

მობილობის სოციალური  
ინფრასტრუქტურა  
და საცხოვრებელი სივრცეები

ავტორი: ბიორბი კანკია

 **HEINRICH BÖLL STIFTUNG**  
**TBILISI**  
South Caucasus Region

## მობილობის სოციალური ინფრასტრუქტურა და საცხოვრებელი სივრცეები

კვლევის პროცესში გაწეული დახმარებისთვის მადლობას ვუხდით თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორს იოსებ სალუქვაძეს და საზოგადოებრივი გეოგრაფიის სამაგისტრო პროგრამის სტუდენტებს, ვიტო ონიანსა და ზაზა ვადაქარიას.

გიორგი კანკია

კვლევა განხორციელდა ჰაინრიხ ბიოლის ფონდის თბილისის ოფისის - სამხრეთ კავკასიის რეგიონი მხარდაჭერით, კვლევაში გამოთქმული მოსაზრებები ეკუთვნის ავტორს და შესაძლებელია არ გამოხატავდეს ფონდის შეხედულებებს.

გარეკანის ფოტო: თათია ქინქლაძე

## აბსტრაქტი

თანამედროვე ურბანულ სივრცეში მობილობის ინფრასტრუქტურის მნიშვნელობა ინდივიდის ყოველდღიურ ცხოვრებასა და მის სოციალურ ჩართულობაზე მზარდი ზეგავლენით ხასიათდება. ეს პროცესი შესაძლებელია შეაფერხოს ინფრასტრუქტურის ქსელების მხოლოდ პრივილეგირებული ჯგუფების საჭიროებებზე მორგებამ და მოწყვლადი ჯგუფებისთვის უფრო მეტად გაამწვავოს სოციალური გათიშულობის პრობლემა. ეს სტატია, აქტორებისა და ქსელების თეორიულ ჩარჩოზე დაყრდნობით, განიხილავს ვარკეთილში, თბილისის ზღვის ახალი ქალაქის ტერიტორიაზე დასახლებულ დევნილთა დამოკიდებულებას მობილობის ინფრასტრუქტურაზე. მათთან ჩატარებული არასტრუქტურირებული, ნარატიული სახის ინტერვიუებზე დაყრდნობით, ვცდილობ, წარმოვაჩინო ხელმისაწვდომი სატრანსპორტო კავშირების მნიშვნელობა მოსახლეობის ამ ჯგუფისთვის, წარმართონ სრულყოფილი ცხოვრება, ადგილმდებარეობის, გარე აქტორებთან ურთიერთობების დამყარების თუ სხვა სოციო-ეკონომიკური პრობლემების გათვალისწინებით. სტატიის დასკვნით ნაწილში ინტერვიუებისა და თეორიული კონცეფციების შეჯერებით, ასევე წარმოჩენილია საკითხის აქტუალობა საცხოვრებელი ადგილის ცვლილების გათვალისწინებითაც.

## 1. შესავალი

გლობალური ტენდენციით, ნეოლიბერალური მიდგომის საწყისი პერიოდიდან, 1970-80-იანი წლებიდან, „ტექნიკური ქსელებით გაერთიანებულ ქალაქებში“ (Dupuy, 1992), ინფრასტრუქტურაში ინვესტირება დაიწყო კერძო სექტორმა და ამ მხრივ სახელმწიფოს როლი დღითი დღე მცირდება. ეს განსაკუთრებით შესამჩნევია სატელეკომუნიკაციო სისტემებში, სადაც ძირითად მოთამაშეებად კერძო სუბიექტები გვევლინება. მსგავსი ტენდენციებით ხასიათდება საინჟინრო და მობილობის სისტემებიც (Graham & Marvin, 2001). ინფრასტრუქტურული განვითარების ამ მოდელის შედეგად მნიშვნელოვნად იცვლება როგორც ურბანული სივრცის კონფიგურაცია, ასევე ამ სივრცეში მოქმედი აქტორების ურთიერთკავშირი, ძალაუფლების სტრუქტურა, როლი და მნიშვნელობა.

ქალაქების ფრაგმენტული განვითარება ქმნის ჰიბრიდულ სივრცეებს, ან, როგორც მას კასტელსი (1999) უწოდებს, „მომრაობის სივრცეს“, რომლის ერთ-ერთ წინაპირობად, სწორედ [მობილობის] ინფრასტრუქტურის ისეთი მოწყობა გვევლინება, რომელიც მხოლოდ პრივილეგირებული ჯგუფებისა და სივრცეების შესაკავშირებლად იქმნება. გვერდს უვლის რა მოწყვლად ქსელებსა და სისტემებს, იქმნება საყოველთაო ქსელში „ჩართული“ „პრემიუმ“ (Graham, 2000) და მისგან „გათიშული“ ფიზიკური სივრცეები (Castells, 1997; Rodgers, 2004). აქედან გამომდინარე, მობილობის ინფრასტრუქტურა ხდება „სოციალური სტრატეგიკაციის განმაპირობებელი ფაქტორი“ (Manderscheid, 2009, გვ. 7). შედეგად, იზრდება სხვადასხვა სოციალური ჯგუფების დამოკიდებულება ინფრასტრუქტურაზე და უთანასწორობა განსაკუთრებით თვალსაჩინო ხდება ფართომასშტაბიანი ინფრასტრუქტურული კატაკლიზმების დროს (Humphrey, 2003; McFarlane, 2010).

განიხილავს რა სოციალური და ტექნოლოგიური აქტორების როლს დროსა და სივრცეში დინამიკური კავშირების დასამყარებლად, აქტორებისა და ქსელის თეორია გვთავაზობს, მეტი სიცხადით ავხსნათ მობილობის ინფრასტრუქტურისა და სოციალური კავშირების ხასიათი და მნიშვნელობა ურბანულ გარემოში (Graham & Marvin, 2001).

პოსტკომუნისტური ტრანზიციის პროცესს თან ახლდა მძიმე პოლიტიკური და სოციო-ეკონომიკური კრიზისები რეგიონის რამდენიმე ქვეყანაში. საქართველოში 1990-იანი წლების დასაწყისში და მოგვიანებით, 2008 წლის სამხედრო კონფლიქტების შედეგად, დევნილების სახით ჩამოყალიბდა ერთ-ერთი ყველაზე დიდი მოწყვლადი სოციალური ჯგუფი. ამჟამინდელი მდგომარეობით, მათი რაოდენობა შეადგენს ქვეყნის მოსახლეობის დაახლოებით 7%-ს (280 000-მდე), რომელთა 38% თბილისშია

კონცენტრირებული<sup>1</sup>. კოლექტიურ ცენტრებში განსახლებულ დევნილთა ხვედრითი წილი დედაქალაქის დევნილ მოსახლეობაში 10%-მდეა (Salukvadze, Gachechiladze, et al., 2013).

საწყის პერიოდში, განსახლების არარსებული პოლიტიკის პირობებში, დევნილებმა საკუთარი ინიციატივითა და, ხშირ შემთხვევაში, ადგილობრივი და ცენტრალური მთავრობის ჩართულობით დაიკავეს კერძო დანიშნულების თუ საზოგადოებრივი მნიშვნელობის შენობა-ნაგებობები სხვადასხვა ქალაქში, მათ შორის, თბილისში. ამ გზით შეიქმნა ე.წ. კოლექტიური ცენტრები, რომელთა ნაწილი ცენტრში, მეტი წილი კი გარეუბნებში განთავსდა. განსახლების ეს ცენტრები გარშემო არსებულ სივრცესთან ნაკლები ინტეგრაციით ხასიათდება. გაუცხოებას ხელი მოგვიანებით შექმნილმა სახელმწიფო სტრატეგიამაც შეუწყო, რომელიც ითვალისწინებდა კომპაქტურად დასახლებული დევნილების სხვადასხვა რეგიონში განსახლებას, რის შედეგადაც მათ მნიშვნელოვნად ეზღუდებოდათ წვდომა სხვადასხვა სოციო-ეკონომიკურ მომსახურებასა და აქტივობაზე იმ საქალაქო სივრციდან მოწყვეტით, სადაც უკვე შექმნილი ჰქონდათ საბაზისო პირობები (Kabachnik et al., 2010; Mitchneck et al., 2009).

## 2. მიზნები და კვლევის კითხვები

არსებობს რამდენიმე ძირითადი კითხვა მობილობის ინფრასტრუქტურასა და სოციალურად სენსიტიურ ჯგუფებს შორის კავშირის შესახებ. კერძოდ, ვინ გვევლინება ძირითადი აქტორების სახით, როგორ და რა ტიპის კავშირები ყალიბდება? რა ფორმით შეიძლება შეუწყოს ხელი სივრცით სტრატეგიკაციას მობილობის ინფრასტრუქტურულმა სისტემებმა?

კვლევის მიზანია, აქტორებისა და ქსელის (Callon, 1984; Latour, 1993, 1996; Law, 1992) თეორიულ ჩარჩოზე დაყრდნობით ახსნას მობილობის ინფრასტრუქტურასთან ურთიერთობის ხასიათი, დამოკიდებულებები და გამოწვევებთან გამკლავების გზები ვარკეთილში, თბილისის ზღვის ახალი ქალაქის ტერიტორიაზე მცხოვრები დევნილების მაგალითზე დაყრდნობით. საკვლევი არეალი შეირჩა რამდენიმე მნიშვნელოვანი ფაქტორის გათვალისწინებით. ახალ საცხოვრებელ კომპლექსში გადმოსული დევნილების მობილობის ინფრასტრუქტურასთან კავშირების შეფასება და მათი შედარება წინა საცხოვრებელ გარემოში ყოფნისას არსებულ კავშირებთან, მნიშვნელოვანი ინფორმაციის წყარო იქნება იმის გასარკვევად, თუ რამდენად შეიცვალა ამ კუთხით მათი მდგომარეობა. ამჟამინდელი განსახლების ტიპი კიდევ ერთი გასათვალისწინებელი ფაქტორია – სახელმწიფომ კერძო მფლობელისგან

<sup>1</sup> ოფიციალური სტატისტიკა. იხ. ბმული: <http://www.mra.gov.ge/geo/static/55>

შეიძინა რამდენიმე ასეული საცხოვრებელი ბინა 200-მდე დევნილი ოჯახისთვის<sup>2</sup>. გარკვეულწილად, შეიძლება ითქვას, რომ საქმე გვაქვს კოლექტიური განსახლების ცენტრის სახეცვლილ ვარიანტთან, გაუმჯობესებული საცხოვრებელი პირობებით. ამასთანავე, ვარკეთილის თბილისის ზღვის ახალი ქალაქის დასახლება გარეუბანში მდებარეობს და ხელმისაწვდომ სატრანსპორტო მომსახურებაზე დამოკიდებულებაც მაღალია.

ამ მიზნით, თავდაპირველად, მოკლედ მიმოვიხილავ მობილობის სისტემას და მის სოციალურ მნიშვნელობას, შემდგომ განვიხილავ თბილისის კონტექსტში დევნილების შემთხვევას. ამის შემდეგ, წარმოვადგენ აქტორებისა და ქსელის თეორიას და მასზე დაყრდნობით შექმნილ მეთოდოლოგიას და ავხსნი ჩატარებული სავსე კვლევის სპეციფიკას. სტატიის დასკვნით ნაწილში, ვიმსჯელებ გამოკითხვის შედეგებზე თეორიული პრიზმიდან და გამოვყოფ შესაძლო ნაკლოვანებებსა და კვლევის სამომავლო მიმართულებებს.

## 1. პოსტკომუნისტური კონტექსტი

### 1.1. მობილობის ინფრასტრუქტურა სოციალური პრიზმიდან

პოსტკომუნისტური ნეოლიბერალური ეკონომიკური რეფორმების ტალღამ, ქაოტური და დერეგულირებული ურბანული განვითარების მოდელის მეშვეობით, ხელი შეუწყო საცხოვრებელი სივრცის დეგრადაციასა და უთანასწორო განვითარებას, ხოლო ინსტიტუციური და ეკონომიკური კოლაფსის პირობებში, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამართული მომსახურებაც მნიშვნელოვანი გამოწვევების წინაშე დააყენა. ველარ აკმაყოფილებდა რა მზარდ მოთხოვნას, მობილობის ცენტრალიზებული, თუმცა გაუმართავი სისტემის პარალელურად, გაიზარდა დამოკიდებულება შიდასაქალაქო გადაადგილების ისეთ ფორმებზე, როგორცაა ე.წ. მარშრუტკები, რომლებიც უმეტესად კერძო აქტორების კონტროლქვეშ იმყოფება, ხშირად არაფორმალური ხასიათისაა და ეკონომიკური მოგების მუდმივ ზრდაზეა ორიენტირებული (Finn & Mulley, 2011).

თბილისის შემთხვევაში, „მარშრუტკების“ არაფორმალური ხასიათის შეცვლა და ამ სისტემიდან მიღებული შემოსავლების ოპტიმიზაცია გადაწყდა სრული მომსახურების კონსორციუმზე გადაცემის გზით<sup>3</sup>. დღესდღეობით კი, იგი კერძო მონოპოლიის სახით მოგვევლინა და მომსახურებისა და უსაფრთხოების ხარისხის

<sup>2</sup> ოფიციალური ინფორმაციით, თბილისის ზღვის ახალ ქალაქში, საერთო ჯამში, 630-მა დევნილმა ოჯახმა მიიღო საცხოვრებელი ბინა. იხ. ბმული: <http://mra.gov.ge/geo/news/show/189/10448>

<sup>3</sup> 2011 წელს გატარებული რეფორმით, თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიამ ოცი წლის ვადით გადასცა მგზავრთა გადაყვანის ნებართვა „თბილისის მიკროავტობუსს“, რომელიც ტენდერში გამარჯვებული ოთხი სხვადასხვა კომპანიის მიერ შექმნილი კონსორციუმია.

გაუმჯობესების მოტივაცია ნაკლებად ახასიათებს. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის დანარჩენი ნაწილისგან განსხვავებით, „მარშრუტების“ სისტემა გაცილებით ძვირადღირებული მომსახურებით და ქალაქის მასშტაბით საკმაოდ გრძელი, ხშირ შემთხვევაში დუბლირებული მარშრუტებითაც გამოირჩევა. ამ ფორმით, ოპერატორი მაქსიმალურად ცდილობს, მეტი ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს და კონკურენცია გაუწიოს დოტაციაზე მყოფ მუნიციპალურ ტრანსპორტს, მეტროსა და ავტობუსს.

დასავლეთევროპულ, ანგლოსაქსურ ან სამხრეთამერიკულ კონტექსტში მობილობის ინფრასტრუქტურისა და სოციალური გათიშულობის ურთიერთკავშირის შესახებ შექმნილი სამეცნიერო ლიტერატურა ძირითად ყურადღებას ამახვილებს აგლომერაციების მასშტაბით სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურულ სისტემებზე ფიზიკური ხელმისაწვდომობისა და სხვადასხვა სოციო-ეკონომიკური ინდიკატორის გამოყენებით (Currie & Stanley, 2008; Currie et al., 2009; Currie, 2010; Delbosc & Currie, 2011; Jaramillo, Lizárraga, & Grindlay, 2012; Ignaccolo, Inturri, Giuffrida, & Torrisi, 2016; Oviedo Hernandez & Titheridge, 2016).

სამეცნიერო ცოდნის გლობალური ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ცნებების ირგვლივ კონცენტრაციამ მნიშვნელოვანი ზეგავლენა იქონია მობილობის ინფრასტრუქტურის შესწავლის კუთხითაც. ამ მხრივ, პოსტსოციალისტური სამყარო, რომელსაც მკვლევართა ნაწილი სამეცნიერო ლიტერატურაში გავრცელებული ორპოლუსიანობის დასაძლევად, „გლობალური აღმოსავლეთის“ სახელითაც მოიხსენიებს (Müller, 2018), ინფრასტრუქტურული ტრანსფორმაცია გარკვეულწილად მკვლევართა ყურადღების მიღმა დარჩა და ამ გეოგრაფიულ არეალში თავმოყრილი ლიტერატურა, დიდწილად, საერთაშორისო დონორი ორგანიზაციების მიერ შედგენილი ანგარიშებით შემოიფარგლება, თუმცა უკანასკნელ წლებში შეინიშნება მზარდი სამეცნიერო აქტივობა ამ მიმართულებით (Sgibnev, 2014; Plyushteva, 2019).

ფუნდამენტური განსხვავებები არსებობს პოსტკომუნისტური ქალაქების მიერ გატარებულ მობილობის პოლიტიკაში. აღმოსავლეთ და ცენტრალური ევროპის და ცენტრალური აზიის დიდმა ქალაქებმა, მაღალი საბიუჯეტო ხარჯების მიუხედავად, შეინარჩუნა ძველი ინფრასტრუქტურა და მას დამატებით, ცენტრალური მთავრობის ლეგიტიმაციის დანიშნულებაც შეუთავსა (Sgibnev, 2014)<sup>4</sup>. 2000-იანი წლებიდან, თბილისში, ისევე როგორც მეზობლად, ბაქოსა და ერევანში, ეტაპობრივად გაუქმდა ისეთი მაღალი გამტარუნარიანი სატრანსპორტო სისტემები, როგორებიცაა ტრამვაი და ტროლეიბუსი.

თავისი არსითა და მნიშვნელობით შესაძლებელია გამოირჩეს [მობილობის] ინფრასტრუქტურის სამი ძირითადი მახასიათებელი – ინფრასტრუქტურა როგორც კავშირები, სოციო-მატერიალური ელემენტი და, ბოლოს, როგორც სიმბოლური

<sup>4</sup> ცენტრალური აზიის შემთხვევაში.

ელემენტი (Tuvikene, Sgibnev, & Neugebauer, 2019). მობილობის პოსტსოციალისტური ინფრასტრუქტურის შესახებ არსებული აკადემიური ლიტერატურა მოიცავს ისეთ ნაშრომებს, რომლებიც საკითხს ძირითადად ამ სამი მახასიათებლის მიხედვით სწავლობს.

პოსტსოციალისტურ ქალაქებში განსაკუთრებული სიციხადით იჩენს თავს გარდაქმნის პროცესში ჩამოყალიბებული ურბანული გარემოს მნიშვნელობა (მათ შორის, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის), საჯარო სივრცეში სოციალური კავშირებისა და ძალაუფლების გადანაწილების კონტექსტში. ამ პროცესების შესწავლისას კი განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ინდივიდუალური გამოცდილებებისა და ყოველდღიური ქცევების ანალიზს (Śliwa & Riach, 2012; Sgibnev, 2014; Plyushteva, 2019). ტირანას (ალბანეთი) მაგალითი განიხილავს ტრანზიციის პერიოდში შიდასაქალაქო სატრანსპორტო სისტემის ცვლილებას ნეოლიბერალური ეკონომიკური განვითარების მოდელის შესაბამისად, რომლის შედეგადაც მგზავრთა გადაყვანის მომსახურება მოერგო საბაზრო პრინციპებს, რომლებიც ზემოთ მოკლედ განვიხილეთ (Pojani, 2010). მსგავსი პოლიტიკის განხორციელების შედეგად, საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე მზარდი მოთხოვნისა და მომსახურების ხარისხს შორის არსებული დისბალანსი და, შედეგად, მცხოვრებთა თანდათანობითი გადასვლა მობილობის ინდივიდუალურ ფორმებზე, სოციო-ეკონომიკური ინდიკატორების გათვალისწინებით, ნაჩვენებია ვილნიუსის (ლიეტუვა) მაგალითზე დაყრდნობით (Griskeviciene & Griskevicius, 2003). ტაშკენტის (უზბეკეთი) შემთხვევაში, ავტორები განიხილავენ იმ საკანონმდებლო და მმართველობით ცვლილებებს, რომლებმაც სრულიად გარდაქმნა დამოუკიდებლობამდე არსებული მონოპოლიზებული მობილობის სისტემა და ამ ინფრასტრუქტურაში ხელი შეუწყო ახალი, სახელმწიფოსგან დამოუკიდებელი აქტორების გაჩენას (Akimov & Banister, 2011). ბრნოს (ჩეხეთი) სატრანსპორტო სისტემის ანალიზით, ავტორები ხაზს უსვამენ სოციალისტური პერიოდის ინფრასტრუქტურის მატერიალურ და არამატერიალურ სახეს (გეგმარებითი და მმართველობითი ტრანსფორმაცია) შორის არსებულ ძირითად განსხვავებებს (Muliček & Seidenglanz, 2019).

თბილისის მასშტაბით მობილობის სოციალურ მნიშვნელობაზე ყურადღებას ამახვილებს მობილობის ქცევის შესახებ ჩატარებული კვლევა (Grdzelishvili & Sathre, 2011). მიუხედავად იმისა, რომ კვლევის ავტორები ხაზს უსვამენ რეპრეზენტატულობის პრობლემას, ნაშრომი ცხადყოფს მობილობის სფეროში ინფრასტრუქტურასთან წვდომის შედეგად წარმოქმნილ სოციალური სტრატეგიკაციის ტენდენციებს და გამოყოფს რამდენიმე განსაკუთრებით მოწყვლად ჯგუფს – ქალები, სტუდენტები, უმუშევარი და პენსიონერი მოსახლეობა. მსგავს ტენდენციებს ადასტურებს თბილისის შინამეურნეობების კვლევაც, რომლის



მიხედვით, მოსახლეობის მესამედს (35%) დღის განმავლობაში მობილობის არანაირი საჭიროება არ გააჩნია, მათ შორის კი საგრძნობია ქალთა მაღალი ხვედრითი წილი, ხოლო 55% სავალდებულო მობილობაზე მოდის (სამსახური/სასწავლებელი). დაბალია ე.წ. არასავალდებულო მობილობის წილი (დასვენება, გართობა, საყიდლები), ამ მაჩვენებლით კი თბილისი ევროპაში ერთ-ერთ უკანასკნელ პოზიციაზეა (SYSTRA & GORBI, 2016).

## 1.2. დევნილების საკითხი

სხვადასხვა სოციალურად მოწყვლადი ჯგუფის სატრანსპორტო ქცევები, მობილობასთან დაკავშირებული გამოწვევები და მათი დაძლევის სტრატეგიები ადგილობრივ კონტექსტში გამოუკვლეველია.

ერთ-ერთ ასეთ ჯგუფს წარმოადგენს დევნილები, რომლებიც, მობილობის გარდა, დამატებით სხვა სოციო-ეკონომიკურ გარემოებათა გამო, ითვლებიან საქართველოში სოციალური გათიშულობის ერთ-ერთ ყველაზე მაღალი რისკის მქონე ჯგუფად (Salukvadze, Sichinava, & Gogishvili, 2013). კერძოდ, მათი განსახლების სივრცითი მახასიათებლები და საცხოვრებელი გარემოპირობები, ასეთ განსახლებებში მცხოვრები ოჯახების შედარებით დაბალი შემოსავლები და ადგილობრივ მოსახლეობასთან ინტეგრაციის დაბალი ხარისხი ქმნის ისეთ სივრცესა და სოციალურ რეალობას, რომელიც აფერხებს მათ ინტეგრაციას ადგილობრივ გარემოში (ibid). მათი ნაწილი ცხოვრობს კოლექტიური განსახლების ცენტრებში. ასეთი ცენტრები აერთიანებს დევნილების მიერ საცხოვრებლად დაკავებულ ისეთი დანიშნულების შენობებს, როგორებიცაა სტუდენტური საცხოვრებლები, ყოფილი საავადმყოფოები, ბაგა-ბაღები, სკოლები თუ სხვა ადმინისტრაციული ფუნქციის ნაგებობები და არ არის გათვლილი დიდი ზომის ოჯახების მიერ ხანგრძლივი ცხოვრებისთვის (Mitchneck et al., 2009). ხშირ შემთხვევაში, მდებარეობს ქალაქის გარეუბანში და ძირითადად დამოკიდებულია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებაზე (Gogishvili, 2015). განიხილავენ რა დევნილებს, როგორც არაჰომოგენურ ჯგუფს, კაბაჩნიკი და სხვები (2014), განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებენ გეოგრაფიულ ადგილს და იქ არსებულ სოციალურ კავშირებს დევნილთა იდენტობის ჩამოყალიბების პროცესში. გეოგრაფიული ტენდენციების დროსა და სივრცეში ასახსნელად გამოყენებული რაოდენობრივი ინფორმაციისგან განსხვავებით, სოციო-სივრცითი დამოკიდებულება (ინგ. spatiality) ავტორებს ეხმარება, ახსნან, თუ რა ზეგავლენას ახდენს სხვადასხვა მომსახურებასა თუ შესაძლებლობაზე წვდომა დევნილთა ყოველდღიური ცხოვრების ხარისხზე, მათი მდებარეობის გათვალისწინებით. ადგილს, როგორც გეოგრაფიულ ერთეულს, განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება დევნილების შემთხვევაში, ვინაიდან ისინი „სახლის“, ამ სიტყვის მატერიალური თუ არამატერიალური

დატვირთვით, მუდმივი ძიების პროცესში იმყოფებიან (Kabachnik et al., 2010). ამ მხრივ სახელმწიფოს როლი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, თუმცა, როგორც გამოცდილებამ აჩვენა, დევნილთა მიმართ გატარებული განსახლების პოლიტიკა, ხშირ შემთხვევაში, დისკრიმინაციის გეოგრაფიულ ფორმას ოფიციალურად იღებდა<sup>5</sup>. მიუხედავად იმისა, რომ უკანასკნელ წლებში შესამჩნევია საცხოვრებელი პირობების გაუმჯობესება, განსახლების პოლიტიკა ხელს უწყობდა დევნილი მოსახლეობის საზოგადოებისგან კიდევ უფრო გარიყვას. 2007 წლის სახელმწიფო სტრატეგიის მიღებამდე<sup>6</sup>, პრაქტიკა დევნილების საცხოვრებელი პირობების დაკმაყოფილების მხრივ შემოიფარგლებოდა ხშირ შემთხვევებში მათ მიერ სივრცეების დაკავების წახალისებით. მოგვიანებით, მიდგომა შეიცვალა და დევნილების მიერ საცხოვრებლად გამოყენებული სივრცეების პრივატიზების შედეგად, სახელმწიფომ, ხშირ შემთხვევაში, გამოსახლების იძულებით ფორმებს მიმართა საკომპენსაციო თანხის შეთავაზებით, თუმცა, ძირითადად, ეს თანხა ვერ იქნებოდა საკმარისი დიდ ქალაქში უძრავი ქონების შესასყიდად (საშუალოდ 10 000 აშშ დოლარი) (Kharadze, 2011). ამან ხელი შეუწყო ქალაქების ცენტრებიდან კომპაქტური დასახლებების გაქრობას და პრობლემის „უხილაობას“ (Montemurro & Walicki, 2010, p. 11). სახელმწიფო სტრატეგიიდან დედაქალაქში დევნილებისთვის ბინების გადაცემის აკრძალვის მოხსნის მიუხედავად, განსახლების სივრცითი მახასიათებელი მაინც შენარჩუნდა და ძირითადად გარეუბანში კონცენტრირებული ახალი მშენებლობებით შემოიფარგლა<sup>7</sup>.

მსგავსი ტენდენცია გაგრძელდა 2008 წლის კონფლიქტის შედეგად წარმოქმნილი დევნილთა ახალი ტალღის მიმართ. მათი ძირითადი ნაწილი განასახლეს სასოფლო არეალებში, იქ, სადაც მცირეა (ან საერთოდ არ არის) დასაქმების შესაძლებლობები და წვდომა სხვადასხვა სოციო-ეკონომიკურ აქტივობაზე. ამ გარემოებამ უარყოფითად იმოქმედა იმ სოციალურ კავშირებზე, რომელიც დევნილ თემში განსაკუთრებული მნიშვნელობის მატარებელია და სოციალურ გათიშულობასთან ბრძოლის ერთ-ერთ საშუალებას წარმოადგენს (Kurshitashvili, 2012). ყოველივე ეს კი ეწინააღმდეგება მოსახლეობის [ამ ჯგუფის] ისეთ აუცილებელ საჭიროებებს, როგორებიცაა სამუშაო

---

<sup>5</sup> საქართველოს მთავრობის განკარგულება №1162, 2012 წლის 13 ივნისი, მუხლი 2.2.2: „გრძელვადიანი განსახლების სხვა მიმართულებებია ცარიელი შენობების რეაბილიტაცია, ახალი საცხოვრებელი კორპუსების მშენებლობა, დევნილთა განსახლება და საკუთრებაში გადაცემა (ახალი საცხოვრებლების მშენებლობა არ განხორციელდება ქ. თბილისში), ასევე დევნილთა განსახლება გამოსყიდულ ან აშენებულ ინდივიდუალურ საცხოვრებელ ბინებში სოფლად“.

2013 წლის 15 მარტის №204 განკარგულებით, ამ მუხლიდან ამოღებული იქნა ის ნაწილი, რომელიც უკავშირდებოდა თბილისში ახალი საცხოვრებლების მშენებლობას.

<sup>6</sup> საქართველოს მთავრობის განკარგულება №47, 2007 წლის 2 თებერვალი.

<sup>7</sup> საცხოვრებელი კომპლექსები, „ვარკეთილის თბილისის ზღვის ახალი ქალაქი“ და „დირსი“, სადაც დევნილების რამდენიმე ასეულ ოჯახს გადაეცა საცხოვრებელი სახლები, თბილისის გარეუბნებში მდებარეობს.

ადგილებზე, ჯანდაცვაზე, განათლებასა და ხარისხიან სურსათზე ხელმისაწვდომობა (Loughna, 2015).

საცხოვრებლის სივრცითი იზოლაციის გარდა, სახელმწიფოს მხრიდან კომპაქტურად მცხოვრები დევნილებისთვის შედარებით ნაკლები მასშტაბებით, თუმცა ჯერ კვლავაც მოქმედებს სოციალური ინფრასტრუქტურის ისეთი მნიშვნელოვანი ელემენტები, როგორებიცაა ამბულატორია თუ საგანმანათლებლო დაწესებულებები, რაც, თავის მხრივ, კიდევ უფრო ამძაფრებს საზოგადოებისგან სოციო-სივრცით გათიშულობას და ხელს უწყობს გაუცხოებას ე.წ. სამეზობლოს ეფექტის მეშვეობით. ავტორები მიუთითებენ სამეზობლოს როლზე სოციალური ინტერაქციების ჩამოყალიბებაში, რადგან იგი, როგორც გეოგრაფიული ადგილი, მნიშვნელოვანი ფაქტორია ხელმისაწვდომი რესურსების არსებობაში და მეტი ინტერაქცია ყალიბდება მსგავსი პრობლემის წინაშე მყოფ ინდივიდებს შორის (Van Kempen, 2006 cited in Gogishvili & Harris-Brandts, 2019, pp 141-142). ამის მაგალითია ლოკალიზებულად დასახლებული დევნილებიც, რომლებიც გამოირჩევიან განსაკუთრებული ჩაკეტილობით გარე აქტორების მიმართ, აგრძელებენ რა ცხოვრებას და ნაკლებად ერთვებიან საზოგადოებრივ აქტივობებში (Gogishvili, 2015; Gogishvili & Harris-Brandts, 2019). ამის შედეგად იქმნება მიკროსამყაროები, რომელსაც ფუკო (1984) „სხვა სივრცეების“ სახელით მოიხსენიებს. ამ ტერმინის განმსაზღვრელი კრიტერიუმების მიხედვით, მრავალი სივრცე შეიძლება აღიწეროს (საკატიმრო, სამხედრო ყაზარმა, სპეციალური დანიშნულების სკოლები, მოხუცთა თავშესაფრები და ა.შ.), თუმცა რაც მათ აერთიანებს, არის ინდივიდების „იძულება“, იქ გაატარონ ცხოვრების გარკვეული ეტაპი და ასეთი სივრცეების „განსხვავებული“ ფუნქცია სხვა დანარჩენ სივრცეებთან მიმართებით (Foucault, 1984, p. 8). კოლექტიური განსახლების ცენტრებიც სწორედ ასეთად შეგვიძლია მივიჩნიოთ, რადგან ადამიანები იძულებული ხდებიან შექმნან ასეთი სივრცეები საცხოვრებელი პირობების შესაქმნელად. განსახლების ახალი არეალებიც კი შესაძლებელია განვიხილოთ სხვა სივრცეებად, ვინაიდან ინდივიდებს არ აქვთ ალტერნატივა, გარდა იმისა, რომ დათანხმდნენ სახელმწიფოს მიერ შეთავაზებულ ვარიანტს.

## 2. აქტორებისა და ქსელის თეორია

აქტორებისა და ქსელის თეორია წარმოადგენს პასუხს სტრუქტურალისტურ მიდგომაზე, რომელიც საზოგადოებას განიხილავს როგორც მოქმედებისა და სტრუქტურის ერთობლიობას, დროსა და სივრცეში. ეს თეორია ცდილობს სოციალურ მეცნიერებებში მსგავსი დუალიზმების დამღვევას ანალიზის ისეთი ელემენტების გამოყენებით, როგორებიცაა „ქსელები“, „ბმები“ და „ასოციაციები“ (Foucault, 1984, p. 8).

ქსელში არსებული ურთიერთობები დანახულია, როგორც ადამიანისა და „სხვა დანარჩენი“, ბუნებრივი თუ ტექნოლოგიური (მატერიალური თუ არამატერიალური ელემენტები) აქტორების ტოპოლოგიური კავშირი, რომელიც მრავალგვარია. მასში ვხვდებით სხვადასხვა ტიპის, სიხშირისა და მნიშვნელობის კავშირებს და ამ პროცესში აქტორები უწყვეტი ინტერაქციის მეშვეობით განსაზღვრავენ ერთმანეთის ხასიათს, ქცევას, ბუნებასა და ურთიერთდამოკიდებულების ხარისხს (Lee & Brown, 1994). ისინი მუდმივი განახლების პროცესში იმყოფებიან და არ არსებობს ერთი კონკრეტული მდგომარეობა, რომელიც შეიძლება შენარჩუნდეს სახეცვლილების გარეშე. ადამიანები და სხვა არაჰუმანური აქტორები ქსელის ფორმირებაში თანაბრად მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ და ნებისმიერი მათგანის ცვლილების შედეგად, იცვლება ქსელის შემადგენლობა. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ეს თეორია არ გამორიცხავს განსხვავებებს ადამიანურ და არაადამიანურ აქტორებს შორის და ადამიანის ბუნებიდან გამომდინარე აღიარებს მათ განსხვავებულ სოციალურ როლს, ვინაიდან, სხვა აქტორებისგან განსხვავებით, მათი მოქმედებები განპირობებულია მოტივაციებითა და მიზნებით (DeLanda, 2006).

აქტორებისა და ქსელის თეორია არ იზიარებს რედუქციონისტულ ხედვას, რომლის მტკიცებით, რომელიმე კონკრეტულ მონაწილეს აქვს ექსკლუზიური ზეგავლენა მეორის მოქმედებაზე და, ზოგადად, ქსელის სტაბილურობასა თუ ცვლილებაზე. შესაძლებელია, როგორც სოციალურმა კავშირებმა იქონიოს ზეგავლენა ელემენტების ფორმისა თუ ტიპის ჩამოყალიბებაზე, ასევე პირიქით, მათ განაპირობონ სოციალური კავშირების ხასიათი და მნიშვნელობა (Law, 1992). ამასთანავე, აქტორი შესაძლებელია ასევე მოგვევლინოს ქსელის სახითაც (Callon, 1984; Latour, 1996, 2005; Heeks, 2013). ქსელის ელემენტებს/აქტორებს შორის სიცარიელეა და მათი ქსელში ჩართვა ე.წ. შუამავლების მიერ უნდა მოხდეს. თუკი აქტორს არ აქვს კავშირი ამ „შუამავალთან“, რომლის მეშვეობითაც უნდა გახდეს ქსელის ნაწილი, ის გარიყული რჩება. ქსელები შესაძლოა არსებობდეს ერთმანეთის გვერდიგვერდ, მაგრამ ამ „შუამავლის“ არარსებობის გამო, მათ შორის ურთიერთკავშირი არ შედგეს. მისი ყველა ელემენტი მნიშვნელობას იძენს სხვა აქტორებთან კავშირების დამყარებით და მათი ხარისხით (Latour, 1996; Law, 2000). კალონი (1984) გამოყოფს აქტორის/აგენტის ქსელში ჩართვის პროცესის ოთხ ძირითად ეტაპს: იდენტიფიკაცია (პრობლემატიზაცია); აქტორების მის გარშემო შეკრება (ჩარევა), რომლის შედეგად ისინი ხდებიან ერთიანი ქსელის ნაწილი (ჩართვა). საბოლოო ეტაპზე კი, ხდება მობილიზება, რომლის დროსაც პროცესში მეტი აქტორი ერთვება. ამ ჯაჭვს კალონი გარდაქმნას უწოდებს<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> თეორია კონცეპტუალიზებულია ფრანგულ ენაზე, ინგლისურად თარგმნისას ავტორები აწყდებიან დაბრკოლებას სწორი შესატყვისის საპოვნელად (მაგალითად, ინგ. Translation). ქართულად გამოვიყენებთ აქტორებად

მობილობის სისტემა აქტორებისა და ქსელის თეორიის მიხედვით შესაძლებელია განვიხილოთ ადამიანების, ინსტიტუტების, მატერიალური რესურსების, ფიზიკური ინფრასტრუქტურის, სივრცითი ელემენტებისა და სატრანსპორტო საშუალებების ერთიანი ქსელის სახით, სადაც ინსტიტუტები, ინდივიდების საჭიროებების შესაბამისად, არსებული საქალაქო სივრცის მიხედვით, ან მისი სახეცვლილების გზით ქმნიან ურთიერთმეკავშირებულ სისტემას. ამ შემთხვევაში, ინსტიტუტები ან სატრანსპორტო საშუალებები აქტორებად გვევლინებიან, მაგრამ თავისი არსით შესაძლებელია ისინი ასევე განვიხილოთ როგორც ქსელი, ერთმანეთთან დაკავშირებული სხვადასხვა აქტორი. ინსტიტუტების შემთხვევაში ეს შეიძლება იყოს მისი სტრუქტურის შემადგენელი ნაწილები, ძალაუფლების იერარქია, დაგეგმვისა და გადაწყვეტილების მიღების პროცესი, შენობა და ა.შ. სატრანსპორტო საშუალებაც შესაძლებელია განვიხილოთ როგორც მისი სხვადასხვა ნაწილის ერთიანობა, ქსელი. ამ პროცესს „შავი ყუთის გახსნის“ სახელითაც აღწერენ (Graham & Marvin, 2001). ინფრასტრუქტურა თანამედროვე სამყაროში აღარ გვევლინება განცალკევებულ ფიზიკურ ობიექტად, რომელიც მხოლოდ გარკვეულ, ვიწრო მიზანს ემსახურება. ინფრასტრუქტურა ერთდროულად შესაძლებელია იყოს როგორც აქტორი, ერთ-ერთი ელემენტი მთლიან სისტემაში (აეროპორტები, პორტები, ცენტრალური სადგურები) და, ამავე დროს, მოგვევლინოს მატერიალური ტექნოლოგიების, ადამიანური და სხვა არაადამიანური ელემენტების შემაკავშირებლად, ჩახლართულ ქსელად (სატელეკომუნიკაციო სისტემები, ჩქაროსნული საგზაო და სარკინიგზო მაგისტრალები, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი და სხვა) (ibid). ამ მიზეზით, არ გამოეყოფთ მკაფიოდ მობილობის ინფრასტრუქტურას როგორც მხოლოდ ქსელს ან როგორც მხოლოდ აქტორს. შერჩეული მიდგომის ძირითადი თვისება სწორედ მის არასტატიკურობაში, დინამიკურობასა და შედარებით ხასიათშია. იგი წარმოადგენს ლოკალიზებული ინტერაქციის ერთ-ერთ გამომწვევ ფაქტორს. აქტორებისა და ქსელის თეორია მიიჩნევს, რომ ეს შესაძლებელია მოხდეს დროითი, სივრცითი თუ სხვა მატერიალური თუ არამატერიალური ფაქტორის ზეგავლენით (Murdoch, 1997). სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, მატერიალური აქტორის არარსებობა (სატრანსპორტო კავშირი) შესაძლებელია აღმოჩნდეს გადამწყვეტი ძველი სოციალური კავშირების შესანარჩუნებლად. მატერიალური აქტორი, მობილობის ინფრასტრუქტურა გვევლინება ე.წ. შუამავლის როლში.

კრიტიკოსების აზრით, სტრუქტურული განზომილების უგულებელყოფა შეუძლებელს ხდის სისტემაში ძალაუფლებისა და უთანასწორობების ადეკვატურად

---

ჩამოყალიბების, გარდაქმნის მნიშვნელობით. კალონის (1984) მიხედვით, ამ პროცესში იგულისხმება აქტორების შესაძლებლობა, ისაუბრონ, იმოქმედონ და განსაზღვრონ საკუთარი როლი სხვებთან მიმართებით.

აღქმას და, შესაბამისად, ისეთი გადაწყვეტილებების მიღებას, რომლებიც აღმოფხვრიან მათ. ქსელი შესაძლებელია „სტაბილურობით“ ხასიათდებოდეს გარკვეული აქტორებისთვის ან ჯგუფებისთვის, თუმცა მეორე ნაწილი მას სრულიად განსხვავებულად აღიქვამდეს (Gunder, et al., 2017). ამ საკითხის განსახილველად სტარი (1990, p. 43) გვთავაზობს, გავცდეთ სტანდარტიზებული ქსელის საზღვრებს და შევისწავლოთ არა მხოლოდ ის, რაც მისი ნაწილია, არამედ ისიც, თუ „რა ან ვინ არის მის მიღმა, მაგრამ მაინც ექცევა ქსელის ზეგავლენის ქვეშ“.

დევენილი მოსახლეობისა და მათი მობილობის ინფრასტრუქტურასთან ურთიერთკავშირს აღნიშნული პრიზმიდან შევხედავთ და ძირითად აქცენტებს გავაკეთებთ კავშირებზე, მობილობის ინფრასტრუქტურის თუ სხვა ელემენტების „შუამავლის“ როლზე და ინდივიდუალურ დამოკიდებულებაზე მობილობის ქსელისა და ცალკეული აქტორების მიმართ.

### 3. მეთოდოლოგია

წარმოდგენილი თეორიული მიდგომა მომდინარეობს კვლევის ეთნოგრაფიული მეთოდებიდან, რომლისთვისაც პრიორიტეტულია დაკვირვება და საკვლევი სუბიექტისგან თვისებრივი ინფორმაციის მიღება მის პირად გამოცდილებაზე დაყრდნობით. საბოლოო ფორმით, შედეგებმა უნდა დაახასიათოს ის აქტორები და ქსელები, რომელსაც ისინი მიეკუთვნებიან, როგორ იქმნება კავშირები და რა ფორმას იღებს მათი ურთიერთობა და როგორ ზემოქმედებს ის სოციალურ კონტექსტზე (Rydin, Y. in Gunder et al. 2017).

ვარკეთილის თბილისის ზღვის ახალი ქალაქის არსებული განაშენიანება დანარჩენი სივრცისგან გამოყოფილია 2 მ-მდე სიმაღლის ბეტონისა და გისოსებიანი ღობეებით, დაცვის ჯიხურებითა და მანქანებისთვის დამონტაჟებული ბარიერებით და ერთი შეხედვით ქმნის ე.წ. პრემიუმ სივრცის, დაცული უბნის შთაბეჭდილებას, რომლის შიგნით გვხვდება ხელოვნური არხებით, შადრევნებით, მოვლილი გაზონითა და ხეებით გამწვანებული ღია სივრცე. კომპლექსი დაახლოებით 39 საცხოვრებელ კორპუსს აერთიანებს და თითოში საშუალოდ 140 ინდივიდუალური ერთეულია. აქ, დევენილი ოჯახების გარდა, ცხოვრობენ არადევენილი და სხვა ქვეყნის მოქალაქეებიც. ერთი შეხედვით, ყველა თაობის წარმომადგენელი თანაბრად იყოფს ამ საზიარო გარემოს.

სასურველი ინფორმაციის შესაგროვებლად მივმართეთ არასტრუქტურირებული ინტერვიუს ფორმას, რომელიც აერთიანებს რამდენიმე კითხვას შიდასაქალაქო გადაადგილების სპეციფიკასთან დაკავშირებით და მიზნად ისახავდა რესპონდენტებთან არაფორმალური დიალოგის წამოწყებას. ინტერვიუს სტრუქტურამ

რესპონდენტების ნაწილზე დადებითად იმოქმედა და გადააწყვეტინა ღიად მოეყოლა საკუთარი გამოცდილებების შესახებ. რამდენიმე რესპონდენტმა, შეხვედრის შემდეგ, სახლში შეგვიპატიჟა და ინტერვიუც იქ ჩავიწერეთ. ჩანაწერების ხანგრძლივობა საშუალოდ 8-10 წუთს შეადგენს. საერთო ჯამში, შედგა 15 პირისპირ ინტერვიუ ადგილობრივ მოსახლეობასთან, 2019 წლის 16 და 23 ივნისს. საველე გასვლები მოეწყო სალამოს საათებში (17:00 – 20:00 შუალედში), სამუშაო დღის ბოლოს, რაც იძლეოდა მეტი რესპონდენტის მოძიებისა და შედარებით მრავალფეროვანი ინფორმაციის შეგროვების შესაძლებლობას. აუდიოჩანაწერებიდან ანალიზისთვის შეიქმნა თითოეული მათგანის შერჩევითი ტრანსკრიპტი, ინტერვიუს ძირითადი ნაწილები, სინტაქსური შესწორებების გარეშე. შემდეგ, კოდირებისა და კლასიფიკაციის მეშვეობით, ინტერვიუები დაჯგუფდა რამდენიმე ძირითადი მიგნების გარშემო: მობილობა, როგორც „შუამავალი“ აქტორი, ძველი სოციალური კავშირები და სოციალური ინფრასტრუქტურა, განსხვავებული პიროვნული აღქმები, ძალაუფლების სტრუქტურა და შედარება ძველ საცხოვრებელ გარემოსთან.

ინტერვიუებისა და დაკვირვებების მეშვეობით საკმაოდ მნიშვნელოვანი ინფორმაციის შეგროვების მიუხედავად, არსებობს ნაკლოვანებებიც. რესპონდენტების ნაწილი მხოლოდ საორიენტაციოდ დასმულ კითხვებს პასუხობდა, რასაც პირადი მიზეზებით ხსნიდნენ. რამდენიმე მათგანი თავის შვილთან, შვილიშვილთან თუ მეგობრებთან ერთად იმყოფებოდა და მათთვის საინტერესო თემებს განიხილავდა და უცხო პირის გამოჩენას სიფრთხილით ეკიდებოდა. შუა ხნის მამაკაცები ერთად ისხდნენ საცხოვრებელი კორპუსის წინ და საუბრობდნენ აქტუალურ თემებზე. ნაწილობრივ, შედარებით ხანმოკლე ინტერვიუებმა არ მოგვცა საშუალება, ღრმად ჩავძიებოდით კვლევისთვის საინტერესო საკითხებს, თუმცა მაინც გამოჩნდა ის ძირითადი ასპექტები, რომლებიც მნიშვნელოვნად მიაჩნდათ კვლევის სუბიექტებს. ვინაიდან კვლევა ეფუძნება თვისებრივ მეთოდებს და არ წარმოადგენს რაოდენობრივ, მიზეზ-შედეგობრივ ანალიზს, მისი მიზანი არ არის შედეგების განზოგადება ქვეყნის მასშტაბით მცხოვრებ დევნილ მოსახლეობაზე.

#### **4. შედეგები: დევნილებისა და მობილობის სისტემის ურთიერთკავშირი და ხასიათი**

პირველ რიგში, აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ კვლევის არეალად შერჩეული საცხოვრებელი კომპლექსის შიგნით არსებულ საჯარო სივრცეში ძირითადად აფხაზეთიდან დევნილ მოსახლეობას ვხვდებოდით. ამას, როგორც წესი თავისი მიზეზიც აქვს – მრავალი მათგანი უკვე იცნობდა ერთმანეთს ახალ უბანში გადმოსვლამდე, ან აქ გადმოსვლის შემდეგ დაახლოვდნენ. ამ თემში

ინდივიდუალური, მჭიდრო კავშირების მნიშვნელობა ხაზგასმულია უკვე არსებულ ლიტერატურაშიც (Gogishvili & Harris-Brandts, 2019). მათი უმეტესობა კმაყოფილია ახალი საცხოვრებელი გარემოს ფიზიკური მახასიათებლებით, რასაც რამდენიმე მათგანმა გაუსვა ხაზი ინტერვიუს მსვლელობისას.

რესპონდენტთა გამოცდილების მონათხრობიდან რამდენიმე ძირითადი ასპექტი გამოიკვეთა. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება მობილობის ინფრასტრუქტურის, როგორც შუამავალი აქტორის, როლს მათ ყოველდღიურ ცხოვრებაში. მიუხედავად იმისა, რომ ეს ზოგადად სხვა სოციალური ჯგუფების ყოველდღიურობაშიც მნიშვნელოვანი ფაქტორია, საკვლევი ჯგუფის შემთხვევაში, მის მნიშვნელობას ზრდის ის გარემოებაც, რომ იგი ძველი სოციალური კავშირების შენარჩუნების საშუალებაა. ხაზგასასმელია ძალაუფლების გადაწარმოების და წინა საცხოვრებელთან შედარებით მობილობის ინფრასტრუქტურაზე დამოკიდებულების ხარისხის ცვლილება.

#### *4.1. „შუამავალი“ აქტორი და განსხვავებული პერსონალური აღქმები*

რესპონდენტების მონათხრობიდან გამოჩნდა მობილობის ინფრასტრუქტურასთან ყოველდღიური კავშირების ხასიათი. მათი მნიშვნელოვანი ნაწილი მას აღიქვამს როგორც „შუამავალს“, რომელიც იქ მიიყვანს, „სადაც უნდა“ და „სადაც აწყობს“, რადგან „სხვანაირად ვერ მივა“:

*„ერთი მარშრუტკაა მხოლოდ, 48 ნომერი და იმას ჩავყავართ მეტრომდე“.*

*– ქალი, 42 წლის;*

*„მეტრომდე მარშრუტკით ჩავდივარ, საყიდლებზე დავდივარ და ახლობლებთან გავდივარ“. – კაცი, 63 წლის.*

სივრცითი ასპექტის გარდა, დროითი ფაქტორის გათვალისწინებით, კიდევ უფრო იზრდება მობილობის სისტემის, როგორც შუამავალი აქტორის, მნიშვნელობა. გარდა ამისა, იგი ინდივიდების ცხოვრებასა და მისი მობილობის ქცევაზე განსაკუთრებული ზეგავლენის მქონე აქტორადაც გვევლინება და, გარკვეულწილად, აყალიბებს კიდევ ადამიანების ცხოვრების სტილს, რომლებიც ცდილობენ მოერგონ ტრანსპორტის განრიგს:

*„ბავშვები მეცოდებიან, ეს 39 ნომერი ტრანსპორტი [ავტობუსი] მიდის მხოლოდ ბარათაშვილამდე. რომ მიდიოდეს ცოტა იქით, ან საბურთალოზე, ან თუნდაც გლდანში, ან დილომში... [ბავშვები] დილის*



*რვის ნახევრისთვის გადიან სახლიდან და იქ, კონიაკის დასახლებაში [ძველ საცხოვრებელთან ახლოს] სკოლაში ცხრაზე არიან აუცილებლად. დრო აქვთ ბავშვებს გათვლილი“. – ქალი, 42 წლის;*

*„...[ღამით] თუ მომიწია გასვლა, გავდივარ ტაქსით. იმდენს გავყვები, რამდენიც... მე... იქ... სადაც მინდა, რომ მივიდე... თუ ვერ წავედი [ტრანსპორტის არარსებობის გამო], დავბრუნდები სახლში...“ – კაცი, 33 წლის.*

პიროვნული კავშირები მნიშვნელოვან როლს თამაშობს უკვე ჩამოყალიბებული ქსელების შენარჩუნებაში. დევნილი მოსახლეობისთვის ამ კავშირების არსებობა უმნიშვნელოვანესია, რადგან ეს სოციალური ქსელები გვევლინება იზოლაციასთან გამკლავების ერთ-ერთ მთავარ სტრატეგიად. თუმცა მათი ჩაკეტილი ხასიათი შესაძლებელია ასევე იქცეს გარიყულობის განმაპირობებელ ფაქტორად, რადგან მცირე ზომის ქსელში ნაკლებია ინფორმაციის გაცვლისა და პიროვნული თუ პროფესიული განვითარების შესაძლებლობები (Mitchneck et al., 2009)<sup>9</sup>. ხელმისაწვდომი სატრანსპორტო კავშირების არარსებობის პირობებში, ამ კავშირების შენარჩუნება საცხოვრებელი გარემოს შეცვლის შემდეგ საფრთხის წინაშე დგება და გარიყულობის რისკიც მეტად იზრდება. გვევლინება რა შუამავლის როლში, მობილობის ინფრასტრუქტურა ერთმანეთთან აკავშირებს განსხვავებული მოტივაციის მქონე აქტორებს და უმნიშვნელოვანესია ძველი ქსელების თუ სოციალური კავშირების შენარჩუნებასა და განვითარებაში:

*„ვერ ვახერხებ ჩემს ძველ მეგობრებთან (წინა კოლექტიური დასახლების ცენტრიდან თბილისის ზღვის მიმდებარედ, თემქაზე) ხშირად ურთიერთობას, რადგან აქედან ძალიან რთულია იქ მისვლა... თბილისის ზღვის გზის გავლით რომ იყოს პირდაპირი ტრანსპორტი იქით, შევძლებდით ხშირად შეხვედრას“. – კაცი, 52 წლის.*

ძველი კავშირების შენარჩუნება იმ სოციალურ გარემოსთან, რომლის ნაწილიც იყვნენ, გარკვეულწილად განპირობებულია ამჟამად, იმ სოციალური ინფრასტრუქტურის არასასურველი ხარისხითა და რაოდენობითაც, რომელზეც მათ ადრე მიუწვდებოდათ ხელი. თუმცა, ასევე იკვეთება ჩამოყალიბებული სოციალური კავშირების შენარჩუნების სურვილი გადაადგილებასთან არსებული პრობლემების მიუხედავად:

<sup>9</sup> კოლექტიურ ცენტრებში მცხოვრები დევნილი მოსახლეობის ძირითადი სოციალური კავშირები მოიცავს მათ ნათესავებს, ხშირ შემთხვევაში, ასევე, დევნილებს.

*„ისე არის გადატვირთული სკოლები. მთელი აქაური უბანი [ახლად გადმოსული დევნილების უმეტესობა] დავდივართ, სადაც დავდიოდით... ჩემი შვილი არ გადმოვა აქ, სკოლა რომც გახსნან...“ – ქალი, 44 წლის;*

*„ჩემი შვილები სარაჯიშვილის [ძველ საცხოვრებელთან ახლოს] სკოლაში დადიან ეხლაც, იქ მოსწონთ და უწევთ სამი ტრანსპორტის გამოცვლა...“ – ქალი, 42 წლის.*

ამ კავშირებს მიღმა, ურთიერთობების დამყარება განსაკუთრებული მნიშვნელობის მქონე შეიძლება აღმოჩნდეს იზოლაციასთან გასამკლავებლად, ეს კი შესაძლებელია სხვა ინფრასტრუქტურული ელემენტების მეშვეობითაც:

*„...გვინდა კიდევ საჯარო საცურაო აუზი. ამდენი მოზარდია აქ. არის საცურაო აუზი, მაგრამ ძალიან ძვირიანია...“ – ქალი, 44 წლის.*

სოციალურ თუ სივრცე-დროით ასპექტებს ემატება მობილობის ინფრასტრუქტურის ფინანსური ხელმისაწვდომობაც. დევნილი და სოციალურად დაუცველი ოჯახები სარგებლობენ სრული ან ნაწილობრივი შეღავათით მუნიციპალური ტრანსპორტის მომსახურებისას. თუმცა, ფინანსურად ხელმისაწვდომი ტრანსპორტის არასანდობისა და გაუმართავი მუშაობის გამო ხშირად უფრო ძვირადღირებულ მომსახურებაზე უწევთ არჩევანის გაკეთება, რაც უარყოფითად აისახება მობილობის ინტენსივობაზე:

*„...[უნდა]გაიზარდოს მარშრუტების რიცხვი. ისეთი გაჭედილია ხოლმე, ისედაც ამ საცობებში ძალიან რთულია... ძალიან ხშირად, რომ ვფიქრობ 50-თეთრიანი მარშრუტით წასვლას, არათუ 80 თეთრიანით... საერთოდ ტაქსით წავსულვარ და ეს დისკომფორტია აქაური მაცხოვრებლისთვის. ძალიან ძვირია ტაქსი“. – ქალი, 32 წლის;*

*„...ზოგადად, აქ, სადაც უნდა წახვიდე მაქსიმუმ 80 თეთრად, დავდივართ 5 ლარად...“ – ქალი, 42 წლის.*

ინფრასტრუქტურის ისეთი ელემენტების ნაკლებობა ან არახელსაყრელ ადგილას განთავსება, როგორცაა ავტობუსის გაჩერება, გზაზე გადასასვლელი თუ შუქნიშანი,

გიორგი კანკია

განაპირობებს, რამდენად უსაფრთხოდ და ინკლუზიურად აღიქვამენ ისინი სივრცეს. ეს აღქმები კი, თავის მხრივ, ზეგავლენას ახდენს მობილობის ქცევაზე:

*„ძალიან ცუდი სამოდრაოა, შუქნიშნის, „ზებრის“ არარსებობის გამო, რამდენჯერმე კინალამ გაგვიტანეს...“ – ქალი, 42 წლის;*

*„39-ს [ავტობუსი] მოვეყვი და მთელი დღე დავკარგე. იქ, „ორ ნაბიჯთან“ გააჩერებს [ბოლო გაჩერება], იქ ველოდებით 10 წუთი და არაკომფორტულია ჩვენთვის... მერე მეორეზე უნდა გადაჯდე, რომ ჩვენთან მოხვიდე... ბოლო გაჩერება არ არის ჩვენთან“. – ქალი, 44 წლის.*

ამ შემთხვევაში, მობილობის ინფრასტრუქტურა, როგორც ერთი აქტორი, ხელს უწყობს სხვა აქტორების ჩართვას სოციალურ ცხოვრებაში (ქსელში). ინტერვიუს მსვლელობისას, რესპონდენტების უახლოეს სივრცესთან კავშირების ხასიათის კიდევ ერთი, განსაკუთრებით საინტერესო ასპექტი გამოვლინდა – გეოგრაფიულად შედარებით ახლოს მდებარე ობიექტი აღქმულია, როგორც „უფრო შორს“ არსებული:

*„...ის [„თბილისის ზღვის პლაზა“] ძალიან შორსაა და იმით ვერ ვსარგებლობთ. ძირითადად დამოკიდებული ვართ „ნიკორა სუპერმარკეტზე“... „ისთ ფოინთში“ უფრო დავდივართ... იქ ვერა...“ – ქალი, 48 წლის;*

*„...„კარფურში“ [„ისთ ფოინთი“] დავდივართ ხშირად... 119 ნომერი [მარშრუტკა] მიდის. ჰუალინგში არ დავდივართ, რა ვიცი, არ მოგვწონს და ძალიან სიძვირია...“ – ქალი, 51 წლის;*

*„...იქ [„თბილისის ზღვის პლაზა“] ტრანსპორტი არ მიდის და ისე დავდივარ ხოლმე იშვიათად... „ისთ ფოინთი“ მომწონს, „კარფური“ კაია და ჰუალინგი არ მომეწონა და არ დავდივარ... არაფერი იქ არაა, ბავშვების გასართობი, საჭირო პროდუქცია. ფეხით მისვლაც რთულია...“ – ქალი, 42 წლის.*



ილუსტრაცია 1: თბილისის ზღვის ახალი ქალაქი ვარკეთილში. წყარო: ავტორი. მონაცემები: თბილისის სატრანსპორტო კომპანია; თბილისის მიკროავტობუსი.

იმის შესაფასებლად, თუ რამდენად „ახლოს“ ან „შორსაა“ კონკრეტული ობიექტი, უნდა გავითვალისწინოთ მასთან ფიზიკური კავშირის მოხერხებულობა. მაგალითისთვის, ამ კონკრეტულ შემთხვევაში, ობიექტურად უფრო ახლოს (დაახლოებით 1 კმ) მდებარე სავაჭრო ცენტრი („ჰუალინგის თბილისის ზღვის პლაზა“), მათი აღქმით, უფრო „შორსაა“, ვიდრე საცხოვრებლიდან ფიზიკურად უფრო მეტად (დაახლოებით 5 კმ) მოშორებული „ისტ ფონთი“. სივრცის მსგავსი აღქმა გამოწვეულია იმით, რომ იქ ფიზიკურად მისვლა უფრო მოუხერხებელია, ხოლო ამ უკანასკნელთან ეს „მარშრუტითაა“ შესაძლებელი. აქვე, აღსანიშნავია, რომ სატრანსპორტო კავშირი დასახლებასა და მის მახლობლად არსებულ სავაჭრო ცენტრს შორის არსებობს („მარშრუტკა“ 62) (ილუსტრაცია 1), თუმცა შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ მსგავს მოკლე მანძილზე მგზავრობის ღირებულების გადახდა (0.80 ლარი) მოსახლეობას არ უღირს, მით უმეტეს, როცა ის ფუნქციური მრავალფეროვნებითაც არ გამოირჩევა. მოუწესრიგებელი საფეხმავლო ინფრასტრუქტურის გამო, იქ ფეხით მისვლაც მოუხერხებელია. ამ ფაქტორების გათვალისწინებით, ობიექტურად უფრო ახლოს მდებარე სავაჭრო ცენტრი, შორეულად აღიქმება. მობილობის ინფრასტრუქტურის შუამავალი როლი და მნიშვნელობა კავშირების დასამყარებლად ამ მაგალითით

გიორგი კანკია

თვალსაჩინოდ იკვეთება. ფუნქციური დატვირთვა და ფინანსური ხელმისაწვდომობა კი განსაზღვრავს ამ კონკრეტული ადგილების მნიშვნელობას საერთო ქსელში, მაკროდონეზე.

შუამავალი როლის მსგავსად, აქაც შეინიშნება ერთ ქსელში, დევნილების ლოკალურ დასახლებაში, მათ გარშემო არსებული ქსელებისა და მობილობის აგენტების განსხვავებული აღქმა:

*„10 წუთი ძან დიდი შუალედი. რომ შემცირდეს ინტერვალი... მე უფრო ხშირად მიწევს სიარული. თითქმის მთელი დღე გასული ვარ... ჩქარ-ჩქარა რომ იარონ და პირდაპირ რომ იყოს...“ – ქალი, 44 წლის (უმუშევარი);*

*„იშვიათად [დავდივარ], მაგრამ ჩვენთან კარგად მოძრაობს ავტობუსები მეტრომდე და მერე მეტროთივ კმაყოფილი ვარ... წამალს თუ ვიყიდი ან პროდუქტების საყიდლად... ნათესავებთან გავალ... 39 [ავტობუსი] რომ ჩერდება აქვე, მშვენივრად ვხმარობ, აქ მაღაზიაც არის და ყველაფერი“, – კაცი, 67 წლის (პენსიონერი).*

ის, რაც აქტორების გარკვეული ნაწილისთვის მისაღებია და ითვლება, რომ გამართულად ფუნქციონირებს, სხვებისთვის შესაძლებელია განსხვავებული იყოს. ეს განსხვავებები დიდწილად განპირობებულია რესპონდენტების მიერ ტრანსპორტზე დამოკიდებულების ხარისხით. ეს გვაძლევს საფუძველს, დავასკვნათ, რომ ის, ვინც უფრო ხშირად გადაადგილდება ქალაქის მასშტაბით, დროშიც შეზღუდულია და სხვებთან შედარებით, უფრო მეტად აწყდება სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში არსებულ პრობლემებს. ამ გამოწვევებთან გამკლავება კი სხვადასხვა ფორმით ხდება. ასეთად შეგვიძლია მივიჩნიოთ ხანგრძლივი ლოდინი ან უფრო ძვირადღირებული მომსახურებით სარგებლობა. ეს, თავის მხრივ, განაპირობებს უარყოფით დამოკიდებულებას ამ სისტემის მიმართ და უკმაყოფილების მთავარ მიზეზად გვევლინება.

#### 4.2. გარდაქმნა და ძალაუფლების სტრუქტურები

კალონის (1984) მიერ შემოთავაზებული გარდაქმნის პროცესი ამოიკითხება ერთ-ერთ რესპონდენტთან ინტერვიუში, რომელიც მკვლევარს მიიჩნევს „შუამავალ“ აქტორად მასსა და გადაწყვეტილების მიმღებებს შორის სატრანსპორტო პრობლემის მოსაგვარებლად და მათთან ადგილობრივი მოსახლეობის სურვილების გამხმოვანებლად:

*„...ერთი დღე რომ დანიშნოთ... შეკითხვები გვაქვს ტრანსპორტის შესახებ და ყველა გამოვა. იგი, რამდენი შეკითხვები იქნება? ძალიან ბევრი და ძალიან ბევრსაც მოგისმენენ კიდევ... მთელი ჰუალინგი გამოვა, პასუხისმგებელი ვარ. ორი მარშრუტკა დადის და წვალობს ხალხი, ხო ხვდები... თუ იქნება მაგის „დვიჟენია“ (ინციატივა – ავტ.), რომ გვერდში დაგვიდგებით და რაღაცა... ხალხი ვართ ჩვენ აგერ, ძმაო... განცხადებასაც დაწეროთ და ყველაფერი“. – კაცი, 44 წლის.*

ძალაუფლება აქტორების და მობილობის ქსელის ურთიერთობებში ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ელემენტად გვევლინება, რომლის პრაქტიკაში განხორციელება, თეორიული მიდგომის თანახმად, გარდაქმნის პროცესითაა შესაძლებელი. რესპონდენტი ახდენს პრობლემის იდენტიფიკაციას (პრობლემატიზაცია) და ხაზს უსვამს არაადეკვატურ სატრანსპორტო მომსახურებას. მისივე თქმით, მოსახლეობასთან შეხვედრით და შეკითხვების დასმით მოხდება მათი შემოკრება (ჩარევა). იგი უბანში მცხოვრებ, პრობლემით შეწყუბულ ინდივიდებს აერთიანებს ერთ ქსელში „განცხადების დაწერის“ მეშვეობით<sup>10</sup> (ჩართვა) და ბოლოს, სხვა აქტორების (მკვლევრის) დახმარებით ცდილობს ჩამოყალიბებული ქსელის მობილიზებას.

ინტერვიუების მსვლელობისას ასევე ხაზი გაესვა გადაწყვეტილების მიმღები პირების ძალაუფლების ვერტიკალურ ხასიათს:

*„განრიგი ცუდია, რა თქმა უნდა, ეხლა... როგორც მარშრუტკის მძღოლებს აწყობთ, ასე აკეთებენ ყველგან... კონტროლი ფიზიკურად არ არის... ეს ყველა მთავრობის დროს... ამ მთავრობის დროს... იმ მთავრობის დროს... ნებისმიერ დროს ესე იყო“. – კაცი, 44 წლის;*

*„...ეს 39 [ავტობუსი] ასე არ უნდა დადიოდეს... ჩვენც ხალხი ვართ და ასე [ჩვენთვის ხელსაყრელად] უნდა დადიოდეს და ცოტა სხვანაირი მიმართულება უნდა ჰქონდეს...“ – ქალი, 44 წლის.*

#### 4.3. შედარება ძველ საცხოვრებელ გარემოსთან

იქიდან გამომდინარე, რომ ახალ საცხოვრებელ უბანში 200-მდე დევნილი ოჯახი სხვადასხვა ქალაქიდან/უბნიდან/ადგილიდან გადმოვიდა, მათი დამოკიდებულებები

<sup>10</sup> აქტორებისა და ქსელის თეორია, სხვა მრავალთან ერთად, ტექსტებსაც განიხილავს ერთ-ერთ შუამავალ აქტორად (Callon, 1984; Latour, 1996).

გიორგი კანკია

მობილობის კუთხით მდგომარეობის გაუმჯობესებასთან დაკავშირებით განსხვავებულია. ქალაქის ცენტრალური უბნებიდან გადმოსულთა ნაწილისთვის, ვითარება საგრძნობლად გაუარესდა, მაშინ როდესაც გარეუბნებიდან გადმოსული დევნილები მიიჩნევენ, რომ წინა საცხოვრებელთან შედარებით, უკეთესი სურათია ტრანსპორტის ხელმისაწვდომობის კუთხით:

*„ჩვენ სადაც ვცხოვრობდით, იქ პრესტიჟული უბანია და ტრანსპორტი პრობლემა არ იყო“. – ქალი, 44 წლის;*

*„ ...სოფელ გლდანში ძალიან რთული იყო, აქ უკეთესია მაგ მხრივ, მოწესრიგებულია მოძრაობა...“ – ქალი, 51 წლის.*

ეს ვითარება მეტად სავარაუდო იყო, რადგან, როგორც წესი, ქალაქის ცენტრალური უბნები უკეთ არის უზრუნველყოფილი ხელმისაწვდომი ტრანსპორტით, ვიდრე პერიფერია. საგულისხმოა ის ფაქტი, რომ ცენტრალური უბნებიდან გადმოსული მოსახლეობის სოციალურ ინტეგრაციაზე საცხოვრებელი ადგილის ცვლილებამ შესაძლოა უარყოფითად იმოქმედოს, რადგან, როგორც უკვე აღინიშნა, მხოლოდ საცხოვრებლის გეოგრაფიული მდებარეობა ვერ იქნება საკმარისი მათთვის მდგრადი სოციალური კავშირების ჩამოყალიბების გარანტი. ამ მხრივ ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ფაქტორი, ეკონომიკურ აქტივობებში ჩართულობაა (Mitchneck et al., 2009).

მობილობის ინფრასტრუქტურასთან კავშირებისგან განსხვავებით, საცხოვრებელ გარემოს ერთხმად დადებით კონტექსტში აღწერენ და აღნიშნავენ, რომ „სუფთა ჰაერი“ „მოწესრიგებულ და კომფორტულ უბანში“ ცხოვრებას უფრო სასიამოვნოს ხდის. ეს ცვლილებაც სავარაუდო იყო, რადგან ამ კონკრეტულ შემთხვევაში საქმე გვაქვს ახალაშენებულ საცხოვრებელ კომპლექსთან, რომელიც მოშორებულია ქალაქის ცენტრისთვის დამახასიათებელი ხმაურისა და შედარებით დაბინძურებული ჰაერისგან.

## 5. დისკუსია და დასკვნები

კვლევის რესპონდენტების პასუხებიდან ნათლად იკვეთება, თუ როგორ ახდენს რამდენიმე აქტორი (ერთი მხრივ, სავაჭრო ცენტრი, მობილობის ინფრასტრუქტურა, საცხოვრებელი ადგილი და, მეორე მხრივ, ადამიანი და მისი მოტივაციები) ერთმანეთზე ზეგავლენას და ქმნის გარკვეულწილად მოდიფიცირებულ ქსელს, სადაც იკვეთება კავშირების ინტენსივობაც. ფეხით სავალ მანძილზე არსებული ერთ-ერთი უმსხვილესი სავაჭრო ცენტრი, ნაკლებად მიმზიდველი აღმოჩნდა რთული ფიზიკური

მისადგომობის, შეზღუდული რაოდენობის ფუნქციებისა და პროდუქციის არჩევანის გამო. სანაცვლოდ, ადამიანებს ურჩევნიათ, მგზავრობაში გარკვეული საფასურის გადახდით, თავიანთი სოციალური თუ მატერიალური სურვილები სხვაგან აისრულონ. როგორც ვხედავთ, არაადამიანური აქტორებისგან განსხვავებით, მათი მოტივაცია და მიზანმიმართულობა მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ქსელის ჩამოყალიბებასა და მის ხასიათზე.

სივრცე ამ შემთხვევაში გვევლინება არა როგორც ფიქსირებული გეოგრაფიული ერთეული, არამედ აქტორების ურთიერთკავშირის შედეგი, რომელიც გარემოებების შეცვლის შემდეგ, შესაძლოა, სხვა შემადგენლობით მოგვევლინოს. იგი არის სოციალური კონსტრუქცია, რომელიც იცვლის ფორმასა და ხასიათს, თუკი გაჩნდება ახალი კავშირები – მაგალითად, მოხერხებული საფეხმავლო ან სატრანსპორტო კავშირი (Albrechts in Gunder et al., 2017).

მიუხედავად იმისა, რომ აქტორებისა და ქსელის თეორია მიიჩნევს, რომ სუბიექტები თანაბრად ზემოქმედებენ და განაპირობებენ ერთმანეთის ხასიათის ცვლილებას, კონკრეტული შემთხვევის ანალიზმა დაადასტურა, რომ ეს ასე არ ხდება მობილობის სისტემასთან ურთიერთობის თვალსაზრისით. ამ შემთხვევაში, ინდივიდები ერგებიან არსებულ სისტემას და, შესაბამისად, განსაზღვრავენ თავიანთ დროით თუ მატერიალურ ბიუჯეტსა და ქცევებს.

მობილობის ინფრასტრუქტურა გვევლინება არა მხოლოდ როგორც შუამავალი, რომელიც ერთ აქტორს აკავშირებს თავის ძველ სოციალურ ქსელთან თუ დანარჩენ გარემოსთან, არამედ იკვეთება მისი უფრო აღმატებული მნიშვნელობაც. ეს ერთი შეხედვით შესაძლოა შეუმჩნეველია, მაგრამ დიდ ზეგავლენას ახდენს ყოველი მათგანის ცხოვრებასა და იმ კავშირებზე, რომლებსაც ისინი ამყარებენ. ისეთი ფრაზები, როგორებიცაა „ბავშვებს გათვლილი აქვთ დრო“ ან „წავალ, სახლში დავჯდები“, მიუთითებს მობილობის ინფრასტრუქტურის უხილავ როლზე, რომელიც მას აქვს ადამიანების ყოველდღიურ ცხოვრებაში.

როგორც ზემოთ აღინიშნა, მობილობის სისტემა არ ფუნქციონირებს დამოუკიდებლად. ის წარმოადგენს მეტი ძალაუფლების მქონე ადამიანებისა და ინსტიტუტების მიერ მართულ სისტემას, რომელიც იერარქიულია. როგორც გამოცდილებამ აჩვენა, მათ მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების უმეტესობა არ ერგება სამიზნე ჯგუფის ინტერესებს. თუმცა, მეორე მხრივ, ეს ჯგუფები ხედავენ ამ ერთი შეხედვით უთანასწორო ურთიერთობების შეცვლის შესაძლებლობას, რასაც კალონი (1984) გარდაქმნის სახელით აღწერს (შეხვედრები, ხელმოწერები, აქციები, განცხადებები).

რესპონდენტები ერთხმად აღიარებენ ახალ უბანში არსებულ კარგ საცხოვრებელ პირობებს. თუმცა, მობილობის კუთხით, მათი დამოკიდებულება ორად იყოფა: ისინი,



ვინც ქალაქის ცენტრალური და, შესაბამისად, ტრანსპორტით უკეთესად უზრუნველყოფილი უბნებიდან გადმოვიდნენ (მაგ. დიდუბე, ჩუღურეთი, ნაძალადევი), ხაზს უსვამენ გაუარესებულ მდგომარეობას, ხოლო გარეუბნებიდან (მაგ. ე.წ. აეროპორტის დასახლება, სოფელი გლდანი) გადმოსული რესპონდენტები მიიჩნევენ, რომ ამჟამინდელი სიტუაცია უკეთესია. ორივე შემთხვევაში არსებობს წინა საცხოვრებელ გარემოსა და ჩამოყალიბებულ სოციალურ თუ ეკონომიკურ კავშირებზე (სამსახური, განათლება) ჯერ კიდევ შენარჩუნებული ბმები. თუკი სოციალური ჩართულობის კუთხის განვიხილავთ, ზემოთ მოცემულმა შემთხვევებმა კიდევ ერთხელ დაადასტურა წინა კვლევების მიგნებები, რომლის მიხედვით, მხოლოდ საცხოვრებლის ადგილის შეცვლა (და თუნდაც გაუმჯობესებული პირობები) და გეოგრაფიული სიახლოვე ადგილობრივ მოსახლეობასთან, შესაძლოა არ იყოს საკმარისი ამ ჯგუფის იზოლაციის დასაძლევად. სოციო-სივრცითი ურთიერთობების ხასიათი ერთ-ერთი უმთავრესი ფაქტორია ამ გამოწვევებთან გასამკლავებლად (Mitchneck et al., 2009). მობილობის ინფრასტრუქტურა კი ამ ურთიერთობების ჩამოყალიბების და შენარჩუნების საშუალებად გვევლინება, რომელიც მათ ძველ სივრცეებთან აკავშირებს.

პიროვნულ გამოცდილებებზე დაყრდნობით, გამოიკვეთა საკვლევ სივრცეში არსებულ აქტორებსა და ქსელებს შორის ურთიერთობის ის ხასიათები, რომელიც მიუთითებს მობილობის ინფრასტრუქტურის მნიშვნელობაზე სოციალურად მოწყვლადი ჯგუფის სრულყოფილი ცხოვრების წარმართვისთვის. შერჩეული თეორიული მიდგომა ასევე გვეხმარება, ამ ჭრილიდან ავხსნათ ძველი სოციალური კავშირების გავლენა დევნილ თემში და ძალაუფლების სტრუქტურების სპეციფიკებზე.

სამომავლოდ, სასურველია ამ მიმართულებით კვლევის პროცესში ძალაუფლების სტრუქტურების და საკვლევ სუბიექტებად გადაწყვეტილებების მიმღები პირების გათვალისწინება. მათი შეხედულებებისა და იმ ინსტიტუტების შესაძლებლობების მხედველობაში მიღება, რომელსაც ისინი წარმოადგენენ, შესაძლოა საკვანძო ელემენტი აღმოჩნდეს იმ კავშირებისა და ურთიერთობების გააზრებაში, რომელიც ზემოთაა განხილული.

- Akimov, A., & Banister, D. (2011). Urban Public Transport in Post-Communist Transition: The Case of Tashkent, Uzbekistan. *Comparative Economic Studies*, 53(4), 721–755.  
<https://doi.org/10.1057/ces.2011.18>
- Albrechts, L., Gunder, M., Madanipour, A., & Watson, V. (2017). Ontological and Epistemological Challenges. In *The Routledge Handbook of Planning Theory*. London, United Kingdom: Routledge.
- Callon, M. (1984). Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St Brieuc Bay. *The Sociological Review*, 32(1\_suppl), 196–233.  
<https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.1984.tb00113.x>
- Castells, M. (1997). An introduction to the information age. *City*, 2(7), 6–16.  
<https://doi.org/10.1080/13604819708900050>
- Castells, M. (1999). GRASSROOTING THE SPACE OF FLOWS. *Urban Geography*, 20(4), 294–302.  
<https://doi.org/10.2747/0272-3638.20.4.294>
- Currie, G. (2010). Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 31–41. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.12.002>
- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., ... Stanley, J. (2009). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—Preliminary results. *Transport Policy*, 16(3), 97–105.  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.002>
- Currie, G., & Stanley, J. (2008). Investigating Links between Social Capital and Public Transport. *Transport Reviews*, 28(4), 529–547. <https://doi.org/10.1080/01441640701817197>
- DeLanda, M. (2006). *A New Philosophy of Society: Assemblage Theory and Social Complexity*. Retrieved from <https://books.google.es/books?id=AvrV6brsx9YC>
- Delbosc, A., & Currie, G. (2011). Exploring the relative influences of transport disadvantage and social exclusion on well-being. *Transport Policy*, 18(4), 555–562.  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.011>
- Dupuy, G. (1992). *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*. Paris: Armand Colin Éditeur.
- Finn, B., & Mulley, C. (2011). Urban Bus Services in Developing Countries and Countries in Transition: A Framework for Regulatory and Institutional Developments. *Journal of Public Transportation*, 14(4), 89–107. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.14.4.5>
- Foucault, M. (1984). The Other Spaces (J. Miskowiec, Trans.). *Architecture /Mouvement/ Continuité*.
- Gogishvili, D. (2015). Urban Dimensions of Internal Displacement in Georgia: The Phenomenon and the Emerging Housing Policy. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2591291>

- Gogishvili, D., & Harris-Brandts, S. (2019). The social and spatial insularity of internally displaced persons: “Neighbourhood effects” in Georgia’s collective centres. *Caucasus Survey*, 7(2), 134–156. <https://doi.org/10.1080/23761199.2019.1617652>
- Graham, S. (2000). Constructing premium network spaces: Reflections on infrastructure networks and contemporary urban development. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(1), 183–200. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00242>
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism—Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition* (First). London: Routledge.
- Grzelishvili, I., & Sathre, R. (2011). Understanding the urban travel attitudes and behavior of Tbilisi residents. *Transport Policy*, 18(1), 38–45. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.05.006>
- Griskeviciene, D., & Griskevicius, A. (2003). *SOCIAL AND ECONOMIC ANALYSIS OF THE DEMAND FOR PUBLIC TRANSPORT IN VILNIUS*. (4), 8.
- Gunder, M., Madanipour, A., & Watson, V. (2017). *The Routledge Handbook of Planning Theory*. Retrieved from <http://ebookcentral.proquest.com/lib/sub/detail.action?docID=5207193>
- Heeks, R. (2013). Development Studies Research and Actor-Network Theory. In *Development Studies Research and Actor-Network Theory – Working Paper Series: Vol. Working Paper N1. Actor-Network Theory for Development* (pp. 1–29). Retrieved from <http://www.cdi.manchester.ac.uk/resources/ant4d>
- Humphrey, C. (2003). Rethinking Infrastructure: Siberian Cities and the Great Freeze of January 2001. In J. Schneider & I. Susser (Eds.), *Wounded Cities—Destruction and Reconstruction in a Globalized World* (First, pp. 91–107). Oxford: Berg.
- Ignaccolo, M., Inturri, G., Giuffrida, N., & Torrisi, V. (2016, November). *PUBLIC TRANSPORT ACCESSIBILITY AND SOCIAL EXCLUSION: MAKING THE CONNECTIONS*. 9. Belgrade, Serbia: University of Catania – Department of Civil Engineering and Architecture.
- Jaramillo, C., Lizárraga, C., & Grindlay, A. L. (2012). Spatial disparity in transport social needs and public transport provision in Santiago de Cali (Colombia). *Journal of Transport Geography*, 24, 340–357. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.014>
- Kabachnik, P., Mitchneck, B., Mayorova, O. V., & Regulska, J. (2014). The Multiple Geographies of Internal Displacement: The Case of Georgia. *Refugee Survey Quarterly*, 33(4), 1–30. <https://doi.org/10.1093/rsq/hdu012>
- Kabachnik, P., Regulska, J., & Mitchneck, B. (2010). Where and When is Home? The Double Displacement of Georgian IDPs from Abkhazia. *Journal of Refugee Studies*, 23(3), 315–336. <https://doi.org/10.1093/jrs/feq023>
- Kharadze, Nino. (2011, January 3). დევნილების გამოსახლება-განსახლების წელი. *Radio Tavisupleba*. Retrieved from <https://www.radiotavisupleba.ge/a/2265602.html>

- Kurshitashvili, N. (2012). The Impact of Socially Ir/responsible Resettlement on the Livelihoods of Internally Displaced Persons in Georgia. *Refugee Survey Quarterly*, 31(2), 98–118. <https://doi.org/10.1093/rsq/hds001>
- Latour, B. (1993). *We have never been modern*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Latour, B. (1996). *On actor-network theory: A few clarifications*. 369–381.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. Oxford ; New York: Oxford University Press.
- Law, J. (1992). Notes on the theory of the actor-network: Ordering, strategy, and heterogeneity. *Systems Practice*, 5(4), 379–393. <https://doi.org/10.1007/BF01059830>
- Law, J. (2000). Networks, Relations, Cyborgs: On the Social Study of Technology. *Centre for Science Studies – Lancaster University*, 13.
- Lee, N., & Brown, S. (1994). Otherness and the Actor Network: The Undiscovered Continent. *American Behavioral Scientist*, 37(6), 772–790. <https://doi.org/10.1177/0002764294037006005>
- Loughna, S. (2015). *An assessment of socio-economic integration and livelihood needs of IDPs in Georgia Project Reference № : (December)*.
- Manderscheid, K. (2009). Integrating Space and Mobilities into the Analysis of Social Inequality. *Distinktion: Journal of Social Theory*, 10(1), 7–27. <https://doi.org/10.1080/1600910X.2009.9672739>
- McFarlane, C. (2010). Infrastructure, Interruption, and Inequality: Urban Life in the Global South. In S. Graham (Ed.), *Disrupted Cities—When Infrastructure Fails* (First, pp. 131–144). New York: Routledge.
- Mitchneck, B., Mayorova, O. V., & Regulska, J. (2009). “Post”-Conflict Displacement: Isolation and Integration in Georgia. *Annals of the Association of American Geographers*, 99(5), 1022–1032. <https://doi.org/10.1080/00045600903279408>
- Montemurro, M., & Walicki, N. (2010). Invisibility of urban IDPs in Europe. *Forced Migration Review*, (34), 11–12.
- Müller, M. (2018). In Search of the Global East: Thinking between North and South. *Geopolitics*, 1–22. <https://doi.org/10.1080/14650045.2018.1477757>
- Murdoch, J. (1997). Towards a geography of heterogeneous associations. *Progress in Human Geography*, 21(3), 321–337. <https://doi.org/10.1191/030913297668007261>
- Oviedo Hernandez, D., & Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, 55, 152–164. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.12.004>
- Plyushteva, A. (2019). Predictability and propinquity on the Sofia Metro—Everyday metro journeys and long-term relations of transport infrastructuring. In T. Tuvikene, W. Sgibnev, & C. S. Neugebauer (Eds.), *Post-Socialist Urban Infrastructures* (1st ed.). <https://doi.org/10.4324/9781351190350>

- Rodgers, D. (2004). "Disembedding" the city: Crime, insecurity and spatial organization in Managua, Nicaragua. *Environment and Urbanization*, 16(2), 21. <https://doi.org/10.1177/095624780401600202>
- Salukvadze, J., Gachechiladze, R., Gogishvili, D., Sichinava, D., Javashvili, A., Tugushi, K., & Bregvadze, M. (2013). *Coping with marginality and exclusion: Can refugees communities successfully integrate into mainstream urban societies in Georgia?* Tbilisi.
- Salukvadze, J., Sichinava, D., & Gogishvili, D. (2013). Socio-economic and Spatial Factors of Alienation and Segregation of Internally Displaced Persons in the Cities of Georgia. In T. Marszal & I. Pielesiak (Eds.), *Spatial Inequality and Cohesion* (pp. 45–60). Warsaw: Polish Academy of Sciences.
- Sgibnev, W. (2014). Urban Public Transport and the State in Post-Soviet Central Asia. In K. Burrell & K. Hörschelmann (Eds.), *Mobilities in Socialist and Post-Socialist States* (pp. 194–216). Retrieved from [https://doi.org/10.1057/9781137267290\\_10](https://doi.org/10.1057/9781137267290_10)
- Śliwa, M., & Riach, K. (2012). Making Scents of Transition: Smellscapes and the Everyday in 'Old' and 'New' Urban Poland. *Urban Studies*, 49(1), 23–41. <https://doi.org/10.1177/0042098011399596>
- Star, S. L. (1990). Power, Technology and the Phenomenology of Conventions: On being Allergic to Onions. *The Sociological Review*, 38(1\_suppl), 26–56. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.1990.tb03347.x>
- SYSTRA, & GORBI. (2016). *Consulting Services for Organization of a Transportation Household Survey in Tbilisi Metropolitan Area* (No. FR01T16E05/DCO/GEO/198-16; p. 66). Tbilisi, Georgia: Municipal Development Fund of Georgia (MDF).
- Tuvikene, T., Sgibnev, W., & Neugebauer, C. S. (Eds.). (2019). *Post-Socialist Urban Infrastructures* (First). Oxon, UK: Routledge.