ტრანსპორტში, გამოყოფილი უნდა იყოს შესაბამისი სივრცე ბავშვების, მოხუცებისა და სპეციალური საჭიროებების მქონე ადამიანებისთვის.

8.5. გადაადგილებისთვის საჭირო დრო, ღირებულება და ტრანსპორტით სარგებლობის სიხშირე

ქალები გადაადგილებას დიდ დროს არ უთმობენ, რადგან, ძირითადად მოკლე დისტანციებზე გადაადგილდებიან. კვლევაში მონაწილე ქალების ნახევარზე ოდნავ მეტი (51.3%) მიუთითებს, რომ ზოგადად, დღის განმავლობაში, მგზავრობაში 30 წუთზე ნაკლები ეხარჯებათ. მესამედზე ოდნავ ნაკლები (31.8%) – 30-60 წუთს ასახელებს. კვლევის შედეგების მიხედვით, მგზავრობაში დღის განმავლობაში ძირითადად 1-5 ლარი ეხარჯებათ (37%), ან ხარჯი საერთოდ არ აქვთ რესპონდენტებს (28.4%). მეხუთედზე ოდნავ მეტი 5-10 ლარს ასახელებს (21.7%).

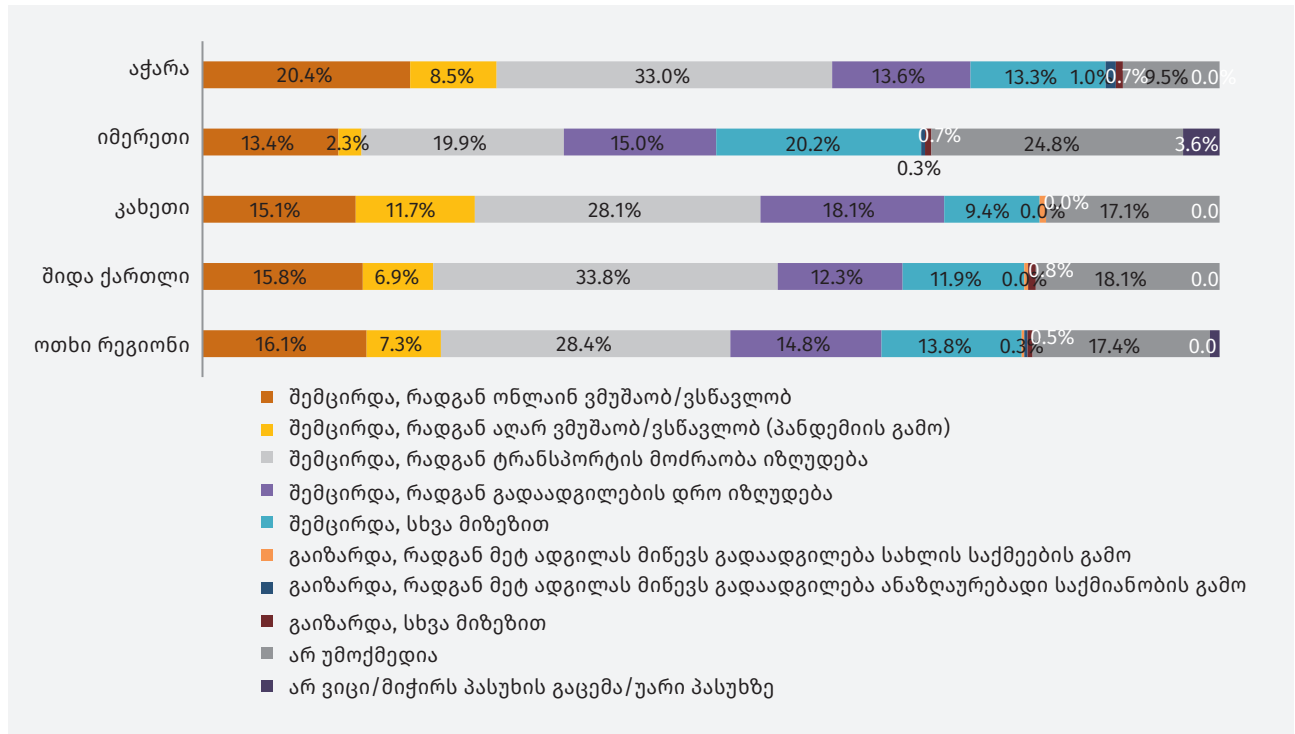
კვლევამ აჩვენა, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით ყოველდღიურად ან კვირაში რამდენჯერმე სარგებლობს ქალების 35.1%. ქალების მნიშვნელოვანი ნაწილი (40.1%) მიუთითებს, რომ თვეში რამდენჯერმე სარგებლობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით. არასდროს/ თითქმის არასდროს სარგებლობს გამოკითხულთა - 24%. ქალების იმ ჯგუფიდან, ვინც მიუთითა, რომ ყოველდღიურად ან კვირაში რამდენჯერმე იყენებენ საზოგადოებრივ ტრანსპორტს, პანდემიიდან გამომდინარე შეზღუდვების არარსებობის პირობებში, უმრავლესობა (შემთხვევათა დაახლ. 82%) საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სარგებლობს.

ქალები, რომლებიც იშვიათად ან საერთოდ არ სარგებლობენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით (64.9% - საერთო შერჩევის - 47.7%), ამბობენ, რომ უმთავრესად ამის მიზეზია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის არაკომფორტულობა და მოუხერხებლობა (შემთხვევათა 21.1%); რესპონდენტების სურვილის არქონა, გადაადგილებისათვის გამოიყენონ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი (შემთხვევათა 17%); და ხელმიუწვდომლობა (არ არის, არ დადის) (შემთხვევათა 14.7%).

9. კორონავირუსის გავლენა ქალთა გადაადგილებაზე

ქალთა გადაადგილების ადგილების, მიზნებისა და საშუალებების კვლევამ გამოავლინა, რომ ქალები ძირითადად გადაადგილდებიან საჭიროების შემთხვევაში, ანაზღაურებადი, აუნაზღაურებელი შრომისა და ზრუნვის შრომის შესასრულებლად. კორონავირუსის პანდემიამ და მასთან დაკავშირებულმა შეზღუდვებმა გარკვეული ზეგავლენა მოახდინა ქალების ყოველდღიურ გადაადგილებაზე: როგორც გადაადგილების ადგილებზე, ისე - საშუალებებსა და წვდომაზე.

დიაგრამა N8: პანდემიის გავლენა გადაადგილების ადგილებზე



გადაადგილების ადგილებთან მიმართებით, აღმოჩნდა, რომ **გადაადგილება ძირითადად შემცირდა ტრანსპორტის მოძრაობის შეზღუდვის გამო (28.4%)**, ონლაინ მუშაობის/სწავლების გამო (16.1%), ზოგადად, გადაადგილების დროის შეზღუდვის გამო (14.8%). პანდემიასთან დაკავშირებული ცვლილებები არ ასახულა გამოკითხული ქალების 17.4%-ის გადაადგილებაზე (გადაადგილების ადგილებზე). **საერთო ჯამში, რესპონდენტების 81.6% აღნიშნავს, რომ პანდემიამ იმოქმედა მათ ყოველდღიურ მობილობაზე.**

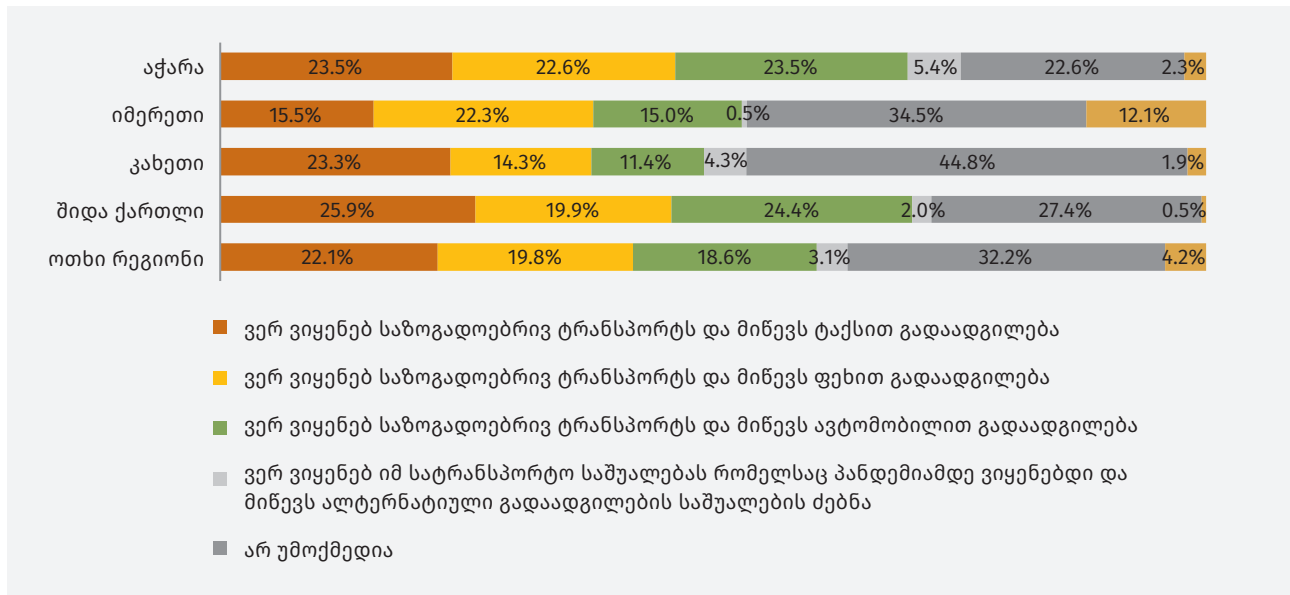
კვლევაში ჩართულ ოთხ რეგიონში მეტ-ნაკლებად შენარჩუნებულია საერთო მაჩვენებლების ტენდენციები, თუმცა იმერეთში ტრანსპორტის შეზღუდვას, გადაადგილების შემცირებასთან დაკავშირებით, შედარებით ნაკლები რესპონდენტი ასახელებს (19.9%). ამას გარდა, იმერეთში გამოკითხულ ქალთა თითქმის მეოთხედი მიუთითებს, რომ ყოველდღიური გადაადგილების ადგილებზე, პანდემიას გავლენა არ მოუხდენია.

რაც შეეხება გადაადგილების საშუალებებს, რესპონდენტების 32.2% აცხადებს, რომ პანდემიას არ უმოქმედია მათ ყოველდღიურ გადაადგილების საშუალებებზე. იმ ქალების ხვედრითი წილი, ვინც პანდემიის გამო ვერ იყენებს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს და ალტერნატიული საშუალებების მოძიება/გამოყენება უნევს, 63.6%-ია. მათ შორის, დაახლოებით თანაბარი ხვედრითი წილი აქვს იმ რესპონდენტებს, ვინც აღნიშნა, რომ:

- ▶ ვერ იყენებს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს და უნევს ტაქსით გადაადგილება (22.1%)
- ▶ ვერ იყენებს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს და უნევს ფეხით გადაადგილება (19.8%)
- ▶ ვერ იყენებს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს და უნევს ავტომობილით გადაადგილება (18.6%).

რაც შეეხება ცალკეულ რეგიონებს, ძირითადად, შენარჩუნებულია საერთო მონაცემებში არსებული ტენდენციები. თუმცა კახეთში ყველაზე მეტი რესპონდენტი აღნიშნავს, რომ პანდემიას არ უმოქმედია მათი ყოველდღიური გადაადგილების საშუალებებზე (44.8%), ხოლო აჭარაში - ყველაზე ნაკლები (22.6%). კახეთში შედარებით მცირეა იმ რესპონდენტთა ხვედრითი წილი, ვინც ვერ იყენებს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს და უწევს ფეხით გადაადგილება (14.3%).

დიაგრამა N 9: პანდემიის გავლენა გადაადგილების საშუალებებზე



ამას გარდა, კვლევის მონაცემები აჩვენებს შემდეგ ტენდენციას: გამოკითხული ქალების იმ ჯგუფების დაახლოებით ნახევარი (48-53%), ვინც პანდემიის პერიოდში ვერ იყენებს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს და ფეხით ან ტაქსით გადაადგილდება, არაპანდემიურ პერიოდში ძირითადად საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მოძრაობდა. ხოლო რესპონდენტები, რომლებსაც შეზღუდვების დროს ავტომობილით უწევთ გადაადგილება, შედარებით ნაკლებად იყენებდნენ საზოგადოებრივ ტრანსპორტს პანდემიისგან თავისუფალ პერიოდში (38%).

ის რესპონდენტი ქალები (80% საერთო შერჩევიდან), რომლებმაც მიუთითეს, რომ პანდემიამ ამა თუ იმ (უმეტესად ნეგატიური) ფორმით გავლენა მოახდინა მათ ყოველდღიურ გადაადგილების ადგილებსა და საშუალებებზე, ამას ორი ძირითადი მიზეზით ხსნიან: ტრანსპორტის/ბენზინის ხარჯის გაძვირებით (35.5%) და ვირუსის გადადების რისკის გამო, გადაადგილებისაგან თავის შეკავებით (28.8%).

შედარებით გამოკვეთილია - შეზღუდვების გამო გადაადგილების შეუძლებლობა (18.8%). ცალკეულ რეგიონებში იკვეთება საერთო მონაცემების მსგავსი ტენდენციები, თუმცა შიდა ქართლში შედარებით მეტია იმ ქალების ხვედრითი წილი, ვინც ვირუსის გადადების რისკის გამო ვერ გადაადგილდება, ხოლო იმერეთში - ყველაზე მეტი ქალის გადაადგილებაზე აისახა უარყოფითად ტრანსპორტის/ბენზინის ხარჯის გაძვირება (45-46%).

კვლევამ აგრეთვე აჩვენა ტენდენცია, რომ იმის მიუხედავად, თუ პანდემიის გამო რამდენად მისაწვდომი იყო ქალებისთვის გადაადგილების ადგილები თუ საშუალებები, მათი აბსოლუტური უმრავლესობა ვარაუდობს დაუბრუნდეს ცხოვრების ჩვეულ რიტმს პანდემიის დასრულების შემდეგ. შედეგად, შეიძლება ითქვას, რომ პანდემიით გამოწვეული შეზღუდვები ნეგატიურად აისახა ქალების უმრავლესობის მობილობაზე. მათ უმეტესობას შეეზღუდა გადაადგილების ადგილებისა და საშუალებების არჩევანი, ხოლო არსებული მათთვის უფრო რთულად მისაწვდომი გახდა.

10. გადაადგილებასთან დაკავშირებული მუნიციპალური პოლიტიკა

კვლევაში ჩართული თვითმმართველი ერთეულებისა და მუნიციპალიტეტების გადაადგილებასთან დაკავშირებული პოლიტიკის საკვლევად, კვლევის ფარგლებში ფოკუს ჯგუფი ჩატარდა.⁵⁹ მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე, გამოირკვა, რომ მუნიციპალიტეტების დიდ უმრავლესობაში (კერძოდ: წყალტუბო, სამტრედია, თერჯოლა, ზესტაფონი, საჩხერე, ხულო, ხელვაჩაური, ლაგოდეხი, ახმეტა, ყვარელი, გურჯაანი, ქარელი, ხაშური) მოსახლეობის გადაადგილებაზე პასუხისმგებელია ცალკეული ტენდერების საფუძველზე გამოვლენილი, სხვადასხვა კერძო კომპანია. მიუხედავად მუნიციპალიტეტების სურვილისა, ჰქონდეთ მუნიციპალური ტრანსპორტი, მათი ბიუჯეტი და ფინანსური რესურსი ამის უზრუნველსაყოფად საკმარისი არ არის, და მუნიციპალიტეტებს, ფინანსების სიმწირის გამო არ შეუძლიათ ტრანსპორტის შეძენა და შემდგომ მისი შენახვა. ამ მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლების თქმით, **სატრანსპორტო და მობილობასთან დაკავშირებული საკითხების შესახებ მათ გრძელვადიანი ხედვა ან სტრატეგიული დოკუმენტი არ აქვთ, მეტიც, ამ საკითხზე არ უმსჯელიათ და განუხილავთ.**⁶⁰

„მოსახლეობაში საჭიროება არის, მოსახლეობამ მერიას პეტიციითაც მიმართა ტრანსპორტის პრობლემის მოგვარების მიზნით, თუმცა კერძო სამარშუტო საშუალებების იმედად არის დარჩენილი მუნიციპალიტეტი“. - ახმეტის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი

„ქალთა მობილობის კუთხით განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამართულად ფუნქციონირება. მოქალაქეების მხრიდან მოთხოვნა არის. გოგონებს და ახალგაზრდებს ესაჭიროებათ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, რადგან მუნიციპალურ ცენტრში გადაადგილდნენ თავისუფლად, მიიღონ განათლება, აქვთ პრობლემები. სამარშუტო ტაქსები და კერძო ტაქსები მოძრაობენ, თუმცა, გამომდინარე იქიდან, რომ ტაქსით უხდებათ გადაადგილება, ძვირის გადახდა უწევთ მგზავრობაში“. - გურჯაანის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი



59. სულ, კვლევის ფარგლებში, 2021 წლის მაისში, სამიზნე რეგიონების (აჭარა, იმერეთი, შიდა ქართლი, კახეთი) მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლებთან, 4 ფოკუს ჯგუფი ჩატარდა.

60. საჩხერის მაგალითზე, სადაც სხვა მუნიციპალიტეტების მსგავსად, გადაადგილების საშუალებებიც და ავტოსადგურიც კერძოა, შშმ პირთა თემმა მოითხოვა შშმ პირთათვის ადაპტირებული სატრანსპორტო საშუალება, რის გამოც საჩხერის მერიამ შეიძინა ერთი ადაპტირებული ავტობუსი მათი მომსახურებისთვის, დანარჩენი მოქალაქეები გადაადგილდებიან ტაქსით, კერძო მანქანით ან ფეხით. ასეთივე გამონაკლისია ქედა, მუნიციპალიტეტის მერის თქმით, იაპონიის საელჩოს დაფინანსებით მომავალში ეყოლება ელექტრონული ტრანსპორტი. მისივე თქმით პოლიტიკის დოკუმენტიც არსებობს 2019 წლიდან, თუმცა არცერთი კონკრეტული ნაბიჯი არ გადადგმულა, ვინაიდან მცირე ფინანსები საკმარისი არ არის.

იმ მუნიციპალიტეტებში, რომელთაც აქვთ ტრანსპორტთან დაკავშირებული კონკრეტული სამსახურები და ფლობენ მუნიციპალურ ტრანსპორტს (ჭიათურა, თელავი, გორი), მათი სატრანსპორტო უზრუნველყოფა მხოლოდ ამ მუნიციპალიტეტში არსებულ ქალაქებს სწვდება, ხოლო სოფლებში, აქაც, სხვა მუნიციპალიტეტების მსგავსად, ოპერირებენ კერძო კომპანიები.

რიგ მუნიციპალიტეტებში, მაგალითად, ქუთაისში, ბათუმსა და ქობულეთში⁶¹ სატრანსპორტო საკითხებზე მოსამზადებელი სამუშაოები მიმდინარეობს ან უკვე არსებობს მობილობასთან დაკავშირებული სტრატეგიის დოკუმენტი, თუმცა დღეის მდგომარეობით, ამ ქალაქებში საავტობუსო ხაზი არის მუნიციპალური, ხოლო სამარშრუტო ხაზები - კერძო.

ფოკუს ჯგუფში მონაწილეებიდან მხოლოდ ბათუმის მუნიციპალიტეტს აქვს შემუშავებული სატრანსპორტო პოლიტიკა გაეროს განვითარების პროგრამასთან (UNDP) თანამშრომლობით, ასევე, მხოლოდ ამ მუნიციპალიტეტს აქვს გენდერულად სეგრეგირებული სტატისტიკა სატრანსპორტო ქცევასთან დაკავშირებით, თუმცა, ეს მონაცემები სისტემურად არ ახლდება.

10.1. მუნიციპალიტეტში ტრანსპორტის გადაადგილების საკითხებზე პასუხისმგებელი სამსახური

ჩატარებული ფოკუს ჯგუფების საფუძველზე გაირკვა, რომ თვითმმართველ ერთეულებში არ არსებობს ერთიანი მიდგომა სატრანსპორტო პოლიტიკის გატარების თაობაზე. მაგალითად, წყალტუბოს, თერჯოლის, ზესტაფონის, ხელვაჩაურის, ქედის, სიღნაღის, ქარელისა და ხაშურის მუნიციპალიტეტებში არც სამსახურია, რომელიც პასუხისმგებელი იქნებოდა სატრანსპორტო პოლიტიკაზე და არც შესაბამისი დარგის სპეციალისტი.

ქუთაისის, სამტრედიის, საჩხერის, ჭიათურის, ლაგოდეხის, გურჯაანისა და ყვარლის მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლების თქმით, მათ აქვთ ინფრასტრუქტურის სამსახური, რომელსაც ტრანსპორტის საკითხიც ეხება, და მათი საქმიანობა ვრცელდება სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგების საკითხებზეც. იგივე დატვირთვა აქვს ქალაქ ქუთაისში შექმნილ სატრანსპორტო სამსახურსაც. ზემოთ აღნიშნული სამსახური წყვეტს ისეთ საკითხებსაც, როგორცაა გარე განათება, ერთიანი გადახდის სისტემის შექმნა, გაჩერებების მოწესრიგება, კონტროლიორების და მძღოლების გადამზადება და სხვ.

კვლევის შედეგების თანახმად, **მხოლოდ ბათუმსა და თელავში არსებობს სატრანსპორტო სამსახურები, რომელთაც აქვთ სატრანსპორტო პოლიტიკის განყოფილება.**

„ინტენსიურად ვხვდებით მოსახლეობას, მათ აზრს ვიკვლევთ და გადაწყვეტილებების მიღების დროს ვითვალისწინებთ“. თელავის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი

ფოკუს ჯგუფში მონაწილე არცერთ მუნიციპალიტეტში მობილობის გენდერული ანალიზი არ მომხდარა და სატრანსპორტო საკითხებზე გენდერული თანასწორობის საბჭოსთან კომუნიკაცია



61. ქუთაისში ეს მიმდინარე ესაკითხი, ქობულეთში არსებობს დოკუმენტი, რომელიც შეეხება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებას, ხოლო ბათუმს, გაეროს განვითარების პროგრამასთან თანამშრომლობით, შემუშავებული აქვს ათწლიანი ინტეგრირებული გეგმა, მობილობის მდგრადი განვითარების ხელშესაწყობად.

არ ყოფილა. მეტიც, მუნიციპალიტეტების უმრავლესობას უჭირს სატრანსპორტო პოლიტიკის გენდერული ასპექტების გამოკვეთა და, შესაბამისად, ეს საკითხი დღის წესრიგშიც კი არ დამდგარა.

„გენდერული თანასწორობის საბჭოსთან ურთიერთობაზე არც კი ვიცი რა გითხრათ, სიმართლე გითხრათ, ტრანსპორტის საკითხებზე გენდერული თანასწორობის საბჭოსთან თანამშრომლობის ლოგიკურ ბმას ვერ ვხედავ, ქალების და კაცების განსხვავებულ საჭიროებებში ტრანსპორტთან დაკავშირებით, სიმართლე გითხრათ, არც კი ვიცი რა შეიძლება მოვიაზროთ. ვცდილობთ, გავითვალისწინოთ შშმ პირთა საჭიროებები და ახლა, როგორც გესაუბრეთ, ავტოპარკის განახლებას ვგეგმავთ და ვფიქრობთ, მნიშვნელოვანი იქნება სწორედ ადაპტირებული ტრანსპორტის შექმნა“ - ქობულეთის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი

10.2 ტრანსპორტთან დაკავშირებული მუნიციპალური პროექტები

წყალტუბოს, სამტრედიისა და თერჯოლის მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლების თქმით, კერძო კომპანია განკარგავს გადაადგილების მარშრუტებს, რაც ამ პროცესიდან გამორიცხავს თავად მუნიციპალიტეტებს, რადგან მათ არ აქვთ გადაწყვეტილების მიღების ბერკეტები.

ზესტაფონის, საჩხერის, ჭიათურის, ხელვაჩაურის, ქედისა და ხაშურის მუნიციპალიტეტების თქმით, პროექტებს ტრანსპორტთან დაკავშირებით საერთოდ არ ახორციელებენ, ვინაიდან მუნიციპალიტეტებს საკუთარი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი არ ჰყავთ. ხულოს მუნიციპალიტეტის პროექტი ამ მიმართულებით იმაში მდგომარეობს, რომ ის კერძო კომპანიასთან თანამშრომლობით უზრუნველყოფს მოსახლეობის იალაღებზე უფასოდ გადაყვანას - მუნიციპალიტეტის სოფლებში მცხოვრები თითქმის ყველა მოსახლე ზაფხულში იალაღებზე გადადის საცხოვრებლად.

ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე - გადახდის სისტემის მოწესრიგებაზე, გაჩერებების რეაბილიტაციაზე, გარე განათების სისტემის უზრუნველყოფაზე, გზების კეთილმოწყობაზე საუბრობენ ქუთაისის, ქობულეთის, ლაგოდეხისა და ქარელის მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლები. გორში იგეგმება კონკურსის გამოცხადება, რომლის ფარგლებშიც მოგვარდება სოფლებში მობილობის საკითხი. ხოლო ბათუმის მუნიციპალიტეტის პროექტები ებმის სატრანსპორტო პოლიტიკას.

„გაკეთდა სატრანსპორტო კორიდორი, ცალკე ავტობუსებისთვის სავალი ზოლი, ამოქმედდა ფასიანი პარკინგის 6 ლოკაცია, პერიოდულად განახლებას ექვემდებარება მუნიციპალური ტრანსპორტი, ველო სისტემის განვითარებაზე დაიწყო“. ბათუმის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი

10.3 მუნიციპალური სატრანსპორტო პოლიტიკის ძირითადი პრობლემები და გამონკვევები

მუნიციპალიტეტების ძირითადი გამონკვევა⁶² კერძო ტრანსპორტის ოპერირებაა, რომელიც ყველა მცხოვრებლის საჭიროების დაკმაყოფილებას ვერ ახერხებს.



62. ჭიათურის, ზესტაფონის, სიღნაღის, წყალტუბოსა და თერჯოლის მუნიციპალიტეტები.

„მუნიციპალიტეტში არის ტრანსპორტის გადაადგილების კუთხით ქაოსური მდგომარეობა, სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის გრაფიკი, სიხშირე, მარშრუტი, გაჩერებები არის მოუწესრიგებელი“. ზესტაფონის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი

„ძირითადი პრობლემა არის ის, რომ სოფლებში არ არის მუნიციპალური ტრანსპორტი, და სადაც არის, ისიც არ არის კეთილმოწყობილი. თუმცა რთულია ჭიათურის ბიუჯეტით 60 სოფლის უზრუნველყოფა მუნიციპალური ტრანსპორტით“. ჭიათურის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი

სიღნაღში, მუნიციპალური ტრანსპორტის არ არსებობს, კერძო კომპანიების პირობებში კი, **პრობლემად გამოიკვეთა გადაადგილების მაღალი ფასიც, რის გამოც მოსახლეობის ნაწილს გადაადგილება ეზღუდება ან უძვირდება.**

გამონწვევაა რიგი მუნიციპალიტეტების მიერ გადაადგილებასთან დაკავშირებული პრობლემების გამოვლენაც. კერძოდ, სამტრედიის, ქედის, თელავის, ხელვაჩაურისა და საჩხერის მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლების თქმით, მათ გადაადგილებასთან დაკავშირებული პრობლემები და გამონწვევები არ აქვთ.⁶³

ქუთაისის, ხულოს, ქობულეთის, ბათუმის, ლაგოდეხის, გურჯაანის, ყვარლის, ახმეტისა და გორის მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლები პრობლემად ასახელებენ **ქაოსურ მოძრაობას, შშმ პირთათვის ადაპტირებული ტრანსპორტის არქონას, ბიუჯეტის სიმცირეს და ინფრასტრუქტურულ საჭიროებებს, როგორცაა გაჩერება, გარე განათება და სხვ.**

რამდენიმე მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლის აზრით (ახმეტა, გურჯაანი, ლაგოდეხი), საზოგადოებრივი ტრანსპორტით ძირითადად სარგებლობენ ეკონომიკურად შეჭირვებული ადამიანები, პენსიონრები, ბავშვები, მონყვლადი ჯგუფები, რომლებსაც ავტომობილებზე ხელი არ მიუწვდებათ.

„სოციალური პრობლემების მქონე მოსახლეობას ესაჭიროება უფრო მეტად ტრანსპორტი. ვერ ვიტყვოდი, რომ უფრო მეტად ქალებს აქვთ საჭიროება, რადგან ისინიც მართავენ ავტომობილებს. თუ ადმინისტრაციულ ორგანოში უწევთ გადაადგილება, მხოლოდ ამ შემთხვევაში იყენებენ საზოგადოებრივ ტრანსპორტს. კერძო კომპანიის შემთხვევაში, პოლიტიკის განსაზღვრაში მუნიციპალიტეტი ვერ ჩაერთვება“. ლაგოდეხის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი

ამასთანავე, გამონწვევაა მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლების მხრიდან მობილობის გენდერული ასპექტების გამოვლენა. ფოკუს ჯგუფის შედეგად შეიძლება ითქვას, რომ მხოლოდ გურჯაანის მუნიციპალიტეტს აქვს ხედვა გადაადგილების გენდერულად დიფერენცირებულ საჭიროებებთან დაკავშირებით, კერძოდ, **გურჯაანში ქალები განათლების უფასო სახელმწიფო პროგრამაში ჩართვას ვერ ახერხებდნენ, ვინაიდან სასწავლო პროცესი გვიანობამდე გრძელდებოდა და წამოიჭრა ბავშვის დატოვების და ტრანსპორტის პრობლემა.**

„გენდერული ასპექტი აქ გამოიკვეთა თვალსაჩინოდ. ოჯახის წევრ კაცებს არ სურთ კერძო ტაქტის მძღოლმა მოახდინოს მათი ქალების ტრანსპორტირება, განსაკუთრებით, საღამოს საათებში. შესაბამისად, უშლიან და თუ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი იქნება, მოსახლეობის ნდობაც გაიზრდება და კაცებიც გაუშვებენ ქალებს“. გურჯაანის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი

11. დასკვნა

მობილობა განვითარების ერთ-ერთი ძირითადი მარკერია. ინდივიდებისა და საზოგადოებებისთვის გადაადგილების თავისუფლება უკეთესი მომავლის შესაძლებლობას ნიშნავს და იგი ფუნდამენტურად მნიშვნელოვანია იმისათვის, რათა საზოგადოებამ განაგრძოს განვითარება და სიღარიბის შემცირება. კვლევის მიგნებები ნათლად გამოკვეთს მობილობის კუთხით არსებულ ტენდენციებს და აჩვენებს იმ ბარიერებსა და წინაღობებს, რასაც ქალები საქართველოს 4 რეგიონში ყოველდღიური გადაადგილებისას აწყდებიან.

მობილობის ანალიზი აჩვენებს, რომ გადაადგილებასთან დაკავშირებული პოლიტიკა ქვეყანაში სპორადულია და უმეტეს რეგიონებში საერთოდ არ არსებობს. მნიშვნელოვანია, ყველა რეგიონში მცხოვრებ პირს ჰქონდეს თანაბარი შესაძლებლობა დასაქმდეს და ჰქონდეს წვდომა შრომის ბაზარზე. კორონავირუსით გამოწვეული პანდემიით გამოწვეულმა ეკონომიკის სტრუქტურულმა ტრანსფორმაციამ უკანასკნელი პერიოდის განმავლობაში ნეგატიური ზეგავლენა მოახდინა ყოველდღიურ გადაადგილებაზე. მიუხედავად იმისა, რომ გაზრდილი ვირტუალური მობილობა ქმნის ქვეყანაში მცხოვრები საშუალო კლასის მოსახლეობისთვის დასაქმების უფრო მოქნილ შესაძლებლობას, იგი ნეგატიურ გავლენას ახდენს იმ ადამიანების სოციალურ და ეკონომიკურ მობილობაზე, რომლებსაც არ აქვთ დაგროვილი ადამიანური კაპიტალი, შესაძლებლობები და კვალიფიკაცია ახლად აღმოცენებულ დასაქმების სფეროებში მონაწილეობისათვის.

ამ კუთხით, წინამდებარე კვლევა, მნიშვნელოვანი, მაგრამ არასაკმარისი წყაროა ქვეყანაში მობილობის კუთხით არსებული ცოდნის დაგროვებისათვის და აუცილებელია, რომ ის ტენდენციები, რაც გენდერულ ქრილში, ქალების გადაადგილების კონკრეტულ ბარიერებთან მიმართებით გამოიკვეთა, გამოკვლევულ და განხილულ იქნას უფრო ფართო ქრილში, რათა შესაძლებელი იყოს ქვეყანაში მობილობასთან დაკავშირებული თანმიმდევრული და საჭიროებებზე დაფუძნებული პოლიტიკის შემუშავება.

12. რეკომენდაციები

საქართველოს მთავრობას:

- ▶ მობილობასთან დაკავშირებული ინფორმაცია შეგროვდეს და გაანალიზდეს ცენტრალურ და მუნიციპალურ დონეზე, მათ შორის, გენდერულ ქრილში, ყოველდღიურ გადაადგილების რეჟიმებში გენდერული განსხვავებების უკეთ აღსაქმელად და გადაადგილებასთან დაკავშირებული პოლიტიკის სწორად დასაგეგმად და განსახორციელებლად.

ადგილობრივ თვითმმართველობებს:

- ▶ მუნიციპალიტეტების დონეზე მოხდეს გადაადგილების ბარიერების, გადაადგილების სისტემის ხარვეზებისა და შესაძლებლობების კვლევა, მათ შორის, გენდერულ ქრილში
- ▶ შესაბამისი მუნიციპალური სამსახურები გადამზადდნენ მობილობის გენდერული ასპექტების შესახებ ცნობიერების ამაღლების მიზნით
- ▶ მობილობის პოლიტიკა, მათ შორის, სოციალური და ურბანული სატრანსპორტო სქემა, იმგვარად დაიგეგმოს, რომ ითვალისწინებდეს მოსახლეობის მობილობის პოტენციალს და რესურსებს

- ▶ ტენდერით შესყიდული სატრანსპორტო მომსახურება მიესადაგოს სხვადასხვა შესაძლებლობის მქონე ადამიანების საჭიროებებს
- ▶ გადაადგილებასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის (გარე განათების, საფეხმავლო გზების, დასასვენებელი ადგილების, გაჩერებების და სხვ.) მოწყობისას, გათვალისწინებული იყოს ქალთა, და განსაკუთრებით, სპეციალური საჭიროებების მქონე ქალთა საჭიროებები
- ▶ სხვადასხვა საჭიროების მქონე ქალები ჩართულები იყვნენ, მათ შორის, ცენტრალურ და ადგილობრივ დონეებზე გადაადგილების, ტრანსპორტირებისა და საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობასთან დაკავშირებულ საკითხებზე გადაწყვეტილების მიღების ყველა ეტაპზე;

დანართი №1: კვლევის ზოგადი დემოგრაფიული პროფილი

რაოდენობრივი კვლევის მონაცემების ანალიზის შედეგად (ოთხ რეგიონში), ზოგადი დემოგრაფიული პროფილის შემდეგი ტენდენციები გამოიკვეთა:

- ▶ გამოკითხულ ქალებს შორის 20 წლამდე ასაკის რესპონდენტის მინიმალური ხვედრითი წილია (3.1%); ყველაზე მეტი ხვედრითი წილი აქვს 40-60 წლის ასაკობრივ კატეგორიას (39.4%)
- ▶ კვლევაში ჩართულ ოთხ რეგიონში (აჭარა, იმერეთი, კახეთი, შიდა ქართლი) მონაცემები საერთო ტენდენციების მსგავსია
- ▶ როგორც საერთო მონაცემების მიხედვით (70.6%), ისე კვლევაში მონაწილე ოთხ რეგიონში მცხოვრები რესპონდენტი ქალების უმრავლესობა დაქორწინებულია
- ▶ გამოკითხულთა დაახლოებით 62%-ს ჰყავს ოჯახში მასზე დამოკიდებული პირები - მათგან 31%-ს არასრულწლოვანი შვილები შეადგენენ, ხოლო დაახლოებით 15-16%-ს - სრულწლოვანი შვილები და სხვა ოჯახის წევრები. კვლევაში ჩართული ოთხი რეგიონიდან, აჭარაში გამოიკვეთა რესპონდენტებზე დამოკიდებული პირების შედარებით მაღალი ხვედრითი წილი (35% - არასრულწლოვანი შვილები და დაახლ. 36% - სრულწლოვანი შვილები და სხვა ოჯახის წევრები)
- ▶ რესპონდენტების განათლების შესახებ მონაცემები აჩვენებს, რომ დაახლოებით თანაბარი ხვედრითი წილი აქვთ საშუალო და უმაღლესი განათლების მქონე გამოკითხულებს (37-39%). არასრული საშუალო განათლება აქვს მხოლოდ 26 რესპონდენტს
- ▶ საერთო მონაცემების მიხედვით, რესპონდენტების მესამედზე ოდნავ მეტი უმუშევარია (35.7%). დასაქმებული რესპონდენტების უმეტესობა, ძირითადად, ან თვითდასაქმებულია (მცირე ბიზნესი, ვაჭრობა, ა.შ.) (18.8%), ან გრძელვადიანად დასაქმებული (1 თვე +) სახელმწიფო სექტორში (22.7%). ოთხი რეგიონიდან სამში დაახლოებით მსგავსი ტენდენციები გამოვლინდა. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ იმერეთის რეგიონში რესპონდენტების ნახევარმა დასაქმების სტატუსში მიუთითა - უმუშევარი
- ▶ ოთხი რეგიონის მონაცემების მიხედვით, რესპონდენტების ნახევარზე ოდნავ მეტი ცხოვრობს სოფლად (55.7%). თუმცა, ცალკეულ რეგიონებში საცხოვრებელ სივრცეში გადანაწილება სხვადასხვაგვარია, მაგალითად, კახეთში სოფლად მცხოვრებთა ხვედრითი წილი შეადგენს თითქმის 65%-ს, შიდა ქართლში - 60.2%-ს, ხოლო იმერეთში ქალაქში და სოფლად მცხოვრებ რესპონდენტებს დაახლოებით თანაბარი ხვედრითი წილი აქვთ
- ▶ საშუალო თვიური შემოსავლების შესახებ მონაცემები მიუთითებს კვლევაში მონაწილე ქალების

- დაბალი ფინანსური შესაძლებლობის შესახებ. 58.6%-ს შემოსავალი თვეში 0-დან 300 ლარამდეა. ამ მხრივ, განსაკუთრებით აღსანიშნავია შიდა ქართლი, სადაც გამოკითხული ქალების 65.7% მიუთითებს მინიმალურ შემოსავალს (0-300ლ.), 21.1%-ის საშუალო შემოსავალი თვეში 300-დან 600 ლარამდეა, ხოლო 600 – 1500ლ. ყოველთვიური შემოსავალი აქვს გამოკითხულთა 14%-ს
- ▶ რესპონდენტთა 58.4% არცერთ ჩამოთვლილ მონაცხად ჯგუფს არ მიაკუთვნებს საკუთარ თავს. შემთხვევათა 13.3%-ში სახელდება მრავალშვილიანი დედა, ხოლო 12.5%-ში - სოციალურად დაუცველის სტატუსის მქონე. სხვა დასახელებული ჯგუფების ხვედრითი წილი უმნიშვნელოა. უნდა აღინიშნოს, რომ ერთდროულად 2 მონაცხად ჯგუფს თავი მიაკუთვნა 61-მა რესპონდენტმა, ხოლო 3 ჯგუფს - 18-მა რესპონდენტმა.

დიაგრამა N1: საშუალო თვიური შემოსავალი

