

**ქადაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შეფასების  
საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი)**

**ქადაქ ქუთაისის  
გენერალური გეგმის  
კონსულტინგა,  
ძირითადი გეგმარეგისტრირებული  
დაკომპლექსირებული  
ქ. ქუთაისის გენერალური  
გეგმოსათვის**

ტექნიკური ნაწილი

**ეტაპი 3.2. საბოლოო ვერსია  
(კონსულტინგა)**

2022 წელი, თბილისი



# სატიტულო გვერდი

პროექტი:

ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი)  
CNT200000030

ეტაპი:

ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფცია

ძირითადი გეგმარებითი რეკომენდაციები ქ. ქუთაისის გენერალური გეგმისათვის

ეტაპი 3.2. საბოლოო ვერსია - კორექტირება (2022, თებერვალი)

პროექტის დამკვეთი:

ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერია



საპროექტო ორგანიზაცია:

გის და დბ საკონსულტაციო ცენტრი „გეოგრაფიკი“



დირექტორი  
დამფუძნებელი

გ. გოცირიძე  
მ. ხურციძე

პროექტის ხელმძღვანელი, გეოგრაფი

გ. გოცირიძე

სპეციალისტები:

ქალაქმგეგმარებელი	ა. გულისაშვილი	
არქიტექტორი	ა. პეტრიაშვილი	
არქიტექტორი	მ. აღუაშვილი	
ქალაქმგეგმარებელი	პ. ძიძიგური	
გარემოს დაცვის სპეციალისტი	თ. ბაკურაძე	
გეოგრაფი, მიწათმოწყობის ექსპერტი	ი. სოხაძე	
გეოგრაფი, გის-ინჟინერი	ე. ხობიაშვილი	



ეკონომისტი	ლ. გვარამაძე
მენეჯმენტის სპეციალისტი	ე. მუნჯიშვილი
მენეჯმენტის სპეციალისტი, კვლევა და გის უზრუნველყოფა	ლ. ჩიქავა



ქალაქმგეგმარებელი	ი. მურღულია
ქალაქმგეგმარებელი	გ. მალალდაძე
არქიტექტორი	ს. ჯორთმენაძე
არქიტექტორი	მ. კაპანაძე



ტრანსპორტის სპეციალისტი	ზ. ბერაძე
ტრანსპორტის სპეციალისტი	გ. ქევხიშვილი

დამოუკიდებელი ექსპერტები:

ქალაქმგეგმარებელი	ვ. ვარდოსანიძე
ეკონომისტი	შ. მურღულია
ქალაქმგეგმარებელი	თ. ხოშტარია
ქალაქმგეგმარებელი	გ. მეტრეველი
ტრანსპორტის სპეციალისტი	ე. ხუნდაძე
ხელოვნებათმცოდნე	თ. ღვინერია
ხელოვნებათმცოდნე	ქ. დარჩია
გის სპეციალისტი	გ. ხაბურზანია
ინჟინერ-გეოლოგი	ა. მალალაშვილი

# შინაარსი

შინაარსი .....	4
წინასიტყვაობა .....	9
აბრევიატურები .....	10
ტერმინთა განმარტებები .....	11
წინაპირობები .....	13
ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფცია და ძირითადი გეგმარებითი რეკომენდაციები გენერალური გეგმისათვის .....	15
1. გეოგრაფიული მდებარეობა და ზოგადი მიმოხილვა .....	16
2. ქუთაისის ქვეყნის განსახლების სისტემაში .....	17
3. გეგმარებითი ერთეულის საზღვრები .....	19
3.1. საპროექტო და არსებული განაშენიანების საზღვარი .....	22
4. განაშენიანების სტრუქტურული იერარქია .....	23
4.1. ცენტრები და ქვეცენტრები .....	25
4.2. არსებული და საპროექტო მიზიდულობის ცენტრები .....	28
5. კულტურული მემკვიდრეობა .....	29
5.1. ძირითადი დებულებები ქ. ქუთაისის სარეკომენდაციო ზოგად დამცავ ზონებთან დაკავშირებით .....	29
5.2. ქ. ქუთაისის ისტორიული არეალების დაცვის რეჟიმი .....	31
5.3. დებულებები ქუთაისის კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონების რეაბილიტაციის და განვითარების შესახებ .....	34
5.4. სხვა სარეკომენდაციო არეალები .....	36
5.5. კულტურული მემკვიდრეობის საკითხებში ადგილობრივი ხელისუფლების ჩართულობის უზრუნველყოფა .....	43
6. განაშენიანებაში დისონანსის შემტანი შენობა-ნაგებობები .....	45
7. ტურიზმი .....	47
7.1. ქალაქ ქუთაისის ირგვლივ არსებული ტურისტული მიზიდულობის ობიექტები .....	47
7.2. ურბანული ტურისტული მარშრუტები .....	49
7.3. ტურისტული ზონა გეგუთის ციხესთან .....	51
7.4. კანიონი მოწამეთასკენ .....	52
8. საზოგადოებრივი სივრცეები .....	53
8.1. რეკრეაციული დერეფნები სანაპიროების გასწვრივ .....	57
8.2. კუნძულების განვითარება .....	58
8.3. გამწვანება და სპორტი ნიკეას და გამსახურდიას ქუჩებს შორის .....	59
8.4. ბოტანიკური ბაღის განვითარება .....	60
8.5. რკინიგზის მოედნის მოწესრიგება .....	61
9. სოციალური ინფრასტრუქტურა .....	62
10. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა .....	65



10.1.	ქურათა ქსელის კლასიფიკაცია .....	65
10.2.	მთავარი მოედნის სატრანსპორტო ოპტიმიზაცია და ჰუმანიზაცია.....	70
10.3.	დავით და კონსტანტინეს ქურა .....	73
10.4.	მცირე აეროპორტი .....	76
10.5.	საფეხმავლო ქუჩები და წრეები .....	77
10.6.	ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში პირველი და მესამე სკოლების მისაწვდომობის გაუმჯობესება.....	79
10.7.	ცენტრის განტვირთვა ტრანზიტისგან და შემოვლითი გზა .....	80
10.8.	ქუჩებისა და მოედნების ოპტიმიზაცია.....	81
10.9.	პარკინგის სისტემა ქალაქის ცენტრში .....	82
10.10.	რიონის სადგური განვითარება .....	83
10.11.	რკინიგზის დერეფნების შენარჩუნება .....	84
10.12.	სამანქანო ხიდი ნიკეადან მუხნარისკენ .....	85
11.	საინჟინრო ინფრასტრუქტურა .....	86
12.	თანამედროვე გეოდინამიკური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების არეალები .....	94
13.	ფუნქციური ზონირება.....	97
14.	რეკომენდაციები შემდგომ ეტაპზე სიმაღლეებისა და სართულიანობის განსაზღვრისათვის .....	100
15.	სარეკომენდაციო გგ/გდგ არეალები.....	101
15.1.	ისტორიული ცენტრის განაშენიანების გეგმა .....	110
16.	სხვა საპროექტო გადაწყვეტები და გეგმარებითი რეკომენდაციები .....	111
16.1.	ქალაქთმშენებლობითი პარამეტრების ზრდა ცენტრალურ მაგისტრალებზე	111
16.2.	საექსპლოატაციო სივრცე ყოფილ სამრეწველო ტერიტორიაზე.....	112
16.3.	ტექნოლოგიური ჰაბი/პოლიგონი ბრაუნფილდზე 82-ე გგ/გდგ არეალში .....	113
16.4.	განახლებადი ენერჯის ზონა .....	114
16.5.	„ლიტოფონის“ ტერიტორიის განვითარება .....	115
16.6.	ბრაუნფილდების ათვისება .....	116
16.7.	ქალაქის ცენტრში ბაზრის მოწესრიგება.....	118
17.	ქალაქ ქუთაისის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფციითა და გენერალური გეგმის კონცეფციით წარმოდგენილი გადაწყვეტების თავსებადობის განხილვა და ანალიზი.....	120
18.	მდგრადი ეკონომიკური განვითარების ქალაქმშენებლობითი წინაპირობები.	124
18.1.	საცხოვრისის მშენებლობა .....	124
18.2.	სასტუმროსა და ტურისტული ფუნქციების განვითარება .....	126
18.3.	სამრეწველო ფუნქციების ლოკალიზება და მასები .....	128
19.	ალტერნატივების განხილვა .....	130
20.	დაცვის ზონები და სივრცით-გეგმარებითი რეგულაციები .....	134
21.	ძირითადი გეგმარებითი საკითხები გენერალური გეგმისათვის .....	137

22.	ძირითადი რეკომენდაციები ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის განაშენიანების მართვის რეგლამენტისათვის .....	139
22.1.	დამატებითი ფუნქციური ზონების გაჩენა.....	139
22.2.	სიმაღლის განსაზღვრა .....	140
22.3.	ქალაქმშენებლობითი პარამეტრების ანგარიში .....	140
22.4.	სიმჭიდროვის (კ2) მაჩვენებლების დაბალანსება .....	140
22.5.	სიმჭიდროვის კოეფიციენტების (კ1 და კ2) მაჩვენებლების გადამეტება .....	141
22.6.	პროპორციები საცხოვრებელსა და საზოგადოებრივ ფუნქციებს შორის .....	141
22.7.	ბრუტო და ნეტო სიმჭიდროვებისა და რეკრეაციის წილის ზღვრული მაჩვენებლების დადგენა ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციისთვის.....	141
22.8.	მიწის ნაკვეთის ზომების განსაზღვრა და გამიჯვნის შედეგად მინიმალური ფართის დადგენა .....	142
22.9.	პარკირების პოლიტიკა.....	142
	<b>ტექსტური ნაწილის დანართი (რუკები) .....</b>	<b>143</b>
	- კულტურული მემკვიდრეობის სინთეზური რუკა;	
	- არეალები შემდგომ ეტაპზე სარეკომენდაციო სიმაღლეებისა და სართულიანობის განსაზღვრისათვის;	
	- სარეკომენდაციო ქუჩათა ქსელის კლასიფიკაცია (დანართი);	

## ილუსტრაციების სარჩევი

ილ. 1. ქუთაისის აგლომერაცია, მეტროპოლური არეალი და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო დერეფნები .....	18
ილ. 2. გეგმარებითი ერთეულის საზღვრების ალტერნატივები (მარცხიდან მარჯვნივ - ალტერნატივა 0, ალტერნატივა 1, ალტერნატივა 2) .....	20
ილ. 3. საპროექტო და არსებული განაშენიანების კონტური .....	22
ილ. 4. ცენტრებისა და ქვეცენტრების სქემა ქალაქი ქუთაისისთვის (ხედვა - ქუთაისი 2040).....	25
ილ. 5. ადმინისტრაციული ობიექტების სავარაუდო არეალი .....	27
ილ. 6. არსებული და საპროექტო მიზიდულობის ცენტრები .....	28
ილ. 7. კულტურული მემკვიდრეობის სარეკომენდაციო ზოგადი დამცავი ზონები (ფრაგმენტი) .....	30
ილ. 8. სარეკომენდაციო სარეაბილიტაციო არეალები .....	36
ილ. 9. მნიშვნელოვანი პანორამებისა და პერსპექტივების ალქმის არეალები .....	38
ილ. 10. პანორამული ხედი ბაგრატიის ტაძრიდან.....	38
ილ. 11. პანორამული ხედი მწვანეყვავილას პანთეონიდან .....	39
ილ. 12. პანორამული ხედი გელათის ქუჩიდან.....	39
ილ. 13. პანორამული ხედი გელათის ქუჩიდან (დღისით და ღამით) .....	40
ილ. 14. პანორამული ხედები თეთრი ხიდიდან და სასტუმრო ბესტ-ვესტერნიდან .....	41
ილ. 15. პანორამული ხედი აღმაშენებლის ხიდიდან .....	41
ილ. 16. სანაპიროს განაშენიანების ურბანული ძეგლის სარეკომენდაციო არეალი.....	42
ილ. 17. პანორამული ხედები ჯაჭვის და წითელი ხიდიდან .....	43
ილ. 18. განაშენიანებაში დისონანსის შემტანი შენობა-ნაგებობები ქალაქის სხვადასხვა ხედიდან .....	46
ილ. 19. ქალაქის ირგვლივ არსებული ტურისტული მიზიდულობის ობიექტები .....	47
ილ. 20. ქალაქის ირგვლივ არსებულ ტურისტულ ობიექტებამდე დროითი დაფარულობა .....	48
ილ. 21. ურბანული ტურისტული მარშრუტები .....	49
ილ. 22. გეგუთის ციხე, წყარო: Georgian Travel Guide.....	51
ილ. 23. კანიონი მოწამეთასკენ .....	52
ილ. 24. რეკრეაციული დერეფნები სანაპიროების გასწვრივ .....	57
ილ. 25. კუნძულების განვითარება.....	58
ილ. 26. გამწვანება და სპორტი ნიკეას და გამსახურდიას ქუჩებს შორის.....	59
ილ. 27. ბოტანიკური ბაღის განვითარება .....	60
ილ. 28. რკინიგზის მოედანი და ბალახვანის 100 საფეხურიანი კიბე .....	61
ილ. 29. ილ. ჭავჭავაძის გამზირის არსებული ნაწილი 1, სცენარი 1, სცენარი 2 (მარცხნიდან მარჯვნივ).....	67
ილ. 30. ილ. ჭავჭავაძის გამზირის არსებული ნაწილი 2, სცენარი 1, სცენარი 2 (მარცხნიდან მარჯვნივ).....	67
ილ. 31. დ. აღმაშენებლის გამზირის არსებული ნაწილი 1 .....	68
ილ. 32. დ. აღმაშენებლის გამზირის სცენარი 1 (მარცხნივ), სცენარი 2 (მარჯვნივ).....	68
ილ. 33. დ. აღმაშენებლის გამზირის არსებული ნაწილი 2, სცენარი 1, სცენარი 2 (მარცხნიდან მარჯვნივ).....	69
ილ. 34. ქვეითებსა და არამოტორიზებულ ტრანსპორტზე ორიენტირებული ქუჩების მაგალითები .....	69
ილ. 35. ქუთაისის მთავარი/ცენტრალური მოედანი .....	70
ილ. 36. ქუთაისის მთავარი/ცენტრალური მოედანის ჰუმანიზაციის კონცეპტუალური მიდგომა (სქემა).....	71
ილ. 37. მთავარი მოედანი ვერსია 1 (წრიული მოძრაობა) .....	71
ილ. 38. მთავარი მოედანი ვერსია 2 (შუქნიშნით რეგულირებული გზაჯვარედინი).....	72
ილ. 39. ქ.ქუთაისი, დავით და კონსტანტინეს ქუჩა, 2021 წელი.....	73

ილ. 40. დავით და კონსტანტინეს ქუჩა (არსებული სიტუაცია) .....	74
ილ. 41. დავით და კონსტანტინეს ქუჩა ვერსია #1 .....	75
ილ. 42. დავით და კონსტანტინეს ქუჩა ვერსია #2 .....	75
ილ. 43. ყოფილი აეროპორტის ტერიტორია .....	76
ილ. 44. საფეხმავლო ქუჩები და წრეების კონცეპტუალური ხედვა.....	77
ილ. 45. ქალაქის ცენტრალურ ნაწილის (პირველ და მესამე სკოლებთან) მოძრაობის სქემის კონცეპტუალური მიდგომა.....	79
ილ. 46. ცენტრის განტვირთვა ტრანზიტისაგან .....	80
ილ. 47. ქუჩებისა და მოედნების სქემა.....	81
ილ. 48. ქ.ქუთაისი, ცისფერყანწელების ქუჩა, 2021 წელი .....	81
ილ. 49. ქ.ქუთაისი, რიონის რკინიგზის სადგური, 2021 წელი.....	83
ილ. 50. რკინიგზის დერეფნები.....	84
ილ. 51. ხიდი ნიკეადან მუხნარისკენ.....	85
ილ. 52. ქალაქ ქუთაისის ტიპიური დატვირთვა.....	86
ილ. 54. ქ. ქუთაისის წყალმომარაგების სქემა.....	92
ილ. 55. თანამედროვე გეოდინამიური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების კუმულატიური საშიშროების ზონების/არეალების ინტეგრირებული დადგენა.....	95
ილ. 56. თანამედროვე გეოდინამიური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების კუმულატიური საშიშროების სამი (მაღალი, საშუალო და დაბალი) ზონა.....	95
ილ. 57. თანამედროვე გეოდინამიკური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების არეალების დადგენა (იხ. ასევე პირობითი ფრაგმენტი, ილ. 34). .....	96
ილ. 58. თანამედროვე გეოდინამიკური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების არეალები (ფრაგმენტი).....	96
ილ. 59. ფუნქციური ზონების ბალანსი; გგ/გდგ არეალებით დაფარულობა .....	99
ილ. 60. განაშენიანების გეგმის სავარაუდო საკვლევე არეალი ისტორიული ცენტრისთვის .....	110
ილ. 61. ქალაქთმშენებლობითი პარამეტრების ზრდა ცენტრალურ მაგისტრალებზე	111
ილ. 62. საექსპოზიციო სივრცე ყოფილ საწარმოო ტერიტორიაზე.....	112
ილ. 63. ტექნოლოგიური ჰაბის სავარაუდო არეალი.....	113
ილ. 64. განახლებადი ენერჯის ზონა ქალაქის სამხრეთით .....	114
ილ. 65. ლიტოფონის ტერიტორიის განვითარების სავარაუდო არეალი .....	115
ილ. 66. ქუთაისში არსებული ბრაუნფილდები და მიტოვებული შენობები .....	116
ილ. 67. დასავლეთ ქუთაისის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია .....	117
ილ. 68. ქუთაისის სამხრეთ ნაწილის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია.....	118
ილ. 69. დასავლეთ ქუთაისის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია .....	121
ილ. 70. ქუთაისის ცენტრალური და ჩრდილოეთ ნაწილის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია .....	122
ილ. 71. ქუთაისის სამხრეთ ნაწილის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია.....	123

# წინასწარდგენილი

წინამდებარე დოკუმენტი მოიცავს „ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურების (I ეტაპი)“ (გის და დბ საკონსულტაციო ცენტრი „გეოგრაფიკი“-სა და ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერიას შორის დადებული სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ №274 ხელშეკრულება) დოკუმენტაციის მესამე ეტაპით გათვალისწინებული სამუშაოების - **ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფცია და ძირითადი გეგმარებითი რეკომენდაციები გენერალური გეგმისათვის**, ტექსტურ ნაწილს.

დოკუმენტაცია წარმოდგენილია როგორც ტექსტური, ასევე, გრაფიკული ნაწილებით. ამასთან, მას თან ერთვის **სივრცით-ეკონომიკური კონცეფციისა და ხარტოსარგებლიანობის ანალიზის დოკუმენტი**. საბაზისო მონაცემთა მატრიცა და, კანონმდებლობით გათვალისწინებული, სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასების სკოპინგის ანგარიში.

**ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფცია და ძირითადი გეგმარებითი რეკომენდაციები ქ. ქუთაისის გენერალური გეგმისათვის**, წარმოადგენს გეგმარებითი ერთეულის საკვლევი არეალის ფარგლებში მრავალფაქტორული ანალიზის და დარგობრივი კვლევების<sup>1</sup> შედეგად ჩამოყალიბებული ხედვის, სტრატეგიული მიზნებისა და ამოცანების განხორციელების დეტალურ აღწერას, სივრცეში ასახვას, განვითარების პრინციპებისა და მიდგომების ჩამოყალიბებას, რაც საფუძვლად დაედება შემდგომი ეტაპის - **ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის დოკუმენტს**.

გენერალური გეგმის კონცეფცია ეფუძნება ქალაქ ქუთაისის **განვითარების ხედვა 2040-ს, განვითარების სტრატეგიასა და სიცოცხლისუნარიანობის შეფასებას<sup>2</sup>**, რაც წინ უსწრებდა წინამდებარე დოკუმენტის შემუშავებას.

ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფცია შემუშავებულია საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად. მასში მაქსიმალურად არის გათვალისწინებული დამკვეთის, ადგილობრივი მოსახლეობის, ფოკუს ჯგუფების, სხვადასხვა უწყებისა და დაინტერესებულ მხარეთა მოსაზრებები, სურვილები და შენიშვნები, რაც სხვადასხვა სახით (ოფიციალური წერილები, შეხვედრები, საჯარო განხილვები, და სხვ.) გამოითქვა პროექტის სამივე ეტაპზე მუშაობისას.

<sup>1</sup> ეტაპი 1 - ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის საბაზისო მონაცემები (მონაცემთა (ინდიკატორთა) მატრიცისა და საბაზისო რუკის სახით)

<sup>2</sup> ეტაპი 2 - ქ. ქუთაისის განვითარების ხედვა, განვითარების სტრატეგია და მათი სიცოცხლისუნარიანობის შეფასება

# აბრევიატურები

წინამდებარე დოკუმენტის მიზნებისათვის, მასში გამოყენებული შემოკლებები განიმარტება შემდეგნაირად:

1. **ააიპ** - არასამეწარმეო (არაკომერციული) იურიდიული პირი
2. **გგ** - განაშენიანების გეგმა
3. **გდგ** - განაშენიანების დეტალური გეგმა
4. **გეგმარებითი ერთეული** - ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტი;
5. **დოკუმენტაცია** - „ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი)“;
6. **ილ.** - ილუსტრაცია;
7. **იხ.** - იხილეთ;
8. **კოდექსი** - „საქართველოს სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსი“;
9. **მდ.** - მდინარე;
10. **მერია** - ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერია;
11. **მეტროპოლური არეალი** - ქალაქი-ცენტრი გარეუბნებითა და დასახლებებით, რომლებზედაც ვრცელდება ქალაქ-ცენტრის უშუალო ეკონომიკური და სოციალურ-კულტურული გავლენა, კომიუტერული მობილობის ჩათვლით;
12. **მთავარი იდეა/big idea** - ნებისმიერი მნიშვნელოვანი და გრანდიოზული გეგმა/წინადადება/განზრახვა; მარკეტინგული ტერმინი, გამოიყენება ბრენდინგის/მარკეტინგული კამპანიის მთავარი იდეის აღსაწერად;
13. **მშპ** - მთლიანი შიდა პროდუქტი;
14. **საქსტატი** - საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სააგენტო;
15. **სატენდერო საზღვარი** - საკონკურსო წინადადებით განსაზღვრული გეგმარებითი ერთეულის პირობითი საზღვარი;
16. **ქ.ქუთაისი/ ქუთაისი/მუნიციპალიტეტი** - ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტი;
17. **ხელშეკრულება** - 2020 წლის 15 სექტემბრის სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ №274 ხელშეკრულება;
18. **ICT** – ინფორმაციული და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიები (Information and Communication Technologies);
19. **CO<sub>2</sub>** - ნახშირორჟანგი;
20. **NO<sub>2</sub>** - აზოტის ორჟანგი;
21. **NBS**- ბუნებაზე დაფუძნებული მიდგომები - Nature-Based Solutions;
22. **PM**- მყარი ნაწილაკები;
23. **SDG** - მდგრადი განვითარების მიზნები (Sustainable Development Goals);
24. **SME** - მცირე და საშუალო საწარმოები (Small and medium-sized enterprises);
25. **SWOT** ანალიზი - S — strengths (ძლიერი მხარე); W — weakness (სუსტი მხარე); O — opportunities (შესაძლებლობები); T — threats (მოსალოდნელი საფრთხე) სტრატეგიული დაგეგმარების მეთოდი;
26. **CPTED** – Crime Prevention Through Environmental Design - კრიმინალის შემცირება ურბანული დიზაინის ელემენტების გამოყენებით.



# ტერმინთა განმარტებები

წინამდებარე დოკუმენტის მიზნებისათვის, მასში გამოყენებული ტერმინები განიმარტება შემდეგნაირად:

- 1. აგლომერაცია** - მონოცენტრული ან პოლიცენტრული კომფიგურაციის ისეთ დასახლებათა სივრცითი დაჯგუფება, რომლებიც დამოკიდებულია ერთმანეთზე ინტენსიური საქმიანი, საწარმოო, კულტურულ-საგანმანათლებლო სატრანსპორტო და საინჟინრო ინფრასტრუქტურული კავშირებით;<sup>3</sup>
- 2. ადრონული თერაპიის ცენტრი** - კვლევითი ცენტრი, სადაც შესაძლებელია სამეცნიერო კვლევების განხორციელება ელემენტარული ნაწილაკების ფიზიკაში, რადიაციულ ფიზიკაში და ბიოფიზიკაში;
- 3. აზოტის ორჟანგი და ერთჟანგი** წარმოიქმნება საწვავის წვის შედეგად ძალიან მაღალ ტემპერატურაზე ჭარბი ჟანგბადის პირობებში. მთავარი წყაროებია ავტომანქანების გამონაბოლქვი, ემისია ელექტროსადგურებიდან და მყარი ნარჩენების წვა. ასევე, მრეწველობის სექტორი და შინამეურნეობებში მოხმარებული საწვავი. მაღალი კონცენტრაციით აზოტის ორჟანგმა შეიძლება დააზიანოს სასუნთქი ტრაქტის ქვედა ჰაერსავალი გზები, განსაკუთრებით, ფილტვის ქსოვილი. ჯანმრთელობაზე ზეგავლენა: რესპირატორული ინფექციებისადმი მაღალი მგრძობელობა, სასუნთქი სისტემის გაღიზიანება და რესპირატორული სიმპტომები (მაგ. ხველა, ტკივილი გულმკერდის არეში, სუნთქვის გაძნელება);
- 4. ალტერნატიული ენერჯია** - ენერჯიის არატრადიციული წყაროებიდან წარმოებული (მაგ., ქარი, მზე და სხვ.), ჩვეულებრივ, გარემოსთვის უსაფრთხო ენერჯია;
- 5. ატმოსფერული ჰაერი** - ატმოსფერული გარსის ჰაერი, შენობა-ნაგებობებში არსებული ჰაერის გარდა;
- 6. ბრაუნფილდი (Brownfield):** ყოფილი საწარმოო ან სამხედრო სატრანსპორტო, სასაწყობო-კომერციული ტერიტორია, რომელიც მიტოვებულია ან არაეფექტურად არის გამოყენებული, ხშირად წარმოადგენს ეკოლოგიურად დაბინძურებულ არეალს, რომლის გამოყენება შესაძლებელია ხელმეორედ. თანამედროვე ურბანისტიკაში განიხილება, როგორც ქალაქ განვითარების პირველადი რესურსი;
- 7. ბრენდინგი** - კონკრეტული პროდუქტის ან კომპანიის პოპულარიზაცია სარეკლამო და გამორჩეული დიზაინის საშუალებით;
- 8. დამაბინძურებელი ნივთიერებების კონცენტრაცია** - ჰაერის გარკვეული მოცულობით ერთეულში მავნე ნივთიერების რაოდენობა (ჩვეულებრივად, მგ/მ<sup>3</sup>);
- 9. დეკარბონიზაცია** - რაიმე მასალის განთავისუფლება ნახშირბადისაგან;
- 10. ენერგოეფექტიანობა** - მეთოდები და ტექნოლოგიები, რომლებიც მიმართულია ელექტოენერჯიისა და საწვავის მოხმარების შემცირებისკენ;
- 11. ერგონომიული გამოყენება** - ერგონომიული, ანუ ეფექტური გამოყენება, სადაც მაქსიმალურად არის მიწის რესურსი ათვისებული ქალაქის საჭიროებებით და ქალაქის ცენტრალურ უბნებში არ რჩება დაუტვირთავი ზონები (საცხოვრებელი, საზოგადოებრივი, რეკრეაცია და სხვ.);
- 12. ვიზიტორი** - ადგილობრივი ან/და უცხოელი სტუმარი;
- 13. ინკლუზიური განვითარება** - მიზნად ისახავს შესაძლებლობებსა და რესურსებზე თანაბარი ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფას იმ ადამიანებისთვის, რომლებიც სხვაგვარად შეიძლება გამოირიცხონ ან მარგინალიზდნენ

<sup>3</sup> საქართველოს კანონში "საქართველოს სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსში" (2018).



# წინაპირობები

ქალაქი ქუთაისი მნიშვნელოვანი ურბანულია ცენტრია არა მხოლოდ დასავლეთ საქართველოსთვის, არამედ მთელი ქვეყნისთვის. გასულ წლებში ქვეყანაში მიმდინარე მოვლენებმა გამოიწვია ქალაქის სოციალური და ეკონომიკური ცხოვრების ხარისხის შემცირება და მოსახლეობის ქალაქიდან გადინება. დღეისათვის, თანამედროვე გამოწვევებისა და რეალობის წინაშე, ქალაქმა უნდა მოახერხოს განახლებული, რეალისტური და ამბიციური იდენტობის შექმნა და ძირითადი, გრძელვადიანი სტრატეგიული ხედვის ჩამოყალიბება, რაც ქალაქის მართვის სახელმძღვანელო დოკუმენტი გახდება.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ქ. ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერიამ მოახდინა ქალაქის განვითარებისა და განაშენიანების მართვის დოკუმენტაციის შემუშავების ინიცირება სხვადასხვა გარემოების გათვალისწინებით. ერთი მხრივ, ძალაში შევიდა „საქართველოს სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსი“ (შემდგომში - კოდექსი) და მასთან დაკავშირებული კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტები, რაც განაპირობებს ქალაქის ტერიტორიების მართვისთვის მარეგულირებელი, სახელმძღვანელო დოკუმენტის უზრუნველყოფას. მეორე მხრივ, მუნიციპალიტეტის მიზანია სივრცით განვითარებასა და განაშენიანების მართვაში სხვადასხვა ინტერესის დაახლოვება და შეჯერება, რაც გულისხმობს როგორც საერთო განვითარების ხედვასა და სტრატეგიაში, ისე, მუნიციპალიტეტის მიერ დაგეგმილ და მიმდინარე ღონისძიებებში ჩართულობასა და მონაწილეობას.

შესაბამისად, შესყიდვის დოკუმენტაცია შემუშავდა როგორც ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი გამოწვევებით, ისე - კოდექსით გათვალისწინებული მოთხოვნებით.

2020 წლის 15 სექტემბრის ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერიასთან დადებული სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ №274 ხელშეკრულების საფუძველზე, გის და დბ საკონსულტაციო ცენტრი „გეოგრაფიკა“ დაამუშავა „ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი)“.

ქ. ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი) მოიცავს შემდეგ დოკუმენტაციას:

- ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის საბაზისო მონაცემები [მონაცემთა (ინდიკატორთა) მატრიცისა და საბაზისო რუკის სახით];
- ქ. ქუთაისის განვითარების ხედვა, განვითარების სტრატეგია და მათი სიცოცხლისუნარიანობის შეფასება;
- ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფცია;
- სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასების (სგშ) სკოპინგის განაცხადი;
- ძირითადი გეგმარებითი რეკომენდაციები ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმისათვის.

ზემოაღნიშნული წარმოადგენს ქალაქის სივრცისა და ტერიტორიების დაგეგმვის, რეგულირებისა და მართვის სახელმძღვანელო დოკუმენტების საფუძვლებს, რაც გულისხმობს, მდგრადი განვითარების პრინციპებსა და მიდგომებზე დაყრდნობით, რეგიონული და ეროვნული ეკონომიკის სექტორების სხვადასხვა მიდგომებს შორის საერთო და მდგრადი (სოციალურ, გარემოსდაცვით და ეკონომიკურ ღირებულებებსა და ფასეულობებზე დაფუძნებული) წონასწორობის პოვნის შესაძლებლობას, საქალაქო სივრცეების რაციონალურ დაგეგმვასა და გამოყენებას.

დოკუმენტაციის შედგენის მიზანს წარმოადგენს, ქალაქის განვითარების პრიორიტეტების მეშვეობით, მდგრადი განვითარებისა და მოსახლეობისათვის ჯანსაღი, ღირსეული და უსაფრთხო ცხოვრებისა და მოქმედებისათვის გარემოს ჩამოყალიბებისა და მართვის სამართლებრივ-ნორმატიული და ფუნქციურ-გეგმარებითი წინაპირობების შექმნა; ადგილობრივი ჩართულობის მეშვეობით, ქალაქის მოკლე, საშუალო და გრძელვადიანი განვითარების სტრატეგიული მიზნებისა დადგენა, განვითარების ხედვისა და სტრატეგიის შემუშავება, სივრცითი წესრიგის, სამშენებლო საქმიანობის მოწესრიგებისა და რეგულირების წინაპირობების შექმნა; ყოველივე ზემოაღნიშნულში, გარემოსდაცვითი კომპონენტის გათვალისწინება.

ამ მიზნის მისაღწევად, დოკუმენტაცია წყვეტს შემდეგ ამოცანებს:

- ქალაქ ქუთაისის ადგილისა და როლის გამოვლენა რეგიონისა და ქვეყნის განსახლების სისტემაში;
- ეროვნული და ადგილობრივი მნიშვნელობის სტრატეგიული მიზნებისა და ამოცანების თანხვედრა;
- ქალაქისა და მისი შემადგენელი კომპონენტების: სატრანსპორტო, საინჟინრო, სოციალურ-კულტურული ინფრასტრუქტურის, სარეკრეაციო და სხვა ტერიტორიების არსებული მდგომარეობის შესწავლა და სამომავლო განვითარებისთვის რეკომენდაციების გაწერა;
- კეთილმოწყობის, ბუნებრივი გარემოსა და უძრავი კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის სივრცით-ტერიტორიული პირობების განსაზღვრა.

**ქალაქ ვუთაისის  
გენერალური გეგმის  
კონცეფცია და ძირითადი  
გეგმარებითი რეკომენდაციები  
გენერალური გეგმისათვის**

# 1. გეოგრაფიული მდებარეობა და ზოგადი მიმოხილვა

ქალაქი ქუთაისი იმერეთის მხარის ადმინისტრაციული ცენტრია. ქალაქს, ჩრდილოეთით, აკრავს სამგურალის ქედის სამხრეთ კალთები, მდ. რიონსა და მდ. წყალწითელას შორის მდებარე მალლობები, აღმოსავლეთით - მდ. წყალწითელა, რომელზედაც გადის ქალაქის აღმოსავლეთ საზღვარის ძირითადი ნაწილი და სამხრეთ-დასავლეთით კოლხეთის დაბლობი. ქალაქის სამხრეთ-დასავლეთი ნაწილი ვაკე რელიეფზეა გაშენებული, ჩრდილო-აღმოსავლეთი და ჩრდილო-დასავლეთი კი გორაკ-ბორცვიანია.

ქალაქი მდებარეობს ზღვის დონიდან 125-140 მ-ის სიმაღლის ფარგლებში. ქუთაისში ჰავა ზომიერად ნოტიო, სუბტროპიკულია, იცის ზომიერად თბილი ზამთარი და შედარებით მშრალი და ცხელი ზაფხული.

ადმინისტრაციულად ქუთაისი დაყოფილია 12 ადმინისტრაციულ-ტერიტორიულ ერთეულად. ვაკე დაბლობზე მოქცეულია უბნები: ქალაქის ცენტრალური ნაწილი და ბალახვანი (ქალაქი მუზეუმის ადმინისტრაციული ერთეული), ხოლო გორაკ-ბორცვებზე გოჭოურას, არქიელისა (უქიმერიონის ადმინისტრაციული ერთეული) და ჭახათას (საფიჩხიას ადმინისტრაციული ერთეული) მიდამოები. ქუთაისის ცენტრალურ ნაწილს და ბალახვანს უჭირავს რიონის მარცხენა ნაპირის პირველი ტერასა, ხოლო მის აღმოსავლეთით მეორე ტერასაზე გაშენებულია სალორია (კახიანოურის ადმინისტრაციული ერთეული) და საფიჩხია (საფიჩხიას ადმინისტრაციული ერთეული).

ქუთაისსა და სოფელ მოწამეთას შორის მდებარეობს გოდორას მწვერვალი, რომლის კალთები ციცაბოდ ეშვება სამხრეთ-დასავლეთით, მდ. რიონის მიმართულებით, ხოლო სამხრეთით იგი ნაკლებად ციცაბოა.

ქ. ქუთაისის მიდამოები გამოირჩევა მდინარეთა ფართო ქსელით, რომელთა არსებობას ხელს უწყობს ნოტიო კლიმატი, დიდი რაოდენობის ნალექები, ტყის მასივების ფართო გავრცელება და მალალმთიანი მყინვარების საკმაოდ ახლო ადგილმდებარეობა (დაახლოებით 150 კმ).

ქალაქში მერიდიანული მიმართულებით მიედინება მდინარე რიონი, რომლის სიგრძე ქალაქის ფარგლებში შეადგენს 17 კმ-ს (სათავიდან შესართავამდე მდ. რიონის სიგრძეა 327 კმ). ქალაქის ფარგლებში რიონს მარჯვენა მხრიდან, ჭომასა და უქიმერიონის ძველი ციხე-სიმაგრის საზღვარზე უერთდება პატარა მდინარე რუა, რომელიც სათავეს იღებს სათაფლიის მთის სამხრეთ-აღმოსავლეთ კალთებზე და მისი სიგრძე არ აღემატება 4 კმ-ს. სათაფლიის მთის კალთებზე კარსტული წყლები, ასევე, სათავეს აძლევს პატარა მდინარეს - ოლასყურას, რომელიც გუბისწყალს უერთდება. ქ.ქუთაისის აღმოსავლეთ ნაწილში ჩაიდინება მდინარე წყალწითელა, რომელსაც აქვს სათავე ნაქერალის უღელტეხილის ფერდობებზე.

შვიდი ხიდი აკავშირებს ქალაქის ორივე მხარეს ერთმანეთთან, ესენია: გუმისთის ჰესის სამხრეთით ონისა და შოთა შავგულიძის ქუჩების დამაკავშირებელი ხიდი, ჯაჭვის, წითელი, რუსთაველის, თეთრი, აღმაშენებლისა და ჭავჭავაძის ხიდები.



## 2. ქუთაისი ქვეყნის განსახლების სისტემაში

ქუთაისი საქართველოს დასახლებათა შორის გამორჩეული ქალაქია. მან, თბილისთან ერთად, საუკუნეების განმავლობაში, მნიშვნელოვანი და განუმეორებელი როლი ითამაშა ჩვენი ქვეყნის სახელმწიფოებრივ და ეროვნულ მშენებლობასა და განვითარებაში.

ქუთაისი, ბათუმთან ერთად, თანაბრად ინაწილებს (არაფორმალურად) დასავლეთ საქართველოს ცენტრალური ქალაქის ფუნქციას. ამასთანავე, ქუთაისი დასავლეთ საქართველოს ოთხი სამხარეო ტერიტორიის (იმერეთი, გურია, სამეგრელო-ზემო სვანეთი და რაჭა-ლეჩხუმი) გეოგრაფიულ ცენტრს წარმოადგენს.

დღევანდელი მდგომარეობით, ქუთაისი თვითმმართველი ქალაქია; მას ესაზღვრება წყალტუბოს, ტყიბულისა და თერჯოლის მუნიციპალიტეტები.

საქართველოს განსახლების სისტემაში, ქალაქ ქუთაისის მიმართება ქვეყნის მაგისტრალურ სატრანსპორტო-ინფრასტრუქტურულ კარკასთან (რკინიგზების, ავტომაგისტრალების, საინჟინრო-საკომუნიკაციო ქსელების კვებისა და მიწებშედეგობრივად განაწილებული აეროპორტების, პორტების, ტერმინალებისა და სხვა კვანძების სისტემა) თანხვედრაშია, თუმცა მოშორებულია შავი ზღვის სანაპიროს. ამ კვანძში, ქუთაისის მიმდებარედ თავმოყრილია საავტომობილო (თბილისი-სენაკი-ფოთი - ს-2, E-60; სენაკი-ლესელიძე - ს-1, E-97; სამტრედია-ლანჩხუთი-გრიგოლეთი-ბათუმი - ს-12; E-692;) და სარკინიგზო ტრანსპორტის (თბილისი-ბათუმი; თბილისი-ფოთი; თბილისი-ლესელიძე) სამი მიმართულება, საიდანაც ორი საზღვაო პორტისკენ (ბათუმი -139.0 კმ; ფოთი - 103.0 კმ) ხორციელდება სატრანსპორტო ნაკადების განაწილება.

არანაკლებ მნიშვნელოვანია ამ კვანძში - მერიდიანული (ვერტიკალური) მიმართულების **მესტია - ლენტეხი - წყალტუბო - საირმე - აბასთუმანი - თურქეთის საზღვარი** შესაბამისი სატრანსპორტო სისტემების განვითარება, რომელიც განედური ტრანსნაციონალური მიმართულების „სატრანსპორტო დერეფან“-თან ერთად მიმზიდველი სოციალურ-ეკონომიკური პირობების კუმულაციას მოუტანს ქ. ქუთაისს.

აქვე მდებარეობს ქუთაისის (კოპიტნარი) საერთაშორისო აეროპორტი, საიდანაც მსოფლიოს მრავალი მიმართულებით პირდაპირ საჰაერო რეისები ხორციელდება.

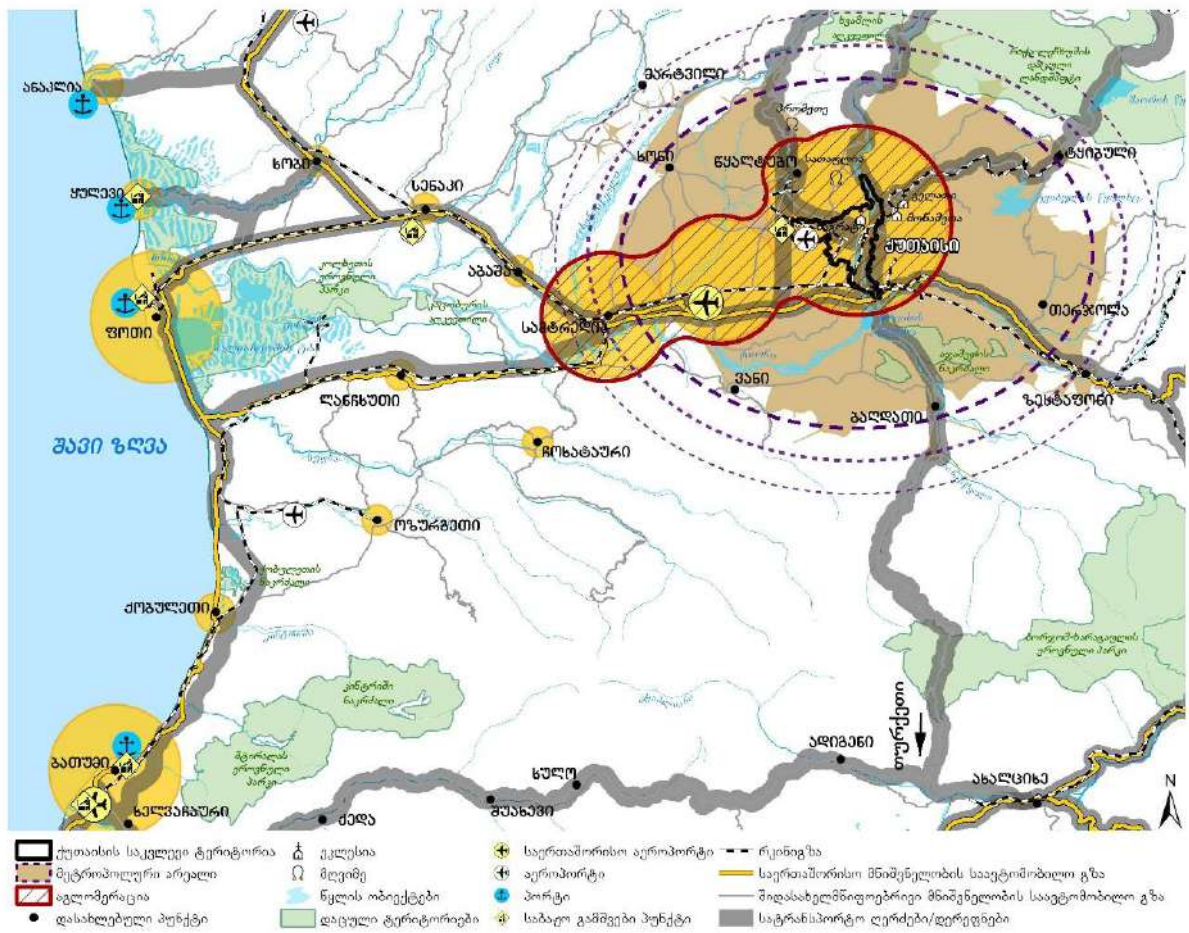
ქუთაისი ამიერკავკასიის რკინიგზის მაგისტრალთან სადგურ რიონიდან და ბროწეულადან გამოყვანილი ორი დამოუკიდებელი ხაზით (თითოეული - 8 კმ) არის დაკავშირებული.

ქუთაისის ტრადიციული მნიშვნელობა ჩვენი ქვეყნის განსახლების სისტემაში და მისი ცენტრალური ადგილი დასავლეთ საქართველოს მასშტაბით, დიდწილადაა განპირობებული მისი გამორჩეული გეოგრაფიული მდებარეობით და ურთიერთკავშირით სხვა დასახლებებთან. აქედან გამომდინარე, ქუთაისის განხილვა არასრული და არასწორია იზოლირებულად, მისი მიდამოების ანუ გარეუბნების გარეშე, რადგან ცენტრალურ ქალაქსა და შემოგარენს მჭიდრო ურთიერთკავშირი და ორგანული ზეგავლენა აქვთ სამეურნეო ცხოვრებისა და სივრცითი ფუნქციონირების კუთხით.

ასეთი სტრატეგიული მდებარეობით და მისი სივრცით-ფუნქციური მახასიათებლების გათვალისწინებით, ქ.ქუთაისის კონკრეტულ პირობებსა და საშუალოვადიან პერსპექტივაში, ისახება პოლიცენტრული ურბანული აგლომერაციის შემდეგი სტრუქტურა: წყალტუბო-ქუთაისი-სამტრედია. ამ აგლომერაციის პოლიცენტრულ

ბასიათს განსაზღვრავს თითოეული ქალაქის პროფილი:

- **წყალტუბო** - ცოცხალი, წყალთან (მათ შორის ბალნეოლოგიასთან, სპა-სთან) და სიმწვანესთან დაკავშირებული ქალაქი, რომლის მთავარ ღირებულებას წარმოადგენს მისი ისტორია და კულტურული მემკვიდრეობა.
- **ქუთაისი** - გამოკვეთილი იდენტობის მდგრადი ქალაქი, დივერსიფიცირებული, ციფრული ეკონომიკით და კონკურენტუნარიანი სამუშაო ძალით, საუკეთესო საერთაშორისო, რეგიონალური და მეტროპოლიური კავშირებით, დასავლეთ საქართველოს ცოდნის და კულტურის ცენტრი, ცენტრალური ფუნქციების მიმწოდებელი და, ამავდროულად, ხელმისაწვდომი და მიმზიდველი საცხოვრებლად, სამუშაოდ და დასასვენებლად.
- **სამტრედია** - ტრადიციული საწარმოო-სატრანსპორტო კვანძი, ლოგისტიკური ინდუსტრიის ელემენტებით, კვებისა და გადამამუშავებელი მრეწველობის ობიექტებით.



ილ. 1. ქუთაისის აგლომერაცია, მეტროპოლიური არეალი და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო ღერვები

### 3. გეგმარებითი ერთეულის საზღვრები

კვლევებისას გამოიკვეთა, რომ ქალაქის ვიწრო ჭრილში, მის ადმინისტრაციულ (არსებულ) ან თუნდაც გადააზრებულ საზღვრებში განხილვა შეუძლებელია. რეალურად, მომიჯნავე მუნიციპალიტეტები, მათი ქალაქები და სოფლები უმნიშვნელოვანეს ბმაში არიან ქუთაისთან, როგორც სოციალური მომსახურების (განათლება, სამედიცინო მომსახურება და სხვ.), ისე დასაქმების, სატრანსპორტო და საინჟინრო მომსახურების კუთხით.

ამასთან, კვლევის ეტაპზე გამოიკვეთა, რომ ქალაქ ქუთაისის საზღვრები (ქალაქის საზღვარი, ადმინისტრაციული ერთეულების საზღვრები, მომიჯნავე ერთეულებთან მიჯნა საკონკურსო დოკუმენტაციით მოცემული საზღვარი) სხვადასხვა დოკუმენტი<sup>4</sup> დადგენილი და ერთმანეთთან შეუსაბამოა. ასევე, ცალკეულ შემთხვევებში საზღვარი არ ითვალისწინებს ისეთ ბუნებრივ ან/და ხელოვნურ პირობებს როგორცაა მდინარე, არხი, ქედი, ხევი და სხვა; ან ზოგიერთ შემთხვევაში ერთი დასახლება გაყოფილია საზღვრით.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, დადგა არსებული საზღვრების რევიზიის აუცილებლობა და ახალი რეალობისა და ბუნებრივი თუ ხელოვნური ფაქტორების გათვალისწინებით, საზღვრის კონტურის განახლება.

ხედვის ეტაპზე, წარმოდგენილ იქნა გეგმარებითი ერთეულის საზღვრის სამი ალტერნატივა, რაც წარმოდგენილია გენერალური გეგმის კონცეფციის დოკუმენტაციაშიც. საზღვრები დადგენილია შემდეგი პრინციპებით:

ა) დამატებულია ტერიტორიები, რომლებიც, ფაქტობრივი მდგომარეობით, ქალაქის ნაწილია, მის ურბანულ ქსოვილთან არის დაკავშირებული და წყვეტის გარეშე უკავშირდება განაშენიანებას;

ბ) დამატებულია ტერიტორიები, რომლებიც, არსებული მდგომარეობით, არაა განაშენიანებული, ძირითადად სასოფლო-სამეურნეო მიწებია, თუმცა არ გამოიყენება ამ დანიშნულებით და პერსპექტივაში ქალაქის ინფრასტრუქტურის განვითარების ძირითადი რესურსია;

გ) დამატებულია ტერიტორიები, რომლებიც, გრძელვადიან პერსპექტივაში, ქალაქის განვითარების ზოგად რესურსად (არა მხოლოდ საკუთრივ განაშენიანების დანიშნულებით) განიხილება და რომელთა არასწორმა მართვამ და განაშენიანებამ, შესაძლოა უარყოფითად იმოქმედოს ქალაქის ესთეტიურ ან/და ეკონომიკურ მხარეზე;

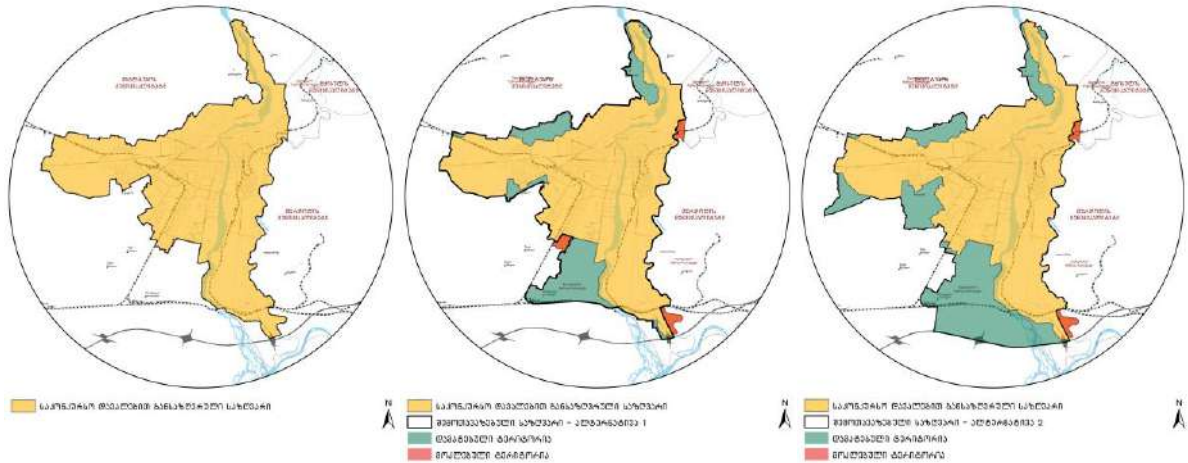
---

<sup>4</sup> 1. საკვლევი არეალის საზღვარი - მოწოდებულია დამკვეთის მიერ ტექნიკური დავალებით;  
2. საჯარო რეესტრის მიერ დადგენილი სარეგისტრაციო საზღვრები - მოწოდებულია იუსტიციის სამინისტროს მიერ;  
3. საქართველოს პარლამენტის 2009 წლის 31 ივლისის #1568 დადგენილება "თვითმმართველი ქალაქი ქუთაისისა და წყალტუბოს მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული საზღვრების შეცვლის შესახებ"- დადგენილება მოწოდებულია დამკვეთის მიერ;  
4. ქუთაისის ტერიტორიული ორგანოების რუკა - მოწოდებულია დამკვეთის მიერ;  
5. ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის დადგენილება #22 – „ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ ერთეულებად დაყოფის, მათი საზღვრების დადგენისა და ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ერთეულების ბეჭდების ნიმუშების დამტკიცების შესახებ“.



დ) დამატებულია/მოკლებულია ტერიტორიები, რომლებიც საჭიროებდა ბუნებრივ, გეოგრაფიულ ან/და ხელოვნურ პირობებზე (არხი, მდინარე, რელიეფი და სხვ.) გასწორებას.

სწორედ აღნიშნულის გათვალისწინებით, გეგმარებითი ერთეულისთვის წარმოდგენილია შემდეგი სამი ალტერნატიული საზღვარი:



ილ. 2. გეგმარებითი ერთეულის საზღვრების ალტერნატივები (მარცნიდან მარჯვნივ - ალტერნატივა 0, ალტერნატივა 1, ალტერნატივა 2)

ალტერნატივა 0-ის საზღვრის ფარგლებში, გეგმარებითი ერთეული წარმოადგენს **59.78 კვ.კმ** ტერიტორიას.

ალტერნატივა 1-ის საზღვრის ფარგლებში, გეგმარებითი ერთეული წარმოადგენს **67.32 კვ.კმ** ტერიტორიას. ქალაქს დაემატა ჩრდილოეთის მხრიდან გუმათის დასახლება, სადაც მაგალითად, საზღვარი გადიოდა გზის ღერძზე და დასახლების ნაწილი მოქცეული იყო ქუთაისის ადმინისტრაციული ერთეულის საზღვრებში, ხოლო მეორე ნაწილი ეკუთვნოდა სხვა მუნიციპალიტეტს. ასევე, შემოუერთდა სოფელი ბანოჭა, ნიკვას ქუჩის მომიჯნავე ტერიტორია რკინიგზის ხაზიდან ნიკვას დასახლებამდე, ყოფილი პარლამენტის შენობის მიმდებარე ტერიტორია ქუთაისი-წყალტუბოს მაგისტრალამდე; სამხრეთით, რიონჰესის დასახლების კერძო სახლების განაშენიანება, რიონის დასახლება, რომელიც უშუალოდ ემიჯნება ტექნოლოგიურ უნივერსიტეტს. აღმოსავლეთის მხარეს, საზღვარი გასწორდა ბუნებრივ პირობებზე - მდინარესა და ლანდშაფტზე.

ალტერნატივა 2-ის საზღვრის ფარგლებში, გეგმარებითი ერთეული წარმოადგენს **83.54 კვ.კმ** ტერიტორიას. ქალაქს დაემატა ჩრდილოეთის მხრიდან გუმათის დასახლება, სადაც მაგალითად, საზღვარი გადიოდა გზის ღერძზე და დასახლების ნაწილი მოქცეული იყო ქუთაისის ადმინისტრაციული ერთეულის საზღვრებში, ხოლო მეორე ნაწილი ეკუთვნოდა სხვა მუნიციპალიტეტს. ასევე, შემოუერთდა სოფელი ბანოჭა, ყოფილი აეროპორტის მიმდებარე ტერიტორია, ნიკვას ქუჩის მომიჯნავე ტერიტორია (განსხვავებით ალტერნატივა 1-სგან, საზღვარი გაფართოებულია ავტობანამდე), ყოფილი პარლამენტის შენობის მიმდებარე ტერიტორია ქუთაისი-წყალტუბოს მაგისტრალამდე, ქუთაისი-სენაკის მაგისტრალის მიმდებარე ტერიტორია ქუთაისის გასასვლელში; სამხრეთით, რიონჰესის დასახლების კერძო სახლების განაშენიანება, რიონის დასახლება, რომელიც უშუალოდ ემიჯნება ტექნოლოგიურ უნივერსიტეტს. აღმოსავლეთის მხარეს, საზღვარი გასწორდა ბუნებრივ პირობებზე - მდინარესა და ლანდშაფტზე.

აღსანიშნავია, რომ საზღვრის ცვლილება, მხოლოდ ქუთაისის მუნიციპალიტეტზე არ არის დამოკიდებული და მისი განხორციელება რთული და ხანგრძლივი პროცესია, რაც მოიცავს როგორც ქუთაისის მუნიციპალიტეტის, ასევე, მომიჯნავე მუნიციპალიტეტების ადგილობრივი ხელისუფლებისა და, მათი მეშვეობით, მოსახლეობის ჩართულობას. ასევე, კონსულტაციები უნდა დაიწყოს ცენტრალური ხელისუფლების აღმასრულებელ და საკანონმდებლო ორგანოებთანაც.

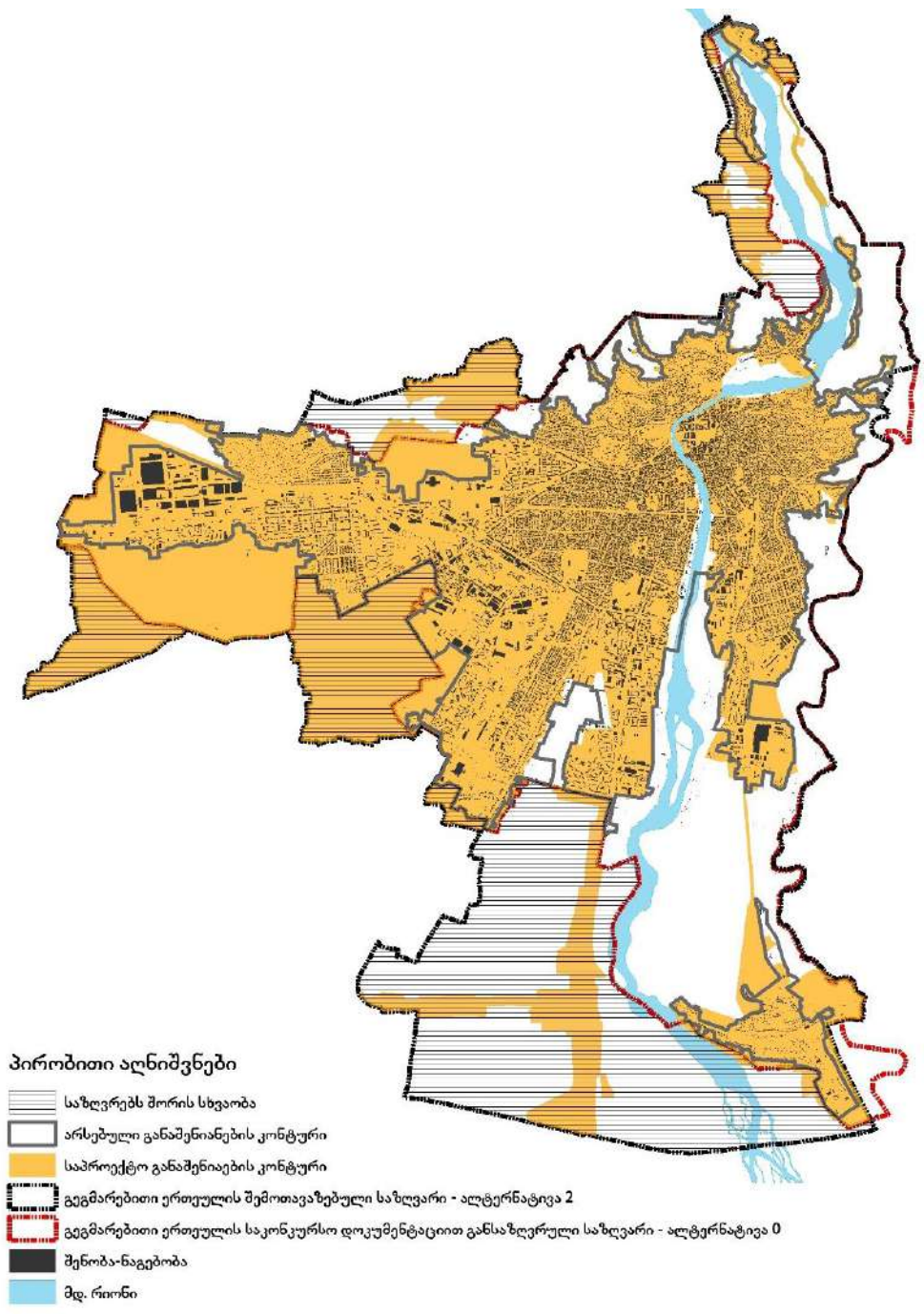
ინიციატივის განხორციელების სირთულის გათვალისწინებით, გენერალური გეგმის კონცეფცია დამუშავდა როგორც საკონკურსო დოკუმენტაციით განსაზღვრულ (ალტერნატივა 0), ასევე, საპროექტო გუნდის მიერ შემოთავაზებულ გაზრდილ საზღვრებში (ალტერნატივა 2).

შემოთავაზებული საზღვრის ცვლილების გაჭიანურების შემთხვევაში, განვითარების ხედვის და სტრატეგიის ძირითადი მიზნები და ამოცანები მიღწეული იქნება. განსხვავებას წარმოადგენს მხოლოდ მეოთხე მისიის (ეკო-ქალაქის) ერთ-ერთი კომპონენტი, რომელიც გულისხმობს სამხრეთ-დასავლეთის მხარეს ალტერნატიული ენერჯის სადგურის მოწყობას; თუმცა თუ საზღვრის ცვლილების გარეშე, მაინც მოხდება აღნიშნული ტერიტორიის ამ მიზნით შენარჩუნება და მართვა არასასურველი განაშენიანებისაგან, ფაქტობრივად ხელს არ შეუშლის განვითარების მიზნების მიღწევას.

*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილი, რუკა #1, გეგმარებითი ერთეულის საზღვრები.*

### 3.1. საპროექტო და არსებული განაშენიანების საზღვარი

გეგმარებითი ერთეულის საზღვრის გარდა, კონცეფციის ფარგლებში გამოიყო ქალაქ ქუთაისის არსებული განაშენიანებისა და საპროექტო განაშენიანების კონტური. კონცეფციით გათვალისწინებული საპროექტო განაშენიანების კონტური წარმოადგენს საზღვარს ქალაქის განაშენიანებულ და გაუნაშენიანებელ ტერიტორიებს შორის და განისაზღვრება მის მიღმა არსებული ტერიტორიების სამშენებლო განვითარების შეზღუდვის წინაპირობად. მოცემული საზღვარი დაბუსტებას და დაკონკრეტებას საჭიროებს გენერალური გეგმის პროექტის ფარგლებში. ასეთ შემთხვევაში, რაიმე ფუნდამენტური და კონცეფტუალური ცვლილება საჭიროებს ქალაქგეგმარებით დასაბუთებას და კონცეფციის მიდგომების რევიზიას.



ილ. 3. საპროექტო და არსებული განაშენიანების კონტური



## 4. განაშენიანების სტრუქტურული იერარქია

განაშენიანების სტრუქტურული იერარქია გულისხმობს ტერიტორიების ისეთ ნაწილებად დაყოფას (ზონირებას), რომელიც აიდენტიფიცირებს ქალაქ ქუთაისის ტერიტორიებს ტერიტორიულ-სტრუქტურული ნიშნით (ცენტრის ზონა, შუალედური ზონა, საგარეუბნო ზონა, გეგმარებითი კარკასი) და მათში შესაძლებელია მოქმედებდეს მართვის სხვადასხვა რეჟიმი.

ა) **ცენტრალური ზონა** – ქალაქის ცენტრალური ნაწილი, ტერიტორიების ათვისების მაღალის ხარისხის ნიშნით გამოყოფილი ტერიტორიული ელემენტი;

ბ) **შუალედური ზონა** – ქალაქის ტერიტორიების ათვისების საშუალო ხარისხის ნიშნით გამოყოფილი ტერიტორიული ელემენტი;

გ) **საგარეუბნო ზონა** – ქალაქის ტერიტორიების ათვისების დაბალი ხარისხის ნიშნით გამოყოფილი ტერიტორიული ელემენტი;

დ) **გეგმარებითი კარკასი** – დედაქალაქის ცენტრალურ, შუალედურ და პერიფერიულ ზონებში, ქალაქის მატერიალური გარემოს ათვისების მაღალი ხარისხის, სხვადასხვა დანიშნულების ობიექტების კონცენტრაციის, ტერიტორიების გამოყენების ინტენსივობის, არქიტექტურულ-ქალაქთმშენებლობითი ანსამბლებისა და მოცულობითი აქცენტების, საზოგადოებრივი ცენტრების - აქტიური საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი გარემოს არსებობის ნიშნით გამოყოფილი სტრუქტურული ელემენტი, რომელიც ყალიბდება საერთო საქალაქო მნიშვნელობის უწყვეტი და რეგულირებადი, აგრეთვე რაიონული მნიშვნელობის სატრანსპორტო - ფეხმავალი მაგისტრალებისა და ქუჩების გასწვრივ.

კონცეფციის ფარგლებში დადგენილია ქალაქის განაშენიანების სტრუქტურული იერარქიის ზონირება (იხ. გრაფიკული ნაწილი, რუკა 4), რომელიც ასახავს ზემოაღნიშნულ ზონებს/ტერიტორიებს. მასში განისაზღვრა ძირითადი გეგმარებითი კარკასი, რომელიც ორი სახისაა:

ა) **არსებული კარკასი**, რომელიც მოიცავს, როგორც ქალაქის აქტიურ ღერძებს, ასევე იმ ქუჩებს, რომლებიც თავისი გაბარიტებითა და მოძრაობის ინტენსიურობით, კარკასად ქცევის რესურსს ატარებენ.

ბ) **პერსპექტიული კარკასი**, რომელიც წარმოიქმნება რიგი ღონისძებების გატარების შემდგომ და მნიშვნელოვან წვლილს შეიტანს ქალაქის დეცენტრალიზაციაში და მობილობის გაუმჯობესებაში. ასეთი ქუჩების კარკასად ქცევა დამოკიდებულია ეკონომიკურ, ინფრასტრუქტურულ და სოციალურ აქტივობებთან, რაც გათვალისწინებულია კონცეფციით.

ამ მხრივ, მნიშვნელოვანია ახალი, საპროექტო მაგისტრალების გაჩენა ქალაქის სამხრეთ ნაწილში, ე.წ. „მესამე რკალზე“ (მუხნარის ტყესთან, აღმოსავლეთიდან ავტოქარხნის მიმართულებით), რაც ერთმანეთთან დააკავშირებს მდინარის მარცხენა სანაპიროზე შემომავალ თბილისის გზატკეცილს ავტომშენებლის გამზირთან. კონცეფციის დონეზე, ასეთი კავშირის შესაქმნელად, შემოთავაზებულია ორი ალტერნატივა მარჯვენა სანაპიროზე, თუმცა შესაძლებელია, როგორც ერთ-ერთის, ისე ორივეს განხორციელება.

ასევე, არანაკლებ მნიშვნელოვანია გრძივი კავშირების გაძლიერება ცენტრის მიმართულებით. ამ მხრივ კონცეფციით მოიაზრება ღერძი, რომელიც აერთიანებს თაბუკაშვილის, გიორგი ბრწყინვალესა და ფარნავაზ მეფის ქუჩებს.

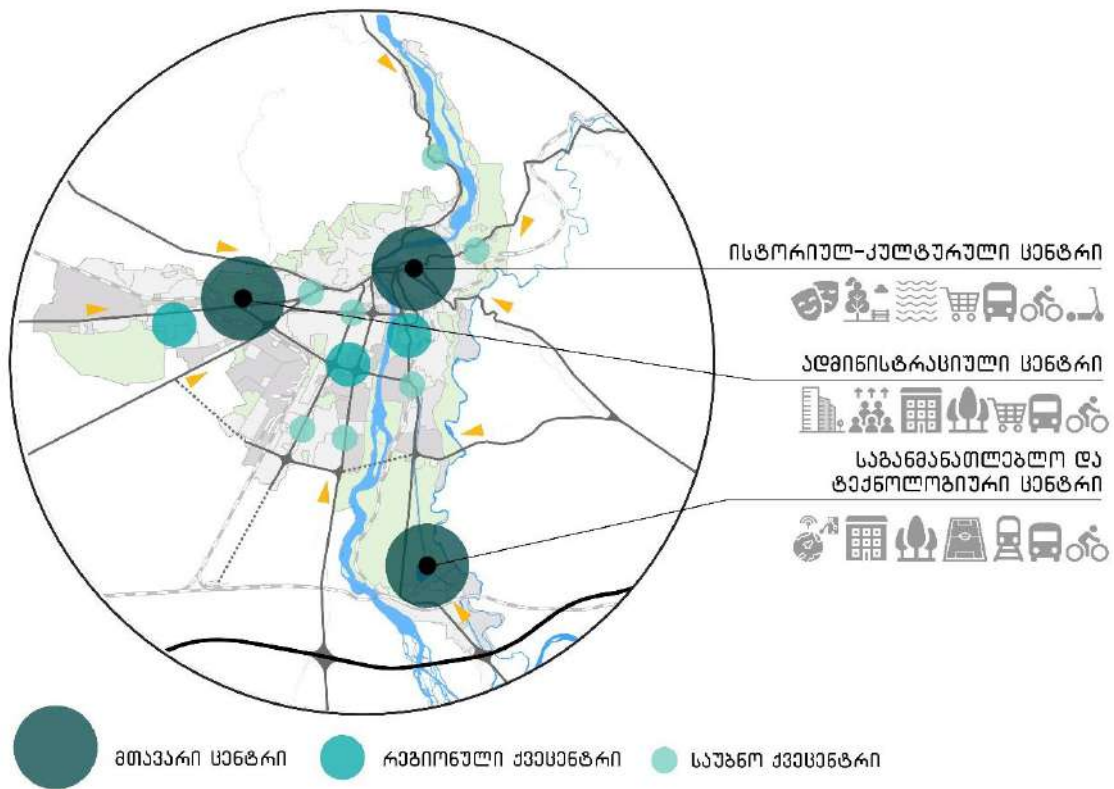
აქვე აღსანიშნავია, რომ განაშენიანების სტრუქტურული იერარქიის ზონირებით განსაზღვრული გეგმარებითი კარკასი არ გულისხმობს მხოლოდ სატრანსპორტო,

გამჭოლ, მაღალი ინტენსიურობის განვითარებას კარკასზე მოხვედრილი ქუჩებისთვის. მაგალითისთვის, ლადო ასათიანის ქუჩა, ისევე როგორც პერსპექტიული კარკასი ფარნავაზ მეფის ქუჩის გასწვრივ, მოიაზრება როგორც საზოგადოებრივი აქტიურობის ღერძი. ორივე მათგანი გამჭოლი და ქალაქისთვის მნიშვნელოვანი მაგისტრალია, თუმცა სატრანსპორტო კუთხით მათი დატვირთულობის მინიმალიზაციაა რეკომენდირებული და ცენტრებს შორის გადაადგილება სასურველია შემოვლითი გზებით. მიუხედავად სატრანსპორტო ნაკადების შეზღუდვისა, შეუძლებელია მათი სრულად განთავისუფლება ავტომობილებისგან, მით უმეტეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მოძრაობისგან, ხოლო მათი მნიშვნელობა საერთო სტრუქტურაში იძლევა იმის საფუძველს, რომ საზოგადოებრივად აქტიურ ზონებად ჩამოყალიბდნენ.

გარდა კარკასისა, სტრუქტურულ ზონირებაში გამოიყო ქალაქის ცენტრალური, შუალედური და საგარეუბნო ზონები. ცენტრალური ზონა მოიცავს, როგორც არსებულ, ისე სამომავლოდ დაგეგმილ ბირთვებს. თავად ისტორიული ცენტრის ზონა გამსხვილებულ მასშტაბშია და სამომავლო ცენტრის არეალს ასახავს. შუალედური ზონები ემიჯნება ცენტრებს და მათ ფონს ქმნის, ხოლო პერიფერიული ზონები შევსებულია ქალაქის საზღვრებიდან შუალედურ ზონამდე ტერიტორიებით.

მაღალი ესთეტიკური ღირებულების საქალაქო განაშენიანების ჩამოყალიბება/შენარჩუნება და ცხოვრების ხარისხის ამაღლების მიზნით, ქალაქის მართვაში მნიშვნელოვანია, რომ ცენტრალურ და შუალედურ ზონებსა და კარკასებს მნიშვნელოვანი ყურადღება მიექცეს როგორც მხატვრულ-ესთეტიკური და არქიტექტურული, ისე ეკონომიკური კუთხით, ვინაიდან სწორედ ეს ელემენტები ქმნის ხერხემალს ქალაქის ჯანსაღი განვითარებისთვის. აღნიშნული მიზნის მიღწევა შესაძლებელია განაშენიანების ესთეტიკური პარამეტრების რეგულირების გზით, გენერალური გეგმის განაშენიანების მართვის რეგლამენტზე მუშაობისას.

## 4.1. ცენტრები და ქვეცენტრები



ილ. 4. ცენტრებისა და ქვეცენტრების სქემა ქალაქი ქუთაისისთვის (ხედვა - ქუთაისი 2040)

დღესდღეობით მსოფლიოში მიმდინარე ქალაქგანვითარების ტენდენციების მსგავსად, ქუთაისის დაგეგმარებაც დაფუძნებულია კომპაქტური და პოლიცენტრული ქალაქის მიდგომებსა და პრინციპებზე, რაც გულისმობს, კონტექსტიდან გამომდინარე, ტერიტორიების შედარებით მაღალი ინტენსივობით და შერეული ფუნქციებით განვითარებას; ეფუძნება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ეფექტურ სისტემას და აქვს ისეთი ურბანული განლაგება, რაც, ხელს უწყობს საფეხმავლო და საველოსიპედე კავშირებს, ენერჯის დაბალ მოხმარებას და დაბინძურების შემცირებას. წარმოიქმნება მეტი სოციალური აქტივობა/ინტერაქცია და უსაფრთხო საცხოვრებელი გარემო. აქედან გამომდინარე, პასუხობს მდგრადი განვითარების მიდგომებს - წარმოიქმნება სოციალური, ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი სარგებელი, ამცირებს ავტომობილზე დამოკიდებულებას და მოითხოვს ნაკლებ ინფრასტრუქტურულ ჩარევებს (Williams 2000, ციტირებული Dempsey 2010 -ში).

სწორედ აღნიშნულის გააზრებით, ქუთაისის ურბანული დაგეგმარება და სივრცით-ტერიტორიული გადანაწილება წარმოდგენილია ცენტრებისა და ქვეცენტრების სისტემით, რომელიც ერთმანეთს და მიმდებარე მუნიციპალიტეტებს უკავშირდება გამჭოლი სატრანსპორტო კავშირებით, თანაბრად არის განლაგებული ქალაქის მთლიან ტერიტორიაზე და უზრუნველყოფს საზოგადოებისთვის შესაბამისი ფუნქციების მიწოდებას.

ქუთაისში გვხვდება სამი ძირითადი **მულტიფუნქიური ცენტრი**, სადაც თავს იყრის ყველა მსხვილი ფუნქცია და წარმოიქმნება ეკონომიკური აქტივობა, თუმცა თითოეულს აქვს ხაზგასმით მაიდენტიფიქირებელი ფუნქცია და მიზიდულობის აქტივობა:

- ისტორიულ კულტურული ცენტრი
- ადმინისტრაციული ცენტრი

• **საგანმანათლებლო და ტექნოლოგიური ცენტრი.**

აღნიშნული ცენტრებისა და ქვეცენტრების განაწილება არ გულისხმობს რომელიმე ტერიტორიის კონკრეტული ფუნქციური ნიშნით განხილვას. აღნიშნული წარმოდგენს ქალაქგეგმარებითი კუთხით ქალაქის ცენტრებისა და ქვეცენტრების იერარქიას და მულტიფუნქციურია. სახელწოდებაში რომელიმე კონკრეტული ფუნქციის წარმორჩენა, გულისხმობს მსხვილ მიზიდულობის აქტივობას და თავისთავად არ გამოორიცხავს სხვა ფუნქციების თავმოყრას.

მაგალითად, ადმინისტრაციული ცენტრი გულისხმობს არა მხოლოდ ადმინისტრაციული ფუნქციების თავმოყრას, არამედ ბიზნეს და კომერციული ფუნქციების მსხვილ კლასტერსაც, შერეული საცხოვრებელი ფუნქციით. საგანმანათლებლო და ტექნოლოგიური ცენტრი მოიცავს განათლების ყველა მიმართულების (მათ შორის ჰუმანიტარული, პედაგოგიური, ზუსტი და საბუნებისმეტყველო, საინჟინრო, აგრარული, სამედიცინო, ტექნიკური სხვ.) და ტექნოლოგიურ კლასტერს (ინკუბატორები, ტექნოპარკი, და სხვ. მსგავსი ფუნქციის შენობები).

მსხვილი ცენტრების შემდეგ, გვხვდება შედარებით ნაკლები სიმძლავრის, თუმცა ისევ შერეული ფუნქციების რეგიონული და საუბნო ცენტრები, რომლებიც ავსებს და აბალანსებს ძირითად ცენტრებს.

ქალაქის განვითარების კონცეფციით, თითოეული ცენტრისთვის წარმოდგენილია სხვადასხვა ქალაქგეგმარებითი მოსაზრება და გეგმარებითი რეკომენდაცია, მაგალითად ისტორიულ-კულტურული ცენტრის არეალის გაფართოება ტურისტული, ეკონომიკური და სოციალური ეფექტის გაგრძელებისა და გაზრდის მიზნით, ადმინისტრაციული ცენტრის შექმნა ქალაქის ადმინისტრაციული და კომერციული ფუნქციების გასაძლიერებლად, ტექნოლოგიური და საგანმანათლებლო ცენტრის ჩამოყალიბება, ქალაქის ტერიტორიების თანაბარი განვითარებისათვის, შესაბამისი ფუნქციების შექმნისა და გაძლიერებისათვის.

**4.1.1. ისტორიულ-კულტურული ცენტრის გაფართოება**

ქუთაისის ტევადობის (საწოლი ადგილების) ზრდის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ელემენტია ტურისტული ნაკადების ზრდა. იმის ფონზე, რომ პანდემიით გამოწვეულ შეფერხებამდე ტურისტული ნაკადები მუდმივად იზრდებოდა მთელი ქვეყნის მასშტაბით, ქალაქის ცენტრალური ნაწილის ტურისტული ზონაც მაქსიმალურ დატვირთვებს უახლოვდებოდა. პოსტკოვიდურ მომავალში ნავარაუდები მაღალი და იმპულსური (ფლუქტუაციური) ტურისტული აქტივობის შესაბამისად, აუცილებელია გაიზარდოს სტუმრებისთვის საინტერესო უბნების არეალი და საზოგადოებრივი სივრცეები. ქუთაისის ცენტრალური უბნის ტურისტული არეალის გაზრდა აუცილებელი წინაპირობაა კომფორტული ცენტრის შესაქმნელად და მთავარ რესურსად ამისთვის მოიაზრება საფიჩხიას, მწვანეყვავილას და შაომიანის უბნები რიონის მარცხენა სანაპიროზე და ბჟოლების მიმდებარე ტერიტორიები აღმაშენებლისა და რუსთაველის გამზირებს შორის მარჯვენა სანაპიროზე. გაფართოების მიმართულებები შერჩეულია სხვადასხვა პარამეტრით, მათ შორის, კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტების სიმრავლით, ისტორიული ლანდშაფტით, მდინარესთან მისაწვდომობით, პანორამული ხედებით და სხვ.

მას შემდგომ, რაც ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმით ანდა გენერალური გეგმით განისაზღვრება ქალაქის ისტორიული ნაწილის საბოლოო საზღვარი, აუცილებელია ქალაქის ისტორიულ ნაწილისთვის დადგინდეს გგ/გდგ-ს არეალები და

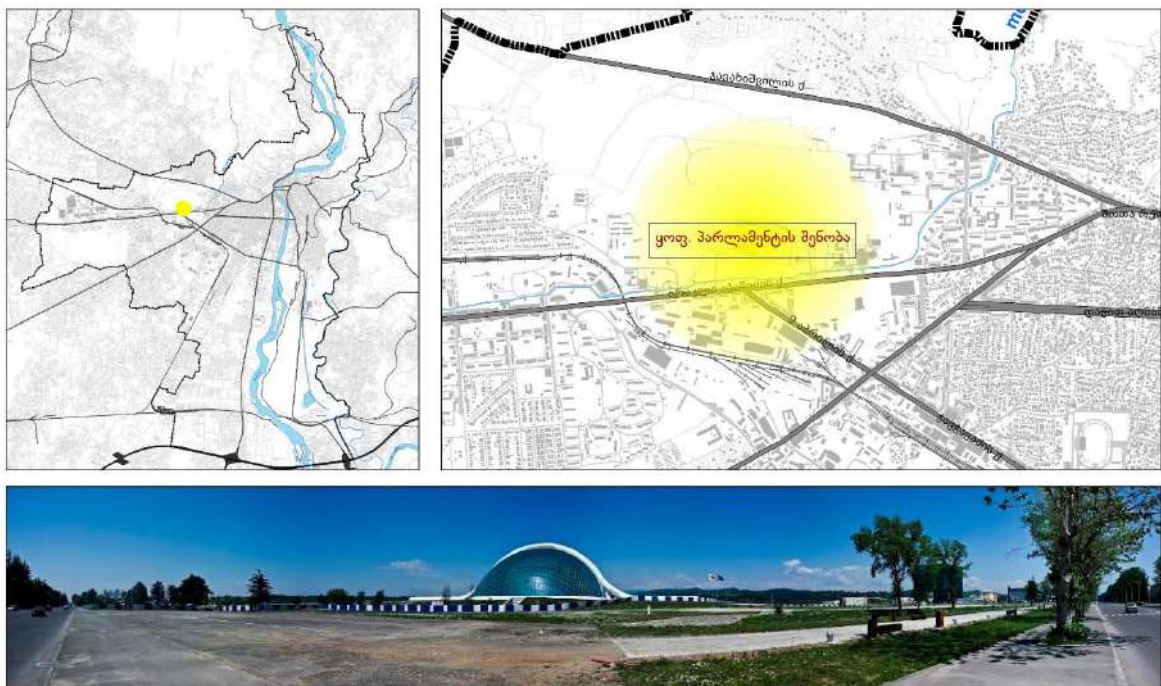


მნიშვნელოვანი ქალაქმაფორმირებელი გადანვებითობების მიღება მოხდეს მხოლოდ ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციის საფუძველზე.

პერსპექტიული, გაფართოვებული ცენტრისთვის დასამუშავებელია განაშენიანების გეგმა, რომლის საფუძველზე დადგინდება ის რეჟიმები, რომლებიც დაიცავს მას შეუსაბამო განაშენიანებისგან. გგ და გდგ არეალების რუკაზე, გამოყოფილია ისტორიულ-კულტურული ცენტრის განაშენიანების გეგმისთვის საკვლევია არეალი, რომლის კონტურიც ისტ-კულტგეგმის ან სხვა დამატებითი კვლევების საფუძველზე საჭიროებს დაზუსტებას.

#### 4.1.2. ადმინისტრაციული ცენტრი

(ადმინისტრაციული ობიექტები #35-ე და #36-ე გგ/გდგ არეალებში სარემბერვო ტერიტორიაზე)



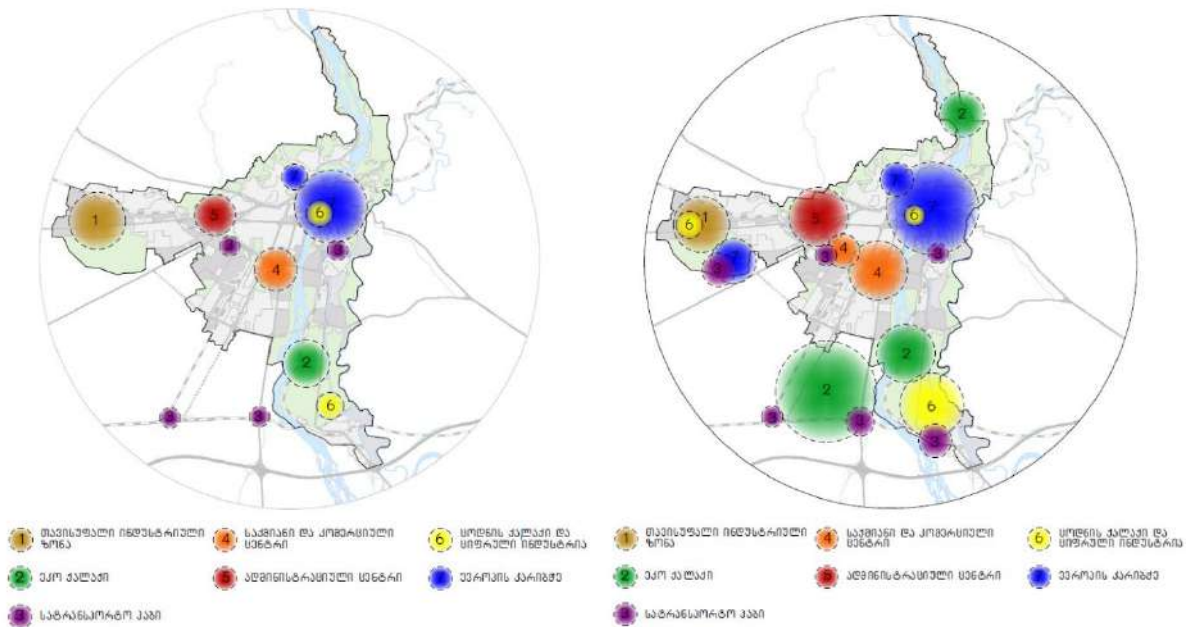
ილ. 5. ადმინისტრაციული ობიექტების სავარაუდო არეალი

ქუთაისის ადმინისტრაციული ფუნქციის გასაძლიერებლად და ქალაქის ცენტრალური ნაწილის გამოსათავისუფლებლად, სოციალური, ტურისტული და კულტურული ობიექტების განვითარებისთვის, კონცეფცია ითვალისწინებს მსხვილი ადმინისტრაციული ერთეულის შექმას, ივანე ჯავახიშვილისა და ირაკლი აბაშიძის ქუჩებს შორის. გამომდინარე იქიდან, რომ ამ ზონაში უკვე მრავლადაა საზოგადოებრივი და ადმინისტრაციული ობიექტები, მათ შორის პარლამენტის ყოფილი შენობა, კონცეფციით რეკომენდირებულია მისი ჩრდილოეთ ნაწილი მაქსიმალურად დაიტვირთოს ისეთი ფუნქციებით როგორცაა:

- მუნიციპალური ადმინისტრაცია
- რეგიონალური ადმინისტრაცია
- საოფისე შენობები
- საზოგადოებრივ-საქმიანი ობიექტები
- სამედიცინო დაწესებულებები
- სპორტული დარბაზები და მოედნები
- რეკრეაციული ობიექტები

ასეთი მრავალფეროვნება და საზოგადოებრივი ფუნქციების ინტენსიურობა წინაპირობაა კონცეფციით გათვალისწინებული ახალი, მსხვილი მიზიდვის ცენტრის შესაქმნელად. მნიშვნელოვანია, რომ გარდა დღეს არსებული სატრანსპორტო კავშირებისა, კონცეფციით გათვალისწინებულია ორი მძლავრი ღერძის გაჩენა, რომელიც ავტოქარხანის დასახლებას დააკავშირებს ნიკეასთან და შემდეგ მარცხენა სანაპიროსთან. კონცეფციაში ამ ფუნქციების განსავითარებლად გათვალისწინებულია 35-ე გგ არეალი, თუმცა საჭიროების შემთხვევაში, ტერიტორიის გასაზრდელად დარეზერვებულია 36-ე ტერიტორიაც, რომელიც სამშენებლოდ განვითარებამდე რეკრეაციული ფუნქციით შეიძლება დაიტვირთოს. მნიშვნელოვანია, რომ ეს არეალები განვითარდეს წინასწარ განსაზღვრული განაშენიანების გეგმის ან/და გდგ-საფუძველზე, რათა ტერიტორიის გამოყენება ერგონომიულად მოხდეს და ქალაქის ადმინისტრაციული ცენტრი არ გახდეს ქალაქური განვითარების მსხვერპლი.

## 4.2. არსებული და საპროექტო მიზიდულობის ცენტრები



ილ. 6. არსებული და საპროექტო მიზიდულობის ცენტრები

ქალაქ ქუთაისის განვითარების ხედვით და კონცეფციით, არსებულ მიზიდულობის ცენტრებთან ერთად, ჩნდება ახალი მიზიდულობის ცენტრები სატრანსპორტო, საზოგადოებრივი და სარეკრეაციო ფუნქციებით (სარეკრეაციო კუნძულები, აეროპორტი, განახლებადი ელექტროენერჯის სადგურები და სხვ.). ზოგ შემთხვევაში ხდება არსებული მიზიდულობის ცენტრების ტრანზფორმირება (მაგ.: ინდუსტრია ციფრულ ინდუსტრიად), ხოლო ზოგ შემთხვევაში - ხდება მათი ფუნქციის, გამოყენებისა და მიზიდულობის გაძლიერება (მაგ.: ქუთაისის საერთაშორისო უნივერსიტეტი). ქალაქში სხვადასხვა მიზიდულობის ცენტრების სივრცითი გადანაწილება წარმოქმნის ტერიტორიების თანაბარი გამოყენების შესაძლებლობებს, ზრდის მათ ურთიერთკონკურენტუნარიანობას და პასუხობს კომპაქტური დაგეგმარების პრინციპებს. ამდენად, საცხოვრებელი გარემო ხდება უფრო სიცოცხლისუნარიანი და ადამიანის საჭიროებებზე მორგებული.



## 5. კულტურული მემკვიდრეობა

### 5.1. ძირითადი დებულებები ქ. ქუთაისის სარეკომენდაციო ზოგად დამცავ ზონებთან დაკავშირებით

ქალაქი ქუთაისი და მისი შემოგარენი მდიდარია არქეოლოგიური და ბუნების ძეგლებით, მატერიალური, საკულტო არქიტექტურის გამორჩეული მაგალითებით, კარგად შემონახული ურბანული ქსოვილით, კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებითა და მაღალი კულტურული ფასეულობის მქონე ფონური განაშენიანებით, უნიკალური ქალაქგეგმარებითი სტრუქტურითა და სხვა შენობა-ნაგებობებით, რაც ერთობლივად ქმნის ქუთაისის ისტორიულად ჩამოყალიბებულ გარემოს.

ამ გარემოსა და მასში დაცულ კულტურულ ფასეულობებს, სახელმწიფოს მიერ, ადეკვატური სამართლებრივი დაცვა სჭირდება. აღნიშნული, თავის მხრივ, თავიდან აგვაცილებს ისტორიულად ჩამოყალიბებულ გარემოში გაუაზრებელ და მეცნიერულად დაუსაბუთებელ ჩარევას და ხელს შეუწყობს აქ არსებული კულტურული მემკვიდრეობის აუთენტური სახით შენარჩუნებას, მისი მომავალი თაობებისათვის გადაცემას.

აღნიშნულის განსახორციელებლად აუცილებელ პირობას და ეფექტიან იარაღს წარმოადგენს ქ. ქუთაისის კულტურული მემკვიდრეობის ზოგადი დამცავი ზონების სისტემის დადგენა. მისი მიზანია ზემოხსენებული მემკვიდრეობის სამართლებრივი დაცვის უზრუნველყოფა.

ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის პროექტის ფარგლებში, კულტურული მემკვიდრეობის სექციის კვლევის შედეგად<sup>5</sup> განისაზღვრა ქ. ქუთაისის პირველადი, სარეკომენდაციო ზოგადი დაცვის ზონები. უნდა აღინიშნოს, რომ ხსენებული ზოგადი დამცავი ზონები სარეკომენდაციო ხასიათისაა და იგი უნდა შეივსოს სამომავლოდ აუცილებლად ჩასატარებელი ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმისა და საქართველოს მთავრობის დადგენილების „კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონების შემუშავების წესი“-ს შესაბამისად, რაც დასაბუთებულად, უტყუარად და მაღალი სიზუსტით დაადგენს ზონების კონფიგურაციას, ჩვენ მიერ წარდგენილი სარეკომენდაციო კონტურების მოდიფიცირების საჭიროებას და აუცილებლობას მომდევნო (უფრო დეტალური) დონის ქალაქშენებლობით დოკუმენტაციებში (გენერალური გეგმა, განაშენიანების გეგმა, განაშენიანების დეტალური გეგმა) შესაბამისი ცოდნის ინტეგრირების გზით.

ქ. ქუთაისის მრავალფეროვანმა კულტურულმა მემკვიდრეობამ განაპირობა აქ, კანონით განსაზღვრული, ოთხივე ზოგადი დაცვის ზონის არსებობა:

ა) ქ. ქუთაისის ცენტრალურ ნაწილში, სადაც ძალზე მაღალია ძეგლების კონცენტრაცია, ხოლო ურბანული ქსოვილი არსებული სახით ჩამოყალიბდა ჯერ კიდევ XVIII-XIX საუკუნეებში, თავისთავად დგინდება ისტორიული **განაშენიანების დაცვის ზონა**;

ბ) ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონიდან ქალაქის დანარჩენი ნაწილისაკენ ჰარმონიული გადასვლის უზრუნველყოფის, ასევე, ძეგლების დაცვის ზონის მომიჯნავედ განლაგებული ძეგლებისათვის და კულტურული ფასეულობის მქონე შენობების, ისტორიულად ჩამოყალიბებული დაგეგმარების ფრაგმენტთა სტრუქტურისა და

<sup>5</sup> დამატებით იხილეთ ეტაპი 1.2. ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის საბაზისო მონაცემები, საბოლოო ვერსია (კორექტირება), ელექტრონული დანართები, დანართი 2 - კულტურული მემკვიდრეობა.

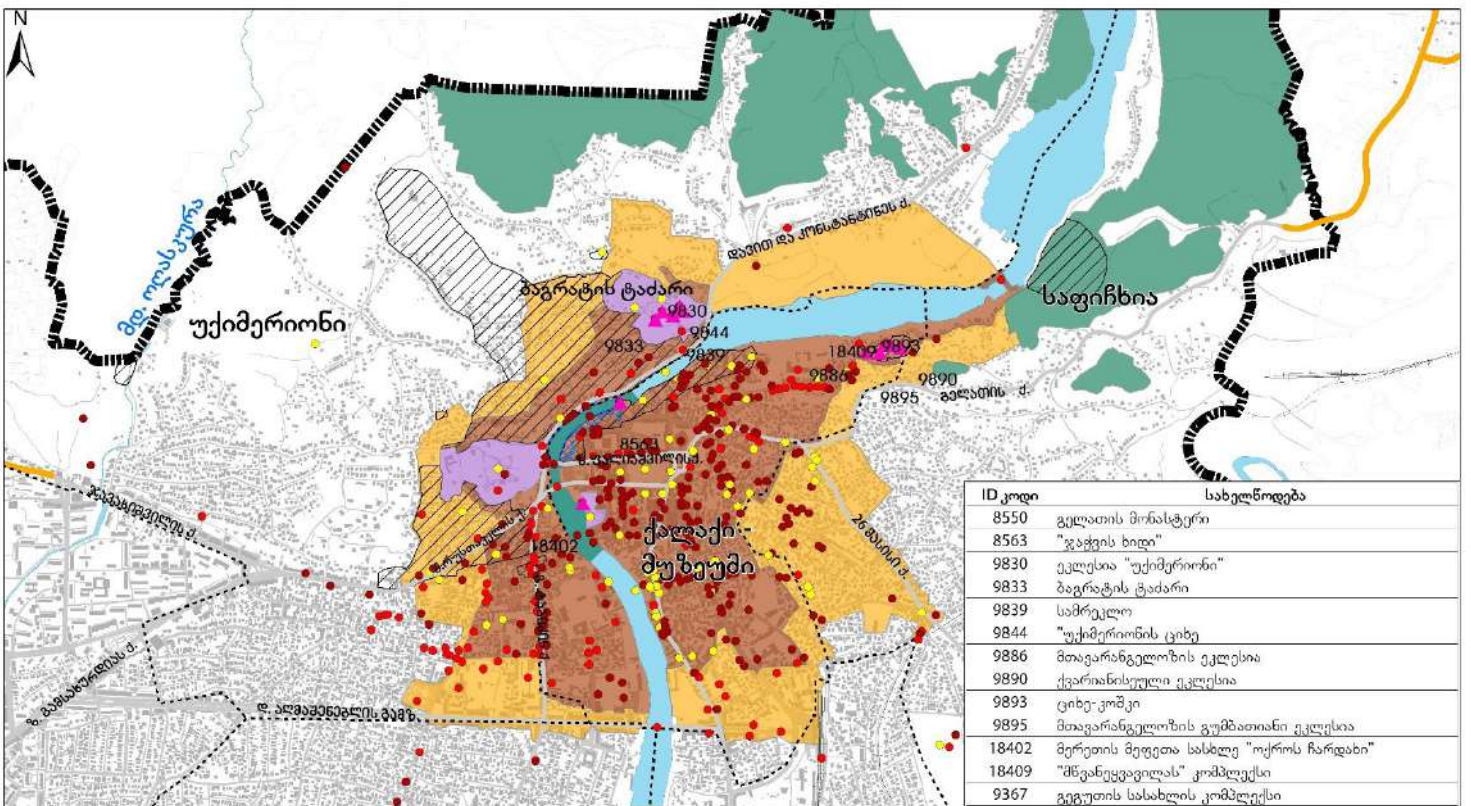
არქიტექტურულ-სივრცითი გარემოს შენარჩუნების მიზნით, დგინდება **განაშენიანების რეგულირების ზონა**;

გ) ქ. ქუთაისის ისტორიულად ჩამოყალიბებული ბუნებრივი გარემოს, ბუნებრივი რელიეფის, კომპლზიციური არქიტექტურული თუ სივრცითი დომინანტების და სხვა მნიშვნელოვანი ობიექტების ვიზუალური ალქმის ხედების, პანორამების, ისტორიულ ლანდშაფტების შენარჩუნების, მცენარეული საფარის დაცვა-რეგულირების, ტყისა და მწვანე საფარის აღდგენის მიზნით, დგინდება **ისტორიული ლანდშაფტის დაცვის ზონა**;

დ) ქ. ქუთაისში, სადაც დოკუმენტურადაა ფიქსირებული ადამიანთა საზოგადოების განვითარების თითქმის ყველა საფეხურის არქეოლოგიური ძეგლები ზედაპალეოლითის ეპოქიდან მოყოლებული, დგინდება **არქეოლოგიური დაცვის ზონა**.

ქვემოთ მოცემულ ილუსტრაციაზე, მოცემულია ქალაქ ქუთაისის კულტურული მემკვიდრეობის სარეკომენდაციო დამცავი ზონების სარეკომენდაციო არეალები.

**ჯალბურული მემკვიდრეობის სარეკომენდაციო ზოგადი დამცავი ზონები**



**პირობითი აღნიშვნები**

- მსოფლიო მნიშვნელობის კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი
- ▲ ეროვნული მნიშვნელობის კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი
- კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი
- კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტი
- სარეკომენდაციო ობიექტი
- სანაპიროს განაშენიანება, ურბანული ძეგლი
- არქეოლოგიური დაცვის სარეკომენდაციო ზონა
- არქეოლოგიური ობიექტების გავრცელების ტერიტორია
- განაშენიანების რეგულირების სარეკომენდაციო ზონა
- ისტორიული განაშენიანების დაცვის სარეკომენდაციო ზონა
- ისტორიული ლანდშაფტის დაცვის სარეკომენდაციო ზონა

ილ. 7. კულტურული მემკვიდრეობის სარეკომენდაციო ზოგადი დამცავი ზონები (ფრაგმენტი)

პროექტის თანახმად, დამცავი ზონებისათვის, მათი სპეციფიკიდან გამომდინარე, დგინდება სამშენებლო და სხვა საქმიანობის მარეგულირებელი რეჟიმები, რამაც უნდა უზრუნველყოს დამცავი ზონების მიზნების პრაქტიკაში განხორციელება.

## 5.2. ე. ქუთაისის ისტორიული არეალების დაცვის რეჟიმი

ე. ქუთაისის ზოგადი დაცვის ზონების დადგენისას ვიხელმძღვანელებთ „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონით, სადაც 37-ე, 38-ე, 39-ე და მე-40-ე, მუხლები განსაზღვრავს ზოგადი დაცვის ზონების დადგენის მკაფიო ინდიკატორებს; საქართველოს მთავრობის დადგენილება 14/05/2012 „კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონების შემუშავების წესების შესახებ“.

განმარტებების თანახმად, რომელიც მოყვანილია საქართველოს კანონში „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“, დაცვით ზონებში დგინდება შემდეგი ქმედებათა რეჟიმები (თავი VIII. კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონები და მათი რეჟიმები):

### 5.2.1. ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონის განსაზღვრება და რეჟიმი

(კანონი კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ. მუხლი 37. ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონისა და რეჟიმის დადგენა)

1. ისტორიული ნაწილის დაცვის ზონა წარმოადგენს ტერიტორიას, სადაც გამოვლენილია ძეგლებისა და კულტურული მემკვიდრეობის სხვა უძრავი ობიექტების დიდი კონცენტრაცია, აუთენტური სახით შენარჩუნებული ქუჩათა ქსელი, განაშენიანება, გეგმარებითი სტრუქტურა და მორფოლოგია.

2. ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონის დადგენის მიზანია მასში დაცული ძეგლების ისტორიულად ჩამოყალიბებული სივრცით-არქიტექტურული გარემოს, განაშენიანების ტრადიციული ფორმებისა და იერსახის შენარჩუნება, ქალაქის ისტორიული ნაწილის, როგორც ისტორიულად ჩამოყალიბებული ორგანიზმის (დაგეგმარების სტრუქტურა, მორფოლოგია, შენობების მასშტაბი, ხასიათი, სილუეტი, იერსახე, ლანდშაფტი და სხვა), დაცვისა და შენარჩუნების უზრუნველყოფა, სარეაბილიტაციო, სამშენებლო და სხვა სამუშაოთა რეგულირება, საქალაქო გარემოს გაჯანსაღება, დეგრადირებული ურბანული ქსოვილის ისტორიულ სახესთან მაქსიმალურად მიახლოება, ისტორიული განაშენიანების ეკონომიკური და კულტურული პოტენციალის რეალიზაცია.

3. ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონაში ქალაქგეგმარებითი და სამშენებლო დოკუმენტაციის შედგენისას უზრუნველყოფილი უნდა იქნას ისტორიული გარემოს დაგეგმარების, განაშენიანების, ლანდშაფტის შენარჩუნება, მათი დაკარგული ელემენტების აღდგენის შესაძლებლობა.

4. ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონაში დასაშვებია მხოლოდ შემდეგი სახის სამშენებლო საქმიანობა:

ა) თუ სამშენებლო ობიექტი ენაცვლება მწვავე ავარიულ მდგომარეობაში მყოფ, ისტორიულ და მხატვრულ ღირებულებას მოკლებულ შენობას, ნაგებობას ან საინჟინრო-საკომუნიკაციო ქსელს;

ბ) თუ სამშენებლო საქმიანობამ უნდა გააუმჯობესოს დეგრადირებული ურბანული ქსოვილი (შეავსოს ისტორიულ განაშენიანებაში ნგრევის შედეგად გაჩენილი სიცარიელებები, შეცვალოს ღირებულ შენობებს შორის მოქცეული არაღირებული ნაგებობები, გამოათავისუფლოს სივრცე ისტორიულად ჩამოყალიბებულ გარემოში დისონანსის შემტანი ნაგებობებისაგან, აღადგინოს მისი ისტორიული გარემო თავდაპირველი სახით და სხვა).



5. საპროექტო ობიექტის კონფიგურაცია, პროპორციები და გეგმარებითი სტრუქტურა უნდა შეესაბამებოდეს საპროექტო ტერიტორიის ირგვლივ ისტორიულად ჩამოყალიბებულ ტიპს. შენობა ორგანულად უნდა ეწერებოდეს განაშენიანების ტრადიციულ ფორმებში და გარემოში, არ უპირისპირდებოდეს ისტორიული განაშენიანების იერსახეს, მორფოლოგიასა და მასშტაბს, ლანდშაფტურ გარემოს.
6. ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონაში დაუშვებელია ისეთი ტერიტორიების განაშენიანება, რომლებიც ისტორიულად არ ყოფილან განაშენიანებულნი.
7. ტერიტორიებზე, სადაც მეცნიერული კვლევის საფუძველზე დასტურდება არაუმეტეს 50 წლის წინ მაღალი ისტორიულ-კულტურული ღირებულების არქიტექტურული ობიექტის არსებობა, მშენებლობა დასაშვებია მხოლოდ სათანადო კვლევის საფუძველზე დამუშავებული, ამ ობიექტთან მაქსიმალურად მიახლოებული პროექტით.
8. ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონაში ისტორიულად ჩამოყალიბებული ქუჩათა ქსელის შეცვლა, გაფართოება, ნიშნულების ამაღლება, დაწევა ან სხვა ცვლილება დასაშვებია მხოლოდ შესაბამისი გეგმარებითი და მეცნიერული დასაბუთების საფუძველზე, ისტორიულ იერსახესთან მაქსიმალურად მიახლოებით.

#### 5.2.2. განაშენიანების რეგულირების ზონის განსაზღვრება და რეჟიმი

(კანონი კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ. მუხლი 38. განაშენიანების რეგულირების ზონისა და რეჟიმის დადგენა)

1. განაშენიანების რეგულირების ზონა წარმოადგენს ტერიტორიას, სადაც ავთენტური სახით შემორჩენილია ისტორიული განაშენიანების, ქუჩათა ქსელის, გეგმარებითი სტრუქტურის ფრაგმენტები, ან/და ცალკეული ძეგლები, კულტურული ფასეულობის მქონე სხვა უძრავი ობიექტები, ფონური განაშენიანება. განაშენიანების რეგულირების ზონა შეიძლება ასევე წარმოადგენდეს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვითი სხვა ზონის ბუფერულ ზონას.
2. განაშენიანების რეგულირების ზონის დადგენის მიზანია ისტორიულად ჩამოყალიბებული და ახალი განაშენიანების ჰარმონიულად შერწყმის უზრუნველყოფა.
3. განაშენიანების რეგულირების ზონაში უზრუნველყოფილ უნდა იქნას ისტორიულად ჩამოყალიბებული სივრცითი დომინანტების განმტკიცება და აღდგენა გარემოს არქიტექტურულ-სივრცობრივ ორგანიზაციაზე, ძეგლებისათვის და კულტურული ღირებულების მქონე სხვა უძრავი ობიექტებისათვის არქიტექტურული და სივრცითი გარემოს, ისტორიულად ჩამოყალიბებული დაგეგმარების სტრუქტურის ან მისი ფრაგმენტების შენარჩუნება.
4. განაშენიანების რეგულირების ზონაში, ისტორიული ნაწილის დაცვის ზონაში დაშვებული მშენებლობების გარდა ასევე დასაშვებია ისეთი სამშენებლო სამუშაოები, რომლებიც არ ეწინააღმდეგებიან ამ ზონისთვის დაწესებულ მოთხოვნებს.
5. ძეგლთა უკეთ წარმორჩენის, ასევე ისტორიულად ჩამოყალიბებული და ახალი განაშენიანების ჰარმონიულად შერწყმის უზრუნველყოფის მიზნით, განაშენიანების რეგულირების ზონაში აუცილებელია დადგინდეს აღქმის განსაკუთრებულად ხელსაყრელი წერტილები, შენარჩუნებულ იქნას პანორამებისა და ცალკეულ ძეგლთა ხილვის შესაძლებლობა ახალ მშენებლობათა რეგლამენტირების და ისტორიულად ჩამოყალიბებულ გარემოში შეუსაბამო ობიექტების აღების გზით.

### 5.2.3. ისტორიული ლანდშაფტის დაცვის ზონის განსაზღვრება და რეჟიმი

(კანონი კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ. მუხლი 39. ისტორიული ლანდშაფტის დაცვის ზონისა და რეჟიმის დადგენა)

1. ისტორიული ლანდშაფტის დაცვის ზონა წარმოადგენს ისტორიული, კულტურული, ესთეტიკური ფასეულობის მქონე ბუნებრივ, სასოფლო ან ურბანულ ტერიტორიას, რომლის ჩამოყალიბება ისტორიული განვითარების მანძილზე მთლიანად ან ნაწილობრივ ადამიანის საქმიანობის შედეგია ან წარმოადგენს ცალკეული ძეგლების ისტორიულად ჩამოყალიბებულ ბუნებრივ გარემოს.

2. ისტორიული ლანდშაფტის დაცვის ზონის მიზანია კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ობიექტებისა და კულტურული მემკვიდრეობის დაცვითი ზონების, ასევე, ისტორიულ მოვლენებთან, გადმოცემებთან და ფოლკლორთან დაკავშირებული ადგილების ისტორიულად ჩამოყალიბებული ბუნებრივი გარემოს შენარჩუნება და მისი იერის აღდგენა.

3. ისტორიული ლანდშაფტის დაცვის ზონაში აუცილებელია: ბუნებრივი რელიეფისა და წყალსატევების შენარჩუნება, ლანდშაფტის განთავისუფლება კულტურულ ღირებულებას მოკლებული, დისონანსის შემტანი შენობა-ნაგებობებისა და ნარგავებისაგან, მცენარეული საფარის დაცვა-რეგულირება, ტყისა და მწვანე საფარის ბუნებრივი აღდგენის უზრუნველყოფა, მდებარეობისა და სხვა ტერიტორიების დაცვა დამენჯვრისა და წალეკვისაგან.

4. ისტორიული ლანდშაფტის დაცვის ზონაში დაშვებულია მხოლოდ:

ა) შემდეგი სამშენებლო სამუშაოები:

ა.ა) კულტურული ან ისტორიული ღირებულების მქონე შენობა-ნაგებობების კვლევითი და სარეაბილიტაციო სამუშაოები;

ა.ბ) საზოგადოებრივ ინტერესებთან დაკავშირებული დროებითი ნაგებობებისა ან სახელმწიფოებრივი ინტერესით განპირობებული იმგვარი ხაზობრივი ნაგებობების მშენებლობა, რომელიც მნიშვნელოვნად არ უცვლის სახეს ისტორიულ რელიეფსა და ლანდშაფტს, არ აუარესებს ზონაში დაცული და ვიზუალური აღქმის არეალებში განლაგებული კულტურული მემკვიდრეობის აღქმას.

### 5.2.4. არქეოლოგიური დაცვის ზონა და რეჟიმი

1. არქეოლოგიური დაცვის ზონად განისაზღვრება ტერიტორია, სადაც გამოვლენილი, დაფიქსირებული ან დაზვერილია კულტურული ფენები ან/და არქეოლოგიური ობიექტები.

2. არქეოლოგიური დაცვის ზონის დადგენის მიზანია მასში არსებული არქეოლოგიური ძეგლების, კულტურული ფენების, გამოვლენილი ან დაზვერილი არქეოლოგიური ობიექტებისა და მათი მიმდებარე ტერიტორიების დაცვის უზრუნველყოფა.

3. არქეოლოგიური დაცვის ზონაში აკრძალულია ყოველგვარი საქმიანობა, რომელიც გამოიწვევს ზონაში დაცული კულტურული მემკვიდრეობის დაზიანებას, განადგურებას, მისი აღქმის გაუარესებას ან ხელს შეუშლის მასზე სრულფასოვანი მეცნიერული კვლევის ჩატარებას, მათ შორის:

ა) მიწის სამუშაოები, გარდა სასოფლო-სამეურნეო და არქეოლოგიურ სამუშაოებთან დაკავშირებული მიწის სამუშაოებისა;



ბ) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული ნარჩენების, აგრეთვე არქეოლოგიური გათხრების დროს დაგროვილი ფუჭი ქანების დაყრა.

4. თუ დადგინდება, რომ არქეოლოგიური დაცვის ზონაში ზოგიერთი სახის საქმიანობა, მათ შორის, სატრანსპორტო საშუალებათა მოძრაობა, გარკვეული სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოები ან საფეხმავლო მიმოსვლა დაზიანების ან განადგურების საფრთხეს შეუქმნის არქეოლოგიურ ობიექტებს ან კულტურულ ფენებს, სამინისტროს წარდგინებით საქართველოს მთავრობა უფლებამოსილია ზონის ფარგლებში შეზღუდოს ან აკრძალოს ამგვარი საქმიანობა. ამ შემთხვევაში ზონის ტერიტორიაზე თვალსაჩინო ადგილას უნდა განთავსდეს საინფორმაციო დაფა, სატრანსპორტო მიმოსვლის შეზღუდვის ან აკრძალვის შემთხვევაში – ასევე შესაბამისი ნიშანი, რომლებზედაც მიეთითება ზონის ფარგლებში საქმიანობის შეზღუდვის ან აკრძალვის შესახებ.

### **5.3. დებულებები ქუთაისის კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონების რეაბილიტაციის და განვითარების შესახებ**

1. წინამდებარე დებულების მიზანია:

ა) ქუთაისში არსებული ძეგლების, მათი ისტორიულად ჩამოყალიბებული ბუნებრივი და ხელოვნური გარემოს შენარჩუნება;

ბ) კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონებისა და მათ ფარგლებში სამშენებლო და სხვა საქმიანობის მარეგულირებელი რეჟიმების დადგენა.

დაცვითი ზონები, მათი საზღვრები, გეგმარებითი რეჟიმები და ძეგლთა სია მტკიცდება მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად. დამცავ ზონებში, ძეგლებზე, ასევე ტერიტორიებზე, რომლებზეც ისინია განლაგებული, შეიძლება ჩატარდეს მხოლოდ „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული ძეგლზე ჩასატარებელი სამუშაოები.

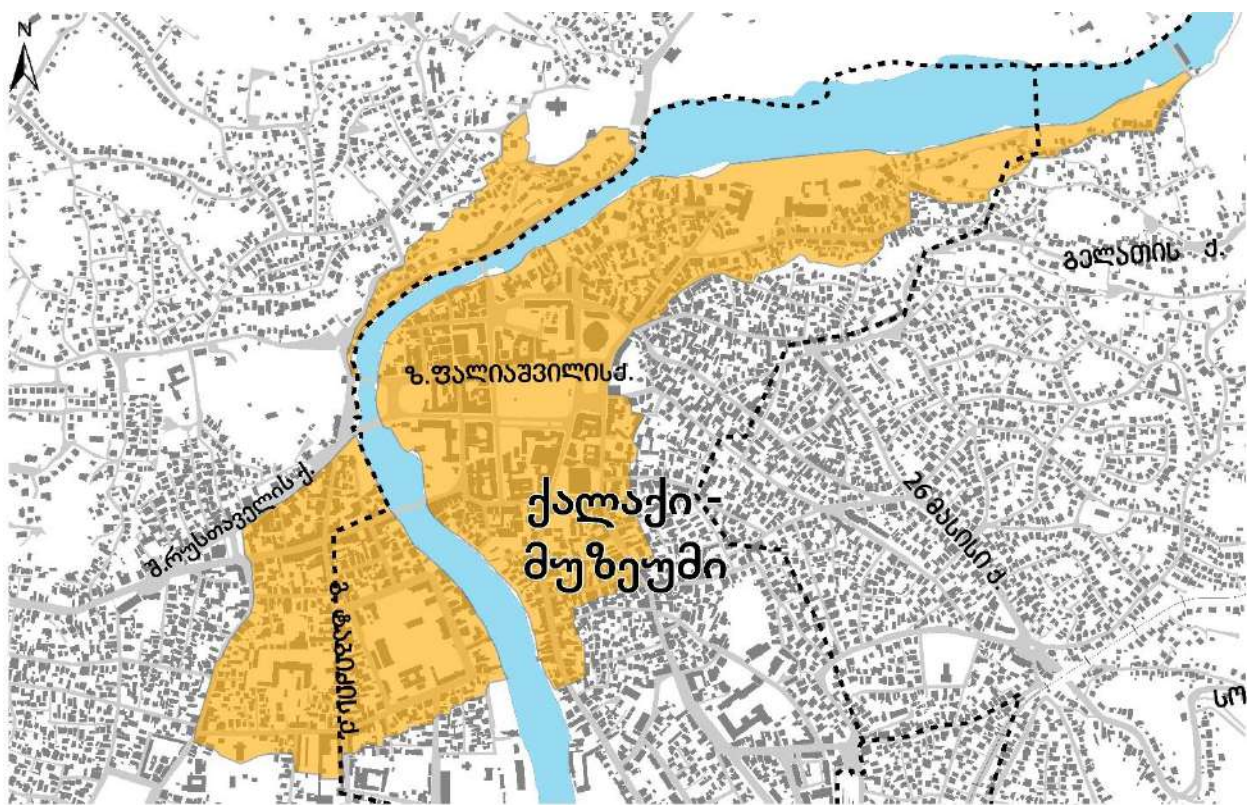
2. დაცვითი ზონების ფარგლებში მოქმედი კანონმდებლობით განსაზღვრულ ინსტანციებთან შეთანხმებით მიღებულ უნდა იქნას რეალიზაციისათვის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტები (მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, განაშენიანების გეგმა, განაშენიანების დეტალური გეგმა). მათ შორის ძალზედ მნიშვნელოვანია ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმის მომზადება. ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა (განმარტებითი ბარათი და გრაფიკული ნაწილი) ასახავს: კულტურული ფენებისა და არქეოლოგიური კვლევის ზონების დისლოკაციას, უძრავი ძეგლებსა და მათი დამცავი ზონების საზღვრებს, განაშენიანების ქრონოლოგიურ განვითარებას, ისტორიული განაშენიანების სივრცით სტრუქტურას, ამ სტრუქტურის ელემენტების იერარქიას, კომპოზიციური დომინანტების და სხვა მნიშვნელოვანი ობიექტების ვიზუალური აღქმის ხედებს, პანორამებს, ისტორიულ ლანდშაფტებს, არახელსაყრელ ჰიდრო და გეოლოგიურ პირობებს, ისტორიული ზონისათვის შესაბამო შენობა-ნაგებობებს, ასაღებ ავარიულ, ამორტიზებულ და არალირებულ ფონდს, საარქივო და ბიბლიოგრაფიული კვლევის მასალებს, ნატურული დაკვირვების და ფოტოფიქსაციის მასალას, საპროექტო ტერიტორიის განაშენიანების დათარიღებას, ფიზიკურ მდგომარეობას, კონსტრუქციულ მდგრადობას, სართულიანობას, ფუნქციას და ა.შ.; ისტორიული განაშენიანების მორფოლოგიურ და სტრუქტურულ ანალიზს, მხატვრული ღირებულების შეფასებას.

3. პროექტირებისას, კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლთა და ობიექტთა უკეთ წარმოჩენის მიზნით, დამცავ ზონებში აუცილებელია დადგინდეს მნიშვნელოვან ძეგლთა ალქმის განსაკუთრებულად ხელსაყრელი წერტილები და დასახლების პანორამული ხედები; შესაბამის ვიზუალურ ზონებში ახალმშენებლობათა რეგლამენტირების გზით შენარჩუნებულ უნდა იქნას როგორც ცალკეულ ძეგლთა, ისე დასახლების პანორამის ხილვის შესაძლებლობა; სასიცოცხლოდ აუცილებელია ფონურ განაშენიანებაში იმ ახალ შენობა-ნაგებობათა ჩართვისაგან თავის შეკავება, რომლებიც აკნინებენ და ამცრობენ ძეგლთა არქიტექტურულ-კომპოზიციურ როლს დასახლების ისტორიული ნაწილის განაშენიანებაში.
6. საინჟინრო ქსელების მდგომარეობის შეფასება, რეაბილიტაცია და განახლება უნდა იყოს საპროექტო დოკუმენტაციის აუცილებელი ნაწილი.
7. დაცვის ზონებში გეგმარებითი ღონისძიებები უნდა იყოს მიმართული ხელსაყრელი გეოლოგიური და ჰიდროგეოლოგიური პირობების, სანიტარულ-ჰიგიენური პირობების, დინამიკური ზემოქმედების თავიდან აცილების და ხანძარსაწინააღმდეგო მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად.
8. დამცავ ზონებში ისტორიულად ჩამოყალიბებული ქუჩათა ქსელის შეცვლა, გაფართოება, ნიშნულების ამალება ან დაწევა და სხვა ცვლილება დაუშვებელია. ასეთი ცვლილება დასაშვებია მხოლოდ შესაბამისი გეგმარებითი და მეცნიერული დასაბუთების საფუძველზე.
9. დამცავ ზონებში აკრძალულია ისეთი საწარმო, სატრანსპორტო, სასაწყობო მეურნეობისა და სხვა ობიექტების მშენებლობა, რომელიც ხანძარსაშიშა, წარმოქმნიან ძლიერ სატვირთო და სატრანსპორტო ნაკადებს, აჭუჭყიანებენ ჰაერისა და წყლის აუზებს.
10. დამცავი ზონების ფარგლებში ნებისმიერი სამშენებლო პროექტი ექვემდებარება პროფესიულ ექსპერტიზას, ხოლო ადგილობრივი თვითმმართველობის შესაბამისი სამსახური პროექტს შეითანხმებს და მშენებლობის ნებართვას გასცემს მხოლოდ საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს შესაბამისი საბჭოს დადებითი დასკვნის საფუძველზე.
11. დამცავი ზონები უნდა გათავისუფლდეს ისტორიულ გარემოში დისონანსის შემტანი, მისი ალქმისა და სწორად გამოყენებისათვის ხელშემშლელი შენობა-ნაგებობებისაგან, ამ ზონისათვის შეუსაბამო შენობის ან შეუსაბამო მიწის ნაკვეთის სტატუსის მინიჭების მეშვეობით. დისონანსის შემტანი ნაგებობების სტატუსს ანიჭებს საქართველოს განათლების, მეცნიერების, კულტურისა და სპორტის მინისტრი ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოებთან შეთანხმებით. დისონანსის შემტანი ნაგებობის ალების შემთხვევაში მის ადგილას დასაშვებია მხოლოდ ამ რეჟიმით დადგენილი გეგმარებით შეზღუდვებს დაქვემდებარებული მშენებლობა. მავნე საწარმოების, სარემონტო სახელოსნოების, საწყობებისა და სხვა პრაქტიკულად თუ ესთეტიკურად ზიანის მომტანი, ტვირთის ნაკადების წარმოქმნელი, ნიადაგის, ატმოსფეროსა და წყალსატევების გამაჭუჭყიანებელი სხვა ობიექტებისაგან.
12. საქართველოს განათლების, მეცნიერების, კულტურისა და სპორტის სამინისტრო მიმართავს ამ პუნქტით გათვალისწინებული ობიექტების ალების, საქმიანობის შეჩერების, შეზღუდვის ან ადგილმონაცვლეობის მოთხოვნით ადგილობრივ თვითმმართველობას. ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოები ვალდებული არიან ყოველწლიურ ბიუჯეტში გაითვალისწინონ დისონანსის შემტანი ობიექტის ალებასთან დაკავშირებული სოციალური, ტექნიკური და სხვა ხარჯები.
13. დამატებითი პირობები და შეზღუდვები დამცავი ზონების ფარგლებში სამშენებლო და სხვა საქმიანობაზე დგინდება შესაბამისი დამცავი ზონის რეჟიმით.

## 5.4. სხვა სარეკომენდაციო არეალები

### 5.4.1. სარეკომენდაციო სარეაბილიტაციო არეალები

ქუთაისის საარქივო რუკების ანალიზმა, პირველ რიგში კი სავლელ სამუშაოების დროს ქალაქის ისტორიულ განაშენიანებაზე, კერძოდ, ურბანულ ქსოვილზე დაკვირვებამ, გამოავლინა ძველი ჰომოგენური უბნები თუ ისტორიული ურბანული ერთეულები, რომლებიც განსხვავდებიან ხნოვანებით, მორფოლოგიით, სივრცითი ორიენტაციითა და კონფიგურაციით, მაგრამ ხასიათდებიან რამდენიმე ძირითადი ნიშნით. ესენია: კარგად შემორჩენილი ურბანული სტრუქტურა და ისტორიული ქუჩათა ქსელი, ჩვენამდე ნაწილობრივ მაინც მოღწეული ავთენტური განაშენიანება, კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლთა მაღალი კონცენტრაცია და მნიშვნელოვანი ქალაქმაცხოვრებელი არქიტექტურული მახვილები, რომლებიც დღემდე განსაზღვრავს ქალაქის სივრცით-გეგმარებით ხასიათს. ანალიზის შედეგად, გამოიყო 9 ჰომოგენური ისტორიული უბანი. პარალელურად, განისაზღვრა სამი სარეკომენდაციო სარეაბილიტაციო არეალი (თითოეული მათგანი, რიგ შემთხვევაში, რამდენიმე ჰომოგენურ ისტორიულ უბანს აერთიანებს). ხსენებულ არეალებში სარეაბილიტაციო სამუშაოების განხორციელების რიგითობა-პრიორიტეტულობა უნდა განისაზღვროს შემდეგი პარამეტრებით: შენობა-ნაგებობათა ფიზიკური მდგომარეობა და განაშენიანების ისტორიული, მხატვრულ-არქიტექტურული მნიშვნელობა.



ილ. 8. სარეკომენდაციო სარეაბილიტაციო არეალები



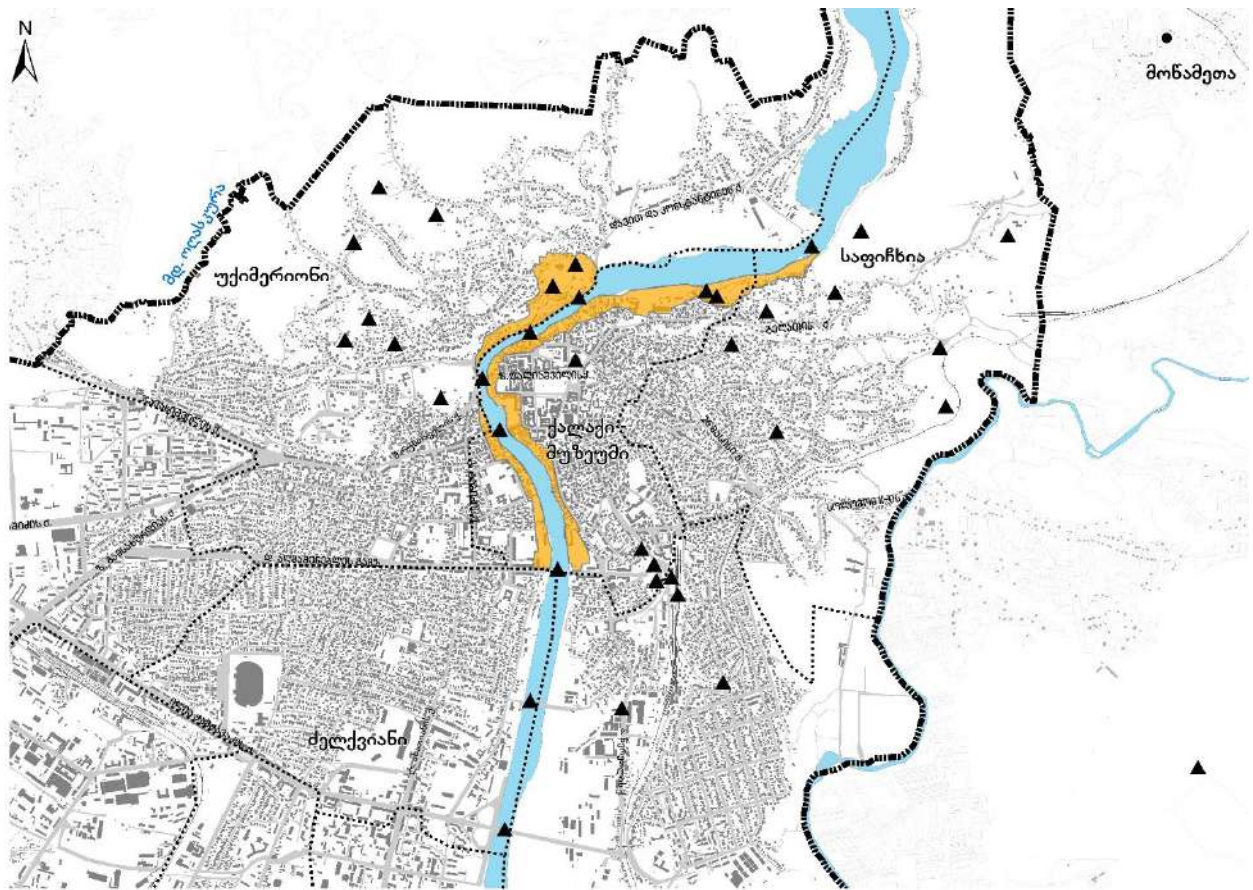
#### 5.4.2. მნიშვნელოვანი პანორამებისა და პერსპექტივების აღქმის არეალები

ქუთაისი, ისევე როგორც თბილისი და მსოფლიოს ისტორიულ ქალაქთა უმრავლესობა, მდინარის ღერძზეა გაშენებული. მდ. რიონი ისტორიული ქალაქის სივრცეში თარაზულად მაფორმირებელ მთავარ არტერიას წარმოადგენს, მასზეა ორიენტირებული და მის გარშემო კონცენტრირებული განაშენიანების უძველესი უბნები თუ ისტორიული ნაგებობები. მდინარესთან ერთად ქალაქის ურბანული ლანდშაფტის ფორმირებაში დიდი მნიშვნელობა აქვს ქუთაისის ისტორიულ ხიდებს, რომლებიც რიონის ორ ნაპირს შორის კავშირის დამყარების ფუნქციის მიღმა გარკვეულ ურბანულ რიტმსაც ქმნიან.

ქუთაისის ურბანული ლანდშაფტის უნიკალური სახის შექმნაში გადამწყვეტ როლს ასრულებს ქალაქის ისტორიული ნაწილის შემომფარგვლელი მთაგორიანი რელიეფის შემალგებულ ადგილებში განთავსებულ ეკლესიათა გუმბათიანი ნაგებობები, რომლებიც მთავარ სივრცით-არქიტექტურულ მახვილებს სვამენ, რითაც ქუთაისის სილუეტს აყალიბებენ. ძირითად ვიზუალურ აქცენტებთან ერთად ისინი როგორც ქალაქის, ისე ქვეყნის წარსულის ურბანულ სივრცეში „შვეულად წაკითხვად“ ნიშანსვენებად თუ სიმბოლოებად გვევლინებიან. ბაგრატის საკათედრო ტაძარი ამგვარ ნაგებობათა შორის, ცხადია, უმთავრესია. „ზედა ქალაქის“ შემალგებულ ვაკე ადგილას აღმართული ტაძარი ჩრდილო-დასავლეთიდან დაჰყურებს ქუთაისს. იგი ისტორიული ქუთაისის, პრაქტიკულად, ყველა წერტილიდან ჩანს და როგორც ურბანული ლანდშაფტის კამერტონი და ორიენტირი, ქალაქის სილუეტის მაფორმირებელ უმთავრეს ობიექტად გვევლინება. ისტორიული ნაგებობის რეკონსტრუქციის შედეგად შეცვლილი სილუეტის, მოცულობის, ფერადოვნებისა და თვით ურბანული განწყობის მიუხედავად, უცვლელი დარჩა ძეგლის უკონკურენციო პირველობა ქალაქის პანორამულ ხედში. ამგვარად, ბაგრატის ტაძარს ქალაქმაფორმირებელი მნიშვნელობა აქვს როგორც ჰორიზონტალურ, ისე ვერტიკალურ ტრილში.

ბაგრატის მოპირდაპირედ, მდ. რიონის გადაღმა დგას ქუთაისის ურბანული ლანდშაფტის განმსაზღვრელი კიდევ ერთი ვიზუალური აქცენტი - მწვანეყვავილას კომპლექსი, რომელიც ჩრდილო-აღმოსავლეთიდან დასცქერის ქალაქს. ერთმანეთისაკენ ფართოდ გახსნილი ხედვის კუთხის წყალობით, შუა საუკუნეების ხანის ამ ორ მნიშვნელოვან არქიტექტურულ ანსამბლს შორის ჰარმონიული ურთიერთობა მყარდება. მიუხედავად იმისა, რომ მანძილის გამო ხუროთმოძღვრული ძეგლები ერთმანეთს კარგად ვერ მოიხილავს, მთლიანობაში ისინი ქალაქის ერთიანი ვიზუალური აღქმის არეალს შემოწერენ.

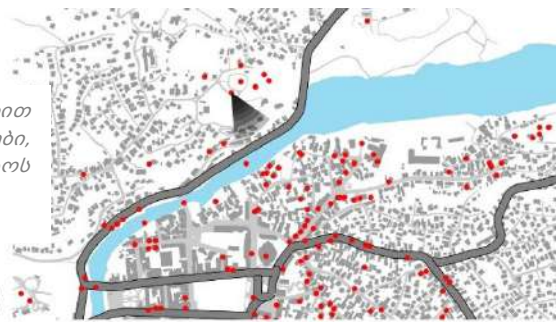
ქუთაისის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ვიზუალური აქცენტი და ქალაქის სილუეტის მაფორმირებელი ნაგებობაა XIX საუკუნის ნეოკლასიციზმურ-ეკლექტიკური სტილის კათოლიკური (ამჟამად მართლმადიდებლურად ნაკურთხი) ეკლესია, რომელიც, თავის მხრივ, მწვანეყვავილას კომპლექსთან მოპასუხეობს. ხელოვნურად ამოყვანილ მოსწორებულ ბაქანზე მდგარი ნაგებობა უბნის მთავარ არქიტექტურულ მახვილს წარმოადგენს, იმავდროულად ჰარმონიულად ეწერება მდინარისპირა განაშენიანებაში და ყველაზე კარგად სწორედ რიონის მარჯვენა სანაპიროდან მოიხილვება.



- ▲ პანორამის ალქმის წერტილები
- მნიშვნელოვანი პანორამისა და პერსპექტივის ალქმის არეალები
- ..... ქათვისის ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული ერთეულის საზღვარი

ილ. 9. მნიშვნელოვანი პანორამებისა და პერსპექტივების ალქმის არეალები

**შენიშვნა:** ილუსტრაციებზე წითელი წერტილებით აღნიშნულია კულტ. მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლები, ხოლო შავი სამკუთხედებით, აღნიშნულია ფოტოს გადაღების წერტილები და ხედვის არეალები.



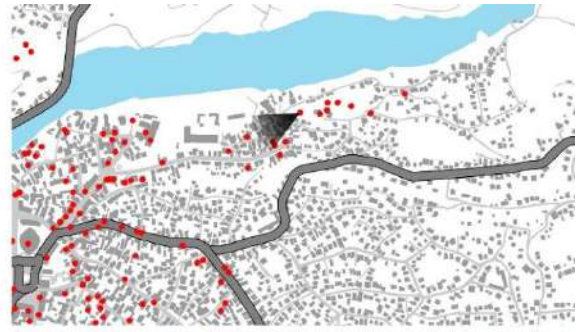
**ხედი ბაგრატის ტაძრიდან**



ილ. 10. პანორამული ხედი ბაგრატის ტაძრიდან

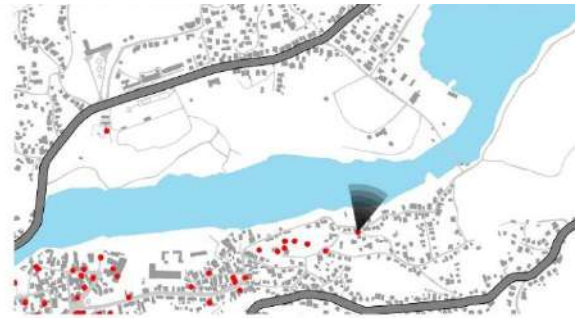


ხელი მწვანეყვავილას  
პანთეონიდან



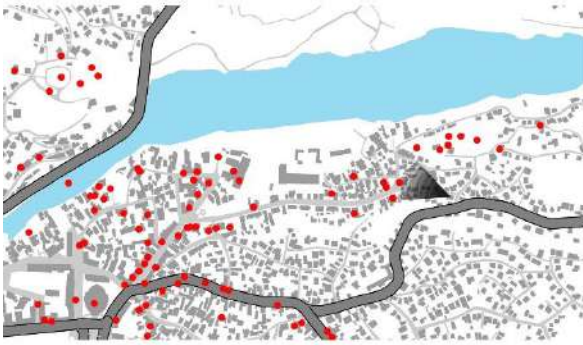
ილ. 11. პანორამული ხედი მწვანეყვავილას პანთეონიდან

ხელი გელათის ქუჩიდან



ილ. 12. პანორამული ხედი გელათის ქუჩიდან

**შენიშვნა:** ილუსტრაციებზე წითელი წერტილებით აღნიშნულია კულტ. მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლები, ხოლო შავი სამკუთხედებით, აღნიშნულია ფოტოს გადაღების წერტილები და ხედვის არეალები.



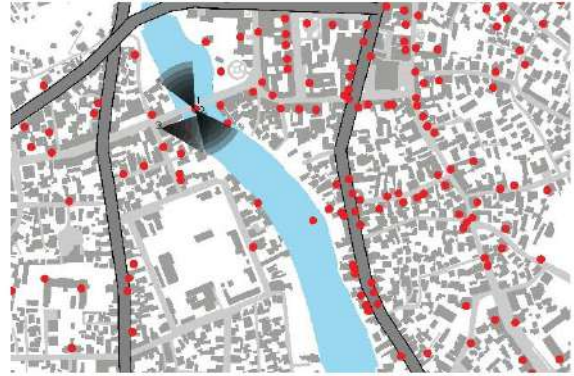
ხედი გელათის ქუჩიდან



ილ. 13. პანორამული ხედი გელათის ქუჩიდან (დლისით და ლამით)

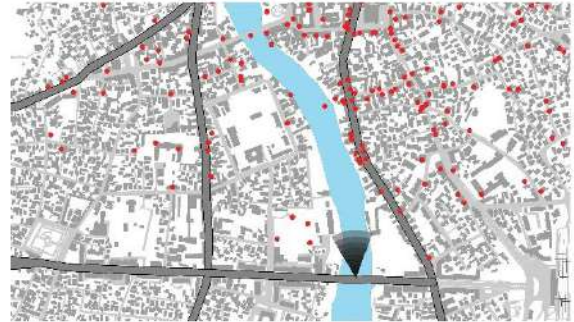
**შენიშვნა:** ილუსტრაციებზე წითელი წერტილებით აღნიშნულია კულტ. მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლები, ხოლო შავი სამკუთხედებით, აღნიშნულია ფოტოს გადაღების წერტილები და ხედვის არეალები.





ილ. 14. პანორამული ხედები თეთრი ხიდიდან და სასტუმრო ბესტ-ვესტერნიდან

*შენიშვნა: ილუსტრაციებზე წითელი წერტილებით აღნიშნულია კულტ. მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლები, ხოლო შავი სამკუთხედებით, აღნიშნულია ფოტოს გადაღების წერტილები და ხედვის არეალები.*

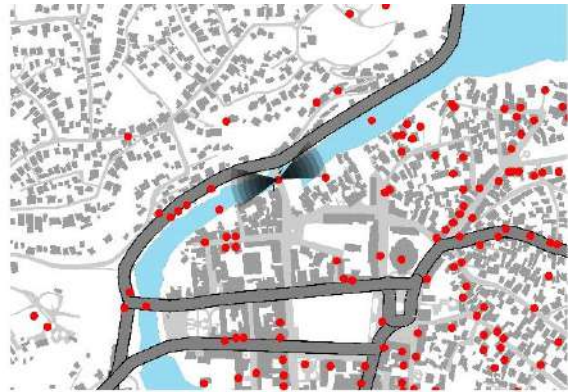


ილ. 15. პანორამული ხედი აღმაშენებლის ხიდიდან





**შენიშვნა:** ილუსტრაციებზე წითელი წერტილებით აღნიშნულია კულტ. მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლები, ხოლო შავი სამკუთხედებით, აღნიშნულია ფოტოს გადაღების წერტილები და ხედვის არეალები.



ილ. 17. პანორამული ხედები ჯაჭვის და წითელი ხიდიდან

## 5.5. კულტურული მემკვიდრეობის საკითხებში ადგილობრივი ხელისუფლების ჩართულობის უზრუნველყოფა

დღეს მოქმედი კანონმდებლობა, სამწუხაროდ, არ ითვალისწინებს ისტორიული თუ სხვა ტიპის ზონების დადგენის, ძეგლებისთვის სტატუსის მინიჭების, მათზე რეაბილიტაციის დაგეგმვის და სხვა შემთხვევებში ადგილობრივი ხელისუფლების სათანადო ჩართულობას.

აღნიშნული პრობლემის მოგვარება ხელს შეუწყობს ძეგლებზე ზრუნვის ხარისხის გაზრდას (მათ შორის ფინანსურ ჭრილში).

მნიშვნელოვანია კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების იდენტიფიცირების, მათზე ნებისმიერი ჩარევის პროცესში ადგილობრივი თვითმმართველობის ინსტიტუციური მონაწილეობის უზრუნველყოფა.

აღნიშნული პრობლემის გადაჭრის მიზნით, თბილისში შემუშავდა მოდელი, რომელიც ითვალისწინებს შესაბამისი საბჭოს შექმნას და პარიტეტულ საფუძველზე, როგორც ცენტრალური, ასევე, ადგილობრივი ხელისუფლების წარმომადგენლების ჩართვას. ანალოგიური მოდელის გაზიარება შესაძლებელია ქუთაისში.

საბჭოს შექმნა ხელს შეუწყობს კულტურული მემკვიდრეობის სააგენტოს, რადგან, მათი ხმისა და ინტერესების გათვალისწინებით, მუნიციპალიტეტი ჩაერთვება პროცესში.

საბჭოს შექმნის პარალელურად, მერიის სტრუქტურაში ან მის დაქვემდებარებულ აიპ-ში, უნდა შეიქმნას კულტურული მემკვიდრეობის საკითხებზე მომუშავე სტრუქტურული ერთეული.



აღნიშნული მოდელის ამუშავება არ საჭიროებს საკანონმდებლო ცვლილებას. ქვემოთ მოცემულია საკანონმდებლო ბაზა, რომელიც ამ საკითხებს არეგულირებს:

საქართველოს ორგანული კანონის „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“ მე-15 მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტი და მე-3 პუნქტის, მე-17 მუხლის მე-4 პუნქტის თანახმად, „**მუნიციპალიტეტის დელეგირებული უფლებამოსილება არის სახელმწიფო/ავტონომიური რესპუბლიკის ხელისუფლების ორგანოს უფლებამოსილება, რომელიც მუნიციპალიტეტს გადაეცა კანონის საფუძველზე ან საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე, სათანადო მატერიალური და ფინანსური უზრუნველყოფით.**“ მუნიციპალიტეტი უფლებამოსილია დელეგირებული უფლებამოსილებები, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ ფარგლებში, ადგილობრივ პირობებთან მისადაგებით განახორციელოს.

„კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის მე-3 პუნქტით, განისაზღვრება კულტურული მემკვიდრეობის მიმართულებით ცენტრალური ხელისუფლების უფლებამოსილება და განმახორციელებელი ორგანო.

„კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლზე სამუშაოებისა და არქეოლოგიური სამუშაოების ნებართვის გაცემასთან დაკავშირებული ღონისძიებების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2015 წლის 26 მარტის №137 დადგენილების მე-2 მუხლი ითვალისწინებს უფლებამოსილების ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტზე დელეგირებას და ადმინისტრაციული ხელშეკრულების გაფორმებას.

თბილისში მოქმედი რეგულაციის მსგავსად, საბჭოს შემადგენლობაში, პარიტეტის პრინციპის გათვალისწინებით, შეიძლება შედიოდნენ

- მუნიციპალიტეტის 3 წარმომადგენელი;
- სამინისტროს 3 წარმომადგენელი;
- დარგის მოწვეული ექსპერტების და საზოგადოებრივი და არასამთავრობო სექტორის 3 წარმომადგენელი.

მსგავსი მოდელის შემუშავება, შესაძლებელია განხორციელდეს ქალაქ ქუთაისის მაგალითზეც.

სასურველია, ადგილობრივი ხელისუფლების და საზოგადოების ჩართულობის გარეშე არ მოხდეს ისტორიულ-კულტურული კვლევის განხორციელება, კულტურული მემკვიდრეობის ზოგადი დამცავი ზონების გასაზღვრა და სხვა.

საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული დეცენტრალიზაციის სტრატეგია ითვალისწინებს თვითმმართველობებისთვის მეტი უფლებამოსილების გადაცემას, რაც თვითმმართველობათა ევროპული ქარტიის და ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებაა. აღნიშნული პროცესის პარალელურად უნდა განხორციელდეს თვითმმართველობის საჯარო მოხელეთა პროფესიული გადამზადება, რაც თვითმმართველობის კოდექსით და საჯარო სამსახურის შესახებ კანონით არის განსაზღვრული.

მაქსიმალურად უნდა იქნას უზრუნველყოფილი საზოგადოების ჩართულობა გადაწყვეტილებების პროცესში.

*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ პროექტის ფარგლებში პირველ ეტაპზე (ეტაპი 1.2. ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის საბაზისო მონაცემები, საბოლოო ვერსია (კორექტირება), ელექტრონული დანართები, დანართი 2 - კულტურული მემკვიდრეობა) ჩაბარებული კულტურული მემკვიდრეობის ვრცელი ანგარიში, სადაც დეტალურად არის მოცემული როგორც კვლევითი ხასიათის, ასევე, სარეკომენდაციო ზოგადი დამცავი*

## 6. განაშენიანებაში დისონანსის შემთანი შენობა-ნაგებობები

ქალაქის ფორმირებაში, მით უმეტეს, თუ ის ორიენტირებულია ტურიზმის განვითარებაზე, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ისტორიული ნაწილისა და მისი მიმდებარე ფონური განაშენიანების სტრუქტურის შენარჩუნება. თანამედროვე ქალაქებისგან განსხვავებით, ისეთი ისტორიული დასახლებები, როგორც ქუთაისის, სტუმრებს იზიდავს თავისი მასშტაბითა და კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებით, რომლებიც, ამ შექმნისთვის, ასახავს მე-18, მე-19 და მე-20 საუკუნის დასაწყისის განაშენიანებასა და მრავალსაუკუნოვან კულტურას. ასეთი გარემოს დაკნინება პირდაპირ უარყოფით გავლენას ახდენს, როგორც ტურიზმზე (ძირითადად, სტუმრების ხარისხზე), ისე - საცხოვრებელ და საზოგადოებრივ-საქმიან გარემოზე.

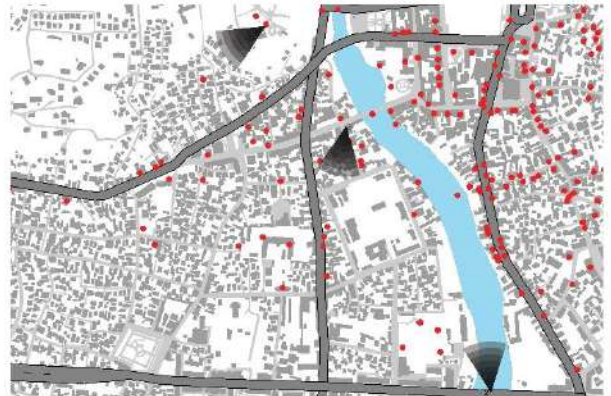
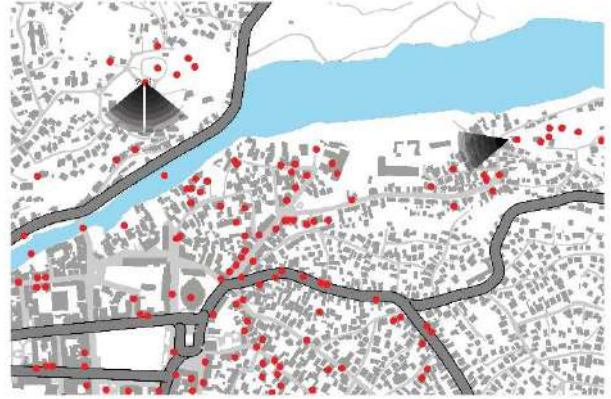
სამწუხაროდ, უკანასკნელი წლების განმავლობაში არსებულ სტრუქტურაში აქტიური ჩარევა ხდება სხვადასხვა ტიპის „შეუსაბამო“ ობიექტებით. ზოგ შემთხვევაში, განაშენიანებასთან შეუთავსებლობა განპირობებულია არათავსებადი სართულიანობით, ზოგ შემთხვევაში - მოცულობით, ზოგჯერ - ვიზუალით ან/და ფუნქციით. ამ შემთხვევაში, არ განიხილება ის ობიექტები, რომლებიც შესაძლებელია რეკონსტრუქცია-რეაბილიტაციის შემდგომ, თუნდაც ფონურ ნაგებობებად იქცეს, ვინაიდან ასეთი ობიექტების შესაბამისობაში მოყვანა მხოლოდ დაბალ ფინანსურ დანახარტებს უკავშირდება და არ საჭიროებს ისეთ ძვირადღირებულ ღონისძიებებს როგორცაა დემონტაჟი და გამოსყიდვა.

საბედნიეროდ, სავარაუდოდ, ეკონომიკური და დეველოპერული აქტივობის დაბალი დონიდან გამომდინარე, ქალაქის ცენტრალური ზონა ნაკლებად დეგრადირებულია და მხოლოდ რამოდენიმე შენობა გამოირჩევა აშკარად შეუთავსებლობით ძირითად განაშენიანებასთან. ზოგადად, ქალაქის ურბანულ განვითარებას არ შეესაბამებოდა უკანასკნელი გენგეგმის რეგლამენტით დადგენილი ინტენსიურობის კოეფიციენტები (8.0; 7.0; 5.0.). ასეთი პარამეტრებით განვითარებულმა ყველა ობიექტმა დალი დაასვა ქუთაისის ცენტრს და არამართო ცენტრს.

შენობა-ნაგებობების დარღვეული ვიზუალი (მასშტავი, სიმაღლე, სართულიანობა და სხვ.) განსაკუთრებით თვალსაჩინოა ქალაქის პანორამული ხედებიდან. ასეთ გადმოსახედებად (დღესაც და მომავალშიც) მოიაზრება ისეთი ლოკაციები, როგორცაა: ბაგრატის ტაძარის ეზო, მწვანეყვავილას პანთეონი, გაბაშვილის პარკი და სხვ.

პანორამული ხედების გაუმტობების კუთხით, მნიშვნელოვანია ყურადღების მიქცევა „მეხუთე ფასადზე“, რაც, ძირითადად, სახურავის ფერისა და სტრუქტურისთვის, გენერალური გეგმის ფარგლებში, რეგულაციების დაწესებაში გამოიხატება.

ქვემოთ, ილუსტრაციებზე მოყვანილია რამდენიმე მაგალითი, როგორ ირღვევა განაშენიანების ხასიათი და ვიზუალური აღქმა განაშენიანებისთვის არათავსებადი მასშტაბის შენობა-ნაგებობებით.



ილ. 18. განაშენიანებაში დისონანსის შემტანი შენობა-ნაგებობები ქალაქის სხვადასხვა ხედიდან

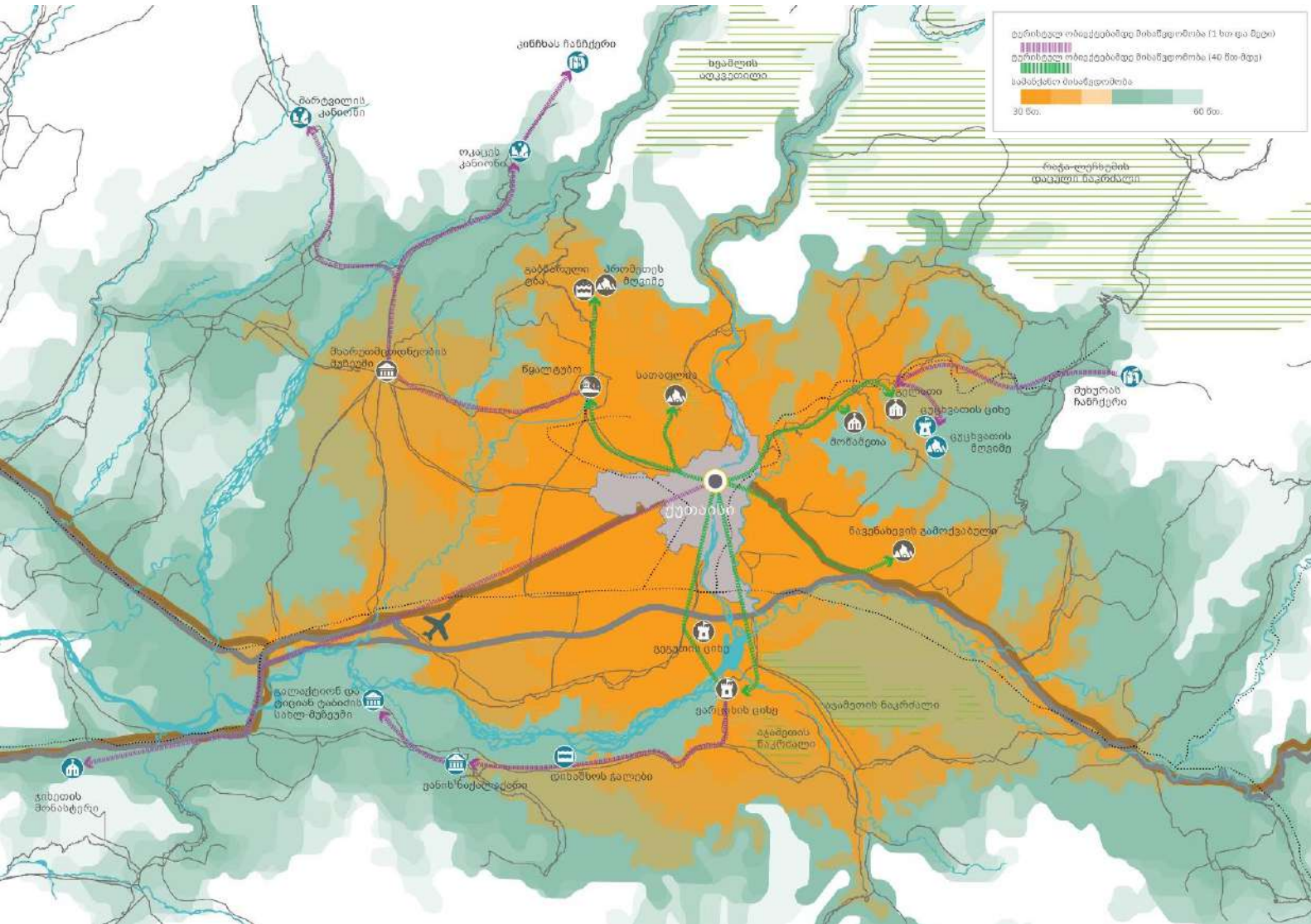
**შენიშვნა:** ილუსტრაციებზე წითელი წერტილებით აღნიშნულია კულტ. მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლები, ხოლო შავი სამკუთხედებით, აღნიშნულია ფოტოს გადაღების წერტილები და ხედვის არეალები.



## 7. ტურიზმი

### 7.1. ქალაქ ქუთაისის ირგვლივ არსებული ტურისტული მიზიდულობის ობიექტები

იმერეთის ტურისტულად საინტერესო ობიექტების დიდი ნაწილი თავმოყრილია ქუთაისიდან 30-60 წთ მანქანით დაფარვის არეალში. რეგიონი მდიდარია, როგორც ბუნებრივი, ასევე, კულტურის ძეგლებით, რაც განაპირობებს სხვადასხვა დანიშნულების ტურისტული მარშრუტების და სამიზნე ჯგუფების მრავალფეროვნებას.



ილ. 19. ქალაქის ირგვლივ არსებული ტურისტული მიზიდულობის ობიექტები

ტურისტული მარშრუტების უმეტესობა ერთდღიანია, იწყება ქუთაისიდან, გულისხმობს მინიმუმ ორი ძეგლის მონახულებას და უკან ქუთაისში დაბრუნებას.

**ქუთაისი-სათაფლიის მღვიმე** ერთ-ერთი ყველაზე მოკლე მარშრუტია (23 წთ) და შესაძლებელია ქალაქში არსებულ ღირსშესანიშნაობებთან ერთად, ერთ დღეში მონახულება.

ანალოგიური დროს მოითხოვს **ქუთაისი-ნაგენახევის** გამოქვაბულის მარშრუტი.







**შენიშვნა:** ურბანული ტურისტული მარშრუტები გულისხმობს ისეთ ტურისტულ მარშრუტებს, რომელიც გადის ქალაქის ისტორიულ ნაწილში, კონცეფციით შემოთავაზებულ ან/და არსებულ საფეხმავლო ქუჩებზე, ბილიკებზე, ტროტუარებზე, სარეკრეაციო სივრცეებში და სხვა ტურისტულად მიმზიდველ ტერიტორიებზე. შესაბამისად, ილუსტრაციაზე მითითებული საფეხმავლო ქუჩა გულისხმობს საფეხმავლო ქუჩაზე გამავალ მარშრუტს.

ქალაქ ქუთაისის ისტორიულად ჩამოყალიბებული გარემო, რასაც ქნის როგორც კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების სიმრავლე, ასევე, საინტერესო, აუთენტური ურბანული ქსოვილი და არქოლოგიური უბნები, მიმზიდველი და საინტერესოა, როგორც ტურისტებისა და ვიზიტორებისთვის, ასევე, ადგილობრივი მოსახლეობისათვის. სწორედ აღნიშნულის გათვალისწინებით და პირველ რიგში, ადგილობრივი მოსახლეობის კომფორტული, უკეთესი გარემოს ჩამოყალიბების მიზნით, კონცეფციის ფარგლებში, განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა ქალაქის ისტორიულ ცენტრში საფეხმავლო ზონებისა და ქუჩების განვითარებას. თავდაპირველად, გამოვლინდა და დაჭკუფდა ის ქუჩები, არეალები და ტერიტორიები, რომელიც შესაძლოა საზოგადოებრივ სივრცეებად გამოიყენებოდეს (იგულისხმება როგორც არსებული, ასევე, პერსპექტიული ტერიტორიები). ამის შემდგომ, დადგინდა მათ შორის ურთიერთკავშირები და გამოვლინდა პოტენციური ტურისტული ზონები (წრეები), რომელიც თანხვედრაშია საფეხმავლო ბილიკებთან, თუმცა, ზოგიერთ შემთხვევაში, მათ განაპირობებს არსებული და საპროექტო მიზიდვის ცენტრები და კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტების სიმრავლეები. მაგალითისთვის, პერსპექტიულ ტურისტულ ჰაბად, შესაძლოა აღიქვას კონცეფციით გათვალისწინებული განაშენიანების გეგმების არეალების ჯგუფი, რომელიც თეთრი ხიდიდან აღმაშენებლის ქუჩამდე და დასავლეთით, მეგობრობის პარკამდე გრძელდება. **პირველ ტურისტულ ზონად (წრედ),** მოიაზრება ცენტრალური პარკის გარშემო არსებული მოკლე მარშრუტი; **მეორე ზონად,** საპროექტო შემოთავაზებით, მოიაზრება არეალი, რომელიც მოიცავს რიონის მარცხენა სანაპიროს ტერიტორიას ჯაჭვის ხიდიდან თეთრ ხიდამდე, გრძელდება პუშკინის ქუჩაზე და ერთიანდება მარი ბროსესა და თბილისის ქუჩის ჩიხებით. მასში მოქცეულია ქალაქის ცენტრალური მოედანი, პარკი, ოქროს ჩარდახი, ცისფერყანწელების, წმინდა ნინოსა და სხვ. ქუჩები. აღნიშნულ ზონაში, კონცეფციით, გამოყოფილია პირველი, მეორე და მესამე რიგის/ეტაპის ჩასატარებელი სამუშაოები, რაც გულისხმობს, ზოგიერთ შემთხვევაში, მართვისა და ზოგიერთ შემთხვევაში, ინფრასტრუქტურულ ჩარევებს. **მესამე ტურისტული ზონა (წრე)** ფარავს უფრო ფართე არეალს - გუმათჰესიდან ბალახვანის 100 საფეხურიან კიბემდე და მასში მოქცეულია რიონის ორივე - მარჯვენა და მარცხენა სანაპირო, თავისი აუთენტური განაშენიანებით, პოტენციური მდინარისპირა სარეკრეაციო სივრცეებით და კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლების სიმრავლით.

ამ ჯგუფშია, ასევე, მოქცეული მე-19-დან 30-ემდე გგ არეალები (იხ. გგ/გდგ არეალების რუკა), რომლებიც ტურისტული და რეკრეაციული აქტივობების უწყვეტ ჯაჭვს ქმნის. მოცემული უბნების მესაკუთრე, ზოგ შემთხვევაში, სახელმწიფო და მუნიციპალიტეტი, თუმცა დაახლოებით ნახევარი - კერძო საკუთრებას წარმოადგენს. ყველა შემთხვევაში ამ ობიექტების განვითარება სარეკრეაციო და საზოგადოებრივი ფუნქციებითაა დაგეგმილი, თუმცა ზოგიერთ მონაკვეთზე დაშვებულია სრულად საცხოვრებელი (გგ/გდგ 25-ე და 26-ე არეალი) ან ნაწილობრივ საცხოვრებლის განვითარება (გგ/გდგ მე-20 და 28-ე არეალი).

ამ ჯგუფში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სასტუმრო ფუნქციების განვითარება, რისთვისაც კარგ წინაპირობას ქმნის მდინარის გასწვრივ დაგეგმილ პრომენადესთან და საფეხმავლო ქუჩებთან კავშირი. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, რომ ამავე ჯგუფის ფარგლებში მოიაზრება ქალაქის უმსხვილესი ავტოსადგომის მოწყობაც

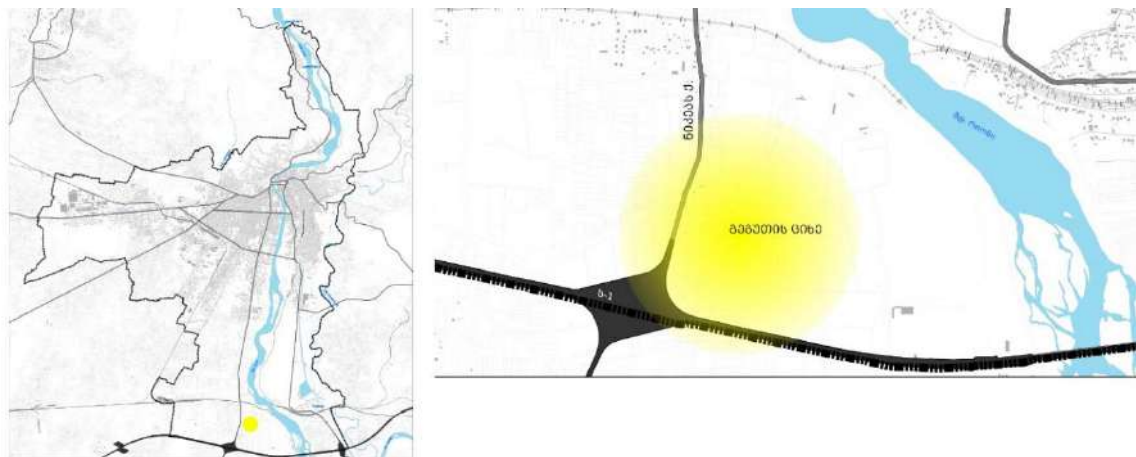


(იხილეთ პარკინგების სისტემა ქალაქში), რაც მნიშვნელოვნად გაზრდის გამჭოლ მოძრაობას ამ ღერძზე.

განვითარების პოტენციალით გამოირჩევა არეალი, რომელიც აერთიანებს რამდენიმე ობიექტს რიონის ორივე სანაპიროზე. მათ შორის აღსანიშნავია ყოფილი ციხის ტერიტორია, სასტუმრო რჩეულის მიმდებარედ რეკრეაციული მოედანი და მსხვილი შემოღობილი რეკრეაციული პარკი სარაჯიშვილის და ავალიანის ქუჩებს შორის. ამ ობიექტების დაკავშირება შესაძლებელია საფეხმავლო მარშრუტით და ერთიანი და ამავდროულად მრავალფეროვანი გამოცდილების უზრუნველყოფა სხვადასხვა მომხმარებლის ჯგუფებისთვის. შესაძლოა სამივე ობიექტს ჰქონდეს თავშეყრის მოედანი და სალონისძიებო არეალი, საკვები კლასტერი, რეკრეაცია და განთავსების ადგილები. ანალოგიურად, ამ მარშრუტში შესაძლოა ჩაერთოს მოპირდაპირე სანაპიროზე განთავსებული ყოფილი ღვინის ქარხანა.

ჩრდილოეთის მიმართულებით ტურისტული მარშრუტში, კონცეფციით, ჩართულია გუმათჰესი, რომელიც ღირებულ ინდუსტრიულ შენობას წარმოადგენს (კონცეფციით რეკომენდირებულია ძეგლის სტატუსის მინიჭება). ამ გზაზე მთავარ ღირშესანიშნაობას, მარჯვენა სანაპიროზე ბოტანიკური ბაღი და მდინარისპირა რეკრეაცია წარმოადგენს, ხოლო მარცხენა სანაპიროზე მწვანეყვავილას ქუჩის ისტორიული განაშენიანება და ხედები წყალსატევსა და ხვამლის მთაზე. ამავე მარშრუტზე განთავსებული მწვანეყვავილას პანთეონი და იქ განთავსებული კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების კომპლექსი. პანთეონის სამხრეთ კიდეში განთავსებულია გადმოსახედი, საიდანაც იშლება ხედები ქალაქის ცენტრალურ ნაწილზე, ბაგრატიისა და ებრაელების უბნის მიმართულებით.

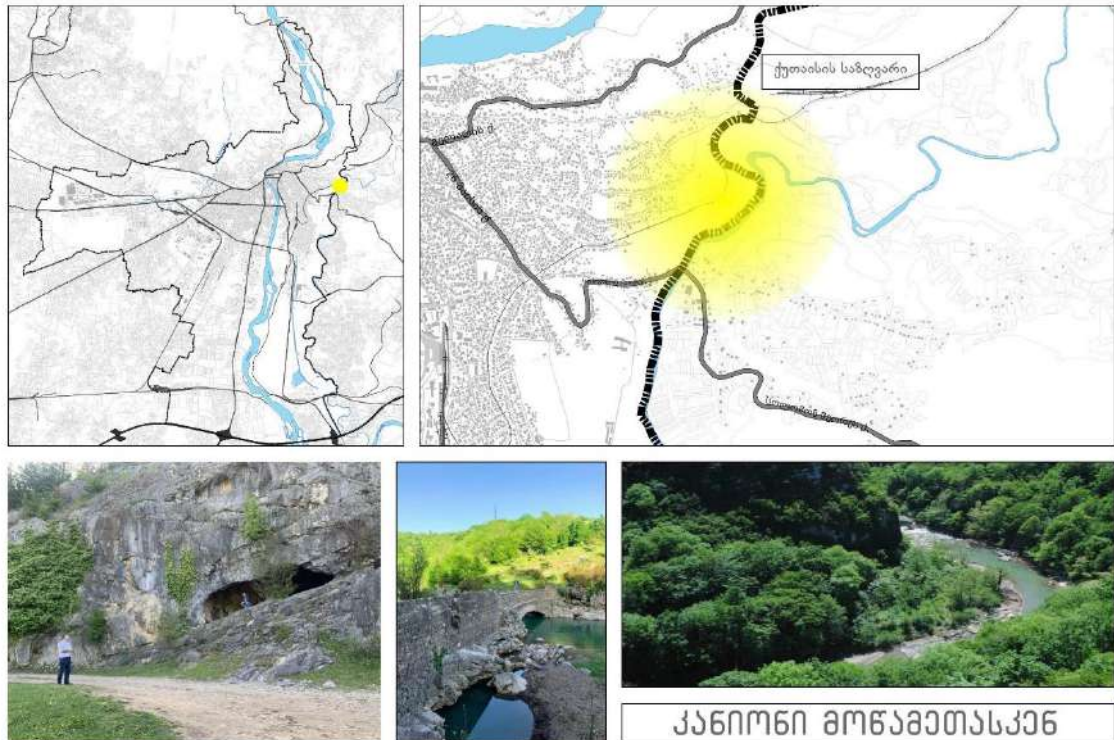
### 7.3. ტურისტული ზონა გეგუთის ციხესთან



ილ. 22. გეგუთის ციხე, წყარო: Georgian Travel Guide

ტურისტული ზონების განვითარებასთან ერთად, მნიშვნელოვანია პერიფერიული უბნების ღირშესანიშნაობების ჩართვა ტურისტულ ქსელში. ამ მხრივ, გამოსარჩევია გეგუთის ციხე (თამარის ციხე), რომელიც ქუთაისის საპროექტო საზღვრის სამხრეთ ნაწილშია განთავსებული. ცენტრიდან სიშორის გამო, ამ ღირშესანიშნაობის ჩართვა ძირითად ტურისტულ სტრუქტურაში შეუძლებელია, თუმცა მისი პოტენციალის გამოყენება აუცილებელია და შესაძლოა, მულტიფუნქციურადაც მოხდეს. აქ არსებული გარემო, რომელიც აერთიანებს კულტურასა და ისტორიას, შესაძლოა გამოყენებულ იქნას, როგორც შემეცნებითი, ისე გასართობი ტურებისთვის. მნიშვნელოვანია ციხის გარშემო არქეოლოგიური უბანიც, რომელიც (მით უმეტეს თუ დახურულია) შესაძლოა საბავშვო არქეოლოგიისთვის იქნას გამოყენებული.

## 7.4. კანიონი მოწამეთასკენ



ილ. 23. კანიონი მოწამეთასკენ

საგარეუბნო ტურიზმში, გარდა უმოკლესი კულტურულ-შემეცნებითი ექსკურსიებისა (პრომეთეს და სათაფლიას მღვიმეები, გელათი, მოწამეთა და ა.შ.), შესაძლოა ჩართულ იქნას წყალწითელას კანიონი, რომელიც ქუთაისის ფარგლებში იწყება, სოლომონ მეორეს ქუჩიდან და მოწამეთას გავლით (4,6 კმ.), გელათამდე მისვლა არის შესაძლებელი (8,0 კმ). გარდა იმისა, რომ ამ კანიონში თავად ბუნებაა ღირშესანიშნაობა და შუალედური გაჩერება (მოწამეთა) და საბოლოო მიზანი (გელათი) არაჩვეულებრივი სანახაობა, შესაძლებელია მარშრუტი გახალისდეს, როგორც ხელოვნური ლანდშაფტით (გადმოსახედები, ბაქნები, მოსასვენებლები), ისე ექსტრემალური გართობის ობიექტებით (ზიპლაინი, მეკლდეურობა და ა.შ.). კანიონის ათვისების შემთხვევაში, აუცილებელი იქნება შესასვლელ-გამოსასვლელის უზრუნველყოფა ტურისტული ინფრასტრუქტურითა და პარკინგით.



## 8. საზოგადოებრივი სივრცეები

საზოგადოებრივი სივრცეები სხვადასხვანაირად განიმარტება და გეოგრაფიული და კულტურული კონტექსტის გათვალისწინებით, განსხვავდება სხვადასხვა მახასიათებლითა და ელემენტით. საზოგადოებრივი სივრცე - ეს არის ყველასთვის ხელმისაწვდომი სივრცე, რათა ხალხმა თავი მოიყაროს საზოგადოებრივი აქტივობებისთვის. იგი მოიცავს მოედნებს, ბაზრებს/ბაზრობებს, პარკებს, საზოგადოებრივ პლაჟებს, მდინარის ნაპირებს, ასევე, ტროტუარებსა და ქუჩებს (UN Habitat, 2013).

მოწესრიგებული გამწვანებული არეალების მრავალფეროვნება და საზოგადოების ყველა ჯგუფის წვდომა ამ სივრცეებზე, ქალაქის განვითარების და ცხოვრების ხარისხის ამაღლების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი წინაპირობაა. ქუთაისის კლიმატურ, ისტორიულ, კულტურულ და სხვადასხვა სოციალური ფაქტორიდან გამომდინარე, სარეკრეაციო სივრცეებს დიდი როლი უკავია ყოველდღიურ საქალაქო, საგანმანათლებლო/შემეცნებით, ეკოლოგიურ, საღონისძიებო, გამაჯანსაღებელ და სხვ. აქტივობებში. მწვანე სივრცეები ისეთი სოციალური ინტერაქციის ადგილებია, რაც თავისთავად აცოცხლებს ქალაქს. საგულისხმოა, რომ კოვიდ პანდემიის ფონზე, მსოფლიო მასშტაბით და მათ შორის, საქართველოს მსხვილ ქალაქებში, გაიზარდა მოთხოვნა მწვანე სივრცეებზე. ქუთაისისთვის, ისევე როგორც ყველა დიდი ქალაქისთვის, მნიშვნელოვანია მრავალფეროვანი საზოგადოებრივი და მწვანე სივრცეების არსებობა და მათი შესაბამისი ინფრასტრუქტურით, აქტივობებითა და ფუნქციებით დატვირთვა.

ქუთაისში, როგორც არსებული მდგომარეობით, ისე გენერალური გეგმის კონცეფციის შემოთავაზებებით გვხვდება სხვადასხვა ტიპის საზოგადოებრივი და გამწვანებული სივრცეები ან/და მათი შექმნის პოტენციალი. ქვემოთ მოცემულია რამდენიმე საპარკე და გამწვანებული სივრცის ზოგადი განმარტება და აღწერა, რომელიც შეიძლება განიხილებოდეს როგორც ქუთაისის საზოგადოებრივი სივრცეების ქსელში ჩართული ელემენტები. ისინი არ უნდა იქნას განხილული, როგორც კონკრეტულ ლოკაციებზე/ტერიტორიებზე მიბმული ერთეულები და შესაბამისად შესაძლოა არ აისახოს გრაფიკულ ნაწილზე (რუკაზე).



### საქალაქო ურბანული პარკი,

მაგალითად, არის ორგანიზებული მწვანე სივრცე, რომელსაც, სარეკრეაციო დანიშნულებასთან ერთად, აქვს ისტორიული, სპირიტუალური, კულტურული ღირებულებაც. მსგავსი ტიპის პარკები, ძირითადად, მოქცეულია ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში და ყავს მრავალფეროვანი სამიზნე ჯგუფი. ქუთაისის შემთხვევაში ქალაქში გვხვდება რამდენიმე ასეთი საქალაქო პარკი, ერთ-ერთი ასეთია ცენტრალური პარკი, ქალაქის ისტორიულ ცენტრში, ან ახალგაზრდობის პარკი და ა.შ. ამასთან, კონცეფციით შემოთავაზებულ სხვა გამწვანებულ ტერიტორიებზეც შესაძლებელია

გარნდეს ასეთი ტიპის საქალაქო პარკები.



### **საუბნო პარკი**

ქალაქის სხვადასხვა უბანში, ძირითადად, საცხოვრებელ უბნებში მოქცეული მოწესრიგებული გამწვანებული თავშეყრის ადგილია, მსგავსი სივრცეების მოვლა-პატრონობა გარდა მულიციპალიტეტისა, მაცხოვრებლების პასუხისმგებლობაცაა. ქუთაისში მსგავსი პარკების დიდი ნაწილი საბჭოთა მასობრივ მშენებლობას უკავშირდება. გვხვდება ქალაქის თითქმის ყველა უბანში, და საცხოვრებელი გარემოს გაუმჯობესების მიზნით, მნიშვნელოვანია ქალაქში მცირე პარკების/სკვერების სიმრავლე.



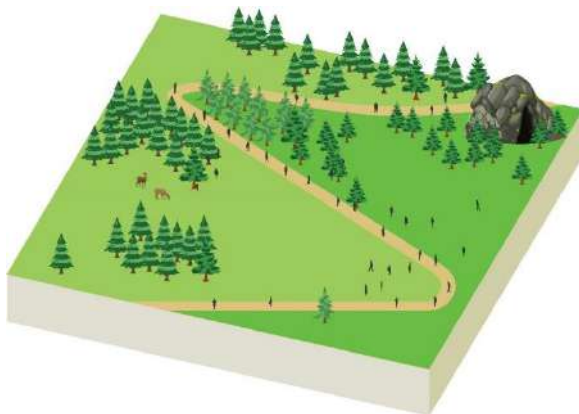
### **გასართობი, „თიმ“ პარკი**

გასართობ პარკს ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში, ან ცენტრთან ახლოს მსოფლიოს ბევრი ქალაქში ვხვდებით. საინტერესოა კოპენჰაგენის (დანია) მაგალითი, სადაც ისტორიულ უბანში ქალაქის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სიმბოლო და ღირსშესანიშნაობა ტივოლის ბაღებია განთავსებული. მსგავსი ტიპის პარკია მთაწმინდის პარკი თბილისში, რომელიც ფუნიკულიორით მოკლე დროში უკავშირდება ქალაქის ისტორიულ უბანს. ამჟამად, ქუთაისში ფაქტობრივად არ გვხვდება გასართობი „თიმ“ პარკი (მის ფუნქციას ნაწილობრივ ითავსებს ბესიკ გაბაშვილის სახელობის პარკი), აქედან გამომდინარე, კონცეფციით შემოთავაზებულ მსხვილმასშტაბიან გამწვანებულ ტერიტორიებზე შესაძლებელია მოეწყოს ამ შინაარსის პარკი, მაგალითად ყოფილი “ლიტოფონის” ტერიტორიაზე, სხვა ფუნქციებთან ერთად.



### **ბოტანიკური ბაღი**

ქალაქებში ხშირად ვხვდებით ბოტანიკურ ბაღს, სადაც თავმოყრილია, როგორც ენდემური ასევე ინტროდუციული ხე-მცენარეულობა. მსგავსი ტიპის პარკებში შესაძლებელია რეგიონისთვის დამახასიათებელი ფლორის უკეთ გაცნობა, სხვადასხვა შემეცნებითი თუ კულტურული ღონისძიების ჩატარება. ბოტანიკურ ბაღებს რეკრეაციულ დანიშნულებასთან ერთად აქვთ სამეცნიერო საგანმანათლებლო დანიშნულებაც. ქუთაისში მდ. რიონის მარჯვენა სანაპიროზე, სამხრეთით ვხვდებით ბოტანიკურ ბაღს, რომლის მიმდებარე ტერიტორიების შემოერთება და გაფართოება არის შემოთავაზებული გენრალური გეგმით.



### **ტყე-პარკი / ურბანული ტყე**

აღსანიშნავია ლიეტუვას ქ. კაუნასის აჟულინის პარკი, ენ. მუხების ტყე-პარკი, სადაც მინიმალური ჩარევით, შენარჩუნებული მრავალწლოვანი ტყის სტრუქტურა. მსგავსი ტიპის პარკებში შესაძლებელია როგორც ფლორის, ასევე ფაუნის უიშვიათესი ჯიშების ბუნებრივ ჰაბიტატში გაცნობა. ტყე პარკები დატვირთულია მრავალი სპორტულ-გამაჯანსაღებელი, სარეკრეაციო, სპირიტუალური, საგანმანათლებლო და სხვ. აქტივობით. ქალაქ ქუთაისისთვის მუხნარის ტყეს აქვს ტყე-პარკის ან/და ურბანული ტყის ფუნქციით განვითარების შესაძლებლობა. ამასთან, ქალაქის საზღვრების პერიფერიებთან გვხვდება ლანდშაფტური და სატყეო ტერიტორიების დიდი რაოდენობა, რაც, ასევე, შესაძლებელია მსგავსი სარეკრეაციო ფუნქციით დაიტვირთოს.





ვაკის პარკი, თბილისი



ტივოლის ბალები, კოპენჰაგენი, დანია



აჟულინას ტყე-პარკი, კაუნასი, ლიეტუვა



იპოდრომი, თბილისი

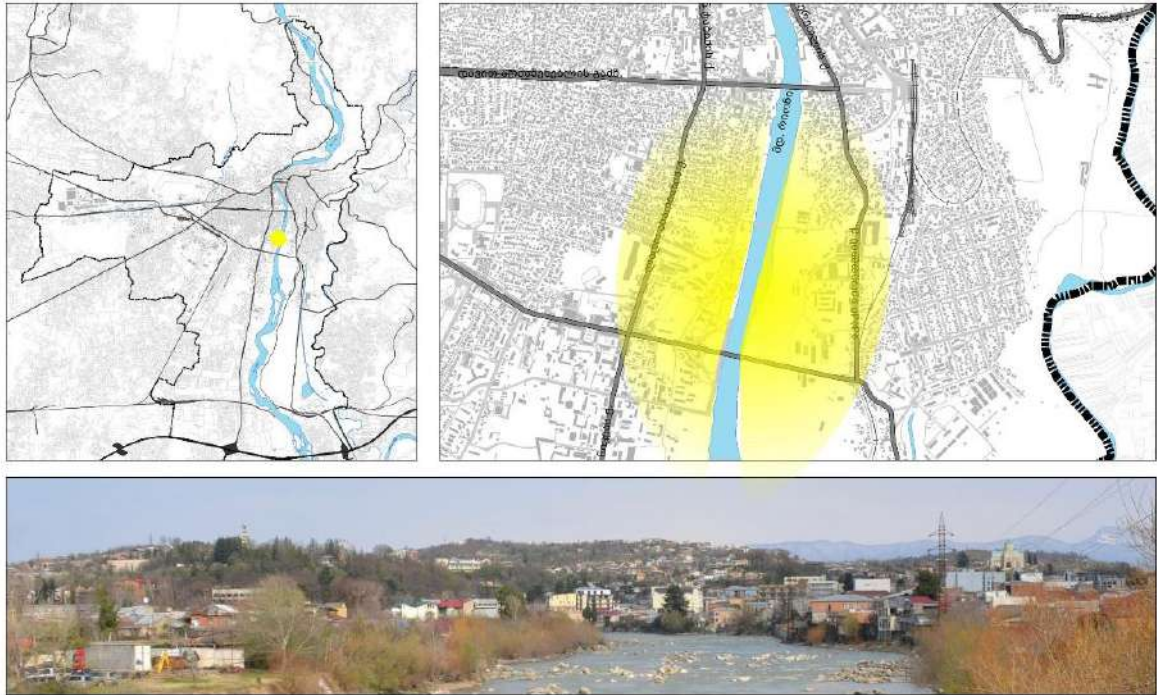


ტემპეჰოფის პარკი, ბერლინი, გერმანია

გარდა ზემოაღნიშნული პარკების, სკვერებისა და გამწვანებული ტერიტორიებისა, ქუთაისში გვხვდება ისეთი საზოგადოებრივი სივრცეები, როგორცაა საფეხმავლო ქუჩები, მდინარისპირა რეკრეაცია, კუნძულები მდინარეში, ბულვარი და სხვ.

გენერალური გეგმის კონცეფციით შემოთავაზებული საზოგადოებრივი და სარეკრეაციო სივრცეების განვითარებითა და განხორციელებით, მოქალაქეებს ექნებათ განახლებულ და მრავალფეროვან საზოგადოებრივ სივრცეებზე წვდომის შესაძლებლობა და ქალაქის ტერიტორია თანაბრად იქნება დაფარული საზოგადოებრივი სივრცეებით, რაც საბოლოო ჯამში, მოსახლეობის კეთილდღეობასა და ცხოვრების ხარისხის გაუმჯობესებაზე აისახება.

## 8.1. რეკრეაციული დერეფნები სანაპიროების გასწვრივ



ილ. 24. რეკრეაციული დერეფნები სანაპიროების გასწვრივ

კონცეფციით, ერთ-ერთ მსხვილ საპროექტო გადაწყვეტას წარმოადგენს სანაპიროების გასწვრივ რეკრეაციული „ლურჯი+მწვანე“ დერეფნების შექმნა და ამ კომპონენტის გაძლიერება. საბედნიეროდ, ბევრი ევროპული ქალაქისგან განსხვავებით, რიონის სანაპირო ზოლები წინა საუკუნეში არ გადაიქცა სატრანსპორტო დერეფნებად და ის, რისკენაც წარმატებული ევროპული ქალაქები ძვირადღირებული ღონისძიებების ფასად მიიღტვიან, საკმაოდ ადვილად მისაღწევია ქუთაისში. მთელი მსოფლიოს მასშტაბით, წარმატებული ქვეყნები და ქალაქები ცდილობენ უზრუნველყონ კალაპოტში მოქცეულ მდინარესთან მისასვლელები და სანაპირო ზოლი ადამიანებისათვის გამოსადეგარ სივრცედ აქციონ. ამის ფონზე, უმნიშვნელოვანესია, რომ ქუთაისის საზღვრებში, რიონის ორივე სანაპიროზე, თითქმის მთელ სიგრძეზე შესაძლებელი პრომენადების მოწყობა და ამისთვის მინიმალური ხარჯებია გასაწევი. მდინარის ორივე სანაპირო ისტორიული ნაწილიდან (ალმაშენებელის ხიდიდან) სამხრეთ საზღვრამდე ფაქტობრივად გამზადებულია რეკრეაციული ფუნქციების განსავითარებლად. მნიშვნელოვანია, რომ მარჯვენა სანაპიროზე ასეთი საფეხმავლო ზოლის გაგრძელება შესაძლებელია ნაწილობრივ სანაპიროს, ნაწილობრივ საფეხმავლო ქუჩების გამოყენებით. ასეთი კომბინაციით პრომენადები ქალაქის ცენტრალურ ნაწილს, თეთრი ხიდისა და კონცეფციით შემოთავაზებულ საფეხმავლო ზონას უკავშირდება. ისტორიული ზონის ჩრდილოეთით, საფეხმავლო ზონების გაგრძელება შესაძლებელია მარჯვენა სანაპიროზე ბოტანიკური ბაღის მიმდებარე სანაპირო ზოლზე გუმათჰესამდე და მარცხენა სანაპიროზე ისტორიული ნაწილის გავლით, მწვანეყვავილას ქუჩის საშუალებით, რომელიც აგრეთვე უკავშირდება გუმათჰესს.

ასეთი, მდინარისპირა სარეკრეაციო სივრცეები შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას, როგორც გადაადგილებისთვის (საფეხმავლო და საველოსიპედო ბილიკები), ისე გართობა დასვენების ობიექტების განსათავსებლად (სკვერები, ბალები, კვების ობიექტები, გასართობი ობიექტები და ა.შ.). პრომენადების შედარებით განიერი



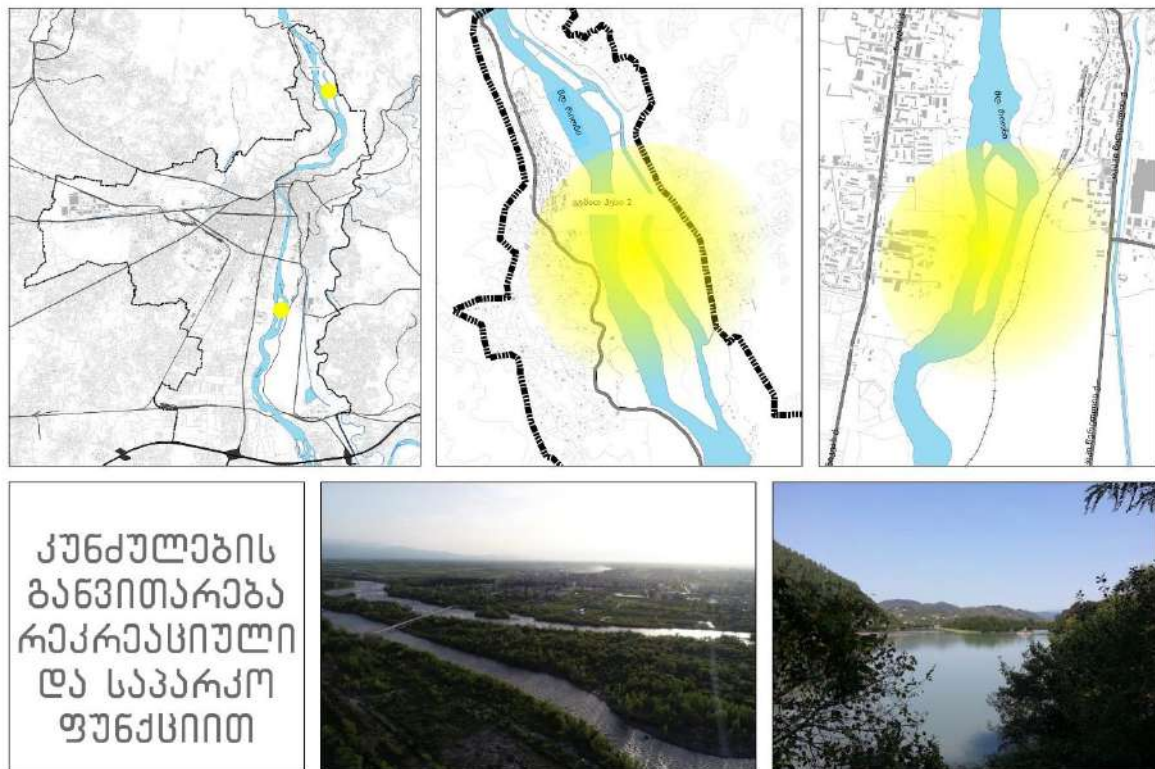
მონაკვეთები საუკეთესო ლოკაციაა სპორტული ობიექტების განსათავსებლად, როგორც სამოყვარულო, ისე სავარჯიშო და პროფესიონალურ დონეზე. ასეთი ტერიტორიებია:

ჩრდილოეთით - მე-2, მე-4 და მე-6 გგ/გდგ არეალები, შესაბამისად, გუმათის დასახლებისა და ბოტანიკური ბაღის მიმდებარედ.

სამხრეთით - 77-ე, 78-ე და 79-ე გგ/გდგ არეალები, შესაბამისად, ნიკეას მიმდებარე და „ლიტოფონის“ ტერიტორიები.

პრომენადეების ფუნქცია განსაკუთრებულია ქალაქის ფარგლებში მოქცეული კუნძულების ათვისების შემთხვევაშიც, ვინაიდან ეს ორი რეკრეაციული ელემენტი კომბინაციაში ქალაქის გართობა-დასვენების ცენტრალური ღერძი ხდება.

## 8.2. კუნძულების განვითარება



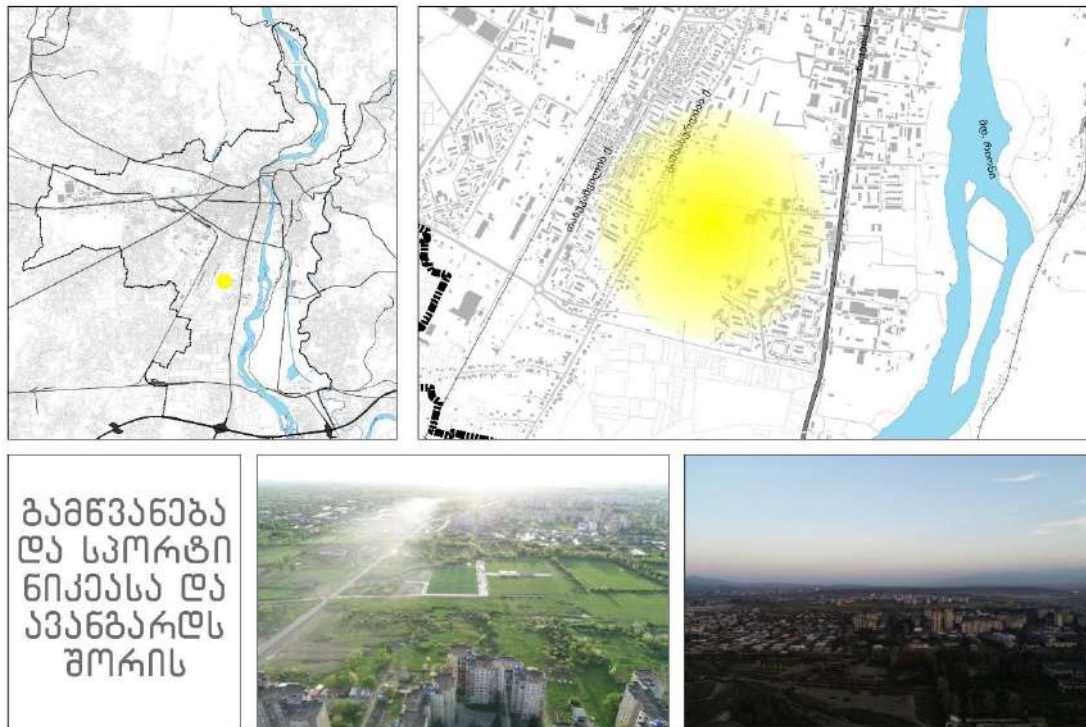
ილ. 25. კუნძულების განვითარება

მსხვილი რეკრეაციული სივრცეების დეფიციტიდან გამომდინარე, აუცილებელია ქალაქმა ყველა ის რესურსი გამოიყენოს, რაც მისი საზღვრების ფარგლებშია მოქცეული. ორ ასეთ მსხვილ კლასტერად კონცეფცია განიხილავს მდინარე რიონის კუნძულებს ქალაქის ჩრდილოეთ და სამხრეთ ნაწილში. გამომდინარე იქიდან, რომ წყლის დონე მდინარეში ქუთაისის ფარგლებში 3 ადგილას რეგულირდება, შესაძლებელია მდინარით გამოწვეული საფრთხეების ნაწილობრივ მართვა, თუმცა აბსოლუტური კონტროლი შეუძლებელია და შესაბამისად კუნძულებზე რეკრეაციის განვითარება ყველა იმ საფრთხის გათვალისწინებით უნდა მოხდეს, რაც მდინარის კალაპოტს ახლავს თან. კონცეფციის მიხედვით მოცემული კუნძულები შესაძლოა გამოყენებულ იქნას ბუნებრივი პარკებისთვის და დროებით, ტურისტული ობიექტების განსათავსებლად. ყოველი მათგანისთვის, პროექტს საფუძვლად უნდა ედოს წინასაპროექტო კვლევები და რისკების კონტროლისა და მართვის სტრატეგია.



კუნძულების საერთო საქალაქო რეკრეაციულ სისტემაში ჩასართავად აუცილებელია მყარი კავშირების გაჩენა მათსა და სანაპირო ზოლებს შორის. ასეთი კავშირები შესაძლოა განხორციელდეს ხიდების, ნავების ან სხვა საშალებების გამოყენებით.

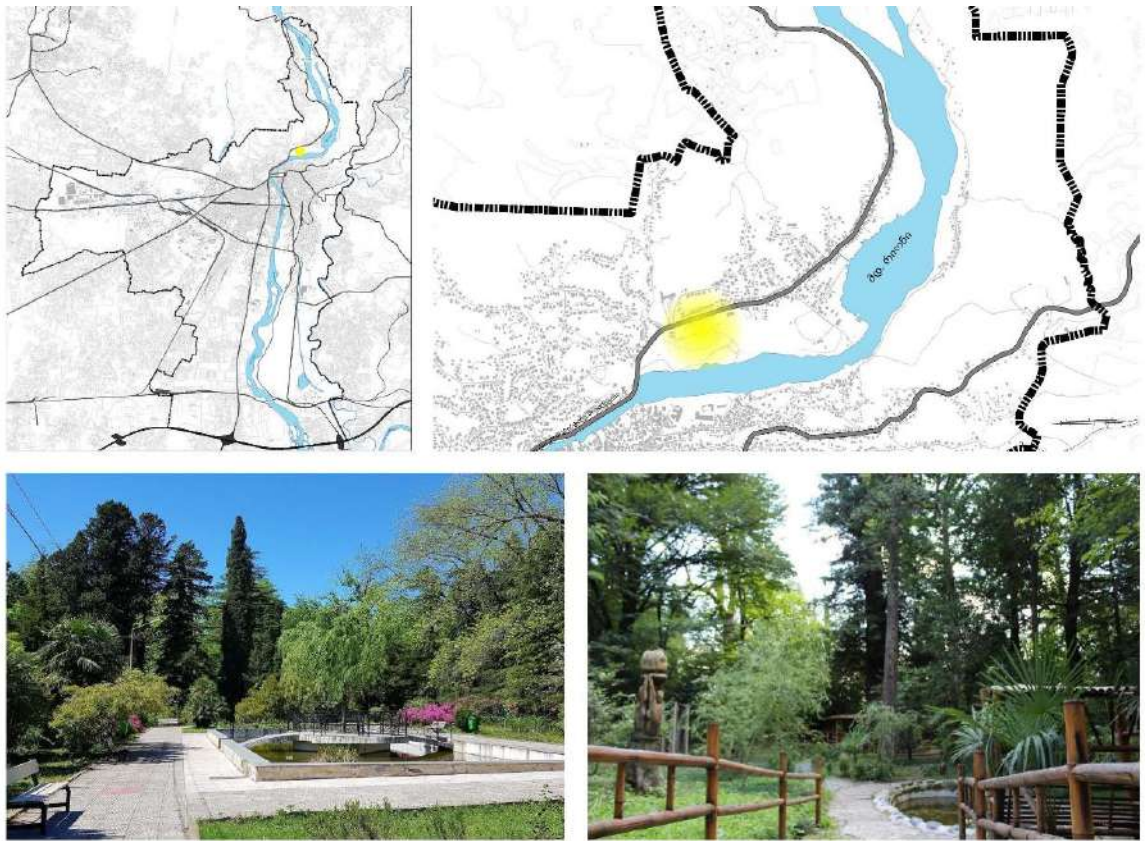
### 8.3. გამწვანება და სპორტი ნიკეას და გამსახურდიას ქუჩებს შორის



ილ. 26. გამწვანება და სპორტი ნიკეას და გამსახურდიას ქუჩებს შორის

ვინაიდან ქალაქის განვითარების ერთ-ერთ მთავარ მიზნად გარემოს ხარისხის ზრდაა დასახული, სოციალური ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების პარალელურად, უმნიშვნელოვანესია მსხვილი რეკრეაციული ზონების, მწვანე დერეფნებისა და სპორტული ობიექტების განვითარება. ამ მხრივ გამორჩეულია „ნიკეას“ დასახლებასა და „ავანგარდს“, კონსტანტინე გამსახურდიას ქუჩას შორის მოქცეული სივრცე. ტერიტორიის მასშტაბი, ლოკაცია და უკვე მასში განვითარებული ფუნქციები უპირობოდ იძლევა ამ ტერიტორიის, საქალაქო პარკის მასშტაბის, სარეკრეაციო სივრცედ ჩამოყალიბების საშუალებას. მნიშვნელოვანია, რომ ტერიტორიის უმეტესობა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალური საკუთრებაა, ხოლო ნაწილი აგრარულ უნივერსიტეტს ეკუთვნის. საკუთრების ასეთი გადანაწილება, ფაქტობრივად, გამორიცხავს საცხოვრებელი ან/და კომერციული ფუნქციების განვითარებას. მისი ადგილმდებარეობა ხელს უშლის სასოფლო სამეურნეო დატვირთვის შეტანას. ამგვარად, განვითარების მთავარ მიმართულებად სწორედ რეკრეაციაა შერჩეული. აღსანიშნავია, რომ საპარკო ფუნქციაში შესაძლებელია აგრარული ელემენტების ჩართვაც, რაც გაამრევალფეროვნებს გართობა-დასვენების კულტურას. მოცემული ტერიტორიის ფართობი და აქ უკვე განვითარებული სპორტული ინფრასტრუქტურა (სარაგბო მოედნები და სტადიონები) კარგი წინაპირობაა, მიმდებარე მსხვილი საცხოვრებელი უბნებისთვის, აუცილებელი სპორტული ობიექტების ჩართვისთვის სარეკრეაციო ფუნქციაში.

## 8.4. ბოტანიკური ბაღის განვითარება



ილ. 27. ბოტანიკური ბაღის განვითარება

ქუთაისის ბოტანიკური ბაღი, არსებული მდგომარეობით, არ არის ჩართული აქტიურ ტურისტულ ქსელში, თუმცა მისი ისტორია თითქმის 200 წელს ითვლის. პარკის პოპულარიზაციისთვის და მეტი ჩართულობისთვის საქალაქო ცხოვრებაში, გარდა საფეხმავლო ხიდისა, დაგეგმილია პარკის გაფართოვებისთვის ტერიტორიების დარეზერვება. ამასთანავე მნიშვნელოვანია ბოტანიკური ბაღის მდინარესთან დაკავშირება, რაც მას მეტ მრავალფეროვნებას შესძენს. ბაღის პოპულარიზაციაზე დადებითად იმოქმედებს მის მიმდებარედ დაგეგმილი საპარკინგე ზონა, რომელიც თანაბრად მოემსახურება პარკსაც და ქალაქის ცენტრსაც. ასეთი გადაწყვეტა მჭიდროდ დააკავშირებს ამ ორ, ქალაქისთვის მნიშვნელოვან ელემენტს ერთმანეთთან.

ბოტანიკური ბაღის გაფართოვებისთვის აუცილებლად მიჩნეული ტერიტორიის გარეთ დარჩენილი სივრცე, უნდა დაიტვირთოს აქტიური რეკრეაციული ფუნქციებით, რათა მაქსიმალურად მოხდეს სანაპირო ზოლის გააქტიურება სპორტული, გასართობი და დასასვენებელი ობიექტებით.



## 8.5. რკინიგზის მოედნის მოწესრიგება



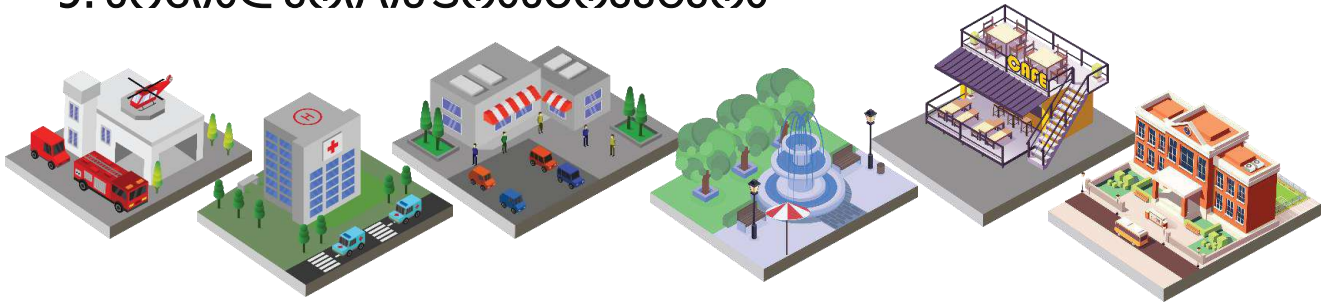
ილ. 28. რკინიგზის მოედანი და ბალახვანის 100 საფეხურიანი კიბე

ოპტიმიზაციას საჭიროებს რკინიგზის ცენტრალური სადგურის მიმდებარე მოედანიც. ფუნქციადაკარგული სივრცე ნაწილობრივ პარკინგადაა გამოყენებული, ხოლო ნაწილობრივ არანაირ ფუნქციას არ ატარებს. რკინიგზის სადგურში ახალი ფუნქციების შეტანა (მაგ. ავტოსადგური, ვაჭრობა, სოც. მომსახურება, სპორტი) ახალ მოთხოვნებს დააყენებს მოედნის სივრცის ორგანიზებასთან დაკავშირებით და მნიშვნელოვანია ცვლილებები მაქსიმალურად იყოს ორიენტირებული ადამიანის კომფორტზე.

შესაძლებელია მძლავრი საფეხმავლო ღერძის შექმნა სადგურსა და დავით აღმაშენებლის გამზირს შორის, მით უმეტეს, რომ აქ არსებული 100 საფეხურიანი კიბე მდიდარი რესურსია ამ მიმართულებით. გარდა კიბისა აუცილებელია აღმაშენებლის ქუჩის იმ ნაწილის ჰუმანიზაცია, რომელიც არაა აუცილებელი სატრანსპორტო ქსელისთვის. ასეთად გვევლინება გამზირის ბოლო მონაკვეთი წერეთელის ქუჩიდან კიბეებამდე, თუმცა შესაძლოა საცხოვრებელ სახლებს შორის შენარჩუნდეს მოძრაობა ადგილობრივი მაცხოვრებლებისათვის. ასეთი კავშირი მნიშვნელოვანია, ვინაიდან ეს მონაკვეთი დიდი საფეხმავლო რკალისა და ტურისტული მარშრუტის მონაწილე ელემენტია.



## 9. სოციალური ინფრასტრუქტურა



ქუთაისი უძველესი დროიდან განათლების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კერა იყო საქართველოში. შესაბამისად, აქ გარდა სკოლამდელი და სასკოლო განათლებისა ობიექტებისა, წარმოდგენილია პროფესიული სასწავლებლები და უმაღლესი უნივერსიტეტები.

მიმდინარე პერიოდში, სკოლამდელი აღზრდის პროცესს ქუთაისში 37 სახელმწიფო ბაღი ემსახურება. საბავშვო ბაღებით მომსახურების რადიუსების კუთხით ქალაქში აშკარა დეფიციტი შეინიშნება. კარგადაა უზრუნველყოფილი ქალაქის ის უბნები, რომლებიც საბჭოთა პერიოდში მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლებით განაშენიანდა, ვინაიდან მათი მშენებლობა ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციის საფუძველზე მიმდინარეობდა. თუმცა, ძირითადი პრობლემები შეინიშნება ქალაქის ისეთ უბნებზე, სადაც დომინირებული სახეობა კერძო განაშენიანებაა, მათ შორის:

- აღმაშენებლის გამზირის მიმდებარე ტერიტორიები რუსთაველის ქუჩამდე;
- ახალი განაშენიანება ავტოქარხნის ჩრდილოეთით;
- საფიჩხიას ცენტრალური ნაწილი
- ლეონიძისა და გოგოლის ქუჩებს შორის მოქცეული საცხოვრებელი უბნები.

მნიშვნელოვანია რომ მომსახურების არეალებს გარეთ დარჩენილი ეს უბნები საკმაოდ მსხვილია და ასეთ ზონებში ახალი საბავშვო ბაღების განთავსება მიზანშეწონილია როგორც ტერიტორიული, ისე რაოდენობრივი თვალსაზრისით.

გარდა ასეთი მსხვილი უბნებისა, ფაქტიურად ყველა ბაღის მომსახურების ზონებს შორის მიწვდომადობის გარეთ დარჩენილი სივრცეებია, რომელთა მოყვანა ნორმებთან საკმაოდ რთული პროცესია, ვინაიდან თუნდაც ახალი ბაგა-ბაღის მშენებლობა გაუმართლებელი იქნება ამ ზონაში საკაოდ მცირე აღსაზრდელების რაოდენობიდან გამომდინარე. ამას განაპირობებს ის ფაქტორი რომ ამ მონაკვეთებზე საკმაოდ დაბალი სიმჭიდროვის განაშენიანება ფიქსირდება.

რაც შეეხება სკოლებს, ქუთაისში 41 საჯარო სკოლაა, ხოლო კერძო სკოლების რაოდენობა არის 11. წინასაპროექტო კვლევისას, ჩატარდა ქუთაისში მოქმედი სკოლების მისაწვდომობის ანალიზი 5, 10 და 15 წუთიან ინტერვალში. კვლევამ აჩვენა, რომ ამ მხრივ ქალაქი თითქმის სრულყოფილადაა უზრუნველყოფილი ზოგადსაგანმანათლებლო ობიექტების მომსახურებით. 15 წუთიანი მიღწევადობა უტოლდება დაახლოებით 750-1000 მეტრიან მომსახურებას, რაც მოქმედ კანონმდებლობასთან არის შესაბამისობაში. აღსანიშნავია, აგრეთვე, რომ სკოლების მომსახურების რადიუსში (გზით მოძრაობის შემთხვევაში) საცხოვრებელი უბნების უმეტესობა 10 წუთიან ინტერვალში ეტევა, რაც ფაქტიურად იდეალურ სტანდარტად შეიძლება ჩაითვალოს.

ასეთი მომსახურების რადიუსში მხოლოდ რამოდენიმე უბანი ვერ ხვდება, ესენია:

- „გორის“ უბნის ჩრდილო-დასავლეთ მონაკვეთი;
- რამოდენიმე ქუჩა აღმაშენებელსა და ჭავჭავაძის გამზირებს შორის;

- ლეონიძისა და გოგოლის ქუჩებს შორის მოქცეული საცხოვრებელი სახლები.
- გუმათჰესის ნაწილი ავალიანის ქუჩის მიმდებარედ.

მოქმედი კანონმდებლობის თანახმად, სკოლებითა და საბავშვო ბალებით მისაწვდომობა განისაზღვრება მომსახურების რადიუსებით. აქედან გამომდინარე, წინასაპროექტო კვლევისას გამოვლენილი დეფიციტის მქონე არეალები, სწორად ამ რადიუსებთან მიმართებით არის წარმოდგენილი. ასეთ უბნებში, კონცეფციით განსაზღვრულია სკოლებისა და ბალების სავარაუდო განთავსების არეალები, რაც ზოგადი პირობითი აღნიშვნით (წრით) არის აღნიშნული (იხ, გრაფიკული ნაწილი). მნიშვნელოვანია, რომ არ მოხდეს მათი კონკრეტულ ლოკაციებთან მიმართებით განხილვა, არამედ ანალიზის შედეგად მიღებული დეფიციტური ტერიტორიებისთვის არჩენოს ზოგადი არეალები, სადაც შემდგომი ეტაპის დოკუმენტების დამუშავებისას უკვე დაკონკრეტდეს/დაზუსტდეს უშუალოდ განთავსების ლოკაციები.

რაც შეეხება უმაღლეს და პროფესიულ საგანმანათლებლო დაწესებულებებს, ქუთაისში ამჟამად, ოთხი უნივერსიტეტი მდებარეობს. მათგან ორი არის კერძო: ქუთაისის უნივერსიტეტი და გელათის სასულიერო აკადემია (სასწავლო უნივერსიტეტი). ხოლო ორი კი სახელმწიფო: აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი და ახლად გახსნილი ქუთაისის საერთაშორისო უნივერსიტეტი.

უმაღლესი და პროფესიული სასწავლებლები ტერიტორიულად კარგადაა განაწილებული ქალაქის ძირითად საცხოვრებელ უბნებთან მიმართებაში, თუმცა, ამ მხრივ, გამოსარჩევია ქუთაისის საერთაშორისო უნივერსიტეტი, რომელიც ფაქტიურად მოწყვეტილია ქალაქს.

ქუთაისის საერთაშორისო უნივერსიტეტის კომპლექსი, რომელიც მუხნარის ტყის სამხრეთ აღმოსავლეთ ნაწილშია განთავსებული, ფაქტობრივად, არანაირ ურბანულ ბმაში არ არის ქალაქთან და განაშენიანებას მხოლოდ სამხრეთ საზღვარზე, რიონის დასახლების სახით ემიჯნება.

თავად კომპლექსი, შეთანხმებული განასენიანების რეგულირების მიხედვით, თვითკმარ უბანს ქმნის, სადაც სტუდენტები უზრუნველყოფილი არიან საცხოვრებელი და დასვენება/გართობის ობიექტებით. მიუხედავად ამისა, კომპლექსს არ შეუძლია უზრუნველყოს ყველა ის ფუნქცია, რაც რეალურად მოთხოვნადი გახდება უნივერსიტეტის სტუდენტებისთვის, პედაგოგებისთვისა და მომსახურე პერსონალისთვის. სავარაუდოა, რომ უნივერსიტეტის სრული დატვირთვით ამუშავება მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს მიმდებარე, რიონის დასახლებაზე. ამ უბნის გააქტიურებისთვის აუცილებელია პრევენციულად მომზადდეს უბნის რეაბილიტაციის გეგმა და სტრატეგია, რათა მაღალმა მოთხოვნებმა არ გამოიწვიოს ქალაქური, უკონტროლო განაშენიანება.

უნივერსიტეტის, როგორც მიზიდვის ცენტრის გაძლიერებასთან ერთად, აუცილებელია გაძლიერდეს სატრანსპორტო კავშირები ქალაქთან, მით უმეტეს რომ უნივერსიტეტი რიონის რკინიგზის სადგურთან მჭიდრო ტერიტორიულ კავშირშია და ამ დერეფნის (სადგური-ცენტრი) გაძლიერება უპირობოთ იმოქმედებს უნივერსიტეტის კავშირზე ქალაქთან.

მნიშვნელოვანია, რომ ქალაქმა სათანადო წინაპირობებს შექმნის სტუდენტებისა და აკადემიური პერსონალისთვის, რომ მათ უნივერსიტეტის გარეთ ქალაქში დასვენების, განტვირთვის და გართობის მიზნით დრო გაატარონ. შესაბამისად, ქალაქის მმართველებისთვის ერთ-ერთი გამოწვევაა, რომ საერთაშორისო უნივერსიტეტში სტუდენტების რაოდენობის ზრდასთან ერთად, მეტად მოხდეს ზრუნვა ქალაქის ინფრასტრუქტურის განვითარებაზე, სტუდენტების საჭიროებების მორგებასა და მათ

ინტეგრაციაზე ქალაქში, რაც შედეგად ქალაქის ეკონომიკური აქტივობის გაზრდაზე აისახება.

2020 წლის მონაცემებით, იმერეთის რეგიონში სულ 9 პროფესიული სასწავლებელია, რომელთაგან 8 ქუთაისში მდებარეობს. მათგან 4 კერძოა და 5 სახელმწიფო.

ჯანდაცვის ობიექტები ქუთაისში დაყოფილია სამ კატეგორიად: ჰოსპიტალურ, პოლიკლინიკურ და დისპანსერულ დაწესებულებებად. შესაბამისად, ქუთაისში შესაძლებელია როგორც ამბულატორიული, ასევე სტაციონალური მომსახურების მიღება. ამასთან, ქალაქი უზრუნველყოფილია გადაუდებელი დახმარების მომსახურებით.

ქუთაისში გვხვდება სამი საგანგებო სიტუაციების მართვის განყოფილება (სახანძრო-სამაშველო დეპო), თუმცა კვლევის ეტაპზე, არსებული სახანძრო-სამაშველო სამსახურის მდებარეობის ანალიზის შედეგად, გამოვლინდა ქალაქის ის ნაწილები, რომელიც ვერ ხვდება 5 კმ-იან ან/და 5 წთ იანი მისაწვდომობის არეალში, აქედან გამომდინარე, კონცეფციით შეირჩა ის არეალი, სადაც ახალი სამაშველო სამსახურის განთავსება მაქსიმალურად შეავსებდა თეთრ ლაქებს და ამასთანავე, გადაფარავდა ქალაქის ერთ-ერთ ყველაზე აქტიურ და მაღალი სიმჭიდროვით გამორჩეულ უბნებს (იხ. გრაფიკული ნაწილი, რუკა #15).

გარდა საგანმანათლებლო და ჯანდაცვის ობიექტებისა, ქუთაისში გვხვდება კულტურის ობიექტები (მუზეუმები, თეატრები), გართობის და რეკრეაციის ობიექტები (პარკები, ღამის კლუბები, სარესტორნო ქუჩები) და კულტურული ღირშესანიშნაობები. თუმცა, განსხვავებით საგანმანათლებლო ობიექტებისა, ამ მხრივ განსხვავებული მდგომარეობაა. ქალაქში სპორტული, გასართობი და სარეკრეაციო სივრცეების აშკარა დეფიციტია, რაც მოსახლეობის გადინების ერთ-ერთი წინაპირობაა.

გართობის, დასვენების, კულტურისა და სოციალური მომსახურების ობიექტების დეფიციტის აღმოსაფხვრელად, აუცილებელია მოხდეს სახელმწიფო, მუნიციპალური და დაურეგისტრირებელი (არა კერძო) ტერიტორიების მართვა. ქალაქისათვის დეფიციტური და საჭირო ფუნქციებისთვის გამოიყოს ისეთი სივრცეები/ტერიტორიები, სადაც შესაძლებელია, მაგალითად, რეკრეაციის განვითარება, სოციალური მომსახურების ობიექტის განთავსება, საგანმანათლებლო ობიექტების ხარისხის გასაზრდელი ღონისძიებების გატარება (მაგალითად, სპორტული მოედანის დამატება სკოლისთვის) და ა.შ.

ზოგიერთი არსებული სოციალური ინფრასტრუქტურა, დღევანდელი მოსახლეობის მომსახურებისთვისაც არასაკმარისია (მაგალითად, სარეკრეაციო სივრცეების წილი ერთ სულ მაცხოვრებელზე, სპორტული ობიექტების რაოდენობა, და ა.შ.). სწორედ აღნიშნულის აღმოსაფხვრელად, გენერალური გეგმის კონცეფციით შემოთავაზებულია დივერსიფიცირებული საზოგადოებრივი და სარეკრეაციო სივრცეების განვითარების პერსპექტივები და შესაძლებლობები (იხ. გრაფიკული ნაწილი, რუკა #11) .

სოციალური ინფრასტრუქტურის განსავითარებლად და ჯანსაღი საცხოვრებელი გარემოს შესაქმნელად, დიდ ტერიტორიულ რესურსს წარმოადგენს ქალაქის საცხოვრებელ გარემოში არსებული ყოფილი სამრეწველო ობიექტები/ბრაუნფილდები. ხედვის მნიშვნელოვანი ნაწილია მათი ეტაპობრივი გატანა ქალაქის ცენტრალური ნაწილიდან და „ბრაუნფილდების“ ერგონომიული გამოყენება, ქალაქის საჭიროებებიდან გამომდინარე (მათ შორის, ეკონომიკური კუთხით).გამომდინარე იქიდან, რომ რეალურად ახალი საცხოვრისის შექმნა არ არის მთავარი ამოცანა ქალაქგანვითარებაში, ასეთი ტერიტორიების ძირითადი პერსპექტივა საზოგადოებრივი ფუნქციებით დატვირთვაა,



*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილი, რუკები #11-16; ამასთან, სოციალურ ინფრასტრუქტურაზე დეტალური ინფორმაცია იხილეთ, ასევე, წინასაპროექტო კვლევის ანგარიშსა და მის ელექტრონულ დანართებში (ეტაპი 1.2. ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის საბაზისო მონაცემები).*

## 10. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა

*წინამდებარე თავში მოცემული ხედვებითა და შემოთავაზებებით, მხოლოდ კონცეპტუალური გადაწყვეტების შესაძლებლობებია განხილული, მათი დეტალიზაცია ვერ გასცდება კონცეფციის სტადიას და კომპტენციას და შესაბამისად, უშუალო საპროექტო გადაწყვეტებისას საჭიროებს დამატებით კვლევებსა და დეტალური პროექტების მომზადებას.*

### 10.1. ქუჩათა ქსელის კლასიფიკაცია

ქალაქ ქუთაისის ქუჩათა ქსელის კლასიფიკაციაში (ეტაპი 1)<sup>6</sup> მოცემულია მეტად თეორიული იერარქია, რაც მკვლევარი გუნდის შეფასებით, საჭიროებს გადახედვას და დამაბუსტებელი ქვე-კატეგორიების შექმნას, რაც დაყრდნობილი იქნება არა მხოლოდ ზედა დონის შეფასებასა და დარგის სპეციალისტების გამოცდილებაზე, არამედ საველე კვლევებიდან და ქალაქის სტრატეგიული სატრანსპორტო მოდელიდან მიღებულ მონაცემებზე. ცალკეული კვანძებისა და დერეფნების ანალიზისთვის და საგზაო მოძრაობის ორგანიზებისათვის/ოპტიმიზებისთვის, შესაძლებელია გამოყენებული იყოს სატრანსპორტო მიკრო/მეზო მოდელირება.

ქუთაისის ქუჩათა ქსელი კატეგორიების დადგენისა და მინიჭებისას გათვალისწინებული იყო ქუთაისის ქუჩათა ქსელისთვის დამახასიათებელი კონკრეტული კონტექსტი, ქვემოთ მოყვანილი მახასიათებლების გათვალისწინებით:

- სტრუქტურულ-მორფოლოგიური მახასიათებლები: ქუჩის როლი და ფუნქცია ქალაქის სხვადასხვა დონის სტრუქტურულ ერთეულების შეკავშირების მხრივ.
- ქუჩის ფიზიკური (დიზაინის) მახასიათებლები: სიგანე, გამტარუნარიანობა, კვანძების მოწყობა და ა.შ.
- სატრანსპორტო საშუალებები: სატრანსპორტო ნაკადის დონე, მულტი მოდალური სახეობების არსებობა (საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, ველოსიპედი ა.შ.);
- მობილობის მახასიათებლები: გამჭოლი, გადაადგილების და მისაწვდომობის საჭიროებები;
- ურბანული კონტექსტი: ქუჩის გასწვრივ არსებული განაშენიანების მორფოლოგიური ტიპოლოგია და ფუნქციური შინაარსი.

ზემოაღნიშნულის შესაბამისად, ზოგადი პირველადი შეფასებით, ქუჩათა კლასიფიკაცია განისაზღვრა შემდეგნაირად:

**პირველადი კატეგორია**, მოიცავს ქალაქის მთავარ ქუჩებსა და გზებს, რომელიც ქმნის ქალაქის გეგმარებით კარკასს. ასეთია, პირველ რიგში, ის გზები, რომელიც ქალაქს აკავშირებს ადმინისტრაციულ საზღვრებს გარეთ მდებარე ტერიტორიებს და რეგიონული და ეროვნული მნიშვნელობის მაგისტრალებს. მნიშვნელოვანია, რომ აღნიშნული კავშირებიდან, ზოგიერთი არის მსგავსი მნიშვნელობის სატრანსპორტო

<sup>6</sup> ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი) ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის საბაზისო მონაცემები, ელექტრონული დანართები, დანართი\_3\_ტრანსპორტი

კავშირისთვის საკმაოდ დაბალი გამტარუნარიანობის ქურა, მაგალითად, გელათის ქურა. პირველ კატეგორიაში ასევე შევიდა ქალაქის ფარგლებში არსებული

მთავარი ღერძები, რომელის პირველადი ქსელის ლოგიკური განგრძობითობას და შეკავშირებულობას უზრუნველყოფს ქალაქის მასშტაბით. ამ შემთხვევაშიც ქალაქის მორფოლოგიური თავისებურებიდან გამომდინარე, ზოგიერთი მათგანი შედარებით დაბალი გამტარობის ქურაა, თუმცა სატრანსპორტო ნაკადისა და კავშირის მხრივ, არტერიული ქურის ფუნქციას ასრულებს. შესაბამისად, პირველი კატეგორიის გზები დაიყო სამ ქვე კატეგორიად: გზატკეცილი, მაღალი გამტარობის არტერიული და დაბალი გამტარობის არტერიული ქურა.

**მეორადი კატეგორიის** ქურების ძირითადი დანიშნულება მეტწილად ქალაქის ცალკეული უბნების შეკავშირება პირველი კატეგორიის ქურებთან, შესაბამისად ის ასრულებს შემკრებ და გამანაწილებელ ფუნქციას. მეორადი კატეგორიაში არის ორი ქვე კატეგორია: მეორადი არტერიული ქურები, რომელიც ერთი ან ორი მხრით უკავშირდება პირველადი კატეგორიის ქურას და სტრუქტურულად უბნის მთავარი ღერძია და შესაბამისად გამტოლი ფუნქციაც აქვს; გამანაწილებელი ქურები, რომელიც მეორადი

არტერიული ქურებს მესამეულ ქურათა ქსელს აკავშირებს და მეტწილად შემკრები ფუნქცია აქვს. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მოძრაობის მარშრუტების გათვალისწინებით, მეორად კატეგორიას განეკუთვნება, ასევე, ის საუბნო გზები, რომელზეც მოძრაობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტი.

**მესამეული კატეგორიაში** გაერთიანებულია ყველა დანარჩენი ადგილობრივი გზა, როგორც შიდა საუბნო გზები, ასევე კვარტლური განაშენიანების შიდა კვარტლური გზები.

სატრანსპორტო ნაწილში (ეტაპი 1) მოცემულია იმ კვლევების ჩამონათვალი, თუ რა ღონისძიებებია ჩასატარებელი, ქალაქის სრულყოფილი სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბებისთვის, სადაც გათვალისწინებული იქნება, როგორც მოტორიზებული, ასევე, არამოტორიზებული სატრანსპორტო საშუალებებისთვის და ფეხით მოსიარულეთათვის განსაზღვრული დერეფნები და მათი შეკავშირებულობისთვის აუცილებელი გეგმარებითი პრინციპები.

I და II კატეგორიის ქურებზე სასურველია, რესურსი გადანაწილდეს თანაბრად, საგზაო მოძრაობის ყველა მონაწილეზე, რაც გულისხმობს განცალკევებული საავტობუსო/საველოსიპედო სამოძრაო ზოლების მოწყობას იქ, სადაც ამის საჭიროებასა და შესაძლებლობას გამოავლენს ზემოთ აღნიშნული კვლევები.

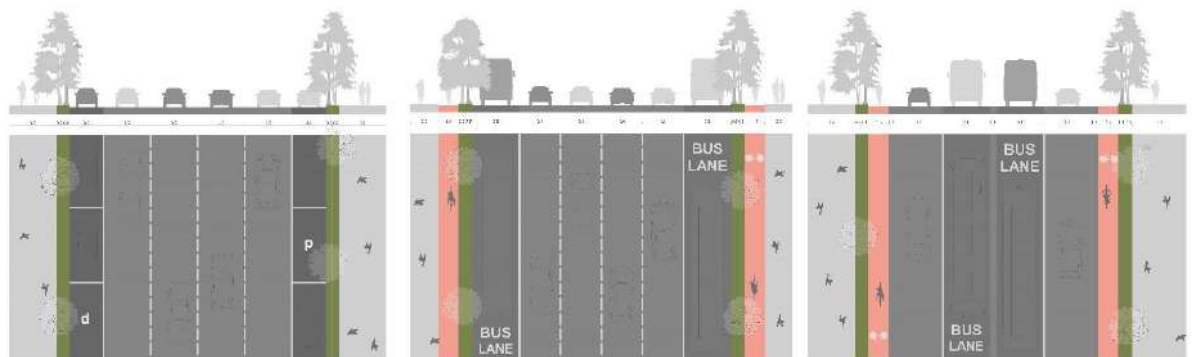
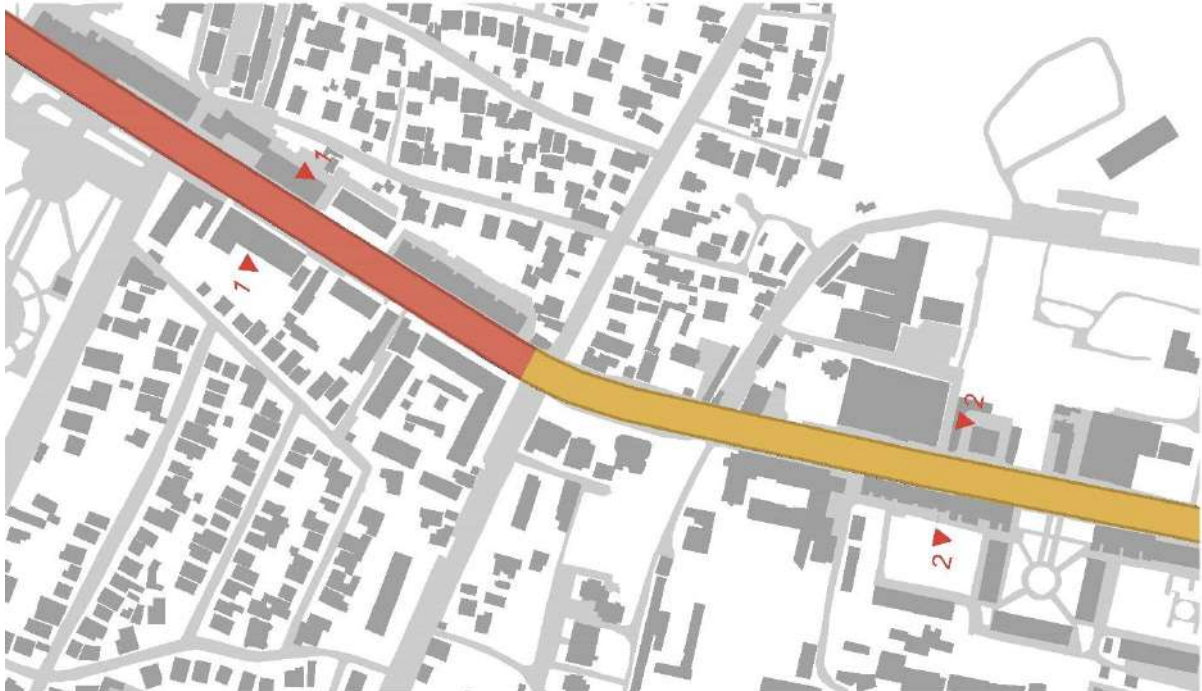
***შენიშვნა:** ტექსტური ნაწილის დანართში მოცემულია ქურათა ქსელის კლასიფიკაციის სარეკომენდაციო რუკა, რაც შესაძლებელია შესაბამისი სატრანსპორტო დოკუმენტების და კვლევების ფარგლებში დაზუსტდეს და მხოლოდ მას შემდეგ მიეცეს მარეგლამენტირებელი სახე.*

ქვემოთ მოყვანილია რამდენიმე ალტერნატიული სცენარი ილია ჭავჭავაძის გამზირის, დავით აღმაშენებლის გამზირისა და ლადო ასათიანის ქუჩებისთვის:

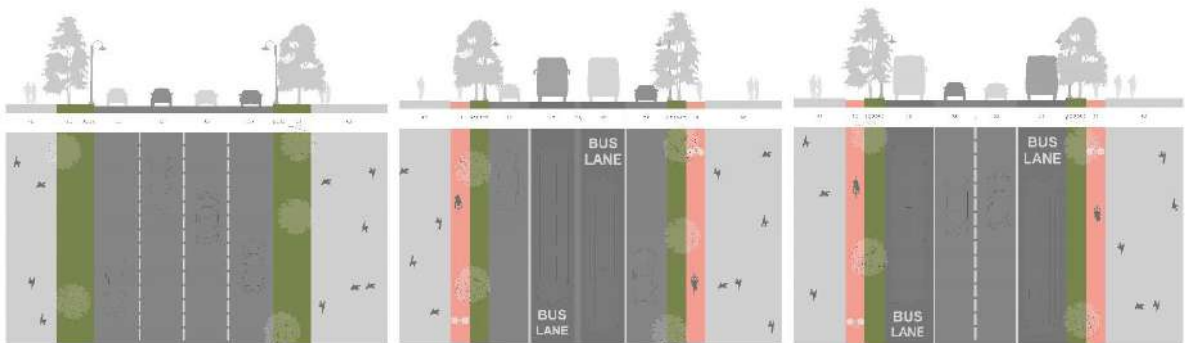
**ილ. ჭავჭავაძის გამზირი**

ჭრილი 1-1 - ნაწილი 1

ჭრილი 2-2 - ნაწილი 2



ილ. 29. ილ. ჭავჭავაძის გამზირის არსებული ნაწილი 1, სცენარი 1, სცენარი 2 (მარცხნიდან მარჯვნივ)



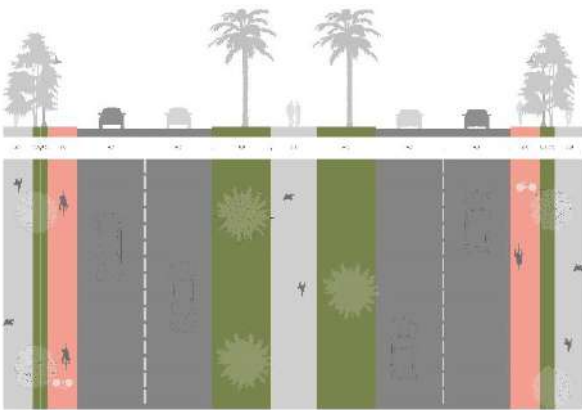
ილ. 30. ილ. ჭავჭავაძის გამზირის არსებული ნაწილი 2, სცენარი 1, სცენარი 2 (მარცხნიდან მარჯვნივ)



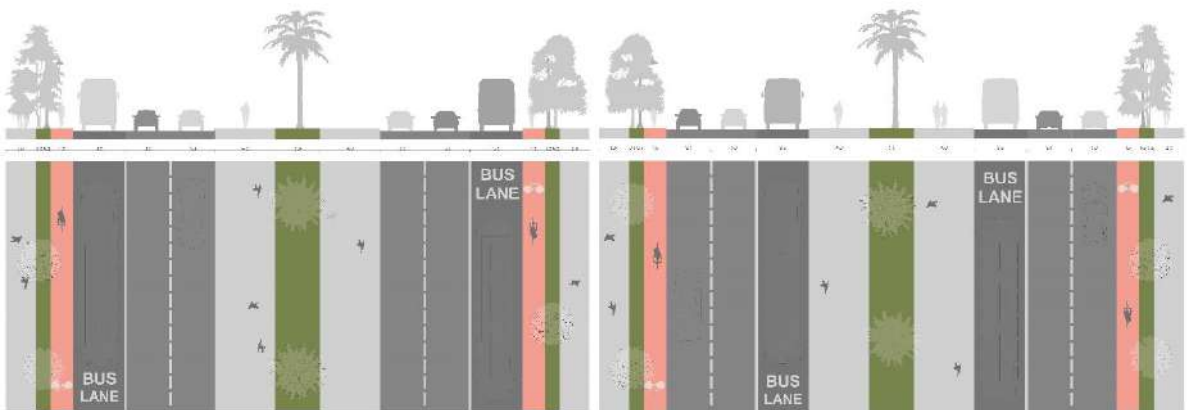
## დ. აღმაშენებლის გამზირი

ჭრილი 1-1 - ნაწილი 1

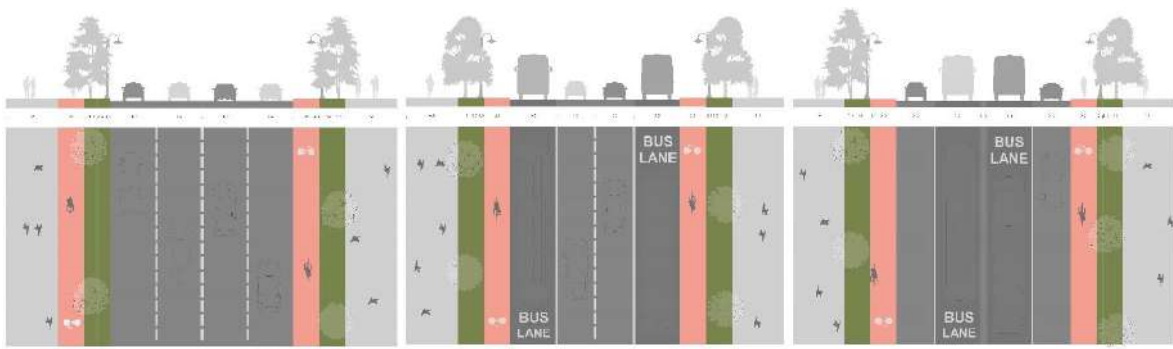
ჭრილი 2-2 - ნაწილი 2



ილ. 31. დ. აღმაშენებლის გამზირის არსებული ნაწილი 1



ილ. 32. დ. აღმაშენებლის გამზირის სცენარი 1 (მარცხნივ), სცენარი 2 (მარჯვნივ)

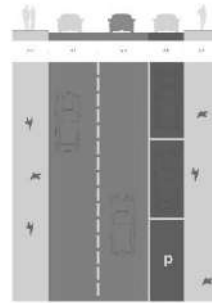
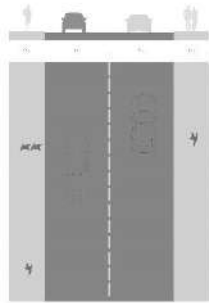
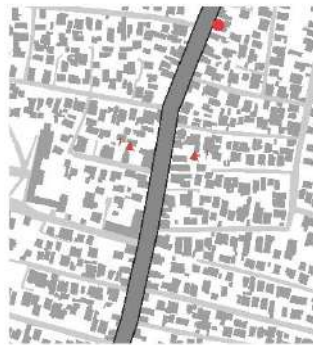


ილ. 33. დ. აღმაშენებლის გამზირის არსებული ნაწილი 2, სცენარი 1, სცენარი 2 (მარცხნიდან მარჯვნივ)

ლ. ასათიანის ქუჩა  
მანი 1-1

ლალო ასათიანის ქუჩა-არსებული

ლალო ასათიანის ქუჩა-სცენარი 1



ქუთაისის განაშენიანების სპეციფიკიდან და ქუჩების სტრუქტურა/მორფოლოგიიდან გამომდინარე, III კატეგორიის ქუჩები, ძირითადად, ორიენტირებული უნდა იყოს ქვეითებზე და არამოტორიზებულ ტრანსპორტზე. ასეთ ქუჩებზე უნდა მოხდეს მაქსიმალური სიჩქარის შეზღუდვა 15 – 20 კმ/სთ-მდე. ეს შეიძლება მოხდეს როგორც საგზაო ნიშნის რეგულირებით, ისე ინფრასტრუქტურული ნაწილითაც. შესაძლებელია მოეწყოს სიჩქარის შემზღუდველი ხელოვნური ბარიერები, რაც მიღებულია განვითარებული ქვეყნების ქალაქებში (გამწვანების კონცხები, გზის შევიწროვებები და სხვა).

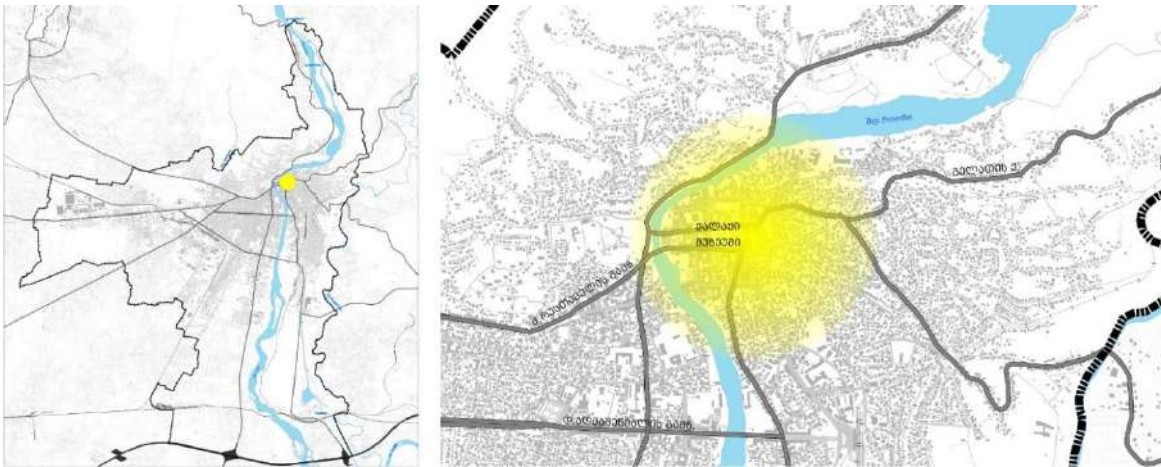


ილ. 34. ქვეითებსა და არამოტორიზებულ ტრანსპორტზე ორიენტირებული ქუჩების მაგალითები

**შენიშვნა:** მოცემული ხედვებითა და შემოთავაზებებით მხოლოდ კონცეპტუალური გადაწყვეტების შესაძლებლობებია განხილული, მათი დეტალიზაცია ვერ გაცდება კონცეფციის სტადიას და კომპტენციას და შესაბამისად, უშუალო საპროექტო გადაწყვეტებისას საჭიროებს დამატებით კვლევებსა და დეტალური პროექტების მომზადებას.



## 10.2. მთავარი მოედნის სატრანსპორტო ოპტიმიზაცია და ჰუმანიზაცია



ილ. 35. ქუთაისის მთავარი/ცენტრალური მოედანი

ქალაქებში ხშირად გვხვდება მოედნები, რომლებიც, სატრანსპორტო ნაკადების მაკავშირებელი ფუნქციის გარდა, საზოგადოებრივ სივრცეებს წარმოადგენს და დიდი მნიშვნელობის მატარებელია, როგორც მაცხოვრებლების აქტივობისთვის, ისე ტურისტული ღირსშესანიშნაობების კუთხით. განვითარებული ქვეყნების ქალაქებში ცდილობენ ასეთი მოედნების საფეხმავლო ფუნქციით გამდიდრებას და მოტორიზებული ტრანსპორტისთვის სივრცის შემცირებას, მასთან დაკავშირებული უარყოფითი ეფექტებიდან (ხმაური, ვიზუალური და ჰაერის დაბინძურება და სხვა) გამომდინარე. ამ ღონისძიებების გატარებით, მოედნები მეტად ეკონომიკურად აქტიური და მიმზიდველი ხდება ყველა სახის ვიზიტორისთვის.

ისტორიული უბნისთვის მნიშვნელოვანია ცენტრალური მოედნის ოპტიმიზაცია და სატრანსპორტო მოძრაობის რეორგანიზება. კონცეფციის ფარგლებში, შემოთავაზებულია მისი რეორგანიზაციის ორი ვერსია, რომელთაგან ერთი გულისხმობს შუქნიშნით, ხოლო მეორე - რეგულირებით მართვას. ორივე შემთხვევაში იბრძება საფეხმავლო სივრცეები, რაც მეტ ჰუმანურობას შესძენს მოედანს და გაფართოვებული საფეხმავლო ზონები შესაძლოა გამოყენებულ იქნას ღია კაფეების, სავაჭრო ობიექტების და ტურისტული ინფრასტრუქტურის განსავითარებლად. სხვა ღონისძიებებთან ერთად, ასეთი ოპტიმიზაცია შეამცირებს ქალაქის ცენტრალურ მოედანზე ტრანზიტულ მოძრაობას, რაც ხელს შეუწყობს მისი ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესებას (გამონაბოლქვის, მტვრის დონის და ხმაურის

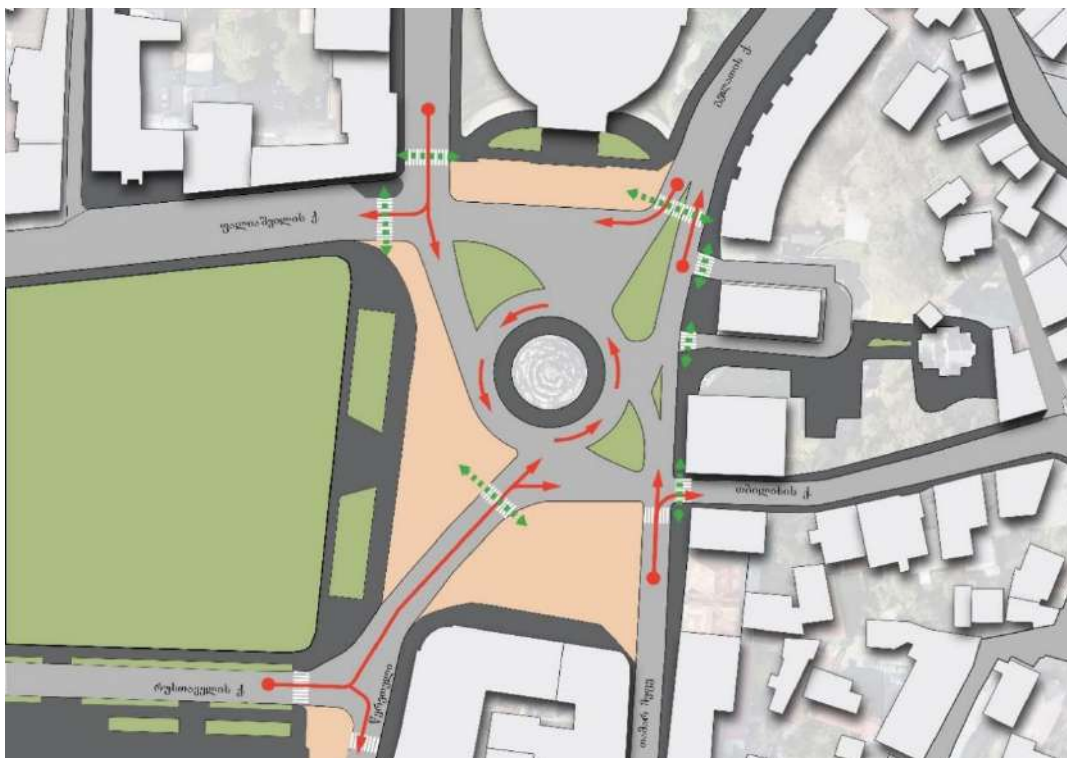


შემცირება), რაც მნიშვნელოვანია, როგორც მწვანე ტურიზმის განვითარებისთვის, ისე ადგილობრივი მოსახლეობის ჯანმრთელი გარემოს შექმნისათვის.



ილ. 36. ქუთაისის მთავარი/ცენტრალური მოედანის ჰუმანიზაციის კონცეპტუალური მიდგომა (სქემა)

მაგალითისთვის, გუნდმა წარმოადგინა ქუთაისის ცენტრალური მოედნის შესაძლო განვითარების რამოდენიმე ვარიანტი:



ილ. 37. მთავარი მოედანი ვერსია 1 (წრული მოძრაობა)

პირველ ვარიანტში დატოვებულია წრიული მოძრაობა, თუმცა მაქსიმალურადაა შემცირებული სატრანსპორტო საშუალებებისთვის განკუთვნილი სივრცე. სამოძრაო ბოლების რაოდენობა შემცირებული არაა, გაზრდილია ადამიანებისთვის განკუთვნილი სივრცეები, ტროტუარები გაზრდილია არსებული რესურსის გათვალისწინებით, მაქსიმალურად. ამ ვარიანტში საქვეითო გადასასვლელები დაურეგულირებელია. ეს გადაწყვეტა შედარებით უმტკივნეულოა, ვინაიდან საერთო ჯამში, სატრანსპორტო საშუალებების სამოძრაო დერეფნების მკვეთრი შემცირება ან ცვლილება არ ხდება. ასეთი გადაწყვეტები აწესრიგებს და კანალიზებულს ხდის სატრანსპორტო ნაკადებს.



ილ. 38. მთავარი მოედანი ვერსია 2 (შუქნიშნით რეგულირებული გზაჯვარედინი)

მეორე ვარიანტში მოცემულია შუქნიშნებით რეგულირებული სატრანსპორტო და საქვეითო ნაკადები. ასეთ შემთხვევაში ბევრად მეტი სივრცე რჩება ადამიანებს და სივრცეც მაქსიმალურად ეფექტურადაა ათვისებული. შუქნიშნით რეგულირებული საქვეითო გადასასვლელები უზრუნველყოფს ადამიანების უსაფრთხო და კომფორტულ გადაადგილებას. მეორეს მხრივ მაქსიმალურადაა შემცირებული სატრანსპორტო საშუალებებისთვის განკუთვნილი სივრცე. ასეთი გადაწყვეტები მოითხოვს ღრმა და საფუძვლიან შესწავლას, როგორც სატრანსპორტო ნაკადების ასევე საქვეითო ნაკადების კუთხით და განხილვას მთლიანი ქალაქის ან მიმდებარე ტერიტორიის/უბნის ტრილში.

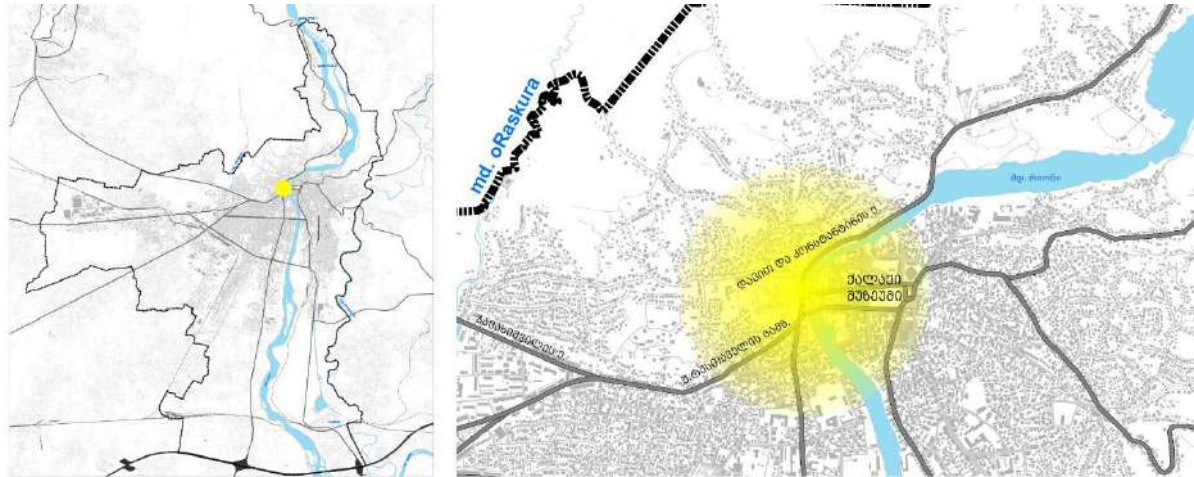
ქუთაისის ცენტრალური მოედნის ჰუმანიზაციის კონცეფცია, მიზანად ისახავს ფეხით მოსიარულეთათვის ჯანსაღის გარემოს შექმნას და მწვანე სივრცეებთან საფეხმავლო ბილიკებით და მწვანე კორიდორებით კავშირების ფორმირებას. საგულისხმოა, რომ მსგავსი მიდგომის იმპლემენტაცია შესაძლებელია ქალაქში არსებული სხვა მოედნებისთვისაც. ნმ. ნინოს ქუჩის საფეხმავლო ქუჩად გადაკეთებით, ქუთაისის მე-3 საჯარო სკოლასთან სამანქანო მიმოსვლა შეუძლებელი ხდება, შესაბამისად, შოთა რუსთაველის ქუჩაზე შესაძლებელია სკოლის მომსახურებისთვის drop off არეალის მოწყობა, სატრანსპორტო საშუალებიდან ჩამოსვლის შემდეგ მოსწავლეები საფეხმავლო ქუჩის გავლით უსაფრთხოდ შეძლებენ სკოლისკენ გადაადგილებას.



**შენიშვნა:** მოცემული ხედვებითა და შემოთავაზებებით მხოლოდ კონცეპტუალური გადაწყვეტების შესაძლებლობებია განხილული, მათი დეტალიზაცია ვერ გასცდება კონცეფციის სტადიას და კომპტენციას და შესაბამისად, უშუალო საპროექტო გადაწყვეტებისას საჭიროებს დამატებით კვლევებსა და დეტალური პროექტების მომზადებას.

### 10.3. დავით და კონსტანტინეს ქუჩა

მონაკვეთი წითელი ხიდიდან ჯაჭვის ხიდამდე მარცხენა სანაპიროზე



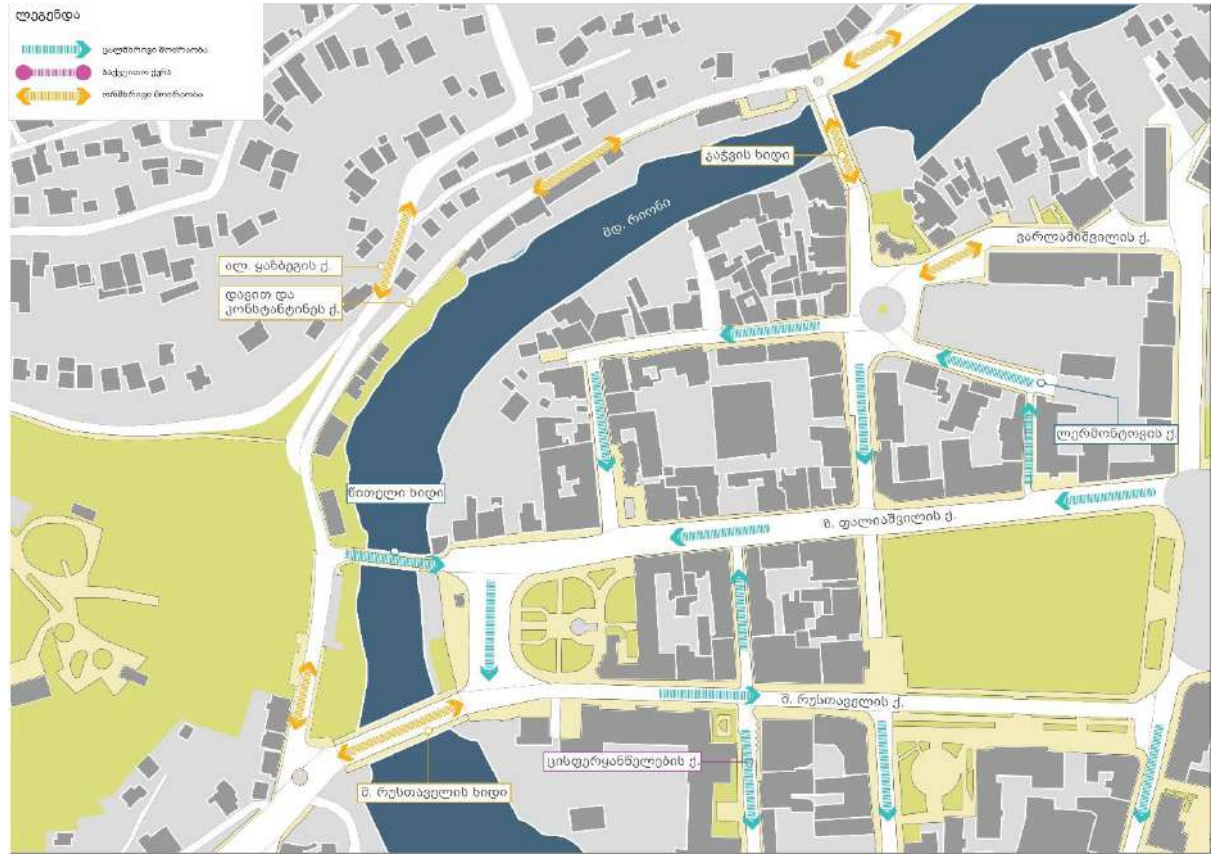
ილ. 39. ქ.ქუთაისი, დავით და კონსტანტინეს ქუჩა, 2021 წელი

სატრანსპორტო კუთხით ყველაზე რთულ მონაკვეთს ქუთაისში წარმოადგენს დავით და კონსტანტინეს ქუჩის მონაკვეთი, წითელი ხიდიდან ჯაჭვის ხიდამდე. ამ მონაკვეთზე ქუჩის სრული სიგანე საუკეთესო შემთხვევაში 6 მეტრს შეადგენს, ხოლო ცალკეულ მონაკვეთებზე 4,5 მეტრია. ქუჩა ორმხრივია, რაც, რა თქმა უნდა, სტანდარტებთან შეუსაბამობაშია და ასეთ პირობებში შეუძლებელია ტროტუარის მოწყობაც. თითქმის უგულვებელყოფილია ფეხით მოსიარულეთა თუ არა-მოტორიზებული ტრანსპორტით გადაადგილება, ვინაიდან მიმდებარე განაშენიანება და რელიეფი არ იძლევა ბუნებრივად ამის შესაძლებლობას. სიტუაციას ამძიმებს ის გარემოებაც, რომ ჩრდილოეთიდან ეს ქუჩა მთავარი შემოსასვლელია ქუთაისში (ცაგერის და

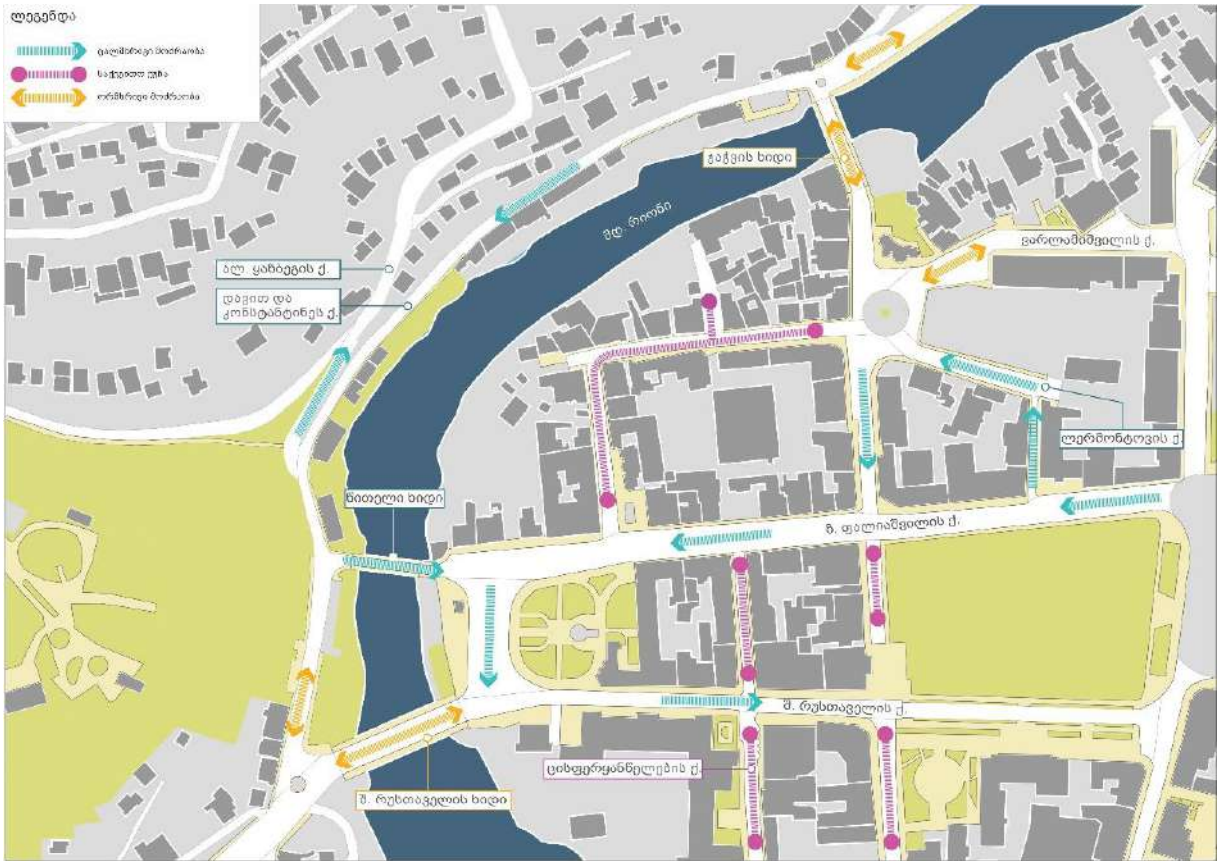


ამბროლაურის მიმართულება) და მთავარი ტრანზიტული „მაგისტრალი“ სატვირთო გადაზიდვებისთვის. გარდა შემოვლითი გზისა, ამ პრობლემის გადაჭრა შესაძლებელია მოძრაობის ორგანიზაციის საშუალებით. ასეთ შემთხვევაში, სატრანსპორტო გუნდის მიერ განხილულია ქუჩის ყველაზე ვიწრო მონაკვეთის გაცალმხრივების ორი ალტერნატიული ვარიანტი, რათა გამოთავისუფლებული სივრცე დაეთმოს ფეხით მოსიარულეებს. კონცეფციაში შემოთავაზებულია, გადაადგილების მიმართულებების ცვლილებით, მოძრაობის რეორგანიზაცია ისე, რომ დავით და კონსტანტინეს ქუჩის ეს პრობლემური მონაკვეთი ცალმხრივ მოძრაობაზე გადაერთოს, ხოლო ქალაქიდან გასვლა-შემოსვლა ქალაქის უშუალო ცენტრის გაუვლელად იყოს შესაძლებელი. კონკრეტული გადაწყვეტების რეალიზაცია საჭიროებს კომპლექსური კვლევებისა და მოდელირების საფუძველზე საერთო სატრანსპორტო ქსელის რეორგანიზების პროექტის დამუშავებას, რაც გენგეგმის ფარგლებში, ან მისგან დამოუკიდებლად შეასრულებელი.

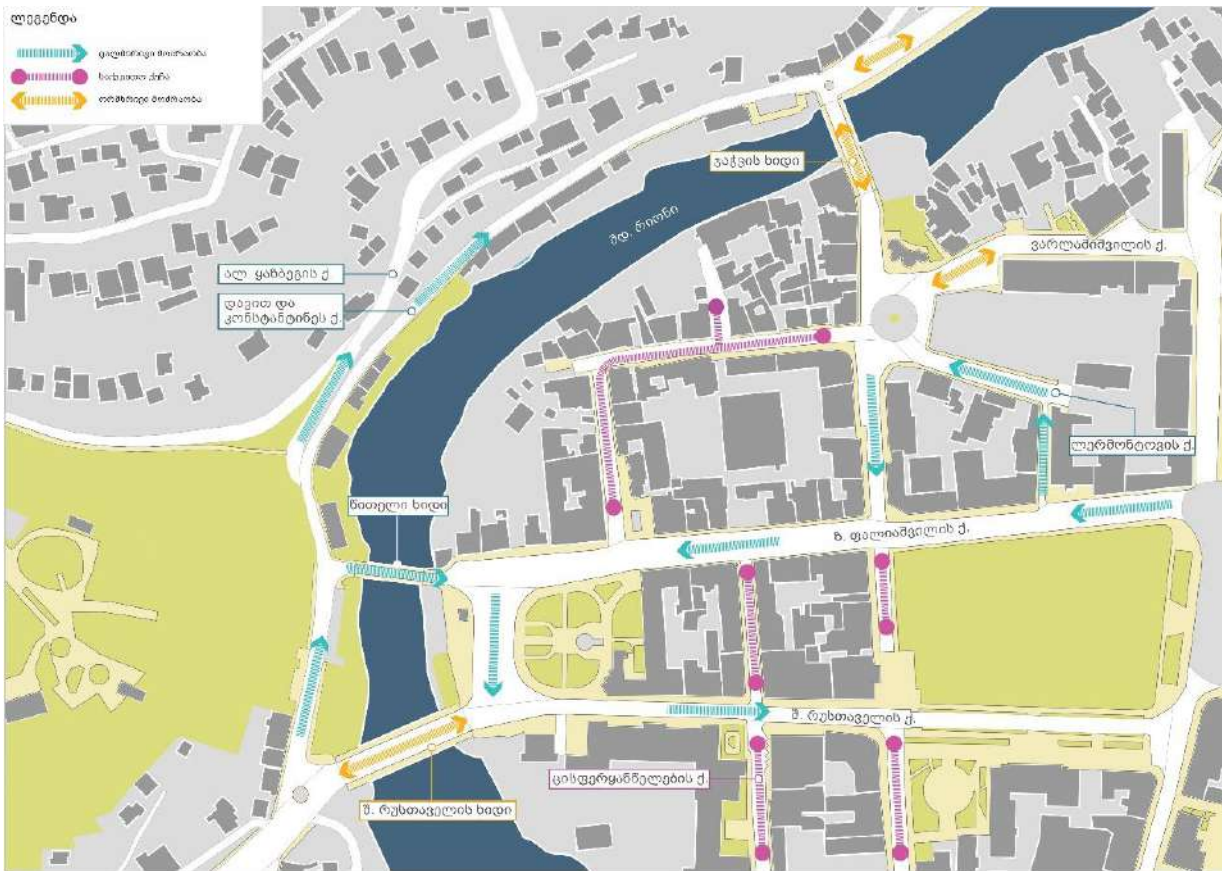
*შენიშვნა: მოცემული ხედვებითა და შემოთავაზებებით მხოლოდ კონცეპტუალური გადაწყვეტების შესაძლებლობებია განხილული, მათი დეტალიზაცია ვერ გასცდება კონცეფციის სტადიას და კომპტენციას და შესაბამისად, უშუალო საპროექტო გადაწყვეტებისას საჭიროებს დამატებით კვლევებსა და დეტალური პროექტების მომზადებას.*



ილ. 40. დავით და კონსტანტინეს ქუჩა (არსებული სიტუაცია)



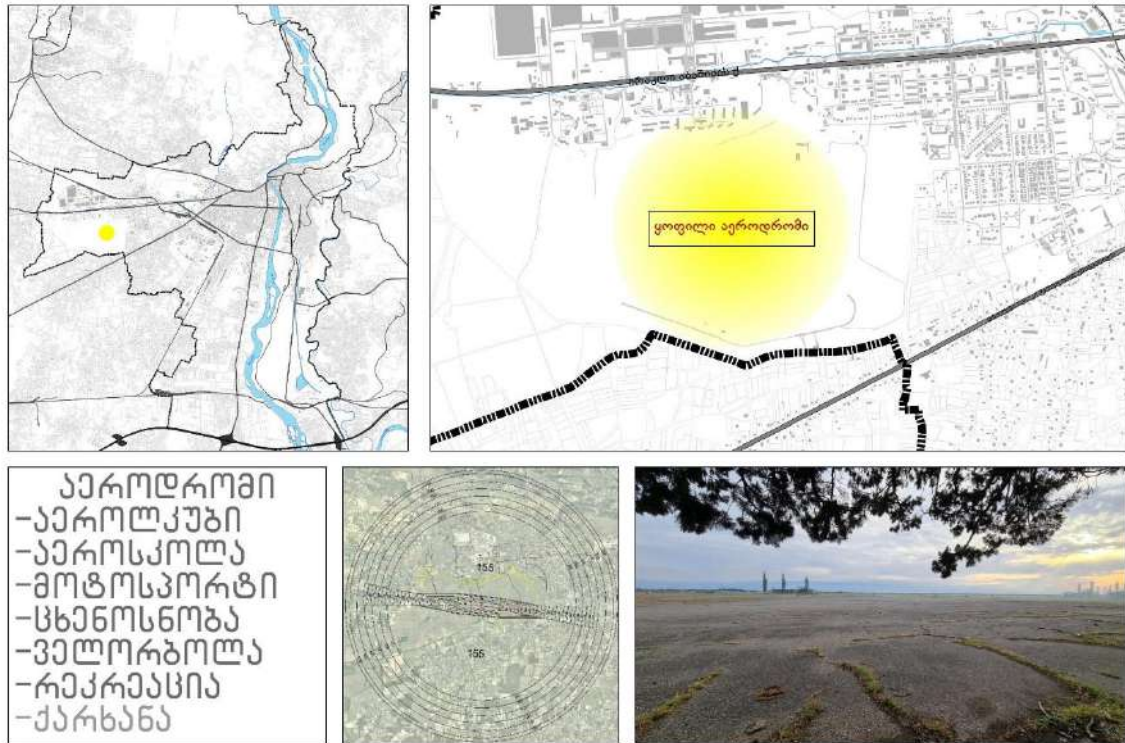
ილ. 41. დავით და კონსტანტინეს ქუჩა ვერსია #1



ილ. 42. დავით და კონსტანტინეს ქუჩა ვერსია #2



## 10.4. მცირე აეროპორტი



ილ. 43. ყოფილი აეროპორტის ტერიტორია

ავტოქარხნის აეროპორტმა, რომელიც არსებული მდგომარეობით უფუნქციოა, შესაძლებელია მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს ქალაქის ხარისხობრივ ზრდაში. ზოგადად, სამოქალაქო, შიდასახელმწიფოებრივი ავიაციის მოხმარების ტემპი მზარდია მთელ მსოფლიოში და ტექნოლოგიების განვითარებასთან ერთად მნიშვნელოვან პოზიციებს იკავებს მგზავრთგადაყვანაში. გარდა იმისა, რომ მცირე ავიაცია უშუალოდ ქალაქში მოხვედრის ყველაზე კომფორტული საშუალებაა, ასეთი აეროპორტის არსებობა ქალაქს მატებს პრესტიჟს და იზიდავს მალაბიუჯეტიან ტურიზმს. კოპიტნარის აეროპორტისგან განსხვავებით, ამ გზით შესაძლებელია საბაჟო პროცედურების გაუვლელად გადაადგილება და უშუალოდ საქალაქო ქსელთან წვდომა გადაჯდომის გარეშე. ამასთანავე საერთაშორისო და ადგილობრივი ფრენების კვეთა არ არის მიზანშეწონილი დაგეგმარების კუთხითაც. მცირე ავიაციის განვითარება განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანია დამსვენებლების იმ სეგმენტზე, რომელზეც გათვლილია წყალტუბოს სარეკრეაციო ზონა.

პროექტი ითვალისწინებს აეროპორტის ტერიტორიის ნაწილზე უკვე გასხვისებულ ქონებას, ელ-ავტომობილების საწარმოს მშენებლობისთვის, თუმცა ერგონომიული განაწილების შემთხვევაში შესაძლებელია მოცემულ ლოკაციაზე როგორც საწარმოო, ისე აეროპორტისა და რეკრეაციული ზონების არსებობა. ეს უკანასკნელი ფუნქცია უმნიშვნელოვანესია ორივე მომიჯნავე ფუნქციის, მიმდებარე საცხოვრებელი განაშენიანებისგან განსაცალკევებლად.

პროექტის დანართად მოწოდებულ წინასწარ სქემებში (იხ. სართულიანობის რუკა) თვალსაჩინოდ ჩანს, რომ აეროპორტის შეზღუდვები არ მოდის წინააღმდეგობაში არც არსებულ და არც დაგეგმილ განაშენიანებასთან.

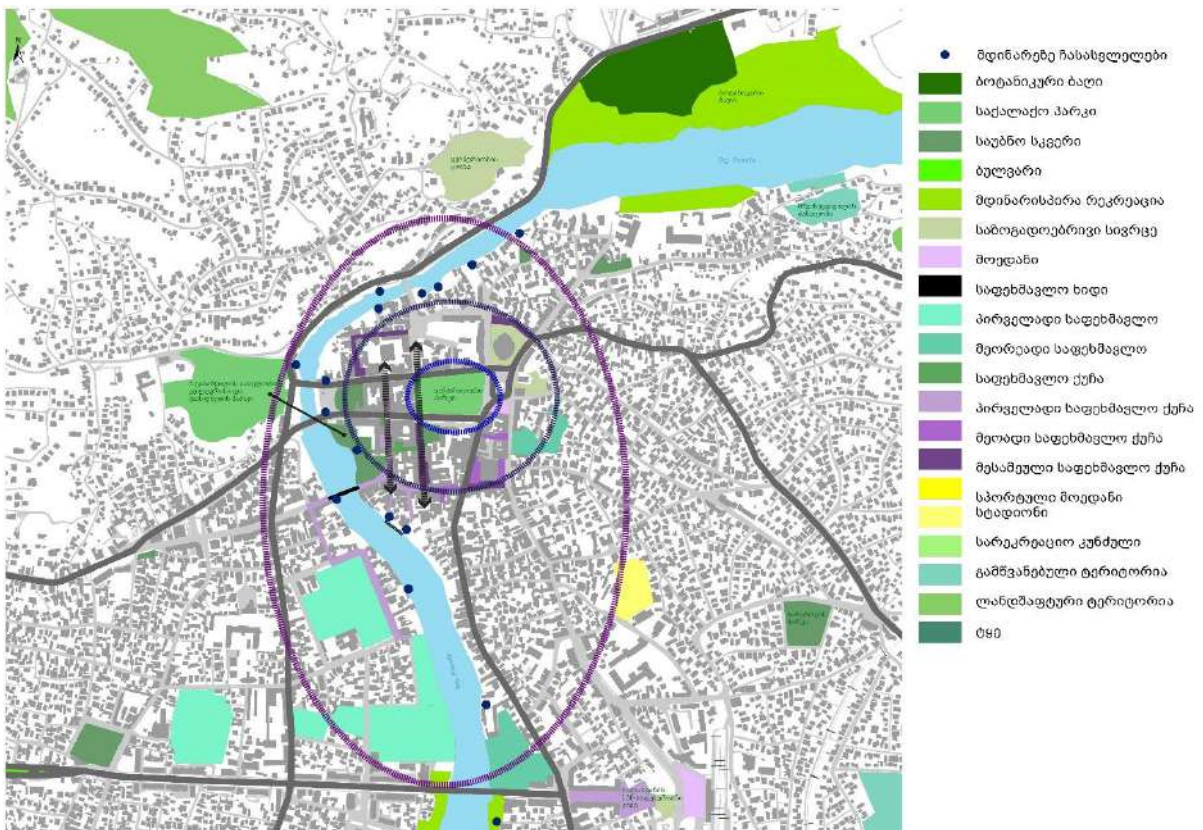
უშუალოდ აეროპორტის ან ქარხნის გავლენა მიმდებარე განაშენიანებაზე დამოკიდებულია მათ ზუსტ ლოკაციაზე, სიმძლავრეებსა და მენეჯმენტზე, რისთვისაც აუცილებელია კონკრეტული ტერიტორიის განაშენიანების გეგმის ფარგლებში



განხორციელდეს დეტალური კვლევები, მათ შორის, გარემოზე ზეგავლენის შეფასების ნაწილში.

მიუხედავად იმისა მოცემულ ტერიტორიაზე შესაძლებელია თუ არა გარემოზე ზეგავლენიდან გამომდინარე მცირე აეროდრომის ან/და ქარხნის განთავსება, გენგეგმის კონცეფცია აუცილებელ პირობად გულისხმობს აქ აქტიური, გართობა-დასვენების რეკრეაციული ზონის შექმნას და ამ ტერიტორიის გამოყენებას ისეთი აქტივობებისთვის რაც დიდ გაშლილ სივრცეებს მოითხოვს (მაგ: საპიკნიკე ზონა, აეროკლუბი (არა მხოლოდ თვითმფრინავებისთვის), ცხენოსნობა, ველოსპორტი, ავტოსპორტი და ა.შ.).

## 10.5. საფეხმავლო ქუჩები და წრეები



ილ. 44. საფეხმავლო ქუჩები და წრეების კონცეპტუალური ხედვა

ქუთაისის ცენტრალური ნაწილში, ისევე როგორც ყველა ევროპულ ქალაქში, უმნიშვნელოვანესია საფეხმავლო ზონის არსებობა. გარდა ტურისტული კუთხით მნიშვნელოვანი ელემენტისა, ასეთი ზონები ქმნის ქალაქის ალქმის უკეთეს საშუალებას და მის ცენტრალურ ნაწილში ადამიანური მასშტაბისა და გარემოს შექმნის წინაპირობებს.

კონცეფციის ფარგლებში, დამუშავებულია საფეხმავლო ზონის მოწყობისა და მისი გაფართოების შესაძლებლობები, როგორც ეკონომიკური, ასევე, გეგმარებითი კუთხით.

გეგმარებით ნაწილში მნიშვნელოვანია, რომ ქალაქში იქმნება რამოდენიმე საფეხმავლო წრე/მარშრუტი. მათი უმეტესობა საფეხმავლო ქუჩებისგან შედგება, თუმცა ზოგიერთ შემთხვევაში, არასაკმარისი ტერიტორიული რესურსის გამო, ეს მარშრუტები ტროტუარებზე გადის.

პირველი რკალი იყენებს არსებულ ცენტრალურ სკვერს და გაფართოებისთვის მოიაზრებს მიმდებარე ქუჩებსა და ცენტრალურ მოედანს, სადაც სატრანსპორტო მოძრაობის ოპტიმიზაციით შესაძლებელია საფეხმავლო ზონების (ტროტუარების) გაფართოვება.

მეორე რკალი მოიცავს მერიის წინ არსებულ განიერ ტროტუარს, საპროექტო გასასვლელს თიბისი ბანკის უკან, ყოფილი აბრეშუმის ქარხნის ტერიტორიას, გასასვლელით თბილისის II ჩიხში, საიდანაც შესაძლებელია მოხვედრა მაკდონალდისა და ეკლესიას შორის მოქცეულ სკვერში. მეორე რკალი გრძელდება მარი ბროსეს ქუჩით, საიდანაც ტროტუარით შესაძლებელია დაკავშირება ლერმონტოვისა და ფალიაშვილის ქუჩებზე დაგეგმილ საფეხმავლო ზონებთან. აქედან შესაძლებელია დაკავშირება თეთრ ხიდთან სანაპიროზე არსებული სკვერების, წმინდა ნინოს ან ცისფერყანწელების ქუჩებით, რომლებიც კონცეფციით პირველი და მეორე რიგის საფეხმავლო ქუჩებად მოიაზრება. საბოლოოდ, მეორე-მესამე ეტაპზე ამ რკალის შეკვრა შესაძლებელია პუშკინის ქუჩით.

მეორე რკალის შემადგენელი ნაწილია სალარაძისა და დავითაშვილის ქუჩების ანკლავი, რომელიც მეტი მიმზიდველობისთვის შესაძლოა მდინარეზე გადაკიდებული აივნით შეიკრას წრედ.

მესამე რკალი მნიშვნელოვნად დიდია და გარდა ზემოთჩამოთვლილი საფეხმავლო ზონებისა, მოიცავს მდინარის ორივე სანაპიროს უახლოეს ქუჩებსა და პრომენადეს, კერძოდ: თეთრი ხიდიდან საფეხმავლო ზონა გრძელდება სიმონ ყაუხჩიშვილის ქუჩაზე და შემდგომ ვაწო სარაჯიშვილის ქუჩაზე ვიდრე ჩიჩელაშვილის ქუჩამდე. აქედან საფეხმავლო ქუჩები უერთდება პრომენადეს, რომელიც ჭიათურის ქუჩის პარალელურად მიუყვება რიონს, აღმაშენებლის ქუჩამდე. აქედან ერთი ალტერნატივაა მდინარის სანაპირო ზოლით ჩრდილოეთისკენ მოძრაობა, ხოლო მეორე - ბალახვანზე გადასვლა, ასსაფეხურიან კიბის მიმდებარე საფეხმავლო ზონაში. აღმაშენებელი ქუჩის ამ მონაკვეთიდან შესაძლებელია ტროტუარის საშალებით ისევ ცენტრში დაბრუნება. აღსანიშნავია წერეთელისა და თამარ მეფის ქუჩების ეს მონაკვეთები გამოირჩევა კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების სიმრავლით, რაც მნიშვნელოვანია ასეთ მარშრუტზე მოძრაობისას.

კონცეფციის ფარგლებში, საფეხმავლო ქუჩები და ზონები პირობითად დაყოფილია რიგითობით - პირველადი, მეორადი, მესამეული საფეხმავლო ქუჩები, რაც გულისხმობს ამ საფეხმავლო ქუჩების/ზონების პრიორიტეტულობას და აღსრულებას დროით და რესურსულ ჭრილში.

სწორედ ამ პირობითი დაყოფით არის წარმოდგენილი გრაფიკულ ნაწილზე (რუკაზეც) საფეხმავლო ქუჩები და ზონები. გარდა ზემოაღნიშნული სამი ტიპის საფეხმავლო ქუჩისა, გვხვდება, ასევე, პირველადი და მეორადი საფეხმავლო არეალები, ზონები, რაც გულისხმობს არა მთლიანად ქუჩის ათვისებას ამ ფუნქციით, არამედ ტროტუარების ხარჯზე მოხდება ტურისტულ-საფეხმავლო წრეების შეკვრა; ხოლო გრაფიკულ ნაწილზე საფეხმავლო ქუჩა, ნიშნავს საფეხმავლო ქუჩას, რომელიც ფაქტობრივი მდგომარეობით უკვე არსებობს ქალაქში.

ასეთი საფეხმავლო ქსელის შექმნა შესაძლებელია ეტაპობრივად, მოთხოვნისა და რესურსების გათვალისწინებით, თუმცა გარემოს გაუმჯობესება, ეკონომიკური ზრდის განმაპირობებელი ფაქტორია, ისევე როგორც პირიქით: ეკონომიკისა და ტურიზმის ზრდა, მოითხოვს გარემოს გაუმჯობესებას. საფეხმავლო ქუჩების განვითარებისთვის აუცილებელია სატრანსპორტო პოლიტიკაში ისეთი მნიშვნელოვანი ელემენტების შემოტანა, როგორცაა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის წილის ზრდა მგზავრთგადაყვანაში, ალტერნატიული ტრანსპორტის განვითარება, საპარკინგე პოლიტიკა და ა.შ.



## 10.6. ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში პირველი და მესამე სკოლების მისაწვდომობის გაუმჯობესება



ილ. 45. ქალაქის ცენტრალურ ნაწილის (პირველ და მესამე სკოლებთან) მოძრაობის სქემის კონცეპტუალური მიდგომა

მანქანებისგან თავისუფალი ზონის განვითარებასთან ერთად, ნაწილობრივ იზღუდება სატრანსპორტო მობილობა, თუმცა მისი კომპენსირება სწორედ საფეხმავლო მოძრაობითა და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ოპტიმიზაციით უნდა განხორციელდეს. ერთობ მნიშვნელოვანია ამ კუთხით პირველი და მესამე საჯარო სკოლების უზრუნველყოფა ტრანსპორტით. ამისთვის შესაძლოა გამოყენებულ იქნას მერიასა და წმინდა ნინოს ქუჩას შორის განთავსებული, პარკის წინ არსებული, სივრცე. ამ ჯიბეში, რომელიც დღეს პარკინგად გამოიყენება, შესაძლებელია ბავშვების ჩამოსასმელი/ასაყვანი სივრცის ორგანიზება, საიდანაც სკოლის მოსწავლეები უსაფრთხოდ, საფეხმავლო ზონის გამოყენებით, შეძლებენ სკოლამდე გადაადგილებას. ასეთი გადაწყვეტა განტვირთავს, როგორც სატრანსპორტო პრობლემებს, ისე უზრუნველყოფს საფეხმავლო სივრცეების დატვირთვას უსაფრთხო გადაადგილებით.

ანალოგიური, ე.წ. "drop off" სისტემის გამოყენება შესაძლებელია მდინარის მარჯვენა სანაპიროზე, თეთრ ხილთან, რაც აღარ შექმნის, სკოლამდე მანქანით მისაყვანად, ავტომობილების მარცხენა სანაპიროზე გადმოსვლის აუცილებლობას.

მნიშვნელოვანია, რომ ზემოაღნიშნული კონცეპტუალური გადაწყვეტის განხორციელების შემთხვევაში, დამატებით ჩატარდეს დეტალური სატრანსპორტო კვლევა და შეფასდეს მისი ზემოქმედება მთლიანად სატრანსპორტო სქემაზე.



## 10.7. ცენტრის განტვირთვა ტრანზიტისგან და შემოვლითი გზა



ილ. 46. ცენტრის განტვირთვა ტრანზიტისგან

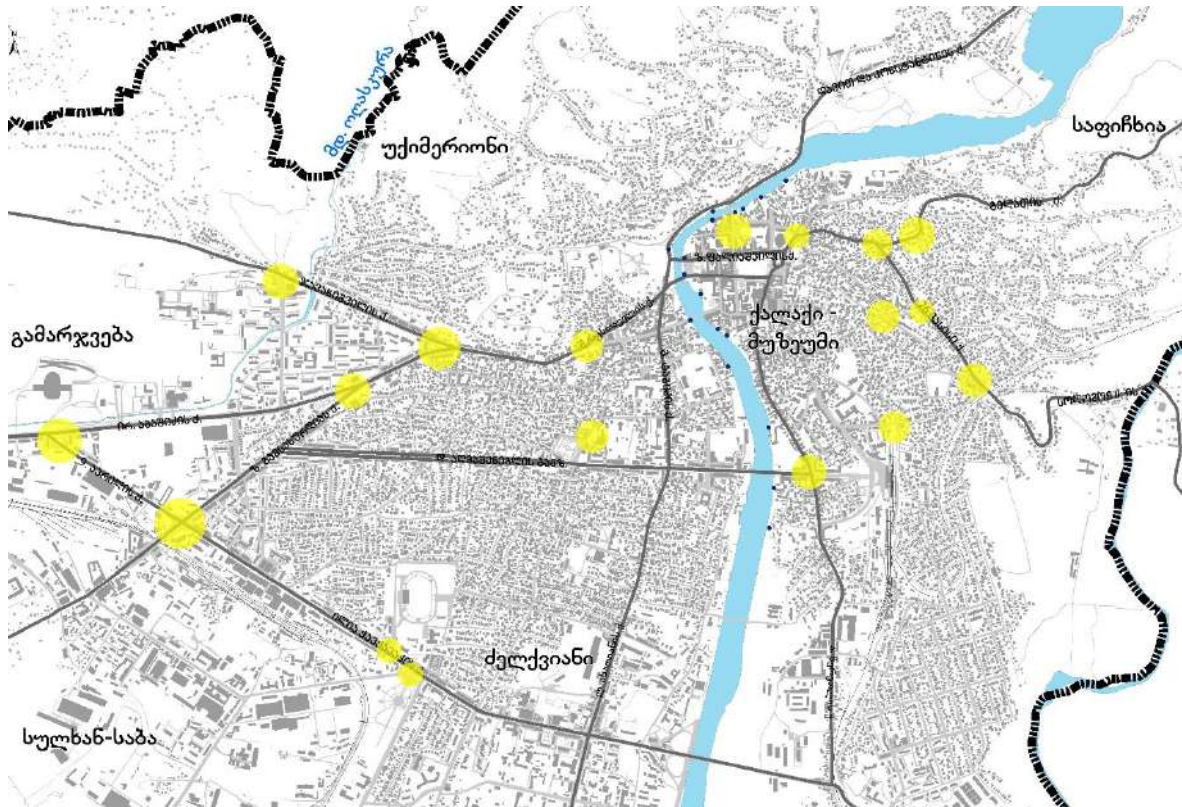
ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს პრობლემას წარმოადგენს ქალაქის ცენტრში ტრანზიტული მოძრაობა. ამ მხრივ, ყველაზე პრობლემურია სატვირთო გადაზიდვები, რომლებიც ფაქტობრივად სრულად კვეთს ქალაქის ისტორიულ ნაწილს. სატვირთო გადაზიდვებში დომინირებს ქვის ტრანზიტი, რომელიც ხორციელდება ჟონეთიდან და რიონის ხეობის სხვა კარიერებიდან, დასავლეთ და აღმოსავლეთ საქართველოს მიმართულებით. ამ სახის ტრანზიტი, აშკარად უარყოფით გავლენას ახდენს, როგორც ისტორიული ცენტრის გარემოზე, ისე ამ მარშრუტზე არსებულ შენობებზე. უპირობოდ აუცილებელია განხორციელდეს ალტერნატიული, ქალაქის ცენტრს აცდენილი ტრანსპორტის დაგეგმვა, რათა ეს ტრანზიტული მოძრაობა უარყოფითი ეფექტების გარეშე დაუკავშირდეს ავტობანს. ქუთაისთან მიმართებაში შესაძლოა სამი ალტერნატივის განხილვა:

1. ტრანზიტის არიდება ქუთაისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში შემოსვლამდე აღმოსავლეთის მიმართულებით (დაკავშირებულია რთულ პროცესებთან გვირაბებისა და ხიდების მშენებლობით). გასათვალისწინებელია გელათისა და მოწამეთას კომპლექსებზე გავლენა.
2. ტრანზიტის არიდება ქუთაისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში შემოსვლამდე დასავლეთის მიმართულებით. ამ შემთხვევაშიც პრობლემურია რთული რელიეფი და გასათვალისწინებელია წყალტუბოს ფაქტორი.
3. ჭომადან გადახვევით, ჰიდრო ელექტრო სადგურზე გადასვლით ტრანზიტი შესაძლოა აერიდოს ქალაქს, თუმცა ზესტაფონის მიმართულებაზე მოსახვედრად საჭიროა 1,5 კმ-იანი გვირაბის მოწყობა.

მიუხედავად იმისა, რომ ყველა ვერსია დაკავშირებულია მსხვილ ხარჯებთან, შემოვლითი გზის მშენებლობა ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი პრიორიტეტია ქალაქის ცენტრის, როგორც ესთეტიური, ისე ფუნქციონალური განვითარებისა და მისი ფიზიკური დაცვისთვის. შემოვლითი გზის მოწყობა განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ისეთი ღირებული ქუჩებისთვის, როგორცაა გელათის და დავითი და კონსტანტინეს ქუჩები. განსაკუთრებით მძიმე მდგომარეობა ამ უკანასკნელზე ფიქსირდება, სადაც მჭიდროდაა კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლები და ქუჩის გაბარიტები, ფაქტობრივად, ერთი ბოლის გამტარუნარიანობას უზრუნველყოფს.

მნიშვნელოვანია, რომ ზემოაღნიშნული კონცეპტუალური გადაწყვეტ(ებ)ის განხორციელების შემთხვევაში, პროექტირებას წინ უსწრებდეს დამატებითი დეტალური მულტიდისციპლინარული კვლევები.

## 10.8. ქუჩებისა და მოედნების ოპტიმიზაცია



ილ. 47. ქუჩებისა და მოედნების სქემა



ილ. 48. ქ.ქუთაისი, ცისფერყანაძეების ქუჩა, 2021 წელი

გარდა მსხვილი მოედნებისა (ცენტრი, სადგური) აუცილებელია დამუშავებულ იქნას მცირე მოედნების რეორგანიზების სქემები. ხშირ შემთხვევაში, ასეთი მოედნების გაბარიტები არ შეესაბამება სტანდარტებსა და ნორმებს. ქუჩების ნაწილი თავისი გაბარიტებით მნიშვნელოვნად სცდება გამტარუნარიანობის შესაბამის მოთხოვნებს, თუმცა არაა საკმარისი იმისთვის, რომ მოეწეოს დამატებით სამოძრაო ზოლი. ასეთი რესურსი ზრდის გადაადგილების სიჩქარეს, თუმცა ვერ უზრუნველყოფს ამით გამტარუნარიანობის გაზრდას. ეს რესურსი შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას ე.წ. "BUS LANE"-ების მოსაწყობად, ტროტუარების გასაფართოვებლად, რეკრეაციული ზოლების



დასამატებლად ან პარკინგის ორგანიზებისთვის. გენგეგმის ფარგლებში, ან წინმსწრებად, აუცილებელია სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავება და განვითარების გეგმის საფუძველზე, ოპტიმალური გადაწყვეტების მოძებნა.

## 10.9. პარკინგის სისტემა ქალაქის ცენტრში

მსოფლიო პრაქტიკით გამოცდილი, ისტორიული ქალაქებისთვის საუკეთესო სატრანსპორტო პოლიტიკა დაფუძნებულია ქალაქის ცენტრის განტვირთვაზე სატრანსპორტო ნაკადებისგან, რისთვისაც მნიშვნელოვანი როლი ენიჭება პარკინგების რაციონალურ განწილებას. ცენტრალური ნაწილის სტუმრების ავტომობილებისგან სავალი ნაწილების განსატვირთად მთავარი კომპონენტია ე.წ. “პარკ ენდ რაიდის” (park and ride) სისტემა. ქუთაისისთვის ასეთი სისტემის ასამუშავებლად, კონცეფციის ფარგლებში, გამოიკვეთა რამოდენიმე მსხვილი საპარკინგე ზონა, რომელიც ემიჯნება ცენტრალურ ნაწილს (გაფართოვებული ცენტრი) და პროექტის იოლი რეალიზაციისთვის შეირჩა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ან/და არასამშენებლო ნაკვეთები.

ამ მხრივ, უმსხვილესია კონცეფციით 29-ე გგ-დ გამოყოფილი ტერიტორია. ეს მიწის ნაკვეთი ყოფილი სამხედრო ტერიტორიაა და სახელმწიფოს საკუთრებას წარმოადგენს. მნიშვნელოვანია, რომ საპროექტო პარკინგი ტურისტული მარშრუტის ერთ-ერთ ღერძზეა განთავსებული, აქვს კარგი წვდომა საზოგადოებრივ ტრანსპორტთან და ქალაქის უმსხვილეს მაგისტრალთან (აღმაშენებლის გამზირი). ტერიტორიის ფართობი 3 ჰა-მდეა, რაც დაახლოებით 1000 სადგომის განთავსებისთვისაა საკმარისი, ერთ დონეზე. გენგეგმის ფარგლებში, შესაძლოა დაზუსტდეს მოთხოვნა, თუ რამდენ მანქანაზე მოხდეს საბოლოოდ გათვლა და რა ტიპის სადგომის მშენებლობა დაიგეგმოს. შესაძლოა, როგორც მიწისპირა, ისე მიწისქვეშა, ან მრავალდონიანი ავტოსადგომის მშენებლობა, თუმცა დამატებითი ფუნქციების გაჩენის შემთხვევაში (რეკრეაცია, სავაჭრო ან საქმიანი ფუნქციები, სოციალური ინფრასტრუქტურა), საჭიროა მათთვის აუცილებელი პარკინგები დაემატოს ცენტრისთვის განსაზღვრულ რაოდენობას.

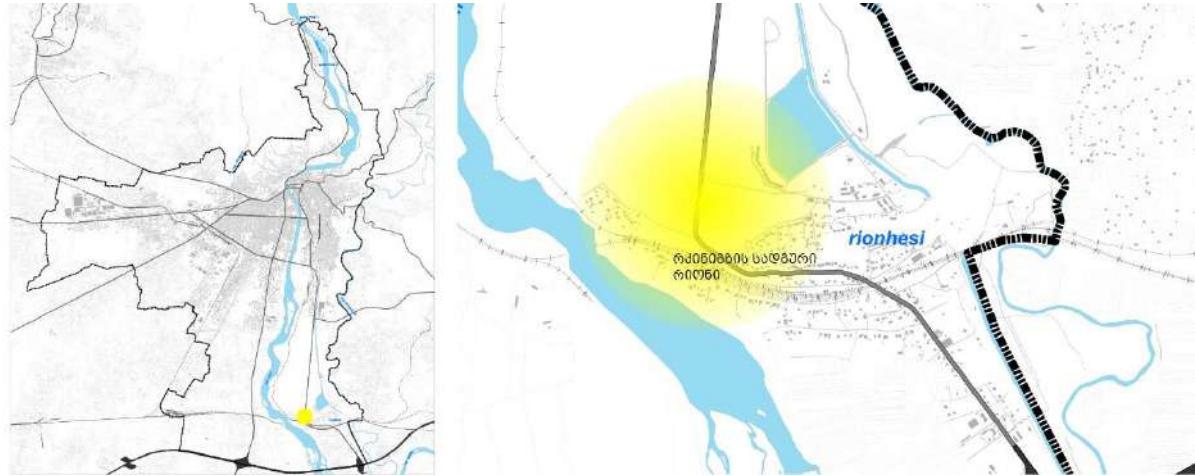
მეორე, შედარებით მცირე ზომის პარკინგის განთავსება შესაძლებელია ბოტანიკური ბაღის მიმდებარე ტერიტორიაზე. აქ განთავსებული ნაკვეთების ჯამური ფართობია 10595 კვ.მ. და ნაწილობრივ სახელმწიფო, ნაწილობრივ მუნიციპალურ ქონებას წარმოადგენს. მოცემული ტერიტორიის მთავარი უპირატესობა მასივალური სიახლოვეა ისტორიულ ნაწილთან, რაც კიდევ უფრო მნიშვნელოვანი ხდება მის მიმდებარედ საფეხმავლო ხიდის მშენებლობის შემთხვევაში. ხიდის არსებობის შემთხვევაში, ქალაქის ცენტრალურ მოედნამდე საფეხმავლო მანძილი, 500-600 მეტრამდე შემცირდება, რაც დაახლოებით 6-7 წუთიან მიწვდომადობას უზრუნველყოფს. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ ტერიტორია ესაზღვრება ბოტანიკურ ბაღს და მთავარ ტურისტულ მარშრუტს. წინასწარი გათვლებით, ამ ტერიტორიაზე შესაძლებელია დაახლოებით 250-300 ავტომობილის განთავსება ერთ დონეზე.

მესამე ლოკაციად შესაძლოა განხილულ იქნას რკინიგზის სადგურის ტერიტორია, სადაც ტერიტორიული რესურსი საკმაოდ დიდია, ხოლო დონეთა სხვაობა კომფორტულია მიწისქვეშა სივრცეების გამოსაყენებლად. ამასთანავე, აქ თავს იყრის მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო ნაკადები (რკინიგზა, ერთ-ერთი მთავარი საავტომობილო ღერძი, საფეხმავლო ბილიკი და ა.შ.). პერსპექტივაში, აქვე, შესაძლებელია ავტოსადგურის განთავსებაც.



ასეთი საპარკინგე სისტემა უზრუნველყოფს ქალაქის მიწვდომადობას უშუალოდ ცენტრში ავტომობილით შეუსვლელად. ცენტრისკენ გადაადგილება, ზოგ შემთხვევაში, შესაძლებელია ფეხით/ალტ.ტრანსპორტით ან/და საზოგადოებრივი ტრანსპორტით. პარკინგების მართვა შესაძლებელია, აგრეთვე, ზონალურად, ფასთა რეგულირებით, რათა მუდმივად არსებობდეს ყველა სადგომზე ავტომობილის გაჩერების საშუალება მოთხოვნილებისა და დროითი აუცილებლობის მიხედვით.

## 10.10. რიონის სადგური განვითარება



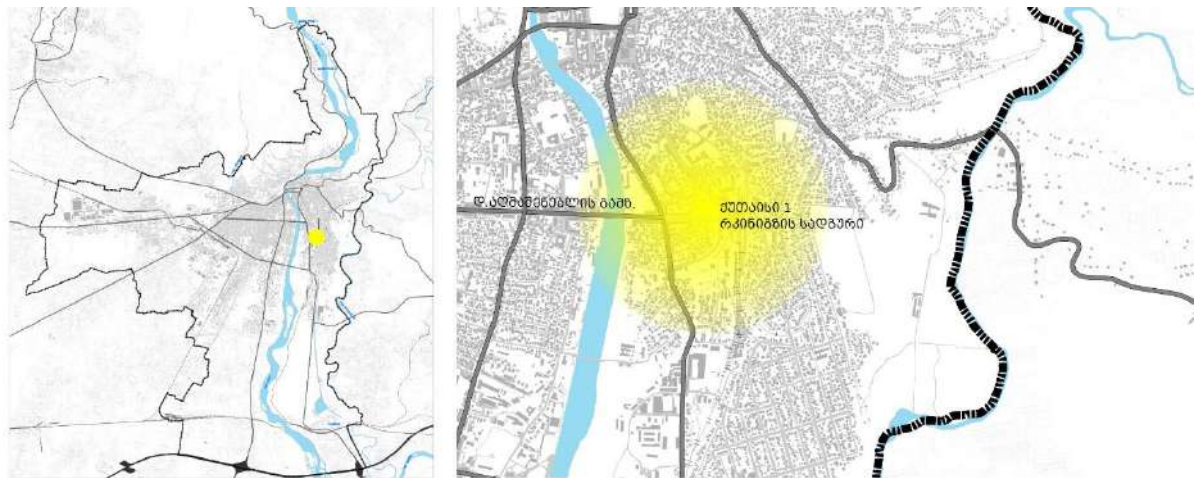
ილ. 49. ქ.ქუთაისი, რიონის რკინიგზის სადგური, 2021 წელი

რკინიგზით მგზავრთგადაყვანების ზრდა სახასიათოა მთელი მსოფლიოსთვის და საქართველოსთვისაც (კოვიდ ინფექციით გამოწვეული შეზღუდვების დაწესებამდე). საქართველოს რკინიგზის დატვირთვა მგზავრთგადაყვანაში წლიდან წლამდე იზრდება და ჩქაროსნული მატარებლის როლიც სულ უფრო მნიშვნელოვანი ხდება. მიმდინარეობს მუშაობა პროექტზე, რომელიც გულისხმობს ჩქაროსნული მატარებლისთვის სადგურის მშენებლობას კოპიტნარის აეროპორტთან და მიუხედავად იმისა, რომ აეროპორტიდან ქუთაისამდე 15 წუთის სამგზავრო ავტოტრანსპორტით, მოთხოვნის ზრდასთან ერთად დადგება აუცილებლობა ქუთაისში მოეწყოს სადგური ჩქაროსნული მატარებლისთვის. ამის ერთ-ერთი კატალიზატორი შესაძლოა ტექნოლოგიური უნივერსიტეტიც გახდეს. ალტერნატივებად განხილულია, როგორც რიონის სადგური ისე ბროწეულას სადგური, თუმცა ეს უკანასკნელი მეტად ტექნიკურია და მოშორებულია ქალაქის ბირთვიდან. იმის გათვალისწინებით, რომ ქუთაისის დეცენტრალიზაციის ფარგლებში ერთ-ერთ ცენტრად განიხილება ტექნოლოგიური

უნივერსიტეტი და მისი მიმდებარე ტერიტორია, კონცეფცია ახალ ცენტრალურ სადგურად ჩქაროსნული მატარებლისთვის, განიხილავს რიონის სადგურის არსებულ ტერიტორიას. მიუხედავად იმისა, რომ ტერიტორიალური რესურსი ამ ლოკაციაზე შეზღუდულია, ბროწეულას გამანაწილებელ კვანძთან კომბინაციაში შესაძლოა სწორედ ეს სადგური გახდეს მთავარ მიმღებად.

სადგურის ეფექტური მუშაობისთვის შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას რელიეფის თავისებურება და გეგმარებითად ისე გადაწყდეს ვაგზლის შენობა რომ წვდომა ჰქონდეს მაღალი ნიშნულიდანაც, მუხნარის ტყის დონეზე ვლადიმერ მაიაკოვსკის ხეივანთან წვდომით.

## 10.11. რკინიგზის დერეფნების შენარჩუნება

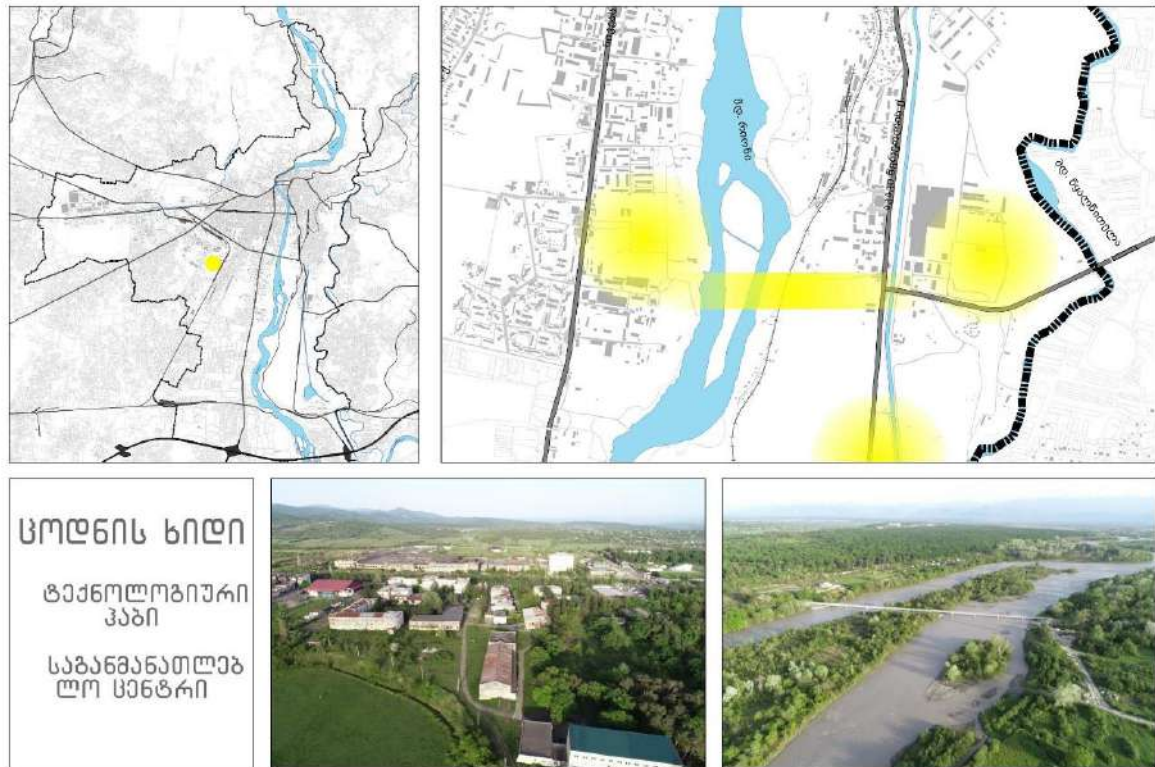


ილ. 50. რკინიგზის დერეფნები

მიუხედავად იმისა, რომ არსებული მდგომარეობით რკინიგზის ქსელი არასრულადაა ათვისებული და მოქმედ საზებზეც გადაზიდვები დაბალი ინტენსიურობით ხორციელდება, ქალაქისა და რეგიონის ეკონომიკის ზრდასთან ერთად გარდაუვალია რკინიგზის როლის გაზრდა. შესაბამისად, აუცილებელია ყველა იმ სარკინიგზო დერეფნის შენარჩუნება, რომელიც ქალაქშია. საბოლოოდ შესაძლოა ყველა მათგანი აღარ დაიტვირთოს (მაგალითად ბრაუნფილდებში შემავალი ჩიხები), მაგრამ შესაძლებელი იქნება მათი გამოყენება საფეხმავლო და საავტომობილო კავშირებისთვის. ანალოგიურად, მსხვილ მონაკვეთებზე შესაძლებელია გაუქმებული ჩიხების ჩართვა მწვანე დერეფნების სიტემაში.



## 10.12. სამანქანო ხიდი ნიკეადან მუხნარისკენ



ილ. 51. ხიდი ნიკეადან მუხნარისკენ

კარკასის მნიშვნელოვანი ელემენტია ახალი სამანქანო ხიდი, რომელიც ნიკეას ქუჩას დააკავშირებს მდინარის მარცხენა სანაპიროსთან. მოცემული ლოკაცია მნიშვნელოვანია იმ ფაქტორების გათვალისწინებით, რომ:

1. ახალი ხიდი დაუკავშირდება ქალაქის ერთ-ერთ უმთავრეს გასასვლელს (შ-204 ქუთაისი სამტრედია)
2. ხიდი დააკავშირებს ერთმანეთთან ტექნიკურ უნივერსიტეტს, ტექნოლოგიურ უნივერსიტეტსა და მსხვის საცხოვრებელ უბნებს (ნიკეა, „პასიოლოკი“, „ავანგარდი“)
3. მარცხენა სანაპიროს მდინარისპირა რეკრეაციული ზოლი, პრომენადე დაუკავშირდება „მუხნარის“ ტყეს.
4. მარცხენა სანაპიროს გაუჩნდება წვდომა სპორტულ ინფრასტრუქტურასთან და ტექნოლოგიურ ჰაბთან.
5. სამტრედიიდან შემოსასვლელი გზიდან წყალტუბოს გასასვლელამდე შეიკვრება მესამე რკალი.

ამასთანავე, მნიშვნელოვანია, რომ საპროექტო ხიდი კვეთს კუნძულს, რომლის სარეკრეაციო პოტენციალის გამოყენება მნიშვნელოვნად გაიზარდება კარგი მიწვდომადობის პირობებში.



# 11. საინჟინრო ინფრასტრუქტურა

## 11.1. ელემენტარაგება

### ქალაქი ქუთაისის ელექტრომომარაგების სიტუაციის აღწერა

ქ. ქუთაისის ელექტროსისტემა სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ ბალანსზეა. ქალაქი მთლიანად დაქსელილია და ყველა აბონენტს ელ.ენერგია მიეწოდება უწყვეტად.

ქალაქ ქუთაისის ძირითადი კვება განხორციელებულია ორი 220 კვ ქვ/ს „დიდი ქუთაისი“-დან და ქვ/ს „წყალტუბო-220“-დან, ამასთან ერთად ქუთაისში მდებარეობს სამი ჰიდროელექტროსადგური გუმათი-1; გუმათი-2 (გუმათი ჰესების კასკადი) და რიონჰესი, დადგმული სიმძლავრეებით:

გუმათი 1 ჰესი - 47 მგვტ; გუმათი 2 ჰესი - 22,8 მგვტ; რიონჰესი - 54 მგვტ.

სადგურებში 2014-2021 წლებში ჩატარდა სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოები და დადგმული სიმძლავრეები გაიზარდა 9 მგვტ-ით.

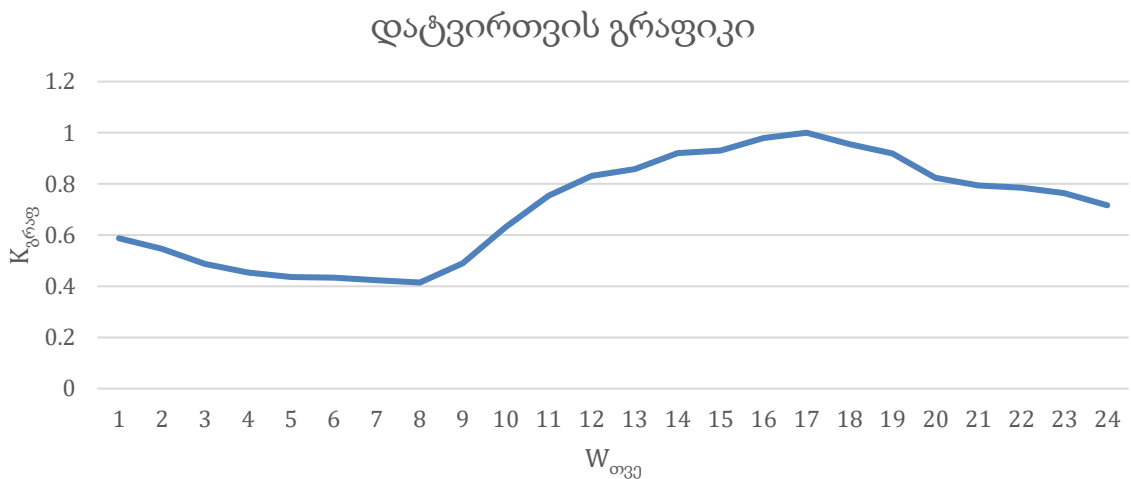
აღნიშნული რეაბილიტაცია-რეკონსტრუქციის შედეგად, ჰიდროაგრეგატები სრულიად რეკონსტრუირებული და განახლებულია და შეესაბამება თანამედროვე სტანდარტებს.

ძირითად მკვებავ ქსელს, რომელიც შედგება 220კვ ქვესადგურებისგან, ოპერირებას უწევს სს „საქართველოს სახელმწიფო ელექტროსისტემა“, ხოლო ქ.ქუთაისის ელექტრომომარაგების შიდა ქსელს ოპერირებს სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“, აღნიშნული ქსელი მოიცავს ათი 110 კვ ქვესადგურს და მათი დადგმული ჯამური სიმძლავრეა **454,5 მვა.**

ასევე, ქუთაისში არის 35 კვ ძაბვის ოთხი ქვესადგური და მათი დადგმული ჯამური სიმძლავრეა **117 მვა.**

ქუთაისის 110 კვ ქსელი გამოიყენება არა მხოლოდ ქვესადგურების მკვებავ ქსელებად, არამედ მათ აქვთ 220 კვ ქვესადგურებს შორის სასისტემო ფუნქციაც, ამასთან ერთად 110 კვ ქსელით ხდება ჰიდროსადგურების მიერ გამოიმუშავებული სიმძლავრის ქსელში გამოტანა.

ქალაქ ქუთაისის ტიპური დატვირთვის ფორმა არის შემდეგი სახის:



ილ. 52. ქალაქ ქუთაისის ტიპური დატვირთვა

აღნიშნული გრაფიკის და მოწოდებული ხარჯების გამოყენებით შეგვიძლია დავადგინოთ  $K_{გრფ}$ - კოეფიციენტი, რომელიც ჩვენს შემთხვევაში იქნება 1,39, ვიანგარიშოთ თითოეულ ტრანსფორმატორზე დატვირთვის სიდიდე და მათი პროცენტული მაჩვენებელი. გრაფიკის მიხედვით, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ  $P_{max}=W_{თვე}/720*K_{გრფ}$ .

ქუთაისი მკვებავი 110 ქსელი გათვლილია, ასევე, გენერაციის სისტემაში გამოტანაზე. მათი გამტარუნარიანობა ბევრად აღემატება ქალაქ ქუთაისის მიერ მოთხოვნილ სიმძლავრეს, რაც ჯამურად შეადგენს დაახლოებით 70 მგვტ-ს (50 მგვტ 6-10/0,4კვ ს/ქ და დაახლოებით 20 მგვტ 35 კვ ქსელზე მიერთებული აბონენტები).

ქუთაისი შიდა ქსელი ქვესადგურებიდან სატრანსფორმატორო პუნქტებამდე ნაწილდება 116 ერთეული, 6კვ და 10 კვ ძაბვის ფიდერის საშუალებით, ფიდერებზე დამონტაჟებულია საფიდერო ძაბვის შესაბამისი 6/0,4 ან 10/0,4 კვ ძაბვის 711 ერთეული სატრანსფორმატორო პუნქტი. სატრანსფორმატორო პუნქტების ჯამური სიმძლავრეა 375.527 მვა.

ქალაქ ქუთაისის ცენტრალური ნაწილის ელექტრომომარაგება განხორციელებულია 6-10 კვ საკაბელო ეგზ-ების საშუალებით, რომელთა უმეტესი ნაწილი შესრულებულია 60-იან წლებში და გასული აქვს საექსპლუატაციო ვადა, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს მათ საიმედოობის კოეფიციენტს, მაგრამ გამომდინარე იქედან, რომ აღნიშნული ქსელის რეაბილიტაცია მოითხოვს მნიშვნელოვან დანახარჯებს შესაძლებელია მათი საექსპლუატაციო ვადა გახანგრძლივდეს შესაბამისი გაზომვების ჩატარების შემდეგ.

ქუთაისის გარეუბნებში გვხვდება საჰაერო ელექტროგადაცემის ხაზებიც, რომელთა ექსპლუატაცია, საკაბელოსთან შედარებით, გაცელებით მარტივია, რადგან დაზიანების პოვნა ხდება დათვალიერების გზით, ასევე, მისი აღდგენა არ მოითხოვს ხანგრძლივი დროით ელექტრომომარაგების წყვეტას.

ქალაქის ცენტრალური უბნების ნაწილში, სადისტრიბუციო ძაბვის დონეზე შექმნილია ორმხრივი ელექტრომომარაგების კვანძები, რაც მნიშვნელოვნად აუმჯობესებს საექსპლუატაციო პირობებს.

სატრანსფორმატორო პუნქტებიდან მოსახლეობამდე მოწყობილია 0,4-0,22 ქსელი, რომელიც პრაქტიკულად სრულიად რეაბილიტირებულია სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“-ს მიერ გამრიცხველიანება-რეაბილიტაციის პროექტის ფარგლებში და შესაბამისაა დღეის მდგომარეობით არსებულ მოთხოვნილ სიმძლავრეებს.

### **ქალაქი ქუთაისის ელექტრომომარაგების ქსელის განვითარების რეკომენდაციები:**

ქალაქი ქუთაისი წარმოადგენს საქართველოს ერთ-ერთ ისტორიულ და სანარმოო ცენტრს, აღნიშნული მიმართულებები ელექტრომომარაგების კუთხით, ძალიან მგრძობიარეა და მათი განვითარება იწვევს ელექტროენერჯის მოხმარების სწრაფ ზრდას. ასევე, ასეთი ტიპის ობიექტებისთვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ელექტრომომარაგების ქსელის საიმედოობა.

გამომდინარე იქედან, რომ 110 და 35 კვ ქსელის ნაწილი სრულიად აკმაყოფილებს ქუთაისის მიერ მოთხოვნილ სიმძლავრეებს და მათი გამტარუნარიანობა იტევს რამდენიმე წლიან განვითარების პერსპექტივას, ახალი ქვესადგურების ან მაგისტრალების მოწყობის საჭიროება არ დგას, თუმცა აუცილებელია გარკვეული სამუშაოების ჩატარება.

110 კვ გადამცემი ხაზების მნიშვნელოვანი ნაწილი წარმოადგენს სასისტემო მნიშვნელობის ქსელს და 90-იანი წლების პერიოდში, ქსელის არანორმირებული მუშაობის გამო, ხშირად ხდებოდა მათი გადატვირთვა, რამაც მნიშვნელოვნად დააზიანა სადენები და რეკომენდირებულია მათი შეცვლა ახალი ფოლად-ალუმინის სადენებით.

ამასთან ერთად, რეკომენდირებულია 45 წელზე დიდი ასაკის მქონე ელექტროგადამცემ ხაზებს ჩაუტარდეს სარემონტო და სარეკონსტრუქციო სამუშაოები.

რეკომენდირებულია, საექსპლუატაციო პირობების შესაბამისად, ქსელის ელემენტებს ჩაუტარდეს რევიზია-გაზომვები და დაცული იქნას შესაბამისი ექსპლუატაციის პირობები.

ქსელში არის სატრანსფორმატორო ქვესადგურები, რომელთა დატვირთვა, ანგარიშის მიხედვით, მიახლოებულია დასაშვებ ზღვრებს და რეკომენდირებულია მათთვის დადგმული სიმძლავრის გაზრდა (ცხრილი 1).

ცხრილი 1. დატვირთული ტრანსფორმატორები

ფიდერი	ს/ქ	სიმძლავრე	მოწოდებული ხარჯი	დატვირთვა ანგარიშის მიხედვით	დატვირთვა %
#141 (გელათი)	301-108/2	400	163800	316.23	93.01
#130	301-415/1	250	90320	174.37	82.06
ცგპ 10	301-311	160	57000	110.04	80.91
დიაგნოსტიკური ცენტრი	301-408/1	630	204991.2	395.75	73.9
#15	301-484	110	34500	66.6	71.23
ცგპ 10	301-588	400	115200	222.4	65.41

ქალაქის იმ ნაწილში, სადაც მოხდება ქუჩების რეაბილიტაცია, რეკომენდირებულია 6-10 და 0,4კვ ქსელს ჩაუტარდეს განახლება რეაბილიტაცია, რათა მინიმუმამდე დავიდეს მათი დაზიანების რისკი, რეაბილიტირებული 10-6 კვ ძაბვის საკაბელო ქსელში გამოყენებული იქნეს მინიმუმ 3\*240 კვეთის კაბელი, რათა მან უზრუნველყოს არსებული მოთხოვნილი სიმძლავრეების სრული დაკმაყოფილება და ამასთან ერთად, გამოირიცხოს, საშუალო სიდიდის სიმძლავრეების დამატების შემთხვევაში, ქსელზე მნიშვნელოვანი სარეკონსტრუქციო სამუშაოები.

0,4 კვ საკაბელო ქსელი გათვლილი უნდა იყოს 10 წლიანი განვითარების პერსპექტივით. მსგავს რევიზიებში სიმძლავრის ზრდის პერსპექტივა არის წლიური 3,75%.

ქალაქ ქუთაისში გენერაციის ობიექტების წყაროს პოტენციალი

ქალაქ ქუთაისში მდებარე რიონჰესის დამბასთან შესაძლებელია მოეწყოს მცირე სიმძლავრის ჰიდროელექტროსადგური, რომელიც იმუშავებს ჭარბ წყალზე და მისი პოტენციალი შესაძლებელია განისაზღვროს 5-7 მგვტ სიმძლავრით.

გამომდინარე იქიდან, რომ ქუთაისი ქარის მიხედვით განეკუთვნება მე-6 ზონას, ქალაქის შემოგარენში ქარის სადგურების დამონტაჟების დიდი პოტენციალია.

სახელმწიფოს მიერ შესაბამისი ხელშეწყობის შემთხვევაში, შესაძლებელია ამხანაგობების მიერ კორპუსის სახურავებზე განთავსდეს მზის სადგურები, რომელთა გამომუშავება დამოკიდებულია წლის მიხედვით მზის ოდენობასა და ფართობზე, რომლის შედეგიანობა დაახლოებით ტოლია 1მ<sup>2</sup>=150ვტ.

*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილი, რუკა #18.*



## 11.2. გაზმომარაგება

ქ. ქუთაისის გაზმომარაგების სისტემა იმყოფება "სოკარ გაზი"-ს ჯგუფში შემავალი სს „საქორგაზი“-ს ბალანსზე და სრულიად დაქსელილია დასახლებული და კომერციული პუნქტები. ამავე ქსელიდან კვებას იღებს ახლოს მდებარე სოფლების მცირე ნაწილი. ქალაქის გაზმომარაგება ხდება სს „საქართველოს გაზის და ნავთობის კორპორაციის“ „საგურამო-ქუთაისის“ მაგისტრალურ  $d=500$ მმ გაზსადენზე მოწყობილი 2 გგს-დან (გაზის გამანაწილებელი სადგური). ერთი გგს მდებარეობს წყალტუბოს მუნიციპალიტეტის სოფ. ზედა მესხეთის ტერიტორიაზე, სოფ. ქვიტირთან - ქუთაისის სამხრეთ-დასავლეთით, ხოლო მეორე - თერჯოლის მუნიციპალიტეტის სოფ. კვახტირის ტერიტორიაზე, სოფ. სარბევთან - ქალაქის სამხრეთით.

ცენტრალური საშ. წნევის არსებული მაგისტრალი, რომელიც მოდის ქვიტირის I გგს-დან ქუთაისისკენ  $D=500$ მმ-ია. დანარჩენი სისტემა დაქსელილია  $d=50-350$ მმ მილებით. II გგს-დან ქალაქი იკვებება მალ. წნევის ( $P_{max}=6$  ბარი)  $d=200$ მმ პოლიეთილენის გაზსადენით და მთავრდება ბავშვთა სოფლის მიმდებარედ, ჰერმან გმანერის ქუჩაზე, სადაც მოწყობილია მთავარი გაზის მარეგულირებელი პუნქტი (გმპ). მისი ფუნქციაა მაღალი წნევის გაზსადენი გარდაქმნას საშუალო წნევის ( $P_{max}=3$  ბარი) გაზ-ად.

არსებული ძველი ქსელების დიდი ნაწილი მიწისზედა მილებია, ხოლო რეაბილიტირებული პოლიეთილენის მილსადენების აბსოლუტური უმრავლესობა - მიწისქვეშა (იხ. არსებული ქსელის მონაცემების ცხრილი). საშუალოდ, წლიური მოხმარება შეადგენს  $72,000,000$  მ<sup>3</sup>-ს, ხოლო საშუალო საათური ხარჯი შეადგენს  $19500$  მ<sup>3</sup>/სთ. ზამთრის ცივ ამინდში ქვიტირის გგს-ზე პიკური მოხმარებაა  $\approx 17000$  მ<sup>3</sup>/სთ, ხოლო სოფ. სარბევთან არსებული გგს-ის გაზის ხარჯია  $\approx 9000$  მ<sup>3</sup>/სთ.

ცხრილი 2. არსებული ქსელის მონაცემები

ბ/ც	გაზსადენის		სიგრძე				(კმ)
	(30.09.2020 წლის მდგომარეობით)		საშუალო წნევა (კმ)		დაბალი წნევის (კმ)		
	სულ (კმ)	მალ. წნევის გაზსადენი (კმ)	მიწისზედა	მიწისქვეშა	მიწისზედა	მიწისქვეშა	
ქუთაისი	831	9	136	402	165	119	343

სამომავლოდ, სასურველია არსებული გგს-ების გამოცვლა-რეაბილიტაცია თანამედროვე, საერთაშორისო სტანდარტის აგგს-ით ოდორიზაციის, ფილტრაციის, რედუცირების კვანძებით და ავტომატიზაციით (იმ ტიპის ან მისი მსგავსი, რომელიც ეხლახანს მოეწყო ქ. რუსთავისთვის).

ქუთაისის გაზსადენის ქსელი და გგს-ები, ძირითადად, აშენებულია 70-იან წლებში. მათი ძირითადი ნაწილი ავარიულ მდგომარეობაშია და ამორტიზირებული, ცალკეული გაზსადენების გარდა, რომლის რეაბილიტაციაც წლების განმავლობაში ხდებოდა (მაგ: წერეთლის, თავისუფლების, აღმაშენებლის, რუსთაველის, საიათნოვას და სხვა ქუჩებსა და ცალკეული უბნების მონაკვეთებზე).

ქალაქის ქსელის რეაბილიტაციის შემთხვევაში, სასურველია მოხდეს გაზსადენის ორ საფეხურიანი სისტემიდან 1 საფეხურიანი სისტემაზე გადასვლა, რაც ხელს შეუწყობს ქსელის ოპტიმიზაციას. ორსაფეხურიანი (არსებული) სისტემა მოიცავს დასახლებული პუნქტის საშუალო და დაბალი წნევის გაზსადენებით დაქსელვას, ხოლო

ერთსაფეხურიანი - მხოლოდ საშუალო წნევის გაზსადენით აბონენტებისთვის გაზის მიწოდებას ინდივიდუალური რეგულატორების გამოყენებით. აღნიშნული სისტემა საქართველოში დანერგულია თვით შპს "სოკარ ჯორჯია გაზი"-ს მიერ. ეს მიდგომა ეფექტურია და ეკონომიური, ამცირებს მილის დიამეტრს და საჭირო აღარ ხდება ერთ ქურაზე 2 გაზსადენის - დაბალი და საშუალო წნევის მილის მოწყობა. დღეს, ძირითადად, დასახლებული პუნქტების გაზიფიცირება ხდება ერთსაფეხურიანი სისტემით, რაც მიღებული და თანამედროვე პრაქტიკაა. დაბალი წნევის გაზსადენის გამოყენება შესაძლებელია გამონაკლის შემთხვევებში, მაგალითად, სადაც აბონენტების რაოდენობა და ჩიხური ქუჩის სიგრძე მცირეა, ან შეზღუდული მცირე სამშენებლო კორიდორი და ა.შ.

ორივე გგს-დან მომავალი ქალაქის და მასზე მიბმული დასახლებული პუნქტების მკვებავი გაზსადენი, ამჟამად, დაკავშირებულია ერთმანეთთან (დარგოლილი), რაც ქსელს ხდის მდგრადს და პიკური მოხმარების დროს საშ. წნევის გაზსადენში უზრუნველყოფს წნევის სტაბილურობას. ეს სისტემა ექსპლუატაციისთვის პრაქტიკულია და მოსახერხებელი. ავარიული გათიშვის შემთხვევაში, ცალკეული უბნის გათიშვით, ბუნებრივი აირის მიწოდებას შესაძლებელს ხდის დანარჩენი მოსახლეობისთვის და მნიშვნელოვანი ობიექტებისთვის, როგორცაა საავადმყოფო, სასწავლო დაწესებულება და ა.შ. აღნიშნული რგოლური სისტემა, შესაბამისი საუბნო ჩამკვეტი ონკანებით და აღრიცხვის კვანძებით, გათვალისწინებული უნდა იყოს ახალი ქსელის მოწყობისას.

გაზის წლიური ხარჯის მონაცემებზე დაკვირვებიდან ჩანს, რომ მოხმარება მზარდია. ზრდა განპირობებულია, როგორც ახლომდებარე დასახლებული პუნქტების მიმდინარე გაზიფიცირებით, ასევე, ქალაქში ახალი კომერციული ობიექტების გაჩენით (სასტუმრო, რესტორანი, სწრაფი კვების და სავაჭრო ობიექტები და ა.შ.). სამომავლოდ, ტურისტული ნაკადის მატებით შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ ბუნებრივი აირის მოხმარება იქნება მზარდი. აქედან გამომდინარე, გაზსადენის დიამეტრი ნაანგარიშევი უნდა იყოს პერსპექტივის გათვალისწინებით, როგორც ტურისტულად მიმზიდველ უბნებში, ასევე, ინდუსტრიულ, სამრეწველო და საქმიან ზონებში.

ცხრილი 3. გაზის წლიური ხარჯის მონაცემები

აქტიური აბონენტთა რაოდენობა	2016 01.01-თვის		2017 01.01-თვის		2018 01.01-თვის		2019 01.01-თვის		2020 01.01-თვის		2020 01.11-თვის	
	კომერციული	სოციალური	კომერციული	სოციალური	კომერციული	სოციალური	კომერციული	სოციალური	კომერციული	სოციალური	კომერციული	სოციალური
ქუთაისი	1697	56628	1995	57199	2069	58944	2126	59006	2440	59815	2954	60245
სულ	56280		59154		60613		61132		62295		63199	
ქუთაისის მუნიციპალიტეტი (სივრცის გზების ამოწმის შემთხვევაში ქუთაისის მიხედვით ხვდება)	83	4035	29	4249	30	4378	87	5411	90	6642	58	7328
სულ	4068		4278		4408		5468		6692		7366	
ჯამი	62948		63432		65021		66580		68947		70565	

მონიტორინგული პირი	2016	2017	2018	2019	2020 01.11-თვის	
	კომერციული	სოციალური	კომერციული	სოციალური	კომერციული	სოციალური
სულ	106013978	60404533	47898024	49896596	41498500	

ქუთაისის ყოფილ ავტოქარხნის ტერიტორიაზე, თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში, ერთ-ერთი საწარმოსთვის მიყვანილია d=200მმ კერძო გაზსადენი. იმის გამო, რომ აღნიშნული ტერიტორია ინდუსტრიული ზონაა, შესაძლებელია საჭირო გახდეს დამატებითი გაზსადენის მიყვანა მოთხოვნის და პერსპექტივის გათვალისწინებით.

ახალი გაზსადენის მშენებლობა, როგორც თანამედროვე პრაქტიკა გვაჩვენებს, უნდა აშენდეს მიწისქვეშა პოლიეთილენის მილებით. მისი ეფექტურობა მდგომარეობს შემდეგში: ხანგრძლივი ექსპლუატაცია, მარტივად ასაშენებელია და ფოლადის მილისგან განსხვავებით არ საჭიროებს კოროზიისგან დაცვას.

ქალაქის ახალი გაზსადენით დაქსელვისას გათვალისწინებულია ორივე გგს-დან მომავალი ქსელის დარგოლვა. შერჩეული საპროექტო მილსადენის დიამეტრების ცვლილება და განვლადობის შესაძლებლობა, რაც წარმოდგენილია ქალაქის გენგეგმაზე, განხილული უნდა იქნეს "სოკარ გაზი"-ს ჯგუფის ტექნიკურ სამსახურებთან

შეთანხმებით, როდესაც დადგება ქალაქის გამომომარაგების დეტალური პროექტირების საკითხი.

გაზსადენის პროექტირება-მშენებლობა უნდა განხორციელდეს საქართველოში მოქმედი სამშენებლო ნორმების და წესების შესაბამისად შპს „სოკარ ჯორჯია გაზი“-ს მიერ გამოცემული სტანდარტი OR-SGG-GN-2015-4-15/01 მიხედვით.

*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილი, რუკა #19.*

### 11.3. წყალმომარაგება

ქ.ქუთაისის წყალმომარაგებისა და წყალარინების სისტემების ძირითადი ნაწილი შ.პ.ს „საქართველოს გაერთიანებული წყალმომარაგების კომპანიის“ ბალანსზეა. წყალმომარაგების სისტემით დაფარულია მთლიანი ქალაქი.

ქალაქში წალმომარაგების სისტემის რეაბილიტაცია განხორციელდა ორ ფაზად: 2013-2016წწ. და 2015-2020 წლებში, თუმცა, სისტემის ოპტიმალურად გასამართად, გარკვეული ტექნიკური სამუშაოები დღემდე მიმდინარეობს. ქუთაისის ფილიალი ემსახურება 70842 აბონენტს, აქედან წყალმომარაგებით უზრუნველყოფილია მოსახლეობის 100%.

ქალაქი სასმელი წყლით მარაგდება ცენტრალიზირებული სისტემიდან, გარდა გუმათის დასახლებისა, რომელსაც აქვს დამოუკიდებელი სათავე ნაგებობა და ქსელი.

ჭამში კი, ქუთაისის წყალმომარაგება ხდება ოთხის სათავე ნაგებობიდან: ფარცხანაყანევი, მუხიანი, კოპიტნარი და გუმათი.

- ფარცხანაყანევის წარმადობაა 4000 – 4200 მ<sup>3</sup>/სთ-ში
- მუხიანის წარმადობაა 2000 – 2150 მ<sup>3</sup>/სთ-ში
- კოპიტნარის წარმადობაა 1000 – 1200 მ<sup>3</sup>/სთ-ში
- გუმათის წარმადობაა 160 – 180 მ<sup>3</sup>/სთ-ში

სათავე ნაგებობებზე წყალაღება ხდება იძულებითი ტიპით, არტეზიული ჭების საშუალებით.

ფარცხანაყანევიში გამართულია და საჭიროების შემთხვევაში, მუშაობს 33 არტეზიული ჭა, მუხიანში - 19 ჭა, კოპიტნარში - 8 ჭა, გუმათში - 4 ჭა.

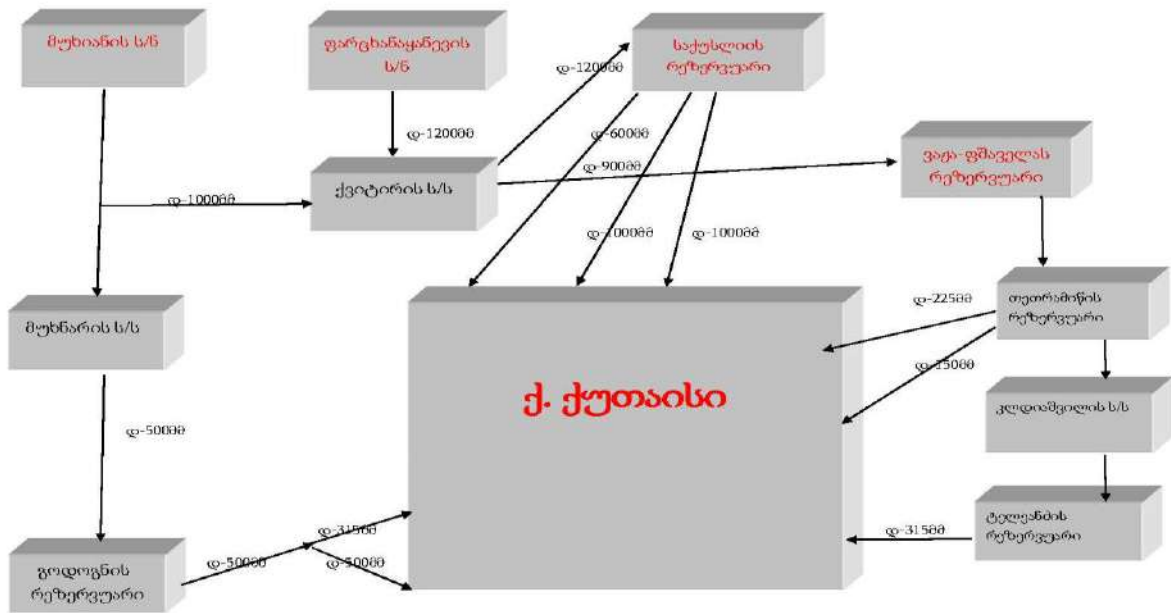
ბოლო წლებში განხორციელებული პროექტის ფარგლებში, მოხდა შემდეგი სამშენებლო სამუშაოები: 2 სატუმბი სადგური, 6 სამარაგე რეზერვუარი, ჯამური 16000 მ<sup>3</sup> ოდენობით, საქლორატორო, რეაბილიტაცია ჩუტარდა ორ რეზერვუარს და ერთ საქლორატოროს, მოეწყო ახალი გამანაწილებელი ქსელი და დაერთდა 25 ათასამდე მოსახლე; ასევე, დამონტაჟდა 20 ათასამდე მრიცხველი.

დღეის მდგომარეობით, 24 საათიანი წყალმომარაგების რეჟიმზეა გადასული ქუთაისის ფილიალის აბონენტების 99%; 0,5% - სარგებლობს ყოველდღიური, 14 საათიანი წყალმომარაგებით (გუმათის ადმინისტრაციული ერთეული), ხოლო 0,5% სარგებლობს 8 – 10 საათიანი წყალმომარაგებით (სოფელი მალლაკი, სოფ.: იანეთი თურქი მესხების დასახლება).

ქუთაისის ფილიალი წყალმომარაგებით ემსახურება, ასევე, წყალტუბოს რაიონის სოფლებს: ფარცხანაყანევი, კოპიტნარი, მესხეთი, უკანეთი, ოფშკვითი, ბროწეულა,



ბანოჯა, ქვიტირი. ამ სოფლების მკვებავი ქსელები დაერთებული დ-1200მმ, დ-600მმ და დ-1000მმ მაგისტრალურ მილსადენებზე და სარგებლობენ 24 საათიანი წყალმომარაგებით.



ილ. 53. ქ. ქუთაისის წყალმომარაგების სქემა

დღეის მდგომარეობით, სამუშოები უნდა გაგრძელდეს სათავე ნაგებობებზე, წყლის დანაკარგის აღმოფხვრაზე და ასევე, მთლიანი სისტემა გასამართია ისე, რომ ქალაქის მთლიან მოსახლეობას ჰქონდეს მუდმივი, ოცდაოთხსაათიანი წყალმომარაგება.

**შენიშვნა:** დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილი, რუკა #21.

## 11.4. წყალარინება

ქალაქ ქუთაისის წყალარინების სისტემების ძირითადი ნაწილი შ.პ.ს „საქართველოს გაერთიანებული წყალმომარაგების კომპანიის“ ბალანსზეა. საკანალიზაციო სისტემით დაფრულია მოსახლეობის 90%, თუმცა რეალურად, მეტნაკლებად შეფერხების გარეშე, ქსელს მოიხმარს მოსახლეობის დაახლოებით 70%.

ქალაქის ის ნაწილი, რომელიც დაფარულია საკანალიზაციო სისტემით, ძირითადად, გასული აქვს ექსპლუატაციის ვადა, თუ არ ჩავთვლით ცალკეულ გამონაკლისებს. წყალარინება ხდება აზბოცემენტის, კერამიკის, ბეტონის და თუჯის მილებით (გარკვეული ნაწილის იდენტიფიცირება ვერ ხერხდება), მხოლოდ ქსელის მცირე ნაწილია რეაბილიტირებული პოლიეთილენის გოფრირებული მილებით.

ქსელი მოწყობილია შესაბამისი დიამეტრის მილებით: 800, 600, 500, 400, 350, 300, 250, 200 და 150მმ. საკანალიზაციო კოლექტორები D=1000-2000მმ მილებით, ქალაქის უდიდესი ნაწილის სისტემას კრებს და მიედინება სოფელ პატრიკეთის გამწმენდი (სრულად ამორტიბირებული) ნაგებობისაკენ, საიდანაც ყოველგვარი გადამუშავების გარეშე, ჩაედინება მდ. რიონში.

რეკომენდებულია, ძველის გამწმენდის ტერიტორიაზე მოეწყოს ახალი, თანამედროვე ტიპის გამწმენდი ნაგებობა, სადაც უნდა მოხდეს ჩამდინარე წყლების, როგორც მექანიკური გაწმენდა, ისე - ბიოლოგიური ინფილტრაცია.

ასევე, უნდა მოხდეს ყველა მთავარი კოლექტორის რეაბილიტაცია, ახალი, პოლიეთილენის გოფრირებული საკანალიზაციო მილებით.

*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილი, რუკა #20.*

## 11.5. სანიაღვრე სისტემა

ქალაქ ქუთაისში სანიაღვრე სისტემას ექსპლუატაციას უწევს ქუთაისის მერია, ცენტრალური გზების ნაწილში კი - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

ქალაქში არ არსებობს რაიმე ერთიანი სისტემა ან მეთოდი, რითიც ხდება სანიაღვრე სისტემის მუშაობა; მაგალითად, ქალაქის ჩრთდილოეთ ნაწილის უბნებში (ძველი ქალაქი) სანიაღვრე ქსელი ჩაედინება კარსტულ ჭებში, ხშირ შემთხვევაში, გვხვდება სანიაღვრე გვირაბები, რომლის ზუსტი მიმართულებები (თუ სად ჩაედინებიან) გაურკვეველია. სხვა დანარჩენ შემთხვევაში კი, სანიაღვრე არხები ჩაედინება მდ.რიონში. წლების მანძილზე, გარკვეულ უბნებში, თვითნებურმა მიერთებებმა, ფაქტობრივად, წაიშალა ზღვარი სანიაღვრესა და საყოფადცხოვრებო წყალარინებას შორის.

ცენტრალურ უბნებში კი გვხვდება, როგორც ფრაგმენტულად მოწყობილი პოლიეთილენის მილებით და რკინა ბეტონის არხებით მოწყობილი სანიაღვრე არხები, ისე საბჭოთა დროს მოწყობილი რკინაბეტონის არხებით და აბოცემენტის მილებით.

*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილი, რუკა #20.*

## 12. თანამედროვე გეოდინამიკური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების არეალები

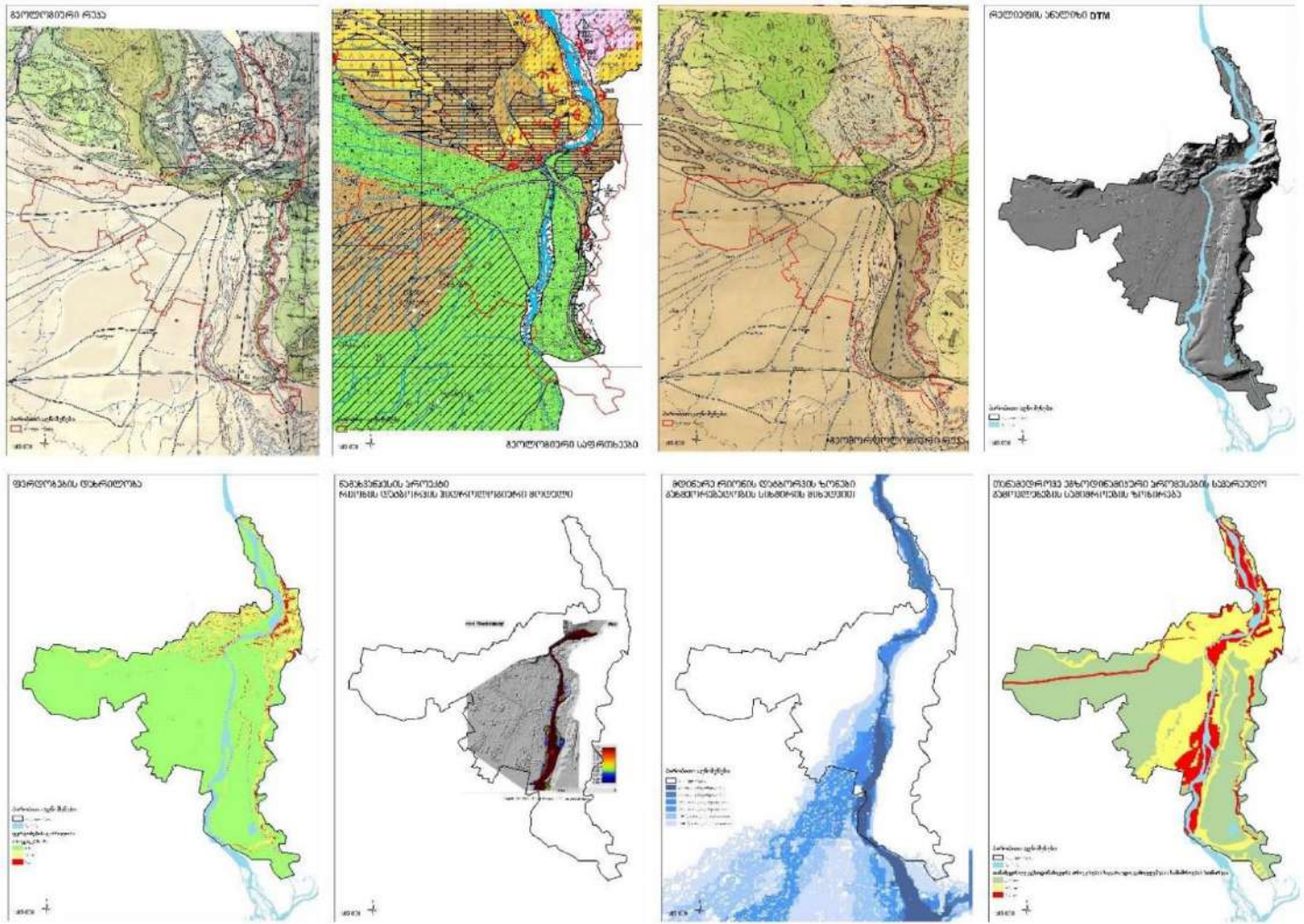
თანამედროვე გეოდინამიკური პროცესები, რაც ქ. ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი კონცეფციის კონტექსტში გეო-საფრთხეების გენერალური შეფასებისა და კონცეპტუალური ზონირების შემუშავების მიზნით გაანალიზდა, ორი ძირითადი ჯგუფით არის წარმოდგენილი:

- ენდოგენური ხასიათის პროცესები და მასთან დაკავშირებული მოვლენები (ტექტონიკურ მოძრაობებთან დაკავშირებული სეისმიკა);
- ეგზოგენური ხასიათის პროცესები და მათთან დაკავშირებული მოვლენები (მეწყობები, ღვარცოფები, ეროზია, ჩამონაშლები, ქვათაცვენები, კლდეზვავები, კარსტი, სუფოზია, წყალდიდობები და წყალმოვარდნები).

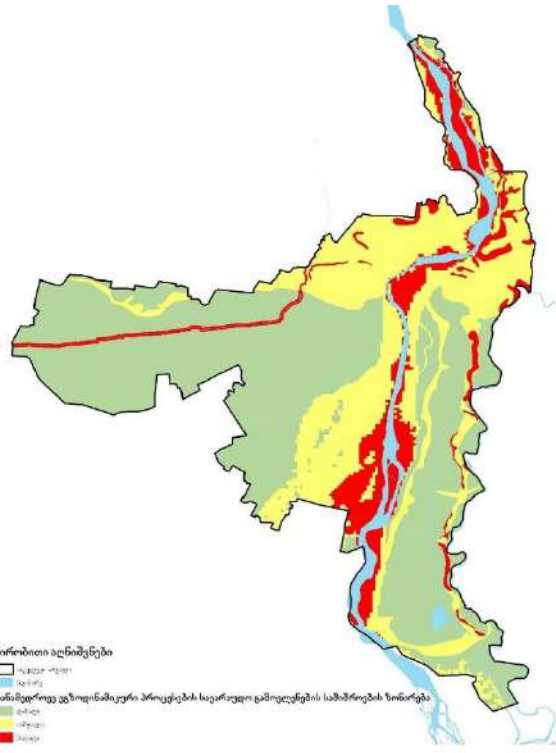
ვინაიდან ენდოგენური ხასიათის გეო-ფაქტორების ქალაქმშენებლური ინტერპრეტაცია გამჭოლ-თემატურ, სავალდებულო ნორმატიულ ხასიათს ატარებს და რეგულირდება შესაბამისი კანონმდებლობით, რომელთა ზონირება, მაღალ ტექსონომიური ქალაქმშენებლური დოკუმენტაციის დონისთვის ძალიან ზოგადია, ხოლო დეტალური ურბანული დიზაინისა და პროექტირების დონეზე, ამავდროულად ძალიან კონკრეტული (მიკროსეისმური დარაიონების და გრუნტების აჩქარების დათვლის დონის თანაბომადი) ხედვისა და კონცეფციის ეტაპებზე გაანალიზდა ჰიპოტეტურად დასაშვები უპირატესად ეგზოდინამიკური გენეზისის გეო-საფრთხეების მაფორმირებელი ისეთი გენერალური პირობები, რომელთა ინტეგრირებული ინტერპრეტაცია შესაძლებელი გახდა ქალაქგეგმარებითი კონცეფციის დამუშავებისათვის და ის შეეხო ტოპოგრაფიულ, გეოლოგიურ, გეომორფოლოგიურ, საინჟინრო-გეოლოგიურ, ფერდობების ფონური მდგრადობის და ძირითადი მდინარეების საფრთხის მატარებელი ჰიდროლოგიური რეჟიმების მოდელირების პირობებს (ილ. 55).

აღნიშული ფაქტორების პირველადი (ქალაქგეგმარებითი კონცეფციის დონის შესატყვისი) ლანდშაფტურ-ინდიაციური და სივრცით-ინტეგრირებული ანალიზის საფუძველზე, გამოიყო ერთიანი, თანამედროვე ეგზოდინამიკური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების კუმულატიური საშიშროების სამი (მაღალი, საშუალო და დაბალი) ზონა (იხ. ილ. 56, 57, 58).





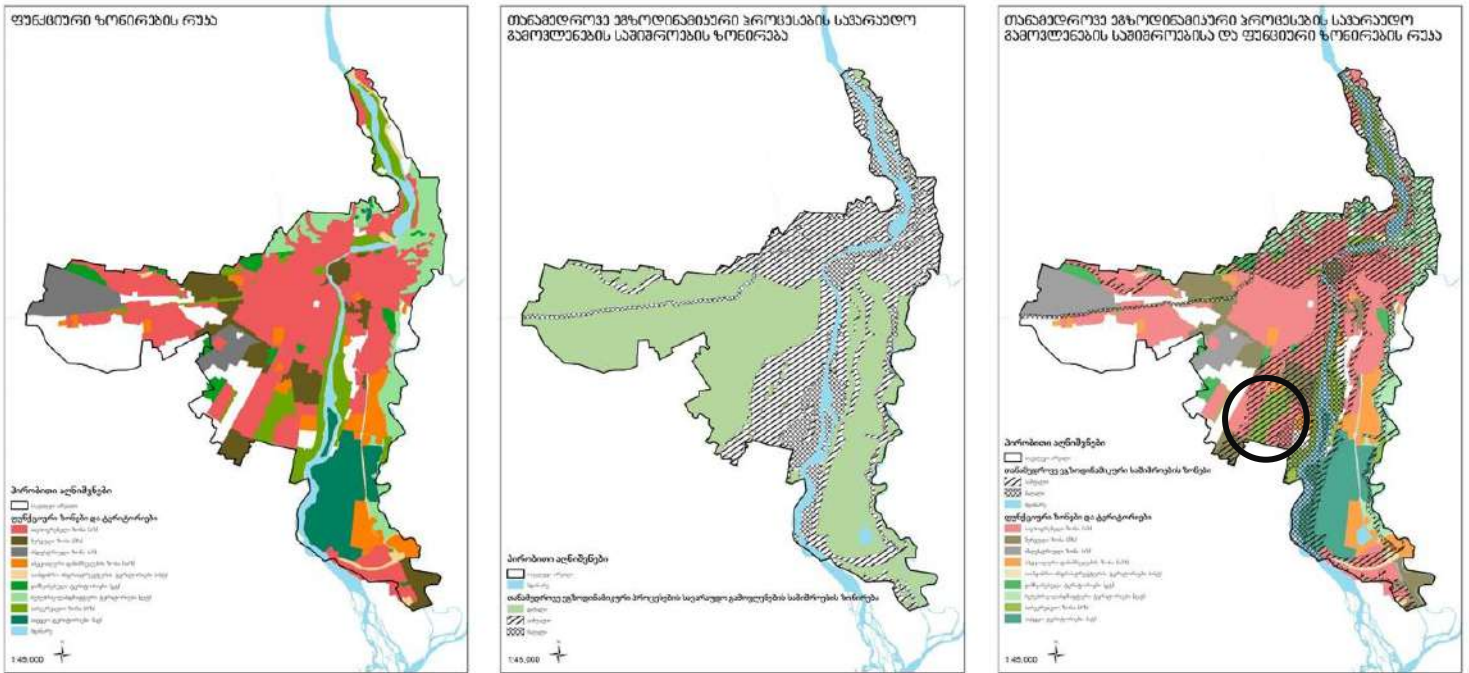
ილ. 54. თანამედროვე გეოდინამიური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების კუმულატიური საშიშროების ზონების/არეალების ინტეგრირებული დადგენა



გეო-საფრთხეებთან დაკავშირებული ალნიშნული თემატური ზონირების სხვა სივრცით-შემზლუდავ და მარეგლამენტირებელ ზონებთან შინაარსობრივი ინტეგრირების მიზნით, მოხდა მათი სივრცითი ბმა ქ. ქუთაისის კონცეპტუალურ ფუნქციურ ზონირებასთან, რამაც მკაფიოდ გამოკვეთა გეო-საფრთხეების ურბანული მართვის, ადაპტირების, სავალალო შედეგების თავიდან აცილებისა და შემსუბუქების არეალები (ილ.31) მათი მნიშვნელობების მიხედვით, რომლებიც შემდგომი დონის ქალამშენებლურ დოკუმენტაციაში სათანადოდ უნდა იქნას ასახული.

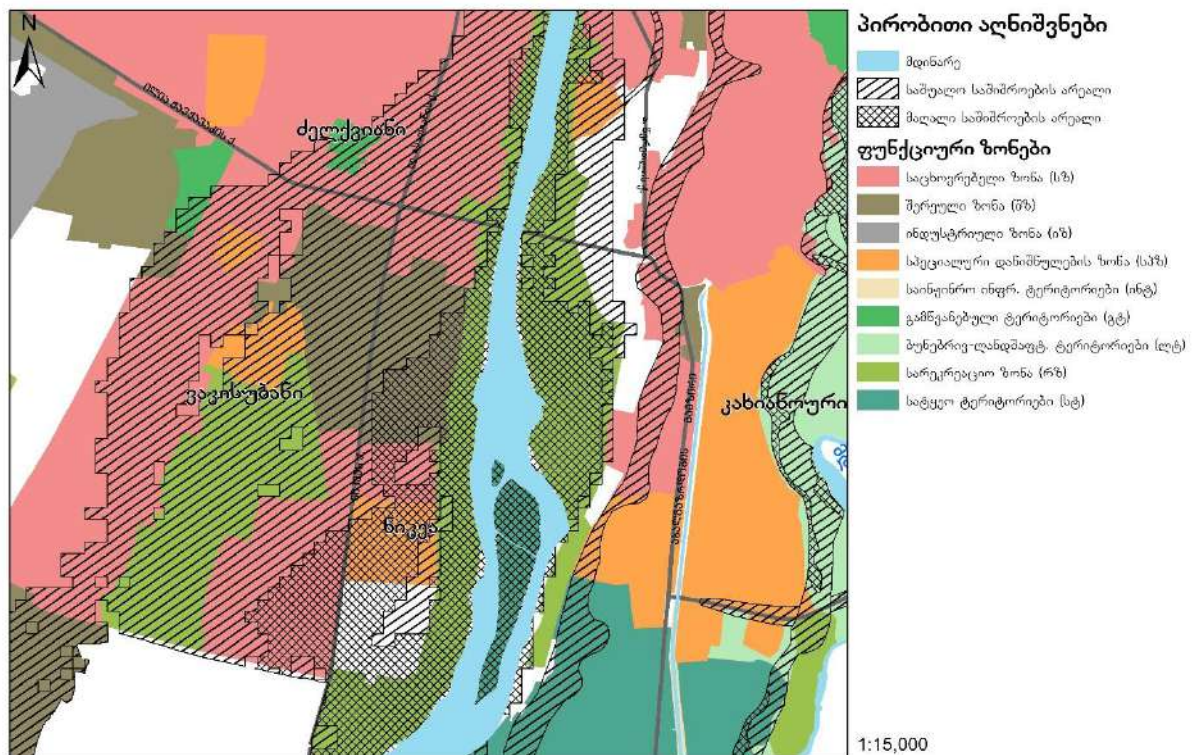
ილ. 55. თანამედროვე გეოდინამიური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების კუმულატიური საშიშროების სამი (მაღალი, საშუალო და დაბალი) ზონა





ილ. 56. თანამედროვე გეოდინამიკური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების არელების დადგენა (იხ. ასევე პირობითი ფრაგმენტი, ილ. 34).

განსაკუთრებული ყურადღების საფუძველს ქმნის მაღალი და საშუალო საშიშროების კუმულატიური ზონები, სადაც თავმოყრილია უპირატესად მდინარეების კალაპოტებში და მათ მიმდებარე ვაკისებზე წყლით დატბორვების შესაძლო არეალებში და არამდგრად (რელიეფის მაღალი ენერგია და საინჟინრო-გეოლოგიური პირობები) ფერდობებზე (ბუნებრივად ან/და ანთროპოგენურად გააქტიურებული) განვითარებადი ბუნებრივ-დამანგრეველი ხასიათის პროცესების გამოვლინების კუმულატიური (გეოსაფრთხეების) ალბათობები საშიშროების პირობითი რანჟირებით (იხ. ილ.34).



ილ. 57. თანამედროვე გეოდინამიკური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების არეალები (ფრაგმენტი)

## 13. ფუნქციური ზონირება

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 3 ივნისის დადგენილება #261, მუხლი 4-ის მიხედვით, სამშენებლო ტერიტორია მდებარეობს ფუნქციური ზონაში ან/და ქვეზონაში, სადაც ნორმატიული რეჟიმის თანახმად, ნებადართულია მშენებლობა. ქალაქთმშენებლობითი გეგმებით, სამშენებლო ტერიტორიაზე დგინდება ფუნქციური ზონები და ქვეზონები. ქალაქთმშენებლობითი გეგმით სამშენებლო ტერიტორიაზე, ასევე, შესაძლებელია დადგინდეს განსხვავებული ზონა ან/და ქვეზონა.

ქალაქ ქუთაისის ტერიტორია დაგეგმარდა შემდეგი ფუნქციური ზონებითა და ტერიტორიებით:

- საცხოვრებელი ზონა
- შერეული ზონა
- ინდუსტრიული ზონა
- სპეციალური ზონა
- სარეკრეაციო ზონა
  
- გამწვანებული ტერიტორიები
- ბუნებრივ-ლანდშაფტური ტერიტორიები
- სატყეო ტერიტორიები
  
- საინჟინრო ინფრასტრუქტურისათვის განკუთვნილი ტერიტორიები
- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისათვის განკუთვნილი ტერიტორიები

ასევე, გამოიყო შემდეგი რიგის ქალაქთმშენებლობითი გეგმების (განაშენიანების გეგმისა და განაშენიანების დეტალური გეგმის) სავარაუდო არეალები, სადაც ფუნქციური ზონების განაწილება დგინდება შესაბამისი კონკრეტული დაგეგმარების შედეგად, კონცეფციით მოწოდებული მითითებების ფარგლებში.

**საცხოვრებელი ზონის** ჯამურ ფართობს წარმოადგენს 2297 ჰა, და შესაძლებელია დაკომპლექტებული იყოს შემდეგი ქვეზონებისაგან:

**საცხოვრებელი ზონა 2** - დაბალი ინტენსივობის საცხოვრებელი ზონა წარმოადგენს საცხოვრებელი ზონის ერთგვაროვან ქვეზონას, სადაც დომინირებს ინდივიდუალური საცხოვრებელი სახლები. აგრეთვე, დასაშვებია სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების შენობა-ნაგებობის განთავსება.

**საცხოვრებელი ზონა 3** - საშუალო ინტენსივობის საცხოვრებელი ზონა წარმოადგენს საცხოვრებელი ზონის არაერთგვაროვან ქვეზონას, სადაც დასაშვებია საზოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტების არსებობა.

**საცხოვრებელი ზონა 4** - მაღალი ინტენსივობის საცხოვრებელი ზონა წარმოადგენს საცხოვრებელი ზონის ერთგვაროვან ქვეზონას, სადაც დომინირებს საცხოვრებელი სახლები. აგრეთვე, დასაშვებია საზოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტების არსებობა.

**შერეული ზონის** ჯამურ ფართობს წარმოადგენს 515 ჰა, შესაძლებელია დაკომპლექტებული იყოს შემდეგი ქვეზონებისაგან:

**სასოფლო-სამოსახლო ზონა (შზ-1)** - სასოფლო-სამოსახლო ზონა, რომელიც ძირითადად ემსახურება სასოფლო-სამეურნეო ფუნქციების განხორციელებას.



სასოფლო-სამოსახლო ზონაში დასაშვებია საცხოვრებელი სახლები, აგრეთვე, ქვეზონისთვის შესაბამისი საზოგადოებრივი და სამეწარმეო ობიექტები, რომელიც გარემოზე არ ახდენს არსებით ზემოქმედებას.

**ცენტრის ზონა (შზ-2)** - ცენტრის ზონა წარმოადგენს საშუალო ინტენსივობის შერეული ზონის ქვეზონას, სადაც დომინირებს საზოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტები.

**საქმიანი ზონა (შზ-3)** - საქმიანი ზონა წარმოადგენს მაღალი ინტენსივობის შერეულ საქმიან ქვეზონას, სადაც დომინირებს საზოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტები.

**ინდუსტრიული ზონის** ჯამურ ფართობია 210 ჰა და ქ. ქუთაისის შემთხვევაში, შესაძლებელია წარმოდგენილი იყოს შემდეგი ქვეზონ(ებ)ისაგან:

**საწარმოო ზონა (იზ-1)** - სამეწარმეო ზონა არის ინდუსტრიული ზონის ქვეზონა, სადაც დომინირებს საწარმოო ობიექტები, რომლებშიც არ მიმდინარეობს გარემოსა და ადამიანის ჯანმრთელობისათვის სახიფათო/მავნე საწარმოო პროცესები.

**სპეციალური ზონის** ჯამურ ფართობს წარმოადგენს 189 ჰა. სპეციალური ზონა არის ისეთი ქვეზონა, რომელიც არსებითად განსხვავდება ამ სხვა განსაზღვრული ქვეზონებისაგან და ახდენს სპეციალური ფუნქციების ერთ ქვეზონაში თავმოყრას კლასტერების სახით (სპზ-1) ან სხვა სპეციალური ზონის სახით (სპზ-2).

**სარეკრეაციო ზონის** ჯამურ ფართობს წარმოადგენს 449 ჰა, რომელიც მოიცავს ქუთაისის განაშენიანებული ტერიტორიების საზღვრებში არსებულ/დაგეგმილ გამწვანებულ ტერიტორიებს: პარკს, ღია სათამაშო მოედნებს და მსგავსი ტიპის სხვა ტერიტორიებს.

**გამწვანებული ტერიტორიების** ჯამურ ფართობს წარმოადგენს 191 ჰა - გამწვანებული ტერიტორია არის ნაშენ გარემოში არსებული გამწვანების ობიექტი (მაგალითად, ბულვარი, პარკი, ბაღი, სკვერი, გაზონი), რომლის ფართობის არანაკლებ 70%-ზე დაცულია წყალგამტარიანობა (კ-3), სადაც შესაძლებელია მოეწიოს დასასვენებელი/გასართობი ადგილები, სპორტული, სათამაშო, საკემპინგე, საქალაქო მებაღეობა, საბანაო ადგილები.

გამწვანებულ ტერიტორიებს, ასევე, მიეკუთვნება სასაფლაოები, რომლის მოწყობა დასაშვებია კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების დაცვით.

გამწვანებული ტერიტორიის მოწყობა დასაშვებია როგორც საჯარო, ისე კერძო საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთებზე.

**ბუნებრივ-ლანდშაფტური ტერიტორიების** ჯამურ ფართობს წარმოადგენს 623 ჰა - ლანდშაფტური ტერიტორია მოიცავს ბუნებრივი ლანდშაფტის ან ხელოვნური ლანდშაფტის ტერიტორიებს, სადაც შესაძლებელია მხოლოდ მისი ფუნქციონირებისათვის უზრუნველყოფი შენობა-ნაგებობების არსებობა.

ლანდშაფტურ ტერიტორიაზე დაუშვებელია ყოველგვარი მშენებლობა, გარდა მისი ფუნქციონირებისა და დაცვისთვის უზრუნველყოფი შენობა-ნაგებობებისა; სპეციალური ტურისტული მარშრუტით შეთანხმებული, პანორამული ხედების მქონე, ტურისტული ინფრასტრუქტურისათვის საჭირო შენობა-ნაგებობებისა.



შესაბამისად, ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციისთვის, ზემოაღნიშნულ თავში აღნიშნული ქვეზონები გულისხმობს ქუთაისისთვის ზოგად ზონებში შემავალ შესაძლო, სარეკომენდაციო ქვეზონებს, კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელიც რეკომენდირებულია რომ ნაწილობრივ მაინც დაკონკრეტდეს გენგეგმის სტადიაზე. თუმცა აღსანიშნავია, რომ გენერალური გეგმა, მით უფრო კი მისი კონცეფცია, არ გულისხმობს ქვეზონების დადგენას. აქედან გამომდინარე, კონცეფციის გრაფიკულ ნაწილში ქვეზონები არ არის ასახული.

*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილის რუკები #06, 07.*

## 14. რეკომენდაციები ზემდგომ ეტაპზე სიმაღლეებისა და სართულიანობის განსაზღვრისათვის

ქუთაისის აუტენტურობის, ისტორიული გარემოსა და ცენტრალურ ზონაში არსებული განაშენიანების შენარჩუნების მიზნით, კონცეფციის ფარგლებში, ქალაქის ცენტრალურ ზონაში რეკომენდაციის სახით განისაზღვრა მაქსიმალური დასაშვები სართულიანობა უბნების მიხედვით, თუმცა უშუალოდ ისტორიული ცენტრის ფარგლებში სართულიანობის/სიმაღლის დასაზღვრებლად, აუცილებელია ცენტრის განაშენიანების გეგმისა და შემდგომ განაშენიანების დეტალური გეგმების მომზადება, რომლის ფარგლებშიც, კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების, არსებული განაშენიანებისა და დომინანტების გათვალისწინებით, მოხდება დასაშვები ზღვრული სიმაღლეების დადგენა. გამომდინარე იქიდან, რომ ქალაქის ცენტრში უხვადაა კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლები, ცენტრის გგ/გდგ-ს დამუშავებას საფუძვლად უნდა დაედოს ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა, რომლის მომზადება შესაძლებელია გენერალური გეგმის სტადიაზევე (ან/და წინმსწრებად), რათა ცენტრის განვითარება არ შეიზღუდოს დროით ჭრილში. დასაშვები სიმაღლის/სართულიანობის განსაზღვრა ეფუძნება შემდეგ პრინციპებს:

- სმაღლის/სართულიანობის განსაზღვრა ისტორიულ (ცენტრალურ) ნაწილში საჭროებს დეტალურ კვლევებს (ისტ.კულტურული საყრდენი გეგმის დამუშავება, ღირებული შენობა-ნაგებობების არსებული სიმაღლეების დაზუსტება და ა.შ.), რაც შექმნის სიმაღლის განსაზღვრის შესაძლებლობას გგ/გდგ ფარგლებში ქუჩების განშლების ანალიზით და სხვ.
- სიმაღლის/სართულიანობის განსაზღვრა შემოთავაზებულ გგ/გდგ არეალებში უნდა დაეფუძნოს დეტალურ კვლევებსა და საპროექტო გადაწყვეტებს, თუმცა კონცეფციით დადგენილი გგ/გდგ სარეკომენდაციო პირობების გათვალისწინებით;
- სიმაღლის განსაზღვრა ქალაქის სხვა ტერიტორიებზე შესაძლებელია გენგეგმის სტადიაზე ქვეზონებისა და რეგლამენტების დადგენის შემდგომ.

ტექსტური ნაწილის დანართში მოცემულია სარეკომენდაციო სართულიანობისა და სიმაღლის არეალების რუკა, რაც გენერალური გეგმის პროექტის ან შემდგომი ეტაპის ქალაქთმშენებლობითი გეგმების (გგ/გდგ) განსაზღვრის საკითხს წარმოადგენს, და შესაბამისად, შესაძლებელია მხოლოდ ზემოაღნიშნული დოკუმენტების ფარგლებში დაზუსტდეს და მიეცეს მარეგლამენტირებელი სახე.

*შენიშვნა: დამატებით, დანართის სახით, იხილეთ სარეკომენდაციო არეალების რუკა შემდგომ ეტაპზე სარეკომენდაციო სიმაღლეებისა და სართულიანობის განსაზღვრისათვის.*



## 15. სარეკომენდაციო გგ/გდგ არეალები

კონცეფციის ფარგლებში, გამოყოფილ იქნა ის ტერიტორიები, რომელთა განვითარება დასაშვებია შემდეგი ეტაპის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტების (განაშენიანების გეგმის ან/და განაშენიანების დეტალური გეგმის) დამუშავების საფუძველზე. კონცეფციის ეტაპზე, გამოიყო ასეთი პირობითი (სარეკომენდაციო) არეალები. ყოველი მათგანისთვის განსაზღვრულია განვითარების პირობები, რომლებიც დიფერენცირებულია გამოყენების მიხედვით:

1. არსებული მდგომარეობით განვითარების შესაძლებლობა;
2. პერსპექტიული განვითარების პირობები;
3. პერსპექტიული სართულიანობა.

**არსებული მდგომარეობით განვითარების შესაძლებლობა** თავის მხრივ ოთხ ვარიანტს განიხილავს:

- გგ/გდგ-ს პირობების შესაბამისად (ყველა არეალისთვის);
- გგ/გდგ-ს დამუშავებამდე მხოლოდ სასოფლო სამეურნეო ფუნქციით (6; 10; 71;74; 77 არეალები);
- გგ/გდგ-ს დამუშავებამდე დღეს არსებული სტრუქტურისა და ფუნქციების შესაბამისად (სმ-2) (11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 20; 60; 61);
- განვითარება დაუშვებელია და ტერიტორიის გამოყენება შესაძლებელია მხოლოდ რეკრეაციის ფუნქციით მშენებლობის გარეშე.

ასეთი მართვის მექანიზმი იძლევა საშუალებას, რომ შესაკუთრებებს არ შეეზღუდოთ არსებული მდგომარეობით განსაზღვრული პირობებით განვითარება, თუმცა სიმჭიდროვის გაზრდა, განაშენიანების ტიპის, სართულიანობის ან ფუნქციის ცვლილება კი იმართოს შესაბამისი ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციით (გგ/გდგ).

პერსპექტიული განვითარების პირობები კონცეფციის დონეზე მოიცავს იმ აუცილებელ პირობებს, რომელიც დაცული უნდა იყოს ტერიტორიის განვითარებისას, თუმცა გენგეგმის დონეზე აუცილებელია პირობების დაზუსტება და უკეთესი რეგლამენტაცია.

ცხრილებში, ასევე, მოცემულია დამატებითი პირობები, რომელშიც გამოყოფილია სპორტული ობიექტების კატეგორია სარეკომენდაციო გგ/გდგ არეალში და განსაზღვრავს მოცემულ ტერიტორიაზე რა ტიპის სპორტული ინფრასტრუქტურაა განსავითარებელი: საუბნო მოედნები, სტანდარტული სპორტული არენა, თუ სპორტული კომპლექსი. გგ/გდგ არეალებისთვის, აგრეთვე, განსაზღვრულია სართულიანობა, რომელიც სარეკომენდაციოა და შემდგომში უნდა დაზუსტდეს რეგლამენტითა და სიმაღლის მართვის დოკუმენტით გენერალურ გეგმაში.

*შენიშვნა: ქვემოთ მოცემული გგ/გდგ არეალების საზღვრები და განვითარების პირობები სარეკომენდაციო ხასიათისაა, მისი დაზუსტება და დაკონკრეტება შესაძლებელია გენერალური გეგმის სტადიაზე, ან/და უშუალოდ გგ/გდგ დავალების მომზადებისას. ამასთან, გგ/გდგ არეალების სარეკომენდაციო ხასიათის რუკა იხილეთ გრაფიკულ ნაწილში, რუკა #7.*



14	არსებული სტრუქტურისა და ფუნქციების განვითარება შესაძლებელია გგ/გდგ-ს დამუშავების გარეშე (სზ-2)		არსებული სზ-2
15	არსებული სტრუქტურისა და ფუნქციების განვითარება შესაძლებელია გგ/გდგ-ს დამუშავების გარეშე (სზ-2) გარდა საპროექტორბ-2-სა და შზ-2-ში მოქცეული ნაკვეთებისა. რზ-2-ში აუცილებელია გამჭოლი საზოგადოებრივი სივრცის შენარჩუნება მინიმუმ 10 მ. სიგანით	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	არსებული სზ-2
16	არსებული სტრუქტურისა და ფუნქციების განვითარება შესაძლებელია გგ/გდგ-ს დამუშავების გარეშე (სზ-2) გარდა რზ-2-ში მოქცეული ნაკვეთებისა. რზ-2-ში აუცილებელია გამჭოლი საზოგადოებრივი სივრცის შენარჩუნება მინიმუმ 10 მ. სიგანით	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	არსებული სზ-2
17	არსებული სტრუქტურისა და ფუნქციების განვითარება შესაძლებელია გგ/გდგ-ს დამუშავების გარეშე (სზ-2) გარდა რზ-2-ში მოქცეული ნაკვეთებისა. რზ-2-ში აუცილებელია გამჭოლი საზოგადოებრივი სივრცის შენარჩუნება მინიმუმ 10 მ. სიგანით	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	არსებული სზ-2
18	მიმდებარე ტერიტორიების საზოგადოებრივი, სპორტული და სოციალური მომსახურების ობიექტების განსათავსებლად. აუცილებელია სამხრეთიდან ჩრდილოეთისკენ საზოგადოებრივი კავშირის შენარჩუნება	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
19	აუცილებელია ჩრდილოეთიდან სანაპირო ზოლამდე ჩასასვლელისა და შემდგომ აღმაშენებელზე გასასვლელის გათვალისწინება. სანაპირო ზოლზე გასათვალისწინებელია პრომენად მინიმუმ 10მ.		
20	არსებული სტრუქტურისა და ფუნქციების განვითარება შესაძლებელია გგ/გდგ-ს დამუშავების გარეშე (სზ-2). სზ-3-ით განვითარება მიზანშეწონილია სასტუმროსა და გასართობი და დასასვენებელი ფუნქციებით.	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	არსებული სზ-2
21	აუცილებელია გამჭოლი, მდინარისპირა საზოგადოებრივი სივრცის შენარჩუნება მინიმუმ 10 მ. სიგანით. იგივე სიგანით აუცილებელია კავშირი სარატიშვილის ქუჩასთან	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
22	აუცილებელია გამჭოლი, მდინარისპირა საზოგადოებრივი სივრცის შენარჩუნება მინიმუმ 10 მ. სიგანით. იგივე სიგანით აუცილებელია კავშირი ჭიათურის ქუჩასთან	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
23	გდგ-ს საფუძველზე შესაძლებელია სასტუმრო კომპლექსის, გაართობა-დასვენებისა და რეკრეაციული ფუნქციების განვითარება. საზოგადოებრივი სივრცე უნდა შეადგენდეს ტერიტორიის 20%-ს. გასათვალისწინებელია საზ. სივრცის წვდომა სარატიშვილის ქუჩასთან და 21-ე არეალთან.	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	



24	სასტუმრო კომპლექსის, გართობა-დასვენებისა და რეკრეაციული ფუნქციების განვითარება არსებული განაშენიანების კონტურში. საზოგადოებრივი სივრცე უნდა შეადგენდეს ტერიტორიის 70%-ს და მოიცავდეს უბნის ცენტრალურ ნაწილსაც. გასათვალისწინებელია კავშირი 22-ე არეალთან.	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
25	შესაძლებელია გდგ-ს საფუძველზე განვითარება სზ-4-ის ფუნქციით. გასათვალისწინებელია აღმაშენებლიდან კავშირი მდინარისპირა რეკრეაციასთან		
26	შესაძლებელია სზ-4-ით განვითარება გდგ-ს საფუძველზე. დმოსავლეთ ნაწილში გასათვალისწინებელია მიმდებარე კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების სიმალღე		
27	გდგ-ს საფუძველზე შესაძლებელია სასტუმრო კომპლექსის, გართობა-დასვენებისა და რეკრეაციული ფუნქციების განვითარება. საზოგადოებრივი სივრცე უნდა შეადგენდეს ტერიტორიის მინ. 20%-ს. გასათვალისწინებელია საზოგადოებრივი პარკინგის დაგეგმვა.	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
28	აღმაშენებლის ქუჩამდე არეალის გაფართოვების შემთხვევაში, ამ ქუჩისპირა ზოლის (მაქს. 50 მ.) შესაძლოა განვითარდეს სზ-4-ით. მიზანშეწონილია კვ-ის ათვისება კვარტალურ მასშტაბში კომპაქტურად და დომინანტ სახეობად საზოგადოებრივი ფუნქციების განვითარება.	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
29	აუცილებელია ტერიტორიის ათვისება მსხვილი საზოგადოებრივი პარკინგისთვის. გდგ-ს საფუძველზე შესაძლებელია სასტუმრო კომპლექსის, გართობა-დასვენებისა და რეკრეაციული ფუნქციების განვითარება. საზოგადოებრივი სივრცე უნდა შეადგენდეს ტერიტორიის მინ. 30%-ს.	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
30	გდგ-ს ფარგლებში შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ფუნქციების განვითარება. რეკომენდირებულია საზოგადოებრივი სივრცეების გათვალისწინება კავშირით "მეგობრობის პარკთან"		
31	გგ-ს საფუძველზე შესაძლოა გდგ-არეალების გამოყოფა, რომლის მინიმალური ფართობი 3000 კვ.მ-ია. შემცირება შესაძლებელია თუ არ არსებობს გეოგრაფიულად გაფართოვების საშუალება. გგ-ს ფარგლებში დასადგენია რეგულირების ხაზები სამხრეთ და ჩრდილოეთ მხრიდან		
32	გდგ-ს საფუძველზე შესაძლოა ტერიტორიის განვითარება სზ-4-ით ან კომერციული ფუნქციით. გგ-ს ფარგლებში დასადგენია რეგულირების ხაზები სამხრეთ და ჩრდილოეთ მხრიდან		

33	გგ-ს საფუძველზე შესაძლოა გდგ-არეალების გამოყოფა, რომლის მინიმალური ფართობი 3000 კვ.მ-ია. დასადგენია რეგულირების ხაზები სამხრეთ და ჩრდილოეთ მხრიდან. რეკომენდირებულია სკოლი ტერიტორიის ზრდა და მმიწვდომადობის გაუმჯობესება		
34	გგ-ს საფუძველზე შესაძლოა გდგ-არეალების გამოყოფა, რომლის მინიმალური ფართობი 3000 კვ.მ-ია. შეეცირება შესაძლებელია თუ არ არსებობს გეოგრაფიულად გაფართოვების საშუალება. გგ-ს ფარგლებში დასადგენია რეგულირების ხაზები სამხრეთ-აღმოსავლეთის და ჩრდილოეთ მხრიდან	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
35	გგ-ს საფუძველზე შესაძლოა გდგ-არეალების გამოყოფა, რომლის მინიმალური ფართობი 5000 კვ.მ-ია. დომინირებული სახეობაა ასმინისტრაციული, საკონფერენციო და საოფისე ფუნქციები. გასათვალისწინებელია მიმდინარე პროექტები და მომიჯნავე განაშენიანების კომპლექსურობა	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
36	35-ე და 37-ე არეალების სარეზერვო ტერიტორია. შესაძლოა გადანაწილდეს ფუნქციები შერეულად. ტერიტორიის ათვისება შესაძლებელია მომიჯნავე არეალებში რესურსის ამონურვის შემდგომ. გრგ-ების საფუძველზე შესაძლებელია სიმაღლის ზრდა 7 სართულამდე.	სპორტული კომპლექსის მოწყობის შესაძლებლობა	
37	ბუფერული რეკრეაციული ზონა საზოგადოებრივ-საქმიან ფუნქციებსა და ინდივიდუალურ საცხოვრებელ უბანს შორის.	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
38	გდგ-ს საფუძველზე შესაძლებელია სზ-3-ით განვითარება	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
39	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება. აუცილებელია რეკრეაციული ზონის შექმნა გრძივი გამჭოლი ხაზის სახით რაც ტერიტორიის 30% უნდა მოიცავდეს	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
40	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება. აუცილებელია რეკრეაციული ზონის შექმნა გრძივი გამჭოლი ხაზის სახით რაც ტერიტორიის 30% უნდა მოიცავდეს	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
41	საინჟინრო ქსელებისა და ქუჩათა ქსელის მოწესრიგებით შესაძლებელია განვითარება სზ-2-ით გდგ-ს საფუძველზე.		
42	ტერიტორიის განვითარება შესაძლებელია გგ-ს ფარგლებში გამოივლენილი გდგ არეალების საფუძველზე, ან საინჟინრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურით უზრუნველყოფის შემთხვევაში გდგ-ს საფუძველზე.		

43	საზოგადოებრივი და საქმიანი ფუნქციების განვითარება შესაძლებელია გდგ(ებ)ის საფუძველზე.		
44	გგ-ს დამუშავების შემდგომ შესაძლებელია დაშვებული ფუნქციების განვითარება გდგ-ების საფუძველზე. სამრეწველო ტერიტორიები სასურველია ისე განლაგდეს რომ დანარჩენი სივრცე გამოყენებულ იქნას პარკად, ხოლო პერსპექტივაში მცირე აეროდრომის მოსაწყობად.	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
45	გგ-ს საფუძველზე დამუშავებული გდგ-ების შესაბამისად შესაძლებელია საცხოვრებელი უბნების განვითარება. აუცილებელია გენგეგმით დადგენილი საპროექტო მაგისტრალის ტრაექტორიის გათვალისწინება	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
46	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება. აუცილებელია მთავარ მაგისტრალთან მიმართებაში რეგულირების ხაზების დადგენა და გენგეგმით დადგენილი საპროექტო მაგისტრალის გათვალისწინება		
47	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება. აუცილებელია მთავარ მაგისტრალთან მიმართებაში რეგულირების ხაზების დადგენა და გენგეგმით დადგენილი საპროექტო მაგისტრალის გათვალისწინება		
48	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი, საქმიანი და საცხოვრებელი (50%) ზონების განვითარება. აუცილებელია მთავარ მაგისტრალთან მიმართებაში რეგულირების ხაზების დადგენა და გენგეგმით დადგენილი საპროექტო მაგისტრალის გათვალისწინება.		
49	გდგ-ს ფარგლებში შესაძლებელია კვარტალურ დონეზე შეიცვალოს საცხოვრებელი შერეული ზონით.		
50	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება. შესაძლებელია ტერიტორიის 30% გამოყენებულ იქნას საცხოვრებელი ფუნქციით.	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
51	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია სავაჭრო, ლოგისტიკური და საქმიანი ზონების განვითარება. აუცილებელია რეკრეაციული ზონის შექმნა გრძივი გამჭოლი ხაზის სახით რაც ტერიტორიის 20% უნდა მოიცავდეს. აუცილებელია სანავთობო ფუნქციების განდევნა	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	



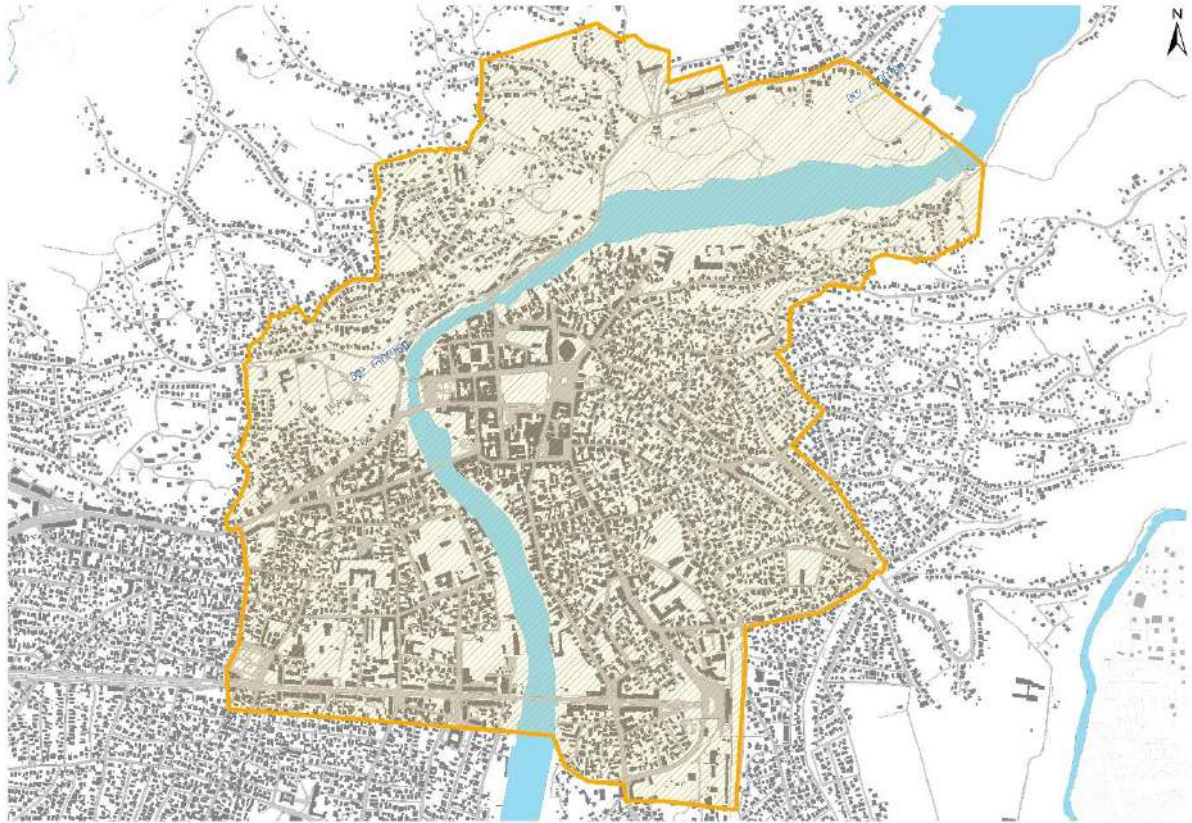




75	ტერიტორიის განვითარება დასაშვებია გგ-ს საფუძველზე დამუშავებული გდგ-ების საფუძველზე განახლებადი ენერჯის წარმოებისთვის. რზ-2-ის ფუნქციების შეტანა დასაშვებია ტერიტორიის მხოლოდ 5 პროცენტზე. გგ-ს დამუშავებამდე დასაშვებია მხოლოდ სასოფლო-სამეურნეო ფუნქციები.		სასოფლო
76	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება. დაუშვებელია საცხოვრებელი ფუნქციით განვითარება. 30% აუცილებელია დაიტვირთოს სარეკრეაციო ფუნქციებით მდინარისკენ გამჭოლად. დასაზუსტებელია შებენიანი ნაგებობების		
77	გგ/გდგ-ს საფუძველზე შესაძლებელია ტერიტორიის განვითარება. მდინარის სანაპირო ზოლი დაიტვირთოს რეკრეაციული ფუნქციებით.	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	სასოფლო
78	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება. მაქს. 30% გამოყენებულ იქნას საცხოვრებელი ფუნქციით. დადგენილი რზ-2-ის ცვლილება დაუშვებელია	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
79	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია 80% აუცილებელია დაიტვირთოს საჯარო სარეკრეაციო და სპორტული ფუნქციებით. დასაგეგმია კავშირი არსებულ საცხოვრებელ უბანსა და მდინარეს შორის.	სპორტული კომპლექსის მოწყობის შესაძლებლობა	
80	რეკრეაციული და საზოგადოებრივი ფუნქციების განსავითარებლად		
81	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საგანმანათლებლო და სპორტულ-სარეკრეაციო ფუნქციების განვითარება. საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება დასაშვებია მხოლოდ 10%-ზე.	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
82	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საზოგადოებრივი და საქმიანი ზონების განვითარება. მაქს. 30% გამოყენებულ იქნას საცხოვრებელი ფუნქციით. 30% აუცილებელია დაიტვირთოს სარეკრეაციო ფუნქციებით რომლებიც გამჭოლად დააკავშირებს სამხრეთს ჩრდილოეთთან	საუბნო მნიშვნელობის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
83	გგ-ს საფუძველზე გდგ-ების დამუშავებით შესაძლებელია საგანმანათლებლო ზონის განვითარება. 30% აუცილებელია დაიტვირთოს სარეკრეაციო ფუნქციებით	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	
84	ტერიტორიის განვითარება შესაძლებელია მხოლოდ რკინიგზის სადგურის გდგ-ს დამუშავების შემდგომ. შესაძლებელია საზღვრების კორექტირება რკინიგზის მოთხოვნების შესაბამისად		
85	დაშვებულია სასოფლო-სამეურნეო გამოყენება. გგ/გდგ-ს დამუშავების შემდგომ შესაძლებელია რზ-2 ფუნქციების განვითარება.	სტანდარტული ზომის სპორტული მოედნის მოწყობის შესაძლებლობა	



## 15.1. ისტორიული ცენტრის განაშენიანების გეგმა

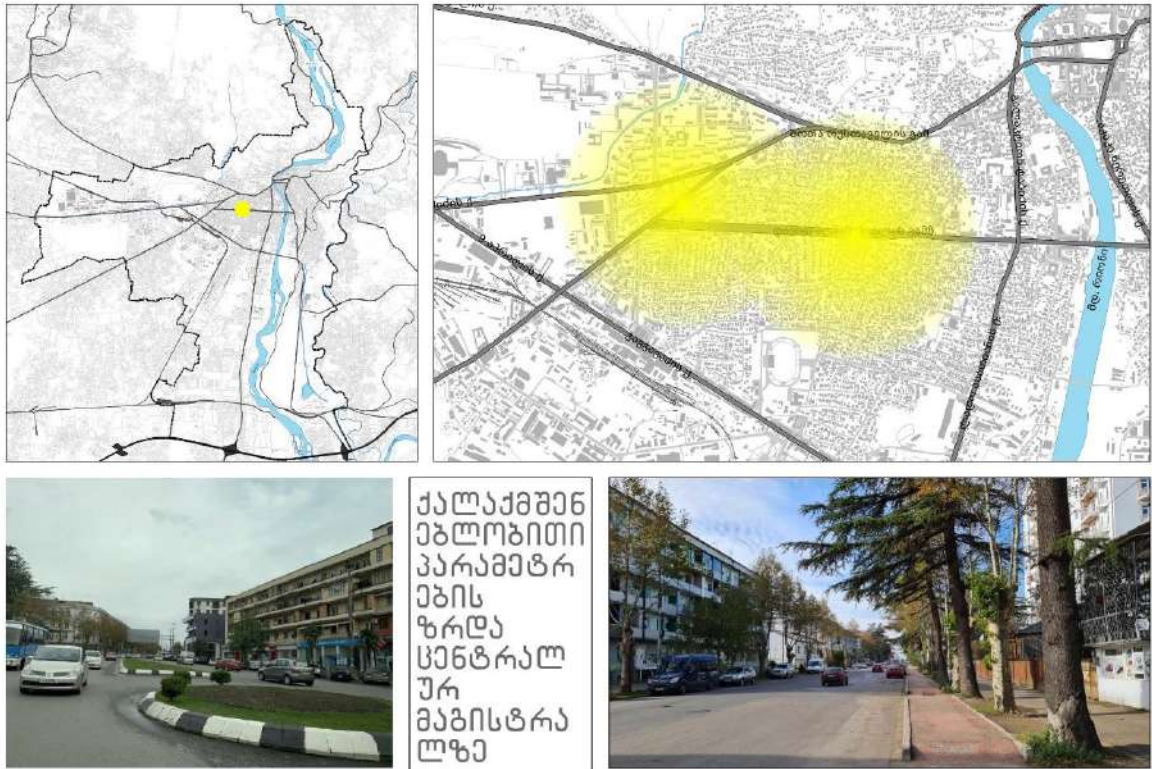


ილ. 59. განაშენიანების გეგმის სავარაუდო საკვლევე არეალი ისტორიული ცენტრისთვის

მდგრადი განვითარებისთვის, უპირობო აუცილებლობაა ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციის არსებობა და მისი დაცვა, თუმცა ისეთი სენსიტიური ზონისთვის, როგორც ქალაქის ცენტრია მნიშვნელოვანია, რომ გენგეგმის ფარგლებში, ან გენგეგმის დამუშავების შემდგომ დამტკიცებულ იქნას ცენტრალური ზონის განაშენიანების დეტალური გეგმა ან მინიმუმ განაშენიანების გეგმა. ამ უკანასკნელის დამუშავების შემთხვევაში უნდა გამოიყოს გდგ-არეალები, რომლებშიც მხოლოდ გდგ-ების დამუშავების შემდგომ იქნება შესაძლებელი სამშენებლოდ განვითარება. მნიშვნელოვანია, რომ სივრცითი მოწყობის დოკუმენტაცია შემუშავდეს ცენტრის ახალ საზღვრებში, რათა არ მოხდეს მომავალში, ცენტრის გაფართოებისას არასწორად განვითარებული გარემოს დახვედრება.

## 16. სხვა საკროეფტო გადაწყვეტები და გეგმარებითი რეკომენდაციები

### 16.1. ქალაქთმშენებლობითი პარამეტრების ზრდა ცენტრალურ მაგისტრალებზე



ილ. 60. ქალაქთმშენებლობითი პარამეტრების ზრდა ცენტრალურ მაგისტრალებზე

აღმაშენებლის, რუსთაველისა და გამსახურდიას გამზირების უმეტესი ნაწილის განაშენიანების სტრუქტურას წარმოადგენს მრავალბინიანი საცხოვრებელი განაშენიანება მაღალი ინტენსიურობით. მიუხედავად იმისა, რომ სამივე ეს მნიშვნელოვანი მაგისტრალი სხვადასხვა პერიოდშია წარმოქმნილი, მათთვის ერთნაირად სახასიათოა ფრაგმენტული ჩავარდნები დომინანტ სტრუქტურაში, რაც გამოიხატება მრავალბინიანი სახლების რიგებს შორის, ქუჩაზე გამომავალი, დაბალსართულიანი, უმეტესწილად, ინდივიდუალური საცხოვრებელი განაშენიანებით. მიუხედავად იმისა, რომ ქუთაისში საცხოვრებელი ფონდი გაცილებით მეტია ვიდრე მაცხოვრებელთა რაოდენობა, მიზანშეწონილია ზემოთხსენებული დაბალსართულიანი საცხოვრებელი განაშენიანების ჩანაცვლება მაღალი ინტენსიურობის საცხოვრებელი, რადგან ასეთ შემთხვევაში:

1. გაუმჯობესდება ამ მაგისტრალების იერსახე ერთიან კონტექსტში.
2. დაბალი ხარისხის საცხოვრებელი ჩანაცვლება უკეთესით.
3. სართულიანობისა და სიმჭიდროვის ზრდა გამოიწვევს პირველი სართულების კომერციულ აქტივობებს.
4. შუალედურ ზონაში წარმოიქმნება ახალი ლოკაციები დეველოპერული აქტივობებისთვის.
5. მაღალი ინტენსიურობის მშენებლობა განიდევენება ქალაქის ცენტრალური ზონიდან და მეტად „პოპულარული“, გადამჭიდროვებული უბნებიდან.
6. მძლავრ მაგისტრალებთან უშუალო კონტაქტი და გამართულ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასთან წვდომა (საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, მაღალი



გამტარუნარიანობის მაგისტრალები, ალტერნატიული ტრანსპორტით მიწვდომადობა), არ მოახდენს სატრანსპორტო ქსელის გადამჭიდროებას.

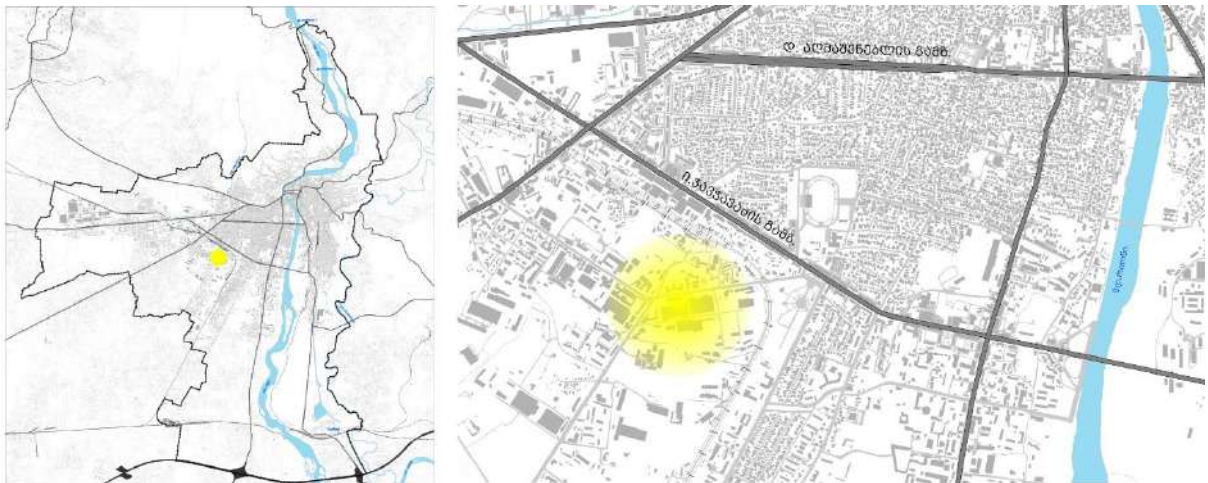
ასეთ ტერიტორიებად მოისაზრება აღმაშენებლის გამზირზე 25, 26 და 31 გგ/გდგ არეალები, რომელთა ფარგლებშიც მოქცეული საკადასტრო ერთეულების ჯამური ფართობი დაახლოებით 117 000 კვ.მ-ა. ნეტო მაჩვენებლებით ამ მიწების განვითარება ახალი საცხოვრებელი ფონდის სახით ქალაქის ამ ნაწილში დაახლოებით  $100\ 000 \times 2,5 = 250\ 000$  კვ.მ-ს შექმნის (2000-3000 ოჯახი) და დაახლოებით 40 000 კვ.მ. კომერციულ ფართობს.

მსგავსი პრინციპით განვითარებაა დაგეგმილი გამსახურდიას გამზირზე, აღმაშენებლის კვეთის მოპირდაპირე მხარეს. აქაც, ასეთი მაგისტრალისთვის შეუსაბამო, კერძო განაშენიანება მიზანშეწონილია ჩანაცვლდეს მაღალი ინტენსიურობის საცხოვრებელი სახლებით. ამ მონაკვეთზე (34-ე გგ/გდგ არეალი) განსავითარებელი ნაკვეთების ჯამური ფართობია 40 000 კვ.მ. რაც დაახლოებით 85 000 საცხოვრებელი და 12 000 კვ.მ. კომერციული ფუნქციების განსავითარებლადაა საკმარისი.

რუსთაველის გამზირზე მსგავსი განვითარებისთვის ორი ტერიტორიაა განსაზღვრული: 32-ე და 33-ე გგ/გდგ არეალები. ამ ორი ობიექტის საკადასტრო ერთეულების ჯამური ფართობი დაახლოებით 14 000 კვ.მ-ს შეადგენს და დაახლოებით 30 000 კვ.მ. საცხოვრებელი და 5 000 კვ.მ. კომერციულის განვითარების საშუალებას იძლევა.

ასეთი მასშტაბების განვითარება ქალაქს ჯამში დაახლოებით 422 000 კვ.მ. ახალმშენებლობის საშუალებას აძლევს ცენტრალური უბნის მიტანაზე. აქედან დაახლოებით 365 000 საცხოვრებელისთვისაა განკუთვნილი (10 000 ახალმოსახლე) და 57 000 საზოგადოებრივ-საქმიანი ფუნქციების განსავითარებლად.

## 16.2. საექსპლუატაციო სივრცე ყოფილ საწარმოო ტერიტორიაზე



ილ. 61. საექსპლუატაციო სივრცე ყოფილ საწარმოო ტერიტორიაზე

ქალაქისთვის მნიშვნელოვანია მრავალფუნქციონალურობა და ერთ-ერთი ყველაზე მზარდი მიმართულება ამ მხრივ (კოვიდ პანდემიის გავრცელებამდე) MICE-ფუნქციებია (the Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions). თანამედროვე ქალაქები მაქსიმალურად ცდილობენ ამ მიმართულებით განვითარებას, ვინაიდან მსხვილი შეხვედრების ორგანიზება და მასში საერთაშორისო სტუმრების ჩართვა მასშტაბურად ზრდის

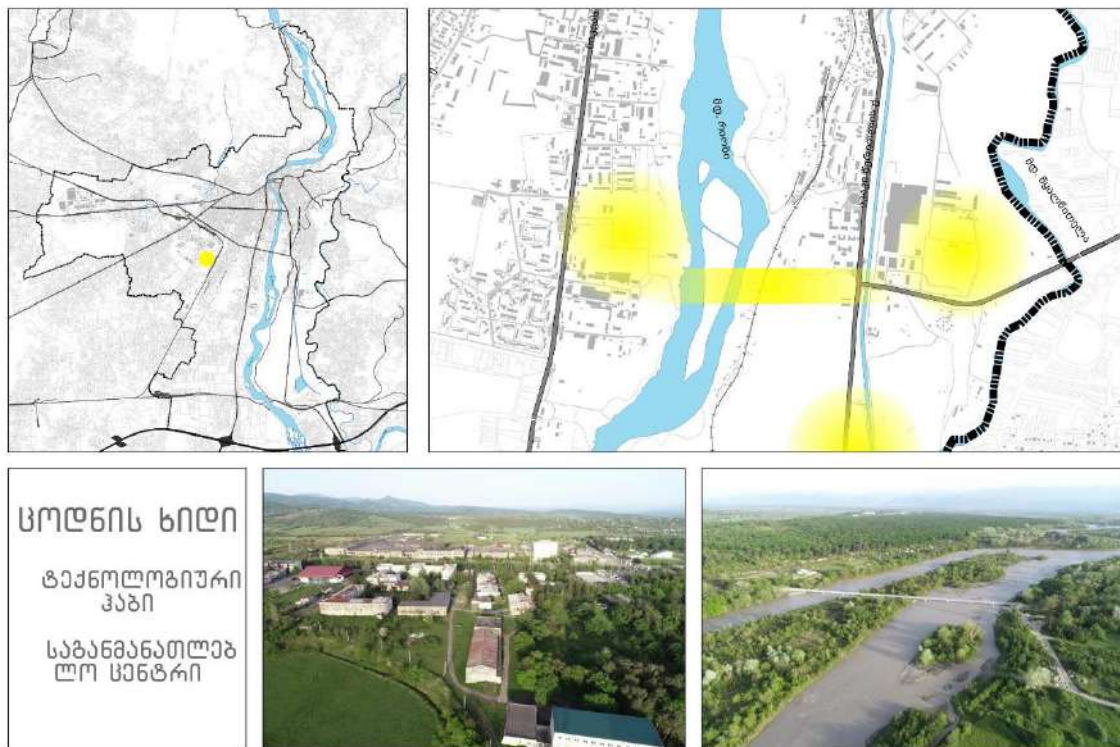


ტურიზმს და შესაბამისად გავლენას ახდენს ეკონომიკაზე. ქუთაისის, როგორც დასავლეთ საქართველოს ცენტრის, MICE-უბნის განვითარება კონცეფციით დაგეგმილია ყოფილი ელექტრომექანიკური ქარხნის ტერიტორიაზე. ლოკაცია გამორჩეულია ვინაიდან:

1. 90%-ით სახელმწიფო საკუთრებაა.
2. ტერიტორიაზე არსებული დიდმალიანი შენობები იდეალურია ამ ფუნქციების განსავითარებლად (ფიზიკური მდგრადობის შემთხვევაში).
3. ტერიტორიის ფართობი (36 ჰა) იძლევა, როგორც მოკლევადიანი, ისე გრძელვადიანი, ფართომასშტაბიანი სივრცის ათვისების საშუალებას.
4. ტერიტორია კარგადაა უზრუნველყოფილი სატრანსპორტო კავშირებით.
5. ლოკაცია გამაშენიანების სტრუქტურული იერარქიით ხვდება, როგორც ცენტრის ზონაში, ისე გეგმარებით კარკასზე.
6. უშუალოდ ემიჯნება მსხვილ სარეკრეაციო ტერიტორიას, საცხოვრებელ, საზოგადოებრივ-საქმიან და ინდუსტრიულ ტერიტორიებს. ასეთი მრავალფეროვნება მიჯნებზე იდეალურია MICE ფუნქციების განსავითარებლად.

54-ე გგ-არეალის ფართობიდან გამომდინარე, სწორი დაგეგმვისა და დაგეგმარების შემთხვევაში, მოცემული ბანი შესაძლოა განვითარდეს ეტაპობრივად, მოთხოვნებისა და აქტივობების შესაბამისად. ტერიტორიის ფართობი იძლევა იმის საშუალებას, რომ დიდი ნაწილი დაეთმოს რეკრეაციას და სპორტს, რაც მეტ მიმზიდველობას შესძენს საექსპოზიციო ჰაბს. (ანალოგისთვის თბილისის ექსპო-ტორჯის ტერიტორია, რომელიც პარკის ფუნქციასაც ითავსებს).

### 16.3. ტექნოლოგიური ჰაბი/კოლიგონი ბრაუნფილდზე 82-ე გგ/გდგ არეალში



ილ. 62. ტექნოლოგიური ჰაბის სავარაუდო არეალი

მდ. რიონის მარცხენა სანაპიროზე ტექნოლოგიური ჰაბის ფუნქცია გათვალისწინებულია ყოფილი ტრაქტორების ქარხნის ტერიტორიაზე. ტერიტორიის დიდი ნაწილი დაურეგისტრირებელია, მსხვილი მესაკუთრე, ძირითადად, მუნიციპალიტეტია და რამოდენიმე შედარებით პატარა მიწის ნაკვეთი კერძო საკუთრებას წარმოადგენს. მოცემული ტერიტორიის ადგილმდებარეობა და ლანდშაფტი იდეალურია ტექნოლოგიური ჰაბის ფუნქციისთვის, რომელიც თავის თავში მოიცავს, როგორც სამეცნიერო, ესპერიმენტალურ და საწარმოო ფუნქციებს, ისე საგამოფენო, საკონფერენციო და რეკრეაციულ ზონებს. ადგილმდებარეობის მხრივ, მნიშვნელოვანია მისი სიახლოვე ტექნოლოგიურ უნივერსიტეტთან და მასთან მჭიდრო კავშირი.

## 16.4. განახლებადი ენერჯის ზონა



ილ. 63. განახლებადი ენერჯის ზონა ქალაქის სამხრეთით

ქალაქის სამხრეთ ნაწილში შემოთავაზებული კონცეფციით შემოერთებული ტერიტორიების უდიდესი ნაწილი განთავსებულია საქართველოს მასშტაბით, ერთ-ერთ ყველაზე ენერგოეფექტურ ზონაში, რაც გამოიხატება ქარისა და მზის ენერჯის მძლავრი წყაროების არსებობაში. კვლევებიდან ჩანს, რომ მოცემული ტერიტორიები ეფექტურია როგორც მზის ენერჯის მოპოვების კუთხით, ისე ქარის ტურბინებით ელექტროენერჯის გამომუშავებისთვისაც. გარდა იმისა, რომ განახლებადი ენერჯის გამომუშავების პრიორიტეტულობა დეკლარირებულია ეროვნულ დონეზე და ეფექტურია უსაფრთხო ენერჯის მოპოვების კუთხით, მნიშვნელოვანია, რომ ქალაქის მთავარ შემოსასვლელში აქცენტირებული იყოს ეკო-ქალაქის იდეა. გარდა სიმბოლიზმისა და ესთეტიური სილამაზისა, აუცილებელია ქუთაისმა შემწას ქალაქის კარიბჭის ეფექტი ქალაქის სტრუქტურისთვის და არ დაუშვას ამ ტერიტორიების ისეთი ქალაქური განვითარება, როგორცაა სამტრედიის მიმართულებით და უკვე შეინიშნება ნიკეას დასახლების მომიჯნავე ტერიტორიებზეც. უშუალოდ ავტობანიდან შემომავალ გზაზე შესაძლოა ცალკეული ობიექტების გაჩენა, თუმცა ეს უნდა განხორციელდეს ერთიანი განაშენიანების გეგმისა და განაშენიანების დეტალური გეგმების საფუძველზე. სარეკომენდაციო ხასიათის გგ და გდგ არეალები წარმოდგენილია კონცეფციის

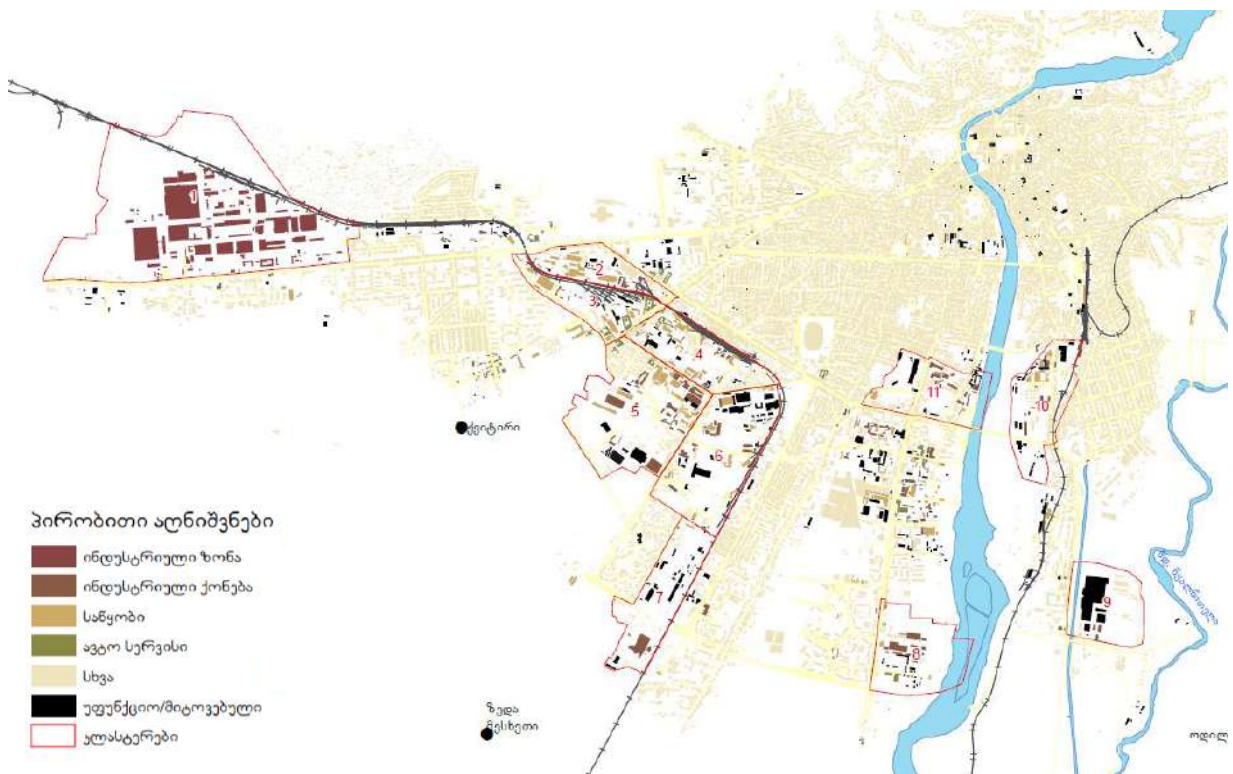






## 16.6. ბრაუნფილდების ათვისება

ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის პროექტის ფარგლებში, დეტალური კვლევის საგანს წარმოადგენდა ქუთაისში არსებული ინდუსტრიული ქონების მასშტაბი, არსებული ბრაუნფილდები და მათი რევიტალიზაციის შესაძლებლობები. როგორც პირველი ეტაპის კოლიერსის კვლევაშია მოცემული, დეტალურად იქნა შესწავლილი ქუთაისში არსებული ინდუსტრიული ქონებები და გამოიკვეთა 11, შედარებით დიდი, ზომის ინდუსტრიული კლასტერი (იხ. ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის საბაზისო მონაცემები, დანართი 1 - სოციო-ეკონომიკური და ფუნქციურ-მოცულობითი კვლევა, გვ.73-95). გამოკვლეული უძრავი ქონებების უმრავლესობა არის მიტოვებული.



ილ. 65. ქუთაისში არსებული ბრაუნფილდები და მიტოვებული შენობები

2020 წლის მონაცემებით, მათი ფართი 515 ათას კვ.მ.-ს შეადგენდა, რაც მთლიანი ფუნქციური მიქსის 5%-ს წარმოადგენს. ჩვენი მიდგომაა, რომ ზემოთ აღნიშნული სექტორების, განსაკუთრებით ადმინისტრაციულ-საოფისე, კულტურისა და გართობის ობიექტების და ინდუსტრიული ქონებების გაზრდა არსებული მიტოვებული/უფუნქციო უძრავი ქონებების, ე.წ. ბრაუნფილდების ხარჯზე მოხდეს. შესაბამისად, მათი ზრდის პარალელურად, მცირდება უფუნქციო მიტოვებული ქონების ფართობიც. ამ შემთხვევაში, წლიურად საშუალო შემცირება დაახლოებით -8%-ია, ხოლო ჯამური შემცირდება - -80%. შედეგად, 2040 წლისთვის უფუნქციო მიტოვებული შენობების ფართი 515 ათასიდან 103 ათასამდე მცირდება. გთხოვთ იხილოთ კონცეფციისა და ხარტსარგებლიანობის დასაბუთების კვლევა (კოლიერსის ანგარიში, III ეტაპი - სამომავლო ფუნქციური მოცულობების პროგნოზი - გვ. 8-14), სადაც წარმოდგენილია კონკრეტული შეთავაზებები.



ილ. 66. დასავლეთ ქუთაისის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია

მაგალითად, ყოფილი ელექტრომექანიკური ქარხანა, რომელიც ერთ-ერთი გამორჩეული ე.წ. „brownfield“-ია ქუთაისში. ამ შემთხვევაში ორ ფუნქციურ ალტერნატივას ვხედავთ; ობიექტი შესაძლოა განვითარდეს ქალაქთან და მაგისტრალურ გზებთან კარგად შეკავშირებულ, საშუალო ზომის ლოგისტიკურ ცენტრად ან/და მულტიფუნქციურ საზოგადოებრივ ობიექტად. ეს უკანასკნელი ახლაგაზრდობის პარკთან ბმის საშუალებას იძლევა და ერთიან მსხვილ საზოგადოებრივ-რეკრეაციულ ფუნქციას აყალიბებს ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში. მულტიფუნქციური ობიექტის განვითარების შემთხვევაში, რეკომენდირებულია ყველაზე მსხვილი შემორჩენილი ნაგებობის მასშტაბურ საკონვენციო დარბაზად გადაკეთება, რომელიც საგამოფენო, გასართობ და საქმიან მსხვილ ღონისძიებებს უმასპინძლებს. დამხმარე ფუნქციებში წარმოგვიდგენია კვება, ვაჭრობა, გართობა, რეკრეაცია, კრეატიული ინდუსტრიები და სამუშაო სივრცე.

ასევე, განხილულ იქნა ყოფილი აეროპორტის ტერიტორიაც. ეს ტერიტორია მულტიფუნქციური აერო კლუბის განვითარების საშუალებას იძლევა. მიუხედავად იმისა, რომ ამ ტერიტორიის აღმოსავლეთ ნაწილში ელექტრომოტივების ქარხნის მშენებლობა იყო დაანონსებული, მისი კომბინირება შესაძლებელია დაახლოებით 100-150 ჰექტრამდე ზომის კომპაქტურ აეროკლუბთან. მსგავსი მაგალითები მრავლად გვხვდება დასავლეთში და განსაკუთრებით წყალტუბოს განვითარების გეგმებთან და მისი მიზნობრივი მომხმარებლების სეგმენტთან, თანხვედრაში მოდის. ჩვენი ხედვით სწორედ განვითარებული აეროკლუბი ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი მიზიდულობის ცენტრი შეიძლება გახდეს დასავლეთ საქართველოში და ქ. ქუთაისის ბრენდინგში საკმაოდ მნიშვნელოვანი და საინტერესო კომპონენტი დაამატოს.

უკვე აპრობირებული და წარმატებული მაგალითები არსებობს, თუ როგორ გარდაიქმნა ძველი ინდუსტრიული ანდა კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლები პრაქტიკულ საზოგადოებრივ სივრცეებად. ხშირად ხდება საოფისე, სასტუმრო, გართობისა და კვების ფუნქციებით მსგავსი არეალების დატვირთვა, რომელსაც არსებული ძველი გარემო დამატებით ხიბლს სძენს. სწორედ ეს იდეაა შეთავაზებული ყოფილი საგრენაჟოს ტერიტორიაზე, რომლის პრივატიზება ბოლო პერიოდში მოხდა. შეთავაზებული კონცეფცია გულისხმობს ქუთაისის ცენტრში ახალი მიზიდულობის ადგილის გაჩენას სამუშაოდ, დასარჩენად და გასართობად-საკვებად.





ილ. 67. ქუთაისის სამხრეთ ნაწილის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია

რეკომენდირებულია, ასევე, ლიტაფონის ტერიტორიის სანაპირო ზოლის მსხვილ რეკრეაციულ, სპორტულ და ჯანდაცვის ფუნქციებად ტრანსორმაცია. გამომდინარე იქიდან, რომ ქალაქის დასავლეთ ნაწილში საკმაოდ მსხვილი ინდუსტრიული არეალი გამოიყო, რომელიც 20 წლიან პერსპექტივაში გაზრდილ მოთხოვნას პასუხობს, ლიტაფონზე ამ ფუნქციის სამომავლო განვითარება მიზაშეწონილად არ მიგვაჩნია.

მიმოხილული გვაქვს, მათ შორის, ყოფილი სატრაქტოროს ტერიტორია, როგორც სამომავლოდ ტექნოლოგიური ზონა და მისი მოპირდაპირე მხარე, რიონის სანაპიროზე და ის მოიცავს ყოფილ ტექნიკურ სასწავლებელსა და დაგეგმილ ფიზიკა-მათემატიკურ სკოლას. ტექნოლოგიური ზონა, დიდწილად, უმასპინძლებს ტექნოლოგიურ და სამეცნიერო-კვლევით სექტორებში დასაქმებულებსა და ფრილანსერებს / ახალგაზრდა მეწარმეებს შესთავაზებს ბიზნეს ინკუბატორის ფუნქციას. მსხვილი დათმობილი არეალი შესაძლოა „Science/Technology Park“-ის პრინციპით განაშენიანდეს, სადაც იქნება თავისუფალი არეალები ცდებისთვის და მიმდებარე მსხვილი რეკრეაციული სივრცეები. დამხმარე ფუნქციებად წარმოგვიდგენია კვების, გართობისა და სასტუმრო სანაპიროების კლასტერი.

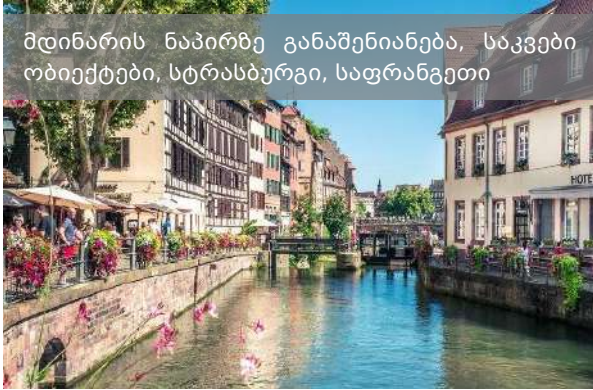
*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ კოლიერსის III ეტაპის ანგარიში: კონცეფცია და ხარჯსარგებლიანობის ანალიზი.*

## 16.7. ქალაქის ცენტრში ბაზრის მოწესრიგება

ერთ-ერთ მთავარ გამოწვევადაა დასახლებული მიმდებარე ბაზრის ტერიტორიაზე არსებული ქალაქური და არამიმზიდველი გარემო. ჩვენი შეხედულებით, ბაზრის და საბითუმო ვაჭრობის ფუნქციები ქალაქის სამხრეთ და დასავლეთ ნაწილებში არის გასატანი. თვით ბაზრის შენობას შესაძლოა იგივე ფუნქცია შეუნარჩუნდეს, თუმცა უფრო ტურისტული დატვირთვით. თანამედროვე ბაზრის კონცეფციები მრავლად გვხვდება ევროპულ ქალაქებში და დიდი ტურისტული პოპულარობით ხასიათდება. იმერული სუფრა, ერთ-ერთი გამორჩეული არამატერიალური კულტურული მემკვიდრეობაა რომელიც შესაძლოა სწორედ ე.წ. “Foodhall“-ის კონცეფციაში საინტერესოდ იყოს გადმოცემული. ერთიანად განახლებული სანაპირო და ბაზრის ობიექტი, უთუოდ ტურისტების აუცილებელ სანახავ სიაში მოხვდება.



გასაზიარებელია ძველი, ისტორიული ქალაქების პრაქტიკები სანაპირო ზოლისა და ქუჩების ათვისებასთან დაკავშირებით. მეტწილად ისინი დატვირთულია სხვადასხვა ზომის საკვები ობიექტებით, ბუტიკური ტიპის მცირე სასტუმროებით, რომლებიც გამოირჩევიან შთამბეჭდავი მდინარის ხედებით და მოვლილი რეკრეაციით. ქალაქის ცენტრში არსებული ბაზრები, უფრო ტურისტული დანიშნულებისაა, ვიდრე საბითუმო ვაჭრობის, ქალაქის გასტრონომიული კულტურის ერთგვარი რეპრეზენტაციაა, დატვირთულია ღია და დახურული საკვები სივრცეებით და ძირითადად, ტურისტი ვიზიტორებით გამოირჩევა.



მდინარის ნაპირზე განაშენიანება, საკვები ობიექტები, სტრასბურგი, საფრანგეთი



ბაზარი, საკვები ობიექტებით, FOODHALL, მადრიდი, ესპანეთი

*La Petite France, Strasbourg, France / Mercado de San Miguel, Madrid, Spain*

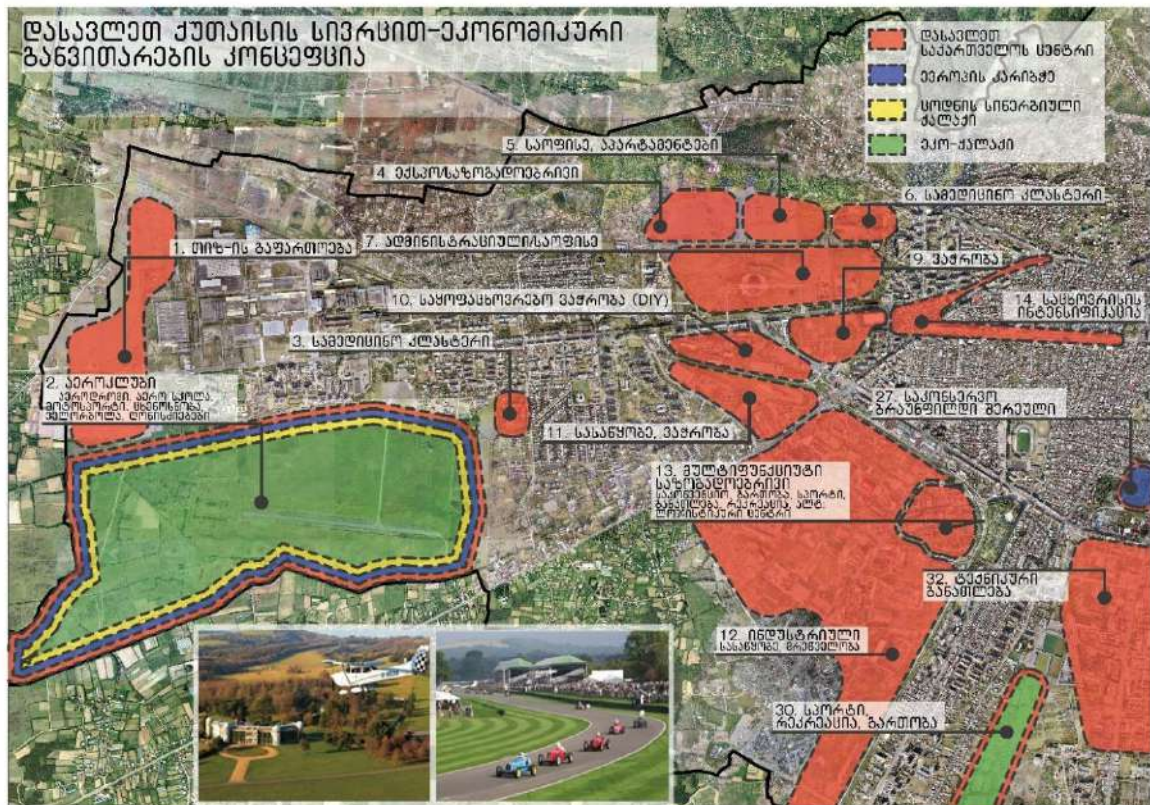
**შენიშვნა:** დამატებით იხილეთ კოლიერსის III ეტაპის ანგარიში: კონცეფცია და ხარჯსარგებლიანობის ანალიზი.





14. საცხოვრებლის ინტენსიფიკაციისთვისაა გამოყოფილი და კონცეფციით ამ ტერიტორიების განვითარებაც მაღალი სიმჭიდროვით ხდება, რაც გარდა საცხოვრებლისა, ხელს შეუწყობს დაბალ სართულებზე საზოგადოებრივი ფუნქციების გააქტიურებას.

15. კლასტერი გაბაშვილის პარკის რეაბილიტაციას გულისხმობს და შესაბამისად რეკრეაციული ფუნქციით განვითარებაა შემოთავაზებული ზონირებაში. კონკრეტული ზონირება დასაბუხტებელია გენგეგმის ან/და გდგ-ს საფუძველზე.



ილ. 68. დასავლეთ ქუთაისის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია

16. მნიშვნელოვანი კავშირის შექმნაა, რაც კონცეფციაში ასახულია როგორც საპროექტო ხიდის ლოკაცია და მნიშვნელოვანი მიმართულება ცენტრისა და მარტვენა სანაპიროს დასაკავშირებლად.

17. კლასტერი განსაზღვრულია ბოტანიკური ბაღის გასაფართოებლად და როგორც ზონირებაში (რზ), ისე შემდგომი რიგის სამუშაოებში შესაბამისი რეგლამენტაცია გააჩნია.

18. განსაზღვრულია აქტიური სპორტის განვითარებისთვის და ზონირებაში შესაბამისი, აქტიური რეკრეაციის ფენა ადევს.

19. კლასტერი მოიაზრებს ქალაქის ჩრდილოეთით არსებული კუნძულის გააქტიურებას და საპარკო ზონად გადაქცევას. კონცეფციით ქალაქის ფარგლებში მოქცეულ ორივე კუნძულს სწორედ რეკრეაციული ზონა განესაზღვრა.

20. უმნიშვნელოვანესი კლასტერი ქალაქის ცენტრში მოიცავს სანაპირო ზოლში სასტუმროებისა და საზოგადოებრივი ფუნქციების განვითარებას. ზონირებაში მოცემული უბანი შერეულ ზონაში ხვდება, თუმცა მისი მნიშვნელობიდან გამომდინარე დაუშვებელია განვითარება გდგ-ს დამუშავების გარეშე.



21. ე.წ. „საგრენაჟოს“ განვითარება სასტუმროსა და საზოგადოებრივი ფუნქციებითაა დაგეგმილი რაც აისახება ზონირებაშიც (შერეული ზონა, ცენტრის ზონა)

22. მნიშვნელოვანი ტურისტული აქტივობა - კავშირი საფინანსო და მონამეთას შორის „კანიონის“ გავლით არასათანადოდაა აღწერილი ზონირებაში, ვინაიდან უმნიშვნელოდ ხვდება ქუთაისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში, თუმცა ჯეროვნადაა ასახული ტურისტული ინფრასტრუქტურის განვითარების ხედვაში და საპროექტო გადაწყვეტებში.

23. წარმოდგენს კლასტერს რომელიც გართობა დასვენებისა და საზოგადოებრივი ფუნქციების განსათავსებლად. ძირითადად საცხოვრებელ ზონაშია განთავსებული, თუმცა საპროექტო გადაწყვეტებისა და შემდგომი რიგის სამუშაოების ნუსხაში მკაფიოდია გაწერილი მისი განვითარების პერსპექტივები გგ/გდგ-ების საშუალებით. მნიშვნელოვან ნაწილში, სადაც სატრანსპორტო ჰაბი უნდა მოეწყოს ტრანსპორტის ტერიტორია განესაზღვრა (ტტ), ხოლო ნაწილობრივ, მარცხენა სანაპიროზე შერეული ზონა (სავარაუდოდ შზ-2).



ილ. 69. ქუთაისის ცენტრალური და ჩრდილოეთ ნაწილის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია

26. აგრარული მრეწველობისთვის განკუთვნილი ტერიტორიაა, რომლისთვისაც არ არის განსაზღვრული ზონირება, თუმცა შემდგომი რიგის საპროექტო ობიექტებში დაგეგმილია მისი განვითარება რეკრეაციული, შზ-1-ისა და გამწვანებული ტერიტორიების სახით.

27. კლასტერი განსაზღვრულია ყოფილი სამრეწველო ტერიტორიის განსავითარებლად შერეული ფუნქციებით, რაც კონცეფციაში შემდგომი რიგის სამუშაოებში შესაბამისადაა აღწერილი.

29. კლასტერი არსებულ საცხოვრებელ უბნებთან მსუბუქი მრეწველობისა და ვაჭრობის განვითარებას გულისხმობს, რაც ზონირებაში შერეული ზონის სახითაა წარმოდგენილი და განესაზღვრა გგ/გდგ არეალები შემდგომი რიგის დაგეგმარებისთვის.



30. კლასტერი რეკრეაციულია და კონცეფციაში (ზონირება, საპროექტო გადაწყვეტები, შემდეგი რიგის ღონისძიებები) შესაბამისადაა აღწერილი.

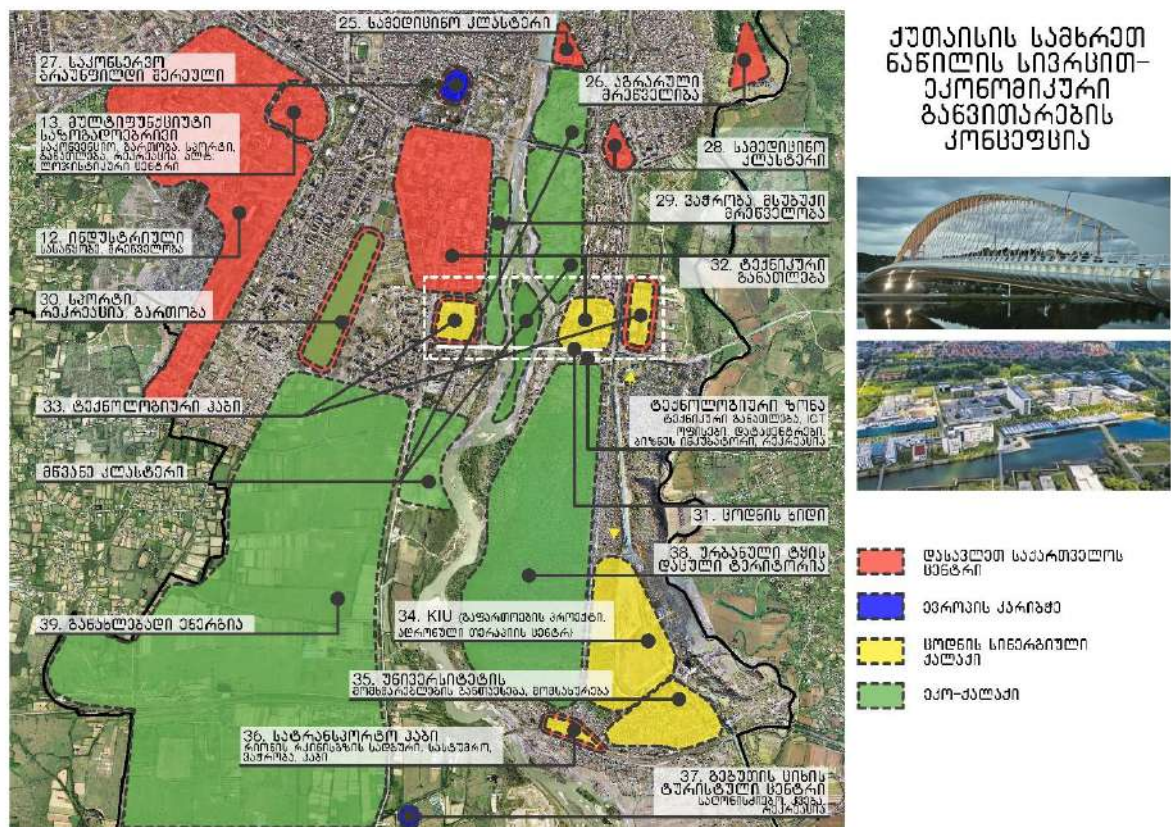
31. 32. 33. 34. კლასტერები საგანმანათლებლო ფუნქციებისა და მათი განვითარებისთვის აუცილებელი პირობების შექმნაზე ორიენტირებული და გეგმარებით ნაწილშიც ამ ფუნქციებითაა ასახული. ძირითადად მათთვის განსაზღვრულია სპეციალური ზონები (სპზ-1) და განვითარების პირობები გაწერილია შემდეგი რიგის სამუშაოების ნაწილში.

35. კლასტერიც წინა კლასტერების გაგრძელებაა, მოიცავს უნივერსიტეტის მომსახურე პერსონალისა და მომხმარებლების განთავსებას, რისთვისაც განისაზღვრა საცხოვრებელი ზონა.

36. სატრანსპორტო ჰაბადაა წარმოდგენილი ეკონომიკურ ხედვაში და შეესაბამება ქალაქგეგმარებით დადგენილ ზონებსა და განვითარების პირობებს (საინჟინრო ზონა და რკინიგზის სადგურის გაფართოვების ტერიტორია).

37. გეგუთის ციხის განვითარებისა და მისი პოტენციალის სრულად ათვისებისთვის კონცეფციით განსაზღვრულია როგორც სპეციალური ზონა, ისე ტურისტულ ქსელში ჩართვის პირობები.

39. კლასტერი უმსხვილესია და მოიცავს იმ ტერიტორიებს რომლებიც განახლებადი ენერჯის ცენტრად უნდა იქცეს. გეგმარებით ნაწილში მათთვის განსაზღვრულია ძირითადად საინჟინრო ტერიტორიების ფუნქცია, ხოლო იმისთვის რომ მათი განვითარება ეტაპობრივად განხორციელდეს, ტერიტორია დაყოფილია გგ/გდგ არეალებად შესაბამისი განმარტებებითა და განვითარების პარამეტრებით.



ილ. 70. ქუთაისის სამხრეთ ნაწილის სივრცით-ეკონომიკური განვითარების კონცეფცია

მნიშვნელოვანია, რომ კონცეფციაში ეკონომიკური და გეგმარებით პოზიციები მაქსიმალურ თანხვედრაშია და ხელს უწყობს ქალაქის მდგრად განვითარებას სხვა, მომიჯნავე დარგებთან ერთად.

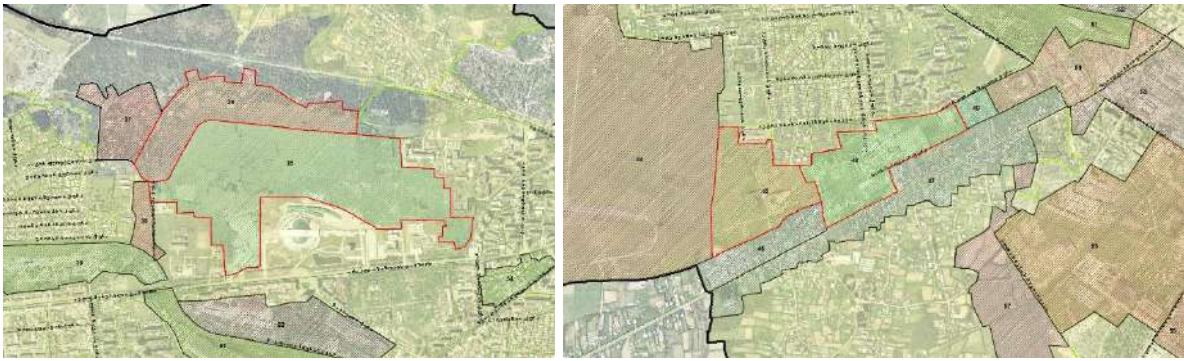
## 18. მდგრადი ეკონომიკური განვითარების ქალაქმშენებლობითი წინაპირობები

ქალაქის მდგრადი განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია, რომ ეკონომიკური და ქალაქგეგმარებითი პირობები ერთმანეთის პარალელურად დაიგეგმოს, რაც ხელს შეუწყობს ორივეს გაძლიერებას. წინამდებარე კონცეფცია შემუშავებულია ამ პრინციპებზე დაყრდნობით და მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფები სხვადასხვა განხრით დამოუკიდებლად მუშაობდნენ, კოლექტიური გადაწყვეტებისა და ქალაქის ინტერესების გათვალისწინებით, კრების დოკუმენტში ეკონომიკისა და ქალაქგეგმარების გადაწყვეტები ერთმანეთთან აბსოლუტურ თანხვედრაშია. მიუხედავად იმისა, რომ განვითარების გარდამავალ ეტაპზე რთულია საზოგადოებრივი, ჯანსაღი ცხოვრებისთვის აუცილებელი ინტერესებისა და ეკონომიკური აღმავლობისთვის მნიშვნელოვანი პროექტების შეჭერება, წინამდებარე თავი სწორედ ამ ასპექტების თავსებადობას წარმოაჩენს.

### 18.1. საცხოვრისის მშენებლობა

მიუხედავად იმისა რომ ქალაქის საცხოვრებელი ფონდი გაცილებით დიდია, ვიდრე ქალაქის მაცხოვრებელთა რაოდენობას ესაჭიროება, ქუთაისის სამშენებლო სექტორის მთავარ დამტვირთავს სწორედ საცხოვრებელი კორპუსების მშენებლობა წარმოადგენს. ზოგადად ქალაქში ასეთი მშენებლობები არც თუ დიდი ინტენსიურობით მიმდინარეობს, თუმცა ქუთაისის პოტენციალისა და საცხოვრებლის ხარისხის ზრდაზე მოთხოვნის გაჩენის პარალელურად საცხოვრებელი, მრავალბინიანი სახლების მშენებლობა სულ უფრო მეტად აქტიური ნაწილი გახდება ქალაქის ეკონომიკაში. გარდა პროგნოზირებისა, ეკონომიკური ჯგუფის ანგარიშებიდან გამომდინარე ამ ფუნქციის სამშენებლო მოცულობები დაახლოებით 910,500 კვ.მ-ს შეადგენს შემდეგი 10 წლის განმავლობაში. იმის ფონზე, რომ ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში მაღალი სიმჭიდროვისა და სართულიანობის განაშენიანება ვნებს როგორც ისტორიულ გარემოს ისე სატრანსპორტო და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის ფუნქციონირებას, კონცეფციით დაუშვებელია ცენტრალურ უბანში მაღალსართულიანი მშენებლობა. კონცეფციის ფარგლებში გამოიყო რამოდენიმე მთავარი პოლიგონი სადაც შესაძლებელია სამშენებლო აქტივობების წარმართვა ბინათმშენებლობის კუთხით. მათგან ზოგიერთი ახალი ტერიტორიების ათვისებას გულისხმობს (მაგ: ყოფ. პარლამენტის მიმდებარე ტერიტორია, სამტრედიის გასასვლელსა და არსებულ საცხოვრებელ უბნებს შორის მიწები და ა.შ.), ხოლო ძირითადი აქცენტი გაკეთებულია დაბალსართულიანი, ამორტიზებული, შეუსაბამო საცხოვრებლის ჩანაცვლებაზე ახალი, მაღალი სიმჭიდროვის საცხოვრებელი განაშენიანებით.





ამ მხრივ ძირითადი აქცენტი კეთდება აღმაშენებლის, რუსთაველისა და გამსახურდიას ქუჩებზე არსებულ რესურსზე (დეტალურად იხილეთ თავი: ქალაქმშენებლობითი პარამეტრების ზრდა ცენტრალურ მაგისტრალებზე).



ასეთი პოლიგონები საცხოვრისის მშენებლობისათვის ფაქტიურად მთელი ქალაქის მასშტაბითაა განსაზღვრული და ჯამში დაახლოებით 787,600 კვ.მ. სამშენებლო მიწის ნაკვეთს შეადგენს. სულ ამ ტერიტორიებზე, სხვადასხვა კოეფიციენტით მშენებლობით დაახლოებით 1,5 მილიონი კვ.მ.-ის მშენებლობაა შესაძლებელი. იქედან გამომდინარე, რომ ამ ტერიტორიების ნაწილი უკვე განაშენიანებულია, რეალური მატება საცხოვრებელი ფონდისთვის დაახლოებით 1,260,000 კვ.მ-ს შეადგენს.

იმის გათვალისწინებით რომ ამ რესურსის სრულად ათვისება შეუძლებელი იქნება უახლოესი 10 წლის განმავლობაში (გასათვალისწინებელია ალტერნატიული მშენებლობა/რეკონსტრუქციის პროექტებიც), თამამად შეიძლება ითქვას, რომ ეკონომიკის დათქმული მოთხოვნების რეალიზაციისთვის ქუთაისს სათანადო რესურსი გააჩნია კონცეფციით დადგენილ პოლიგონებზე და არ არსებობს ქალაქის ექსტენსიური განვითარების, ან ისტორიული ნაწილისთვის ზიანის მომტანი მშენებლობების წარმოების აუცილებლობა.

## 18.2. სასტუმროსა და ტურისტული ფუნქციების განვითარება

ლოკაცია/გგ-გდგ #	საკ. ფართი	არსებული			საპროექტო			ნამატი
		ზონა	კ2	ფართობი	ზონა	კ2	ფართობი	
<b>ალმაშენებელი, რუსთაველი, გამსახურ</b>								
25	7 000	სზ-1	0,5	3 500	სზ-4	2,5	17 500	14 000
26	10 000	სზ-1	0,5	5 000	სზ-4	2,5	25 000	20 000
31	124 000	სზ-1	0,5	62 000	სზ-4	2,5	310 000	248 000
32	5 000	სზ-1	0,5	2 500	სზ-4	2,5	12 500	10 000
33	11 000	სზ-1	0,5	5 500	სზ-4	2,5	27 500	22 000
34	50 000	სზ-1	0,5	25 000	სზ-4	2,5	125 000	100 000
	<b>207 000</b>			<b>103 500</b>			<b>517 500</b>	<b>414 000</b>
<b>ნამახვანი</b>								
11. 12. 13. 14. 15. 16.	61 000	სზ-2	0,8	48 800	სზ-3	2,1	128 100	79 300
	<b>61 000</b>			<b>48 800</b>			<b>128 100</b>	<b>79 300</b>
<b>ჭავჭავაძე</b>								
64	53 000	სზ-2	0,8	42 400	სზ-4	2,5	132 500	90 100
65	81 600				სზ-4	2,5	204 000	204 000
	<b>134 600</b>			<b>42 400</b>			<b>336 500</b>	<b>294 100</b>
<b>თაბუკაშვილი</b>								
60	21 000	სზ-2	0,8	16 800	სზ-3	2,1	44 100	27 300
61	24 000	სზ-2	0,8	19 200	სზ-4	2,5	60 000	40 800
	<b>45 000</b>			<b>36 000</b>			<b>104 100</b>	<b>68 100</b>
<b>პარლამენტის უკან</b>								
	50 000					1,1	55 000	55 000
	<b>50 000</b>						<b>55 000</b>	<b>55 000</b>
<b>სამტრედიის გზა</b>								
45	200 000				სზ-1	0,8	160 000	160 000
48	90 000				სზ-3	2,1	189 000	189 000
	<b>290 000</b>						<b>349 000</b>	<b>349 000</b>
<b>ჯამი:</b>	<b>787 600</b>			<b>230 700</b>			<b>1 490 200</b>	<b>1 259 500</b>



ისევე როგორც საცხოვრებელისთვის, ქვეყნის, ტურიზმისა და პოტენციურად ქუთაისის ეკონომიკური ზრდის შესაბამისად აუცილებელია მიახლოებით 600 000 კვ.მ. ახალი ფართის გაჩენა ტურისტული ინფრასტრუქტურისთვის, რომელიც გარდა სასტუმროებისა მოიცავს იმ შენობა-ნაგებობებს, რომელთა არსებობაც აუცილებელი ტურიზმის მდგრადი განვითარებისთვის (მუზეუმები, გართობის ობიექტები, სხვადასხვა სახის კვების ობიექტები და ა.შ.). გენგეგმის კონცეფციის გეგმარებითი ნაწილი მსგავსი ფუნქციების განვითარების მთავარ პოლიგონად ქალაქის ცენტრლურ ნაწილს, ისტორიულ ზონასა და მის შემოგარენს განიხილავს. კონცეფციის ფაგლებში გამოვლენილია ყველა ის ტერიტორია სადაც ლოკალიზებული იქნება ეს ფუნქციები.





ამ მხრივ მნიშვნელოვანია, რომ როგორც ყველა ისტორიულ ქალაქში აქაც მოსალოდნელია ქალაქის ცენტრიდან საცხოვრებელი ფუნქციის ეტაპობრივი ჩანაცვლება ტურისტული ფუნქციებით. წინამდებარე კონცეფციის მიხედვით ჯამური ახალი 600,000 კვ.მ-იდან 280,000 კვ.მ., ანუ ნახევარი სწირედ ქალაქის ცენტრალურ უბნებში ფუნქციათა ცვლაზე მოდის.

გარდა ჩანაცვლებისა ქალაქის ცენტრში გამოყოფილია ის ტერიტორიები, რომელთა განვითარება უკვე პროცესშია (მაგ: „საგრენაუო ფაბრიკა“, ყოფილი „ინტურისტის“ ტერიტორია, მწვანეყვავილას ფაქტორიკა).

ეკონომიკური თვალსაზრისით განსაკუთრებით საინტერესოა კონცეფციით გათვალისწინებული ახალი ტურისტული ლერძი, რომელიც დიდების ბაღს აკავშირებს ისტორიულ ცენტრს. აქ განთავსებული ტერიტორიების უმეტესობა სახელმწიფოს საკუთრება და მათის სწორი, მიზანმიმართული განვითარება მნიშვნელოვანია როგორც ამ ტერიტორიებისთვის ისე მთლიანად ქალაქისთვის.



გარდა ცენტრალური უბნების განვითარებისა, ტურისტული ინფრასტრუქტურის განვითარება პერიფერიაზე. ასეთ ადგილად გათვალისწინებულია პარლამენტის მიმდებარე ტერიტორიის მრავალფუნქციური ზონა, სადაც თავის წილს სასტუმრო ფუნქციებიც შეასრულებას.

ჯამურად სასტუმროებისა და ტურისტული ინფრასტრუქტურისთვის ეკონომიკური მოთხოვნის შესაბამისად განსაზღვრული გვაქვს დაახლოებით 600 000 კვ.მ-იანი ნამატი ფართობში ხოლო ფუნქციურად ჯამში დაახლოებით 2.4 მილიონი კვ.მ.



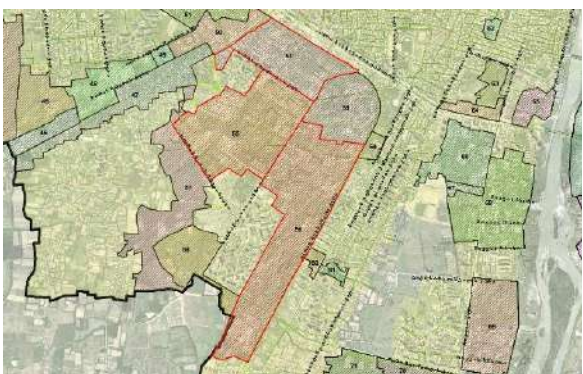
სასტუმრო და ტურისტული ფუნქციები	ლოკაცია/გვ.გდგ #	საკადასტროების ფართი	არსებული			საპროექტო			ნაბატი
			ზონა	კ2	ფართობი	ზონა	კ2	ფართობი	
ქალაქის ცენტრში									
სზ-2		1,400,000	სზ-2	1.3	1,820,000	სზ-3	1.5	2,100,000	280,000
	5	43,000				სზ-3	1.5	64,500	64,500
მწვანეუბნები მ2		5,000				სზ-3	1.5	7,500	7,500
მწვანეუბნები ფაბრიკა		18,000		0.2	3,600	სზ-3	1.5	27,000	23,400
	9	9,700				სზ-4	1.5	14,550	14,550
	19	21,000				სზ-3	1.5	31,500	31,500
	23	37,400				სზ-3	1.5	56,100	56,100
	27	17,000				სზ-3	1.5	25,500	25,500
	28	26,000				სზ-3	1.5	39,000	39,000
		177,100						265,650	262,050
პარლამენტის უბან		50,000					1.1	55,000	55,000
		50,000						55,000	55,000
<b>ჯამი:</b>		<b>1,627,100</b>			<b>1,823,600</b>			<b>2,420,650</b>	<b>597,050</b>

### 18.3. სამრეწველო ფუნქციების ლოკალიზება და მასები

მიუხედავად იმისა, რომ კონცეფცია გულისხმობს ქალაქის სამრეწველო ფუნქციების ციფრულ ტექნოლოგიებით ჩანაცვლებას/განვითარებას, ძალზედ მნიშვნელოვანია საწარმოო ტერიტორიების გაფართოვებაც ხარისხის ზრდასთან ერთად. ამ მხრივ ჩვენი ეკონომიკური დაანგარიშებით ქუთაისში აუცილებელია ამ ფუნქციით დაიფაროს ტერიტორიის დაახლოებით 2,5 მილიონი კვადრატული მეტრის ფართობი. ამ ფართობში შედის როგორც არსებული, ისე საპროექტო ტერიტორიები, რომლებიც უმეტესად ქალაქისთვის ტრადიციულ, ჩრდილო დასავლეთ ზონაშია განთავსებული.



კონცეფციით თიზი (სულ 230 ჰა) და მისი განვითარების პოტენციური მასა (განაშენიანების ფართობი) ჯამურად 1,2 მილიონ კვ.მ-ს შეადგენს. თიზის გაფართოვებისთვის დასარეზერვებელი ტერიტორიის ნაწილი ქალაქის დღევანდელ ფარგლებს სდება, თუმცა მისი სხვა ფუნქციით განვითარება მიუღებელია ნებისმიერ ადმინისტრაციულ მმართველობის ფარგლებში.



დაახლოებით იგივე მოცულობისაა ავანგარდში, ყოფილი სამრეწველო ტერიტორიები ჯამურად (240 ჰა). და შესაბამისად მასზე არსებული და საპროექტო სამრეწველო შენობების ფართობიც იგივე 1,2 მილიონ კვ.მ-ს შეადგენს.

გარდა ამ ორი მსხვილი ლოკაციისა, მნიშვნელოვანია პროცესში მყოფი ელექტრო ავტომობილების ქარხნის ტერიტორია (ყოფილი აეროდრომი ტერიტორიის ნაწილი), სადაც დაახლოებით 100.000 კვ.მ-ის მშენებლობაა შესაძლებელი ეტაპობრივად.

ჯამურად ქუთაისში სამრეწველო ობიექტების განაშენიანების ფართობი კონცეფციით განისაზღვრება დაახლოებით 2,500,000 კვ.მ-ით, რაც ეკონომიკური მოთხოვნების ადეკვატურია.

სამრეწველო ფუნქციები	ლოკაცია/გგ-გდგ #	საკ. ფართი	არსებული			საპროექტო			ნამატი
			ზონა	კ2	ფართობი	ზონა	კ2	ფართობი	
თიზ									
	42	2,300,000				იზ	0.5	1,150,000	1,150,000
ავანგარდი									
	53. 55. 56	2,400,000				იზ	0.5	1,200,000	1,200,000
		<b>4,700,000</b>					<b>0.5</b>	<b>2,350,000</b>	<b>2,350,000</b>
ელექტრო მანქანების									
		1,000,000				იზ	0.1	100,000	100,000
<b>ჯამი:</b>		<b>5,700,000</b>						<b>2,450,000</b>	<b>2,450,000</b>

## 19. ალტერნატივების განხილვა

ქალაქ ქუთაისის განვითარება გააზრებულ იქნა ორ სტრატეგიულ ალტერნატივად. განვითარების ხედვასა და განვითარების სტრატეგიაზე მუშაობისას, სწორი დასკვნებისა და მიგნებების გასაკეთებლად მნიშვნელოვანია შესადარის ქალაქებში სტრატეგიული გადაწყვეტების კვლევა და ტენდენციების ანალიზი. სწორედ მათ გამოცდილებაზე დაყრდნობით მოხდა ქუთაისის ხედვისა და სტრატეგიის სიცოცხლისუნარიანობის შეფასება. შესადარისი ქალაქების ანალიზმა გამოკვეთა, რომ თანამედროვე ქალაქების ძირითადი ნაწილი ციფრული ტრანსფორმაციისკენ წავიდა, რაც მათი ეკონომიკური სიძლიერის და კონკურენტუნარიანობის წინაპირობა გახდა. ამის პარალელურად, არის ქალაქები, რომლებიც მთავრობის პროტექციონიზმითა და ინვესტიციების მოზიდვაზე აქტიური მუშაობით, ინდუსტრიულ ქალაქებად დარჩა.

ამ დაკვირვებებზე დაყრდნობით, ქუთაისის შესაძლებლობებისა და ისტორიული გამოცდილების გათვალისწინებით, გამოიკვეთა 2 ალტერნატიული სტრატეგია, რომელი მიმართულებებითაც შესაძლებელია, რომ ქალაქმა გააკეთოს **არჩევანი: (1) ეკონომიკის გაციფრულება** თუ **(2) თანამედროვე ინდუსტრიალიზაცია**.

### რას გულისხმობს ეკონომიკის გაციფრულება (ალტერნატივა 1)

**ეკონომიკის გაციფრულება** გულისხმობს ეკონომიკური საქმიანობების დიგიტალიზაციას, რაც ტრადიციული ბიზნეს მოდელის შეცვლაა - მაშინ, როცა ეკონომიკური ტრანზაქციები/ურთიერთობები ხდება ციფრულ ფორმატში და სერვისები ფიზიკური ფორმიდან გადადის ონლაინ ფორმატში. ამ ყველაფრის საფუძველი კი გამართული საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა, ციფრული ტექნოლოგიების ცოდნა და ხელსაყრელი ბიზნეს გარემოა.

### რას გულისხმობს თანამედროვე ინდუსტრიალიზაცია (ალტერნატივა 2)

**თანამედროვე ინდუსტრიალიზაცია** გულისხმობს ქალაქის ეკონომიკის კონცენტრაციას, ძირითადად, მსხვილი ზომის წარმოებებზე, რომლებიც სრულად ავტომატიზებულია და ტექნოლოგიურ განვითარებაზე დგას. მათი კონკურენტული უპირატესობა წარმოების ხარჯეფექტურობაზე, გამართულ მიწოდების ჯაჭვსა და უნარიან სამუშაო ძალაზე დგას.

ხედვის ეტაპზე წარმოდგენილი მისიები, მიზნები და ამოცანები ორივე ალტერნატივისთვის არსებობს. ორივე ალტერნატივა ქუთაისის მრავალფუნქციურ ეკონომიკას უწყობს ხელს, თუმცა განსხვავება არის კონკრეტული მიზნების და მისიების ფოკუსირების და პრიორიტეტულობის ხარისხში, რასაც განსხვავებულ შედეგის მოცემა შეუძლია.

აღნიშნული ალტერნატივები არ გულისხმობს რომ ისინი ერთმანეთის საწინააღმდეგო მოდელებია, არამედ თითოეული მათგანი განსხვავებული ფოკუსის მატარებელი და სტრატეგიული არჩევანია. ციფრულ ეკონომიკის სტრატეგიაზე კონცენტრირებით, არ ხდება უარის თქმა ტექნოლოგიურ ინდუსტრიალიზაციაზე და პირიქით. ორივე მიმართულება ქუთაისში დღეს სხვადასხვა ხარისხით ისედაც არსებობს და სხვადასხვა დობით განვითარდება. თუმცა ფოკუსირება საჭიროა იმისათვის, რომ მკაფიო გახდეს თუ რა მიმართულებით უნდა გაიწიოს მეტი ძალისხმევა, რომ უფრო ეფექტური შედეგი მივიღოთ და გაკეთებული სტრატეგიული არჩევანი იყოს სიცოცხლისუნარიანი.



განვითარების ხედვისა და განვითარების სტრატეგიის დოკუმენტებში ორივე ალტერნატივა განხილულია რამდენიმე ინდიაკტორზე დაყრდნობით და წარმოდგენილია შესაბამისი შედარებითი სვოტ ანალიზი.

	სტრატეგია 1 ეკონომიკის გაციფრულება	სტრატეგია 2 ინდუსტრიალიზაცია
<b>S</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ქალაქში ცოდნის შექმნა, რომელიც კონკურენტუნარიანია, როგორც საქართველოს, ისე საერთაშორისო დონეზე;</li> <li>მაღალანაზღაურებადი ციფრული ეკონომიკის სექტორები, საშუალო ხელფასის ზრდა;</li> <li>მეტად სასურველი საცხოვრებელი და სამუშაო ადგილი;</li> <li>მეტი საერთაშორისო და ადგილობრივი ტურისტი, მეტი საშუალო ლამისთევა;</li> <li>ქუთაისის საერთაშორისო უნივერსიტეტის განვითარების გეგმების რეალიზება;</li> <li>მეტი კომუნიკაცია და ინტეგრაცია განვითარებულ სამყაროსთან ციფრული არხების მეშვეობით;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ქუთაისის წარსული ინდუსტრიული მემკვიდრეობა და არსებული თავისუფალი ინდუსტრიული ზონები;</li> <li>სახელმწიფოს გეგმები ლოგისტიკური და სასათბურე ცენტრების განვითარებაზე;</li> <li>მსხვილი საერთაშორისო ინვესტიციების მოზიდვის შესაძლებლობა და მსხვილი წარმოებების გაჩენა;</li> <li>წარმოებული პროდუქციის ექსპორტზე ორიენტირების მეტი პოტენციალი;</li> <li>ახალი სამუშაო ადგილები, ძირითადად, საშუალო და დაბალ-ანაზღაურებადი;</li> <li>ხარჯეფექტური წარმოების პოტენციალი, იაფი მუშა-ხელის ხარჯზე;</li> </ol>
<b>W</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>განხორციელების სირთულე, სახელმწიფო დონეზე პრიორიტეტის და საკმარისი პროტექციონიზმის არარსებობის პირობებში;</li> <li>განუვითარებელი ICT სექტორი და ტექნოლოგიური ცოდნის ნაკლებობა;</li> <li>ქუთაისში არამიმზიდველი საცხოვრებელი პირობები, პროფესიონალი სამუშაო ძალის მოსაზიდად;</li> <li>ქალაქის მრავალპროფილური, მულტიფუნქციური განვითარების გამოცდილების ნაკლებობა</li> <li>არაკონკურენტუნარიანი ეკონომიკური პირობების გამო მაღალ-კვალიფიციური, ინტელექტუალური რესურსის ქუთაისში შენარჩუნების გამოწვევა</li> <li>დღევანდელი მოცემულობით მუნიციპალური სახსრების ნაკლებობა იმისათვის, რომ ორიენტაცია დიגיტილიზაციისა და ეკო-ქალაქობისკენ მოხდეს.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>დამოკიდებულება მსხვილ წარმოებებსა და აქტორებზე და შესაბამისად, მეტი მოწყვლადობა, ნაკლები კონცენტრაცია მცირე და საშუალო ბიზნესზე; ნაკლები მედეგობა ადგილობრივი და საერთაშორისო ცვალებადი მოვლენებისადმი;</li> <li>წარსული გამოცდილება, თუ როგორ დაკარგა ქუთაისმა ინდუსტრიული ფუნქცია;</li> <li>სახელმწიფო დონეზე ინდუსტრიული სტრატეგიისა და აწყობილი მიწოდების ჯაჭვის არარსებობა;</li> <li>მაღალი კონკურენცია აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში, გასაღების ბაზრებთან შეზღუდული წვდომა;</li> <li>განუვითარებელი პროფ. სასწავლებლები, არაკვალიფიციური სამუშაო ძალა;</li> <li>ქალაქის დაბინძურების მაჩვენებლის მოსალოდნელი გაუარესება;</li> </ol>
<b>O</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>საქართველო გახდეს სასურველი საქმიანობის ადგილი საერთაშორისო IT კომპანიებისთვის;</li> <li>ქუთაისი გახდეს ერთ-ერთი ყველაზე „ევროპული“ ქალაქი საქართველოში;</li> <li>ქვეყნის გაციფრულების დაჩქარების ხელშეწყობა;</li> <li>იმერეთის ურბანიზაციის დონის დაჩქარება;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ქვეყნის ინდუსტრიული ფუნქციის განვითარების ხელშეწყობა და ლოგისტიკური მიზიდულობის შექმნა ეროვნულ დონეზე;</li> <li>არსებული მიტოვებული უძრავი ქონების ფუნქციის დაბრუნება;</li> </ol>

<b>T</b>	<p>1. კონკურენციაში შედის საქართველოსთან და სხვა ქალაქებთან (მაგ. თბილისთან), რომლებსაც დიגיტალიზაცია, ასევე, სტრატეგიად აქვთ არჩეული;</p> <p>2. სტრატეგიის არასათანადო მასშტაბით განხორციელების შემთხვევაში ქალაქის ეკონომიკური იდენტობა კვლავ გაურკვეველი/არამკაფიო დარჩეს;</p> <p>3. მოსახლეობის და მთავარი აქტორების მზაობის საკითხი დიგიტალიზაციის სტრატეგიის გათავისებისა და განხორციელებაში ჩართვისაკენ</p>	<p>1. მსხვილ წარმოებებზე მაღალი დამოკიდებულების გამო, ქალაქმა ნაკლებად იზრუნოს მაცხოვრებლების პრიორიტეტებზე;</p> <p>2. დაითრგუნოს ქუთაისის კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის მიზანი და ქუთაისის როგორც ტურისტული ქალაქის მიმზიდველობა;</p> <p>3. სტუდენტებისთვის და საუნივერსიტეტო ცხოვრებისთვის შედარებით ნაკლებად მიმზიდველი, გამოკვეთილი ინდუსტრიული ხასიათის ქალაქი.</p>
----------	--	---

სტრატეგია 2040-ის ორი ალტერნატივა, რეალურად, განვითარების და ძალისხმევის განსხვავებულ აქცენტებს წარმოადგენს. პირველი მკაფიოდ აქცენტირდება დივესიფიცირებულ ეკონომიკაზე, მათ შორის, ტურიზმზე, განათლებაზე და ეკონომიკის სრულიად განუვითარებელ ICT სექტორზე, რომელსაც განვითარების დიდი პოტენციალი აქვს, რაც ამ დოკუმენტში წარმოდგენილ მაგალითებშიც დასტურდება. ICT სექტორი დაფუძნებულია ცოდნაზე, მაღალი მოთხოვნით და შრომის ანაზღაურებით გამოირჩევა, არ საჭიროებს განსაკუთრებულ კაპიტალურ დანახარჯებს და შექმნილი პროდუქტი მარტივად ექსპორტირებადია მსოფლიოს ნებისმიერ წერტილში ოპტიკურ-ბოჭკოვანი ინტერნეტის ქსელის მეშვეობით. შესაბამისად, ამ სექტორის განვითარება პოზიტიურად მოქმედებს დასაქმებაზე, საშუალო ხელფასზე, ექსპორტის ბალანსზე და ამასთან, ზოგადად, ქვეყნის ინფორმაციულ ინტეგრაციაზე ევროპასთან და მთელს მსოფლიოსთან.

მეორე ალტერნატივა უფრო მონოაქცენტურია და ფოკუსირდება თანამედროვე, ტექნოლოგიურ ინდუსტრიალიზაციაზე. გამომდინარე იქიდან, რომ კავკასიის ბაზარი ჯერ კიდევ მწირია თავის მოსახლეობით და მსყიდველუნარიანობით, ნაკლებად მოსალოდნელია საშუალოვადიან პერიოდში საქართველოში და ქუთაისში დიდი რაოდენობით მსხვილი საერთაშორისო საწარმოების კონცენტრაცია. გასაღების ბაზრის უფრო ფართო რეგიონულ გათვლაში კი, დღის წესრიგში დგება ტექნოლოგიური ცოდნის არარსებობა, განუვითარებელი მიწოდების ჯაჭვი, არაკვალიფიციური მუშა ხელი. ასევე, აღსანიშნავია, რომ აღმოსავლეთ ევროპული ქვეყნები, მათ შორის თურქეთი, უკვე ჩამოყალიბებული საწარმოო ტრადიციებით, ძალიან ეფექტურები არიან უახლოეს რეგიონულ ბაზრებზე და მათთან კონკურენცია მხოლოდ ხარტეფექტურობით გაჭირდება.

საპროექტო გუნდის რეკომენდაცია პირველი ალტერნატივისკენ იხრება. ამ არჩევანის გასამყარებლად, ასევე, გავაკეთეთ ქუთაისის განვითარების ზედა დონის მოდელირება. კერძოდ, შევეცადეთ სტრატეგიული მიზნების შესრულების შემთხვევაში ქალაქის მასშტაბის, დასაქმების დონის და ეკონომიკური დოვლათის პროგნოზირება 2040 წლისთვის. შედეგად სტრატეგიის პირველი ალტერნატივით ვიღებთ უფრო დიდ, უფრო დასაქმებულ, მაღალ ანაზღაურებად და ეკონომიკურად სწრაფად მზარდ ქალაქს, ვიდრე მეორე ალტერნატივის შემთხვევაში. ილუსტრაციაში მოცემულია საპროგნოზო ინდიკატორული შეჯამება 2040 წლისთვის.

სტრატეგია 1 ეკონომიკის გაციფრულება	სტრატეგია 2 თანამედროვე ინდუსტრიალიზაცია
 <p>ქუთაისი დღე <b>190-200</b> ათასი</p> <p>ქუთაისი დამე <b>140-160</b> ათასი</p>	 <p>ქუთაისი დღე <b>180-190</b> ათასი</p> <p>ქუთაისი დამე <b>130-140</b> ათასი</p>
 <p>დასაქმებული <b>60-65</b> ათასი</p> <p>კერძო დასაქმება <b>42-45</b> ათასი</p> <p>საშუალო ხელფასი <b>2,200</b> ლარი</p> <p>უშუშევარი <b>10%</b></p>	 <p>დასაქმებული <b>50-55</b> ათასი</p> <p>კერძო დასაქმება <b>37-40</b> ათასი</p> <p>საშუალო ხელფასი <b>2,000</b> ლარი</p> <p>უშუშევარი <b>12%</b></p>
 <p>მშპ ერთ სულ მოსახლეზე <b>12,100</b> ამშ დოლარი</p> <p>მშპ-ს ზრდის ტემპი <b>5.5%</b></p> <p>ქვეყნის ზრდის ტემპი 3.9%</p>	 <p>მშპ ერთ სულ მოსახლეზე <b>11,900</b> ამშ დოლარი</p> <p>მშპ-ს ზრდის ტემპი <b>5.0%</b></p> <p>ქვეყნის ზრდის ტემპი 3.9%</p>

**შენიშვნა:** დამატებით იხილეთ მეორე ეტაპის სამუშაოები, ეტაპი 2.2. საბოლოო ვერსია (კორექტირება) ქ. ქუთაისის განვითარების ხედვა, განვითარების სტრატეგია და სიცოცხლისუნარიანობის შეფასება, (2021 აგვისტო), სადაც დეტალურად არის განხილული ორივესტრატეგიული ალტერნატივა.

გარდა ქალაქის განვითარების სტრატეგიული ალტერნატივებისა, განხილულ იქნა გეგმარებითი ერთეულის ადმინისტრაციული საზღვრების რამდენიმე ალტერნატივა (ალტერნატივა 0, ალტერნატივა 1 და ალტერნატივა 2). საბოლოოდ, დოკუმენტაცია დამუშავდა ორ - ალტერნატივა 0-სა და ალტერნატივა 2-ში. რაც გულისხმობს, რომ საზღვრების ცვლილების ადმინისტრაციული პროცედურების სირთულიდან გამომდინარე, იმ შემთხვევაში თუ აღნიშნული ცვლილება ვერ მოხდება დროულად, კონცეფციის/გენგეგმის დამტკიცება შესაძლებელი იქნება არსებულ საზღვრებშიც. დეტალური ინფორმაცია ალტერნატიული საზღვრების შესახებ იხილეთ ამ დოკუმენტის მე-2 ქვეთავში - გეგმარებითი ერთეულის საზღვრები.

ამსათანავე, კონცეფციაზე მუშაობისას, სხვადასხვა საპროექტო გადაწყვეტა განხილულ იქნა რამდენიმე სხვადასხვა ალტერნატიული განვითარებით, მაგალითად: მთავარი მოედნის სატრანსპორტო ოპტიმიზაცია და ჰუმანიზაცია, დავით და კონსტანტინეს ქუჩებზე სატრანსპორტო ნაკადებისთვის მიმართულებების ცვლილების შესაძლებლობა, ქუჩათა ქსელისთვის სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ტერიტორიების თანაბრად გადანაწილების შესაძლებლობები სხვადასხვა ალტერნატიული სცენარით.

საზოგადოებრივი სივრცეების, ბრაუნფილდებისა და სხვ ტერიტორიების განვითარებისთვის განსხვავებული დაშვებები გგ და გდგ პირობების მიხედვით და ა.შ.

თითოეულ ალტერნატიულ გადაწყვეტებზე დეტალური ინფორმაცია მოცემულია ამავე დოკუმენტის შესაბამის ქვეთავებში.



## 20. დაცვის ზონები და სივრცით-გეგმარებითი რეგულაციები

წინასაპროექტო კვლევის საფუძვლად და შეჯერებით, გამოიკვეთა ქუთაისის ტერიტორიაზე სხვადასხვა დარგობრივი და სექტორული სივრცით-გეგმარებითი რეგულაციები და დაცვის ზონები, რაც გასათვალისწინებელია ქალაქის განვითარების ხედვის, კონცეფციისა და სხვადასხვა საპროექტო გადაწყვეტის შემუშავებისას.

ქალაქის ტერიტორიაზე გვხვდება შემდეგი მარეგულირებელი ზონები:

**1. სასაფლაოს სანიტარიული დაცვის ზონის 300 მ-იანი შეზღუდვა**, რომელიც რეგულირდება: ქ. ქუთაისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს დადგენილებით #171, (29/03/2017 წ) "თვითმმართველ ქალაქ ქუთაისში სასაფლაოების მოწყობისა და მოვლა-პატრონობის ზოგადი წესის დამტკიცების შესახებ" ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2011 წლის 30 ნოემბრის #141 დადგენილებაში ცვლილების თაობაზე.

"...შეზღუდვა არ ვრცელდება ქალაქ ქუთაისის ფარგლებში მოქმედ სასაფლაოებზე, როდესაც სასაფლაოს გაფართოება ხდება მომიჯნედ მდებარე ტერიტორიების გამოყენებით, სასაფლაოს გაფართოება არ უნდა იწვევდეს სამასმეტრიანი ზღვარის დარღვევას. აღნიშნული წესი არ ვრცელდება იმ შემთხვევაზე, როდესაც საცხოვრებელი, საყოფაცხოვრებო დანიშნულებისა და დასასვენებელი ადგილებთან მიახლოების 300-მეტრიანი ზღვარი უკვე დარღვეულია მინიმალური სავალდებულო მანძილის წესის მიღებამდე."

**2. მდინარის წყალდაცვითი ზოლი** - რეგულირდება "საქართველოს კანონით წყლის შესახებ".

მუხლი 20. მდინარის წყალდაცვითი ზოლი

1. მდინარის წყალდაცვით ზოლად მიჩნეულია მისი მიმდებარე ტერიტორია, რომელშიც მყარდება სპეციალური რეჟიმი წყლის რესურსების გაბინძურების, დანაგვიანების, მოლამვისა და დაშრეტისაგან დასაცავად.

2. წყალდაცვით ზოლში შეიძლება შეტანილ იქნეს მდინარის მშრალი კალაპოტი, მისი მიმდებარე ტერასები, შემალღებელი და ციცაბოფერდობიანი ბუნებრივი ნაპირები, აგრეთვე ხევები, რომლებიც უშუალოდ ემიჯნება მდინარის ნაპირებს.

3. მდინარის წყალდაცვითი ზოლის სიგანე აითვლება მდინარის კალაპოტის კიდიდან ორივე მხარეს მეტრებში შემდეგი წესით:

ა) 25 კილომეტრამდე სიგრძის მდინარისათვის – 10 მეტრი;

ბ) 50 კილომეტრამდე სიგრძის მდინარისათვის – 20 მეტრი;

გ) 75 კილომეტრამდე სიგრძის მდინარისათვის – 30 მეტრი;

დ) 75 კილომეტრზე მეტი სიგრძის მდინარისათვის – 50 მეტრი.

4. ამ ზოლის ფარგლებში აკრძალულია:

ა) მშენებლობა ან მოქმედი საწარმოების გაფართოება და რეკონსტრუქცია, გარდა კანონით პირდაპირ დადგენილი შემთხვევებისა;

ბ) საჭაერო დაფრქვევის გზით მრავალწლოვანი ნარგავების, ნათესი კულტურებისა და ტყის სავარგულების შეწამვლა შხამქიმიკატებით;

გ) მინერალური სასუქებისა და შხამქიმიკატების, აგრეთვე საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული ნებისმიერი სახის ნარჩენების შენახვა, დაგროვება და განთავსება.

5. წყალდაცვით ზოლში განლაგებული ჰიდროტექნიკური ნაგებობანი, როგორც წესი, უნდა აღიჭურვონ სათანადო ტექნიკური საშუალებებით, რათა მთლიანად გამოირიცხოს მდინარის გაბინძურებისა და დანაგვიანების შესაძლებლობა.

**3. კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების დაცვის ზონები - რეგულირდება საქართველოს კანონით კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ":**

მუხლი 36. ძეგლის ინდივიდუალური დამცავი ზონის, მისი შემადგენელი არეალებისა და რეჟიმის დადგენა

1. ძეგლის ინდივიდუალურ დამცავ ზონად განისაზღვრება ტერიტორია უძრავი ძეგლის გარშემო, რომელიც შედგება ფიზიკური და ვიზუალური დაცვის არეალებისგან და დგინდება ძეგლის ფიზიკური და ვიზუალური დაცვის მიზნით.

2. ძეგლის ფიზიკური დაცვის არეალი არის ტერიტორია უძრავი ძეგლის გარშემო, სადაც ნებისმიერმა ქმედებამ შესაძლოა ფიზიკურად დააზიანოს ძეგლი ან მისი მიმდებარე ტერიტორია. ფიზიკური დაცვის არეალი განისაზღვრება შემდეგი მანძილით – ძეგლის სიმაღლე გამრავლებული 2-ზე, მაგრამ არანაკლებ 50 მეტრის რადიუსით.

3. ფიზიკური დაცვის არეალში აკრძალულია ყოველგვარი საქმიანობა, რომელიც დააზიანებს ან დაზიანების საფრთხეს შეუქმნის ძეგლს ან გააუარესებს მის აღქმას ან გამოყენებას, მათ შორის:

ა) იმგვარი მოქმედებები, რომლებიც გამოიწვევს მიწის მნიშვნელოვან ვიბრაციას ან დეფორმაციას;

ბ) ქიმიურ, ადვილად აალებად და ფეთქებად ნივთიერებათა შენახვა;

გ) ისეთი ობიექტების აღმართვა, რომლებიც არ ემსახურება ძეგლის დაცვას ან მისი გარემოს გაუმჯობესებას;

დ) მცენარეთა იმ სახეობების ან იმგვარად დარგვა, რომლებმაც ან რამაც შეიძლება დააზიანოს ძეგლი.

4. ძეგლის ვიზუალური დაცვის არეალი არის ტერიტორია ფიზიკური დაცვის არეალის მიღმა, რომლის ცვლილებაც გავლენას ახდენს ძეგლის ისტორიულად ჩამოყალიბებულ გარემოზე ან/და ძეგლის სრულფასოვან აღქმაზე. ვიზუალური დაცვის არეალი განისაზღვრება:

ა) ძეგლებისათვის – 300 მეტრის რადიუსით;

ბ) ეროვნული მნიშვნელობის ძეგლებისათვის – 500 მეტრის რადიუსით;

გ) მსოფლიო მემკვიდრეობის ნუსხაში შეტანილი ძეგლებისათვის –1000 მეტრის რადიუსით.

**4. ელექტრული ქსელის დაცვის წესი და დაცვის ზონა რეგულირდება საქართველოს მთავრობის #366 დადგენილებით (24 დეკემბერი, 2013 წ.);**

**5. მაგისტრალური მილსადენების (ნავთობის, ნავთობპროდუქტების, ნავთობის თანმდევი და ბუნებრივი გაზის და მათი ტრანსფორმაციის პროდუქტების) დაცვის ზონები რეგულირდება საქართველოს მთავრობის #365 დადგენილებით (24 დეკემბერი, 2013 წ.) და საქართველოს მთავრობის №101 დადგენილებით (22 იანვარი, 2014 წ.) გაზის**

სისტემების უსაფრთხოების ზოგადი მოთხოვნების შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე;

**6. რკინიგზის დამცავი ზონა** რეგულირდება საქართველოს სარკინიგზო კოდექსით (28 დეკემბერი, 2002წ.);

**7. საავტომობილო გზების დაცვის ზოლი** რეგულირდება საქართველოს კანონით საავტომობილო გზების შესახებ (11 ნოემბერი, 2011წ.);

**8. ტყის ფონდი** - საქართველოს კანონი ტყის ფონდის მართვის შესახებ (6 ივლისი, 2010წ.);

**9. სამელიორაციო სისტემების გასხვისების 4 მ-იანი ზოლი** - დატანილია "შპს საქართველოს მელიორაციის 2020 წლის 16 ნოემბრის #გ-3569 წერილის საფუძველზე" ("ქალაქ ქუთაისის მერის განკარგულება #593 (04.10.2004)");

**10. (სარეკომენდაციო) ცხოველთა სამარხებიდან I კლასის - სანიტარიული დაცვის ზონა - 1000მ.**

*შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, თუ ცხოველთა სამარხები არის ბიოლოგიური კამერებით, მაშინ იგი მცირდება 500მ-მდე.*

წყარო: *(ძალადაკარგული)* საქართველოს შრომის ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის ბრძანება №234/ნ „საწარმოების, ნაგებობებისა და სხვა ობიექტების სანიტარიული დაცვის ზონებისა და სანიტარიული კლასიფიკაციის დამტკიცების შესახებ (06.10.2003).

გარდა ზემოაღნიშნული შემზღუდავი და დამცავი ზონებისა, ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის ფარგლებში, დადგინდა სხვა სივრცით-გეგმარებითი შეზღუდვები, რაც სარეკომენდაციო ხასიათისაა და შესაძლებელია მათი დაზუსტება ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმის ფარგლებში ან და გენერალური გეგმის პროექტის დამუშავებისას. მაგალითად, ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში სიმაღლის/სართულიანობის შეზღუდვა აუთენტური და ისტორიული განაშენიანების შენარჩუნების მიზნით (იხ. ქვეთავი 11); თანამედროვე გეოდინამიკური პროცესების სავარაუდო გამოვლინების საშიშროების წინასწარი კონცეპტუალური ზონირება (იხ. ქვეთავი 9). ასევე, მნიშვნელოვანი იყო, ქალაქის ისტორიული დაცვის, ისტორიული განაშენიანების, ისტორიული ლანდშაფტისა და არქეოლოგიური სარეკომენდაციო ზონების დადგენა, რაც შემდგომში საჭიროებს ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმის ფარგლებში დაზუსტებასა და მომზადებას შესაბამისი წესით, დასამტკიცებლად (იხ. ქვეთავი 3). ზემოაღნიშნული ზონების კონტურები და მათში მოქმედი რეჟიმები, რეკომენდაციები და განვითარების პირობები, შესაძლებელია იხილოთ შესაბამის ქვეთავებში.

*შენიშვნა: დამატებით იხილეთ გრაფიკული ნაწილი - დამცავი ზონების და შეზღუდვების რუკა #2.*



## 21. ძირითადი გეგმარებითი საკითხები გენერალური გეგმისათვის

ამ თავში მოცემულია ის გეგმარებითი საკითხები, რომელიც სასურველია განხილულ და დაზუსტებულ იქნას გენერალურ გეგმაზე მუშაობისას. თითოეული გეგმარებითი საკითხი, დეტალურად არის განხილული ამავე ტექსტის სხვადასხვა დარგობრივ ქვეთავში და ასევე გრაფიკული ნაწილის რუკებზე (საპროექტო გადაწყვეტების რუკა #5).

- ქალაქმშენებლობითი პარამეტრების ზრდა ცენტრალურ მაგისტრალებზე; (იხ. ქვეთავი 16.1. გვ. 111).
- განაშენიანების სტრუქტურული იერარქია; (იხ. თავი 4, გვ. 23).
- ადმინისტრაციული ცენტრი (ადმინისტრაციული ობიექტები 35-ე და 36-ე სარეზერვო ტერიტორიაზე); (იხ. ქვეთავი 4.1.2. გვ. 27).
- მცირე აეროპორტი; (იხ. ქვეთავი 10.4. გვ. 76).
- რეკრეაციული დერეფნები სანაპიროების გასწვრივ; (იხ. ქვეთავი 8.1. გვ. 57).
- კუნძულების განვითარება; (იხ. ქვეთავი 8.2. გვ. 58).
- გამწვანება და სპორტი ნიკეასა და გამსახურდიას ქუჩებს შორის; (იხ. ქვეთავი 8.3. გვ. 59).
- საფეხმავლო ქუჩები და წრეები; (იხ. ქვეთავი 10.5. გვ. 77).
- ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში პირველი და მესამე სკოლების მისაწვდომობის გაუმჯობესება; (იხ. ქვეთავი 10.6. გვ. 79).
- ურბანული ტურისტული მარშრუტები; (იხ. ქვეთავი 7.2. გვ. 49).
- ტურისტული ზონა გეგუთის ციხესთან; (იხ. ქვეთავი 7.3. გვ. 51).
- კანიონი მოწამეთასკენ; (იხ. ქვეთავი 7.4. გვ. 52).
- მთავარი მოედნის სატრანსპორტო ოპტიმიზაცია და ჰუმანიზაცია ცენტრალური მოედნის ჰუმანიზაცია; (იხ. ქვეთავი 10.2. გვ. 70).
- რკინიგზის მოედნის მოწესრიგება; (იხ. ქვეთავი 8.5. გვ. 61).
- ისტორიულ-კულტურული ცენტრის გაფართოვება; (იხ. ქვეთავი 4.1.1. გვ. 26).
- ცენტრის განტვირთვა ტრანზიტისგან და შემოვლითი გზა; (იხ. ქვეთავი 10.7. გვ. 80).
- ქუჩებისა და მოედნების ოპტიმიზაცია; (იხ. ქვეთავი 10.8. გვ. 81).
- პარკინგის სისტემა ქალაქის ცენტრში; (იხ. ქვეთავი 10.9. გვ. 82).
- დავით და კონსტანტინეს ქუჩა; (იხ. ქვეთავი 10.3. გვ. 73).
- რიონის სადგურის განვითარება;



## 22. ძირითადი რეკომენდაციები ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის განაშენიანების მართვის რეგლამენტისათვის

ქუთაისის გენგეგმის შემუშავებაში და შემდგომ მისი რეალიზაციისთვის, უმნიშვნელოვანესია გენგეგმის მართვის რეგლამენტის ისე დამუშავება, რომ მან შეძლოს ერთის მხრივ ქალაქის დაცვა არასწორი განვითარებისგან და მეორეს მხრივ, ხელი შეუწყოს მის პროგრესირებას. უმნიშვნელოვანესია, ჯეროვნად მოხდეს იმ გამოცდილების გაზიარება, რაც უკანასკნელი წლების განმავლობაში დაგროვდა თბილისისა და ბათუმის ავკარგიანი მშენებლობის ორ მთავარ პოლიგონზე. ტურისტული და ფრაგმენტულად სახასიათო დაბალსართულიანი განაშენიანების შენარჩუნების კუთხით, შესაძლოა შესადარისად გამოყენებულ იქნას ისეთი დასახლებების გამოცდილება როგორცაა ურეკი, ბაკურიანი, ბახმარო და ა.შ.

მიუხედავად იმისა, რომ სამშენებლო კოდექსით განისაზღვრა ძირითადი დებულებები, რაც მთავარ საფუძველს შექმნის, კანონის ფარგლებში დასაშვები ცვლილებები მაქსიმალურად უნდა იქნას გამოყენებული, რათა ქუთაისის სპეციფიკიდან გამომდინარე, მართვის საუკეთესო რეგლამენტი შეიქმნას. ამ კუთხით, უმნიშვნელოვანეს გამოწვევას წარმოადგენს ფუნქციური ზონებისა და ქვეზონების რეგლამენტაცია, თუმცა მათი განსაზღვრა (ქალაქმშენებლობითი პარამეტრები, დაშვებული სახეობები და ა.შ.) აუცილებელია ფუნქციური ზონების და ქვეზონების დადგენის პარალელურად.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 3 ივნისის №261 დადგენილებით განსაზღვრული ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებების დაზუსტებისას, განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს რამოდენიმე მნიშვნელოვან ფაქტორს, კერძოდ:

### 22.1. დამატებითი ფუნქციური ზონების გარენა

მიუხედავად იმისა, რომ კანონმდებლობა ითვალისწინებს მრავალფეროვან ფუნქციურ ზონებს (ზონები და ქვეზონები), პრაქტიკა ანახებს, რომ ყოველი ქალაქისთვის დგება აუცილებლობა შეიქმნას ახალი, დამატებითი ქვეზონები. ქუთაისისთვის თამამად შეიძლება ითქვას, რომ გენგეგმის სტადიაზე დასამატებელი იქნება ახალი ქვეზონები მაგალითად ინდუსტრიული ზონისთვის, ვინაიდან გართულდება სამრეწველო ობიექტების რანჟირება მხოლოდ ორ - სანარმოლო (იზ-1) და სამრეწველო (იზ-2) ქვეზონებში.

ანალოგიური სიტუაციაა რეკრეაციული ზონებისა და ტერიტორიების და მათი რეგლამენტების განსაზღვრისას. გარდა მკაცრი რეგულირების (გამწვანებული, ლანდშაფტური და სატყეო ტერიტორიები) ზონებისა, აუცილებელია შედარებით ლოიალური (მაგალითად თბილისში მოქმედი რზ-2 (საცხოვრისის გარეშე)) და შედარებით მკაცრი, მაგრამ ქალაქის ფარგლებში ((მაგალითად თბილისში მოქმედი რზ-1) ზონების დამატება.

კონონმდებლობასთან შესაბამისობის დაცვის შემთხვევაში, სასურველია, ფუნქციური ზონების დიფერენციაცია ისე განხორციელდეს, რომ ზონირების რუკებზე (ფუნქციური ზონების რუკა) გარჩევადი იყოს საზოგადოებრივ საქმიანი, სასოფლო-სამოსახლო და საკურორტო-სარეკრეაციო ზონა, ვინაიდან სამივე ერთ, შერეულ ზონაშია



გაერთიანებული, ხოლო შინაარსობრივად კარდინალურად განსხვავდება ერთმანეთისგან.

## 22.2. სიმაღლის განსაზღვრა

რეკომენდირებულია, გარდა კანონით დადგენილი სტანდარტებისა, სიმაღლის განსაზღვრის წესი მეტად იქნას დეტალიზებული განსაკუთრებით რთულ რელიეფზე და ისტორიულ ნაწილში მათი განსაზღვრისას. აქაც სასურველია გამოყენებულ იქნას ქ. თბილისის საკრებულოს 14-39 გადაწყვეტილებაში უკვე ასახული გამოცდილება.

შენობის სიმაღლე, როგორც ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ფაქტორი ქუთაისის სახასიათო თავისებურების ფორმირებაში, შესაძლოა დიფერენცირებული იყოს სხვადასხვა მახასიათებლით და განსხვავებულად განისაზღვროს შემდეგი ტერიტორიებისთვის:

- კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონა (კონცეფციით განსაზღვრულია მხოლოდ სარეკომენდაციო საზღვარი);
- განაშენიანების რეგულირების ზონა (კონცეფციით განსაზღვრულია მხოლოდ სარეკომენდაციო საზღვარი);
- გგ/გდგ არეალები (დასაზუსტებელია გენგეგმის დონეზე);
- ქალაქის ცენტრი (კონცეფციით განსაზღვრულია მხოლოდ კვლევის არეალი);
- სტანდარტული (კოდექსისა და ძირითადი დებულებების/რეგლამენტის შესაბამისად).

## 22.3. ქალაქშენებლობითი პარამეტრების ანგარიში

შესაძლოა ქუთაისისთვის გამოყენებულ იქნას ქალაქშენებლობითი პარამეტრების ანგარიშის ალტერნატიული ან/და მოდიფიცირებული მეთოდები. მაგალითად კ2-ის საანგარიშო ფართობი შესაძლებელია დაანგარიშდეს (გარდა არსებული მეთოდისა) ისეთი პარამეტრებით როგორცაა:

- ფუნქცია - მიუხედავად იმისა მიწისქვეშა სართულია თუ არა და რა სიმაღლე აქვს სართულს
- დაკავებულობა - მე-2, მე-3 და მე-4 კლასის შენობებში ეს პარამეტრი ზუსტად ასახავს რეალურად სიმჭიდროვის განმსაზღვრელ ფართობს.
- ან კომბინირებულად - ლოკაცია-ფუნქცია-დაკავებულობა.

აგრეთვე დასაზუსტებელია კ1-ის ანგარიშში შემავალი ნაგებობების პარამეტრები (მაგ: ღობე) და კ3-ის ანგარიშში ჩასათვლელი ნაგებობების წილი (მაგალითად მიწისქვეშა ნაგებობის გადახურვა, ცხაურა ბლოკების ქვაფენილი და ა.შ.).

## 22.4. სიმჭიდროვის (კ2) მაჩვენებლების დაბალანსება

ძირითადი დებულებებით დადგენილი მაჩვენებლები საჭიროებს გადახედვას, რათა შედარებით დაბალი სიმჭიდროვის განაშენიანებაში მაღალმა ინტენსიურობამ (კ2-0,8) არ გამოიწვიოს სივრცით გეგმარებითი რღვევა ან/და განაშენიანების მაღალმა მაჩვენებელმა ფაქტობრივად მრავალბინიანი განაშენიანების ინიცირება არ მოახდინოს. ამასთანავე დასაბალანსებელია საზოგადოებრივ და საქმიან ზონებში

(მაღალი კოეფიციენტით - 3,5; 4,6.) მრავალბინიანი საცხოვრებლის მშენებლობისას მხოლოდ საცხოვრებლისთვის დასაშვები კოეფიციენტების (კ2- 2,5) დადგენა, რათა არ მოხდეს რეალურად საცხოვრებელი უბნების მიღება გადაჭარბებული სიმჭიდროვით.

## **22.5. სიმჭიდროვის კოეფიციენტების (კ1 და კ2) მაჩვენებლების გადამოწმება**

შესაძლებელია, რომ გენგეგმის ფარგლებში, რეგლამენტით განისაზღვროს ქალაქმშენებლობითი პარამეტრების ცვლილების მექანიზმი, თუმცა მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მკაცრად მოხდება საბალანსო სიმჭიდროვის შენარჩუნება კვარტალურ/საუბნო დონეზე, რაც გარანტირებული იქნება გდგ-ს ან სხვა მსგავსი ლეგიტიმაციის დოკუმენტით (მიწის დათმობა საჯარო სივრცისთვის, ტერიტორიის დატვირთვა საზოგადოებრივი სერვისტუტით, დეგრადირებული გარემოს გაუმჯობესება და ა.შ.)

## **22.6. პროპორციები საცხოვრებელსა და საზოგადოებრივ ფუნქციებს შორის**

უმნიშვნელოვანესია, რომ გენგეგმის სტადიაზე, ფუნქციური ქვეზონების პარამეტრებისა და დაშვებული სახეობების განსაზღვრის პარალელურად, მკაფიოდ გაიწეროს შერეული ფუნქციის ზონებებში საცხოვრებლის, საზოგადოებრივი ფუნქციებისა და სხვა ფართების პროპორციები, მათი თანაფარდობის ცვლილების ან/და მონოფუნქციური დაპროექტების პარამეტრები. მაგალითისთვის შზ-2-ში:

- 3,5 კოეფიციენტი თუ საცხოვრებელი არ სცდება 60%-ს;
- 2,5 თუ მხოლოდ საცხოვრებელია;
- 2,5 საცხოვრებლისთვის და დამატებით 0,1-დან 1,0-მდე სხვა ფუნქციებისთვის.

ანალოგიურად, ყველა შერეული ზონისთვის, დასაზუსტებელია პროპორციები სხვადასხვა სცენარებისთვის. ამასთანავე, მკაფიოდაა განსაზღვრული წილობრივი მაჩვენებელი საერთო ფართობიდან იანგარიშება, კ2-დან, სასარგებლო ფართობიდან თუ განაშენიანების ფართობიდან.

## **22.7. ბრუტო და ნეტო სიმჭიდროვეებისა და რეკრეაციის წილის ზღვრული მაჩვენებლების დადგენა ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციისთვის**

კანონმდებლობით განსაზღვრულია კონკრეტული მიწის ნაკვეთებისთვის სიმჭიდროვეების ზღვრული მაჩვენებლები, თუმცა ბრუტო სიმჭიდროვეები მხოლოდ რეკომენდაციის სახითაა დადგენილი. აუცილებელია მკაფიოდ განისაზღვროს გდგ და გგ-ს პროექტებში ზონების შესაბამისად მაცხოვრებელთა რაოდენობის დადგენის წესი და შესაბამისად, ტერიტორიის საერთო ფართობიდან საანგარიშო სიმჭიდროვის მაჩვენებლები (კ1 და კ2). ამასთანავე, მნიშვნელოვანია, რომ დადგინდეს მსხვილ ქალაქმშენებლობით დოკუმენტებში რეკრეაციული ფართის მინიმალური წილი და ის, თუ რა შემთხვევაში ედება საგაზაო ინფრასტრუქტურას სატრანსპორტო ტერიტორია ან

ზონა (ასეთის არსებობის შემთხვევაში). აგრეთვე, მნიშვნელოვანია განისაზღვროს წესი კონკრეტული შენობისთვის კ2-ის საანგარიშო ფართის დადგენასთან დაკავშირებით (მაგალითად, ითვლება თუ არა სატრანსპორტო ტერიტორია ანგარიშში) და შესაძლებელია თუ არა ზონა და ტერიტორია ფარავდეს ერთმანეთს.

## **22.8. მიწის ნაკვეთის ზომების განსაზღვრა და გამიჯვნის შედეგად მინიმალური ფართის დადგენა**

რეკომენდირებულია, რეგლამენტშივე განისაზღვროს მინიმალური ფართობები მშენებლობებისთვის და საგამონაკლისო პირობების დადგენა. სასურველია, მოხდეს მექანიზმის შემუშავება არასწორი გამიჯვნისგან პრევენციისთვის (მაგალითად, გამიჯვნისას მინიმალური ფართობის დადგენა, შესაბამისი უწყების თანხმობის გარეშე რეესტრში გამიჯვნის შეზღუდვა და ა.შ.

## **22.9. პარკირების პოლიტიკა**

მიუხედავად იმისა, რომ გენგეგმის ფარგლებში, მის პარალელურად, წინმსწრებად თუ მისი შეთანხმების შემდგომ, მოხდება სატრანსპორტო პოლიტიკისა და სტრატეგიის დამუშავება, აუცილებელია რეგლამენტში აისახოს ის მიდგომები, რაც ქალაქისთვის დადგინდა კონცეფციის ეტაპზე. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია, რომ პარკირების პოლიტიკა არაერთგვაროვანი იყოს ქალაქის ცენტრალური ნაწილისთვის, შუალედური ზონებისა და პერიფერიული არეალებისთვის. კანონმდებლობასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფით, შესაძლოა ქალაქის ცენტრში პარკირების აუცილებლობა და შესაბამისად მინიმალური რაოდენობები არ განისაზღვროს, ან ნაკლები მოთხოვნები დადგინდეს პერიფერიულ ზონებთან შედარებით. ამასთანავე, დასაზუსტებელია რა პარამეტრებზე იქნება დამოკიდებული ავტოსადგომების რაოდენობა კონკრეტული ობიექტებისთვის, მაგ: ფუნქცია, დაკავებულობა, სასარგებლო ფართობი, სიმჭიდროვის საანგარიშო ფართობი, ბინების რაოდენობა (საცხოვრებლისთვის), ნომრების რაოდენობა (სასტუმროებისთვის) და ა.შ.



**ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შეფუთვების  
საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი)**

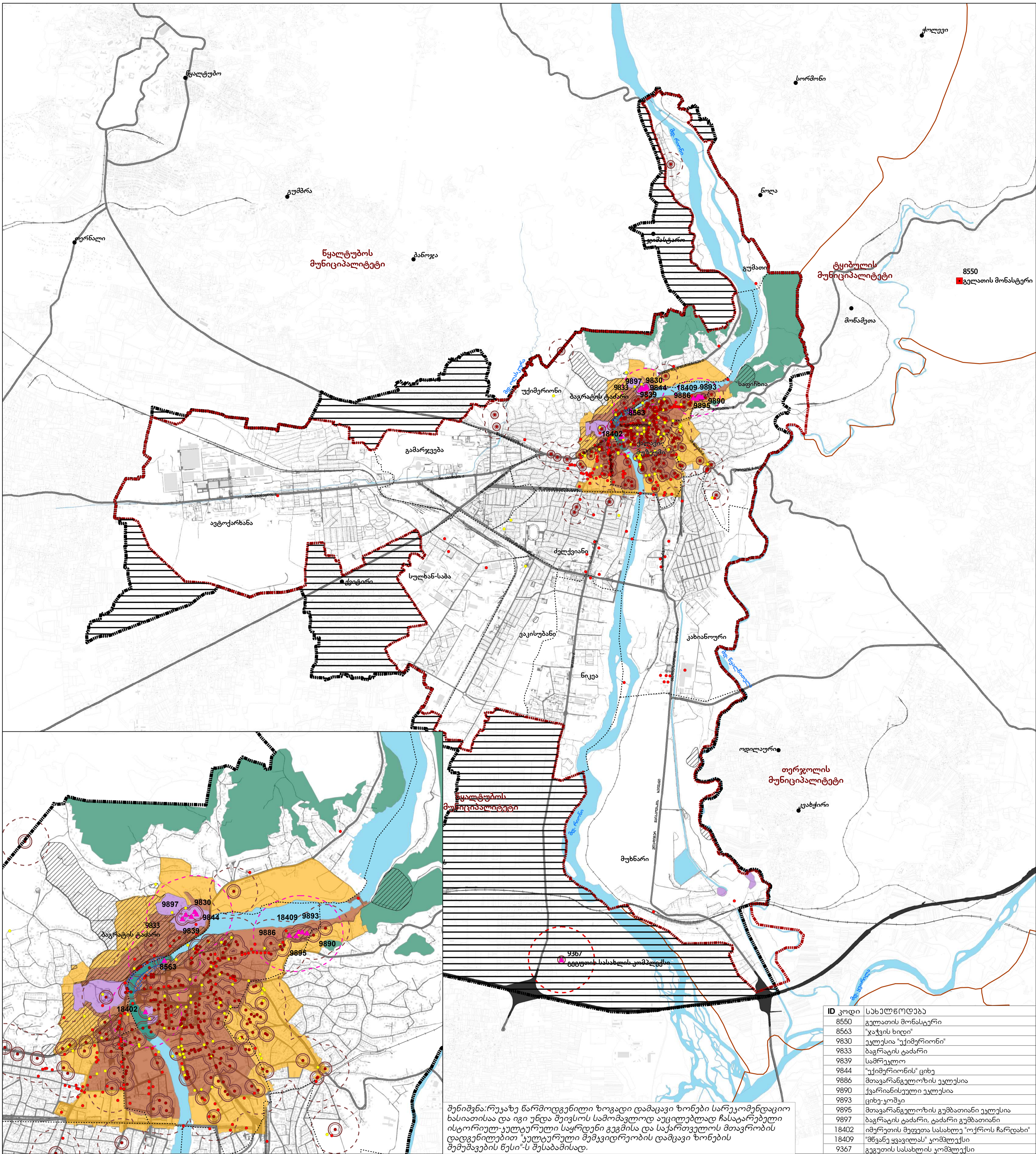
## **ტექსტური ნაწილის ღანაობი**

**2022 წელი, თებერვალი**





# ხუტურული მემკვიდრეობის სინთური რუკა (დანართი)



## პირობითი აღნიშვნები

დასავალი: ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერი

საპროექტო ორგანიზაცია: გის და ლხ საპროექტო-მშენებლო ცენტრი "გეოგრაფიკი"

პროექტი: ქალაქ ქუთაისის განვითარების გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი)

ქალაქ ქუთაისის განვითარების გეგმის კონსტრუქციის ეტაპი 3.2. საბოლოო ვერსია (პროექტირება)

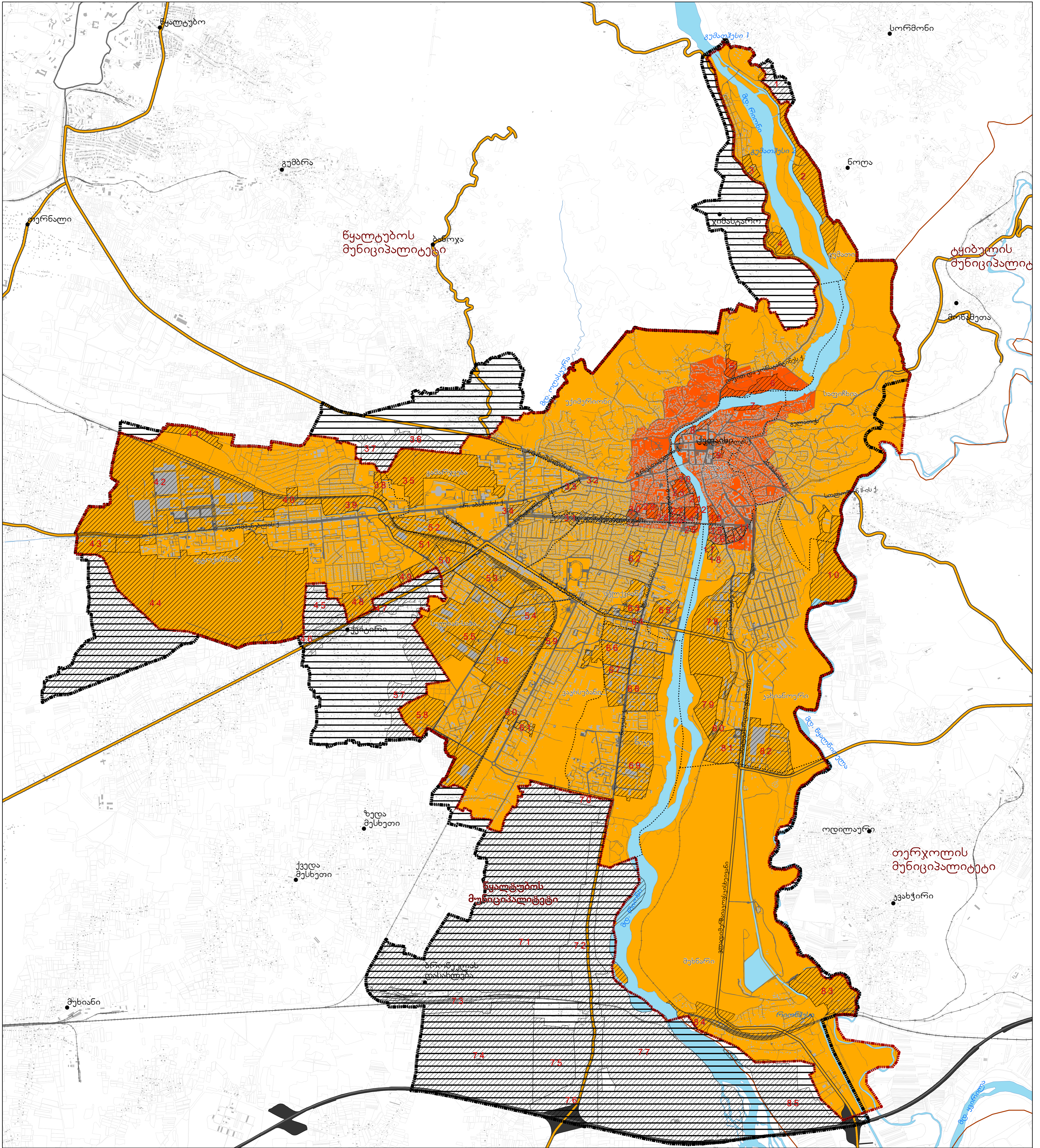
პროექტი	სახელი, გვარი	ხელმოწერა
პრ. ხელმძღვანელი	გიორგი გოციჩიძე	<i>[Handwritten Signature]</i>
ქალაქმთავარი	ირაკლი მარულაძე	<i>[Handwritten Signature]</i>
ხელმძღვანელი	თათია ლომიძე	<i>[Handwritten Signature]</i>
გის სპეციალისტი	ანა ხონიანიძე	<i>[Handwritten Signature]</i>
თარიღი: თბილისი, 2022	ფორმატი A1	

მასშტაბი: 1:30 000

0 400 800 1,600 2,400 3,200 4,000 მ



# არეალური გეგმავალი სარეკონსტრუქციო სივრცითი და სარეკონსტრუქციო განსაზღვრისათვის (დანართი)



## პირობითი აღნიშვნები

- გეგმარეგულირებადი ერთსართულიანი სასახლური - ალტერნატივა 2
- გეგმარეგულირებადი ერთსართულიანი სასახლური დოკუმენტაციით განსაზღვრული სასახლური - ალტერნატივა 0
- ალტერნატიული სასახლურების შორის სხვაობა
- დასახლებული პუნქტი
- შენობა-ნაგებობა
- წყლის ობიექტები
- რკინიგზა
- ქუთაისის ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული ერთეულის საზღვარი
- მუნიციპალიტეტის საზღვარი
- საკადასტრო ნაკვეთი
- ქუჩათა ქსელი
- საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზა (S1)
- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზა

## სარეკონსტრუქციო

- სარეკონსტრუქციო გგ და გგგ არეალები
- ფუნქციური ზონითა და გგ/გგგ არეალით განსაზღვრული
- ცენტრალური უბნის გგ/გგგ არეალით განსაზღვრული
- ფუნქციური ზონით განსაზღვრული

შენიშვნა:  
- დამატებით იხილეთ ტექსტური ნაწილი, თავი 14;

- გგ და გგგ არეალების საზღვრები და განვითარების პირობები, სარეკონსტრუქციო ხასიათისა და საჭირო დაზუსტდეს გენერალური გეგმის უკაზუ ან/და გგ/გგგ დოკუმენტების დამუშავებისას, დამატებით იხ. გრაფიკული ნაწილი რუკა №7 და ტექსტური ნაწილი, თავი 15.

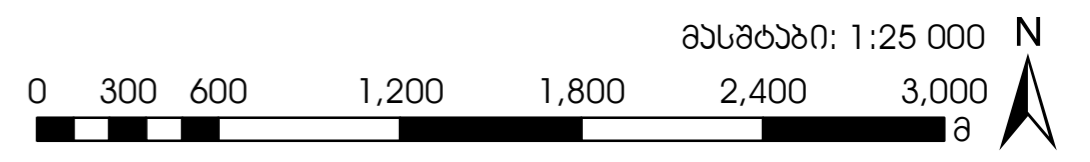
დამავალი: ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერია

საპროექტო ორგანიზაცია: გის და ლხ საპროექტო ორგანიზაცია "გეოგრაფიკი"

პროექტი: ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემოწმების საპროექტო მომსახურება (I ეტაპი)

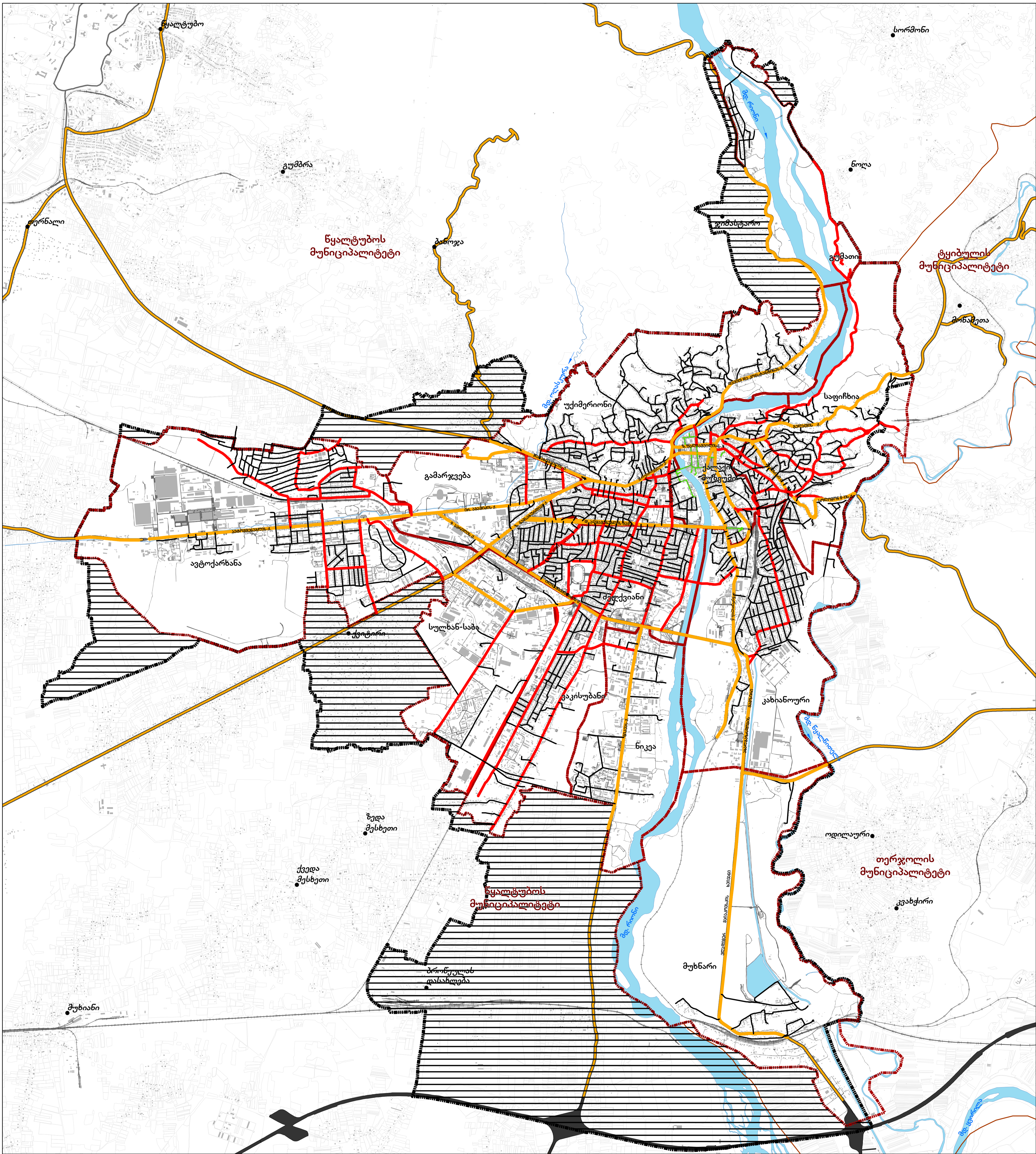
ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის უწყვეტი ეტაპი 3.2. საბოლოო ვერსია (პროექტირება)

პროექტი	სახელი, გვარი	ხელმოწერა
პრ. ხელმძღვანელი	გიორგი გომიჩიძე	
ქალაქმმართველი	ირაკლი მარულაძე	
ქალაქმმართველი	ანა ბაღდაშვილი	
ქალაქმმართველი	გიორგი ბაღდაშვილი	
თარიღი: თბილისი, 2022	ფორმატი A1	





# სარეკომენდაციო ქუჩათა ქსელის ელასიფიკაცია (დანართი)



## პირობითი აღნიშვნები

- გვერდობითი ერთეულის საკონკურსო დოკუმენტაციით განსაზღვრული საზღვარი - ალტერნატივა 0
- გვერდობითი ერთეულის შემოთავაზებული საზღვარი - ალტერნატივა 2
- ალტერნატიულ საზღვრებს შორის სხვაობა
- დასახლებული პუნქტი
- შენობა-ნაგებობა
- წყლის ობიექტები
- რკინიგზა
- ქუჩათა ქსელი
- საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზა (ს-1)
- მიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზა

**ქუჩათა ქსელის სარეკომენდაციო ელასიფიკაცია**

- პირველადი
- მეორადი
- მესამეული
- საფეხმავლო

წყარო: კომპანია STS

შენიშვნა: წარმოდგენილი ქუჩათა ქსელის ელასიფიკაცია სარეკომენდაციო ხასიათისაა და მარეგლამენტირებელი სახე შესაძლებელია მიეცეს დამატებით სატრანსპორტო კვლევების ან/და შესაბამისი სატრანსპორტო სტრატეგიული დოკუმენტების საფუძველზე.

დამკვეთი: ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერი		
სარეკომენდაციო ორგანიზაცია: გის და ლხ საინჟინერო-კონსტრუქციული კომპანია "გეოგრაფიკი"		
პროექტი: ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემოწმების სარეკომენდაციო მომსახურება (I ეტაპი)		
ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონსტრუქცია ეტაპი 3.2. საბოლოო ვერსია (კორექტირება)		
პროექტი	სახელი, გვარი	ხელმოწერა
პრ. ხელმძღვანელი	გიორგი გოციჩიძე	
ქალაქმთავრის მოადგილე	ირაინე მერაული	
ბრუნვ. სპეციალისტი	ზურაბ ბარაძე	
გის სპეციალისტი	ვახუშტიანი	
თარიღი: თბილისი, 2022	ფორმატი A1	

