

ქალაქ გუგუდის გენერალური გეგმა
II ეტაპი - კონცეფცია

თემსტური ნაწილი



დაგკვეთი

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო



შემსრულებელი

შპს „არტისტული პროექტი“



| | |
|--------------------|---|
| საკროფეტო ჯგუფი | გომი სულაბერიძე ვაჟა კუხიანიძე ლევან კილაძე ანი მამულაშვილი ანი წიქორიძე ანი მდინარაძე მიხეილ შელია |
| ბის-ის სპეციალისტი | სანდრო გომოლაძე მართა თოდუა |
| ვიზუალიზაცია | თორნიკე იაკობიძე |

ადგილობრივი კონსულტანტი, საინჟინრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა

შპს „დეტალი“
ეკა თოდუა
მურთაზ ქანთარია



ბუნებრივი გარემო, ჰიდროლოგიური და კლიმატური პირობები

შპს „გამა კონსალტინგი“
კახა ბახტაძე
ლევან ზაზაშვილი
ნიკა გაფრინდაშვილი



სოციალური პროფილი

“დი პი ეი კონსალტინგი“
გიორგი შუბითიძე
ზაზა ბარბაქაძე



ტურიზმი საქართველოს ეკოტურიზმის ასოციაცია
ნატა ბახტაძე



ეკონომიკური პროფილი

თენგიზ ჯოხაძე

იურიდიული საკითხები

კოკა კიღურაძე

კულტურული მემკვიდრეობა

ლალი ანდრონიკაშვილი
თათია გვალია

ტოპოგრაფია

დიმიტრი ფუტყარაძე

სარჩევი

| | |
|--|----|
| 1. შესავალი | 2 |
| 2. პროექტის შესახებ | 2 |
| 3. ქ. ზუგდიდის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციისთვის ჩატარებული სამუშაოების რეზიუმე | 3 |
| 4. კოლხეთის დაბლობი და ქალაქი ზუგდიდი | 5 |
| 5. კოლხეთის დაბლობის, როგორც მეტროპოლიური/აგლომერაციული გეგმარებითი ერთეულის განსაზღვრა..... | 6 |
| 6. კოლხეთის დაბლობის და მასზე მდებარე დასახლებების (ქალაქები და სოფლები) აგლომერაციული/მეტროპოლიური განვითარებისთვის მნიშვნელოვანი ახალი სატრანსპორტო კავშირების შეთავაზება, როგორც საერთაშორისო და შიგა სახელმწიფოებრივი საავტომობილო გზების განვითარებით ასევე სარკინიგზო და საზღვაო კავშირების მხრივ..... | 7 |
| 7. მეტროპოლიური მართვის სისტემის შეთავაზება..... | 9 |
| 8. ანაკლიის პორტის მნიშვნელობა ქ. ზუგდიდისთვის და განვითარების ხედვა სატრანსპორტო და სარკინიგზო ახალი კავშირი..... | 11 |
| 9. ქ. ზუგდიდისათვის შემოთავაზებული კავშირები | 13 |
| 9.1 ქ. ზუგდიდის შემოვლითი საავტომობილო გზები..... | 13 |
| 9.2 ქ. ზუგდიდის ქუჩების იერარქია და განვითარება | 15 |
| 9.3 საფეხმავლო და სამანქანო ხიდეები | 19 |
| 9.4 საფეხმავლო გზები..... | 20 |
| 9.5 ველობილიკების და ელექტრო სკუტერების ბილიკების განვითარება..... | 21 |
| 10. ქ. ზუგდიდის ადმინისტრაციული უბნებისა და საუბნო ცენტრების განვითარება | 22 |
| 11. მდინარის და მისი კალაპოტის მოწესრიგება, ახალი სარეკრეაციო სივრცეების შექმნა მდინარის გასწვრივ როგორც ერთიანი მწვანე დერეფანი (სარეკრეაციო ზონა ქალაქის მასშტაბში)..... | 24 |
| 12. ზუგდიდის ცენტრალური ბულვარის მიმდებარე ტერიტორიის განვითარება | 26 |
| 13. კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონის შეთავაზება..... | 29 |
| 14. ახალი საცხოვრებელი უბნების განვითარება | 31 |
| 15. ტერიტორიები, რომლებსაც შემორჩენილი აქვს ინფრასტრუქტურა ინდუსტრიულ პარკებად აღდგენა, რაც ხელს შეუწყობს ეკონომიკურ განვითარებას და სამუშაო ადგილების შექმნას | 32 |
| 16. ბაზრის და მის მიმდებარე ტერიტორიის მოწესრიგება..... | 33 |
| 17. სკოლები და ბაღები | 36 |
| 18. ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება | 37 |
| 19. ქალაქ ზუგდიდის ეკონომიკური განვითარება..... | 38 |
| 20. სოციალური კვლევის შედეგად გამოვლენილი გამოწვევები და სამომავლო განვითარების ხედვა | 44 |
| 21. პრიორიტეტები, რიგითობა და ეტაპობრიობა..... | 47 |

1. შესავალი

ქ. ზუგდიდის გენერალური გეგმის კონცეფცია წარმოადგენს საკვლევი არეალის ფარგლებში მრავალფაქტორული ანალიზის და კვლევის შედეგად ჩამოყალიბებულ სტრატეგიული მიზნების და ამოცანების განხორციელების დეტალურ აღწერას და მიდგომებს, რომელიც საფუძვლად დაედება შემდგომი ეტაპის (ქ. ზუგდიდის გენერალური გეგმა) დოკუმენტს.

ქ. ზუგდიდის გენერალური გეგმის კონცეფცია ეფუძვნება საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებს, სადაც გათვალისწინებულია ყველა დაინტერესებული მხარის მოსაზრება.

კონცეფცია განიხილავს, როგორც ქალაქ ზუგდიდს განვითარების სტრატეგიას, ასევე მის როლს შავი ზღვის აუზის რეგიონში და მთლიანად საქართველოს და დასავლეთ საქართველოს აგლომერაციულ/ მეტროპოლიურ ჭრილში.

2. პროექტის შესახებ

დაპროექტების საფუძველია 2019 წლის 20 აგვისტოს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს მიერ გამოცხადებულ კონკურსში (საკონკურსო განაცხადი N CNT190000093) გამარჯვებული კომპანიის შპს „არტსტუდიო პროექტსა“ და საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს შორის დადებული ხელშეკრულება სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ N1/19 (28/10/2019) ქალაქ ზუგდიდის გენერალური გეგმის და ცენტრალური ნაწილის განაშენიანების გეგმის შემუშავების შესახებ.

3. ქ. ზუგდიდის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციისთვის ჩატარებული სამუშაოების რეზიუმე

სტრატეგიული მიზნების და ამოცანების გამოსავლენად კვლევა მოიცავს:

- კონტექსტს, სადაც განხილულია ქ. ზუგდიდის ადგილმდებარეობა შავი ზღვის აუზის რეგიონში, ქვეყანაში, დასავლეთ საქართველოში.
- ფიზიკური გარემოს კვლევას, სადაც განხილულია: ზოგადი გარემო, ტოპოგეგმა და რელიეფი, კლიმატი, რეკრეაციული სივრცეები, მიწათდაფარულობის ფუნქციები; ტრანსპორტი; კულტურული ძეგლები, საინჟინრო კომუნიკაციები, საყოფაცხოვრებო ნარჩენების მართვა, ბუნებრივი და ტექნოგენური საფრთხეები, განაშენიანების სტრუქტურა და ანალიზი.
- კულტურულ მემკვიდრეობას, სადაც განხილულია: ქ. ზუგდიდის ისტორია, არსებული და სარეკომენდაციო კულტურული ძეგლები.
- ეკონომიკურ ნაწილს, სადაც განხილულია: ეკონომიკურ განვითარებასთან დაკავშირებული დოკუმენტები, დემოგრაფია, ცხოვრების ხარისხი, სამუშაო ძალა, ეკონომიკური ცენტრები, ბაზრები და ადგილობრივი ეკონომიკური სტრუქტურა;
- სოციოლოგიურ კვლევას, სადაც განხილულია დემოგრაფიული მახასიათებლები, სოციალური მდგომარეობა, სოციალური ინფრასტრუქტურა და საბინაო ფონდი. ამ დროისთვის მონაცემების ძირითად წყაროს წარმოადგენს საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური და ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის ადგილობრივი თვითმმართველობა.
- ტურიზმთან დაკავშირებულ საკითხებს, სადაც განხილულია: ქალაქ ზუგდიდში და მის შემოგარენში არსებული ტურისტული სერვისის მიმწოდებლების კვლევა და ანალიზი.
- დოკუმენტურ კვლევას, სადაც განხილულია: ქ. ზუგდიდი მოქმედი საკონონმდებო აქტები, ძველი ქალაქმშენებლობითი დაკომენტის შეფასება და ბოლო პერიოდში შეთანხმებული ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტების (განაშენიანების რეგულირების გეგმების) ფუნქციები და ქალაქმშენებლობითი პარამეტრები

კვლევის შედეგად გამოვლენილი გამოწვევების და მიზნების რეზიუმე

კოლხეთის დაბლობი და ქალაქი ზუგდიდი:

- კოლხეთის დაბლობის, როგორც მეტროპოლიის/აგლომერაციის გეგმარებითი ერთეულის პირობითი განსაზღვრა;
- კოლხეთის დაბლობის და მასზე მდებარე დასახლებების (ქალაქები და სოფლები) აგლომერაციული/მეტროპოლიური განვითარებისთვის მნიშვნელოვანი ახალი სატრანსპორტო კავშირების შეთავაზება, როგორც საერთაშორისო და შიგა სახელმწიფოებრივი სავაჭრო გზების განვითარებით ასევე სარკინიგზო და საზღვაო კავშირების მხრივ;
- მეტროპოლიური მართვის სისტემის შეთავაზება;

- სამუშაო ადგილები;
- ქ. ზუგდიდის როლი კოლხეთის ეროვნულ პარკთან მიმართებაში;
- ქალაქ ზუგდიდი და ანაკლია (კავშირების განვითარება).

ქალაქი ზუგდიდი:

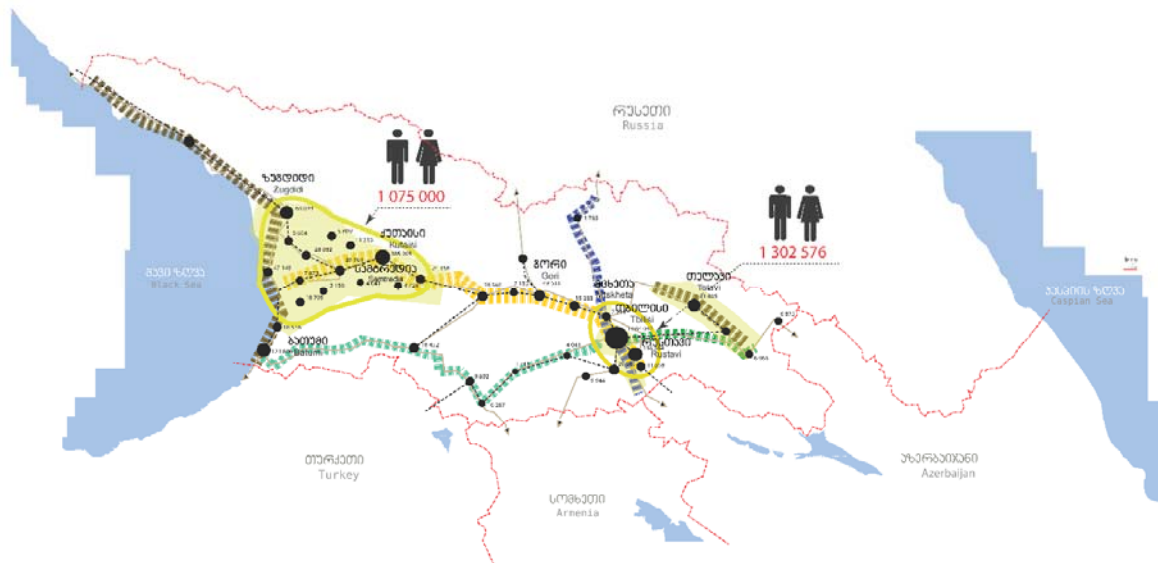
- შემოვლითი გზები, მათი მნიშვნელობა და ფუნქცია.
- ქ. ზუგდიდის უბნების განვითარების ხედვა და შიგა საუბნო მომსახურება (ღია სივცეები, მომსახურება, კომერციული სივრცეები);
- ახალი საცხოვრებელი უბნების განვითარების კონცეფცია;
- მდინარის და მისი კალაპოტის მოწესრიგება, ახალი სარეკრეაციო სივრცეების შექმნა მდინარის გასწვრივ როგორც ერთიანი მწვანე დერეფანი (სარეკრეაციო ზონა ქალაქის მასშტაბში);
- ახალი სამანქანო და საფეხმავლო კავშირები, ხიდეები;
- ველობილიკების და ელექტრო სკუტერების ბილიკების მოწყობა;
- ბულვარის მიმდებარე ტერიტორიის მოწესრიგება და განვითარება;
- მიტოვებული სამრეწველო სივრცეების განვითარების კონცეფცია;
- ბაზრის ტერიტორიის მოწესრიგების კონცეფცია, ზუგდიდსა და ანაკლიას შორის მასშტაბური სავაჭრო მოლის განვითარების საკითხი;
- განათლება - ახალი სკოლები და ბალები;
- ინფრასტრუქტურის მოწესრიგების განვითარების კონცეფცია;
- ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია;
- ტურიზმის განვითარების კონცეფცია;
- პრიორიტეტები, რიგითობა და ეტაპობრიობა.

4. კოლხეთის დაბლობი და ქალაქი ზუგდიდი

ქალაქ ზუგდიდს განვითარების და სიცოცხლიუნარიანობის შეფასებისთვის საპროექტო ტერიტორია განვიხილეთ, როგორც შავი ზღვის აუზის რეგიონში, ასევე მთლიანად საქართველოს და დასავლეთ საქართველოს აგლომერაციულ/ მეტროპოლიურ ჭრილში.

კოლხეთის დაბლობი და მასზე მდებარე დასახლებები (ქალაქები და სოფლები) თავის გეოგრაფიული და ტრანზიტული მდებარეობით ბუნებრივად ქმნიან განსახლების ერთიან სისტემას, რაც გვაძლევს საშუალებას ვიფიქროთ კოლხეთის დაბლობზე განლაგებული ქალაქების და დასახლებების აგლომერაციულ/მეტროპოლიურ განვითარების ხედვაზე. ასევე მნიშვნელოვანია ის ფაქტორიც, რომ კოლხეთის დაბლობზე არსებული ქალაქებისა და სოფლების მოსახლეობის რაოდენობა მცირედით ნაკლებია მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის აგლომერაციული ერთეულის მოსახლეობის რაოდენობაზე

ილუსტრაცია 4.1



ზუგდიდის მუნიციპალური და თავად ქალაქი ზუგდიდი კოლხეთის დაბლობის ჩრდილოეთ ნაწილშია განთავსებული, სადაც მოსახლეობის ტერიტორიული განლაგება უშუალოდ დაკავშირებულია ქ. ზუგდიდის, როგორც ცენტრის მზარდ განვითარებასთან. ასევე აღსანიშნავია ისიც, რომ ქ. ზუგდიდი დევნილთა მოსახლეობის კომპაქტური ჩასახლების მხრივ ყველაზე დიდი ცენტრია თბილისის შემდეგ.

კოლხეთის დაბლობზე მდებარე ქალაქები, დაბები და დასახლებები (ზესტაფონიდან ქობულეთამდე და ქობულეთიდან ზუგდიდის ჩათვლით) კონცეფციაში განიხილება როგორც განსახლების ერთიანი სისტემა, სადაც წარმოდგენილ იქნება არსებული და შემოთავაზებული სატრანსპორტო, საინჟინრო ინფრასტრუქტურა და მათი ერთიანი მართვის საკითხები. ზუგდიდი თავისი გეოგრაფიული მდებარეობით (იგულისმება აფხაზეთთან და სვანეთთან კავშირი) და

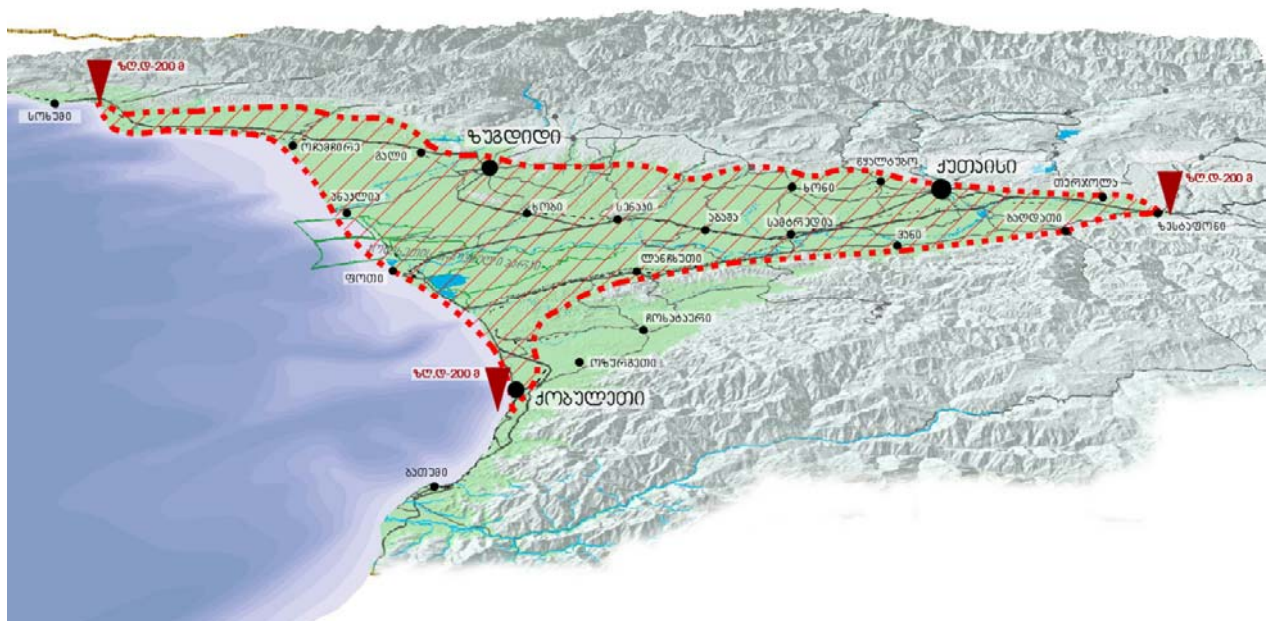
ისტორიული ფუნქციით (სავაჭრო ცენტრი) მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს კოლხეთის დაბლობის აგლომერაციის განვითარებაში.

5. კოლხეთის დაბლობის, როგორც მეტროპოლიური/აგლომერაციული გეგმარებითი ერთეულის განსაზღვრა.

გეგმარებითი საზღვრის დადგენის მეთოდოლოგია:

კოლხეთის დაბლობის აგლომერაციული/ მეტროპოლიური გეგმარებითი ერთეულის პირობით საზღვრად ავიღეთ ზღვის დონიდან 200 მ სიმაღლის ჰორიზონტალი (იზოჰიფსი) და მასში არსებული განსახლების სისტემა.

ილუსტრაცია 5.1

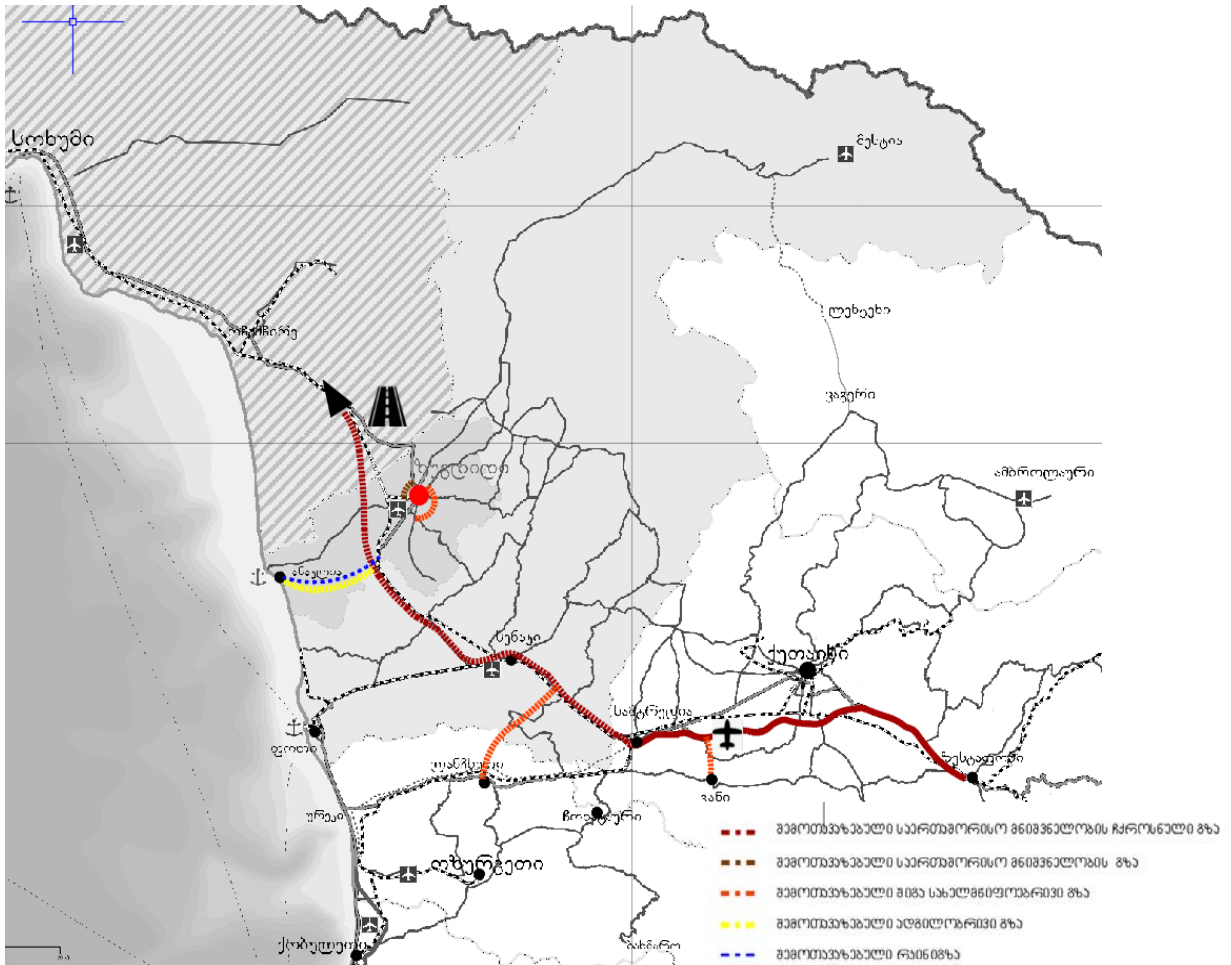


6. კოლხეთის დაბლობის და მასზე მდებარე დასახლებების (ქალაქები და სოფლები) აგლომერაციული/მეტროპოლიური განვითარებისთვის მნიშვნელოვანი ახალი სატრანსპორტო კავშირების შეთავაზება, როგორც საერთაშორისო და შიგა სახელმწიფოებრივი საავტომობილო გზების განვითარებით ასევე სარკინიგზო და საზღვაო კავშირების მხრივ.

გამართული სატრანსპორტო სისტემა ერთ- ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია, როგორც ქალაქ ზუგდიდის ასევე მეტროპოლიურ დასახლებების განვითარებისთვის.

- **საერთაშორისო საავტომობილო გზები:** მნიშვნელოვანია ჩქაროსნული გზის განვითარება სამტრედიიდან ზუგდიდის მიმართულებით, შემოთავაზებულ ანაკლიის გადასახვევამდე და შემდგომში აფხაზეთის მიმართულებით.
- **შიგა სახელმწიფოებრივი გზები:**
კონცეფციაში წარმოდგენილია განივი , ჩრდილ-სამხრეთის სატრანსპორტო კავშირების განვითარება - ქ. ლანჩხუთიდან სენაკამდე და ვანიდან კოპიტნარის აეროპორტამდე.
სათანადო რუკა დამუშავების პროცესშია.
- **რკინიგზა:** სამგზავრო მატარებლების მოძრაობის ინტენსიობის და მგზავრთა მოხერხებული და სწრაფი გადაადგილებისთვის საჭიროა სამტრედიიდან როგორც ზუგდიდის ასევე ქობულეთის მიმართულებით მნიშვნელოვანია მეორე ლიანდაგის დამატება, რაც გააუმჯობესებს მგზავრთა მოხერხებულ და სწრაფ გადაადგილებას კოლხეთის დაბლობის ქალაქებს შორის, რაც უმნიშვნელოვანესია მეტროპოლიის განვითარებისათვის.
აღსანიშნავია რომ რკინიგზის სადგურები განთავსებულია კოლხეთის დაბლობზე მდებარე ძირითადი ქალაქების ცენტრებში, რაც მნიშვნელოვანია მგზავრთა მოხერხებული გადაადგილებისთვის.
- **აეროპორტები:** კოლხეთის დაბლობის შუა ნაწილში მდებარეობს ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი, რომელიც არის ყველაზე მზარდი აეროპორტი საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებს შორის. აღნიშნული აეროპორტის მდებარეობა და მასზე მოთხოვნილების ზრდა ხაზს უსვამს კოლხეთის დაბლობის მეტროპოლიური არეალის მნიშვნელობას.
navsadgurebi ზუგდიდის, ფოთის, ქუთაისის, მერიის, და ქობულეთის ადგილობრივი მნიშვნელობის აეროპორტები.
- **ნავსადგურები:** კოლხეთის დაბლობის არეალში მდებარეობს ფოთის ნავსადგური, რომელიც დღეის მდგომარეობით ქვეყანაში ყველაზე დიდი ნავსადგურია. ასევე ყულევი განთავსებულია ტერმინალი-ნავსადგური. მშენებლობის პროცესშია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურიც, რომელიც ყველაზე დიდი გამტარუნარიანობის ნავსადგური იქნება ქვეყანაში და ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შავი ზღვის რეგიონში. ასევე ნავსადგურის მოწყობის შესაძლებლობა არსებობს შავი ზღვის სანაპიროზე, მდინარე სუფსასთან.

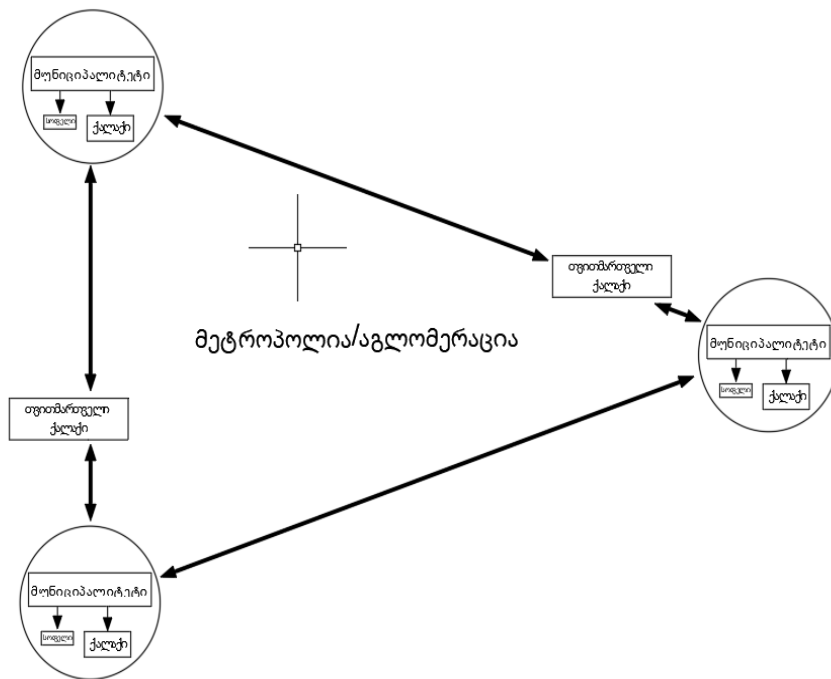
ილუსტრაცია 6.1



7. მეტროპოლიური მართვის სისტემის შეთავაზება.

კოლხეთის დაბლობის მართველობის სისტემა განხილული გვაქვს შემდეგნაირად: მეტროპოლიური მართველობა უნდა შეგდებოდეს თვითმართველი ქალაქების მუნიციპალური, ქალაქის და სოფლის მართველობებისგან, რათა გადაწყვიტონ და მართონ მეტროპოლიის საზღვრებში ისეთი საკითხები, მაგალითად როგორცაა საქალაქთაშორისო სატრანსპორტო კავშირების მართვა, ნარჩენების მართვა და გადამუშავება და სხვა.

ილუსტრაცია 7.1



ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობა საქართველოში - მცირე განმარტებები

რა არის ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობა: ეს არის მუნიციპალიტეტის კანონით გათვალისწინებული შესაძლებლობა, ითანამშრომლოს სხვა მუნიციპალიტეტებთან მოსახლეობისთვის ხარისხიანი სერვისების მიწოდების მიზნით, კანონით დადგენილი ფორმებით.

ინტერმუნიციპალური საქმიანობის სამართლებრივი საფუძველი: ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის საკანონმდებლო საფუძველს წარმოადგენს საქართველოს ორანული კანონი „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“ რომლის მიხედვითაც გაწერილია აღნიშნული თანამშრომლობის ძირითადი სამართლებრივი საფუძველები და პრინციპები.¹

¹ საქართველოს ორგანული კანონი, ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი, მუხლი 21

ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის მიზანი: მუნიციპალიტეტებს უფლება აქვთ, კანონით განსაზღვრულ უფლებამოსილებათა ეფექტიანი განხორციელებისა და მოსახლეობისთვის ხარისხიანი მომსახურების გაწევის მიზნით, შექმნან ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობა სხვა მუნიციპალიტეტთან.

ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის მექანიზმი: მუნიციპალიტეტებს უფლება აქვს საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე აქტების შესაბამისად დააფუძნონ კანონით გათვალისწინებული ერთობლივი კერძო სამართლის იურიდიული პირი ან გახდნენ მუნიციპალიტეტის/მუნიციპალიტეტების მიერ დაფუძნებული მეწარმე იურიდიული პირის პარტნიორები/აქციონერები/დამფუძნებლები და არასამეწარმეო (არაკომერციული) იურიდიული პირის წევრები. მუნიციპალიტეტები უფლებამოსილი არიან, საქართველოს კანონით განსაზღვრულ შემთხვევებში და დადგენილი წესით შექმნან ერთობლივი სამსახური. ერთობლივი პროექტების განხორციელების მიზნით მუნიციპალიტეტს უფლება აქვს, სხვა მუნიციპალიტეტთან დადოს ხელშეკრულება საბიუჯეტო სახსრების გაერთიანების შესახებ.

ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის შესახებ გადაწყვეტილების მიმღები: ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის შესახებ გადაწყვეტილებებს იღებს/იღებენ მუნიციპალიტეტის/მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ორგანო/ორგანოები მუნიციპალიტეტის/მუნიციპალიტეტების საკრებულოს/საკრებულოების თანხმობით.

ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის გამოცდილება

2016 წელი - ევროსაბჭოს მხარდაჭერით ხულოს, შუახევისა და ქედის მუნიციპალიტეტები შეთანხმდნენ მყარი ნარჩენების ერთობლივ მართვაზე

2018 წელი - სამტრედიის, ხონის და წყალტუბოს მუნიციპალიტეტებს შორის მემორანდუმი გაფორმდა. სამ მუნიციპალიტეტს შორის მემორანდუმი 2019 წელს განსახორციელებელი პროექტებს ეხება.

სამუშაო შეხვედრაზე შეიქმნა ერთობლივი კომისია, რომელიც 2019 წელს განსახორციელებელი სამუშაოების საპროექტო, ხარჯთაღრიცხვის დოკუმენტაციების შედგენის, მომსახურების შესყიდვასთან დაკავშირებით და ერთობლივი შესყიდვით გამოცხადებულ ელექტრონული ტენდერის მიმდინარე პროცესზე იმუშავებს.²

2018 წელი - შიდა ქართლის გუბერნატორის ადმინისტრაციის ინიციატივითა და ორგანიზებით გორის, კასპის, ხაშურისა და ქარელის მუნიციპალიტეტებმა მუშაობა დაიწყეს ცხოველთა ინტერმუნიციპალური თავშესაფრის შექმნაზე.

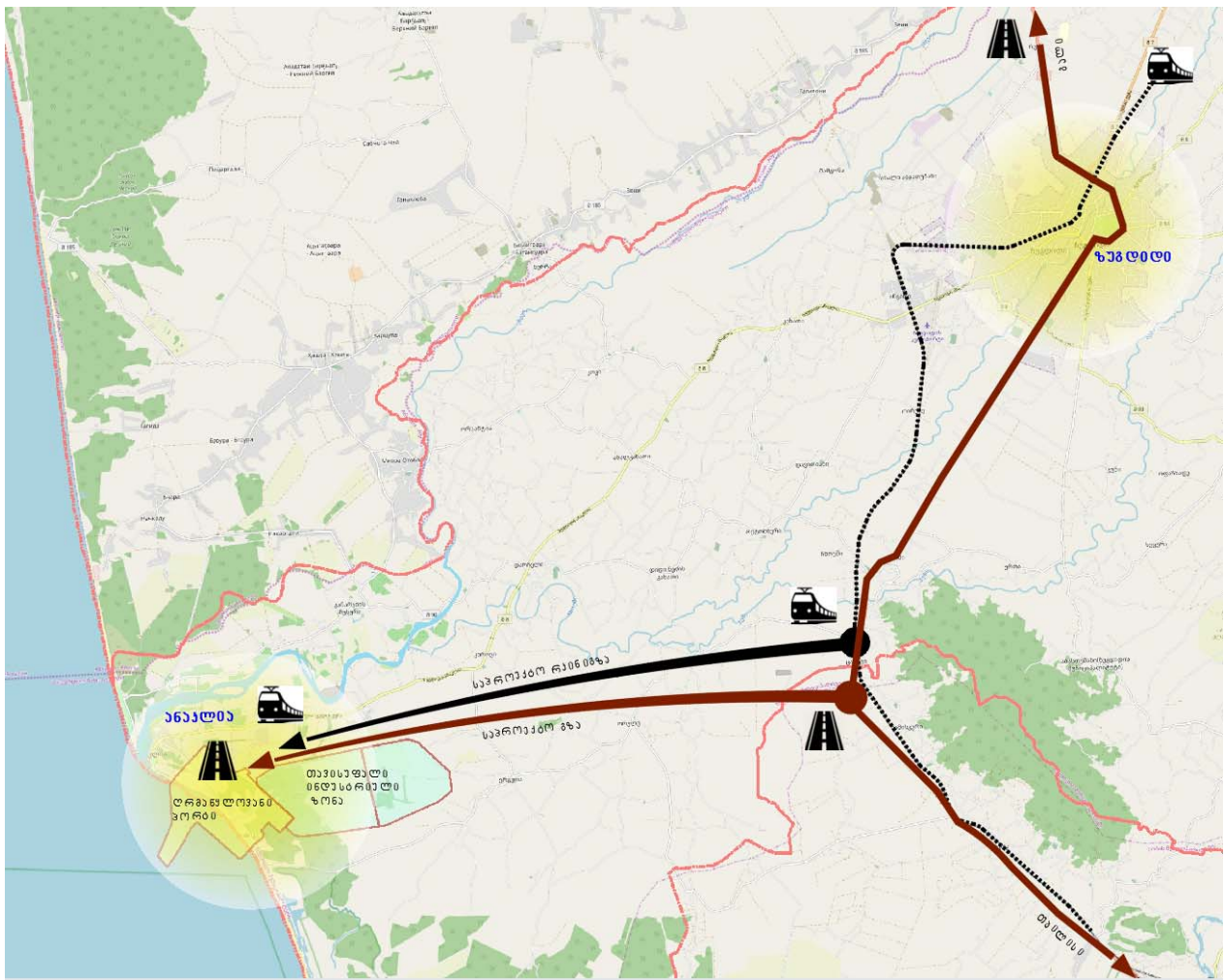
სამუშაო ადგილები - მეტროპოლიური არეალისთვის ერთ ერთი მნიშვნელოვანი ფუნქციაა სამუშაო ადგილების შექმნის ხელშეწყობა, რაშიც ვგულისხმობთ მრეწველობის და ლოჯისტიკის განვითარებას. ამოცანის შესასრულებლად კოლხეთის მეტროპოლიის საზღვრებში უმეტეს ქალაქებში მრავლადაა სარკინიგზო და საავტომობილო გზებით უზრუნველყოფილი ყოფილი საწარმო ტერიტორიები. აღნიშნული ადგილები ქმნის წარმოების განვითარების ხელსაყრელ შესაძლებლობას, რაც სამუშაო ადგილების შექმნის ხელისშემწყობი პირობაა.

² <https://droa.ge/?p=33205>

8. ანაკლიის პორტის მნიშვნელობა ქ. ზუგდიდისთვის და განვითარების ხედვა სატრანსპორტო და სარკინიგზო ახალი კავშირი.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგური საქართველოს პირველი ღრმაწყლოვანი პორტია. ანაკლია მდებარეობს ძველი სავაჭრო გზის მნიშვნელოვან მონაკვეთზე და წარმოადგენს ახალი აბრეშუმის გზის საკვანძო სატრანსპორტო წერტილს აზიასა და ევროპას შორის. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა და მომავალი განვითარება ხელს შეუწყობს როგორც ქვეყნის ეკონომიკურ წინსვლას, ასევე პირდაპირ გავლენას მოახდენს ახლომდებარე დასახლებული პუნქტების ეკონომიკურ განვითარებაზე, მათ შორის, რა თქმა უნდა, ქალაქ ზუგდიდზეც, რომელიც ანაკლიიდან სულ რაღაც 28 კმ-ში მდებარეობს.

ილუსტრაცია 8.1



ანაკლიაში ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობის გარდა, ასევე პორტთან ახლოს იგეგმება თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის მშენებლობაც, რამდენიმე ასეულ ჰა-ზე, რაც, თავის მხრივ, განაპირობებს უცხოური ინვესტიციებისა მოზიდვას და მრავალი სამუშაო ადგილის შექმნას. სავარაუდოთ აღნიშნულ პროცესში ჩაერთვება ასევე ქ. ზუგდიდის მოსახლეობაც. ამასთან, ქ. ზუგდიდს შეუძლია შეასრულოს საცხოვრებელი არეალის ფუნქცია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურში და თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში მომსახურე პერსონალისთვის. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია უფრო მოსახერხებელი საავტომობილო და სარკინიგზო კავშირების შექმნა, რომლებიც ხელს შეუწყობს ადგილობრივი მოსახლეობის მარტივ გადაადგილებას ზუგდიდსა (ასევე, მიმდებარე სასოფლო დასახლებებსა) და ანაკლიას შორის.

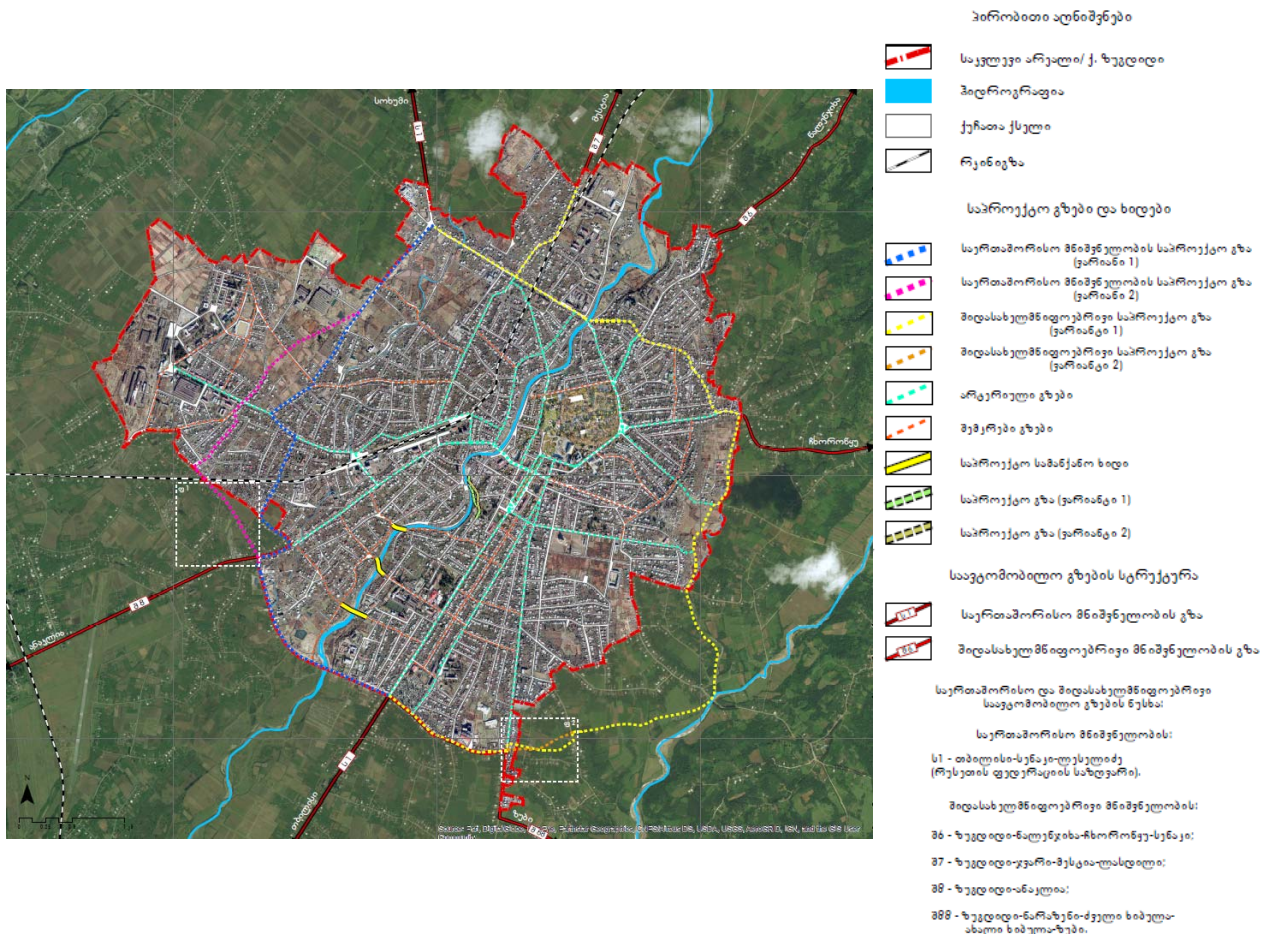
9. ქ. ზუგდიდისათვის შემოთავაზებული კავშირები

9.1 ქ. ზუგდიდის შემოვლითი საავტომობილო გზები

არსებული მდგომარეობით ქ. ზუგდიდის ცენტრალური ნაწილი არის ერთგვარი სატრანსპორტო გამანაწილებელი კვანძი. თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზიდან ვხვდებით ზუგდიდს ცენტრალურ ნაწილში, საიდანაც ხდება კავშირი აფხაზეთის, მესტიის და წალენჯიხის მიმართულებით არსებულ გზებთან. ქალაქის ცენტრში გამავალი აღმაშენებლის ქუჩა, რომელიც არის თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის მონაკვეთი, გამოდის, რომ ერთდროულად ითვისებს, როგორც საერთაშორისო და შიგა სახემწიფეობრივი გზის, ასევე საქალაქო ქუჩის ფუნქციასაც. ყოველივე ეს იწვევს ზუგდიდის ცენტრალური ნაწილის სატრანსპორტო ნაკადების გადატვირთვას, ჰაერის დაბინძურებას და ხმაურის დონის აწევას.

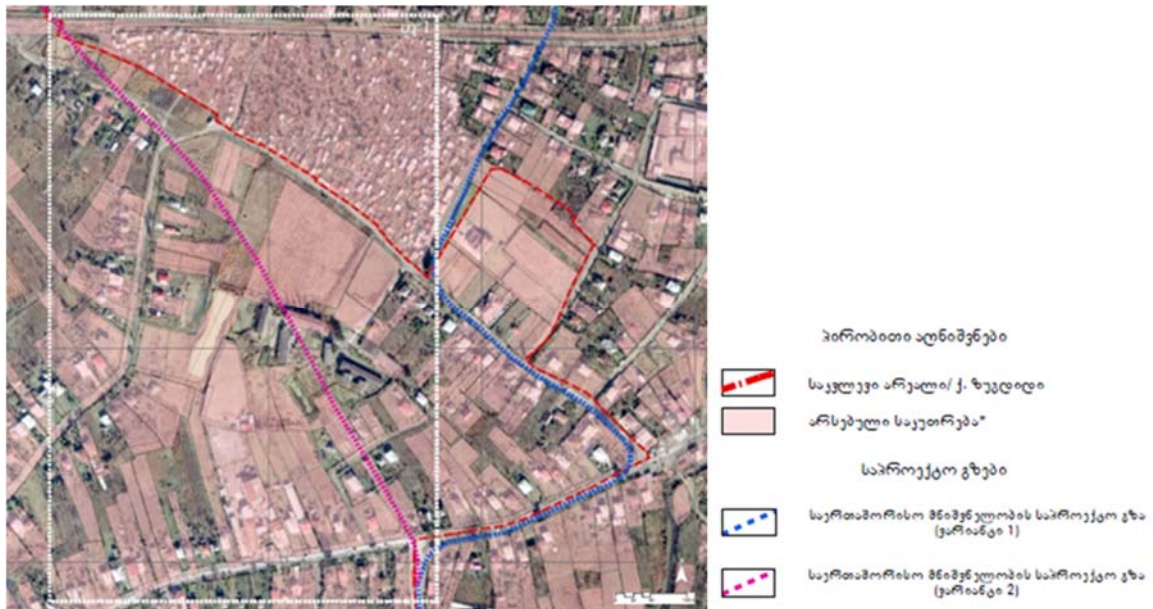
პრობლემის მოსაგვარებლად კონცეფციით წარმოდგენილი იქნება შემოვლითი გზის განვითარების ხედვა, რომელიც ქალაქის ცენტრალურ ნაწილს განტვირთავს სატრანზიტო მოძრაობისგან და ახალი შემოვლითი გზის გაჩენით მოხდება ქალაქის დეცენტრალიზაცია, რაც ასევე გამოიწვევს შემოვლითი გზების გასწვრივ ტერიტორიების განვითარებას.

ილუსტრაცია 9.1.1



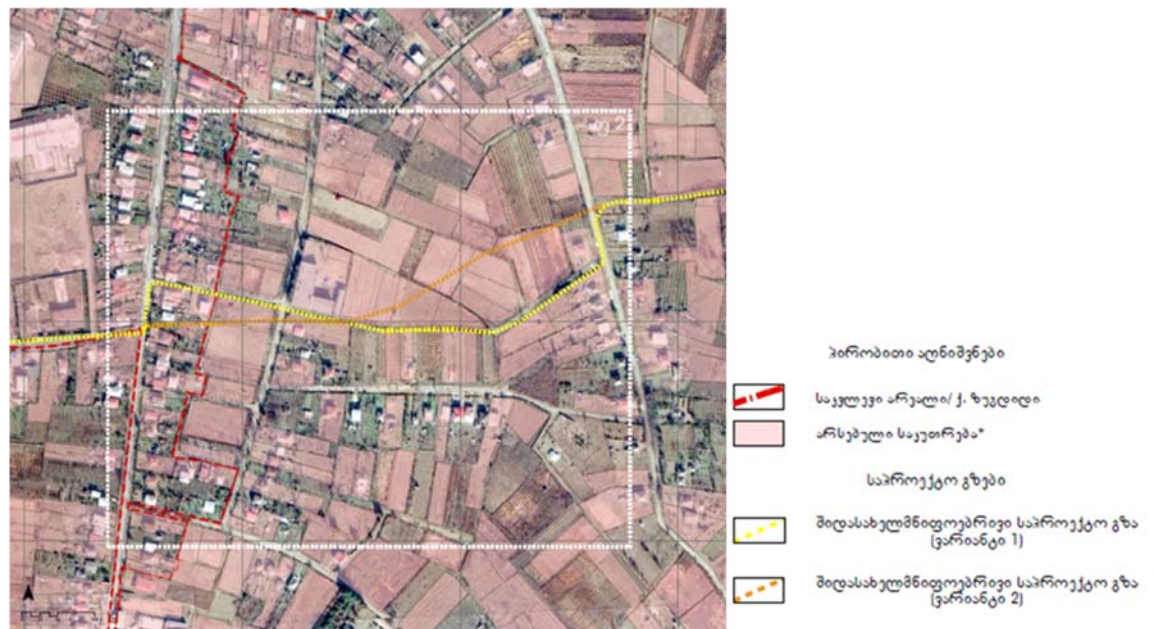
აღსანიშნავია, რომ საპროექტო შემოვლითი გზების განვითარების შემთხვევაში, ორ მონაკვეთზე ვაწყდებით პრობლემურ ადგილებს. კონკრეტულად, საერთაშორისო მნიშვნელობის საპროექტო საავტომობილო გზის (ვარიანტი 2) მონაკვეთი, რომელიც კონცეფციით უნდა გადავიდეს ქალაქის სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში, კვეთს კერძო საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიებს.

ილუსტრაცია 9.1.2



ანალოგიური შემთხვევა გვაქვს კონცეფციით გათვალისწინებულ შიგასახელმწიფოებრივი საპროექტო გზის (ვარიანტი 2) შემთხვევაშიც (ქალაქის სამხრეთ-აღმოსავლეთი ნაწილი). აღნიშნული გზა უფრო მოკლე და მოსახერხებელი იქნება, თუმცა, ზემოთ აღნიშნული შემთხვევის მსგავსად, ისიც კვეთს კერძო საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიებს.

ილუსტრაცია 9.1.3

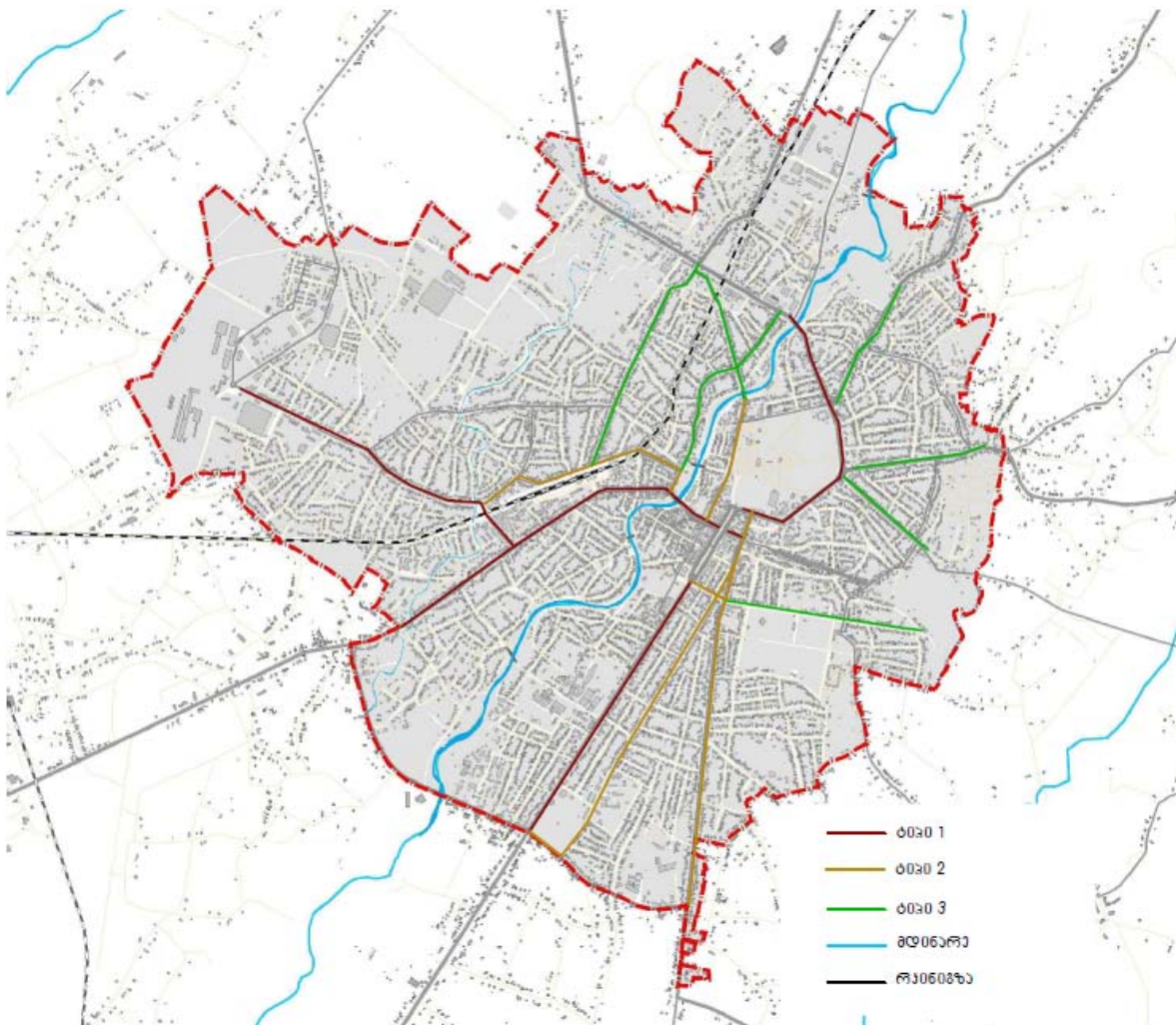


9.2 ქ. ზუგდიდის ქუჩების იერარქია და განვითარება

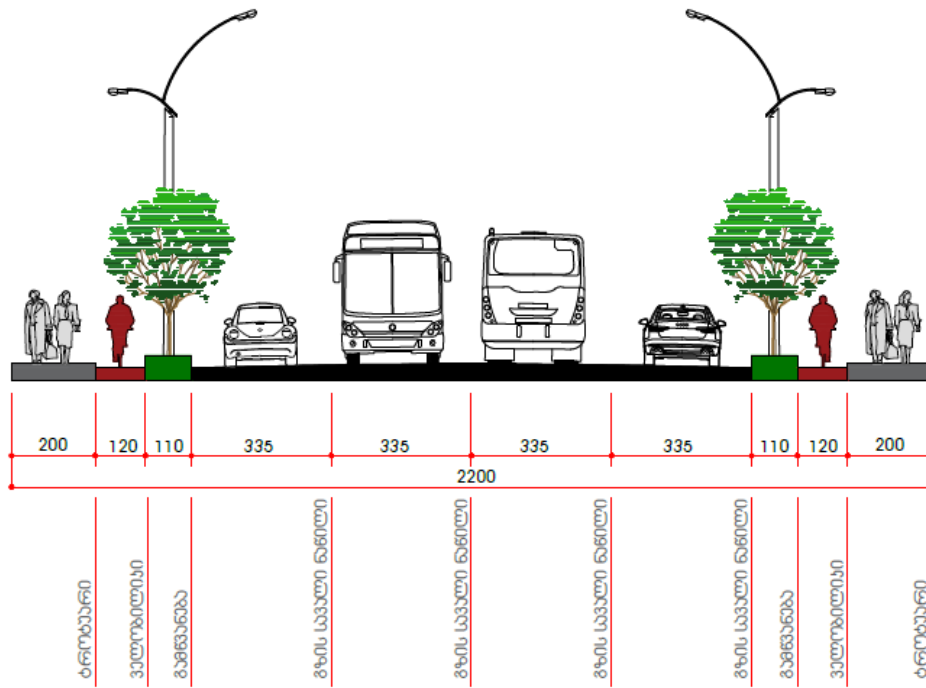
ქ. ზუგდიდში არსებული ქუჩები იერარქიის მიხედვით დახარისხდა არტერიულ, შემკრებ და ადგილობრივ ქუჩებად და განისაზღვრა მათი განვითარების მინიმალური პირობები. რაც მნიშვნელოვანია მობილობის მოწესრიგებული და ხარისხიანი განვითარებისათვის.

თითოეული ქუჩა, მათი სიგანისდა მიხედვით, სულ მცირე, მოიცავს: სავტომობილის სავალ ნაწილს, საფეხმავლო ნაწილს საველოსიპედე და ელექტრო სკუტერების სავალ ბილიკებს ან/და გამწვანებულ ზოლებს, რაც მოცემულია ქვემოთ ნაჩვენებ ილუსტრაციებში.

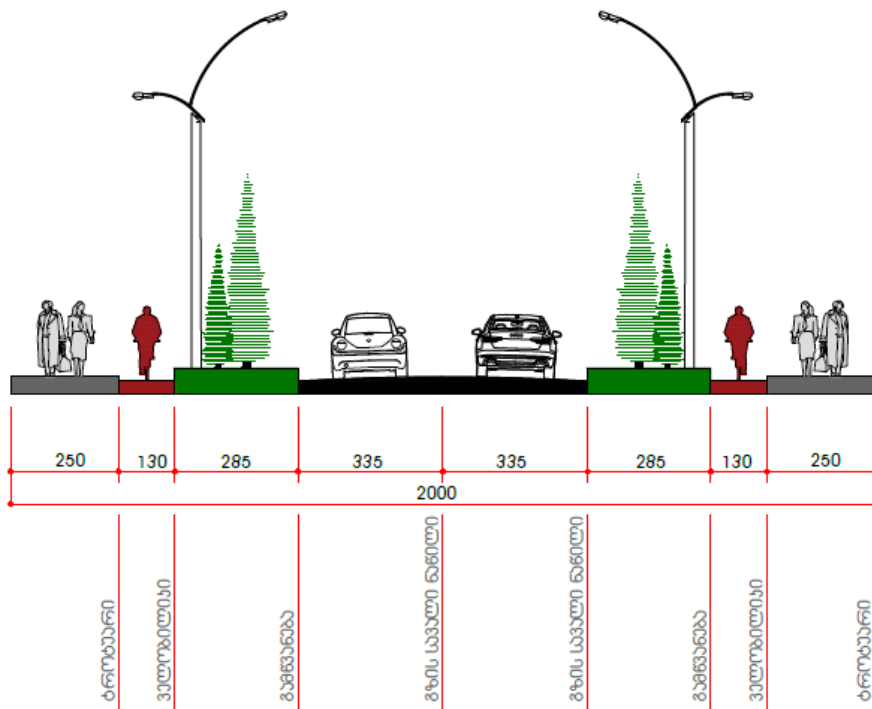
ილუსტრაცია 9.2.1 - არტერიული ქუჩები



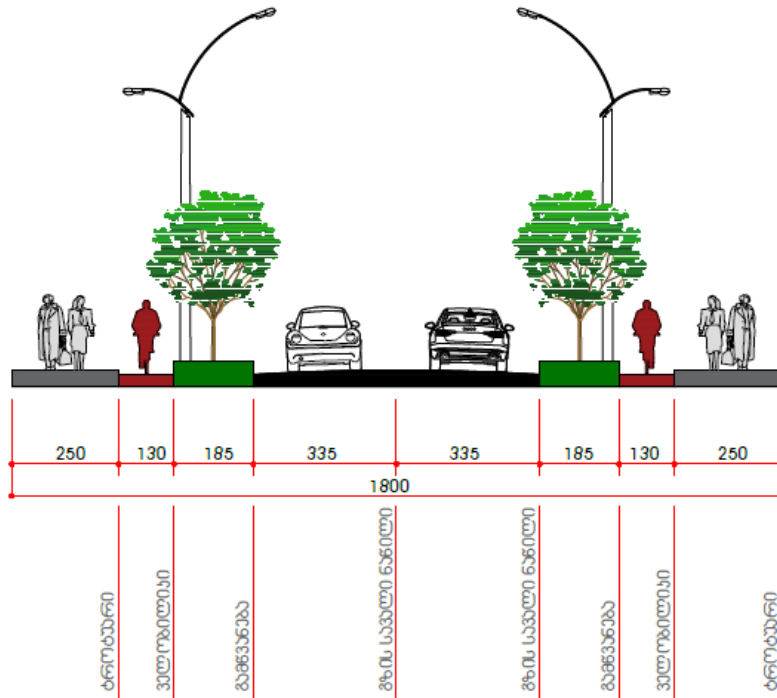
არტარქიტექტურული პროექტის მოწყობის ტიპი 1
ტიპი 1



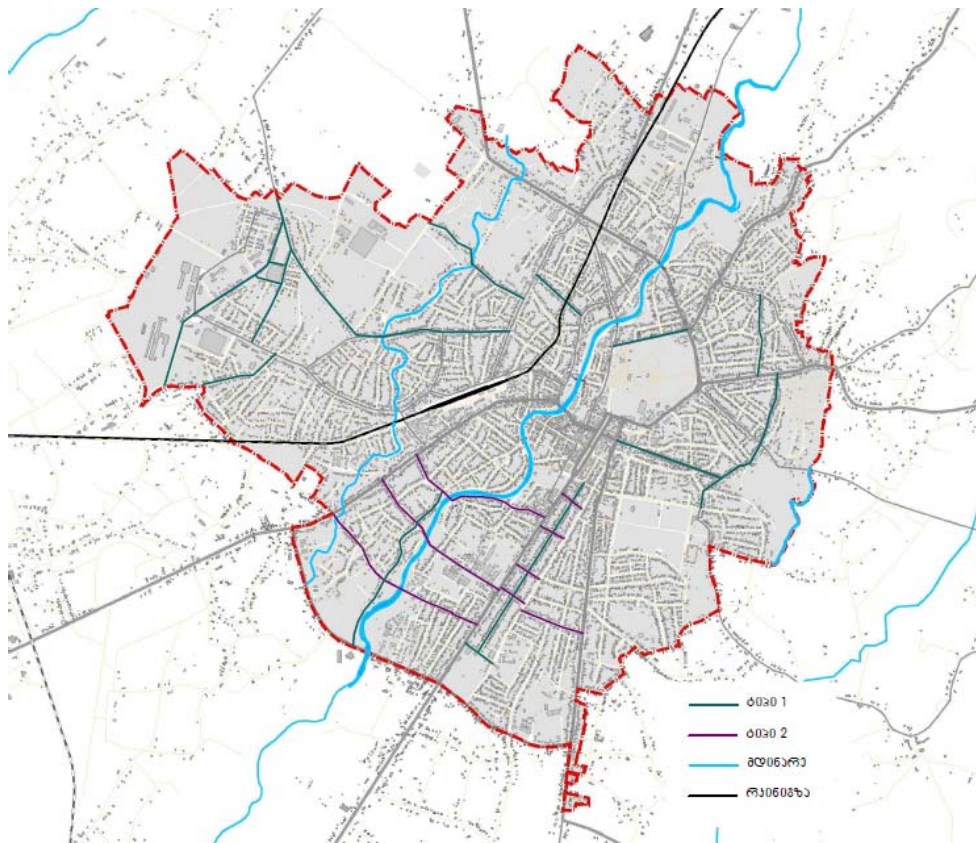
არტარქიტექტურული პროექტის მოწყობის ტიპი 2
ტიპი 2



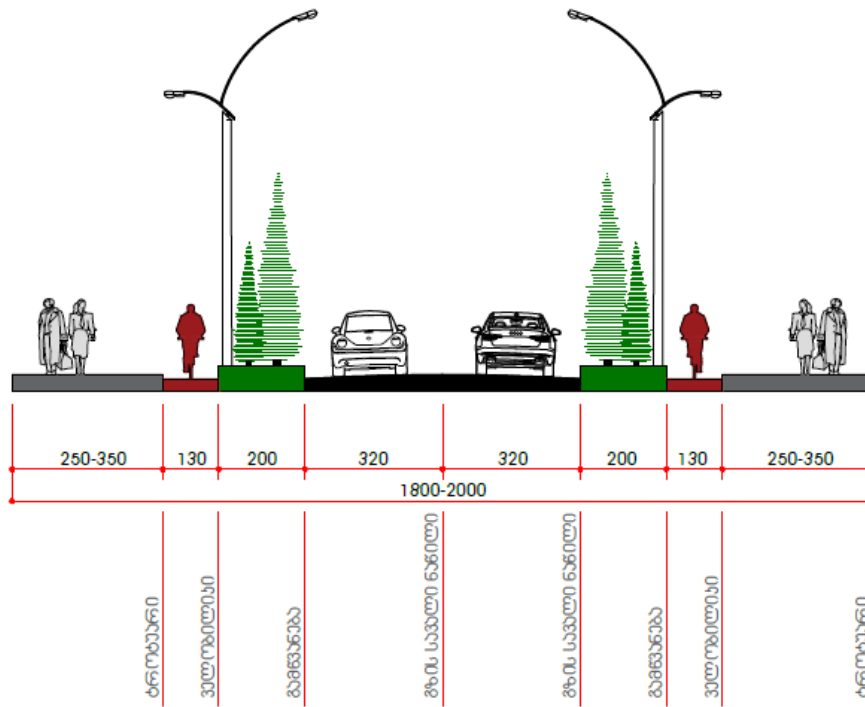
არტერიალ ქაჩას მოწყობის ტიპი 3
ტიპი 3



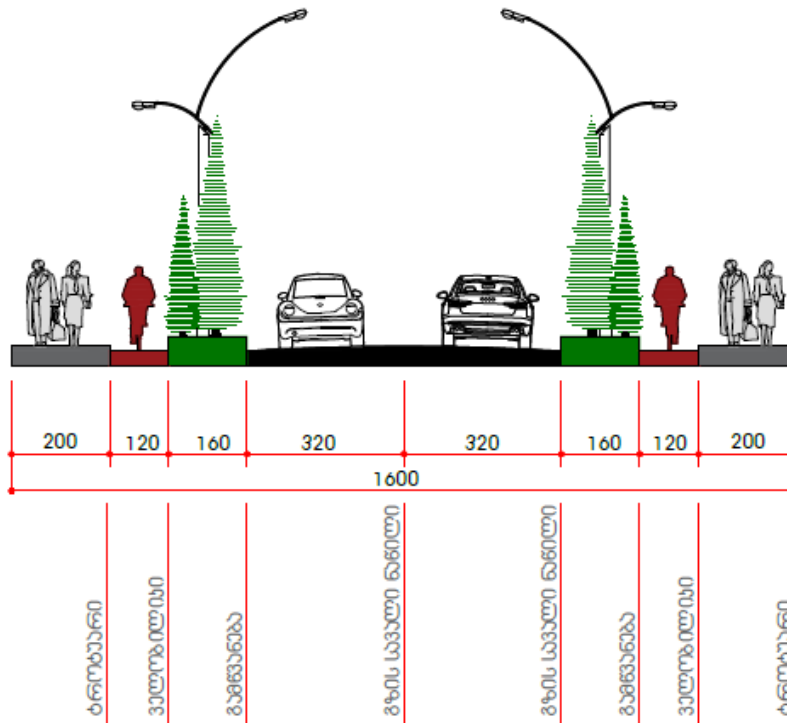
ილუსტრაცია 9.2.2 - შემკრები ქუჩები



შპმარაბი ქარაზის მოწყობის ტიპი
ტიპი 1



შპმარაბი ქარაზის მოწყობის ტიპი
ტიპი 2





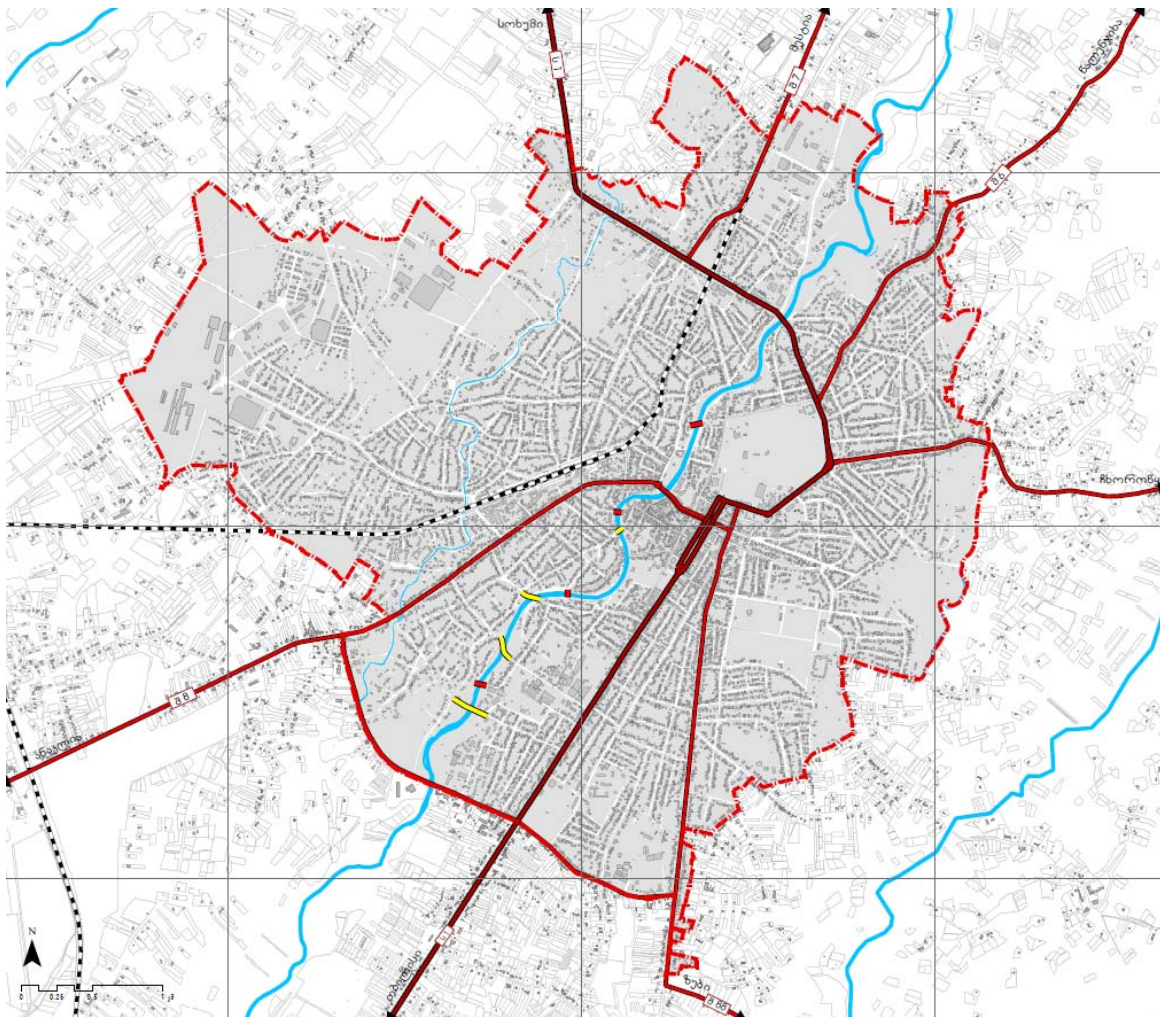
9.3 საფეხმავლო და სამანქანო ხიდები

ქ. ზუგდიდში მობილობის გაუმჯობესებისათვის მნიშვნელოვანია საავტომობილო და საფეხმავლო ხიდების დამატება მდ. ჩხოუშიაზე. საავტომობილო ხიდები საჭიროა შემკრები ქუჩების განვითარებისათვის. ხოლო საფეხმავლო ხიდები, საფეხმავლო გადაადგილების გარდა, მნიშვნელოვანია საველოსიპედე ბილიკების და ტურისტული მარშრუტების განვითარებისათვის.

ახალი, შემოთავაზებული საფეხმავლო და სამანქანო ხიდები მოცემულია 9.3 ილუსტრაციაზე

ილუსტრაცია 9.3

-  საპროექტო სამანქანო ხიდი
-  საპროექტო საფეხმავლო ხიდი

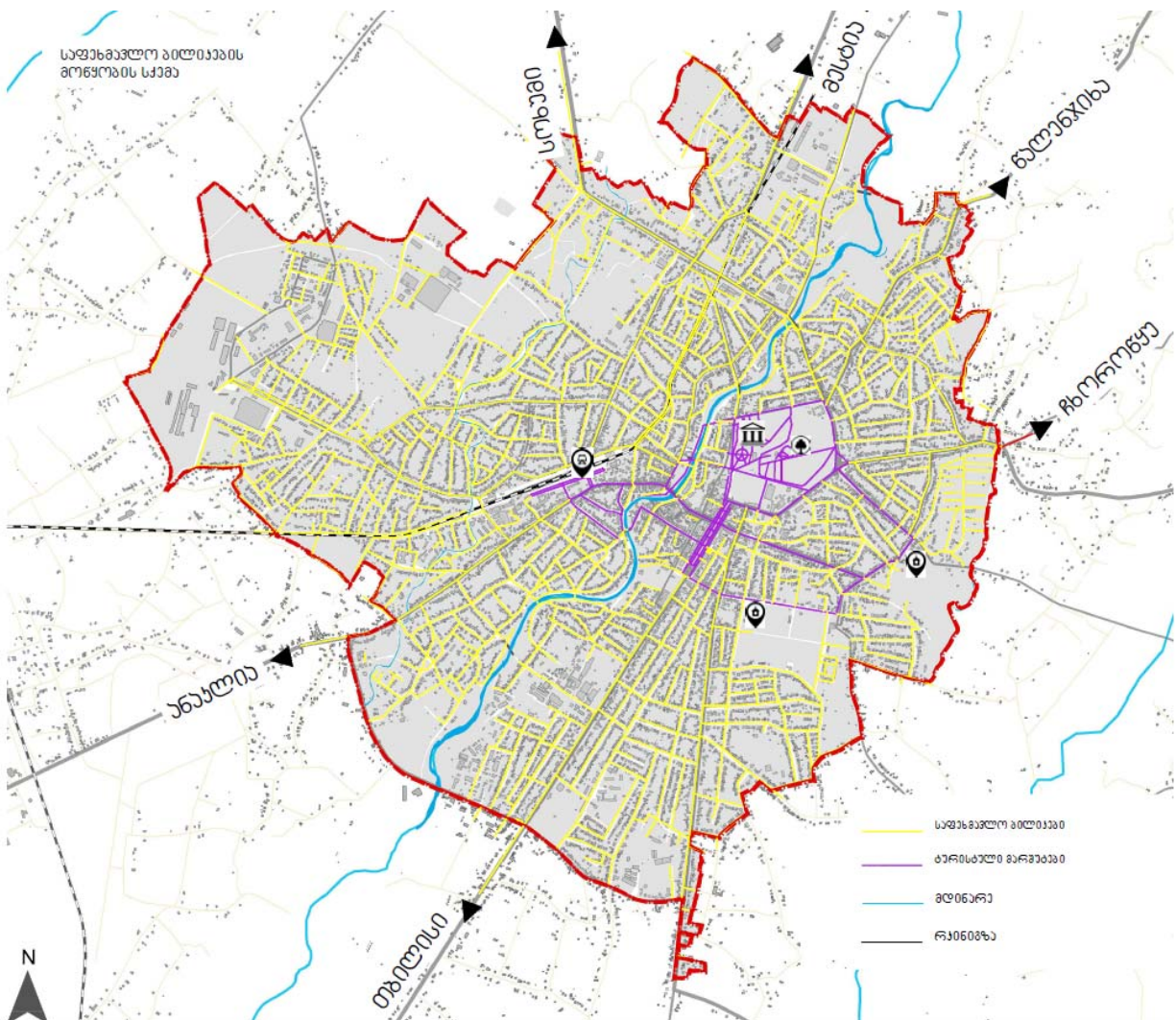


9.4 საფეხმავლო გზები

ქ. ზუგდიდში არსებულ ქუჩებს გააჩნიათ ტროტუარები ან ტროტუარების მოწყობის შესაძლებლობა, რაც მნიშვნელოვანია საფეხმავლო კავშირებისათვის.

საფეხმავლო გზების/ტროტუარების განვითარება, ხარისხობრივი გაუმჯობესება და მოწყობა, უნდა მოხდეს არტერიულ, შემკრებ და ადგილობრივ ქუჩებზე, რომელთა მაგალითები მოცემულია 9.2.1 და 9.2.2 ილუსტრაციებზე.

ილუსტრაცია 9.4



9.5 ველობილიკების და ელექტრო სკუტერების ბილიკების განვითარება

ავტომობილების ჭარბი რაოდენობის შესამცირებლად და ქაერის დაბინძურების თავიდან აცილების მიზნით მნიშვნელოვანია საველოსიპედე და ელექტრო სკუტერების ბილიკების განვითარება

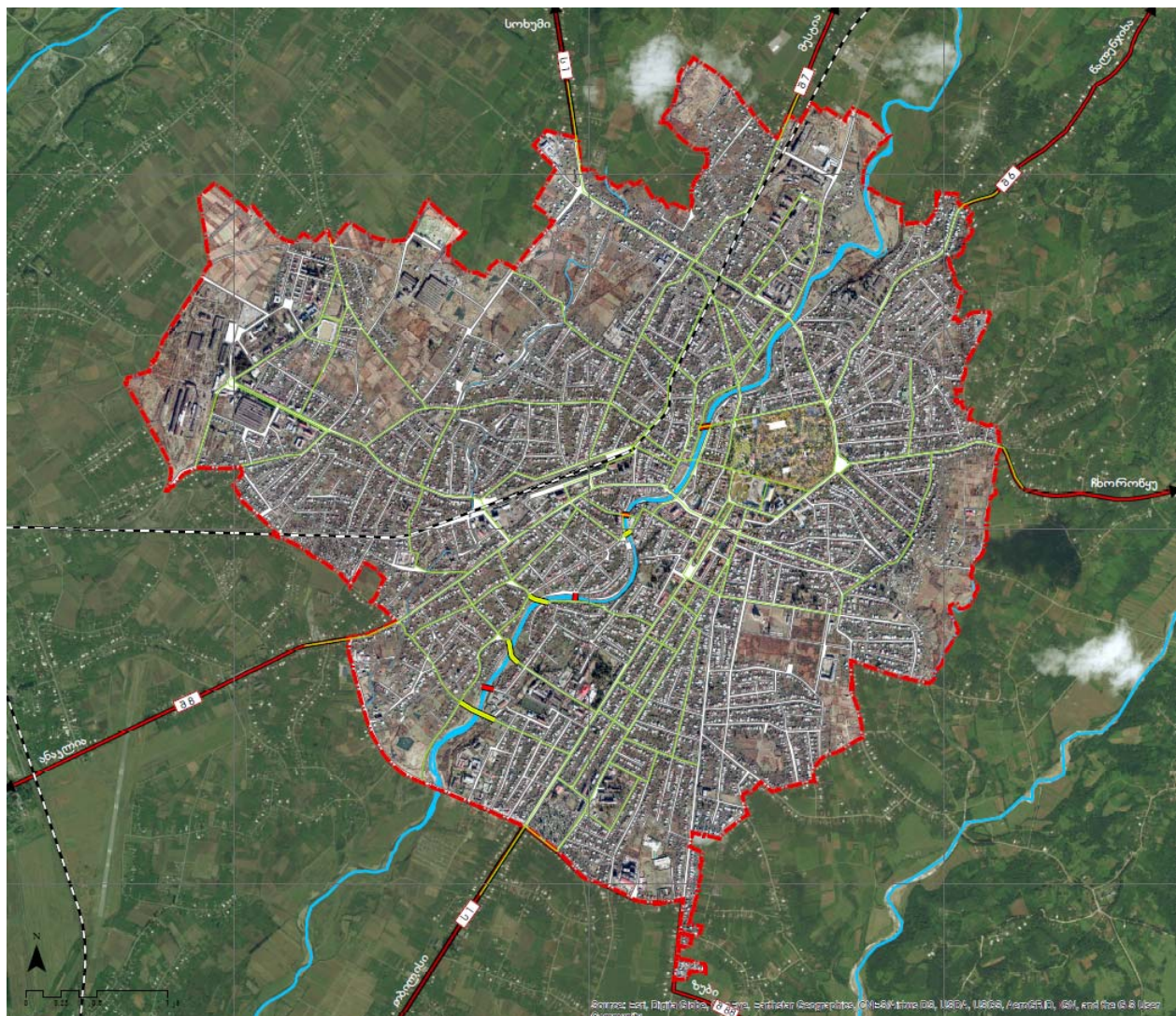
ქ. ზუგდიდი თავისი რელიეფური თავისებურების გამო იძლევა იდეალურ პირობას საველოსიპედე და ელექტრო სკუტერების ბილიკების განსავითარებლად და საერთო ქსელის შესაქმნელად, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს ქალაქში მათ დამკვიდრებას როგორც ეკო-მეგობრული ტრანსპორტის სახეობად.

საველოსიპედე და ელექტრო სკუტერების ბილიკების მოწყობა უნდა მოხდეს არტერიულ, შემკრებ და ადგილობრივ ქუჩებზე, რომელთა მაგალითები მოცემულია 9.2.1 და 9.2.2 ილუსტრაციებზე.

ილუსტრაცია 9.5



საპროექტო საველოსიპედო ბილიკები



10. ქ. ზუგდიდის ადმინისტრაციული უბნებისა და საუბნო ცენტრების განვითარება

დღევანდელი მდგომარეობით, ქ. ზუგდიდის ცენტრი ზედმეტად კონცენტრირებულია როგორც საჯარო, ასევე სოციალური ინფრასტრუქტურის თვალსაზრისით. შესაბამისად სხვადასხვა სერვისები მოსახლეობისთვის არ არის თანაბრად მისაწვდომი. გარდა ამისა, ადგილობრივები საკუთარ საცხოვრებელ სივრცეს რომელიმე უბნის ნაწილად ვერ აღიქვამენ და არ აქვთ საუბნო იდენტობა. ქალაქის ცენტრალური სივრცის განტვირთვისა და არსებული ადმინისტრაციული უბნების განვითარების მიზნით, საჭიროა ალტერნატიული ცენტრების, ე.წ კლასტერების შექმნა თითოეულ ამ უბანში. ასეთ ადგილებში თავმოყრილი იქნება როგორც სოციალური ინფრასტრუქტურა, ასევე სავაჭრო დაწესებულებები პირველადი პროდუქციისთვის, მინი აგრო-ბაზარი რომელიც ყოველ შაბათ-კვირას იფუნქციონირებს, სარეკრეაციო სივრცეები (პარკი, კაფე-ბარი) და გასართობი ადგილები (სათამაშო მოედნები, სპორტულ-გამაჯანსაღებელი შენობები). ჩვენს მიერ შემოთავაზებულ სქემაზე მონიშნულია კონკრეტული ტერიტორიები, სადაც შესაძლებელია მსგავსი საუბნო ცენტრების შექმნა.

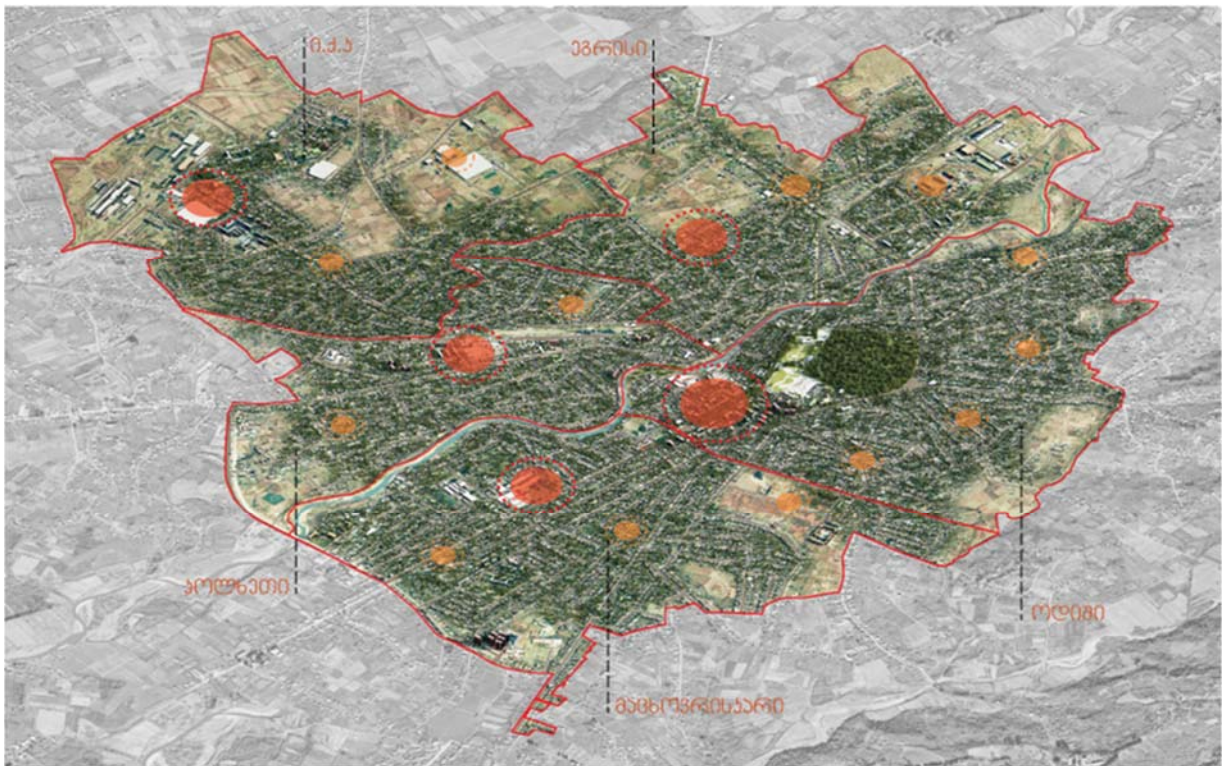
ქ. ზუგდიდის ადმინისტრაციული უბნებისა და დამატებითი ცენტრების განვითარების ხედვა გულისხმობს შემდეგ- თითოეულ ადმინისტრაციულ უბანს ექნება ერთი ცენტრალური არეალი სადაც ძირითადი დაწესებულებები და ნაგებობები იქნება განთავსებული (მაგალითად საავადმყოფო, პოლიცია, რესტორანი) და ასევე გამოიყოფა დამატებით უფრო პატარა მაშტაბის ცენტრები სადაც პირველადი მომსახურების ინფრასტრუქტურა განთავსდება (მცირე მარკეტი, სკოლები და ბაღები).

ქ. ზუგდიდში არსებობს ხუთი ადმინისტრაციული უბანი, რომლებსაც სხვადასხვა ფართობი და სიმჭიდროვე გააჩნიათ, შესაბამისად განსხვავებული რაოდენობის ცენტრებს საჭიროებენ.

ი.ქ.კ და კოლხეთის უბანში სამი ცენტრის გაჩენის შესაძლებლობა არსებობს, ეგრისსა და მაცხოვრისკარში ოთხი, ხოლო ოდიშში ხუთი.

ასეთი სახის გადაწყვეტა ხელს შეუწყობს როგორც პოლიცენტრულ განვითარებას, ასევე თანაბარ პირობებში ჩააყენებს ქალაქის სხვადასხვა ნაწილში მცხოვრებ მოსახლეობას, შექმნის ერთიან ურბანულ ქსოვილს, მეტად მიმზიდველს გახდის ამ ტერიტორიებს და გაზრდის ეკონომიკურ აქტივობას საზოგადოებრივი და საქმიანი ფუნქციების გაჩენის შესაძლებლობით.

ილუსტრაცია 10.1



პირობითი აღნიშვნები

- აღმინისტრაციული უბნების საზღვარი
- უბნის ცენტრი
- ღამაგებითი ცენტრი

11. მდინარის და მისი კალაპოტის მოწესრიგება, ახალი სარეკრეაციო სივრცეების შექმნა მდინარის გასწვრივ როგორც ერთიანი მწვანე დერეფანი (სარეკრეაციო ზონა ქალაქის მასშტაბში)

გამომდინარე იქიდან, რომ ქალაქის მთავარი მდინარე, ჩხოუშია, დაბინძურებულია და იქ იყრის თავს როგორც საყოფაცხოვრებო, ასევე სამშენებლო ნარჩენები, იგი არ არის მიმზიდველი ადგილობრივებისთვის. ნაპირების გამოცოცხლებისა და სარეკრეაციო ფუნქციის დაბრუნების მიზნით, ჯერ უნდა მოხდეს მდინარისა და მისი კალაპოტის გაწმენდა-გასუფთავება. ეს გააუმჯობესებს სანიტარულ-ჰიგიენურ ნორმებსა და წყლის ხარისხის მაჩვენებელს, რაც ხელს შეუწყობს აქ არსებული ბუნებრივი გარემოს გაჯანსაღებას. დღესდღეობით მდინარე ჩხოუშია ფუნქციურად მოწყვეტილია ქალაქს. აუცილებელია მისი ურბანულ სისტემაში ჩართვა და მდინარის ნაპირების საქალაქო სარეკრეაციო სისტემად გარდაქმნა. საჭიროა ამ ადგილების რეგენერაცია, პარკებისა და ახალი დასასვენებელი სივრცეების შექმნა, ფეხით ან ველოსიპედით/ელექტრო სკუტერით მოსიარულეთათვის მისაწვდომობის გაუმჯობესება და კავშირების შექმნა. შედეგად მივიღებთ ერთიან მწვანე დერეფანს, რომელიც ადამიანთა თავშეყრის, გართობისა და დასვენების ადგილად იქცევა, გააუმჯობესებს ჰაერის ინვერსიას და შეამცირებს ხმაურის კოეფიციენტს, როგორც ბუნებრივი ბარიერი.

ილუსტრაცია 11.1



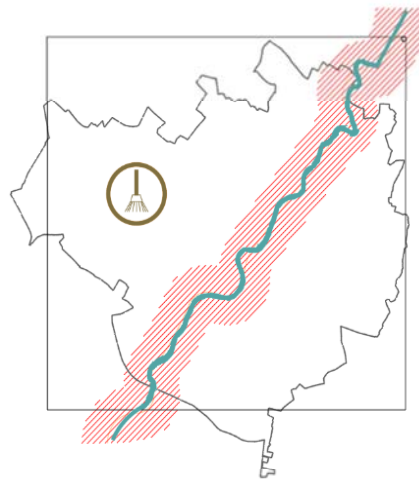
განვითარების კონცეფცია, მეორე ეტაპი

ჩასატარებელი ღონისძიებები

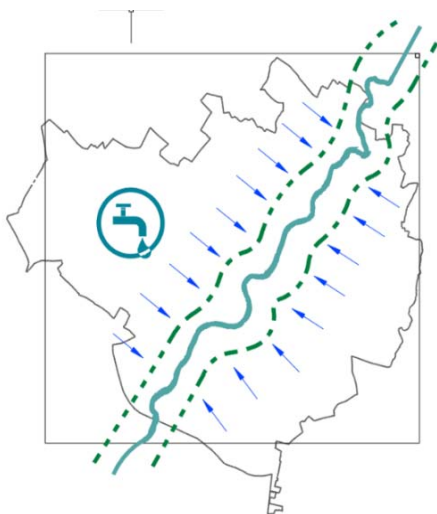
1. მდინარე ჩხოუშიას ეკოლოგიური მონიტორინგის სამსახურის ჩამოყალიბება



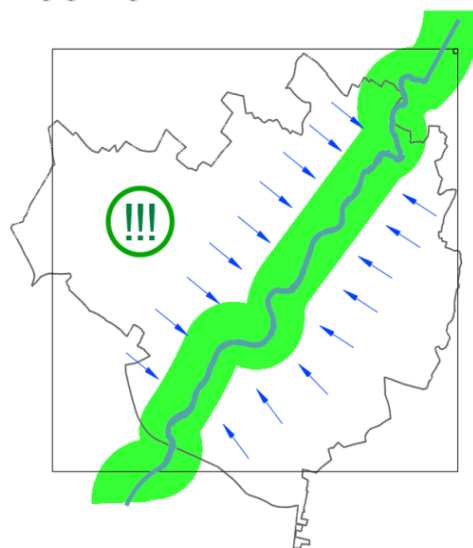
2. მდინარე ჩხოუშიას კალაპოტის სანიტარული წმენდა



3. მდინარე ჩხოუშიაში ჩამდინარე სანიღვრე და საკანალიზაციო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია



4. ერთიანი მწვანე დერეფანი, პარკებით, მოწესრიგებული გართობის, დასვენების ადგილებით და ახალი კავშირებით,

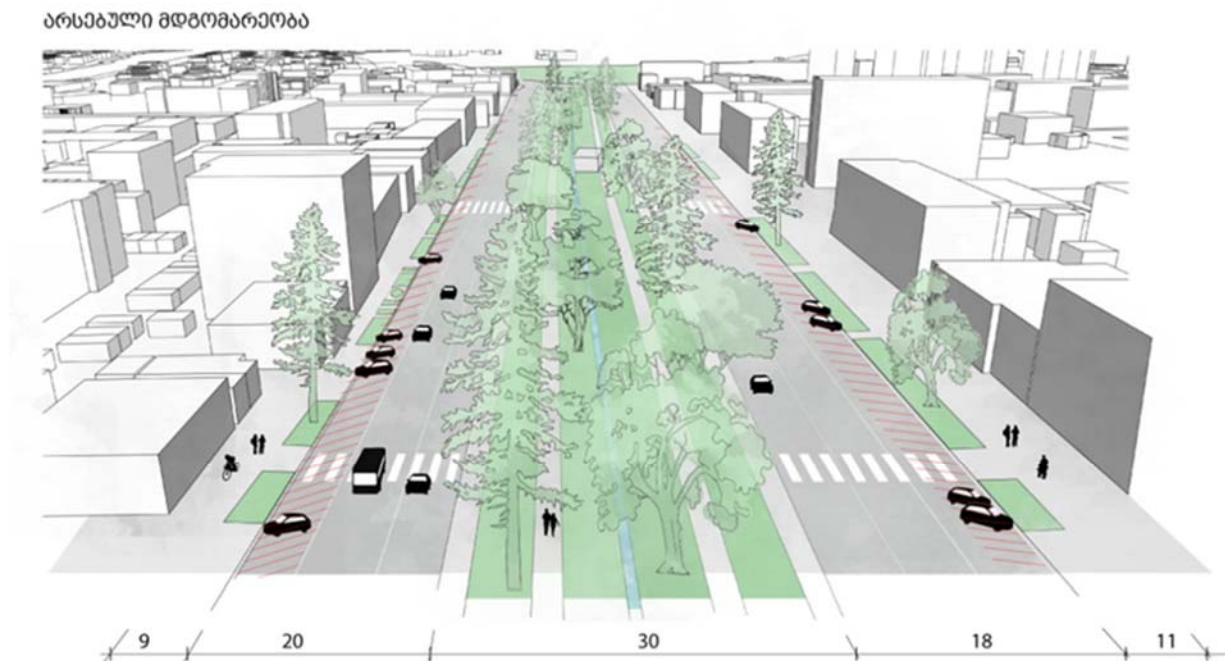


12. ზუგდიდის ცენტრალური ბულვარის მიმდებარე ტერიტორიის განვითარება

ცენტრალური ქუჩის ავტომობილებისაგან განთავისუფლების მიზნით და მეტად ადამიანზე მორგებული საფეხმავლო გზების შესაქმნელად, შესაძლებელია ბულვარის მიმდებარე ქუჩების დავიწროება, ისე რომ თითოეული მიმართულებით დარჩეს ორი საავტომობილო, ერთი ავტობუსის და ერთი საველოსიპედო ზოლი. ჯამში, თითოეულ მხარეს 18-20 მ-იანი სავალი ნაწილი შემცირდება 13,5 მ-მდე. გზის შევიწროვების ხარჯზე შესაძლებელია ტროტუარის გაფართოება, რაც კომერციული ფართობების და ღია საზაფხულო კაფეების მოწყობის საშუალებას შექმნის, შენარჩუნდება გამწვანების ზოლი და გაფართოვდება საფეხმავლო ნაწილი. ტროტუარის ზომები 9-11 მ-დან 15-17 მ-მდე შესალებელია გაიზარდოს.

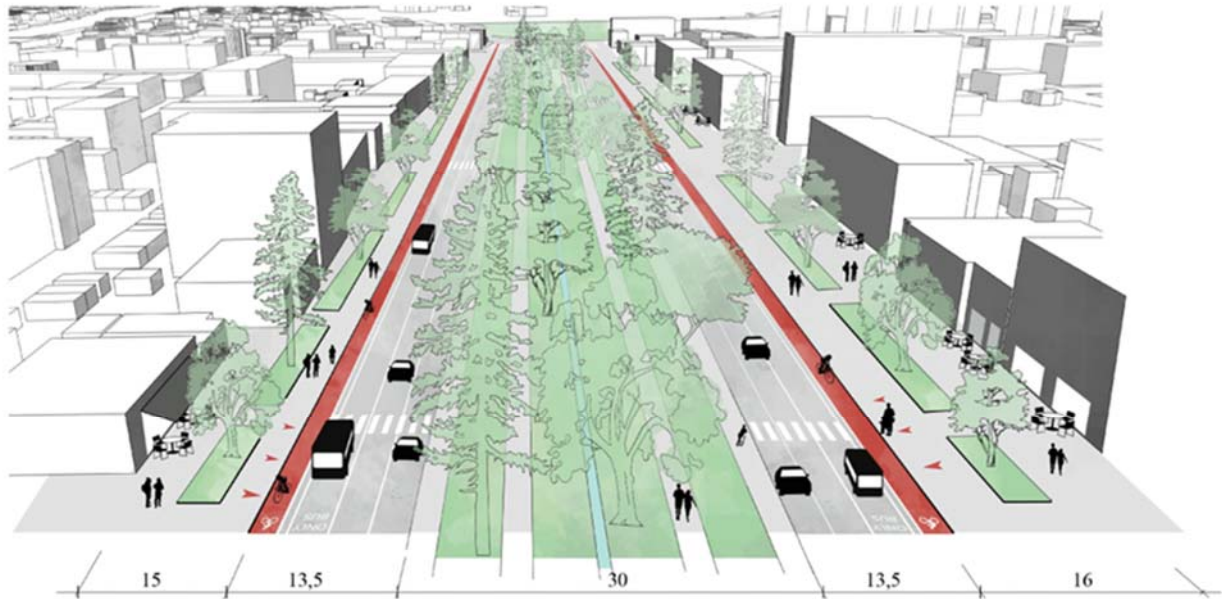
განხორციელების შემთხვევაში არსებობს საფრთხე, რომ ტროტუარი მთლიანად გამოიყენონ კომერციული მიზნებისთვის და დაკარგოს საზოგადოებრივი სივრცის ფუნქცია. პრობლემის თავიდან აცილების მიზნით განაშენიანების დეტალურ გეგმაში აისახება გარკვეული რეგულაცია, რაც მოაწესრიგებს აღნიშნულ გამოწვევას.

ილუსტრაცია 12.1



ილუსტრაცია 12.2

საპროექტო



ასევე, მიზანშეწონილია ბულვარის გაგრძელება, რომელიც დაუკავშირდება დადიანების კომპლექსს და ბოტანიკურ ბაღს. შეიქმნება ერთიანი მწვანე დერეფანი და უწყვეტი საფეხმავლო კავშირი მერიის მიმდებარე მოედნიდან დადიანების კომპლექსის ჩათვლით მდინარის სანაპირომდე, სადაც დაგეგმილია ღია საზოგადოებრივი საგამოფენო, საფესტივალო სივრცეების მოწყობა.

ზუგდიდის ცენტრალური ქუჩის მანქანებისგან განტვირთვას ხელს შეუწყობს ორი მიწისქვეშა ავტოსადგომი, რომლებიც შესაძლოა მოეწყოს ბულვარის დასაწყისში მერიის წინ მდებარე მოედნის ქვეშ და სკეიტ პარკის მიმდებარე ტერიტორიაზე. ავტოსადგომები მოემსახურება როგორც ქალაქის მერიას და იუსტიციის სახლს, ასევე დადიანების სასახლისა და ბოტანიკური ბაღის ვიზიტორებს. ქუჩისპირა ავტოსადგომები კი შეიზღუდება. საავტომობილო მოძრაობა ასევე განიტვირთება შემოვლითი გზების ხარჯზე.

არსებული მდგომარეობით ბულვარის მიმდებარედ ავტოსადგომების რაოდენობა შეადგენს დაახლოებით 220 მანქანას, რომლის გარკვეული ნაწილი ტაქსებს შეადგენს. შემოთავაზებულ მიწიქვეშა პარკინგებში შესაძლებელი იქნება დაახლოებით 500 მანქანის განთავსება.

ქუჩისპირა პარკინგის აკრძალვა შეეხება ტაქსებსაც, რაც შესაძლოა პრობლემური იყოს. ამიტომ, პროექტირების პროცესში მიზანშეწონილია გამოიყოს ადგილები მხოლოდ ტაქსების პარკირებისთვის, რაც გათვალისწინებული იქნება შემდგომ ეტაპზე.

ილუსტრაცია 12.3



ილუსტრაცია 12.4



13. კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონის შეთავაზება

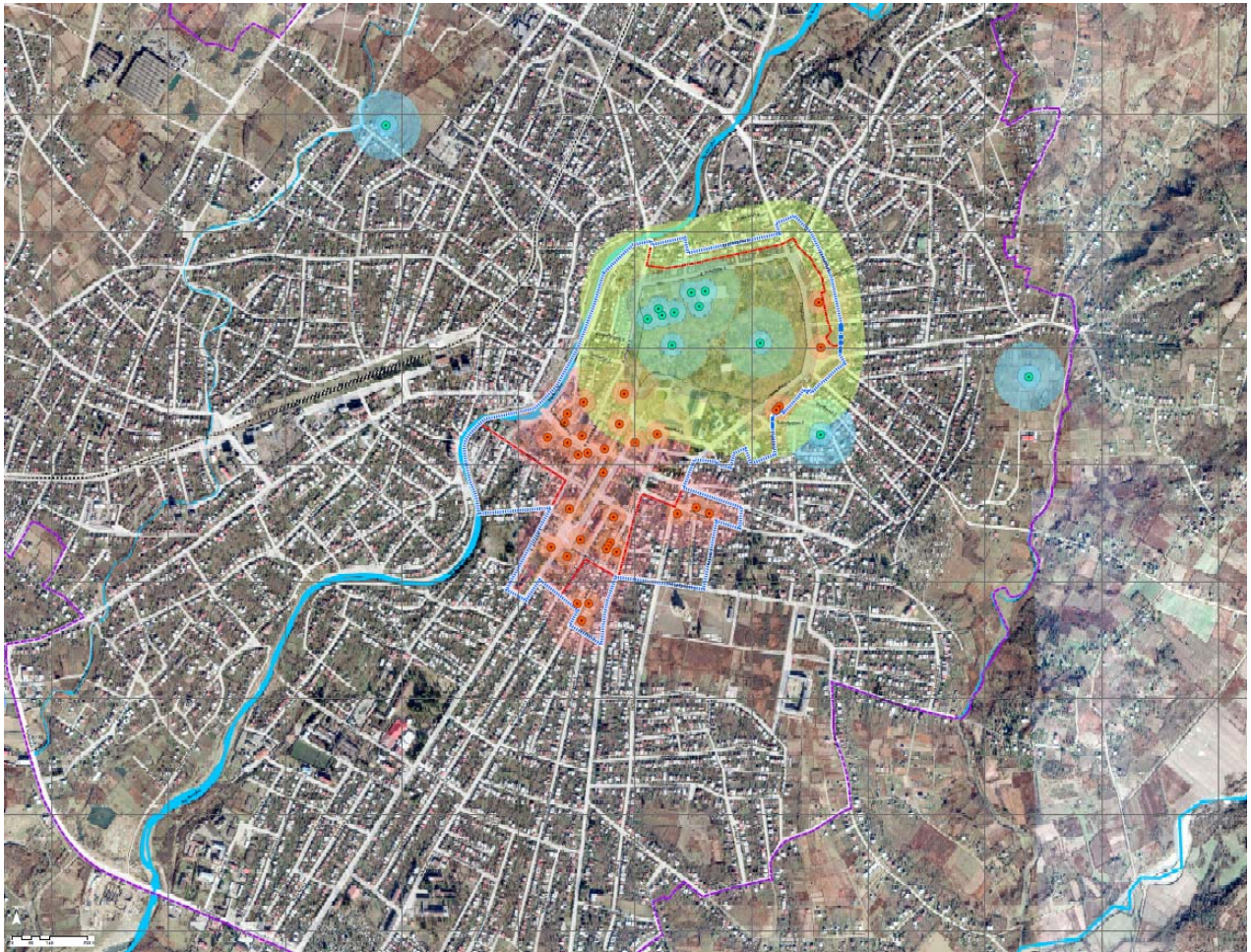
ქალაქ ზუგდიდის კულტურული მემკვიდრეობის დაცვისა და მდგრადი განვითარების უზრუნველსაყოფად ერთ-ერთ მნიშვნელოვან საფუძველს წარმოადგენს კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონების არსებობა.

ქ. ზუგდიდის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების მიმდინარე პროცესში გამოვლინდა, რომ ქალაქს არ გააჩნია კულტურული მემკვიდრეობის ზოგადი დამცავი ზონები. მეტიც ქალაქის ტერიტორიაზე კანონით დადგენილი რამდენიმე ათეული ობიექტია მხოლოდ, რომელსაც კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლის სტატუსი აქვს მინიჭებული. თუმცა თვალნათლივ ჩანს, რომ ქალაქის ტერიტორიაზე არაერთი მნიშვნელოვანი ღირებული ობიექტია.

წინამდებარე დოკუმენტში, მნიშვნელოვან საკითხს სწორედ საპროექტო ტერიტორიაზე კულტურული მემკვიდრეობის თვალსაზრისით ღირებული ობიექტების გამოვლენა იყო. შესაბამისად, განისაზღვრა მათთვის ინდივიდუალური დამცავი ზონების სისტემა და მათ მიეცათ რეკომენდაცია სტატუსის მინიჭებაზე.

სწორედ არსებული და სარეკომენდაციო ძეგლების კონცენტრაციით, მათი ინდივიდუალური დამცავი ზონების გათვალისწინებით, თავისთავად გამოიკვეთა ქალაქის ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონის საჭიროება.

ისტორიული განაშენიანების დაცვის სარეკომენდაციო ზონა განისაზღვრა, საქართველოს კანონით „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ არსებული წესისა და კრიტერიუმების შესაბამისად. ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონად წარმოდგენილ იქნა ტერიტორია, სადაც გამოვლენილი იყო ძეგლებისა და კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტების დიდი კონცენტრაცია, ავთენტიკური სახით შენარჩუნებული იყო ქუჩათა ქსელი, განაშენიანება, გეგმარებითი სტრუქტურა და მორფოლოგია. გათვალისწინებულ იქნა, რომ ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონის დადგენის მიზანია მასში დაცული ძეგლების ისტორიულად ჩამოყალიბებული სივრცით-არქიტექტურული გარემოს, განაშენიანების ტრადიციული ფორმებისა და იერსახის შენარჩუნების, ქალაქის ისტორიული ნაწილის, როგორც ისტორიულად ჩამოყალიბებული ორგანიზმის (დაგეგმარების სტრუქტურა, მორფოლოგია, შენობების მასშტაბი, ხასიათი, სილუეტი, იერსახე და ლანდშაფტი), დაცვისა და შენარჩუნების უზრუნველყოფა.



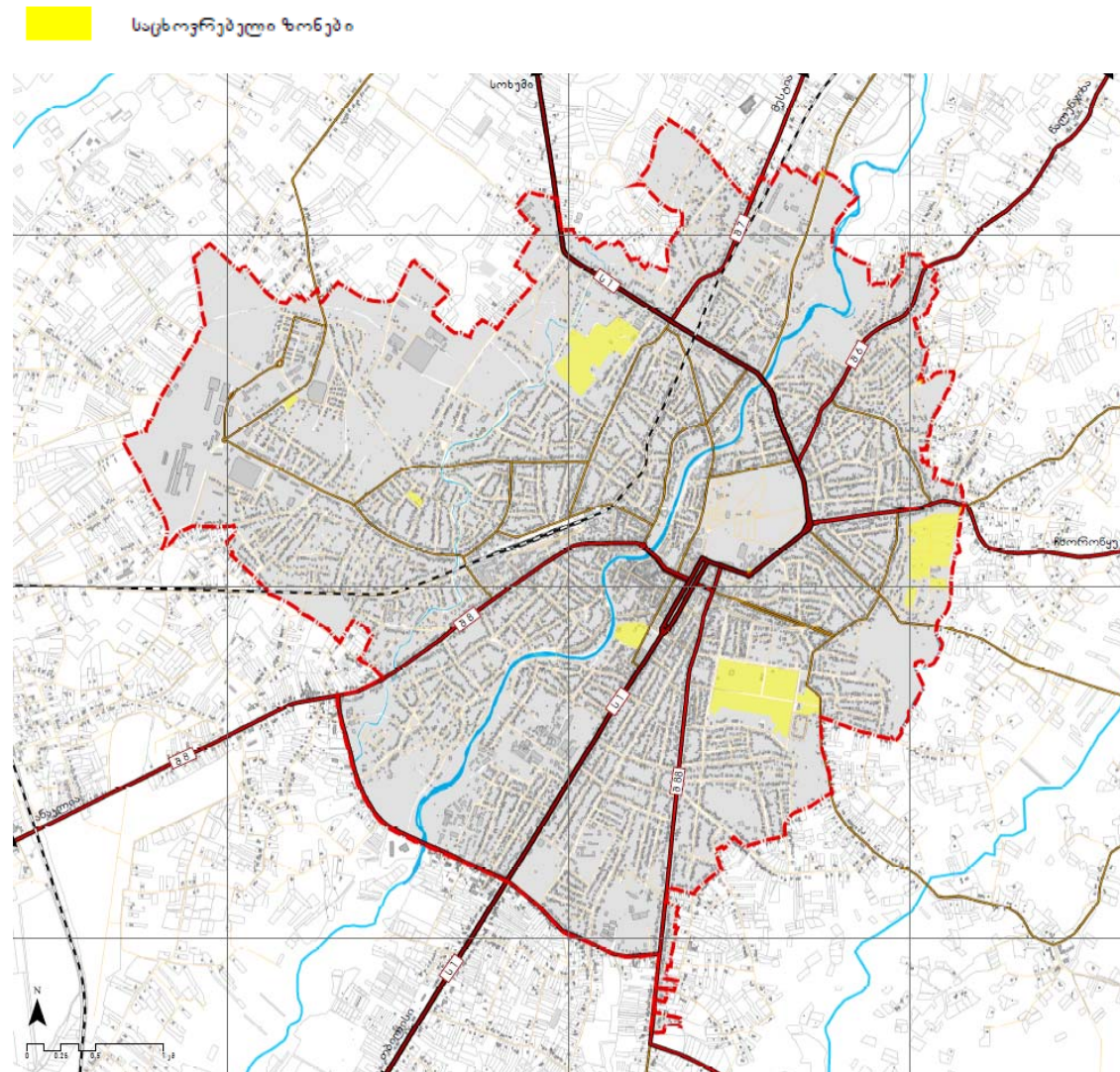
- არსებული კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი
- სარეკომენდაციო კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი
- კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი/კომპლექსი
- არსებული კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლის ფიზიკური დაცვის არეალი - 50 მ
- სარეკომენდაციო კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლის ფიზიკური დაცვის არეალი - 50 მ
- ეროვნული მნიშვნელობის კულტ. მემკ. ძეგლის/კომპლექსის ვიზუალური დაცვის არეალი - 250 მ
- არსებული კულტ. მემკ. ძეგლის ვიზუალური დაცვის არეალი - 150 მ
- სარეკომენდაციო კულტ. მემკ. ძეგლის ვიზუალური დაცვის არეალი - 150 მ

14. ახალი საცხოვრებელი უბნების განვითარება

წარმოდგენილი ხედვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხია ქ. ზუგდიდის პოტენციალის გამოყენება და საცხოვრებელი ფუნქციის გაზრდა, ანაკლიის ღრმაწყლოვან ნავსადგურში და თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში მომსახურე პერსონალთთვის. პირველივე ეტაპზე გამოვლინდა არეალები, სადაც შესაძლებელია ტერიტორიების განვითარება საშუალო სიმჭიდროვის საცხოვრებელ უბნებად. დღეს არსებული მდგომარეობით მოცემული მიწის ნაკვეთების ნაწილი მსხვილი სკადასტრო ერთეულებისგან შედგება და საჭიროებს დეტალურად დაგეგმარებას, რადგან შეიმჩნევა ტერიტორიის დანაწევრება და ქაოტურად განვითარების საშიშროება

კვლევის ეტაპზე მოეწყო შეხვედრები აღნიშნული აუთვისებელი ტერიტორიების მესაკუთრეებთან და საპროექტო ჯგუფმა მათ წარუდგინა ტერიტორიების განვითარების პირველად მოსაზრებები.

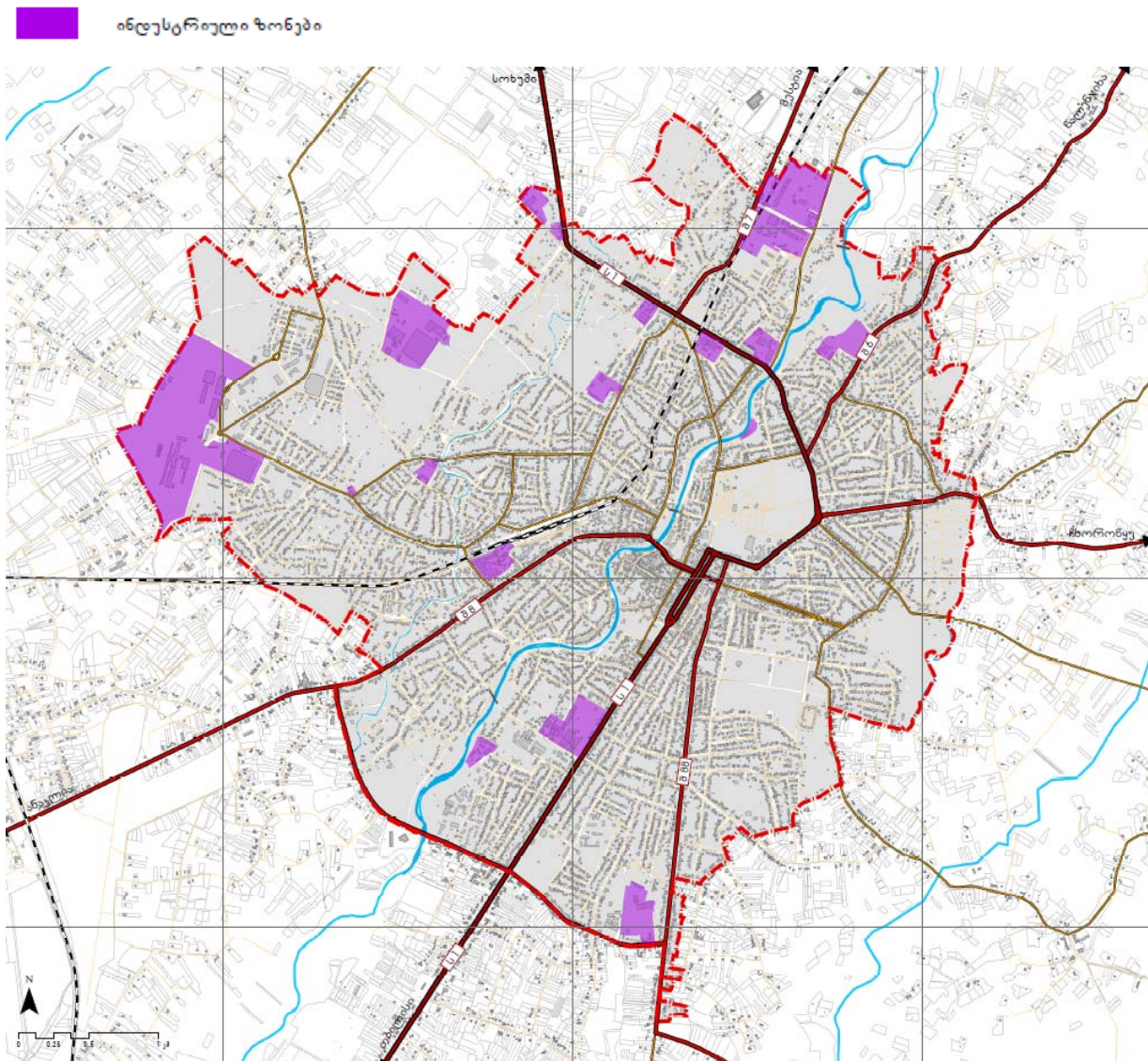
ილუსტრაცია 14.1



15. ტერიტორიები, რომლებსაც შემორჩენილი აქვს ინფრასტრუქტურა ინდუსტრიულ პარკებად აღდგენა, რაც ხელს შეუწყობს ეკონომიკურ განვითარებას და სამუშაო ადგილების შექმნას

ქ. ზუგდიდის ტერიტორიაზე წარმოდგენილია სამრეწველო საწარმოები, რომლებიც დიდი ხანია არ ფუნქციონირებენ. საჭიროა მათი აღდგენა და ექსპლუატაცია, რაც დამატებით შესაძლებლობებს შექმნის ქალაქის ეკონომიკური განვითარებისა და ადგილობრივი მოსახლეობის დასაქმებისთვის. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ აღნიშნულ საწარმოებს ჯერ კიდევ შემორჩენილი აქვთ გარკვეული სახის ინფრასტრუქტურა, რომელთა აღდგენაც შედარებით ნაკლებ ფინანსურ ძალისხმევას მოითხოვს.

ილუსტრაცია 15.1

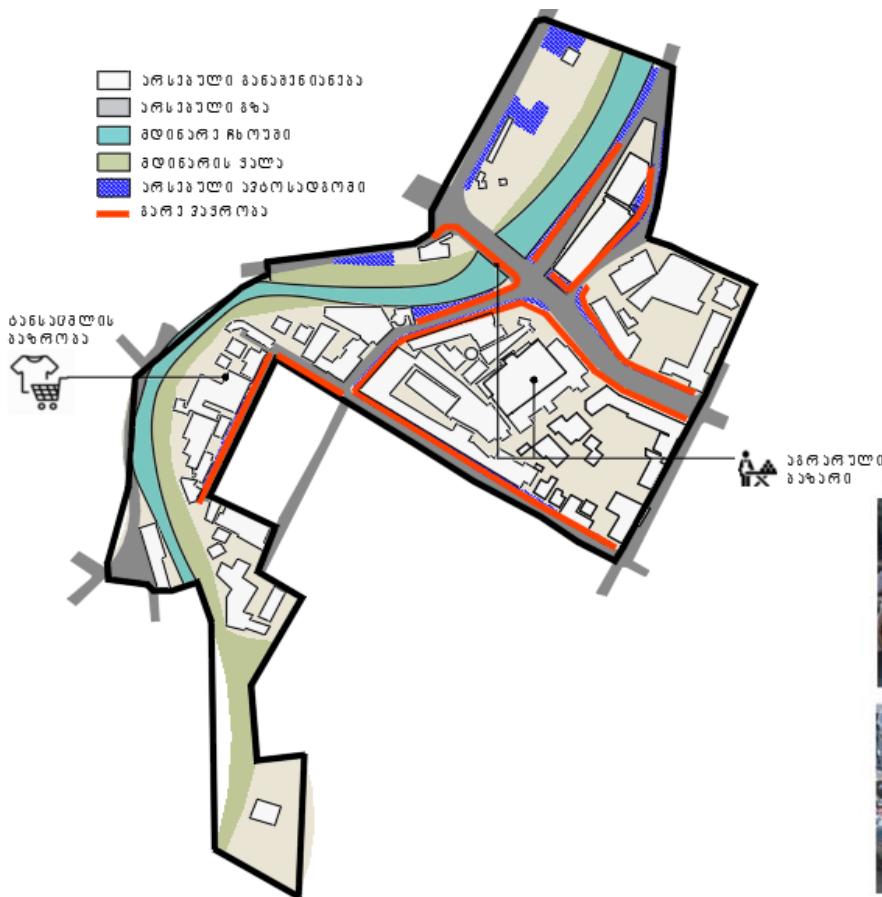


16. ბაზრის და მის მიმდებარე ტერიტორიის მოწესრიგება

ბაზრის ტერიტორია დღესდღეობით ზუგდიდში ყველაზე პრობლემურ ადგილს წარმოადგენს. მუდმივად ქაოსურია, მოვაჭრეები იკავებენ ტროტუარებს და აფერხებენ გადაადგილებას, აგრეთვე მდინარესთან სიახლოვის გამო მისი ერთ-ერთი დამაბინძურებელი ფაქტორიცაა.

კონცეფციის ეტაპზე განისაზღვრა ბაზრის და მიმდებარე ტერიტორიის არეალი, შეფასდა არსებული სიტუაცია და გამოვლინდა შემდეგი პრობლემები და გამოწვევები:

- ქაოტური განაშენიანება;
- ქუჩისპირა გარე ვაჭრობა და ანტისანიტარია;
- არაორგანიზებული ავტოსადგომები;
- დაბინძურებული გარემო;
- დაბინძურებული მდინარის კალაპოტი;
- საფეხმავლო და საავტომობილო კავშირის გაუმართაობა.



ბაზრის ტერიტორიის მოწესრიგების და განვითარების კონცეფცია:

მოცემული პრობლემებიდან და გამოწვევებიდან გამომდინარე განვითარების კონცეფცია პირველ რიგში ითვალისწინებს მდინარის პირას არსებული ტერიტორიის გამოთავისუფლებას და სარეკრეაციო- დასასვენებელი პარკის მოწყობას, რომელიც შემდგომში ახალი საფეხმავლო კავშირით დაუკავშირდება რკინიგზის ცენტრალურ სადგურს.

აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ქ. ზუგდიდის განვითარება ტურიზმის კუთხით ძირითადად ეფუძნება გასტრონომიულ ტურიზმს. ამ კუთხით მდინარის მარჯვენა სანაპიროზე არსებული მატარებლის ცენტრალური სადგურის კავშირი აგრარულ ბაზართან (შენობა სარეკომენდაციო ძეგლის ნუსხაშია. იხ თავი N 8 კულტ. მემკვიდრეობა) ერთ ერთი მნიშვნელოვანი გამოწვევაა. ფოთის ქუჩის გავლით და საფეხმავლო კავშირის გაჩენით შესაძლებელია ბაზრის ტერიტორიაზე მარტივად მოხვედრა და შემდგომ ბულვარის გავლით დადიანების კომპლექსამდე ტურისტული მარშრუტის შექმნა.

წარმოდგენილ კონცეფციაში აღნიშნულ ტერიტორიაზე ქაოსურად განვითარებული განაშენიანების მოწესრიგების ამოცანა გადაწყვეტილია შემდეგნაირად: ცენტრალური აგრარული ბაზრის უკან მდებარე ტერიტორიაზე სავაჭრო მოლის განთავსებით, შესაძლებელი იქნება ტერიტორიაზე არსებული განაშენიანების მესაკუთრეების პირობების დაკმაყოფილება ახალი, მოწესრიგებული ფართობების შეთავაზებით.

პარკინგების რაოდენობა დღეის მდგომარეობით მონიშნულ არეალში დაახლოებით შეადგენს 650 სადგომს და იკავებენ მდინარის პირას არსებულ და ქუჩისპირა სივცეებს. შემოთავაზებულ კომერციულ შენობაში არსებული მიწისქვეშა ავტოსადგომით შესაძლებელია ისარგებლოს 380- 400 ავტომობილმა. დანარჩენი 250 ავტომობილი მონიშნულ არეალში განთავსდეს ქუჩის პირას. განსაზღვრულ, მოწესრიგებულ ღია ავტოსადგომზე.

ცხოვრების ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით ასევე მნიშვნელოვანია ქუჩათა ქსელის მოწესრიგება. ბაზრის მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული ს. კედიას სახელობის ორი ჩიხი პრობლემას ქმნის გამტარუნარიანობის თვალსაზრისით. წარმოდგენილ კონცეფციაში გათვალისწინებულია აღნიშნული ჩიხების დაერთების ორი ვარიანტი მ. ჯავახიშვილის სახელობის ქუჩასთან .

ვარიანტი N 1-ის გასახორციელებლად საჭიროა გათვალისწინებული იქნას მესაკუთრეთა ინტერესები, ხოლო ვარიანტი N 2 შედარებით მარტივად მოგვარებადია, რადგან არ კვეთს კერძო საკუთრებას, თუმცა გადის მდინარესთან ახლოს და მდინარის პირას ერთიან მწვანე დერეფნის განვითარებას შეუშლის ხელს.

სამოქმედო გეგმა

- ტერიტორიის დეტალური კვლევა და საკუთრების ანალიზი და არსებული ფართობების კალკულაცია
- სავაჭრო ცენტრის პროექტის შემუშავება, ხეირიანობის შეფასება და ანალიზი;
- დაინტერესებული მესაკუთრეების ინფორმირება და მათთან მოლაპარაკება;
- არსებული სავაჭრო შენობების დემონტაჟი, რიგითობის განსაზღვრით და მესაკუთრეებისთვის დროებითი ფართების შეთავაზებით.

- ტერიტორიის გასუფთავება;
- ძველი აგრარული ბაზრის შენობის რეაბილიტაცია
- ახალი სავაჭრო მოლის მშენებლობა
- საფეხმავლო ხიდის და პარკის მშენებლობა საკუთრების და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის გათვალისწინებით;
- პარკინგების მოწესრიგება და მართვის სისტემის შემუშავება;
- ახალი კავშირების პროექტირება-მშენებლობა საკუთრების და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის გათვალისწინებით.

ბანკოთარების გეგმა

- 1 სასროქპო სასაქონლო სივრცის, ვარკის ბანკოთარება
- 2 საფეხმავლო კავშირი
- 3 საბანკო კავშირი (ხიდი)
- 4 საბანკო გზა ს. კაღის ჩიხადა და მ. ჯავახიშვილის ქარს მორის
- 5 ახალი კომერციული შენობა მონესრიგებულ ინფრასტრუქტურით
- 6 მინსკვა დახურული ავტოსადგომი 400 ბანკაზა
- 7 ძველი აგროლო ბაზრის შენობის რეაბილიტაცია
- 8 მონესრიგებული, კომერციული და ავტოსადგომი.

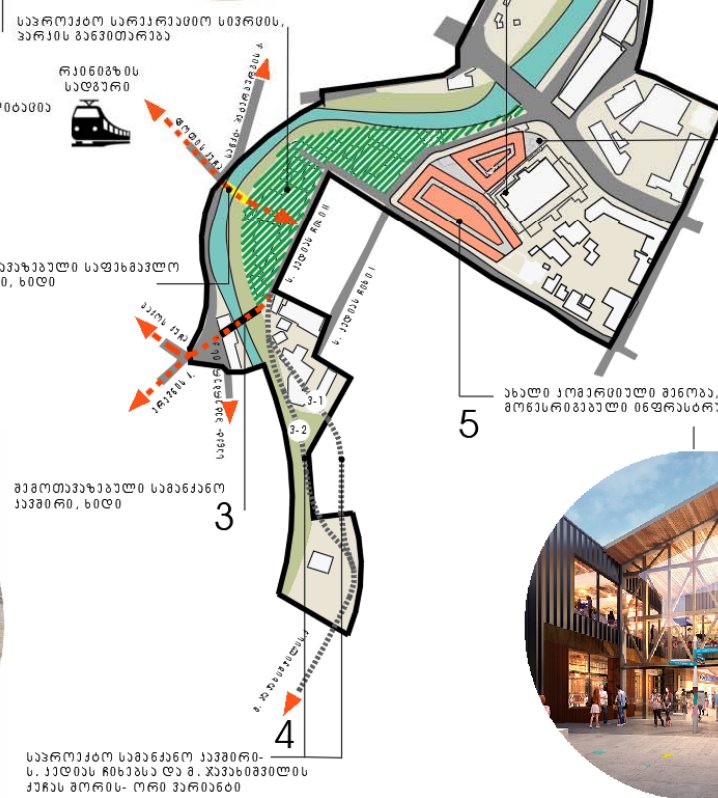


ბაზრის შენობის მისდარად არსებული მონესრიგებული ძველი აგროლო ბაზრის შენობის რეაბილიტაცია



6

მინსკვა დახურული ავტოსადგომი დახლოებით 350 ბანკაზა



- არსებული ბანკოთარება
- არსებული გზა
- მისდარე ჩიხადა
- მონესრიგებული



2

საფეხმავლო კავშირი, ხიდი



5

ახალი კომერციული შენობა, მონესრიგებული ინფრასტრუქტურით

სასროქპო საბანკო კავშირი- ს. კაღის ჩიხადა და მ. ჯავახიშვილის ქარს მორის- ორი ვარკიანობა

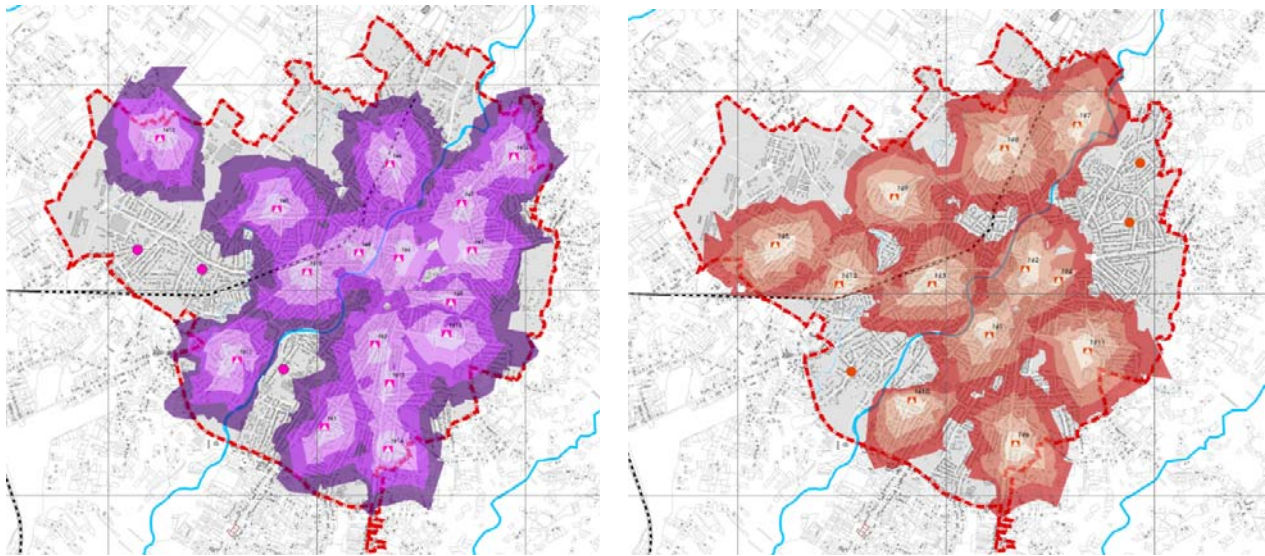
ადგილის განტვირთვის მიზნით შესაძლებელია ქალაქის სხვადასხვა ტერიტორიაზე შეიქმნას სავაჭრო სივრცეები, რომლებიც გარკვეულწილად გამოიწვევენ დეცენტრალიზაციას.

ასევე შესაძლებელია ანაკლიიდან ზუგდიდისკენ მიმავალ გზასთან განვითარდეს დიდი სავაჭრო მოლი. აღნიშნულისთვის სავარაუდო ადგილმდებარეობის ალტერნატიული ვარიანტები განიხილება შემდგომ ეტაპზე.

17. სკოლები და ბაღები

საჯარო სკოლების და საჯარო საბავშვო ბაღების საფეხმავლო მისაწვდომობის თვალისაზრისით ჩატარებული კვლევის საფუძველზე, რომელიც გულისხმობდა მომსახურების არეალებს და მათთან მისაწვდომ ქუჩათა ქსელს, გამოავლინა შემდეგი გამოწვევა: ქალაქში არის ტერიტორიები, სადაც აღნიშნული ინფრასტრუქტურა და შესაბამისად საფეხმავლო მისაწვდომობა არ არსებობს. რუკაზე მონიშნულია ჩვენს მიერ შემოთავაზებული ახალი სკოლებისა და ბაღების სავარაუდო რაოდენობა და ადგილმდებარეობა.

ილუსტრაცია 17.1



შემოთავაზებული ბაღების სავარაუდო ადგილმდებარეობა



შემოთავაზებული სკოლების სავარაუდო ადგილმდებარეობა

18. ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება

ქალაქის ძირითად ტერიტორიაზე, სანიაღვრე სისტემაში ნაწვიმარი წყლის გატარება ღია არხის საშუალებით ხორციელდება. რაც ქ. ზუგდიდისთვის მნიშვნელოვანი პრობლემაა როგორც უსაფრთხოების და გამტარუნარიანობის მხრივ. ღია არხის შემთხვევაში არხის ნაგვით, ფოთლებით ამოვსება ხდება, ძლიერი წვიმის დროს კი ნაწვიმარი წყალი გადმოდის კალაპტიდან და ხშირ შემთხვევაში ქუჩები, სახლები და ეზოები ნაწილობრივ იტბორება. სანიაღვრე ღია არხებთან დაკავშირებული პრობლემა უსაფრთხოებასაც უკავშირდება, ვინაიდან არხის ღია ფორმით არებობა, ადამიანთა და ავტომობილთა გადაადგილებას უქმნის გარკვეულ საფრთხეს. პრობლემას ისიც, აღნიშნული სანიაღვრე არხი გზის და ტროტუარის მნიშვნელოვან ნაწილს იკავებს, მათი დახურვით კი მივიღებთ თავისუფალ ზოლს გზის გასწვრივ და ტერიტორიას გამოვიყენებთ საველოსიპედე ბილიკების მოსაწყობად.

ელექტროსადენების 10 % (ძირითადად ცენტრალურ ქუჩების ნაწილზე) ხაზოვანი ნაგებობა მიწისქვეშ არის განთავსებული. ხოლო 90 % გაყვანილია საჰაერო გზით, რაც უდიდეს პრობლემას ქმნის ძლიერი ქარის წვიმისა თუ თოვლის დროს, ვინაიდან ხშირად ხდება საჰაერო სადენების დაზიანება. ასევე დაზიანების შემთხვევაში ხშირად არ მიეწოდება ელექტროენერგია მოსახლეობის ნაწილს. გარდა ამისა ამახინჯებს ქალაქის იერ-სახეს და საფრთხეს უქმნის ადამიანთა სიცოცხლეს. მნიშვნელოვანია სადენების მიწის ქვეშ განთავსების საკითხის განხილვა და განხორციელება.

19. ქალაქ ზუგდიდის ეკონომიკური განვითარება

ეკონომიკის განვითარების კონცეფციის და პრიორიტეტის განსაზღვრა მოხდა კველვის ეტაპზე შეგროვებული დოკუმენტების ანალიზის საფუძველზე.

გამოიკვეთა ეკონომიკის განვითარების შემდეგი პრიორიტეტული მიმართულებები:

1. **მიგრაციის შემცირება და დემოგრაფიული მდგრადობის მიღწევა** - მიგრაციის დონის და ადგილობრივების ადგილზე შენარჩუნების გარეშე წარმოუდგენელია ეკონომიკის მდგრადი განვითარება და ეკონომიკის ზრდა. ქალაქ ზუგდიდიდან მიგრაციის ძირითადი მიზეზები შემოსავლის მიღება, სამედიცინო მომსახურება და სასწავლებლად წასვლაა;
2. **დევენილი მოსახლეობის ეკონომიკური გაძლიერება** - ეკონომიკურ საქმიანობებში ჩართულობის კუთხით დევენილი მოსახლეობის პრობლემები და საჭიროებების გამოვლენა. ინტეგრაციის და ეკონომიკური გაძლიერების შესაბამისი მიზნობრივი პროგრამების შემუშავება;
3. **ინფრასტრუქტურა და მომსახურებები** - მიგრაციის შესამცირებლად, კვალიფიციური სამუშაო ძალის შესანარჩუნებლად და მოსაზიდად, საინვესტიციო გარემოს მიმზიდველობის გაზრდისა და ტურისტების მოსაზიდად მნიშვნელოვანია ძირითადი საბაზისო ინფრასტრუქტურის და მომსახურებების უზრუნველყოფა. პრიორიტეტებს წარმოადგენს წყალთან და კანალიზაციასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა და გათბობის სისტემები. საჭიროა რეაბილიტირდეს კულტურის, ჯანდაცვის, სპორტის და სხვა მნიშვნელოვანი ობიექტები. გარდა ამისა, ინფრასტრუქტურის მასშტაბური პროექტები განხილულ უნდა იქნას ადგილობრივების დასაქმების და ადგილზე დამატებული ღირებულების შექმნის წყაროდ;
4. **საცხოვრებელი ფონდის განახლება** - სისტემურად კერძო სახლების ჩანაცვლება იზოლირებული მრავალბინიანი საცხოვრისებით. ამასთანავე პრობლემას წარმოადგენს გადავსებული ერთ ოთახიანი სახლები სადაც 3 და მეტი წევრი ცხოვრობს. საჭიროა ამ პრობლემის სისტემური მოგვარება. არასაცხოვრებელი გარემო უარყოფითად აისახება მაცხოვრებლების ცხოვრების ხარისხზე და მოსაწავლეების განათლებაზე.
5. **მიწის ეფექტური გამოყენება** - ეკონომიკური აქტივობის გასაზრდელად საჭიროა გონივრული სიმჭიდროვის მიღწევა. რა თქმა უნდა, ისტორიულ უბნები უნდა დაგეგმარდეს ადგილობრივი კონტექსტის გათვალისწინებით. ასევე, უნდა მოხდეს საზოგადოებრივ-საქმიანი ზონების უწყვეტი დაგეგმარება. ამასთანავე, ადგილობრივებს და პოტენციურ ინვესტორებს უნდა მიეცეთ საშუალება ადგილობრივი ეკონომიკის განვითარებაში მონაწილეობის მიღების. მნიშვნელოვანია მოხდეს ქალაქის ისტორიული ნაწილის დაცვა ინტენსიური მშენებლობისაგან. უნდა გაჩნდეს შესაძლებლობები სხვადასხვა სექტორში უცხოური ინვესტიციების შემოდინების;
6. **ძლიერი სოციალური გარანტიების უზრუნველყოფა** - სხვის კმაყოფაზე მყოფი მოსახლეობის წილი კრიტიკულად დიდია. ასევე დიდია პენსიაზე და სოციალურ დახმარებაზე მყოფი მოსახლეობის წილი;
7. **დასაქმება და შემოსავლის დონის გაზრდა** - უმუშევრობის დონის ზრდის შემცირება. დასაქმების ადგილების შექმნის ხელშეწყობა. უნდა მოხდეს განათლების არსებული დონის სრული რეალიზაცია ეკონომიკის განვითარებაში;

8. **განათლების ხელშეწყობა** - მათ შორის ეკონომიკური აქტივობის გასაზრდელად უმნიშვნელოვანესია სკოლამდელი განათლების ობიექტების რაოდენობა და ხელმისაწვდომობა. ასევე, მნიშვნელოვანია გადამზადების პროგრამები შრომის ნაყოფიერების და სპეციალიზაციის ასამაღლებლად;
9. **წარმოების ხელშეწყობა** - ქ. ზუგდიდმა უნდა გამოიყენოს წარმოების შესაძლებლობები და ის ხელშემწყობი პირობები, რასაც ფოთის პორტი, რკინიგზა და ენგურჰესთან სიახლოვე იძლევა. მაქსიმალურად უნდა იქნას გამოყენებული სოფლის მეურნეობის მიმართულებით არსებული კონკურენტული უპირატესობა და სოფლის მეურნეობის პროდუქტების პროპორციულად შედარებით დიდი მოცულობა;
10. **ტურიზმის განვითარება** - ტურიზმი უნდა გახდეს უფრო ორგანიზებული. უნდა მოხდეს მცირე ტურისტული ობიექტების ხელშეწყობა და უნდა შეიქმნას დამატებითი ტურისტული ატრაქციები;
11. **ბიზნესის მხარდაჭერა** - ადგილობრივმა მუნიციპალიტეტმა უნდა უზრუნველყოს ბიზნესის წახალისებისათვის ფინანსური პროგრამების შემუშავება და შესაბამისად, დონორების და საფინანსო ინსტიტუტების დაინტერესება. უნდა წახალისდეს სოფლის მეურნეობის პროდუქციის წარმოება. შესწავლილ უნდა იქნას თერმული ენერჯების გამოყენება ეკონომიკაში;
12. **არაფორმალური ეკონომიკის მხარდაჭერა** - განვითარებად ეკონომიკებში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია არაფორმალური, ანუ არარეგისტრირებული ბიზნეს სუბიექტების როლი ეკონომიკურ სტრუქტურაში და მის განვითარებაში. ამიტომ, საწყის ეტაპზე უნდა მოხდეს მათი გამოვლენა, აღიარება და შესაბამის პროგრამებში ჩართულობის უზრუნველყოფა;
13. **ადგილობრივი ბიუჯეტის ფორმირება** - ადგილობრივმა ბიუჯეტმა უნდა შეძლოს დამატებითი ფინანსური რესურსების მობილიზება სახელმწიფო ფონდებიდან და დონორებისგან. ასევე, ბიუჯეტი უნდა დაიგეგმოს პრიორიტეტული მიმართულებების შესაბამისად;
14. **ადგილობრივი მმართველობა** - მუნიციპალიტეტმა უნდა გააცნობიეროს და გაითავისოს, რომ მას დიდი როლი აქვს ეკონომიკურ აგენტებთან ურთიერთობის და კოორდინაციის კუთხით. მუნიციპალიტეტს შეუძლია ხელი შეუწყოს და წახალისოს ადგილობრივი ეკონომიკური განვითარება;
15. **ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის დროს შექმნილი სარგებლის მაქსიმალურად გამოყენება** - ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობისთვის ქ. ზუგდიდმა უნდა შეძლოს სამუშაო ძალის გადამზადება და მობილიზება, რათა საცხოვრებელი ფონდით, სახელფასო შემოსავლებით, მცირე საწარმოებით და დამხმარე საქმიანობებით ქალაქში შემოვიდეს შემოსავლები.

ზუგდიდი და საქართველო

უნდა გაძლიერდეს კოლხეთის დაბლობის აგლომერაციული შიდა კავშირები (მათ შორის ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტთან), საქართველოს დანარჩენ ნაწილებთან კავშირები და შიდა საქალაქო კავშირები სარკინიგზო და საავტომობილო გზებით. გამართული სატრანსპორტო სისტემა ეკონომიკის განვითარების ერთ-ერთი წინაპირობაა. შესაბამისად, ეს უზრუნველყოფს კოლხეთის დაბლობის აგლომერაციის და ზუგდიდის საქართველოს ეკონომიკურ სისტემაში უფრო მჭიდროდ

ჩართვას. ამასთანავე, ეკონომიკის ინკლუზიურ განვითარებას და ბიზნეს ერთეულების თანაბრად გადანაწილებას ქალაქის მთლიან ტერიტორიაზე. ზუგდიდის შემოვლითი გზის მშენებლობა უზრუნველყოფს საწარმოო სივრცეებზე უკეთეს წვდომას და გარეუბნების ეკონომიკურ გააქტიურებას. ამასთანავე, უზრუნველყოფს ამ გზების მიმდებარედ უძრავი ქონების ღირებულების ზრდას. ასევე, გაიზრდება ამ ადგილების საინვესტიციო მიმზიდველობა, რაც, თავის მხრივ, გამოიწვევს ქალაქის ფარგლებში სამშენებლო პროექტების სივრცეში თანაბარ განაწილებას.

საზოგადოებრივ-საქმიან სივრცეებზე აქცენტი უნდა გაკეთდეს უწყვეტობაზე. უპირატესობა უნდა მიენიჭოს შერეული განვითარების ფუნქციებს. ფრთხილი და გონივრული მიდგომა უნდა იქნას გამოყენებული დიდი მასშტაბის პროექტებზე და ობიექტებზე, რათა არ მოხდეს ადგილობრივი მცირე მეწარმეობის განვითარების შეფერხება. საშუალო სიმჭიდროვის განაშენიანებაში შენობები ისე უნდა იყოს დაგეგმარებული, რომ პირველი სართულები, ქუჩის მხარეს, უზრუნველყოფდეს აქტიური ქუჩის და ქუჩათა ქსელის ჩამოყალიბებას.

მნიშვნელოვანია ისტორიული ცენტრის გარშემო, ისე რომ არ დაზიანდეს გარემოს ხარისხი, მოეწყოს საშუალო სიმჭიდროვის საცხოვრებელი უბნები. ეს უზრუნველყოფს, ერთის მხრივ, სამუშაო ძალის კონცენტრაციას (რომელიც საჭირო იქნება ეკონიკური ზრდის საპასუხოდ, ანაკლიის ღმაწყლოვანი პორტისათვის ან/და დამხმარე საქმიანობებისთვის) და მეორეს მხრივ, გამოიწვევს ხარჯების ეკონომიას, რომელიც საჭიროა კომუნალური და სოციალური ინფრასტრუქტურის უზრუნველსაყოფად. თავის მხრივ, ცენტრთან სიახლოვე ხელს შეუწყობს აქტიური ცენტრის და ქუჩების ჩამოყალიბებას. ამასთანავე, გაჩნდება ეკონომიკური აქტივობები ახალ უბნებში და მის გარშემო. ამასთანავე, მნიშვნელოვანია ქალაქის შიგნით მისი გარეუბნების ჩართვა ქალაქის სინერგიულ განვითარებაში და ამისათვის სატრანსპორტო კავშირების გაძლიერება და ეკონომიკური ცენტრების წარმოშობის ხელშეწყობა. ეკონომიკის დარგობრივი და კლასტერული განვითარება უზრუნველყოს მაღალ შრომის ნაყოფიერებას, დასაქმების ზრდას, ეკონომიკურ ზრდას და საბოლოო ჯამში, ქალაქის მიმზიდველ საცხოვრებელ გარემოდ ჩამოყალიბებას.

ზუგდიდის დემოგრაფია

ქალაქში მაღალი ცხოვრების ხარისხი უზრუნველყოფს ადგილზე კვალიფიციური კადრების შენარჩუნებას და მოზიდვას. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია საცხოვრებელი, კომუნალური, სარეკრეაციო და სოციალური ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება. ამასთანავე, გარემოს გაუმჯობესება, რომელიც უკავშირდება ჰაერის ხარისხს, წყალს, ხმაურს და ა.შ. შედეგად, მოხდება მიგრაციის შემცირება და ქალაქის მოსახლეობის რაოდენობის ზრდა. ქ. ზუგდიდის მოსახლეობის რაოდენობის ზრდა ასევე მოსახლოდნელია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის განხორციელების პროცესშიც, რადგან გაიზრდება მოთხოვნა საცხოვრებელ სახლებზე. ამასთანავე, მნიშვნელოვანია ყურადღება გამახვილდეს დევნილი მოსახლეობის პრობლემებზე და მათ ეკონომიკაში ჩართვის გზებზე.

ცხოვრების ხარისხის ზრდის პროცესში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია მდინარესთან დაკავშირებული სარეკრეაციო ზონების განვითარება, ფეხით და ველოსიპედით გადაადგილებისათვის საჭიროა ინფრასტრუქტურის შექმნა და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება.

ზუგდიდის ეკონომიკა და დარგები

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი თავისი მასშტაბებიდან გამომდინარე გაზრდის მოთხოვნას საცხოვრებელ სახლებზე, სამშენებლო ტექნიკაზე, მასალებზე და მუშახელზე. შესაბამისად, ქალაქი ზუგდიდი მზად უნდა შეხვდეს ამ შესაძლებლობებს და უზრუნველყოს მაქსიმალური სარგებლის მიღება ამ პროექტიდან.

ტურიზმი

უნდა მოხდეს ტურიზმის განვითარების მართვა. ქ. ზუგდიდი უნდა ჩაჯდეს პოპულარულ ტურისტულ მარშრუტებში. ტურიზმის წამყვან მიმართულებებზე, როგორც არის განთავსება და საკვებით მომსახურება, უნდა გაიზარდოს მომსახურების ხარისხი. ტურიზმის ძირითადი მიმართულებები იქნება: ისტორიული, სარეკრეაციო, აგრო და სათავგადასავლო ტურიზმი. ტურიზმის მრავალფეროვნებას ასევე უზრუნველყოფს ადგილობრივი კერძები, ხელნაკეთები, დადიანების სასახლე და ბოტანიკური ბაღი. მოსალოდნელია, რომ ქ. ზუგდიდში ლენტეხიდან მესტიის მიმართულებით საავტომობილო გზის მშენებლობა აისახება ტურისტთა რაოდენობის შემცირებაზე. შესაბამისად, საჭირო იქნება ტურისტული ატრაქციების განვითარება და საინფორმაციო კამპანიების მოწყობა ტურისტების მოსაზიდად.

წარმოება

მნიშვნელოვანია ქალაქს ჰქონდეს საწარმოო ზონები, რათა უზრუნველყოს პროდუქციის გადამამუშავება და რეალური ეკონომიკის შექმნა. ამისათვის ყველაზე ხელსაყრელი ადგილებია ქალაქის გარეუბნებში მდებარე ყოფილი საწარმოო და რკინიგზის ხაზებით უზრუნველყოფილი ტერიტორიები. შესაბამისად, მიზანშეწონილია ამ ტერიტორიებს შეუნარჩუნდეთ ზონები და მოხდეს მათი ინვესტორებით დაინტერესება.

ქ. ზუგდიდის სიახლოვეს თხილის, სიმინდის, მსხლის, ლიმნის, ხორცის, რძის და თაფლის მნიშვნელოვანი რაოდენობა იწარმოება. შესაბამისად, არსებობს ამ პროდუქტების გამოყენებით წარმოების შესაძლებლობა.

ქ. ზუგდიდს ფოთთან, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტთან სიახლოვე და რკინიგზის არსებობა აძლევს ახალ შეძლებლობებს მარტივად მოიმარაგოს საწარმოო ნედლეული და მოახდინოს წარმოებული პროდუქციის ბაზრებამდე მიწოდება, რაც ასევე ხელს შეუწყობს წარმოების განვითარებას.

ვაჭრობა

განაშენიანების, ქუჩაზე ორიენტირებულ განვითარებაში სავაჭრო და მომსახურების ობიექტები გადანაწილებულია ქუჩის გასწვრივ, რაც, ერთის მხრივ, უზრუნველყოფს ქალაქის თანაბარ განვითარებას და მეორე მხრივ, ამცირებს საცობებს, გამონაბოლქვის დაგროვებას, ხელს უშლის ერთ ადგილზე ნარჩენების კონცენტრაციას, დიდი სიმძლავრის ინფრასტრუქტურის საჭიროებებს და ა.შ. შესაბამისად, ქუჩის დიზაინი ორიენტირებული უნდა გახდეს ფეხით მოსიარულეთა და ქუჩაზე განლაგებული მცირე მეწარმეების ინტერესების გათვალისწინებით.

ამასთანავე, მნიშვნელოვანი ფაქტორია ქ. ზუგდიდის შემოგარენში არსებული სოფლების მიერ წარმოებული პროდუქცია და მათ სარეალიზაციოდ საჭირო ბაზრის აუცილებლობა. ამიტომ,

საჭიროა მოხდეს ბაზრის კეთილმოწყობა და ამასთანავე, დადგინდეს გარე ვაჭრობის წესები. ეს გამოიწვევს ვაჭრობის ორგანიზებას და ტურისტული მიმზიდველობის გაზრდას.

მშენებლობა

ქ. ზუგდიდში საცხოვრებელი სახლების, საწარმოების და საჯარო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა ზრდის სამშენებლო სექტორის განვითარების შესაძლებლობებს. მშენებლობის სექტორს დამატებით გაუჩნდება განვითარების შესაძლებლობა ანაკლიის ღმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის პროცესშიც.

ფინანსური ცენტრი

სამეგრელო-ზემო სვანეთში წარმოდგენილი ფინანსური ობიექტები მთლიანად ზუგდიდშია რეგისტრირებული, ზუგდიდში კი ისინი კონცენტრირებულია ქალაქის ცენტრში. ეკონომიკის განვითარების პარარელურად გაჩნდება მოთხოვნა საფინანსო მომსახურებებზე. შესაბამისად, ქ. ზუგდიდის, როგორც ფინანსური ცენტრის ფუნქცია, უფრო გაძლიერდება.

ეკონომიკური განვითარების ხედვა

ქალაქ ზუგდიდის ეკონომიკური განვითარება ეფუძნება წარმოების, ტურიზმის, ვაჭრობის, მშენებლობის და სხვა დარგების განვითარებას. საერთო, ზოგად სტრუქტურაში საჯარო სექტორში დასაქმების და სოციალური დახმარებების როლი შემცირდება კერძო სექტორის განვითარების ხარჯზე.

წარმოება ორიენტირებულია რეგიონში არსებული რესურსების მაქსიმალურ ათვისებაზე, საექსპორტო პროდუქციის შექმნაზე და არსებული ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის გამოყენებაზე.

ტურიზმის წამყვანი მიმართულება არის განთავსება და საკვებით მომსახურება. ტურიზმის ძირითად მიმართულებები იქნება: ისტორიული, სარეკრეაციო, აგრო და სათავგადასავლო ტურიზმი. ტურიზმის მრავალფეროვნებას ასევე უზრუნველყოფს ადგილობრივი კერძები, ხელნაკეთები, დადიანების სასახლე და ბოტანიკური ბაღი.

ეკონომიკა ადგილობრივების მიერ შექმნილ მცირე და საშუალო მეწარმეობაზე დგას, რომლებსაც გააზრებული აქვთ მდგრადი განვითარების პრინციპები და ამოცანები.

საზოგადოებრივ-საქმიანი სივრცეები შესაძლებლობის ფაგლებში უწყვეტად არის დაგეგმილი და უწყვეტადვე ვითარდება. ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში უპირატესობა ენიჭება შერეული განვითარების ფუნქციებს. ფრთხილი და გონივრული მიდგომა არის გამოყენებული დიდი მასშტაბის პროექტებზე და ობიექტებზე, რათა არ მოხდეს ადგილობრივი მცირე და საშუალო მეწარმეობის განვითარების შეფერხება (მაგალითად, როგორც არის მოლების, ბაზრობების და ა.შ მშენებლობა).

ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის როლი მნიშვნელოვნად გაზრდილია ადგილობრივი ეკონომიკის განვითარების პროცესის ფასილიტირებასა და მხარდაჭერაში. ასევე, ის უზრუნველყოფს ქალაქში არსებული შინამეურნეობებისა და ბიზნეს სუბიექტებისათვის აუცილებელი ინფრასტრუქტურის და მომსახურებების მიწოდებას. ადგილობრივი მუნიციპალიტეტი აქტიურად მუშაობს მიწის ეფექტურ გამოყენებაზე, ქალაქში ფინანსების შემოდინებაზე, ცოდნისა და ინფორმაციის

გავრცელებაზე. შედეგად, ქალაქში იზრდება ეკონომიკა, იდება ახალი ინვესტიციები და უმჯობესდება საცხოვრებელი გარემო.

ადგილობრივი მმართველობის მისია

ადგილობრივი ეკონომიკური განვითარების პროცესში, ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის მისია არის აილოს პასუხისმგებლობა ეკონომიკურ განვითარებაზე და უზრუნველყოს ფართო საზოგადოებრივი ჩართულობა ამ პროცესში, რათა გამოიკვეთოს პრიორიტეტები და შეიქმნას მდგრადი ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია და სამოქმედო გეგმა.

პრინციპები და ღირებულებები

ეკონომიკის სწორი განვითარება მოითხოვს სწორ ღირებულებებს და პრინციპებს. აქედან გამომდინარე, ეკონომიკის განვითარებისთვის განისაზღვრა შემდეგი პრინციპები:

1. **მდგრადი განვითარება** - ეკონომიკის, სოციალური და გარემოს ჰარმონიული და გონივრული განვითარება. გარემოს მნიშვნელოვანი ნაწილი საჭიროებს კონსერვაციას და პასუხისმგებელიან განვითარებას.
2. **ცხოვრების ხარისხი** - ცხოვრების ხარისხი, როგორც ღირსეული საცხოვრისის, მობილობის საშუალება, წვდომა სარეკრეაციო სივრცეებთან და სოციალურ ინფრასტრუქტურასთან ერთ-ერთი მთავარი ფაქტორია მიგრაციის შესაჩერებლად და კვალიფიციური კადრების მოსაზიდად. ქუჩების შერეული გამოყენება უზრუნველყოს საფეხმავლოდ მოსახერხებელი ქალაქის განვითარებას, რაც, თავის მხრივ, გამოიწვევს ეკონომიკის გააქტიურებას და ეკოლოგიურად ნაკლებად დაბინძურებულ გარემოს.
3. **იდენტობა და მრავალფეროვნება** - ზუგდიდის ერთ-ერთი მთავარი ღირებულებაა, რომელიც ქმნის მის უნიკალურობას არის ეთნიკური, კულტურული და ლანდშაფტური იდენტობა. იდენტური თავისებურებების შენარჩუნება მოითხოვს მცირე მასშტაბებით განვითარებას. მცირე მეწარმეობა კი უზრუნველყოფს მრავალფეროვნებას, რაც ერთ-ერთი მთავარი ფაქტორია ტურისტული მიმზიდველობის.

20. სოციალური კვლევის შედეგად გამოვლენილი გამოწვევები და სამომავლო განვითარების ხედვა

ქალაქ ზუგდიდის ქალაქმშენებლობითი გეგმის შემუშავების დავალების ფარგლებში განხორციელებული სოციოლოგიური კვლევა შედგება ოთხი ძირითადი ნაწილისგან: (I) დემოგრაფიული მახასიათებლები; (II) სოციალური მდგომარეობა; (III) საბინაო ფონდი და სოციალური ინფრასტრუქტურა და (IV) კრიმინოგენული ვითარება. დოკუმენტი მოიცავს თითოეულ საკითხთან დაკავშირებულ სამომავლო განვითარების ხედვას. განვითარების ხედვასთან დაკავშირებული ანალიზი სხვა და სხვა სიღრმისაა საკითხის სპეციფიკიდან გამომდინარე.

ამასთან, გამოყენებული მეთოდოლოგიის მიხედვით, განვითარების წარმოდგენილი ხედვა მოიცავს მხოლოდ არსებული მოცემულობის პირობებში პირველ ეტაპზე ჩასატარებელ რეკომენდებულ ქმედებებს. შესაბამისად იგი არ მოიცავს გრძელვადიანი განვითარების შესაბამის საპასუხო რეკომენდებულ ქმედებებს. ხსენებულის მიზეზი არის მომავლის არაცხადობა, რომელიც საკითხის სპეციფიკის გათვალისწინებით არარაციონალურად აქცევს განვითარების გრძელვადიანი ხედვის ჩამოყალიბებას და გვიბიძგებს არჩევანი მოკლევადიანი განვითარების ხედვის სასარგებლოდ გავაკეთოთ.

ძირითადი ნაწილი

დემოგრაფიული მახასიათებლების უმრავლესობა, რომლებიც სოციოლოგიური კვლევის ანგარიშშია მოცემული, წარმოადგენს ცალკეული განვითარების მიმართულების შედეგად განსაზღვრულ სიდიდეებს და არა მათ განმსაზღვრელ ფაქტორებს. ანუ, კვლევითი ჯგუფის ხედვის თანახმად, ქალაქ ზუგდიდის სამომავლო განვითარებასა და დემოგრაფიულ მახასიათებლებს შორის არსებობს მიზეზ-შედეგობრივი კავშირი, რომელშიც მიზეზობრივ ფაქტორს (ეგზოგენური ფაქტორი) წარმოადგენს ქალაქ ზუგდიდის ზოგადი განვითარება, ხოლო შედეგობრივ ფაქტორებს (ენდოგენური ფაქტორი) წარმოადგენენ დემოგრაფიული მახასიათებლები. შესაბამისად, დემოგრაფიული მახასიათებლები არ განიხილება განვითარების ხედვის ჭრილში.

ქალაქ ზუგდიდის სამომავლო განვითარების ხედვის დოკუმენტში მნიშვნელოვანია ერთობლივად განვიხილოთ სოციოლოგიური კვლევის ანგარიშში მიღებული რამოდენიმე მნიშვნელოვანი შედეგი:

1. დაბალი³ ეკონომიკური აქტივობის მაჩვენებელი - ქალაქ ზუგდიდის 15 წლის და უფროსი ასაკის შრომისუნარიანი მოსახლეობის მხოლოდ 47.2% მიეკუთვნება ეკონომიკურად აქტიურ მოსახლეობას;
2. მაღალი⁴ უმუშევრობა - ქალაქ ზუგდიდის ეკონომიკურად აქტიური მოსახლეობის 30.8% უმუშევარია;
3. სოციალური დახმარების ბენეფიციართა მაღალი⁵ წილი მთლიან მოსახლეობაში - ქალაქ ზუგდიდის მთლიანი მოსახლეობის 23.4% სოციალური დახმარების ბენეფიციარ ნაწილს წარმოადგენს;

³ ფოთის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

⁴ ფოთის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

⁵ ფოთის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

4. კრიმინოგენული ვითარება⁶ - 2018 წლის განმავლობაში ქალაქ ზუგდიდის ტერიტორიაზე ჩადენილი დანაშაულების რაოდენობა 801-ს უტოლდება. პრომილებში დათვლილი ხსენებული სიდიდე 18.6%-ს უდრის, რაც რაოდენობრივად 1000 ადამიანზე მოსულ 18.6 დანაშაულს გულისხმობს.

ზემოთ წარმოდგენილია ერთი შეხედვით დამოუკიდებელი 4 სხვადასხვა ტიპის გამოწვევა. მათ შორის მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის არსებობის აღმოჩენის შემთხვევაში, მიზეზობრივი ფაქტორის გამოვლენისა და აღმოფხვრის შედეგად შესაძლებელია გავანიტრალოთ თითოეული წარმოდგენილი პრობლემა თუ გამოწვევა. როგორც სოციოლოგიური ასევე ეკონომიკური თეორიიდან ცნობილია, რომ ხშირად დაბალი ეკონომიკური აქტივობა და მაღალი უმუშევრობა იწვევს კრიმინალის ზრდას. ამასთან, მაღალი სოციალური დახმარება ან სოციალური დახმარების ბენეფიციართა სიმრავლე ამცირებს დასაქმებისა და ეკონომიკური აქტიურობის სტიმულს, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს დაბალი ეკონომიკური აქტივობა და მაღალი უმუშევრობა. ანუ, წარმოდგენილი მსჯელობის მიხედვით, ვვარაუდობთ, რომ სოციალური დახმარების ბენეფიციართა სიმრავლე ერთერთი მიზეზია მაღალი უმუშევრობის და დაბალი ეკონომიკური აქტივობის. თავის მხრივ, შრომის ბაზრის არასახარბიელო მდგომარეობა კრიმინალის ზრდას უწყობს ხელს.

ქალაქ ზუგდიდის სამომავლო განვითარების ჩვენეული ხედვის მიხედვით, ოთხივე იდენტიფიცირებული პრობლემის მოგვარება სოციალური დახმარების ბენეფიციარების მიზანმიმართული შემცირებით უნდა დაიწყოს. ვაცნობიერებთ, რომ ეს მტკივნეული პროცესია და რომ ხსენებული მთლიანად ადგილობრივი მთავრობის კომპეტენციას არ განეკუთვნება, თუმცა ვფიქრობთ, წარმოდგენილი მიმართულებით გადადგმული თითოეული, თუნდაც უმნიშვნელო ნაბიჯი, გავლენას მოახდენს ხსენებული 4 პრობლემების მოგვარების მიმართულებით.

კვლევითი ჯგუფის ხედვის მიხედვით სოციალური დახმარების ბენეფიციართა რაოდენობის შემცირება გათვლილი უნდა იყოს გრძელვადიან პერიოდზე, მაგალითად 2 წელზე⁷. თუ 2 წლის მანძილზე სოციალური დახმარების ბენეფიციარებს გარანტირებულად დაუფიქსირდებათ სოციალური დახმარების განსაზღვრული ოდენობა, რომელსაც მოვლენების ნებისმიერი სცენარით განვითარების შემთხვევაში მიიღებენ, ეს, სავარაუდოდ, გაუჩენს მათ სტიმულს სოციალური დახმარების მიღების პარალელურად დაიწყონ სამუშაოს ძიება, რადგან სამუშაოს ძიების წარმატებით დასრულება - დასაქმება - არ გამოიწვევს სოციალური დახმარების დაკარგვას შემდგომი 2 წლის მანძილზე. საბოლოოდ, გრძელვადიან პერიოდში ამ ინტერვენციამ უნდა გამოიწვიოს ქალაქ ზუგდიდის სოციალური ხარჯების შემცირება და მოსახლეობის გაძლიერება უმუშევრობის შემცირებისა და ეკონომიკური აქტივობის ზრდის ხარჯზე.

თუკი სოციალური დახმარების ბენეფიციართა რაოდენობის შემცირებას გრძელვადიან პერიოდში პროგნოზირებული ეფექტი ექნება, ეს გამოიწვევს მეორე მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის ამუშავებას. კერძოდ, გაზრდილი ეკონომიკური აქტივობა და შემცირებული უმუშევრობა გამოიწვევს კრიმინალის შემცირებას.

სოციოლოგიური კვლევის ანგარიშის ძირითად მიგნებებში საბინაო ფონდთან დაკავშირებული რაიმე სახის სისტემური პრობლემა იდენტიფიცირებული არ არის. პრობლემა შეიძლება გამოიწვიოს “დემოგრაფიულმა აფეთქებამ” გამოწვეულმა: შიდა მიგრაციით, იმიგრანტების დიდი ნაკადით ან

⁶ ფოთის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

⁷ მაგალითისთვის 2 წლიანი პერიოდის განხილვა აბსოლუტურად პირობითია. ოპტიმალური პერიოდის ზუსტი დადგენა დამატებით ანალიზს საჭიროებს.

შობადობის მაღალი დონით, რის შედეგადაც, შესაძლებელია, არსებული საბინაო ფონდი არასაკმარისი აღმოჩნდეს გაზრდილი მოსახლეობისთვის. ამ ნაწილში აღსანიშნავია, რომ არ აღინიშნება “დემოგრაფიული აფეთქების” რომელიმე ზემოთ მოცემული მიზეზის გააქტიურება. შესაბამისად, კვლევითი ჯგუფი ვერ ხედავს რაიმე ტიპის ინტერვენციის საჭიროებას მოცემულ ეტაპზე.

კვლევითი ჯგუფის ხედვის თანახმად, სოციალური ინფრასტრუქტურა მოსახლეობის მოთხოვნილებებისა და მათი გადახდისთვის მზადყოფნის შესაბამისი უნდა იყოს. სოციალური ინფრასტრუქტურის არსებული სურათი, როგორც ჩანს პასუხობს მოსახლეობის მხრიდან არსებულ გადახდისუნარიან მოთხოვნას. დემოგრაფიული სურათის ცვლილების ან შემოსავლის ცვლილების შედეგად საჭირო იქნება სოციალური ინფრასტრუქტურის შესაბამისი სახეცვლა.

21. პრიორიტეტები, რიგითობა და ეტაპობრიობა

ქ. ზუგდიდის განვითარების კონცეფციის განხორციელებისათვის შემოთავაზებულია ორი ეტაპი, ხოლო პრიორიტეტები და რიგითობა დაზუსტება შემდგომში.

ქ. ზუგდიდის განვითარების კონცეფციის განხორციელების ეტაპობრიობა

| ეტაპი | განხორციელება |
|---|--|
| ეტაპი - 1 | შემოვლითი გზების განვითარების შესაძლებლობების შეფასება და პროექტირება. |
| | ქალაქის უბნებად დაყოფა და უბნების მმართველობის სისტემის შემუშავება. |
| | წარმოდგენილი ისტორიული დაცვის ზონისათვის და პოტენციური ძეგლებისთვის სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრა. |
| | ტურისტული მარშრუტების პროექტირება |
| | ბულვარის და მიმდებარე ტერიტორიის განვითარების პროექტის შემუშავება. |
| | ბაზრობის ტერიტორიის მოსაწესრიგებლად, კონცეფციით შემოთავაზებული ვერსიის განვითარების შესაძლებლობის შეფასება და პროექტირება. |
| | შემოთავაზებული საფეხმავლო და სამანქანო ხიდების პრიორიტეტულად განხორციელების შეფასება და პროექტირება. |
| | მდინარის კალაპოტის განვითარების პროექტირება. |
| | არტერიული და შემკრები ქუჩების, მათ შორის საველოსიპედე და საფეხმავლო ბილიკების დაგეგმარება - პროექტირება. |
| | საწარმო ტერიტორიების განვითარების შესაძლებლობების შეფასება დაგეგმარება/პროექტირება. |
| | სანიაღვრე ქსელის მოწესრიგების პროექტირება. |
| | საჰაერო ელექტრო სადენების მიწის ქვეშ განთავსების პროექტირება. |
| | მიწისზედა ბუნებრივი აირის მილსადენების მიწის ქვეშ განთავსების პროექტირება. |
| სკეიტ პარკის მიმდებარე ტერიტორიის პროექტირება | |
| ეტაპი - 2 | შემოვლითი გზების მშენებლობა. |
| | ქალაქის უბნებისათვის სოციალური ინფრასტრუქტურის განვითარების შეფასება და პროექტირება |
| | ძეგლების მდგომარეობის შეფასება და საჭიროების შემთხვევაში მათი აღდგენა. |
| | ტურისტული მარშრუტების მოწყობა. |
| | ბულვარის და მიმდებარე ტერიტორიის რეკონსტრუქცია- მშენებლობა |
| | ბაზრობის ტერიტორიის მოწესრიგება და სავაჭრო ცენტრის მშენებლობა. |
| | პრიორიტეტული საფეხმავლო და სამანქანო ხიდების მშენებლობა |

| | |
|-----------|--|
| ეტაპი - 2 | მდინარის კალაპოტის მოწესრიგება |
| | არტერიული და შემკრები ქუჩების, მათ შორის საველოსიპედ და საფეხმავლო ბილიკების მშენებლობა/ მოწყობა. |
| | საწარმო ტერიტორიების განვითარების განვითარება. |
| | სანიაღვრე ქსელის მოწყობა |
| | საჰაერო ელექტრო სადენების მიწის ქვეშ მოწყობა |
| | მიწისზედა ბუნებრივი აირის მილსადენების მიწის ქვეშ მოწყობა |
| | დადიანების სასახლის მიმდებარე ტერიტორიის პროექტირება საფესტივალო სივრცეების განვითარება და რეგულიაციების შექმნა. |
| | სკეიტ პარკის მიმდებარე ტერიტორიის მოწესრიგება. |
| | მოთხოვნის შემთხვევაში ახალი საცხოვრებელი უბნების განვითარების შეფასება და დაგეგმარება. |