



გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის კონცეფცია

ტექსტური ნაწილი

აბსტრაქტი

წინამდებარე დოკუმენტი მომზადდა კურორტ გრიგოლეთის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურების მეორე ეტაპის ფარგლებში და წარმოადგენს განაშენიანების გეგმის კონცეფციის ტექსტური ნაწილი (სამუშაო ვერსია). დოკუმენტის მიზანია შემსყიდველს, დაინტერესებულ თუ დაგეგმვაში უშუალოდ ჩართულ პირებს მიაწოდოს განაშენიანების დაგეგმვის პოზიციები, შეძლებისდაგვარად ადრეულ ეტაპზე.



მოკლედ პროექტის შესახებ

მომსახურების მიწოდების საფუძველი:	გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმების შემუშავების საპროექტო მომსახურების ხელშეკრულება #93, 2020 წლის 19 მაისი, ქ. ლანჩხუთი		
მიმწოდებელი:	ა(ა)იპ საქართველოს სივრცითი განვითარების მართვის ინსტიტუტი (405262843)		
შემსყიდველი:	- შპს ნიუ სიტი დეველოპმენტ (205249248) - შპს თავისუფალი არქიტექტორები (405045080) ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის მერია		
დამფინანსებელი:	გაეროს განვითარების პროგრამა საქართველოში		



სარედაქციო ჯგუფი: ვ. ჯოხაძე, ლ. ვარდოსანიძე, პ. ძიძიგური, თ. ხოშტარია, მ. ოლქიშვილი

სარჩევი

1	საერთო ნაწილი	4	2	წინათქმა	5
1.1	ანოტაცია	Error! Bookmark not defined.	3	კონცეფციის ზოგადი დებულებები	6
1.2	გამოყენებული შემოკლებები და ცნებები	4	3.1	არსებული მდგომარეობიდან გამომდინარე, „კონცეფცია“ არ იზღუდება გეგმარებითი ერთეულის საზღვრებით. ფუნქციურ-გეგმარებითი საჭიროების შემთხვევებში, კიდევ სცილდება მას, რაც კანონმდებლობითაა დაშვებული.	6
1.2.1	შემოკლებები	4			

ილუსტრაციების ნუსხა

ილ. 1. საქართველოს განსახლების სისტემის შავიზღვისპირეთის მერიდიანალური კარკასი №7. წყარო: საქართველოს განვითარების სამთავრობო პროგრამა „თავისუფლება, სწრაფი განვითარება, კეთილდღეობა 2016-2020“.	7	ილ. 10. ქვეითთა გადასასვლელი - ზედხედი. ვალენსია, ესპანეთი	16
ილ. 2. შავი ზღვის სანაპიროს სამეგრელო-გურიის სექტორის აგლომერაციარმოქმნელი დისლოკაცია	7	ილ. 11. ALEXANDRIA CANAL CYCLEWAY	17
ილ. 3. მალთაყვის ნიჩბოსნობის ცენტრის სპორტსმენთა ვარჯიში.	9	ილ. 12. მოტოციკლეტი პლაჟთან	17
ილ. 4. ფოთის ცენტრალური ნაწილის აეროფოტო	9	ილ. 13. ხანდაზმული მეთევზე ველოსიპედით სამანქანო გზის გასწვრივ	17
ილ. 5. ურეკი, ჩქაროსნული მატარებლის ერთ-ერთი შუალედური გაჩერება	9	ილ. 14. სუფსის სასპორტო რეკრეაციული კლასტერი	18
ილ. 6. საქართველოს რკინიგზის ჩქაროსნული მატარებელი. წყ. საქართველოს რკინიგზა	9	ილ. 15. საცხენოსნო ცენტრი	18
ილ. 7. შეკვეთილი. დენდროლოგიური პარკი, საკონცერტო დარბაზი „BLACK SEA ARENA“, „ციცინათელა“, სასტუმრო	10	ილ. 16. გოლფის მოედანი და ჩოგბურთის კორტები	19
ილ. 8. შავიზღვისპირეთის ქვეყნების დამაკავშირებელი სატრანსპორტო კომუნიკაციის პერსპექტიული სქემა. წყარო: HTTP://ARCH-SOCHI.RU/CATEGORY/TRANSPORT/BLACKSEEHIGHWAY/	11	ილ. 17. ნავმისადგომი	19
ილ. 9. ქვეითთა გადასასვლელი - წინხედი. ვალენსია, ესპანეთი	16	ილ. 18. მწვანე გზა	20
		ილ. 19. სასტუმრო ვარიანტი A	21
		ილ. 20. სასტუმრო ვარიანტი B	21
		ილ. 21. სუფსის სასპორტო-სარეკრეაციო არეალის ძირითადი ქალაქმშენებლობითი იდეები	22

ცხრილების ნუსხა

ცხრილი 1. ვარიანტი ა. სვოტ ანალიზი	14
ცხრილი 2. ვარიანტი ბ. სვოტ ანალიზი	15
ცხრილი 3. ვარიანტების შედარება	16
ცხრილი 4. სატრანზიტო ტვირთმაკადების საველე კვლევის შედეგები	25

დანართები

დანართი 1	23
დანართი 2	24
დანართი 3	25

1 საერთო ნაწილი

1.1 აღწერა

წინამდებარე ანგარიში წარმოადგენს ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის მერიასა და ა(ა)იპ საქართველოს სივრცითი განვითარების მართვის ინსტიტუტს შორის 2020 წლის 19 მაისს გაფორმებული N-93 ხელშეკრულების ფარგლებში მომზადებულ დოკუმენტს.

აღნიშნული ხელშეკრულება ითვალისწინებს გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის კონცეფციის, განაშენიანების გეგმის სკოპინგის ანგარიშისა და გეგმარებითი ერთეულების განაშენიანების გეგმის პროექტის მომზადებას. ხოლო წინამდებარე ანგარიში მოიცავს მომსახურების II ეტაპზე წარმოსადგენ დოკუმენტაციასა და მონაცემებს. კერძოდ, გეგმარებითი ერთეულების - გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის კონცეფციის მონახაზის შუალედური ვერსიის წარდგენას. დოკუმენტაციის ნაწილს წარმოადგენს კონცეფციის საფუძველზე მომზადებული სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასების დოკუმენტი - სკოპინგი, გრაფიკული მასალა და დარგობრივი დანართები.

1.2 გამოყენებული შემოკლებები და ცნებები

1.2.1 შემოკლებები

- **განვითარების კონცეფცია** - სივრცითი განვითარების ყველა იდეის (შეხედულების) სისტემატიზება, რაც მიზნად ისახავს განვითარების მიმართულების განსაზღვრას. კონცეფცია იძლევა პასუხს კითხვაზე, თუ როგორ უნდა მივაღწიოთ დასახულ სტრატეგიულ მიზნებს.
- **განაშენიანების ძირითადი დებულებები** - „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“, დამტკიცებული საქართველოს მთავრობის 2019 წლის №261 დადგენილებით; (1)
- **გეგმების შემუშავების წესი** - „სივრცის დაგეგმარებისა და ქალაქთმშენებლობითი გეგმების შემუშავების წესი“, დამტკიცებული საქართველოს მთავრობის 2019 წლის №260 დადგენილებით; (2)
- **დაგეგმვის გუნდი** - ააიპ საქართველოს სივრცითი განვითარების მართვის ინსტიტუტისა და მისი ქვეკონტრაქტორების საპროექტო ჯგუფი;¹
- **დავალება** - ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის მერიის მიერ მომზადებული დავალება გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის შემუშავების თაობაზე, საკონკურსო დოკუმენტაციის ნაწილი (<https://tenders.procurement.gov.ge/public/library/files.php?mode=app&file=3818251&code=1586292731>);
- **კონკურსი** - გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის შემუშავების საპროექტო მომსახურების სახელმწიფო შესყიდვა კონკურსის საშუალებით (განცხადების ნომერი #CNT200000021; <https://tenders.procurement.gov.ge/public/?go=351626&lang=ge>);
- **კოდექსი** - საქართველოს კანონი „საქართველოს სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსი“, 2018; (3)
- **კურორტი** - კურორტი გრიგოლეთი, ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტი; (4)
- **მგფ** - მუნიციპალური განვითარების ფონდი;
- **მთავრობა** - საქართველოს მთავრობა;
- **მუნიციპალიტეტი** - ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტი;
- **პარლამენტი** - საქართველოს პარლამენტი;
- **საკონკურსო დოკუმენტაცია** - კონკურსის პირობები და საკვალიფიკაციო მთხოვნები (იხ. კონკურსის ბმულზე);
- **საკრებულო** - ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის საკრებულო;
- **სამინისტრო** - საქართველოს ინფრასტრუქტურისა და რეგიონული განვითარების სამინისტრო;
- **საპროექტო ტერიტორია** - დავალებით განსაზღვრული განაშენიანების გეგმის შემუშავების გეგმარებითი ერთეული;
- **საჯარო რეესტრი** - სსიპ საქართველოს საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტო.
- **ცნებები**
- **აგლომერაცია** - ურბანული აგლომერაცია - გაშენებული ან მჭიდროდ დასახლებული არეალი, რომელიც მოიცავს საკუთრივ დასახლებას, გარეუბნებსა და კომიუტერებით დასახლებულ ტერიტორიას.
- **იზოქრონი** - თანაბარი დროითი ინტერვალებით დაცილებული ადგილები სივრცეში;
- **მეტროპოლიტარული არეალი** - ადგილობრივი იურისდიქციების ტერიტორიების ერთობლიობა, რომელიც, როგორც წესი, მოიცავს მთლიანად საქალაქო ტერიტორიას და პირველი რიგის კომიუტერული კავშირების ზონას.

¹ <http://sdmi.ge/>



- **საკვანძო ღონისძიება** - ქალაქგანვითარებისთვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ქალაქთმშენებლობითი ღონისძიება და/ან პროექტი (ე.წ. „Key Project“), რომელიც ემსახურება კონკრეტული მიმართულებით განვითარებისთვის ბიძგის მიცემას;
- **ლიმიტაცია** - გარემო ფაქტორების ერთობლიობა, რომლებიც ცალკეული გამოწვევების გადაწყვეტაში კვლევის/დაგეგმარების პროცესისთვის ქმნიან მნიშვნელოვან შემზღუდავ ბარიერს.

2 წინათქმა

გეგმარებითი ერთეულის განვითარების კონცეფცია წარმოადგენს პროექტის - „გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის სივრცით-ტერიტორიული განვითარების მართვის დოკუმენტაციის შემუშავების დავალებით დადგენილ სტადიას“. ის შემუშავდა საკვლევი არეალის ფარგლებში სტრატეგიული მიზნებისა და ამოცანების გათვალისწინებით, მრავალფაქტორული ანალიზისა და განვითარების ხედვის საფუძველზე, საქართველოს შავიზღვისპირეთის განსახლების ქვესისტემის კონტექსტის გათვალისწინებით.

გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების კონცეფცია ეფუძნება საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებსა და გეგმარებითი ერთეულის შემუშავებული „სტრატეგიის“ ყველა კომპონენტის დებულებებს, მიმართულებებსა თუ ორიენტირებს.

წინამდებარე „კონცეფციის“ პროექტი განკუთვნილია ყველა დაინტერესებული მხრიდან დამატებითი მოსაზრებების, წინადადებების, რეკომენდაციების შემოთავაზებისთვის. სოციალურ ქსელში Facebook-ის სპეციალური გვერდი შეიქმნა. გვერდზე თავსდება ინფორმაცია: პროექტისა და საპროექტო ტერიტორიის შესახებ. პერიოდულად იდება ინფორმაცია მიმდინარე სამუშაოების შესახებ. აღნიშნულ გვერდზე შესაძლებელი იყო დაინტერესებული პირების მხრიდან მოსაზრებების გამოგზავნა 2020 წლის 10 აგვისტომდე. ამ ვადის შესახებ ინფორმაცია განთავსებული იყო საინფორმაციო დაფებზე და გრიგოლეთის მოსახლეობასა და მოაგარაკებში/ტურისტებში გავრცელებულ ფლაერებზე.

პროექტის მიმდინარეობის თაობაზე ინფორმაციის გავრცელების მიზნით ჩატარდა შემდეგი ღონისძიებები:

- ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის მერიაში შედგა შეხვედრა, რომელსაც მერიისა და საკრებულოს წარმომადგენლები ესწრებოდნენ. შეხვედრის მიზანი პირველი ეტაპის მოსამზადებელი კვლევის შედეგების: ხედვის განაცხადის, სტრატეგიის განაცხადისა და სტრატეგიული გარემოს დაცვითი შეფასების სკოპინგის ანგარიშის გაცნობა იყო როგორც საკრებულოს წარმომადგენლებისთვის, ისე გეგმარებითი ერთეულის მოსახლეობისა და მოაგარაკებისთვის;
- პროექტის ფარგლებში ჩატარდა გეგმარებითი ერთეულის მოსახლეობის, მოაგარაკებისა და ტურისტების სოციოლოგიური კვლევა, რომელიც მიზნად ისახავდა ამ ჯგუფების განწყობების იდენტიფიცირებას გრიგოლეთსა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლში არსებულ მდგომარეობასთან და სამომავლო პერსპექტივებთან დაკავშირებით.
- შესწავლილ იქნა გრიგოლეთზე გამავლი სატრანზიტო-სატვირთო გადაზიდვების ინტენსივობა;
- კონცეფციის ძირითადი გეგმარებითი იდეების გაცნობა განხორციელდა ცალკეულ დაინტერესებულ მხარეებთან;

ჩატარდა გეგმარებითი ერთეულის ინვენტარიზაცია. აღიწერა შენობა-ნაგებობები, გზები, საგზაო ნიშნები და საჯარო სივრცეებში არსებული მწვანე ნარგავები.

ამდენად, „კონცეფციის“ უცვლელ პრინციპად რჩება ყველა დაინტერესებული მხარის პოზიციების მაქსიმალურად შესაძლებელი გათვალისწინება და ჰარმონიზება დოკუმენტის საბოლოო ვერსიაში ასახვის მიზნით.



3 კონცეფციის ზოგადი დებულებები

განაშენიანების გეგმამ ამ დოკუმენტის შესაბამისი მასშტაბისა და იურიდიული პასუხისმგებლობის შესაფერისი დეტალიზაციით, გეგმარებითი ერთეულის ზონირების მეშვეობით ითვალისწინებს შემდეგ მიმართულებებს:

- ბუნებრივ-ეკოლოგიური;
- სამკურნალო-პროფილაქტიკური;
- ტურისტულ-სარეკრეაციო;
- სასპორტო-სარეკრეაციო;
- სოციალურ-ეკონომიკური;
- მხატვრულ-ესთეტიკური;
- საინჟინრო-ტექნიკური;
- სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო;
- უსაფრთხოების;
- საგანგებო სიტუაციების პრევენცია და მართვა;
- ახლებურ გამოწვევებზე რეაგირება.

3.1 არსებული მდგომარეობიდან გამომდინარე, „კონცეფცია“ არ იზღუდება გეგმარებითი ერთეულის საზღვრებით. ფუნქციურ-გეგმარებითი საჭიროების შემთხვევებში, კიდევ სცილდება მას, რაც კანონმდებლობითაა დაშვებული.

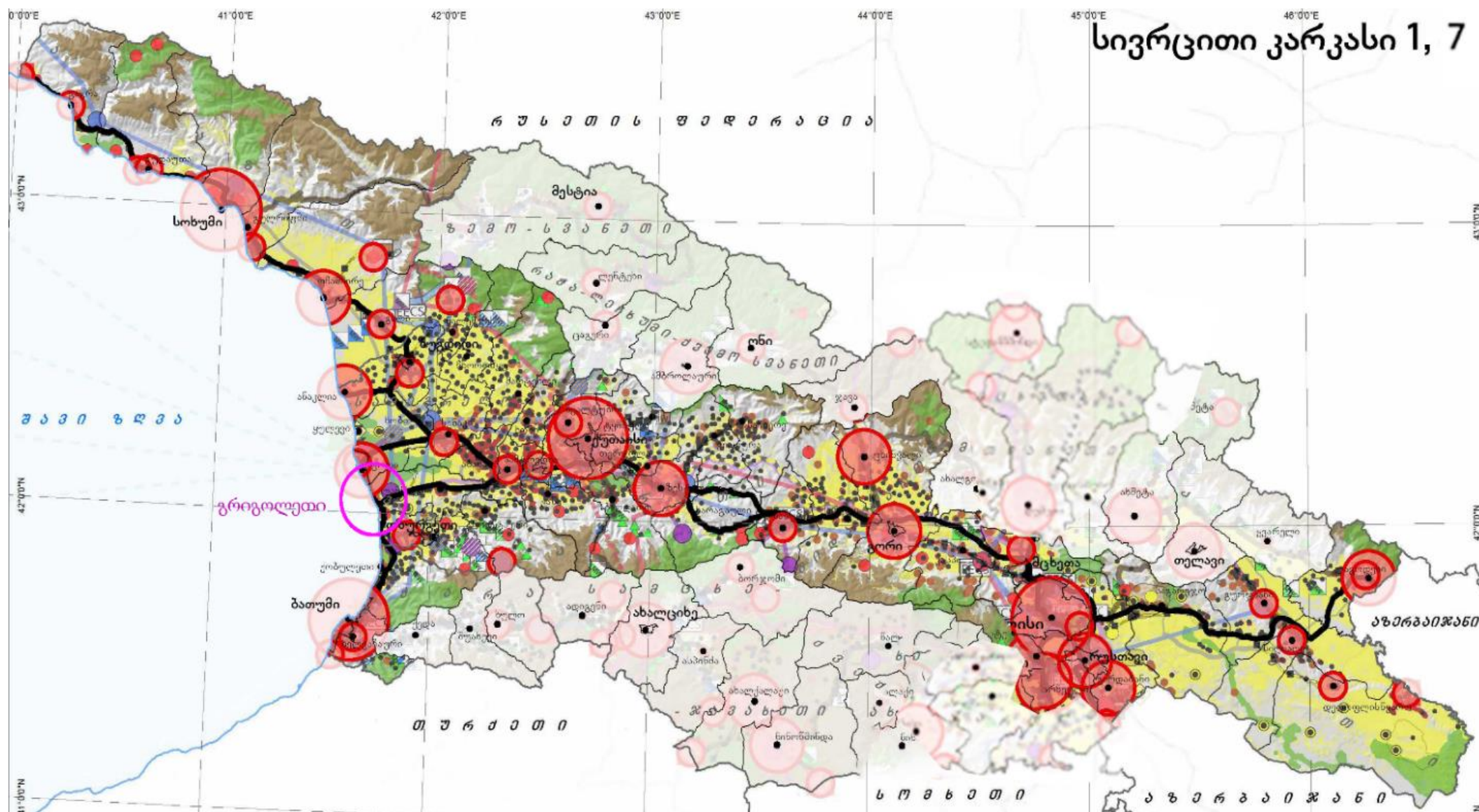
გრიგოლეთის, ისევე, როგორც საქართველოს ნებისმიერი სხვა დასახლების განვითარების პერპექტივაზე მსჯელობა მიზანშეწონილია მთელი ქვეყნის განსახლების სისტემაში მისი პოზიციონირების შეფასების გარეშე. დღევანდელ პირობებში, საქართველოს განსახლების სისტემა ყალიბდება სპონტანურად, ფრაგმენტულად, კონკრეტულ ამოცანებზე რეაქციული, ლოკალური, მოკლევადიანი რეაგირების ფორმატში. ამგვარი ინდუქციური მეთოდი, როგორც წესი, ფუნქციურ-გეგმარებითი გადაწყვეტების ბუნდოვანებას ქმნის, ხოლო სოციალურ-ეკონომიკური თვალსაზრისით კი არაეფექტიანია. ამის მიუხედავად, ურბანიზაციის ობიექტური ფაქტორების გავლენით, საქართველოს ზოგიერთ რეგიონში ბუნებრივად, საბაზრო ძალების მოქმედებით, ვლინდება განსახლების სისტემის ახლებური კონფიგურაციები, უწინარესად, დასახლებათა აგლომერირების ფიზიკური ფორმებით.

ქვეყნის მასშტაბში, ეს პროცესი განსაკუთრებით თვალსაჩინოა დედაქალაქის აგლომერაციის არაფორმალურად საზღვრებში (მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბანი) და, რაც ჩვენთვის არსებითია - საქართველოს შავიზღვისპირეთში მიმდინარე პროცესების გამო. შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს ხელისუფლების მიერ კონტროლირებადი შავიზღვისპირეთი - სარფიდან ანაკლიამდე - სხვადასხვა რანგისა და კატეგორიის დასახლებათა ერთიანი ფუნქციურ-გეგმარებითი ხაზოვანი არეალის ფორმირების პროცესშია. ამ პროცესში ყველა ცალკეულ დასახლებასაკუთარი პოზიცია და სისტემამაფორმირებელი როლი გააჩნია.



საგარეო
საგარეო
საგარეო

გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის კონცეფცია
ტექსტური ნაწილი



ილ. 1. საქართველოს განსახლების სისტემის შავიზღვისპირეთის მერიდიანული კარკასი №7. წყარო: საქართველოს განვითარების სამთავრობო პროგრამა „თავისუფლება, სწრაფი განვითარება, კეთილდღეობა 2016-2020“.

2016 წლის საქართველოს განვითარების სამთავრობო პროგრამის - „თავისუფლება, სწრაფი განვითარება, კეთილდღეობა“ - ერთ-ერთ კომპონენტს წარმოადგენდა მიმართულება „სივრცითი მოწყობა“. ხსენებული დოკუმენტის კონცეფციის ერთ-ერთი სივრცითი კარკასი №7 სწორედ ფორმირების პროცესში მყოფი შავიზღვისპირეთის ურბანული აგლომერაცია იყო. ამ კარკასის ერთ-ერთ შემკვერელ რგოლად კურორტი გრიგოლეთი სოფელ წყალწმინდის უბან „ყვავილნართან“ ერთობლიობაში განიხილება (იხ. ილ 1).

ეს არეალი შეადგენს „დავალებით“ განსაზღვრულ საკლევ-საპროექტო ტერიტორიას. ადრე, XX საუკუნიდან მოყოლებული, დღევანდელი კურორტი გრიგოლეთი, საქართველოს განსახლების სისტემაში სრულიად უმნიშვნელო როლს თამაშობდა - ის, ძირითადად, ასოცირდებოდა რუს სტაროვერებთან და ქვიშიან პლაჟთან (იხ. „კონცეფციის“ დანართი №1 – „გრიგოლეთის მოკლე ისტორიული ექსკურსი“). დღეს, გრიგოლეთის მიმართ ინტერესი გაზრდილია - როგორც

სააგარაკე მშენებლობის ქაოსური ბუმის, ისე განსახლების შავიზღვისპირეთის ქვესისტემაში მისი დამაკავშირებელი პოზიციის გამო.



ილ. 2. შავი ზღვის სანაპიროს სამეგრელო-გურიის სექტორის აგლომერაციარმოქმნელი დისლოკაცია



ეს ქვესისტემა ბუნებრივ მიდრეკილებას იჩენს ერთიანი ზოლოვანი ურბანული წარმონაქმნის ფორმირებისადმი, შემდეგი ელემენტების მონაწილეობით: ანაკლია-ყულევი-ფოთი-მალთაყვა-გრიგოლეთი და „ყვავილნარი“-ურეკი-შეკვეთილი-ქობულეთი-ჩაქვი-ბათუმი-კვარიათი-სარფი. თითოეულ ამ დასახლებას, საერთო -საკურორტო-სარეკრეაციო ფუნქციებთან ერთად, - ინდივიდუალური, პროფილური ფუნქციები, ან ამგვართა განვითარების პოტენციალი გააჩნია. ზემოთ მოცემულია ამ დასახლებების (აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის გამოკლებით) ამჟამინდელი ან პერსპექტიული სპეციალიზაცია (იხ. ილ. 2 *).²



ილ 1. ანაკლია, საერთო ხედი



ილ 2. ყულევი, ნავთობტერმინალი

ანაკლია - ღრმაწყლოვანი პორტის პერსპექტივა, ლოგისტიკური კვანძი, ტურისტული ცენტრი.

ყულევი - მდინარე ხობისწყლის მარცხენა ნაპირზე განთავსებულია ნავთობტერმინალი. ყულევის განვითარების პერსპექტივა უკავშირდება უმსხვილეს ნავთობ ტერმინალს და კოლხეთის ეროვნული პარკის უშუალო მეზობლობას.

ქ.ფოთი - საქართველოს „საზღვაო კარიბჭე“ - უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო და საწარმოო-ლოგისტიკური კვანძი, რეგიონისა და შავიზღვისპირეთის სამეგრელო-გურიის სექტორის სავაჭრო-ეკონომიკური და კულტურულ-საყოფაცხოვრებო მომსახურების მრავალფუნქციური ცენტრი;

მალთაყვა - ფაქტობრივად, ქ.ფოთის ნაწილი; საწყლოსნო სპორტის სახეობები: დამატებითი სპეციალიზაცია - ნიჩბოსნობის ნაციონალური ცენტრი და წყლის თხილამურები;

² წინამდებარე პროექტის ეს ნაწილი თავის დროზე გასათვალისწინებელი იქნება საქართველოს განსახლების გენერალური სქემის შემუშავების სტადიაზე.



სპორტის
და
მკვიდრების
საქართველოს
მინისტრო

გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის კონცეფცია ტექსტური ნაწილი



ილ. 3. მალთაყვის ნიჰოსნობის ცენტრის სპორტსმენთა ვარჯიში.



ილ. 4. ფოთის ცენტრალური ნაწილის აეროფოტო.



ილ. 5. ურევი, ჩქაროსნული მატარებლის ერთ-ერთი შუალედური გაჩერება.



ილ. 6. საქართველოს რკინიგზის ჩქაროსნული მატარებელი. წყ. საქართველოს რკინიგზა.



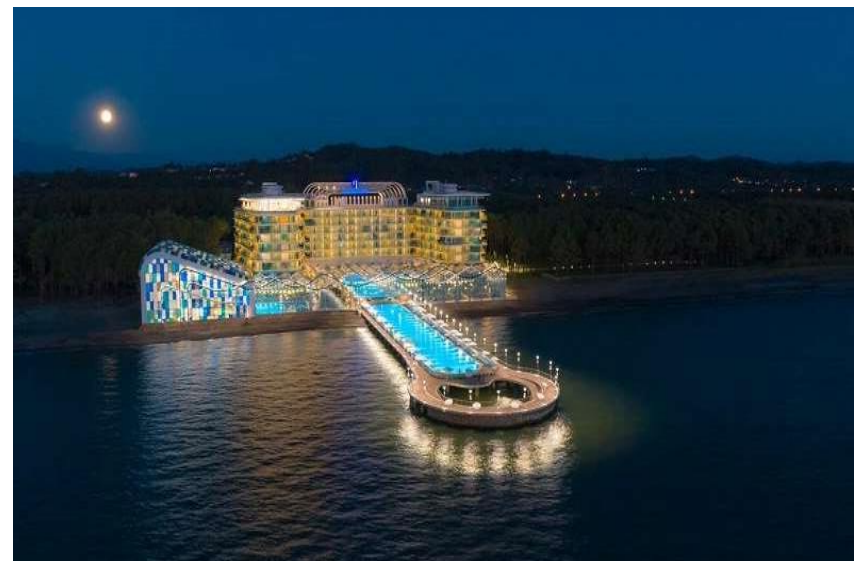
საგარეო
საგაერო
საგაერო
საგაერო



გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განვითარება
დეტალურად განიხილება მომდევნო თავში.

ურეკი - ტერიტორიული რესურსების სიმწირის გამო, იზღუდება სამკურნალო-რეკრეაციული ფუნქციებითა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურასთან დამაკავშირებელი სადგურით; მათ შორის, ჩქაროსნული მატარებლის „თბილისი-ბათუმი“ პირველი და ერთადერთი გაჩერება.

შეკვეთილი - გამოირჩევა ახალი მასშტაბური კულტურულ-სარეკრეაციო ობიექტებით - შეკვეთილის დენდროლოგიური პარკი, საქართველოში უდიდესი საკონცერტო დარბაზი „Black Sea Arena“ და მაღალი კლასის სასტუმრო „პარაგრაფი“.



ხაზგასასმელია, რომ აგლომერიების პროცესის შინაგანი ბუნებიდან გამომდინარე, ყველა ზემოხსენებული დასახლების ფუნქციონირება განსახილველია ერთობლიობაში და, იმავდროულად, როგორც აგლომერიების ობიექტებისა და სუბიექტების ერთობლიობა. ამასთან, გადამწყვეტ როლს თამაშობს აგლომერაციამაფორმირებელი, ტრანსმუნიციპალური საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურის არსებული თუ საპროექტო ქსელები. გეგმარებითი ერთეულის შემთხვევაში, ასეთებია სხვადასხვა კატეგორიის საავტომობილო გზების ქსელი; წყალმომარაგების, კანალიზაციის, მუნიციპალური ნარჩენების

ილ. 7. შეკვეთილი. დენდროლოგიური პარკი, საკონცერტო დარბაზი „Black Sea Arena“, „ციცინათელა“, სასტუმრო.

მართვის სისტემები და სხვა ამგვარი.

საშუალოვადიან პერსპექტივაში, აღმოსავლეთ ევროპაში პოლიტიკური კლიმატის გაუმჯობესებისა და, აფხაზეთზე საქართველოს იურისდიქციის აღდგენის კვალდაკვალ, განსახილველი იქნება საქართველოს შავიზღვისპირეთის ურბანული აგლომერაციის შავი ზღვის საერთაშორისო წრიული სატრანსპორტო მაგისტრალში ჩართვის ფუნქციურ-გეგმარებითი პირობები (იხ. ილ 10). ჩვენი სუბრეგიონის სახელმწიფოთა ევროპაში მაინტეგრირებული ეს იდეა დიდი ხანია ცირკულირებს საერთაშორისო ინსტიტუტებში; მისი დანერგვის დაწყებას შავიზღვისპირეთის ზოგიერთ სახელმწიფოში არახელსაყრელი პოლიტიკური ვითარება უშლის ხელს.

განსახლების სამხარეო და მუნიციპალურ დონეებზე საკვლევ-საპროექტო არეალის ჩართულობა ნაკლებია გასაგები მიზეზების გამო - შავიზღვისპირეთის აგლომერაციული (სინერგიული) ეფექტი შეუდარებლად ძლიერია ცალკე აღებულ სამხარეო თუ მუნიციპალური მიზიდულობის ძალებზე. ანუ, გრიგოლეთის შემთხვევაში, მუნიციპალურ ცენტრთან - ლანჩხუთთან და, მით უფრო, სამხარეო ცენტრთან - ოზურგეთთან მოსახლეობის ფუნქციური კავშირები (ადმინისტრაციულ-მმართველობითი კავშირების გარდა), გაცილებით სუსტია, ვიდრე აგლომერაციის წამყვან ფოკუსთან - ქ.ფოთთან. ასეთს რეალობას, პერსპექტივაში მივყავართ შავიზღვისპირეთის ურბანული აგლომერაციის მართვის ახლებური ხედვის ჩამოყალიბების საჭიროებასთან, რაც, საქართველოს კონსტიტუციით განსაზღვრულ პირობებში, ქვეყნის ტერიტორიული სახელმწიფოებრივი მოწყობის ფორმატში, იქნება გასააზრებელი.



ილ. 8. შავი ზღვისპირეთის ქვეყნების დამაკავშირებელი სატრანსპორტო კომუნიკაციის პერსპექტიული სქემა.
წყარო: <http://arch-sochi.ru/category/transport/blackseehighway/>

უფრო, რომ ტროტუარები და საველოსიპედ ბილიკები, გრიგოლეთში, ფაქტობრივად, არ არსებობს. კურორტის ეკონომიკური განვითარებისა და მიწათსარგებლობის თვალსაზრისით, არანაკლებ მნიშვნელოვანია ის ზარალი თუ მოცდენილი მოგება, რომელიც საავტომობილო გზის აღმოსავლეთ მხარეს არსებულ სამოსახლო ზონას ადგება - პლაჟისა თუ ფიჭვის კორომისაგან მისი მოწყვეტის გამო. ამ ზონაში უძრავი ქონების ფასი ორჯერ და უფრო მეტად ჩამოუვარდება გზასა და კორომს/პლაჟს შორის არსებული ზონისას, რასაც ადასტურებს სოციოლოგიური გამოკითხვები და უძრავი ქონების კვლევა. **(იხ.დანართი A.I.T 2** საკვლევ არეალში ტურიზმისა და უძრავი ქონების მდგომარეობა და მათი განვითარების ხედვა).

ამ საკითხთან მიმართებაში, ზოგად კონტექსტში, უნდა ითქვას, რომ ბოლო წლებში საქართველოს მთავრობა ახორციელებს ქვეყნის საგზაო ინფრასტრუქტურის რადიკალური მოდერნიზების მასშტაბურ პროგრამას, რასაც ხელმძღვანელობს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს დაქვემდებარებაში არსებული საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. პროგრამის მიზანია მეზობელ ქვეყნებთან და ქვეყნის შიგნით საავტომობილო მოძრაობის პირობების ხარისხობრივი გაუმჯობესება და ტვირთთა გადაზიდვის გაზრდის ხელშეწყობა.

ხსენებული დეპარტამენტის მონაცემებით, საპროგნოზო ნაკადების გათვალისწინებით, საქართველოს საავტომობილო გზების ახლანდელი მდგომარეობა არ შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს და არ არის სათანადოდ აღჭურვილი. ამ გამოწვევის საპასუხოდ, მსოფლიო ბანკის (WB), იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტოს (JICA), ევროპის საინვესტიციო ბანკის (EIB) და აზიის განვითარების ბანკის (ADB) მიერ დაფინანსებულია საქართველოს საგზაო ინფრასტრუქტურის ეტაპობრივი მშენებლობა-რეაბილიტაციის პროექტების მთელი რიგი. მათ შორისაა „ფოთი-გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზის“ მონაკვეთიც.

ამ მონაკვეთზე, საპროექტო სამუშაოების ტენდერში გაიმარჯვა ესპანური კომპანიების ჯგუფმა - „ვეროსტუდიოს-ხეტინსა-პაიმა“. პროექტი ორ ლოტად ხორციელდება:

- ლოტი 1: სუფსა-ქობულეთის შემოვლითი გზა;
- ლოტი 2: ფოთი-სუფსის მონაკვეთი. ეკონომიკური შეფასების ეტაპზე ეს მონაკვეთი სამ ნაწილად დაიყო:
- ა) ეტაპი 1 - ფოთის ხიდი და მისასვლელი გზები;

გეგმარებითი ერთეულის - „გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის“ კონცეფციის საკვლევ სტადიაზე გამოვლინდა კურორტის ეკოლოგიური, ფიზიკური და სოციალური გარემოს დამაზიანებელი ძირითადი ფაქტორი. ეს ფაქტორია კურორტის განაშენიანების ღერძზე გამავალი საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანზიტო საავტომობილო გზა ს-2 – „სენაკი-ფოთი (ასაქცევი)-სარფი“. ამ გზაზე ტვირთთა გადაზიდვის საველე კვლევები მიმდინარეობდა 3 დღის განმავლობაში. ამ პერიოდში, 08:00-დან 20:00 სთ-მდე ურეკი-ბათუმის მიმართულებით გაიარა 482 სატვირთო ავტომობილმა, ხოლო ლანჩხუთი-სამტრედისკენ - 38 ერთეულმა. დაახლოებით ამდენივე სატვირთო ავტომობილმა იმოდრავა უკუ მიმართულებებით. ამდენად, გრიგოლეთში, დაკვირვების პერიოდში, მხოლოდ დღის განმავლობაში, დღეში საშუალოდ, ორივე მიმართულებით, გადიოდა 351 სატვირთო ავტომობილი (**იხ. დანართი #2-** კურორტ გრიგოლეთზე გამავალი სატრანზიტო ტვირთთა გადაზიდვის მიზნობრივი საველე კვლევის ანგარიში).

ცხადია, ტრანზიტული გზის ფუნქციონირება მნიშვნელოვან დისკომფორტს უქმნის გრიგოლეთის მკვიდრ მოსახლეობას, მოაგარაკებს, ტურისტებსა და ვიზიტორებს, რისკის ქვეშ აყენებს მათს უსაფრთხოებას - რასაც, პროექტის ფარგლებში ჩატარებული სოციოლოგიური კვლევის მონაცემებიც მოწმობს (**იხ.დანართი A.I.T 1** სოციოლოგიური კვლევის ანგარიში).

ამ გზის ამჟამინდელი სტატუსი - „საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზა ს-2“ - დამტკიცებულია საქართველოს მთავრობის #407 დადგენილებით „საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ და დადასტურებულია 2017 წელს, 2 ნოემბრის #491 განახლებული დადგენილებით. გზა საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ბალანსზეა - გრიგოლეთის მონაკვეთის ჩათვლით.

გარდა უშუალო ეკოლოგიური ზიანისა - ხმაური, მტვერი, გამონახობილი - საავტომობილო გზა ქმნის ქვეითათვის და საქონლისათვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გახშირებულ საფრთხეს; მით

- ბ) ეტაპი 2 - მდ. რიონის მარცხენა ნაპირზე, ახალი ხიდის მიმდებარე უბნიდან მდ. მალთაყვამდე გზის მონაკვეთი;
- გ) ეტაპი 3 - მდ. მალთაყვიდან მდ. სუფსამდე გზის მონაკვეთი.

ბუნებრივია, გრიგოლეთის ქალაქთმშენებლობითს დოკუმენტაციაზე მომუშავე ჯგუფისთვის მესამე მონაკვეთის გაანალიზება განსაკუთრებით აქტუალურია, თუმცა, პირველი ორი მონაკვეთის გათვალისწინების გარეშე ეს ანალიზი აზრს კარგავს. ქვემოთმოყვანილი მოკლე განხილვისას გამოყენებულია საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ გამოქვეყნებული დოკუმენტი: „მდ. მალთაყვადან მდ. სუფსამდე გზის მშენებლობა - ექსპლოატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში“ (2019 წლის ნოემბერი):

<https://mepa.gov.ge/Ge/PublicInformation/17232>,

<https://mepa.gov.ge/Ge/PublicInformation/19393>.

დოკუმენტი გამოირჩევა ფონური ინფორმაციის ზოგიერთი ნაწილის ფართე და ფუნდამენტური დამუშავებით, რაც გამოსაყენებელია გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის პროექტში. მასში, აგრეთვე, მოყვანილია გრიგოლეთში 2032 და 2046 წლებისთვის საშუალო დღიური სატრანსპორტო ნაკადის პერსპექტიული გაანგარიშება: „პროექტისთვის ჩატარებული სატრანსპორტო ნაკადის ზრდის მოდელირების შესაბამისად მალთაყვა - გრიგოლეთის უბანზე წლის საშუალო დღიური სატრანსპორტო ნაკადი 2032 და 2046 წლისთვის შესაბამისად შეადგენს 13,200 (2,573 HGV+10,627 LGV) და 18.589 (3,672 HGV+14,917 LGV). რაც საათში 257 სატვირთო (19.49%) და 367 მსუბუქ (19.75%) მანქანას გულისხმობს.“ (გვ. 4)

ყურადღებას არ ვამახვილებთ ზემოხსენებული პროექტის ზოგიერთ ხარვეზზე თუ მექანიკურ ცდომილებაზე, ისეთებზე, როგორებიცაა:

- გრიგოლეთის მოსახლეობის რაოდენობად მიჩნეულია „286 ათას“ ადამიანი; (გვ. 134)
- ზოგიერთი მონაცემი მოყვანილია რეგიონის ან მუნიციპალიტეტის ქრილში, რაც გრიგოლეთ-„ყვავილნარის“ პრობლემეტიკასთან მიმართებაში არაფრის მთქმელია;
- გრიგოლეთის საკურორტო რესურსებად დასახელებულია ძნელად გასაგები ლათინურასოებიანი აბრევიატურა - mb, ns, ms (გვ. 153);
- მთავარი საკურორტო ფაქტორი - ფერომაგნიტური ქვიშა არ ფიგურირებს. ვინაიდან, დოკუმენტში არ იძებნება ზემოხსენებული აბრევიატურების განმარტებები, სავარაუდოა, რომ ms – ნიშნავს magnetic sand;
- ხმაურის ამსახველ საკონტროლო წერტილებში კურორტ გრიგოლეთი არ ჩანს.

გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით, გაცილებით მეტ ეჭვს იწვევს მშენებლობის დროს გამოსაყენებელი ქვიშის ლიცენზირებული კარიერები, რომლებიც მდ. სუფსის ნაპირებზეა განთავსებული, რადგან, ნაწილობრივ, ამ ქვიშითაც იკვებება გრიგოლეთისა და წყალწმინდის სამკურნალო პლაჟები.

მაგრამ, მთავარი ისაა, რომ პროექტების ავტორების მხრიდან სრულადაა იგნორირებული სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვა-დაპროექტების სფერო. საკანონმდებლო-ნორმატიული აქტების ძალიან ვრცელ ჩამონათვალში არ ფიგურირებს ურბანისტიკის დარგის არც ერთი მარეგულირებელი დოკუმენტი, მათ შორის 2019 წელს ძალაში შესული საქართველოს კანონი „სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსი“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტები.

საპროექტო ორგანიზაციის მიერ ამ მონაკვეთისთვის შემოთავაზებული გადაწყვეტილება ვიწრო-ტექნოკრატიულია და მოწყვეტილია საქართველოს განსახლების სისტემის პერსპექტივასა და გრიგოლეთის ადგილობრივ რეალობას. ის უთუო ზიანს მიაყენებს კურორტ გრიგოლეთის მდგრადი განვითარების პერსპექტივას და, ამიტომ, რადიკალურადაა გადასახედი. რაც მთავარია, მიუღებლად მიგვაჩნია საავტომობილო გზის ტრასირება გრიგოლეთის განაშენიანების აღმოსავლეთის ზოლის მიჯრით. ამდენად, წინამდებარე დოკუმენტში ტრანზიტული საავტომობილო გზის გადატანის ეს ვარიანტი არ განიხილება.

არსებული მდგომარეობა გამოიხატება შემდეგნაირად:

- დასახლების თავსა და ბოლოში, სიჩქარის შეზღუდვა 60 კმ/სთ-ია;
- შეზღუდვის მიუხედავად, ცენტრალურ ნაწილში აღინიშნება გადაჭარბებული სიჩქარით მოძრავი ავტომობილები, მათ შორის, მძიმე ტვირთმზიდი ტრაილერები;
- შუქნიშნები და ქვეითთა გადასასვლელები მოწყობილი საერთოდ არ არის.

ფოტოსა და გრიგოლეთს შორის არსებობს სექციური დაკვირვების ვიდეო-კამერები. თუმცა, ამ კამერებზე, დაფიქსირებული ნებადართული სიჩქარე 90 კმ/სთ-ია.

<https://reginfo.ge/people/item/16048-sichqaris-mzomi-%E2%80%99Echkviani%E2%80%99C-kamerebi-kidev-11-adgilze-amoqmedda>



მდგომარეობიდან გამომდინარე, წინამდებარე კონცეფცია მოიაზრებს შექმნილი მწვავე მდგომარეობის განმუხტვის 2 ვარიანტს, რომელიც არა მარტო გეგმარებითს, არამედ ორგანიზაციულ-მმართველობითს ქრილში განიხილება.³

ვარიანტი A.

საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის ს-2-ის ტვირთნაკადების გადატანა მიმართულებაზე: სენაკი-სამტრედია-ლაჩხუთი-სუფსა-სარფი. ამ წინადადებას ხელს უწყობს მაღალი კლასის საავტომობილო გზის - სამტრედია-ლაჩხუთი-გრიგოლეთი - მშენებლობა, რომელიც 2021 წელს უნდა დასრულდეს. დღეს ფოთიდან, სამტრედიის გავლით, გრიგოლეთის კვანძამდე გზა (ს-2) 117 კმ-ს შეადგენს და ნორმატიული სიჩქარით, მის გავლას 1 სთ 40 წუთი სჭირდება. ხსენებული მშენებლობის დასრულების შემდეგ, მანძილი შეადგენს 113 კმ-ს, ხოლო გავლის საანგარიშო დრო - 1 სთ 10 წუთი გახდება.² გადასაწყვეტი რჩება ტვირთნაკადების მიმართულება: ფოთი-ბათუმი. საექსპერტო შეფასებით, ფოთისა და ბათუმის საზღვაო საბაჟო გამშვებ პუნქტებში საქართველოში შემოსული ტვირთის დაახლოებით 98% გადაადგილდება შიდასაქართველოსა და სამხრეთ კავკასიის მეზობელი ქვეყნების მიმართულებით. ანალოგიური სურათია სარფის საბაჟო გამშვებ პუნქტში.³ ამასთან ერთად, საბოლოო გადაწყვეტილების მისაღებად საჭიროა დამატებითი კვლევების ჩატარება.

ზემოთაღწერილი კონცეფტური წინადადების განსახორციელებლად საჭირო ნაბიჯებია:

- საქართველოს მთავრობის დადგენილებით, ს-2 საავტომობილო გზის ფოთი-გრიგოლეთის სექტორის გამორიცხვა საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების ნუსხიდან;
- გზის ამ მონაკვეთის გადაყვანა გრიგოლეთის კურორტის შიდა ქუჩის კატეგორიაში და ლაჩხუთის მუნიციპალიტეტის ბალანსზე აყვანა;
- ტვირთნაკადების გადამისამართება მარშრუტზე: ფოთი-აბაშა-სამტრედია;
- ამ ქუჩაზე სატვირთო თუ სხვა დიდი ავტომობილების მოძრაობის აკრძალვა. გამონაკლისი - ტურისტული ავტობუსები, სახანძრო, დასუფთავების, სხვა მუნიციპალური სერვისების ავტომობილებისა და, საგანგებო დროებითი ნებართვით, ადგილობრივი ობიექტებისთვის სამშენებლო მასალების გადამზიდავი ავტომობილები;
- ქუჩის ურბანული დიზაინისა და ადმინისტრაციული ღონისძიებების კომბინაციის მეშვეობით, შერეული (საქვეითო და მსუბუქი ავტომობილები) მოძრაობის დაწესება - ქვეითთა და არამიდაწვისძრავის მეშვეობით, გადაადგილების საშუალებებით მოძრავი ადამიანების უთუო პრიორიტეტის უზრუნველყოფის პირობით (იხ. შესადარისი პრაქტიკის საუკეთესო მაგალითები);
- ფოთი-ბათუმის მონაკვეთზე ტვირთის ნაწილის სატვირთო გემებით გადაზიდვა.

ქვემოთ მოგვყავს ვარიანტ A-ს მრავალფაქტორული ანალიზი.

ძლიერი მხარეები:	სუსტი მხარეები:	შესაძლებლობები:	საფრთხეები:
- გზის მთელს მონაკვეთზე - ფოთიდან გრიგოლეთის მთელს განაშენიანებაზე ზემოხსენებული წინადადების გავრცელება; - განხორციელების შედეგებითი სიმარტივე და სისწრაფე; - მოსახლეობის, ტურისტებისა და ვიზიტორების უთუო მხარდაჭერა; - ცენტრალური ბიუჯეტის ხარჯის გაუნწევლობა; - ფუნქციონირების უსაფრთხოება; - „მწვანე მობილობის“ სტიმულირება; - „საუკეთესო პრაქტიკის“ დანერგვა;	- გადამზიდავი კომპანიების ნეგატიური რეაქცია; - გადაადგილების გაზრდილი მანძილი და დრო; - გადამზიდავი კომპანიების ხარჯის ზრდა; - მავნე გაზების მეტი ემისია; - სამტრედია-გრიგოლეთი ახალი საავტომობილო გზის ამოქმედების კვალდაკვალ, ამ მარშრუტის მიმზედველობის ზრდა; - ფოთი-აბაშა-სამტრედიის საავტომობილო გზის გადატვირთვა.	- კურორტ გრიგოლეთის ბუნებრივი და სოციალური გარემოს მყისიერი და მკვეთრი გაუმჯობესება; - გრიგოლეთის ფუნქციურ-სივრცითი გარემოს ინტეგრირება და დღეს წამგებინ მდგომარეობაში მყოფი ნაშენი ნაწილის სტატუსისა და მდგომარეობის გაუმჯობესება; - ინტეგრირებულ ნაწილში უძრავი ქონების ფასების მომატება და უძრავი ქონების ბაზრის ლიკვიდურობის ზრდა; - ფოთი-ბათუმი საზღვაო საკაბოტაჟო მარშრუტის ამოქმედება და, ზოგადად,	- აპრობაციის მიღწევის სირთულე გადაწყვეტილების მიღების დონეზე; - „ევროსტუდიო-ხეტიინსა-პაიმა“-ს პროექტის შესყიდვაზე უკვე გაწეული მნიშვნელოვანი საბიუჯეტო ხარჯი; - სამართლებრივ-ორგანიზაციული ქმედებების ბიუროკრატიული დაბრკოლებები; - ნეგატიური ლობირება გადამზიდავი კომპანიების მხრიდან.

³ ერთის შეხედვით, წმინდა ტექნოკრატიული თვალსაზრისით ყველაზე მაცდუნებელი ტრასა - დაცულ ტერიტორიების თავზე სატრანსპორტო ესტაკადით გავლა - იმთავითვე იქნა უკუგდებული, როგორც დაცული ტერიტორიის დამაზიანებელი.

² მანძილი და სიჩქარე აქაც და ცხრილიშიც დამრგვალებულია.

³ წყარო: ექსპერტის - არქიტექტურის დოქტორის, ერთ-ერთი გადამზიდავი კომპანიის ხელმძღვანელის „ - ნინო ჩხეიძის თანდართული დასკვნა (დანართი # 2).

- ურბანისტიკის ზეუწყებრივი პოზიციის აღიარება; - კურორტ მალთაყვის ეკოლოგიური და სოციალური გარემოს გაუმჯობესება.		საქართველოს საზღვაო ფლოტის აღდგენის სტიმულირება; - საზოგადოებრივი სივრცეების სისტემის გავრცელება; - ეკოლოგიური ცნობიერების ზრდა; - „ქუჩის ვაჭრობის“ გავრცელება; - საგზაო-სატრანსპორტო ინცინდენტების აღმოფხვრა; - „ლურჯი ალმის“ სტატუსის მოპოვებისკენ გადადგმული ერთი ნაბიჯი.	
---	--	---	--

ცხრილი 1. ვარიანტი ა. სვოტ ანალიზი

ვარიანტი B

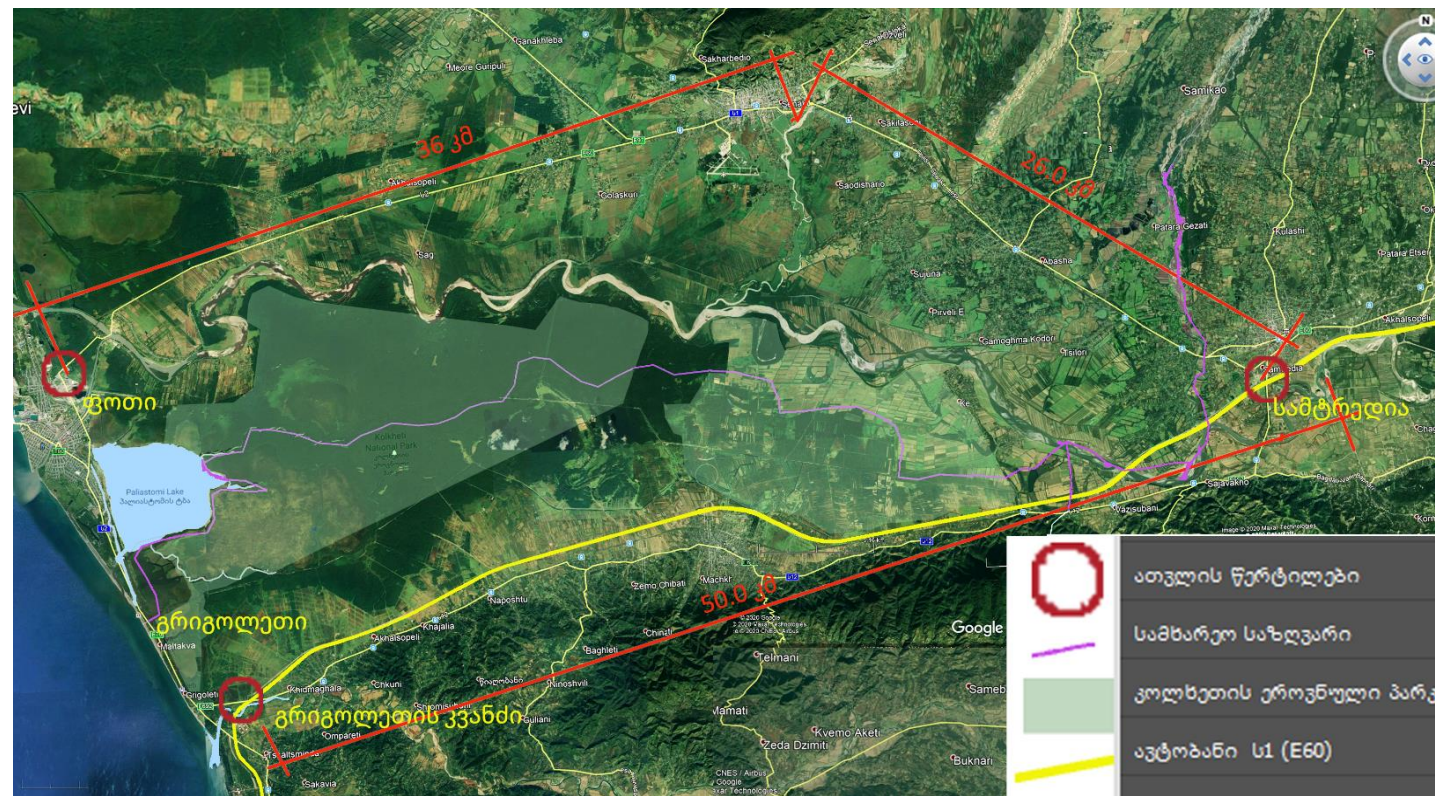
- ფოთი-გრიგოლეთის გზის გარკვეული, პროექტში მითითებული 3.3 კმ სიგრძის მონაკვეთი, ერთდროულად წარმოადგენს ს-2 საავტომობილო გზის სტატუსს და შიდასაკურორტო ქუჩის კატეგორიას;
- ამ მიზნით: მითითებულ 3.3 კმ სიგრძის მონაკვეთზე, არსებული გზის ქვეშ, ღია (Cut and Cover) წესით გატარებულ გვირაბში, განთავსდება ს-2 საავტომობილო გზა. შედეგად:
 - ა) გვირაბი გაატარებს სატვირთო და ყველა სხვა ტრანზიტულ ნაკადს;
 - ბ) ფოთი-გრიგოლეთის გზის გვირაბზედა მონაკვეთი გადავა გრიგოლეთის კურორტის შიდა ქუჩის კატეგორიაში და აისახება ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის ბალანსზე;
 - გ) ქუჩის ამ მონაკვეთზე სატვირთო თუ სხვა დიდი ავტომობილების მოძრაობა აიკრძალება (გამონაკლისი - ტურისტული ავტობუსები, სახანძრო, დასუფთავების, სხვა მუნიციპალური სერვისების ავტომობილებისა და, საგანგებო ნებართვით, - ადგილობრივი ობიექტებისთვის სამშენებლო მასალების გადამზიდავი ავტომობილები);
 - დ) ამ მონაკვეთზე ქუჩის ურბანული ღიზანისა და ადმინისტრაციული ღონისძიებების კომბინაციის მეშვეობით, შერეული (საქვეითო და მსუბუქი ავტომობილები) მოძრაობის დაწესება - ქვეითთა და არამოტორიზებული გადაადგილების საშუალებებით მოძრავი ადამიანების უთუო პრიორიტეტის უზრუნველყოფის პირობით

ქვემოთ მოგვყავს ვარიანტ B-ს მრავალფაქტორული ანალიზი.

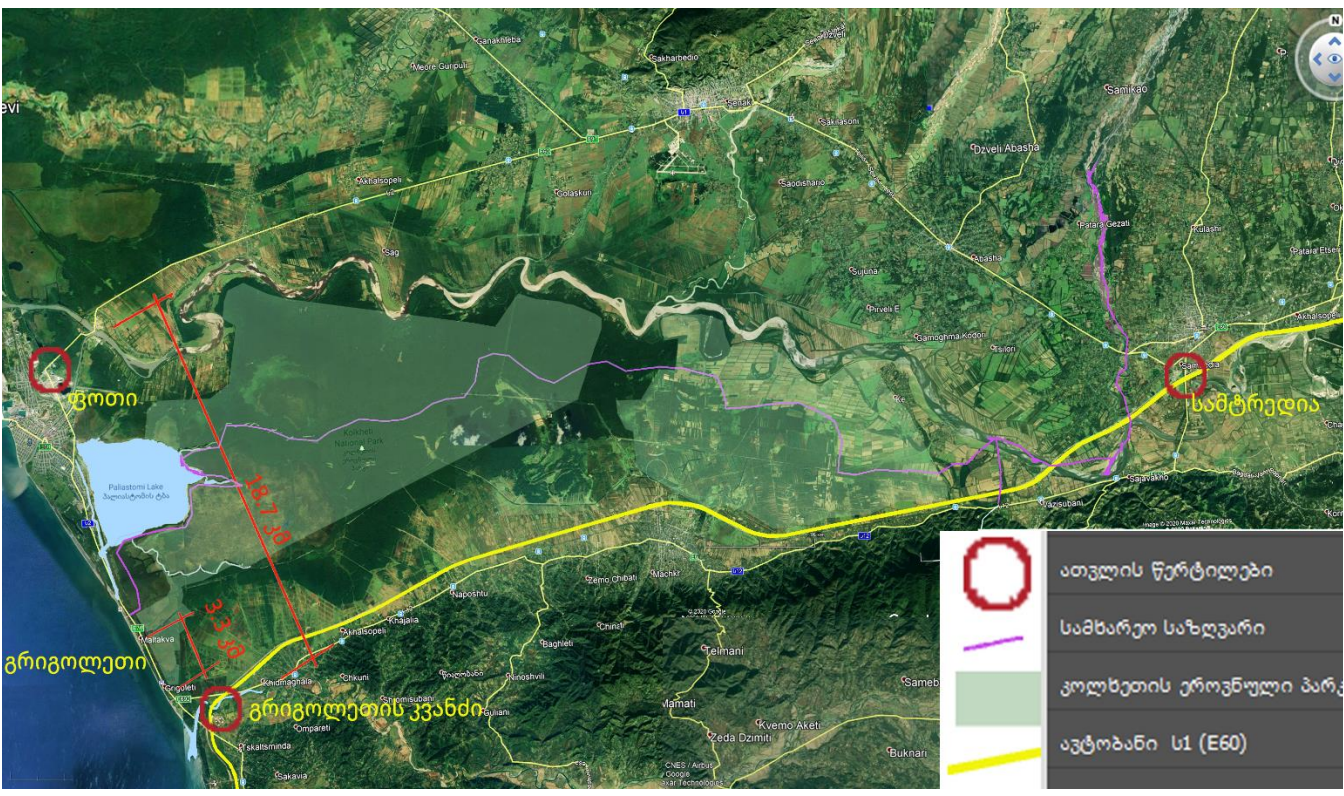
ძლიერი მხარეები:	სუსტი მხარეები:	შესაძლებლობები:	საფრთხეები:
- მარშრუტის დაგრძელების თავიდან აცილება და დროის ეკონომია; - გადამზიდავი კომპანიების მხარდაჭერა; - მოსახლეობის, ტურისტებისა და ვიზიტორების ნაწილობრივი მხარდაჭერა; - ფუნქციონირების უსაფრთხოება; - „მწვანე მობილობის“ სტიმულირება; - „საუკეთესო პრაქტიკის“ დანერგვა; - ურბანისტიკის ზეუწყებრივი პოზიციის აღიარება;	- ფრაგმენტულობა (რჩება დაუფარავი მონაკვეთი); - ცენტრალური ბიუჯეტიდან დასაფინანსებელი მნიშვნელოვანი ხარჯები; - მშენებლობის ტექნიკურ-ტექნოლოგიური და ორგანიზაციული სირთულეები; - გვირებში ავარიის შემთხვევაში რთული ვითარების შექმნა.	- გრიგოლეთის ბუნებრივი და სოციალური გარემოს მნიშვნელოვანი გაუმჯობესება; - გრიგოლეთის ფუნქციურ-სივრცითი გარემოს დიდწილად ინტეგრირება და დღეს წამგებინ მდგომარეობაში მყოფი შესაბამისი ნაწილის სტატუსისა და მდგომარეობის გაუმჯობესება; - ინტეგრირებულ ნაწილში უძრავი ქონების ფასების მომატება და უძრავი ქონების ბაზრის ლიკვიდურობის ზრდა;	- აპრობაციის მიღწევის სირთულე გადაწყვეტილების მიღების დონეზე; - „ევროსტუდიო-ხეტინსა-პაიმა“-ს პროექტის შესყიდვაზე უკვე გაწეული მნიშვნელოვანი საბიუჯეტო ხარჯი; - სამართლებრივ-ორგანიზაციული ქმედებების ბიუროკრატიული დაბრკოლებები.

- მიზნის მიღწევა ადგილობრივად.		- საზოგადოებრივი სივრცეების სისტემის გავრცელება; - ეკოლოგიური ცნობიერების ზრდა; - საგზაო-სატრანსპორტო ინცინდენტების აღმოფხვრა; - „ლურჯი ალმის“ სტატუსის მოპოვებისკენ გადადგმული ერთი ნაბიჯი.	
--	--	---	--

ცხრილი 2. ვარიანტი ბ. სვოტ ანალიზი.



ილ 3. ვარიანტი A გრაფიკული სქემა



ილ 4. ვარიანტი B გრაფიკული სქემა

ვარიანტები	პარამეტრები	მანძილი კმ.	ნორმატული სიჩქარე კმ/სთ	გავლის დრო
არსებული მდგომარეობა		ქ.ფოთი - სუფსის კვანძი 18.7 ქ.ფოთი - სამტრედია-სუფსის კვანძი 117.0	40 60	30 წუთი 1სთ 40წთ
ვარიანტი A - სატვირთო ნაკადების გადამისამართება და გრიგოლეთის მონაკვეთის „მწვანე ქუჩად“ გადაქცევა		ქ.ფოთი - სენაკი- სამტრედია 62.7 სამტრედია -სუფსის კვანძი 50.0	90 110	70 წუთი



ვარიანტი B - გრიგოლეთის მონაკვეთში სატვირთო ნაკადების გვირაბში გატარება და გვირაბის თავზე „მწვანე ქუჩის“ მოწყობა	ქ. ფოთი - გვირაბი 15.4 გვირაბი 3.3	40	25 წუთი
		60	

ცხრილი 3. ვარიანტების შედარება.

ხაზგასასმელია, რომ ორივე ვარიანტში კურორტ გრიგოლეთის მონაკვეთი აღჭურვილი უნდა იყოს მართვის თანამედროვე ტექნიკურ-საინფორმაციო საშუალებებით, მსოფლიოს საუკეთესო პრაქტიკის გათვალისწინებით. (იხ. შესადარისი პრაქტიკის საუკეთესო მაგალითები).



ილ. 9. ქვეითთა გადასასვლელი - წინხედი. ვალენსია, ესპანეთი.



ილ. 10. ქვეითთა გადასასვლელი - ზედახედი. ვალენსია, ესპანეთი.

ქვემოთ მოყვანილია სხვადასხვა შესადარისი მაგალითები:

ვალენსია, ესპანეთი - შემოთავაზებული დიზაინერული გადაწყვეტილება ქვეითთა გადასასვლელისათვის, ოპტიკური ეფექტის საშუალებით ავტომანქანების სიჩქარის შესამცირებლად.⁴ რაც შეეხება ქვეითთა და ველოტრანსპორტით მოსარგებლეთა გადაადგილებისათვის მწვანე გზებისა და ბილიკების მოწყობას, სასურველია, „მწვანე არქიტექტურის“ ხერხებით მოეწყოს საქვეითო ბილიკები გზის გასწვრივ; რადგანაც გზის სიგანე შეზღუდულია, საჭიროა ძალიან კომპაქტური, მაგრამ ეფექტიანი გეგმარება, სადაც შეჯერებული იქნება როგორც ქვეითთა და ველომძღოლების, ისე ავტომძღოლების ინტერესები და უსაფრთხოება. ამდენად, არაა აუცილებელი, დაგებული იყოს ასფალტის ფართე ტროტუარი, როგორც ეს თანამედროვე საპროექტო გადაწყვეტებშია ხშირად მიღებული; გრიგოლეთში ლანდშაფტის დიზაინის ელემენტებისა და მიდგომების გამოყენებით შესაძლებელია არასტანდარტული გადაწყვეტილებებიც (მაგ. ლამაზად მოკირწყლული საცალფეხო ბილიკი მწვანე საფარზე, მით უმეტეს, რომ ასეთი იქ უკვე გაკვალულია ქვეითთა ინტენსიური მოძრაობის გამო).

ველოტრანსპორტით მოსარგებლელისათვის გასათვალისწინებელია ორი ვარიანტი - ველოსიპედის ზოლი გზის გასწვრივ, იმ მგზავრებისთვის, ვინც ველოსიპედს შედარებით შორ მანძილზე მისასვლელად ტრანსპორტად იყენებს (ილ. 13) და მეორე ვარიანტი კი სასპორტო-სარეკრეაციო დანიშნულებით, ანუ ველობილიკების დაგეგმარება ზღვის მხარეს არსებულ სარეკრეაციო სივრცეებში, მათ შორის, ფიჭვის კორომთან (ზოგ მონაკვეთზე, შიგ კორომშიც). გრიგოლეთში აღსანიშნავია მოტოციკლეტისტთა მოძრაობაც, რომელთა უსაფრთხო გადაადგილებისათვის გადაწყვეტილებების მიღებას სჭირდება მობილობის დაზუსტებული კვლევა (ილ. 14).

⁴ წყარო: Town in Valencia paints 3D Zebra crossing to slow down speeding cars, <https://www.thelocal.es/20180613/town-in-valencia-paints-3d-zebra-crossing-to-slow-down-speeding-cars>



ილ. 11. Alexandria Canal Cycleway.

გრიგოლეთი - მშვიდ, საკურორტო პროფილაქტიკურ-გამაჯანსაღებელ ზონასთან ერთად (იხ ილ 4), წინამდებარე პროექტის ფარგლებში შემოთავაზებულია მასშტაბური სასპორტო-სარეკრეაციო კლასტერი მდ. სუფსის შესართავთან - საცხენოსნო ცენტრი, გოლფ-კლუბი, საჩოგბურთო კორტები, იახტ-კლუბი; სანაოსნო სადგური; სასტუმრო კომპლექსი; ჰიდროპარკი.

არსებითია, რომ ეს კლასტერი მოაზრებულია საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზების - ს-2 (E70) და ს-1 (E60) და საქართველოს განსახლების ორი უმნიშვნელოვანესი ღერძის - სივრცითი კარკასი 1-ის და სივრცითი კარკასი 7-ის გადაკვეთაზე (იხ. ილ 1).

საგულისხმოა, რომ სუფსის სასპორტო-სარეკრეაციო კლასტერი არსებითად ავსებს შავიზრვისპირეთის კურორტების ფუნქციებს - სპორტისა და რეკრეაციის მაღალბიუჯეტიანი სახეობების მეშვეობით.

აღსანიშნავია, რომ ამ მაგისტრალური გზების ამოქმედების შემდგომ სუფსის შესართავთან მდებარე არსებული სატრანსპორტო კვანძი, რომელმაც ეს ადგილი განსაკუთრებული ფუნქციური საზოგადოებრივი შინაარსით დატვირთა, დიდწილად დაკარგავს სატრანზიტო დანიშნულებას და ახალ და მშვიდ, ადგილობრივი სივრცის მაორგანიზებელ ღირებულებას შეიძენს. საერთაშორისო მნიშვნელობის ავტობანი ორ ახალ, უკვე შიდაორგანიზებისათვის განკუთვნილ ქუჩებთან ერთად ქმნიან სამკუთხედს, რომლის ფარგლებშიც ე.წ. „სუფსის კონცხზე“ გადანაწილდება ზემოთნახსენები სპორტულ-სარეკრეაციო კლასტერის თითოეული შემადგენელი.



ილ. 13. ხანდაზმული მეთევზე ველოსიპედით სამანქანო გზის გასწვრივ.



ილ. 12. მოტოციკლეტი პლაჟთან.



კონკრეტულად განვიხილოთ თითოეული მათგანი:

ავტობანიდან და ფოთის მიმართულების გზიდან ხელმარჯვნივ, სახელმწიფო საკუთრების ტერიტორია, კონცეფციის მიხედვით საცხენოსნო ცენტრისთვის არის განკუთვნილი (იხ ილ 17). აღნიშნულ ფუნქციასთან ტერიტორიის შესაბამისობა განხილულ იქნა საქართველოს საცხენოსნო ხალხური თამაშობების განვითარების ეროვნულ ფედერაციასთან. შეფასდა ტერიტორიის ფართობთან დაკავშირებული მოთხოვნები, კლიმატური, ოროგრაფიული, აგრეთვე გრუნტის მდგომარეობასთან დაკავშირებული პირობები და საკითხმა მიიღო ყოველმხრივ დადებითი შეფასება. თუმცა, „კოლხეთის ეროვნულ პარკთან“ მეზობლობამ შესაძლებელია გარკვეული შეზღუდვები დაუწესოს საცხენოსნო ცენტრს. ფედერაციის ოფიციალურ წერილში, რომლითაც მან ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის მერიას, როგორც პროექტის დამკვეთს მიმართა, სადაც ხაზგასმულია რომ: „ცხენოსნობა ასევე გამოიყენება სამკურნალოდ, მას ოფიციალურად იყენებენ, როგორც აშშ-ში ისე ევროპის თითქმის ყველა ქვეყანაში, მას იპოთერაპია ეწოდება და გამოიყენება ისეთი დაავადებების დროს, როგორიცაა: სქოლიოზი, აუტიზმი, ცერებრალური დამბლა და სხვა. საქართველოს საცხენოსნო ხალხური თამაშობების განვითარების ეროვნული ფედერაცია მიესალმება კურორტ გრიგოლეთის, საქართველოს შავი ზღვისპირეთისა და გურიის მდგრად განვითარებას, საცხენოსნო ტურიზმი, ტრადიციული და სპორტული თამაშები კი ხელს შეუწყობს ზემოაღნიშნულ პროექტს რაც ფრიად მნიშვნელოვანია ჩვენი კულტურის აღორძინებისთვის“.



ილ. 15. საცხენოსნო ცენტრი



ილ. 14. სუფსის სასპორტო რეკრეაციული კლასტერი.

ზემოხსენებულ კონცეფციური იდეის ალტერნატივად შეიძლება განხილულ იქნას იპოდრომის მოწყობაზე უარის თქმა და ტერიტორიის ხელუხლებლად შენარჩუნება.



შემდეგ კონცეფციურ იდეად განიხილება გოლფის მოედნის მოწყობა. მისთვის განკუთვნილი ტერიტორია ფოთის მიმართულების გზიდან ხელმარცხნივ, მდ. სუფსასა და ფოთი-ბათუმის გზას შორის წარმოქმნილ სამკუთხედში მდებარეობს. (იხ ილ 19) ზოგადად ტერიტორია სრულად შეუფერება გოლფის მოწყობისათვის დადგენილ სტანდარტებს. თუმცა, ამ შემთხვევაშიც გასათვალისწინებელია გარკვეული გარემოებები. ტერიტორიის ქვეშ გადის British Petroleum-ის მაგისტრალური ნავთობსადენის ტრასა. საკითხი შესათანხმებელი იქნება მეპატრონე ორგანიზაციის ხელმძღვანელობასთან და ნაწილობრივ კერძო ნაკვეთების მესაკუთრეებთან.



ამავე „სამკუთხედში“ გათვალისწინებულია საჩოგბურთო კორტების მოწყობა (იხ ილ 19), რომელიც შედგება დია და დახურული კორტებისაგან, თავისი შინაარსით/მოცულობით შეესაბამება გოლფის მოედნის გარკვეული კატეგორიისათვის დადგენილ სტანდარტებს. ჩოგბურთის კორტების შემოთავაზებული რაოდენობა საშუალებას იძლევა მათი, როგორც მოყვარულთათვის გამოყენების, ისე საერთაშორისო ტურნირების ჩატარების საშუალებას; მით უფრო, რომ ჩოგბურთის სიახლოვეს შემოთავაზებულია მაღალი კლასის სატუმრო კომპლექსის შემოთავაზება.

განსაკუთრებით უნდა აღვნიშნოთ გრიგოლეთში და „სუფსის კონცხზე“ სპეციალური



ილ. 17. ნავმისადგომი.

ილ. 16. გოლფის მოედანი და ჩოგბურთის კორტები

განაშენიანების მოწყობის შესაძლებლობა, რომელიც იახტებისათვის, მათ შორის საიალქნო იახტებისათვის იქნება განკუთვნილი. ასეთი ძვირადღირებული, თუმცა მსოფლიოში მეტად გავრცელებული და შავი ზღვის პრაქტიკისათვის უცხო განაშენიანების მოწყობას განაპირობებს გრიგოლეთის თავსა და ბოლოში ორი მდინარისა და მათ შორის გაჭრილი არხების სისტემის არსებობა (იხ ილ 20). „სუფსის კონცხზე“. მდინარის შესართავთან განთავსდება აგრეთვე დაცული ნავმისადგომი. მდინარის ნატანის, სანაპირო ზოლთან ნატანის მიმართების და გაბატონებული ქარების გათვალისწინებით განვიხილავთ ნავმისადგომის მოწყობის ორ შესაძლებლობას. (იხ ილ 20).

„კონცეფციის“ მიხედვით, „მწვანე გზა“, რომელიც ანაკლიას, მალთაყვასა და ბათუმში უკვე განხორციელებულ რეალობას წარმოადგენს, შავიზღვისპირეთის ურბანული აგლომერაციის მაფორმირებელი, ტრანსმუნიციპალური ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთ საკვანძო ელემენტად განიხილება. იგი უწყვეტად გასდევს გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლს, მათ შორის „სუფსის კონცხის“ სპორტულ-სარეკრეაციო კლასტერს, სადაც ორგანულად უერთდება ამ „კლასტერის“ ქუჩათა „მწვანე ქსელს“. „კლასტერი“ ძირითადად ქუჩათა „მწვანე ქსელით იკვებება“ და სატრანსპორტო მაგისტრალებს ავტობანზე მიბმული საერთო სარგებლობის ავტოსადგომით უკავშირდება (იხ. ილ. 21).



საგარეო
საგარეო
საგარეო



ილ. 18. მწვანე გზა

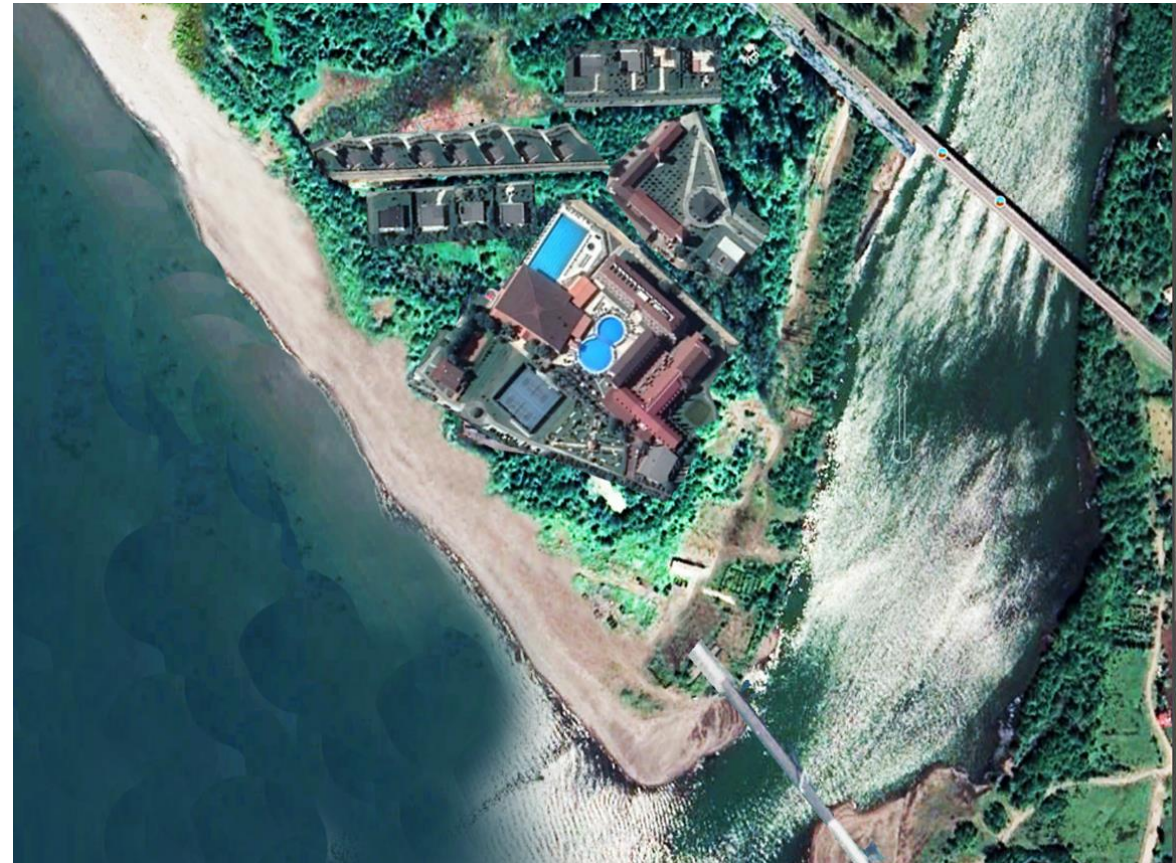
„მწვანე გზა“ მდინარე სუფსაზე გადებული საქვეითო ხიდით უკავშირდება შავი ზღვისპირეთის სხვა დასახლებების ჩართვით მთელს სანაპირო ზოლს. ძირითად ვარიანტად მოაზრებული, სხვადასხვა ინტერესების წერტილებზე მიბმული, თავისუფალი კონფიგურაციის „მწვანე გზის“ ნაცვლად ალტერნატივად შეთავაზებულია პლაჟისა და კორომს შორის გამავალი სწორხაზოვანი მარშუტის განხილვა (იხ. ილ. 21).

სუფსის სასპორტო-სარეკრეაციო კლასტერის ფუნქციურად და კომპოზიციურად შემკვრელ ელემენტს წარმოადგენს მდინარის შავი ზღვოს შესართავთან მარჯვენა ნაპირის კინცხზე შემოთავაზებული სასტუმრო კომპლექსი - „სუფსის კონცხი“, განვითარებული სპა-ფუნქციებით (იხ. ილ. 22). სასტუმრო, უწინარესად ორიენტირებულია კლასტერში განთავსებული სასპორტო-სარეკრეაციო მომხმარებლების მომსახურებაზე. არქიტექტურულ-კომპოზიციური თვალსაზრისით სასტუმრო მოწოდებულია შექმნას სავი ზღვის სანაპიროს ამ მონაკვეთის მაღლივი სემანტიკური აქცენტი ე.წ. „წყლის ფასადი“ (Water Front) სასტუმროს ზედა სართული შექმნის ე.წ. „ბელვედერს“ ანუ შავი ზღვის სანაპიროს დიდი სექტორის ლანდშაფტის მიმოხილვის წერტილს.

ამ გადაწყვეტის ალტერნატივად შემოთავაზებულია ამავე ტერიტორიაზე და ამავე პროფილისა და ტევადობის ე.წ. „დაბალი-მჭიდრო“ განაშენიანების სასტუმრო-კომპლექსი. (იხ. ილ. 23).



ილ. 19. სასტუმრო ვარიანტი A.



ილ. 20. სასტუმრო ვარიანტი B.

კონცეფციის

ინოვაციურ წინადადებას წარმოადგენს ალტერნატიული ენერგიის გამომუშავებელი კომპლექსის - ქარის გენერატორების ჯგუფის განტავსება ზღვაში შემდეგი პირობების გათვალისწინებით:

- BP- ის წყალქვეშა ნავთობსადენის (2,5 კმ) დამცავი ზოლის გათვალისწინება
- ტანკერების მიმოსვლის მარშრუტებისა და ნავთობის ჩატვირთვის პუნქტში 500 მეტრიანი რადიუსის დაცვა
- საკაბოტაჟო ნაოსნობის ხაზების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა
- გადამფრენი მფრინველების სეზონური მარშრუტების გათვალისწინება.
- მნიშვნელოვანია რომ ზღვის ბათიმეტრია გრიგოლეთის სექტორში იძლევა ქარის ენერგიის დანადგარების შედარებით ადვილად მოწყობის შესაძლებლობას



საგარეო
სამართლო
სამსახური

გრიგოლეთისა და ყვავილნარის სანაპირო ზოლის განაშენიანების გეგმის კონცეფცია ტექსტური ნაწილი



ილ. 21. სუფსის სასპორტო-სარეკრეაციო არეალის ძირითადი ქალაქმშენებლობითი იდეები.



დანართი 1

ისტორიული ექსკურსი

კურორტი გრიგოლეთი შეადგენს 17,4 კილომეტრზე გადაჭიმული შავიზღვისპირეთის სამკურნალო ფერომანგიტური ქვიშის პლაჟებით განთქმული საკურორტო ზონის - მალთაყვა-გრიგოლეთი-წყალწმინდა-ურეკი-შეკვეთილი - განუყოფელ ნაწილს. მიუხედავად იმისა, რომ ამ საკურორტო რესურსის თვისებები XIX საუკუნეშიც იყო ცნობილი, მისი მასშტაბური და მიზანმიმართული ათვისება მეორე მსოფლიო ომის დამთავრების შემდეგ იწყება. ამ დროსთვის, ახლადაშენებულ რუსთავის მეტალურგიულ კომბინატს ნედლეული ესაჭიროება, რაც საქართველოს წიაღისეულ რესურსებში არ მოიპოვებოდა. ამიტომ, გეოლოგებმა თვალი დაადგეს საქართველოს შავიზღვისპირეთის სამეგრელო-გურიის მონაკვეთში არსებულ, რკინის დიდი რაოდენობით შემცველ ფერომანგიტურ პლაჟებს. დაიწყო ამ ქვიშის მასობრივი გაზიდვა რუსთავში, საწარმოო მიზნებისათვის.

ამ სამუშაოებზე მობილიზებულნი იყვნენ გერმანელი ტყვეები; მათ შორის იყო რიგით ტყვედ მიჩნეული გამოჩენილი მეცნიერი. ეს იყო გერმანელთა უკანასკნელი საბრძოლო იმედის, რაკეტების - ფაუ-1-სა და ფაუ-2-ს შემქმნელის, ვერნერ ფონ ბრაუნის მოადგილე სარაკეტო საწვავის ნაწილში - მეცნიერი ერის ფონ ანდორრე. მან, როგორც ანალიზური აზროვნების პატრონმა, მალევე შეაფასა „შავი ქვიშის“ ფიზიკური და სამკურნალო თვისებები და თავადაც მოიჩინა რადიკულიტი და სახსრების დაავადება. მაგრამ, მთავარი ისაა, რომ ერის ფონ ანდორრემ დაინახა ფერომანგიტური ქვიშის გამოყენების მასშტაბური პერსპექტივა და, ადგილობრივი ბიჭუნას მეშვეობით წერილი გადასცა ბათუმი-მოსკოვი მატარებლის გამყოლს. წერილის ადრესატი იოსებ სტალინი იყო. საინტერესოა, რომ ერის ფონ ანდორრემ, თავისი არგუმენტების გასაძლერებლად, წერილში, ქვიშის მეტალურგიულ წარმოებაში გამოყენება შეადარა სამხედრო ტყვეთა მის ბანაკში „ოქროს უნიტაზების“ დადგმას⁵.

რეაქციამ არ დააყოვნა - ერთ თვეში გამოგზავნილმა მეცნიერთა და მედიკოსთა კომისიამ შეიმუშავა დასკვნა, რომელიც საფუძვლად დაედო 1949 წელს გამოსულ სსრკ-ის მთავრობის დადგენილებას ფოთი-ქობულეთის საკურორტო ზონის განვითარების შესახებ. პარალელურად, ადგილობრივი მოსახლეობა მობილიზებული იყო ბიჭვინთის რელიქტური ფიჭვის (ერთადერთი ფიჭვი, რომელიც ზღვის მარილიან ბრიზს იტანს) მასობრივი გაშენების სამუშაოებზე, რამაც, მოგვიანებით, მთელს ამ მრავალკილომეტრიან ზოლს დამატებითი სამკურნალო მიკროკლიმატური თვისებები შესძინა.

მასშტაბური საკურორტო განვითარება ნიკიტა ხრუშჩოვისეულმა „დესტალინიზაციამ“ შეწყვიტა. ამ მხრივ ნიშანდობლივია, რომ მომდევნო პერიოდშიც კი, გრიგოლეთი „ქართულ საბჭოთა ენციკლოპედიაში“ რიგით სოფლად მოიხსენიება - სუფსის კოლმეურნეობის განყოფილებით (მეჩაიეობა და მეცხოველეობა), დაწყებითი სკოლით, ბიბლიოთეკითა და დასასვენებელი სახლით.⁶

ამ ზონაში საკურორტო რესურსების გამოყენების იდეას მოგვიანებით, კოსმონავტიკის განვითარების ეპოქაში დაუბრუნდნენ - ისიც კონკრეტული მიზნით. აღმოჩნდა, რომ კოსმოსში ხანგრძლივი ექსპედიციის შედეგად, უწონობის გამო, კოსმონავტების საყრდენ-სამოძრაო აპარატი მძიმე დეგრადაციას განიცდის. სამკურნალო ქვიშის გამოყენების შედეგად (ფსამოთერაპია), კოსმოსიდან დაბრუნებული კოსმონავტების რეაბილიტაციის პერიოდი 6 თვიდან 1 თვემდე შემცირდა.⁷

დანართი 1.1

მოკლე ფონური ინფორმაცია

გრიგოლეთის ძველმართლმადიდებლების („სტაროვერების“) შესახებ

(ამონარიდები ნუგზარ პაპუაშვილის სტატიიდან: „ძველმართლმადიდებლები“. კრ-ში: „რელიგიები საქართველოში“. თბილისი, საქართველოს სახალხო დამცველთან არსებული ტოლერანტობის ცენტრის გამოცემა, 2008.

„დევნოლობის გამო სტაროვერების ნაწილი კავკასიის სხვადასხვა რეგიონში ნებით გადმოსახლდა, ნაწილი - გადმოსახლეს. 1898 წლის სტატისტიკის მიხედვით, 8 ამიერკავკასიაში სულ 65 123 სტაროვერი ცხოვრობდა. ისინი მოსახლეობის 1,23%-ს შეადგენდნენ.

⁵ საინტერესოა, რომ ამ წერილის შედეგად გამჟღავნდა ერის ფონ ანდორრეს მაღალი მეცნიერული დონე და ის გადაწვანილ იქნა ქ.სოხუმში (კელასურში) არსებულ საიდუმლო სამეცნიერო-საკვლევ ინსტიტუტში, სადაც იმუშავა 2 წლის განმავლობაში. დაუჯერებელია, რომ მან მიიღო 7 სტალინური პრემია და 1951 წელს დაბრუნდა გერმანიის დემოკრატიულ რესპუბლიკაში.

⁶ გრიგოლეთი. სტატია ქართულ საჭოთა ენციკლოპედიაში, ტ. 3. თბილისი, ენციკლოპედიის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია, 1978, გვ. 267.

⁷ Хведелидзе Н.С., Кереселидзе З.А., Беришвили Г.Г., Гиоргадзе М.Г. Особенности локальной магнитной аномалии Цкалцинда-Уреки. В сб.: „Труды Института геофизики им. М.Нодиа, т. LX, 2008.“

⁸ რუსეთის იმპერიაში მოსახლეობის პირველი საყოველთაო აღწერა 1897 წელს ჩატარდა - ლ.ვ.



1917 წლის რევოლუციის შემდეგ, რადგან რუსეთში სინდისისა და აღმსარებლობის თავისუფლება გამოცხადდა, რელიგიის საფუძველზე ემიგრაციაში მყოფმა რუსებმა სამშობლოში დაბრუნება გადაწყვიტეს და ბევრი კიდეც დაბრუნდა. ასეთი გადაწყვეტილება თურქეთის სტაროვერთა დიასპორამაც მიიღო, მაგრამ, ჩანს, ბოლშევიკურ რუსეთში შესვლა ყველამ ვერ გაბედა და ამ დიასპორის ერთი ჯგუფი, რუსეთისაკენ მიმავალი, 1918 წელს საქართველოში დარჩა. ისინი ოზურგეთისა და ფოთის სოფლებში: შეკვეთილში, გრიგოლეთსა და მალთაყვაში დასახლდნენ.

სტაროვერები საქართველოში ჩაკეტილ ცხოვრებას ეწეოდნენ და ადგილობრივ მოსახლეობასთან კონტაქტში, სავაჭრო ურთიერთობის გარდა, არ შედიოდნენ, თუმცა სტუმართმოყვარე იყვნენ. როდესაც უცხო მათ კარს მიაღებოდა და თავშესაფარს ითხოვდა, მასპინძლები ბინას მიუჩენდნენ და მისი კარგად ყოფნისათვის ლოცვებს აღავლენდნენ. მათი დღესასწაულები გამოირჩეოდა არა ქეიფით, არამედ ოჯახებში საღვთო წერილის კითხვით და მოწყალების გაცემით. <...>

პოლემიკამ და აგრესიულმა დაპირისპირებამ საქართველოს საპატრიარქოსა და (ეთნიკურად ქართველ, ასეთებიც არიან) ძველმართლმადიდებლებს შორის თავი არაერთგზის იჩინა, მაგრამ ფიზიკურ ანგარიშსწორებაში არ გადაზრდილა. <...>

პერესტროიკის შემდეგ ბევრი სტაროვერი რუსეთში გადასახლდა. ამჟამად რუსი სტაროვერები მხოლოდ შეკვეთილსა და გრიგოლეთში ცხოვრობენ. მათი რიცხვი ორ ასეულს არ აღემატება.

საქართველოში ძველმართლმადიდებელთა საერთო რაოდენობა (ეროვნების განურჩევლად) ამჟამად 1000-მდე აღწევს.“

დანართი 2

კურორტ გრიგოლეთზე გამავალი სატრანზიტო ტვირთნაკადების მიზნობრივი სავსე კვლევის ანგარიში

კვლევის მიზანი: სავსე სატრანსპორტო კვლევის მიზანს წარმოადგენს კურორტ გრიგოლეთისათვის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციის, საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობის ორგანიზების ნაწილში, ოპტიმალური გადაწყვეტილების შესამუშავებლად ობიექტური ემპირიული მონაცემების მიღება;

კვლევის ამოცანა: კვლევის ამოცანაა კურორტ გრიგოლეთზე გამავალი სატრანზიტო ტვირთნაკადების მხოლოდ 2 მარშრუტის - „ფოთი-ბათუმი“ და „ფოთი-ლანჩხუთი“ - რაოდენობრივი თანაფარდობის დადგენა.

შემსრულებელი: საქართველოს სივრცითი განვითარების მართვის ინსტიტუტი

კვლევის ჩატარების პერიოდი: კვლევა ტარდება 2020 წლის 29-31 ივლისს (ოთხშაბათი-პარასკევი), უწყვეტად, 8-00 – 20-00 საათებში.

კვლევის მეთოდოლოგია: კურორტ გრიგოლეთზე გამავალი რამდენიმე მარშრუტიდან შერჩეულია მხოლოდ 2 - „ფოთი-ბათუმი“ და „ფოთი-ლანჩხუთი“ - უკუ მარშრუტების („ბათუმი-ფოთი“ და „ლანჩხუთი-ფოთი“) გარეშე. დაკვირვების ობიექტებია შერჩეულ მარშრუტებზე მოძრავი, ყველა სახის **სატვირთო ავტომობილი** (ტრეილერი, სხვა სახის სატვირთო ავტომობილი; დაკვირვების ობიექტებში არ შედის სამარშრუტო ტაქსი და მსუბუქი ავტომობილები).

კვლევის ჩარატების ადგილი (წერტილი): დაკვირვების წერტილია ფოთი-ბათუმი და ლანჩხუთი-გრიგოლეთი საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილი გზების T-სებრი გადაკვეთის წერტილი.

კვლევის შედეგი:

29-31 ივლის ჩატარებული კვლევის შედეგად აღირიცხა სატვირთო ავტომობილების შემდეგი რაოდენობა, მარშრუტების მიხედვით.

	29.07.2020	30.07.2020	31.07.2020	29.07.2020 30.07.2020 31. 07.2020 / ჯამი
ფოთი-ბათუმი	166	156	160	482
ბათუმი-ფოთი	164	164	155	483
ფოთი-ლანჩხუთი	10	16	12	38



ლანჩხუთი-ფოთი	21	15	18	54
ჯამი	361	351	345	

ცხრილი 4. სატრანზიტო ტვირთმკადების სავალე კვლევის შედეგები.

სავალე ჯგუფის ხელმძღვანელი ნ. ფანჩიძე.

დანართი 3

არქიტექტურის დოქტორის, ერთ-ერთი გადაშენდავი კომპანიის ხელმძღვანელის „ - ნინო ჩხეიძის თანდართული დასკვნა

„საკურორტო ტერიტორიების განვითარების მიზნით, მიუხედავად ფოთი- ბათუმის მონაკვეთზე მოძრაობის ინტენსივობისა და მოძრავი საშუალებების სტრუქტურისა, ყველა შემთხვევაში, თუკი ეს შესაძლებელია, მიზანშეწონია ტრანზიტული ნაკადებისთვის ასაქცევი გზის მოწყობა/მშენებლობა, როგორც ეს განხორციელდა ქობულეთის, ბათუმის და სხვა შემთხვევებში. თქვენი კითხვების საპასუხოდ კი ავლნიშნავ, რომ სატვირთო საავტომობილო ტრანსპორტით მიმოსვლა ფოთი-ბათუმის მიმართულებით და პირიქით ძალზე უმნიშვნელოა.

აღსანიშნავია, რომ ფოთისა და ბათუმის საზღვაო საბაჟო გამშვებ პუნქტში შემოსული ტვირთის დაახლოებით 98% ძირითადად გადაადგილდება თბილისისა და მეზობელი ქვეყნების მიმართულებით. ასევე სარფის საბაჟო გამშვებ პუნქტში შემოსული ტვირთის თითქმის 98%-ის დანიშნულების ადგილი საქართველოს დედაქალაქი და რეგიონის სხვა ქვეყნებია. ამასთანავე, ორ ნავსადგურს შორის გადაზიდვის არსებობის შემთხვევაში უნდა ხდებოდეს მათ შორის ცარიელი კონტეინერების მიმოსვლა, რაც პრაქტიკულად არ ხორციელდება. როგორც ბათუმში, ასევე ფოთში შემოსული კონტეინერები მიემართებიან დასავლეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებით, შესაბამისად, E-60 და E-70 საერთაშორისო მნიშვნელობის მქონე ჩქაროსნული მაგისტრალების გასწვრივ.

სამწუხაროდ ფოთი-ბათუმის შემაერთებელ სეგმენტზე საავტომობილო მიმოსვლისა და მისი სტრუქტურის სტატისტიკური მონაცემები ვერ მოვიძიეთ, მაგრამ შეგვიძლია ავლნიშნოთ, რომ ჩვენი მონაცემებით საავტომობილო მიმოსვლაში სატვირთო გადაზიდვების წილი არაუმეტეს 7- 8%-ია. ეს საკითხი აქტუალური და ანგარიშგასაწევია იმ შემთხვევაში თუ სატვირთო გადაზიდვების წილი 15-20%-ი და მეტი იქნება. ამასთანავე, დღეის მდგომარეობით ითვლება, რომ გზის ამ მონაკვეთზე ტექნიკური პარამეტრები უზრუნველყოფენ ტრანსპორტის შეუფერხებელ და უსაფრთხო მოძრაობას. (მიმდინარე პროექტის ფარგლებში მიზანშეწონილად მიგვაჩნია ჩატარდეს სატრანსპორტო ნაკადების დეტალური კვლევა). როგორც ცნობილია, საქართველოს ტერიტორიაზე სატვირთო ტრანსპორტით (ტრანზიტულის ჩათვლით) გადაადგილდება ხორციელდება საერთაშორისო მნიშვნელობის მქონე ჩქაროსნული მაგისტრალების E-60 და E-70 მეშვეობით. მათ შორისაა სენაკი-ფოთი-სარფი (სულ 121 კმ), რომელიც ასევე წარმოადგენს საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზას. ასევე მოგახსებთ, რომ საგზაო ფურცელი 25 წელია აღარ არსებობს. რაც შეეხება მარშრუტის დადგენას, როგორც წესი, ის დგინდება ლოგისტიკურიოპერატორის მიერ“.