

ქალაქ გუგდიდის გენერალური გეგმა
II ეტაპი - კონცეფცია

თემსტური ნაწილი



სარჩევი

1. შესავალი	3
2. პროექტის შესახებ	4
3. ქ. ზუგდიდის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციისთვის ჩატარებული სამუშაოების რეზიუმე5	
4. კოლხეთის დაბლობის მეტროპოლიური განვითარების შესაძლებლობა.....	7
4.1 კოლხეთის დაბლობი და ქალაქი ზუგდიდი.....	7
4.2 კოლხეთის დაბლობის, როგორც მეტროპოლიური/აგლომერაციული გეგმარებითი ერთეულის განსაზღვრა	8
4.3 კოლხეთის დაბლობის და მასზე მდებარე დასახლებების (ქალაქები და სოფლები) აგლომერაციული/მეტროპოლიური განვითარებისათვის მნიშვნელოვანი ახალი სატრანსპორტო კავშირების შეთავაზება, როგორც საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი საავტომობილო გზების განვითარებით, ასევე სარკინიგზო და საზღვაო კავშირების მხრივ	9
4.4 მეტროპოლიური მართვის სისტემის შეთავაზება	11
4.5 ქ. ზუგდიდის როლი კოლხეთის ეროვნულ პარკთან მიმართებაში	15
5. ქ. ზუგდიდის განვითარება	17
5.1 ზოგადი.....	17
5.2 ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვა.....	17
5.3 ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვის დამატებითი საკითხები ანაკლიის ნავსადგურის განვითარების შემთხვევაში.....	17
6. ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვა.....	18
6.1 ქ. ზუგდიდისათვის შემოთავაზებული კავშირები.....	18
6.1.1. ქ. ზუგდიდის შემოვლითი საავტომობილო გზები და ქუჩები.....	18
6.2.1. ქ. ზუგდიდის ქუჩების იერარქია და განვითარება.....	22
6.1.2. საფეხმავლო და სამანქანო ხიდეები.....	27
6.1.3. საფეხმავლო გზები.....	28
6.1.4. ველობილიკების და ელექტრო სკუტერების ბილიკების განვითარება.....	29
6.2 ქ. ზუგდიდის ადმინისტრაციული უბნებისა და საუბნო ცენტრების განვითარება.....	30
6.3 მდინარის და მისი კალაპოტის მოწესრიგება, ახალი სარეკრეაციო სივრცეების შექმნა მდინარის გასწვრივ როგორც ერთიანი მწვანე დერეფანი (სარეკრეაციო ზონა ქალაქის მასშტაბში).....	32
6.4 ზუგდიდის ცენტრალური ბულვარის მიმდებარე ტერიტორიის განვითარება.....	34
6.5 ალტერნატიული ავტომატური სივრცეები	37
6.6 კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონის შეთავაზება	39
6.7 არსებული და ახალი საცხოვრებლის და საცხოვრებელი უბნების განვითარება	41
6.8 ინდუსტრიული ტერიტორიები	43
6.9 ბაზრის და მის მიმდებარე ტერიტორიის მოწესრიგება.....	45
6.10 ფუნქციური განვითარების ხედვა	48
6.11 სკოლები და ბაღები	49
6.12 ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება.....	51
7. ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვის დამატებითი საკითხები ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების შემთხვევაში.....	52

8. ქალაქ ზუგდიდის ეკონომიკური განვითარება..... 55

9. სოციალური კვლევის შედეგად გამოვლენილი გამოწვევები და სამომავლო განვითარების ხედვა
..... 62

1. შესავალი

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

კონცეფცია განიხილავს, როგორც ქალაქ ზუგდიდის 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, ქვეყნაში, დასავლეთ საქართველოში.
- ფიზიკური გარემოს კვლევას, სადაც განხილულია: ზოგადი გარემო, ტოპოგეგმა და რელიეფი, კლიმატი, რეკრეაციული სივრცეები, მიწათდაფარულობა; ტრანსპორტი; კულტურული მემკვიდრეობის 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 მემკვიდრეობის 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. ზუგდიდის მოქმედი საკანონმდებლო აქტები, ძველი ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტის 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 მეტროპოლიური/აგლომერაციული პირობითი გეგმარებითი ერთეულის არეალის განსაზღვრა და მისი როლის ზრდა ქვეყნის განვითარებისთვის;
- კოლხეთის დაბლობზე მდებარე დასახლებული პუნქტების აგლომერაციულ/მეტროპოლიურ ქრილში განვითარებისთვის ახალი სატრანსპორტო (საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო) კავშირების განვითარება;

- მეტროპოლიური/აგლომერაციული მართვის ერთიანი სისტემის შექმნა და ინტერმუნციპალური თანამშრომლობის გაზრდა;
- სამუშაო ადგილების შექმნა/გაზრდა;
- ქ. ზუგდიდის როლის ზრდა კოლხეთის ეროვნულ პარკთან მიმართებაში;
- ქალაქ ზუგდიდისა და ანაკლიის ღრმაწყლოვან ნავსადგურს შორის სოციალურ-ეკონომიკური კავშირების განვითარება.

ქალაქი ზუგდიდი:

- შემოვლითი გზები, მათი მნიშვნელობა და ფუნქცია;
- ქ. ზუგდიდის უბნების განვითარების ხედვა და შიდასაუბნო 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, ზუგდიდისა 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.

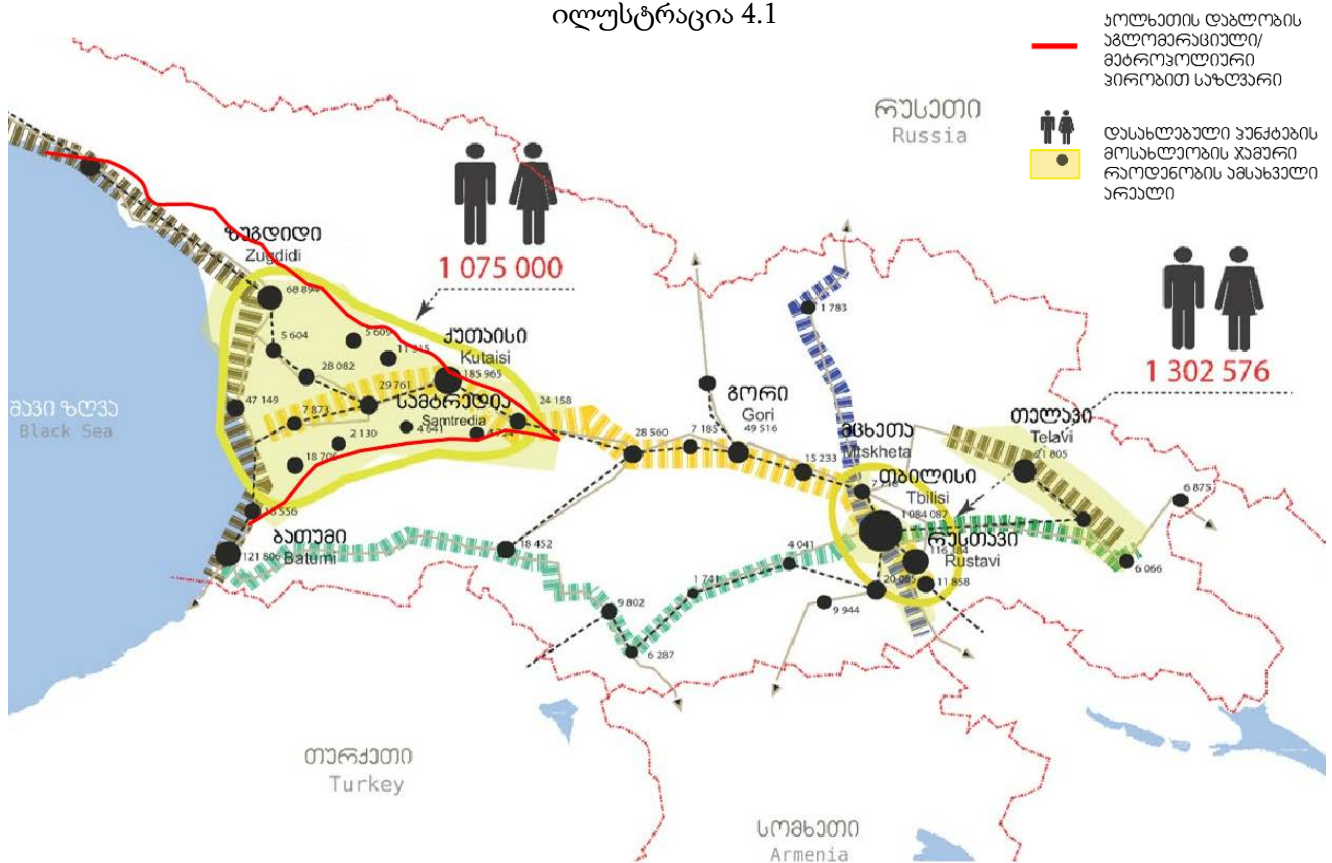
4. კოლხეთის დაბლობის მეტროპოლიური განვითარების შესაძლებლობა

4.1 კოლხეთის დაბლობი და ქალაქი ზუგდიდი

ქალაქ ზუგდიდის განვითარების და სიცოცხლისუნარიანობის 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 საშუალებას გვაძლევს, ვიფიქროთ კოლხეთის დაბლობზე განლაგებული ქალაქების და დასახლებების აგლომერაციულ/მეტროპოლიური 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 ნაწილში მდებარეობს, სადაც ადგილობრივი განსახლების სისტემა უშუალოდ დაკავშირებულია ქ. ზუგდიდის, როგორც ცენტრის მზარდ განვითარებასთან. ასევე, აღსანიშნავია ისიც, რომ ქ. ზუგდიდი დევნილთა მოსახლეობის კომპაქტური ჩასახლების მხრივ ყველაზე დიდი ცენტრია თბილისის შემდეგ.

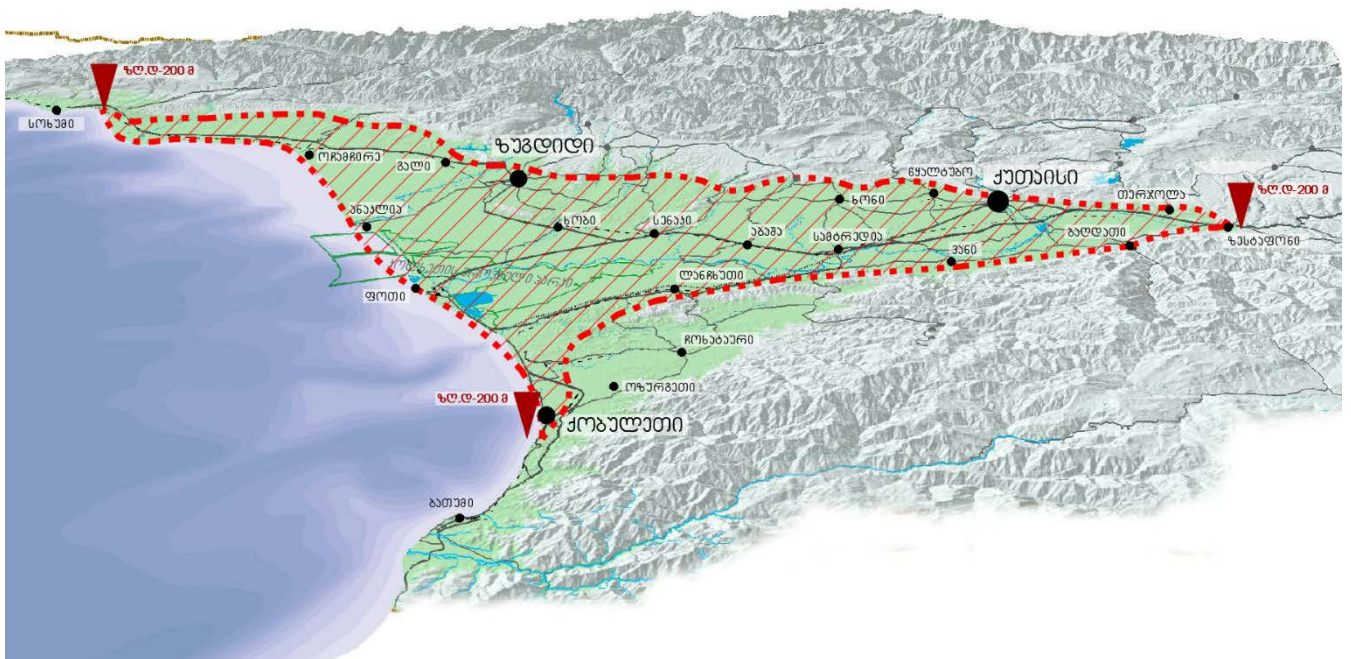
კოლხეთის დაბლობზე მდებარე ქალაქები, დაბები და დასახლებები (ზესტაფონიდან ქობულეთამდე და ქობულეთიდან ზუგდიდის ჩათვლით) კონცეფციაში განიხილება როგორც განსახლების ერთიანი სისტემა, სადაც წარმოდგენილი იქნება არსებული და შემოთავაზებული სატრანსპორტო, საინჟინრო ინფრასტრუქტურა და მათი ერთიანი მართვის საკითხები. ზუგდიდი თავისი გეოგრაფიული მდებარეობით (იგულისმება აფხაზეთთან და სვანეთთან კავშირი) და ისტორიული ფუნქციით (სავაჭრო ცენტრი) მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს კოლხეთის დაბლობის აგლომერაციის განვითარებაში.

4.2 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 4.2



4.3 კოლხეთის დაბლობის და მასზე მდებარე დასახლებების (ქალაქები და სოფლები) აგლომერაციული/მეტროპოლიური განვითარებისათვის მნიშვნელოვანი ახალი სატრანსპორტო კავშირების შეთავაზება, როგორც საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი საავტომობილო გზების განვითარებით, ასევე სარკინიგზო და საზღვაო კავშირების მხრივ

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

- **საერთაშორისო საავტომობილო გზები:** მნიშვნელოვანია ჩქაროსნული გზის განვითარება სამტრედიიდან ზუგდიდის მიმართულებით, შემოთავაზებულ ანაკლიის გადასახვევამდე და შემდგომში აფხაზეთის მიმართულებით.

- **შიდასახელმწიფოებრივი გზები:**

კონცეფციაში წარმოდგენილია განივი, ჩრდილ-სამხრეთის სატრანსპორტო კავშირების განვითარება - ქ. ლანჩხუთიდან ქ. სენაკამდე და ვანიდან კოპიტნარის აეროპორტამდე.

- **რკინიგზა:** სამგზავრო მატარებლების მოძრაობის ინტენსივობის და მგზავრთა მოხერხებული და სწრაფი გადაადგილებისთვის საჭიროა სამტრედიიდან როგორც ზუგდიდის, ასევე ქობულეთის მიმართულებით მეორე ლიანდაგის დამატება, რაც გააუმჯობესებს მგზავრთა მოხერხებულ და სწრაფ გადაადგილებას კოლხეთის დაბლობის ქალაქებს შორის, რაც უმნიშვნელოვანესია მეტროპოლიის განვითარებისათვის.

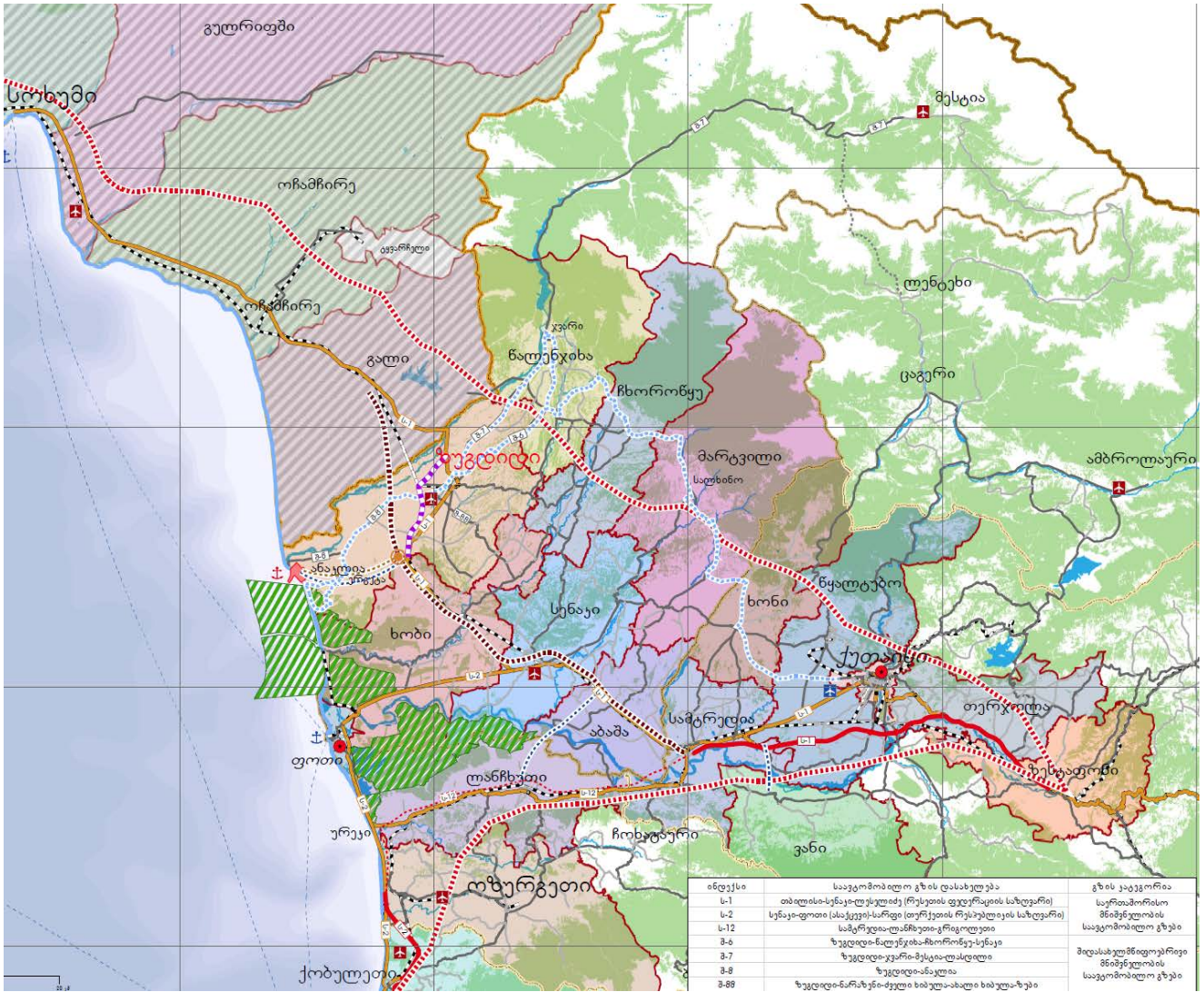
აღსანიშნავია, რომ რკინიგზის სადგურები განთავსებულია კოლხეთის დაბლობზე მდებარე ძირითადი ქალაქების ცენტრებში, რაც მნიშვნელოვანია მგზავრთა მოხერხებული გადაადგილებისთვის.

- **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.

მეტროპოლიის არეალში არსებობს ზუგდიდის, ფოთის, ქუთაისის, მერიის, და ქობულეთის ყოფილი აეროდრომები, რომლებიც საჭიროებენ ადგილობრივ აეროპორტებად განვითარებას.

- **ნავსადგურები:** კოლხეთის დაბლობის არეალში მდებარეობს ფოთის ნავსადგური, რომელიც, დღესდღეობით, ქვეყანაში ყველაზე დიდი ნავსადგურია. ასევე, ყულევში 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 4.3

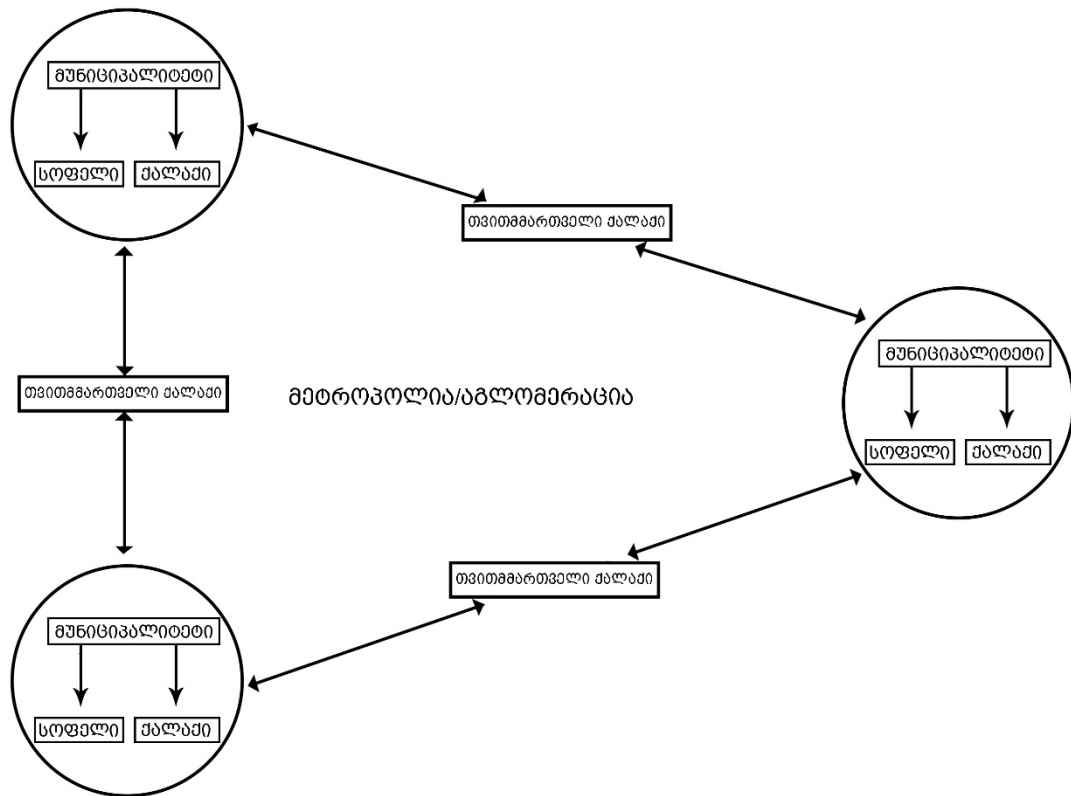


- | | | | | | |
|--|---|--|--------------------------|--|--|
| | სახელმწიფო საზღვარი | | საერთაშორისო გზა | | ნავგაყვანილობა |
| | ავტონომიური რესპუბლიკის საზღვარი | | შიგასახელმწიფოებრივი გზა | | თვითმმართველი ქალაქები (ქუთაისი, ფოთი) |
| | რეგიონული საზღვარი | | ადგილობრივი მნიშვნელობის | | საერთაშორისო აეროპორტი |
| | სამეგრელო-ზემო სვანეთის რეგიონის საზღვარი | | მშენებარე გზა | | ადგილობრივი აეროპორტი |
| | ოკუპირებული ტერიტორია | | საპროექტო გზა | | საზღვაო პორტი |
| | ტყის საფარი | | რკინიგზა | | დაგეგმილი საზღვაო პორტი |
| | კოლხეთის ეროვნული პარკი | | სანაოსნო გზა | | დაგეგმილი საერთაშორისო მნიშვნელობის გზა |
| | ჰიდროგრაფია | | რკინიგზა | | შემოთავაზებული ჩქაროსნული მაგისტრალი |
| | მუნიციპალიტეტების საზღვარი | | სანაოსნო გზა | | შემოთავაზებული განივი კავშირები |
| | ანაკლის ღრმანყოფანი პორტი | | სანაოსნო გზა | | შემოთავაზებული რკინიგზა |
| | საერთაშორისო ჩქაროსნული მაგისტრალი | | სანაოსნო გზა | | შემოთავაზებული ტურისტული საველოსიპედო მარშრუტი* |
| | | | სანაოსნო გზა | | კოლხეთის აგლომერაციის პირობითი საზღვარი (ზღ. დ. 200 მ-იანი იზოჰიფსი)** |

4.4 მეტროპოლიური მართვის სისტემის შეთავაზება

კოლხეთის დაბლობის მმართველობის სისტემა განხილული გვაქვს შემდეგნაირად: მეტროპოლიური მმართველობა უნდა შეგდებოდეს თვითმმართველი ქალაქების მუნიციპალური, ქალაქის და სოფლის მმართველობებისგან, რათა გადაწყვიტონ და მართონ მეტროპოლიის საზღვრებში ისეთი საკითხები, როგორებიცაა, საქალაქთაშორისო სატრანსპორტო კავშირების მართვა, ნარჩენების მართვა და გადამუშავება და სხვა.

ილუსტრაცია 4.4



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 ორგანული კანონი

„ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“, რომლის მიხედვითაც გაწერილია აღნიშნული თანამშრომლობის ძირითადი სამართლებრივი საფუძვლები და პრინციპები.¹

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 აქვთ 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 უფლებამოსილნი 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

¹ საქართველოს ორგანული კანონი, ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი, მუხლი 21
² <https://droa.ge/?p=33205>

ქალაქებში მრავლადაა სარკინიგზო და საავტომობილო გზებით უზრუნველყოფილი ყოფილი საწარმო ტერიტორიები. აღნიშნული ადგილები ქმნის წარმოების განვითარების ხელსაყრელ შესაძლებლობას, რაც სამუშაო ადგილების შექმნის ხელისშემწყობი პირობაა.

ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის დამატებითი ასპექტები

ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის მხარეები და ფორმები

ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის მხარეები შეიძლება იყოს მხოლოდ მუნიციპალიტეტები. კანონით დაშვებულია მუნიციპალიტეტებს შორის თანამშრომლობის ნებისმიერი კომბინაცია. მუნიციპალიტეტების შესაძლებელია იყოს მოსაზღვრე ან არამოსაზღვრე, ავტონომიური რესპუბლიკის და სხვადასხვა რეგიონის და ა.შ. მთავარია ამ თანამშრომლობას გააჩნდეს მიზანი და ეს მიზანია **განსაზღვრულ უფლებამოსილებათა ეფექტიანი განხორციელება და მოსახლეობისთვის ხარისხიანი მომსახურების გაწევა**

კანონით განსაზღვრულია მუნიციპალიტეტებს შორის თანამშრომლობის ძირითადად სამი ფორმა:

- ერთობლივი სამსახურების შექმნა
- საერთო კერძო სამართლის იურიდიული პირის შექმნა
- საერთო პროექტის განხორციელება და საბიუჯეტო თანხების გაერთიანება

თანამშრომლობის სფეროები

მუნიციპალიტეტების კანონით განსაზღვრულ უფლებამოსილებებიდან გამოდინარე ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის მონაწილეობით ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის რეკომენდირებული სფეროებია:

- ინვესტიციები და ერთობლივი საინვესტიციო პროექტები;
- ადგილობრივი ბუნებრივი რესურსების მართვა;
- მუნიციპალური ნარჩენების მართვა;
- წყალმომარაგება და მელიორაცია;
- კანალიზაცია;
- საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება;
- მუნიციპალური სატრანსპორტო სისტემები, მგზავრთა გადაყვანა;
- ვაჭრობა, ბაზრები და ბაზრობები;
- უპატრონო ცხოველებთან დაკავშირებული საკითხები;
- უსახლკარო პირთა თავშესაფრები;
- კულტურა და სპორტი;
- ტურიზმი;
- სოფლის მეურნეობა;
- ადგილობრივი ეკონომიკური განვითარება;
- დასაქმების ხელშეწყობა.

ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის პროცესში საკმაოდ დიდი როლი ენიჭება რეგიონში ცენტრალური ხელისუფლების წარმომადგენლების სახელმწიფო რწმუნებულების ჩართულობას. კანონის მიხედვით მათ არ გააჩნიათ პირდაპირი მონაწილეობის მანდატი მაგრამ ფაქტობრივად რწმუნებულები როგორც წესი არიან ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობის ინიციატორები და მხარდამჭერები. აღნიშნულ ფაქტს აქვს ინსტიტუციონალური საფუძველიც კანონის მიხედვით არსებობს სამხარეო საკონსულტაციო საბჭო რომელიც არის სახელმწიფო რწმუნებულთან არსებული მუნიციპალიტეტთა საკონსულტაციო ორგანო.

საბჭოს მიზანია, უზრუნველყოს მუნიციპალიტეტის ინტერესების წარმოდგენა და გათვალისწინება სახელმწიფო რწმუნებულის უფლებამოსილების განხორციელების ტერიტორიის განვითარების დაგეგმვისა და განხორციელების პროცესში.

ამასთანავე უნდა აღინიშნოს რეგიონული პროექტების დაფინანსების მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული „**საქართველოს რეგიონებში განსახორციელებელი პროექტების ფონდი**“ აღნიშნულ ფონდით შესაძლებელია დაფინანსდეს რეგიონული მნიშვნელობის პროექტებიც რაც მნიშვნელოვანი სტიმულია იმისათვის რომ ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის მონაწილეობით სხვა მუნიციპალიტეტებთან თანამშრომლობით შეიქმნას ერთობლივი ინტერმუნიციპალური და რეგიონული პროექტები.

მთავრობის შესაბამისი დადგენილების მიხედვით ადგილობრივი თვითმმართველობის და რეგიონული პროექტები მოიცავს მუნიციპალიტეტ(ებ)ში შემდეგი სახის პროექტების დაფინანსებას:

- გზები;
- მიწისქვეშა კომუნიკაციები;
- ტროტუარების მოწყობა-რეაბილიტაცია;
- წყალგაყვანილობა;
- წყალარინება;
- ხიდების რეაბილიტაცია;
- გარე განათების მოწყობა-რეაბილიტაცია;
- სასმელი წყლის ჭაბურღილების და სისტემების მოწყობა;
- საკანალიზაციო სისტემების და მუნიციპალური ნარჩენების მართვა;
- საცხოვრებელი და საჯარო შენობების შეკეთებას/რეაბილიტაცია;
- სხვა ინფრასტრუქტურული, აგრეთვე მუნიციპალიტეტისა და რეგიონული; განვითარებისთვის საჭირო პროექტები.

დამატებით უნდა აღინიშნოს, რომ აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის სტატუსი, ამ ტერიტორიაზე არსებულ მუნიციპალიტეტებს არ ზღუდავს მონაწილეობა მიიღონ ყველა იმ თანამშრომლობის ფორმატში რომელსაც ითვალისწინებს ინტერმუნიციპალური თანამშრომლობა.

4.5 ქ. ზუგდიდის როლი კოლხეთის ეროვნულ პარკთან მიმართებაში

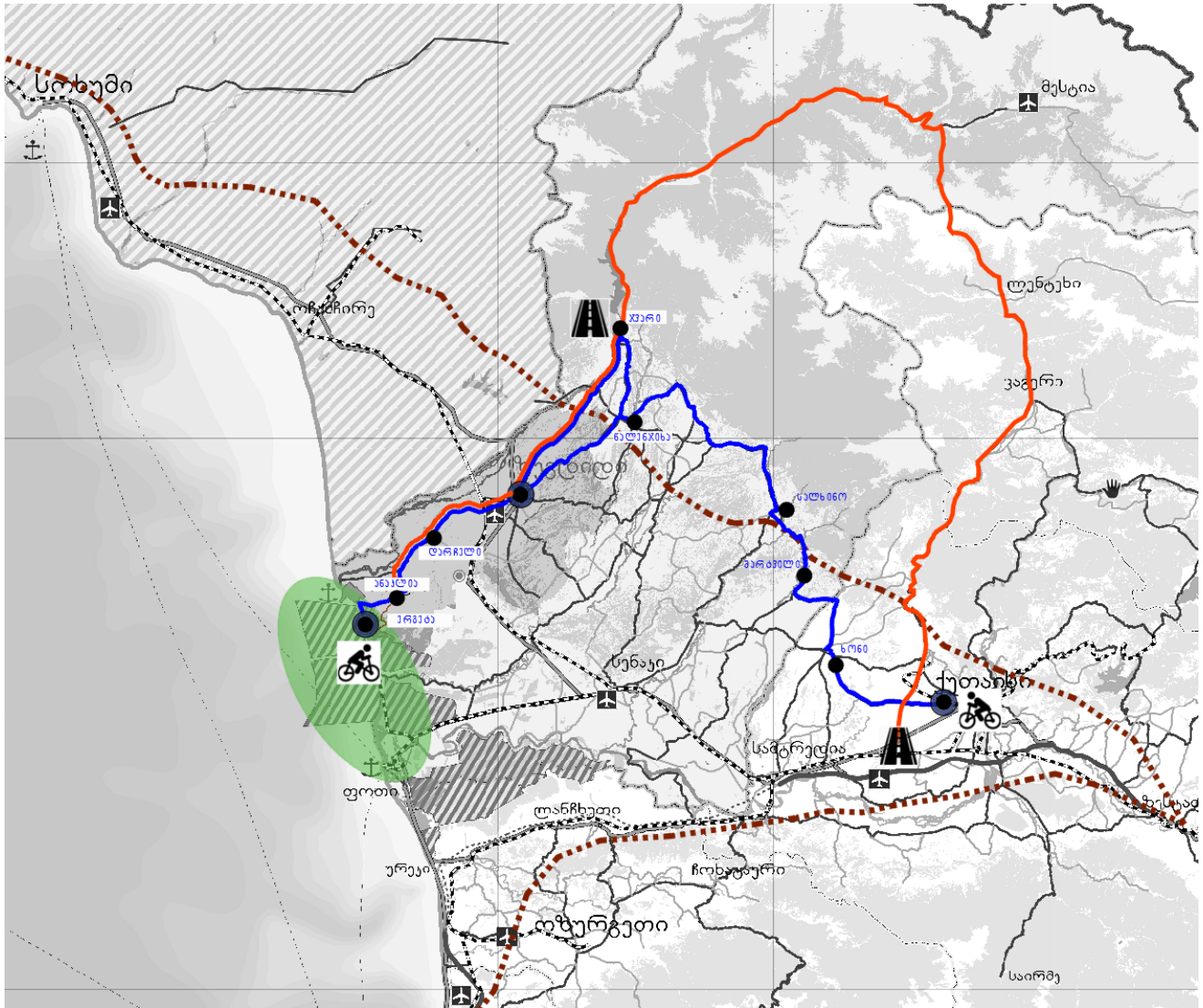
კოლხეთის ეროვნული პარკი, შემდგომში გამრავალფეროვნებული და განვითარებული სხვადასხვა ტურისტული ატრაქციებით მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს არა მარტო ქ. ზუგდიდის, არამედ კოლხეთის დაბლობის განვითარებაში. დღეის მდგომარეობით კოლხეთის ეროვნულ პარკში მოსახვედრად ძირითადი ტურისტული საინფორმაციო ცენტრი მდებარეობს მალთაყვაში. შესაძლებელია ქუთაისიდან ახალი გზის მშენებლობის შემდგომ სვანეთის გავლით კოლხეთის ეროვნულ პარკში ჩრდილოეთის მხრიდან, ზუგდიდან მოხვედრა და ახალი ტურისტული საინფორმაციო ცენტრის მოწყობა შესაბამისი ინფრასტრუქტურით.

კოლხეთის ეროვნული პარკი დღეის მდგომარეობით გაყოფილია ორ ნაწილად სენკიდან ფოთისკენ მიმავალი ჩქაროსნული გზით და რკინიგზით, რის შედეგადაც ჩრდილოეთის ნაწილი არის ტურისტულად განუვითარებელი. ჩრდილოეთ ნაწილისთვის შესაძლებელია განვითარდეს მალთაყვაში არსებული მსგავსი მომსახურება: მაგ საწყალოსნო ტურიზმი მდინარე ყულევზე და მდ. ჭურიაზე, სადაც სავარაუდოთ შესაძლებელია ბრტყელძირიანი ნაპირით ტურების მოწყობა. (რა თქმა უნდა აღნიშნული ხედვა საჭიროებს დეტალურ შეფასებას)

ასევე კოლხეთის ეროვნულ პარკთან მიმართებაში საყურადღებოა შემოთავაზებული ველოტურის განვითარების წინადადება, რომელიც გულისმობს ქუთაისიდან წყალტუბო-ხონი-მარტვილი-სალხინო-წალენჯიხა-ზუგდიდი -ანაკლია- ერგეტა - კოლხეთის პარკის მიმართულებას.

იხილეთ ილუსტრაცია 4.5

ილუსტრაცია 4.5



- ⋯ კოლხეთის დაბლობის ავლომერაციული/მეტროპოლიური საზღვარი
- კოპიტნარი -მესტია -ზუგდიდის საავტომობილო კავშირი
- შემოთავაზებული საველოსიპედო კავშირი

5. ქ. ზუგდიდის განვითარება

5.1 ზოგადი

წინამდებარე დოკუმენტის „ქ. ზუგდიდის განვითარების კონცეფციის“ მე-6 თავში მოცემულია ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვა, ხოლო მე-7 თავში მოცემულია ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვის დამატებითი საკითხები ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების შემთხვევაში.

5.2 ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვა

ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვა მოცემულია წინამდებარე დოკუმენტის „ქ. ზუგდიდის განვითარების კონცეფციის“ მე-6 თავში.

5.3 ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვის დამატებითი საკითხები ანაკლიის ნავსადგურის განვითარების შემთხვევაში.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარება შექმნის დამატებით შესაძლებლობებს ქ. ზუგდიდის განვითარებისათვის. განსაკუთრებით მისი საცხოვრებელი, საწარმო, რეკრეაციული და სავაჭრო პოტენციალის განვითარებისათვის.

ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვის დამატებითი საკითხები ანაკლიის ნავსადგურის განვითარების შემთხვევაში, მოცემულია წინამდებარე დოკუმენტის „ქ. ზუგდიდის განვითარების კონცეფციის“ მე-7 თავში.

6. ქ. ზუგდიდის განვითარების ხედვა

6.1 ქ. ზუგდიდისათვის შემოთავაზებული კავშირები

6.1.1. ქ. ზუგდიდის შემოვლითი საავტომობილო გზები და ქუჩები

არსებული მდგომარეობით ქ. ზუგდიდის ცენტრალური ნაწილი არის ერთგვარი სატრანსპორტო გამანაწილებელი კვანძი. თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზიდან ვხვდებით ზუგდიდის 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 შიდასახელმწიფოებრივი გზის, ასევე საქალაქო ქუჩის ფუნქციასაც. ყოველივე ეს იწვევს ზუგდიდის ცენტრალური ნაწილის სატრანსპორტო ნაკადებით 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.

პრობლემის მოსაგვარებლად განხილულია:

1. ერთის მხრივ რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ შემუშავებული საერთაშორისო ჩქაროსნული გზატკეცილის კონცეფცია, რომელიც დღესდღეობით წინასწარი შეფასების სტადიაზეა და გრძელვადიანი პროექტია (დაახლოებით 10 წელი), იგი სცდება ქ. ზუგდიდის საზღვრებს, შემოუვლის მას დასავლეთის მხრიდან და შეუერთდება აფხაზეთში მიმავალ საავტომობილო გზას.

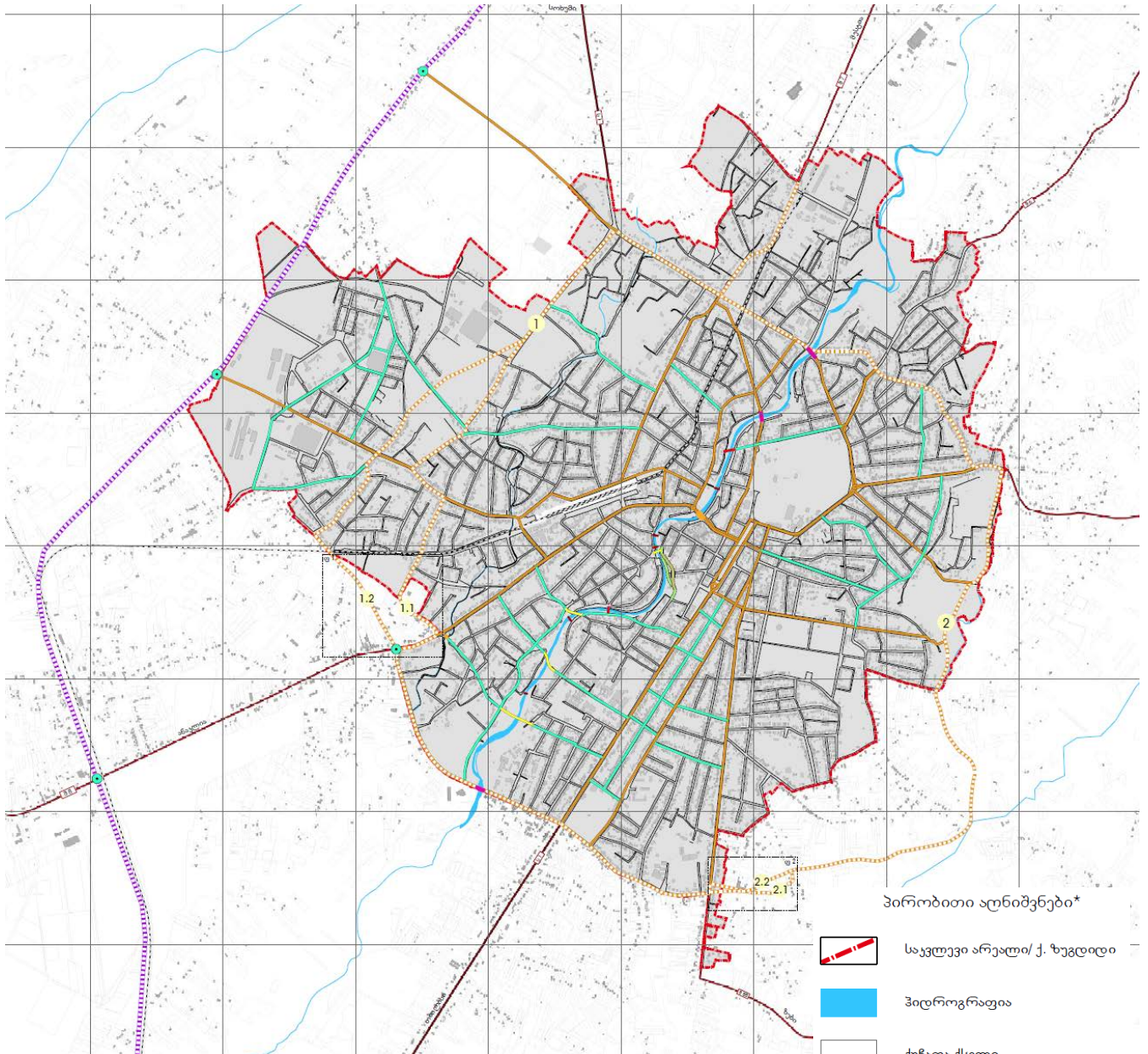
დაგეგმილი საერთაშორისო ჩქაროსნული გზატკეცილი ხელს შეუწყობს ქ. ზუგდიდის ცენტრალურ ნაწილის სატრანზიტო მოძრაობისგან განტვირთვას და მისი დასავლეთ ნაწილის, კერძოდ, ეგრისის და ინგურ-ქალაქ კომბინატის უბნების, მათ შორის, საწარმოო ტერიტორიების განვითარებას. იგი, ასევე გამოიწვევს მისი არტერიულ ქუჩებთან დაკავშირების აუცილებლობას.

კონცეფციით წარმოდგენილია ჩქაროსნული მაგისტრალიდან შემოსასვლელი კვანძების ალტერნატიული ვარიანტები. პირველი - ანაკლიის მიმართულებით; მეორე - ინგურ-ქალაქ კომბინატის ტერიტორიიდან და მესამე - ეგრისის უბნიდან (იხ. ილუსტრაცია 6.1.1)

2. ასევე, წარმოდგენილია ორი შემოვლითი არტერიული ქუჩის განვითარების ხედვა, რომელიც, შესაძლოა საშუალო ვადაში (დაახლოებით 5 წელი) განხორციელდეს.



შემოვლითი არტერიული ქუჩები ხელს შეუწყობს: ქ. ზუგდიდის ცენტრალურ ნაწილის სატრანზიტო მოძრაობისგან განტვირთვას, ქალაქის დეცენტრალიზაციას და მათ გასწვრივ მდებარე ტერიტორიების განვითარებას (იხ. ილუსტრაციები 6.1.1, 6.1.2 და 6.1.3).














ილუსტრაცია 6.1.1



- საპროექტო საავტომობილო კვანძი**
- 1 კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზა 1
 - 1.1 კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზა 1-ის ვარიანტი 1
 - 1.2 კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზა 1-ის ვარიანტი 2
 - 2 კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზა 2
 - 2.1 კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზა 2-ის ვარიანტი 1
 - 2.2 კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზა 2-ის ვარიანტი 2

საავტომობილო გზების სტრუქტურა

-  საერთაშორისო მნიშვნელობის გზა
-  შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზა

- პირობითი აღნიშვნები***
-  საკლუვი არეალი/ ქ. ზუგდიდი
 -  პიროგრაფია
 -  ქუჩათა ქსელი
 -  რკინიგზა
 -  არტერიული ქუჩები
 -  შემყრები ქუჩები
 -  კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზები
 -  ღაგვემლი საერთაშორისო მნიშვნელობის გზა
 -  საპროექტო გზა (ვარიანტი 1)
 -  საპროექტო გზა (ვარიანტი 2)
 -  არსებული სამანქანო ხილი
 -  არსებული სარეაბილიტაციო სამანქანო ხილი
 -  არსებული სარეაბილიტაციო საფეხმავლო ხილი

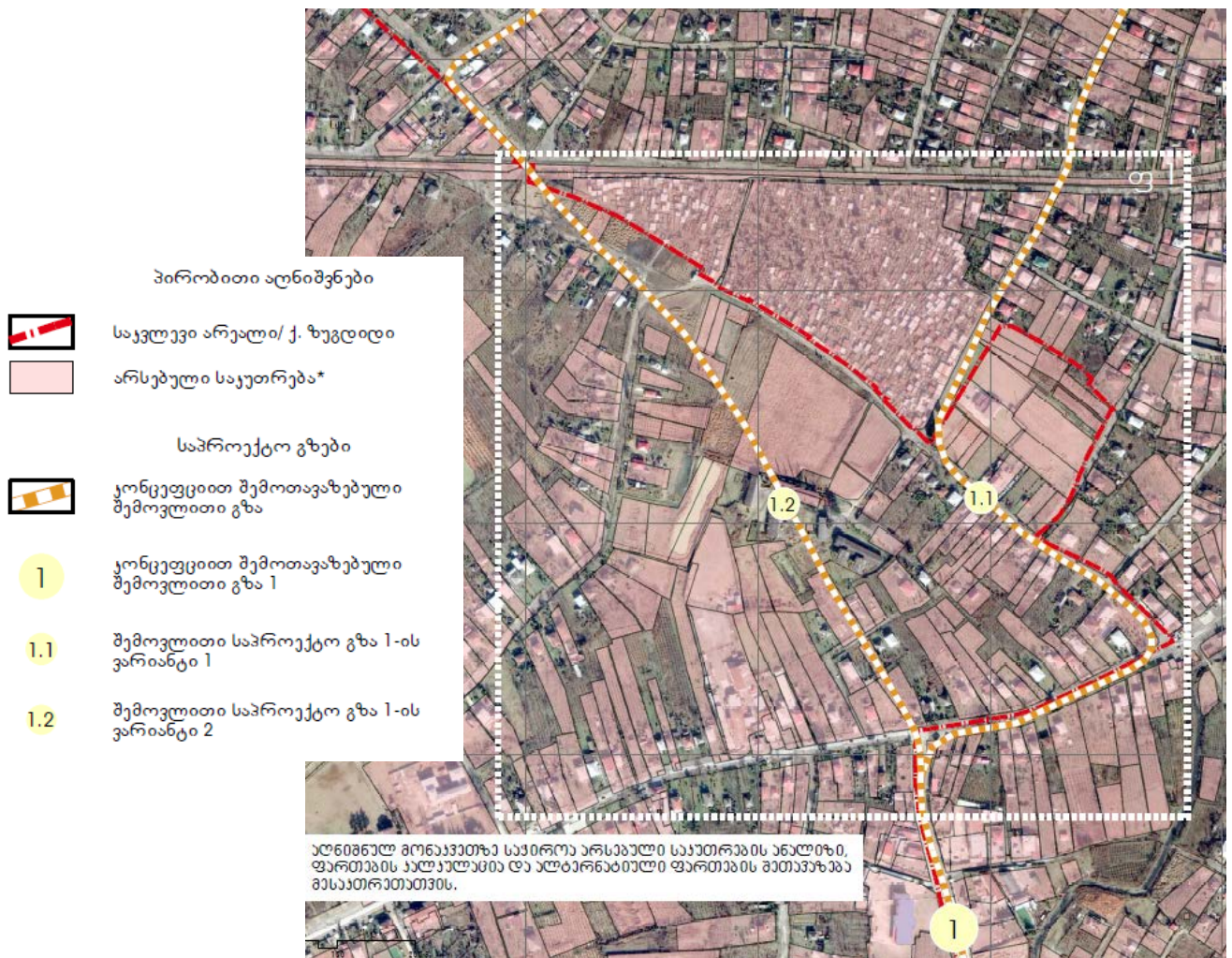
შემოთავაზებულ შემოვლით გზებს მივანიჭეთ პირობითი სახელები შემოვლითი გზა N1 დასავლეთის მხრიდან და შემოვლითი გზა N2 აღმოსავლეთის მხრიდან.

აღსანიშნავია, რომ საპროექტო შემოვლითი გზების განვითარების შემთხვევაში, ორ მონაკვეთზე ვაწყდებით პრობლემურ ადგილებს. კონცეფციით შემოთავაზებულია პრობლემური ფრაგმენტების განვითარების ორი ვარიანტი:

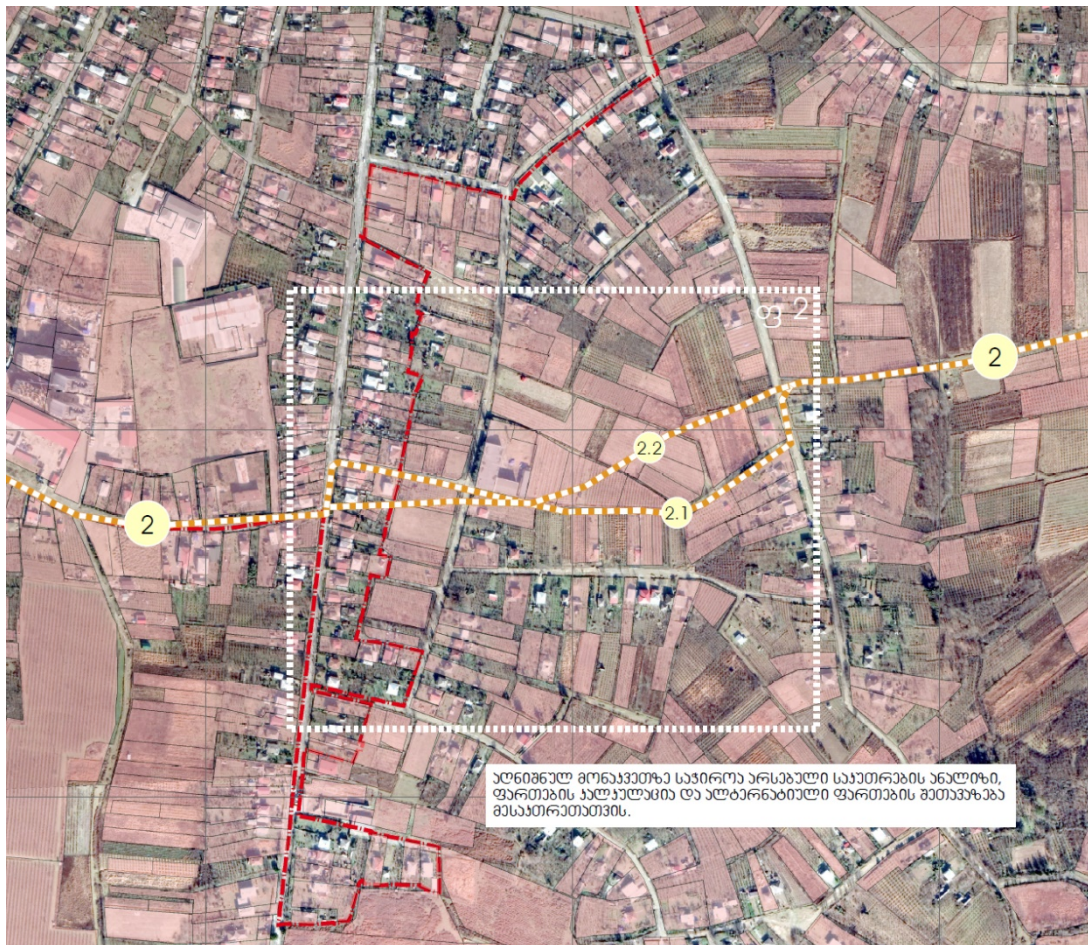
საპროექტო შემოსავლელი გზა N 1 (დასავლეთის მხარეს) ვარიანტი 1-1 და ვარიანტი 1-2, რომელიც თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზიდან ზუგდიდში შესასვლელთან, დასავლეთით მარცხენა მიმართულებით მიდის და კვეთს კერძო საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთებს. მოცემული სიტუაცია და ვარიანტები შესაფასებელია. ოპტიმალური ვარიანტის შერჩევა მოხდება გენერალური გეგმის ეტაპზე.

საპროექტო შემოსავლელი გზა N 2 (აღმოსავლეთის მხარე) მონაკვეთი, რომელიც კონცეფციით უნდა გადავიდეს ქალაქის სამხრეთ-დასავლეთით, ანალოგიური შემთხვევაა და საჭიროებს დეტალურ შეფასებას და ოპტიმალური ვარიანტის შერჩევას.

ილუსტრაცია 6.1.2



ილუსტრაცია 6.1.3



პირობიტი აღნიშნები



საკლევი არეალი/ ქ. ზუგდიდი



არსებული საკუთრება*

საპროექტო გზები



კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზა

2

კონცეფციით შემოთავაზებული შემოვლითი გზა 2

2.1

შემოვლითი საპროექტო გზა 2-ის ვარიანტი 1

2.2

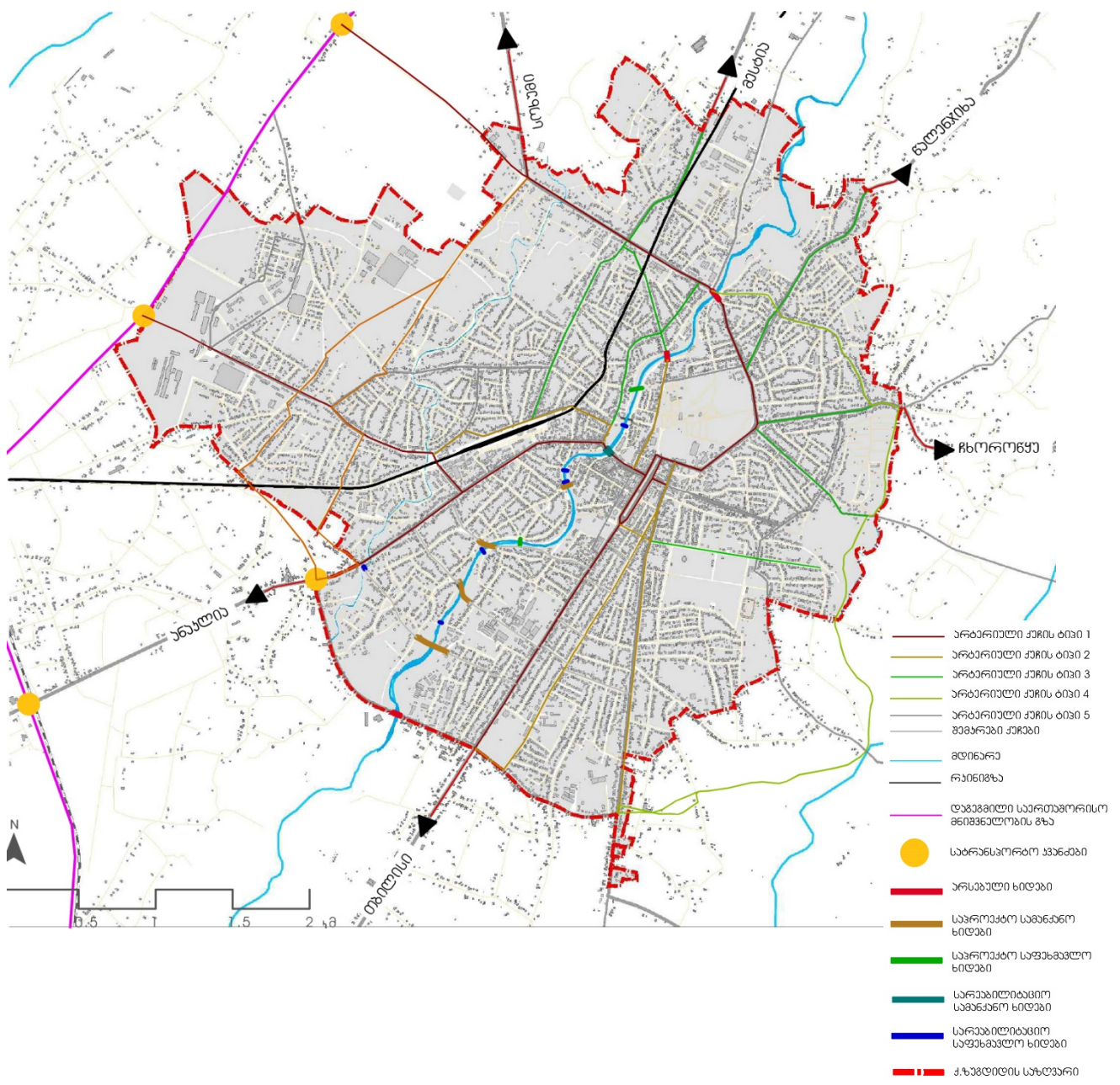
შემოვლითი საპროექტო გზა 2-ის ვარიანტი 2

6.2.1. ქ. ზუგდიდის ქუჩების იერარქია და განვითარება

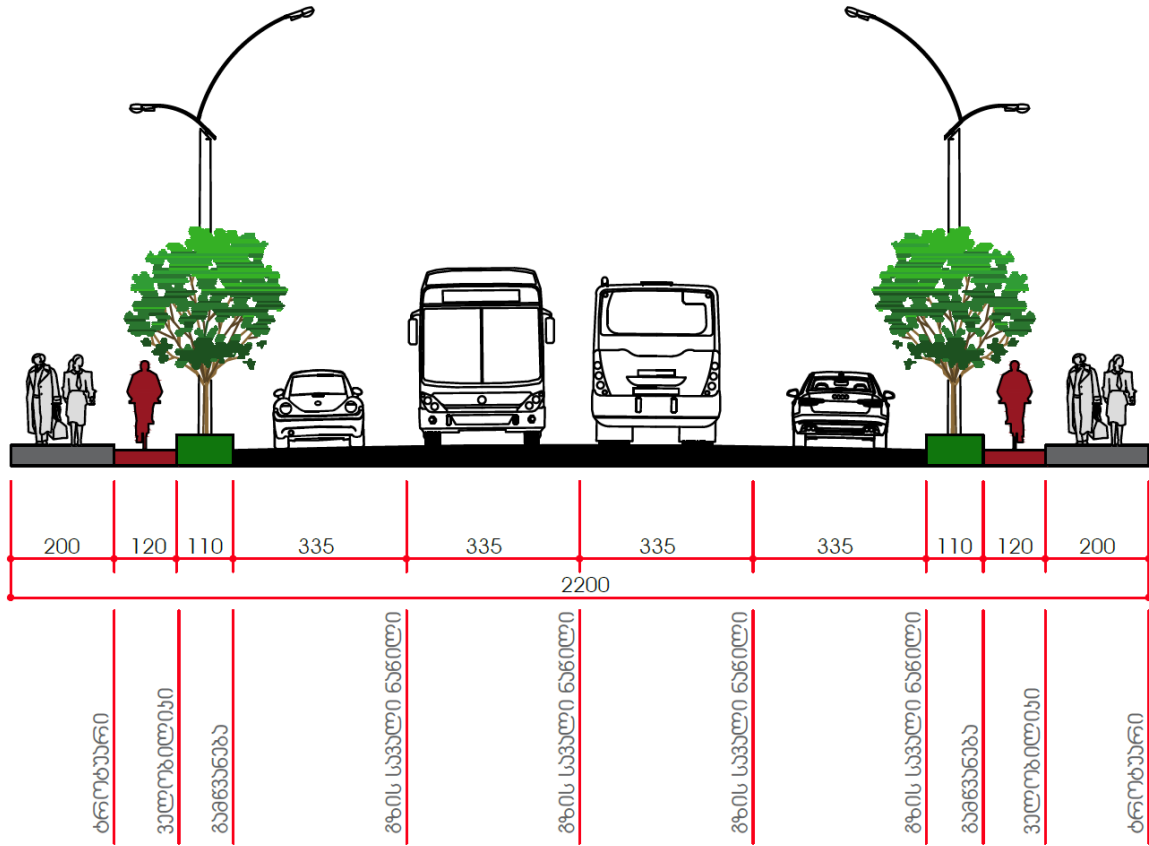
ქ. ზუგდიდში არსებული ქუჩები იერარქიის მიხედვით დახარისხდა არტერიულ, შემკრებ და ადგილობრივ ქუჩებად და განისაზღვრა მათი განვითარების მინიმალური პირობები. რაც მნიშვნელოვანია მობილობის მოწესრიგებული და ხარისხიანი განვითარებისათვის.

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

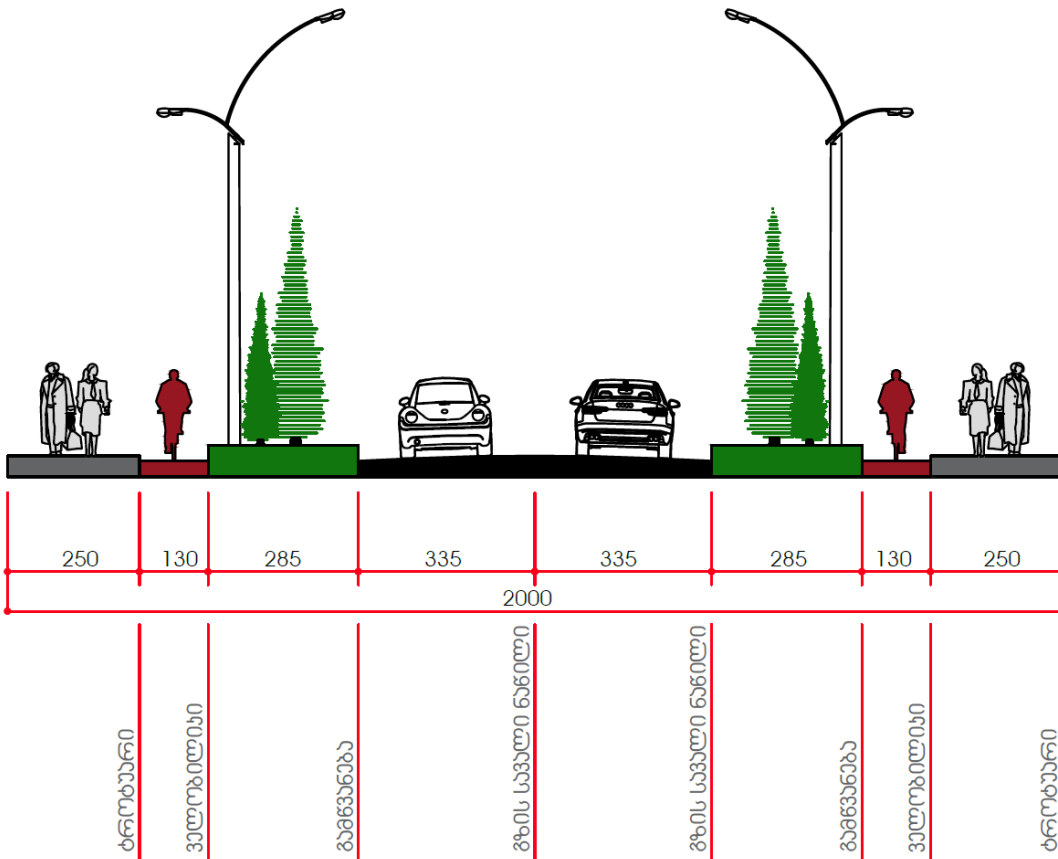
ილუსტრაცია 6.2.1 - არტერიული ქუჩები



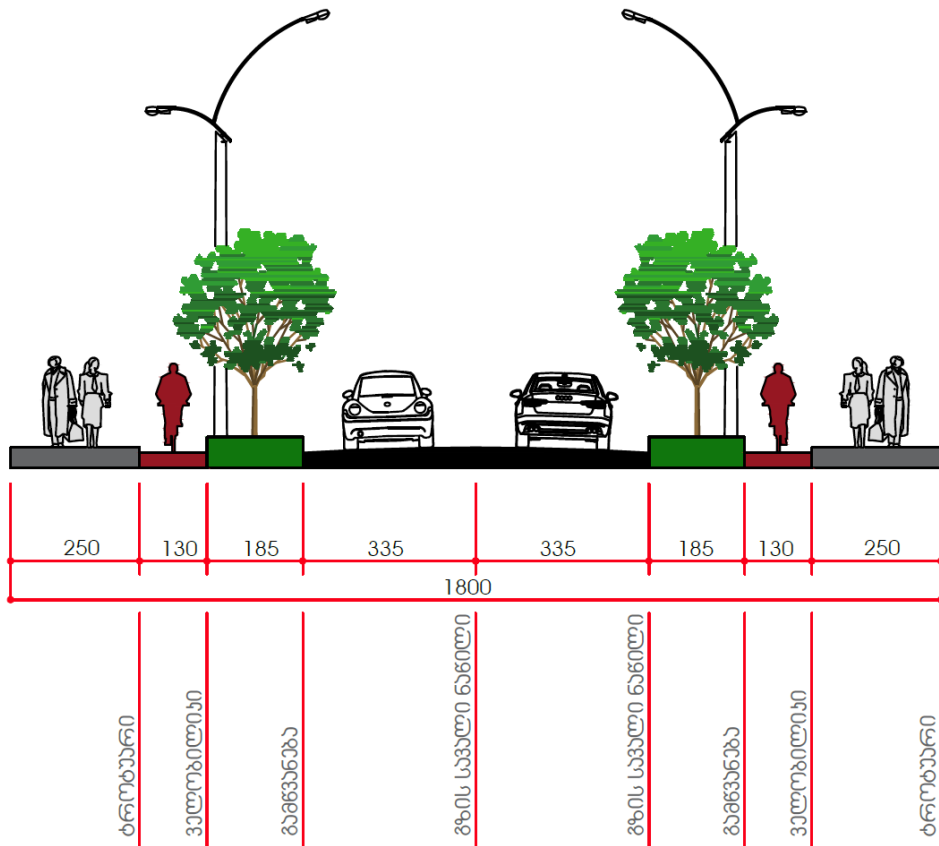
არტერიული ქუჩების მოწყობის ტიპი 1



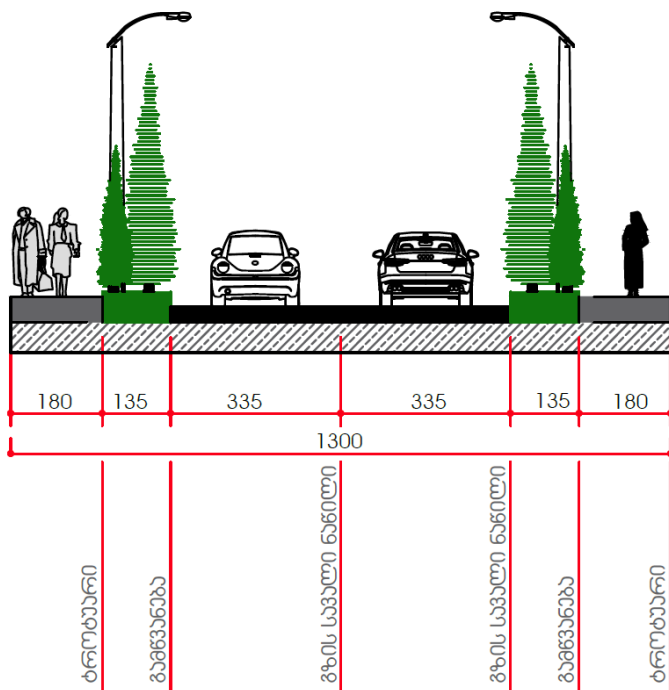
არტერიული ქუჩების მოწყობის ტიპი 2



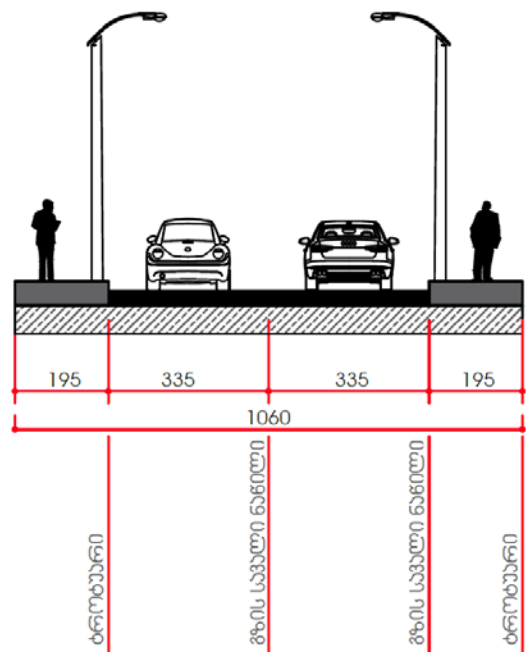
არტერიული ქაჩების მოწყობის ტიპები
ტიპი 3



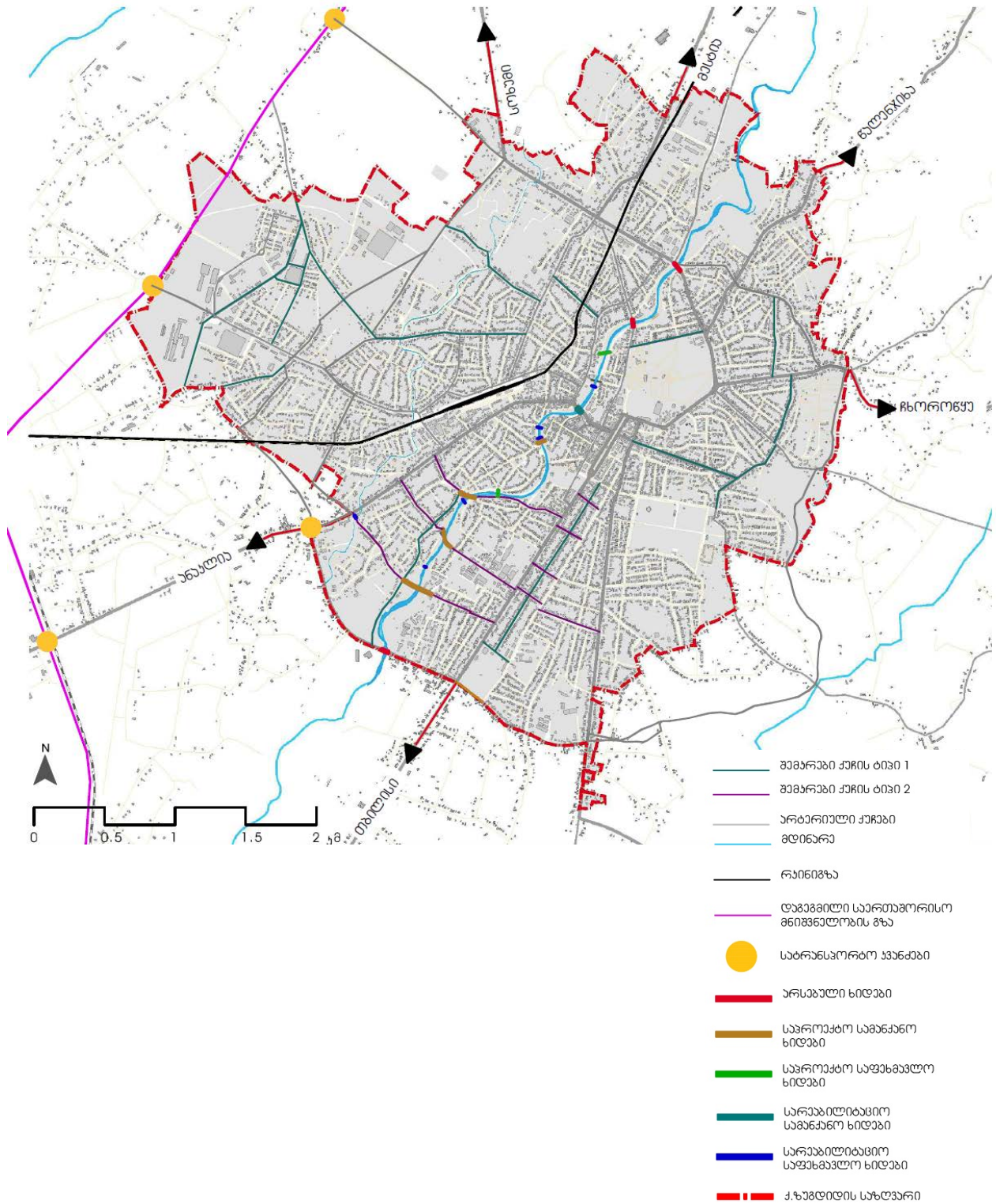
არტერიული ქაჩების მოწყობის ტიპები
ტიპი 4



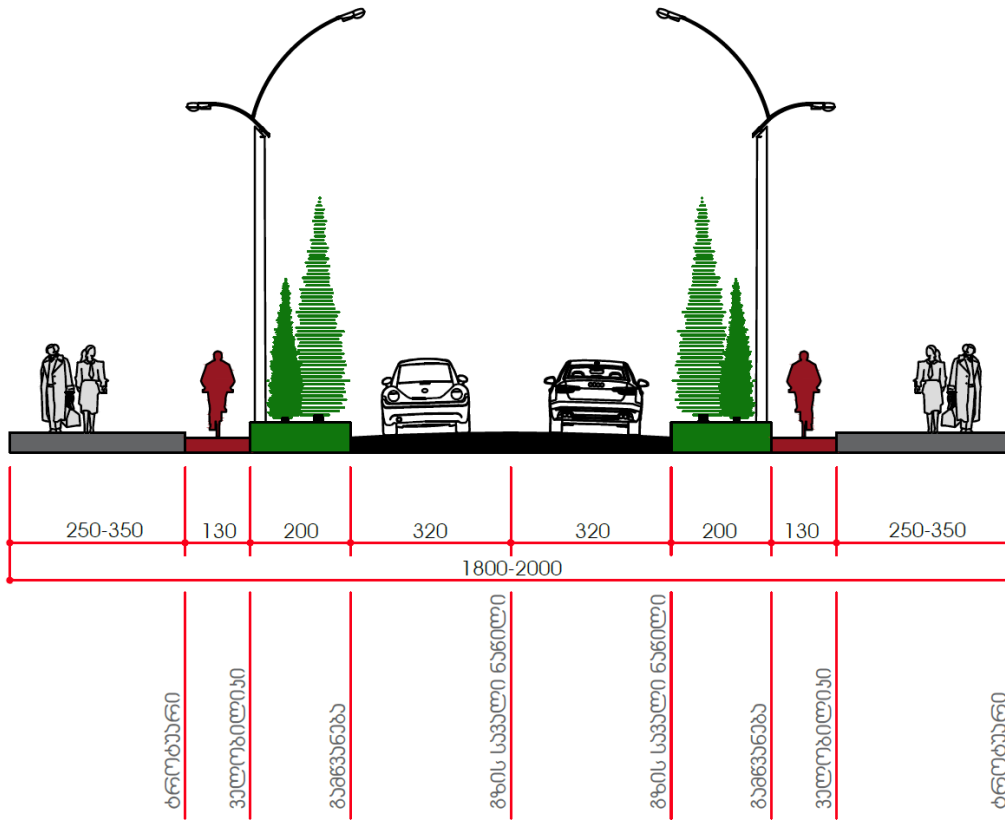
არტერიული ქაჩების მოწყობის ტიპები
ტიპი 5



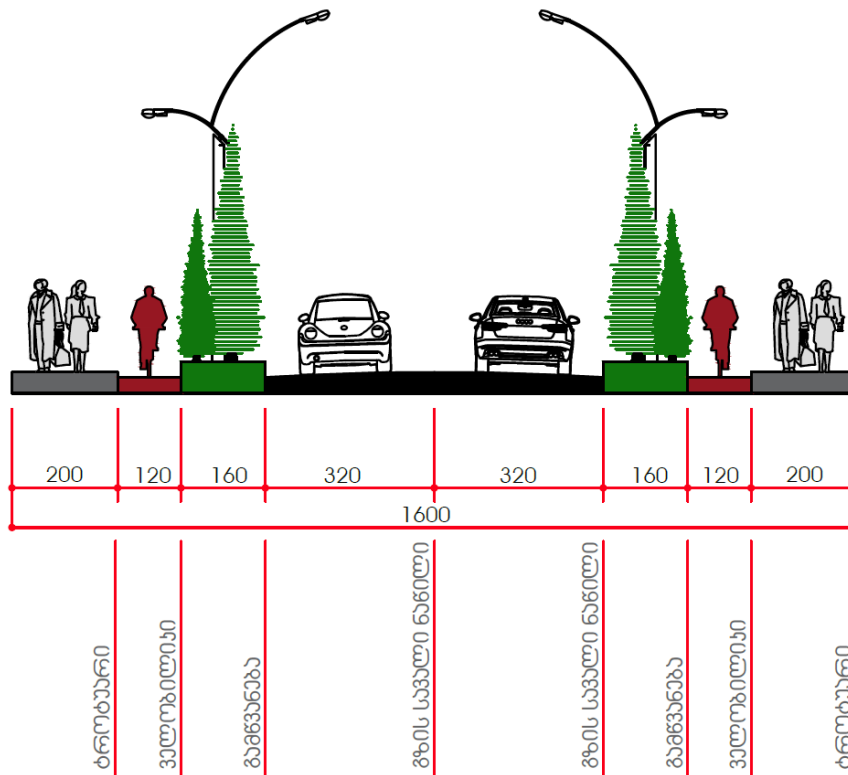
ილუსტრაცია 6.2.2 - შემკრები ქუჩები



შემარები ქუჩების მოწყობის ტიპები
ტიპი 1



შემარები ქუჩების მოწყობის ტიპები
ტიპი 2



6.1.2. საფეხმავლო და სამანქანო ხიდები

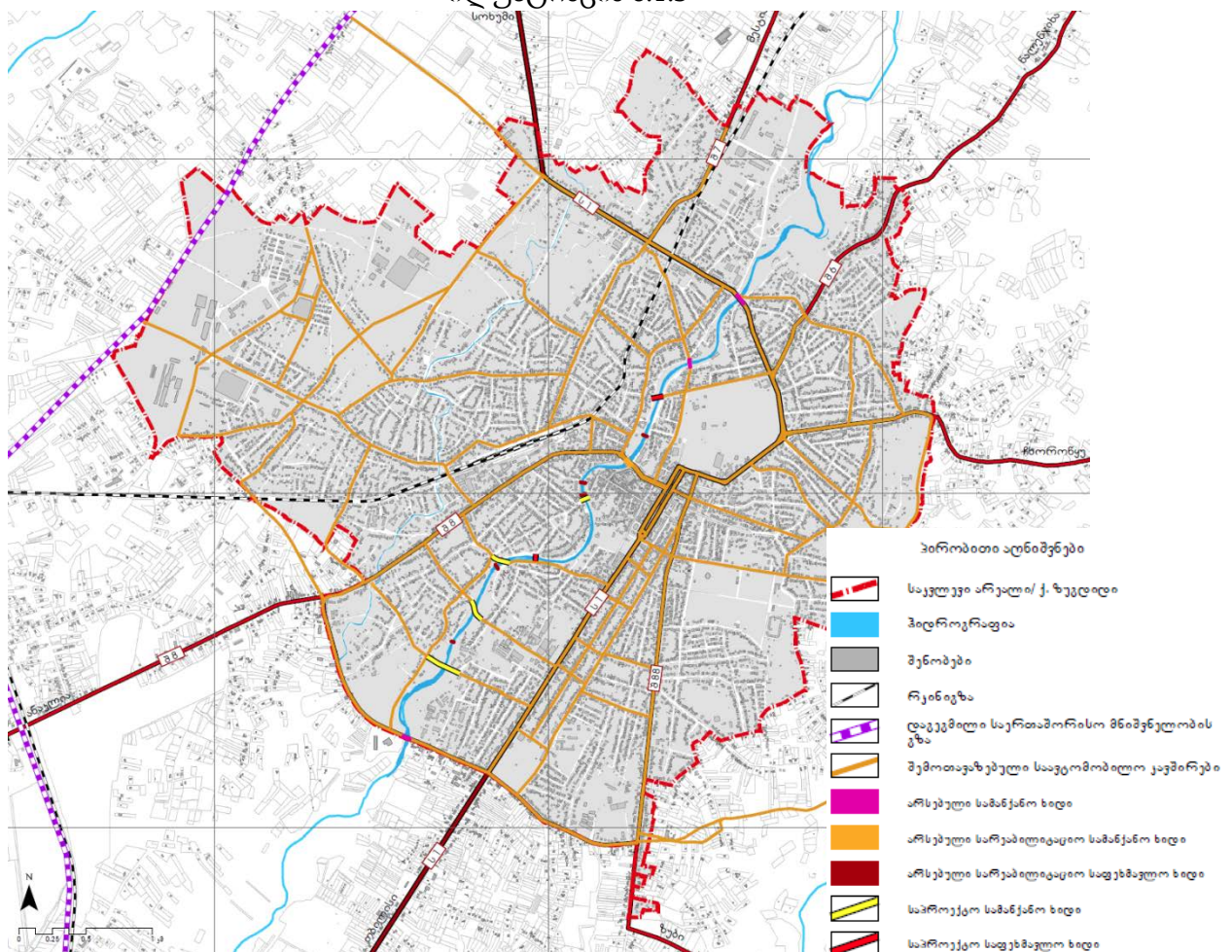
ქ. ზუგდიდში მობილობის გაუმჯობესებისათვის მნიშვნელოვანია საავტომობილო და საფეხმავლო ხიდების დამატება მდ. ჩხოუმიაზე. საავტომობილო ხიდები საჭიროა შემკრები ქუჩების განვითარებისათვის, ხოლო საფეხმავლო ხიდები, საფეხმავლო გადაადგილების გარდა, მნიშვნელოვანია საველოსიპედე ბილიკების და ტურისტული მარშრუტების განვითარებისათვის.

დღევანდელი მდგომარეობით, ბაზრის ხიდსა და ხუბულავას ქუჩაზე არსებულ სამანქანო ხიდს შორის 3,5 კმ-ია, რაც მისაწვდომობის დიდ პრობლემას ქმნის. აღნიშნული პრობლემა გააქვრდა პირველი ეტაპის დროს ჩატარებულ საჯარო განხილვაზეც.

კონცეფციით ავსახავთ, რომ შესაძლებლობა და სავარაუდო საჭიროება არსებობს. წარმოდგენილი ხიდები ქმნიან მდინარის სხვადასხვა ნაპირზე გამავალი არტერიული ქუჩების შემკრებ კავშირს. პრიორიტეტულობა კი დადგინდება შემდგომ ეტაპზე.

საფეხმავლო და საველოსიპედო ხიდები არის მწვანე დერეფნის ნაწილი და შეძლებისდაგვარად, საფეხმავლო მისაწვდომობისთვის საკმარისი უნდა იყოს. ამ შემთხვევაში პრიორიტეტულია სადგურიდან მომავალი ქუჩის საფეხმავლო ხიდით დაკავშირება ბაზართან და ბულვართან, შემდგომში დადიანების სასახლისა და შემოთავაზებული საჯარო სივრცის მიმართულებით და გადასვლა მეორე სანაპიროზე, სადაც დღეის მდგომარეობით უკვე არსებობს მდინარის გასწვრივ საფეხმავლო და საველოსიპედე ინფრასტრუქტურა, რაც მნიშვნელოვანია ტურისტული მარშრუტის საცირკულაციოდ.

ილუსტრაცია 6.1.3

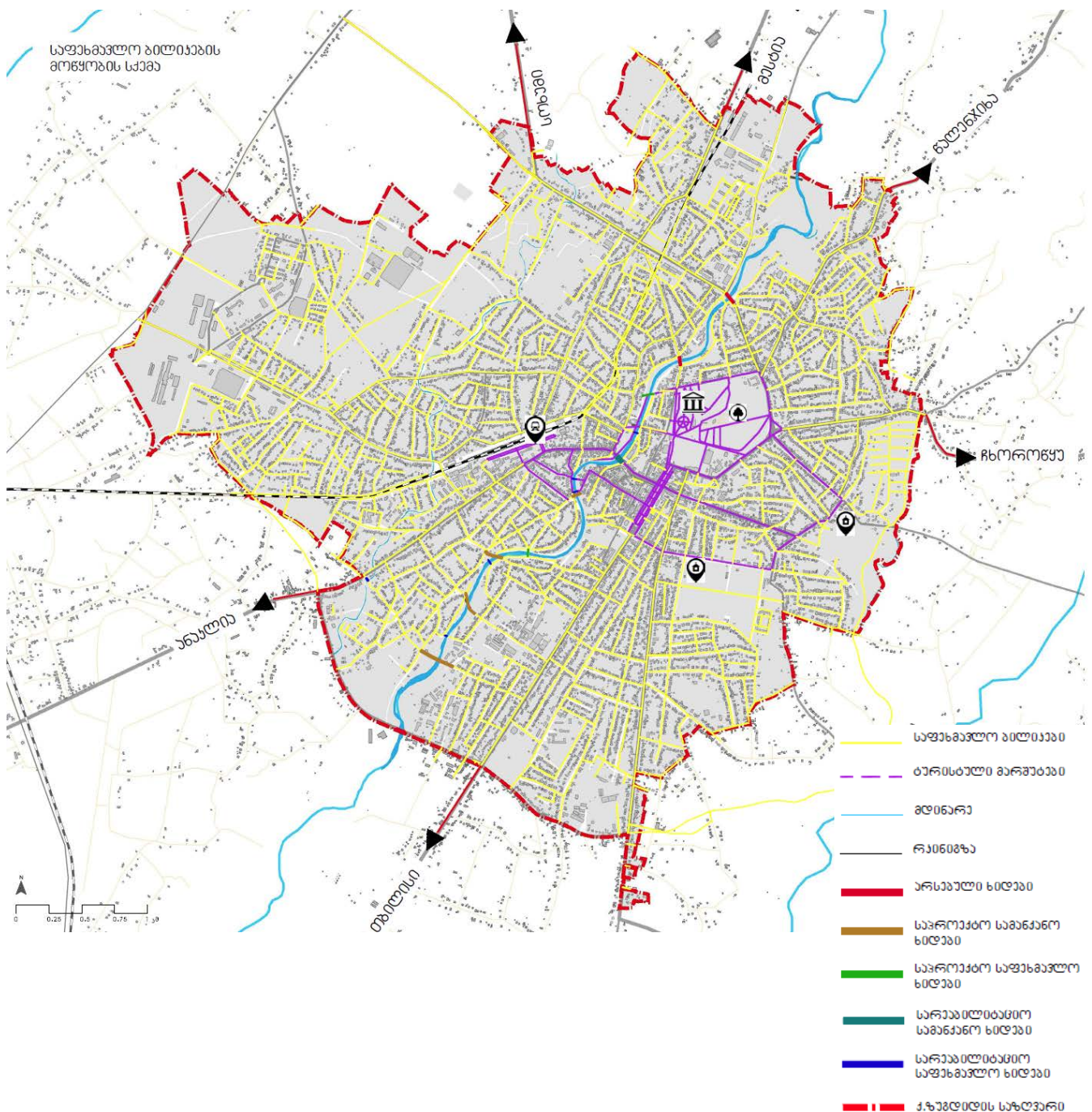


6.1.3. საფეხმავლო გზები

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 6.2.1 და 6.2.2 ილუსტრაციებზე.

ილუსტრაცია 6.1.4



6.2 ქ. ზუგდიდის ადმინისტრაციული უბნებისა და საუბნო ცენტრების განვითარება

დღევანდელი მდგომარეობით, 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 ურბანული 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, მინი აგრო-ბაზარი რომელიც ყოველ შაბათ-კვირას იფუნქციონირებს, სარეკრეაციო სივრცეები (პარკი, კაფე-ბარი) და გასართობი ადგილები (სათამაშო მოედნები, სპორტულ-გამაჯანსაღებელი შენობები).

ჩვენს მიერ შემოთავაზებული ქ. ზუგდიდის ადმინისტრაციული უბნებისა და დამატებითი ცენტრების განვითარების ხედვა გულისხმობს შემდეგს - 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 ქვეცენტრები სადაც პირველადი მომსახურების ინფრასტრუქტურა განთავსდება (მცირე მარკეტი, სკოლები და ბალები).

ქ. ზუგდიდში არსებობს ხუთი ადმინისტრაციული უბანი, რომლებსაც სხვადასხვა ფართობი და მოსახლეობის რაოდენობა გააჩნიათ, შესაბამისად განსხვავებული რაოდენობის ცენტრებს საჭიროებენ. ი.ქ.კ-ს ფართობი შეადგენს 470 ჰექტარს, თუმცა მოსახლეობის რაოდენობა სხვა ადმინისტრაციულ უბნებთან შედარებით ყველაზე მცირეა, კერძოდ 5972 ადამიანი. კოლხეთის ფართობი 309 ჰექტარია, მოსახლეობა კი 7694 ადამიანი. ეგრისის ფართობი არის 413 ჰექტარი, ხოლო მოსახლეობის რაოდენობა 7234 ადამიანი. ამ მონაცემებზე დაყრდნობით, ზემოთხსენებულ სამ უბანში მიზანშეწონილად ჩავთვალეთ თითო ცენტრისა და ორი ქვეცენტრის აუცილებლობა.

რაც შეეხება ოდიშისა და მაცხოვრისკარის უბნებს. ამ ორ უბანს შორის საზღვარი ზუგდიდის მერიის მონაცემებზე დაყრდნობით რუსთაველის ქუჩაზე გადის, თუმცა ჩვენი კონცეფციის საფუძველზე ქალაქის შიდა გზების არტერიულ და შემკრებ ქუჩებად დაყოფის შემდეგ, გადაწყვიტეთ ამ ორ უბანს შორის საზღვარი თავისუფლების ქუჩაზე გაგვეტარებინა, რადგან ეს ქუჩა არტერიულია. შედეგად, ოდიშის ფართობი გაიზარდა 390 ჰექტარიდან 477-მდე, მოსახლეობის რიცხოვნობა კი 8810 ადამიანიდან დაახლოებით 10313 გახდა. შესაბამისად, მაცხოვრისკარის ფართობი შემცირდა 561 ჰექტარიდან 474 ჰექტარამდე, ხოლო მოსახლეობის რაოდენობა 12 703 ადამიანიდან 11 200-მდე. ამ ორ უბანში რეკომენდირებულია თითო ცენტრისა და სამი ქვეცენტრის შექმნა.

ჩვენს მიერ შემოთავაზებულ სქემაზე უბნის ცენტრებისა და ქვეცენტრების სავარაუდო ადგილმდებარეობის შერჩევა მოხდა როგორც თანაბარი მისაწვდომობის გათვალისწინებით, ასევე ისეთი თავისუფალი ტერიტორიების გამოვლენის შედეგად, სადაც შესაძლებელი იქნებოდა ამ უბნების განვითარების კონცეფციით გათვალისწინებული ინფრასტრუქტურის მოწყობა ან უკვე არსებობა. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანი იყო ცენტრებისა და ქვეცენტრების სიახლოვე არტერიულ თუ შიდასახელმწიფოებრივ გზებთან, რაც მნიშვნელოვანია ასეთი ადგილების ზრდა-განვითარებისთვის.

მსგავსი ტიპის 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 ზონების გაჩენის შესაძლებლობით.

შენიშვნა: მოსახლეობის რაოდენობის შესახებ ინფორმაცია მოგვაწოდა ქ. ზუგდიდის მერიამ საარჩევნო სიების მიხედვით.

ილუსტრაცია 6.2

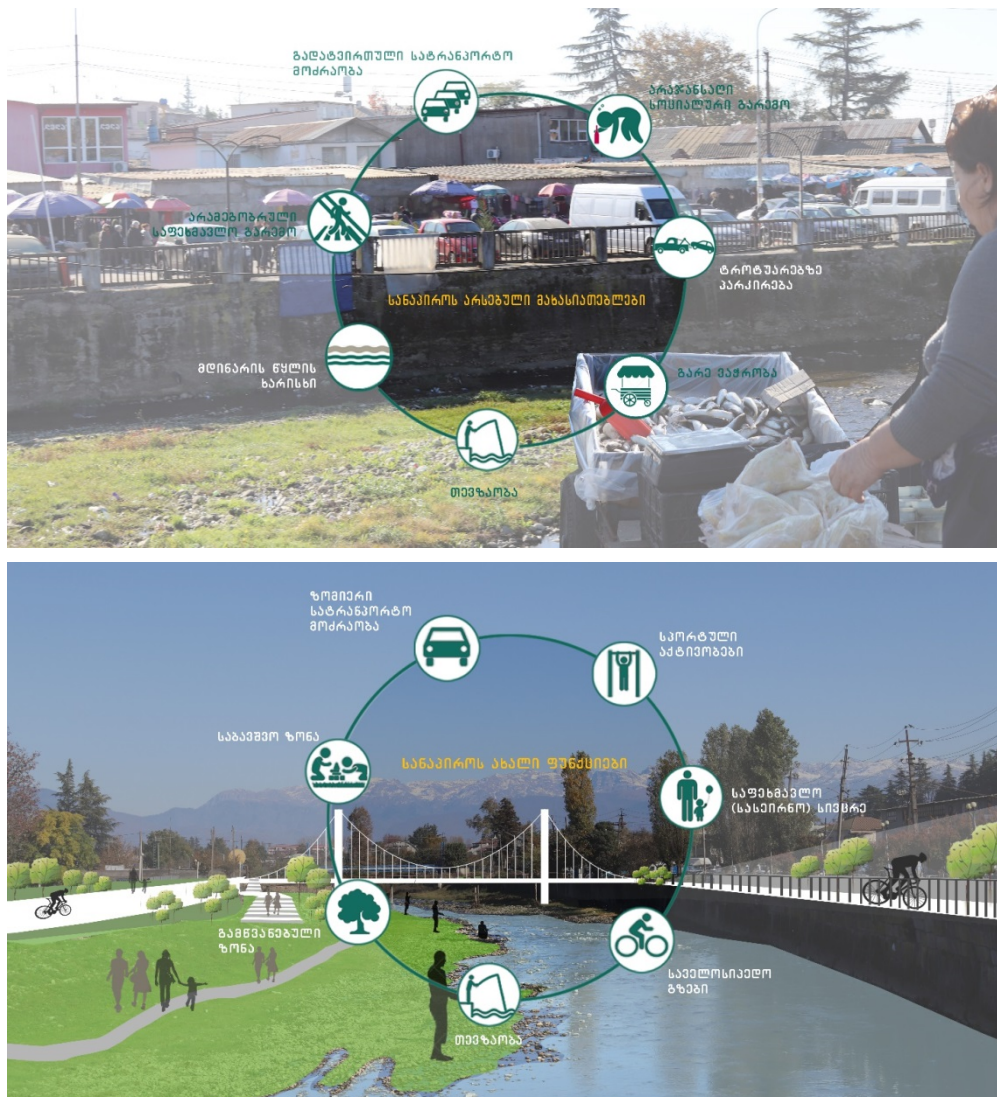


- ადმინისტრაციული უბნების საზღვარი
- უბნის ცენტრი
- დამატებითი ცენტრი

6.3 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 6.3.1



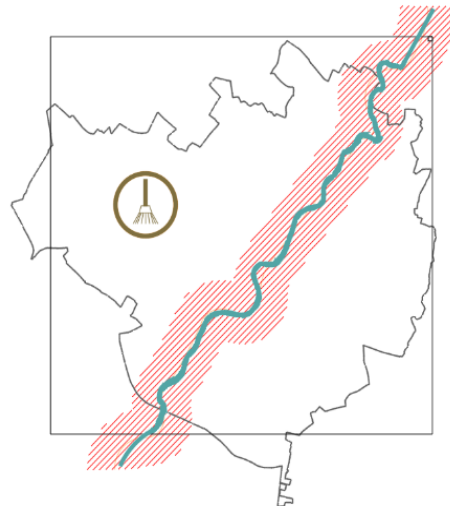
ილუსტრაცია 6.3.2

ჩასატარებელი ღონისძიებები

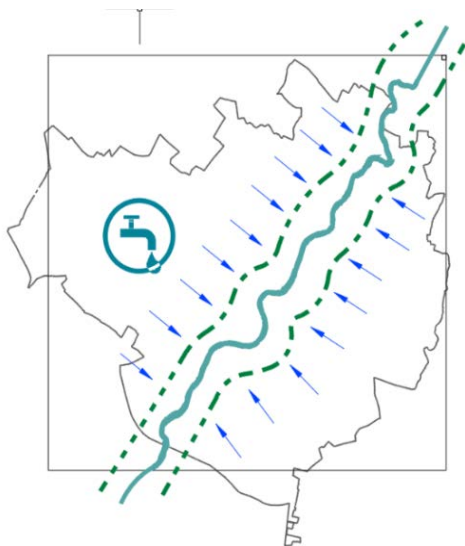
1. მდინარე ჩხოუმის ეკოლოგიური მონიტორინგის სამსახურის ჩამოყალიბება



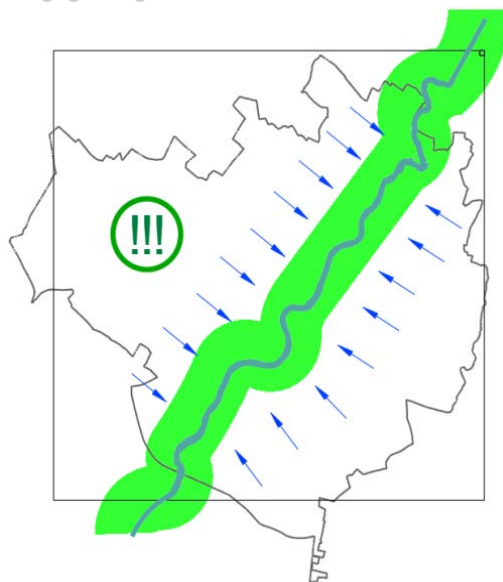
2. მდინარე ჩხოუმის კალაპოტის სანიტარული წმენდა



3. მდინარე ჩხოუში ჩამდინარე სანიღვრე და საკანალიზაციო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია



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



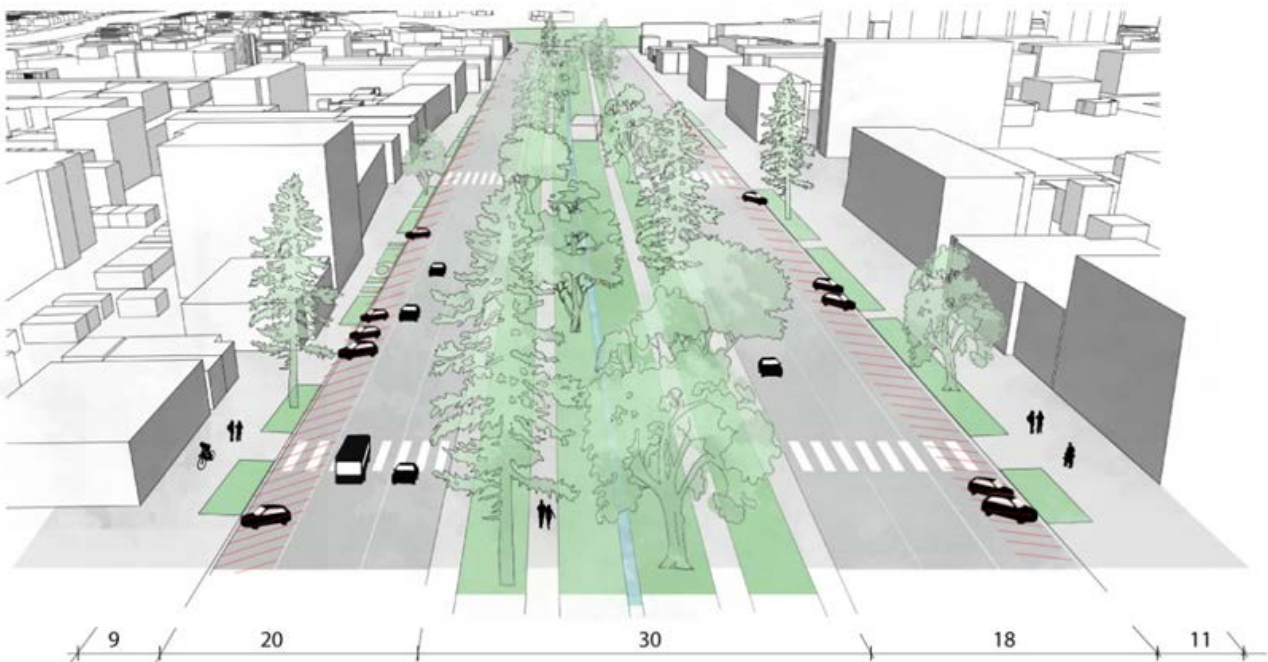
6.4 ზუგდიდის ცენტრალური ბუღვარის მიმდებარე ტერიტორიის განვითარება

ცენტრალური ქუჩის ავტომობილებისაგან გათავისუფლების მიზნით და უფრო მეტად ადამიანზე მორგებული საფეხმავლო გზების შესაქმნელად, შესაძლებელია ბუღვარის 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.

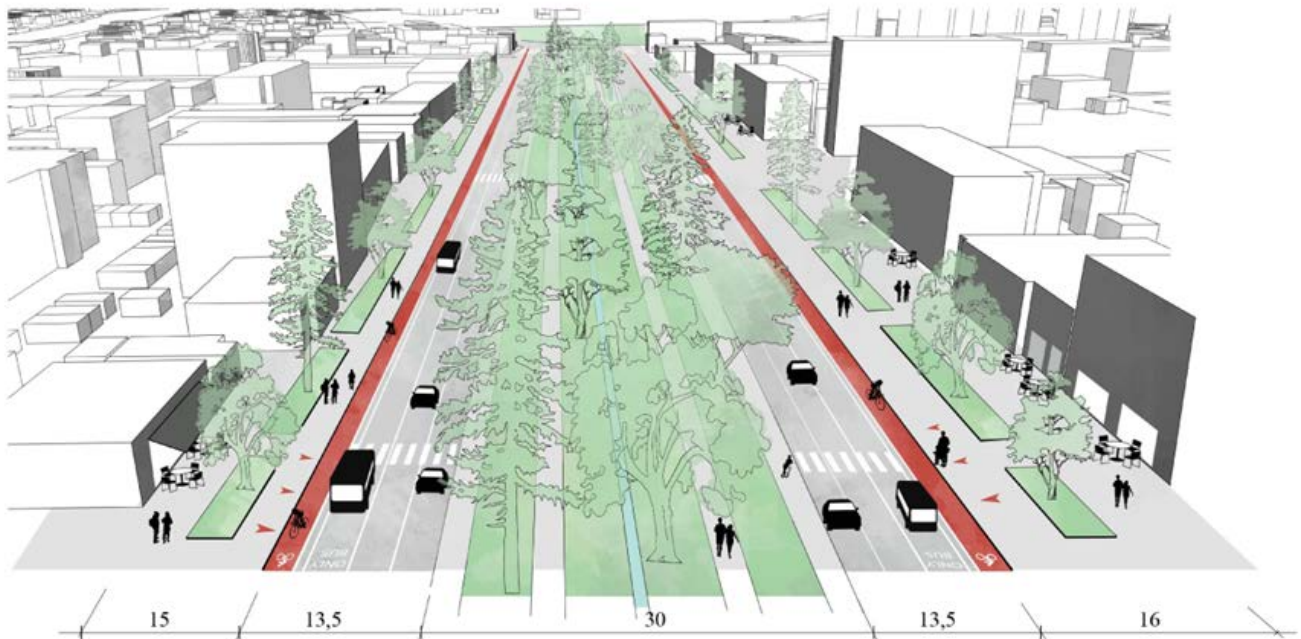
ილუსტრაცია 6.4.1

არსებული მდგომარეობა



ილუსტრაცია 6.4.2

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.

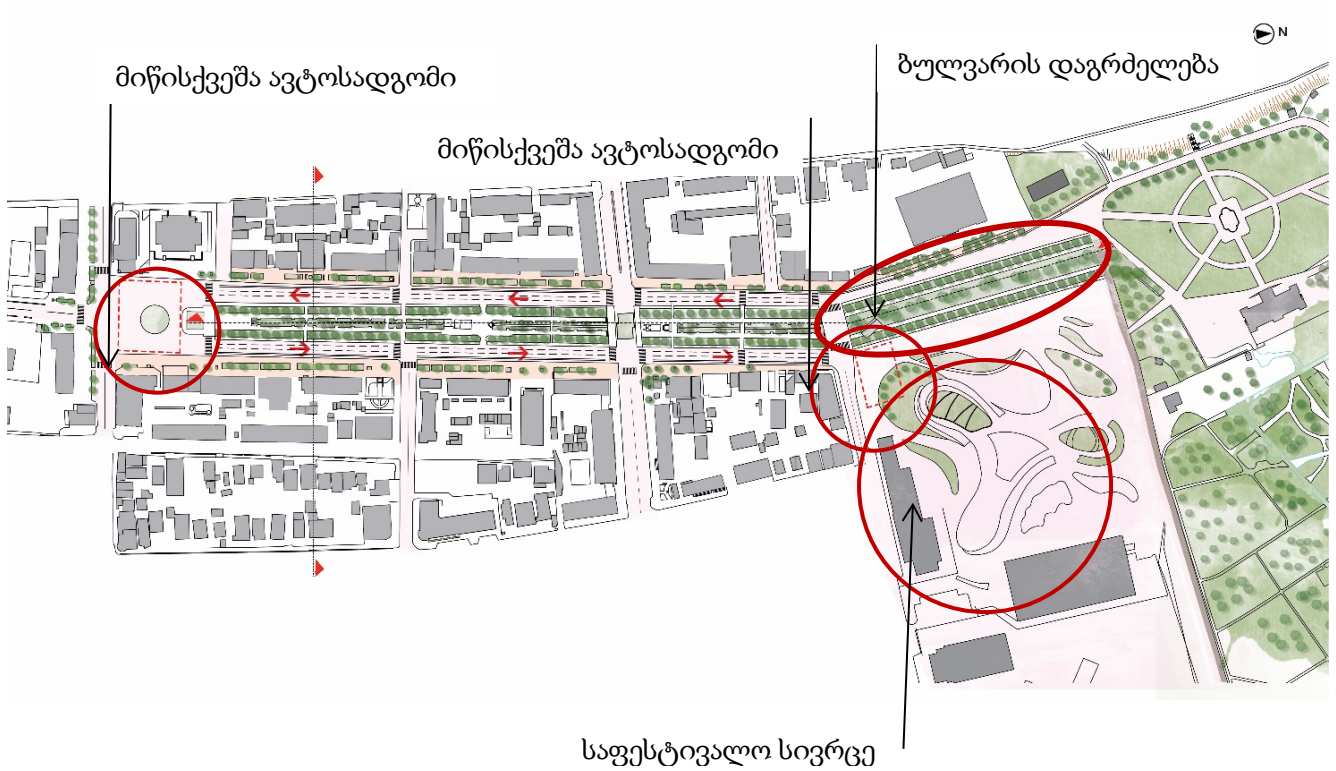
არსებული მდგომარეობით ბულვარის მიმდებარედ ავტოსადგომების რაოდენობა შეადგენს დაახლოებით 220 მანქანას, რომლის გარკვეული ნაწილი ტაქსებს შეადგენს. შემოთავაზებულ მიწისქვეშა პარკინგებში შესაძლებელი იქნება დაახლოებით 500 მანქანის განთავსება.

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

ილუსტრაცია 6.4.3



ილუსტრაცია 6.4.4



6.5 ალტერნატიული ავტომატური სივრცეები

ქ. ზუგდიდის ცენტრალურ ნაწილში შემოთავაზებული მიწისქვეშა ავტოსადგომების განთავსება ცენტრალური მოედნის ქვეშ და სკეიტ პარკის მიმდებარედ, შესაძლოა ჩანაცვლდეს ალტერნატიული ღია პარკირებებით. მათი განთავსება შესაძლებელია დამატებითი სივრცეების ათვისებით, რომლებიც ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში არსებობს. კონკრეტულად, მიწისზედა ავტოსადგომების გარკვეული ნაწილი შესაძლოა განთავსდეს ცენტრალური მოედნის მიმდებარე ტერიტორიებზე: მერიის შენობასთან, მაკდონალდსის უკან, ყოფილი რაიონული საავადმყოფოს ტერიტორიაზე, სადაც დაახლოებით 165 ავტომანქანის განთავსება შეიძლება. ხოლო ბულვარის მიმდებარედ: დადიანების სასახლის უკანა მხარეს, იუსტიციის სახლთან, მის მოპირდაპირე შენობების ეზოებსა და არქივის შენობის ტერიტორიაზე შესაძლებელია განთავსდეს, დაახლოებით 235 ავტომანქანა.

ილუსტრაცია 6.5.1



თუმცა, მიწისპირა ავტოსადგომების შენარჩუნება და დატვირთვა კვლავ პრობლემა იქნება ქვეითთა კომფორტული გადაადგილებისათვის, ასევე უარყოფითად იმოქმედებს ქუჩის/ქალაქის ვიზუალურ მხარეზე. აღსანიშნავია, რომ ღია პარკირების ტერიტორიები ქალაქებისთვის დიდ პრობლემას წარმოადგენს ზაფხულში, ვინაიდან მოასფალტებული/მოხეტონებული მასშტაბური სივრცეები საკმაოდ ხურდება, რაც ტემპერატურას ზრდის. გარდა ამისა ქალაქის ცენტრალურ

ნაწილში პარკირებისთვის გამოყენებულ ტერიტორიებს ეკარგებათ პერსპექტივა განვითარდნენ, როგორც კომერციულ, საზოგადოებრივ, მწვანე სივრცეებად.

რაც შეეხება მიწისზედა ღია ავტოსადგომ გარაჟებს, შესაძლოა განთავსდეს ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში არსებულ აუთვისებელ/გამოუყენებელ ტერიტორიებზე. მაგალითად: ერთი მიწისზედა ღია ავტოსადგომი გარაჟი განთავსდება ცენტრალური მოედნის მიმდებარედ, ძველი რაიონული საავადმყოფოს შენობის ტერიტორიაზე, ხოლო მეორე, არქივის შენობის მიმდებარედ არსებულ ტერიტორიაზე. ამასთანავე, მიზანშეწონილია მიწისზედა ღია ავტოსადგომი გარაჟის არქიტექტურის ისე დახვეწა, რომ შესაბამისობაში იყოს ქალაქის კონტექსტთან. მაგრამ, ამ ტიპის ავტოსადგომები აუთვისებელ/გამოუყენებელ ტერიტორიებს ისევ და ისევ უკარგავს ურბანულად საინტერესოდ განვითარების პერსპექტივას.

ილუსტრაცია 6.5.2



მიწისზედა ღია ავტოსადგომი გარაჟები

ამ ფონზე, ქ. ზუგდიდის ცენტრში მიწისქვეშა პარკირებების განთავსება მეტად ოპტიმალურია. მიწისქვეშა პარკირებები საშუალებას იძლევა ქუჩები, ტორტუარები განიტვირთონ გადატვირთული ტრანსპორტით, ქვეითთა გადაადგილება გახდეს მეტად კომფორტული, ავტომანქანების მიერ მიტაცებული ტერიტორიები განვითარდნენ საზოგადოებრივ, ატქიური მიზიდვს წერტილებად და შენარჩუნდეს ბუნებრივი გარემო.

6.6 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 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.

შემოთავაზებული ქალაქ ზუგდიდის 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 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.

სწორედ ზემოაღნიშნული კრიტერიუმების გათვალისწინებით, მოხდა საპროექტო ტერიტორიის შესწავლა:

ტერიტორიაზე არსებული მხატვრულ-არქიტექტურული თვალსაზრისით ყველა ღირებული ობიექტის აღნუსხვა;

თითოეულ ობიექტს განესაზღვრა ჯიპიეს კოორდინატები;

თითოეულზე მომზადდა ფოტომასალა;

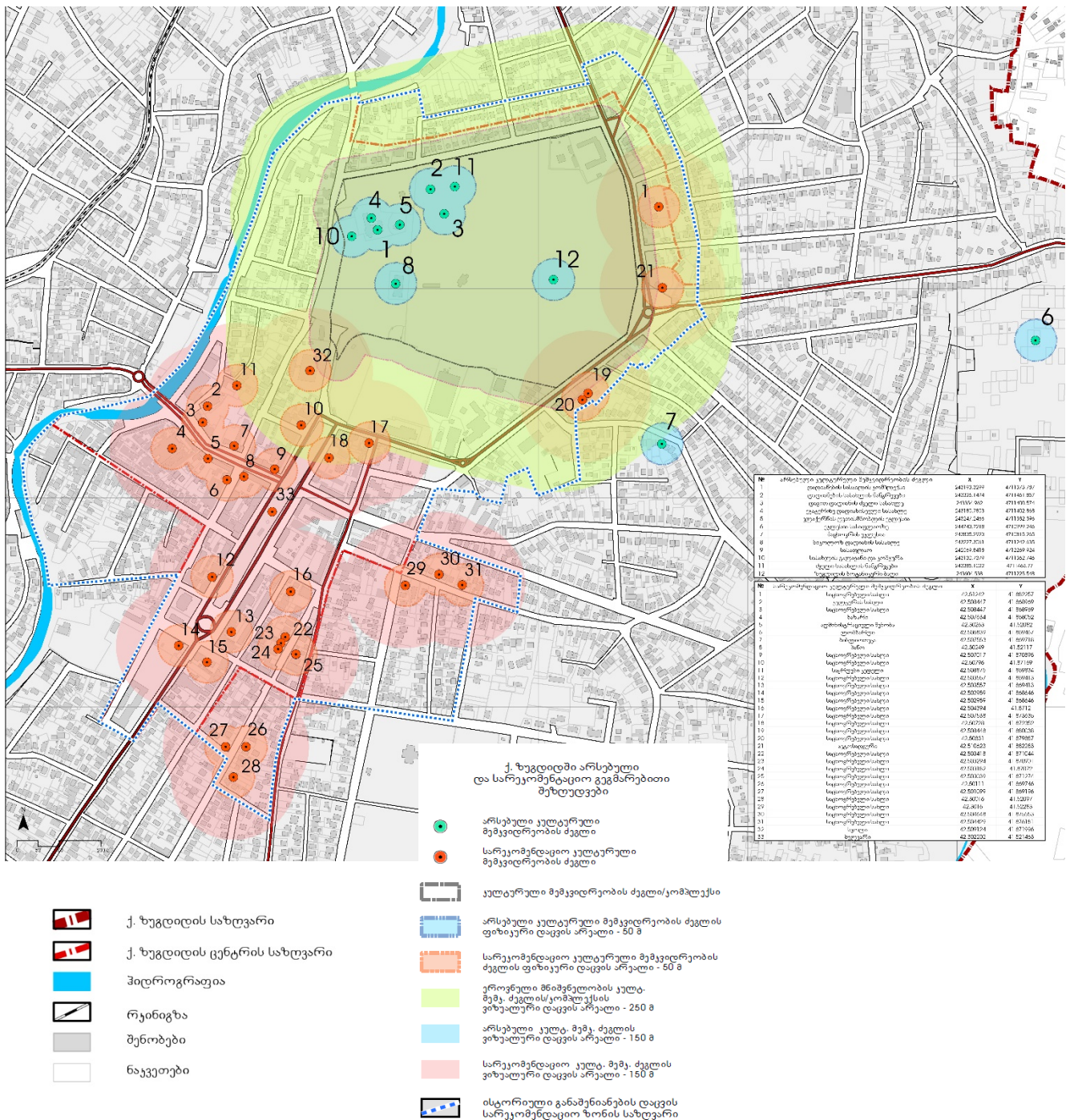
თითოეულ ობიექტზე განისაზღვრა მისი სარეკომენდაციო სტატუსი;

თითოეული ობიექტი განთავსდა რუკაზე;

ღირებული ობიექტების საკმაოდ დიდმა კონცენტრაციამ, მათმა ინდივიდუალურმა დამცავი ზონის ბუფერმა, თავისთავად გამოკვეთა ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონის საზღვრები.

აღსანიშნავია ის, რომ ზონის ფარგლებში თავისთავად გამოიკვეთა ისტორიული ჰომოგენური არეალები, მათ შორის აღსანიშნავია ქალაქის ბირთვი და მისი მთავარი მემკვიდრეობა დადიანების სასახლისა და მისი კომპლექსის სახით. ამავდროულად, მასში (იგულისხმება შემოთავაზებული ისტორიული განაშენიანების დაცვის სარეკომენდაციო ზონა) მოექცა დასახლების მნიშვნელოვანი სარეკრეაციო ზონაც და ურბანული ქსოვილიც, რომელმაც ავთენტური სახით მოაღწია დღემდე.

ილუსტრაცია 6.6



6.7 არსებული და ახალი საცხოვრებლის და საცხოვრებელი უბნების განვითარება

სსრკ-ს 1989 წლის მოსახლეობის საყოველთაო აღწერის შედეგებით, ქ. ზუგდიდში მოსახლეობის რაოდენობა შეადგენდა 50 000 კაცს. 2014 წლის საქართველოს მოსახლეობის საყოველთაო აღწერით, მოსახლეობის რაოდენობა შემცირდა 43 000 კაცამდე. ასევე მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ ქ. ზუგდიდში ჩასახლებული დევნილების რაოდენობა შეადგენს 11 000 კაცს. მოცემული მონაცემებით, მოსახლეობა 1989 წლიდან 2014 წლამდე შემცირდა დაახლოებით 32 000 მდე (18 000 კაცით). გამოდის რომ, დევნილების ჩასახლების შემდგომაც მოსახლებამ ვერ მიაღწია თავდაპირველ ციფრს. აქედან გამომდინარე, შეიძლება გამოვიტანოთ დასკვნა, რომ ქ. ზუგდიდში საბინაო ფონდის შიდა რესურსი არსებობს. თუმცა, აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ დღეის მდგომარეობით, მცირე რაოდენობით შეინიშნება ბინათმშენებლობის ტენდენცია ქალაქის ცენტრში მრავალსართულიანი საცხოვრებლების სახით და საბაზრო ფასი დაახლოებით უტოლდება თბილისის გარეუბანებში არსებულ საბაზრო ფასს.

აღნიშნულიდან გამომდინარე ჩანს, რომ ქ. ზუგდიდში საცხოვრებლის განვითარება მიდის არა გეგმაზომიერად. დევნილებისთვის აშენდა და შენდება განცალკევებულ ტერიტორიებზე საცხოვრებელი უბნები და მათი ინტეგრაცია ქალაქის გარემოში პრობლემურია, როცა ქალაქს გააჩნია არსებული შიდა რესურსი.

საცხოვრებელი ფონდის გასაუმჯობესებლად და შემდგომში გასაზრდელად, კონცეფციის მთავარი მიზანია ცხოვრების ხარისხის გაუმჯობესება, რაც კონკრეტულად გულისხმობს შემდეგს: პირველ რიგში, სამუშაო ადგილების შექმნას (აღნიშნული პირიდაპირ კავშირშია საწარმო ტერიტორიების განვითარებასთან), მოსახერხებელ კავშირებს და ეკოლოგიურად სუფთა ქალაქს. განხორციელების შემდგომ მივაღწევთ იმას, რომ ქ. ზუგდიდში მოსახლეობის რაოდენობის შემცირება შეჩერდება და გაჩნდება ზრდის შესაძლებლობა.

ცხოვრების ხარისხის გაუმჯობესების შემდგომ, განვითარების საჭიროებიდან გამომდინარე, კონცეფციის ეტაპზე გამოიყო სარეზერვო ტერიტორიები, სადაც შესაძლებელია განვითარდეს საცხოვრებელი უბნები.

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

საცხოვრებელი უბნების განვითარება მოიაზრება საშუალო და დაბალი სიმჭიდროვის საცხოვრებელ უბნებად.

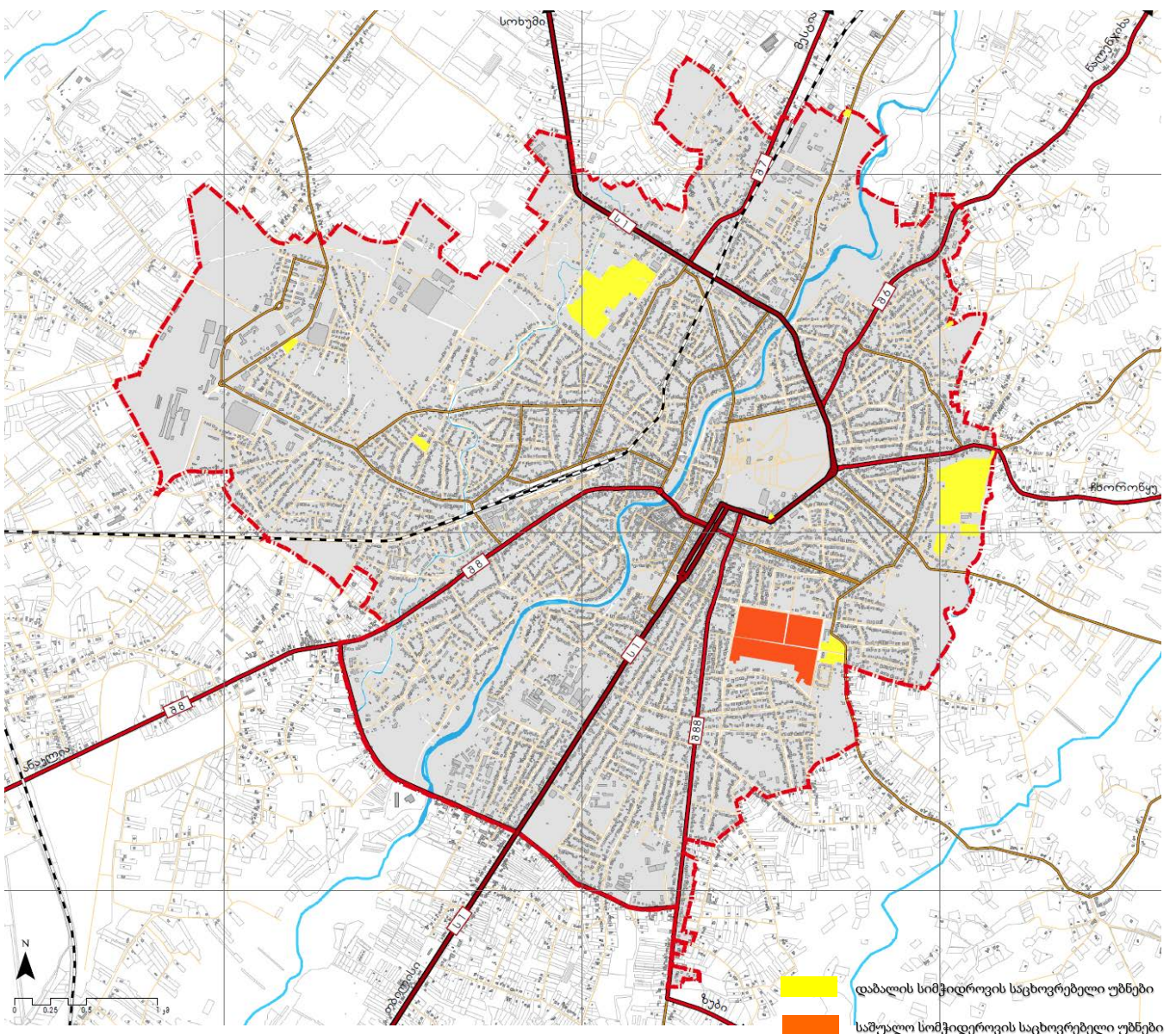
საშუალო სიმჭიდროვის უბნის ტერიტორიის ფართობი შეადგენს დაახლოებით 24 ჰა-ს. (240 000 მ²-ს). აქედან, დაახლოებით 60 000 მ² მოიცავს გზებს და საცხოვრებელი უბნის უზრუნველსაყოფ სხვა ფუნქციის ტერიტორიებს, რაც მთლიანი ტერიტორიის 25% შეადგენს. დარჩენილ 180 000 კვ.მ განსავითარებლად, სადაც გათვალისწინებულია 3-4 სართულიანი საცხოვრებელი სახლები, ავიღეთ საშუალო სიმჭიდროვის უბნის ქალაქმშენებლობით პარამეტრები, სადაც განაშენიანების ფართობი იქნება დაახლოებით (კ1-0,5) 90000 კვ.მ და განაშენიანების ინტენსიობის საანგარიშო ფართობი (კ-2 1,5) 270 000 მ². საცხოვრებელი ერთეულის მიახლოებითი ციფრის გამოსავლენად საანგარიშო ფართობი გავყავით საშუალოდ 100 მ²-ზე და საშუალო სიმჭიდროვის საცხოვრებელ უბანზე მივიღეთ 2 700 ბინა.

დაბალი სიმჭიდროვის საცხოვრებელი უბანი

ტერიტორიის ფართობი: 330 000 მ² (33 ჰა), აქედან, დაახლოებით 20% გზები და სხვა საცხოვრებელი უბნის უზრუნველსაყოფი ფუნქციის ტერიტორიები - 65 000 მ² (6,5 ჰა). დარჩენილ 265 000 მ² (26,5 ჰა) - განსავითარებლად, სადაც გათვალისწინებულია ინდივიდუალური საცხოვრებელი სახლები, ავიღეთ დაბალი სიმჭიდროვის უბნის ქალაქმშენებლობით პარამეტრები, სადაც განაშენიანების ფართობი იქნება დაახლოებით (კ1-0,5) 132 500 მ² და განაშენიანების ინტენსიობის საანგარიშო ფართობი (კ-2 1,5) 212 000 მ². საცხოვრებელი ერთეულის მიახლოებითი ციფრის გამოსავლენად საანგარიშო ფართობი გავყავით საშუალოდ 150 კვ.მ -ზე და დაბალი სიმჭიდროვის საცხოვრებელ უბანზე მივიღეთ 1400 ბინა.

სარეზერვო საბინაო ფონდის გაზრდის შესაძლებლობა სავარაუდოთ ჯამში შეადგენს 4100 საცხოვრებელი ერთეული. თითო საცხოვრებელ ერთეულზე მოიაზრება საშუალოდ 3 ადამიანი. შესამაბისად დამატებით შესაძლოა 12300 ადამიანის ბინით უზრუნველყოფა.

ილუსტრაცია 6.7



6.8 ინდუსტრიული ტერიტორიები

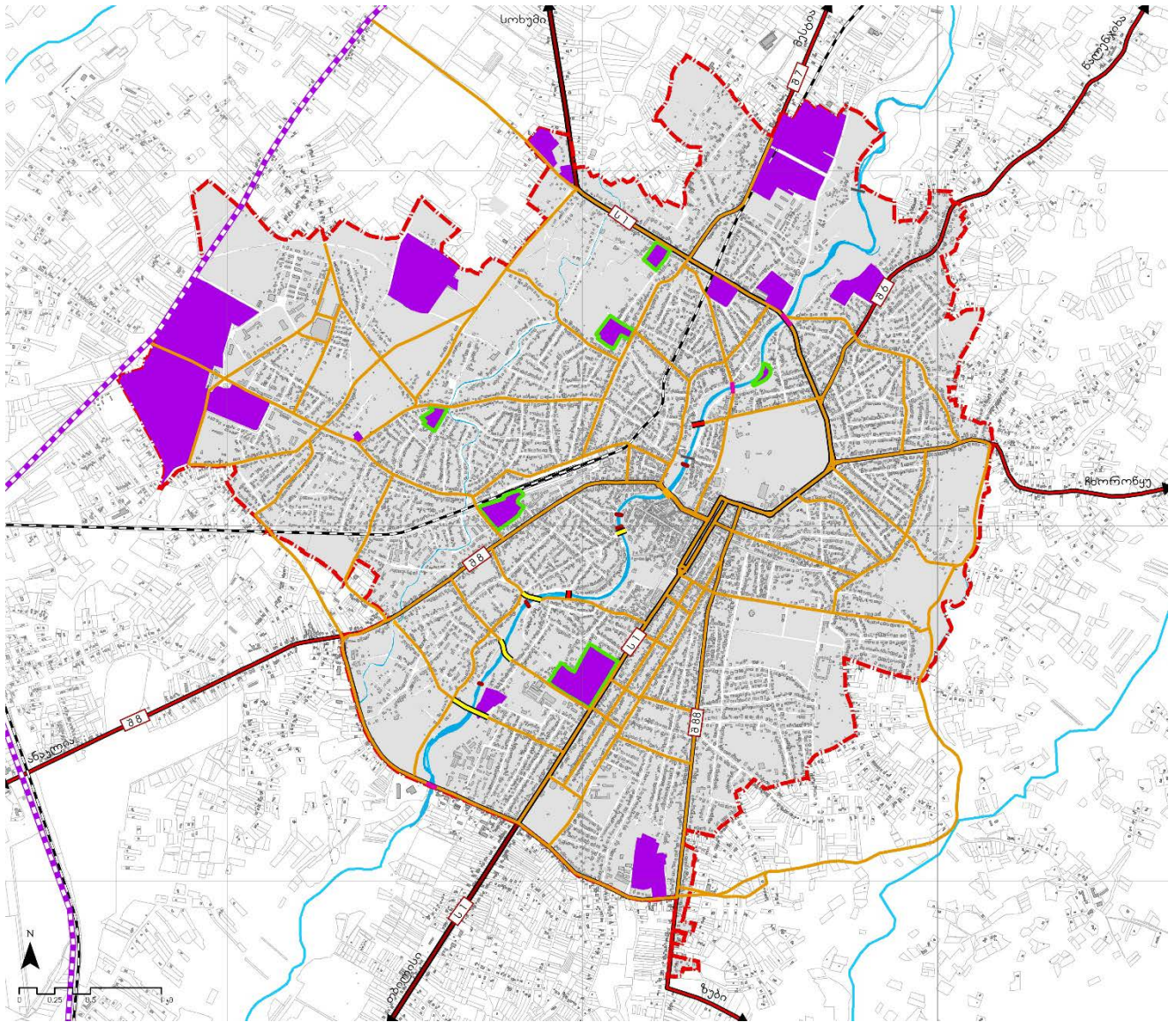
ქ. ზუგდიდის ტერიტორიაზე წარმოდგენილია ყოფილი სამრეწველო შენობა-ნაგებობები და ტერიტორიები, რომლებიც დიდი ხანია არ ფუნქციონირებენ, მაგრამ უპირველესყოვლისა მნიშვნელოვანია, მათი დიდი ნაწილის შენარჩუნება მრეწველობის სამომავლო განვითარებისათვის, რადგან მრეწველობა ერთ-ერთ-ყველაზე დიდი დამსაქმებელია.

აღსანიშნავია, რომ აღნიშნულ საწარმოებს ჯერ კიდევ შემორჩენილი აქვთ გარკვეული სახის ინფრასტრუქტურა, რომელთა აღდგენაც შედარებით ნაკლებ ფინანსურ ძალისხმევას მოითხოვს.

წარმოების განვითარებისათვის უპირველესყოვლისა მნიშვნელოვანია ქ.ზუგდიდში და მის მიმდებარე სოფლებში არსებული მოთხოვნის შეფასება ისეთ პროდუქტებზე, რომელთა წარმოებაც აღნიშნულ საწარმოო ტერიტორიებზე იქნება შესაძლებელი და შემდეგ შესაბამისი ინდუსტრიული პარკების განვითარება.

თავდაპირველად, ინდუსტრიულ პარკების განვითარებისათვის, სავარაუდოდ სჭირო იქნება მცირე ნაწილი არსებული საწარმოო ტერიტორიებისა, მაგრამ საწარმოო ტერიტორიების შენარჩუნება საწარმოო დანიშნულებით ქალაქის სამომავლო განვითარებისათვის აუცილებელია.

ილუსტრაცია 6.8



პირობითი აღნიშვნები

-  საველური არეალი/ ქ. ზუგდიდი
-  შიდროგრადია
-  შენობები
-  რეინიგზა
-  დავეკმილი საერთაშორისო მნიშვნელობის გზა
-  შემოთავაზებული საავტომობილო კავშირები
-  არსებული სამანქანო ხიდი
-  არსებული სარეაბილიტაციო სამანქანო ხიდი
-  არსებული სარეაბილიტაციო საფეხმავლო ხიდი
-  საპროექტო სამანქანო ხიდი
-  საპროექტო საფეხმავლო ხიდი
-  ინდუსტრიული ზონები
-  ფუნქციონალური სანარჩო ტერიტორიები (ე.წ. "ზრუნველობა")

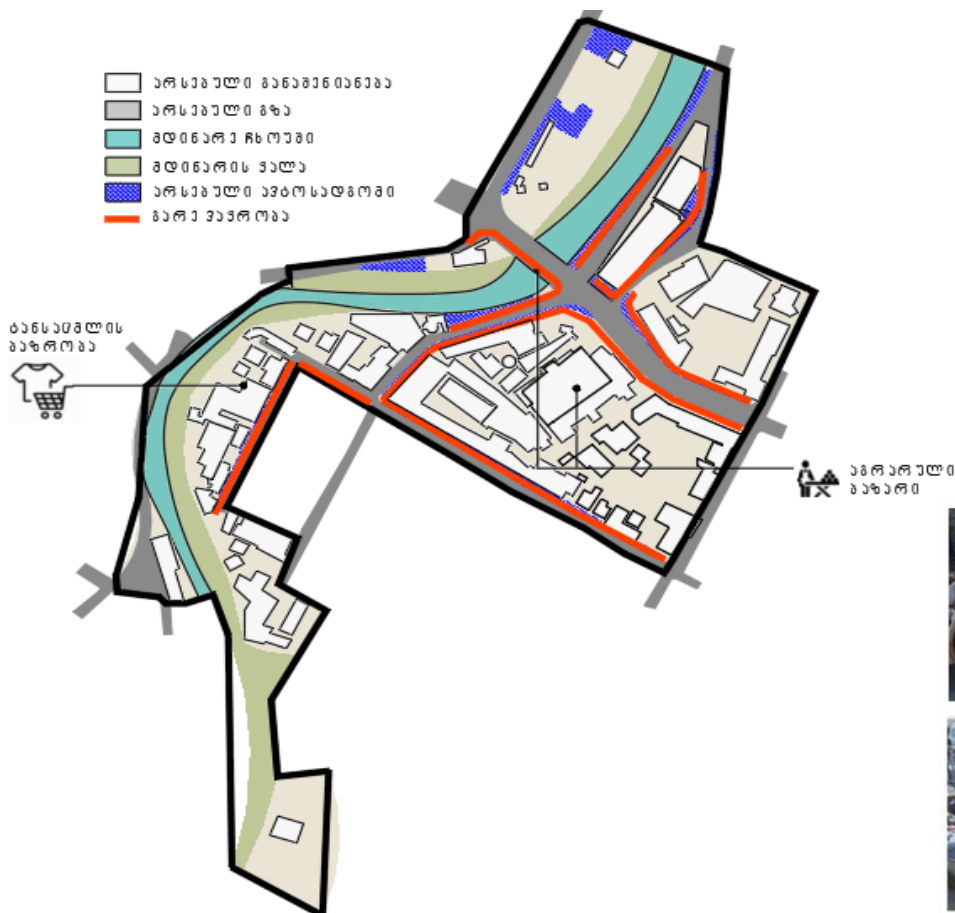
6.9 ბაზრის და მის მიმდებარე ტერიტორიის მოწესრიგება

ბაზრის ტერიტორია დღესდღეობით ზუგდიდში ყველაზე პრობლემურ ადგილს წარმოადგენს. მუდმივად ქაოსურია, მოვაჭრეები იკავებენ ტროტუარებს და აფერხებებენ 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.

ილუსტრაცია 6.9.1



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, რომლიც შემდგომში ახალი საფეხმავლო კავშირით დაუკავშირდება რკინიგზის ცენტრალურ სადგურს.

აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ქ. ზუგდიდის განვითარება ტურიზმის კუთხით ძირითადად ეფუძვნება 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.

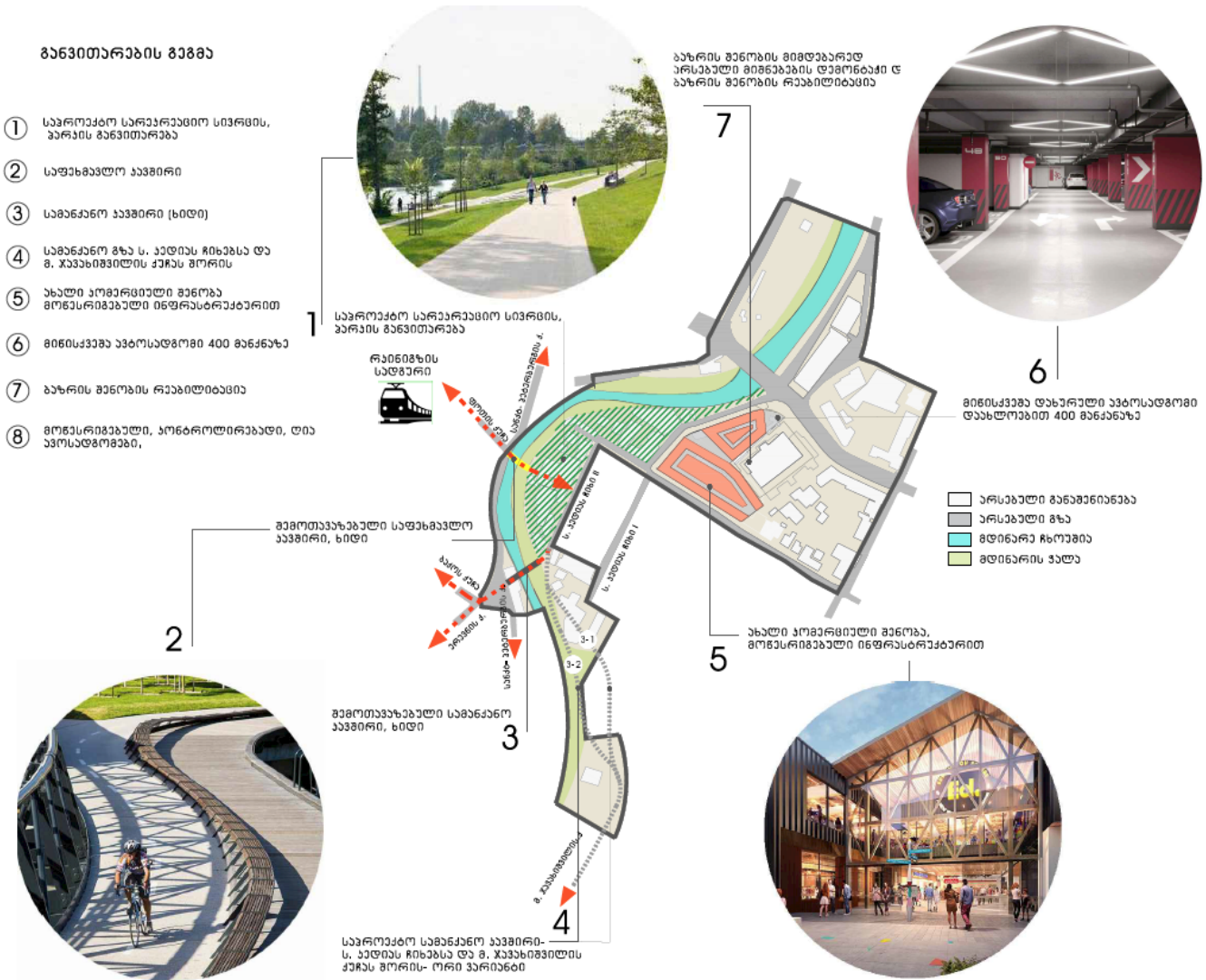
ვარიანტი N 1-ის გასახორციელებლად საჭიროა გათვალისწინებული იქნას მესაკუთრეთა ინტერესები, ხოლო ვარიანტი N 2 შედარებით მარტივად მოგვარებადია, რადგან არ კვეთს კერძო საკუთრებას, თუმცა გადის მდინარესთან ახლოს და მდინარის პირას ერთიან მწვანე დერეფნის განვითარებას შეუშლის ხელს.

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 პრეოქტირება-მშენებლობა საკუთრების და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის გათვალისწინებით.

ილუსტრაცია 6.9.2



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

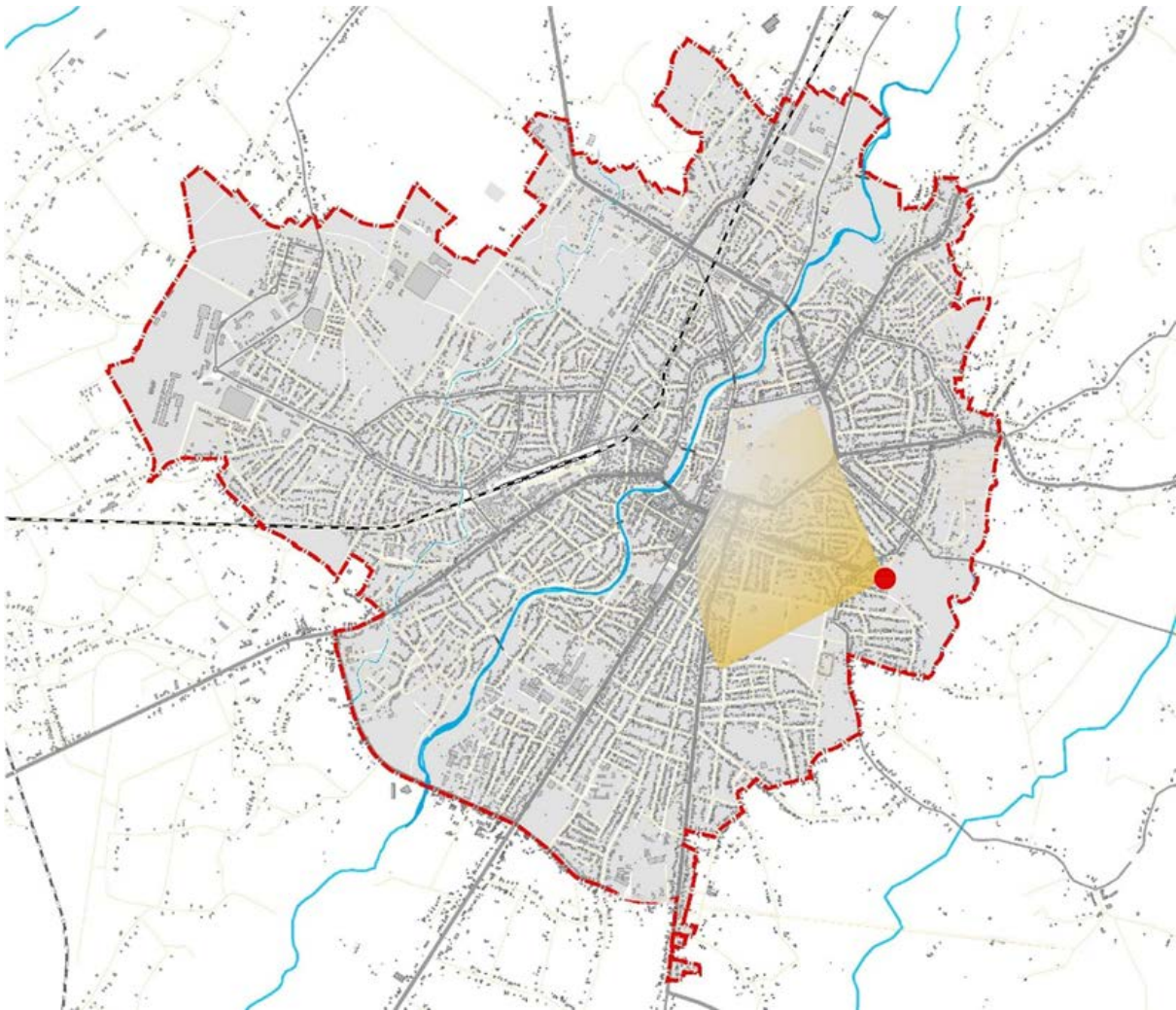
ასევე შესაძლებელია ანაკლიიდან ზუგდიდისკენ მიმავალ გზასთან განვითარდეს დიდი სავაჭრო მოლი. აღნიშნულისთვის სავარაუდო ადგილმდებარეობის ალტერნატიული ვარიანტები განიხილება შემდგომ ეტაპზე.

6.10 ფუნქციონირის განვითარების ხედვა

60-იან წლებში, ქალაქ ზუგდიდის აღმოსავლეთ ნაწილში, რუსთაველის ქუჩის გასწვრივ არსებობდა „ფუნქციონირი“, სადაც ფუნქციონირებდა რესტორანი „ზუგდიდი“, რომელიც დიდი პოპულარობით სარგებლობდა და ადგილობრივებისთვის ერთ-ერთი საყვარელი ადგილი იყო.

დღესდღეობით, ფუნქციონირის ტერიტორიას ერთგვარი პლატფორმის სახე აქვს, საიდანაც პანორამული ხედები იშლება ქალაქზე. ფუნქციონირის განვითარების იდეა გულისხმობს ისტორიის „გაღვიძებას“. სივრცე კვლავ უნდა დაუბრუნდეს ადამიანებს, განვითარდეს როგორც საზოგადოებრივი თავშეყრის ადგილი, მოეწყოს კაფე ვერანდით, მოწესრიგდეს ინფრასტრუქტურა და გაკეთდეს გადმოსახედი კონსტრუქციები. ამით ტერიტორიას კვლავ დაუბრუნდება სიცოცხლე და აქტიური მიზიდვის წერტილი გახდება, როგორც ადგილობრივი მოსახლეობისთვის, ასევე ქალაქის სტუმრებისთვის.

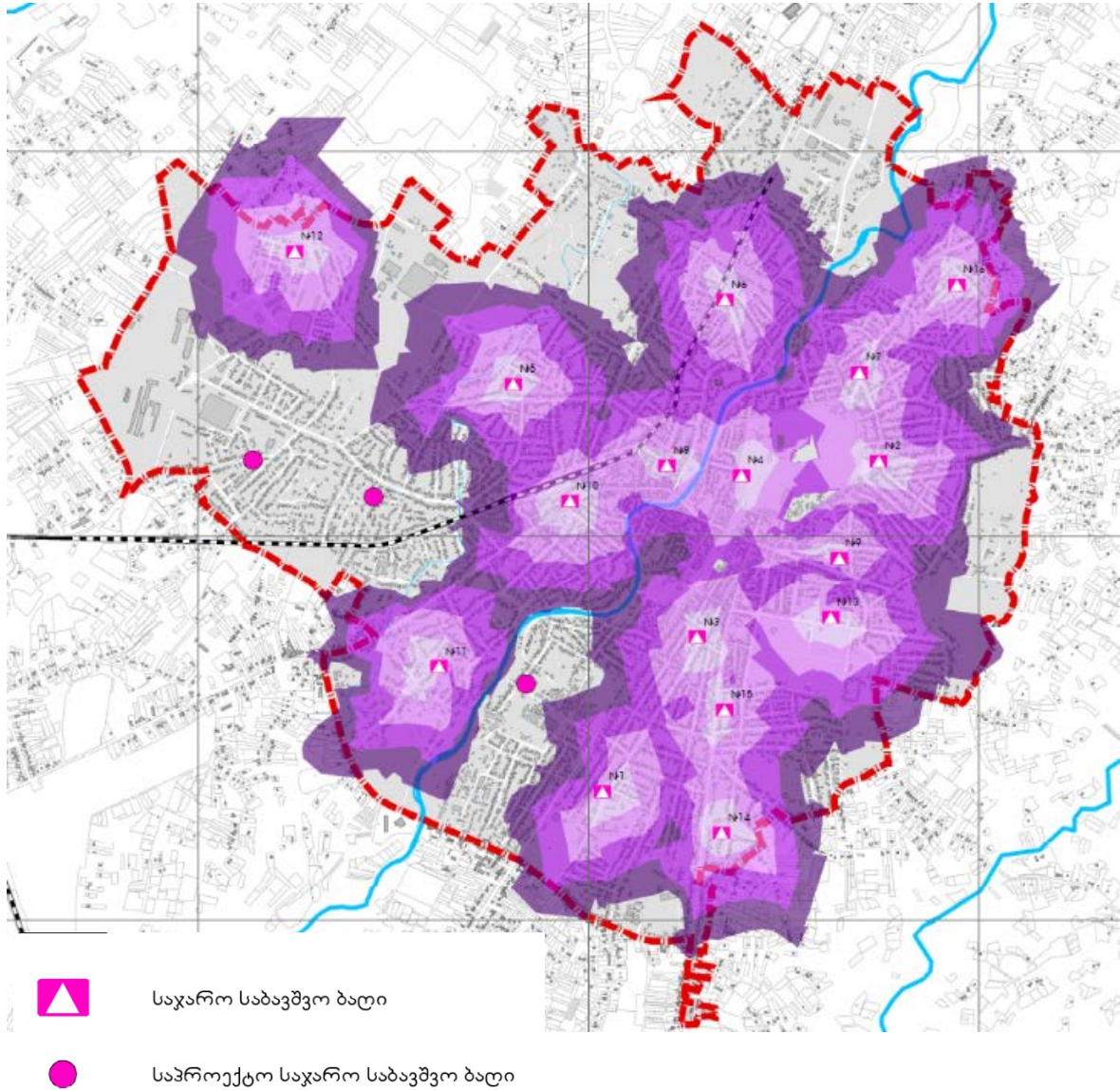
ილუსტრაცია 6.10



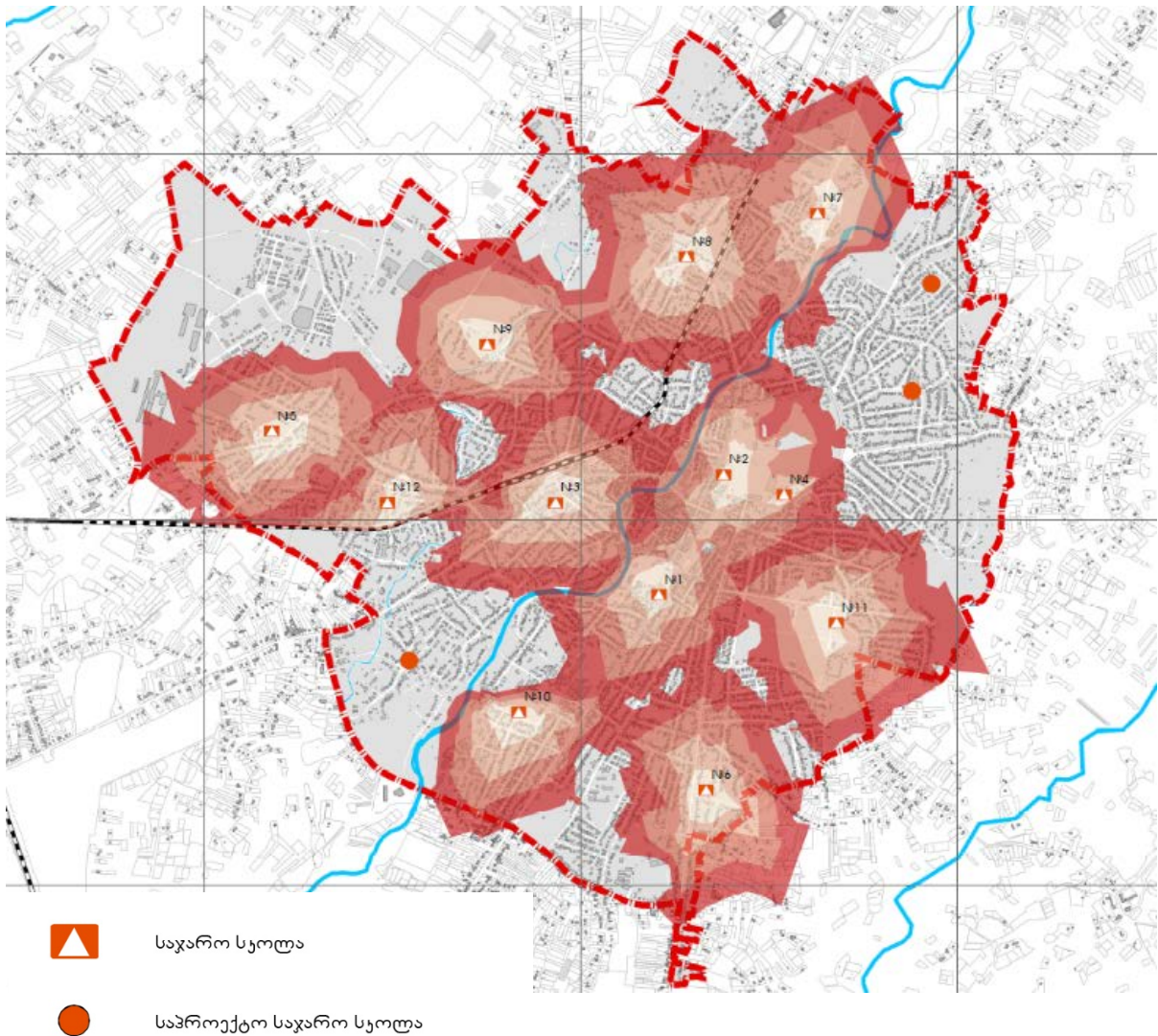
6.11 სკოლები და ბალები

საჯარო სკოლების და საჯარო საბავშვო ბალების 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 ბალების სავარაუდო რაოდენობა და ადგილმდებარეობა.

ილუსტრაცია 6.11.1



ილუსტრაცია 6.11.2



6.12 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 სანიღვრე 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 ამხინჯებს ქალაქის იერ-სახეს და საფრთხეს უქმნის ადამიანთა სიცოცხლეს. მნიშვნელოვანია სადენების მიწის ქვეშ განთავსების საკითხის განხილვა და განხორციელება.

7. ქ.ზუგდიდის განვითარების ხედვის დამატებითი საკითხები ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების შემთხვევაში

ქ. ზუგდიდისა და ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის შორის ურთიერთკავშირი

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.

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. სავარაუდოდ 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 ქ.ზუგდიდსა (ასევე, მიმდებარე სასოფლო დასახლებებსა) და ანაკლიას შორის. გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარება შექმნის დამატებით შესაძლებლობებს ქ.ზუგდიდის განვითარებისათვის. განსაკუთრებით მისი საცხოვრებელი, საწარმო, რეკრეაციული და სავაჭრო პოტენციალის, ასევე მოსახლეობის ზრდისა და ეკონომიკური განვითარებისათვის.

საცხოვრებელი

ქ. ზუგდიდს გააჩნია საცხოვრებელი უბნების განვითარების მნიშვნელოვანი პოტენციალი, რაც მოცემულია 6.7 ქვეთავში „არსებული და ახალი საცხოვრებლის და საცხოვრებელი უბნების განვითარება“.

ქ.ზუგდიდში დღეისათვის არ არსებობს ახალი საცხოვრებელი უბნების განვითარების აუცილებლობა და იგი საცხოვრებლისათვის სარეზერვო ტერიტორიებია, ხოლო ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების შემთხვევაში საცხოვრებელზე მოთხოვნა მნიშვნელოვნად გაიზრდება და ქ.ზუგდიდს გაუჩნდება საცხოვრებელი უბნების განვითარების შესაძლებლობა, რაც ქალაქმა უნდა გამოიყენოს.

წარმოება

ქ.ზუგდიდს გააჩნია საწარმოო ტერიტორიების განვითარების მნიშვნელოვანი პოტენციალი, რაც მოცემულია 6.8 ქვეთავში “ტერიტორიები, რომლებსაც შემორჩენილი აქვს ინფრასტრუქტურა ინდუსტრიულ პარკებად აღდგენა, რაც ხელს შეუწყობს ეკონომიკურ განვითარებას და სამუშაო ადგილების შექმნას“.

ქ.ზუგდიდში დღეისათვის არ არსებობს სამრეწველო ტერიტორიების დიდწილად განვითარების შესაძლებლობა, მაგრამ მნიშვნელოვანია მათი წარმოებისათვის სარეზერვო ტერიტორიებად შენარჩუნება, რადგან წარმოება ყველაზე დიდი დამსაქმებელია და ამასთანავე ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარება შექმნის ამ საწარმოო ტერიტორიების განვითარების ხელსაყრელ შესაძლებლობას.

ვაჭრობა

ქ.ზუგდიდში ზოგადად ვაჭრობა კარგადაა განვითარებული, დასაქმების ერთ-ერთი მთავრი საშუალებაა, თუმცა საჭიროებს დაგეგმილ და მოწერიგებულ განვითარებას.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარება შექმნის ხელსაყრელ პირობას ქ.ზუგდიდთან ანაკლიის მიმართულებით ღია ან დახურული სავაჭრო მოლის განვითარებისათვის, რადგან სამგზავრო ნაკადები მნიშვნელოვანი იქნება. სავაჭრო მოლის განვითარება ხელს შეუწყობს დასაქმების ზრდას და ხარისხიან მომსახურებას.

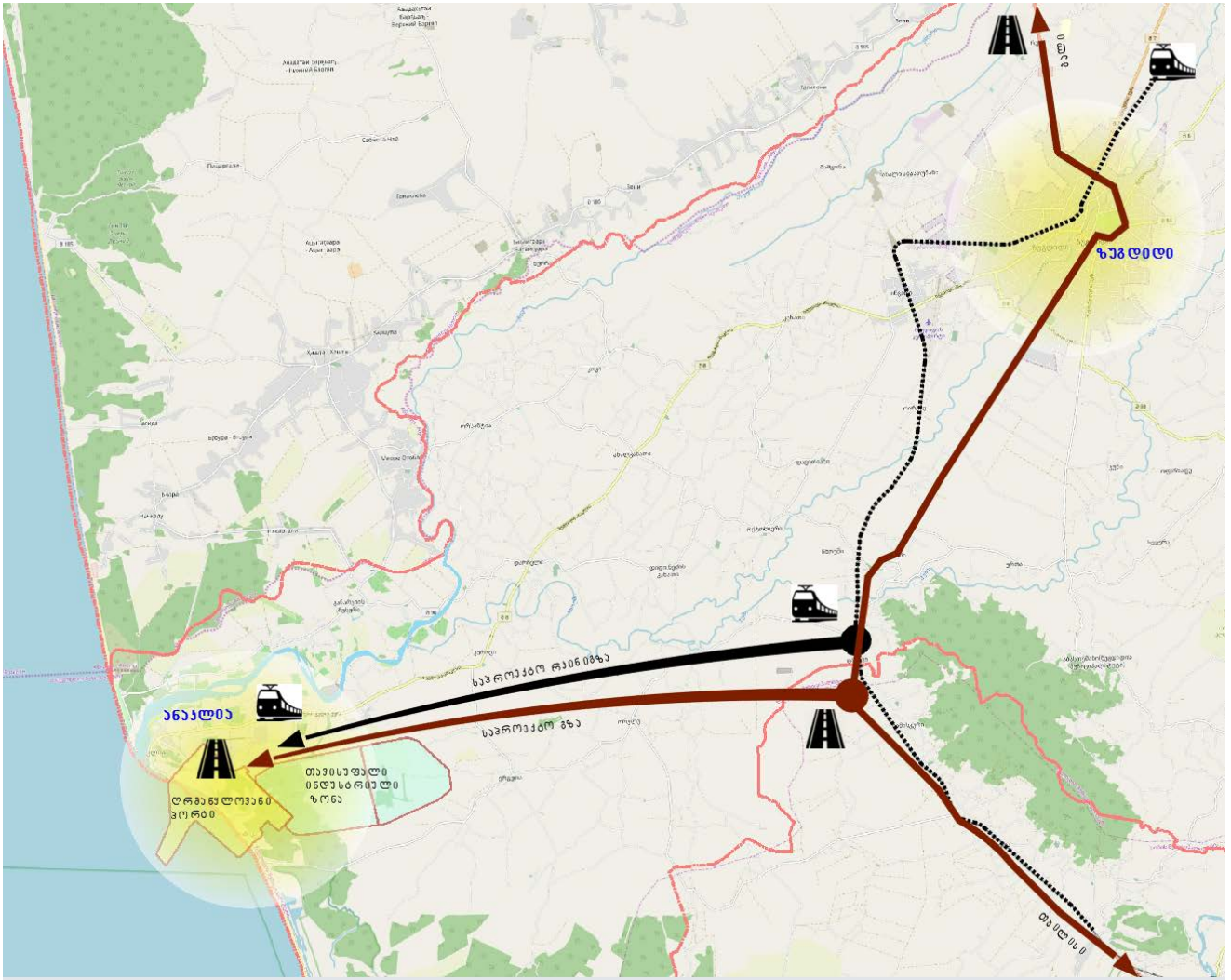
რეკრეცია და დასვენება

ქ.ზუგდიდის, მის ისტორიულ ცენტრს და რეკრეაციულ სივრცეებს გართობისა და დასვენებისათვის მნიშვნელოვანი პოტენციალი გააჩნია, რაც ასევე მიმზიდველი იქნება ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურში დასაქმებულთათვის.

ტრანსპორტი

ქ. ზუგდიდსა და ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურს შორის ახალი საავტომობილო და სარკინიგზო ურთიერთკავშირის განვითარების შესაძლებლობა მოცემულია ილუსტრაცია 7.1-ზე.

ილუსტრაცია 7.1



8. 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 დევნილი 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** - საცხოვრებელი სახლების სისტემურად განახლების საჭიროება. ამასთანავე პრობლემას წარმოადგენს გადავსებული ერთ ოთახიანი სახლები სადაც 3 და მეტი წევრი ცხოვრობს. არასრულყოფილი და დეგრადირებული საცხოვრებელი გარემო უარყოფითად აისახება ცხოვრების ხარისხზე. მათ შორის, უარყოფითად აისახება მოსაწავლეების განათლების დონეზეც და აკადემიურ მოსწრებაზე. შესაბამისად, საჭიროა ამ პრობლემების სისტემური მოგვარება.
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 შემოღების;
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 ხელშეწყობი 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 ენერჯის გამოყენება ეკონომიკაში;
12. **არაფორმალური ეკონომიკის მხარდაჭერა** - განვითარებად ეკონომიკებში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია არაფორმალური, ანუ არარეგისტრირებული ბიზნეს სუბიექტების როლი ეკონომიკურ სტრუქტურაში და მის განვითარებაში. ამიტომ, საწყის ეტაზე 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 ღრმაწყლოვან 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 ღრმაწყლოვანი 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. ამ დანაკლისის აღმოსაფხვრელად ქ. ზუგდიდის ტურისტულ ატრაქციებთან ერთად მნიშვნელოვანია ენგურ ჰესის, როგორც ტურისტული ატრაქციის როლი, რომელიც უზრუნველყოფს სვანეთიდან ტურისტების მოზიდვას, რაც შესაბამისად აისახება ზუგდიდში ტურისტთა რაოდენობის ზრდაზე. ზემოთქმულიდან გამომდინარე, 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 პოდუქტების გამოყენებით წარმოების შესაძლებლობა.

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

ქალაქ ზუგდიდში არის შესაძლებლობა კერძო სექტორის მიერ განვითარდეს მსუბუქი მრეწველობის, გარემოსთვის არა მავნე მიმართულებები, როგორც არის კვების პროდუქტების წარმოება, სასმელების წარმოება, ტექსტილის წარმოება, ტანსაცმლის წარმოება, ტყავის და მასთან დაკავშირებული ნაწარმის წარმოება, ლითონის მზა ნაწარმის წარმოება, ავეჯის წარმოება და სხვა მზა ნაკეთობების წარმოება. როგორ უკვე ავლნიშნეთ, ამ შესაძლებლობებს ქმნის ადგილობრივი მოსახლეობის მხრიდან მოთხოვნა, სოფლის მეურნეობის პროდუქტების მნიშვნელოვან მოცულობასთან სიახლოვე, რკინიგზის არსებობა, ფოთის პორტთან სიახლოვე, ანაკლიის პორტის განვითარების პერსპექტივა, პერსპექტიული განვითარების მაგისტრალები, სავაჭრო სივრცეების ორგანიზება და ა.შ.

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 ღრმაწყლოვანი 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** - არის „განვითარების მოდელი, რომლის მეშვეობით მიიღწევა თანამედროვე საზოგადოების მოთხოვნათა იმგვარი დაკმაყოფილება, რაც ხელს არ შეუშლის მომავალი თაობების ანალოგიურ ინტერესებს“.³
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.

³ ელიზბარაშვილი ნ. და სხვა. “მთიანი ტერიტორიების მდგრადი განვითარება და რესურსების მართვა“. გამომცემლობა „დანი“. 2018 წელი. გვ. 7.

9. 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 გადაკეთოთ.

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. დაბალი⁴ ეკონომიკური აქტივობის მაჩვენებელი - ქალაქ ზუგდიდის 15 წლის და უფროსი ასაკის შრომისუნარიანი მოსახლეობის მხოლოდ 47.2% მიეკუთვნება ეკონომიკურად აქტიურ მოსახლეობას;
2. მაღალი⁵ უმუშევრობა - ქალაქ ზუგდიდის ეკონომიკურად აქტიური მოსახლეობის 30.8% უმუშევარია;

⁴ ფოთის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

⁵ ფოთის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

3. სოციალური დახმარების ბენეფიციართა მაღალი⁶ წილი მთლიან მოსახლეობაში - ქალაქ ზუგდიდის მთლიანი მოსახლეობის 23.4% სოციალური დახმარების ბენეფიციარ ნაწილს წარმოადგენს;
4. კრიმინოგენული ვითარება⁷ - 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 გავანეიტრალოთ 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 მტკიცებელი 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 წელზე⁸. 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

⁶ ფოთის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

⁷ ფოთის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

⁸ მაგალითისთვის 2 წლიანი პერიოდის განხილვა აბსოლუტურად პირობითია. ოპტიმალური პერიოდის ზუსტი დადგენა დამატებით ანალიზს საჭიროებს.

ამუშავებს. 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 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.